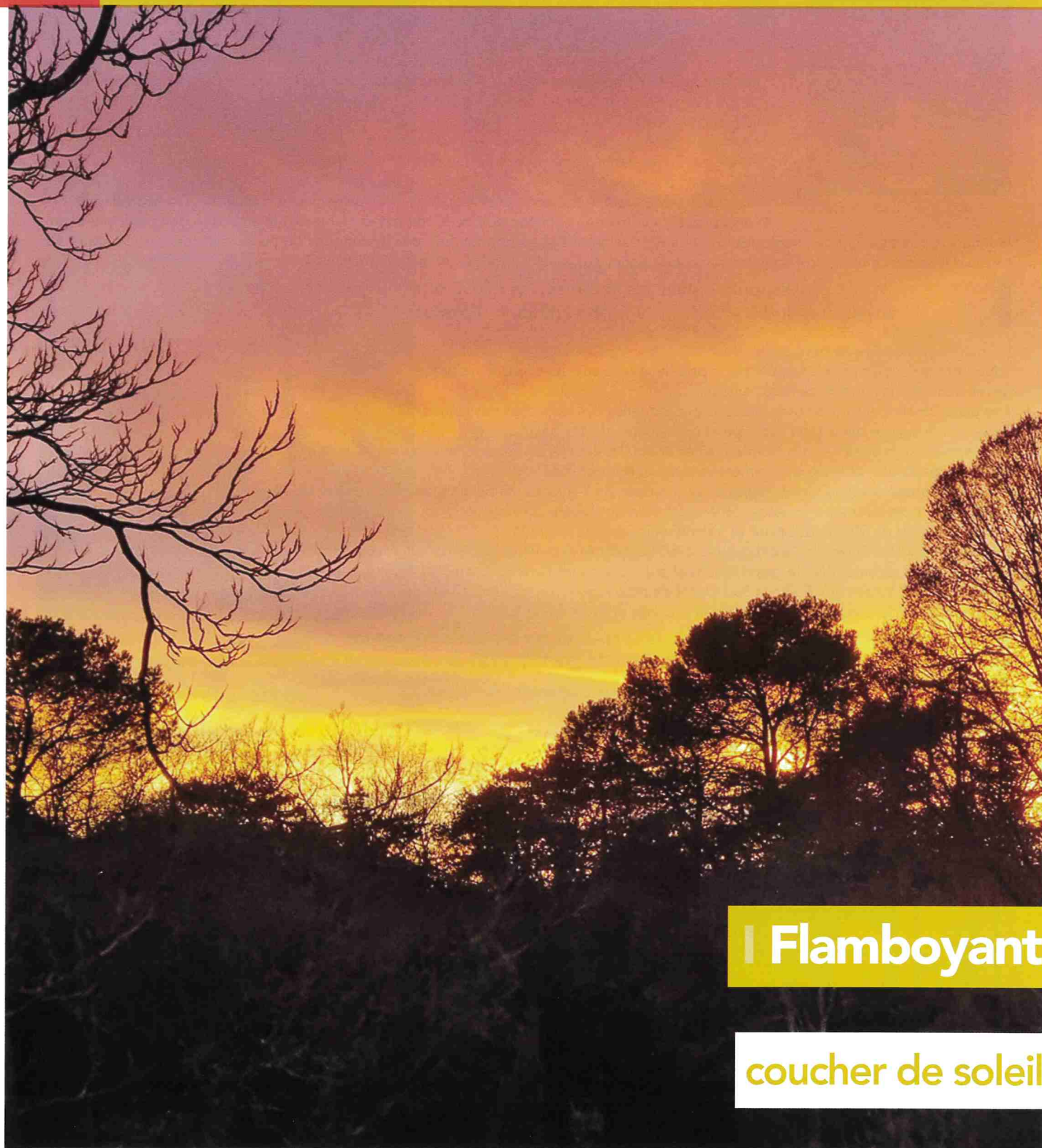




Flamboyant

coucher de soleil

| L'instant BD
Estrassinnet
de Sylvain Pongi
Page 2

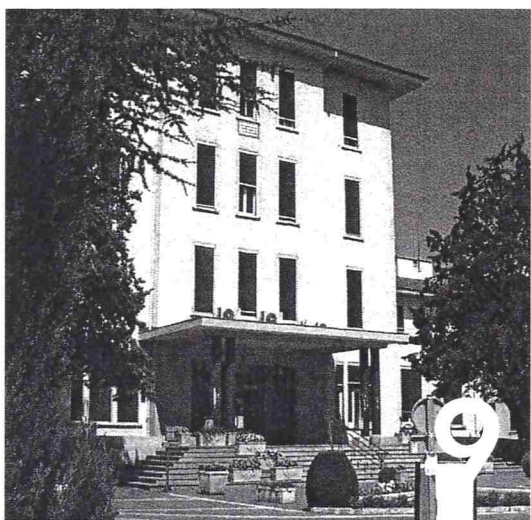
| Hommes et femmes illustres
La vie
de Paulin Talabot
Page 4

| Un village
Les soldats Cardésien
dans la Grande Guerre
Page 8

| Patrimoine Ardéchois
Les voies ferrées
dans la région Privadoise
Page 12

LE SOMMAIRE

de la semaine



SOMMAIRE N° 2334

- 2 - La sélection livres du moment - Estrassinnet
- 4 - La création du chemin de fer Gardois - 1^{ère} partie
- 8 - Les soldats Cardésien dans la Grande Guerre - 4^{ème} partie
- 9 - Alès insolite: L'hôpital "colosse aux pieds d'argile"
- 10 - Histoire, toponymie, anecdotes & biographies d'Alais
- 12 - Les voies ferrées dans la région Privadoise

Photo couverture:

Ciel flamboyant pour ce magnifique
coucher de soleil hivernal

Crédits photo: Chrystelle Leyris

Annonces légales et actualités en pages centrales



Fondateur: Lucien André
Successeur: Michel Vincent
Directrice de la publication:
Laurence Leyris-Béraud

Cévennes Magazine
RCS Nîmes 398 045 930
Siège social: 31, che. de la Plaine de Larnac
30560 Saint-Hilaire de Brethmas

Téléphone: 04 66 56 69 56
E-Mail: cevennesmagazine@gmail.com
Site: www.cevennesmagazine.fr
Facebook: Cévennes Magazine
Instagram: cevennes_magazine

Impression: IMP'ACT imprimerie
Tel.: 04 67 02 99 89 - ZAE Les Hautes
Garrigues - 60 Chemin de Cambounet
34380 Saint-Martin-de-Londres
Imprimé sur papier blanchi sans chlore, issu de forêts
gérées durablement, avec des encres végétales.



N° CPPAP 0626 K 80730
ISSN 0180-6181

Reproduction des textes et photos interdite
(loi mars 1957)
Dépôt légal: jour de parution



ABONNEZ-VOUS!

**52 NUMÉROS =
45 € TTC**

AU LIEU DE 83 €

DE VIRIS ILLUSTRIBUS URBIS CEVENNÆ

Épisode 19 - 1^{ère} partie

LA CRÉATION DU CHEMIN DE FER GARDOIS OU LA VIE DE PAULIN TALABOT

Par le baron Ernouf

« Reconditionné » par Dominique Garrel

Dans le numéro 2305 de Cévennes Magazine du samedi 14 septembre 2024, je vous ai présenté les briquettes de charbon cévenoles. Ces briquettes sont à l'origine de la première révolution industrielle, celle de la vapeur.

Suite logique de cette parution, je vous présente aujourd'hui Paulin Talabot, le constructeur des voies de chemins de fer dont la première, Alès - Beaucaire, a permis d'acheminer le charbon cévenol vers Marseille via le Rhône et donc de participer au développement des houillères.

Pour faciliter la lecture, la rendre contemporaine, j'ai « reconditionné » le texte du Baron Ernouf⁽¹⁾. Il est donc plus court, plus léger et vous le retrouverez dans votre Cévennes Magazine durant quelques semaines...

Bonne lecture !

