



ASSOCIATION
CHEMINS à FER

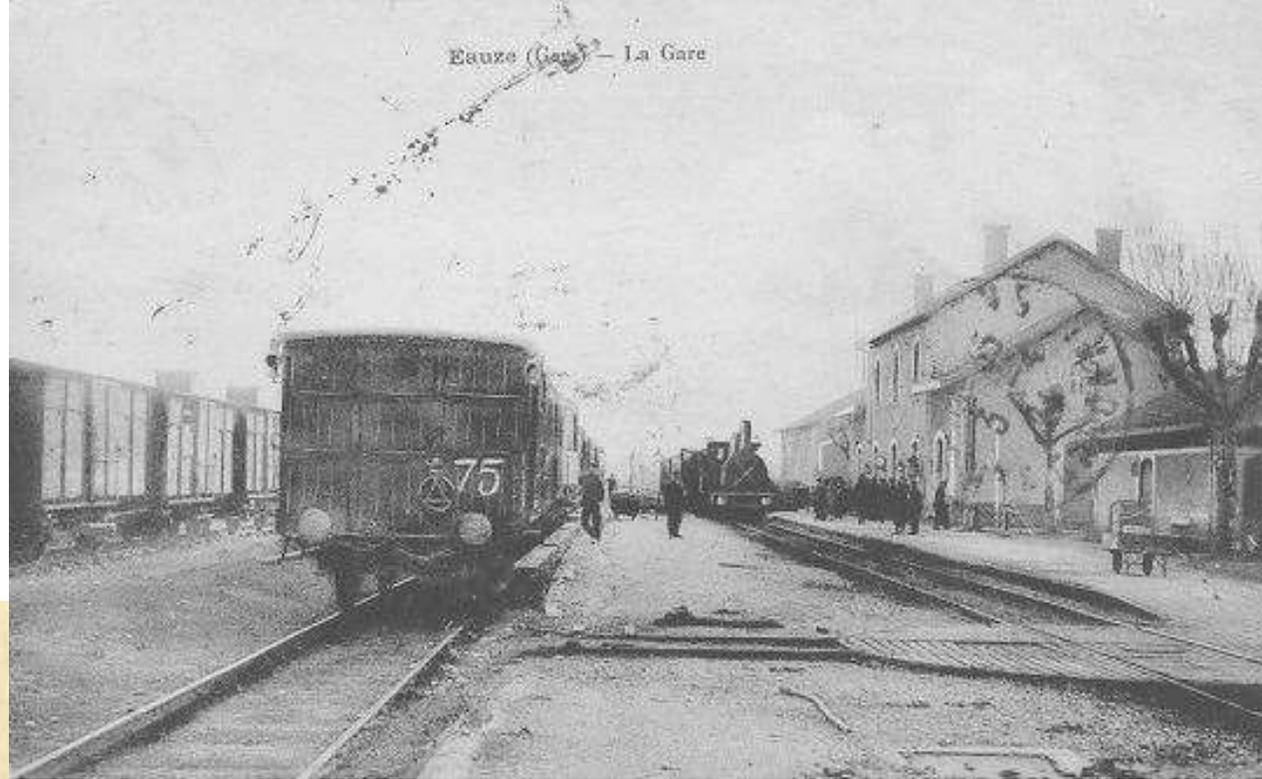
Valorisation, sensibilisation, reconnaissance
du patrimoine ferroviaire



Dossier technique et historique sur l'étoile ferroviaire d'Auch dans le Gers

A grand renfort de portages politiques, les élus réussissent à obtenir un renforcement du maillage ferroviaire. Les vallées revendiquent chacune leur droit au désenclavement quitte à perdre en lisibilité globale. Les projets se télescopent puis sont retardés par la 1^{ère} Guerre mondiale.

Au final, plusieurs projets finissent par voir le jour, dans des périodes inespérées pour le ferroviaire : **Auch – Castéra-Verduzan - Eauze en 1909 et Castéra-Verduzan – Condom en 1925 !**



La gare isolée de **Castéra-Verduzan**, à 3km de toute habitation, doit son existence aux besoins techniques liés à la bifurcation des antennes vers Condom et Eauze.

La gare était doublée d'une halte à l'entrée du bourg thermal de Castéra les Bains.

