



# PHOTO TRAIN en BAS LANGUEDOC et CEVENNES

Jean-Paul LASSERRE Du ROZEL  
AFAC Centre-Loire  
Texte et photos

A l'initiative du CFHA (chemin de fer touristique de la Haute Auvergne) le deuxième Photo Train 2009 avait pour cadre le Bas Languedoc et les Cévennes

## Samedi 15 mai 2009

Pour cela le rendez vous était fixé au BV de la gare de Nîmes érigé sur l'estacade Paulin Talabot. La préfecture du Gard en terme de recettes se place en 2<sup>ème</sup> position au classement régional. Cet important nœud ferroviaire dispose d'autre part d'un dépôt de locomotives et d'un atelier de répara-



tion de wagons.

Sous un soleil méditerranéen le quai situé à l'opposé de la marquise se voit assaillir par d'étranges visiteurs bardés de caméras et d'appareils photos. Les conversations fusent de toute part au sujet de la sauvegarde des U825 CV, de la circulation des trains privés et du développement des ID TGV...

A 8h45 le klaxon caractéristique de la vedette nous précipite 50 ans en arrière. Dans sa livrée bi-couleur d'origine elle présente ses quatre baies frontales percées de deux hublots centraux destinés à la ventilation des moteurs. Grâce à sa remise en peinture l'autorail semble absolument sortir d'usine.

Laurent Tessier s'empresse d'accueillir les participants au nombre d'une quarantaine de personnes.

L'installation des bagages au dessus des banquettes en moleskine jaune moutarde ne nécessite que quelques instants avant le passage de la CC 6570 et de ses 3 voitures DEV INOX en route pour Saint Chély d'Apcher.

A 9h20 précises le départ est donné par le chef de service qui agite sa palette mi-blanche mi-verte. Le Renault s'ébranle bruyamment en faisant craquer ses vitesses. Un mince filet de fumée bleue court au dessus du fil de cuivre. La ligne du Grau du Roi se détache de la Transversale à Saint Cézaire et pique résolument vers le sud du département. A la sortie d'une zone pavillonnaire le rail se met à musarder entre les vignes et dessert la localité de Vauvert. Le BV de Cailar à quatre pans type PLM nous rappelle l'existence de la bifurcation de Trinquetaille et à Aimargues celle de Lunel aujourd'hui déposées.

A présent on entre dans la Petite Camargue constellée d'étangs et de prairies où batifolent flamands roses et taureaux. La tour Carbonnière complètement isolée dans la platitude servait à prévenir les assaillants au Moyen Age. La ville d'Aigues Mortes se dresse dans un mélancolique pays lacustre.

Le canal de Sète au Rhône la sépare du BV. Le laps de temps imparti suscite une prise de contact avec l'agent circulation qui nous commente le fonctionnement du CAPI (mise en service dès 1986) Bien que les installations soient dépourvues de signalisation, il en existe une à la sortie commandée par le garde du PN. Ce dernier maintient le carré fermé lorsque le pont pivote à l'occasion du passage des voiliers mais aussi des péniches d'agrément.

A 10h30 le train spécial s'engage au pied de la tour de Constance, puissant donjon surmonté d'une tourelle ayant servi de phare. C'est d'ici que le roi Saint Louis partit en croisade au XIII<sup>e</sup> siècle vers la Palestine. Cette bastide aux fortifications rectilignes ponctuée de seize tours et percée de neuf portes exprime la présence de l'urbanisme médiéval dans ce lieu où la terre et la mer se confondent.

A faible allure, le train longe les remparts puis les installations des Salines du Midi. Quelques minutes suffisent pour atteindre la station balnéaire du Grau du Roi. Ce port de pêche est connu par le spectacle de ses joutes nautiques. Le BV de construction tardive date de 1909. Une passerelle en bois le prive de sa perspective. Cette ligne dont la mise sur route intervint le 6 mars 1970 n'est exploitée qu'en été (cas des sections de ligne d'Auray à Quiberon, Deauville à Cabourg et autrefois de Carentan à Carteret, de Dunkerque à Bray les Dunes, de Cabariot au Chapus de Saint Laurent à Fouras et de Dinan à Dinard)



(Suite page 2)



AFAC  
Centre-Loire

<http://www.afac.asso.fr>

Photo Train en Bas Languedoc et Cévennes  
Jean-Paul LASSERRE Du ROZEL

Page - 1

12/11/2009

(Suite de la page 1)

Le Conseil Régional souhaitant la maintenir en activité toute l'année a rétabli en septembre 1988 1 AR par fer et cette desserte s'est depuis étoffée.