Paulin Talabot, sa vie et son œuvre (1^{er} épisode)

Si Limoges est sa ville natale, Nîmes sera sa résidence favorite. Auteur de la réalisation du pont de Beaucaire, révélateur des richesses minières de la Grand'Combe et de Bessèges, Talabot est connu comme étant l'un des premiers promoteurs du canal de Suez et de l'organisation du réseau français.

Paulin est reçu à l'École polytechnique dès l'âge de dix-huit ans. Il en sort en 1819 dans les ponts et chaussées, et il est d'abord employé dans le service de l'arrondissement de Brest, puis aux travaux du canal latéral à la Loire. C'est pendant la dernière année de son séjour à Decize que Talabot fait la connaissance de Charles Didion⁽²⁾, plus jeune de quatre ans ; les premières relations avec Talabot ont une grande et heureuse influence sur leur avenir. Didion reste attaché à la construction du canal latéral jusqu'en 1832, époque où ces deux amis, qui se complètent si bien l'un l'autre, se retrouvent à Nîmes, et cette

fois pour longtemps. Ils vont figurer côte à côte au premier rang parmi les ouvriers français de la première heure, ou plutôt de l'aurore de la grande industrie des chemins de fer.



Première visite en Cévennes de Talabot

Paulin Talabot aime à raconter sa première excursion dans les montagnes d'Alès, en 1829 ou 1830. Faute de chemin et même de sentier, il lui faut, pour arriver à la Grand'Combe, monter par la gorge de l'Avène, affluent du Gardon d'Alès, en faisant marcher son cheval dans le lit du torrent. Dans les quelques huttes éparpillées sur l'emplacement de la ville actuelle, il ne peut même pas trouver un verre d'eau propre ; toutes les eaux qu'on lui apporte sont mélangées d'ocres qui leur donnent des teintes rougeâtres ou jaunâtres fort peu appétissantes. L'extraction de la houille avait commencé dans cet endroit en 1809. Mais elle s'opérait par les procédés les plus rudimentaires, et dans une proportion infime, faute de moyens de transport.

« Avant 1830, nous disait dernièrement un contemporain, on exportait de la Grand'Combe moins de charbon en un an, que le chemin de fer n'en emporte aujourd'hui en un jour. » En 1833, on n'en tirait encore qu'environ 30 000 tonnes. En 1878, la production des bassins houillers contigus du Gardon et de la Cèze (la Grand'Combe et Bessèges) dépassera le chiffre de 1 784 000 tonnes !

La création de la ligne Alès-Beaucaire Un projet dur à faire passer

L'honneur de cette création industrielle revient à Paulin Talabot. Dès son arrivée à Nîmes, il conçoit le projet de mettre à la disposition de la région française du Midi les ressources encore inexplorées du bassin houiller d'Alès, au moyen d'un chemin de fer. De même, il comprend qu'il importe, afin de ne pas faire fausse route dès le début, que la Compagnie concessionnaire du chemin soit en même temps propriétaire des principaux gîtes houillers du bassin.

L'établissement de ce chemin de fer dans un pays aussi accidenté est nécessairement des plus coûteux : en effet, la dépense s'élève à 12 millions ; l'achat et l'aménagement des mines en coûtent quatre. C'est donc une dépense totale de 16 millions, une somme considérable ; qui interroge l'état des esprits de beaucoup d'hommes d'ailleurs intelligents, même chez des savants officiels, « reconnus et payés comme des hommes du plus grand mérite », comme l'écrit précisément à cette époque Frédéric Sauvage : « Telle était l'entreprise que ne craignit pas d'aborder un jeune ingénieur encore inconnu du monde scientifique, et surtout du monde financier. »

Cette tentative semble d'une témérité héroïque, quand on se reporte à l'époque de l'organisation de la Société d'études et de la rédaction de l'avant-projet, c'est-à-dire tout au moins à l'année 1830, puisque

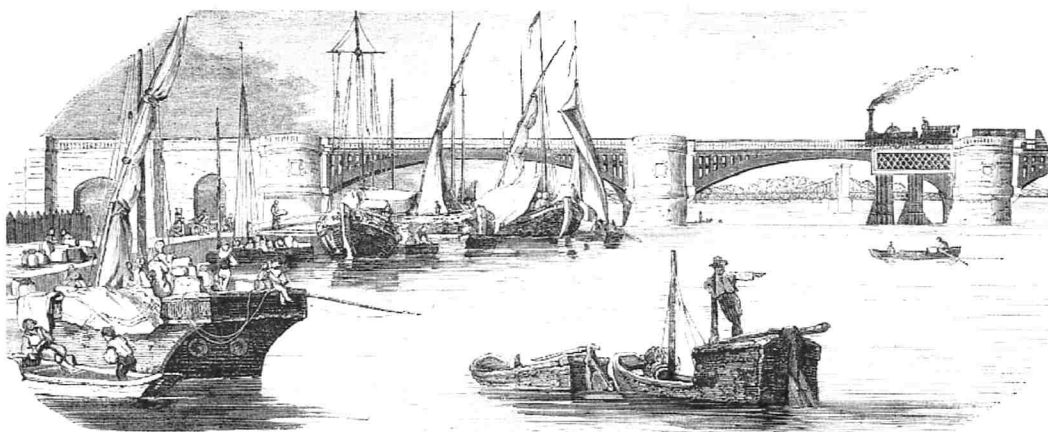
cet avant-projet est présenté dès 1831 par Talabot au Conseil général des ponts et chaussées.

Pour mémoire les premiers travaux sur la vapeur

Tout le monde sait aujourd'hui que le premier essai d'application en grand de la vapeur à la navigation est dû à Denis Papin. C'est le bateau muni d'un appareil à feu faisant mouvoir des rames, sur lequel l'illustre et malheureux inventeur s'embarqua le 24 septembre 1707. Mais on sait moins que Papin avait fait antérieurement une autre tentative d'application de sa découverte aux « voitures par terre ». Papin écrivait à Leibniz, le 25 juillet 1698 : « Comme je crois qu'on peut employer cette innovation à bien autre chose qu'à lever de l'eau, j'ai fait un modèle d'un petit chariot qui s'avance par cette force, et il fait l'effet que j'en avais attendu. Si l'on pouvait pousser la machine à feu jusqu'à surpasser les chevaux, répondait Leibniz, elle serait d'un usage merveilleux pour les voitures. » Papin avait donc fabriqué un modèle de locomotive, trois quarts de siècle avant l'apparition du chariot rudimentaire de l'ingénieur français Cugnot, dont s'inspirèrent les prédécesseurs anglais de Georges Stephenson. Papin avait prévu « que l'inégalité et les détours des grands chemins rendraient son invention très difficile à perfectionner pour les voitures par terre ». Aussi a-t-on peine à comprendre aujourd'hui que Stephenson ait eu tant de difficulté à détromper ses compatriotes persistant à essayer la nouvelle force motrice sur les routes ordinaires. « Ils s'obstinaient à croire qu'une surface molle était préférable pour l'emploi de la vapeur à une surface résistante..., que l'aspérité de la surface était indispensable pour donner prise aux roues, surtout en gravissant les rampes. Ils confondaient l'aspérité avec la résistance et l'adhérence des parties, ne comprenant pas qu'une surface qui cède sous la roue ne peut offrir à celle-ci le point d'appui nécessaire. »

Nos voisins britanniques en modèle

Ce sont les relations de Talabot avec Georges Stephenson et son fils Robert, qui détermineront sa vocation ; celles-ci commencent dès l'époque où Talabot est encore au service de l'État. De Brest, de Decize, le jeune ingénieur français suit d'un œil attentif les péripéties de



Beaucaire et Tarascon. — Premières arches du viaduc du chemin de fer.

refusant qu'il puisse venir quelque chose de bon du gouvernement!

Et on peut commencer!