D'autres projets n'ont pu aboutir comme celui de la liaison entre **Gimont-Cahuzac et Beaumont de Lomagne** censée rapprocher Auch de Montauban.

La section **Eauze – Mercus-Gabarret** s'intégrait dans un projet « Auch – Port de Bordeaux » par le trajet le plus court, en évitant de passer par la vallée de la Garonne.

La ligne **Auch – Lannemezan** constituait un nouvel itinéraire « Paris-Espagne » remontant la vallée du Gers.

Les plateformes de ces lignes ont été préparées dès 1904 puis les travaux ont été définitivement abandonnés dans les années 1930.



La ligne **Auch – Lannemezan** recèle encore quelques traces de son passage dans le paysage, des talus, des ponts, 3 tunnels. Ailleurs, le linéaire a été détruit par l'agriculture.

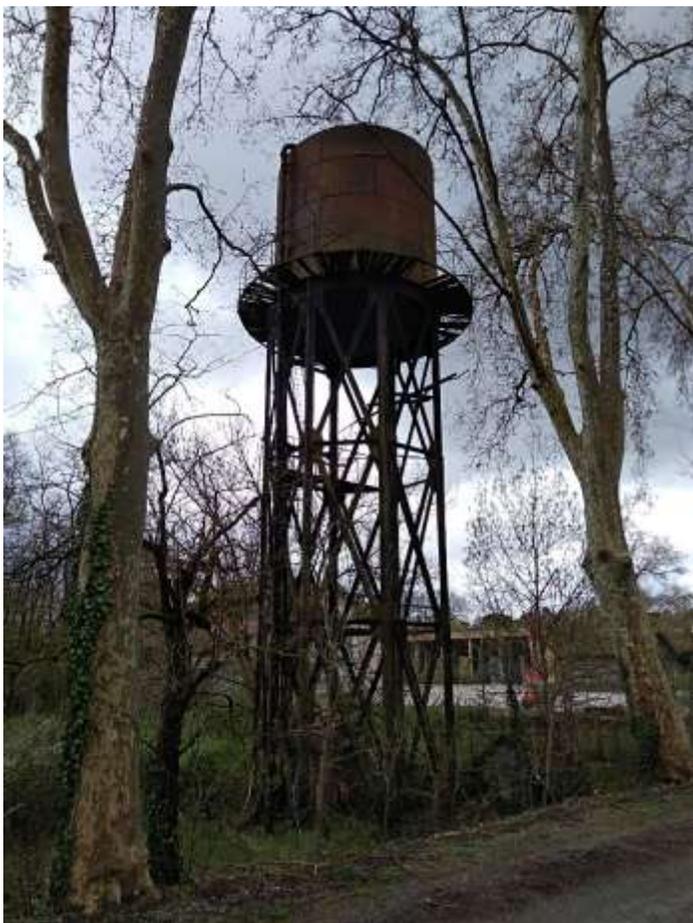


Quelques vues de la gare d'Auch désormais pôle intermodal où les bus urbains et les cars régionaux complètent l'offre TER par fer en direction de Toulouse. Les trains de marchandise ont déserté le secteur.

