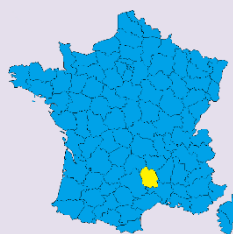


SUJET(S)

Embranchement et réseau ferroviaire
du chantier du lac de barrage de Charpal

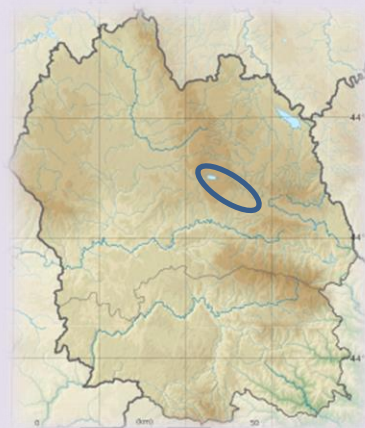
LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)



Lozère

48003 – Allenc
48029 – Le Born
48082 – Laubert
48111 – Pelouze
48127 – Rieutort-de-Randon

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
48003.01S	/	ALLENC - Pas de Larzalier > RIEUTORT DE RANDON - Charpal Barrage	1922	≤ 1938
48095.01N	723 000	MENDE – Gare > BELVEZET - Gare	1902	En service



PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET

Transports & Patrimoine Ferroviaires – n°412 – Juillet/Août 2022

Les Trains du Toit de la France – Editions La Régordane

Ancienne ligne "industrielle" de Charpal

pas-ses-montagnes.fr

Archives départementales de la Lozère

archives.lozere.fr

CHARPAL : CHRONIQUE D'UN EMBRANCHEMENT MILITAIRE

massifcentralferroviaire.com

Journal Officiel du 5 avril 1923

Gallica.bnf.fr

Journal Officiel du 25 juillet 1942

Gallica.bnf.fr

Impressions : projets, propositions, rapports... / Sénat

Gallica.bnf.fr

Le Ciment – Pare-neige en béton armé sur l'embranchement de Charpal

Gallica.bnf.fr

Rapports et délibérations - Lozère, Conseil général

Gallica.bnf.fr

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.