L'acte de Société pour l'exploitation des mines et la construction du chemin de fer sont signés le 27 juillet suivant ⁽⁴⁾. Cette Société est établie en commandite, par actions en noms collectifs, au capital de 16 millions, dont 6 remboursables en charbon à fournir à la marine militaire, prêtés par l'État contre un dépôt de 6 000 actions. Six autres millions sont souscrits par la maison Rothschild. Il est attribué aux fondateurs 8 000 actions, dites de fondation, ne devant participer aux bénéfices qu'après que les porteurs de 16 000 actions de capital aient prélevé 5 % de leur mise. Ce mode de rémunération, qui cesse bientôt d'être autorisé, avait été employé précédemment par les concessionnaires des chemins de Lyon à Saint-Étienne, et de Paris à Saint-Germain.

Les travaux commencent tout de suite, sous la direction de Paulin Talabot et de Charles Didion. *« L'idée de ce chemin, a dit l'un des premiers historiens des voies ferrées, comme celle des annexes qui l'ont complété et qui ont associé le midi de la France au mouvement industriel de l'époque, appartient à un ingénieur éminent et fécond en ressources, Paulin Talabot. Sachant deviner les besoins à satisfaire, habile à stimuler l'activité locale, il a ouvert dans le bas Languedoc des sources de richesse et de prospérité qui ont transformé l'aspect de la contrée. »*

Parmi les améliorations introduites par lui à la Grand'Combe, dès les premières années, l'une des plus remarquables est l'établissement d'un chemin à rails inclinés et automoteurs, où les wagons pleins, en descendant, déterminent la remonte des wagons vides, combinaison ayant le double avantage d'économiser des frais de main-d'œuvre, et évitant aux ouvriers un surcroît de travail pénible et parfois dangereux. C'est le premier ouvrage de ce genre exécuté en France.

À suivre...

NOTES

1 - Le baron Alfred-Auguste Ernouf, né dans l'ancien 12^{ème} arrondissement de Paris le 21 septembre 1816 et mort le 11 février 1889 dans le 16^{ème} arrondissement de Paris, est un historien et écrivain français qui publia la vie de Paulin Talabot (Paris, Plon, Nourrit, 1886).

2 - Charles Didion (1803-1882) Ancien élève de Polytechnique (promotion 1820; sorti major en 1822 parmi 68 élèves classés) et de l'École des Ponts et chaussées de Paris. Il appartient au Corps des Ponts et chaussées.

3 - Pierre-Antoine Berryer, dit « Berryer fils », né le 4 janvier 1790 à Paris et mort le 29 novembre 1868 à Augerville-la-Rivière, est un avocat et homme politique français.

4 - Les sociétaires étaient MM. Léon, Jules et Paulin Talabot, Veaute, Abric, Mourier, Fraissinet, Roux, Luce, Ricard Delord et Fournier.

Vue générale de La Grand'Combe



LES SOLDATS CARDÉSIENS DANS LA GRANDE GUERRE (1914-1919)

4^{ème} partie

Conférence du 11 novembre 2014

De Bruno Brun

Fiche signalétique des poilus cardésiens (suite)

Annen Paul

Naissance: le 21 décembre 1870 à Cardet.

Père: Henri Annen - Mère: Eugénie Lauriol

Taille: 1m66

Degré d'instructions: possède une instruction primaire.

Profession: Menuisier.

Conseil de révision: Bon pour le service.

Classe: 1890. Réserve de l'armée territoriale.

Appelé: 3 novembre 1914

Régiments:

- 15^{ème} escadron territorial du train (17 novembre 1914 - 31 juin 1917)

- 4^{ème} Régiment de tirailleurs (1er juillet 1917 - 18 juillet 1917)

Démobilisation: le 18 juillet 1917 (détaché agricole).

Décès: Décédé à Cardet le 10 juillet 1952.

Annen Raymond Henri

Naissance: le 16 mars 1897 à Cardet.

Père: Clovis Annen - Mère: Célanie Conilhère

Taille: 1m63

Degré d'instructions: possède une instruction primaire.

Profession: Cultivateur

Conseil de révision: Bon.

Classe: 1917. Armée active.

Appelé: le 9 janvier 1916 (à 19 ans).

Régiments:

- 16^{ème} Régiment d'Infanterie (10 janvier 1916).

- 98^{ème} Régiment d'Infanterie (5 septembre 1917).

- 305^{ème} Régiment d'Infanterie (8 janvier 1918).

- 102^{ème} Régiment d'Infanterie (17 avril 1918).

Blessures: le 8 octobre 1918.

Audemard Marcel

Naissance: le 28 août 1891 à Collorgues.

Père: François Audemard (Collorgues) - Mère: Mathilde Boyer.

Taille: 1m63.

Degré d'instructions: possède une instruction primaire.

Profession: Devient cantonnier à Cardet le 27 août 1919.

Classe: 1911. Armée active.

Appelé: le 2 août 1914 (à 23 ans). Au service militaire depuis 1912.

Régiments:

- 141^{ème} Régiment d'infanterie (du 2 août 1914 au 24 septembre 1915).

- 24^{ème} Régiment d'infanterie (22 avril 16 - 11 novembre 18).

Blessures:

- Atteint le 24 septembre 1915 à Haucourt (Pas-de-Calais) de confusion mentale amnésie consécutive à l'éclatement d'un obus.

- Blessé le 27 mai 1916 à Verdun par éclat d'obus.

- Evacué pour maladie le 31 juillet au 10 août 1917 (Hôpitaux à Château-Thierry).

- Intoxiqué par Ypérite à Zahure le 28 mai 1918.

Décorations:

- Cité à l'ordre du régiment du 22 décembre 1918: « Excellent soldat d'un courage et d'un sang froid digne d'exemple. A souvent fait preuve de ses belles qualités au cours de la campagne qu'il fait depuis le début où il a été blessé 3 fois ».

- Croix de guerre étoile de bronze.

Démobilisation: le 27 août 1919.

Observations: Réformé définitivement pour séquelle broncho-pulmonaire suite à intoxication par gaz.

Balez Louis François

Naissance: le 7 juin 1886 à Cardet.

Père: Louis François Balez - Mère: Marie Laune

Taille: 1m50

Degré d'instructions: possède une instruction primaire.

Profession: domestique.

Conseil de révision: Services auxiliaires.

Classe: 1906. Réserve de l'armée active.

Appelé: le 23 octobre 1914 (à 28 ans).

Régiments: 121^{ème} Régiment d'Infanterie (15 novembre 14).

Blessures: Hôpital de Toulouse pour fatigue générale (3 au 7 janvier 1917).

Démobilisation: le 30 mars 1919 à Saint-de-Serres.

Décès: le 12 juin 1986 à Alès, 5 jours après ses 100 ans.

À suivre...

AINSI VA LA VIE, L'AMOUR, ETCÉTÉRA...

D'une grand-mère à sa petite fille (1909 - 2080)

13^{ème} partie

Par Carole Rodrigo

*A ma grand-mère Hélène avec qui j'ai vécu et, sa vie tonkinoise (par procuration) et, à ses côtés,
A mon père avec qui j'ai partagé tant de beaux moments, et à mes enfants qui m'en ont tant donné,
A mes amours, que le dernier dure toujours...*

Le panorama est merveilleux, irréel, sublime, changeant d'aspect à tout moment. Nous allons visiter la grotte de la congai. Il court une légende sur cette grotte. Dès l'entrée, nous trouvons une tombe qui, probablement, n'a jamais contenu personne. Mais tous les saponaires (nous appelons ainsi les conducteurs de barques) vous diront qu'il y a longtemps déjà, une congai (une femme) ayant atterri sur la berge attenante à la grotte, fut tuée par un mouflon ; lequel lui serait tombé sur la tête d'une grande hauteur. Depuis, cette tombe est pieusement entretenue et l'ont voit des barquettes d'encens y brûler constamment.