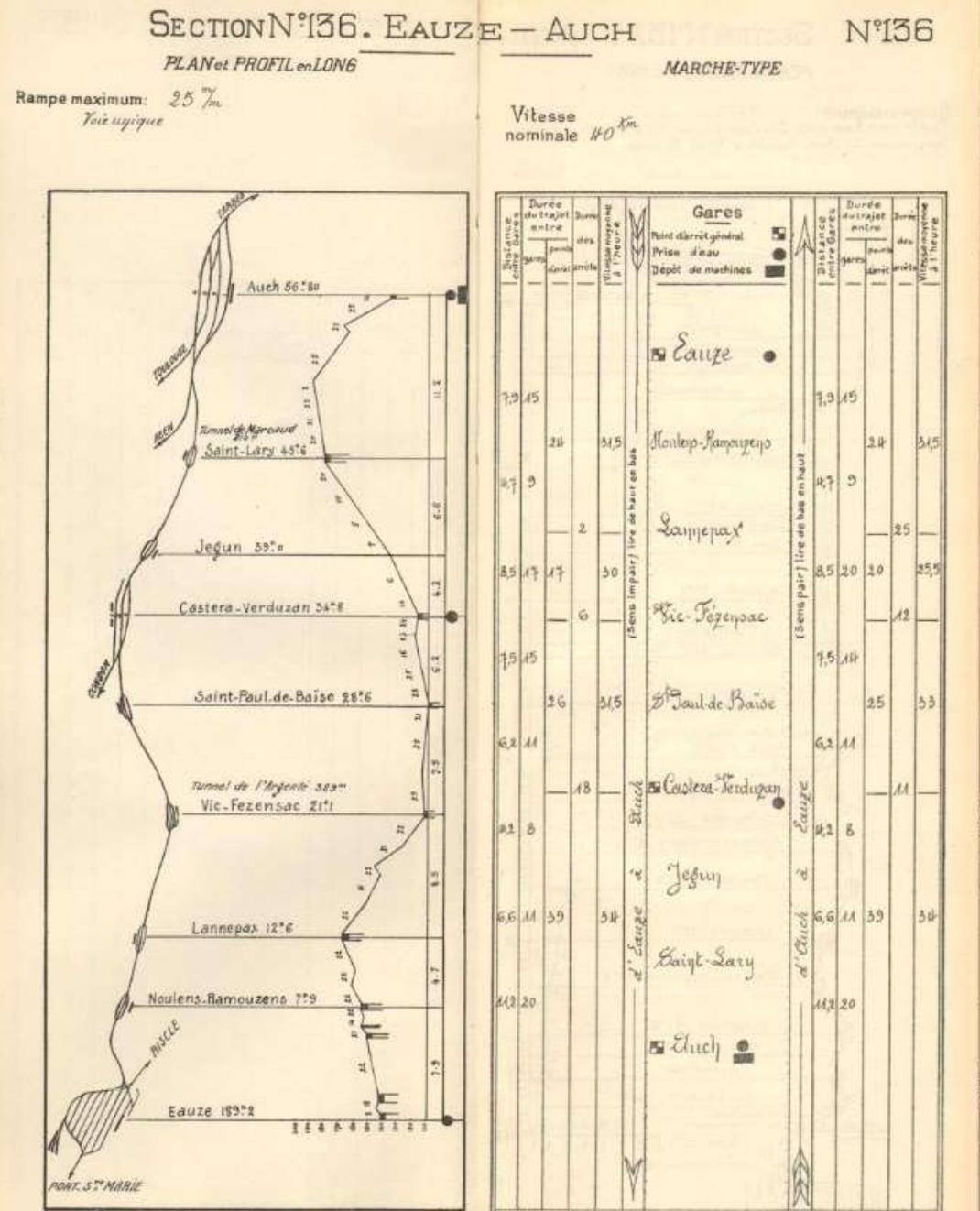
Le bâtiment est resté modeste pour une préfecture, sur un seul niveau et sans décorum particulier.



En dehors des lignes qui restaient en vallée, le relief du Gers oblige à croiser les cours d'eau orientés sud/nord. Pour les lignes est/ouest (Toulouse – Auch, Auch – Eauze notamment), le profil est en dent de scie. À l'époque de la vapeur, les performances du train n'étaient pas optimales.



Pour affronter les rampes, rien ne vaut un bonne citerne !





La vague des fermetures commence dès la nationalisation en 1939 au nord-ouest d'Auch. À cette même date, les projets inachevés sont déjà enterrés. Le déclin se poursuit avec la fermeture en 1970 des lignes **Auch – Tarbes et Agen – Auch.**

La présence des silos dans les gares n'a pas été suffisant pour maintenir une activité de transport de céréales. Aujourd'hui, il n'existe plus de circulation fret dans le département.

Deux images de convois exceptionnels sur des lignes déjà abandonnées.

