

# Bulletin mensuel de l'Académie des sciences et lettres de Montpellier

**BULLETIN**  
**DE**  
**L'ACADÉMIE DES SCIENCES**  
**ET LETTRES**  
**DE**  
**MONTPELLIER**



NOUVELLE SÉRIE  
TOME 34  
ANNÉE 2003

ISSN 1146-7282



*Séance du 31 mars 2003*

## Réception de Monsieur le Professeur Daniel GRASSET

### Discours du récipiendaire

En octobre 1949, il y aura bientôt cinquante quatre ans, j'intégrais la Faculté de Médecine de Montpellier à l'issue d'une année passée à la Faculté des Sciences où les futurs Médecins apprenaient les rudiments de la Physique, de la Chimie et de la Biologie. Cet enseignement était dispensé en un lieu prémonitoire à toute vocation médicale puisque il s'agissait de l'ancien Hôpital Saint-Eloi dans lequel avaient été regroupées les trois Facultés des Sciences, du Droit et des Lettres au sein d'un nouveau Palais Universitaire inauguré par le Président Sadi Carnot en 1890, à l'occasion de la commémoration du 6<sup>ème</sup> centenaire de l'Université de Montpellier. Cependant qu'était mis en service le nouvel Hôpital Saint-Eloi, construit en zone suburbaine et desservi par le tout nouveau tramway.

Muni, en quelque sorte, de ce viatique que représentait à l'époque le P.C.B., je me rendais à la Faculté de Médecine à mon premier cours magistral qui s'avérait être un cours d'anatomie. Je m'engageais sur le parvis et remarquais sur la façade le cadran solaire où se trouvait inscrit en grec, belle leçon d'humilité, le premier aphorisme d'Hippocrate : "é tecné macré" (l'art est long). Mon regard s'attardait ensuite sur les statues honorant, de part et d'autre de la porte d'entrée, deux grands Maîtres de la Faculté : à droite Joseph Barthez, père du Vitalisme, à gauche François Lapeyronie, sans naturellement pressentir que, trente ans plus tard, il hanterait mes jours et mes nuits lors de la conception et de la réalisation du grand hôpital qui, à mon initiative, porterait son nom.

Après avoir rapidement traversé l'atrium je débouchais sur la terrasse dominant la cour de l'ancien Monastère Saint-Benoît ou plutôt les vestiges du remarquable ensemble médiéval qui avait été construit de 1364 à 1367 à l'initiative d'un illustre lozérien, Guillaume de Grimoard devenu Pape en Avignon en 1362 sous le patronyme d'Urbain V.

En 1536 le monastère Saint Benoît changeait d'affectation : Il accueillait l'Évêché de Maguelone transféré à Montpellier à l'instigation de François I<sup>er</sup>. L'église abbatiale devenait la cathédrale Saint-Pierre. Hélas, vingt cinq ans plus tard, démarraient en France les affreuses guerres de religion qui allaient entraîner des débordements dramatiques des deux cotés, tant en ce qui concernent les personnes que les édifices religieux. Montpellier allait particulièrement en souffrir et notamment l'Evêché qui, en cas de persécution, servait de refuge aux catholiques. C'est ainsi qu'en 1561, 1567 et surtout en 1568 il était bombardé du terre-plein de la Canourgue par les Protestants qui avaient mis en batterie une pièce d'artillerie : la voûte de la cathédrale était en partie effondrée, l'une des quatre tours, la tour Saint-Benoit, démolie et le cloître à deux niveaux qui n'avait d'équivalent en Europe que celui du fameux monastère de Jeronimos près de Lisbonne complètement dévasté. Il n'en reste aujourd'hui que le premier niveau restauré de la travée adossée à la cathédrale et désignée sous l'appellation de "choretto". Le rappel des outrages subis à



Montpellier par les catholiques de la part des protestants ne saurait être mal interprété car l'on ne doit pas oublier le lourd tribut qu'ont payé à leur tour les protestants qu'il s'agisse du massacre de la Saint-Barthélémy ou, dans notre région, la guerre des camisards, les dragonnades, l'envoi aux galères et les prisonnières de la Tour de Constance à Aiguesmortes, sans parler de l'impardonnable faute que fut la révocation de l'Edit de Nantes qui devait priver la France d'une élite partie se réfugier en Suisse, Hollande et Allemagne, en particulier à Berlin. Comment d'ailleurs ne pas être de fervents partisans de l'union des églises chrétiennes qui puisent leurs sources dans le même Livre et adorent le même Christ ?

Jusqu'à la Révolution l'Evêché ne devait plus subir d'outrages majeurs : il faisait même l'objet, sous l'impulsion d'évêques bâtisseurs, François Bosquet, Charles de Pradel et Georges Berger de Charancy, d'importants travaux intéressant pour l'essentiel l'aile méridionale qui donne de nos jours accès à la Faculté et renferme ses salles de prestige.

En 1789 survenait la Révolution, les Facultés étaient dissoutes : "la République n'avait pas besoin de savants". Par contre elle avait besoin de soldats et de médecins pour les soigner, ce qui se traduisit par la création en France, en 1795, de trois Ecoles de Santé à Paris, Strasbourg et Montpellier. L'Evêché, devenu bien national, était mis à la disposition de la nouvelle Ecole de Santé. C'est alors qu'intervint, après Urbain V, un deuxième grand lozérien en la personne de Jean-Antoine Chaptal, Professeur de Chimie devenu Ministre de l'Intérieur du Premier Consul Bonaparte en 1802. Faut-il le rappeler, "ce siècle avait deux ans, Rome remplaçait Sparte, Napoléon déjà perçait sous Bonaparte" quand Chaptal arriva au secours d'une Ecole au plus bas. De fait il fit pleuvoir sur Montpellier les crédits nécessaires pour adapter les locaux religieux à leurs nouvelles fonctions et en créer de nouveaux permettant d'enseigner cette discipline reine qu'était à l'époque l'anatomie. C'est ainsi que fut construit l'amphithéâtre que nous occupons aujourd'hui sur les plans de l'architecte Lagardette à qui l'on dut, par ailleurs, l'orangerie du Jardin des Plantes. Cet amphithéâtre fut implanté sur les vestiges de l'aile nord du monastère Saint-Benoît qui abritait à l'origine la cuisine, le réfectoire des moines et la sacristie. Seul fut conservé le mur séparant le bâtiment conventuel du cloître sur lequel on peut apercevoir encore de nos jours des arcs ogivaux arasés confirmant l'origine médiévale gothique de cette partie de l'amphithéâtre. A l'origine, à l'image des théâtres antiques, les étudiants ne disposaient que de sommaires bancs en bois sans le moindre pupitre, étagés en gradins semi-circulaires. Ce qui rendait particulièrement inconfortable et périlleux la prise correcte des cours et notamment ceux d'anatomie où le texte doit être complété par de nombreux dessins multicolores. J'en fis l'expérience personnelle en 1949. Ce n'est en effet que dans les années soixante que le Doyen Gaston Giraud fit complètement réaménager l'amphithéâtre en le dotant de pupitres ainsi que d'une galerie supérieure.

C'est donc à l'automne 1949 que j'assistais à mon premier cours d'anatomie. Le maître officiant était le Professeur Jean Delmas : de petite taille, sec, très mobile, le regard pétillant et l'éloquence souveraine pour nous initier aux arcanes du système nerveux central. Il parlait beaucoup mais, fait inattendu pour un anatomiste, il dessinait très mal et ne passait que rarement au tableau. Par bonheur il était merveilleusement complété par le Professeur Georges Laux ; grand, fort, quasi immobile, le verbe rare, il instrumentait face au tableau, la main gauche derrière le



dos, la main droite tenant la craie qui allait donner naissance à de superbes dessins. Entre celui qui parlait beaucoup mais dessinait mal et celui qui parlait très peu mais dessinait bien il y avait une extraordinaire complicité. Fait unique en France, nous possédions à Montpellier l'Asterix et l'Obélix de l'anatomie.

Je devais par la suite revenir de nombreuses fois dans cet amphithéâtre d'abord comme étudiant puis en qualité d'enseignant. La nostalgie qu'évoque en moi ce passé révolu est heureusement sublimée par le motif de ma présence en ce lieu, en cette fin d'après-midi printanière, à savoir ma réception officielle au sein de cette vénérable Académie des Sciences et Lettres de Montpellier. J'ai le bonheur d'y retrouver chaque lundi d'éminents collègues de Médecine, bien sur, mais aussi du Droit, des Lettres et des Sciences qui me font largement profiter de leur vaste culture ainsi que de leur courtoise urbanité. Ce dont je les remercie très sincèrement. Mes remerciements s'adressent aussi au Président de notre Académie, mon excellent collègue et ami le Professeur Régis Pouget, brillant élève du Professeur Robert Lafon, dont le sourire gourmand et l'humour parfois un peu caustique font les délices de notre Assemblée. Je ne saurais, bien entendu, oublier notre Secrétaire Perpétuel le Professeur Michel Denizot dont la vaste culture s'étend de la botanique de l'infinitement petit aux sommets de la philosophie spéculative qui nous laissent parfois perplexes.

