

**Michel Viers**

**Les gares de type**

**BÂTIMENT DES VOYAGEURS**

**et**

**HALLE À MARCHANDISES**

**ACCOLÉS**



**COMPAGNIE**

1875

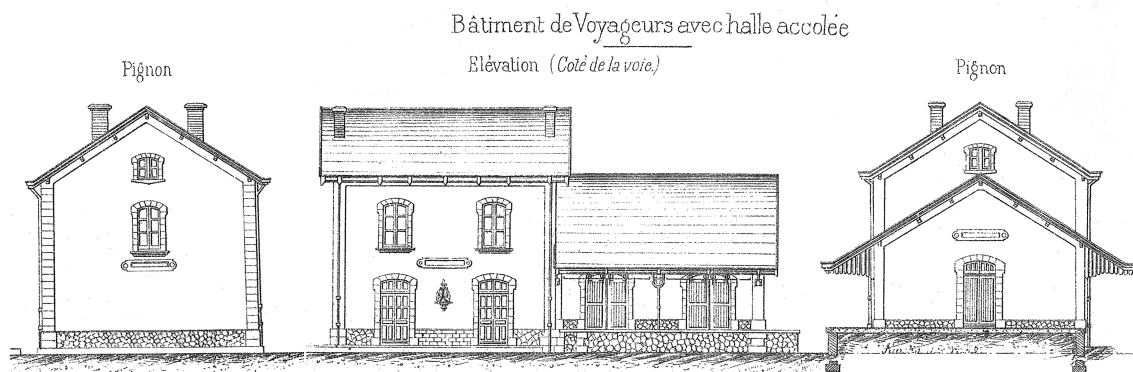
**CHEMINS DE FER DU MIDI**

**ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.**

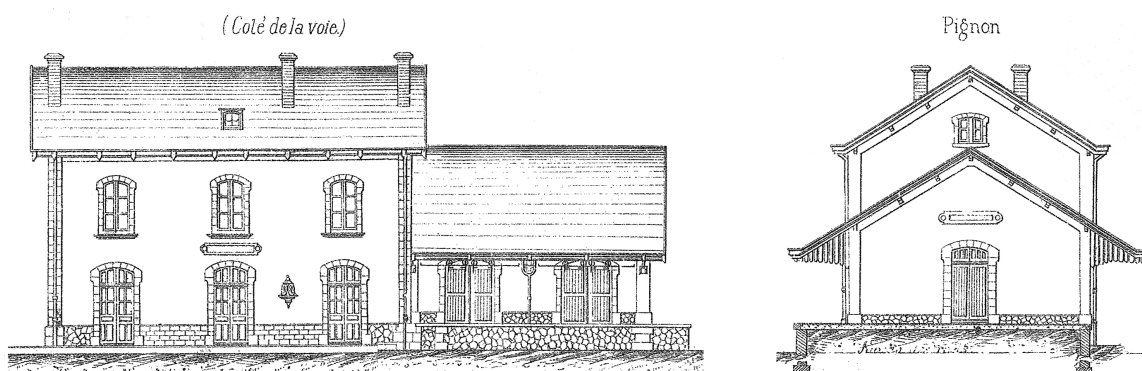
Et qui n'est, chaque fois, ni tout à fait la même  
Ni tout à fait une autre ...

Verlaine

S'il est une silhouette familière aux habitués des lignes de la compagnie du Midi, c'est bien celle de ce Bâtiment des Voyageurs courtaud, accolé à une Halle aux Marchandises accroupie sous un vaste toit débordant. Un rapide recensement laisse apparaître que près de 25% des stations de la Compagnie du Midi (haltes exclues) appartiennent à ce modèle. Une sorte d'archétype qui, de l'Est à l'Ouest, du Nord au Sud se retrouve presque à l'identique partout sur le réseau. Un archétype, disons-nous<sup>1</sup>, et c'est si vrai que le dessin de ces bâtiments est proposé comme exemple dans divers manuels à l'usage des élèves ingénieurs. Un modèle d'école, au sens propre. [fig. 1a et 1b]



[fig. 1a] Bâtiment de voyageurs. – Moutier Ecole Centrale.- ap.



[fig. 1b] Bâtiment de voyageurs. – Moutier Ecole Centrale.- ap.

Pourtant cette disposition si courante sur les lignes à voie unique du réseau du Midi est tout à fait exceptionnelle sur les lignes à double voie, ou sur celles d'autres compagnies, où le Bâtiment des Voyageurs (ou BV) et la Halle à Marchandises (ou HM) sont bâtis séparément, parfois de part et d'autre de la ligne qu'ils desservent. Elle est liée à la disposition et à l'affectation des voies dans nos stations<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Ce « nous » dit « de modestie » attire l'attention sur ceux sans qui cet article, que pourtant je vais signer seul, n'aurait pu exister. Impossible de les nommer tous, mais je souhaite que, parmi d'autres, Bernard, Lionel, Loïc se reconnaissent, et qu'un hommage posthume soit rendu à Louis Briand qui m'ouvrit sans réserves sa fabuleuse collection de cartes postales.

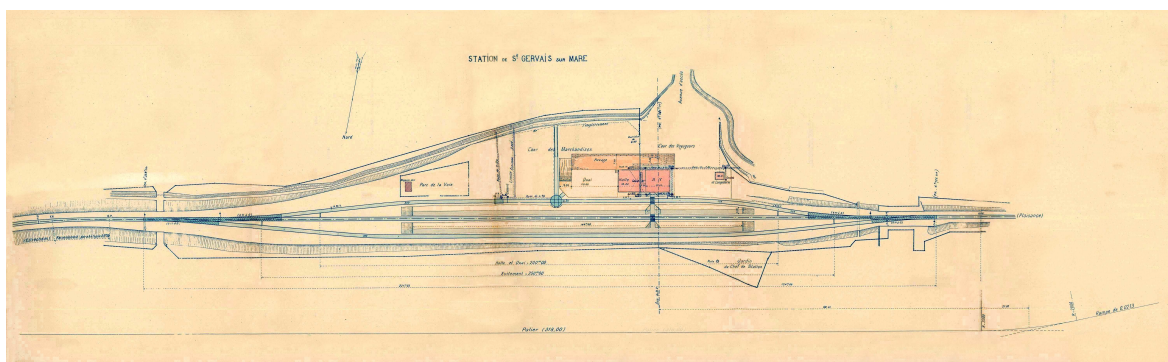
<sup>2</sup> Bien entendu, notre étude ne prend pas en compte ces stations, bien différentes, où la base du BV est constituée d'un bâtiment de garde de passage à niveau, prolongée par un bâtiment « provisoire » en charpente et remplissage de briques. Quelques-unes pourtant se retrouvent accolées à des HM tout à fait classiques, formant un couple inattendu plutôt pittoresque (St-Félix, Soupex...).

Ici, la voie principale (ou « de passage ») est tracée toute droite à travers la gare. Elle sera parcourue indifféremment par les trains dans les deux sens.

A l'opposé des bâtiments, une voie d'évitement s'embranche par deux aiguilles sur la voie principale. Sa longueur est assez variable, de 300 à 500 m, selon les stations. Elle permet la stabulation mais surtout le croisement de trains. Parfois une seconde voie d'évitement épaula la première.

De l'autre côté, une autre voie, quasi symétrique à la première est établie, qui passe très près le long du BV : l'axe de la voie n'est qu'à env. 3,80 m de la façade ; et plus près encore du quai de la HM que les véhicules frôlent littéralement. C'est la voie des marchandises qui n'est desservie qu'au pas, sous l'étroite surveillance du Chef de Station.

On pourra aussi parfois trouver, en travers, des voies raccordant par des plaques tournantes la voie des marchandises aux voies d'évitement et parfois à une voie de débord, dans la cour des marchandises. Ces plaques tournantes resteront parfois en place bien longtemps après qu'on ait cessé de les utiliser. [fig. 2][ph. 1]



[fig. 2] St-Gervais-sur-Mare (34) Plan.- ap



[ph. 1] St-Gervais-sur-Mare (34).- cpa

Mais revenons à nos bâtiments que nous allons maintenant pouvoir examiner en détail.

Jean-Pierre Vergez-Larrouy écrit, à propos des BV<sup>3</sup>: « *Le type de base était constitué par le bâtiment à deux portes et deux niveaux, avec toit à deux pentes recouvert de tuiles. Les linteaux étaient arrondis, avec impostes sur les portes. Les soubassements en pierre de taille, avec le nom de la station et l'altitude en mètres inscrits entre les deux portes côté voie.* ». Ces bâtiments affichent d'autres constantes. Largeur uniforme de 10,32 m, pentes des toits de 60 %, portes du BV larges<sup>4</sup> de 1,40 m, hautes de 3 m, portes de la HM larges de 2 m, etc.

Très vite cependant l'observateur, même distrait, remarque quelques différences évidentes.

Le BV d'abord peut aligner deux ou trois portes en façade. Jamais moins, ça va de soi<sup>5</sup>, jamais plus lorsque la HM y est accolée. Quant à cette dernière, il s'en trouve de toutes les longueurs, depuis une seule porte jusqu'à neuf, plus peut-être.

Evidemment le couple HM + BV peut être juxtaposé dans l'un ou l'autre sens : la HM s'étend à droite ou à gauche du BV. Le choix de cette orientation se fait en fonction de la route d'accès à la gare qui débouche directement dans la cour voyageurs. À la cour des marchandises, on n'accède qu'en franchissant une barrière (aujourd'hui souvent disparue). Aucune fantaisie n'a ici droit de cité.

