

# Le chemin de fer de Pau à Béclair (1879-1883)

## Historique de la construction de la ligne de Pau à Oloron-Sainte-Marie

Parmi les nombreuses voies nouvelles (328 km) qui sont concédées le 10 août 1868 à la Compagnie des chemins de fer du Midi, figure la ligne de Pau à Oloron (34,6 km). La Compagnie du Midi doit se charger de la pose de la voie, de la construction des stations et de la fourniture du matériel fixe et roulant, l'infrastructure étant de la responsabilité et à la charge de l'Etat.

En raison de la guerre de 1870-71, mais aussi de l'augmentation du trafic sur les autres lignes, la Compagnie du Midi diffère la construction de ce tronçon qui est finalement déclaré d'utilité publique en 1874.

Suite à l'insistance des collectivités locales, les travaux finissent par démarrer fin 1879 sous la direction des ingénieurs des Ponts et Chaussées Lemoyne et La Rivière, et pour la superstructure sous celle de l'ingénieur Hausser de la Compagnie du Midi.

Très rapidement, en 1881 sont construits différents ouvrages d'art dont le viaduc de Las-Hies et également la gare d'Oloron. Les travaux s'achèvent en 1883 et la ligne est mise en service.<sup>1</sup> Les ouvrages de cette ligne sont au nombre de 96. Les plus importants se trouvent aux extrémités (Pont sur le Gave de Pau et Pont Sainte-Claire sur le gave d'Oloron), mais aussi lors de la traversée de la commune de Gan sur 12km500.

## Les ouvrages sur la commune de Gan.

Les travaux d'infrastructure réalisés par l'Etat sur la ligne de Pau à Oloron sont divisés en sept lots auxquels se rajoutent deux lots assurés par la Compagnie du Midi pour les travaux de superstructure : d'une part les bâtiments des gares et stations (entreprise Loyau), et d'autre part le ballastage et la pose de la voie (entreprise Etienne).

C'est donc sur le territoire de Gan, que nous trouvons les principaux ouvrages. Nous ne citerons que les plus importants alors qu'il nous faudrait parler aussi des très conséquents travaux de réalisation de tranchées, remblais et contreforts en vue d'empêcher les glissements de terrain, travaux réalisés durant un hiver particulièrement pluvieux sur un parcours extrêmement vallonné :

- 1km200 avant la gare de Gan, **le pont de Baragat** franchissant la Nationale 134. Il fait partie du 2<sup>ème</sup> lot (entreprise Goeytès)
- à 1 km600 après la gare de Gan, **le souterrain (ou tunnel) du Ten**, 70m de long. Même 2<sup>ème</sup> lot.
- à 3km de la gare de Gan, **le viaduc de Magendie** (112m de long, 6 arches de 12m d'ouverture et dont la plus haute fait 19m de haut). Il fait partie du 3<sup>ème</sup> lot (entreprises Bailac et Laborde).
- 1 km plus loin, après une longue courbe, **le viaduc de Las Hies** (313m de long et également courbe, 16 arches de 15m d'ouverture et dont les deux principales ont 30m de hauteur) qui permet de passer d'un coteau à l'autre en franchissant le ruisseau de Las Hies et le chemin de Lamanet. Même 3<sup>ème</sup> lot.
- à 7km de Gan, peu avant la station de Haut-de-Gan, **le viaduc de Cambus** (94m de long, 5 arches de 12m d'ouverture à une hauteur maxi de 23m). Il fait partie du 4<sup>ème</sup> lot (entreprises Lapuyade et Péhourcq)
- et presque contigu, **le viaduc de Lhoste** (54m de long, 3 arches) est le plus petit. Même 4<sup>ème</sup> lot.
- à 9km500 de Gan, un pont à culées perdues de 19 mètres d'ouverture sur lequel passe le chemin Castagnet juste avant **le souterrain de Pénendot** de 80m de long. Ils font partie du 5<sup>ème</sup> lot (entreprise Laurent).

