

Annexes :

Dates d'ouverture et de fermeture des lignes du réseau d'intérêt général au trafic voyageur et Marchandise

<i>Liaisons</i>	<i>Ouverture de la ligne</i>	<i>Fermeture de la ligne trafic voyageur</i>	<i>Fermeture de la ligne trafic marchandises</i>
Lamothe-Dax	12 Novembre 1854	Ouverte	Ouverte
Dax-Bayonne	26 Mars 1855	Ouverte	Ouverte
Dax-Puyoo	4 Mars 1863	Ouverte	Ouverte
Dax-Saint Sever	10 Novembre 1899	7 Avril 1970	?
Saint Sever-Mont de Marsan	12 Août 1891	7 Avril 1970	Ouverte
Morcenx-Saint Martin D'Oney	12 Décembre 1857	Ouverte	Ouverte
Saint Martin D'Oney-Mont de Marsan	6 Septembre 1857	Ouverte	Ouverte
Mont de Marsan-Aire sur l'Adour	25 Août 1859	12 Octobre 1970	?
Mont de Marsan-Roquefort	15 Octobre 1882	2 Octobre 1938	?
Roquefort-Casteljaloux	7 Août 1893	2 Octobre 1938	5 Juillet 1971
Mont de Marsan-Mézin	12 Décembre 1897	2 Octobre 1938	3 Novembre 1969
Saint Sever-Hagetmau	27 Février 1910	2 Octobre 1938	?
Bourriot Bergonce-Gabarret	8 Avril 1923	2 Octobre 1938	1941

Couleur jaune : Bordeaux-Hendaye

Couleur noire : Dax-Pau

Couleur orange saumon : Dax-Mont de Marsan

Couleur bleu clair : Morcenx-Tarbes

Couleur bleu foncé : Mont de Marsan-Marmande

Couleur gris bleu : Mont de Marsan-Nérac

Couleur grise : Eauze-Gabarret-Langon

Dates d'ouvertures et de fermetures des lignes du réseau d'intérêt local au trafic voyageur et marchandise

<i>Liaisons</i>	<i>Ouverture de la ligne</i>	<i>Fermeture de la ligne trafic voyageur</i>	<i>Fermeture de la ligne au trafic marchandise</i>
Luxey-Sore	6 Septembre 1886	31 Décembre 1954	?
Mont de Marsan-Luxey (voie métrique)	12 Juin 1906	?	1959
Morcenx-Mézos	21 Juillet 1889	31 Décembre 1949	1 ^{er} Juillet 1969
Mézos-Saint Julien en Born	15 Août 1909	31 Décembre 1949	1 ^{er} Juillet 1969
Morcenx-Uza	21 Juillet 1889	31 Décembre 1949	1 ^{er} Juillet 1969
Uza-Lit et Mixe	6 Juillet 1908	31 Décembre 1949	1 ^{er} Juillet 1969
Labouheyre-Mimizan bourg	21 Juillet 1889	1 ^{er} Avril 1960	Toujours ouvert en 1985 sur 30 km
Mimizan Bourg-Mimizan plage	28 Juillet 1907	1 ^{er} Avril 1960	Toujours ouvert en 1985 sur 30 km
Labouheyre-Sabres	3 Juin 1890	31 Décembre 1949	1 ^{er} Juillet 1969
Labouheyre-Escource-Bias	12 Juin 1910	31 Décembre 1949	1 ^{er} Juillet 1969
Laluque-Tartas	27 Octobre 1890	31 Décembre 1949	Toujours ouverte

Laluque-Linxe	27 Octobre 1890	31 Décembre 1949	1 ^{er} Septembre 1979
Linxe-Saint Girons	15 Octobre 1909	31 Décembre 1949	1 ^{er} Septembre 1979
Ychoux-Parentis	27 Octobre 1890	31 décembre 1949	Toujours exploité en 1985
Parentis- Biscarosse Bourg	22 Mars 1903	31 décembre 1949	31 Décembre 1982
Biscarosse Bourg-Biscarosse plage	26 Avril 1909	31 décembre 1949	31 Décembre 1982
Bisacarosse-Mimizan plage	26 avril 1909	15 Mai 1939	1 ^{er} Mars 1957
Ychoux-Pissos	27 Octobre 1890	31 Décembre 1949	Première partie de la ligne toujours ouverte en 1985/fermeture de la seconde partie.
Pissos-Moustey	13 Août 1905	31 Décembre 1949	1 ^{er} Septembre 1979
Tyrosse-Soustons	20 Juin 1891	31 décembre 1949	1 ^{er} Juillet 1969
Soustons-Léon	3 Juillet 1904	31 décembre 1949	1 ^{er} Juillet 1969
Dax-Magescq-Azur	1 ^{er} Janvier 1911	31 Décembre 1949	1 ^{er} Juillet 1969
Labenne-Seignosse	24 Janviers 1912	31 décembre 1949	1 ^{er} Mars 1957
Roquefort-Lencouacq (voie étroite = 75cm)	1 ^{er} Octobre 1907	2 Février 1929	7 Mai 1934
Orthez-Aire sur l'Adour	10 Janvier 1909	14 Janvier 1935	1 ^{er} décembre 1937
Dax-Amou	11 Avril 1909	14 Janvier 1935	1 ^{er} Décembre 1937

Dax-Peyrehorade	13 Juillet 1914	14 Janvier 1935	1 ^{er} Décembre 1937
------------------------	-----------------	-----------------	----------------------------------

Couleur bleu : Compagnie Voie Ferrée des Landes créée en 1916.

Couleur orange : Compagnie de chemin de fer de Luxey à Mont de Marsan.

Couleur jaune : Compagnie des chemins de fer économiques forestier des Landes

Couleur verte : Compagnie des chemins de fer de la Chalosse et du Béarn.

Processus de calcul du nombre de voie en service dans les Landes en 1938 (en Km) :

Les calculs se basent sur les travaux de Serge Lerat¹, et sur l'étude thématique de Christian Lacombe et Lucien Chanuc².

Dans un premier temps on calcule le nombre de kilomètres de lignes du réseau secondaire dit « économique ». Pour cela nous avons procédé au relevé de toutes les lignes « économiques », exploitées par les VFL, la Compagnie de chemin de fer de Luxey à Mont de Marsan, la compagnie des chemins de fer économiques-forestiers des Landes et la compagnie des tramways à vapeur de la Chalosse et du Béarn. Toutes ces données nous offrent un aperçu du réseau de lignes secondaires tel qu'il était à la sortie de la grande guerre.

<i>Lignes « économiques »</i>	<i>Distance parcourue en kilomètres</i>
Luxey-Sore	9 Km
Morcenx-Mézos-Saint Julien en Born	28,67 Km
Morcenx-Uza-Lit et Mixe	33,9 Km
Labouheyre-Mimizan bourg	27,1 Km
Mimizan Bourg-Mimizan plage	6,4 Km
Labouheyre-Sabres	18,2 Km
Labouheyre-Esource-Bias	27,9 Km
Laluque-Tartas	13,6 Km
Laluque-Linxe-Saint Girons	35,1 Km
Ychoux-Parentis	11 Km
Parentis-Biscarosse plage-Biscarosse Bourg	21,8 Km
Bisacarosse-Mimizan plage	28,7 Km
Ychoux-Pissos	14,3 Km
Pissos-Moustey	7,8 Km
Tyrosse-Soustons-Léon	34,3 Km

¹ LERAT Serge. « L'installation des agriculteurs par la Compagnie d'Aménagement des Landes de Gascogne ». In : *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 35, fascicule 4, 1964. pp. 436-438

² CHANUC Lucien, LACOMBE Christian, *L'extraordinaire réseau ferré des Landes de Gascogne*, Breil-sur-Roya, Édition du Cabri, 1987

Mont de Marsan-Luxey	45 Km
Roquefort-Lencouacq	12 Km
Orthez-Aire sur l'Adour	79 Km
Dax-Amou	33 Km
Dax-Azur	29 Km
Dax-Peyrehorade	31 Km
Labenne-Seignosse	16,6 Km
Total = 563,37 Km	

Pour connaître exactement le nombre de kilomètres de voies secondaires qui revient sous le giron de la SNCF au début de l'année 1938, il faut retrancher à ce résultat certaines données. En effet quelques voies étaient déjà fermées avant la formation de la SNCF, ce qui démontre que la trajectoire de déclin du rail landais est amorcée avant la formation de la SNCF. Il faut retrancher les données pour la liaison entre Roquefort et Lencouacq, fermée en 1934 et pour les liaisons Dax-Peyrehorade, Dax-Amou et Orthez-Aire sur l'Adour appartenant à la compagnie des tramways à vapeur de la Chalosse et du Béarn.

Ainsi si l'on soustrait le total de kilomètres parcourues par des trains sur les lignes secondaires du réseau landais (en 1918), aux tracés entre Roquefort et Lencouacq (12 Km), Dax et Perehorade (31 Km), Dax et Amou (33 Km) puis entre Orthez et Aire sur l'Adour (79 Km), on peut estimer qu'en 1938 la SNCF met la main sur un réseau de chemin de fer secondaire qui s'étend sur 408 Kilomètres.

$12+31+33+79=155$	$563,37-155= 408$	Total = 408 Km
-------------------	-------------------	-----------------------

Dans un second temps on peut réaliser la même opération avec les lignes qui composaient, avant la formation de la SNCF, les lignes d'intérêts général. Elles étaient exploitées par la Compagnie du Midi et sont successivement l'œuvre du Second Empire et de la troisième République. La plupart de ces lignes sont tournées vers les départements limitrophes.

<i>Lignes d'intérêts général</i>	<i>Distance parcourue en Km</i>
Lamothe-Dax	105 Km
Dax-Bayonne	50 Km
Dax-Pau	85 Km
Dax-Saint Sever	48 Km
Morcenx-Saint Martin D'Oney	25 Km
Saint Martin D'Oney-Mont de Marsan	14 Km
Mont de Marsan-Aire sur l'Adour	33 Km
Mont de Marsan-Roquefort	23 Km
Mont de Marsan-Saint Sever	19 Km
Mont de Marsan-Mézin	83 Km
Casteljaloux-Roquefort	49 Km
Saint Sever-Hagetmau	15 Km
Bourriot Bergonce-Gabarret	24 Km
Total = 573 Km	

Sur ces lignes on ne recense pas de fermetures avant l'année 1938. Cela signifie qu'au début de l'année 1938, lorsque la SNCF démarre son premier exercice, elle à sa disposition 573 kilomètres de lignes d'intérêt général. Ces lignes sont de nature interdépartementale il ne faut pas pour autant l'oublier.

Enfin, on peut donc estimer qu'au total, la SNCF se voit attribuer la charge d'un réseau de chemin de fer landais étendues sur près de 981 kilomètres. Le département des Landes était le plus densément doté de lignes de chemin de fer.

Total réseau ferrée en 1938= Total Km lignes d'intérêts économiques + Total Km lignes d'intérêt général

$$= 408+573 = \mathbf{981 \text{ Km}}$$

Évolution progressive de l'état du réseau : comparaison du nombre de kilomètres de voies ouvertes au trafic voyageur par rapport à l'ensemble du réseau landais

Années	Étendue du réseau de chemin de fer départemental	Portion du réseau ouverte au trafic voyageur	Pourcentage du réseau ouvert au trafic voyageur
Janvier 1938	981 km	981 km	100%
Décembre 1938	981 km	787 km	80,2%
Décembre 1949	957 km	442,1 km	46%
Juillet 1969	603,1 km	408 km	67,7%
Décembre 1982	489,3 km	308,7 km	63,1%
Décembre 2010	279 km	279 km	100%

Retranscription de l'entretien avec Monsieur Mabilles

Monsieur Jean-Pierre Mabilles connaît très bien l'histoire ferroviaire des Landes. C'est un passionné. Les VFL n'ont aucun secret pour lui. De 1970 à 1999, il a occupé un poste de cheminot en gare de Dax. En tant que passionné il s'est astreint à la rédaction de fascicule et d'ouvrage sur les compagnies landaises antérieures à la formation des VFL. Soucieux de transmettre son amour du rail à la génération future il est intervenu dans des établissements scolaires à la fin de sa carrière.

Au vu des conditions sanitaires particulières nous n'avons pas eu une discussion de vive voix. Nous avons fixé un rendez-vous téléphonique le 26 Novembre 2020.

Dans mon mémoire je souhaite relativiser un récit catastrophiste, celui du long déclin du rail Landais. Les essais menés dans les Landes à partir des années 1950 (record du monde de vitesse/ premiers test TGV...), révèle la nouvelle place offerte par la SNCF au département. François Caron dans son Histoire des chemins de fer en France (1937-1997), rapporte que dans les années 1940, les laboratoires de recherche du jeune réseau SNCF, ont d'abord été fusionnés puis supprimés. Plus loin l'auteur explique que cette fermeture s'est faite au profit de laboratoires récents implantés dans le sud-ouest, sans plus de précisions. Avez-vous des informations complémentaires à ce sujet ?

Je n'ai jamais entendu parler de laboratoires de recherches ferroviaires dans les Landes. Cependant j'étais en poste à Dax lors des premiers essais du TGV en 1972. Je conserve de cette époque une mallette pédagogique qui m'a permis de parler du TGV dans les écoles.