Nous pénétrons dans le boyau qui doit nous conduire à la grotte. C'est un couloir de formes et de dimensions variables, orné de sculptures naturelles créées par les dépôts de calcaire. Il y a sur les côtés de merveilleuses colonnes. Toutefois, il est mal aisé d'y marcher, le sol ayant été lissé par les pieds nus des annamites. De plus, comme il est capricieux en montées et descentes, il faut prendre d'évidentes précautions si l'on veut éviter la « bûche ». Enfin, nous arrivons. Une immense excavation s'offre à nos yeux. Elle est unique, haute, large et de forme circulaire. Du plafond se détachent de belles stalactites et contrairement aux autres grottes, il n'y a pas de stalagmites. Le terrain poreux a dû absorber l'eau, laquelle a entraîné avec elle les calcaires qui n'ont pu se déposer. Au fond, un peu en montant, on aperçoit un orifice assez grand pour permettre à la lumière céleste d'éclairer la grotte ce qui permet de la visiter sans avoir recours aux flambeaux de bambous. Nous allons jusqu'aux bords de l'orifice et alors, devant nous, se profile un splendide panorama qui nous donne, encore une fois, l'envie de prendre une photo. Un déclic, c'est fait. Nous rejoignons la chaloupe. Mais il ne suffit de réjouir les yeux, il faut aussi régaler l'estomac. C'est ce que nous nous apprêtons à faire.

« Bep, moyen manger ? Y en a moyen, alors à table ! ». Le bon air marin a creusé nos appétits. Tous les visages se réjouissent à la vue de l'immense soupière contenant la traditionnelle soupe aux poissons (sauf, par exemple, celle de votre serviteur qui déteste cordialement la gent aux nageoires). Après on passe aux hors-d'œuvre, côtelettes froides, harengs et thon marinés, cornichons, etc. Un plat de légumes, généralement des petits pois bien tendres, et enfin la dinde truffée accompagnée, pour la rendre plus succulente, d'une bonne bouteille de vieux Bourgogne. Ensuite, fromage de Roquefort venant de France par le dernier

bateau, éclairs, mokas, ananas, bananes et pour couronner le tout, en l'honneur de Mademoiselle Jeanne, nous décoiffons quelques bouteilles à col doré venant d'Épernay ou de Reims. A ce moment, les curiosités nous indiffèrent. On cause, on rit. On lance des lazzi, c'est une bien belle journée. Mais nous sommes venus en baie d'Along pour visiter et il reste encore des curiosités à découvrir. Nous allons continuer par le cirque de la Surprise. Demi-heure après, nous arrivons entre deux énormes rochers taillés à pic, au milieu, un troisième rocher se présente. C'est un immense roc, droit, percé dans le bas d'une ouverture d'environ quatre mètres carrés que nous n'aurions pu voir si la marée eut été haute. Nous montons sur le sampan de service pour pénétrer dans l'ouverture. Un souterrain d'une cinquantaine de mètres à traverser et nous nous trouvons en face d'un véritable cirque. On croirait voir les arènes de Nîmes ! L'amphithéâtre est formé de cailloux bruts où, dans les interstices, des arbres ont poussé. Il n'y a pas de taureaux à exécuter mais les spectateurs sont tout de même là. En effet, effrayés par notre arrivée, une multitude de singes évolue d'arbre en arbre pour atteindre le sommet du cirque. Nous quittons ces lieux enchanteurs et, un peu fatigués de toutes les évolutions de la journée, nous rejoignons la chaloupe. Il est trois heures, que faisons-nous ? Allons faire un tour à Haïphong, nous avons bien le temps. Nous sommes en face de Hongay donc, dans trois heures, nous pourrions arriver à temps pour montrer à Mademoiselle Jeanne le cinéma de la colonie.

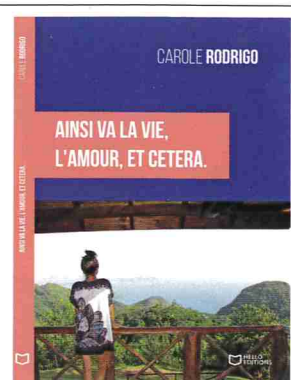
À suivre...

Extrait de : « Ainsi va la vie, l'amour, etc... » de Carole RODRIGO.

Disponible :

- à la Librairie Sauramps Alès,
- sur le net Fnac, Cultura, Amazone, Hello éditions
- et auprès de l'auteur avec dédicace.

Contact sur Facebook : Carole Rodrigo



Service « Urgences » menacé

L'HÔPITAL, « COLOSSE AUX PIEDS D'ARGILE »

1949: des malfaçons pouvaient compromettre l'avenir

Sous l'Occupation, la municipalité nommée par l'État Français abandonne le chantier, bien avancé, du bâtiment destiné à remplacer le vieil hôpital Saint-Louis, préférant remettre celui-ci en état et l'agrandir (lire notre article du dimanche 28 mars).

Les rapports en font pourtant une description peu ragoûtante: à cause d'un égout, le visiteur est suffoqué par l'air vicié montant du sous-sol, le service des bains est inutilisable, le service chirurgical, insalubre, ne comprend aucune installation... Pas étonnant que la municipalité de 1945 préfère reprendre le chantier de l'hôpital neuf. Mais le pays est exsangue. De 45 à 49, cinq délibérations municipales augmentent le montant des emprunts, pour financer la simple mise hors d'eau.

Coup de théâtre le 29 novembre 1949: un conseiller met en doute la qualité du gros œuvre lui-même. La terrasse a laissé passer l'eau. Les plâtres des plafonds se sont écroulés. Dans les encadrements en briques creuses des fenêtres, les scellements ne tiennent pas. Une fissure grandit sur la façade, qui s'ouvre comme un livre! N'aurait-on pas construit les trois étages sur des fondations qui ne peuvent en supporter que deux?

Les journaux parlent d'un « colosse aux pieds d'argile », et rendent publique la disparition des plans originaux, devis et cahiers des charges, ainsi que celle de matériaux stockés sur le chantier en 1940. Expertise, commission d'enquête, le début des années 50 verra enfin la construction d'un toit. Il ne pleut plus dans le bâtiment. En 1955, il est enfin procédé aux adjudications de la quatrième et dernière tranche, travaux intérieurs et équipements. En 1957, le bâtiment héberge les coureurs du Tour de France. Inauguré en 1958, l'hôpital se com-

Premiers
usagers:
les coureurs
du Tour

plète au fil des ans: maternité, maison de retraite, psy...

À 41 ans, il entre en obsolescence. Faudra-t-il se battre pour que l'histoire ne se répète pas, et qu'on parvienne au moins à maintenir tous les services, notamment les urgences, pendant que se construira un nouvel hôpital?

Rubrique parue dans l'édition cévenole de Midi Libre le dimanche 4 avril 1999.

2006: un comité de défense a été créé, qui se bat pour conserver l'intégralité du projet du nouvel hôpital promis, retardé par une politique de restrictions des services publics.



Faudrait-il que l'hôpital entre en récession ?



N° 101

par Bernard de Fréminville

de Cam à Can

Campanile (1430)

Quand la guerre de Cent Ans s'essouffle, quand Jeanne d'Arc délivre la France, le pays respire et les villes se relèvent de leurs misères. À Alais on construit en 1430 un beau campanile, confié à un entrepreneur de Mende, Jean Girard. Pour les matériaux nécessaires on démolit l'église Saint-Vincent et celle de Sainte-Agathe de la Milice du Temple. La municipalité ne se sent pas concernée puisque l'église paroissiale ne fait pas partie du domaine communal. Elle change cependant de manière de voir lorsqu'elle voit les premières assises du nouvel édifice.

