

1804-2004

Deux cents ans de Trains à vapeur

La ligne Anduze à Saint-Jean du Gard : prochain centenaire

Claude Razanajao

Admirons le colosse au torride gosier
 Abreuvé d'eau bouillante et nourri de brasier,
 Cheval de fer que l'homme dompte !
 C'est un sombre coup d'œil lorsque, subitement,
 Le frein sur l'encolure, il s'ébranle en fumant
 Et part sur ses tringles de fonte¹

Machine à vapeur, mobilité et voie ferrée. Les composantes du « chemin de fer » sont réunies dans cette strophe allégorique à la gloire d'un moyen de transport alors en plein essor. Les inventions dépendent souvent du contexte dans lequel elles naissent. Si en 1769, Cugnot² avait eu l'idée de mettre son fardier sur des rails, il aurait été l'inventeur de la locomotive ! Son lourd tricycle à vapeur³ n'en reste pas moins le premier véhicule automobile terrestre⁴, à traction avant qui plus est, ayant fait ses preuves. 35 ans passeront avant que ne roule la première locomotive, à l'orée du 19^e siècle.



Le fardier de Cugnot

Houille, charbon de terre : l'avoine du progrès
dessin de Bertall, 1875

Un passionné du rail ne pouvait laisser passer ce bicentenaire sans consacrer une rubrique à une invention qui a réellement changé la face du monde. Vaste sujet s'il en est, sur lequel on a déjà tant écrit. On rappellera les grands noms associés aux débuts du chemin de fer ; on mentionnera aussi quelques étapes du développement de ce

¹ Auguste Villiers de L'Isle-Adam (1838-1889). Premières poésies. Esquisse à la manière de Goya – 1866.

² Joseph Cugnot. Ingénieur français (1725-1804).

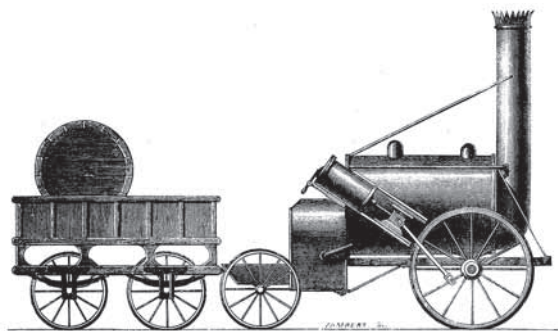
³ Destiné au transport des canons et du matériel d'artillerie, le fardier manoeuvrait facilement. Sa réputation de mauvaise maniabilité vient de la tradition rapportant qu'un premier prototype termina sa course contre le mur d'enceinte de l'Arsenal de Paris où avait lieu une démonstration. Son principal défaut était en fait une autonomie très faible : il s'arrêtait au bout d'un quart d'heure de marche, faute de réserve suffisante d'eau.

⁴ La motorisation des bateaux a devancé celle des véhicules terrestres. Denis Papin (1647-1712), savant français - inventeur du *digesteur des viandes* (ancêtre de l'autocuiseur) - utilisa dès 1707 une machine à vapeur pour faire se mouvoir un bateau. Ces expériences eurent lieu sur les eaux de la Fulda en Allemagne. Papin résidait alors dans ce pays en tant que Protestant exilé.

qui fut le premier moyen de transport collectif mécanique. On parlera enfin de la ligne qui relie Anduze à St-Jean du Gard, non pas en technicien mais en livrant quelques réflexions sur l'activité touristique du train à vapeur qui parcourt encore aujourd'hui cette partie de la Gardonnenque.

1804. 1^{er} juillet : naissance de George Sand. 21 février : la première locomotive à vapeur roule au Pays de Galles. Son inventeur a pour nom Trevithick⁵. 2 octobre : Cugnot meurt (son fardier ne l'a pas enrichi). 2 décembre, Napoléon est couronné empereur. Pendant plus de vingt ans, les premières locomotives ne traîneront que des wagons remplis du charbon extrait des mines galloises.