À propos des Voies Ferrées des Landes (VFL) je sais qu'elles sont nées en 1916, de la fusion de trois compagnies qui exploitaient le réseau ferré landais. Que savez-vous de plus à ce sujet ?

Tout d'abord, la compagnie a été reprise par le département sous l'appellation des chemins de fer d'intérêt local. Issu de la volonté du conseil Général des Landes, en 1947.

La compagnie du Born et du Marensin est devenue en 1916, la société anonyme des Voies Ferrées des Landes. Sous l'impulsion du directeur du Midi Jean Raoul Paul, les deux autres sociétés fusionnent (Société anonyme des chemins de fer d'intérêt local de Soustons à

Léon/Chemin de fer d'intérêt local des Landes) et sont absorbées par la première. Ce mouvement donne naissance en Juillet 1916 au VFL. VFL gère le réseau dans un premier temps et met en circulation des trains mixtes de voyageurs et de marchandises.

Dès les années 1920 les VFL ont subit la concurrence des premiers camions et autocars. Ce mouvement s'est accéléré après 1945. C'est le même phénomène qui se répète. Lorsque le chemin de fer a maillé le territoire, les voies fluviales et les muletiers ont été délaissés. C'était au tour du chemin de fer de vivre le même scénario avec le réseau routier.

Les deux moyens de transports n'ont dès lors cessé de se faire concurrence. Mais c'est la route qui a imposé sa domination. La deuxième guerre mondiale a accordé un sursis au transport de voyageurs. Déjà en 1939, la question avait été posée de la fermeture des trains de voyageurs sur le réseau VFL. C'est finalement en 1949 que les derniers voyageurs prirent le train sur ces lignes. Face à la concurrence routière menée par les camions les locomotives à vapeur ont été remplacées sur le réseau VFL par des locotracteurs diesels en 1953. Deux agents travaillaient conjointement pour conduire une locomotive à vapeur. Il n'en faut plus qu'un seul sur les locotracteurs.

Dernier petit point à propos du trafic de marchandise qui a continué sur les lignes VFL jusqu'aux années 1970. Les gares ferment alors une à une. Seuls des petits morceaux de lignes persistent et sont utilisés par des usines. C'est le cas de la ligne Tartas/Laluque que tu dois bien connaître.

Toujours dans le livre de François Caron, j'ai relevé que le système de BAL avait été mis en place sur l'ensemble du réseau SNCF à la recherche d'une unification technique. En tant qu'ancien cheminot, pouvez m'expliquer le fonctionnement des BAL ? Est-ce que l'on retrouvait ces systèmes sur les lignes secondaires ?

Ah les Blocks Automatiques Lumineux. Sur les VFL il n'y avait pas ce genre de signaux. Il y avait seulement des dépêches entre les gares. Les chefs de gare du réseau étaient principalement des femmes. Il y avait seulement deux hommes un à Soustons et l'autre à Sindères (près de Morcenx). Les chefs de gare s'appelaient lorsqu'un train partait. De plus lorsqu'un train partait d'une gare le chef de train demandait au chef de gare de la plaque pilote respective qu'il accroché à sa locomotive. Cela lui permettait de rentrer dans le canton suivant. Il récupérait une nouvelle plaque et laissait l'ancienne sur place. Ainsi on pouvait savoir approximativement

où se trouvait tel ou tel train. Ce système était valable car le trafic n'était pas dense. Seulement deux à quatre trains par jours.

Après sur la ligne Bordeaux/Bayonne il y avait un système de BAL.

EN fait on envoi du courant dans les rails. Les rails des grandes lignes sont isolés. Ils reposent sur des semelles en caoutchouc. Le courant circule dans le rail jusqu'à un récepteur 1,5 km plus loin. Si un train croise sur les rails le courant électrique, un court-circuit se produit. La BAL s'allume en rouge 1,5 km avant la portion sur laquelle le train circule. 1,5 km avant cette portion la BAL passe à l'orange et à 4,5 km de l'endroit où se situe le train la BAL est au vert. Ainsi la BAL permet de signaler et de maintenir un espacement suffisant entre deux trains sur la même ligne, en marche ou à l'arrêt.

Dans mes premières recherches j'ai entendu parler de la compagnie des chemins de fer de la Chalosse et du Béarn. Pouvez-vous m'en dire plus ?

Alors pour commencer, je ne sais pas si vous voyez où se trouve le parking longue durée de la gare de Dax. Eh ben à cet emplacement se trouvait la gare du midi, appartenant à la compagnie de chemin de fer de la Chalosse et du Béarn. De là des tramways circulaient sur des lignes à voies métriques sillonnant les petits villages au sud de l'Adour. Une voie partait en direction de Pouillon, puis Peyrehorade et enfin Bayonne. Une autre en direction de Clermont et au-delà, Sault de Navaille. En fait, les tramways desservaient les villages qui ne l'étaient pas par la compagnie du midi. Après 1914-1918 tous les petits villages voulaient avoir une gare. Très vites les liens furent nombreux entre les bourgs.

Il existe aussi une voie qui coure entre Dax et Saint Sever en passant par Mugron et Monfort. Arrivés à Saint Sever on pouvait bifurquer soit vers Mont de Marsan soit vers Hagetmau.

Je ne me souviens pas parfaitement des dates mais dans les années 1970 je travaillé sur la ligne Puyoo-Mauléon. Lors de sa fermeture j'ai été affecté à un nouveau poste en gare de Dax. Ce fut au tour des voies entre Saint Sever et Dax d'être déposées. La ligne entre Mont de Marsan et Saint Sever a été utilisée un temps mais elle connue un sort similaire à ses homologues.

Ces lignes ont été fermées car elles n'étaient pas rentables. L'argent est toujours le nerf de la guerre. Après plusieurs années d'espoir où l'on a espéré que la ligne serait bénéficiaire, la

décision a été prise de la fermer purement et simplement. Les gens ont manifesté bien sûr, mais ils n'avaient pas fait d'effort pour qu'elles fonctionnent normalement.

À propos de la SNCF j'ai appris qu'en plus des réseaux des anciennes compagnies, la société avait récupéré les dettes. Que peut-on dire à propos de la situation financière de la SNCF et de la situation de l'entreprise en général ?

Oui vous avez tout à fait raison une partie des dettes actuelles de la SNCF sont celles des anciennes compagnies. Les gouvernements successifs votent des budgets en déficits. Automatiquement, on n'éponge pas la dette. Les gouvernements et les directions attendent une éclaircie, que des jours meilleurs pointent le bout de leur nez pour lancer des plans d'épuration de la dette.

Un autre point est important. Jusqu'en 1982, les anciennes compagnies de chemin de fer ou en tous cas leurs actionnaires détenaient 49% du capital de la société. Les 51% restants étaient détenues par l'état. Sans être actionnaires majoritaires les premiers pouvaient peser sur la prise de décision. Par exemple il est possible qu'une compagnie ai inciter la direction générale à fermer une ligne car elle faisait de l'ombre à un tracé appartenant autrefois à une ancienne compagnie. Les jeux d'influences allaient bon train.

Donc avant 1982, lorsque les actionnaires proposaient des travaux, c'est l'État qui se chargeait de les financer à moitié ou totalement. Pierre Mauroy, premier ministre de François Mitterrand a dit stop est l'entièreté du capital de la société était entre les mains de l'état.

Les anciennes compagnies privées ont négocié avant leur fusion un statut particulier. L'État devait garantir la survie financière des entreprises.

L'émergence progressive et la démocratisation de véhicules de transports routiers, collectifs et individuels, à augmenter la pression sur le chemin de fer. Quel est l'impact réel du développement d'une nouvelle civilisation : la civilisation automobile ?

Oui c'est vrai il y a eu une évolution des mentalités. Elles ont changé surtout après, le traumatisme qu'a constitué 14-18. Avant le train c'était l'avenir. Un moyen de déplacement fiable, rapide pour l'époque. Cependant dans les années 1920, les premiers autobus ont fait leurs apparitions. Plus tard les voitures individuelles. On prenait le temps de voyager et

surtout on ne considère pas ce laps de temps comme du temps perdu. Les gens mangés discutaient, jouaient aux cartes. Des liens se créent. La compagnie du Born et du Marensin exploitait la ligne Vielle Saint-Girons/Laluque. Raccordée à une gare du midi, les voyageurs pouvaient se rendre à Dax. Tous les samedis matin se tenait la bourse des produits résineux. Négociants et propriétaires confluaient du département mais aussi d'Europe vers la cité thermale. Les producteurs de produits dérivés habitants dans le Marensin prenaient le train et partaient pour la journée. Le soir venue arrivés en gare de Linxe les hommes continuaient à jouer aux cartes dans ce qui représentait le summum de l'innovation en ce qui concerne les moyens de locomotion.

On va dire que trois facteurs peuvent expliquer pour le cas français le changement de mentalité. Le premier conflit mondial, la crise de 1929 et les grèves ferroviaires dans les années 1920 qui ont touché autant le service voyageur que marchandise.

Après 1945 les voitures, les camions et les autocars, se sont généralisés. Le réseau routier s'est développé et les français se sont tournés par conséquent vers la route. Les familles de la classe moyenne qui étaient en train de naître dans les années 1950, ont vu dans l'automobile un moyen d'affirmer leurs statuts sociaux. Tout le monde peut se déplacer. Les déplacements ne se cantonnent plus seulement à ce qui est nécessaire. On ne se déplace plus par nécessité mais aussi par plaisir. Pour partir en vacances par exemple. Mon père nous emmenait le dimanche après-midi nous promener en voiture.

La SNCF a observé du coin de l'œil la naissance de la concurrence. Pour ne pas être totalement dépassé le groupe SNCF a investi ses capitaux dans des sociétés de transport routier. C'est le cas de GÉODIS.

Retranscription de l'entretien avec Monsieur Dupin monsieur Dupin :

Entretien téléphonique réalisé le 01/12/2021 avec Monsieur Dupin retraité domicilié à Léon au cœur du Marensin dans les Landes. Je suis rentré en contact avec lui après avoir échangé avec l'entreprise de sciage Lesbats dont le siège social se situe aussi à Léon.

Je me suis entretenu avec Monsieur Dupin pour obtenir des informations concernant les liens entre les entreprises locales et le chemin de fer.

Léon est un terminus sur la voie qui courrait entre Saint Vincent de Tyrosse et Léon en passant principalement par Soustons. Les arrêts étaient nombreux sur la ligne.

Bonjour Monsieur Dupin, pouvez-vous vous présenter brièvement ?

Bonjour, donc je m'appelle Jean Louis Dupin. Je suis né en 1944 à Léon. Dans mon enfance le train avait une place à part. En effet, mes parents tenaient une boutique à Léon. Nous allions chercher les paquets et les marchandises à la gare car elles arrivaient encore dans les années 1950 par le chemin de fer. Cependant ce train ne transportait pas de produits périssables. De plus, nous prenions souvent le train à Vielle Saint Girons, avec mes parents pour aller voir ma grand-mère maternelle à Pontonx en passant par Lалуque.

On m'a orienté vers vous car il semble que vous connaissiez particulièrement bien l'entreprise Lesbats mais également l'histoire locale de votre village.

Oui j'ai toujours été passionné d'histoire mais surtout en vieillissant par l'histoire locale. C'est surtout la petite histoire qui m'attire. Une des choses que je préfère c'est m'entretenir avec des gens plus âgés de deux générations pour compiler la petite histoire. D'ailleurs j'ai écrit un livre sur l'histoire de Léon, mais je ne suis pas un professionnel, je n'ai pas de méthodes exactes comme vous. Quand j'étais au collège j'ai même reçu des prix d'histoire-géographie. Ensuite après mes études et mon diplôme de chimie, j'ai travaillé dans les usines locales et plus précisément sur la chimie du bois.

Quel est votre lien avec la scierie Lesbats ? Pourquoi ce sujet vous intéresse-t-il ? Que pouvez-vous me dire de plus sur la scierie ?

Mes liens. J'étais très amis avec le père du dirigeants Actuel Paul Lesbats. Vous savez c'est une entreprise familiale et Paul qui est aux commandes représente la 5^{ème} génération. J'ai tissé des liens avec la scierie quand j'ai entrepris de figer l'histoire du village. Car cette scierie est un pilier de la vie locale. Avant le début de la seconde guerre mondiale il y avait plusieurs scieries dans le village et même plusieurs scieries ambulantes. Les mules tractaient un cortège de citernes, de machines de découpes et tout ça.

Au départ les familles Lesbats et Labèque étaient associées mais ensuite elle se sont séparées je ne saurais pas vous dire en quelle année. Bon en tous cas la scierie Lesbats s'est mieux débrouillée que les autres car au départ il n'y avait de scierie dominante dans le village. On va dire quelle a pris le virage de la modernité et surtout qu'elle a bénéficié d'un coup de pouce du destin. Après le départ de la 2^{ème} division blindée américaine en 1945, la scierie a récupéré plusieurs camions GMC qui appartenaient à l'armée américaine. Au lieu d'utiliser les mules et les manœuvres, de la parcelle de pin à la scierie, la famille Lesbats utilisait des camions.