Petit à petit le maître d'œuvre du campanile acquiert les sympathies populaires; on lui remet, dit une délibération du 7 avril 1432, deux matelas, deux traversins, deux couvertures, l'une toute blanche et l'autre avec des raies noires. Le 26 septembre de la même année, l'adjudicataire de la taille est autorisé à lui compter cent moutons. Plus tard Girard annonce qu'il va s'arrêter; il est déjà endetté de 250 moutons. Girard ajoute que la première voûte n'étant pas terminée, il est à craindre, si l'on suspend les travaux, que la partie déjà construite ait peu de durée. Le conseil déclare que, quoi qu'il en coûte, il faut continuer les travaux de façon au moins à ne pas perdre le fruit de tant de sacrifices; l'entrepreneur est autorisé à recouvrer lui-même une taxe locale sur les biens fonciers. Une autre fois l'adjudicataire de la taille est sommé de lui verser cent florins. Girard reprend courage. L'évêque de Nîmes, après avoir consulté Gaspard du Pont, prieur de Saint-Christol, habitant Alais, écrit: Léonard, par la miséricorde de Dieu, évêque de Nîmes, à tous ceux qui verront les présentes, salut éternel en Dieu. Les consuls d'Alais nous ont exposé qu'on avait réuni, au moyen de collectes, pierres, chaux, sable, tout ce qu'il pour édifier un campanile (pignaculum), lorsque survinrent des bandes de gens armés qui rôdèrent très longtemps dans la région; on abandonna tout de suite les travaux de luxe pour réparer le plus tôt possible les points faibles du mur d'enceinte; on construisit même Certaines fortifications en usant des matériaux qu'on avait sous la main, en conséquence de quoi il annule une dette de la ville.

En 1437, les travaux ne sont toujours pas terminés, Jean Girard se plaint amèrement qu'on le laisse sans argent, sans matériaux. La ville traite immédiatement avec Pierre Vincent, coseigneur de Mons, fermier des carrières de l'évêque d'Uzès, qui permet l'extraction de toutes les pierres dont on aura besoin moyennant trente sous. Girard dit qu'il lui faut de l'argent pour les tailleurs de pierre et qu'il se ruine dans cette entreprise. D'après les registres de 1438, le pignaculum est enfin à peu près fini, et Jean Girard peut partir construire une grande tour à Sauve.

Camus (impasse et place Albert)

Rive gauche du Gardon, quartier de Chantilly, l'impasse donne sur la place homonyme qui n'en est guère une puisque c'est une rue placée juste dans une continuité entre le boulevard Charles Gounod et le boulevard du Midi.

CAMUS Albert (1913-1960)

Né le 7 novembre 1913 à Mondovi en Algérie, Albert Camus est un écrivain, philosophe, romancier, dramaturge, journaliste, essayiste et nouvelliste. Il est aussi journaliste militant engagé dans la Résistance et, proche des courants libertaires, dans les combats moraux de l'après-guerre. Son œuvre comprend des pièces de théâtre, des romans, des nouvelles, des films, des poèmes et des essais dans lesquels il développe un humanisme fondé sur la prise de conscience de l'absurde dans la condition humaine mais aussi sur la révolte comme réponse à l'absurde, révolte qui conduit à l'action et donne un sens au monde et à l'existence, et alors naît la joie étrange qui aide à vivre et mourir.

Parmi ses œuvres: Noces (1939), Le Mythe de Sisyphe (1942), essai sur l'absurde, L'Étranger (1942), roman, La Peste (1947), prix des Critiques en 1948, L'Homme révolté (1951), essai, La Chute (1956), roman, L'Exil et le Royaume (1957). Au théâtre: Caligula (1938), Le Malentendu (1944), Les Justes (1949). Il reçoit le prix Nobel de littérature en 1957. Il est tué dans un accident de voi-

Albert Camus



ture le 4 janvier 1960 à Villeblevin, dans l'Yonne en France.

Canabasserie (rue)

Voie de l'ancien Alais, proche de la Grand'Rue et suite de la rue Bouquerie, attestée en 1393 avec 13 maisons. C'était sans doute la rue où se regroupaient les gens des métiers concernant le chanvre ou le lin. Nom disparu en 1858.

Canabasserie (1290)

Un règlement de la canabasserie, arrêté entre les consuls et les deux recteurs de la corporation, Pierre de Saint-Privat et Michel de Carnoules, est homologué par la cour seigneuriale le 3 des calendes de mars 1290, en présence de Pons d'Aumelas, fameux jurisconsulte, Jean de Bezuc et Bertrand Veyrier, notaires, Guillaume de Génolhac et autres témoins.

Les statuts adoptés précisent :

I. Tout particulier de la ville ou du dehors qui a acheté à Alais des fils de lin peut les emporter chez lui et là les corder.

II. Tout couratier (courtier, du latin *corraterius*) canabassier, est tenu avant de s'occuper de ventes ou d'achats de produits de canabasserie, de prêter serment, devant les consuls et les recteurs, d'exercer fidèlement sa charge, tant envers les étrangers que les habitants, à peine de révocation.

III. Les canabassiers prêtent chacun serment de bien se comporter dans leur métier.

IV. On ne doit pas vendre les jours fériés et les dimanches; la vente des mouchoirs et des bonnets est pourtant tolérée ces jours-là.

V. Que les blanchisseurs de toiles ne se hasardent pas à employer de la chaux ou des cendres salées dans les lessives.

VI. Tous ceux qui appartiennent à la canabasserie sont requis d'assister à l'enterrement d'un confrère décédé; sont excusés ceux qui à ce moment seraient occupés aux affaires de la ville.

VII. Que personne n'achète des toiles de lin si ce n'est pas un canabassier qui les a faites.

VIII. Chaque contravention sera punie d'une amende proportionnée à la faute, au maximum cinq sous, au minimum douze deniers. Le montant des amendes prononcées par les recteurs assistés de gens du métier revient aux seigneurs.

Canabassier (1340)

Noms figurant sur une liste des habitants d'Alais en 1340: Raimond et Guiraud d'Aigremont, Raimond et Bernard d'Olimpies. Bernard Bonet, Pons Castanet, Jean Massayre, Pierre de Valence, Jean Valette.

Canabassier (Jean Puech, 1353)

Fabricant ou marchand de toile de chanvre, du latin *canapa*. En 1628, Elie et Étienne fils de noble Jean de Vallat sont déclarés faire le métier honorable de marchand canabassier. Le chanvre se cultive dans des canebières, pièces de terres peu étendues en exploitation familiale. Corporation reconnue en Arles par obtention de privilèges en 1247. Cannabascerii, chanevacier, chanabasseur.

Canal d'Alais à la mer (1823)

Le 13 juillet, le conseil municipal est appelé par M. le marquis Planelli de Lavallette, préfet du Gard, à délibérer sur le projet d'un canal d'Alais à la mer. D'après ce projet, le canal, partant d'Alais et se dirigeant vers Anduze, prendrait les eaux des deux Gardons, traverserait les plaines de Lédignan, Vie, Aujargues, etc., pour aller d'un côté se jeter à la mer, et de l'autre joindre le canal de Lunel.

Le Conseil, sans donner un avis absolument contraire, exprime ses craintes au sujet des conséquences de cette dérivation pour les propriétés situées en aval de la ville, attendu qu'un canal destiné à la navigation absorberait toutes les eaux de la rivière, dans le bas étiage. Ce projet n'a pas de suite. En 1696 déjà, le grammairien Vayrasse, natif d'Alais, avait proposé aux États du Languedoc un projet de canalisation du Gardon.

Canal de Suez (1847)

Tout le monde se souvient de l'entreprise de Ferdinand de Lesseps, dont le canal a été inauguré en 1869. Mais il avait eu un précurseur, l'Alaisien Paulin Talabot. Celui-ci a présenté dès 1847 un projet de communication de la Méditerranée avec la mer Rouge au moyen d'un canal partant d'Alexandrie.

Le 30 novembre 1854, un premier firman (édit d'un souverain musulman) de concession autorise Lesseps à former une Compagnie universelle du canal de Suez. Mais le tracé n'est pas déterminé et beaucoup de gens, à commencer par le vice-roi, signataire de la concession, croient que ce canal ne se fera jamais.

Outre les difficultés financières, l'entreprise rencontre un obstacle politique de taille, l'opposition sourde du gouvernement britannique mécontent de voir s'ouvrir vers les Indes une route directe dont il n'est pas sûr de posséder un jour la clef.

Rien n'est donc commencé ni décidé dans les premiers mois de 1855, quand Talabot publie, dans la Revue des Deux Mondes, son mémoire intitulé: Le Canal des deux mers, d'Alexandrie à Suez; moyens d'exécution. Il ne se borne pas à faire valoir le mérite spécial de son projet. Prenant la question de plus haut, il réfute les objections générales que présentent contre tout canal maritime ceux qui ne veulent d'autre communication d'une mer à l'autre qu'un chemin de fer à travers l'isthme.

