

# VOIE FERRÉE NÎMES - LE VIGAN

Ce diaporama a été réalisé par  
L'A.P.R.O.M.C.A.V.

Il a pour but de faire revivre  
le souvenir de cette voie ferrée  
que beaucoup de Calvissonnais  
ont empruntée dans leur  
jeunesse.

Devenue la « voie Verte » elle  
continue à être très utilisée.

Ligne longue de 93 km allant de Nîmes au Vigan, trait d'union entre le Languedoc et les Cévennes et conduisant de l'olivier au châtaignier en passant par la vigne.

Le changement est insensible et l'œil encore plein des garrigues et des champs d'oliviers ne pourra s'étonner de découvrir bientôt les premières barrières mauves qui marquent le commencement des terrains primaires; le paysage devient de plus en plus aride, les sommets plus pelés pour se terminer, avec le prolongement de la ligne vers Tournemire, dans la désolation du Causse.

Et pourtant le paysage ne manque pas de grandeur. Après avoir traversé Caveirac, Langlade, St-Dionisy, Calvisson, Nages, Congénies, pays de vignes, laissé à gauche Junas et son château, la ligne va se transformer en tronc commun de Sommières à Quissac, liant son tracé à celui de la section Montpellier-Alès.

Partie de Nîmes la ligne se divisait en trois branches après la gare de Saint-Césaire :

- en direction de Montpellier par Uchaud, Vergèse et Lunel.
- en direction du Grau-du-Roi par Générac, Vauvert et Aigues-Mortes.
- en direction du Vigan par Caveirac, Langlade, Saint-Dionisy, Nages, Calvisson, Congénies, Junas et Sommières.

C'est ce dernier tronçon , Nîmes-Sommières que nous allons évoquer ainsi que la voie verte qui l'a remplacé..



Gares desservies  
entre  
Nîmes et Le Vigan



## Le trafic

Entre Nîmes et Le Vigan circulent, par jour, quatre autorails dans le sens Nîmes-Le Vigan et trois dans l'autre sens ; en outre un "marchandises-voyageurs" parcourt la ligne dans chaque sens. Au delà du Vigan un "marchandise" dessert quotidiennement Avèze (importante fabrique de bas) et, trois fois par semaine, Sauclières.

Les autorails desservant la ligne assurant une moyenne de 500 km par jour avec régularité et confort, sauf les jours de grand froid, où l'on constate quelquefois une insuffisance de bon chauffage; quant aux marchandises, la traction en est assurée à l'aide de machines à vapeur.

Le trafic marchandises de la ligne est insignifiant tout au long du tronç commun de Sommières à Quissac. Entre Nîmes et Sommières il consiste essentiellement en transport de raisins et d'olives, le premier de ces éléments de trafic procurant un mouvement important de wagons durant la saison. La section Quissac-Le Vigan voit un gros trafic de petits colis provenant des nombreuses usines de bonneterie et de bas (Quissac, Sauve, St. Hippolyte, Ganges, Le Vigan). A ce trafic s'ajoute celui du bois, des produits de tannerie et, naturellement le trafic local d'approvisionnement.

## Tourisme

Toute cette région avoisinant Le Vigan offre de nombreux sites peu connus: le cirque de Navacelle qui est certainement une des curiosités géologiques les plus extraordinaires que l'on puisse trouver en France, le paysage des causses garnis de moutons, ces vallées étroites et encaissées aux routes parfaitement entretenues, un air sain et vif, une cuisine en tout point excellente et dont l'abondance n'a d'égale que la modicité des prix.

Cette région pourrait devenir un centre important de tourisme offrant au départ de Nîmes ou de Montpellier et à peu de distance des excursions, à pied, à bicyclette ou en voiture, et même, pour les fervents de la "varappe", des parois montagneuses dont certaines n'ont, quant à la verticalité, rien à envier aux murs des Alpes Dolomitiques. Grottes, cascades, sommets dépassant 1000m et même 1500 (Aigoual) attendent les touristes.

*Prétextant un coût d'exploitation trop important pour un trafic qui lentement décroît, la SNCF interrompt dès 1970 le transport des voyageurs. Tout trafic sera définitivement abandonné le 1er avril 1987 !*

CORPS DES PONTS ET CHAUSSEES  
DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

LE 22 JANVIER 1847

**LIGNE DE LIMES A COMMIÈRES.**

Projet des Traverses ou Derivations  
des Chemins vicinaux et ruraux.

COMMUNE de *Limes*.

Travaux A. Naudin de Limes le 22/1/1847 et Millard de Limes le 22/1/1847

Chaque traverse a 20' de largeur  
**PLAN ET PROFILS**

Approuvé par le Conseil Municipal de Limes le 22/1/1847

Plan de la traverse de Limes  
Le 22/1/1847  
A. Naudin  
Millard  
Limes



Après le départ de Nîmes, la première gare rencontrée est celle de Saint-Césaire.



# CAVEIRAC

La gare et le local technique. La BV a été transformée en logements



BV : bâtiment voyageurs

# CAVEIRAC

Maison du garde-barrières à l'angle de la route de Nîmes et de l'Av. de la Gare



Les bordures du quai existent toujours



La gare  
de  
caveirac

La maison  
du garde  
barrière

La sortie de  
Caveirac le  
31/12/2006



Le rond-point  
le 10/10/2015



# DE NÎMES À CAVEIRAC



La ligne longeait la carrière de Caveirac avant que celle-ci ne s'étende vers le sud. Lorsqu'on faisait sauter des roches dans la carrière, l'autorail devait s'arrêter à bonne distance.

# DE NÎMES À CAVEIRAC

Du pont à la carrière



Culée du pont sur la D40 (point 1)



Rail et tirefond restés sur le ballast (point 2)



Aqueduc sous le ballast (point 3)



Tranchée vue depuis la carrière (point 4)

# DE NÎMES À CAVEIRAC

De la carrière à la gare de Caveirac



Butte de pierres qui marque l'arrêt des voies et local technique (point 5)



Végétation (point 6)



Gare de Caveirac (point 8)

# CAVEIRAC

Maisonnette du garde barrière à l'angle du Chemin du Mas de Védelin et de l'impasse des Cytises. On voit encore les rails en travers de la rue et sur la porte de la propriété le panneau « Attention au train ».



# CAVEIRAC

Maisonnette du garde barrière à l'angle de la rue de Bernis et de la voie Verte, habitée par la famille Damour.



COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

SERVICE DE LA CONSTRUCTION

# LIÈNE DE NIMES A SOMMIÈRES.

Projets des Traversées ou Déviations  
des Chemins vicinaux et ruraux.

COMMUNE DE *Cavezac*.

Traversée et Déviation du Chemin Vic<sup>al</sup> N<sup>o</sup> 4 de Sommiès

Passage à niveau de l'axe, sous à RW<sup>e</sup> D<sup>o</sup> 1<sup>er</sup> 68 + 50<sup>m</sup>

## PLAN ET PROFILS

Échelle de 1 : 10 000 pour le plan et les traversées et les profils en long  
1 : 2 000 pour les traversées des profils en long et les profils en travers

Ordonné par le Préfet de la  
Compagnie des Chemins de Fer  
Paris le 22 Septembre 1851

Ordonné par le Préfet de la  
Compagnie des Chemins de Fer  
Paris le 22 Septembre 1851

VOUS COMMUNIQUE PAR LETTRE DE CE JOUR  
LE 22 SEPTEMBRE 1851  
LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS  
PAR LE BUREAU DE LA CONSTRUCTION  
LE CHEF DE DIVISION

*Vu et Visé*  
Le Chef de Division

### PLAN D'ENSEMBLE



# LANGLADE

## Moulin Cavalier

Entre Caveirac et Langlade on aperçoit à gauche, au sommet d'une colline boisée le moulin de Langlade appelé aussi « Moulin Cavalier », en souvenir de la halte que fit Jean CAVALIER, chef camisard, le 16 avril 1704, jour de la défaite de Nages.



