

Les Journées du Patrimoine 2021

Les 18 et 19 septembre prochains auront lieu les Journées Européennes du Patrimoine, et le Conseil Européen a déclaré l'année 2021 « **Année du rail** ». Le focus de cette édition « Patrimoine pour tous » sera donc plus particulièrement le patrimoine ferroviaire.

Pour illustrer ce thème, IESF vous propose l'exemple d'une des lignes ferroviaires qui a été une des plus difficiles à construire : la ligne des Causses, célèbre par le viaduc de Garabit de Gustave Eiffel.



(Photographie de « Pays du Forez »)

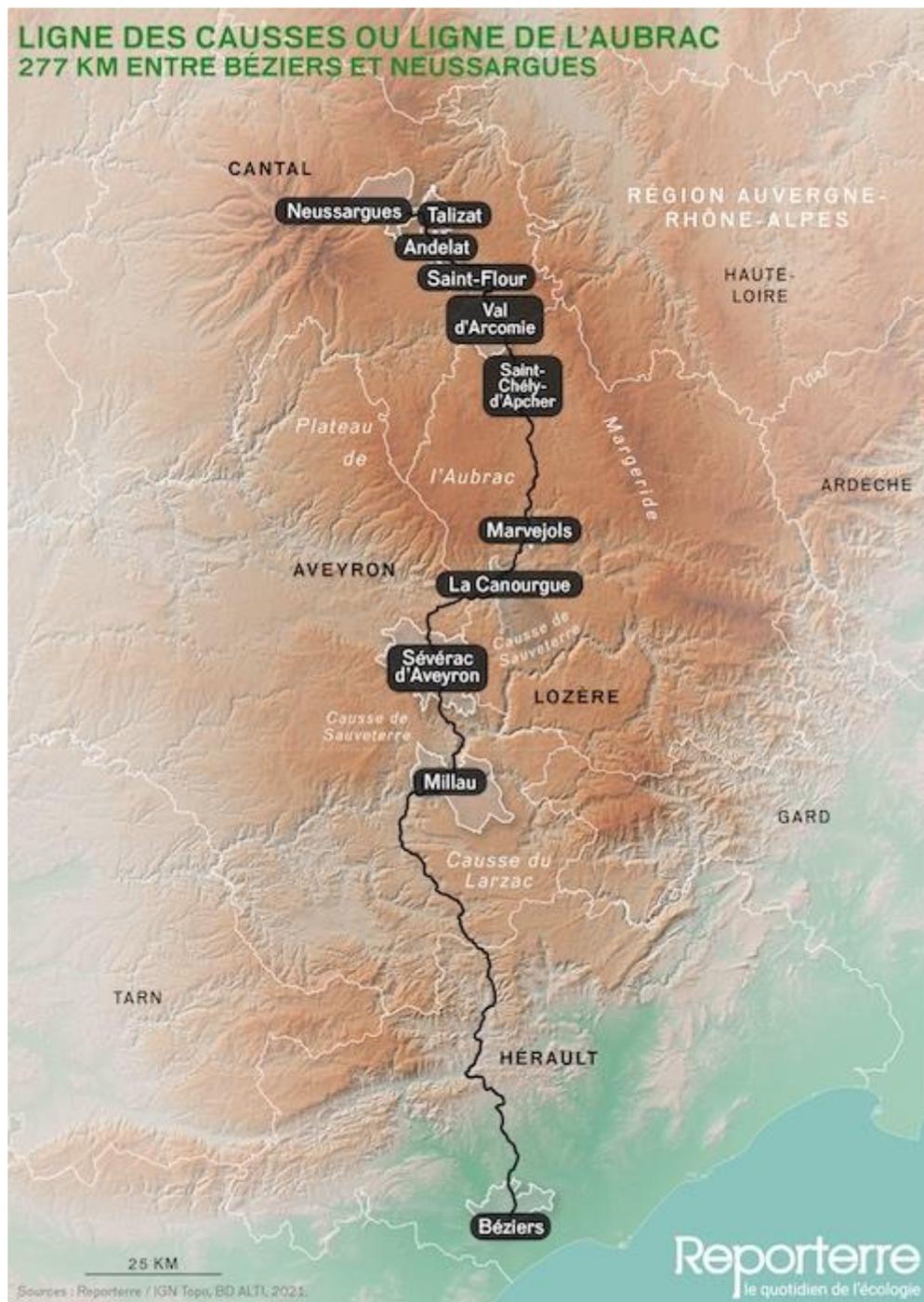
L'épopée du rail a impliqué des ingénieurs, des techniciens, mais aussi beaucoup de manœuvres issus des régions traversées et certains l'ont d'ailleurs payée de leur vie. IESF souhaite mettre à l'honneur le savoir-faire des concepteurs et des constructeurs, des ouvriers mais aussi des exploitants, quels que soient leurs niveaux hiérarchiques, et la ligne des Causses illustre avec pertinence cette aventure collective.

A l'origine, le chemin de fer a été développé par des industriels pour transporter des matières premières, et en particulier du charbon, extraites dans des mines locales et utilisées dans les grandes villes. Le système au départ était très primitif avec des wagons tirés par des chevaux sur des rails en fonte. Les premières expériences de train ont lieu en Angleterre entre les années 1808 et 1815, et ce n'est qu'en 1825 que la locomotive sera commercialisée pour tracter des chariots de minerai. Les premières machines à vapeur circuleront en France à partir de 1827 sur des lignes privées pour transporter de grandes quantités de charbon à des coûts moins importants et plus rapidement que les chevaux. La première ligne pour le transport des voyageurs attendra 1837.