Toute une génération d'autorails l'ont parcouru depuis les FNC ,U150, U300, U600, Panoramiques, U825 U425 jusqu'aux matériels modernes.

Un coup de sifflet strident concrétise l'imminence du départ. La rotation de la clé de Berne provoque l'émission du signal acoustique.

L'U600 se met en route aussitôt et prend peu à peu de la vitesse.

Au km 48 un arrêt a été programmé juste au pied de la tour des Bourguignons ce qui laisse les automobilistes quelque peu pantois. Le train démarre à nouveau et après le franchissement du canal entre en gare sur voie déviée.

C'est l'heure du croisement avec l' AGC de fin de mati-



née. Au bout de quinze minutes les lourds portiques du 1500 volts strient l'horizon urbain. La ville antique se déploie autour de son centre historique. La voie s'élève sur le long viaduc de la cité, longe les Jardins de la Fontaine dominés par la Tour Magne dans un cadre boisé de pins parasols.

Puis le Renault se rapproche de installations du dépôt où l'on distingue la CC 6575 (ex CC 21001) un X 2800 et des engins plus récents. Une panoplie d'autorails et d'automotrices vient compléter cette harmonie de couleurs au pied du poste 4 de Courbessac. Selon le leitmotiv lisible sur les faces latérales des matériels il fait bon vivre en Languedoc Roussillon.

La bifurcation d'Alès impose un rebroussement depuis sa création. Cette situation est assez rarissime dans notre hexagone (autrefois cas de Bellegarde, de la ligne d'Avignon à Pont St Esprit par la RD du Rhône). Ce hiatus ferroviaire devrait être gommé dans le cadre du prochain contrat de plan Etat Région. (construction d'un raccordement direct).

Aujourd'hui il ne reste plus que la rame Corail IC du Cévenol assujettie à la présence d'un agent de manœuvre.

C'est à Paulin Talabot à qui l'on doit la présence du rail dans le Gard. Le chemin de fer a été conçu à l'origine pour transporter d'une manière économique le charbon du bassin d'Alès et de Grand Combe la Pise vers la voie fluviale. (le port de Beaucaire). Ce projet malgré ses difficultés de mise en œuvre se réalisa par l'inaugura-

tion le 15 juillet 1839 de Nîmes à Beaucaire et le 10 août 1840 de Nîmes à La Levade. Ce fut à cette époque le plus long réseau de France. (88km)

Il ne suffit que de quelques minutes au conducteur pour se positionner à l'autre extrémité. et changer ses écrans rouges. A présent la montée en vitesse ne nécessite que quelques minutes. Le 100 est atteint à la petite gare de Ners dont le BV est d'inspiration britannique.

Aux confins des Gardons on devine à peine l'existence de l'ancienne station de Mas des Gardies. (origine des lignes d' Anduze et de Quissac) Nous entrons dans l'ancien bassin houiller d'Alès qui connut son âge d'or au XIX e siècle. Cette ville moyenne en pleine expansion est connue sur le plan historique pour son traité de paix signé en 1629 par le cardinal Richelieu qui octroyait aux Protestants leur liberté de conscience.

La pause déjeuner disperse les participants. Les plus férus ne manquent pas de se diriger vers les vestiges de l'ancien dépôt vapeur fréquenté par les 240A, 141E, et 141F. Ces pur-sangs du rail disposaient de la puissance nécessaire pour gravir les longues rampes des Cévennes.



