



FICHE ITINERAIRE

CHEMIN FERROVIAIRE DES CEVENNES MERIDIONALES

TYPE :

Chemin non aménagé

Long : 39 Km

COMMUNES :	Début :	Fin :
	Le Vigan (30)	Sauve (30)
	Lieudit :	
Coordonnées GPS :	43°59'35.7"N 3°37'53.2"E	43°56'39.1"N 3°57'15.0"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Du temps où les prouesses des locomotives à vapeur ne permettaient pas de rouler très vite, la seule façon de gagner du temps consistait à essayer de raccourcir les parcours au maximum. Ainsi fut envisagé dès 1875 un vaste projet visant à relier Toulouse à Nîmes via la vallée du Tarn, Saint Affrique, le causse du Larzac et le Vigan. Bien que difficile et très accidenté, cet itinéraire riche en ouvrages d'art de toute sorte aurait en effet permis de gagner un kilométrage appréciable par rapport au fait de passer par Narbonne et la côte méditerranéenne. Mais il ne verra que partiellement le jour car sa moitié ouest, d'Albi à Saint Affrique, ne sera jamais achevée pour cause de première guerre mondiale puis de concurrence routière. Aussi, à défaut d'usage ferroviaire, elle donnera naissance à la superbe [Route Ferroviaire de la Vallée du Tarn](#) ainsi qu'à la [voie verte Sainte Affricaine](#).

La moitié est, entre Tournemire et Nîmes, a par contre été entièrement réalisée et mise en service. Elle sera neutralisée par tronçons successifs puis définitivement abandonnée à la fin des années 1970. Elle a donné naissance à divers itinéraires successifs qui permettent de la suivre presque de bout en bout :

- Le train touristique et vélorail du Larzac entre La Bastides Pradines et Sainte Eulalie de Cernon.
- Le [chemin ferroviaire du Larzac](#) qui prend la suite entre Sainte Eulalie de Cernon et Sauclières et traverse d'ouest en est la totalité du plateau du Larzac.
- Le [chemin du Valcroze](#), courte section avec tunnels et viaducs sur la commune d'Alzon.
- La [promenade du viaduc](#), courte voie verte fort bien équipée entre Arre et Molières Cavailiac.
- Puis le très long chemin ferroviaire des Cévennes Méridionales entre Le Vigan et Sauve.
- La courte [voie verte du Vidourle](#) entre Sauve et Quissac.

- Puis le [chemin ferroviaire du même nom](#) qui fait suite entre Quissac et Sommières.
- Et enfin, la [voie verte de la Vaunage](#) de Sommières à Caveirac, aux portes de Nîmes.

Etabli sur la section Tournemire > Quissac (n° IGRF 12282.02N), le chemin des Cévennes Méridionales est un très beau parcours riche en patrimoine, qui permet de découvrir de nombreux ouvrages d'art, ponts, viaducs et tunnels dans un paysage calcaire assez aride.

Dès lors, attention : Outre que l'ombre est rare, les points d'eau absents et la chaleur très forte en été, sa fréquentation suppose l'usage d'une lampe électrique en parfait état de marche. De plus, c'est aussi un parcours long et très sportif sur plateforme ballastée et pierreuse, restée à l'état brut et qui rend donc la progression pédestre ou cycliste assez pénible. D'autre part, quelques ponts ont été détruits par des élargissements routiers et obligent à des descentes et des remontées de talus. En conclusion, c'est donc une promenade réservée à des personnes bien entraînées.

Savoir enfin, que ce tracé est classé propriété privée d'accès en principe interdit sur toute sa longueur car il livre passage à un gazoduc faiblement enterré sous la plateforme. Si l'interdiction est effectivement formelle et passible d'amende pour les véhicules à moteur, la fréquentation des piétons et des cyclistes reste néanmoins tolérée, mais sous la seule responsabilité des randonneurs.



DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début du parcours à la sortie du Vigan en direction de Ganges



Peu après le départ, le petit viaduc des Plos, 70 m de long et 15 m de haut



Suivi du tunnel du même nom, 115 m de long, ci-contre et ci-dessous

Dont on voit ici l'entrée et la sortie



Puis, partiellement caché par la végétation, le viaduc de Miassole, 98 m de long et 12 m de haut

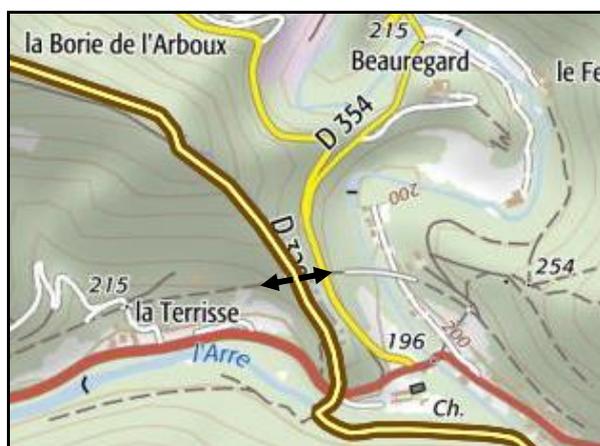
Le tunnel d'Eyrolles, 105 m de long

Dont on voit ici l'entrée et la sortie ci -après



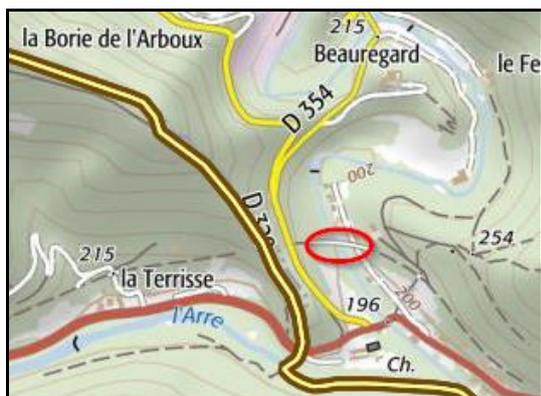


Sur un petit ravin, le court viaduc du Mazot, 45 m de long et 18 m de haut

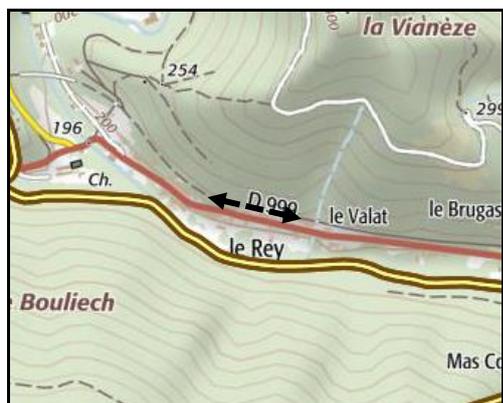


Ci-contre et ci-dessous, le tunnel de l'Arboux (ou Arboux), 114 m de long





Ci-dessus et ci-dessous, l'un des plus imposants ouvrages d'art de la ligne : le viaduc d'Arboux

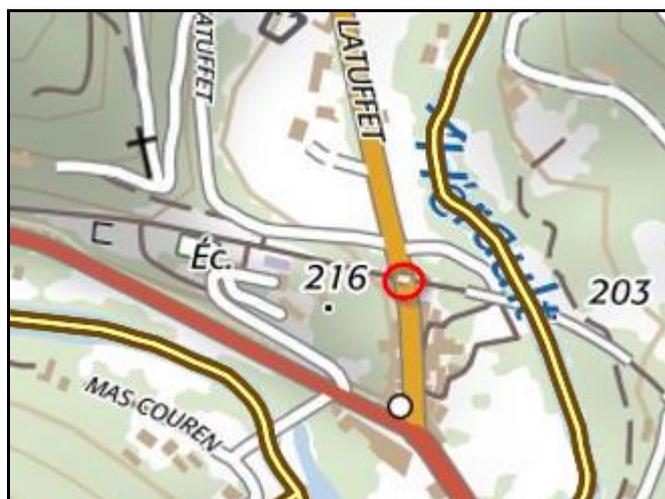


Le tunnel du Réy qui n'est pas une vraie galerie de percement, mais une tranchée couverte de 205 m de long pour éviter des chutes de blocs sur la voie