Ce serait d'ailleurs une bien grande naïveté que de croire ces bâtiments susceptibles d'abriter les fougades ou les extravagances d'un entrepreneur primesautier. Le dossier de la gare de Saint-Amans-Soult, par exemple, outre l'accordéon de 135 cm du Plan d'Ensemble au 1/500<sup>ème</sup> (0.002 p.m., selon la notation en usage à l'époque), réunit quarante « bleus », plans de 60 x 50 cm ou plus, détaillant jusqu'aux dernières feuillures, jusqu'aux plus fines moulures. Le cahier des charges n'est pas moins pointilleux : « *Les arcades et voûtes de décharge, sauf les exceptions ci-dessus mentionnées, seront exécutés en moëllons bruts apparents, avec joints garnis en mortiers et garnis à la truelle.* » ou « *L'escalier de l'étage sera en chêne du Nord, sauf les limons en ormeau et les contre-marches en sapin du Nord. L'escalier du grenier sera en sapin rouge du Nord, sauf les limons qui seront en ormeau.* » ou encore « *La poignée, les tourillons et les crapaudines seront forgés et ajustés à la lime et au tour. Les crapaudines auront leur intérieur bien alésé ; elles seront scellées au plomb.* »

On doit donc admettre que rien dans ces bâtiments n'est le fruit du hasard. La plupart des dispositions ont des fonctions clairement lisibles. D'autres nous sont devenues obscures, et c'est un défi qui nous est lancé de les retrouver pour reconstituer autant que possible ce que fut la vie de ces établissements.

---

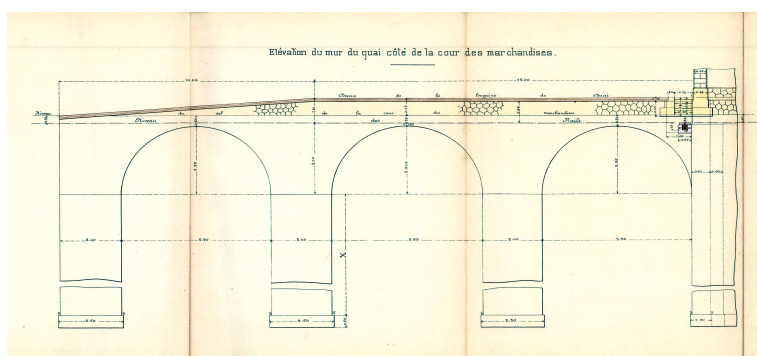
<sup>3</sup> *Les Chemins de fer du Midi* - Ed. La Régordane 1995 - p. 126

<sup>4</sup> Une série de gares à trois portes, de construction plus tardive, arborent des portes-fenêtres de 2,00 m. voir ph. 10

<sup>5</sup> S'agissant des gares de la Compagnie du Midi, l'usage des mots « jamais » ou « toujours » devrait être strictement interdit. Il est en effet assez probable que les exemples auxquels on accolerait un de ces adverbes trouveront toujours un contre-exemple, une exception... Toujours ?

Si vous voulez bien nous suivre, nous vous proposons de commencer notre visite domiciliaire par la base. Mieux encore : par les fondations.

Bien sûr, c'est ce qu'on voit le moins. A vrai dire, sauf cataclysme dévastateur, on n'en voit rien du tout, mais heureusement il nous reste les plans. Ces bâtiments sont érigés sur des fondations monumentales. Une série de voûtes dont les ouvertures, selon la position qu'elles occupent, peuvent s'étager de 2,00 m à 3,00, voire 6,00 et jusqu'à 7,50 m, s'ancrent dans le sol par des piliers forés profondément. Ceux-ci, sont toujours largement dimensionnés, avec des sections souvent proches de 2,00 x 2,00 m. Mais ces plans qui sont en tout d'une remarquable précision, laissent planer un grand flou sur leur hauteur ou, pour mieux dire, leur profondeur. A peu près partout, une « cassure » résume le dessin à ses parties extrêmes, et quand le dessinateur trace une cote, c'est un X mystérieux qui en tient lieu ! Pourtant les dessins laissent toujours deviner des fouilles considérables, de l'ordre de 6,00 m. On construit pour l'avenir ! [fig.3]



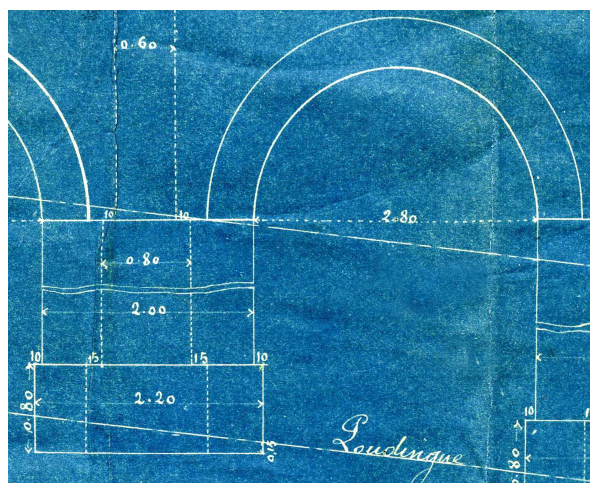
[fig. 3] Campagnac (12) Fondations .- ap

La question se pose tout de même de la raison pour laquelle ces fondations n'obéissent pas à des dimensions préétablies. Il est vraisemblable que leur profondeur dépend du sol dans lequel on les bâtit, et que, selon le cas, on ira chercher la roche en place,

ou pour le moins un sous-sol stable, où qu'il soit.

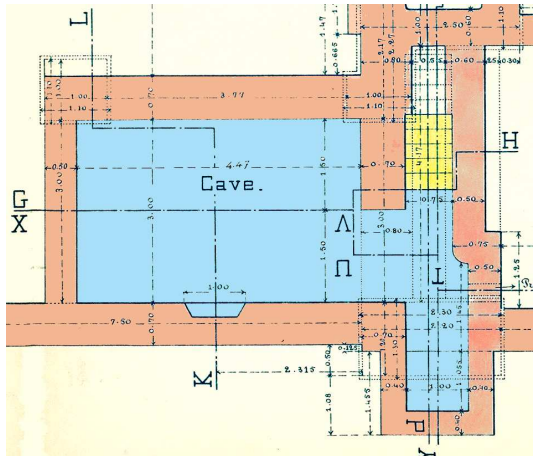
Ici ou là, les plans mentionnent « sable » ou « poudingue » [fig. 4]. Sans doute là aussi des normes ont-elles été publiées, que malheureusement, faute de savoir où les trouver, nous n'avons pas pu encore intégrer à notre fonds documentaire.

Parmi ces fondations, souvent sous la première travée de la Halle à Marchandises<sup>6</sup>, s'ouvre une cave. Qu'on n'imagine pas une structure immense où s'abriteraient les chais du Bordelais, du Gaillac et des Corbières. La cave courante est plus que modeste : une cellule voûtée de 4,50 x 3,00 m, haute à son maximum de seulement 2,00 m. Le sol est en terre battue, la voûte en anse de panier à 3 centres est bâtie presque toujours en briques pleines [fig. 5, 6] [ph. 2, 3, 4].

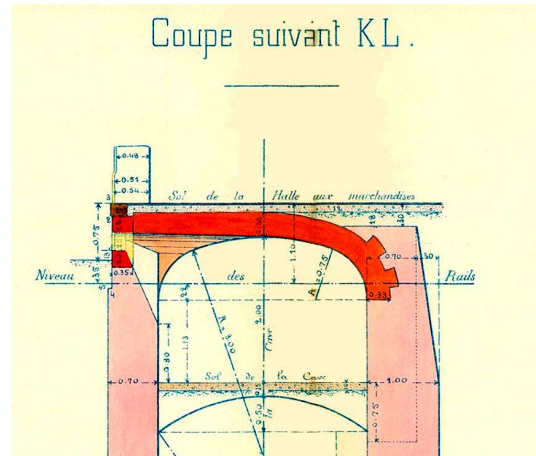


[fig. 4] St-Amans-Soult (81) Fondations .- ap

<sup>6</sup> Souvent, mais évidemment pas toujours. A St-Amans-Soult, une très grande cave s'étend sous tout le BV, à Courniou la cave est bien sous la HM, mais celle-ci étant très petite (une seule travée), elle est prolongée sous le quai découvert, à St-Etienne-d'Albagnan elle est sous le BV mais en travers, le soupirail au pied de la porte des bureaux côté voies.



[fig. 5] Campagnac (12) Cave : plan.- ap



[fig. 6] Campagnac (12) Cave : coupe.- ap



[ph. 2] Labruguière (81) Cave.- MV

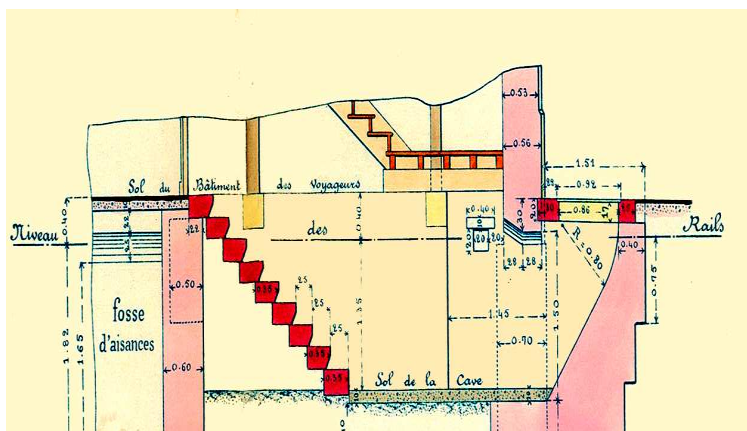


[ph. 3] Courniou (34) Cave.- MV



[ph. 4] St-Amans-Soult (81) Cave.- MV

On accède à la cave depuis le BV par un escalier aux marches en pierre de taille (de 9 à 11) installé sous l'escalier qui monte du rez-de-chaussée vers l'étage [fig. 7] [ph. 5].



[fig. 7] Campagnac (12) Cave : escalier.-



ph. 5] St-Etienne-d'Albagnan (34) Escalier de la cave.- MV

La cave s'éclaire parcimonieusement par un soupirail fermé de barreaux, qui débouche presque à mi-hauteur du quai des marchandises, côté cour.

Ce soupirail sert aussi de toboggan (ou « trémie ») à charbon, celui qui servira au chauffage de tout le bâtiment [fig. 8] [ph. 6].

