

## Splendeur et décadence du rail rural (3)

*Au pied du Causse du Larzac, la décadence est en route... lentement.*

Troisième et a priori dernier épisode de l'été, après Autun et Annemasse, et on commence totalement non ferroviaire et par une devinette : de quand date l'inauguration de ceci ? Réponse au début de la page 3... Il s'agit bien sûr du viaduc de Millau, ici la pile centrale des 7, hauteur 144 m sous tablier (la séparation en deux demi-piles commence à 90 m de hauteur, pour répondre à diverses contraintes, comme par exemple du vent jusqu'à 200 km/h ou une charge routière différente sur une chaussée et sur l'autre) :



Et pour occuper la page 2 avant donc la réponse à la devinette, voici tout d'abord les 3 piles côté sud (hauteurs respectives 136,5m 112m 77,5m) :



... puis les 3 piles côté Nord, dont les deux premières sont de part et d'autre du Tarn. Hauteurs respectives 221m 245m 94,5m :



Le tout est long de 2460 m, en pente de 3 °/° vers le Nord, en courbe de 20 000 m de rayon, et la construction a duré exactement 3 ans pour une mise en service effective le 16/12/2004... 19 ans déjà, et à coup sûr une des constructions les plus rentables de France, à quelque chose comme 21 M€ de recettes par an (estimation 2020), sans doute encore peu de dépenses, 400 M€ de coût de construction, et une concession de 78 ans... Au demeurant, cela ne paraît pas choquant, car ce n'est pas de l'argent public (sauf 15 M€ dépensés en études préliminaires, quand même...) et les automobilistes ont le choix de l'emprunter ou non : passer en bas dans la ville coûte environ +15 mn dans des conditions normales de circulation, j'ai testé... quoiqu'avec un tacot légèrement sous-performant comme le mien, il faille plutôt compter 18 mn car la vitesse ascensionnelle devient vite un facteur prépondérant.

Mais revenons sur terre, car le vrai sujet du jour, c'est bien ce qui passe dessous... Comme lors de cette visite (dimanche 30 juillet) je ne suis pas passé par le nord de la vallée, faisons un petit emprunt au passé sous la forme d'une photo faite au village de Peyre (ancienne halte, fermée entre 1978 et 1982) le 18/07/2013, il y a exactement 10 ans, avec un matériel (Z 7300) aujourd'hui disparu :



A partir d'ici, petite exploration de gare en gare de St-Georges de Luzençon (PK 538,2) à Ceilhes – Roqueredonde (PK 500,3), dans une vaste opération de contournement du Causse du Larzac par l'Ouest, celui-ci se situant 200 à 400 m plus haut. En tout cas, cette année, ça roule en été, alors que l'habitude récente était plutôt de voir deux mois sans aucun train pour cause de travaux variés dans un contexte où le Conseil Régional ne souhaitait pas de coupures longues pendant les périodes scolaires. Mais comme on est dimanche, je vais pouvoir me promener un peu dans les voies sans être dérangé, vu l'intensité de ce qui roule entre 11h et 18h (précisément, rien du tout à Tournemire - Roquefort entre 10h59 et 18h04)... :