Ma reconnaissance concerne aussi les deux parrains qui ont directement contribué à mon élection à l'Académie : d'une part le Professeur André Thévenet, remarquable chirurgien thoracique et cardio-vasculaire : il fut l'un des grands maîtres de la chirurgie des thromboses carotidiennes, m'aida à réaliser en urologie le 21 janvier 1970 la première greffe montpelliéraine du rein. On lui doit surtout d'avoir été à Montpellier le promoteur de la transplantation cardiaque, à l'issue d'un mémorable séjour aux Etats-Unis. D'autre part le Professeur Hubert Bonnet, pédiatre émérite, fondateur dans notre C.H.U. de la néonatalogie et de la génétique pédiatrique mais aussi auteur d'une magnifique Histoire de notre Faculté. Ils ont, par ailleurs, tous les deux, depuis leur accession à l'Académie, accompli sur le plan bibliothécaire un véritable travail de bénédictin qui leur aurait sans doute valu au XIV<sup>e</sup> siècle une place de choix au sein de notre monastère Saint-Benoit. Ils se sont maintenant attelés à la rédaction d'un volumineux ouvrage sur l'histoire de notre Académie, fondée par Louis XIV en 1306, qui devra être publiée lors de la commémoration de son tricentenaire en octobre 2006.

La lourde charge qu'ils assument actuellement et aussi le fait que je les ai prévenus trop tard, ce dont je les prie de bien vouloir m'excuser, ne leur auraient pas donné le temps nécessaire pour préparer dans la sérénité la réponse qui suit normalement le discours du récipiendaire. Fort heureusement le Professeur Robert Dumas, issu de l'Ecole Pédiatrique du Professeur Roger Jean, est venu à leur secours en acceptant en quelque sorte au pied levé de les remplacer. En pareille circonstance il ne pouvait y avoir de meilleur choix : les liens tissés ensemble à travers l'urologie pédiatrique me permettent de lui exprimer, à cette occasion, ma très sincère et amicale reconnaissance.

Il serait enfin impardonnable de ne pas remercier chaleureusement l'actuel Doyen de notre Faculté de Médecine, le Professeur Jacques Touchon qui dirige cette prestigieuse maison avec diplomatie, humanité, fermeté et qui a bien voulu la mettre à notre disposition pour cette séance solennelle de réception.



Il est temps que j'en vienne au sujet de ma présentation. La tradition ou plutôt le règlement intérieur veulent que le nouveau récipiendaire prononce l'éloge funèbre de l'académicien qui l'a précédé dans le fauteuil qu'il va désormais occuper. Pour mon plus grand bonheur, mon prédécesseur le Professeur Paul Puech est non seulement en vie mais en parfaite santé. Ce qui, naturellement ne m'empêchera pas de faire de lui, avec le plus grand plaisir, un bref éloge "in vivo". Héritier d'une grande famille universitaire médicale : petit fils de Paul Puech, Professeur d'obstétrique, pédagogue de grande renommée auteur d'un "Guide de thérapeutique obstétricale" qui, de longues années durant, fût le bonheur des étudiants. Fils d'Albert Puech, Professeur de clinique médicale, à la vaste culture encyclopédique et l'un des précurseurs du rôle essentiel qu'allait jouer la biologie dans le diagnostic médical. Elève de prédilection et sans nul doute le plus brillant du grand Doyen Gaston Giraud, le Professeur Paul Puech est devenu une sommité mondiale de la cardiologie, élu qu'il fut par ses pairs à la Présidence de la Société internationale de cette spécialité. Ses engagements sur tous les continents et notamment sur l'Europe et les Amériques ne lui ayant pas permis de garantir le minimum d'assiduité que requiert notre Académie, le Professeur Paul Puech a eu l'honnêteté de présenter sa démission en libérant le fauteuil numéro 4 de la section de Médecine qui m'est offert aujourd'hui. D'illustres universitaires en dehors de Paul Puech m'ont précédé dans ce fauteuil dont deux éminents Doyens de notre Faculté : Etienne Frédéric Bouisson au XIX<sup>e</sup> siècle et Gaston Giraud au siècle dernier. Plût au ciel que je sois digne de leur héritage.

Je me trouvais donc libre pour le choix de ma présentation. J'aurais pu facilement trouver bien des sujets dans l'histoire de la médecine et tout particulièrement dans ma spécialité, royale s'il en fût, l'urologie : nos rois et leurs sujets aussi, mais on n'en parlait moins, étaient souvent victimes de la lithiase vésicale, de cette fameuse "maladie de la pierre", horriblement douloureuse et pouvant engager le pronostic vital puisque selon un aphorisme qui n'est pas d'Hippocrate mais demeure toujours d'actualité "il faut pisser ou mourir". C'est pourquoi le "lithotomiste", celui qui avait la lourde charge de broyer les calculs de la vessie ou de les extraire par la fameuse opération de la "Taille" était-il parmi les plus choyés dans l'entourage du monarque. Ce thème, illustré de Philippe-Auguste à Napoléon III, aurait pu largement nourrir une conférence mais m'a paru un peu léger pour une intronisation au sein de notre vénérable Académie. Il en est de même d'une autre faiblesse ou, pour certains, d'une autre qualité de nos rois. Ils étaient de grands guerriers mais aussi de grands amoureux, de grands galants, disait-on à l'époque et le plus vert d'entre eux, notre bon roi Henri IV, n'était-il pas venu à Montpellier faire réaléser un certain canal quelque peu encrassé par des tirs à répétition ? Le résultat ne dut pas être trop mauvais puisqu'en guise de reconnaissance il dota notre Faculté d'une chaire de botanique et de crédits permettant à Pierre Richer de Belleval de créer à Montpellier, en 1794, le premier jardin botanique de France. Sans vouloir offenser personne qu'il me soit permis de souligner que les débordements amoureux de nos grands dirigeants ont survécu à la Révolution Française : sûrement pas tous, du moins un certain nombre de Présidents de nos républiques successives en ont été victimes dont un célèbre jusqu'à en perdre sa connaissance ! Il s'agit sans doute des quelques survivances de l'Ancien Régime qui n'ont pas été abolies par la nuit du 4 août !



Abandonnant l'urologie au profit de thèmes plus sérieux je me tournais vers cet immense domaine de l'histoire des religions et plus particulièrement en Languedoc de deux mouvements qui m'ont toujours préoccupé : le jansénisme et le catharisme. Mais devant la compétence et l'autorité dans notre Académie de personnalités aussi éminentes que les Professeurs Bernard Chedozeau, Gérard Cholvy, ainsi que le Doyen André Gounelle, il m'a paru plus sage de renoncer.

C'est alors que sans doute impulsé par mes racines maternelles catalanes et pour sortir des sentiers académiques traditionnels, j'ai finalement décidé de vous conter l'histoire extraordinaire, véritable épopée, de cette réalisation exceptionnelle dont le dossier est en cours d'instruction à l'Unesco pour être inscrite au patrimoine mondial de l'humanité. Je veux parler du "petit train jaune de Cerdagne".

## **L'épopée du petit train jaune de Cerdagne**

### **LE CONTEXTE HISTORIQUE**

Il était une fois, à l'extrémité occidentale des Pyrénées orientales deux plateaux : l'un de taille réduite, le Capcir, orienté vers le nord, se développant entre les massifs du Madres à l'est et du Carlit à l'ouest et se poursuivant par la vallée de l'Aude en direction de Quillan puis de Carcassonne. L'autre, la Cerdagne, beaucoup plus vaste, orienté à l'ouest et s'étalant entre le massif du Carlit et les monts d'Andorre au Nord et le massif du Puigmal et la sierra del Cadi au sud. Ce plateau se draine à l'est par l'étroite et profonde vallée de la Têt qui le fait communiquer avec le Roussillon ayant pour capitale Perpignan cependant que s'écoule vers l'ouest la Sègre, affluent de l'Ebre, en direction de la Seo d'Urgel.