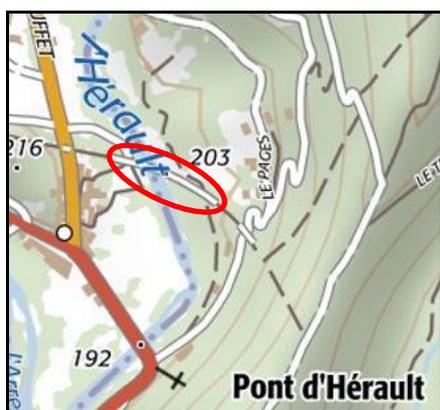




Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Pont d'Hérault transformée en école primaire
laisse tout d'abord entrevoir les ruines de son hall à marchandises



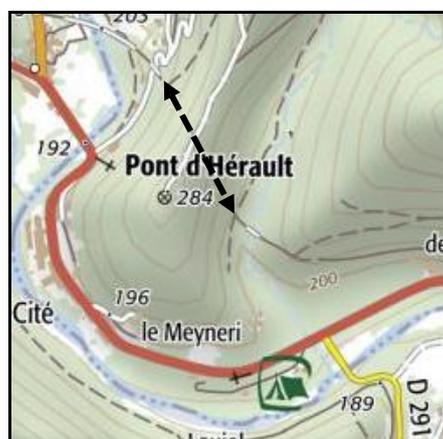
Elle est suivie du pont sur la RD 986



Lui-même suivi du beau viaduc de Pont d'Hérault qui fait 161 m de long et 22 m de haut

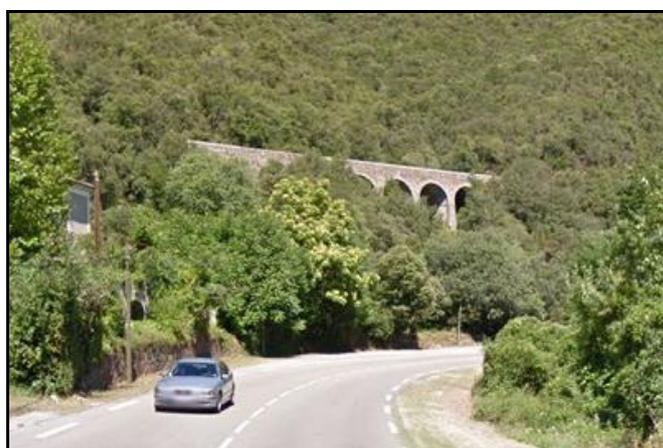


Ci-contre et ci-dessous, le tunnel de Pont d'Hérault, 195 m de long, dont le percement a fait 8 morts à cause d'un gros éboulement