# HORAIRES liO Train

APPLICABLES DU 8 JUILLET  
AU 9 DÉCEMBRE 2023

## CLERMONT-FERRAND > BÉZIERS

* Ne circule pas les jours fériés (sauf exception précisée dans le renvoi numéroté)	Lun à Sam*	Mar à Ven*	Lun*	Lun à Ven*	Sam Dim Fêtes	Lun à Sam*	Lun à Ven*	Lun à Sam*	Tous les jours	Lun à Sam*	Tous les jours	Lun à Sam*	Tous les jours	Ven*	Ven*	Tous les jours	Dim et Fêtes	Sam*	Lun à Ven*	Dim et Fêtes	
	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	
	Train	Train	Car	Car	Train	Train	Train	Train	Car	Car	Train	Train	Car	Car	Train	Train	Car	Car	Train	Train	
Clermont-Ferrand																13.03					
Neussargues																14.36					
St-Flour-Chaude-Aigues																14.57					
Saint-Chély-d'Apcher			6.26					11.30		12.25				15.37	16.27		18.30		21.25	23.00	23.20
Aumont-Aubrac			6.37					11.43		12.40				15.50	16.40		18.45		21.40	23.15	23.35
Marvejols-Place Chayla			6.58	7.30						13.00	13.28					17.10	17.24		22.00	23.35	23.55
Marvejols	7.00	7.01	7.34	7.50				12.07				13.32	13.51	16.14	17.05	17.20					
Chirac	7.04	7.05	7.39	7.55								13.38	13.56			17.10	17.24				
Le Monastier	7.08	7.08	7.41	7.58								13.41	13.59			16.22	17.14	17.28			
Banassac-La Canourgue																16.36	17.27				
Campagnac-St-Géniez																16.50	17.41				
Sévérac-Le-Château																17.02	17.54				
Millau	5.49															17.38	18.28		21.05		
Saint-Georges-de-Luzançon	5.59															17.49	18.38		21.16		
Saint-Rome-de-Carnon	6.06															17.56	18.45		21.23		
Tournemire-Roquefort	6.14															18.04	18.52		21.31		
Montpaon	6.33															18.04	18.52		21.31		
Ceilhes-Roqueredonde	6.41															18.28	19.16		21.58		
Les-Cabrilis	6.47																		22.04		
Lunas	6.57																		22.15		
Le Bousquet-d'Orb	7.02															18.47	19.35		22.19		
Bédarieux	7.12					8.42	12.43	14.49	17.27							18.58	19.46		22.31		
Magalas	7.32					9.01	13.03	15.08	17.47							19.18	20.05		22.50		
Béziers	7.46					9.15	13.17	15.22	18.01							19.32	20.19		23.03		

- 1 Circule aussi le 16 août et 2 le novembre.
- 2 Ne circule pas les 16 août et 2 novembre.
- 3 Circule jusqu'au 27 août.
- 4 Circule jusqu'au 26 août.
- 5 Circule à partir du 8 septembre, ne circule pas les 27 octobre et 3 novembre.
- 6 Circule aussi le 11 novembre.
- 7 Ne circule pas le 11 novembre.
- 8 Circule à partir du 4 septembre.
- 9 Circule aussi du lundi au vendredi jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre.

## BÉZIERS > CLERMONT-FERRAND

* Ne circule pas les jours fériés (sauf exception précisée dans le renvoi numéroté)	Lun à Sam*	Lun à Sam*	Lun à Sam*	Tous les jours	Tous les jours	Lun à Sam*	Tous les jours	Lun à Ven*	Tous les jours	Ven*	Lun à Ven*	Sam Dim Fêtes	Ven*	Ven*	Lun à Sam*	Tous les jours	Dim et Fêtes
liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO	liO
Béziers	6.37	7.57					9.33	12.00	16.43							18.21	19.01
Magalas	6.51	8.11					9.47	12.14	16.57							18.35	19.20
Bédarieux	7.14	8.30					10.08	12.33	17.15							18.59	19.47
Le Bousquet-d'Orb	7.24															19.09	19.58
Lunas	7.29															19.13	20.02
Les-Cabrilis	7.37															19.21	20.10
Ceilhes-Roqueredonde	7.42															19.27	20.15
Montpaon	7.50															19.34	20.23
Tournemire-Roquefort	8.08															19.52	20.41
Saint-Rome-de-Carnon	8.15															20.00	20.4
Saint-Georges-de-Luzançon	8.22															20.06	20.55
Millau	8.34									13.41						20.16	21.05
Sévérac-Le-Château	9.04									14.11							21.32
Campagnac-St-Géniez	9.16									14.23							21.45
Banassac-La Canourgue	9.30									14.37							21.59
Le Monastier	9.44					11.50	11.55	12.42		14.51			16.52	18.09	18.07	19.09	22.13
Chirac		9.52				11.54	11.59						16.56	18.13	18.12	19.12	
Marvejols	7.35					12.02	12.03	12.50		14.58			17.00	18.18	18.20	19.18	
Marvejols-Place Chayla	8.00	10.16											16.10	16.35			22.23
Aumont-Aubrac	8.00	10.16								15.23	16.35	17.00				18.34	19.22
Saint-Chély-d'Apcher	8.20	10.28								15.35	16.45	17.20				18.40	19.27
St-Flour-Chaude-Aigues																18.51	19.38
Neussargues																	22.59
Clermont-Ferrand	10.00															18.35	19.00