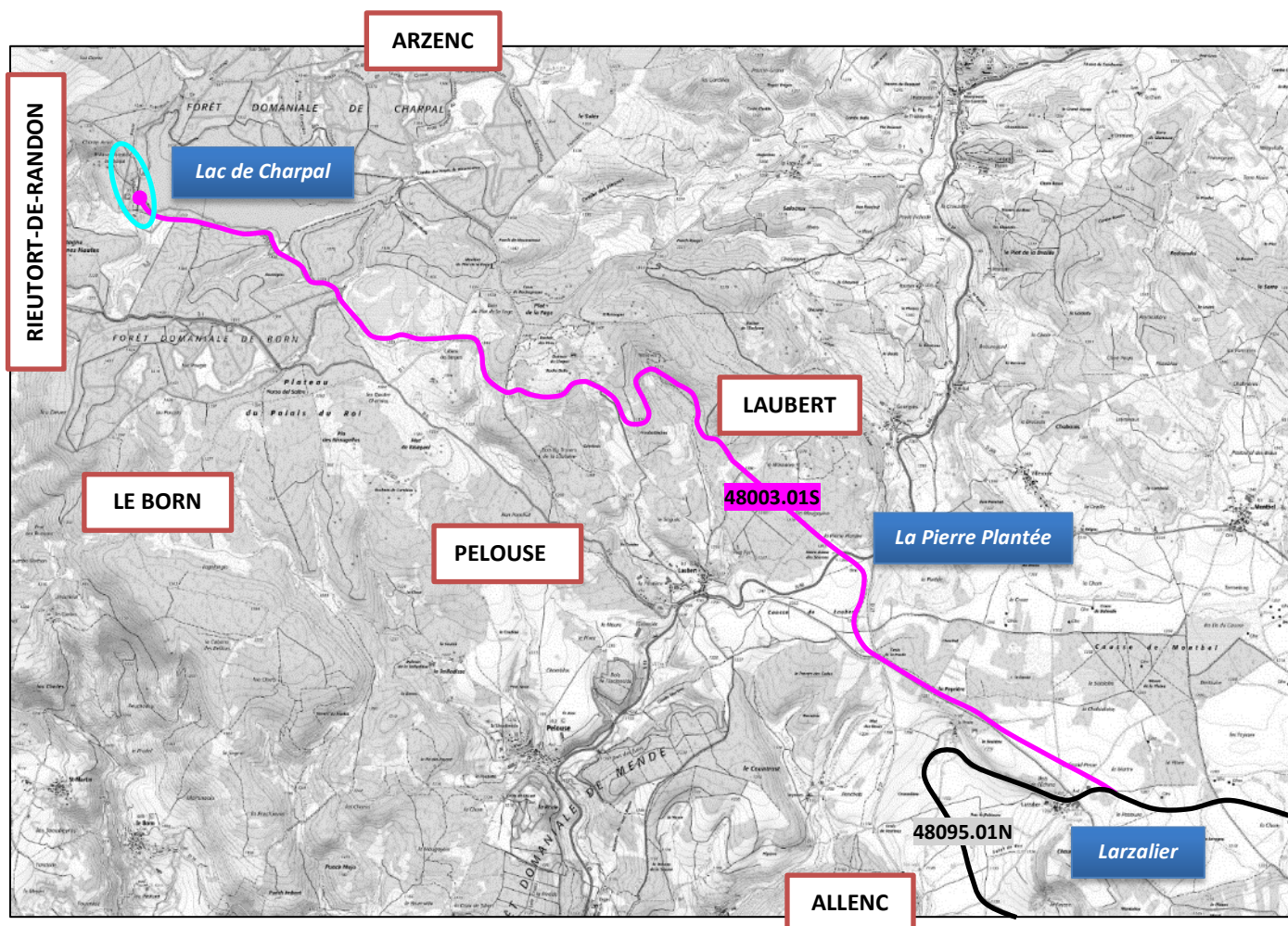
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.

Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.

Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

PRESENTATION



- Ecartement normal en service
- Ecartement normal abandonné
- Réseau de chantier à Ecartement étroit abandonné

Le 1^{er} janvier 2019, la commune de Rieutort-de-Randon fusionne avec celles d'Estables, de Saint-Amans, de Servières et de La Villedieu pour former la commune nouvelle de Monts-de-Randon.



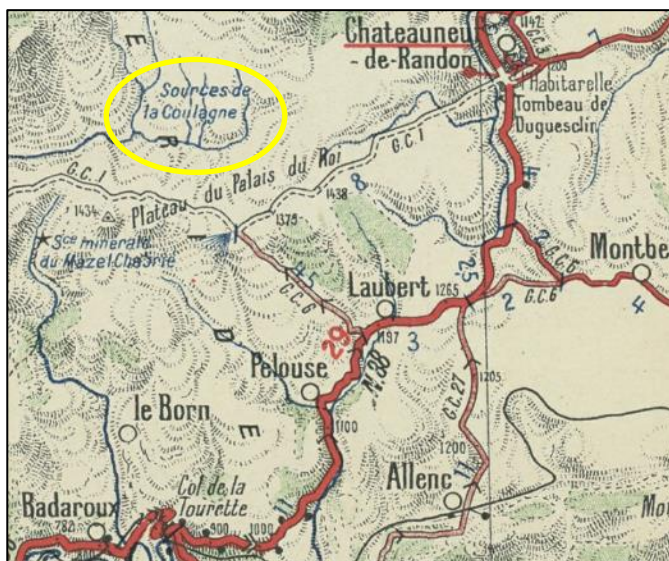
Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr

BREF HISTORIQUE

Le stockage sous-lacustre des poudres et explosifs de guerre

A l'issue de la Première Guerre mondiale, les quantités de munitions non utilisées sont énormes. Elles proviennent non seulement de la production française, des importations alliées, mais aussi des récupérations allemandes. Après recherche de diverses solutions, l'idée est alors d'immerger ces stocks encombrants dans des retenues artificielles ou naturelles. Plusieurs sites répondant à des critères très stricts sont étudiés par le ministère de la Guerre et la poudrerie nationale de Toulouse, dont le Lac Bleu et le réservoir du Tourmalet de Gripp dans les Hautes-Pyrénées. Mais finalement, plutôt que d'utiliser un lac existant, le choix se porte sur la création de deux retenues. La première sur la Romanche, au lieu-dit le Chambon (Isère) et la seconde aux sources de la Colagne¹, entre le plateau du Palais du Roi et le Truc de Fortunio, à une dizaine de kilomètres au nord-est de Mende.



Extrait carte Michelin n°36 – Années 1910.

Le début des travaux

La *Société Générale d'Entreprise* est désignée pour exécuter les travaux. Le département de la Lozère est chargé de leur surveillance. Les travaux du barrage débutent en octobre 1921. Le 10 août 1922, la SGE présente le projet d'exécution d'un embranchement destiné à relier le faite de la ligne de chemin de fer du Monastier à La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains² au barrage de Charpal. Les travaux de l'embranchement commencent la même année. Le décret du 30 mars 1923, « en vue de l'établissement d'un parc de stockage sous l'eau des poudres et explosifs de guerre, dit de Charpal, sis dans les dépendances de la poudrerie nationale de Toulouse avec embranchement de voie ferrée et logements pour le personnel », est publié au Journal Officiel le 5 avril 1923. A la fin la même année, la voie et les maisons des gardiens sont achevées, tandis que les fouilles du barrage sont en partie terminées. Le début des maçonneries est prévu pour l'été 1924. Au printemps 1925, 65 000 m³ de terrassements ont été exécutés sur les 80 000 000 prévus. Mais à la suite d'intempéries, les maçonneries sont noyées et le chantier doit être stoppé pour ne reprendre qu'en mai 1927³. L'achèvement des travaux est prévu pour 1929.



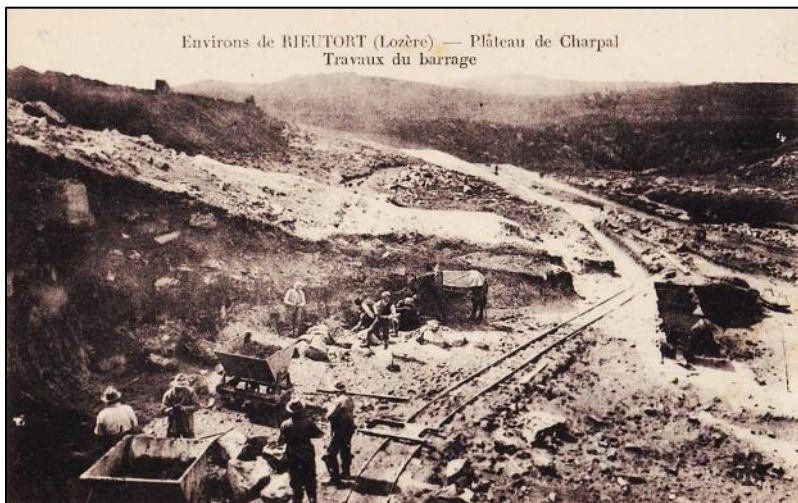
Le décret du 30 mars 1923, « en vue de l'établissement d'un parc de stockage sous l'eau des poudres et explosifs de guerre, dit de Charpal, sis dans les dépendances de la poudrerie nationale de Toulouse avec embranchement de voie ferrée et logements pour le personnel », est publié au Journal Officiel le 5 avril 1923. A la fin la même année, la voie et les maisons des gardiens sont achevées, tandis que les fouilles du barrage sont en partie terminées. Le début des maçonneries est prévu pour l'été 1924. Au printemps 1925, 65 000 m³ de terrassements ont été exécutés sur les 80 000 000 prévus. Mais à la suite d'intempéries, les maçonneries sont noyées et le chantier doit être stoppé pour ne reprendre qu'en mai 1927³. L'achèvement des travaux est prévu pour 1929.