Il ne faut pas oublier qu'avant le bois, de la parcelle à l'usine, était transporté par des mules sur des brosses et déchargé à la main. D'ailleurs les manœuvres, travaillaient un jour sur deux tellement le boulot était rude. Leurs jours de repos il le passaient au bistrot car ce métier était bien payé mais très rude et fatiguant.

Vous venez de me parler de camions. Deux questions me viennent à ce sujet :

- Dans quel état se trouvait le réseau routier dans votre jeunesse ? (Années 1950)

Alors déjà ce que je peux vous dire c'est que je me souviens que mon père a acheté sa première voiture en 1956 au boucher du village. Comme mon père était marchand il en avait besoin. Dans ces années-là il n'y avait qu'une dizaine de personnes à Léon qui avaient leurs propres voitures. Par exemple, le boucher en avait une, la famille Lesbats plusieurs, le marchand de cochon, le médecin aussi, mais pas la pharmacienne.

Après à l'époque on était beaucoup plus habitués à marcher. On prenait plus le temps de se déplacer. Maintenant on ne prend plus le temps on aimerait que les choses soit terminées avant de les avoirs commencées.

Bon déjà, avant la deuxième guerre, les routes principales au cœur du village étaient goudronnées. C'est ensuite dans les années 1950 que les routes vers les différents quartiers du village qui l'ont été.

- Quels souvenirs avez-vous à propos des usages des camions ?

Alors d'abord, de ce que je sais, avant les GMC récupérés en 45, l'entreprise Lesbats avait investi dans deux ou trois camions P45 de Renault. Mais ils étaient très lents. Une fois les pins coupés, les mules les débardaient en bordure de chemin et ensuite les billons étaient chargés à la main dans les camions. Ils utilisaient les camions pour transporter le bois de la parcelle à l'usine. C'est qu'à partir des années 1960 que les camions ont été utilisés pour transporter du bois sur du long cours sinon avant on utilisait majoritairement le train.

Justement est-ce que vous pouvez m'en dire un peu plus à propos des liens entre l'entreprise Lesbats et le chemin de fer ? Quels usages avaient-ils de la voie ferrée ? Est-ce que ces pratiques ont changées ? Quand exactement ?

Avant la seconde guerre mondiale je pense que 90% du trafic des petites lignes était consacré au transport du bois de pins brut et transformé. Pour le reste une petite partie c'était le transport voyageur et l'autre le transport d'autres marchandises. Jusqu'à la seconde guerre mondiale il y a eu un vrai âge d'or. Souvent les scieries mobiles chargeaient à même la voie et ne ramenaient pas le bois en gare. Tiens d'ailleurs ça me fait penser. À Léon il y avait deux gares dont une spécialisée dans le transport de pondéreux et spécifiquement de bois de pins. Elle desservait ensuite Azur, Magescq et Dax. Cela montre quel était le rôle du chemin de fer dans le transport du bois brut mais aussi transformé. J'ai vu des chargements de poteaux télégraphiques partir de Léon et chargés droits.

L'usine de la scierie est seulement à une 50 de mètres de la gare. La voie ferrée est la gare ont été inaugurées à Léon En 1908. L'usine est postérieure. En y réfléchissant je pense que le choix de localisation de l'usine n'était pas anodin. Mais petit à petit le train a perdu sa place. Dans

les années 1950 le camionnage a commencé à se développer et s'est généralisé dans les années 1960. Même je me souviens avoir pris le train que quelques fois pour aller à la plage par exemple quand j'étais tout jeune. Mais je ne l'ai pas connu longtemps. D'ailleurs il me semble que la voie a définitivement été fermée en 1970.

Comme quoi le camion a bien pris le dessus.

Et la scierie Lesbats a été influencé et a décidé de changer sa manière de transporter.

Alors cela m'amène vers une autre question : dans quelles gammes de produits fini se spécialise la scierie ?

Au début c'était surtout dans le bois de charpente et dans le parquet. Progressivement ils ont voulu répondre au boom des palettes dans les années 1960-1970 qui était un marché nouveau et juteux.

Qu'en est-il des fameux poteaux de mines ou des traverses de chemin de fer ?

Oui c'est vrai il y avait les poteaux de mines, c'était des sous-produits. Ils cherchaient du bois de sciage principalement c'est ce qui rapporte le plus. Les parties moins bonnes des pins, comme les cimes, étaient transformées en poteaux de mines et en traverse de chemin de fer. Pas l'activité principale, secondaire. Mais cela n'a pas duré longtemps ça s'arrête dans les années 1960 aussi. Voir même en 1955 c'est déjà fini. Mais il n'y avait pas que les scieries.

A quoi vous pensez ? Aux usines de distillations ?

Oui entre autres, car je le sais en tant qu'ancien chimiste, le pin c'est l'arbre à chimie. Ce n'est pas un bois de très bonne qualité. On ne peut pas facilement faire des poutres de 5 à 6 dans du bois de pin qui est trop tordu par exemple contrairement au sapin.

Par contre, on peut l'utiliser pour sa résine que l'on transforme encore aujourd'hui en colophane ou en essence de térébenthine, et au-delà même en pâte à papier.

Le canton de Castets dont Léon fait partie était un centre industriel majeur avec plusieurs scieries de tailles variables. Par exemple pour revenir aux poteaux de mines, c'est une scierie

à Linxe qui était spécialisée, mais je ne me souviens plus du nom. Dans chaque village il y avait des ateliers de distillation de la résine à Magescq, Moliets, Léon, Vielle Saint Girons...

Et là aussi la résine que l'on avait traitée ou non était transportée via le chemin de fer. Les citernes tirées sur des brosses par des mules jusqu'à la gare la plus proche, étaient vidées à la main grâce à des pompes dans des citernes plus grandes montées sur des wagons.

M. J.P. Mabile
Vieux-Boucau le 1^{er} février 2021
jeanpierre.mabile@orange.fr

Bonjour Théo,

La fibre optique

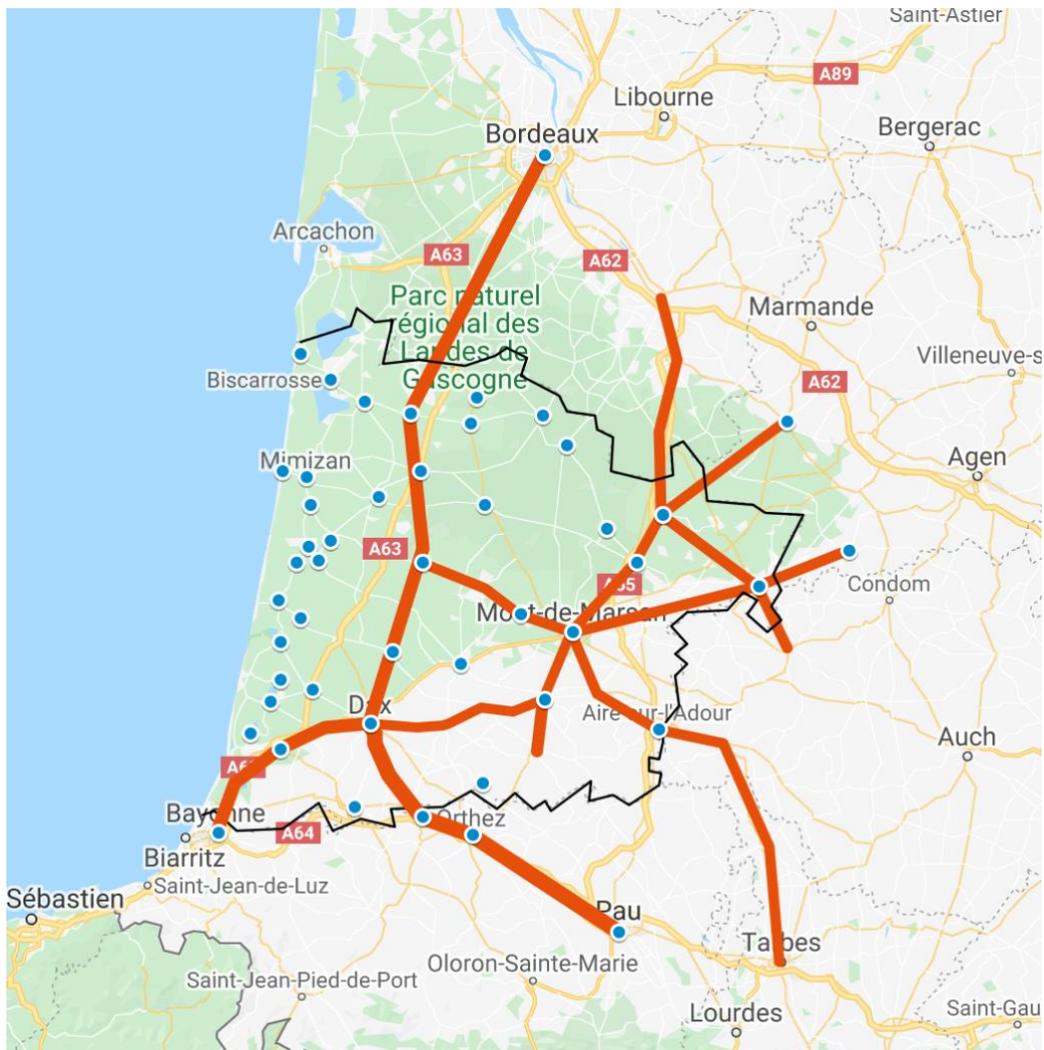
L'arrivée et le raccordement de la fibre optique en gare de Dax ne faisait pas partie des activités de mon service (Signalisation) mais du service Télécommunications. A cette époque, en 1997, en plus de mon emploi S.E.S., je faisais partie du réseau d'animateurs relations publiques SNCF de la région Aquitaine. A ce titre, je me devais de connaître parfaitement tous les différents services de mon entreprise afin d'être en mesure de répondre à des questions lors de mes interventions en milieu scolaire. C'est comme cela que j'ai été informé de l'arrivée de la fibre, de son raccordement sur les appareillages du central des télécommunications de la gare de Dax en 1998. J'ai donc participé, très modestement, au raccordement de fibres ; j'ai suivi une formation concernant le fonctionnement des divers appareillages et les possibilités impressionnantes de communications dans la fibre optique : c'est une véritable révolution dans la transmission des informations numériques.

Les voies ferrées, réputées rectilignes ou présentant des courbes de grand rayon, ont permis la pose de fibres (en réalité des câbles de fibres) dans des conditions optimales le long des voies ferrées. En fait, il s'agissait de câble 8 ou 12 FO multimode pour le réseau informatique d'entreprise. Ces câbles reliaient entre eux les différents bâtiments de la gare.

Par la suite, en 2009-2010, un câble 72 F.O. monomode a été déroulé entre Bordeaux et Dax. Il supporte des liens de transmission numérique pour l'exploitation ferroviaire (télécommande de postes d'aiguillage, téléphonie ferroviaire, GSMR). 24 fibres de ce câble sont louées à l'opérateur ORANGE, moyennant redevance payée à SNCF Réseau.

GSMR : il s'agit d'un réseau GSM utilisé par le ferroviaire, qui supporte les communications radio entre les conducteurs de trains et les personnes chargées de l'exploitation du réseau : Agents Circulations et Régulateurs. La SNCF est toujours une importante consommatrice de transmissions informatiques pour la gestion commerciale des billets de train ou de son parc wagons marchandises par exemple.

Tentative de représentation cartographique de la trajectoire ferroviaire landaise



Titre : Le réseau d'intérêt général dans le département des Landes en 1918

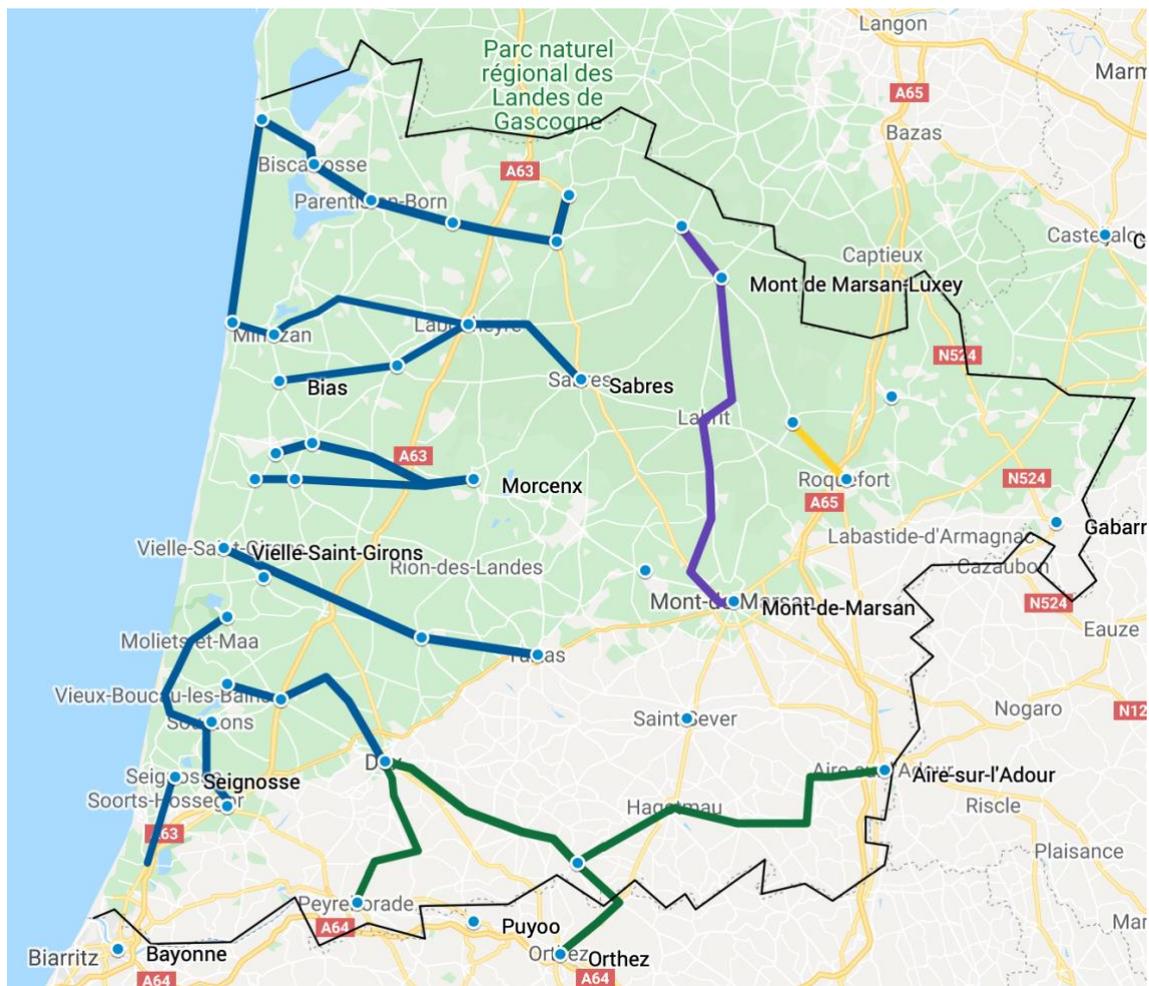
Légende :