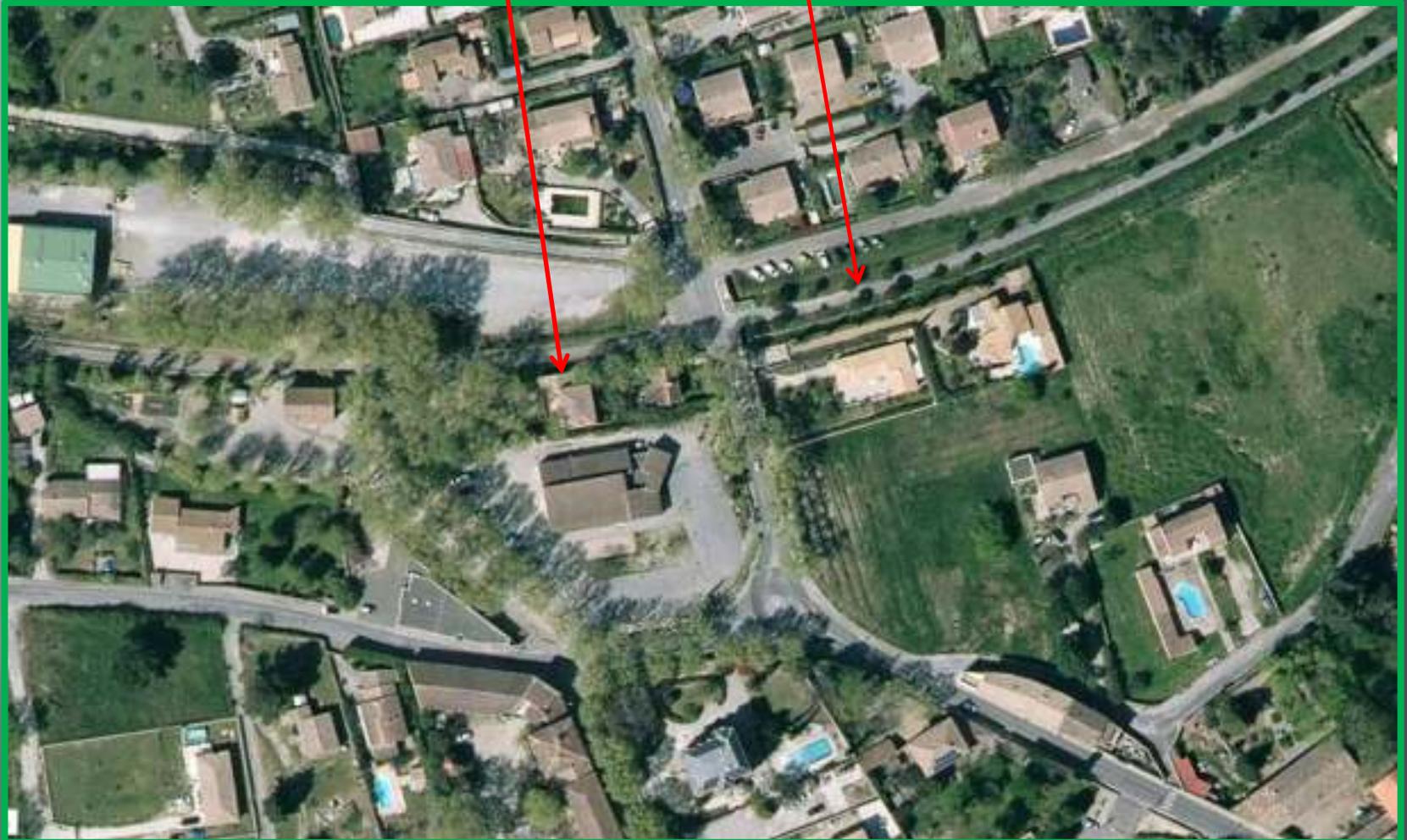
# LANGLADE



Le bâtiment de la gare est occupé actuellement par un service municipal

# LANGLADE

La gare et la courbe de la voie





# LANGLADE

Les anciens WC, face à la gare, le long de la « voie verte »

Le bâtiment de la gare est occupé actuellement par un service municipal



# LANGLADE

Les deux quais existent encore partiellement



# SAINT-DIONISY

La gare a été démolie mais le quai est toujours visible



# SAINT-DIONISY

La gare a été démolie mais le quai est toujours visible



Sur la majeure partie du parcours la ligne ne comportait qu'une seule voie. Une voie d'évitement était prévue au niveau de certaines gares.

