

## Un wagon lit Pullman dans la rame du train de nuit TOULOUSE-PARIS via CAPDENAC



Paul RAMADIER, ancien ministre de différents ministères de 1936 à 1957, Député de l'Aveyron, Conseiller général du canton de Décazeville de 1945 à sa mort en 1961, Maire de Décazeville de 1919 à 1959, a été à l'origine de la présence d'un wagon lit pullman en tête de la rame du train de Paris sur la ligne TOULOUSE – PARIS Via CAPDENAC. Ce wagon était exploité par la « Compagnie Internationale des wagons-lits et des grands express européens ». C'est dans cette dernière gare qu'une rame aveyronnaise venant de RODEZ et DECAZEVILLE était raccrochée. Avait elle aussi son wagon lit ?

Dans les années 50-60 je me souviens du Dimanche soir en gare de Lexos avoir vu le sénateur Fernand VERDEILLE monter dans le wagon lit où il retrouvait des habitués.

Fernand VERDEILLE, Sénateur du Tarn du 8 décembre 1946 – 19 octobre 1974, Conseiller général du Tarn de septembre 1945 – 19 octobre 1974 et Maire de PENNE d'octobre 1947-1965 et Maire de VAOUR de 1965 à 1974. Sa loi sur la chasse fait toujours autorité et porte son nom,

La rame du train de PARIS était tractée par une locomotive à vapeur qui faisait le plein d'eau puisée dans l'Aveyron avant de repartir vers CAPDENAC et BRIVE.



Gare de LEXOS vers 1900 avec son personnel, la station de pompage et la lance de remplissage

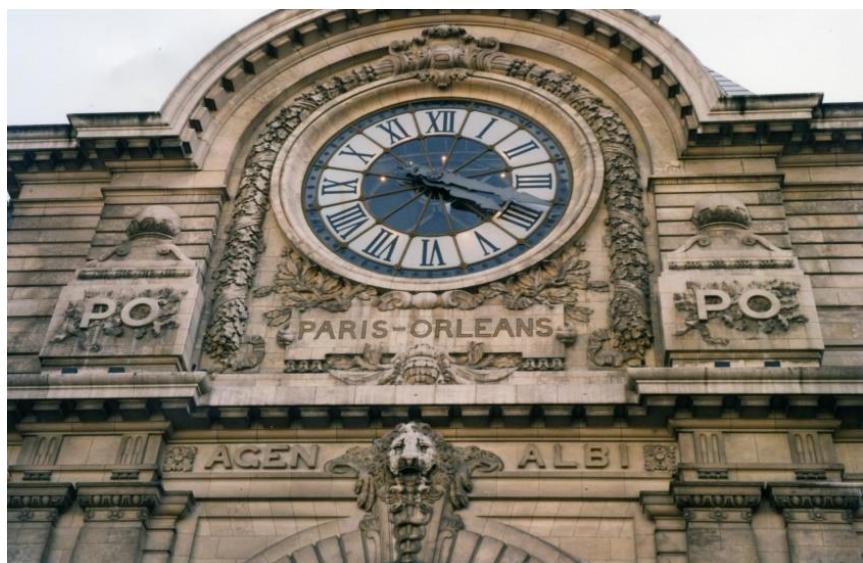
Jusqu'en 1955 nous pouvions voir sur une autre voie en gare de LEXOS l'autorail qui faisait la liaison avec MONTAUBAN et assurait la correspondance avec les trains CAPDENAC – TOULOUSE. A partir de 1960 les locomotives diésel remplaceront la vapeur.