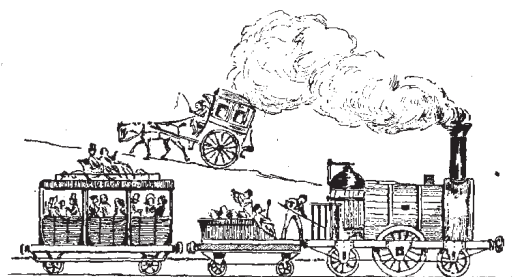
1825 : le premier train de voyageurs circule entre Stockton et Darlington, en Grande-Bretagne. Il est tiré par une locomotive mise au point par George Stephenson et son fils Robert⁶. Elle est capable de déplacer 90 tonnes à 20 km à l'heure sur la cinquantaine de kilomètres séparant les deux villes. Performance remarquable pour l'époque mais la machine est encore poussive. En France, Marc Seguin⁷ améliore le principe en concevant la chaudière tubulaire et le tirage forcé. Stephenson adopte ces perfectionnements sur la « fusée », locomotive restée célèbre dans les annales du rail pour avoir gagné un concours organisé en Grande-Bretagne en 1829⁸.



La Fusée de Stephenson

1827 : la première ligne de chemin de fer française est créée par Seguin dans le département de la Loire ; elle va d'Andrézieux à Saint-Etienne et, comme en Grande-Bretagne, sert d'abord au transport du charbon. Elle n'est pas conçue selon les principes rigoureux déjà en usage outre-Manche où l'on a quelques longueurs d'avance. Ces principes (tracé des voies, matériels mis en œuvre) seront appliqués lors de

la construction de la ligne reliant les mines de houille de La Grand Combe à Beaucaire via Alès et Nîmes⁹. Le mouvement est mondial. Le rail va étendre ses réseaux sur tous les continents, aux États-Unis en particulier où il s'avère être un formidable outil de développement.



Un train de voyageurs vers 1830 et un coucou

Le passage dans les tunnels sera nuisible à la santé des voyageurs

Comme toute invention nouvelle, le chemin de fer a eu ses défenseurs et ses détracteurs tant en Grande-Bretagne qu'en France. Les propriétaires de canaux ou de compagnies de diligences craignent, à juste titre, ce redoutable concurrent. Des maires refusent le passage de « *cette invention du diable* » sur le territoire de leur commune. Des hommes politiques célèbres, des savants - et non des moindres - doutent de son avenir : « *Les chemins de fer ne sauraient s'appliquer à de grandes lignes de communication... jamais ils ne pourraient relier avec avantage des centres de population séparés par de grandes distances* » soutient un Adolphe Thiers¹⁰ qui persiste en déclarant que « *les chemins de fer, bons tout au plus à remplacer les coucous de banlieue, n'auraient jamais d'application pratique [et] que leur construction était plutôt une question d'amusement scientifique que d'utilité publique* ».

⁵ Richard Trevithick. Ingénieur britannique (1771-1833).

⁶ George Stephenson (1781-1848). Robert Stephenson (1803 -1859). Ingénieurs britanniques.

⁷ Marc Seguin. Ingénieur français (1786-1875).

⁸ Lors des épreuves, elle atteint une vitesse de 23 km/h avec une charge de 12 tonnes et, sans charge, une vitesse de pointe de 47 km/h.

⁹ En trois tronçons construits entre 1839 et 1841. Ligne commencée avec la liaison Nîmes à Beaucaire et terminée avec la liaison Alès - La Grand Combe.

¹⁰ Homme politique, journaliste et écrivain 1797-1877.

Arago¹¹, quant à lui, affirme que le passage dans les tunnels sera nuisible à la santé des voyageurs, notamment « *les personnes sujettes à la transpiration* » qui risqueront fluxions de poitrine, pleurésies et cathares... À la décharge du savant, il faut reconnaître que les conditions de voyage dans les premiers trains n'étaient pas des plus confortables¹².



