

Le P.O.M.

C'était le tempsle temps où on avait le temps, où on ne connaissait ni le stress ni le T.G.V. et où aller sur la lune était encore un joli rêve.

C'était le temps des batteuses, des « espéroquères », des « pèlères », du « caillabari », de la glandée... C'était le temps où MOUMOUR possédait sa gare desservie par un petit train, qu'on appelait (peut-être à tort mais cela faisait plus anglais et donc plus moderne), le tramway ou le tram.

Le P.O.M. (PAU - OLORON - MAULEON), desservait à partir de ces villes, les principales localités du département. Personnellement je ne les pas connu mais mon grand-père, lui, travaillait au P.O.M...

Je me souviens seulement des rails qui courraient le long de la route et qui faisaient inévitablement tomber les cyclistes qui laissaient imprudemment une roue se prendre dedans.

De fait, le département des BASSES-PYRENEES, voyait ses routes ornées, il n'y a pas encore si longtemps d'un lacs de rails affleurant à peine le tapis d'herbes sèches, traces presque symboliques sur lequel ahanait allant à SAUVETERRE - OLORON- LEMBEYE –AIRE SUR L'ADOUR... un convoi macis longuement annoncé par les stridulations d'une sirène, peu dignes de ce nom évocateur d'harmonie. Il crachait aussi un nuage opaque salissant lourdement le bleu du ciel pyrénéen et porteur de nombreuses escarbilles pour le malheur des voyageurs et des riverains.

Imaginée à la fin du XIX ème siècle, la mise en service de ce petit train s'échelonna entre 1902 et 1907. Il se composait, en principe d'une locomotive à vapeur massive, hurlante et teuf-teuffante, entraînant généralement 3 ou 4 wagons de 1ère et 2ème classe.

L'accès se faisait par des plates-formes avant et arrière et étaient traversés par un couloir central. Les vitres se baissaient et se relevaient à l'aide de sangles en tissu.

Les riverains étaient habitués au passage de ce convoi tumultueux et sifflant qui circulait à 15 ou 20 km/heure, (il fallait 3 heures pour rallier OLORON à SAUVETERRE).

On demandait parfois, lorsque les rails étaient mouillés ou gelés, aux hommes de descendre et d'aller à pied jusqu'en haut de la côte, occasion de commentaires sans fin suivis de rires et de plaisanteries, le plus souvent en notre langue béarnaise.

Comme tous les autres, notre petit train connaissait automatiquement un légendaire retard, faisant dire aux voyageurs ; « ça y est le P.O.M. a encore déraillé! », d'où la nécessité des nombreux coups de sirène pour alerter les voyageurs éparpillés dans les cafés voisins.

Il déraillait souvent en effet d'une voie prudemment et systématiquement posée sur le côté opposé aux bord du gave ou des contrebas trop profonds.

Il se prélassait alors sur la route, interrompant la circulation et narguant longuement son personnel armé de cris plus ou moins impuissants.

Il y avait aussi, d'autres raisons à ce retard : le conducteur n'hésitait pas à s'arrêter parfois entre deux gares pour charger quelque voyageur attardé ou pour remettre à un riverain un achat urgent... Service payé par un petit verre de vin maison, accepté sans façon.

Outre le conducteur et le chauffeur, on trouvait aussi le contrôleur, vêtu d'une blouse grise, campé sur le marchepied de son domaine ambulante donnant le départ dans un grincement d'essieux rebelles. Il avait deux compartiments à contrôler: celui des premières, petit coupé capitonné et celui des secondes, aux banquettes en lattes de bois inhospitalières.

Les voyageurs des deux catégories étaient tous logés à la même enseigne et une poussière unitaire, démocratique et microbienne, siégeait en permanence par couches épaisses sur toute les surfaces planes, se dissociant au premier cahot de l'édifice à vapeur, pour les saupoudrer tous, généreusement. Les femmes ne savaient voyager sans un mouchoir en tampon sur les lèvres et le nez, les yeux larmoyants de fumerons tenaces.

Cela ne gênait nullement le contrôleur qui, avant chaque arrêt, s'efforçait de dépoussiérer avec galanterie les places vides, au grand dam d'une dame qui lui dit, toussotant dans un nuage asphyxiant : « Quelle horreur cette poussière que vous avez dans ces wagons Mr le contrôleur ! » jusqu'au moment où suffoquée, mais pas d'asphyxie cette fois, elle entendit le contrôleur lui répondre, sur le ton de la plus aimable résignation : « Oh ça ne fait rien Madame, je suis habitué ! »

C'était l'occasion d'un voyage poétique et pittoresque, au milieu d'une campagne verdoyante et mystérieuse, entre les collines, les vallées, les taillis et les bois que retrouvaient, avec une poignante émotion les exilés béarnais de retour sur leur sol natal. C'était le lieu des conversations et des échanges de nouvelles. C'était le lien de la campagne avec le progrès et la vie citadine.

Hélas ! Un beau jour, le petit train a dû disparaître, victime à son tour d'un progrès dont il avait pourtant le symbole, tué par la raison suprême : la rentabilité. Après un petit essai avec des autorails, il a été remplacé par les plus modernes des autocars, moins coûteux, plus rapides et tout flamboyants de couleurs insolentes.

Comble de l'ironie et curieux masochisme ou plutôt cruauté finale des technocrates : c'est le train lui-même qui a transporté les matériaux qui devaient servir à établir les solides fondations de sa rivale triomphante : la nouvelle route serpentant le long de la vallée, offrant des côtés rabotés, des virages coupés aux nouveaux envahisseurs : les automobiles. Seules les gares éparpillées le long de la route sont encore là pour nous rappeler le petit train dont le règne aura duré un quart de siècle.