- 1 Circule uniquement les dimanches et fêtes jusqu'au 27 août.
- 2 Ne circule pas les vendredis à partir du 8 septembre, circule le 27 octobre et 3 novembre.
- 3 Circule à partir du 8 septembre, ne circule pas le 27 octobre et 3 novembre.
- 4 Circule jusqu'au 26 août.
- 5 Circule aussi les vendredis, samedi jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre.
- 6 Circule à partir du 10 septembre, ne circule pas les 22 et 29 octobre.

### À CLERMONT-FERRAND, CORRESPONDANCES DEPUIS PARIS-BERCY

	Lun à Sam*	Tous les jours	Tous les jours	Tous les jours	Lun à Ven*	Dim et Fêtes
Paris-Bercy	7.00	9.00	13.00	16.00	17.57	17.57
Clermont-Ferrand	10.29	12.29	16.29	19.29	21.11	21.29
Numéro de circulation	3957	3953	3959	3971	3977	3979

- \* Ne circule pas les jours fériés.
- 1 Circule à partir du 4 septembre.
- 2 Circule aussi du lundi au vendredi jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre.

### À CLERMONT-FERRAND, CORRESPONDANCES POUR PARIS-BERCY

	Lun à Sam*	Tous les jours	Tous les jours	Tous les jours
Clermont-Ferrand	10.31	13.25	16.31	19.31
Paris-Bercy	13.57	16.57	19.57	22.57
Numéro de circulation	3966	3970	3976	3990

- \* Ne circule pas les jours fériés.

Train nécessitant un titre de transport spécifique. Horaires donnés à titre indicatif.  
 Club Train Intercités à réservation facultative, accessible à la tarification liO Train entre Béziers et St-Chély-d'Apcher.  
 Correspondance liO (car ou train).  
 Correspondance Grandes Lignes (voir tableau).  
 Consultez l'empreinte CO<sub>2</sub> de vos trajets en vous rendant sur [snf.com](http://snf.com).  
 Retrouvez tous les billets à petits prix sur [trainlio.snf.com](http://trainlio.snf.com) et dans nos espaces de vente.  
 Informations non contractuelles données sous réserve de modifications.

Les fiches horaires sont disponibles en impression à domicile ou auprès du guichet le plus proche.  
 PRODIGES - L'ART ET LE MÉTIER DE CONCEVOIR LES HORAIRES DES TRAINS  
 L'ÉQUIPE DE PRODIGES : BÉZIERS ET LE BORGNION DU 21 OCTOBRE AU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE  
 SERVICE CLIENT : 09 70 00 00 00 (du lundi au vendredi de 8h à 18h) - [clients@prodiges.com](mailto:clients@prodiges.com)

A St-Georges-de-Luzençon (PK 538,2), il paraît que 95 % du trafic est scolaire et assuré par deux trains : celui de 8h22 vers Millau, et celui de 17h49 de Millau. Ce qui donne entre 50 et 70 lycéens sur le quai, au grand dam de la vieille dame qui habite la gare et dont la quiétude est troublée pendant quelques minutes, c'est du moins ce qu'un conducteur de la ligne m'avait raconté il y a une bonne douzaine d'années...