Voyageurs de 3^e classe complètement gelés
dessin Honoré Daumier

En France, après des débuts assez lents, les lignes se développent ; dès 1859, elles sont organisées en six grandes compagnies¹³. Ce développement atteint son apogée au début du 20^e siècle mais un sérieux concurrent apparaît bientôt : l'automobile. L'essor des transports routiers arrête l'expansion des réseaux de voies ferrées. Quantité de lignes secondaires devenues non rentables seront fermées puis supprimées. Peu de temps après la première guerre mondiale, le mode de traction change progressivement ; l'électricité¹⁴ et le gazole se substituent à la vapeur.



La 030 au départ d'Anduze
Septembre 2003 - photo C. Razanajao

Le mouvement se généralise après la seconde guerre mondiale. En 1968, la vapeur ne subsistait en France que sur 10 % du réseau et aujourd'hui sur les petites lignes touristiques. Dans les années 70, des projets de train à grande vitesse circulant sur des voies qui leur sont dédiées voient le jour. Les premières rames de TGV roulent en 1981. Vingt ans plus tard, avec le prolongement de la ligne TGV Sud-Est au-delà de Valence, ces rames relient Paris à Nîmes en trois heures¹⁵. On sourit en constatant que cette durée était celle indiquée dans les années trente par les Guides Bleus¹⁶ pour aller d'Alès à St-Jean du Gard¹⁷!

Chronique de quinzaine

Mercredi 7 courant

M. Cannat, ingénieur en Chef de la compagnie P.L.M., accompagné de M. Delaly, ingénieur à Avignon et de M. Armand, chef de section à Anduze, est venu faire une tournée de reconnaissance dans notre belle vallée du Gardon en vue de la prochaine construction de la voie ferrée d'Anduze à St-Jean-du-Gard.

Extrait de *Le St Jean-Journal*, n° 9, Dimanche 19 octobre 1902.

L'entrefilet est signé MP [Marcel Prouzet] rédacteur de cette feuille ronéotypée dont il reste à notre connaissance peu d'exemplaires.

¹¹ François Arago (1786-1853). Physicien, astronome et homme politique.

¹² En France, les voitures de deuxième classe ne sont couvertes qu'à partir de 1838 ; celles de 3^e classe, seulement à partir de 1850 et elles sont enfin munies de vitres.

¹³ Ces six compagnies étaient : 1) Paris-Orléans-Midi, elle desservait le Sud-Ouest ; 2) le Paris-Lyon-Méditerranée couvrait le Sud-Est ; 3) la Compagnie du Nord desservait le Nord ; 4) le réseau de l'État (qui avait acheté la compagnie de l'Ouest en 1858) desservait l'Ouest ; 5) la compagnie de l'Est ; 6) les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine. En 1938, elles sont regroupées en une seule société : la Société Nationale des Chemins de Fer français.

¹⁴ Les premières tentatives de traction électrique remontent à 1837, en Grande-Bretagne. En France, en 1935, plusieurs réseaux étaient électrifiés en partie ; celui du Midi l'était sur 1500 km, soit 35 % de ce réseau.

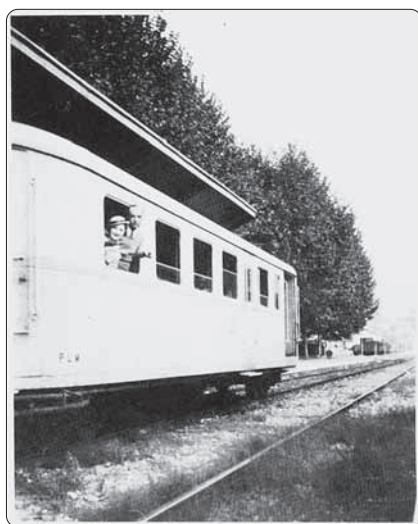
¹⁵ Rappelons qu'en 1895 ce trajet durait 17h30 sur les voies ordinaires.

