

# Présentation historique et technique de l'ancienne ligne CFD de Lozère

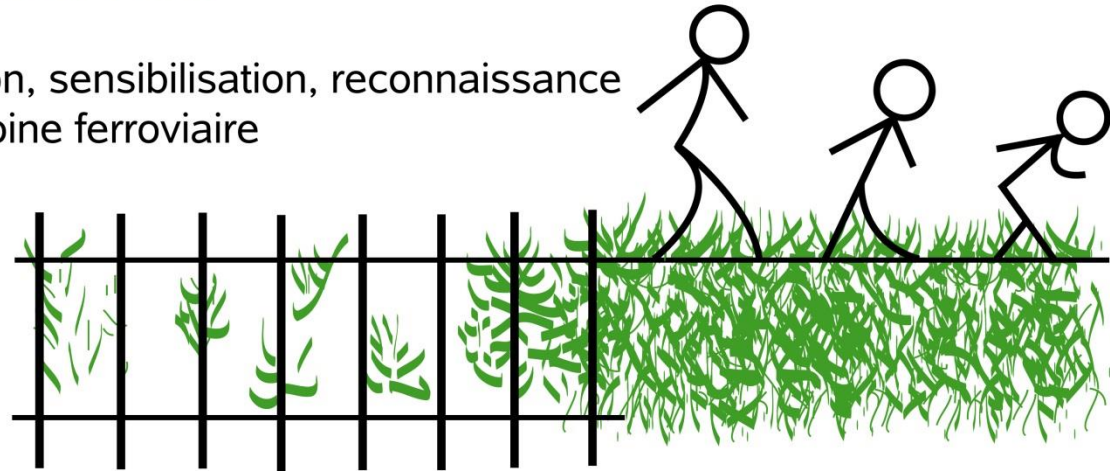


ASSOCIATION

# CHEMINS à FER

## Sommaire :

Valorisation, sensibilisation, reconnaissance  
du patrimoine ferroviaire



1. Aux origines du projet
2. Les travaux
3. Le plan de la ligne
4. Le profil de la ligne
5. Les horaires
6. À l'époque de la vapeur...
7. ... puis des autorails
8. Les trains de marchandises
9. Ste Cécile d'Andorge, gare de correspondance et de transbordement des marchandises
10. Le Rouve-Jalcreste, gare de bois en altitude
11. Florac, terminus du train
12. Les derniers temps de l'exploitation
13. Au début de l'abandon
14. Projets, reconversion et situation actuelle