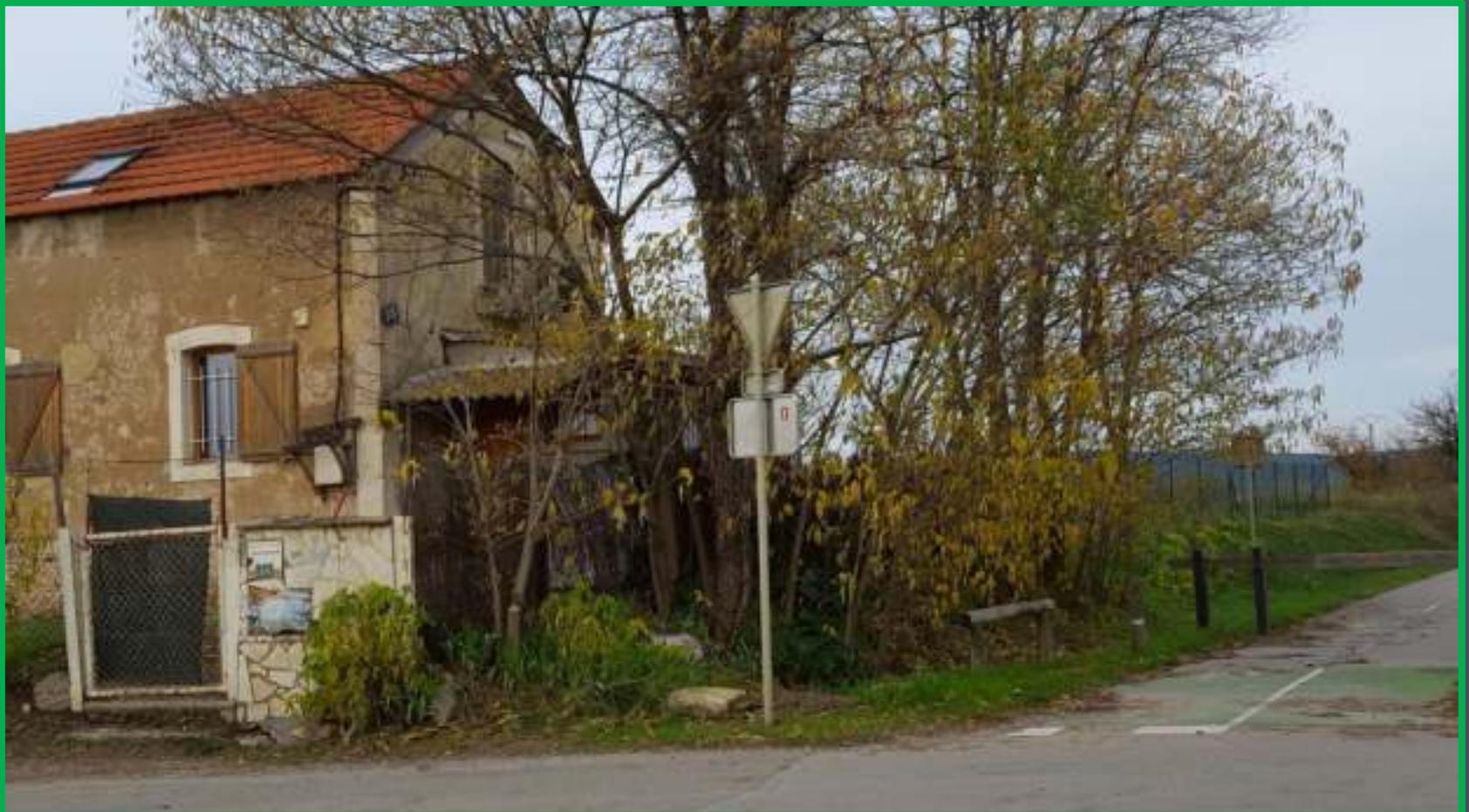
# SAINT-DIONISY

La maison du garde barrière existe toujours à la hauteur du magasin Casino.  
La maison est aujourd'hui une propriété privée



# SAINT-DIONISY

La maison du garde barrière existe toujours à l'angle de l'av. de la Gare et de la voie Verte. La maison est aujourd'hui une propriété privée



COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER  
DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.

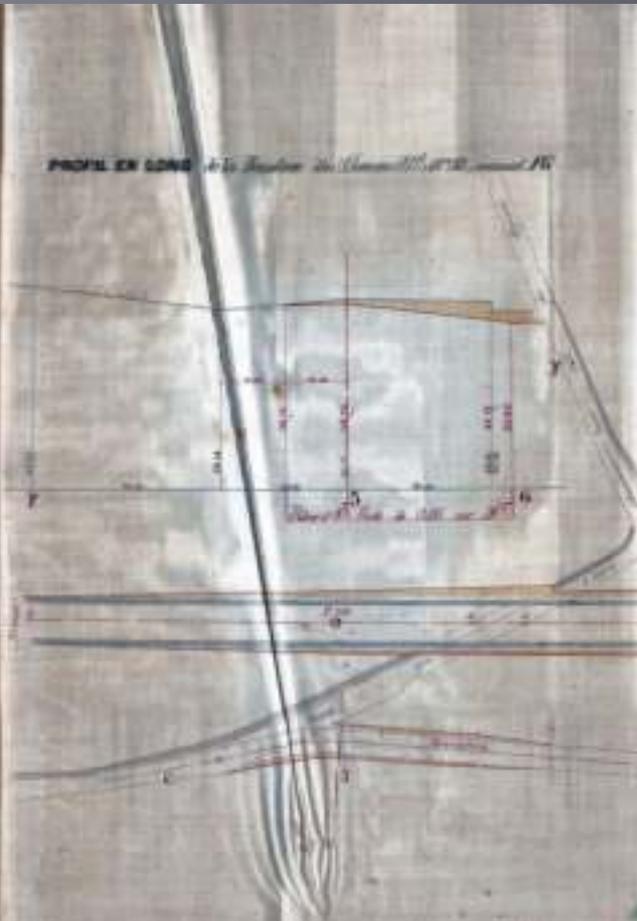
LISTE DE VILLES A COMMIERES.

Projets des Traverses ou Deviations  
des Chemins vicinaux et ruraux

COMMUNE DE *S<sup>t</sup> Dionisij.*

Gratifiée de l'Etat. Mises à l'Exécution par l'Administration  
des Chemins vicinaux et ruraux de la Commune de S<sup>t</sup> Dionisij.  
L'Etat a versé à la Commune de S<sup>t</sup> Dionisij la somme de  
**FRANCS ET PROFILS**

*Le Maire de S<sup>t</sup> Dionisij*  
*Le Chef de Canton*  
*Le Directeur des Chemins vicinaux et ruraux*  
*Le Directeur des Travaux publics*  
*Le Directeur des Ponts et Chaussées*  
*Le Directeur des Mines*  
*Le Directeur des Forêts*  
*Le Directeur des Bâtiments*  
*Le Directeur des Ponts et Chaussées*  
*Le Directeur des Mines*  
*Le Directeur des Forêts*  
*Le Directeur des Bâtiments*



# CURIOSITÉ ENTRE SAINT-DIONISY ET NAGES



Ce tombeau protestant est situé au bord de la voie verte. On y a encore inhumé en 2014



# NAGES

La gare de Nages est devenue un pavillon. Pour cette raison et afin de laisser un morceau de terrain au nouveau propriétaire, la voie verte a été déportée



# NAGES

Au premier plan, la maison du garde barrières et derrière, la gare  
devenues propriétés privées.



# NAGES

En raison du déport de la voie verte les quais ont totalement disparu



# ENTRE NAGES ET CALVISSON



# CALVISSON

Comme à Nages le tracé de la voie verte a été déporté afin de créer une cour pour le Centre de Loisirs municipal, la gare étant propriété communale.

La gare de Calvisson avait pris de l'importance grâce à la proximité du marché et au transport du raisin de table.



# CALVISSON



Au niveau de certaines gares, comme ici à Calvisson, la voie était doublée pour permettre le croisement de deux trains.

# CALVISSON

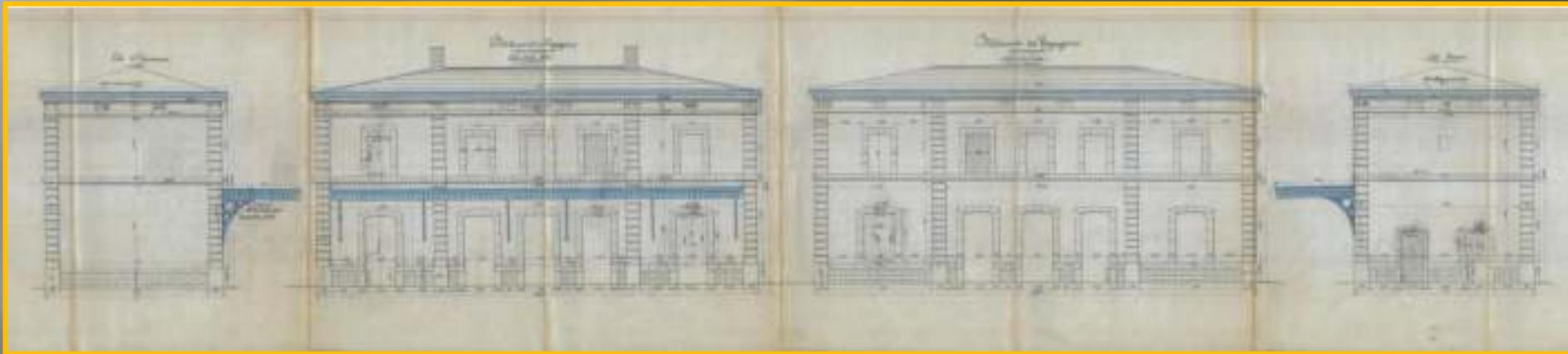
Le « bâtiment voyageurs PLM » est classé en catégorie 2<sup>ème</sup> classe.