¹ Parfois orthographiée Coulagne, la rivière est un affluent du Lot.

² Point culminant de la ligne situé à Larzalier à 1215 m d'altitude. La ligne a été mise en service par la C^{ie} du Midi, le 3 mai 1884 entre le Monastier (Pk 615+161 à 610 m d'altitude) et Mende (Pk 664+723 à 723 m d'altitude) et le 15 novembre 1902 entre Mende et La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains (Pk 692+499 à 1023 m d'altitude).

³ Un rapport daté du 8 avril 1927 indique que pour le barrage seul, 66 375 m³ de terrassement et 11 007 m³ de maçonnerie avait été réalisés.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Sur cette page, cartes postales datant du début du chantier.



Le lieu est désertique...



L'abandon des travaux

Le dépôt de munitions n'a pas connu de début d'exécution. Le projet semble être provisoirement abandonné au début des années 1930. En 1933, la retenue est mise en eau mais en octobre, la décision est prise de ne pas utiliser le barrage en raison de problèmes d'étanchéité. La ligne est fermée l'année suivante. Le 12 mai 1936, le Conseil Général de la Lozère émet le vœu de le remettre en eau afin de réguler le cours de la Colagne et de remettre en état l'embranchement pour achever le chantier. Mais l'année suivante, la vente du matériel ferroviaire débute, suivie par la dépose de la voie.

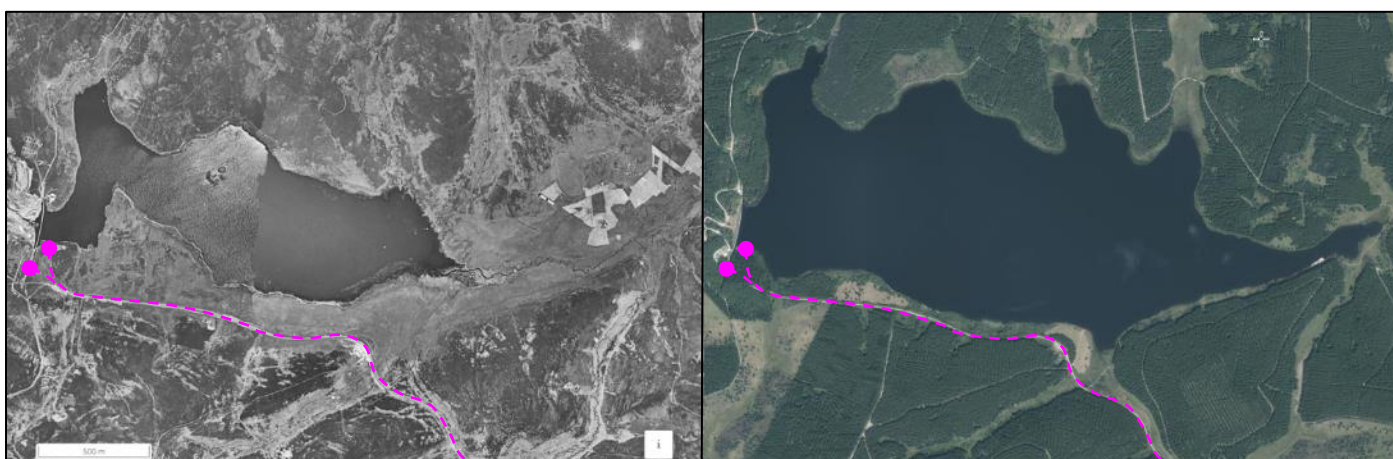


Par décret du 11 juillet 1942, publié au Journal Officiel du 25 juillet 1942, le domaine de Charpal est affecté au ministère de l'agriculture (direction générale des eaux et forêts). Ce document nous apporte les éléments suivants :

- Le bassin de la retenue de Charpal a une superficie d'environ 324 hectares répartis sur les communes d'Arzenc-de-Randon (≈ 171 ha), Rieutort-de-Randon (≈ 79 ha), Le Born (≈ 69 ha) et Pelouze (≈ 5 ha).
- L'emprise de la voie ferrée, entre la Pierre Plantée et Charpal, est d'environ 15 hectares répartis sur les communes de Laubert (≈ 9 ha), Pelouze (≈ 5,5 ha) et du Born (≈ 0,5 ha)⁴.
- Les bâtiments situés sur le domaine sont une maison d'ingénieur, quatre maisons de gardiens et un four.