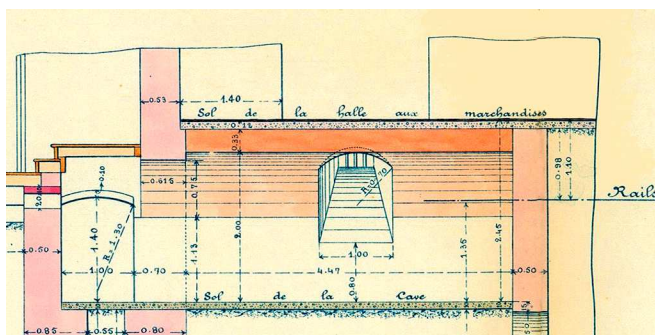


fig. 8] Campagnac (12) Cave : soupirail.- ap



[ph. 6] Vielmur (81) Soupirail.- MV

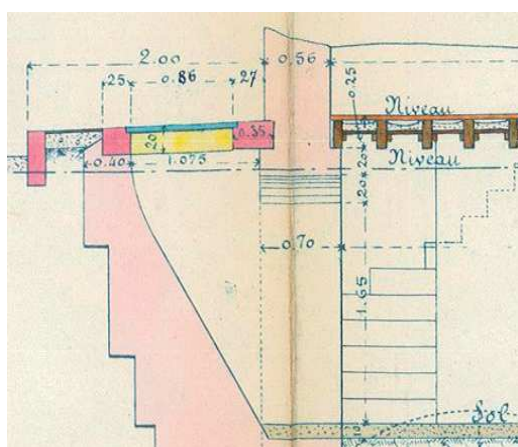
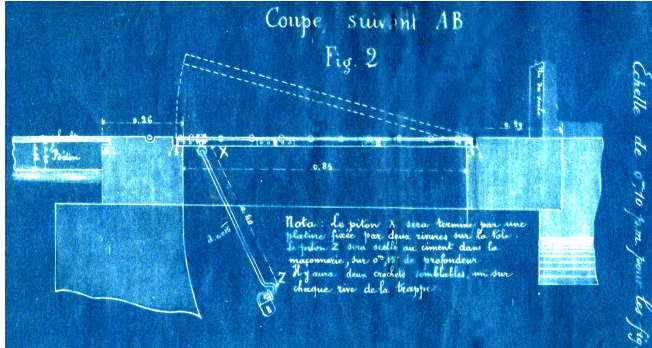


fig. 9] Le Monastier\* (48) Trappe à barriques.- ap

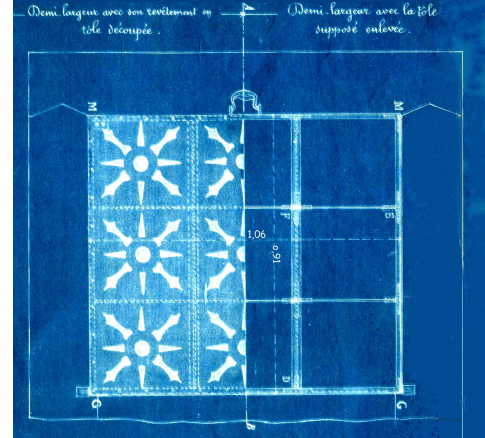
Si la cave est grande, il peut y avoir plusieurs soupiraux, mais c'est rare.

La cave dispose d'un troisième moyen d'accès : la trappe de descente des barriques. Elle est généralement installée en vis-à-vis de l'escalier. [fig 9]

Son orifice rectangulaire de 100 x 85 cm, au ras du mur du BV, côté cour, est fermé par une plaque en forte tôle percée de découpures aux motifs élégants... ou de trous ronds artistiquement disposés. Sa taille permet d'admettre des barriques de 200 à 240 litres<sup>7</sup>. Elle est verrouillée de l'intérieur par deux crochets et cadenas. [fig.10, 11][ph. 8]



[fig. 10] St-Amans-Soult (81) Trappe à barriques.- ap



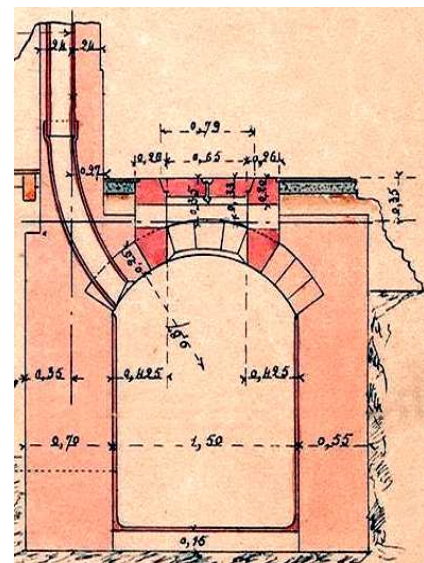
[fig. 11] St-Amans-Soult (81) trappe à barriques.- ap



[ph. 8] Labruguière (81) Trappe à barriques.- MV

Les fondations abritent aussi un espace moins attrayant : une fosse d'aisances de taille confortable, 10 m<sup>3</sup> ou plus, trouve sa place sous le BV. Les parois et le radier sont, comme on s'en doute, soigneusement « enduits en mortier de ciment de Portland de 0,025 d'épaisseur. » La voûte de la fosse a ses joints « garnis de mortier hydraulique et lissés à la truelle à fleur des moellons bruts. Les sommiers, le cadre et le tampon du trou de

*vidange de la fosse, les cadres de la descente des barriques, des soupiraux de la cave et des prises d'air [...] seront en pierre dure. » Il va de soi que la dalle de fermeture du trou de vidange est soigneusement ajustée. Elle se trouve le plus souvent dans le trottoir du côté du pignon libre, ou même côté voies, au pied de l'escalier d'accès au quai des marchandises. [fig. 12]*



[fig. 12] Saint-Pons\* (81) Fosse d'aisances.- ap

<sup>7</sup> Mesures usuelles des barriques de 200 à 240 l : hauteur 90 à 95 cm, Ø du bouge de 65 à 70cm.

Voici venu le moment de retrouver la lumière du soleil, et de nous offrir un petit tour du propriétaire. Nous supposerons que, pour notre gare vue depuis le côté cour, le bâtiment des voyageurs (en abrégé BV) est à droite, la Halle à Marchandises (ou HM) à gauche. [ph. 9 et 9bis]

La cour des voyageurs donne en général presque de plain-pied sur les portes d'accès au bâtiment, simplement précédées d'un trottoir bas large d'environ 2 mètres.

La façade du bâtiment des voyageurs nous offre donc, au rez-de-chaussée, deux ou trois portes vitrées larges de 1,40 m (ou parfois même de 2,00 m,



[ph. 9bis] Tanus (81).- cpa



[ph. 9] Labastide-d'Armagnac (40).- cpa

comme par exemple à Douzens, à Lempaut et à bien d'autres [ph. 10]), hautes de 3,135 m. Celle de gauche, la plus proche de la HM, est fermée d'une menuiserie à 3 vantaux. Comme elle donne accès aux bureaux et au logement du Chef de Gare, nous n'y avons pas normalement accès. Mais rassurez-vous, nos prérogatives nous permettront la visite de l'intérieur,

que nous nous réservons pour plus tard. [ph.11 et 12]



[ph. 10] Lempaut (81) Porte de 2,00 m.- MV



[ph. 11] Bessières (31) Porte des bureaux.- MV



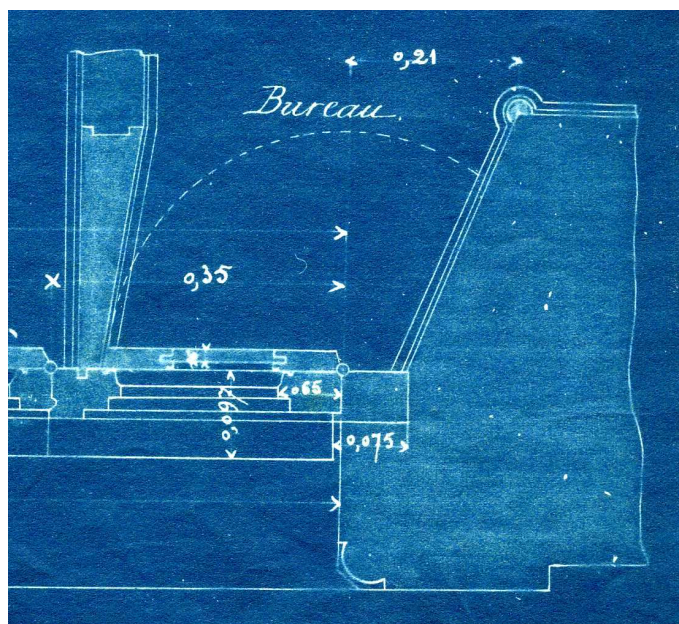
[ph. 12] Bessières (31) Porte du vestibule.- MV

Dans les bâtiments à deux travées, dits « de dernier ordre », la porte de droite, à deux vantaux, ouvre sur le vestibule de la gare. Dans les gares à 3 travées, une troisième porte semblable à la seconde donne accès à un petit local affecté, selon les gares, à des fonctions diverses : messageries (dépôt des colis), comptabilité, « souffrances », ou plusieurs de ces fonctions ensemble.

En léger relief sur le crépi tyrolien de la façade, les piédroits et le linteau en arc segmentaire des portes<sup>8</sup> s'ornent d'une discrète moulure en quart-de-rond sculptée dans l'arête du chambranle [fig. 13] [ph. 13].



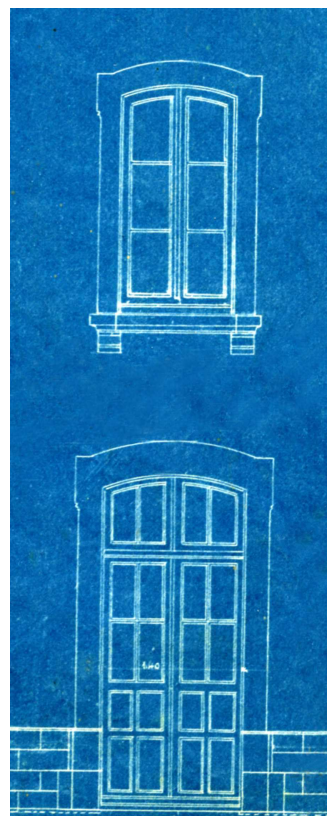
[ph. 13] Labastide-Rouairoux (81)  
Moulure d'un chambranle.- MV



[fig. 13] St-Amans-Soult (81)  
Moulure des embrasures.- ap

Exactement au-dessus de chacune des portes, à l'étage, s'ouvrent les fenêtres du logement du chef de gare, larges de 1,10 m, hautes de 2,00 m. Du dehors, nous ne voyons que des croisées à 6 carreaux, les volets sont à l'intérieur. [fig. 14] Parfois les fenêtres sont équipées de stores ou de contrevents.