Le réseau de ligne d'intérêt général



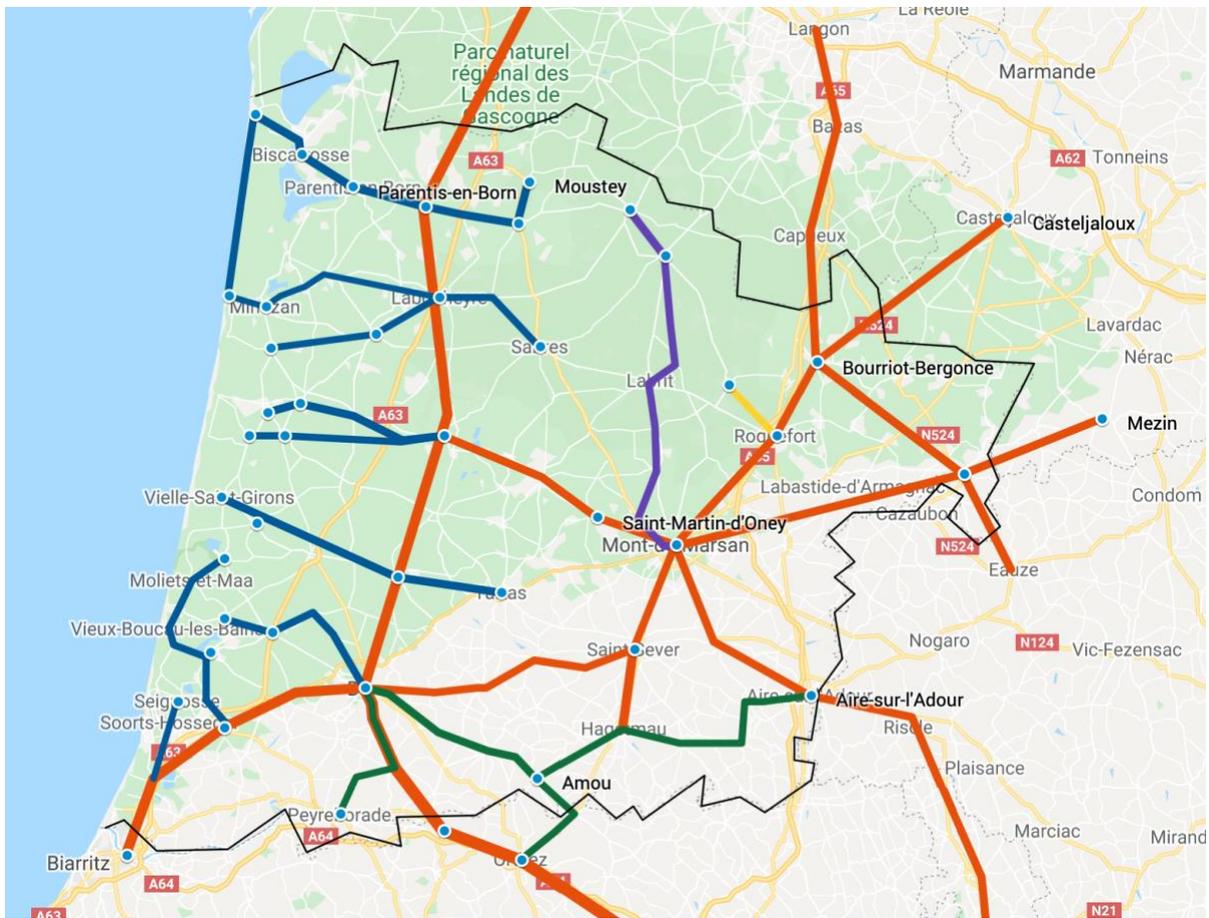
Principales gares landaises



Titre : Le réseau de lignes d'intérêt local à son apogée (1918)

Légende :

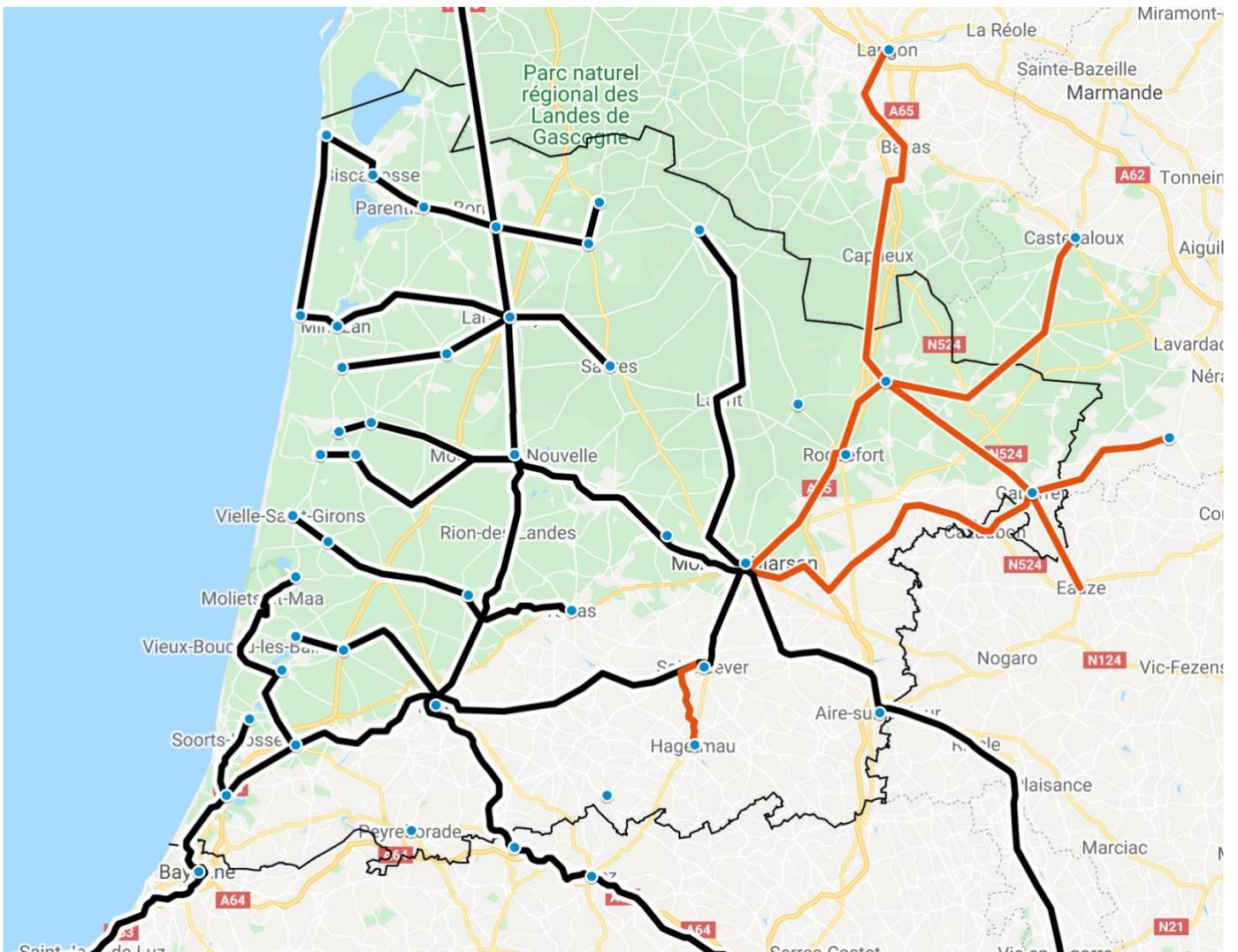
-  Compagnie des tramways à vapeur de la Chalosse et du Béarn
-  Voies ferrées des Landes
-  Compagnie des chemins de fer économiques-forestiers des Landes
-  Compagnie du chemin de fer de Luxey à Mont de Marsan
-  Gares du réseau



Titre : Le réseau de chemin de fer Landais à son extension maximale

Légende :

-  Compagnie des tramways à vapeur de la Chalosse et du Béarn
-  Voies ferrées des Landes
-  Compagnie des chemins de fer économiques-forestiers des Landes
-  Compagnie du chemin de fer de Luxey à Mont de Marsan
-  Compagnie des chemins de fer du Midi
-  Gares du réseau



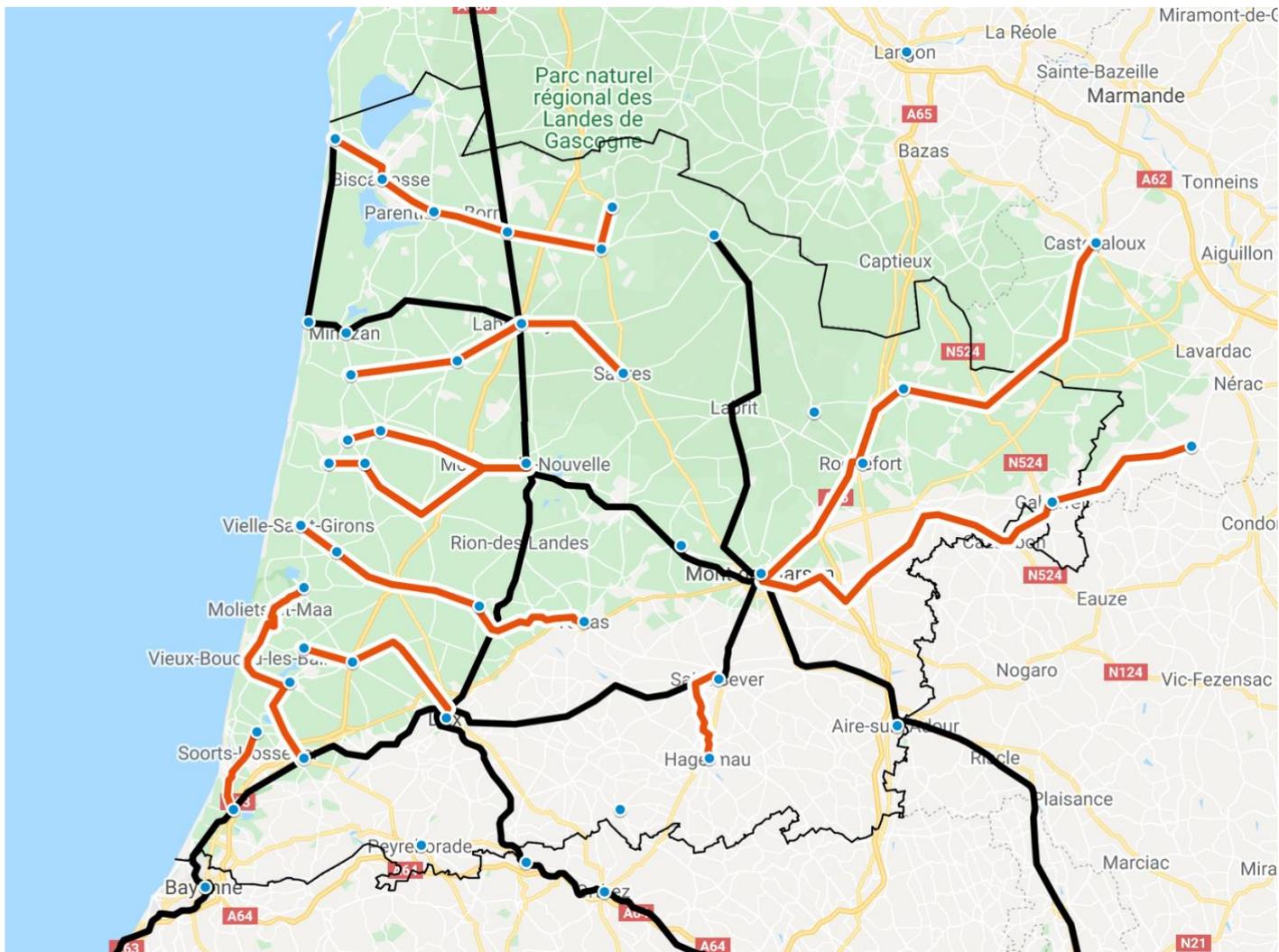
Titre : Les lignes fermées aux voyageurs dès 1938