Bizarre quand même, cet arbuste qui semble sortir d'une des fenêtres du rez-de-chaussée... En tout cas, la voie (tout du moins le rail) n'est pas d'origine Midi (pour reconnaître une voie de ce type, voir tout à la fin de ce petit reportage...) et pas trop herbue. Aux dire d'ARMEN : voie de 1971, traverses (sauf visiblement celles au niveau des éclisses...) de 1931... précisément l'année de mise en service de la ligne.

Au PN 59, à peu près 200 m plus au sud, voilà à quoi cela ressemble en direction de la gare, avec des traverses manifestement renouvelées dans la zone du PN (ARMEN, totalement précis, les date de 2021, le rail aussi, et ce sur 32 m de longueur...) :



... et vers le Sud, cette butte témoin (altitude 762 m, ici on est à 356) nous rappelle que le Larzac n'est pas loin (c'en est une butte-témoin, exactement comme celle des caves de Roquefort 10 km plus au sud) :



Etape suivante, St-Rome-de-Cernon (PK 531,7). Pas un chat aux alentours, mais la gare est ouverte à mon grand étonnement, enfin la salle, pas le guichet (il est 13h21 et le prochain train est à 17h56...) :



Côté voies, modernité impressionnante, et pourtant rails comme traverses ont déjà 22 ans (le tout date de 2001, voie directe et évitement) :



Cela ne vaut cependant que pour la zone des quais, car vers le Sud et Tournemire, ici en rampe de 18 ‰, l'ancien reprend vite ses droits... pas antédiluvien au demeurant (rail de 1968, traverses de 1986) :



A la suite, Tournemire - Roquefort (PK 524,6) présente davantage d'intérêt, car c'est une ancienne gare de bifurcation à la fois vers l'Est (Le Vigan via le Larzac justement) et l'Ouest (St-Affrique, objectif Albi jamais atteint). Côte Nord, il reste un peu plus que des traces de la ligne du Larzac (la voie de gauche, vers St-Rome-de-Cernon, date de 1968 pour le rail et 1986 pour les traverses) :



... mais 500 m plus loin vers Le Vigan, plus de voie, juste avant le tunnel de presque 2 km qui sert / a servi de tunnel-test pour le stockage de déchets nucléaires (ici, voie moderne sur traverses béton bibloc, posée par l'Armée vers la fin des années 70... dans le cadre du projet mort-né d'extension du camp du Larzac) :



Côté gare, cette ligne du Larzac se termine en heurtoir sur la voie à droite de la draine :



En gare de Tournemire – Roquefort (PK 524,6), la ruralité n'est pas loin... :



... mais la gare elle-même, qui a tout l'air d'être fermée, est désormais pourvue d'un restaurant :