Aujourd'hui

En 1946, la ville de Mende devient propriétaire du barrage. Celui-ci est partiellement remis en eau⁵. Il faut attendre 1992 pour qu'il soit remis en état et renforcé par EDF. Il atteint alors la cote initialement prévue et alimente depuis la ville de Mende en eau potable. Quant à l'ancienne plateforme de l'embranchement, elle peut faire l'objet d'une randonnée depuis les environs de La Pierre Plantée jusqu'au barrage (voir fiche CSF n°[48082.a](#)).



Comparatif entre les vues aériennes de 1956 et 2021 montrant la différence de surface de la retenue après achèvement des travaux réalisés en 1992. L'itinéraire emprunté par la voie ferrée est indiqué en rose.

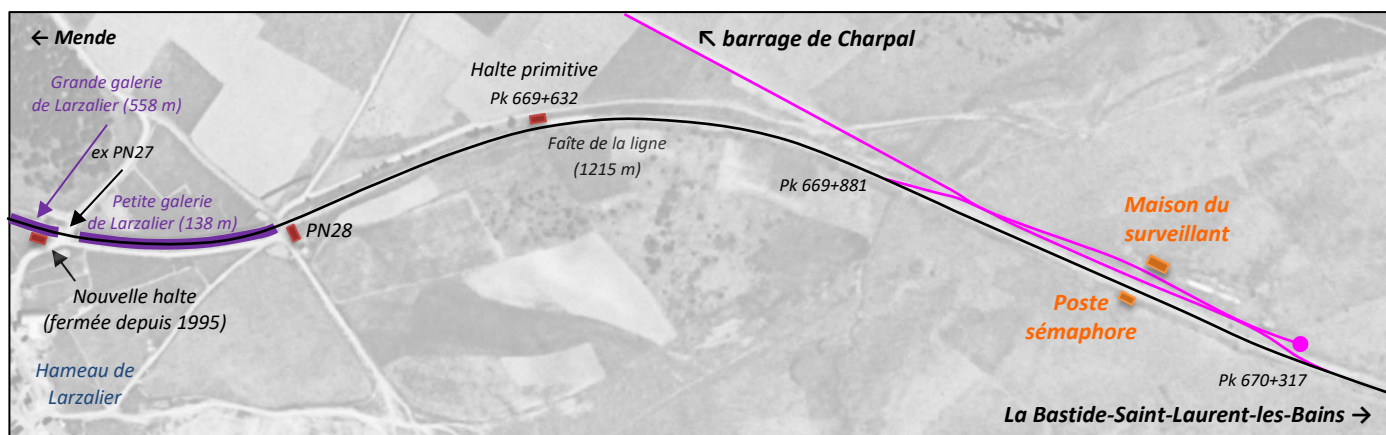
⁴ Il est à noter que ce décret ne fait pas mention de la portion de voie ferrée située sur la commune d'Allenc, entre Larzalier et la Pierre Plantée. Ceci explique pourquoi cette portion a été intégrée dans des champs ou transformée en chemins.

⁵ La surface de la retenue n'est que de 190 ha sur les 324 ha prévus initialement.