[fig. 14] St-Amans-Soult (81)



<sup>8</sup> Souvent réalisés en pierre calcaire blanche, par exemple en pierre de Beaucaire dans le sud-est du réseau. « La pierre de Beaucaire est la plus belle de toutes celles que fournit la molasse du département : elle y est employée depuis un temps immémorial, si l'on en juge par les immenses excavations qu'on observe aux environs de cette ville. » *Statistique géologique, minéralogique, métallurgique et paléontologique du département du Gard* - Emilien Dumas – Ed. Arthus Bertrand, Paris 1876

Contre le mur, à hauteur d'homme, sont fixés des supports en bois auxquels on peut, la nuit venue, accrocher des lanternes à pétrole ou à acétylène [ph. 14\*]



[ph. 14] St-Flour\*(15) Lanternes murales.- cpa

L'électrification rendra les lanternes obsolètes, mais les supports resteront [ph. 15]



[ph. 15] Bessières (31) Support de lanterne.- MV

Entre les portes, un soubassement (un « socle ») haut de 0,76 m en pierres de taille, hexagonales ou droites, court tout autour du bâtiment. Ici, les choses se compliquent un peu. Dans les gares où le soubassement est bâti en pierres hexagonales, l'espace compris entre les portes côté voies est tout de même construit en pierres droites, nous verrons pourquoi un peu plus loin. Aux quatre angles, des blocs de plus de 60 cm de côté supportent les chaînages.



[ph. 16] Buzet (31) Chaînage en briques.- MV

Quelques gares sont bâties entièrement en briques. C'est le cas par exemple de celles desservant la ligne Montauban – Saint-Sulpice. Là où la maçonnerie est recouverte par le crépi, elle est constituée de briques « toulousaines » rouges classiques, mais les chaînages d'angles, les entourages des portes et fenêtres, apparents, sont en briques d'un beige pâle proche de la couleur de certaines pierres [ph 16]. Seul le soubassement du BV, non crépi, est bâti en briques rouges, offrant à l'œil un agréable contraste avec le reste des maçonneries [ph. 17].



[ph. 17] Bessières (31) Construction en briques.- MV

Le toit débordé assez peu sur la façade : 60 cm, 65 cm si on inclut la lèvre du chéneau débordant du lambrequin. Le chéneau en zinc est quasiment invisible, caché qu'il est par un lambrequin en bois peint à trois couches en gris ou en brun. Des retombantes artistiquement découpées [fig. 15] ponctuent le lambrequin, strictement alignées sur les pilastres, les trumeaux ou l'axe des chambranles des fenêtres. Dans quelques gares, on appréciera des lambrequins particulièrement ouvragés [ph. 18]. Par contre, il arrive que le chéneau soit remplacé par une gouttière en zinc,

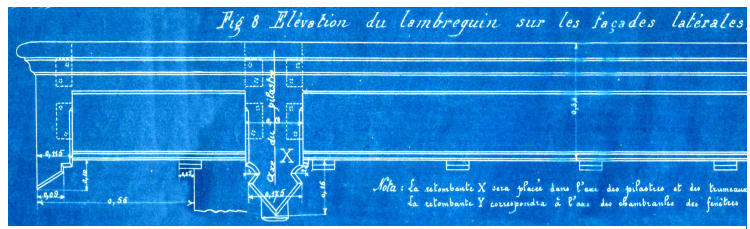


fig. 15] St-Amans-Soult (81) Lambrequins.- ap



[ph. 18] Mercus (09) Lambrequin ouvragé.- MV

mais peut-être s'agit-il d'une modification tardive.

De façon très classique, les tuyaux de descente en zinc, à chaque extrémité de la façade, très près de l'angle, débouchent sur des dauphins en fonte, s'élevant jusqu'à la ligne supérieure du socle.

Cet angle, nous sommes empêchés de le passer par une barrière complétée d'un portillon,



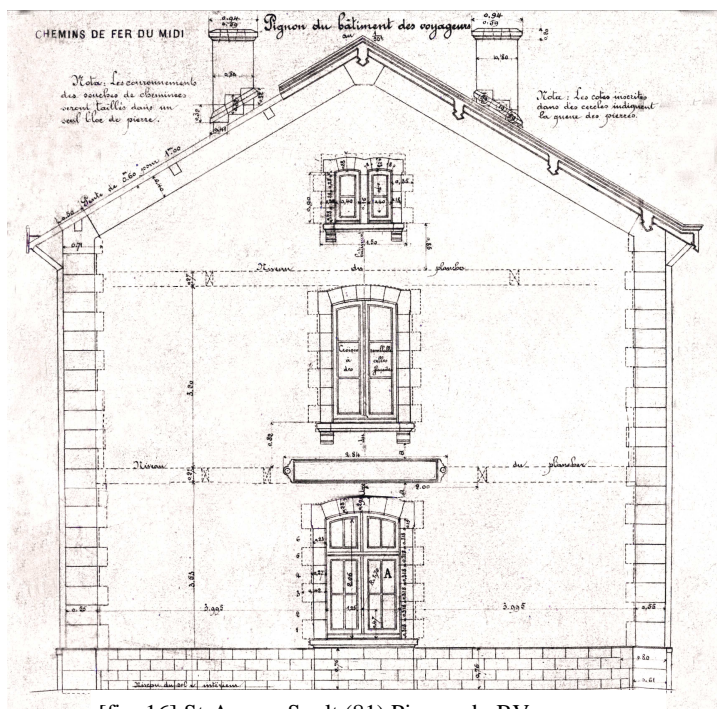
[ph. 19] Villemur\*(31) Portillon de sortie.- MV

appuyé au mur du pignon [ph. 19\* et 20]. C'est par là que sortent les voyageurs à leur descente du train, c'est là qu'ils font la queue pour restituer leurs billets à l'agent préposé.



[ph. 20] Axat (11) Portillon.- cpa

Avec sa permission, nous allons franchir ce portillon à rebours pour contempler de près le pignon du BV [fig. 16].

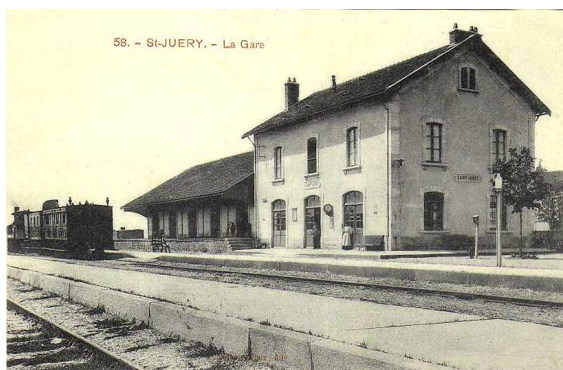


[fig. 16] St-Amans-Soult (81) Pignon du BV.- ap

Dans sa disposition la plus courante, ce pignon comporte : au rez-de-chaussée, au centre une fenêtre, un peu plus grande que celles de la façade (1,25 x 2,17 m) ; au premier étage, une fenêtre « normale », enfin au second, pour éclairer le comble, deux petites fenêtres jumelées. Mais plusieurs autres dispositions se rencontrent : deux fenêtres au lieu d'une au rez-de-chaussée [ph. 21], deux au rez-de-chaussée et deux à l'étage [ph. 22], ou même pas de fenêtre au rez-de-chaussée [ph. 23] ; et puis dans quelques gares une toute petite annexe occulte la fenêtre du rez-de-chaussée [ph. 24].



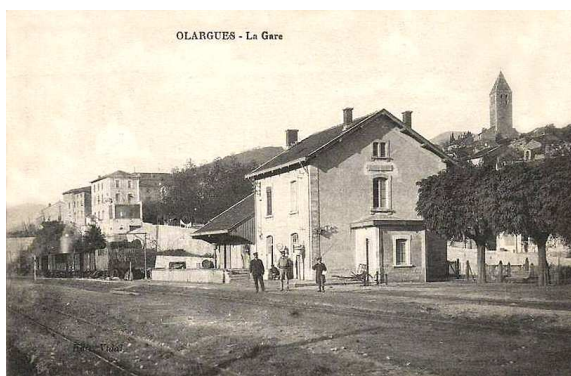
[ph. 21] Beaulac-Bernos (33).- cpa



[ph. 22] St-Juéry (81).- cpa



[ph. 23] Lacabarède (81).- cpa



[ph. 24] Olargues (34).- cpa

Ces variantes respectent toujours une parfaite symétrie du pignon.

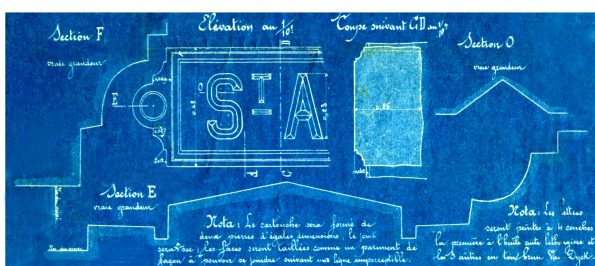
Très rarement, un abri léger y est accolé pour protéger des intempéries les voyageurs sortants [ph. 25].

Enfin, certaines gares sont assorties d'une annexe, bâtiment simple sans étage, mais qui peut aligner jusqu'à trois travées. Nous n'étudierons pas ce type en détail.

Au niveau du plancher de l'étage un cartouche en relief, en pierre claire, arbore le nom de la station. Lui aussi obéit à des règles dimensionnelles très strictes [fig. 17],



[ph. 25] Labruguière (81) avec abri de sortie.- cpa



[fig. 17] St-Amans-Soult (81) Cartouche.- ap

mais on comprend sans peine que la longueur du cartouche alloué à Villefranche-Vernet-les-Bains (Pyrénées-Orientales), même en adoptant une police de caractères plus étroite que la normale, ne sera pas la même que celle de Sos (Lot-et-Garonne).