L'histoire politique de ces deux plateaux se développe en deux grandes périodes par rapport à l'année charnière que fut 1659 :

- avant 1659 le Capcir et surtout la Cerdagne, gardent leur intégrité territoriale sous l'autorité successive des Romains, des Wisigoths, des Maures, des Carolingiens, des Aragonais avec un intermède de la branche cadette Majorquine, des Français pour une courte période sous Louis XI, enfin des Espagnols à partir de 1479, année de la création du royaume unifié d'Espagne par le mariage de Ferdinand II d'Aragon et d'Isabelle de Castille, les Rois Catholiques.
- 1659 est une année fatidique pour la Cerdagne. C'est en effet le 7 novembre qu'est signé dans l'île des faisans, sur la Bidassoa, le Traité des Pyrénées négocié par Mazarin, qui prévoit deux volets. Le premier concerne le mariage du jeune Louis XIV qui n'a que 21 ans et doit renoncer à l'amour de Marie Mancini nièce du Cardinal pour épouser la jeune infante d'Espagne Marie-Thérèse, fille de Philippe IV avec une dot de 500.000 écus d'or qui ne seront jamais versés en raison d'une grave crise financière entretenue par la participation de l'Espagne à de nombreux conflits en Italie et aux Pays-Bas. Le deuxième volet comporte l'attribution à la France de territoires espagnols : au nord l'Artois, au sud ce qui correspond de nos jours au département des Pyrénées orientales, à savoir le Roussillon, le Capcir et, malheureusement une partie seulement de la Cerdagne.



En effet, contre toute logique, le plateau cerdan est artificiellement coupé en deux par une frontière qui n'a rien de naturel. A tel point que, pour en assurer la défense, Vauban, mandaté par Louis XIV, va construire une ville forteresse bien en deçà de la frontière, au carrefour de la Cerdagne, du Capcir et du Conflent donnant accès au Roussillon : ce sera Mont-Louis.

Bref, la Cerdagne qui avait gardé son identité linguistique et religieuse, perd sa cohérence politique et administrative : la partie française ne dépend plus de Puigcerda, restée espagnole, qui occupait une position géographique centrale, mais de Perpignan située dans la plaine à plus de 80 km avec une liaison routière particulièrement difficile dans sa partie montagnarde. Ainsi le plateau cerdan de même que le Capcir seront quasiment abandonnés à leur civilisation autarcique : pastorale et forestière. Ils ne feront parler d'eux qu'à l'occasion d'événements militaires exceptionnels comme la bataille du Col de la Perche en 1793 qui permit au Général Dagobert, Commandant en chef de l'armée des Pyrénées, de repousser l'armée espagnole venue au secours de la monarchie française.

De même en 1815 le Duc et la Duchesse d'Angoulême, émigrés en Espagne, rentraient en France par la Cerdagne en passant par le village frontière appelé "les guinguettes d'Hich". Ce village fût rebaptisé Bourg-Madame en l'honneur de la Duchesse d'Angoulême qui, en sa qualité de fille aînée de Louis XVI, bénéficiait du titre de "Madame Royale".

Aucun autre fait marquant n'est à signaler durant le XIX<sup>e</sup> siècle, la Cerdagne continue à dormir sur ses lauriers au rythme des saisons jusqu'à l'irruption d'un personnage providentiel qui va réveiller la "belle endormie" : le célèbre Emmanuel Brousse.

### LES PERES FONDATEURS

E. Brousse naît à Perpignan le 23 août 1866. Fils d'imprimeur, il débute sa carrière comme simple typographe dans le journal local "L'Indépendant" avant de devenir journaliste et de franchir par la suite de manière éclatante tous les échelons : rédacteur en chef, directeur de la publication et, finalement, propriétaire du journal. Jeune journaliste, se passionnant pour le tourisme, fervent catalaniste, il devient l'ardent propagandiste de son département qu'il explore méthodiquement en publiant de nombreux reportages. Il éprouve rapidement une véritable passion pour les hauts plateaux dont il tombe amoureux et publie en 1896 un ouvrage en forme de plaidoyer intitulé "La Cerdagne française : Pyrénées inconnues".

Pour marquer son attachement à cette micro-région, il veut personnellement s'y investir pour en promouvoir le développement tant en ce qui concerne les activités traditionnelles, cultures céréalières, élevage, exploitations forestières, que nouvelles : thermalisme, climatisme et plus encore tourisme, ce qui est particulièrement novateur en cette fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Mais, rapidement conscient qu'aucune œuvre de grande envergure ne peut être menée à bien sans d'incontournables relais politiques, il s'engage lui même dans un processus électoral : après une épuisante campagne de terrain et de proximité il est brillamment élu en 1898 Conseiller Général du canton de Saillagouse prénommée la "perle cerdane" avant d'être élu en 1906 Député de l'arrondissement de la sous-préfecture de Prades qui inclut dans son territoire la Cerdagne et le Capcir. Il atteindra le sommet de sa carrière politique en devenant Sous Secrétaire d'Etat aux Finances en 1920, Raymond Poincaré étant Président du Conseil.



On doit cependant à la vérité de dire que si E. Brousse a été indiscutablement le catalyseur de la résurrection de la Cerdagne, le conseiller général Jean Laffon qui l'avait précédé en a assuré les prémices.

Toutefois l'opération envisagée de désenclavement du haut plateau cerdan se heurte à un préalable incontournable, véritable condition sine qua non, à savoir la garantie de son accessibilité à partir de la plaine roussillonnaise. Qu'en est-il en cette fin du XIX<sup>e</sup> siècle ? Perpignan a été reliée à Prades par chemin de fer en 1877 avant que la ligne ne soit prolongée jusqu'à Villefranche de Conflent en 1895. A partir de là seule une liaison routière, la RN 116, permet d'accéder à la Cerdagne. Il s'agit bien entendu d'une voie non goudronnée qui rappelle souvent le "chemin pentu, sablonneux, malaisé" de La Fontaine. Les véhicules automobiles n'existent pas encore. Nous en sommes au temps des diligences. Le voyage est particulièrement pénible. Il suffit pour s'en convaincre de lire la correspondance de l'illustre botaniste montpelliérain Charles Flahault qu'a eu l'heureuse idée de publier son petit-fils le Professeur Jean-Marie Emberger. Dans les années 1890 Ch. Flahault s'est rendu à plusieurs reprises en Cerdagne et Capcir pour explorer la très riche flore des vallées d'Eyne et du Galbe. Il raconte à ce propos la lenteur du déplacement de Villefranche à Mont-Louis (sept heures pour une distance de trente km), l'inconfort d'un trajet chaotique, épuisant, aussi bien pour les passagers que pour l'attelage : il arrive parfois que pour soulager ce dernier, certains voyageurs descendent de la diligence et continuent leur chemin à pied.

Que dire des voyages hors la belle saison ? Par mauvais temps et surtout en hiver, dès que l'on atteint la montagne, le trajet devient aléatoire et même périlleux par tempête de neige où les chevaux, aveuglés, sortent de la route au risque de basculer avec leur équipage, au mieux dans le fossé, au pire dans le ravin.

E. Brousse en arrive rapidement à la conclusion que, devant les insuffisances et les aléas de la voie routière, tant en ce qui concerne les infrastructures que les véhicules, seul un nouveau moyen de transport associant sécurité, efficacité et rapidité permettra de désenclaver la Cerdagne et de favoriser ainsi son développement économique et touristique qui, à son tour ne pourra qu'enrayer le déclin démographique menaçant. Au XIX<sup>e</sup> siècle le chemin de fer avait révolutionné le transport des hommes et des marchandises. C'est donc la solution de la voie ferrée qui sera retenue.

Mais avant que le désenclavement de la Cerdagne ne vienne au premier rang de l'actualité s'était posé le problème de l'évacuation des minerais de fer et de manganèse extraits sur le versant droit de la vallée de la Têt et les contreforts nord du Canigou à Vernet, Sahorre, Aytua et Nyer, ou encore du spath fluor exploité à Joncet. Dès 1880 on avait sérieusement envisagé de prolonger la voie ferrée normale de Villefranche à Olette, ce qui ne présentait pas de difficulté technique insurmontable mais, naturellement, ne résolvait en rien la desserte des hauts plateaux pour lesquels E. Brousse se battait avec acharnement. Aussi ce projet fût-il abandonné au profit d'un autre infiniment plus ambitieux qui se proposait de relier Villefranche à Bourg-Madame, c'est à dire aux confins de la Cerdagne française, à la frontière espagnole. Comme il est habituel dans la réalisation des grands projets et notamment dans ceux qui s'inscrivent dans un aménagement du territoire, ce n'est qu'à l'issue d'un intense lobbying politique mené par E. Brousse auprès des cinquante trois communes concernées, du Conseil Général des Pyrénées Orientales et du Ministère



des Travaux Publics, qu'est signée le 5 décembre 1902 une convention entre l'Etat et la Compagnie des Chemins de fer du Midi concédant à cette dernière la construction et l'exploitation de la ligne ferroviaire reliant Villefranche de Conflent à Bourg-Madame après avoir desservi la haute vallée de la Têt et la Cerdagne.

C'est alors qu'intervient le deuxième personnage historique incontournable dans la mise en œuvre du projet : Jules Lax, polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur du Contrôle de la Compagnie des Chemins de fer du Midi. On peut dire que si E.Brousse a été le vecteur politique de l'opération, Jules Lax en sera le vecteur technologique.