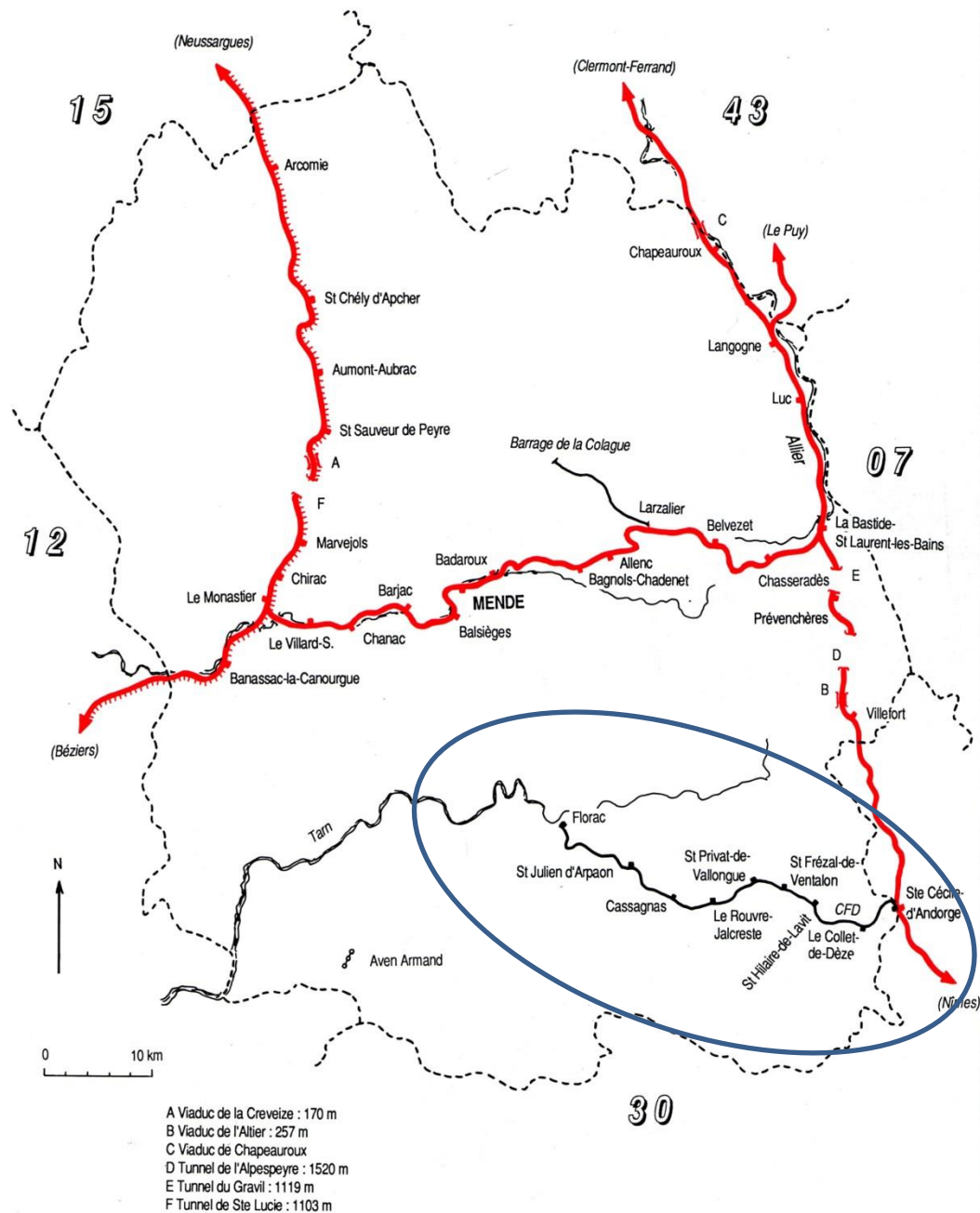
Voyant le réseau ferroviaire se déployer au **XIX<sup>ème</sup> siècle** à travers la France, le sud de la Lozère et sa sous-préfecture **Florac** rêvait de jours meilleurs et d'un outil de désenclavement du territoire.

A cette époque, une petite route reliait Florac à Alès. La campagne restait isolée, la société très rurale. Les populations locales plébiscitaient l'arrivée d'un transport rapide.

A défaut de pouvoir être desservi par le **PLM**, qui refusa une telle entreprise, c'est la compagnie des **Chemins de Fer Départementaux (CFD)** qui accepta le projet de relier Florac au grand réseau.

La déclaration d'utilité publique est signée en **1904**, les travaux commencent dans la foulée.

La ligne reliera Florac à Ste Cécile d'Andorge, où une correspondance sera établie avec les trains du **PLM**.



# Les travaux durent 5 ans.



Les travaux évoluent dans un **milieu hostile** : un relief tourmenté, des terrains schisteux peu propice au génie civil, des monts cévenols difficiles d'accès, des conditions climatiques rudes.



Le projet est construit à l'économique avec une ligne à **voie métrique** qui permet des rayons de courbure plus faibles et des rampes importantes, idéal pour contourner des obstacles physiques.



Les ouvriers livrent la voie en **1909**. La ligne compte 53 ponts et viaducs, 15 tunnels.