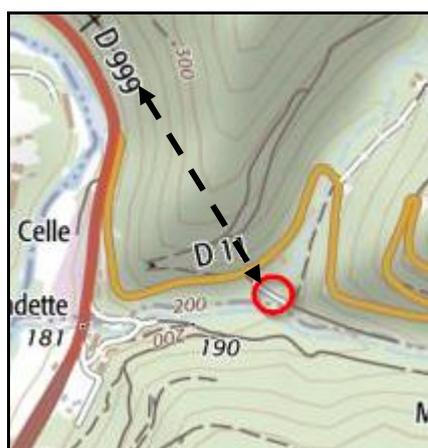




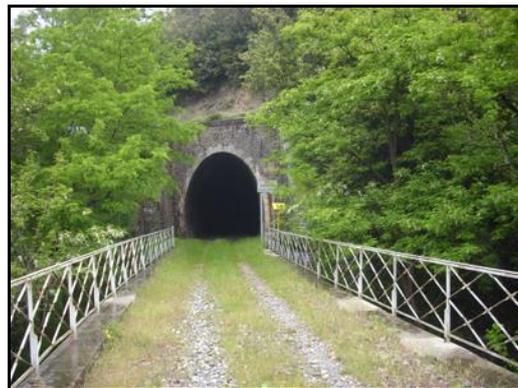
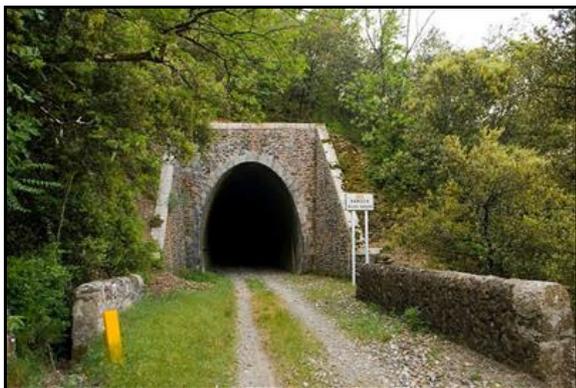
Le petit tunnel de Meyneri, 85 m de long



Le viaduc de Jauverde



Ci-contre et ci-après, le tunnel de Malagache ou du Feltrou, 377 m de long, aussitôt suivi du viaduc du même nom (cercle rouge)

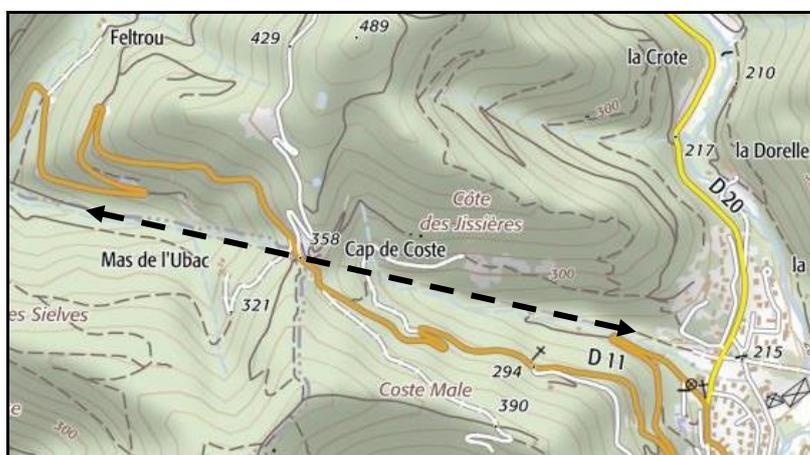


A droite, la sortie du tunnel et les rambardes du viaduc que l'on voit ci-dessous



Ci-contre et ci-dessous, le tunnel de Cap de Coste qui l'ouvrage souterrain le plus important de la ligne avec ses 1346 m de long

Dans sa moitié est, cet ouvrage a beaucoup souffert de mouvements de terrain, ce qui explique pourquoi il a été cintré pour éviter qu'il ne s'écroule.

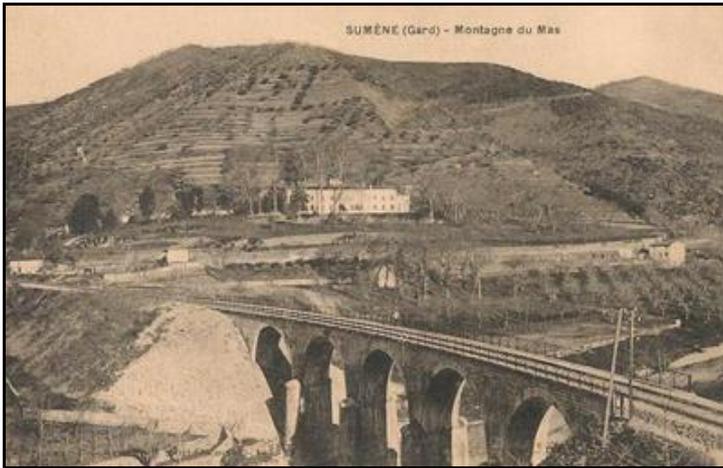




Ci-dessus et ci-dessous, la moitié ouest de l'ouvrage suivie de la partie cintrée
Ces trois photos sont prises à contresens de la ligne