¹⁶ *Vallée du Rhône Cévennes*. Guides bleus - Librairie Hachette, 1923 et *France en 4 volumes. Sud-Est : le réseau PLM* - Guides bleus Express. Librairie Hachette, 1935.

¹⁷ Trois heures pour une distance 38 km (la ligne passe par le Mas des Gardies et Lézan). Il est tenu compte des délais d'attente aux arrêts dans les stations et aux correspondances, comme le confirme Hélène Cellier (voir article et carte page 13). D'autres sources indiquent qu'en 1933 le trajet ne durait plus que cinquante minutes.

La ligne fut ouverte au public le 26 mai 1909

Arrêtons-nous un instant sur l'histoire de cette ligne initialement prévue pour traverser les Cévennes et rejoindre la vallée du Tarn, « relier Anduze à la ligne de Séverac-le-Château – Millau [...] avec un embranchement pour Florac »¹⁸. Ce projet concédé à la compagnie du PLM¹⁹ était très ambitieux et venait sans doute trop tard²⁰. Il se limita finalement à la liaison Anduze - St-Jean du Gard. On imagine la quantité de travaux qu'il aurait fallu entreprendre pour réaliser la totalité du projet. Le seul tronçon de 14,5 km séparant les deux villages a nécessité la construction de dix viaducs, trois galeries voûtées et trois tunnels. Le coût de ces travaux s'éleva, dit-on, à 13 millions de francs de l'époque. La ligne fut ouverte au public le 26 mai 1909. Elle ne fonctionna qu'une soixantaine d'années. Elle ferma « définitivement » en 1971.



archives Claude Razanajao

En attendant le départ
Gare de St-Jean du Gard en 1934

« Nous ne verrons plus au loin, dans la campagne ces longs trains noirs sous un panache de blanche fumée ; nous n'entendrons plus, dans les gares, battre le cœur d'acier du monstre à vapeur ; nous ne verrons plus ce chauffeur athlétique, aussi noir qu'un Nègre en deuil, ni ce mécanicien pensif, graissé lui-même comme un presse-étoupe, se promener la burette à la main, sur l'étroit balcon de fer, au-dessus de la bielle géante. » Ces propos²¹ de Marcel Pagnol toucheront certainement les nostalgiques de ces voyages interminables vécus comme autant de « longues et passionnantes aventures ». Les longs trajets, qu'ils fussent effectués dans le Train bleu ou dans un tortillard, avaient l'avantage d'adapter progressivement

le voyageur au dépaysement ! Qui n'est allé de nuit de Paris à Alès via Clermont-Ferrand dans une voiture de 3^e classe avec essieu rigide, banquettes de bois et fenêtres à guillotine, ne connaît pas l'atmosphère particulière des voyages en train à vapeur !...

L'odeur de la fumée de ces trains d'hier ne s'oublie pas. Et de tirer fébrilement la sangle de ces fameuses fenêtres pour les fermer à chaque entrée dans un tunnel...



Divers boutons de costumes PLM - Collection C. Razanajao

Des billets à demi-tarif

Les deux locomotives à vapeur qui circulent aujourd'hui entre Anduze et St-Jean restituent ces bruits et odeurs bien caractéristiques. Mis en service en 1982 (sous le nom éphémère de *Trans cévenol*) par des passionnés alors regroupés dans une association loi 1901 (TVC), le train à vapeur des Cévennes a déjà plus de vingt ans d'existence ! Il a entre-temps changé deux fois de statut. Régie municipale de St-Jean du Gard en 1984 et 1985, il est administré aujourd'hui dans le cadre d'une SARL : la CITEV (Compagnie internationale des express à vapeur). Des efforts ont été faits pour rendre le réalisme des trains d'autrefois. Il manque cependant quelques accessoires : par exemple la plaque tournante qui existait à St-Jean.