Finalement le débat est tranché en faveur du projet de Lesseps, et le canal est creusé entre 1859 et 1869 selon ses plans.

Canal des moulins (1910)

Rive gauche du Gardon. Un cours d'eau, dit canal des Moulins, figure sur le plan de 1910. Il suivait à peu près le tracé de l'actuel rue Marcel Paul, parallèle au faubourg d'Auvergne vers le quai Boissier de Sauvages, à l'époque quai de la Comté ou quai du Nord.

À suivre...

"Extraits du Dictionnaire encyclopédique d'Alais, en 3 tomes, par Bernard de Fréminville, Éditions Peletine."

LES VOIES FERRÉES DANS LA RÉGION PRIVADOISE

Extrait de La Revue du Vivarais - 1942

Relevé par Christian Bataille

La création de la voie Livron - Privas - la première réalisée en Ardèche - est en conséquence directe de la prospérité des mines de Privas-La Voulte.

Celles-ci, même avec l'installation de la sidérurgie à La Voulte et au Pouzin, subissaient un dur handicap, par l'éloignement du charbon d'une part, des débouchés d'autre part. Mais, de plus, l'exploitation s'est heurtée à deux difficultés locales extrêmement graves : l'une de

surface, les transports, l'autre intérieure, la circulation souterraine des eaux. Après des remèdes de fortune, ces difficultés ont été surmontées efficacement par la construction de deux voies d'évacuation : le chemin de fer, un canal.

Quand cela a été achevé, s'est manifesté à son tour, ou l'a vu, le vice intrinsèque et sans remède : l'irrégularité du gîte et son épuisement...

Vue générale de Privas



Les transports avant la voie ferrée.

On imagine mal ce qu'a été le transport du minerai avant l'établissement de la voie ferrée, quand il descendait uniquement par la route de l'Ouvèze.

Déjà rien que pour venir à Privas, si celui de Veyras (quartier des mines) arrivait aisément, celui de Saint-Priest, plus à l'ouest et au nord, devait remonter par le mauvais chemin de Saint-Priest au Ruissol pour en redescendre par la grand-route: soit 4 francs la tonne jusqu'au Pouzin. En 1860, l'ingénieur Baudinot évaluera le prix à 3,50 francs jusqu'au Pouzin, 4,50 francs à la Voulte, 8 à Soyons. Première et lourde difficulté.

En deuxième lieu, se rend-on compte de ce qu'était le passage même par Privas? En 1861, la ville est traversée en entier par 155 000 tonnes de minerai: 75 000 chariots de deux tonnes, plus de 200 par jour; 140 environ en 1858 (Dès 1847, le préfet décrète que nul conducteur ne peut mener à la fois plus de deux voitures, la dernière à un seul collier et rattachée à l'autre; dès la sortie de Privas le conducteur n'abandonnera plus les rênes du cheval de tête de la première). Inconvénients irrémédiables: pour la route, sans cesse désagrégée et ravivée, pour les Privadois, qui ne peuvent résider dans les maisons alignées sur la route. Double lamentation que réitère la ville...

La ville est même privée de ses avenues: « en effet les immenses files de voitures pesamment chargées de minerai, qui à chaque instant de la journée encombrant ses boulevards, rendent sur ce point la circulation dangereuse et chaque jour de plus en plus impraticable à tout autre qu'aux énormes équipages... » (délibération municipale du 21 août 1853).

« La poussière rouge qui s'échappe des tombereaux détériore tout sur leur passage: les façades des maisons en sont teintes, elle pénètre dans les appartements les mieux clos, salissant tout ce qui s'y trouve, de telle sorte que le commerce a dû abandonner les abords de la grande route. Les récoltes même en sont endommagées; enfin la circulation quotidienne de 550 à 600 voitures chargées outre mesure (car les 275 ou 300 tombereaux qui descendent chacun au Rhône en moyenne deux tonnes de minerai par jour reviennent avec un chargement de charbon ou d'autres marchandises pesantes), dégradent la route impériale à ce point que, dans l'hiver de 1855, elle est restée plusieurs mois impraticable: les voitures de voyageurs mettaient 12 heures pour franchir (ces) 14 kilomètres; le transport des denrées était devenu impossible, et l'alimentation de la ville ainsi que des communes voisines qui s'y approvisionnent s'est trouvée compromise » (Délibération municipale du 16 mars 1857)

Outre les Privadois ainsi rubéfiés, les métallurgistes de La Voulte et du Pouzin avaient un intérêt considérable à recevoir par rail non seulement leur minerai, mais aussi leur combustible. Le coke de Saint-Etienne arrive au Pouzin: 1° par fer ou canal jusqu'à Givors, 2° par train de Givors à Lorient,

3° de Lorient au Pouzin par charrettes (encore y a-t-il des droits de péage pour la traversée du fleuve). Or il faut 1 600 kg de coke pour une tonne de fonte grise, 1 200 pour une tonne de fonte blanche (le rapprochement de ces deux chiffres explique que la qualité de la fonte évolue: la fonte grise ou fonte de moulage tend à disparaître (1/5 en 1857; 1/14 en 1861)). Il faut produire au meilleur marché - et l'on jugera du prix des transports, si l'on songe que les 84 000 tonnes de fonte de 1852 ont exigé le déplacement total de 360 000 tonnes de matières (minerai expédié au Pouzin 119 400 tonnes, à La Voulte 34 600, à Livron 21 700; combustible de Livron à La Voulte 39 000, et au Pouzin 66 200. Ajouter la fonte: de La Voulte à Livron 29 690, et du Pouzin à Livron 50 200). Une voie greffée sur Livron et passant par La Voulte et le Pouzin supprimerait ces longs et onéreux retards.

Avec les espérances qu'ont fait naître les bassins d'Aubenas et de Largentière, le voisinage des charbons de Bessèges-Alais suscitait un autre projet, en liaison avec le premier, mais où l'appel des carrières de Lafarge et de Cruas devait être impérieux.

Les dessous capitalistes de ces constructions ne nous sont pas connus, ni la valeur financière de certains promoteurs, ni le secret « des influences assez puissantes (pour faire écarter le tracé qui) abandonnait la vallée de Chomérac en faveur de celle du Pouzin ». Nous ne ferons donc qu'un bref résumé historique de cet établissement si important pour notre région.

Projets et Études

Dès 1855, de grands projets s'élaborent...

La compagnie Cusin, Vindry et autres (c'est la même Société Cusin (maire de Saint-Priest, Isère), Vindry (ancien banquier, Lyon), Guy, Odon Bouvier, Brémond, Pétrequin, qui essaie la même année d'acquérir la houille de Chambon-Jaujac et le fer d'Aubenas - Laurac) étudie un chemin de fer de La Voulte - Saint-Ambroix par Privas - Aubenas.

La commission du chemin de fer Saint-Rambert - Grenoble en projette un autre de Saint-Rambert à Saint-Etienne par Annonay, mais, l'année suivante, son président le duc de Valmy - petit-fils de Kellerman - de-



mande la permission d'étudier une voie de Privas au Rhône, par l'Ouvèze ou par Chomérac.

Petites sociétés toutefois, semble-t-il, sur lesquelles l'emporte aisément la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée (cette compagnie a comme directeur Paulin Talabot, qui a été l'un des conquérants du capitalisme industriel de l'époque, « l'un des plus achevés exemplaires du grand manieur d'hommes et d'affaires, lui aussi du groupe de ces Saint Simoniens lancés, toutes voiles dehors, à l'âpre poursuite du gain, mais relevant, par l'ampleur de ses ambitions, par la variété de ses entreprises, par la valeur singulière de toute cette énergie tendue, ce que la seule recherche du profit peut présenter de trop intensément vulgaire ». Nous avons trouvé les frères Talabot à l'origine du procédé de « conditionnement des soies » qui devait contribuer à la prospérité du trafic soyeux par Lyon. C'est Paulin Talabot qui en octobre 1857 désigne, comme délégué du PLM, dans l'Ardèche, Molard, ingénieur en chef des travaux de la Cie, ou, à défaut, Dombre, ingénieur principal, dont le nom reviendra le plus souvent), à qui un décret impose dès juin 1857 de construire l'embranchement de Privas à la grande ligne, avec prolongement sur Crest (A ce moment, un seul tracé, présenté par une Société métallurgique (?), a été soumis aux enquêtes: le tracé par Chomérac n'a pas été étudié; une pétition est faite pour qu'il le soit).