---

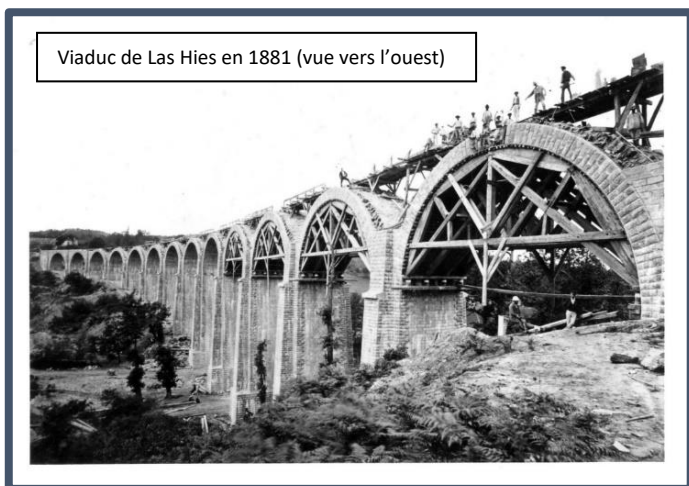
<sup>1</sup> A noter, que le tronçon Buzy-Laruns, dont la construction est prise en charge par l'Etat suite à une loi de 1875, est également mise en exploitation en 1883.

- à 10km, la ligne quitte le territoire de Gan par **le tunnel de Bélaïr**, 570m de long, qui est le plus important de cette ligne de Pau à Oloron. Même 5ème lot.

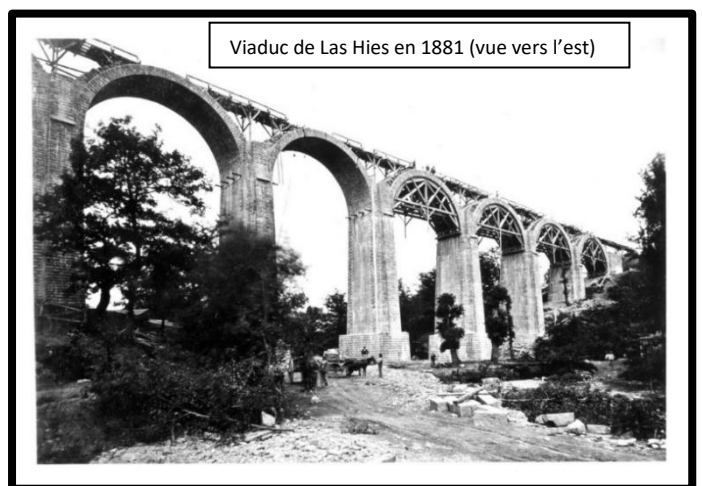
### Le viaduc de Las Hies

Nous avons vu qu'il est construit en 1881, cette date est d'ailleurs gravée sur le pilier central situé au bord le chemin de Lamanet. Il est le plus imposant et le plus considérable des travaux d'art de la ligne. Comme d'ailleurs les autres viaducs cités, il est formé d'arches en plein cintre et ses bandeaux, chaînes d'angle et contreforts sont construits en pierre rustique de Rébénacq. Mais il se distingue des autres ouvrages par ses parapets, son couronnement et ses modillons qui sont en pierre de taille d'Arudy, très finement bouchardée. Les conditions dans lesquelles ce viaduc est établi et la difficulté de sa construction en font un ouvrage d'art de premier ordre.

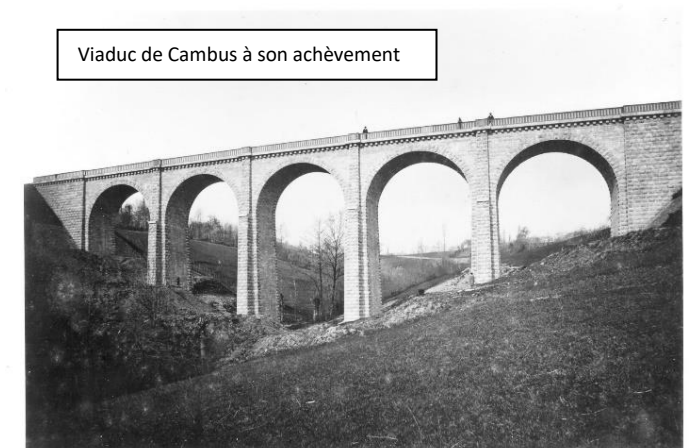
*Daniel TRALLERO*



Viaduc de Las Hies en 1881 (vue vers l'ouest)



Viaduc de Las Hies en 1881 (vue vers l'est)



Viaduc de Cambus à son achèvement



Viaduc de Magendie en 1904



Tunnel de Pénendot et pont du chemin Castagnet en 2023



Station de Haut-de-Gan en 1908

C. C. - 3. - HAUT-de-GAN. - La Gare