¹⁸ Gilbert Jouanen, *La ligne de chemin de fer d'Anduze à St-Jean-du-Gard*, Journal de St-Jean, n° 4 : juin 1990, p. 4.

¹⁹ Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Société née en 1857 de la fusion des sociétés Paris-Lyon et Lyon-Méditerranée. Le réseau comptait alors 1240 km de voies ferrées.

²⁰ On peut comparer ce projet avec la ligne terminée une quinzaine d'années auparavant et qui reliait Lunel au Vigan via Sommières, Quissac, St-Hippolyte du Fort (réseau PLM). Du Vigan, la ligne ponctuée de tunnels, de viaducs et de ponts sur 61 km rejoignait l'axe Béziers Millau, à Tournemire sur le Larzac (réseau du Midi). En 1983, un projet de remise en service d'une partie de cette ligne à des fins touristiques annonçait l'ouverture d'un premier tronçon St-Hippolyte du Fort-Ganges-Le Vigan. Ce projet de deuxième TVC, au nom ambitieux de « Mont Aigoual express », a malheureusement avorté.

²¹ Extrait de la « préface d'une revue technique [non datée] rédigée à l'occasion de l'annonce de l'électrification à Marseille ». Cité par *La Vie du rail*, n° 1453, 28 juillet 1974.

Ce pont mobile tournant dans une fosse circulaire permettait de remettre la « loco » dans le « bon sens » au départ vers Anduze. Il se trouvait au-delà de la gare, à l'extrémité des rails. Il a malheureusement été déposé quand la ligne fut fermée. Belle attraction manquée pour les touristes !

Deux mots sur les informations pédagogiques proposées aux voyageurs : assez présentes à Anduze, elles sont quasi inexistantes à St-Jean où est en revanche exposée une importante collection de téléphones plus ou moins anciens. Dans la gare d'Anduze, l'historique de la ligne est résumé avec les agrandissements de quelques-unes des cartes postales éditées lors des travaux de construction. On suggère d'ajouter des textes explicatifs en gros caractères. Des planches techniques exposant le principe de fonctionnement d'une locomotive à vapeur seraient également les bienvenues.

Cette technologie qui ne cessa jamais de se perfectionner a aujourd'hui deux siècles d'existence ; le public serait intéressé par un rappel des grandes étapes de cette évolution avec, à l'appui, les photos des machines qui ont marqué les progrès techniques continuels de la vapeur.

Toutes ces informations pourraient aussi faire l'objet d'un montage vidéo. Autre source d'information sur l'histoire des chemins de fer : les livres. On est surpris de découvrir que le petit rayon librairie qui existait auparavant dans la gare de St-Jean a été supprimé. Il est un service dont on peut aussi regretter l'absence : des billets à demi-tarif (voire l'entrée gratuite, comme au musée des vallées cévenoles) pour les habitants des communes desservies par le train. De tels billets

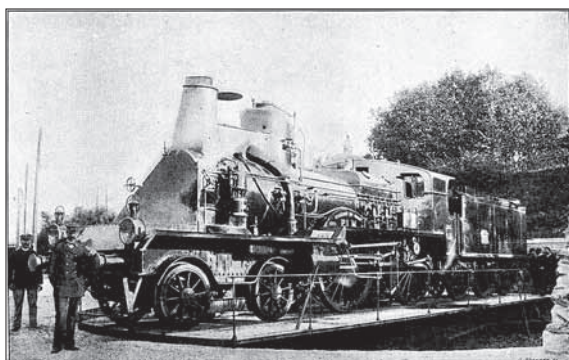
favoriseraient la communication entre les villages pendant l'été. Les personnes âgées (les jeunes aussi) ne sachant pas conduire ou celles qui ne souhaitent pas se servir de leur voiture pourraient ainsi prendre le train comme autrefois ; faire un tour à Anduze ou vice versa...

