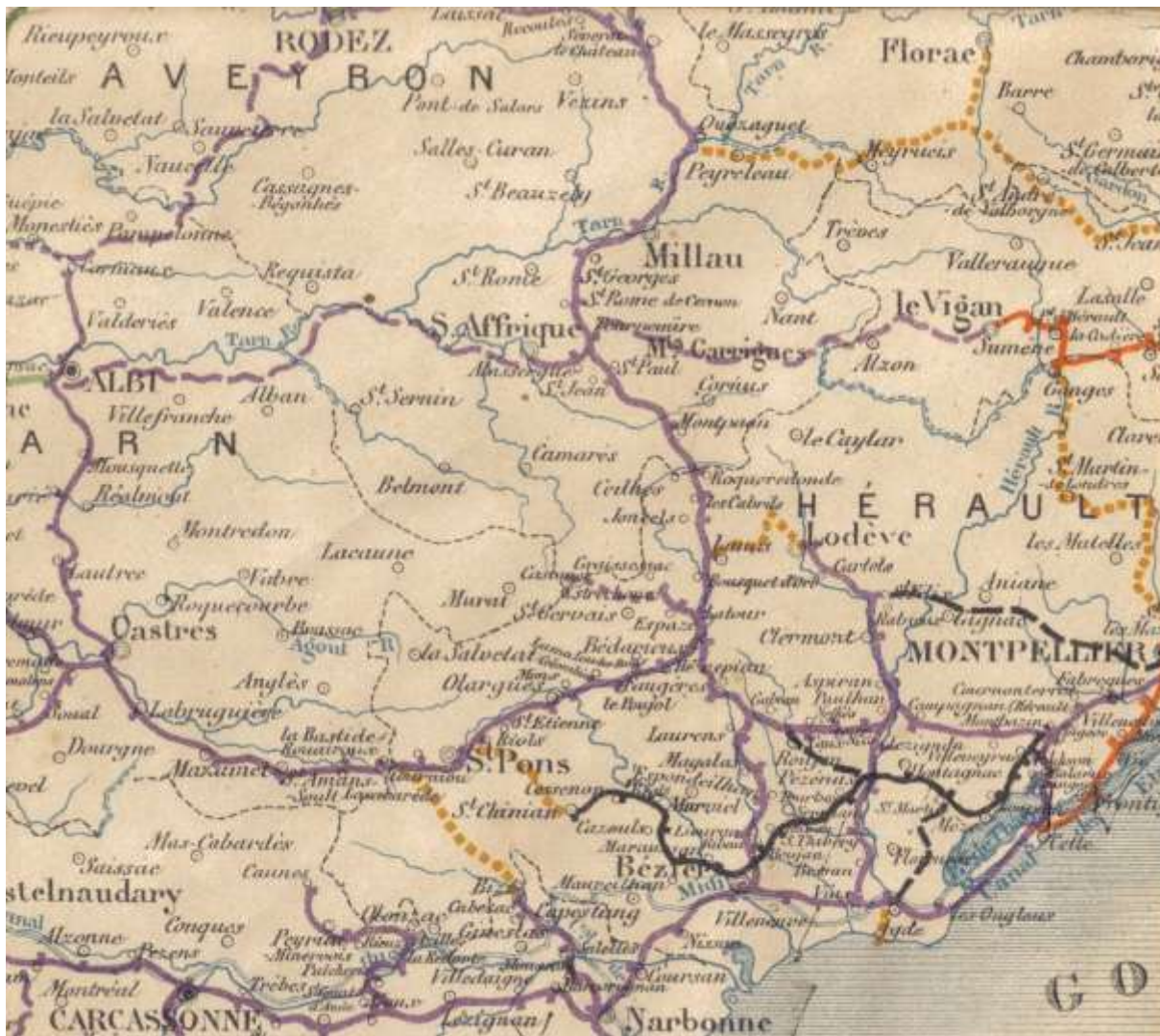




# HISTORIQUE DE LA LIGNE TOURNEMIRE–ROQUEFORT – LE VIGAN

- 1) PROJET ET DEVELOPPEMENT
- 2) TRAVAUX ET EXPLOITATION
- 3) LA PHASE DES ABANDONS
- 4) LES RECONVERSIONS

# 1) PROJET ET DEVELOPPEMENT



> **Au milieu du XIXème**, l'administration des Ponts et Chaussées élabore un projet de transversale reliant Albi à la Méditerranée.