Le petit pont du Val des Buis



Suivi du viaduc sur le Rieutord, 110 m de long et 22 m de haut



Ci-contre et ci-dessous, les deux tranchées couvertes de Sumène :

- Celle de la Rouvière, 80 m de long
- Et celle de Lieures, 103 m de long



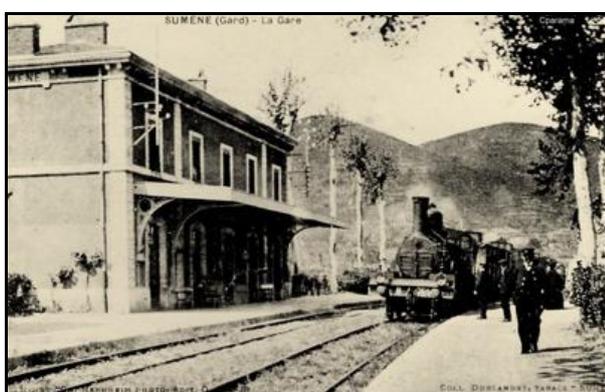


Ci-dessus et ci-dessous, le joli pont du Recodier dont les deux dernières arches ont un parement oblique
 La photo ci-dessus est prise à contresens de la ligne
 et montre la sortie de la tranchée couverte de Lieures





Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Sumène devenue une école



Hier et aujourd'hui

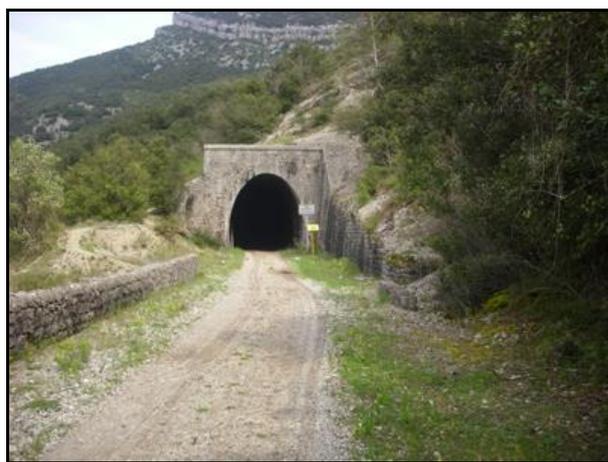


Côté cour et côté voies, avec les quais toujours présents



Ci-contre et ci-après, au sud de Sumène, dans la gorge du Rieutord, deux tunnels en succession rapide :

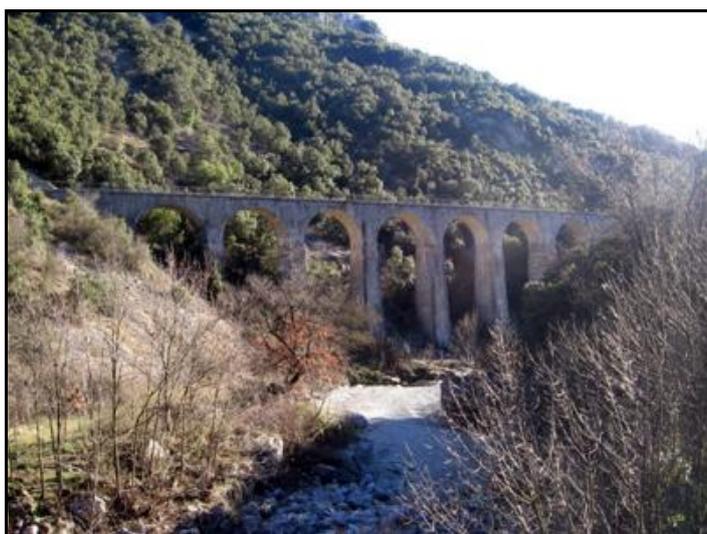
- Le tunnel du Trou du Noyer, 195 m de long.
- Et la tranchée couverte de la Perte du Bourrut, 107 m de long.