Légende :

-  Lignes ouvertes au trafic voyageur et marchandise
-  Lignes fermées au trafic voyageur mais ouvertes au trafic marchandise
-  Gares du réseau



Titre : Le réseau de chemin de fer landais en 1949



Titre : Voies fermées au trafic voyageurs dans le département en 1949

Légende :



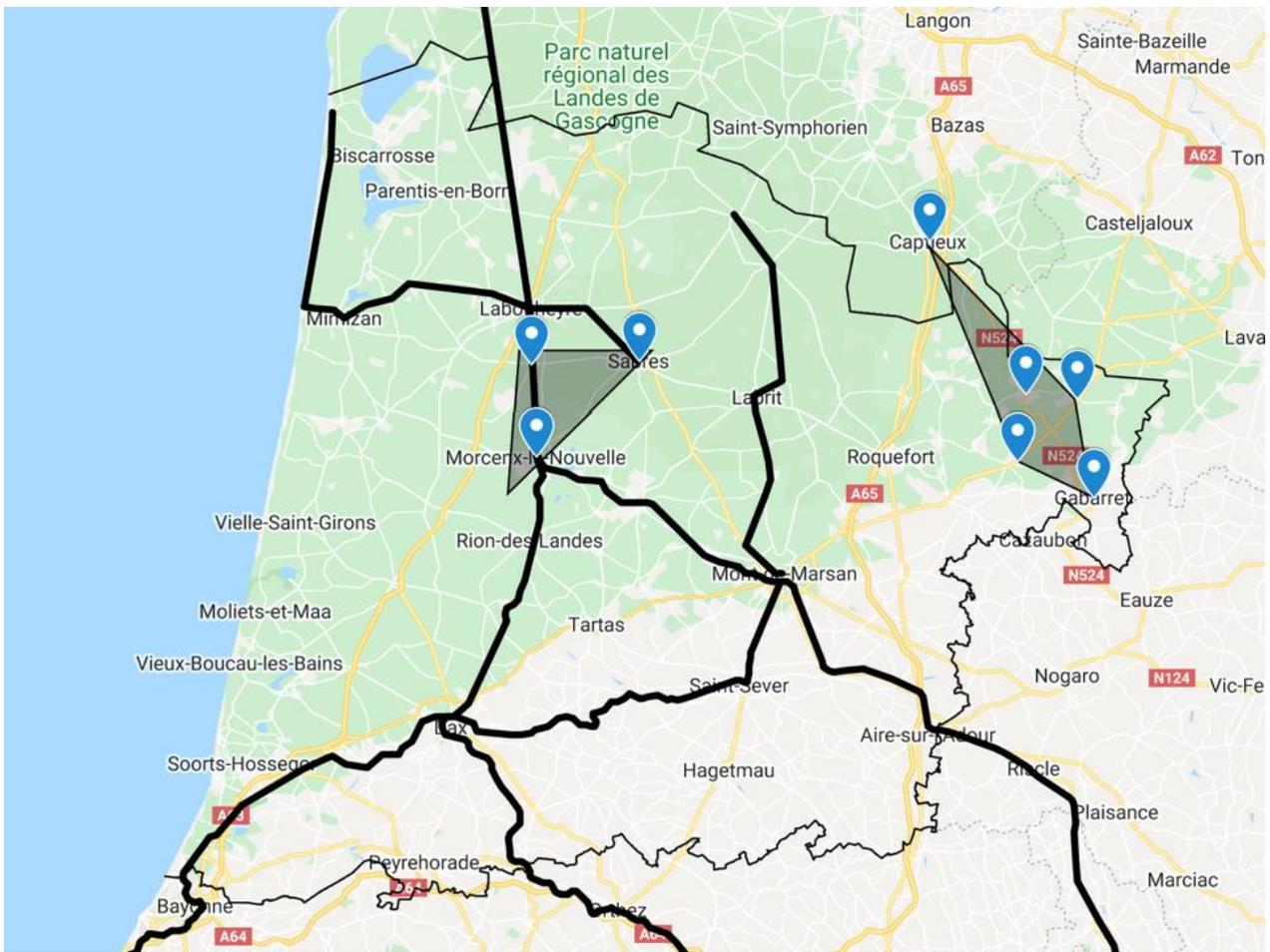
Lignes ouvertes au trafic voyageur et
marchandise



Lignes fermées au trafic de voyageur mais
ouvertes au trafic marchandise



Gares du réseau



Titre : Aires d'influences de la CALG

Légende :



Zones d'action CALG



Principales villes concernées



Réseau landais



Titre : tracé de la ligne où a été établie le record du monde de vitesse sur rail en Mars 1955

Légende :



Tracé de la ligne Bordeaux-Dax-Bayonne



Tracé sélectionné pour les essais de Mars 1955



Titre : Le réseau landais à l'heure actuelle

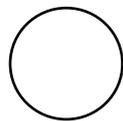
Travail d'analyse de photographies aériennes

Réalisé grâce à l'outil Google Maps.



Titre : Photographie aérienne représentant la proximité de l'usine MLPC de Rion des Landes avec la voie ferrée

Légende :



Complexe industriel



Ligne de chemin de fer Bordeaux-Dax

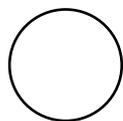


Indication de la présence d'un parking pour camion



Titre : Photographie aérienne représentant la papeterie de Tartas avec la voie ferrée

Légende :



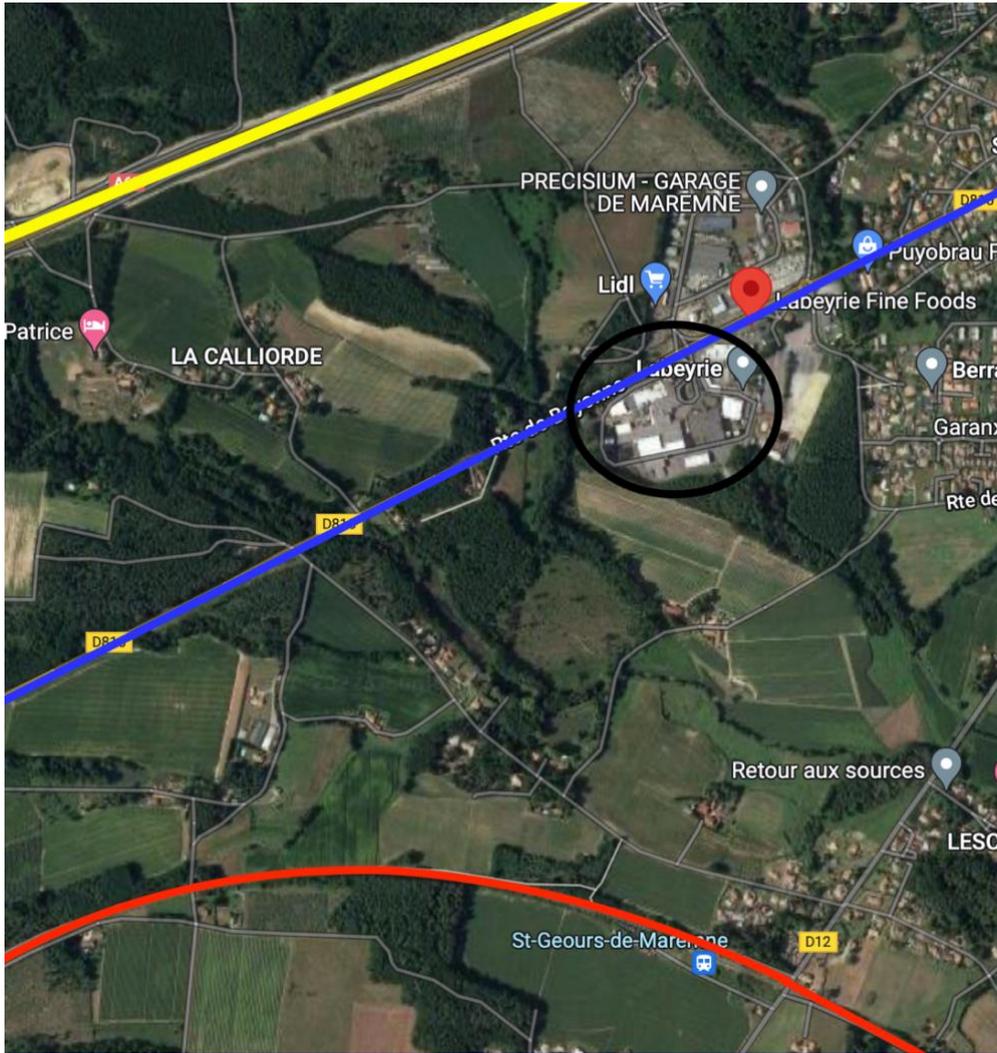
Complexe industriel



Ligne de chemin de fer Tartas-Laluque

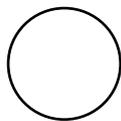


Indication de la présence d'un parking pour camion



Titre : Photographie aérienne représentant l'éloignement entre l'usine Labeyrie de Saint Geours de Maremne et la voie ferrée/rappelle aussi la proximité avec les axes routiers limitrophes

Légende :



Complexe industriel



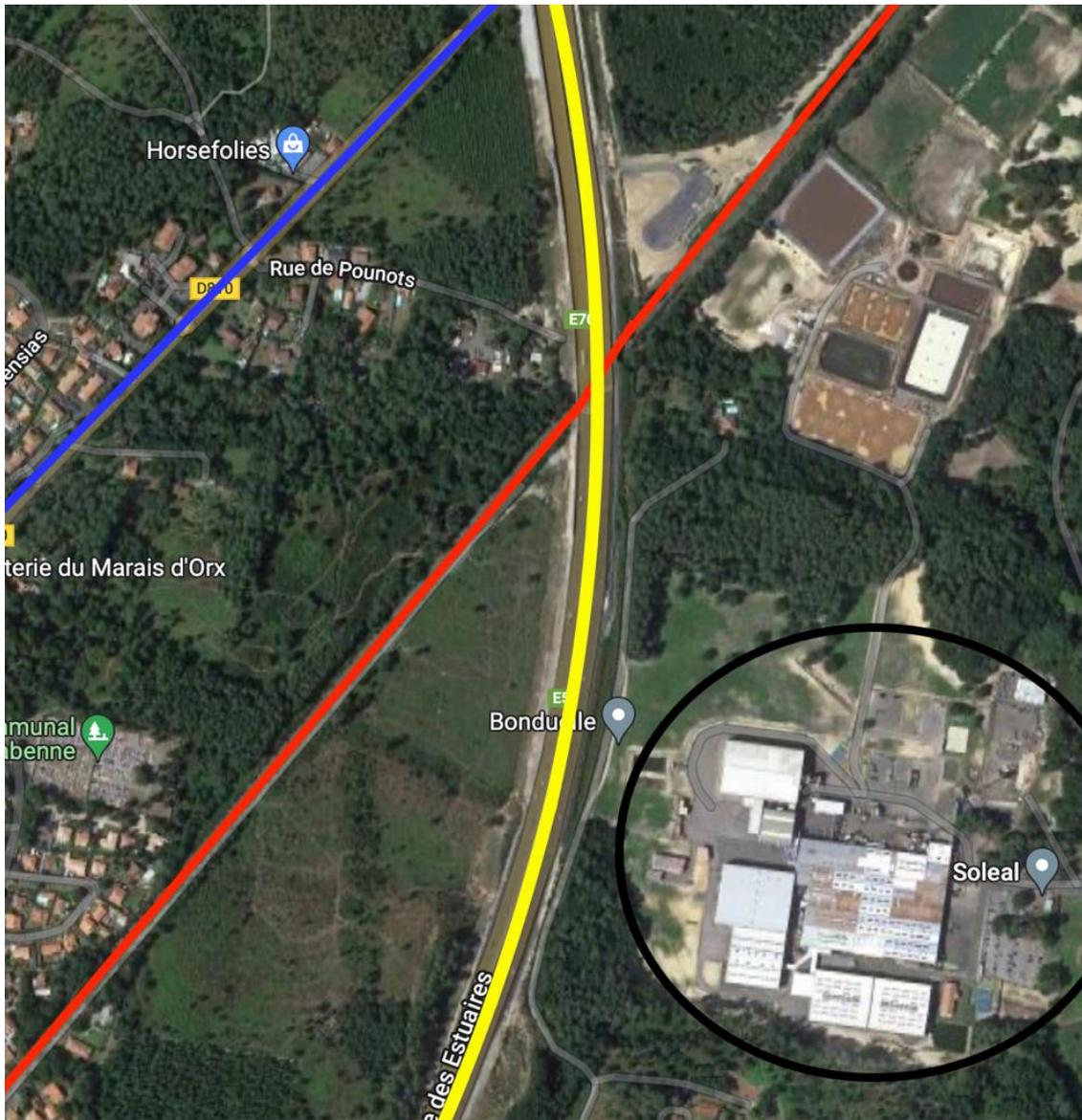
Ligne de chemin de fer Dax-Bayonne



Autoroute A63

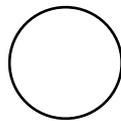


Route départementale 830



Titre : Photo aérienne représentant la proximité avec les axes routiers et l'éloignement avec la voie ferrée