> **En 1874**, Le Vigan est relié par chemin de fer à Lunel puis Nîmes, exploité par la Compagnie du PLM (Paris Lyon Méditerranée).

> **Dans les années 1880** : l'itinéraire Albi – St Affrique – Roquefort – Le Vigan est validé, mais les décideurs sont déjà conscients des difficultés techniques dues au relief, et à la faible densité humaine du territoire.

## 2) TRAVAUX ET EXPLOITATION

> **Le Vigan – Nîmes** = 5 allers-retours.

> **Tournemire–Roquefort – St Affrique** = 5/6 allers-retours, dès 1874, en correspondance avec les trains Béziers – Millau.

> **Albi – St Affrique** = les décisions patinent et retardent le lancement des travaux à 1904, aussitôt arrêtés en 1914 pour la Guerre.

> **Le Vigan – Tournemire** = 10 ans de travaux (nombreux ouvrages d'art) + profil difficile (rampes jusqu'à 33‰) + tracé sinueux

→ **Au début du XXème**, le projet initial de ligne transversale Albi – Méditerranée est un relatif échec, pour 3 raisons :

> **Discontinuité de l'infrastructure**, puisque les travaux d'Albi à St Affrique ne sont pas terminés ;

> **Segmentation de l'offre** avec plusieurs navettes de différentes compagnies et des correspondances rédhibitoires ;

> **Pertinence économique limitée** liée au maigre trafic et aux faibles performances de la ligne en raison de son profil.