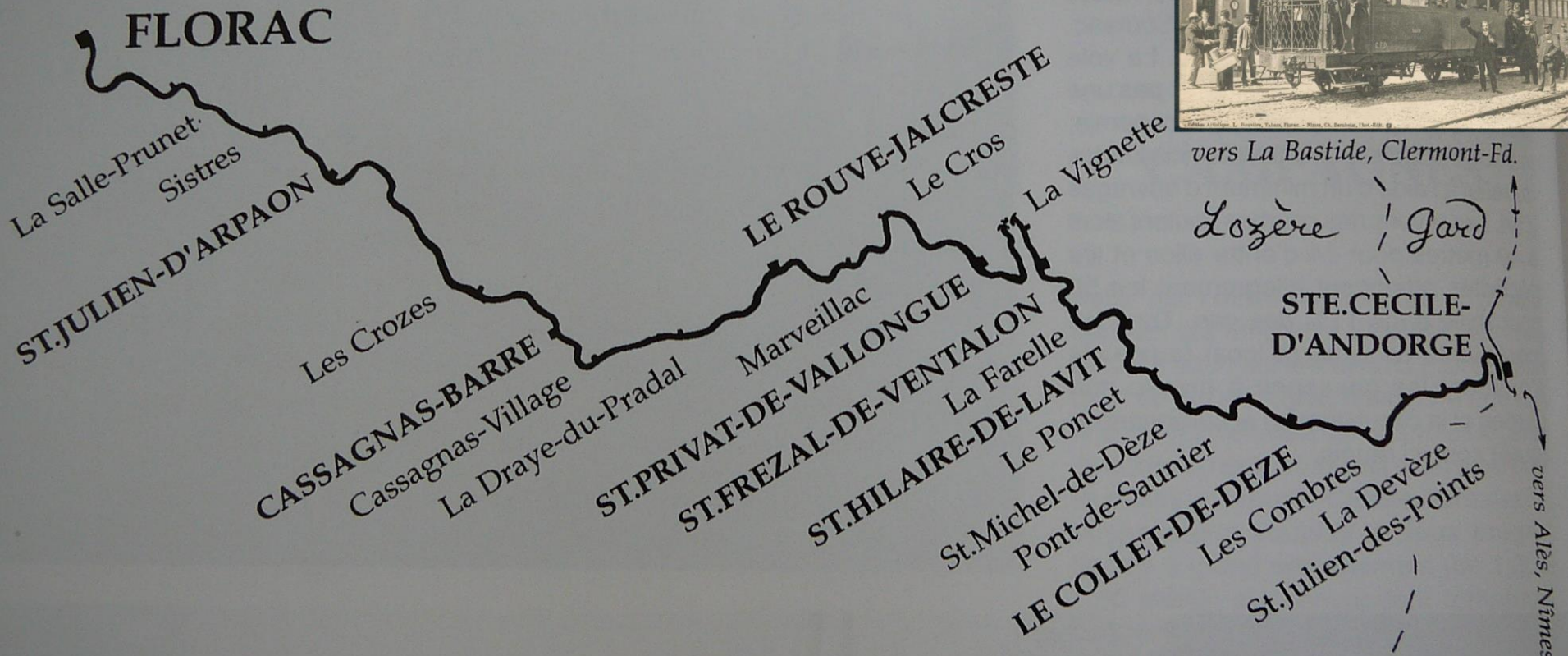
La ligne est inaugurée en juillet 1909.

Elle est longue de 49 km, comprend 9 gares et 15 haltes. Les gares disposent de voies d'évitement, d'une halle à marchandise et du personnel de vente des billets. Les haltes sont, au mieux, des maisons de garde-barrière avec un personnel polyvalent, au pire un simple quai avec un abri.