Le wagon lit a été ensuite supprimé avec l'entrée en service du Capitole en 1960 sur la ligne TOULOUSE PARIS/AUSTERLITZ via MONTAUBAN. La liaison du CORDAIS avec PARIS va alors connaître la ligne régulière plusieurs fois par jour de TOULOUSE à PARIS avec la caravelle vers 1965. Puis viendra l'ouverture de la ligne aérienne régulière ALBI RODEZ PARIS vers 1976-1995. La rame TOULOUSE PARIS via CAPDENAC disparaîtra en 1980 et sera attribuée à la ligne ALBI – RODEZ – PARIS. Quant à la voie autoroutière CAUSSADE – PARIS elle sera continue à partir de 1996. C'est le TGV TOULOUSE ou MONTAUBAN – PARIS/MONTPARNASSE via BORDEAUX qui est aujourd'hui le moyen de transport le plus utilisé. Trajet en 4h20

### **Un peu d'histoire sur l'évolution du parcours entre le cordais et Paris:**

- En 1858 PARIS était à 36 heures de voyage via Bordeaux alors qu'il fallait 5 à 6 jours par la malle-poste pour relier TOULOUSE à PARIS.
- En 1862 l'itinéraire direct pour PARIS se fait par LEXOS – MONTAUBAN-AGEN – PERIGUEUX - LIMOGES
- En 1867 LEXOS – CAPDENAC – BRIVE – PERIGUEUX – LIMOGES
- 19 mai 1891 le Président SADI CARNOT fait un arrêt à Lexos et Saint Antonin. (c'est aussi en 1891 qu'ouvrira le tronçon Cahors-Brive)
- En 1892 ouverture LEXOS – CAPDENAC - BRIVE – LIMOGES -

Yves CALMELS, originaire d'AMARENS, membre des historiens et cartophiles tarnais a fait de nombreuses recherches sur le passé du train de PARIS, puis du Parisien. Il a publié de nombreux articles sur le passé de ce train. Il écrit que le train N° 23 comportait un wagon lit en 1912 et partait ou arrivait à PARIS à la gare d'ORLEANS, quai d'ORSAY ; sur son fronton en dessous d'une des horloges est gravé P.O. - ALBI. Ce wagon lit disparut avec l'entrée en guerre 14-18.



## Petite histoire de la gare de LEXOS

Joyau isolé de l'architecture ferroviaire de la fin du XIXe siècle, cette gare surprend le voyageur qui arrive dans le petit hameau de Lexos, en bordure d'Aveyron. Sa monumentalité et sa qualité architecturale sont à la hauteur du véritable carrefour ferroviaire qu'était Lexos durant les années 1860-1880, à la confluence des lignes : Montauban-Lexos, Carmaux-Vindrac et Brives-Capdenac-Toulouse.

L'important chantier de la gare de Lexos s'étend sur plusieurs années entre 1858, date d'ouverture de la ligne Capdenac-Montauban et 1883, date de l'achèvement de sa construction si bien qu'au début c'est un bâtiment provisoire en planches, démonté en 1870, qui sert de gare.

En 1864, la mise en service de la première ligne de chemin de fer Paris-Toulouse par Capdenac engendre une activité exceptionnelle pour le territoire mais l'âge d'or de la station périclite rapidement. Dès le début des années 1880, la création de la ligne concurrente Paris-Toulouse via Cahors et Limoges, plus directe et moins accidentée, va amorcer le déclin de la monumentale gare de Lexos.

L'architecte Tanzi conçoit un bâtiment des voyageurs d'inspiration Renaissance. Il est construit en brique et pierre, il comporte une symétrie parfaite : un pavillon central, deux ailes basses (pour les salles d'attente et le buffet de la gare) et deux pavillons latéraux. Les façades sont ornées d'un décor classique (pointes de diamant sur les clés d'arc, pilastres, etc.). La gare est souvent comparée à son homologue parisienne d'Austerlitz, en version miniature bien sûr. Le bâtiment des voyageurs a effectivement en commun la composition et le style d'inspiration classique. Mais le bâtiment ne comporte pas les audacieuses charpentes métalliques de la gare d'Austerlitz.

Alors qu'un permis de démolir avait été déposé par la SNCF en 2006, la commune de Varen, soucieuse de préserver ce patrimoine emblématique de la prospérité de la station de Varen au XIXe siècle a, le 11 juillet 2007, fait inscrire au titre des Monuments Historiques, la gare de Lexos. Des projets de rachat de ce bâtiment sont en cours. A suivre...

Jean-Paul MARION

Ref : Ils vont tuer l'Express – Histoire du tain de nuit PARIS ALBI – Yves CALMELS – 2014



Gare de LEXOS avec son poste d'aiguillage, son château d'eau et son hangar pour autorails