La gare s'anime soudainement lors de l'entrée simultanée du Cévenol et deux TER. Désormais limité à 4 ou 5 voitures ce train drapeau vécut son heure de gloire à l'époque des Panos introduits en 1959 puis dans sa version modernisée vingt ans plus tard. Depuis le 16 décembre 2007 il est limité à son parcours auvergnat. Le départ de ce prestigieux train vers les hauteurs précipite les amis du rail vers le quai central. Jean Michel Piernetz président du CFHA donne le départ.

Le rail contourne l'agglomération puis emprunte l'ancien itinéraire du Teil et de Valence disparu au delà de Robiac le 3 mars 1969. La gare de Salindres atteste une certaine activité industrielle (traitement de la bauxite) La vitesse chute désormais à 40 km/h à Saint Julien et dans la vallée de la Cèze. L'ancienne bifurcation de Robiac n'est plus l'ombre que d'elle-même dans un environnement végétalisé.

Cette région s'est complètement désindustrialisée depuis une vingtaine d'années. Exploitée sans personnel sédentaire.

Béssèges constitue le terminus de cette antenne (cas des sections de ligne du Verdon à la Pointe de Grave,

(Suite page 3)



**AFAC**  
**Centre-Loire**

<http://www.afac.asso.fr>

**Photo Train en Bas Languedoc et Cévennes**  
Jean-Paul LASSERRE Du ROZEL

Page - 2

12/11/2009

(Suite de la page 2)



de Wesserling à Kruth). C'est au CTT à qui incombe les dépêches de cantonnement!

Le trajet de retour implique un arrêt à Saint Ambroix (belle perspective sur un oratoire dédiée à la Vierge) et à Saint Julien des Fumades. Le BV érigé à la rencontre de la ligne du Martinet nous rappelle ceux de Figeac, d'Aspres sur Buech, de Lyon Saint Clair, de Saint Georges de Commiers ou de La Voulte sur Rhône. (ce dernier ayant été rasé lors de l'électrification de la RD du Rhône).

Un habitant du cru nous présente sommairement sur le quai l'exposition temporaire de photos organisée en 2007. Une fois parvenus à Alès le mécanicien change



de poste de conduite et il est procédé au nettoyage des vitres frontales pour notre ami Jacques Chaussard le grand cinéaste des éditions du Cabri.

A présent nous allons remonter la ligne du « Cévenol » la plus ancienne de France. C'est toujours la radiale la plus courte en kilométrage de Paris à Marseille mais certainement la plus accidentée.

On demeure confondu devant le labeur immense constitué par une multitude de travaux d'art tels les tranchées, les murs de soutènement, les ponts, les souterrains percés à la main dans des terrains cristallins. Cette ligne détient la palme au niveau statistiques avec ses 12 galeries 90 tunnels 13 ponts 46 viaducs 127 courbes et ses déclivités de 25mm/m. Le rail s'engage dans la vallée du Gardon et dessert l'ancien centre minier de La Grand Combe La Pise

précisément à l'heure du croisement avec le Cévenol impair. Cette opportunité mobilise l'ensemble des occupants sur un petit pont de pierre. L'excursion se poursuit dans les sinuosités du tracé ponctuées de tunnels à la forme ovoïde.

Le passage à Sainte Cécile d'Andorge évoque pour certains le souvenir des CFD Lozère (suppression du service le 31 mars 1968) La ligne de Florac s'infléchissait sur la gauche et remontait le cours du Gardon. L'ensemble montagneux des Cévennes nous étreint subitement. Situé aux confins sud est du Massif Central il dresse une variété de pics trapus du Mont Aigial à celui du Tarnague près de Largentière. C'est le domaine par excellence des ovins. Les contreforts de la montagne du Bougès donnent accès au tunnel de la Bégude (le plus long avec ses 1723 m) puis dans le bassin du Luech.



Le viaduc de Chamborigaud en forme de fer à cheval se décompose de deux éléments en courbe dans un décor de châtaigniers et de hêtres. Le premier dont le rayon est de 200 m arbore ses 17 arches de grès. Le second offre au regard ses 12 arches de pierre blanche à 46 m au dessus du torrent. Le spectacle est fantastique et suscite de larges commentaires à bord. En 1967 la Crampton est venue spécialement célébrer le centenaire de ce colossal ouvrage. Sitôt après nous atteignons le site de Génolhac bâti au pied des escarpements du mont Lozère puis Villefort fin du parcours de plaine.