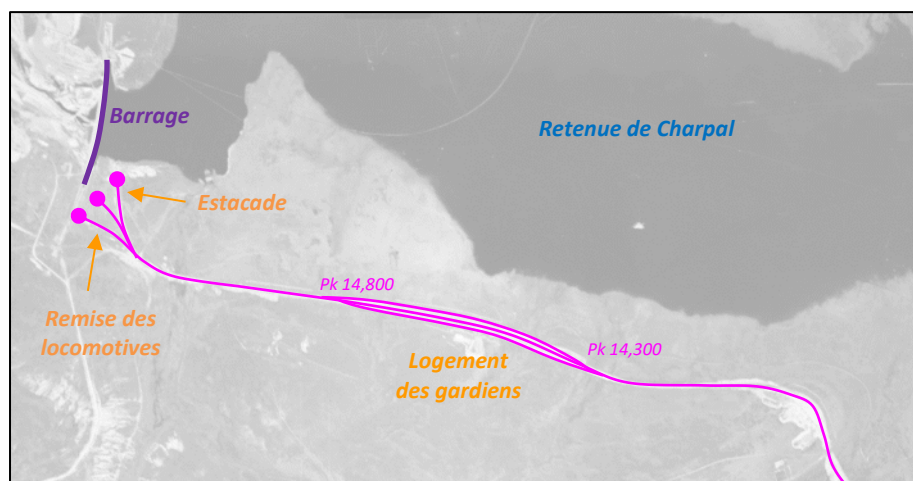
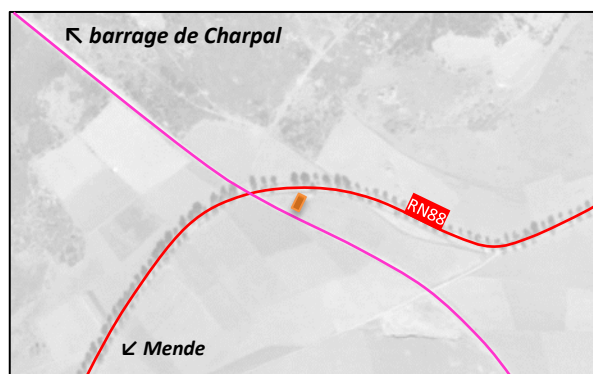
LES RESEAUX FERROVAIRES

L'embranchement à voie normale

L'origine de l'embranchement était située sur la commune d'Allenc, entre les Pk 669+881 et Pk 670+317, à quelques centaines de mètres à l'est de la halte primitive de Larzalier⁶.



Sur les 15 km de l'embranchement, on ne comptait pas moins de 46 passages à niveau. Mais seul celui de la RN 88 (Pk 4+475), située au col de la Pierre Plantée (1264 m), était gardé. Le point culminant de la ligne était situé à 1388 m d'altitude, à la Cabane des Bergers. Il avait été prévu d'y établir une voie d'évitement, entre les Pk 10+890 et 11+153 mais celle-ci ne sera jamais réalisée.



La gare terminus de Charpal était située sur la rive gauche du futur lac, à 1332 m d'altitude. Elle était constituée de 3 voies d'une longueur utile d'environ 500 m. L'extrémité de l'embranchement se divisait en trois courtes branches : la première vers une remise à locomotive, la seconde vers une fosse à piquer de 11,5 m et la troisième vers une estacade.

⁶ La halte a été déplacée vers l'Ouest au cours des années 1970, entre la petite et la grande galerie du Larzalier (ex PN27), afin d'être moins exposée aux rigueurs hivernales. Cette seconde halte est fermée depuis 1995.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



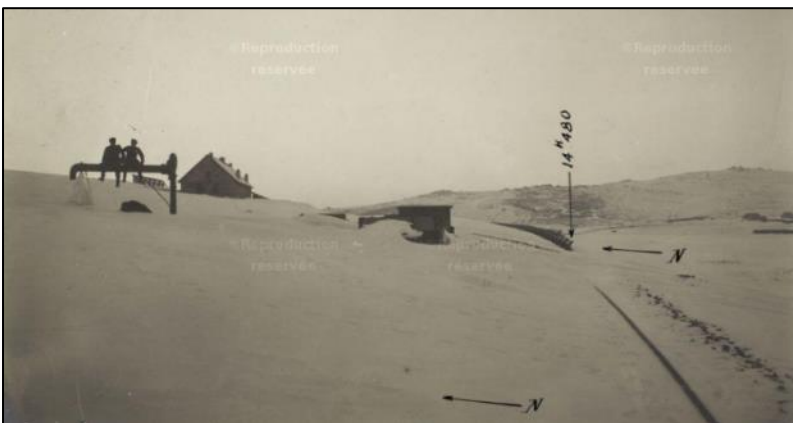
Au niveau du Pk 12+230, non loin du ravin de la Fouon del Rougio.