Un autre décret, du 3 août 1859, déclare la concession définitive. L'ouverture de l'exploitation aura lieu en 1862. Le Vœu d'Aubenas et de Privas, à ce moment (16 mars 1857), est la jonction du « Grand Central » (la ligne du Bourbonnais) avec Lyon - Marseille d'une part, Alais d'autre part, c'est-à-dire la construction Le Puy - Aubenas, et de là, bifurcation sur Privas - Livron et sur Bessèges.

Au cours des études et enquêtes préparatoires, un long débat s'engage sur l'emplacement où s'établira la gare de Privas.

L'un des premiers projets a été de monter par l'Ouvèze (ce qui ne surprend pas), et, ce qui surprend davantage, de s'arrêter au pied de la côte, à près de 1 500 mètres de Privas. Celui-ci (délibération du 27 septembre 1857)

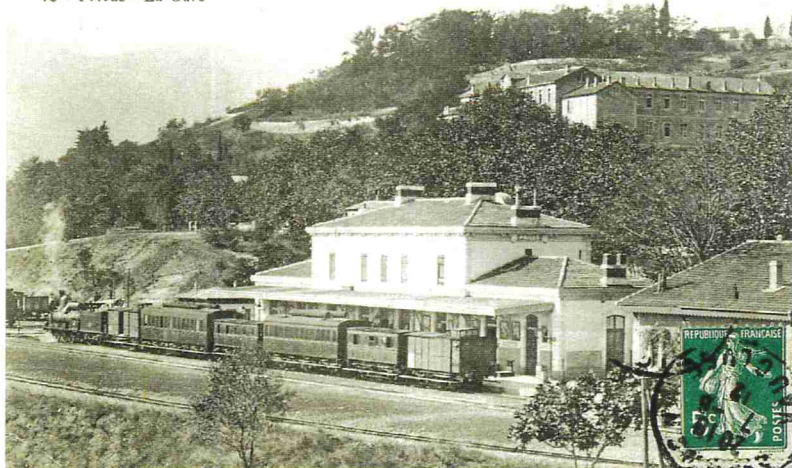
demande que la voie, entre deux tunnels, traverse le Mézayon à 200 mètres en amont du pont de la route impériale, et par l'Ouvèze aboutisse au plateau de la Maladerie, cote 263, soit 161 mètres de dénivellation au total sur 14,700 kilomètres, 11 mm par mètres.

La continuation vers l'Escrinet paraissait ainsi plus facile. Dans l'enquête de février 1860 sur l'emplacement des gares, le Conseil municipal redouble d'insistance, et avec des arguments de force très inégale, pour « la recluse », au-dessous de l'École normale: la gare proposée par la Cie étant beaucoup plus éloignée (300 mètres), beaucoup trop bas, pas en vue de la ville... L'ingénieur Dombre, et celui du contrôle de l'État, Vigouroux, de Privas, n'ont pas grande peine à répondre. Quand le tracé, sur les instances de l'Assemblée départementale, a été décidé par Chomérac (rapport Dombre, 20 mars 1860, Nous ne savons ni pourquoi le trajet par Chomérac a été choisi, ni pourquoi la gare de Chomérac a été installée à 1 500 mètres du bourg, au quartier du Couraillou, encadrée nord et sud par les propriétés L. Bouvié. L'industriel Ganivet, à Champ la Patoire, l'avait réclamée dans son voisinage), la gare devait être installée dans la plaine du lac, à 1 500 mètres de l'Esplanade, sans que nul y fit d'objection. C'est la Cie du PLM qui a proposé l'emplacement de Bésignoles, beaucoup plus près du centre de la ville, et moins en pente que la Recluse, qui ne serait pas plus en vue. Celle-ci exige non seulement un trajet un peu plus long, mais surtout des terrains beaucoup plus chers: près de 300 000 francs de supplément, pour lesquels Privas ne fait pas d'offres suffisantes. L'ingénieur émet une suggestion singulièrement intéressante et vigoureuse, et dont on peut déplorer qu'elle n'ait pas été écoutée:

« Remarquons que la ville ne prendra jamais d'extension aux abords de la gare dans l'un ou l'autre emplacement, tant que la maison des aliénés rendra ce quartier inhabitable. La municipalité a fait preuve d'imprévoyance en autorisant et favorisant cet établissement incommode et envahisseur (qu'aurait dit M. Vigouroux 80 ans plus tard!) qui forme une barrière infranchissable au développement

de la ville. Les circonstances présentes sont favorables pour réparer les fautes commises. Moyennant une dépense de moins de 200 000 francs, la ville pourrait acquérir l'emplacement occupé entre la gare projetée et le marché aux bestiaux, et construire un nouvel établissement pour les aliénés à 500 mètres plus loin sur les vastes terrains achetés récemment par la Congrégation exploitante. Cet emplacement serait donné à la Cie des chemins de fer pour y établir la gare, dont la position serait alors parfaite, c'est-à-dire plus rapprochée et plus accessible que partout ailleurs (cette dépense de 200 000 francs, serait au-dessus des ressources de la ville, mais une telle combinaison mériterait des subventions du département et de l'État. Ce projet permettrait également sans difficulté le passage vers le Charalon pour continuer vers Aubenas) ».

10 - Privas - La Gare



Le Trafic

L'enquête de 1860 nous fournit au passage un renseignement utile (même s'il est un peu forcé pour les besoins de la cause) sur le trafic voyageurs par les voitures publiques de Privas à Loriol (aucune indication sur le prix des transports), et que le chemin de fer doit drainer (si la gare est établie comme le demande Privas...)

Nombre de	Taupenas	Dauphin	Courier des dépêches	Total
Voitures	14	8	6	28
Voyages quotidiens AR	3	2	1	6
Voyageurs, par voyage	8	4	3	14 (sic)
Voyageurs total par jour	48	16	6	64 (sic)
Voyageurs par an	17 520	5 840	2 190	25 550
Descendant entre Privas et Loriol	2803,2	934,4	350,4	4 088
Transportés de ou pour Lyon	11 738,4	3 912,8	1 467,3	17 118,5
Transportés de ou pour Marseille	2 978,4	992,8	372,3	4 343,5

Nous n'avons, pour le nombre des voyageurs par la voie ferrée, que le chiffre de 1910: départ de Privas 59 030. Aucune comparaison ne saurait être instituée sur des bases aussi minces. Mais nul doute que le nombre des voyageurs ne se soit accru dans des proportions considérables.

Le minerai jouit tout de suite d'un tarif spécial, encore trop élevé d'ailleurs. De la gare « Privas - Saint-Priest » (jusqu'à une date très récente, ont subsisté, incompréhensibles pour « le profane », les billets voyageurs de « Privas-Ville »), la tonne coûte 2 francs pour le Pouzin, 2,60 pour La Voulte: soit une réduction d'1/3 sur les frais de transport, de 2,27 francs sur le prix de revient de la fonte.

L'économie serait bien plus grande, si la Cie avait adopté non l'ancien tarif de 10 centimes par tonne km (tarif qu'elle applique aussi au combustible: le coke paie 1,20 franc pour les 12 kilomètres Livron - Le Pouzin, 4,30 de Givors à Livron (107 kilomètres à 4 centimes), mais celui de 8 centimes, ce qu'elle aurait pu et dû faire, étant donné l'intensité du trafic). Dès 1862, première année de l'exploitation, la ligne Livron - Privas transporte:

En minerai, de Privas:

Au Pouzin 119 400 tonnes, à La Voulte 34 600, à Livron 21 700;

En combustible, de Livron au Pouzin 66 200 tonnes, à La Voulte 39 000 tonnes;

En fonte, à Livron: du Pouzin 50 200 tonnes, de La Voulte 20 600,

Et dès 1866, le PLM propose, et le Ministre des Travaux publics approuve, l'agrandissement de la gare de Privas, projet justifié « par l'importance toujours croissante de son trafic ».