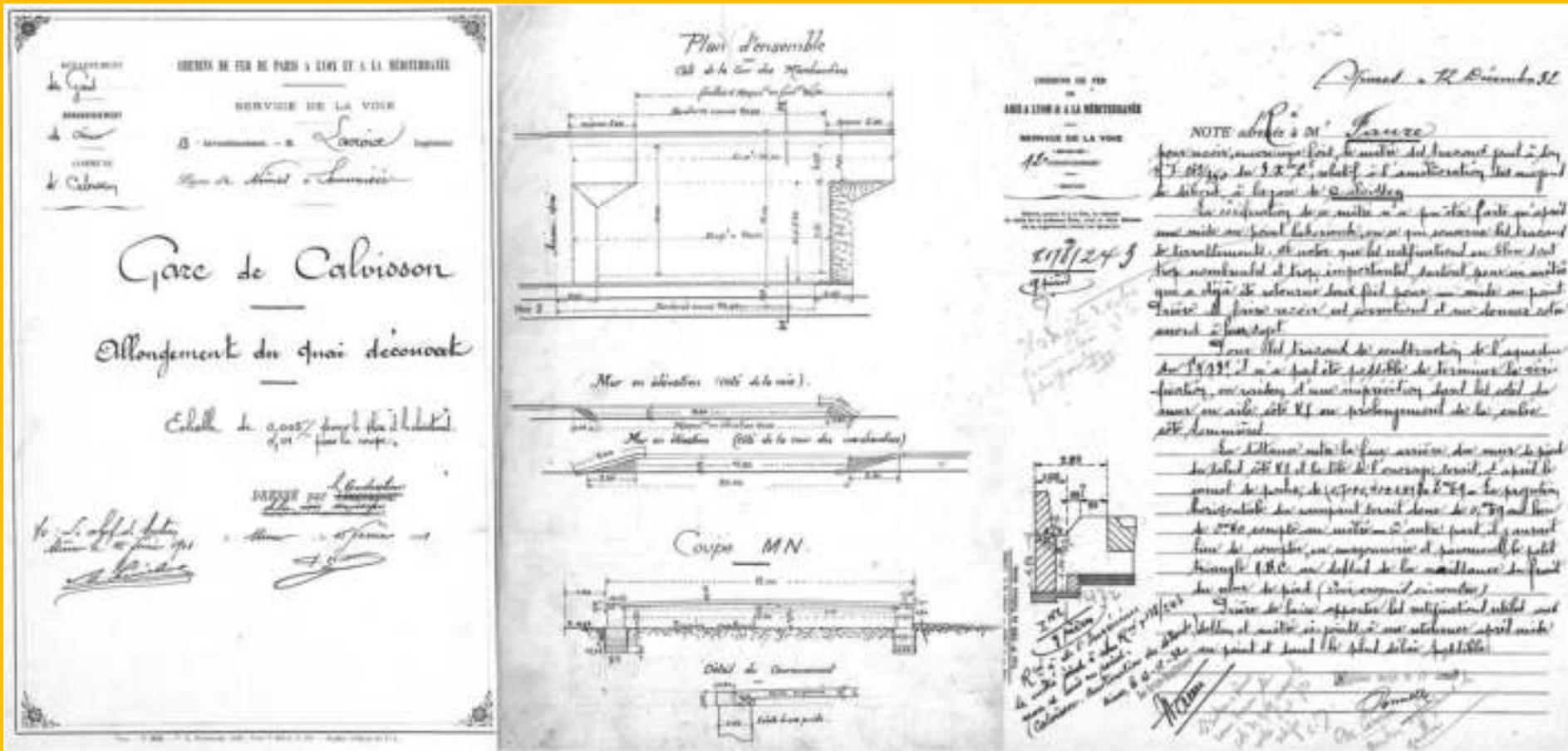
L'architecture a été prédéfinie par la compagnie du PLM. Sur le même modèle on pouvait trouver une façade à 3, 5, 7 ou 9 fenêtres.

Exemples : Congénies 3 fenêtres

Calvisson 5 fenêtres

Sommières 9 fenêtres





Allongement du quai découvert (1931-1932)

# CALVISSON

Face à la gare un espace élargi a été aménagé pour recevoir les enfants du centre de Loisirs. Une échelle de secours a été ajoutée sur le pignon du bâtiment. L'auvent d'origine a été conservé.



# CALVISSON

En raison du doublement de la voie à la hauteur de la station, un abri pour voyageurs avait été construit en face du BV.



# CALVISSON



L'arrière du BV n'a pas subi de modification

# CALVISSON

Maisonnette du garde-barrières à l'angle de la rue de la Cave et de la voie Verte  
à proximité de la coopérative



# CALVISSON

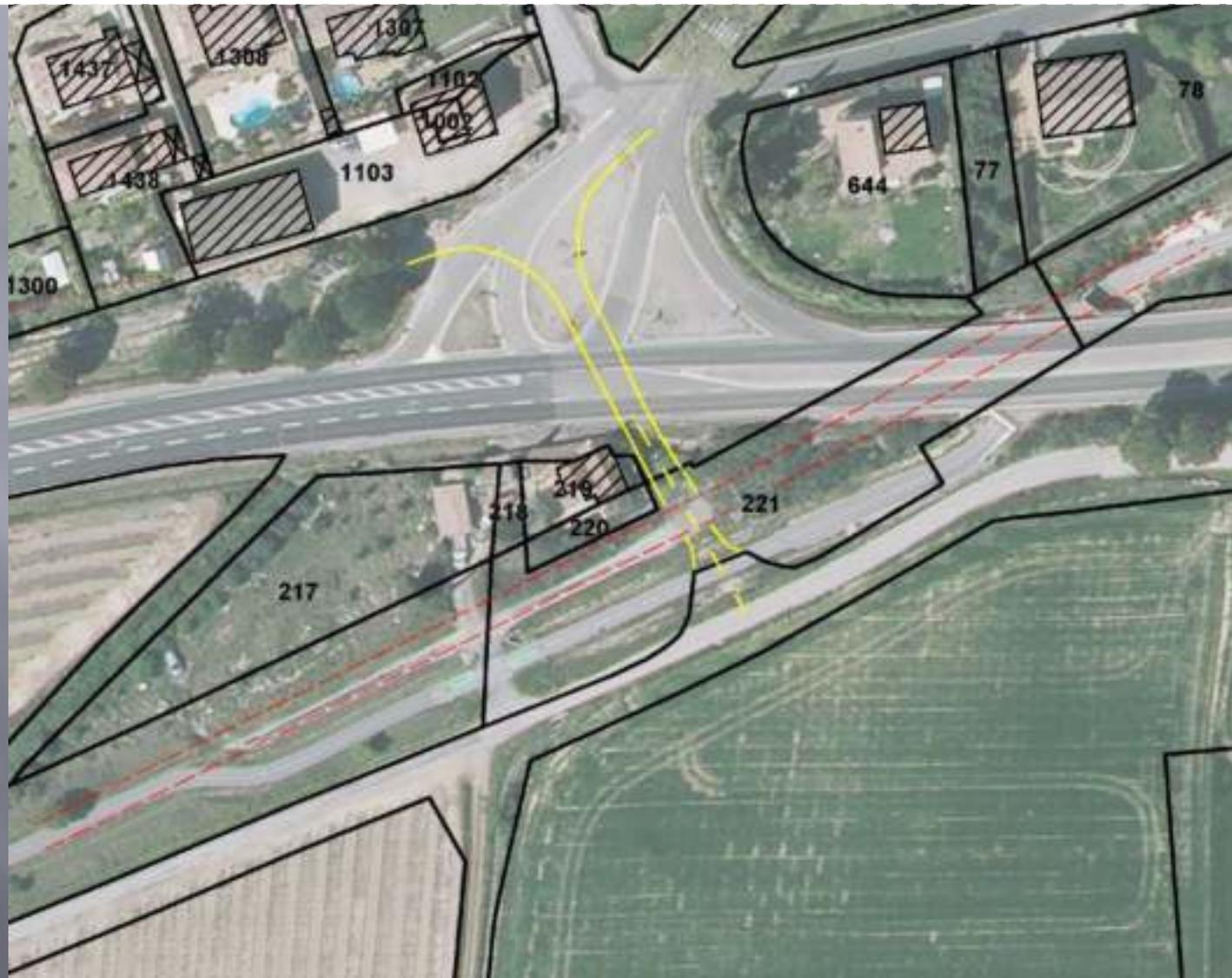
Maisonnette du garde-barrières sur la D40 face au débouché  
de l'av. de Lattre de Tassigny