Les lettres sont gravées en intaille, et peintes « à 4 couches, la première à l'huile cuite lithargisée<sup>9</sup> et les 3 autres en ton brun Van Dyck. ». Le temps passant, on trouvera des inscriptions repeintes en rouge, voire en bleu ou en noir [ph. 26].

Des variantes pleines de fantaisie peuvent affecter ce cartouche. Certaines haltes ou station portent leur nom en grosses lettres rouges en relief [ph. 27\*]. A Laboutarié, c'est une plaque de marbre qui porte l'inscription.



[ph. 26] Lempaut (81) Cartouche.- MV



[ph. 27] Colombières-sur-Orb\* (34)  
Nom de la halte.- MV

Dans la même gare, comme dans d'autres, des panneaux blancs en tôle émaillée, arborant l'inscription en rouge vif feront une tardive apparition. On fera fi de ces dévoiements honteux. Enfin, on devrait...

<sup>9</sup> L'orthographe correcte est « lithargirée » ou « lithargyrée » : additionnée de protoxyde de plomb pour rendre plus siccatif l'huile de lin du vernis.

Presque à la même hauteur une sorte de console formée de deux fers plats découpés et forgés, scellés dans le chaînage côté voies, supporte une cloche mise en branle par une chaînette pour annoncer l'imminence du départ d'un train. Nous nous plaisons à supposer qu'il ne s'agit pas tant d'alerter les patients occupants des salles d'attente, que ceux qui, dans la cour de la gare, échangent les dernières effusions, ou peut-être même les clients distraits du Café de la Gare voisin [ph. 28] [ph. 29]



[ph. 28] Damiette (81) Cloche d'appel.- cpa



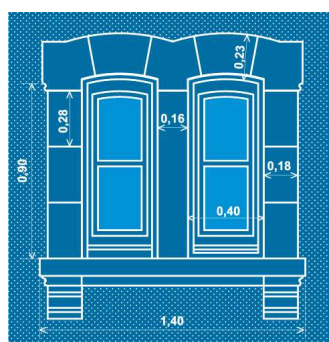
[ph. 29] Buzet (31) Console de cloche.- MV

Bien entendu, aux gares munies d'une annexe, c'est son pignon qui porte le cartouche du nom et la cloche d'annonce du départ. Tout à fait exceptionnellement, quelques gares entre Saint-Pons et Bédarieux arborent une toute petite annexe dont le toit tangente l'appui de la fenêtre de l'étage. Le cartouche du nom de la station est alors reporté plus haut, au niveau du plancher du grenier [ph. 30]. Enfin la petite fenêtre double (les textes officiels d i s e n t

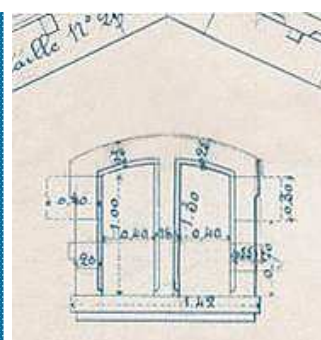


[ph. 30] Le Pujol (34) Cartouche haut.- cpa

« géminées » ou « jumelles » qui éclaire le grenier se présente le plus souvent (2/3 des cas environ) comme son nom l'indique sous l'aspect de deux petites baies accolées, le linteau de chacune voûté à la manière des autres ouvertures de la gare [fig. 18]. Pour le tiers restant, les deux fenêtres sont regroupées sous une seule voûte [fig. 19]



[fig. 18] Fenêtres géminées type 1.- MV



[fig. 19] Fenêtres géminées type 2.- ap

Coiffant le tout, le toit à deux pentes couvert en tuiles mécanique « dites « de Marseille » présente une pente uniforme de 60 %. Ce chiffre est une constante, d'un bout à l'autre du réseau, et quel que soit le style de l'architecture locale. Quelques stations d'altitude, proches ou au-dessus de 1000 m bénéficient de toits à 80% et couverts d'ardoises, ce qui impose quelques modifications minimales dans la structure des bâtiments.[ph 31]



4769. - CHASSÉRADÈS (Lozère). - La Gare de la C<sup>ie</sup> du Midi (Alt. 1171 m.) - Ligne La Bastide-Mende

[ph. 31] Chasséradès (48) toit 80%.— cpa

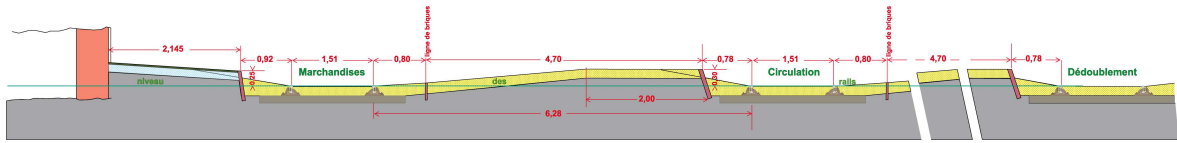
Tournons l'angle, toujours sur le trottoir qui se poursuit à une faible hauteur au-dessus du niveau de la voie 1 vers laquelle il s'incline suivant une pente de 4 %. Nous ne pouvons pas ne pas remarquer, près de l'angle, une majestueuse cloche électrique de type Siemens. Elle est alimentée et reliée au réseau par des fils qui courent sur la façade, retenus de place en place par de petits isolateurs en porcelaine [ph. 32].

Eloignons-nous prudemment : pour être entendue de tous et de partout, la cloche sonne extrêmement fort, nous risquerions d'être saisis par la violence du timbre.

[ph. 32] Labastide-St-Pierre (82) Cloche Siemens.- cpa



. Un peu plus loin, un simple bateau en pente douce permet d'affleurer le haut des rails de la voie 1 si bien que la traversée des voyageurs comme celle des brouettes ou des tricycles à destination du quai d'embarquement se fait sans ressaut [fig. 20] [ph. 33, 34]



[fig. 20] Quais de gare Midi.- MV



[ph. 33] Rieux-Peyriac (11) Quais bas.- cpa



[ph. 34] Montréal (32) Passage planchéié.- cpa

La façade côté voies serait exactement semblable à celle du côté cour, à quelques notables exceptions près.

On y trouve un cartouche parfaitement identique à celui du pignon, installé exactement au milieu de la façade.

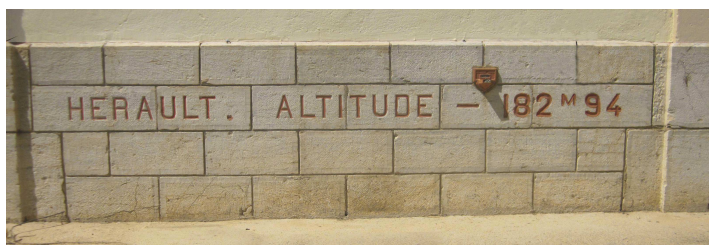
A mi-distance des portes des BV à deux travées, ou de la porte centrale et de l'une des autres, l'horloge trône à 2,30m de hauteur. Un boîtier en fonte discrètement ornementé présente deux cadrans blancs marqués de chiffres romains noirs [fig. 21] [ph. 35]. Les cadrans ne sont pas perpendiculaires au mur, ils forment avec lui un angle de  $107,5^\circ$  soit  $35^\circ$  entre eux, ce qui les rend plus facilement lisibles depuis les quais. Ce boîtier ne contient pas le mécanisme, nous y reviendrons plus loin.



[ph. 35] Lempaut (81) Horloge.- ap



[fig. 21] Horloge Midi.- MV



[ph. 36] Olargues (34) Altitude.- MV

Que les pierres formant le reste du socle soient droites ou hexagonales, nous l'avons déjà dit, le soubassement entre les portes de la façade côté voies est toujours construit en pierres de taille claires de 40 x 19 cm en façade. Au milieu du troisième rang, une inscription en intaille, aux caractères identiques à ceux du nom de la station mais plus petits (hauteur 12 cm au lieu de 23), indique, de gauche à droite, le nom du département et l'altitude au centimètre près. Très souvent un repère de nivellement de l'IGN scellé dans la pierre l'accompagne [ph. 36]. Dans les gares bâties en briques, un cartouche en pierres blanches est inséré dans le soubassement pour recevoir l'inscription [ph. 37].



[ph. 37] Bessières (31) Altitude.- MV

Poursuivant notre périple, nous atteignons maintenant l'escalier de 4 marches qui donne accès au quai de la Halle aux Marchandises (bien souvent désignée comme « quai couvert » sur les plans de la Compagnie), 1,10 m au-dessus du niveau des rails [fig. 22] [ph. 38].



[fig. 22] St-Amans-Soult (81) Escalier de la HM.- ap



[ph. 38] Escalier de la HM.- MV



[ph. 39] Campagnac (12) Stationnement wagons.- cpa

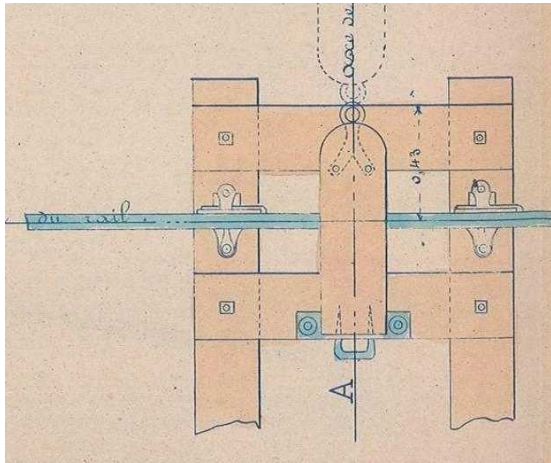
Sous cet escalier, dans bon nombre de gares, mais pas dans toutes, se creuse une niche dont l'utilité est intimement liée à l'organisation assez particulière de ces stations MIDI.

Pour accéder à la HM, en effet, certains trains sont amenés à refouler le long du quai des marchandises et laisser des wagons à quelques mètres du passage des voyageurs [ph. 39 et 40].