Autres lignes ardéchoises

Cela fait, la Cie du PLM sans doute ne s'endort pas. Mais Privas désormais lui paraît nanti et ne l'intéresse plus.

Alais - Le Pouzin par Le Teil est concédé en 1867, commencé en 1873 seulement, livré à la circulation en mai 1876: Bessèges et Lafarge - Cruas sont maintenant en relations directes. Rejoignant les tronçons Lyon - Givors

et La Voulte - Le Teil, la ligne La Voulte-Givors, concédée en 1868, s'ouvre en août 1879. Enfin Lyon - Nîmes est exploité en entier en 1880. Dans l'Ardèche, le réseau commencé par Privas s'achève ainsi pour longtemps (Saint-Rambert - Annonay avait été ouvert en 1869, et continué sur Firminy quelque dix ans plus tard. L'embranchement de Vogüe sur Aubenas est de 1879, et sur Prades de 1882; le réseau CFD ne touche pas Privas, ou plutôt n'a d'autre effet que de détourner davantage sur Valence le trafic du haut-Vivarais, des Boutières et de la Montagne; La Voulte - Le Cheylard et Tournon - Lamastre en 1891; le Cheylard - Lavoulte sur Loire et Lamastre - Le Cheylard en 1903).

Le PLM et le Midi se sont disputés en 1862 la construction de Cette-Marseille: la première de ces deux compagnies proposait, si

elle obtenait la concession, d'établir diverses lignes, dont celle d'Alais au Pouzin: les tribunaux de Commerce d'Annonay et d'Aubenas, le 7 septembre, ont vigoureusement opiné pour cette Cie; le Conseil général fait de même en 1862-3. Privas avait insisté pour que la ligne passe par Aubenas, l'Escrinet et Privas (délibération des 21 septembre 1862, 8 avril, 23 août et 10 décembre 1868, 25 août 1869): il n'obtient pas gain de cause.

Toutefois, ce projet n'était pas entièrement oublié. En 1872-3, M. J. R. Trouilloud, directeur de la « Société d'Études » (80 rue de Rambuteau, Paris), obtient l'autorisation d'examiner, avec les lignes Le Puy - Tournon et La Voulte - Le Cheylard, celle de Privas à Bessèges par l'Escrinet, Aubenas, Largentière et les Vans. Il avait d'ailleurs de vastes projets, tout un réseau, et qui semblait se rire des reliefs: Annonay - Saint-Félicien - Vernoux - Privas; Vernoux - La Voulte; Largentière - Valgorge - Saint-Étienne-de-Lugdarès. Mais onques ensuite n'entendons-nous parler de lui.

Vingt ans plus tard, le directeur du Patriote de l'Ardèche, Paul d'Albigny, mène une vigoureuse campagne pour la ligne Privas au Puy par Aubenas, ligne que l'ingénieur Vigouroux avait proposée au premier plan dès 1878. Les arguments, d'ailleurs solides, intéressaient Privas comme débouché, ou lieu de transit, à la suite d'Aubenas, de toute une « Montagne » ou une « Cévenne » aux produits complémentaires de ceux du Rhône. Une piqûre de 7 petites pages (anonyme: Privas 1892, nous la croyons de M^e Buffin, avocat) ajoute l'argument de la défense nationale, pour les mobilisés de Coucouron et des hauts plateaux descendant vers les Alpes par Annonay ou Alais au lieu de rejoindre la ligne directe Livron - Briançon (la ligne de Prades au Puy sera reprise,

et décidée (1906); la route nationale Viviers-Clermont était la plus fréquentée de l'Ardèche (c'est l'antique voie du Languedoc en Auvergne, celle des muletiers, des vins et des blés). Nous n'avons à rappeler ici que l'abandon final, et récent, des travaux largement commencés et détrônés par l'auto: au moins a-t-on réussi à tirer un parti utile d'ouvrages aussi importants que le tunnel du Roux à Saint Cirgues)...

Plus tard, pendant plusieurs années (1906-13) sont projetées des lignes CFD comme Privas les Ollières, pour mettre en relations directes le Haut Vivarais et le chef-lieu: mais le trafic commercial à prévoir ne semblait pas justifier une dépense extrêmement élevée. Ce projet tombe avec le décès de son actif protagoniste le sénateur Fougereol, grand industriel dans la vallée de l'Erieux (le projet simultané du Cheylard à Aubenas aurait sans doute été réalisé sans la guerre de 1914-18; les bureaux d'études de Vals sont supprimés en 1919).

Le tramway Privadois

La seule tentative de voie ferrée à Privas qui ait suivi, a bien repris tant bien que mal le tracé du Pouzin à Saint Paul le Jeune, par Privas, Aubenas, Largentière, Joyeuse

et les Vans: et l'on pouvait en espérer beaucoup (les prévisions, en 1900, de MM. Chalamet, J. Roche, Fombarlet étaient nettement optimistes; celles de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées également (1902)). C'était un tramway sur route, avec dérivations aux pentes les plus accentuées. Il aboutit au plus lamentable fiasco. Déjà la Société Anonyme des Tramways de l'Ardèche, successeur en 1905 des frères Planche, se déclare incapable d'achever, et le département doit lui venir en aide. Mal conçue, mal exécutée, mal outillée, la ligne traverse l'Escrinet sous un tunnel trop élevé, qui l'oblige, sur le versant sud, à des contours sans fin, loin de la route et loin de tout village. Les machines pousives escaladent laborieusement; matériels et personnels sont tels, que des écoliers montent parfois le jeudi à Flachères « pour voir dérailler le tram » (quand il ne déraile pas sur le Champ de Mars). « Le concessionnaire, - dit rudement le conseiller général Chalamet, toujours si courtois, - n'a cessé de manquer à tous ses engagements contractuels concernant l'exploitation et l'entretien, et cela sans aucun motif sérieux (première cession 1914) ».

Le réseau est placé sous séquestre en mai-juillet 1914; déjà l'exploitation est totalement suspendue dès mars

pour les voyageurs, en juin pour les marchandises (sauf sur le tram Saint Péray-Vernoux. Ici, les concessionnaires ont manifesté une éclatante mauvaise volonté contre le raccordement nécessaire avec Valence). Après 1918, et pendant 3 ou 4 ans, le trafic reprend d'Aubenas ou d'Uzer à Saint Paul le Jeune; mais sur le trajet le Pouzin-Aubenas rails et appareils disponibles sont mis en vente. Les autocars et les grands camions, de plus en plus rapides et nombreux, remplacent avantageusement le fracas de ferraille et le halètement du pauvre tortillard. Seule la guerre de 1939-40 apporte à ces nouveaux services de graves et inévitables perturbations, que suivra évidemment le rétablissement nécessaire à notre petit pays.



ABONNEZ-VOUS!

**52 NUMÉROS =
45 € TTC**

AU LIEU DE 83 €

OFFRE SÉLECTIONNÉE	Nom & Prénom:	
Abonnement papier ☐ 1 an - 52 numéros 45 € TTC	Adresse:	
Abonnement numérique ☐ 1 an - 52 numéros 30 € TTC	CP:	Ville:
Abonnement papier + numérique ☐ 1 an - 52 numéros 50 € TTC	Mail: Tel:	

Pour vous abonner, renvoyez-nous le bulletin ci-dessus:

- Par courrier: **CÉVENNES MAGAZINE - B.P. 90031 - 30101 ALÈS PPDC** accompagné du règlement
- Par mail: **cevennesmagazine@gmail.com** nous vous ferons suivre un lien de paiement pour régler par C.B.
- Via le site: **cevennesmagazine.fr** - Rubrique abonnement - Paiement C.B. ou virement