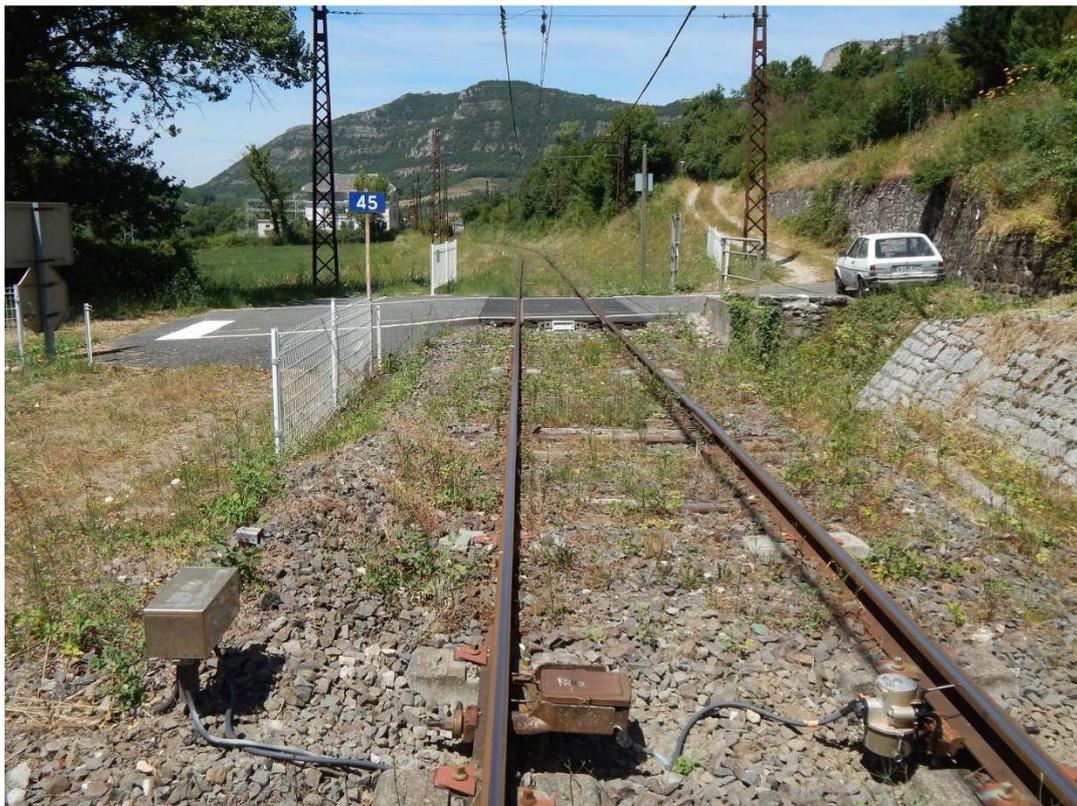
Côté quais, on se demande un peu où sont passées les voies... :



... mais elles sont bien là. L'espace intermédiaire était sans doute occupé par une voie de/vers Le Vigan :



Environ 700 m plus au sud, au PN 45 (noter la sous-station derrière le panneau...) il y a ce qui semble récent et que j'ai vu en pas mal d'endroits sur cette ligne : une zone goudronnée isolée (le chemin d'accès depuis la route située à droite et un peu en hauteur ne l'est pas) pour l'accès à la voie par un engin de travaux, avec sur la route un panneau PRS suivi d'un numéro. Rien à voir avec un PRS au sens Poste, ça doit vouloir dire « Point d'accès à la ligne » ou quelque chose comme ça :



... et au même endroit mais vers le Sud, on voit bien que l'ancienne ligne de St-Affrique, sur la droite, a fini par être déposée :



... parce que presque au même endroit (PN 44 et non 45, vue vers le Nord et non le Sud), en 2005, cela ressemblait à ceci :



Le même PN 44 aujourd'hui... avec des volets qui ont changé de couleur :



A partir d'ici, on quitte la vallée du Cernon et le profil devient beaucoup plus dur, pour franchir sans tunnel deux petits cols intermédiaires avant Montpaon. Pour le col du Poirier (PN 43, altitude 560 m pour 497 à Tournemire, on se contente de rampes de 20 à 25 °/°. Résultat au sommet (noter le panneau PRS...) :



... mais vers le Sud, on plonge en pente de 33 °/° vers St-Jean-et-St-Paul :



Aujourd'hui, la gare de St-Jean-et-St-Paul (PK 518,1) est inaccessible (habitée + chiens énervés donc demi-tour rapide...) mais en 2005, pas de problème d'accès, avec donc le bord Ouest du Causse du Larzac sur la droite à peu près à 800 m d'altitude pour 500 ici (rails et traverses datent de 1963, idem aujourd'hui) :