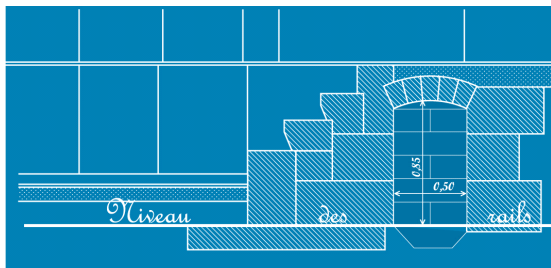
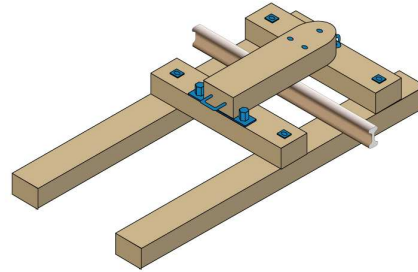
[ph. 40] Espira-de-l'Agly (66) Stationnement wagons.- cpa



Par mesure de sécurité, un arrêt rabattable interdit toute dérive de véhicules en direction du passage planchéié [fig. 23]. Mais pour le renverser en position « ouverte », le quai ferait obstacle si la niche ne permettait pas de le recevoir.



[fig. 23] Arrêt mobile simple.- ap

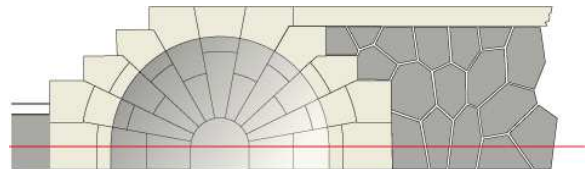


[fig. 24] Niche droite pour arrêt.- MV

Cette niche peut être toute simple, deux montants verticaux distants de 50 cm et un linteau faiblement cintré [fig. 24] [ph. 41], ou savamment bâtie en abside voûtée [fig.25], mais ce dernier type n'existe qu'en trois ou quatre exemplaires [ph. 42].



[ph. 41] Nogaro (32) Niche droite.- MV



[fig. 25] Niche voûtée pour arrêt.- MV

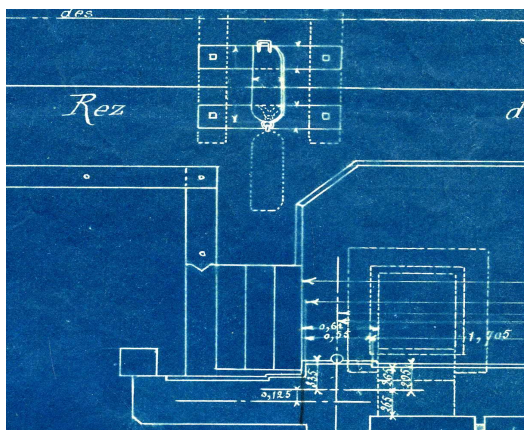
[ph. 42] Banassac (48) Niche voûtée.  
- ph. S. Costes



Il semble qu'à l'origine, au moins dans certaines stations, le taquet de l'arrêt mobile se rabattait dans un évidement du quai, l'escalier d'accès était moitié moins large [fig. 26] [ph. 43]. Des documents attestent d'une modification au milieu des années 1880.



[ph. 43] Pomas (11) Escalier en retrait.- cpa



[fig. 26] Retrait d'un escalier avant établissement d'une niche.- ap

couronnement. [ph. 44]. Il se prolonge, quai découvert, au-delà de la halle à marchandises, sur une distance variable, dépendant de la nature et de la quantité des marchandises en Petite Vitesse (PV) qu'on peut avoir à y entreposer : très court à Courniou (15 m) ou à Montaut-Landes, beaucoup plus long à Axat ou à Azille, par exemple. Il se termine par une rampe qui permet l'accès du roulage.

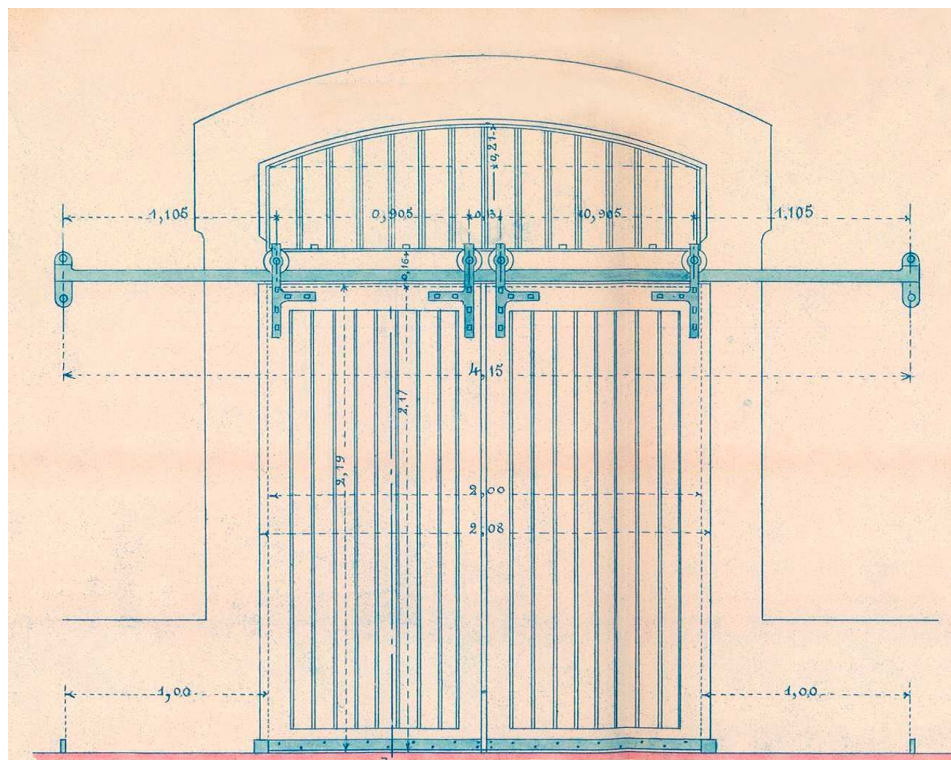
Le quai de la Halle à Marchandises peut être large de 2,00 m (Douzens) à 2,30 m (St-Amans 2,29). Le bord du quai est protégé parfois par des longrines en bois [voir la ph. 41 ci-dessus] (« *Les longrines du quai seront en bois de chêne de l'Aveyron ou de la Lozère, équarri à vives arêtes de sciage Elles seront goudronnées à trois couches avant pose* » (Campagnac) ), plus généralement par des coupons de rails en fer de 5,50 m, éclissés et scellés dans le



[ph. 44] Courniou (34) Rail en bordure de quai.- MV

La façade de la HM est souvent en très léger retrait sur celle du BV. Le décalage est faible : avec des BV larges en général de 10,32 m, une HM large de 10,02 à 10,04 m n'entraîne que de 14 à 15 cm de décalage de chaque côté.

Dans la façade de la HM, tous les 5,00 m, des embrasures larges de 2,00 m, hautes de 2,93 m donnent accès à la halle. Elles sont fermées par une double porte suspendue à un rail, coulissant le long du mur à l'extérieur [fig. 27] [ph. 45].



[fig. 27] Douzens (11) Porte extérieure de HM côté voies.- ap



[ph. 45] Vielmur (81) HM porte côté voie.- MV



[ph. 46] Buzet (31) HM Imposte.- MV

Les vantaux ne sont hauts que de 2,19 m, le haut des embrasures

constitue une imposte haute de plus de 70 cm fermée par une grille aux solides barreaux de fer. Nous constaterons un peu plus loin l'utilité de ces ouvertures [ph. 46]. Et comme de bien entendu, on découvrira à quelques gares des portes moins hautes, ne laissant que peu d'espace pour l'imposte, voire à linteaux droits, parfois même fermées de rideaux métalliques.

Des HM d'une seule travée ne sont pas rares, presque toujours accolées à un BV à deux travées, formant ainsi le plus petit groupe possible. D'Assat à Saint-Pé-Saint-Simon en passant par Gruissan, plus de 25 stations obéissent à ce type [ph. 47].



En revanche, nous ne connaissons qu'un seul cas où une HM d'une seule travée accompagne un BV à trois portes : Courniou. Les HM à deux travées sont très nombreuses, plus de 40% des gares BV+HM. Quelques-unes, construites d'abord à deux travées, ont été plus tard rallongées à trois ou même quatre ;

[ph. 47] Barbotan (32) HM d'une seule travée.- cpa



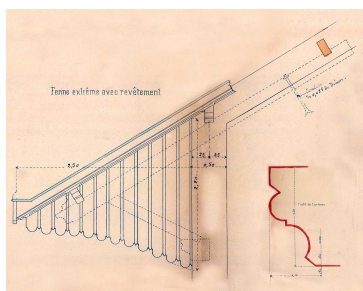
[ph. 48] Labastide-Rouairoux (81) HM à trois travées.- cpa



[ph. 49] Labastide-Rouairoux (81) HM agrandie à sept travées.- cpa

enfin, des HM plus longues sont souvent le résultat d'agrandissements : Labastide-Rouairoux passe ainsi de 3 à 7 travées [ph 48 et 49], St-Amans-Soult de 4 à 9. Nous n'en connaissons pas de plus longues. Neuf travées composent tout de même un beau brin de bâtiment.

Le toit, toujours en pente de 60 %, largement débordant, forme un auvent de 2,50 m qui abrite le quai. De dessous, on peut admirer la structure de la charpente, dont les contrefiches s'appuient sur des corbeaux moulurés en pierre, scellés dans le mur.



[fig. 28] Douzens (11) Auvent et corbeau.-

A chaque extrémité de l'auvent, un pare-vent léger en lambris verticaux protège mieux encore le quai des intempéries. Le profil inférieur laisse une hauteur de passage largement suffisante, et les extrémités des planches sont artistiquement découpées en pointe ou en as de cœur.

Y a pas de mal à se faire plaisir [ph. 50][fig. 28] !