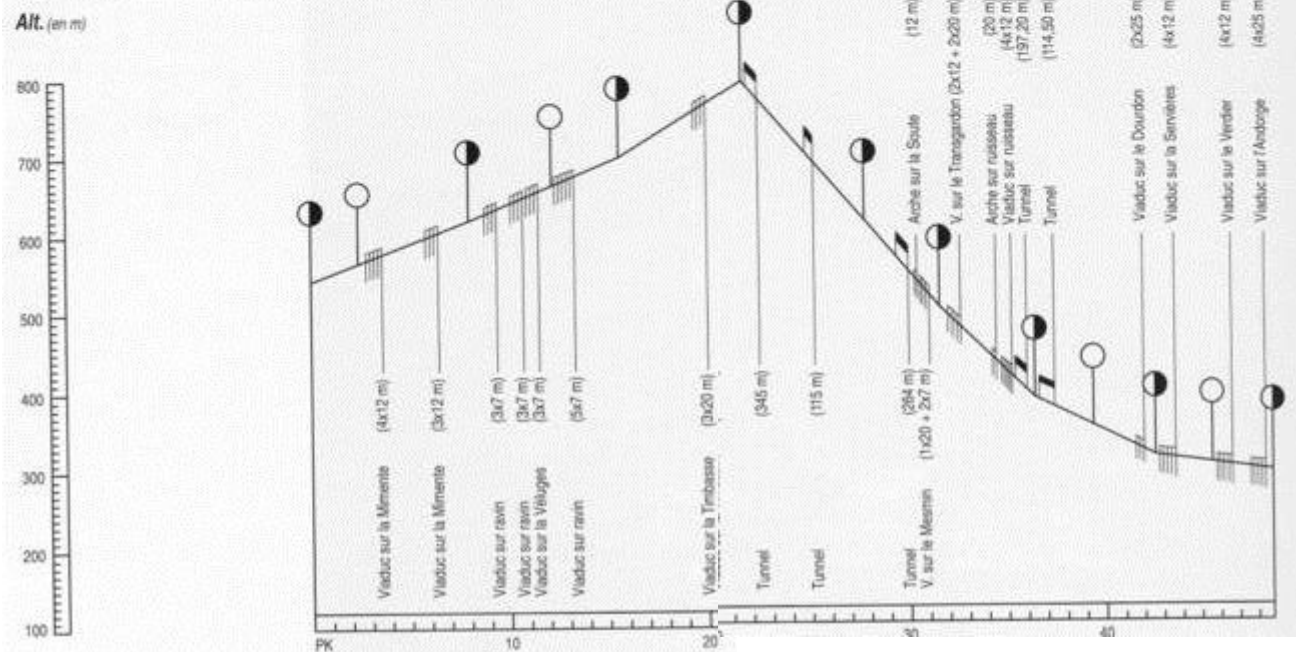
Certains points d'arrêts souffrent d'un **profond isolement** et sont situés très à l'écart des bourgs (Cassagnas-Barre, St Frézal de Ventalon).



### LE RESEAU C.F.D. DE LA LOZERE



Gares	PK (de Florac)	Altitudes
Florac	0.000	540.00
Lasalle-Prunet	2.400	
Saint-Julien-d'Arpaon	8.028	616.00
Les Crozes	12.220	
Cassagnas-Barre	15.590	696.00
Le Rouve - Jalcreste	21.655	788.00
St-Privat-de-Vailongue	27.728	610.00
St-Frézal-de-Ventalon	31.587	500.00
St-Hilaire-de-Lavit	36.392	384.00
St-Michel-de-Deze	39.397	
Le Collet-de-Deze	42.502	311.00
La Devezé	45.557	
Ste-Cécile-d'Andorge	48.673	290.80



Le profil de la ligne a l'inconvénient de présenter deux fortes pentes de part et d'autre du tunnel de façade du Rouve-Jalcreste long de 345 mètres.

Les tunnels sont courts, les ponts et viaducs très nombreux pour franchir les ruisseaux dégringolant des montagnes.

Cette ligne ne présente à aucun moment un profil adouci.





