

LE VIGAN - TOURNEMIRE UNE TRANSCÉVENOLE INACHEVÉE.

J. CHASSEFEYRE.

La construction d'une ligne de chemin de fer LE VIGAN - TOURNEMIRE s'inscrit dans le cadre plus vaste d'une relation partant de RODEZ en direction de la Méditerranée. Il s'agissait alors de permettre aux hautes terres de l'Aveyron d'avoir un débouché sur l'axe ferroviaire qui longeait déjà le littoral.

Deux projets furent élaborés par l'Administration des Ponts et Chaussées et furent présentés le 12 avril 1861 au Conseil Général des Ponts et Chaussées. Ils concernaient deux tracés concurrents :

- Une ligne RODEZ-MILLAU-MONTPELLIER par BEDARIEUX proposée par la Compagnie des Chemins de Fer du Midi ;

- Un axe RODEZ-MILLAU-NIMES par le VIGAN et SOMMIÈRES préconisé par le puissant PLM.

Ce second tracé, qui touche particulièrement Sommières et tout le canton avait une longueur de 160km. Son coût était évalué à 71,5 MF de l'époque. D'une direction NORD-OUEST, SUD-EST, il longeait pour l'essentiel les vallées de la Dourbie, de l'Arre, de l'Hérault et du Vidourle pour retrouver à Lunel l'axe TARASCON-CETTE. Il nécessitait la construction de 16km de tunnel et presque autant de viaducs.

Le 17 février 1862 la Commission d'enquête chargée de choisir le tracé se prononça en faveur de l'itinéraire héraultais qui présentait l'avantage d'un moindre coût dans la mesure où il réutilisait les voies BEDARIEUX-BÉZIERS dans la zone de plaine. La compagnie des chemins de fer du Midi venait de remporter une victoire sur sa concurrente du PLM.

Quinze ans plus tard on va reparler du chemin de fer de RODEZ à la MÉDITERRANÉE. En effet, le PLM avait mis en service en 1872 la ligne LUNEL-SOMMIÈRES-GANGES prolongée en 1874 jusqu'au VIGAN. De ce fait, la réalisation d'une voie ferrée entre RODEZ et les plaines littorales devenait plus facile. C'est ainsi que le 8 août 1879 fût déclarée d'utilité publique la ligne LE VIGAN-TOURNEMIRE. Si le tracé général de 1861 était retenu, deux variantes étaient possibles à partir de SAUCLIERES :

- Un itinéraire direct par la vallée de la Dourbie et rejoignant directement MILLAU ;
- Une relation à travers du plateau du LARZAC, rencontrant en gare de TOURNEMIRE-ROQUEFORT la ligne BÉZIERS-MILLAU-NEUSSARGUES.

C'est ce dernier projet qui fût retenu et concédé le 20 novembre 1883 à la Compagnie du Midi. En même temps, le Midi décrochait la concession de la ligne ROQUEFORT-SAINT AFFRIQUE-SAINT JUERY- ALBI. On obtenait ainsi une ligne NIMES-ALBI.

Longue de 61,8km, la ligne LE VIGAN-TOURNEMIRE a son origine en gare de TOURNEMIRE au PK 524,6 de la ligne BÉZIERS-NEUSSARGUES qu'elle longe en direction du Nord sur 630m pour s'engouffrer dans le tunnel de Tournemire (1885m) qui permet de passer dans la vallée du Cernon ; De ce point au plateau du Larzac le relief impose 12 tunnels d'une longueur cumulée de 1851m et cinq viaducs cumulant 465m. A l'HOSPITALET DU LARZAC la voie ferrée rejoint la ligne de partage des eaux entre Méditerranée et Atlantique. Sont successivement desservies les stations de : LABASTIDE-PRADINES, LAPANOUSE DE CERNON, STE EULALIE DE CERNON, L'HOSPITALET DU LARZAC, NANT-COMBEREDONDE et SAUCLIERES à la lisière du Causse.

Cette station connaît à l'époque une importante activité grâce au transport de bois et surtout au plomb argentifère des mines de Villemagne acheminé en gare par transbordeur aérien disparu aujourd'hui. La diligence assure la correspondance pour DOURBIES et ST JEAN DU BRUEL.

A partir de SAUCLIERES la voie rejoint le tunnel du Capelier (809 m) à la limite entre Gard et Aveyron, puis elle plonge vers la vallée de L'ARRE par les viaducs de VALCROZE et d'ALZON (9 arches) et le tunnel de Nougardède (1 163m). La ligne est en pente continue de 25 à 33 pour mille. La voie forme une boucle autour du village d'AUMESSAS,

puis dessert la station d'ARRE et BEZ. La vallée de l'Arre est alors franchie par un viaduc métallique et la voie longe le massif de la Tessonne pour rejoindre AVEZE-MOLIERE et enfin le VIGAN où l'on retrouve les rails PLM et la correspondance sur Nîmes.

Compte tenu des difficultés de construction, les travaux, lancés en 1885, ne seront achevés qu'à l'été 1896.

Du début du siècle aux années 30, la ligne est desservie par quatre allers-retours en correspondance au VIGAN avec les trains de NIMES, et à TOURNEMIRE avec ceux de BÉZIERS-NEUSSARGUES. On est loin de l'axe direct préconisé quarante ans plus tôt.

La traction fait appel à de puissantes locomotives telles les 032 "Engerth", puis les 240 T du Midi et surtout les grosses 050 T parfaitement adaptées aux lignes de montagne. Compte tenu de son profil difficile, la compagnie du Midi envisage l'électrification au début des années 30, mais le trafic des voyageurs est confié à l'autocar en 1939, tandis que le trafic des marchandises s'amenuise avec la fermeture des mines de VILLEMAGNE.

Dans l'euphorie de la Libération, la SNCF envisage en 1945 une relation directe MILLAU-NIMES par autorail rapide, mais ce projet ne sera jamais réalisé. En 1952 la section centrale entre AVEZE et l'HOSPITALET est fermée à tous trafics et la voie est déposée en 1955. En 1960, le tronçon TOURNEMIRE-l'HOSPITALET disparaît à son tour et en 1971 la section le VIGAN-AVEZE perd ses installations.

Dans le cadre de l'extension du camp militaire du LARZAC la voie est reconstruite entre TOURNEMIRE et quelques centaines de mètres avant la gare de l'HOSPITALET. Aucun train militaire ne circulera sur cette ligne avec l'arrêt, en 1981, de l'extension du camp.

Au cours de l'été 1995 une draine et deux autorails ont promené des voyageurs de TOURNEMIRE jusqu'à l'extrémité de la ligne. Il s'agissait d'étudier la possibilité d'exploiter un train touristique en liaison avec la création d'un parc naturel. En 1990, la gare de LAPANOUSE de CERNON a servi au tournage de scènes du film "Merci la vie" de Bertrand Blier. A cette occasion l'autorail Renault VH n° 24 de la CITEV (exploitant du Train à Vapeur des Cévennes) a parcouru la ligne.

Même si l'étude de la ligne le VIGAN-TOURNEMIRE paraît éloignée de l'histoire de Sommières, il ne faut pas oublier que cet affluent, ouvert au trafic en 1896, accentua le rôle de transit et de régulation de la gare de SOMMIÈRES.