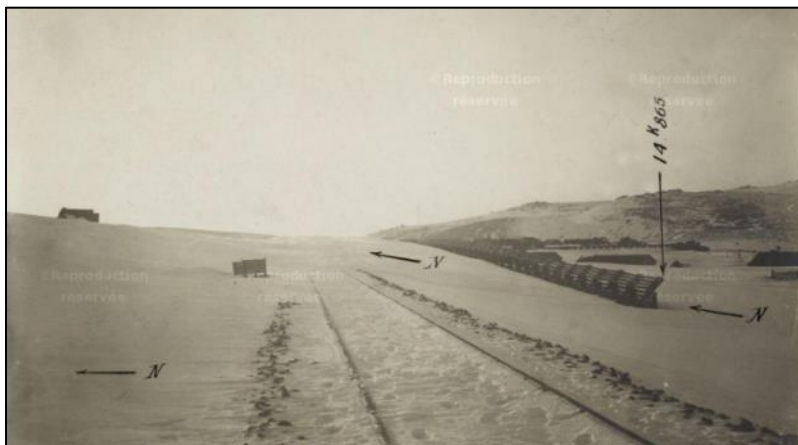
Entre les Pk 13+125 et 13+025.



Au niveau du Pk 13+240. A cette période, le secteur est une lande désertique. La forêt domaniale actuelle ne sera plantée qu'à partir des années 1940.



Entre les Pk 14+280 et 14+392. A noter la grue à eau à gauche. Elle donne une idée de l'épaisseur de neige. Derrière elle, les logements des gardiens.



Entre les Pk 14+865 et 15+000. Le chantier du barrage est visible à droite.

Ci-dessous, le barrage photographié dans les années 1950-1960. Le tracé des anciennes voies normales est indiqué par des tirets roses. L'ancienne gare était hors-champ à droite.