Cette petite cité dotée de rues pentues dispose d'un  
(Suite page 4)



**AFAC**  
**Centre-Loire**

<http://www.afac.asso.fr>

**Photo Train en Bas Languedoc et Cévennes**  
Jean-Paul LASSERRE Du ROZEL

Page - 3

12/11/2009

(Suite de la page 3)

monument à la mémoire de Paulin Talabot et de tous ses ouvriers. Cet ingénieur bâtisseur à la Compagnie du Gard, puis à celle du Lyon à la Méditerranée et enfin au PLM eut également d'autres activités dans les mines, la sidérurgie, les canaux et les aménagements portuaires. Le département du Gard lui a rendu hommage en 1896 en élevant une statue en gare de Nîmes.

Grâce à l'obligeance de monsieur Montanier chef de gare et grand collectionneur de casquettes, le train spécial est reçu sur la voie directe. Plusieurs prises de vues s'improvisent au droit de l'aile du sémaphore. Le stationnement est mis à profit pour découvrir le BMVU type SE qui diffère sur quelques points de son homologue unifié. Avec 15 mn de retard, nous croisons les trois X 73500 rouge et gris en provenance de Mende.

Peu après le viaduc de l'Altier nous offre la perspective des eaux bleutées de son barrage puis des gorges du Chassezac et de la retenue d'eau du Rachas.

Les conifères commencent à poindre à l'horizon et à étaler leurs masses sombres dans la fraîcheur vespérale. Il est 19h15 lorsque le Renault glisse le long de la VU lozérienne qui vient se raccorder aux installations fixes de La Bastide Saint Laurent les Bains. A l'altitude de 1023m

## Dimanche 16 mai 2009

C'est un bon rayon de soleil qui nous tire des couettes de ce havre bien tranquille. La Bastide Puylaurent ne doit son importance qu'à l'arrivée du chemin de fer. Etape incontournable de la radiale Paris Nîmes elle disposait d'un dépôt relais au temps de la vapeur. C'est aussi la gare la plus enneigée de France comme sa ligne adjacente courant au pied de la montagne du Goulet! Après un solide petit-déjeuner et quelques menus achats la horde de photographes se rue sur le quai central.

Soudainement c'est une « baleine bleue » qui ouvre le bal suivie par la présence d'un AGC.

Les annonces sonores de Simone Hérault nous privent de l'audition de l'accent truculent méditerranéen diffusé par les hauts-parleurs. Les ailes mécaniques des sémaphores 5 et 7 s'inclinent à 45° et concrétisent le départ de 9h56. C'est absolument une curiosité ferroviaire à cet endroit où le vent de la modernité n'a pas encore soufflé. Quelques instants après c'est au tour de l'autorail Bombardier de manœuvrer côté nord à proximité d'un mât tripode PLM. Le PN à barrières oscillantes fait grincer ses deux portillons à la traversée des randonneurs des chemins de Stevenson. (écrivain écossais qui parcourut les Cévennes à dos d'âne en 1879)

Puis le ronronnement du 2403 retentit dans la quiétude sylvestre. Le taquet-dérailleur abaissé permet de renverser l'aiguille destinée à la voie 3. C'est un retour en arrière d'une trentaine d'années lorsque la ligne de Mende était exploitée en navettes. Cette particularité ne se vérifie plus aujourd'hui avec les relations directes depuis la métropole régionale. Le programme de la matinée nous conduit à nouveau à Villefort au milieu de grands paysages et d'une nature quasiment vierge.

La voie traverse l'Allier naissant et franchit la crête par le tunnel de La Bastide (894m). Elle descend rapidement en pente douce au bas des plateaux de l'Ardèche

elle constitue le point culminant mais aussi le point de partage des eaux Océan Méditerranée.