## Maisonnette du garde barrière et déport de la voie Verte

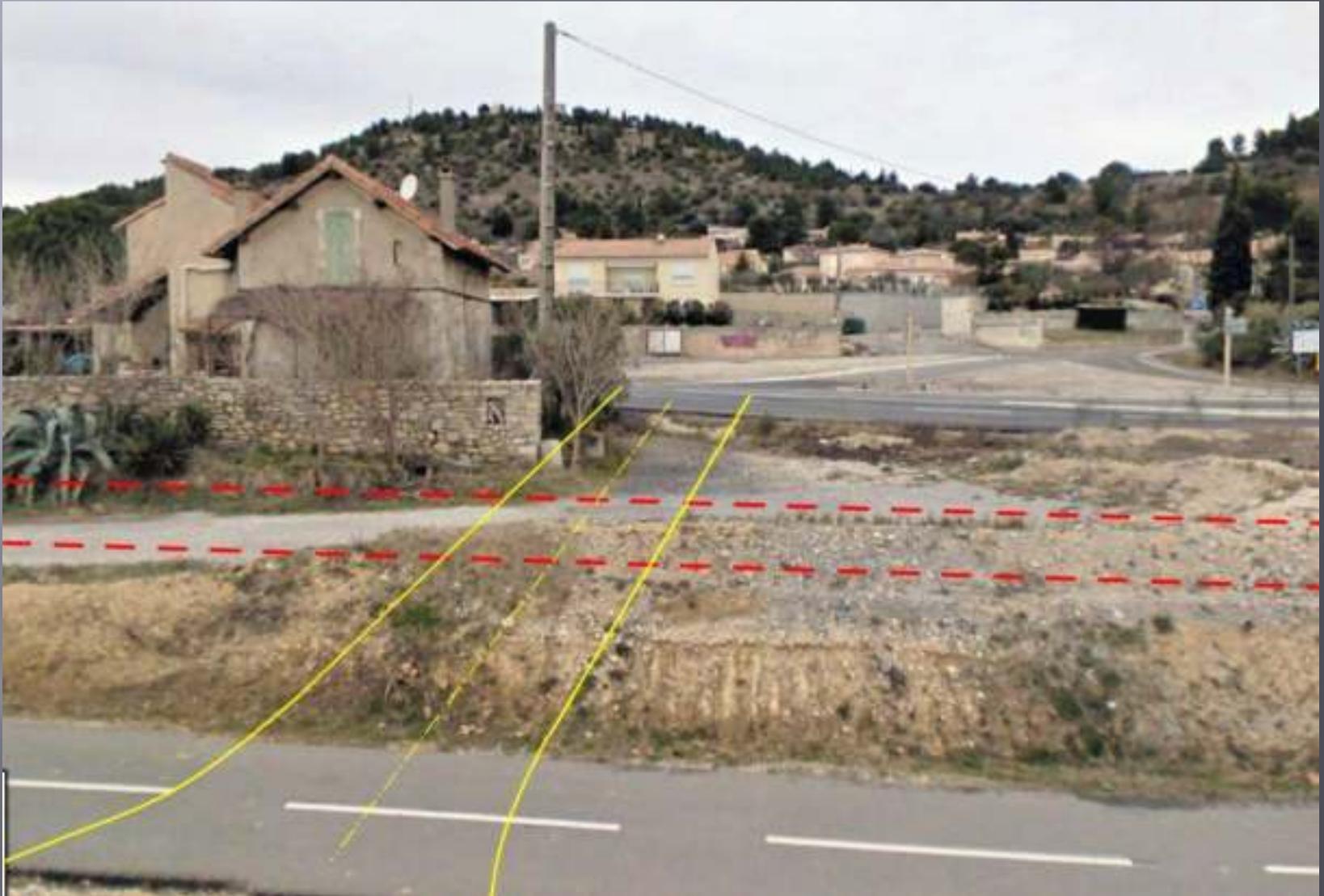


Situation de la maisonnette du garde barrière d'après le cadastre



# CALVISSON

Tracé de l'ancienne rue (en jaune) qui coupait la voie ferrée (en rouge)



# CALVISSON

Au printemps de l'année 1981, le maire de Sommières, Jean Marie Cambacerès, candidat à l'élection législative des 14 et 21 juin, organise à titre exceptionnel un voyage sur la ligne (toujours ouverte pour le transport des marchandises)



# CALVISSON

Ne quittons pas Calvisson sans faire une visite au fameux  
café de la Gare tenu par .....



## Calvisson

S.N.C.F.

### Un train de voyageurs en gare de Calvisson



Mardi dernier, la gare de Calvisson a connu une affluence record qu'elle n'avait pas vu depuis bien des années. En effet, ce jour là, la S.N.C.F. avait mis à la disposition des scolaires de moins de 15 ans, un train spécial Sommières-Lyon.

Partis à 6 h 30 du matin, quelques 70 élèves de nos écoles ont pris le train en gare de Calvisson pour arriver en gare de Lyon, vers 10 h, pour une visite de cet-

te ville dont le plus intéressant pour les enfants a été la promenade en bateau sur le Rhône avec passage d'une écluse et dont le trajet dure environ 1 h 30.

Au retour le soir vers 20 h 30, il y avait à la gare quelque 200 personnes; les unes venues attendre leur progéniture; les autres pour voir passer le train. Car, cela a été un événement pour les habitants de notre village, en ef-

fet, depuis février 1974 la gare de Calvisson avait fermé ses portes.

Alors, voir passer le train, cela représente beaucoup de nostalgie pour certains; alors ils n'ont pas voulu manquer cela. Et oui, le temps passe, mais le souvenir reste.

Notre photo (Bosc Calvisson) : l'arrivée du train en gare de Calvisson.