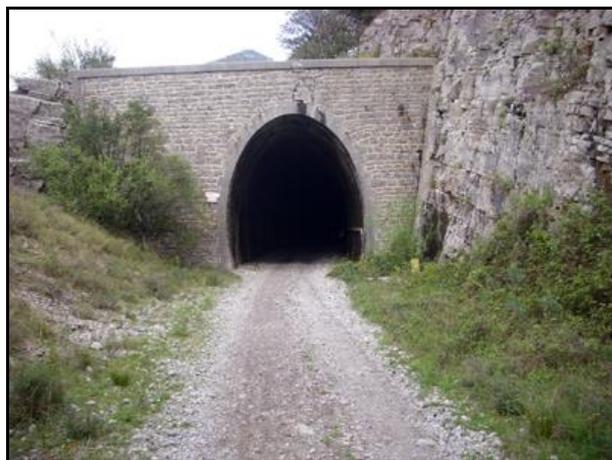
Le tunnel de percement du Trou du Noyer



Suivi de la tranchée couverte de la Perte du Bourrut



Puis, à la Matinière, le viaduc du même nom, 125 m de long pour 23 de haut, suivi de la tranchée couverte de la Jarre, 90 m de long (ci-après), dans une des parois de laquelle s'ouvre un petit aven qu'il est possible d'aller voir en grim pant sur le toit de la galerie



A la sortie de la tranchée couverte de la Jarre, la voie ferrée quitte temporairement le département du Gard pour traverser la commune de Ganges qui est dans l'Hérault.

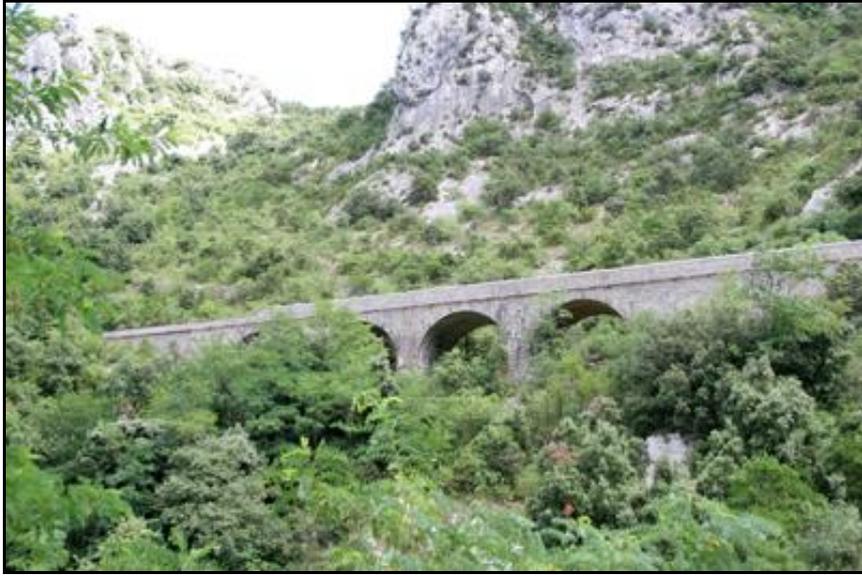


Ci-contre et ci-dessous, deux autres viaducs font suite :

- Celui du Camp de la Guerre, 97 m de long et 18 de haut.
- Et le pont des Chèvres, plus modeste.