Il se trouve face à un double défi qu'il devra impérativement solutionner :

- le premier réside dans l'obligation de franchir sur une distance relativement courte d'environ 30 km un dénivelé de près de 1200m entre le point de départ de la ligne, à Villefranche (427m) et son point le plus haut (1593m), près de Mont-Louis, à Bolquère. Ce qui induit une inclinaison de la pente de la voie pouvant aller jusqu'à 6% et complique singulièrement le choix du mode de traction des convois ;
- le second défi est celui de la construction d'une voie ferrée sur le site particulièrement hostile des gorges de la Têt où se succèdent ravins, falaises et à pics impressionnants.

Nous allons voir comment ces deux défis ont été relevés.

### LE CHOIX DE LA TRACTION

Au début du XX<sup>e</sup> siècle le minerai énergétique par excellence est le charbon et le mode quasi exclusif de traction ferroviaire la machine à vapeur qui a déjà atteint un haut degré de perfection. Malheureusement la traction à vapeur ne peut être retenue pour au moins trois raisons :

- 1 : *la limitation de puissance des locomotives* qui ne permet pas de franchir des pentes au delà de 3% alors que le tracé envisagé prévoit de nombreuses rampes de 6%. Il existe bien le système de la crémaillère mais au prix d'une lenteur rédhibitoire sur un long trajet.
- 2 : *les contraintes de poids et d'encombrement des locomotives à vapeur* ont une incidence directe sur le coût des infrastructures. Le poids doit naturellement être pris en compte dans la résistance correspondante de la voie et des nombreux ouvrages de franchissement dont deux, nous le verrons, de première grandeur. La hauteur de cheminée des locomotives à vapeur et la garantie d'une bonne évacuation des gaz d'échappement imposent une hauteur supplémentaire de voûte qui renchérit la construction des multiples tunnels prévus sur la ligne.
- 3 : *l'impossibilité pour les passagers qui le désirent d'utiliser les voitures découvertes* permettant, l'été, d'admirer de splendides paysages et représentant l'une des attractions du Petit Train Jaune. Il est évident que l'on ne pouvait laisser exposés à l'air libre les voyageurs durant la traversée des tunnels

Dans ces conditions Jules Lax et ses ingénieurs s'orientent vers la traction électrique en s'inspirant directement de la technique utilisée pour le métro parisien en 1900. Elle fait appel à un troisième rail véhiculant un courant continu de 850 volts alimentant des automotrices munies de quatre moteurs développant chacun une puissance initiale de 50 chevaux portée ensuite à 90. Ces machines avaient l'avantage d'être plus légères et moins encombrantes que leurs cousines à vapeur et



correspondaient mieux au cahier des charges ainsi qu'à l'enveloppe financière. Point très important, en raison de la forte déclivité de la ligne, le freinage a donné bien des soucis et nécessité de nombreuses mises au point. Outre le traditionnel et simpliste frein à main à vis tout juste adapté au stationnement sur une voie horizontale, en gare ou au dépôt, trois systèmes ont été utilisés : le classique freinage à air comprimé, toujours en usage, qui applique des sabots en arcs de cercle sur la face porteuse des roues métalliques des motrices et des wagons. Le freinage électromagnétique actionnant des patins horizontaux se plaquant sur la voie mais ayant l'inconvénient d'entraîner une usure prématurée de cette dernière, sera abandonné au profit du freinage rhéostatique : procédé fiable, mondialement généralisé, qui, par modification du courant, se présente comme un frein moteur qui agit en quelque sorte directement à la source sans déperdition d'énergie.

Tous les composants du train, qu'il s'agissent des motrices ou des wagons, seront peints en jaune, d'où l'appellation de Train Jaune, ou parfois de Canari. Plus tard apparaîtront sur le fond jaune de fins liserés rouges en référence au drapeau catalan "sang et or"

Dès lors qu'est retenu le principe de la traction électrique se trouve posé le problème de l'alimentation en énergie correspondante. C'est le début d'une autre grande aventure. Etant donné l'environnement on s'oriente d'emblée vers la solution hydroélectrique. Dès 1909 est construit le barrage des Bouillouses qui, captant la Têt près de sa source, entraîne la formation d'un magnifique lac artificiel. La route donnant accès au barrage deviendra par la suite une voie touristique et le lac des Bouillouses un site somptueux précédant l'ascension du Pic le plus fameux de la région, le Carlit. Ce qui ne fera que confirmer la prémonition d'E.Brousse quant à l'avenir touristique des hauts plateaux cerdan et capcinois. L'eau captée en aval du barrage est dirigée par conduite forcée vers les turbines et les groupes électrogènes de l'usine principale de La Cassagne, au fond des gorges de la Têt. Cette usine produit un courant de 20.000 volts envoyé dans sept sous-stations échelonnées le long de la ligne qui l'abaissent à 850 volts destinés à l'alimentation du troisième rail de la voie ferrée. En 1913 la ligne Perpignan-Villefranche qui utilisait jusque là la traction à vapeur va pouvoir bénéficier à son tour de la traction électrique en utilisant l'usine de La Cassagne, confirmant, s'il en était besoin, l'intérêt économique du barrage des Bouillouses.

## LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE

Pour des raisons évidentes d'encombrement, de poids et bien entendu d'économie, on renonce à la voie normale d'une largeur d'1,45 m correspondant au gabarit standard européen au profit d'une voie plus étroite déjà utilisée dans certains pays montagneux : il s'agit de la voie métrique. Cela dit, la réalisation de la ligne va s'effectuer en deux étapes correspondant à deux sections d'inégale difficulté de mise en œuvre et concernant la liaison, la première, de Villefranche de Conflent à Mont-Louis, la seconde, de Mont-Louis à Bourg-Madame.

### *1 - La section de Villefranche de Conflent à Mont-Louis (1903-1910)*

C'est, à n'en pas douter celle qui va soulever les plus graves problèmes tenant à l'obligation d'aménager dans un environnement particulièrement hostile une plateforme supportant une voie soumise à une double inclinaison : longitudinale intégrant



une pente régulière de 3 à 6% et latérale dans les courbes pour assurer la stabilité des rames. Ces contraintes ont imposé la construction de nombreux ouvrages aériens (20 ponts et viaducs dont 15 en maçonnerie et 5 métalliques) ou souterrains (15 tunnels). Parmi eux se détachent deux réalisations majeures ayant valeur de monuments : l'un, en maçonnerie, le Pont Séjourné, l'autre, métallique, le pont Gisclard. Tous les deux assurent, en des points différents, le franchissement de la Têt.

**Le Pont Séjourné :** on le doit à Paul Séjourné (1851-1939), polytechnicien, ingénieur des ponts et chaussées, reconnu à partir des années 1880 comme le spécialiste éminent des grands ponts ferroviaires en maçonnerie. Parmi ses nombreuses réalisations il faut citer les ponts du Castelet dans l'Ariège, de Lavarat dans le Tarn et surtout le fameux pont de Luxembourg. P. Séjourné est le promoteur d'une technique associant la pierre au béton armé selon le principe suivant : le tablier supportant la voie est en béton armé cependant que les arches supportant le tablier sont en pierre.

Dans le cas qui nous occupe et compte tenu des servitudes du terrain, P. Séjourné a imaginé une solution très esthétique et particulièrement audacieuse, celle d'un pont à deux niveaux superposés :

- l'un, inférieur, de style gothique, constitué par une grande arche ogivale surplombant une gorge profonde de la Têt,
- l'autre, supérieur, de style roman, représenté par 16 arches plein cintre permettant de franchir la partie haute de la vallée.

La pierre utilisée est le granit que l'on trouve en abondance sur place ou dans les environs. Ce magnifique ouvrage a été construit en seulement deux ans (1906-1908) à une époque où les moyens de manutention des matériaux en terrain accidenté étaient rudimentaires. Ce qui a nécessité de faire appel à de très nombreux ouvriers recrutés sur place, dans la région, en France ou à l'étranger : en Espagne toute proche et plus encore en Italie, les Italiens étant de tradition d'excellents tailleurs de pierre. Au total 1500 ouvriers ont participé à la construction du Pont Séjourné, d'une longueur de 236 mètres, d'une hauteur de 65 mètres et d'une inclinaison de 6%. Ce pont remarquablement construit s'est parfaitement conservé, n'ayant nécessité à ce jour aucune réparation. Si l'on considère sa beauté, son intégration au site et sa fonctionnalité, le Pont Séjourné mérite d'être classé parmi les chefs d'œuvres de l'architecture des bâtiments de génie civil et justifie pleinement son inscription en 1994 à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

**Le Pont Gisclard.** Né à Nîmes en 1844, Albert Gisclard est polytechnicien mais, contrairement à ce dernier, il embrasse la carrière militaire en s'engageant dans le Génie. Il est l'inventeur d'un nouveau modèle de pont suspendu rigidifié adapté au trafic ferroviaire.