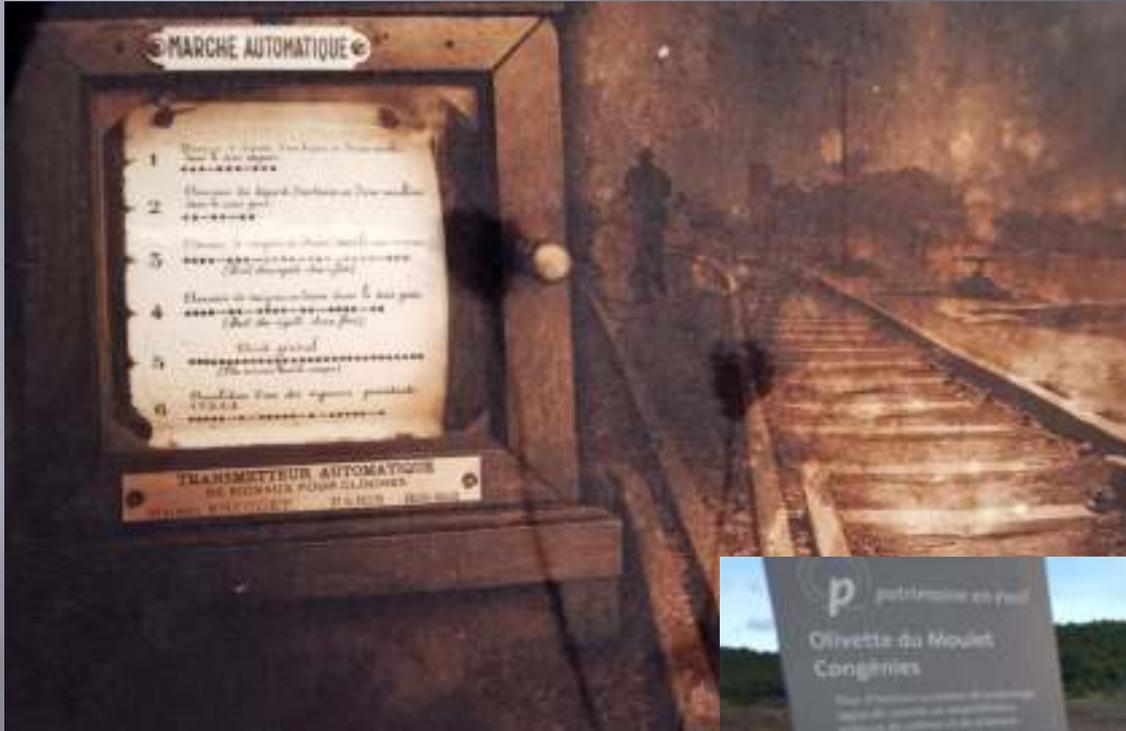
## Château de Livières

Ce château construit sur une motte féodale serait de la période médiévale. Une église dite de « Saint-Martin » y était installée.

En 1304, Guillaume de Nogaret, seigneur de Calvisson avait droit de « basse justice » sur Livières.

Deux actes de mariage et testament des Nogaret ont été signés à Livières en 1354.

# CURIOSITÉ ENTRE CALVISSON ET CONGÉNIES



Olivette du Moulet  
et Transmetteur automatique  
e signaux pour cloche



# CONGENIES

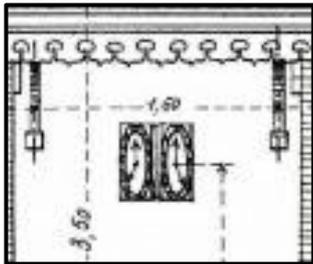
La gare

La voie verte est restée bien rectiligne au passage de la gare

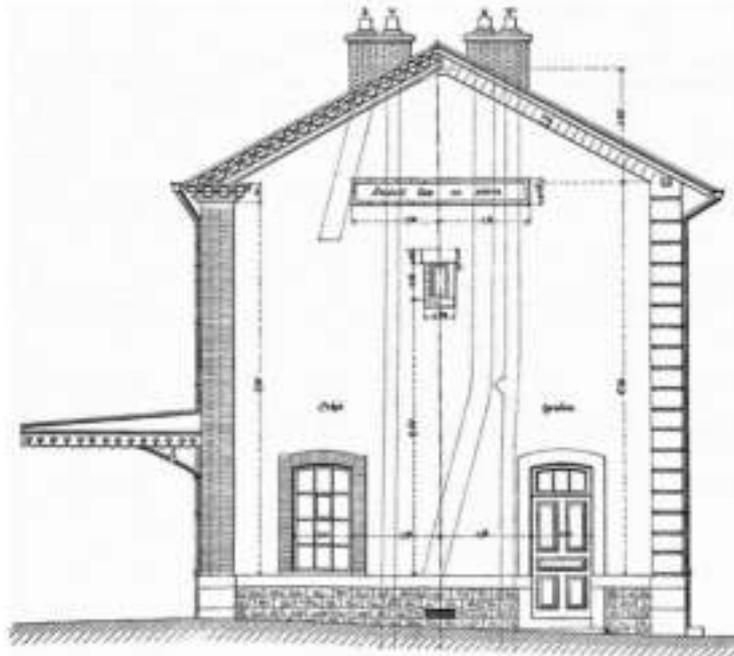




# CONGENIES



Horloge à deux faces inclinées.



La gare  
Plan d'architecte

# CONGENIÈS

Carte postales des années 1920



# CONGENIES

Devenue propriété privée, l'auvent a été remplacé par une terrasse. La bordure que l'on voit en bas à droite n'est pas le vestige du quai mais une réalisation récente.



# CONGENIES

Certains appareils ou souvenirs ont été conservés sous la terrasse



Plaque indiquant l'altitude et la pendule à deux faces droites.

La « cloche Léopolder » avait un système de sonnerie très codifié : 3x2 pour l'arrivée des trains en sens pair; 3x3 pour le sens inverse; et sonnerie continue en cas de problème sur la voie (accident ou retard...)

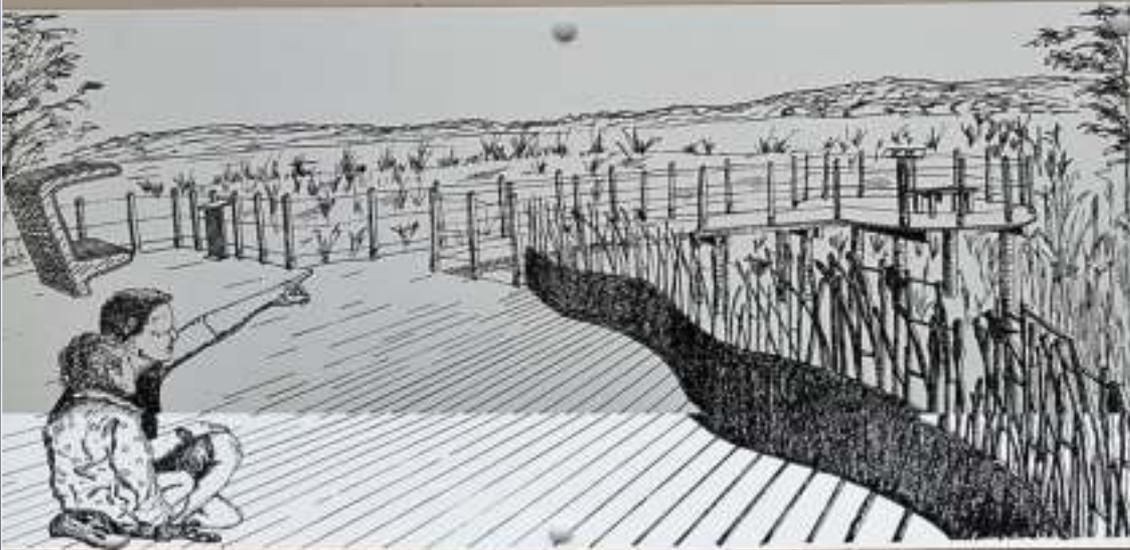


# CURIOSITÉ ENTRE CONGENIES ET JUNAS

## JUNAS

Un "Espace Naturel Sensible" est un espace qui présente des enjeux écologiques dont le caractère naturel est rendu vulnérable par la pression urbaine ou le développement des activités économiques ou de loisirs. Ce sont les Départements qui ont la compétence d'acquisition et de gestion de ces espaces naturels remarquables.