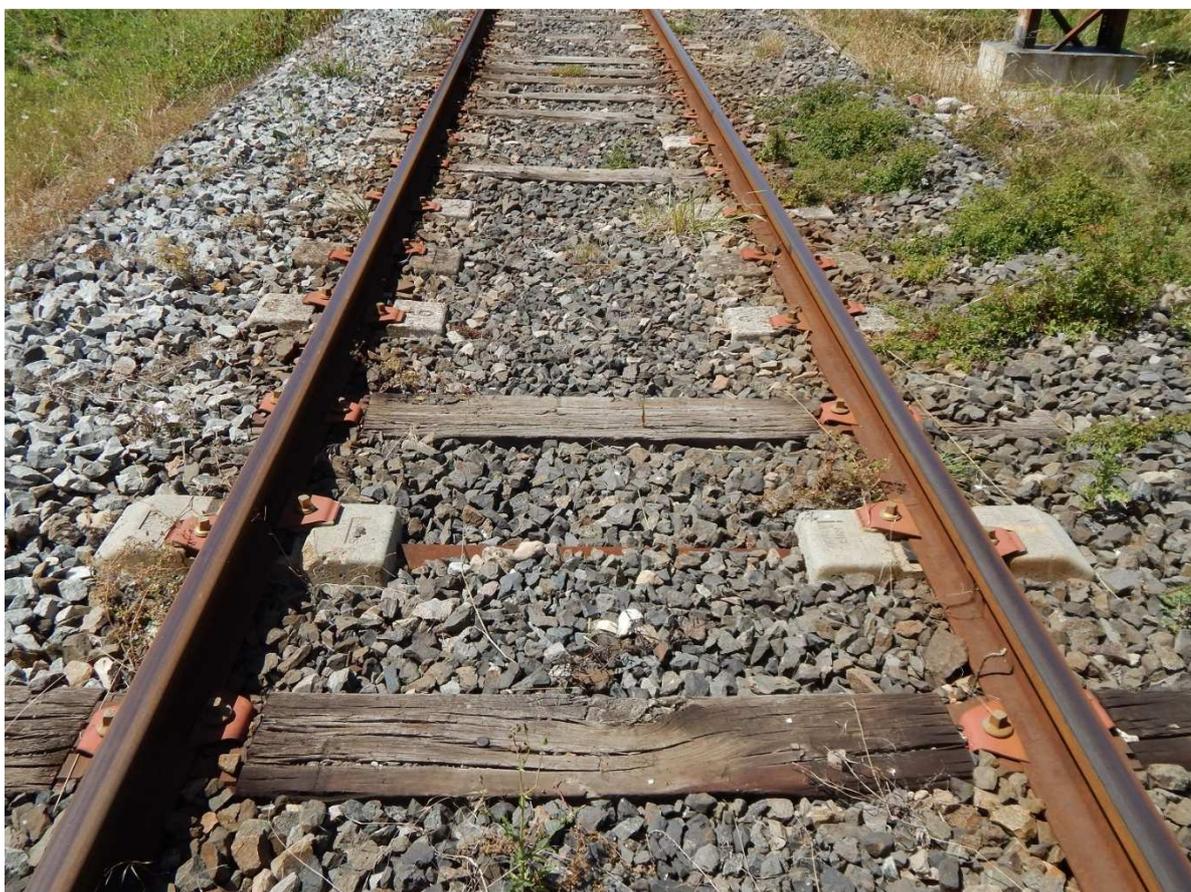
A partir de là, on remonte en 33 ‰ vers le sommet de Lauglanet (garage) au PK 514, sans doute nommé ainsi parce que c'était a priori la fin du parcours des machines de pousse depuis Tournemire dans le sens Nord > Sud (ensuite, il n'y a plus de rampe supérieure à 18 ‰ jusqu'à Bédarieux). Depuis ce sommet (altitude 608 m), vue vers le Nord :



... et pour la vue vers le sud, en rampe de 30 °/° , c'est du même genre mais plus impressionnant dans le sens contraire depuis le PN 39, situé un peu plus loin et en pleine rampe (photo de 2013, au PK 513,4) :