Les classiques ponts suspendus de type Seguin qui avaient connu un grand succès durant la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle étaient parfaitement adaptés au trafic routier dans la mesure où ce dernier n'induisait, notamment avant l'ère de la circulation automobile, qu'une charge relativement faible et n'était en aucune manière gênée par une légère déformation de la voie au passage des véhicules. A l'inverse des convois ferroviaires infiniment plus lourds et ne tolérant pas de défor-



mation de la voie dont le caractère répétitif risquait d'entraîner des phénomènes de résonance fragilisant le tablier métallique du pont pouvant aller jusqu'à sa rupture, comme cela avait été démontré en laboratoire.

C'est pourquoi A. Gisclard s'est penché sur ce problème et a proposé une solution originale consistant à entrecroiser et lier entre eux deux nappes de gros câbles en acier en réalisant ce qu'on appelle une "ferme triangulaire" garantissant l'absolue rigidité du tablier métallique. Les câbles sont supportés par deux grands pylônes métalliques implantés dans deux piliers en maçonnerie. Le tablier du pont, totalement suspendu, passe au ras du sommet des piliers maçonnés sans, naturellement, prendre appui sur eux.

L'ouvrage conçu par Gisclard a été construit et mis en place par l'entreprise Arnodin, grande spécialiste à cette époque des ponts métalliques et notamment des fameux ponts transbordeurs installés dans tous les grands ports dont celui de Marseille qui enjambait jadis l'entrée du vieux port. Ferdinand Arnodin fût, à cette époque, le rival de Gustave Eiffel à qui l'on doit aussi de prestigieuses réalisations dont, en matière ferroviaire, sur la Truyère le célèbre viaduc de Garabit.

Le pont Gisclard est construit de 1905 à 1908 dans un site d'accès encore plus difficile que celui du pont Séjourné. On assiste à une nouvelle prouesse technique. D'une longueur de 234 mètres et d'une hauteur de 76 mètres cet ouvrage parfaitement conservé a toujours fière allure. Il est classé monument historique depuis 1997.

Le 18 octobre 1909, E. Brousse, J. Lax et A. Gisclard effectuent sans le moindre incident un parcours de reconnaissance en compagnie de cent cinquante invités dont Alexandre Millerand, Ministre des Travaux Publics, futur Président de la République. Hélas, le 31 octobre va se produire le dramatique accident du Paillat. Ce jour là pour tester, comme il est réglementaire, la résistance du pont, des essais en charge sont effectués à l'aide d'un convoi comprenant des wagons lourdement lestés de barres métalliques. La traversée du pont se passe sans aucun problème, confirmant l'excellente qualité de l'ouvrage. Le train est provisoirement stoppé en aval du pont, probablement pour effectuer certaines vérifications. Il est à noter qu'à cet endroit la voie n'est pas horizontale mais accuse, comme sur le pont, une pente de 6%. Le drame va se nouer lors du redémarrage du convoi. Dès que le mécanicien qui conduit la motrice de tête monte dans sa cabine, sans attendre le signal de départ de ce dernier, les ouvriers enlèvent les barres mises en travers de la voie pour bloquer les roues et le train surchargé s'élance sur la voie en pente et acquiert rapidement une vitesse qu'un freinage déficient ne peut maîtriser. Il semble que le freinage à air comprimé n'ait pas été efficace en raison d'un défaut d'étanchéité du circuit si bien que le ballon servant de réservoir d'air comprimé se serait vidé durant la période d'arrêt du train. Si les ouvriers n'avaient pas débloqué prématurément le train, le mécanicien ayant constaté l'anomalie aurait eu le temps d'y porter remède en mettant en route le compresseur avec comme seule conséquence un léger retard du départ. Il est à signaler que le frein électromagnétique de même que le frein rhéostatique n'étaient pas en service sur les premières motrices. Quoiqu'il en soit, au bout de quelques centaines de mètres, à l'amorce d'un virage serré, le train déraile et bascule dans le fossé, au voisinage du hameau Le Paillat : les wagons s'encastrent dans la motrice, les lourdes barres métalliques qu'ils transportaient jouent le rôle de projectiles dévastateurs entraînant de nombreux blessés et six morts dont A. Gisclard. Il s'ensuit une violente polémique mettant publiquement en cause la légitimité du train



jaune et de son promoteur E. Brousse avec un arrêt du chantier de plusieurs mois qui retardera l'inauguration officielle de la section de Villefranche de Conflent à Mont-Louis au 18 juillet 1910.

### **2 - La section de Mont-Louis à Bourg-Madame (1910-1911)**

Elle donne évidemment beaucoup moins de soucis techniques et financiers que la précédente ne serait-ce qu'en raison d'un relief moins tourmenté. La ligne sillonne désormais le plateau cerdan en longues courbes permettant d'admirer de somptueux paysages. De même les ouvrages d'art, certes moins nombreux (6) et moins audacieux s'intègrent parfaitement au site, en particulier les ponts maçonnés courbes à arches multiples. La ligne est ouverte au public le 28 juin 1911, permettant de relier Villefranche à Bourg-Madame en trois heures, ce qui est une révolution pour l'époque. La durée a été ramenée de nos jours à deux heures quinze.

### **3 - La liaison de Bourg-Madame à La Tour de Carol (1923-1927)**

Le principe en est retenu dès 1912 dès lors que se profile l'aménagement du Transpyrénéen devant relier Toulouse à Barcelone en débouchant en Cerdagne par le tunnel du Puymorens. Cette ligne à traction électrique a été concédée, comme celle du Petit Train Jaune, à la Cie des Chemins de fer du Midi. J. Lax qui est le grand Directeur technique de l'ensemble devient, en plein accord avec E. Brousse, l'ardent propagandiste d'une connexion entre les deux lignes que l'on fixe à La Tour de Carol, village situé à 8 km au nord de Bourg-Madame. La longueur totale de la ligne, de son départ à Villefranche de Conflent jusqu'à son terminus à La Tour de Carol, s'établit à 62,8 km.

La guerre de 1914 gèle naturellement le projet repris seulement en 1923. Les travaux de la ligne sont terminés en 1925, mais il faudra attendre encore deux ans pour que s'achèvent les deux sections, française et espagnole du Transpyrénéen ainsi que la construction de la monumentale gare internationale où, cas unique, se côtoient trois écartements de voie différents : 1 m pour le Train Jaune, 1,45 m pour la section française et 1,60 m pour la section espagnole du Transpyrénéen. L'inauguration officielle du dernier tronçon de la ligne cerdane et de la gare de La Tour de Carol a lieu le 6 août 1927 en l'absence unanimement regrettée de leurs deux fondateurs qui étaient décédés en 1925 (J. Lax) et 1926 (E. Brousse).

## **L'EXPLOITATION DE LA LIGNE**

*Le cadre juridique* : il va évoluer parallèlement à celui de l'ensemble des chemins de fer français.

De sa fondation à 1937 la ligne cerdane s'intègre dans le réseau de la Cie des Chemins de fer du Midi, ultérieurement appelée Paris-Orléans-Midi (P.O.M.) qui avait comme originalité d'être en grande partie électrifié, à l'inverse du P.L.M. ayant privilégié la traction à vapeur.

En 1937 tous les réseaux sont nationalisés et regroupés dans une structure unique ; la SNCF.

En 1997 est créé le Réseau Ferré de France (RFF) qui assure la maintenance et le développement du réseau ferroviaire tel que, par exemple, le réseau TGV, cependant que la SNCF demeure responsable de l'exploitation.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002, le transport régional des voyageurs a été transféré aux Régions qui en sont devenues les "Autorités Organisatrices" (AO). A ce titre elles négocient avec la SNCF la fréquence et les horaires des trains express régionaux



(TER) et contribuent au choix du matériel roulant et de sa décoration en participant à leur financement. La SNCF garde la maîtrise de l'exploitation et du personnel correspondant. De même le RFF assure l'entretien de la voie C'est dans ce cadre qu'est exploité le Petit Train Jaune (PTJ) qui fait partie des TER du Languedoc-Roussillon.

*Les grandes périodes de l'exploitation : elles sont au nombre de trois.*

**Première période : 1911-1950. C'est l'âge d'or du PTJ.**

Dès sa mise en service le PTJ, se substituant aux diligences, se révèle comme un nouveau mode de transport révolutionnaire pour le transport des voyageurs et des marchandises. Il va contribuer de manière éclatante au désenclavement de la Cerdagne en impulsant son développement économique et touristique, tel que l'avait prévu E. Brousse.

*Le transport de marchandises s'effectue dans les deux sens.* Il concerne, bien entendu, les minerais de fer et de manganèse du Conflent mais aussi l'excellent granit des carrières de Cerdagne utilisé comme matériau de base dans la construction de grands bâtiments publics comme la gare de Perpignan ou l'escalier monumental de la basilique de Lourdes ; de même, dans une optique moins prétentieuse mais néanmoins très utile a-t-il servi à grande échelle à la confection des barres de trottoir avant d'être remplacé par le ciment. Le bois extrait des massifs forestiers ceinturant les plateaux cerdan et capcinois bénéficie à son tour du transport ferroviaire en suscitant l'installation de scieries le long de la voie. Il en est de même de certaines productions agricoles fort appréciées des consommateurs comme les pommes de terre. En sens inverse le train facilite le transport vers la Cerdagne des pondéreux tels que le ciment ou le charbon. Dans les deux sens il accélère la transhumance des ovins.

*Le transport des voyageurs connaît d'emblée un vif succès :* 100.000 passagers utilisent le PTJ dès 1911, année de la mise en service du tronçon Villefranche de Conflent-Bourg Madame. La construction en 1913 du somptueux Grand Hôtel de Font-Romeu par une filiale de la Cie des Chemins de fer du Midi et sa fréquentation par une clientèle haut de gamme, notamment internationale, confèrent à la Cerdagne une grande notoriété qui se traduit, au lendemain du premier conflit mondial, par l'éclosion d'une nouvelle station et le développement progressif d'une activité d'abord estivale puis hivernale avec la pratique naissante du ski.

En complément du tourisme le PTJ facilite l'accès aux soins de patients pouvant bénéficier des bienfaits climatiques du plateau cerdan dans certaines maladies respiratoires, qu'il s'agisse de l'asthme infantile pris en charge à Font-Romeu et Osséja ou des tuberculoses pulmonaires admises, avant l'ère des antibiotiques, dans le grand sanatorium des Escaldes.

**Deuxième période : 1950-1985. Le déclin du PTJ**

*Le développement du trafic routier en demeure la raison essentielle.* Au lendemain du deuxième conflit mondial le réseau et notamment la voie de liaison principale, la RN 116, s'améliore progressivement qu'il s'agisse du tracé avec la rectification des courbes les plus dangereuses ou du revêtement bénéficiant d'un meilleur profil et de nouveaux enrobés. Encore qu'il persiste de nos jours quelques points noirs tels que la traversée de Joncet. Par ailleurs l'industrie automobile fournit aux utilisateurs des véhicules, voitures particulières et camions, de plus en plus sûrs



et performants. Enfin le trafic routier a sur le trafic ferroviaire l'énorme avantage de ne pas entraîner de rupture de charge, autrement dit de transbordement, entre le point de départ et le point d'arrivée. S'agissant de marchandises le transport s'effectue en direct de l'expéditeur au destinataire. Si l'on ajoute la cessation de l'activité minière en 1970 on comprend l'obligation qui est faite à la SNCF d'arrêter en 1974 le transport des marchandises sur la ligne du PTJ.

*D'autres facteurs vont handicaper le maintien du trafic voyageurs* : d'une part, le vieillissement du matériel roulant qui, depuis l'origine, n'a guère été amélioré, d'autre part et surtout les conditions d'exploitation de la ligne très difficiles à modifier en raison d'un personnel uniformément syndiqué à la CGT avec, circonstance aggravante, plusieurs communes desservies par la ligne ayant élu comme Maire communiste des membres de ce même personnel qui demeure farouchement opposé à toute suppression de postes.

Le déficit devient alarmant, la SNCF s'interroge sur l'avenir de la ligne, des menaces de fermeture planent et de graves mouvements sociaux se dessinent. C'est alors que les collectivités territoriales entrent en piste pour apporter leur aide au PTJ. A l'issue de longues négociations est signée le 28 septembre 1984 une Convention tripartite entre la SNCF, le Conseil Général des Pyrénées Orientales et le Conseil Régional du Languedoc-Roussillon qui prévoit sur trois ans (1985-1988) une Grande Révision Générale du matériel roulant et de nouvelles conditions d'exploitation de la ligne génératrices d'économie. Sont en particulier retenues l'automatisation des passages à niveau, la réduction des gares de 22 à 7 et la centralisation de la commande de la circulation des rames sur un poste unique à Villefranche de Conflent. L'ensemble de ces mesures entraîne une réduction drastique du personnel qui passe de 120 agents à 67. Bien qu'il n'y ait naturellement aucun licenciement sec, ces décisions sont très mal vécues et donnent lieu à de nombreuses manifestations.

En novembre la crise atteint son paroxysme : des rails sont tronçonnés en gare de Fontpédrouse et deux cheminots sont immédiatement révoqués par la SNCF. Il s'ensuit une grève loco-régionale puis nationale largement médiatisée qui se termine par la réintégration des condamnés et leur simple mutation en Lozère et en Ardèche. L'atmosphère s'apaise quelque peu et les réformes préconisées par la Convention seront malgré tout mises progressivement en place, ouvrant la voie à la renaissance du PTJ.

### **Troisième période : 1986-2003. La renaissance du PTJ.**

La Grande Révision Générale a permis de renforcer la sécurité et le confort des passagers en modernisant le poste de pilotage des motrices, en améliorant leur freinage, en assouplissant leur suspension ainsi que celle des voitures remorquées dont on a par ailleurs revu l'insonorisation, le chauffage et la qualité des sièges. La décoration extérieure "sang et or" a été uniformisée. Parallèlement le renforcement de la voie a contribué à augmenter légèrement la vitesse de pointe sur les tronçons en ligne droite et horizontale à 60 km/h. Enfin la suppression des arrêts dans les quinze petites gares désaffectées a notablement raccourci à 2h30 le temps de parcours de Villefranche de Conflent à La Tour de Carol alors qu'il fallait en 1911 3h pour relier Villefranche à Bourg-Madame.

Le succès de telles transformations ne s'est pas fait attendre : le PTJ qui avait faillit sombrer est revenu à la mode, 400.000 voyageurs l'ont emprunté l'an dernier et l'été, en juillet-août, il est souvent complet. L'acquisition en 2003 de deux



nouvelles motrices plus puissantes financées par la Région Languedoc-Roussillon, ce qui représente un investissement de plus de 6 millions d'euros, ne pourra que renforcer la tendance actuelle d'une fréquentation améliorée du PTJ. IL en est de même des travaux prévus de réhabilitation des gares pour les rendre plus accueillantes et mieux adaptées au tourisme qui est désormais leur seule vocation. Enfin le PTJ va constituer l'épine dorsale du nouveau Parc naturel Régional des Pyrénées Catalanes qui vient d'être approuvé et dont il aura été l'un des arguments de création.

### QUE PEUT-ON DIRE EN CONCLUSION ?

D'un point de vue strictement financier le PTJ ne sera jamais rentable. Faut-il pour autant le condamner ? Je ne le crois pas. Pas seulement par ce qu'il lui arrive parfois de venir au secours de son grand frère routier défaillant, suite à des éboulements de terrain, mais surtout par ce qu'il demeure la mémoire vivante d'une véritable épopée et dispose de véritables Chefs d'œuvre de génie civil qui ne sauraient être abandonnés. La fierté catalane ne le supporterait pas. Le fait, par ailleurs, qu'il ait pu justifier auprès de l'UNESCO le dépôt d'un dossier de classement au patrimoine mondial de l'humanité plaide largement en faveur de sa pérennité.

Finalement le PTJ doit vivre car il ne peut pas mourir.



### Réponse du Professeur Robert DUMAS

Monsieur et cher ami,

Vous m'avez beaucoup surpris en me demandant, il y a trois semaines, de vous présenter à l'Académie. Les procédures académiques sont habituellement plus lentes et plus majestueuses. Mais je me suis souvenu que vous étiez un homme d'action, habitué aux décisions rapides. Notre vieille amitié, les années de travail en commun au service des enfants ont eu raison de mes hésitations.

Vous êtes né à Montpellier le 23 octobre 1929 d'une mère catalane et d'un père languedocien. De cette double ascendance méridionale vous avez peut-être hérité votre amour du superbe et de l'insolite, comme votre rigueur toute romaine. Votre famille paternelle est originaire de Pézénas et il semble que vous ayez été précédé, au XVIII<sup>e</sup> siècle, de deux autres Daniel Grasset qualifiés de maître pale-mardier. Les palemardiens jouaient au jeu de mail et l'on ne sait s'ils étaient des joueurs réputés ou des propriétaires de jeu de mail. Vos ancêtres sont des bâtisseurs et depuis 1792 possèdent une entreprise de construction à Montpellier. Votre père Yves Grasset et ses deux frères sont entrepreneurs en maçonnerie et votre oncle Louis Grasset a construit les usines du quai Javel à Paris. Votre père dirige l'entreprise Grasset et Thuile, devenue plus tard Grasset Masson. Son associé Jean Thuile mène une double vie. Entrepreneur le matin, il consacre ses après midi à l'étude des poinçons et de l'argenterie. On lui doit un ouvrage de référence sur l'argenterie languedocienne. Vos parents se sont rencontrés en Cerdagne où votre père participait à la construction du barrage de Puy Valador. Votre mère, Marie Thérèse Bolte, est née à Perpignan dans une famille de commerçants. Dans votre famille maternelle on trouve des agriculteurs, des commerçants et des médecins comme ce docteur Bolte, médecin bienfaiteur, dont on peut voir le buste à Elne.

Votre enfance se déroule au domaine de Lafeuillade, acheté par votre famille. C'est un lieu de petite histoire où flotte le souvenir de monsieur de Lafeuillade chanteur d'opéra qui s'est illustré en chantant *La Marseillaise*, à Bruxelles, en 1830, au cours de l'interprétation de l'opéra d'Auber, *la Muette de Portici*. Dans cette demeure le musicien Boieldieu est venu travailler. Le parc est classé et l'allée principale, dite des grands hommes, était bordée jusqu'il y a récemment, de bustes d'hommes célèbres. Il faut insister sur la brillante personnalité de votre père. Ingénieur constructeur, il impressionne son entourage par sa culture. Musicien, il s'intéresse à la peinture et reçoit régulièrement à Lafeuillade des personnalités du monde intellectuels comme le philosophe Ferdinand Alquié ou le professeur de droit Pierre Tisset. Il achète à Formiguère, dans le Capcir, une grande maison, où la famille passe longtemps une partie de ses vacances. Pêcheur et chasseur émérite, il vous donne le goût des grandes promenades dans la forêt et vous fait découvrir cette rude région du Roussillon. Mais il vous apprend surtout ce qu'est un bâtiment bien construit, c'est à dire un beau bâtiment, adapté au besoins des utilisateurs et à leur budget. De cette jeunesse heureuse vous garderez beaucoup de souvenirs qui forment la texture de votre personnalité, confirmant ainsi les vers du poète américain Ezra Pound "Les choses que nous avons aimé nous appartiennent à jamais". Mais l'enfance s'achève et les études secondaires commencent, au collège Saint François



Régis à Montpellier. Au baccalauréat vous brillerez à l'épreuve de philosophie, consacrée à Spinoza, vous souvenant des leçons de l'ami de votre père le philosophe Ferdinand Alquié.

A la fin de vos études vous décidez de voyager, en Italie et dans les pays Scandinaves et vous embarquez comme soutier sur un Liberty Ship qui fait le trajet entre Narwick et Anvers. Heureusement vos bonnes manières vous vaudront une montée en grade et vous finirez le voyage comme groom du commandant de bord. Vous vouliez être marin mais le concours d'entrée à l'Ecole Navale comporte beaucoup de mathématiques qui vous rebutent. Vous assouvirez plus tard cette passion malheureuse en naviguant sur des bateaux plus petits, des voiliers, avec votre cousin Claude Gros, futur professeur de Neurochirurgie. C'est d'ailleurs Claude Gros qui vous suggère de devenir médecin ou plutôt chirurgien. Vous entrez à la Faculté de Médecine où votre cursus universitaire et hospitalier sera brillant. Vous aimez la première place et vous l'occupez au concours de l'externat puis de l'internat en 1955. Vous travaillez plusieurs années dans le laboratoire d'Anatomie car vous aimez cette science et les beaux dessins anatomiques qui en font un art. Vous entrez comme interne en Urologie en 1955 et devenez Chef de clinique dans cette spécialité en 1960. Votre orientation vers cette spécialité se précise d'autant plus que vous épousez Jacqueline Truc, la fille du professeur d'Urologie Eugène Truc. Ce mariage vous fait pénétrer dans une famille qui a donné à la Faculté de Médecine plusieurs professeurs de qualité. Mais la France est en guerre et les obligations militaires interrompent temporairement votre carrière hospitalière. Incorporé en 1957 vous sortez sous lieutenant, dispensé d'aller en Algérie puisque vous êtes père de deux enfants. Vous vous portez volontaire et vous allez dans un premier temps gérer un secteur sanitaire en Kabylie puis participer comme médecin lieutenant aux opérations militaires d'un régiment de la légion, le Royal étranger de cavalerie. Revenu en France, vous reprenez vos activités dans le service d'urologie.

L'urologie s'est autonomisé au début du siècle grâce aux efforts d'Emile Jeanbrau, oncle de votre épouse. Elève de Forgue, professeur de Clinique chirurgicale, Emile Jeanbrau est chargé d'enseignement de l'urologie à la Faculté en 1906. On décide alors de créer un service d'urologie que l'on installe à l'Hôpital Général, au deuxième étage de l'ancien bâtiment des incurables. Emile Jeanbrau est une personnalité chaleureuse et un grand enseignant. Il va acquérir une gloire internationale pendant la première guerre mondiale en diffusant les techniques de la transfusion sanguine aux armées. En 1941 le service d'Emile Jeanbrau quitte l'Hôpital Général pour s'installer au deuxième étage des Cliniques Saint Charles. La construction de cet hôpital répond au souci de regrouper les spécialités médicales et chirurgicales sommairement installées dans des locaux vétustes. Les Cliniques Saint Charles forment un ensemble très moderne pour l'époque et la ville de Montpellier dispose avec elles d'un outil de qualité au moment même où beaucoup d'hôpitaux français sont traumatisés par la guerre et auront des difficultés à se restructurer. Les spécialités qui vont s'installer dans le nouveau bâtiment profiteront toutes de ces conditions exceptionnelles. Successeur d'Emile Jeanbrau, Eugène Truc s'intéresse à l'insuffisance rénale et va faire de son service un centre pilote dans le traitement de cette maladie. Avec l'aide du professeur Jacques Mirouze le service se dote, en 1958, d'un des premiers reins artificiels de province, le rein de Necker. Avec cette machine on entreprend dans le service d'urologie le traitement des insuffisances rénales aiguës, autrefois fréquentes, des jeunes femmes victimes de manœuvres abortives.



Plus tard, en 1960, avec un rein de ce type, Jacques Mirouze traite les insuffisances rénales aiguës des victimes du tremblement de terre d'Agadir. C'est aussi dans ce service, qu'en 1964, Charles Mion procède à la première hémodialyse chez une insuffisance rénale chronique. Plus tard, en 1970, vous réalisez avec André Thèvenet la première transplantation d'organe à Montpellier en greffant à un malade le rein de sa sœur. La greffe rénale est bientôt confiée à deux de vos élèves, qui deviendront tous deux professeurs, Henri Navratil et Jacques Guiter. Prés de 300 transplantations rénales seront ainsi réalisées dans le service d'urologie des Cliniques Saint Charles.

En 1962 vous devenez professeur agrégé d'urologie et en 1971, au départ d'Eugène Truc, chef de service et titulaire de chaire. Vous vous intéressez très tôt à la neurourologie qui est alors une science nouvelle. Il est vrai que le premier neurochirurgien montpelliérain, Claude Gros, à son retour des Etats Unis en 1950, fait hospitaliser ses malades traumatisés de la moelle épinière dans le service d'urologie. La mortalité est alors très élevée par infection et insuffisance rénale. D'ailleurs les montpelliérains se sont toujours intéressés à l'innervation de la vessie, objet d'un rapport de Jean Ginestie à la Société française d'urologie. Vous consacrez votre thèse inaugurale à la Cystomanométrie, un examen qui permet d'étudier le fonctionnement de la vessie. Votre thèse sera publiée chez Masson. Vous vous intéressez aux troubles vésicaux des paraplégiques ce qui vous conduira plus tard, avec Claude Gros, à créer un établissement consacré à leur traitement. Votre compétence en urodynamique vous permet de participer étroitement à la création du GENULF, Groupe d'étude de neurourologie de langue française, et de la SIFUD, Société internationale francophone d'urodynamique.

Votre deuxième centre d'intérêt est l'urologie pédiatrique. On sait que les enfants sont souvent victimes de malformations congénitales de l'appareil urinaire dont la prise en charge moderne ne commence vraiment que dans les années soixante. Sur la demande du professeur Jean Chaptal, chef du service de pédiatrie, vous vous intéressez à la chirurgie des malformations urinaires de l'enfant. Le matériel endoscopique se miniaturise permettant d'observer l'urètre et l'intérieur de la vessie et de réaliser des actes de chirurgie endoscopique. Vous présentez en 1970 à la Société française d'urologie un rapport sur les uropathies obstructives du bas appareil de l'enfant. Nous avons ainsi collaboré pendant plusieurs années et le staff du mardi soir au cinquième étage des Cliniques Saint Charles réunissait pédiatres et urologues. Chaque enfant opéré par vos soins faisait l'objet d'une page d'observation écrite de votre main avec un beau dessin en couleurs de la malformation et de sa correction chirurgicale. Votre second agrégé, Michel Avérous, allait bientôt prendre en charge cette partie de l'urologie. Le traitement des lithiases a été votre troisième centre d'intérêt. C'est une tradition montpelliéraine, puisqu'en 1912, Emile Jeanbrau a présenté un rapport sur les lithiases de l'urètre et leur traitement. Vous initiez vous même le traitement percutané des calculs du rein dans les années quatre-vingt. La technique, répandue en France par Alain Leduc, consiste à introduire à travers la peau un mandrin puis un néphroscope jusqu'au contact du calcul. La pierre est ensuite extraite ou détruite par ultrasons. Plus tard, en 1986, alors que votre service est installé à l'hôpital Lapeyronie, vous introduisez à Montpellier le lithotrypteur qui détruit les calculs du rein et de l'urètre par voie percutanée, grâce aux ondes piézoélectriques.



Vous resterez 25 ans chef de service jusqu'à votre départ à la retraite en 1996. Pendant cette longue période votre activité scientifique sera intense avec 471 publications consacrées à l'urologie pédiatrique, à la neurourologie, et à la greffe rénale. Vous rédigez aussi le tome consacré à la vessie de l'Atlas de Chirurgie Urologique publié chez Masson. Accumulant les honneurs et les charges, membre du Conseil national des universités, président, en 1992, de la Société française d'urologie, vous serez donc un mandarin, avec toutes les qualités et les défauts que nous autres médecins attribuons à ce terme, avec beaucoup d'indulgence naturellement. Vos collaborateurs gardent de vous le souvenir d'un patron affable, organisé, travailleur acharné, extrême perfectionniste. Votre obsession de l'explication claire était proverbiale et vous étiez homme à convoquer vos collaborateurs le vendredi soir de 19 heures à 21 heures pour leur expliquer gravement que vous les reverrez le lendemain matin samedi pour les entretenir d'une question importante.

Mais votre amour de l'action et du pouvoir vous entraînent déjà dans d'autres directions. En 1976 vous êtes élu vice président du Conseil d'administration du CHU puis président de la Commission médicale d'établissement en 1979. A ce titre vous allez vous occuper de la construction de l'hôpital Lapeyronie. La construction d'un hôpital public est toujours une grande aventure. André Bénéch Directeur du CHU et le Doyen Christian Bénézech avaient proposé la création d'un nouvel hôpital sur le terrain de Font d'Aurelle regroupant un complexe hospitalier de 900 lits et une nouvelle Faculté de médecine. Cet ambitieux projet du aux architectes Colboc et Philip est rejeté par le ministère, en 1973, en raison du choc pétrolier, de la nécessité de réaliser des économies et, peut être, de la structure circulaire du bâtiment proposée par les architectes. Un nouveau projet prend naissance du aux efforts conjoints d'Amédée Cruzel directeur du CHU, du professeur Paul Barjon Président de la CME et de l'architecte Philip. C'est un hôpital consacré aux urgences dont on comprend maintenant qu'elles doivent être regroupées dans un même lieu avec toutes les équipes médicales et chirurgicales nécessaires. Cet hôpital de 700 à 800 lits, formé de deux tripodes est partiellement enterré pour se conformer à la servitude *Altius non tolendi* qui interdit de construire plus haut que le Peyrou. Le projet est accepté au ministère. En tant que nouveau président de la Commission médicale d'établissement vous vous êtes efforcé d'adapter les nouveaux bâtiments aux vœux et aux besoins des médecins utilisateurs. Représentant du Maire de Montpellier François Delmas, dont vous avez toute la confiance, vous intervenez auprès du ministère pour faire respecter les promesses des pouvoirs publics. Bien des surprises attendront les concepteurs comme la découverte d'une grotte naturelle sous le terrain de construction qui oblige à interrompre les travaux pendant deux mois pour la remplir de béton. Alors que la première pierre est posée par Simone Veil en 1976, les premiers malades aménagent l'hôpital en 1984.

Vous participez plus tard, avec le professeur Claude Gros, à la réalisation de Propara. C'est un hôpital privé, de conception originale, destiné à prendre en charge les séquelles des traumatismes de la moelle épinière. Cet établissement, à la manière anglo-saxonne, associe des urologues, des neurochirurgiens, des orthopédistes et des anatomistes. Vous assurez la présidence de son conseil d'administration de 1996 à 2002.

Le goût de la lutte pour le pouvoir devait naturellement vous conduire à l'action politique dont elle est la motivation première. Vos tentatives électorales ne sont guère heureuses, qu'importe vous deviendrez un homme de l'ombre, une



éminence grise. En 1988, avec un réel courage pour une personnalité civile qui s'expose à prendre des coups, vous assurez la présidence du Comité de soutien héraultais à Jacques Chirac. La tentative échoue mais elle réussira en 1995. Vous parvenez alors à convaincre de nombreux jeunes, plus de 200 dit-on, qui prennent le TGV jusqu'à Roissy pour exprimer leur soutien au futur président. La même année à Montpellier vous serez le seul orateur à présenter Jacques Chirac au Zénith. Plus tard, en 2000, vous devenez chargé de mission départementale, puis secrétaire départemental du RPR. Un de vos collaborateurs de l'époque dira de vous que vous avez été le médecin du RPR héraultais, alors victime de passions conflictuelles. Jacques Chirac vous remettra lui même la croix de la légion d'honneur à l'Elysée en 2002.

Madame je vous rends maintenant votre mari. Il me disait il y a quelques jours "ma femme est une sainte" mais il ne m'a pas dit pourquoi et ma discrétion m'a empêché de le lui demander. Vous avez donc suivi cet homme terrible auquel s'applique si bien le vers de Christopher Marlowe "always moving as restless sphere", toujours en mouvement comme un astre sans repos. Vous avez eu six filles et treize petits enfants. Vous avez de plus aidé une jeune fille d'origine cambodgienne à faire ses études de médecine en France. Vos filles ont des professions très diverses, médecin radiologue, conseillère technique au Conseil Régional dans le domaine culturel, institutrice, hôtesse de l'air. Elles ont adoré leur grand père et n'ont guère vu leur père, occupé par de multiples charges. Votre mari était surtout le père des vacances. Vous avez fait construire un chalet dans ce Capcir que vous aimez tant. Les vacances sont courtes et lorsque la brume et le Carcanet, qui souffle de la vallée de l'Aude, le permettent votre mari fait voler ses modèles réduits d'avion. Car la construction aéronautique, au même titre que celle des bâtiments, est une de ses passions. Habillé d'une combinaison de vol, coiffé d'une casquette de mécanicien il dirige ses petits bolides, malheureusement bien fragiles. Son ami de toujours, le projectionniste du petit Train Jaune, le professeur Jean Marie Emberger, est son complice de vol. Ensemble, plusieurs fois par an, ils s'évadent en couple pour le Capcir et poursuivent les jeux de leur jeunesse. Votre mari découvre ses petits enfants et vous me rappeliez, avec émotion, qu'il les promène maintenant dans Montpellier, leur enseignant la beauté de notre ville et la grandeur de ses architectes.

Monsieur, l'autre jour nous étions tous trois à Pignan, au sommet de votre maison, sur la terrasse qui borde votre bureau. Le paysage qui s'étendait devant nous était romain. Dans la brume des entrées maritimes on apercevait Palavas, la cathédrale de Maguelonne et la colline de Sète. Les cyprès bordent le chemin qui monte à l'ancien oppidum et les murettes de pierre sèche séparent les oliviers et les plantes aromatiques. Après tant de bruit et de fureur le paysage languedocien nous renvoyait une image de sérénité et de paix.

Mon cher ami, je vous souhaite la bienvenue dans notre Académie.



### **Allocution de clôture par le Président Régis POUGET**

Monsieur,

Vous avez évoqué avec brio, humour et émotion vos débuts dans ce même théâtre anatomique, faussement dénommé amphithéâtre et rappelé la mémoire de nos vieux maîtres. Ces pratiques se perdent aujourd'hui où le passé remonte rarement au-delà de dix ans.

J'ai été d'autant plus sensible à ce retour en arrière que dans ce domaine, votre passé est aussi le mien puisque nous avons parcouru la Faculté de Médecine après celle des Sciences, dans la même année. Nos voies se sont séparées seulement au moment de la spécialisation.

Vous êtes et vous avez toujours été un défricheur, j'oserais dire un baroudeur. Vous aimez vous colleter avec les difficultés et vous déployez dans leur résolution un savoir, une assurance et une compétence que tous vous reconnaissent. Vous doutez peu au moment de l'action et vous rectifiez le cap si la route suivie n'est pas la plus efficace.

Vous nous avez parlé avec enthousiasme du petit train jaune de la Catalogne française. J'oserais une question : L'avez-vous déjà emprunté ?

Mais, sans doute n'est-il pas nécessaire pour convaincre d'avoir au préalable expérimenté. Votre expérience au contact des hommes politiques a dû vous en persuader, à défaut de vous en convaincre.

A toute vos qualités développées dans son intervention par votre parrain, j'en ajouterais une que je privilégie : la fidélité en amitié. J'ai eu l'occasion de la mettre à l'épreuve et je tiens à en témoigner.

Vous voilà membre de notre société. Vous y apporterez votre enthousiasme, votre foi et votre compétence, et mon rôle de président étant là, terminé, je vais pouvoir reprendre le tutoiement ancien qui règle, depuis un demi siècle, nos relations.