Légende :



Complexe industriel



Ligne de chemin de fer Dax-Bayonne

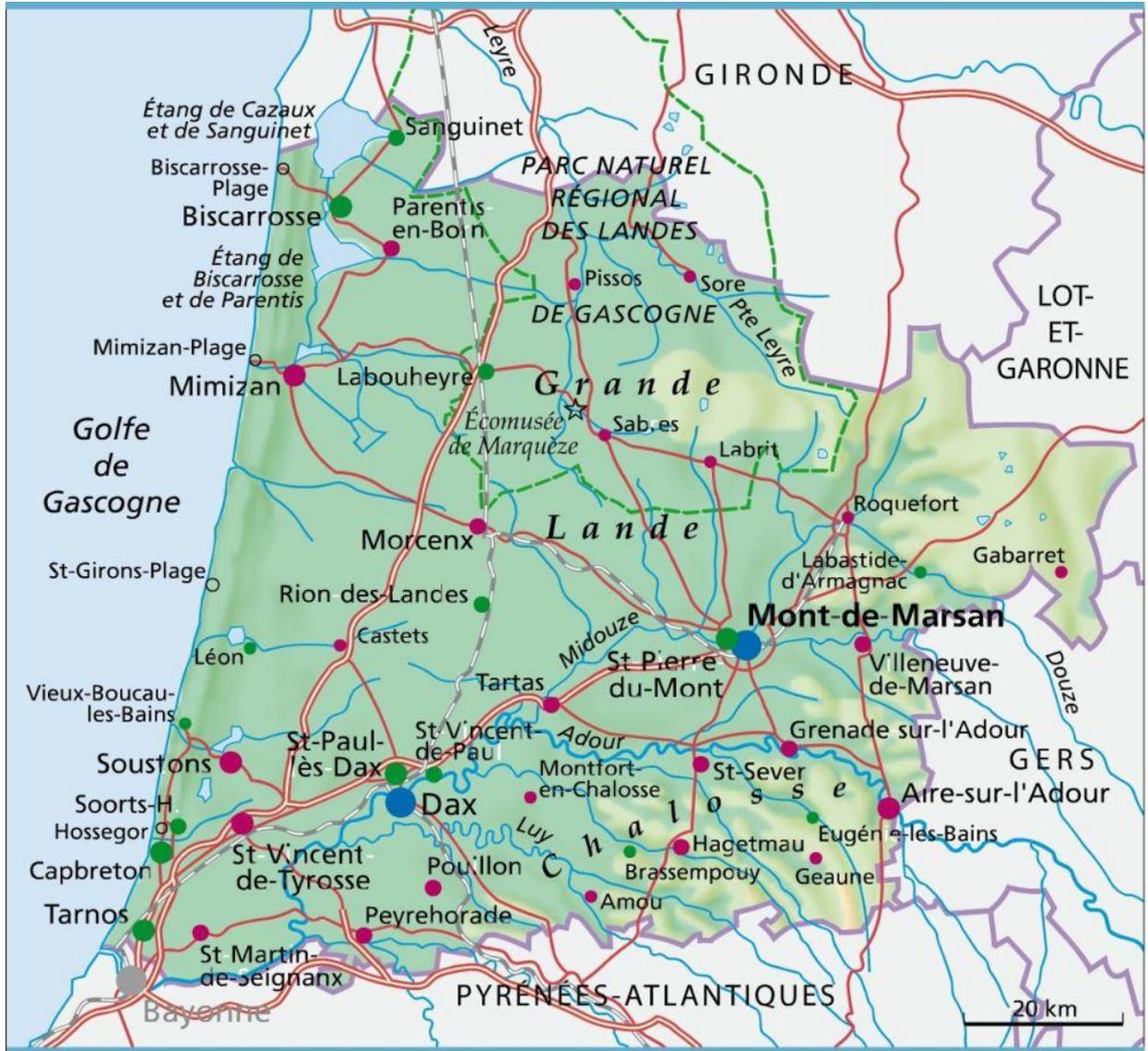


Autoroute A63



Route départementale 830

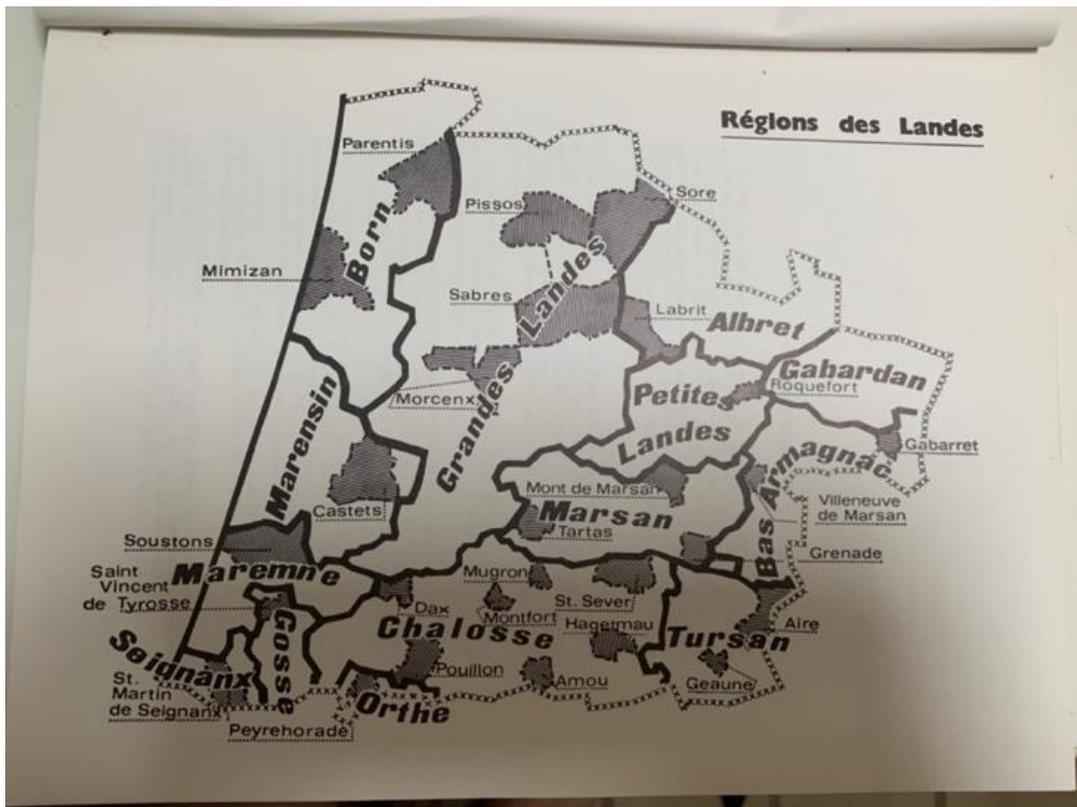
Cartes du département



Landes



- | | | |
|------------------------|---------------------------|---------------|
| ○ plus de 20 000 h. | ● ch.-l. d'arrondissement | — autoroute |
| ○ de 5 000 à 20 000 h. | ● ch.-l. de canton | — route |
| ○ de 2 000 à 5 000 h. | ● commune | — voie ferrée |
| ○ moins de 2 000 h. | ○ autre localité | |



CHABAS Dominique, *Connaître les Landes*, l'Auteur, Capbreton, 1973

Cartes concernant les réseaux voisins du chemin de fer landais

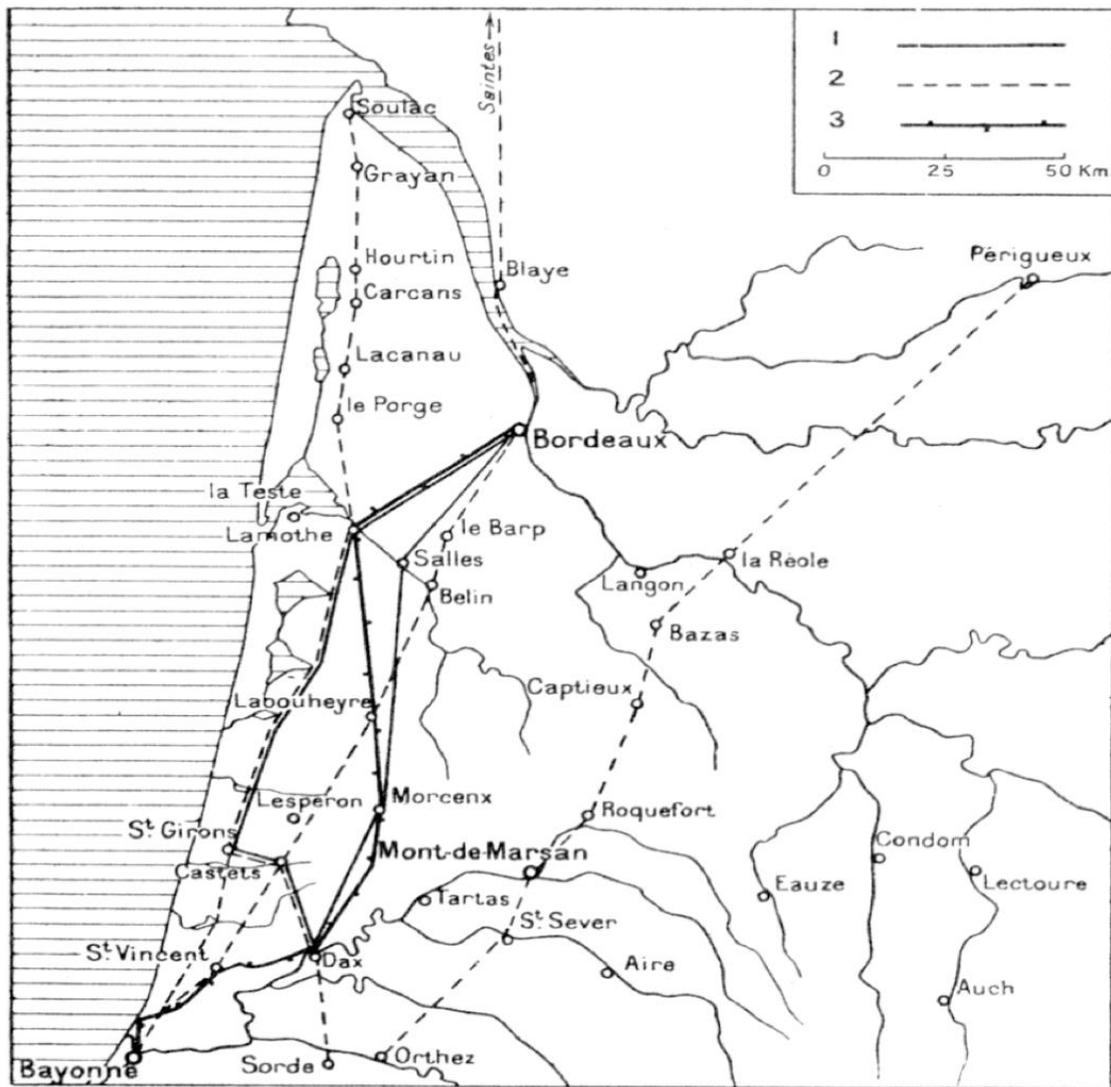


FIG. 1. — L'ANCIENNE CIRCULATION DANS LES LANDES.

1, Routes romaines. — 2, Chemins de Saint-Jacques. — 3, Voie ferrée de Bordeaux à Bayonne. — Échelle, 1 : 2 270 000.