P.L.M.(O) 801 1554 C171,55 (1871) 3 CL.P. 171,55 DIJON-LYON ARLES 011551	42 ^f 10 pour l'Etat
	60 ^f 60 pour le Personnel
	15 ^f 75 de charbon
	53 ^f 10 pour l'entretien, la réparation et le renouvellement du matériel, de la voie, des bâtiments, la rémunération des capitaux empruntés, etc....

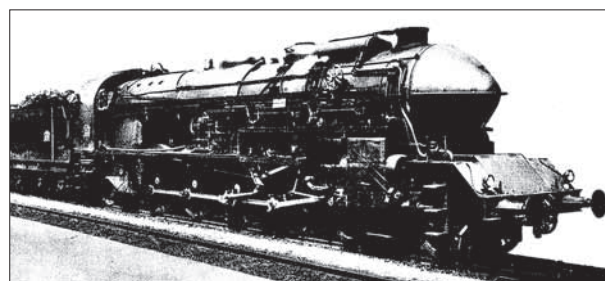
Comment était réparti le prix du billet PLM en 1931

La gare de St-Jean est sous les fenêtres d'une maison de retraite. Il doit bien se trouver encore parmi les pensionnaires des personnes qui seraient ravies de raconter leurs souvenirs du « vrai » train au cours de ces déplacements occasionnels. Ces voyages impromptus atténueraient la monotonie de leur vie quotidienne. Ainsi s'établiraient de réels contacts entre populations locales et touristes. Ces derniers circuleraient moins en vase clos.

En somme, rentabilité oblige, ce train touristique semblait fonctionner jusqu'à présent comme une attraction foraine, hors du contexte historique et social de la vallée. Les animations



Une 220 avec coupe-vent et abri profilé. Mise en service en 1894, elle tira les rapides du PLM jusqu'en 1900. La machine est photographiée sur une plaque tournante



Une 241 avec paraboloïde monté devant la boîte à fumée (1936)
Photo Bulletin PLM

Amélioration de l'aérodynamisme

inscrites au programme des activités de 2003 traduisent-elles une tendance vers une meilleure intégration dans la vie de la vallée ? La « Nuit des contes de Thoiras et Corbès », Les « Journées vendanges », et les « Castagnades d'automne » seront-elles complétées un jour par la mise en scène de « Saint-Jean-du-Gard !!! Tous les habitants descendent de voiture !!! »²² ? Cette revue locale qui rencontra un grand succès à St-Jean au début du 20^e siècle et dont nous avons déjà parlé dans ces colonnes²³. Elle vaudrait la peine d'être montée de nouveau, sur la place de la gare, avec la participation de tous les volontaires intéressés par ce projet d'animation collective du village.

En attendant cet événement (organisé à l'occasion du centenaire de la voie en 2009 ?), réjouissons-nous de voir et d'entendre circuler le train à vapeur des Cévennes et espérons que le mécanicien de service pourra dire encore longtemps à son équipier :

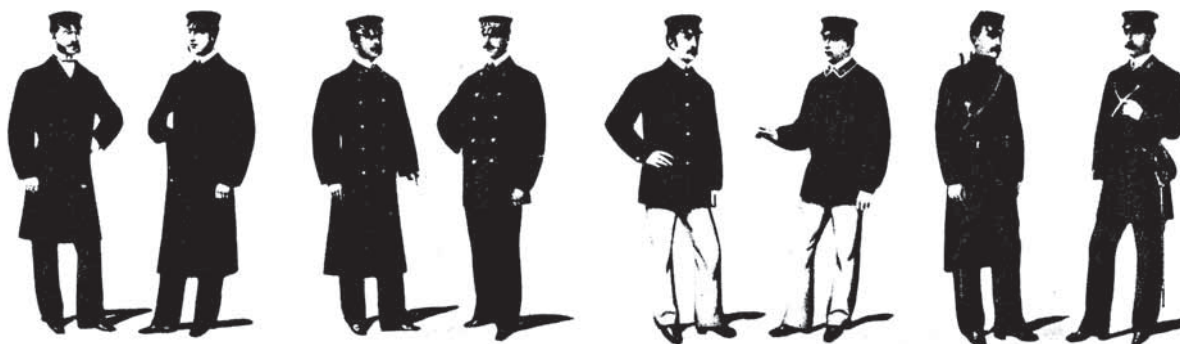
« Allons ! chauffeur, à ta place ;
Du charbon ! Qu'un feu d'enfer
Chauffe ma machine et fasse
Haleter ses flancs de fer ! »²⁴