Dans cette zone, ici au PK 514,1, la voie n'est pas si mal, malgré un certain mélange du côté des traverses (rail et traverses sont de 1963, hormis évidemment les traverses en béton, d'âge variable) :



On néglige Montpaon (PK 508,1), d'intérêt limité. De Montpaon à Ceilhes - Roqueredonde, nouveau col à franchir, les rampes ne dépassent pas 19 °/° dans les deux sens mais cela se paie par un tunnel de 1700 m de long... A Ceilhes - Roqueredonde, donc, petite démonstration de simplicité entre les anciens et nouveaux messages de sécurité sur les quais (récemment apparus en Ile-de-France également) :



... et la gare est dotée d'un abri à vélos à 2 places (vu le même à St-Rome-de-Cernon et ailleurs) :



Vues complètes du bâtiment de la gare de Ceilhes :



... et vue des voies vers le Sud :



L'exploration purement ferroviaire s'arrête ici, car il a été jugé plus intéressant de suivre la haute vallée de l'Orb. En prime cependant, l'ouvrage d'art le plus intéressant entre Ceilhes et Bédarieux, le viaduc de l'Usclade (PK 493,0, en rampe de 33 °/'° vers le Nord) (photo de 2021) :



La haute vallée de l'Orb (fleuve qui passe tout près de la gare de Ceilhes, justement), hormis le village d'Avène connu pour ses thermes et ses produits de beauté du même nom, c'est surtout ceci :