Etats généraux
de la mobilité
dans le Gers

REUNION PUBLIQUE

Lundi 3 juin à FLEURANCE

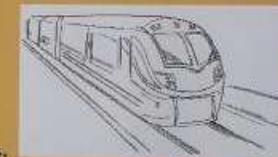
A 20H - Maison des associations, salle n°2, 60 rue Gambetta

Venez vous exprimer
donner votre avis,
présenter vos idées

L'Etat se désengage des transports en commun et ferme des services publics de proximité, alors qu'il n'y a souvent pas d'autre alternative que la voiture pour se déplacer et travailler dans le Gers. L'association Bien Vivre dans le Gers organise des réunions dans plusieurs villes, où chaque participant.e pourra s'exprimer, poser des questions, faire des propositions. Les conclusions de ces Etats généraux de la mobilité seront transmises aux élus, aux collectivités locales et aux pouvoirs publics.

Pour les trains

- ➔ Ligne Toulouse-Auch : davantage d'arrêts et d'accueil, meilleur cadencement, double voie Toulouse-L'Isle-Jourdain.
- ➔ Réouverture de la ligne Auch-Agen au fret et aux voyageurs.
- ➔ Etude de la réouverture de la ligne Auch-Tarbes.



Pour les bus

- ➔ Des rotations plus nombreuses et mieux adaptées aux besoins des utilisateurs.
- ➔ Des nouveaux trajets : Nogaro-Condom-Lectoure et Auch-Condom.

IMPRIMERIE PAR NOS SOINS - NE PAS JETER SUR LA VOIE PUBLIQUE

Et aussi

- ➔ Le développement des transports urbains, l'auto-partage, du covoiturage, des transports à la demande.
- ➔ L'aménagement de pôles multifonctions.
- ➔ La mise en place de navettes gare/centre des villes.
- ➔ Le développement des modes de transport doux, des parcours protégés vélo/piétons.
- ➔ Le coût pour les utilisateurs.



Participez aux Etats généraux de la mobilité
Avec l'association Bien Vivre dans le Gers
Courriel : bienvivredanslegers@gmail.com
Page Facebook : Bien Vivre dans le Gers

Aujourd'hui encore, la mobilité fait débat dans le territoire.



Difficile d'imager ci-dessus qu'un viaduc métallique était posé dans ce champ, et pourtant ! Le viaduc de Laas a bien été démoli, il n'en reste que les culées.



L'archéologue du ferroviaire va se heurter à une triste réalité des remembrements agricoles. Les linéaires des anciennes lignes ont été massacrés. Les talus ont été arasés, les tranchées comblées, voici un florilège de situation :



Pas de quartier pour les tabliers métalliques, ils font le plaisir des ferrailleurs !



Un grand classique pour les anciennes lignes en terrain inamical : le remblaiement des tranchées. Seuls ressortent les parapets à Castéra et Jégun.





A Castin, la plateforme disparaît à droite de la photo, après l'alignement d'arbres, le remembrement agricole a avalé la ligne. Impossible de revenir en arrière.



Ici, la route a pris ses aises malgré la présence des barrières et du rail de part et d'autre du passage à niveau, le goudron a tout recouvert !



Le pont-rail esseulé, le talus ayant été tout bonnement démoli !

Heureusement, quelques heureuses reconversions sont à relever :



Le vélorail de Nogaro donne l'occasion de s'amuser en découvrant le rail *in vivo*.



La section Condom – Montréal du Gers a été reconvertie en piste cyclable, vue ici à Mouchan.



Le viaduc de Castin est valorisé et bénéficie d'un itinéraire pédestre.



La gare de Gondrin appelée « La Gare aux Rêves » est transformée en chambres d'hôtes.



L'étoile ferroviaire d'Auch a perdu de son éclat, le fer s'est retiré de la plupart des vallées et ses vestiges ont largement disparu au profit du vrai aménageur du département : l'agriculture ! Même les silos à grains ont résisté alors que les gares attenantes sont désaffectées.

Il n'en reste pas moins que du point de vue de l'archéologue ferroviaire, le Gers nous intéresse. Car d'un côté, il ne manque pas de charme avec certains ouvrages d'art qui gardent de leur superbe, et de l'autre côté, il renseigne sur les dérives foncières liées au massacre de la plateforme.

En guise de conclusion, je vous propose, entre nostalgie et réalisme, ces belles photos de la gare d'Elusa/Eauze, devenue musée archéologique de la Domus de Cieutat.



ASSOCIATION
CHEMINS à FER

Valorisation, sensibilisation, reconnaissance
du patrimoine ferroviaire