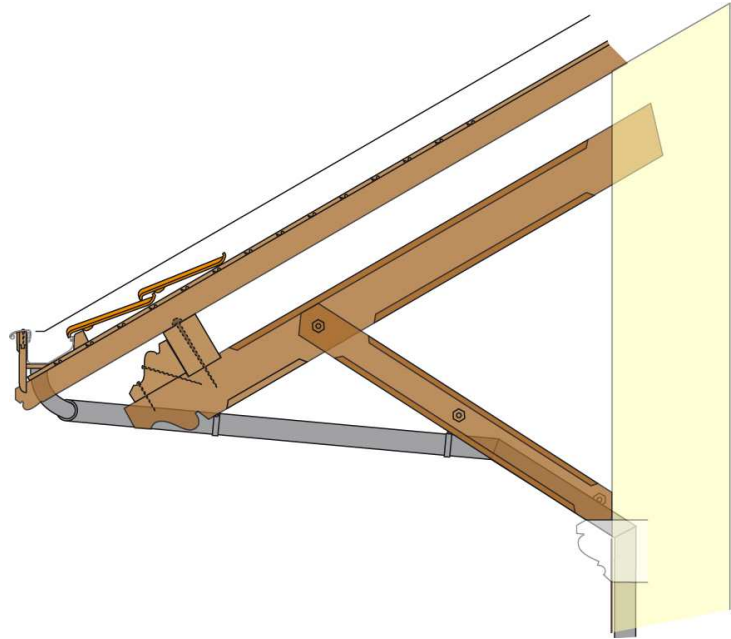


[ph. 50] Vielmur (81) Char-

Aux HM de deux travées ou plus, il est nécessaire de multiplier les tuyaux de descente des chéneaux. Depuis le bord extérieur de l'auvent, pour rejoindre la façade, chaque tuyau suit un parcours plutôt acrobatique, s'insinuant dans une encoche pratiquée à l'extrémité de l'arbalétrier, suspendu aux contrefiches par un étrier métallique puis aboutissant entre les corbeaux jumeaux pour s'enfouir dans une saignée du mur occultée par une plaque de tôle. Il est ainsi protégé des chocs que la manipulation des colis pourrait lui infliger [fig. 29] [ph. 51].



[ph. 51] Vielmur (81) Descente des gouttières.- MV



[fig. 29] Descente de gouttière.- MV

Assez souvent, nous allons rencontrer ici, près de l'angle extérieur mais bien abritée sous l'auvent, une seconde cloche électrique toute semblable à celle qui trône à l'autre bout du bâtiment. Deux précautions valent mieux qu'une.



A ce stade de notre exploration, nous nous trouvons confrontés à une structure mystérieuse. L'angle extérieur des toits d'un certain nombre de HM présente une échancre large de 0,50 m, haute de 2,00 m dont l'utilité nous échappe [ph.52, 53 et 54], [fig.30 et 31].



[ph. 53] Courmiou (34) HM échancre du toit.- cpa

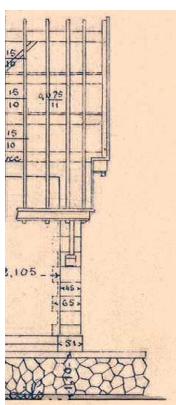


[ph. 54] Courmiou (34) HM échancre,détail.- ap

Ces échancre semblent n'affecter que moins d'un tiers des gares, mais ce tiers représente tout de même un nombre non négligeable de cas. Accessoirement, même si celles là sortent du cadre de cette étude, d'autres halles à marchandises, non accolées à un BV, présentent ces mêmes échancre (Saint-Pons). Divers exemples montrent le maintien de ces échancre

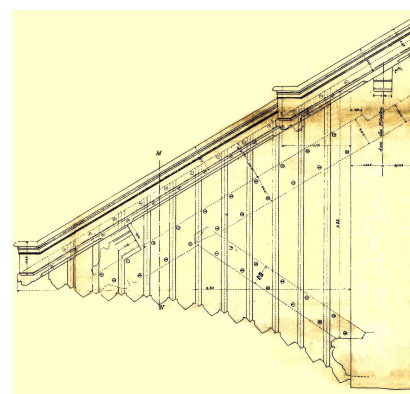


[ph. 52] Harbotan (32) HM échancre du toit.- cpa



[fig. 31] Magalas (34) HM : échancre.- ap

sur des HM lors de leur allongement (Casteljaloux). La question se pose donc bien naturellement de l'utilité de ce dispositif, et si cette utilité est avérée, pourquoi n'est-il pas étendu à toutes les HM ? Nous avons jusqu'ici considéré mille hypothèses, sans qu'aucune nous apparaisse décisive<sup>10</sup>. À ce stade de nos recherches, certains d'entre nous restent persuadés que ce dispositif doit nécessairement présenter un intérêt technique mais sans que nous sachions lequel, d'autres se convainquent que les échancre ne sont que des éléments décoratifs.



[fig. 30] Ria (66) HM : échancre.- ap

<sup>10</sup> Nous ne parvenons à percevoir aucune relation entre leur présence (ou leur absence) et telle ou telle autre particularité architecturale du bâtiment, ni avec sa situation géographique ou son environnement climatique. Le long d'une même ligne, certaines HM en bénéficient, d'autres non. De même, l'économie réalisée en tuiles ou en chevrons est totalement négligeable au regard de la complication dans la géométrie du chéneau. Où est la logique ?



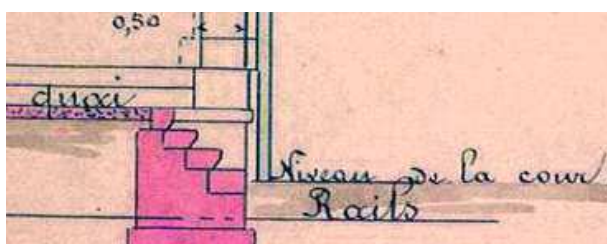
Au-dessus de la porte (ou de la fenêtre), à 4,50 m de haut, le même cartouche exactement que celui du pignon du BV ou de la façade côté voies arbore le nom de la station.

Enfin, cerise sur le gâteau, quelques très rares HM arborent un œil-de-bœuf au-dessus du cartouche à l'aplomb de la porte. [ph. 59].



[ph. 59] Pibrac (31) Œil-de-bœuf.- cpa

Si nous voulons poursuivre notre promenade autour de la gare, il va nous falloir descendre du quai, car ce dernier ne se prolonge pas sur la façade côté cour. Empruntons pour ce faire un petit escalier de quatre marches [fig. 34] [ph. 60], large à peine de 60 cm, au ras du pignon de la HM, qui nous amène au niveau de la cour des marchandises<sup>11</sup>.



[fig. 34] Chasséradès (48) Petit escalier.- ap

<sup>11</sup> Placé comme il l'est, il est quasiment invisible sur les clichés des gares, et quand il serait en bonne position, il y a toujours un charreton malencontreusement arrêté qui le dissimule !



[ph. 60] St-Etienne-d'Albagnan (34) escalier vers la cour.- MV

Le côté cour de la HM ressemble comme un frère au côté voies. Mais pas comme un frère jumeau, cependant. Certes on retrouve le même auvent du toit débordant, soutenu par les mêmes poutres, les mêmes intervalles entre des portes de la même largeur... Mais, nous l'avons déjà dit, ici pas de quai débordant de 2,00 m de la façade. L'aplomb du quai



[ph. 62] Buzet (31) HM porte côté cour, seuil en bois.- MV

est à fleur de mur. Les chars, chariots, camions hippo- ou automobiles accotent directement la halle. Cette disposition justifie quelques autres différences avec le côté opposé. D'abord, si les embrasures des portes reproduisent la largeur et la hauteur de leurs vis-à-vis, imposte comprise, les portes roulantes elles-mêmes sont disposées à l'intérieur du bâtiment. Du côté de la voie, protégées par l'avancée du quai en sus du fait que les wagons, guidés par les rails, sont peu susceptibles de s'égarer dans leur direction, elles sont suspen-



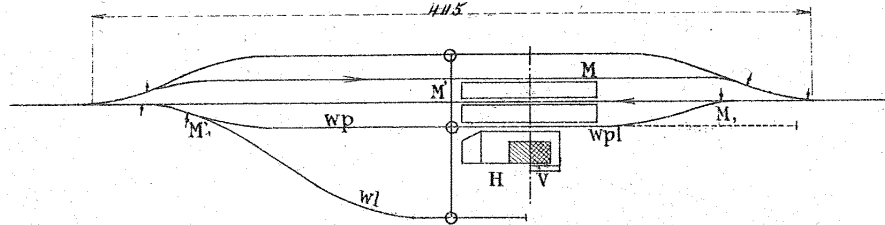
[ph. 61] Vielmur (81) HM porte côté cour.- MV

dues à l'extérieur, ce qui permet de ranger et d'empiler des colis contre les murs de la halle. Ici, côté cour, elles seraient vulnérables, à la merci du premier mouvement d'humeur ou d'affolement des chevaux, de l'erreur d'appréciation d'un conducteur en marche arrière. Et puis cette disposition permet de supprimer tout intervalle entre le cul des camions et le sol de la halle. Bien sûr, faute d'enfoncer les portes, les véhicules ne se priveront pas d'accoster les seuils avec quelque rudesse. Ceux-ci sont donc renforcés par des coupons de rails scellés dans la chape [ph. 61] ou, plus doux aux collisions avec les usagers mais plus fragiles, par des madriers de bois [ph. 62].