La petite laine s'impose à la descente en ces lieux balayés par la brise du soir. Il est temps de regagner les hôtels et auberges respectifs pour savourer un repos bien mérité.

coupés de vallées profondes. Les éperons et contreforts de la montagne du Goulet nous livrent à proximité du petit village de Prévenchères, au pont en maçonnerie du Rachas et dans le bassin de l'Altier. Le viaduc étire d'un jet superbe sa dentelle de pierre à 73m du torrent. Le retour à Villefort permet à chacun de se diriger vers l'unique guichet de vente pour acquérir les dernières cartes postales du Rail Ussellois.



Nous allons à présent réaliser le trajet contraire par la route à bord d'un autocar de tourisme.

En effet les services de RFF n'autorisent plus la descente sur les ouvrages d'art et dans les tunnels pour des raisons de sécurité. Le train spécial remonte donc en parallèle en liaison directe avec l'organisateur. C'est donc par la D901 que les ferroviaphes se dispersent aux abords du grand colosse de pierre. Il est en légère courbe (de 400 m de rayon) et se compose de 11 arches de 16 m d'ouverture. On peut le contempler sur toutes ses faces à n'importe quel instant de la journée

(Suite page 5)



**AFAC**  
**Centre-Loire**

<http://www.afac.asso.fr>

**Photo Train en Bas Languedoc et Cévennes**  
Jean-Paul LASSERRE Du ROZEL

Page - 4

12/11/2009

(Suite de la page 4)

sans à aucun moment être déçu par la hardiesse de ses piles, la régularité de son cordon minéral et à la majesté de ses lignes. A faible vitesse le Renault aborde le géant en s'arrêtant à deux reprises à la grande surprise des automobilistes. Un coup de sifflet strident sonne le rassemblement du groupe.

Par la D906 nous traversons le hameau de La Garde Guérin dominé par les ruines de son ancien château (altitude 858m) sentinelle monastique de l'antique voie de la Régordane. La troisième halte se produit au dessus du barrage du Rachas recevant les eaux du Chassezac. Dans un décor de genêts en fleurs surgit la vedette telle un modèle réduit d'Electrotren (le X 2454) sur le pont en maçonnerie à 4 arches constituant l'image emblématique de cette superbe ligne!



Nous quittons ce balcon à la lumière méridionale pour rejoindre le cours de l'Allier dans de hautes terres tourbeuses.



Les ruines du château de Luc nous propulsent à proximité du viaduc de Bras puis à Langogne petite ville bâtie au pied du mont Milan. Erigée dans le vallon du Langouyrou elle doit sa notoriété grâce au plan d'eau de Naussac. Le buffet constitué d'une maisonnette non attenante au BV fait face à l'ancienne rotonde PLM. Elle abrite aujourd'hui un U 825 CV préservé et le fameux « Flanger » dit le pointu ou le déboulineur hivernal. Je fais remarquer à Mr Piernetz que l'horaire de la fiche-train du 22438 est proche de l'ancien TL ou 4594 (relation Toulouse Lyon disparue à l'été 1989) La voie unique parallèle à la nôtre n'est autre que l'ancienne ligne du Puy en partie déferrée et où il y a quel-

ques années évoluaient des cyclo-draisines.



La petite usine de fabrication de poteaux en contrebas dévoile un réseau à voie de 60 cm proche du pont métallique sombré dans l'oubli. Au km 577 notre guide nous précise le projet des années 80 visant à l'édification du barrage de Serre de la Fare. Heureusement que son exécution n'a pas été réalisée car la voie aurait été complètement submergée sur plusieurs kilomètres.



Nous pénétrons dans les gorges profondes de l'Allier qui constituent le parcours le plus sauvage aux confins de l'Ardèche, de la Haute Loire et de la Lozère. Au km 578+700 la vitesse autorisée est réduite à 30 km/h et sur plus de 40 km ! (en raison semble-t-il du mauvais état d'un souterrain) L'alternance des tunnels et des viaducs est fascinante. A peine est on sorti à l'air libre que



(Suite de la page 5)

l'on se replonge dans l'obscurité granitique.