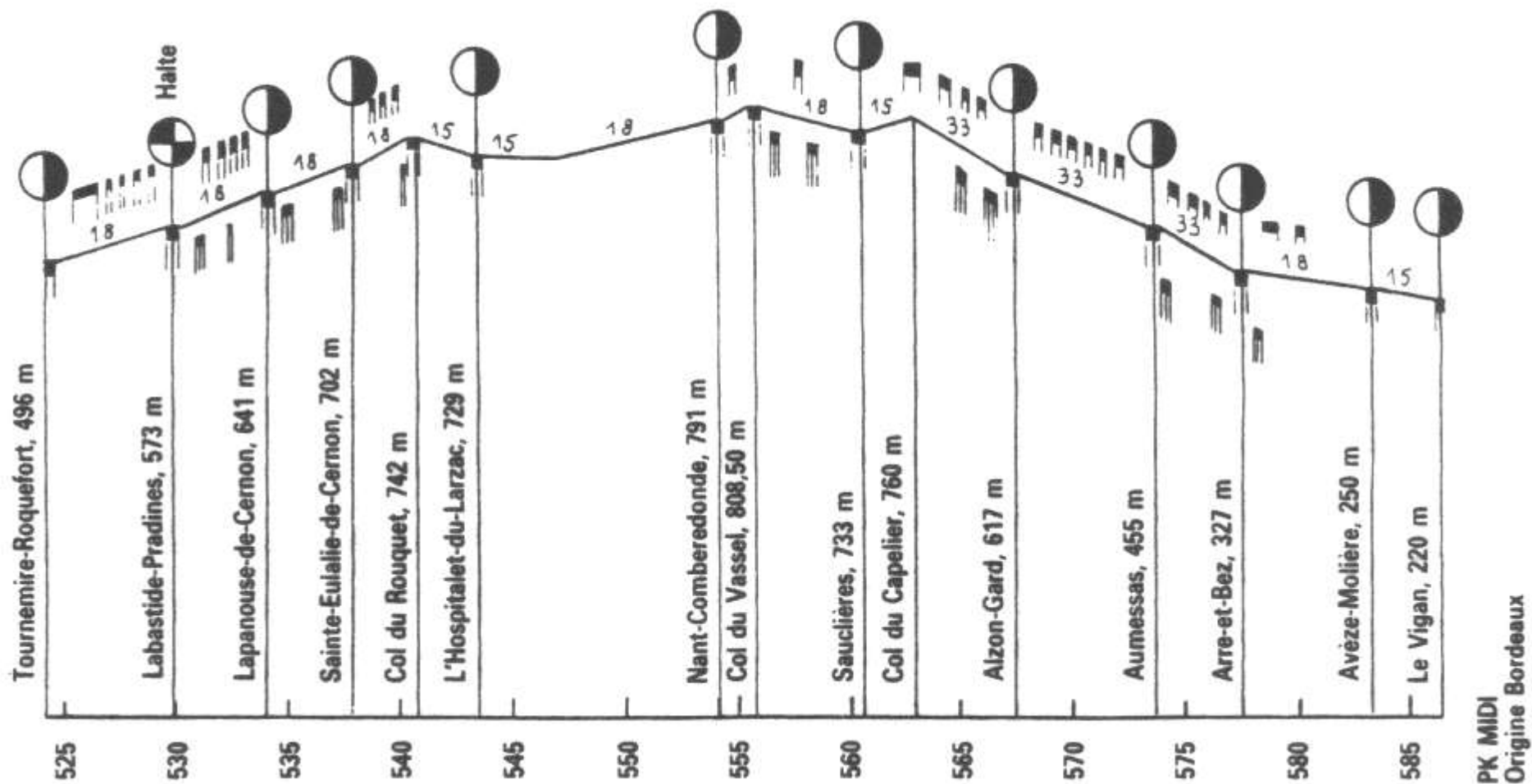


Collection José BANAUDO



Collection Jean Baptiste LAGEARD TENOUX

Le tracé tourmenté de la ligne Tournemire – Le Vigan, avec un versant cévenol et un autre caussenard. A noter la traversée du Causse du Larzac, véritable *no man's land*, et l'éloignement des gares par rapport aux bourgs.



Collection Jean Baptiste LAGEARD TENOUX

Le profil illustre le rude parcours de la ligne, avec des rampes jusqu'à 33%. Le profil est en accent circonflexe avec un point culminant atteint au Col de Vassel à 808m.

