

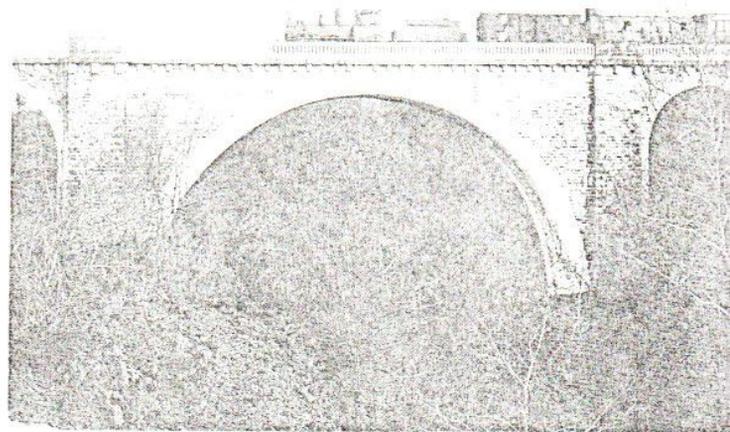
Cette liaison ferroviaire mettant en communication la préfecture des Landes avec la vallée de la Garonne est concédée en 1875 à la compagnie du Midi, à titre définitif pour ses deux extrémités et à titre éventuel pour la section centrale de Casteljaloux à Roquefort qui ne dessert que des agglomérations faiblement peuplées et pour laquelle le concessionnaire sollicite une subvention. C'est conformément à ce découpage que la ligne sera ouverte en trois étapes, à l'automne 1882 de Roquefort à Mont-de-Marsan, au printemps 1891 de Marmande à Casteljaloux, et à l'été 1893 de cette dernière station à Roquefort.

La voie unique quitte l'artère Bordeaux — Toulouse à Marmande, sous-préfecture du Lot-&Garonne et point de correspondance avec le P.O. en direction de Mussidan. Par un ouvrage en maçonnerie totalisant plus d'un kilomètre de long, le rail franchit la Garonne et ses rives inondables, puis le canal latéral, lui aussi propriété de la compagnie du Midi jusqu'en 1898. Comme le tracé remonte la vallée de l'Avance, le profil se raidit en rampe de 8 mm/m pour atteindre Casteljaloux, siège d'un établissement thermal exploitant des sources ferrugineuses. Tracée en alignement à travers la forêt landaise, la voie parvient alors au faite de Plaisance-Losse, aux environs de la limite départementale des Landes, puis à Bourriot-Bergonce, où elle rencontre l'itinéraire Langon — Gabarret.

Toujours en forêt et désormais en déclivité, la ligne passe ensuite à Roquefort, important centre de papeterie et d'exploitation forestière. A l'entrée de la gare, les rails du Midi croisent à deux reprises ceux de la voie de 0,75 m de la Société des Chemins de fer Économiques et Forestiers des Landes qui se dirigent sur Lencouacq-Jourets. Cette curieuse petite antenne d'une dizaine de kilomètres sera exploitée de 1907 à 1934, assurant parallèlement au transport des produits de la forêt celui des voyageurs en correspondance aux trains du Midi, au moyen d'une course quotidienne, renforcée par un deuxième mouvement deux fois par semaine. En 1926, le réseau forestier se complètera d'une branche à voie de 0,60 m prolongeant l'ensemble vers le nord-est et se raccordant à la ligne Midi de Langon en gare du Poteau. A la sortie de la localité, la voie de Mont-de-Marsan embanche la Douze sur un viaduc à grande arche principale encadrée de deux voûtes secondaires, puis, suivant un profil marqué d'ondulations de 10 mm/m, elle franchit un petit ouvrage métallique sur le Midou et parvient à Mont-de-Marsan, préfecture des Landes et centre d'une «étoile» ferroviaire à cinq directions.

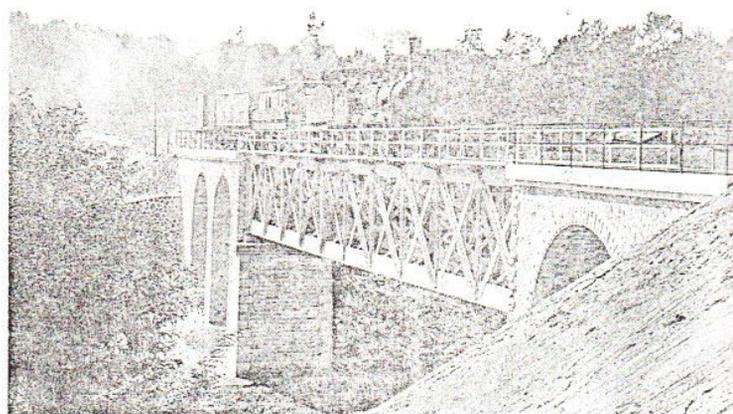
Avant 1914, trois omnibus Marmande — Mont-de-Marsan parcourent la ligne de bout en bout, complétés par deux mouvements partiels formés à Bourriot-Bergonce et à Roquefort pour Mont-de-Marsan, ainsi qu'à certaines périodes par un Marmande — Casteljaloux. Le trafic marchandises assez conséquent est alimenté essentiellement par des transports de bois et par les embranchements particuliers des Ets. Boutémy à Houeilliès, des Papeteries Landaises à Roquefort, des Ets. Gaubert et des Ponts-&Chaussées à l'entrée de Mont-de-Marsan. Les dépôts de Marmande et de Mont-de-Marsan engagent en tête des trains d'antiques 111 1/40, des 120 51/95 et 201/240, des 030 501/515, 601/640, 651/654 et 801/1202, des 130 1801/1850. Des machines Engerth 0321 302/345, 040 2051/2072 et après la Grande Guerre les 2201/2251 type G8.1 prussien assurent plus particulièrement la traction des convois de marchandises.