*A "Sensitive Natural Area" is an area of ecological interest whose natural character is made vulnerable through urban pressure or the development of economic or leisure activities. It is the Departments that have the jurisdiction to purchase and manage these remarkable natural areas.*



### Patrimoine naturel

Cette mare isolée au milieu des terres agricoles de la Vaunage a été créée lors de la construction de la voie ferrée à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Le rôle écologique de ce site pour la conservation de la biodiversité a conduit le Département à l'acquérir en 2007. Ici, près de 70 espèces d'oiseaux y trouvent les conditions pour se reproduire, se nourrir, boire, se reposer au cours de l'année.

### Natural heritage

*This isolated pond in the middle of the La Vaunage farmland was created when the railway was built at the end of the 19th century. The Department purchased it in 2007 because of its ecological function of preserving the biodiversity. Nearly 70 species of birds find the conditions that they need here to reproduce, eat, drink and rest over the year.*

Cette mare isolée au milieu des terres agricoles de la Vaunage a été créée lors de la construction de la voie ferrée à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Le rôle écologique de ce site pour la conservation de la biodiversité a conduit le Département à l'acquérir en 2007. Ici près de 70 espèces d'oiseaux y trouvent les conditions pour se reproduire, se nourrir, boire, se reposer au cours de l'année.



# CURIOSITÉ ENTRE CONGENIES ET JUNAS



Un totem comportant des photos de divers oiseaux permet d'écouter leur ramage.



# CONGENIES

Certains appareils ou souvenirs ont été conservés sous la terrasse



Plaque indiquant l'altitude et la pendule à deux faces droites.

La « cloche Léopolder » avait un système de sonnerie très codifié : 3x2 pour l'arrivée des trains en sens pair; 3x3 pour le sens inverse; et sonnerie continue en cas de problème sur la voie (accident ou retard...)



# JUNAS - AUJARGUES

L'ancienne gare de Junas-Aujargues dans les années 1920



# JUNAS - AUJARGUES

La voie verte a été, là aussi, déviée pour donner une parcelle de terrain à l'acheteur de la gare.





# JUNAS - AUJARGUES

Le BV est devenu un restaurant puis actuellement c'est une maison d'agrément



# JUNAS - AUJARGUES



Déport de la voie verte vers la droite pour libérer une parcelle de terrain

La trace du quai reste visible



# SOMMIÈRES

Le BV devenu le restaurant « l'Estelou »

Tracé de la voie verte qui se trouve en contrebas de la gare



# SOMMIÈRES

La gare et la tour Bermond



# SOMMIÈRES

La gare est devenu le Relai de l'Estelou. Avec ses 9 fenêtres en façade le bâtiment d'origine a été rehaussé d'un étage dans sa partie centrale

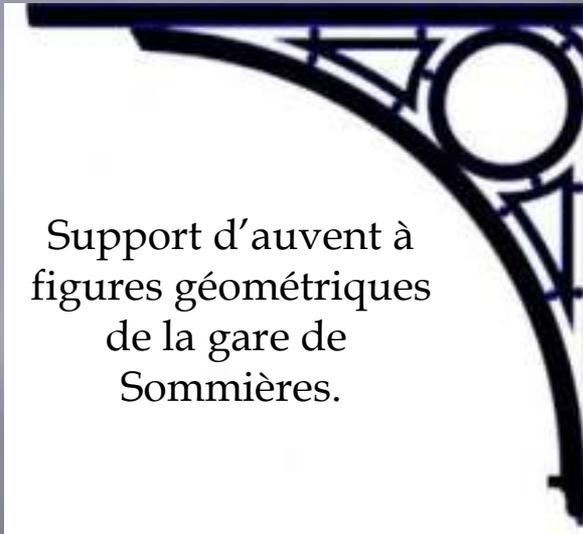


# SOMMIÈRES

Du côté des anciennes voies l'auvent du quai a été transformé en salle de restaurant



# LES SUPPORTS D'AUVENT



Le support d'auvent, en fer forgé, a été très plus utilisé dans le midi de la France. Sommières et quelques autres en ont bénéficié. Pour toutes les autres gares de la ligne Nîmes-Le Vigan, c'est le support de droite qui était utilisé.

# SOMMIÈRES

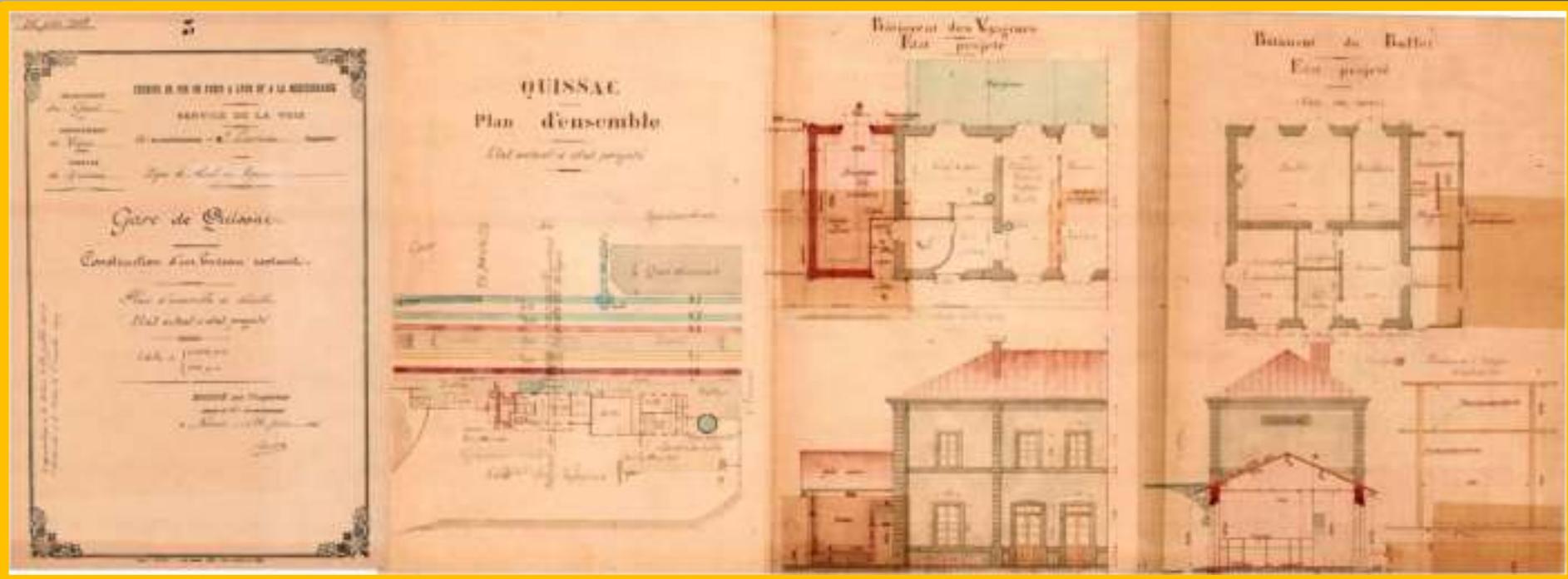
L'auvent en fer forgé dont le profil géométrique se retrouve quelquefois dans le sud de la France (Pertuis, Aimargues, Cadenet, Rumilly...) est plus fréquent au nord du pays.