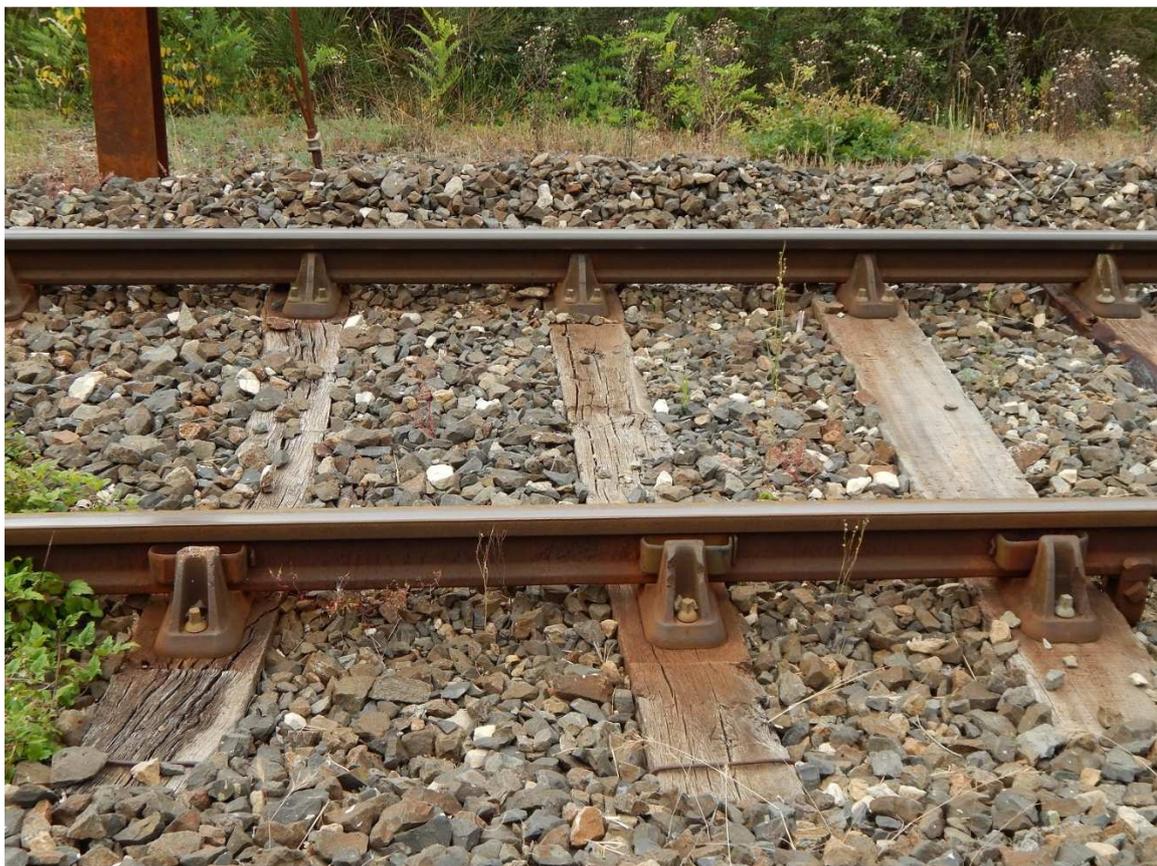


... et on a l'impression qu'il manque quelque chose : la ligne à haute tension... En effet ! Car il y a bien une centrale, mais minuscule : 1,3 MW (Serre-Ponçon : 380). Ce barrage sert surtout à maintenir l'étiage du fleuve et donc à permettre un certain degré d'irrigation (et de fourniture d'eau aux populations) en aval, au printemps et en été. Hauteur du barrage : 62 m. Superficie de la retenue 1,8 km<sup>2</sup> (Serre-Ponçon : 28).

En prime, lors du trajet retour, le jeudi 03/08 : quand on prend l'ancienne N 9 entre (Millau) Aguessac et Engayresque (Sévérac-le-Château), on longe la ligne aux alentours du PK 568, et on y accède facilement par un PRS (noter au passage, visible au fond de la photo, l'autoroute A 75 qui passe également tout près...) :



... et là, la voie est de la pure voie Midi d'origine, pas en si mauvais état d'ailleurs pour des composants (rails Double Champignon et traverses) qui datent intégralement de 1931 dans cette zone :



Question : ces composants atteindront-ils le siècle d'existence ? Il ne reste plus que 8 ans pour agir... ou pas. Il ne faut pas renouveler qu'*a minima* le rail et les systèmes d'attache, mais tout changer, car le travelage est faible : autour de 1300 traverses au km au lieu de 1666... Dans le détail, il n'y a plus de voie Midi entre Béziers et Millau (hors Voies de Service et sans doute l'un ou l'autre évitement), les gros sujets sont donc plus au nord, et cela commence dès la rampe vers Engayresque avec donc ce constat autour du PK 568. Ensuite et jusqu'à St-Chély il y a un peu de tout (voie Midi tout de même très minoritaire). Les renouvellements « Gayssot » autour de l'an 2000 ont entièrement traité la section St-Chély – Garabit, mais ensuite il y a une longue zone 100 % Midi de part et d'autre de St-Flour, et c'est clairement cette section-là qui menace à court terme la survie de la ligne. C'est aussi là que l'Intercités « Aubrac » avait déraillé, en 2006, et de mémoire c'était principalement dû à une soudure incorrectement faite à peu près à mi-distance entre deux traverses et non à proximité immédiate d'une traverse (cf. toujours ce sujet de travelage faible)...

En attendant, n'hésitez pas à vous dérouter un peu vers l'ouest pour voir ceci, à Vézins-de-Lévézou (altitude 950 m, environ 30 km au Nord-Ouest de Millau, et tout près de la source du Viaur). Sûrement pas le plus connu des 40 000 châteaux français, mais non dénué d'allure quand même... :



Dernier point - Information reçue à la suite de la diffusion de ce document : PRS = Point de Rencontre pour les Secours... avec l'explication suivante : « En cas d'accident, cela permet aux pompiers d'intervenir rapidement et aux personnels de ne pas avoir à expliquer où ils sont. ».