Le COLLET-de-DÈZE. - La Gare

J. Ernoul, phot., Alais. - Soustelle, éditeur

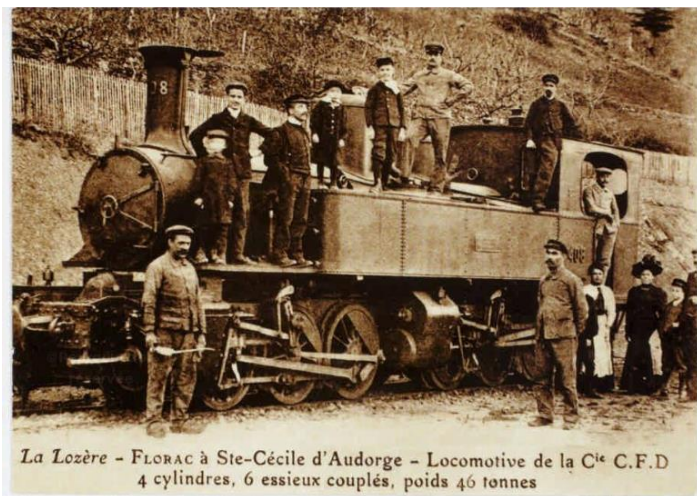


LA LOZÈRE

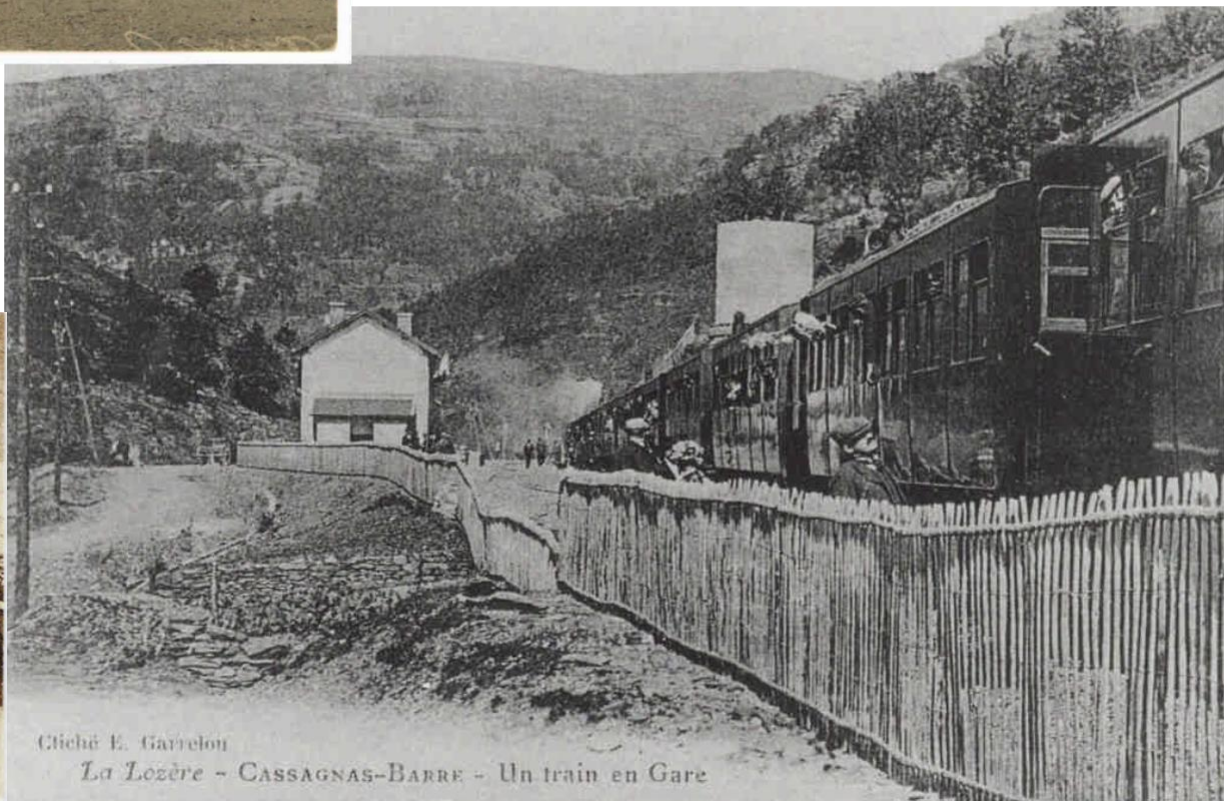
453. - FLORAC. - LA GARE - VUE SUR LES QUAIS

PHOTOGRAPHIE LABOUCHE FRÈRES, TOULOUSE.