CAVAILLÈS Henri, « Le problème de la circulation dans les Landes de Gascogne ». In : Annales de Géographie, T.42, n°240, 1933, p. 565

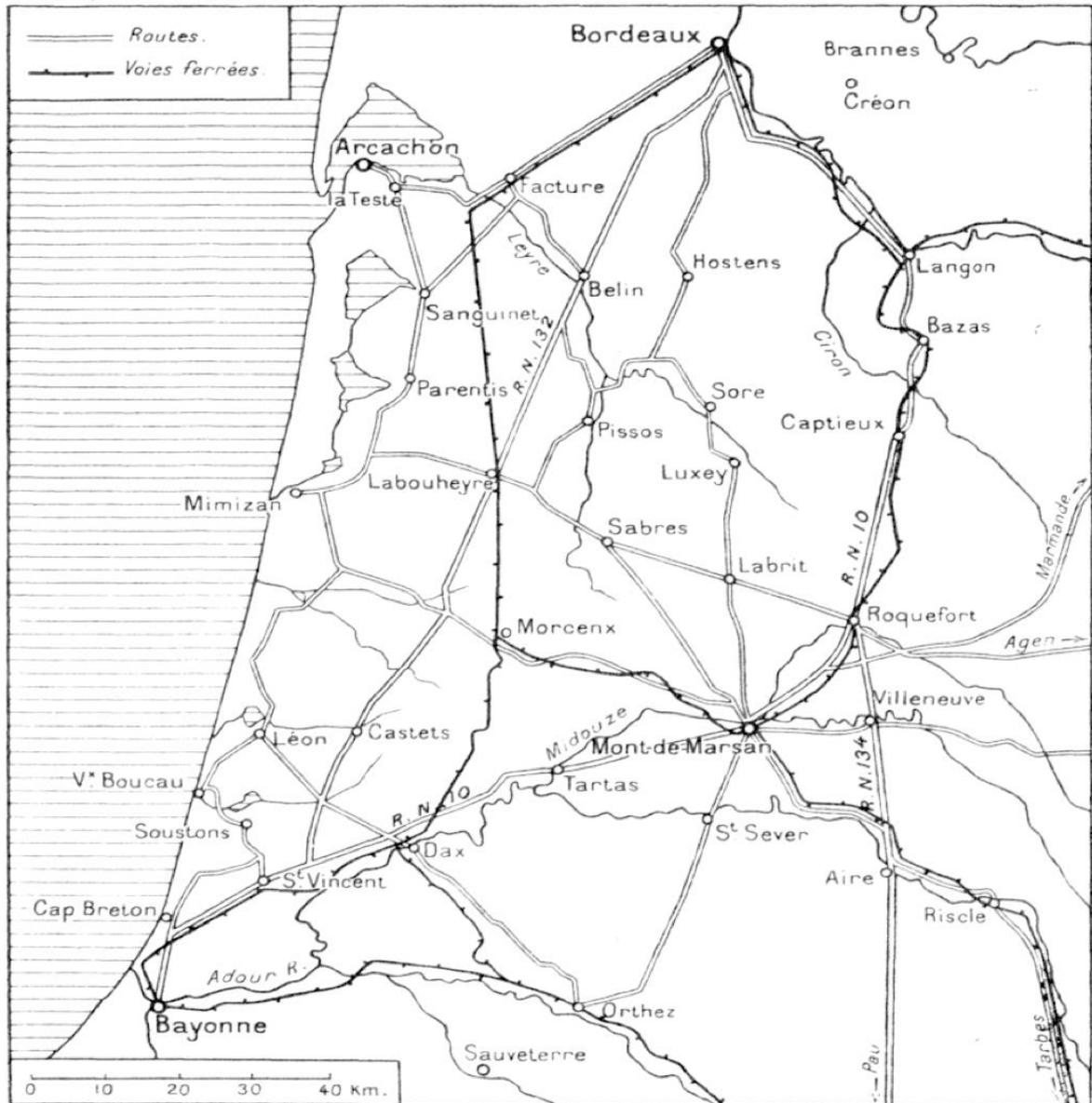
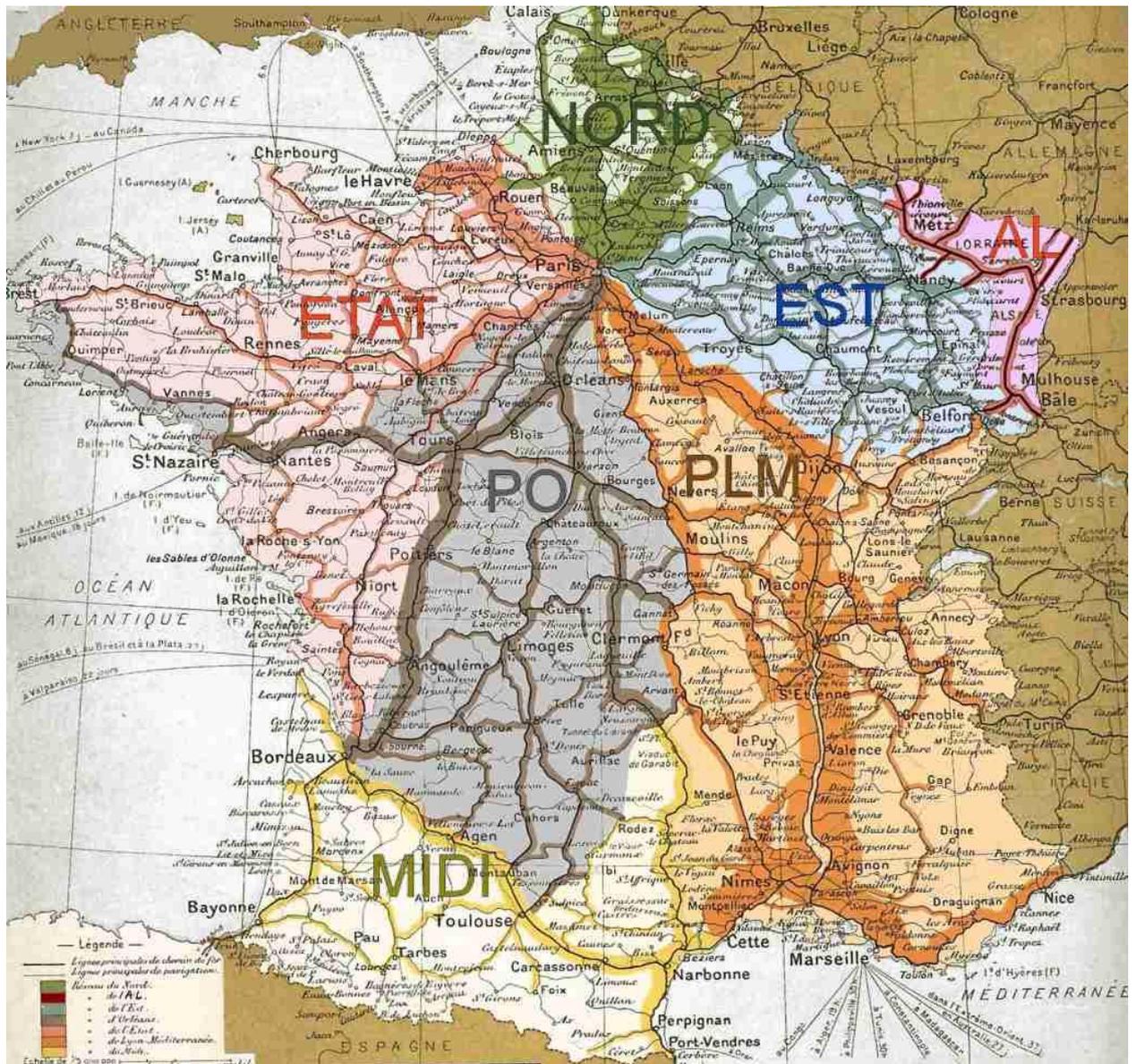


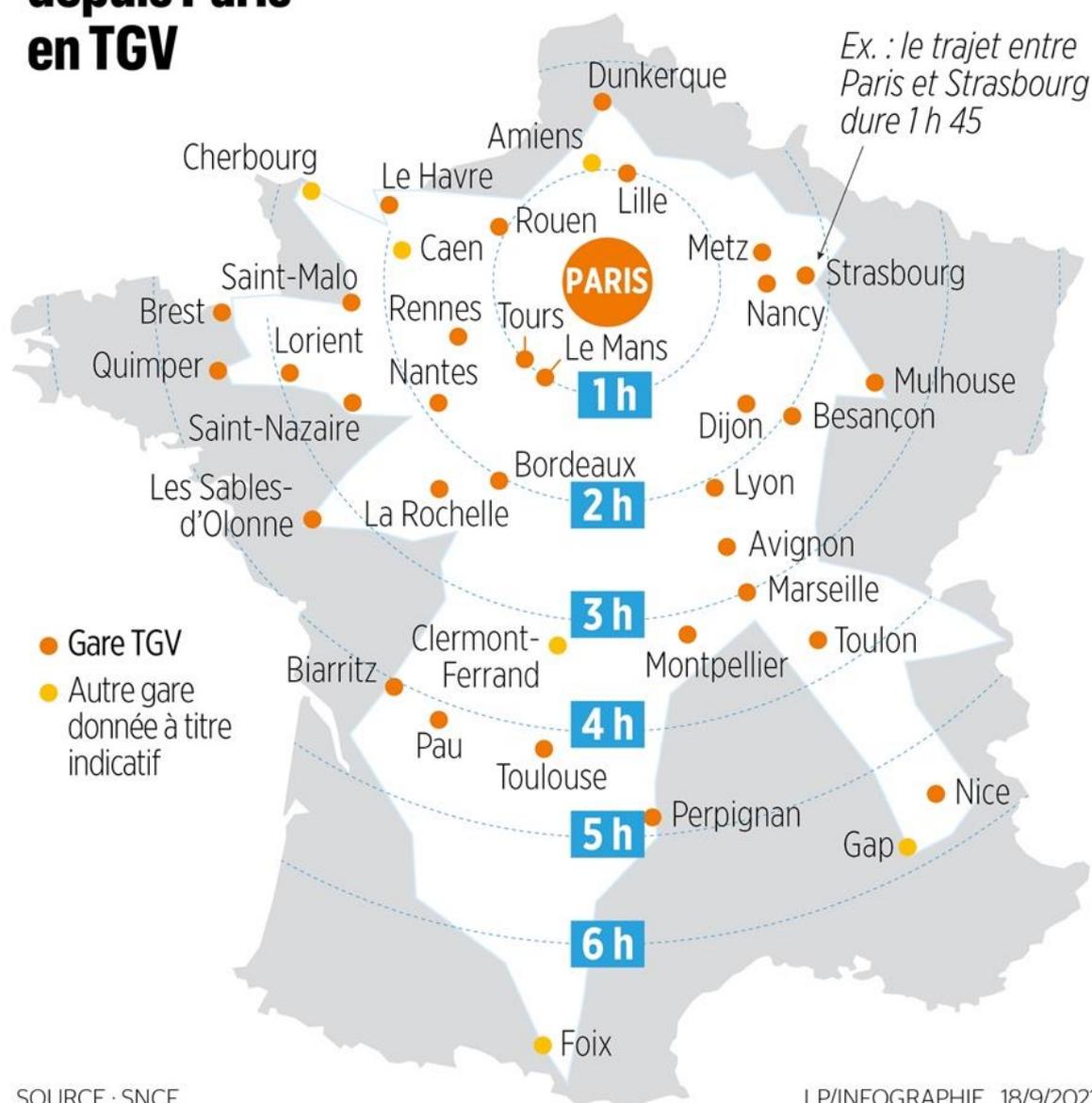
FIG. 2. — RÉSEAU ROUTIER DE LA RÉGION LANDAISE. — Échelle, 1 : 1 400 000.

CAVAILLÈS Henri, « Le problème de la circulation dans les Landes de Gascogne ». In : Annales de Géographie, T.42, n°240, p.569