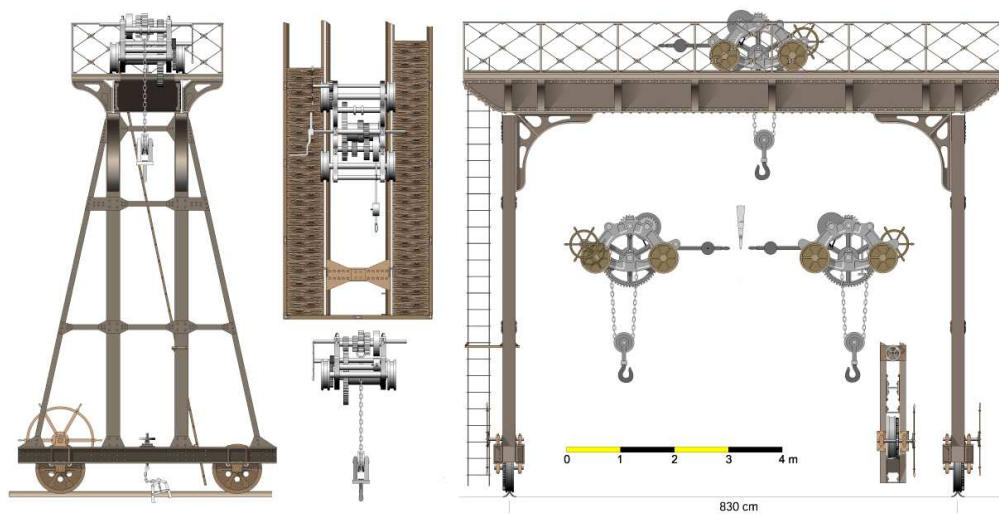
Dans un certain nombre de gares une voie de débord embranchée au niveau du faisceau d'entrée, s'étend à l'arrière de la cour des marchandises [ph. 63] [fig. 35].

(Type Midi.) Fig. 35 (Deharme).- ap



[ph. 64] Axat (11) Voie de débord.- cpa

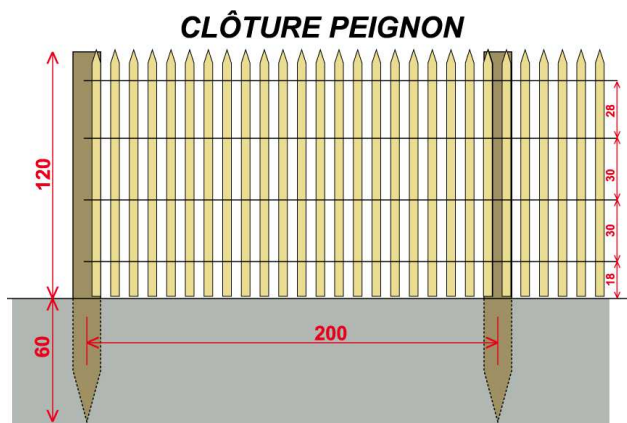
Cette voie peut être équipée d'une plaque tournante, ou, assez souvent, d'une grue roulante à chariot [fig. 36] [ph. 64].



[fig. 36] Grue roulante (portique) 12 t.- MV

Pour terminer notre périple, il nous faut à présent rejoindre la cour des voyageurs. Nous en sommes séparés par une clôture et une barrière, car si l'accès au BV est libre et non surveillé celui à la HM est restreint, ne serait-ce que pour décourager le pillage des denrées qui y sont stockées, y compris parfois à l'air libre sur le quai découvert.

Presque toujours une clôture Peignon<sup>11</sup> marque la limite [fig. 37].



Elle est constituée de lattes de châtaignier larges de 3 ou 4 cm, épaisses de moins d'un cm, hautes de 1,20, réunies par plusieurs rangs de fil de fer torsadé [ph. 65]. L'ouverture est donnée par une barrière roulante identique à celle d'un passage à niveau. [ph. 66]. Tardivement, certains cours recevront une barrière oscillante (Labruguière...) et la plupart pas de barrière du tout.

[fig. 37] Clôture Peignon.- MV



[ph. 65] Carcenac-Peyralès (12) Clôture de la cour des marchandises.- cpa



<sup>11</sup> ou ganivelle ou « treillages français ».

Fin de la première partie

[ph. 66] Castéra-Verduzan (32) Clôture Peignon.- cpa

Aguessac 12	
Albarède (L') 81	
Alet 11	
Alzon-Gard 30	
Arles-sur-Tech 66	
Arcomie 48	
Arre-et-Bez 30	
Arreau-Cadéac 65	
Arudy 64	
Assat 64	
Aubiet 32	
Aumessas 30	
Aumont-Aubrac 48	
Avèze-Molières 30	
<b>Axat 11</b>	
Ayguetinte 32	
Azille 11	
Bagnols-Chadenet 48	
Balaruc-les-Bains 34	
Balsièges	
* <i>Banassac-la-Canourgue</i> 48	
Banyuls-dels-Aspres 66	
<i>Barbotan-les-Thermes</i> 32	
Barjac 48	
Baulou 09	
<b>Beaulac-Bernos 33</b>	
<i>Beaumont-de-Laumagne</i> 82	
<b>Bellegarde-Aude 11</b>	
Belvezet 48	
<i>Bertholène</i> 12	
<b>Bessières 31</b>	
Bielle 64	
Bouglon 47	
Bourg-Madame 66	
<i>Bourriot-Bergonce</i> 40	
* <i>Bousquet-d'Orb</i> 34	
Bozouls 12	
Brax-Léguévin 31	
Bressols 82	
<b>Buzet-sur-Tarn 31</b>	
Buzy 64	
Cabannes (Les) 09	
Cambo-les-Bains 64	
Camon 09	
<b>Campagnac-St-Gen 12</b>	
<i>Capestang</i> 34	
Captieux 33	
<b>Carcenac-Peyralès 12</b>	
Cases-de-Pène 66	
Casteljaloux 47	
<b>Castelnau-Durban 09</b>	
<b>Castéra-Verduzan (les-Bains) 32</b>	
Caudiès 66	
* Ceilhes-Roqueredonde 34	
Chalabre 11	
Chanac 48	
<b>Chasséradès 48</b>	
Colombiers 34	

Colombiers 31	
Couiza-Montazels 11	
<b>Courniou 34</b>	
* Courmonterral 34	
<b>Damiatte-St-Paul 81</b>	
<b>Douzens 11</b>	
Escos-Labastide 64	
<i>Espalion</i> 12	
<i>Esperaza</i> 11	
<b>Espira-Baixas 66</b>	
<i>Estagel</i> 66	
<b>Fabrigues 34</b>	
Feugarolles 47	
Fiac 81	
? <i>Fitou</i> 11 ?	
Frèche (Le) 40	
Gages 12	
Gruissan 34	
Hêches 65	
Hérépian 34	
Houeillès 47	
Labarthe-Inard 31	
<b>Labastide-d'Armagnac 40</b>	
Labastide-de-Sérou 09	
<b>Labastide-Rouairoux 81</b>	
<b>Labastide-St-Pierre 82</b>	
Labruguière 81	
<b>Lacabarède 81</b>	
Laissac 12	
<i>Lamalou</i> 34	
Lapradelle 11	
Laroque-d'Olmes 09	
<b>Lempaut 81</b>	
* Loubarette 15	
<i>Loures-Barbazan</i> 65	
<b>Luc-Primaube 12</b>	
Luzenac-Garanou 09	
<i>Magalas</i> 34	
Magdelaine (La) 31	
Manciet 32	
<i>Marignac-St-Béat</i> 65	
Maury 66	
<b>Mercus 09</b>	
Mérens 09	
Mézin 47	
Mirepeisset 12	
<i>Mirepoix</i> 09	
Moncrabeau 47	
Monesties 81	
Monferran-Saviès 32	
Monpaon	
<i>Mons-la-Trivalle</i> 34	
<b>Montaut 40</b>	
Montbazin-Gigean 34	
Montfort-en-Chalosse 40	
<b>Montréal-du-Gers 32</b>	
Mugron 40	
Naucelle 12	

<b>Nogaro 32</b>	
Nohic 82	
Ogeu-les-Bains 64	
<i>Olargues</i> 34	
Osséja 66	
Ossun 65	
Palau-del-Vidre 66	
Peyrat-la-Bastide (Le) 09	
<b>Pibrac 31</b>	
Plaisance-Andabre 34	
<b>Pomas 11</b>	
<b>Poujol (Le) 34</b>	
Prat-et-Bonrepaux 09	
Puicheric 11	
<i>Puisserguier</i> 34	
Quarante-Cruzy 34	
<i>Redorte (la)</i> 11	
<b>Ria 66</b>	
Ribaute-les-Lieuran 34	
Rieucros 09	
<b>Rieux-Peyriac 11</b>	
Rimont 09	
<i>Riols</i> 34	
Rivel-Montbel 11	
Ruines 15	
Salelles 48	
Sallèles-d'Aude 11	
Samazan 47	
Sarrancolin 65	
Sauclières 12	
Semalens 81	
Sos 47	
<b>St-Amans-Soul 81</b>	
<i>St-Chély-d'Apcher</i> 48	
St-Christeau-Lurbe 64	
St-Couat 11	
<i>St-Etienne d'Albagnan</i> 34	
St-Etienne-de-Baïgorry 64	
<b>St-Gervais-sur-Mare 34</b>	
<b>St-Juéry 81</b>	
St-Laurent-d'Olt 12	
St-Martin-de-Villéréglan 11	
St-Martin-Lys 11	
St-Paul-de-Fenouillet 66	
St-Pé-St-Simon 47	
St-Sauveur-de-Peyre 48	
*Talizat 15	
<b>Tanus 81</b>	
Ustaritz 64	
Valence-sur-Baise 32	
Verzeille	
Vianne 47	
<b>Vielmur-sur-Agout 81</b>	
<i>Villefranche-Vemet-les-Bains</i> 66	
Villeneuve-de-Marsan 40	
Villeveyrac 34	

N'ayant pas trouvé de document « officiel » qui recense les stations par types, nous devons nous contenter (mais aussi compléter) la liste provisoire ci-dessus. Les stations dont le nom est précédé d'une \* appartiennent fondamentalement au type de base, mais avec de profondes modifications. Nous les avons listées ici pour ne fâcher personne. Les gares en *italiques* bénéficient d'une annexe, accolée au BV à l'opposé de la HM.

Les gares **surlignées** sont mentionnées ou représentées dans le texte. Si la zone Est du réseau est sur-représentée, c'est évidemment dû au caractère casanier de l'auteur. On lui pardonnera (ou pas).

Enfin j'ai abusivement utilisé des documents puisés dans cinq gares Midi n'appartenant pas au type : Colombières-sur-Orb, Le Monastier, St-Flour, St-Pons et Villemur. C'était pour la bonne cause.

Cette étude devrait être suivie d'une seconde consacrée à une visite de l'intérieur.

Michel Viers août 2014