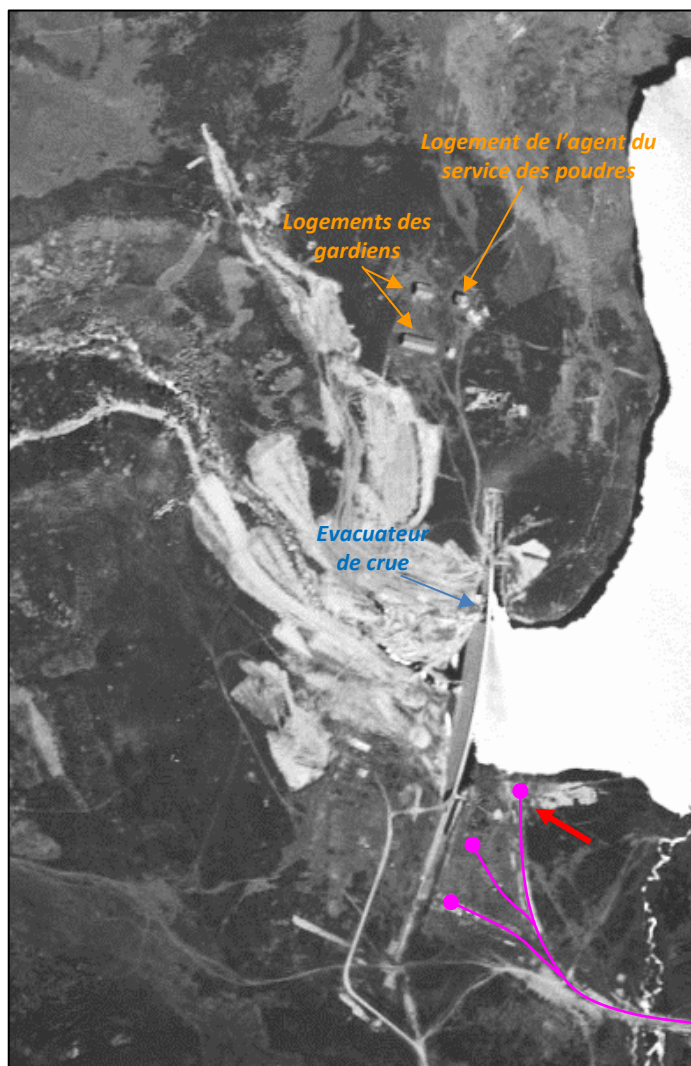


Les extrémités de l'embranchement se situaient au niveau du barrage. L'une des voies se terminait sur une estacade (flèche rouge sur la vue aérienne ci-contre, datée du 15 septembre 1947).



Le réseau étroit du chantier

En l'absence de plan d'époque, nous ne pouvons retracer le réseau Decauville. Nous présentons ci-après des photos du chantier. Comme les précédentes, elles sont visibles, ainsi que d'autres, en haute définition sur le site des Archives Départementales de la Lozère.



28 septembre 1928. La flèche rouge pointe l'estacade avec en-dessous, la voie étroite du chantier ; la flèche jaune pointe la remise à locomotives.



Gros plan sur l'estacade. Des wagonnets sont visibles sur la droite.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



28 septembre 1928. Remplissage des wagonnets en dessous de l'estacade.



Même date. La flèche rouge pointe l'estacade. On peut apercevoir à sa droite, la remise des locomotives.



28 juin 1927. Terrassement du merlon.



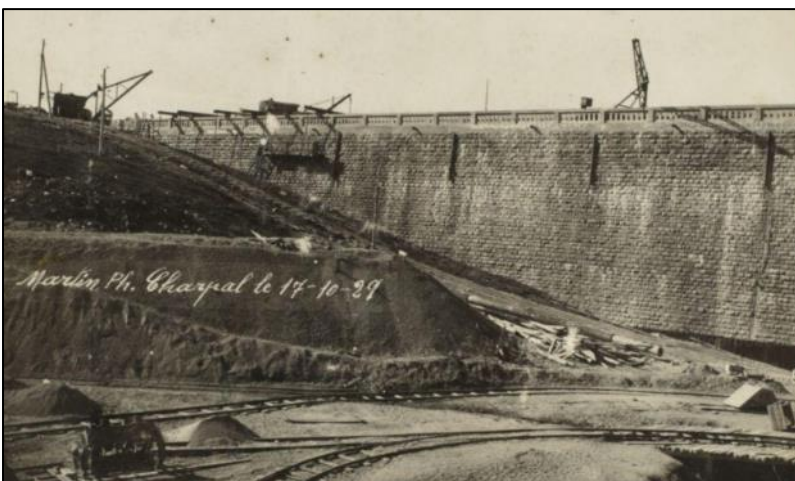
Les fondations, vraisemblablement durant l'hiver 1925-1926, après les premières chutes de neige.



28 juin 1927. Photo prise au même endroit en direction du Nord. On aperçoit en arrière-plan à gauche, le logement de l'agent du service des poudres, devenu la maison forestière de Charpal, et à sa gauche, les logements des gardiens. Les baraquements des ouvriers du chantier sont visibles à droite.



17 octobre 1929. Différentes vues du barrage. Ci-contre, côté amont, rive gauche.





Même date, côté amont, photo prise en direction du Nord.



Même date, côté aval, avec l'évacuateur de crue. On aperçoit la remise des locomotives en arrière-plan.

Les blocs de pierres étaient extraits localement. Certaines photos sont légendées « carrière Ferras ». Il semble que celle-ci était située à l'aval immédiat du barrage. On observe en effet des traces d'extraction sur la vue aérienne de 1947.



15 juin 1924. Ci-contre et page suivante, 3 photos de la carrière Ferras.



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr