

# LAC CHARPAL

par

ROCHE Jean-Louis , Instituteur public

Mais qu'est-ce qui m'a donc fait decouvrir ce foutu coin de Lozere, vers 1976 ?

Une sorte de flaque d'eau, tout au sud de la carte Michelin 76 . Un desir d'explorer la Region, de trouver de nouveaux sites, de nouvelles perspectives.

Et certes cette drole de flaque a une forme assez surprenante, par rapport a Garabit et aux autres retenues, a destination hydro-electrique. Qu'on ne s'etonne pas de ma naivete : lac de plateau, lac de vallees, lac de cratere volcanique ... ce n'est pas le neant de documents visuels fournis par mes profs de geo successifs, qui aurait pu me donner le gout de connaitre mon environnement !

J'arrive donc, cet ete, dans ces parages, plutot deroutants par leurs acces routiers degrades. Certes, Michelin indique bien des "routes" blanches, donc de caracteristiques incertaines, mais les chaussees sont vraiment cassees par des passages de vehicules trop lourds, de poids lourds qui defoncent le revetement insuffisamment elabore.

C'est le premier ete ou j'ai eu l'idee, plutot insolite, de me balader, aussi agreablement qu'en moto mais en tractant ma maison. Une moto avec une caravane !

J'ai acquis une modeste 204 Cabriolet et je lui ai attele ma Georges et Jacques de 750 kg (theoriques, je l'ai pesee a 1180 kg du temps de ma 504 familiale, et n'aurai de cesse de tenter d'eviter qu'elle soit pareillement surchargee, apres l'achat de la petite 204 puis des 304 et des suivantes !).

La balade. Le coup d'oeil sur ce departement, superbe par ses beautes desertiques, mais deja pourvu d'une RN 88 remodelee. Un Chateauneuf de Duguesclin, avec, deja son monument, mais, avec sa place, pas encore magnifiquement repavee a l'ancienne, comme cela arrivera plus tard...

Et soudain, le coup de coeur : la maisonnette de PN du col de la Pierre plantee !

Qui donc aurait pu avoir l'idee d'eriger un tel "monument" en cette hauteur si desolee ? Monument ? simple baraque de gardien ! Mais, si chargee d'architecture ferroviaire, et reconnaissable, entre mille, a l'oeil du passionne !

Je detelle illico la caravane, et papillonne, autour de ce vestige inattendu, point de depart de recherches archeo-ferriques, comme je fis naguere, sur Brioude-Flour, Le Puy-le Monastier ou Raucoules-Lavoute sur Loire, pour ne parler que de mon departement.

Là, tout se mele, tout se contredit. Bien sur, la carte ne me dit rien. La proximite de la ligne de Mende ne peut que m'induire en erreur, car je ne suis pas au courant des denivellations tres importantes, a ce col, pour qu'on eut pu tenter de l'y faire passer, avant de renoncer, comme sur Le Monastier. Je pense à un itinéraire départemental abandonné, alors qu'il ne s'agit que d'un cul-de-sac, je le saurai, bien plus tard.

Tenant de suivre l'ancien trace, dont le livre de La Regordane me dira bien, plus tard, qu'il a ete deferre depuis, quand meme, 1939 , j'ai beaucoup de peine a extirper mon auto de bourbiers, que je parcourrai, a nouveau, avec peine, en 1996 , avec mon cabriolet 306 (surélevé) et qui me feront même rebrousser avec mon 4x4 de 2000, saboter du matériel n'étant pas mon souci désinvolte, quand on peut passer ailleurs.

Meme si les conditions ont change, meme si je dedie toujours des vehicules, pas tout-a-fait construits pour cela, a mes explorations tout-terrain, des passages sont toujours aussi delicats, a vingt ans d'intervalle, voire, de plus en plus infranchissables, pas forcément pour les memes raisons mais pour la meme cause de drainages, qu'aucun des abrutis locaux n'a idee de prescrire, pour le simple bon sens de la conservation du patrimoine voies-de-circulations ! D'autres fois, aussi, à l'opposé, ils détruisent tout.

Dire que ces sentiers sont parfois fleches comme pistes. Les marcheurs sont-ils a l'aise dans 40 cm d'eau incontournables ? Ils doivent être contents de l'itinéraire !

Pour celui qui recherche une ancienne ligne, la tache n'est pas évidente.

Rail et Route ont souvent eu des partis pris opposés ou au moins divergents.

Pour l'un, recherche des dénivelés les plus commodes à franchir. Pour l'autre, économie, prévisions à court terme, très onéreuses car il faut à de multiples reprises améliorer ce qui a été mal tracé.

Pour le premier, moyens formidables, ayant permis des acquisitions, avec expropriations, presque partout. Pour la Route, économies de bout de chandelle et tracé ayant pour base les chemins muletiers d'antan, contournant les propriétés et s'accommodant des détours les plus tordus...

C'est donc, sur ce plateau comme dans tant d'autres coins, à un incroyable jeu de piste que je me livre.

A peu près comme chaque fois que je découvre les vestiges d'une ligne, j'en ignore les extrémités et l'orientation. Je procède donc par longs recoupements.

C'est fastidieux mais cela permet de bien appréhender la ruralité, mieux que si j'avais d'entrée toutes les données.

Cote Larzalier, la clef d'itinéraire m'est enfin donnée, par la maisonnette de l'aiguilleur, depuis la ligne actuelle. C'est bien de là que partait la "bifur".

Direction Charpal, la plateforme semble n'avoir jamais été achevée, des tronçons entiers semblant manquer, sur plusieurs dizaines de mètres (ont-ils servi de carrière ou l'érosion a-t-elle suffi à enlever des talus mal établis ?).

Cela ne ressemble pas à ce que j'ai pu voir dans le Rhône ou la Loire. Des voies tracées au cordeau, dont les vestiges sont encore admirables, même s'agissant de modestes lignes à voie étroite, voire de simples ébauches, n'ayant jamais eu de rails. Sur Brioude-Flour, en l'an 2000, du ballast semble encore comme neuf.

Là, ce serait donc une voie inachevée, comme tant d'autres ?

Mais, cote Charpal, près du barrage, des restes d'une fosse de visite cimentée !

Et là, oui, là, une caisse de tender de locomotive, versée sur le côté !

J'en prends, heureusement, une diapo.

Un tender ? Quel tender ? Je suis naïf mais, après avoir estimé que l'embranchement ne pouvait être qu'à voie normale, ou ayant mesuré la largeur des passages de roues, sous l'épave, j'ai dû écarter l'hypothèse d'une machine à voie étroite.

Je suis naïf, trop jeune encore peut-être, ou bien trop déjà vieux, ou pas assez observateur des descriptions anciennes, pour ne penser qu'il n'a pu exister que de gros tenders, à deux bogies, des grosses locos, des dernières années de la vapeur.

Je suis naïf et verrai, un jour, sur des photos, que toutes les locos n'ont pas eu toujours un tender lourd à bogies, comme les 141 R, et que ma ferraille avait pu appartenir à un engin bien plus léger.

Eclaircissements bien plus tard dans le livre les trains du toit de la France.

Je suis naïf et ne réaliserai que bien après, pourquoi ce tender avait eu sa tôle doublée de béton : l'entrepreneur qui détenait cette vieille becaune avait, assurément, ainsi, trouvé le matériau le moins coûteux, pour étancheiser ce que la rouille avait percé.

On n'imagine guère la SNCF faire rouler une citerne trouée, ainsi rafistolée. On a peut-être d'ailleurs tort, à voir ce qui se passe vers l'an 2000. Quant au ferrailleur des autres matériels sur place, il a délaissé cette matière impure, encore présente l'été 1980.

Ce raisonnement, que j'écris vingt ans, après n'arrivera pas, toutefois, à l'époque, à me persuader qu'il y a bien eu des circulations ferroviaires jusqu'au Charpal.

Je m'imagine n'importe quoi, dans ce Far West, aux ossements de fer et de pierre, et dans ce décor dantesque.

C'est que les anomalies sont plutôt multiples dans le secteur : l'ancien terrain militaire dument mentionne comme tel sur la carte d'alors, vient juste d'être abandonné.

Ayant hissé la 204 depuis le barrage jusque vers le sommet du Signal de Randon, j'aurai l'occasion de parcourir les restes du bunker immense, ou des soldats devaient passer de drôles de longues journées, à s'ennuyer à proximité de la Radio ...

Site repris désormais par TdF, enfin tout près, au Truc de Fortunio, ce qui vaut aux Lozerots, enfin, une bonne réception de radioTV ! En 76, c'était, en effet, le silence-radio, sur la bande-FM.

Sur 102.1, on entendait d'ailleurs... un aérodrome ! Les stations ORTF émettaient jusque vers 100 MHz seulement et rares étaient les récepteurs qui allaient au-delà (aujourd'hui, c'est jusqu'à 108). Alors, cette bande VHF servait à des usages particuliers mais, mon récepteur, déjà en partie aux normes "nouvelles" permettait d'espionner les conversations aériennes du club local et de l'aéroport de Montpellier.

Tout ce passé n'est pas encore, aujourd'hui, mis à plat ni méconnaissable.

L'incroyable bâtisse est toujours debout. Et pour finir de donner une sensation indicible d'étrange, il subsiste çà et là, alentour, des ogives, qui devaient abriter des éléments d'antenne. En forme de fusée. En résine plastique. On marché sur la Lune !!!

Le site n'est même pas protégé, en 2002, et n'a ses accès barres que par la neige, en mauvaise saison. À l'époque des soldats, c'était par chenillette que le ravitaillement passait tandis, que skis et raquettes devaient donner "bien du plaisir" aux malheureux qui avaient à sortir, par gros temps. (le garage existe alors encore, au niveau inférieur, déjà bien pénible à déneiger, en temps de burle pas trop forte),

Un de mes collègues y est passé, avant de se retrouver au Sahara, sur le site des premières expérimentations, mal contrôlées, de notre bombinette.

Il paraît qu'il s'y déroule des "rave parties" en ce début de III<sup>e</sup> millénaire...

Les pistes qui permettaient autrefois de rallier le sommet du Truc de Fortunio depuis le barrage ont été par contre munies d'obstacles : si je n'ai jamais commis de grosses déprédations aux itinéraires que j'ai empruntés, ce n'est pas le cas de ces trous-du-cul qui achètent des 4x4 qui leur vont aussi bien que leurs hémorroïdes, et qui arrachent tout sur leur passage, avec des crampons qui devraient être interdits.

Je me contente de passer, sans forcer, là où je peux (et je passe presque partout avec des pneus presque lisses, aux profils routiers pas forcément neufs, avec mes Peugeot de série) alors que certains snobs cassent le sol par incompetence avec les gros boudins de leurs mastodontes, surnommés donc hémorroïdes, vus leurs détenteurs...

Aussi, les chemins les plus beaux sont-ils désormais interdits aux véhicules.

Ainsi, Michelin porte-t-il en 1986 une piste du Charpal à Fortunio. C'est assurément par là que ma modeste mais souple 204 monta puis redescendit. C'est barré depuis.

Mystère, mystère ...

Et ce lac ? Et ce barrage ? Pourquoi ces ruines de constructions démesurées côté nord-est ? Ces autres un peu plus loin ? Cette installation technique côté sud, près du terminus de la voie ??? Descente des matériaux ? Des obus (quand j'aurai eu des renseignements complémentaires) ?

Mais est-ce un barrage tout neuf, ces pierres de taille n'accusant pas l'âge de leur mise en place, ou une rénovation ?

De part et d'autre de la digue, on a en effet creusé très fort, très profond. On a coulé, ou banché, du béton tout neuf. Neuf en totalité ou le long d'ouvrages préalables ?

L'ancien, l'actuel, l'à-venir se côtoient en fait et s'inexpliquent mutuellement, pour construire un barbarisme bien utile...

Mon attelage (caravane) est passé sur le barrage. La chaussée supérieure est, alors, continue et, bien entendu, aucune borne, aucun panneau n'interdit l'accès à l'ouvrage. Cela a changé depuis. Dans la velléité d'interdire les motos, on oublie même de laisser un passage pour les VTT, sur les pistes qui sont pourtant fléchées pour eux !

Juste, comme largeur, mais faisable. Il n'y a alors qu'une très mauvaise piste de contournement par l'aval, et cela m'amuse de passer là. Dommage que je n'aie pas de photo de ce franchissement. Tout comme sur le viaduc des Rochers noirs, barré lui aussi depuis des dizaines d'années, et que j'avais pu passer, avec la 204 puis la 304 en tête de la caravane. Mais pour la photo, outre son coût, il faut s'éloigner... Pénible. Dommage !

Le lac a une superficie restreinte : normal : son deversoir de trop-plein a ete demoli, dynamité, sur une bonne partie de sa hauteur, et la Colagne coule, donc, par la breche. Apparemment, aucun usage n'est fait, de la prise d'eau inferieure.

Gabegie bien francaise.

Après une ou deux nuits de campagne sauvage, en ces lieux retires, après moult observations pedestres, collecte de tetards etc, je rentre dans mes penates.

Miracle des oracles livresques : peu après, je mets la main, dans ma residence du Cantal, sur une Vie du Rail surannée, des années 60, qui decrit l'embranchement du Charpal (IN "photos demandees", rubrique bien sûr abandonnee par les imbeciles du tout-TGV-plus-le-desert). On y dit que le barrage etait si imparfaitement etabli qu'il menacait d'inonder [Marvejols ?] en cas de rupture. Etc. Aussi on a reduit les risques, en abaissant la hauteur d'eau, et la surface a, simultanement, diminue.

Cela m'incite à un raisonnement personnel :

- barrage prevu pour au moins le double de sa capacite actuelle; abandon par les militaires; danger
- mais feux de foret de Cronce (département 43) en 1974
- parcours des Canadair excessivement longs jusqu'a la mer, pour ecopages d'eau.

Ce site est propice a cela : plateau, pas d'encaissement (alors que c'est le cas des lacs EDF, de fonds de vallées), pas d'obstacles. On va rehausser Charpal.

- On debute les travaux de renfort.

- Mais on construit Naussac 1, aussi pratique, pour cela, et tout proche.

Donc Charpal traîne. Puis Charpal reutilisé par Mende (eau potable ? tiens, on m'a parlé d'un fort taux de mercure). Helas Charpal menacé par nouveau tracé de la RN 88...

Heureusement, Charpal a ete consolide, ses fondations rehabilitees et enfouies, son deversoir rehaussé (un peu moins haut que d'origine) etc.

Il servirait, semblerait produire un peu de courant, un peu etant toutefois tres vite rentable. Et la 2x2 voies ne pourra qu'en ecorner son environnement, ce qui est quand meme bien dommage, surtout que la plateforme de la voie va, aussi, etre touchee (ce qui est moins un crime que ce l'est pour l'eco-systeme).

L'augmentation d'etendue d'eau est visible sur la carte 76 . Michelin excelle dans ce genre de mises a jour. Enorme difference entre les editions avant 1986 et les recentes.

Meme si ce site disparaît, ou voit sa sauvage beaute troublee par trop de progres, il restera, pour moi, comme un support, imperissable, de reveries romantico-techniques et comme l'archetype des lieux deserts, pourtant promis, un temps, a une grande occupation...

Ce mystere, on le doit, en partie, aux militaires, qui entendaient garder des secrets (on peut vraiment dire "de Polichinelles" !) sur tout cela. L'implantation de ce barrage, en pleine steppe, relevait des idees de la Cavalerie, deja desuetes en 1918 mais qui nous ont toutefois entraines, encore, au troisième desastre, en 1940 . Se croire a l'abri, en placant ses reserves de bombes sous l'eau d'un lac, loin de toutes frontieres...

L'Histoire a bientot montre qu'il aurait suffi d'un premier bombardement aérien pour detruire le barrage. L'escadrille suivante aurait mis a feu les engins de mort.

L'Histoire nous rappelle, aussi, que les maquis, du proche Mont Mouchet et du Vercors, ont été victimes du mépris de la potentialité de l'aviation.

On a, aussi, négligé, qu'a 1375 m d'altitude, il aurait ete impossible d'accéder aux reserves, en cas de tourmente, la voie ferrée culminant, d'ailleurs a près de 1400 m.

La ligne principale, un peu moins haute, 1250m, est, deja, souvent interrompue.

D'après les connaisseurs, il n'y eut, en tout et pour tout, que de tres rares trains de matériaux, sur une voie jamais consolidee, jamais vraiment opérationnelle.

Jamais d'engins stratégiques immerges. Un chantier titanésque pour rien.

Une voie pour rien, comme celle du Larzac, peu avant 1981... Vive l'Armée ?

Ni les poudreries de Toulouse ni l'arsenal de Mende n'y purent rien placer (?) et l'investissement faillit bien être perdu en totalité, comme tant d'autres.

Mais le mercure, un constituant des détonateurs au fulminate, alors ?

Il y a à voir, et bien davantage à imaginer, de ce qui fut et de ce qui aurait pu être.

En 1996, les traces s'effacent de plus en plus. Déjà, elles étaient complexes, avec la proximité d'une mine, dont tout a été rasé, à un endroit où il devait exister un petit faisceau de l'embranchement militaire, au PN, non gardé, de la D 27.

C'est que le Français, qui aime si facilement saboter son environnement, sans souci de la pollution, s'attache dans certains cas, a contrario, à effacer toute trace de son activité.

Je suis, ainsi, arrivé, bien trop tard, sur La Vernarède, et tant d'autres carreaux de mines, pour constater que le pin dénaturait tout.

J'ai ignoré, au contraire, moult vestiges industriels, qui étaient très proches de chez moi, et encore assez conformes à leur état, du temps de l'exploitation.

Il faut dire que ma famille abhorrait toute cette industrie.

Quant aux tenants des lieux, ils ont toujours écarté les curieux, de leur domaine, au moins pour de prétendues raisons de sécurité, mais aussi, en raison des risques de pillage, à moins que ce n'ait été que par peur d'être espionné, et par principe. Bête.

Les gens de Lozère ont obtenu des routes de terre, larges, et qui sont restées en plutôt bon état, assez longtemps. Pourvu qu'elles ne soient pas trop prochainement goudronnées, pour éviter trop de trafic, dans ces zones qui sont belles, par leur aspect désertique. Déjà, le boisement et de grandes saignées de drainage ont tout dénaturé.

Le site rural vit un peu, au rythme du seul tourisme diffus, en été, mais la neige attire davantage de monde, pour le ski de fond ou pour des courses de chiens de traîneaux, utilisateurs pacifiques d'une voie faite pour la guerre.

Quant au chemin de fer, celui construit pour les civils, il gagnerait, infiniment, à servir, entre Mende et La Bastide, comme une sorte de remonte-pente, pour les adeptes de la raquette et du fond.

Hélas, pour cela, il faudrait apprendre à se passer d'une SNCF qui bloque tout.

Larzalier pourrait être desservie comme Gstaad. Sans autos.

Allenc, Belvezet, Chasseradès etc bénéficieraient d'une desserte en va-et-vient, entre les circulations du service national, qui pourraient, elles aussi, faire le ramassage des skieurs, et les rapatrier à leur auto, ou aux gares de correspondance.

Les autorails seraient munis, aux extrémités, de paniers à skis, en hiver et de supports à VTT, en été, comme les automotrices et les cars suisses...

Mais voilà, c'est en France, a chanté Sardou. Il n'est pas prouvé, comme il prétend, qu'il n'y ait pas que 60 millions d'abrutis. Malgré l'opportunité, comme si souvent.

Routes et remembrement ont fait que l'ancienne plateforme sur le plateau a été bousculée ou aplanie. Disparue. Phagocitée par les plantations de conifères qui, entre autres, tuent la Truite, bien davantage que les barrages eux-mêmes.

Comme cela n'a pas un intérêt primordial, je ne tente pas d'en retrouver précisément les traces, peu spectaculaires, tandis que, dans la descente vers le lac, des tranchées et remblais, d'une certaine importance, rappellent, indéniablement, qu'un chemin de fer tenta de passer çà et là.

En tout cas, envoûté par la magie de l'altitude, du site, de ses mystères et des espérances qu'il a pu susciter, c'est plusieurs fois par an que je vais me re-sourcer là.

Après tout, les sources de l'Allier, elles aussi, ne sont qu'à quelques kilomètres du faite ...

Justement, voici un complément, dont je joins le texte d'origine, tiré de Massif Central Ferroviaire, sur le Net.

Le lac ? Non, il ne s'agissait pas d'enfouir des armes "propres" !!!

Le lac du Charpal, un simple site d'enfouissement de déchets dangereux, comme bien plus tard St Priest La Prugne, lieu de tant de contestations car, là les informations ont été heureusement multiples ? C'est hélas la seule hypothèse de ce projet dantesque. Et si mal réalisé, heureusement.

Malgré les imprécisions topographiques de l'auteur, si convainquant par ailleurs, cela permet d'évaluer l'ampleur possible des pollutions irréversibles de la Lozère.

Ce milieu qui paraît éternel et qui n'est en fait qu'apparemment intact, uniquement car il est à l'écart de tout, a failli devenir l'épicentre d'une contamination, aux poisons multiples, dont ceux qui avaient imaginé le projet, n'avaient aucune idée de la répercussion, irréversible, qui aurait pu en découler.

En couler, justement. Car si les enfouissements, sur place, sur l'ex front, de tous ces éléments dangereux, est une hypothèque sur l'avenir, ils se sont produits dans des zones, d'une part déjà contaminées lors des combats et, d'autre part relativement plates, d'où les effluents sont lents à migrer.

Il en aurait été bien différemment sur la Colagne.

Outre le risque d'écroulement brutal du barrage, dont j'ai entendu parler, une catastrophe chimique aurait pu provoquer une désertification d'une portion conséquente du territoire, et, très très loin, en aval, si le barrage avait tenu, davantage que les emballages des obus chimiques.

Bref, nous l'avons échappé belle !

remanié le 240804, le 071105 le 190606 le 210409 le 080813.