Viaduc du Camp de la Guerre



Pont des Chèvres



Ci-contre et ci-dessous, le tunnel des Baumelles, 163 m de long





Enfin, deux derniers ouvrages d'art marquent la fin de la partie la plus spectaculaire de la ligne :

- Le viaduc de Mas Lunet, 107 m de long et 20 m de haut (ci-dessus)
- Et le tunnel de la Baraque, 69 m de long (ci-dessous)



En arrivant à Ganges, la ligne franchissait un vallon sur un petit viaduc dont les deux extrémités (cercles rouges) passaient sur la RD 999. Mais ces dernières ont été détruites pour permettre l'élargissement routier. Seule reste la partie centrale enfouie dans la végétation.



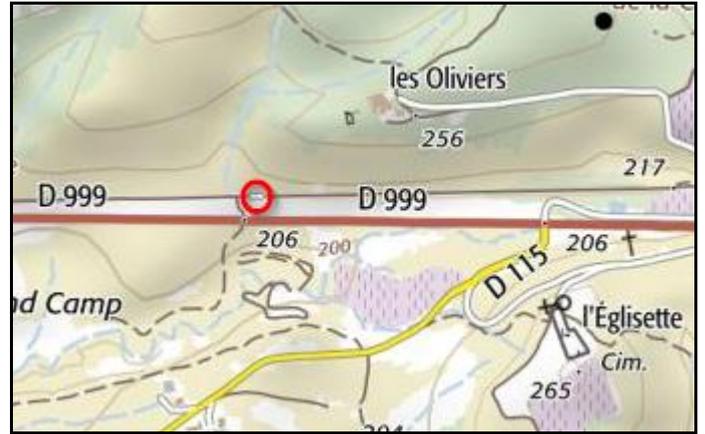
Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Ganges elle aussi transformée en école



Le pont sur la RD 999, à la sortie de Ganges



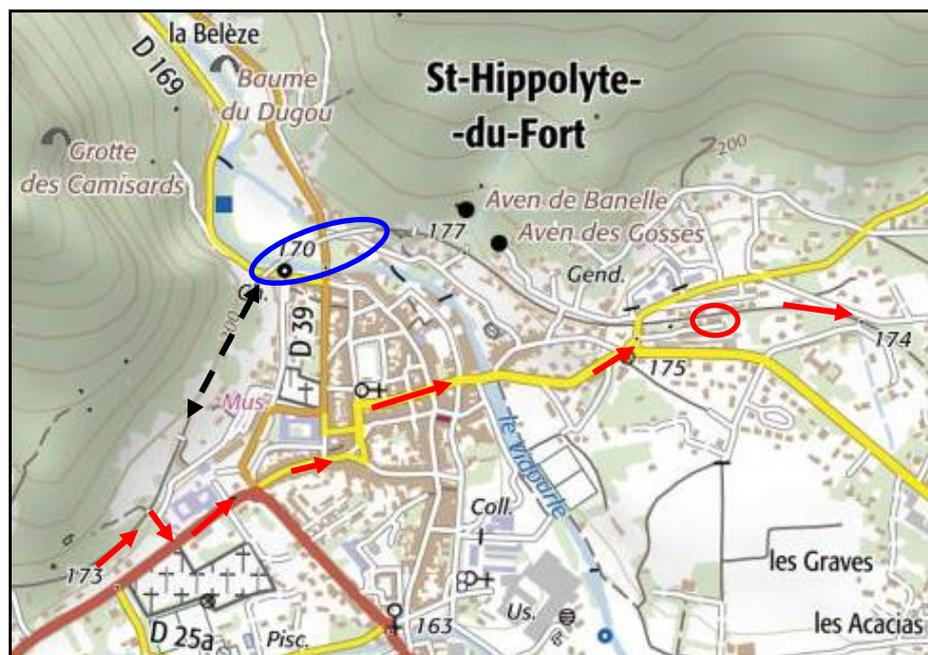
Un petit pont métallique au Mas Neuf



Le pont du sentier des Oliviers



La gare de la Cadière et Cambo, côté voies avec ses quais enfouis dans l'herbe



A Saint Hippolyte du Fort, le tunnel et le viaduc ont été fermés pour raison de sécurité
 Le passage n'est donc pas possible et impose un contournement par le centre-ville
 La plateforme ferroviaire se reprend à hauteur de l'ancien passage à niveau de la RD 133
 qui précède la gare