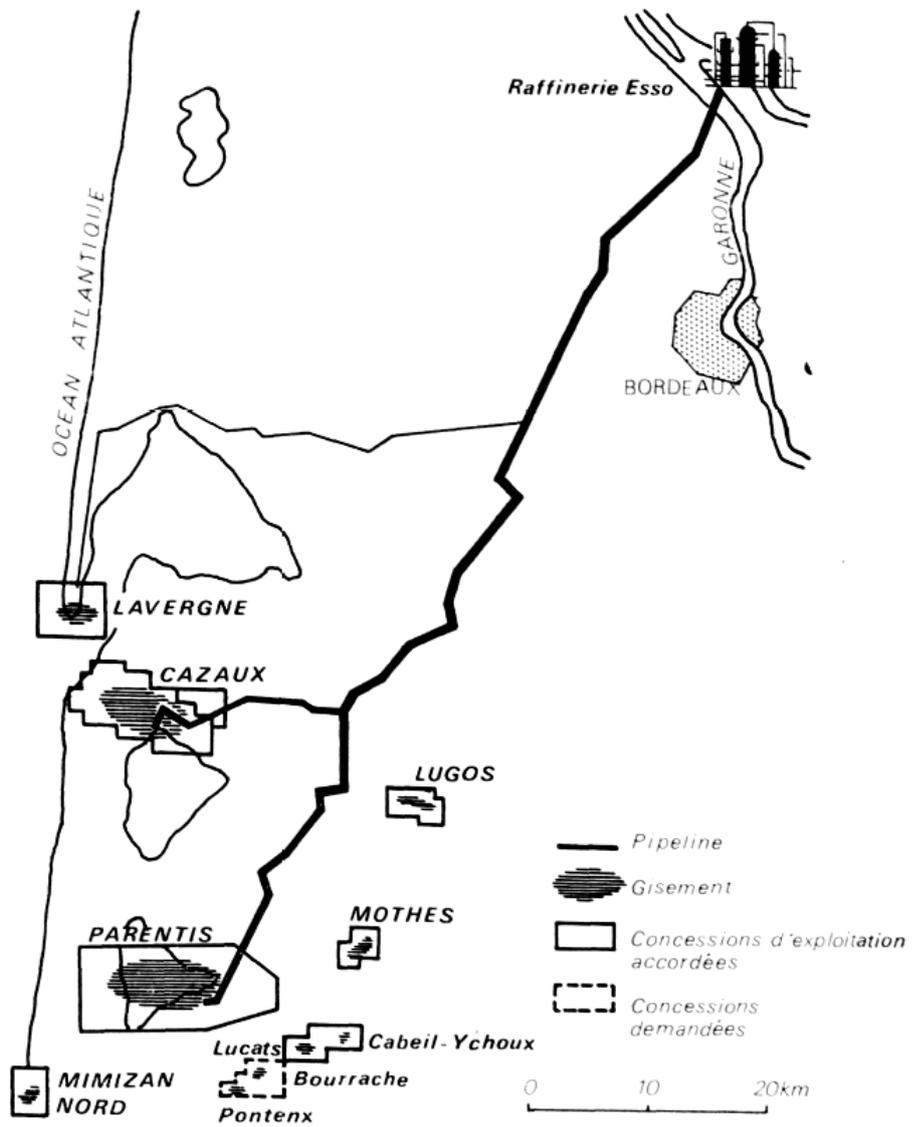


Titre : Aires d'influences des anciens réseaux en 1930

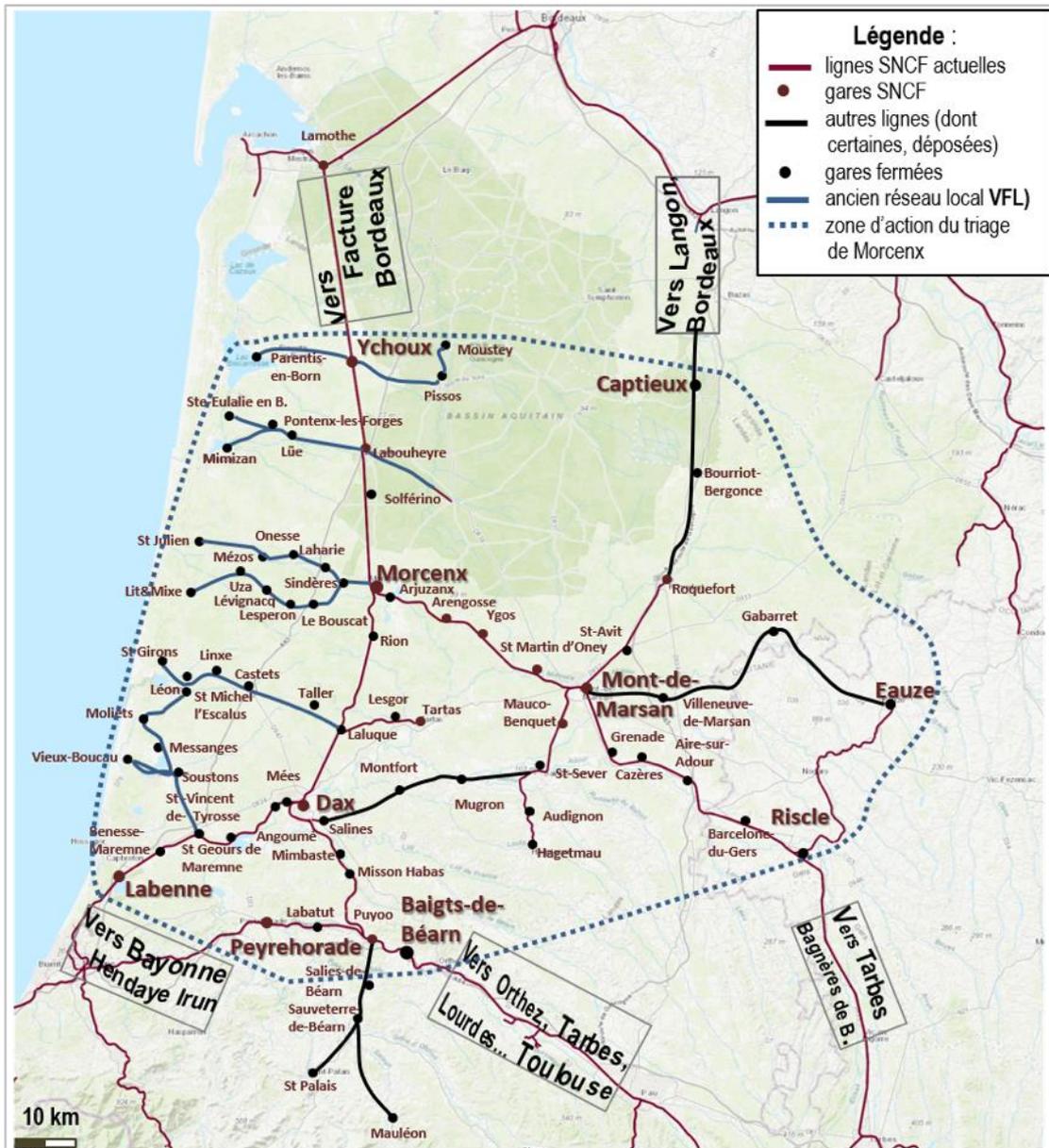
La carte des temps de parcours depuis Paris en TGV



Source : DABOVAL Adeline, « Comment le TGV a redessiné la carte économique de la France ». In : Le Parisien (en ligne), 17 Septembre 2021. Disponible à l'URL : <https://www.leparisien.fr/economie/business/comment-le-tgv-a-redessine-la-carte-economique-de-la-france-17-09-2021-K2RYJM46IRAY3JS43QZDBXNGXU.php>

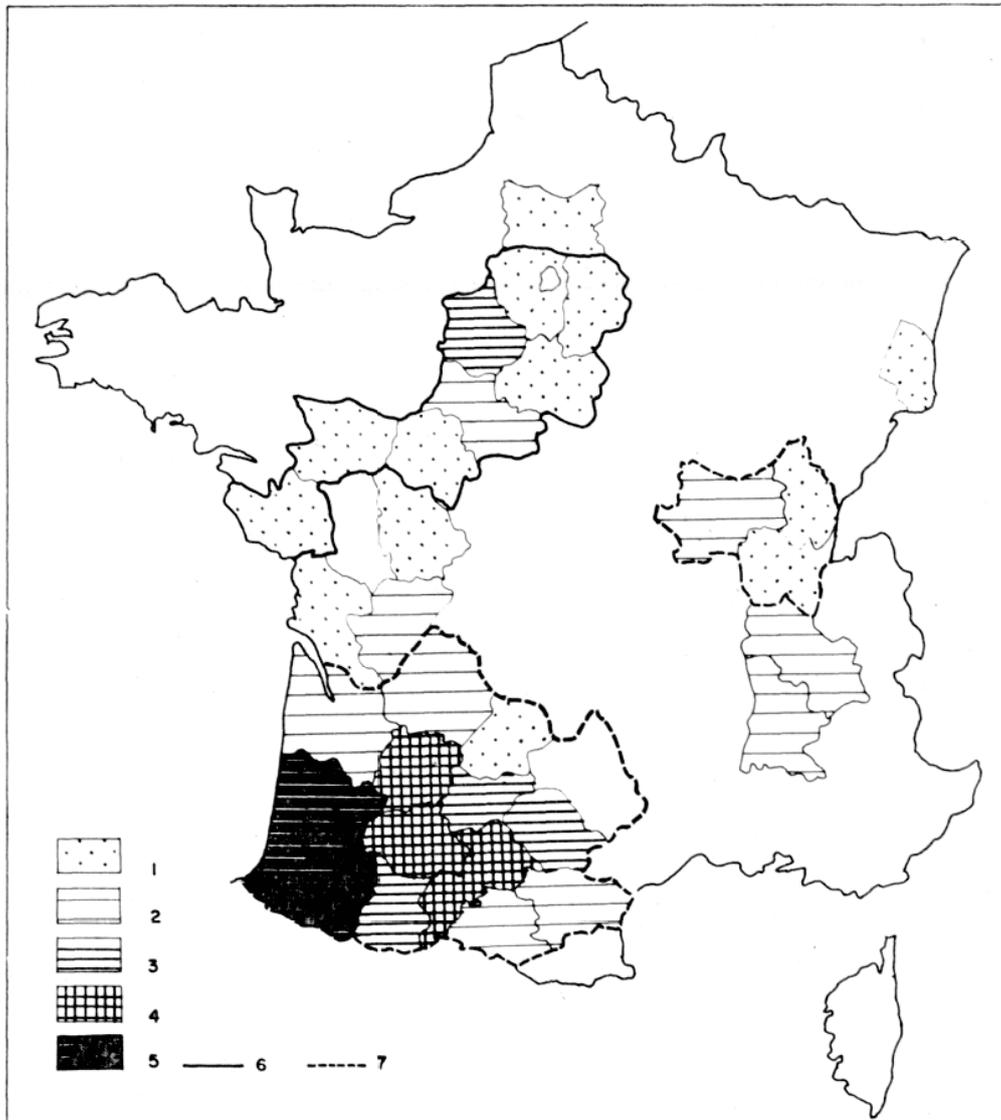


Titre : Répartition des gisements landais et girondin



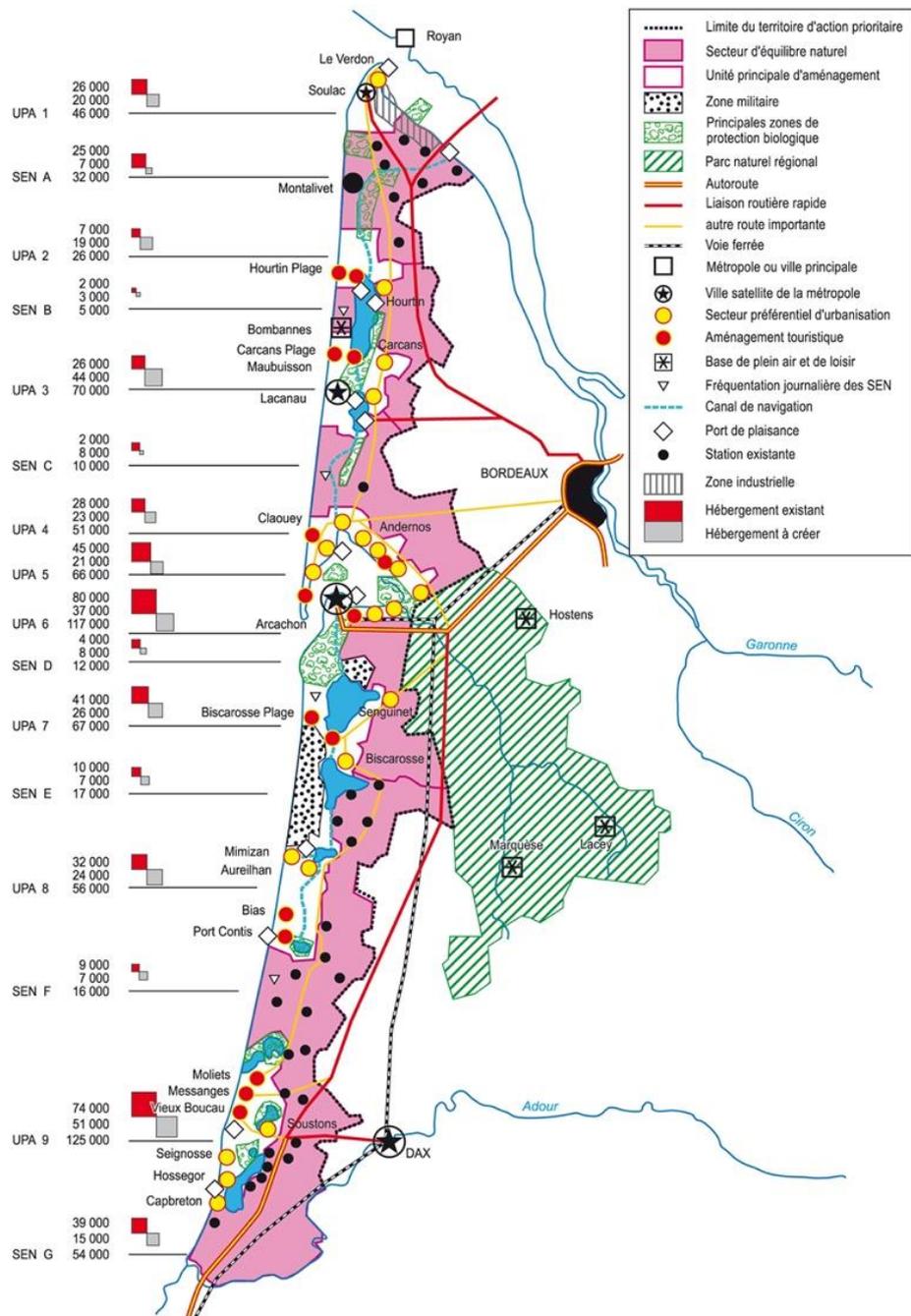
Carte réalisée par Madame Lagardère : Représentant l'influence de la gare de triage de Morcenx et par conséquent l'étendue du réseau ferré landais.

Cartes représentant l'occupation des sols landais



Titre : La récolte de maïs en France en 1959

1. 100000 à 250000 q. — 2. 250000 à 400000 q. — 3. 600000 à 850000 q. — 4. 1 200 000 à 1 300 000 q. — 5. 2 400 000 à 2 500 000 q. — 6. Zone de forte production où les rendements ont été, en 1959, au moins inférieurs de 60 % à la normale du fait de la sécheresse estivale. — 7. Région de production importante en 1959



Titre : schéma récapitulatif de l'aménagement réalisé par la MIACA