**Les trains à vapeur vont rythmer la vie de la ligne pendant près de 50 ans. Ils justifient des installations nombreuses en gare de Florac (remises, château d'eau, plan de voie imposant).**



La Lozère - FLORAC à Ste-Cécile d'Audorge - Locomotive de la C<sup>ie</sup> C.F.D.  
4 cylindres, 6 essieux couplés, poids 46 tonnes



Cliché E. Garrelon

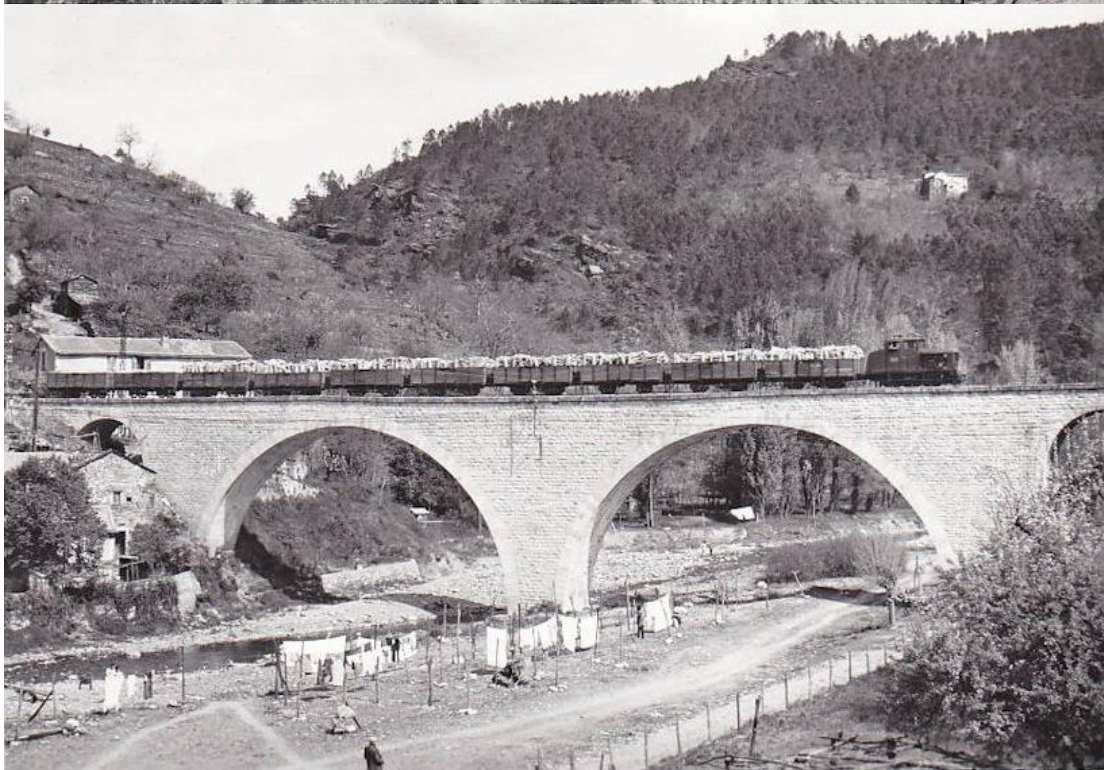
La Lozère - CASSAGNAS-BARRE - Un train en Gare



Puis dans les années 1950, des autorails d'occasion De Dion et Billard sont déployés sur la ligne en raison de leur souplesse d'exploitation.

Le recours aux autorails permet au CFD de réduire ses coûts de fonctionnement et d'obtenir un sursis, car les menaces de fermeture planent déjà...





**La ligne du CFD Lozère écoulait le bois vers le bassin d'Alès** (bois pour maintenir les galeries des mines). La gare du Rouve-Jalcreste était une importante gare de bois. Des minerais étaient également expédiés notamment depuis « La Mine » (entre le col et le PN de Cros-Marveillac).

Le CFD avait l'avantage d'envoyer ses trains de marchandises chargés dans le sens de la descente, ils revenaient à vide dans le sens de la montée.