Le tunnel et le viaduc fermés



Le viaduc et la tour Saint Louis ; la sortie du tunnel est cachée par la tour

Le passage à niveau de la RD 133 avec, en arrière-plan, la base en maçonnerie du château d'eau de la gare



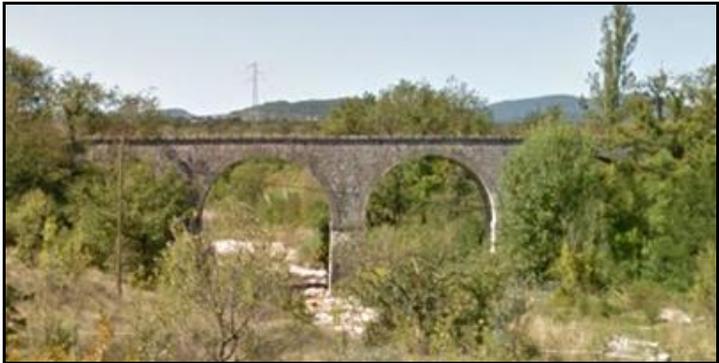
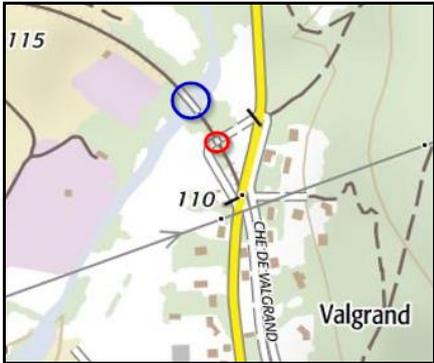
La gare de Saint Hippolyte du Fort hier et aujourd'hui, côté voies



Le pont sur la RD 982 a été détruit et a totalement disparu
Il est cependant assez facile de quitter et reprendre la plateforme

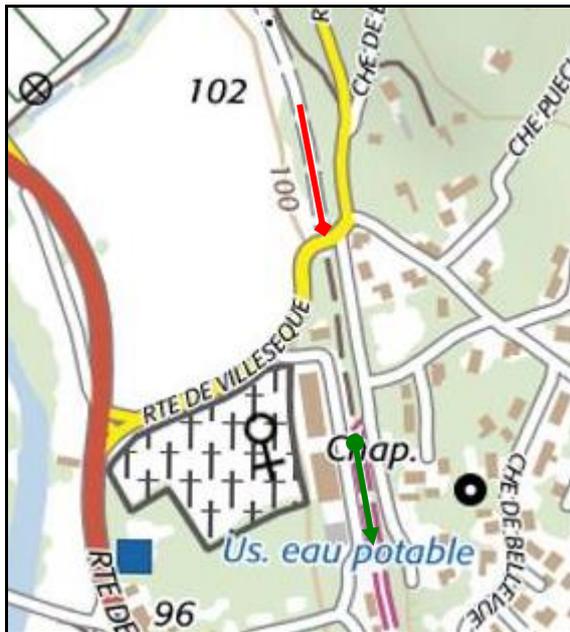


Aux Claris, le pont de la RD 181



Peu avant Sauve, le **petit viaduc du Crespenou** suivi du **pont sur l'ancienne RD 117**





Ci-contre, la fin du parcours

Le chemin ferroviaire vient buter sur un pont détruit, mais un passage sur la gauche permet de quitter la plateforme.

La [voie verte du Vidourle](#) commence 200 m plus loin. Il suffit de suivre la voie ferrée pour l'atteindre.



Ci-dessus et ci-dessous,
l'emplacement du pont disparu sur la RD 182 et le passage qui permet de dégager juste avant



Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.