²² Revue en trois actes et dix tableaux de Louis Reynard (employé du PLM et poète qui écrivait sous le pseudonyme malicieux de Frédéric Vulpès).

²³ À propos du *Chant de grève des fileuses St-Jeannaises* [commentaires de] Claude Razanajao. Almanach du Val Borgne 1997, p. 21 et *La grève des fileuses de soie des Cévennes en 1906*. Daniel Travier. Almanach du Val Borgne 1998, pp. 7-10.

²⁴ Extrait de : *Le machiniste*, poème d'Antoine-Hippolyte Bigot (1825-1897).

Uniformes PLM en 1882 : de gauche à droite, Chef et sous-chef de gare, agents secondaires des gares, équipes, agents des sections des chemins de fer de campagne
Photo Bulletin PLM



Lectures et visites complémentaires

La littérature ferroviaire est riche ; nous ne citerons que quelques documents. D'abord un livre, épuisé malheureusement mais qui nous semble capital. Il réunit les écrits de divers contemporains de la mise en place et du développement du chemin de fer en France. Les textes rassemblés (lettres d'écrivains, déclarations d'hommes politiques, poésies) sont un bonheur : Lignes et lettres : anthologie littéraire du chemin de fer / textes choisis et présentés par Marc Baroli ; avant-propos de Jean Mistler... ; [publié par] *Réalités* [et par la Société Nationale des Chemins de Fer Français]. - Paris : Hachette : *Réalités* : SNCF, 1978. Le deuxième document reprend la même thématique du « train en littérature » mais sous l'angle pédagogique. Il s'agit du dernier numéro de la revue *Le français dans tous ses états* (n° 53, paru en juin 2003). Du bon et du moins bon dans ce recueil. On retiendra les études sur deux calligrammes (l'un de Guillaume Apollinaire, l'autre de Pierre-Albert Birot) exprimant le thème du voyage.

Sur le TVC, noter l'article que Michel Barberon lui a consacré : « Destination bambouseraie », *La Vie du Rail*, n° 2151, 30 juin 1988, p. 6-9. En ce qui concerne l'historique de la ligne, l'article de G. Jouanen (dont on a cité le premier volet, note n° 18) est un bon résumé. La 2^e partie de cet article intéresse la mise en place du TVC : « La ligne ferroviaire Anduze St-Jean-du-Gard : son rôle économique et touristique ». *Journal de St-Jean*, n° 7, 1990, pp. 4-7.

En 1976, l'association « **Lou Raïol** » a publié *L'Album photos de la construction du chemin de fer Anduze à St-Jean du Gard* (Collection Les Cévennes au début du siècle). Cet album réunit la plupart des cartes postales dont nous avons parlé précédemment mais les commentaires de feu M. Henri Brunel sont d'une brièveté extrême. Cette plaquette, introuvable aujourd'hui semble-t-il, mériterait une réédition augmentée du texte de G. Jouanen.

Une adresse utile pour en savoir plus sur les chemins de fer de la région de Nîmes : *le Musée du chemin de fer* (espace du cheminot), 97 rue Pierre Sémard à Nîmes. En été, il est ouvert tous les jours (sauf le lundi) de 14h à 17h30. Le reste de l'année, il est ouvert les 1^{er} et 3^e samedis et dimanches du mois. Tél. 04 66 70 40 45. ■