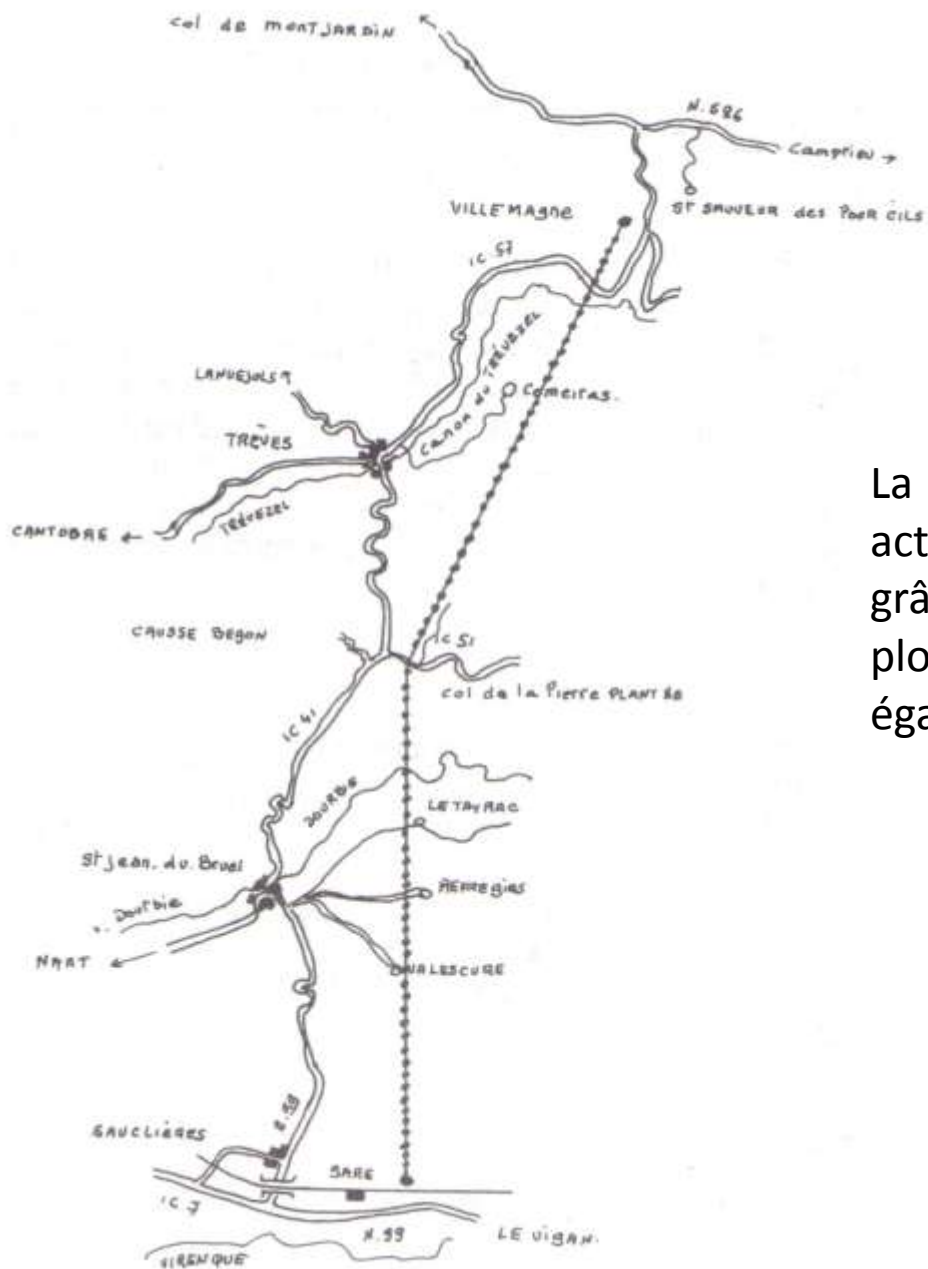


Environs du Vigan. — Le Viaduc d'Aumessas



Les deux sections les plus sinueuses, afin de s'élever en altitude, à Sauclières et à Aumessas. Carte postale ancienne de la double traction (locomotive en tête et en queue) sur les sections où les rampes sont les plus fortes, ici à Aumessas (33‰).





La gare de Sauclières a été sans doute la plus active de la section Tournemire – Le Vigan, grâce à la liaison par câble reliée aux mines de plomb argentifère de Villemagne. Sauclières a également été une gare de bois.

### 3) LA PHASE DES ABANDONS

- > **Albi – St Affrique** = les travaux sont terminés en 1932, mais la Compagnie du Midi refuse de l'exploiter, pressentant l'échec économique. L'abandon est officiel en 1939 avec la création de la SNCF.
- > **St Affrique – Tournemire – Le Vigan** = fermeture aux voyageurs en 1939.
- > **Le Vigan – Nîmes** = fermeture aux voyageurs en 1970.
- > **Le trafic marchandise** s'est éteint plus progressivement. La première section à fermer est L'Hospitalet – Avèze, la plus difficile à exploiter de part ses fortes rampes, en 1952. Ailleurs, le déclin est progressif jusqu'aux ultimes circulations dans les années 1990.





## 4) LES RECONVERSIONS

> **Albi – St Affrique** = reconvertie en route.

> **St Affrique – Tournemire** = une moitié en piste cyclable, l'autre moitié en friche.

> **Le Vigan – Nîmes** = plusieurs cas de figure avec friche, piste carrossable, piste cyclable à Sommières.

> **Tournemire – Le Vigan** = plusieurs cas de figure avec friche, piste carrossable, piste cyclable à Arre et Bez, vélorail de Ste Eulalie de Cernon à Labastide Pradines (créé au début des années 2000), institut de recherche sur la sureté nucléaire (IRSN) dans le tunnel de Tournemire (1800m).

Sources :

Site ITFF <http://www.tunnels-ferroviaires.org/>

« Sur les rails des Causses et des Cévennes » de José BANAUDO, Editions du Cabri