Le château médiéval de Jonchères hérisse sa tour crénelée près du viaduc de Condres accroché à la falaise. Soudainement le riant bassin de Châteauroux s'entrouvre avec son bel ouvrage de pierre enserré dans les escarpements boisés de la Margeride. Ses 28 arches munies de contreforts soutiennent le tablier en courbe édifié sur le lit de l'Allier.

Le Cévenol le parcourt à faible allure ce qui réjouit les cinéastes juchés sur un lot de traverses usagées. Le canton étant libre l'autorail fait gronder son moteur au-dessus de la rivière puis s'engouffre dans la montagne granitique du Thord. L'affluent de la Loire coule désormais sur la rive gauche.

A la sortie de Monistrol, centre de pêche où l'on traque le saumon, l'aiguille du Flaman s'obstine sur l'indication 60. De grandes pentes de basalte noir surplombent



l'étroit défilé. Les parcours aériens se révèlent de courte durée. Prades Saint Julien se distingue par son proéminent rocher alors que la petite chapelle romane de Sainte Marie des Chazes se confond dans la roche basaltique qui l'entoure. Le site de Chanteuges arbore son antique abbaye autrefois résidence des abbés de La Chaise Dieu. Il évoque aussi le tournage en 1966 des feuilletons télévisés d'Henri Spade « La Princesse du Rail » L'action se déroulait au cours de la grande époque de construction ferroviaire dans le Massif Central. Pour cela la rame de Saint Germain accompagnée de la Crampton vinrent enfumer ces lieux bien tranquilles. Enfin c'est la descente dans la dépression de Langeac première cité industrielle, véritable porte du Midi. L'ancien dépôt ne vibre plus de la présence de ses vieux chaudrons. De l'autre côté la société La Rochette Cempa aligne ses wagons tombereaux de sciure destinés à la papeterie de Tarascon sur Rhône. On ne peut que rendre hommage à toutes ces « gueules noires » qui ont exercé leur dur labeur dans des conditions extrêmes des grands froids hivernaux aux températures caniculaires estivales!

La voie unique se détourne de l'Allier pour s'incurver vers l'est et retrouver Saint Georges d'Aurac l'embranchement du Puy en Velay. Elle oblique ensuite pour atteindre la sous-préfecture de Brioude bâtie sur une terrasse. La ligne de Nîmes s'élanche sur un plateau dénu-

dé d'où émerge le dyke de La Roche Faugère puis rejoint celle de Béziers à Arvant. Cette agglomération a été créée par le rail en raison de nécessités techniques



du temps des relais de locomotives à vapeur.

La double voie file résolument en direction de l'ancien bassin houiller de Brassac les Mines puis retrouve l'Allagnon au Saut du Loup. La Limagne d'Issoire verte et lumineuse s'étale entre les hauteurs forestières du Livradois et la région des Couzes. De la baie vitrée il est aisé de distinguer la silhouette de l'église romane de Sainte Austremoine un pur joyau de l'architecture auvergnate.

Le défilé de Sainte Yvoine dominé par le château de Montpeyroux constitue le dernier difficile passage. Enfin le plateau de Gergovie théâtre d'une grande victoire de Vercingétorix sur les Romains nous livre accès à Clermont Ferrand la capitale régionale, la ville du pneu repérable à sa cathédrale sombre.



Le Photo Train s'achève donc au pied du Puy de Dôme autour de Laurent Tessier de Jean Pierre Piernetz et de toute l'équipe du CFHA. Qu'ils soient amplement remerciés pour l'organisation impeccable et la réussite de ces deux belles journées!

JP LASSERRE du ROZEL

NB

- Bonne chance au CFHA qui exploite la ligne de Bort les Orgues à Lugardes dans le Cantal

- Les éditions de LA VIE du RAIL rééditent actuellement les divers feuilletons de La Princesse du Rail au prix de 35 euros franco de port.



**AFAC**  
**Centre-Loire**

<http://www.afac.asso.fr>

**Photo Train en Bas Languedoc et Cévennes**  
Jean-Paul LASSERRE Du ROZEL

Page - 6

12/11/2009