Quelques appareils qui se trouvaient sur le quai ont été conservés.



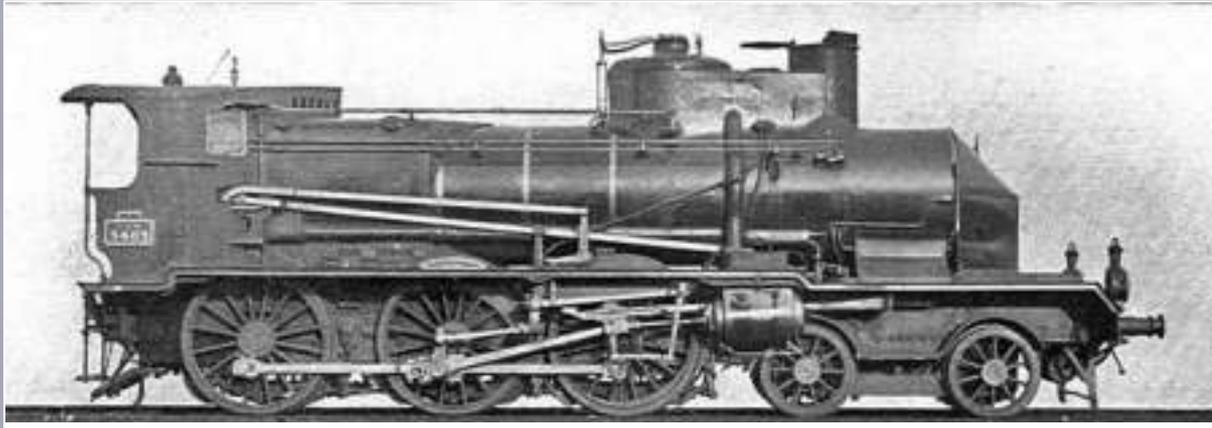
Billet de retour (poinçonné) sur le trajet Congénies-Sommières

# QUISSAC



# TRAINS À VAPEUR AYANT CIRCULÉS SUR LA LIGNE

(Sous réserve de vérifications)



Locomotive type 3403 de 1907, utilisée sur les lignes de PLM puis sur les lignes SNCF



Locomotive Type 030 PLM-3001-3080 construite en 1881



# AUTORAILS AYANT CIRCULÉS SUR LA LIGNE



L'autorail X3800, surnommé « **Autorail Picasso** » a été exploité par la SNCF entre 1950 et 1980.



Autorail X3600 SNCF (Renault ABJ 4)

# SOMMIÈRES

L'autorail panoramique stationné en gare de Sommières en 1983



Ce modèle, en service de 1959 à 1985 fut construit à seulement 10 exemplaires dans le midi de la France. D'une longueur de 26,70 mètres, il pouvait accueillir 88 places, l'étage supérieur, dans la partie panoramique, était réservé aux 1ères classes; les sièges pouvaient pivoter.

*Plan Général*

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER  
DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANEE.  
BUREAU DE LA CONSTRUCTION

**LIBRE DES SOMMIERES AUX MAZES**

**Dessins d'exécution**

*des Anches de la Voie*

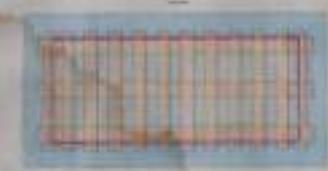
1. de la Grande	127 161
2. de la Moyenne	127 052
3. de la Petite	127 054
4. de la Voie	127 055
5. de la Voie de la Grande	
6. de la Voie de la Petite	127 056

*Échelle de 1/1000  
Paris le 10 Mars 1853*

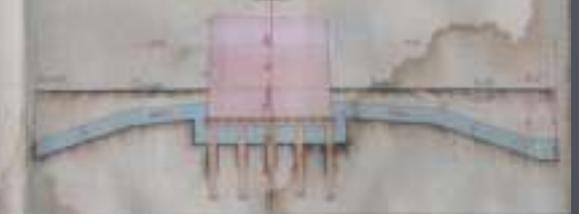
*Section de la Voie*



*Plan de la grille  
d'un poteau de la voie aux Mazes*



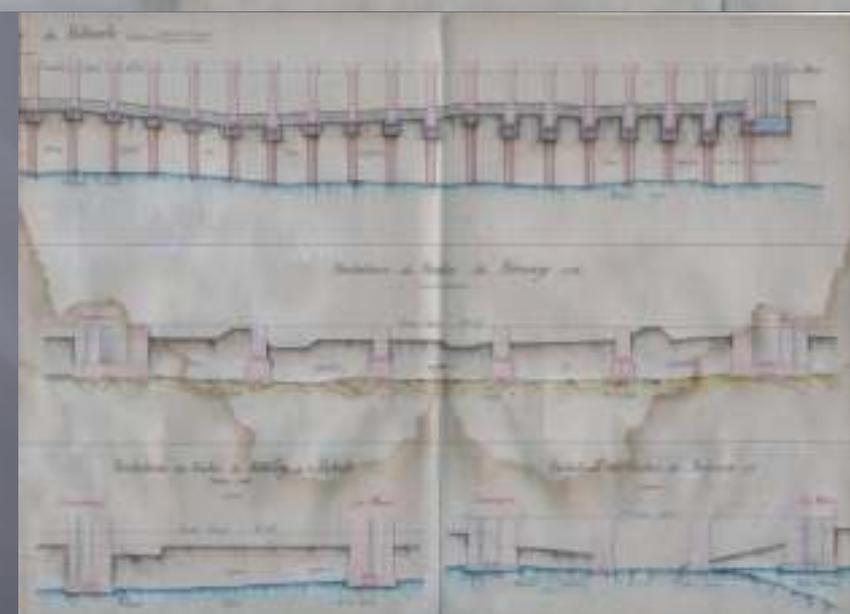
*coupe en travers  
des rails en bois sur l'axe d'une voie aux Mazes*



*Section de la Voie de la Grande*



*Section de la Voie de la Petite*



# L'A.P.R.O.M.I.C.A.V.

# VOUS REMERCIE DE VOTRE ATTENTION

Recherches, textes et montage : Jean Pierre Vinchon  
Témoignages : Madame Garcia, Joël Delon, Line Lioure

Sources : Le Chemin de Fer ; Eric Bardochan, Vérificateur de Documents d'Exécution, aux Études de Signalisation, Pôle Régional Ingénierie de Nord-Paris - SNCF Réseau

Archives SNCF : Loïc T..., Projeteur Plans Techniques aux Études de Signalisation, - SNCF Réseau

L'ancienne gare PLM-SNCF de Congénies; Association Histoire et patrimoine de Congénies

L'ancienne ligne, Nîmes-Le Vigan; « Rose des Sables et 1000 Perthuis » ; site en construction

Le patrimoine de la SNCF - Éditions Flohic