**Le principal inconvénient résidait dans la rupture de charge obligatoire à Ste Cécile d'Andorge...**

D'autres trains de marchandises...



La ligne convergeait à Ste Cécile d'Andorge avec la ligne des Cévennes exploitée par le PLM.



Bien qu'installée en contrebas d'un petit village, l'arrivée de la ligne du CFD au début du XXème siècle a obligé à agrandir les installations de la gare.



La colline a été attaquée et confortée par un immense mur de soutènement. La plateforme de la gare est elle-même suspendue sur un remblais dont les fondations sont visibles depuis les bords de l'Andorge.



**Un pont transbordeur est construit** pour les marchandises et le 2<sup>e</sup> quai de la gare sert de point de correspondance entre les autorails PLM puis SNCF et ceux du CFD.

**Le climat entre CFD et PLM n'est pas forcément au beau fixe.** Le PLM estime la présence du CFD comme intrusive et bloquera son projet de pose d'un 3<sup>e</sup> rail entre Ste Cécile et Alès qui aurait pourtant rendu la petite compagnie plus compétitive. Le franchissement à niveau des voies PLM par les trains CFD pour atteindre le pont transbordeur avait soulevé des contraintes administratives injustifiées...



LE ROUVE-JALCRESTE (Lozère) — La Gare - Altitude 800 mètres



**A 780m, la gare du Rouve-Jalcreste, isolée au fond d'un vallon, ne desservait qu'un tout petit village. Elle voyait un intéressant trafic de bois. C'était aussi le terminus intermédiaire de certains trains, d'où une plaque de retournement.**

FLORAC — La Gare et son ensemble



3 - Collection artistique L. Roussier, tabac, Florac

NOUVELLE LIGNE DE CHEMIN DE FER DE St CÉCILE D'ANDORGE A FLORAC 12me vol. Florac la Gare



**Florac, terminus de la ligne.** Le projet d'extension vers Mende n'a jamais abouti.

Le style architectural du bâtiment, très cosu, tranche avec le reste de la ligne. La gare abritait les locaux de la Direction CFD Lozère.

LA LOZÈRE 457. - FLORAC. - LA GARE



MAISON LAURENCE PÉREZ, NARBONNE





D'autres images de Florac





Fin des années 60, dernières scènes de vie ferroviaires avant la fermeture...



Malgré des optimisations sur les coûts d'exploitation (recours aux autorails d'occasion issus des autres réseaux fermés, abandon des ventes en gare pour celles à bord du train, réduction du nombre d'employés), **la direction des CFD est contrainte de fermer sa ligne de Lozère fin mars 1968 après 59 ans d'exploitation.** Le réseau du Vivarais la suivra rapidement après.

**Les conditions étaient devenues nettement moins favorables :**

- Les autocars privés s'étaient développés grâce à une route améliorée et avaient mangé des parts de marché ;
- Le territoire s'était déjà dépeuplée, en partie grâce ou à cause du train.

Voici quelques images de la ligne, quelques temps après son abandon.



Sans entretien de la voie, la nature reprend ses droits. **La friche** gagne du terrain et **les éboulements** ne sont plus déblayés sauf par des bénévoles.





Peu après la fermeture, **une association se manifeste pour récupérer la ligne et créer un train touristique**. Le projet se heurte aux vellétés des Ponts & Chaussées qui souhaitent **élargir la route nationale**. Le Département, bien que responsable de l'ancienne ligne CFD, priorise le **développement routier**, plus en vogue que le projet touristique pas vraiment dans les mœurs.



**Le linéaire a été morcelée. La route a mangé la plateforme** notamment à l'entrée de Florac, en amont du Rouve-Jalcreste ou vers St Michel de Dèze. **La friche a gagné quelques secteurs**. Heureusement, **la plupart des sections restent accessibles (chemins carrossables)**. Enfin, un **train touristique à voie étroite** a été construit sur 1,7km de l'ancienne plateforme CFD de Ste Cécile d'Andorge à St Julien des Points.