

QUELQUES RÉFLEXIONS SUR LES HORAIRES DE TRAINS ET L'APPARITION DES PREMIERS AUTORAILS

J. CHASSEFEYRE

Comme nous l'avons écrit précédemment, la gare de SOMMIÈRES était le centre d'une étoile ferroviaire dont les branches reliaient les Cévennes à la mer en passant par la zone des Garrigues.

Ont été successivement ouvertes au trafic :

- La ligne de GALLARGUES et LUNEL, le 11 mars 1872 ;
- La ligne en direction de GANGES, le 11 mars 1872, prolongée vers le VIGAN le 20 juillet 1874 ;
- Les lignes en direction de NIMES et MONTPELLIER le 30 octobre 1882 ;
- La ligne en direction d'ALES, le 11 juillet 1881.

À cette époque la quasi-totalité des transports était assurée par chemin de fer et le trafic de la gare de SOMMIÈRES était très important. D'après Jacques STOTZ, observateur passionné, on dénombrait pas moins de 35 trains par jour dans la période de l'entre-deux guerres.

La consultation de l'indicateur Chaix du service d'hiver 1929 est, à cet égard, fort révélatrice. On relève les circulations ci-après au départ de SOMMIÈRES :

1° Direction de Nîmes :

Départ Sommières :	6H 34	10H 35	12H 02	15H 10	21H 00
Arrivée Nîmes :	7H 32	11H 35	12H 55	16H 07	21H 55

Le trajet de 29 km s'effectuait en 55 minutes environ avec huit arrêts (Junas-Aujargues, Congénies, Calvisson, Nages, Saint-Dionisy, Langlade, Caveirac, Saint-Césaire) soit une vitesse commerciale de 31 km/h.

2° Direction de Montpellier :

Départ Sommières :	6H 40	10H 44	12H 30	15H 18	21h 05
Arrivée Montpellier :	7H 32	11H 36	13H 20	16H 07	21H 57

Le trajet de 28 km s'effectuait en 52 minutes environ avec arrêts à Boisseron, Saint-Christol, Saint-Géniès-des-Mourgues, Castries, Vendargues et Les Mazes - Le Crès. La vitesse commerciale du train était de 32 km/h.

3° Direction de Le Vigan :

Départ Sommières : 6H 28 9H 57 14H 19 19H 49

Arrivée Le Vigan : 8H 25 11H 55 16H 20 21H 53

Le trajet de 64 km était accompli en 1H 57 environ avec onze arrêts à Salinelles, Fontanès Lecques, Vic-le-Fesq, Orthoux-Sardan, Quissac (7 minutes pour assurer la correspondance vers Alès), Saint-Hippolyte-du-Fort, La Cadière, Ganges, Sumène, Pont d'Hérault à la vitesse commerciale de 32 km/h.

4° Direction de Gallargues :

Un seul train au départ le matin à 6H 50 avec arrivée à 7H 09 et terminus à Lunel à 7H 17. Dénommé train léger ce convoi était probablement assuré par des automotrices à vapeur Purrey dont c'étaient les dernières utilisations puisque ces engins furent retirés du service à partir de 1927.

5° Direction d'Alès :

Départ Sommières : 6H 05 9H 33 13H 41 18H 38

Arrivée Alès : 7H 25 10H 54 15H 03 20H 10

Le trajet était parcouru en 1H 20 pour une distance de 41,8km à la vitesse commerciale de 31 km/h avec arrêt à toutes les gares de Sommières à Quissac et Canaules, Saint-Nazaire, Lézan, Cardet, Ribaute les Tavernes, Mas des Gardies où la voie de Sommières rejoignait la ligne principale Nîmes-Alès.

L'ensemble des trains était assuré avec des locomotives à vapeur assez anciennes. Les voyageurs prenaient place dans des voitures en bois à compartiment et portières latérales communément appelées par les cheminots "cages à poules". La ligne de Gallargues faisait exception avec les automotrices à vapeur.

Aux circulations voyageurs s'ajoutait au moins une circulation marchandises par sens et un mouvement de transit Sète Alès. Dès les années trente la concurrence routière devient agressive. Dans ces conditions le P.L.M. va remplacer le train à vapeur lourd et lent par des autorails légers construits par la Société des Entreprises Industrielles Charentaises (E.I.C.) société actuellement installée à Aytres en Charente-Maritime et filiale du groupe GEC Alsthom.

Après une période d'essais prometteurs ces engins vont être affectés au centre autorail d'Alès et employés sur les lignes d'Alès à Saint Jean du Gard et Alès Montpellier via Mas des Gardies, Lézan, Quissac et Sommières.

Équipés d'un moteur diesel de 80 CV de la Compagnie Lilloise de Mécanique (C.L.M.) ces autorails pouvaient atteindre la vitesse de 90 km/h et disposaient de 70 places de 3ème classe. Leurs lignes aérodynamiques et la souplesse de leur suspension les firent adopter rapidement par les voyageurs et les cheminots.

Le bulletin du P.L.M. de janvier 1934 précise que grâce à ces autorails la compagnie a pu obtenir des gains de temps de 50% sur Alès Montpellier, 30% pour la relation Alès Saint Jean du Gard et 15% pour la relation Le Vigan Alès qui avait

été créée à l'époque et qui souffrait d'un allongement de parcours par rapport à la route.

Ainsi l'autorail, appelé plus familièrement "la micheline", allait-il conquérir les lignes de l'étoile de Sommières. Pendant le deuxième conflit mondial la locomotive à vapeur reprend sa place en raison de la pénurie des carburants. Dès la guerre terminée la SNCF qui s'est entre temps substituée au P.L.M. met en service des autorails de 90 chevaux appelés FNC (du nom de la Fédération Nationale des Cheminots, syndicat qui avait promu l'idée de cet autorail) puis ce furent les autorails de 150 et 300 chevaux qui vont circuler jusqu'à la fermeture au trafic voyageur le 18 janvier 1970.

Depuis cette date, le relais a été pris par les autocars. Au service d'hiver 1993 les temps de parcours des cars assurés par Cariane, filiale de la SNCF sont les suivants :

Départ Sommières :	6H 36	7H 45	13H 10	19H 10
Arrivée Nîmes :	7H 25	8H40	13H 59	19H 59

Le trajet s'effectue en 49 minutes soit **six minutes de moins qu'en 1929.**

Il y a de quoi méditer sur la fermeture des lignes de chemin de fer.