N. 10. — ROQUEFORT (Landes) — Viaduc du Chemin de Fer



Malgré un relief relativement uniforme en lisière des Landes, l'artère Marmande — Mont-de-Marsan comporte quelques ouvrages d'art d'une certaine importance, tels le viaduc de Roquefort, où passe ci-dessus un très ancienne 111 série 1/40, ou le pont métallique de Mont-de-Marsan que traverse ci-dessous un train léger remorqué par une 030 série 501/515. Collection Maurice MAILLET

MONT-DE-MARSAN. — Le Pont du Chemin de Fer



Dans les années 20, la desserte est assurée par deux courses Marmande – Mont-de-Marsan et divers services partiels sur Marmande – Casteljaloux ou Bourriot-Bergonce – Mont-de-Marsan. En 1934, l'exploitation est remaniée avec l'apparition au dépôt de Mont-de-Marsan d'autorails des Entreprises Industrielles Charentaises à deux essieux (série ZZEt-23311/23314, dits «Paulines») ou à quatre essieux (ZZEt-23601/23608). L'horaire quotidien présente alors au départ de Marmande quatre courses pour Mont-de-Marsan et une limitée à Casteljaloux, sans compter un autorail, un train léger et un train mixte à vapeur circulant périodiquement entre ces deux localités. A partir de Novembre 1936, les automotrices «Charentaises» assurent également le transport des messageries. Mais ces améliorations sont de courte durée, car la S.N.C.F. ferme la ligne aux voyageurs dès le service d'hiver 1938.

En 1940, comme la gare de Bourriot-Bergonce n'assure plus les correspondances avec la transversale Langon – Gabarret, les abris «parapluie» protégeant les quais sont récupérés et transférés à Bordeaux-St.Jean pour être remontés sur les voies «grande-vitesse». Le service routier de remplacement est intercepté tout au long de l'occupation par le passage de la ligne de démarcation à Retjons, malgré l'instauration d'un point de transit dans cette localité le 17 Mai 1943. Après la guerre, les locomotives de séries anciennes de provenance Midi, telles les 030-B, 130-B et 040-K sont éliminées du dépôt de Mont-de-Marsan où est constituée spécialement une dotation de treize 230-G ex-P.O. transformées pour la chauffe au mazout en vue d'éliminer les risques d'incendie dans la forêt landaise.

En 1971, alors que la traction diesel a pris le monopole des lignes de la région, la desserte marchandises est abandonnée entre Casteljaloux et Bourriot-Bergonce au mois de Février, puis de cette dernière station à Roquefort en Juillet. Depuis lors, l'exploitation est scindée en deux antennes:

- Marmande – Casteljaloux (25,3 km): service quotidien les jours ouvrables, par locotracteur;

- Mont-de-Marsan – Roquefort (23,1 km): service quotidien les jours ouvrables à raison de deux mouvements, un direct assuré par BB-63500 (charge maximum 630 t) et un desservant la gare de St-Avit et l'embranchement Richard-Ducros entre celle-ci et Roquefort, assuré par locotracteur Y-7100 (charge maximum 150 t). Circule aussi chaque jour au départ de Mont-de-Marsan une navette de locotracteur Y-7100 pour la desserte des embranchements particuliers Tamboury, zones industrielles 1 et 2, Ets. Farbos. Des marches facultatives peuvent en outre fonctionner à la demande vers ces embranchements, dont un train complet de 650 t pour les Ets. Farbos. A Roquefort, l'usine de la Cellulose du Pin, qui possède son propre tracteur diesel Moysè, procure au rail un trafic régulier de produits forestiers.

Un train omnibus Mont-de-Marsan – Dax marque l'arrêt à Montaut-Landes, en bordure du plateau de Chalosse. La locomotive 1784 est une 220 compound, dernière unité de la série 1751/1784.
Collection Maurice MAILLET

km	STATIONS	1359				351				1351				353				357			
		M.Y.	T.L.	M.Y.	T.L.	M.Y.	T.L.	M.Y.	T.L.	M.Y.	T.L.	M.Y.	T.L.	M.Y.	T.L.	M.Y.	T.L.				
	(f) (b)																				
0	● Marmande ... dep	...	8 18	10 44	18 36	20 30	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	● Montpoullian (h) ★	...	8 30	11 1	...	20 42	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	Samazan	...	8 38	11 16	19	20 50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17	Bouglon	...	8 38	11 35	19 11	21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	Labastide-P. (h) ★	...	8 56	11 46	...	21 8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
26	Casteljaloux	...	9 32	15 19	27	21 15	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
31	Pompeigne-Pindères	...	9 25	12 35	19 38	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
40	Rouellès	...	9 28	13 11	19 50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
46	Tourneuve-Allons	...	9 49	13 40	20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
53	Plaisance-Losse (h)	...	10	13 5	20 10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
62	● Bourriot-Bergonce (f) dep	...	10 12	14 15	20 20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
69	Retjons	...	5 55	10 20	...	20 59	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
75	● Roquefort (h) ★	...	6 18	10 31	...	20 49	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
87	● St-Avit	...	6 43	10 43	...	21 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
88	● Mont-de-Marsan arr	...	7 16	10 55	...	21 11	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		...	7 35	11 6	...	21 20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		...	7 59	11 21	...	21 33	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

1183 - MONTAUT-LANDES - La Gare