Le train est né dans les campagnes et intéresse surtout les industries pour acheminer des minerais et des produits manufacturés. Les français sont plutôt préoccupés par le développement des routes et le train n'est pas leur préoccupation principale. Pourtant, les compagnies de chemin de fer ont permis la création de nombreux nouveaux emplois dans le monde ferroviaire.

C'est le début des congés payés, avec les bains de mer, qui sera un facteur important de développement pour le transport des voyageurs à la fin du 19^{ième} siècle. Le chemin de fer a permis à l'homme d'augmenter fortement sa mobilité et de désenclaver des territoires. Il a su survivre aux différentes révolutions techniques en remplaçant la machine à vapeur par des diesels et des machines électriques de plus en plus performantes. Demain d'autres modes de traction plus écologiques seront utilisés.

La ligne des Causses ou ligne de l'Aubrac



(Source Gaëlle Sutton/Reporterre)

La ligne des Causses, ouverte en 1888, de Béziers à Neussargues, longe le plateau de l'Aubrac et la Margeride, et traverse les causses de Sauveterre et du Larzac. Elle parcourt des territoires ruraux enclavés, très peu peuplés, au climat très rude et au relief tourmenté. Orientée Nord/sud, elle ne dessert aucune localité importante et croise de nombreuses vallées qui alternent avec des plateaux parfois déserts et quelques bassins ruraux.

C'est un trait d'union entre l'Auvergne et le Midi qui échappe aux grandes métropoles de Clermont-Ferrand et de Montpellier. L'axe rapide et gratuit qu'est désormais l'A75 est devenu le support de dessertes routières directes entre les villes de Mende, Millau ou Saint Flour et les métropoles régionales. La ligne des Causses n'est donc plus un vecteur de mobilité pour les 3 régions concernées et son déclin semble irrémédiable.

Pourtant cette ligne si spectaculaire du Massif Central, et actuellement dans un piteux état, eut son heure de gloire, tout comme sa voisine la ligne du Cévenol. C'était une des lignes les plus emblématiques du réseau français. Elle fut créée sur la base de prédictions d'importants gisements de houille sur le versant sud du Massif Central, mais les réalités minières s'étant révélées très inférieures, l'économie de ces lignes de chemin de fer en fut compromise.

Le premier tronçon, Béziers - Le Bousquet d'Orb, commencé en 1858 fut terminé le 12 mai 1872, et Millau atteint le 18 octobre 1874. L'usine de production de chaux de La Tour sur Orb avec son four à chaux est étroitement liée à la construction de la ligne et de ses ouvrages d'art.

Le tracé par Saint Flour et Saint Chély d'Apcher imposa la construction du viaduc sur la Truyère à Garabit qui fut confiée à Gustave Eiffel. Elle nécessita 5 ans et demi de travaux et c'est sans doute l'ouvrage ferroviaire le plus connu de France. Il est en fer forgé d'une hauteur de 122 m. Sa longueur totale est de 564,69 m et la portée de l'arche principale de 165 m. La hauteur des piles encadrant l'arc est de 80 m.

La ligne atteignit Neussargues le 10 novembre 1888 avec 26 km de double voie entre Séverac le Château et Banassac. La ligne des Causses est longue de 277 km et comprend pas moins de 666 courbes dont 367 d'un rayon inférieur à 300 mètres, des rampes de 25 à 33 pour mille très nombreuses, 40 tunnels et 34 viaducs. Elle fut construite à voie unique avec 3 sections de double voie sur les tronçons en forte rampe afin de gérer les mouvements des locomotives de pousse.

La ligne des Causses est aujourd'hui indissociable des poteaux en ogive qui supportent les caténaires dans les parties du parcours les plus difficiles. La Compagnie des Chemins de fer du Midi avait en effet décidé l'électrification de cette ligne dès les années 1920 en 1500 V CC, et elle fut terminée en 1932.



(Liaison Millau-Béziers dans une Z2 en juillet 2014 - Photo transportail)

La ligne connut ses heures de gloire en 1982 avec la mise en service du train express L'Aubrac qui reliait Paris à Béziers en rame Corail. Aujourd'hui, le viaduc de Garabit, qui représentait la maîtrise de la technologie de la fin du 19^{ème} siècle, est une des contraintes principales de l'exploitation de cette ligne. Il n'est pas en effet envisageable de franchir ce viaduc avec 1000 tonnes de fret, et le coût de sa remise en peinture pour éviter la rouille est de l'ordre de 15 millions d'euros. Néanmoins, le tronçon Saint Chély-Neussargues est indispensable à l'usine Arcelor Mittal de Saint Chély d'Apcher, spécialisée dans les aciers pour moteurs électriques, et qui est le premier employeur privé de Lozère.

L'avenir de la ligne des Causses est donc fortement compromis car le fret ne peut plus emprunter cette ligne structurellement plombée par son profil montagneux et certains points singuliers. Quant au trafic de voyageurs, il n'y a plus qu'une seule liaison de Béziers à Neussargues et à peine 6 liaisons intermédiaires depuis Béziers. De plus les temps de parcours en car sont beaucoup plus rapides. La ligne pourrait cependant miser sur la carte touristique avec ses paysages sublimes, son viaduc ferroviaire de Garabit et le viaduc routier de Millau.

Sources :

- WebPédago, BTSA du 14/05/2013 de Laurian ROBERT et Perrine PRINCE.
- Romain DAVID/Massif Central Ferroviaire/ Béziers-Neussargues : 30 ans de déclin.
- transportrail, le webmagazine des idées ferroviaires.
- WikiSara.



(Compeyre - 16 mai 2009 - La 8623 à l'assaut du col d'Engayresque - Photo V. Bougard - transportrail)

Michel Coureau

Vice-Président d'IESF, Président du bureau des Régions, membre du Comité Patrimoine.