

Le chemin de fer de Colombiers à Quarante / Cruzy par Capestang et Puisserguier

Ce dossier a été constitué à partir des délibérations du Conseil Municipal de Capestang, et du travail de Philippe MARASSÉ intitulé « Une ligne en concurrence en pays viticole : Colombiers - Quarante - Cruzy ». Les photos anciennes proviennent de la collection particulière de Mme Renée CROS de Capestang.

*La gare de
Capestang,
entièrement bâtie en
pierres de taille,
comme l'ensemble
des ouvrages de la
ligne.*

*Locomotive type 203
de la SACM*



Il y a longtemps que la gare de Capestang n'a pas vu passer de train... Pourtant, pendant quelques dizaines d'années, le trafic sur la ligne de chemin de fer de Colombiers à Quarante et Cruzy a rythmé la vie du bourg, entre voitures de passagers et wagons foudres. De part et d'autre de la fière station reconverte en résidence privée, il ne reste aujourd'hui de visible que quelques ouvrages d'art si bien construits qu'ils défient le temps, des maisonnettes aux passages à niveau, des rails enfouis dans les ronces du côté de Colombiers, et une « voie verte » touristique vers Puisserguier et Cruzy.

1. Les espérances

1846

Le 21 juin 1846, un projet de chemin de fer de Bordeaux à Cette (orthographe de Sète jusqu'en 1927) est concédé par une loi à un groupement de grands financiers. L'année 1852 voit la naissance de la Compagnie des chemins de fer du Midi, qui ambitionne de contrôler la totalité de l'offre de transport entre l'Atlantique et la Méditerranée, puisqu'elle obtient également les concessions du canal latéral à la Garonne et du canal du Midi. Le chantier ne traîne pas, puisque la ligne de Bordeaux à Sète est inaugurée en 1857. Mais elle ne passe pas par Capestang...

1853

Pourtant, le 28 août 1853, le Conseil municipal, sous la présidence d'Armand AZAM, maire par intérim, émet le vœu suivant :

« ...que dans l'intérêt de toute la population du Canton de Capestang, la voie ferrée en projet, en sortant de Béziers, prenne son tracé vers Capestang en se dirigeant vers Narbonne, seule ligne d'après les études, éminemment praticable et réunissant toutes les conditions d'économie et de viabilité. »

Les arguments de la municipalité sont imparables :

« Le tracé desservira la population la plus intéressante de l'arrondissement, il amènera, par un abord facile, marchandises et voyageurs vers la ville de Narbonne, sans avoir à traverser aucun col ni aucune montagne, et en évitant constamment les grands amas d'eau. La nouvelle voie, avec station à Capestang même, recevrait par la route de Castres tous les produits du Tarn et de la partie montueuse de l'Hérault. »

Naturellement, la commune met en garde les concepteurs contre les inondations de l'étang de Capestang et de l'Aude. Sans succès, puisque la ligne passe au sud, au niveau de Périès, tout comme la Voie Domitienne qui, deux mille plus tôt, avait remplacé précisément à cet endroit la voie Héracléenne contournant l'étang par le nord. Capestang restera donc à l'écart du progrès ? C'est compter sans l'acharnement de la municipalité à attirer le rail vers elle...

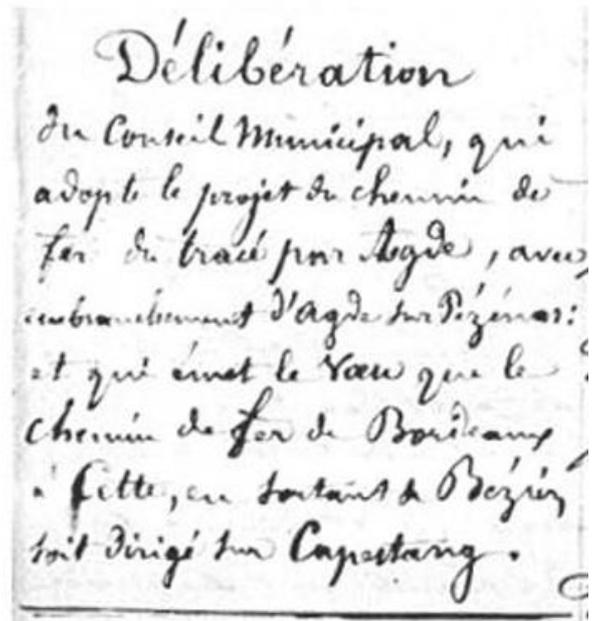
1862

C'est ainsi qu'en 1862, une enquête publique est ouverte sur un projet de chemin de fer reliant Rodez à la Méditerranée, pour laquelle le Conseil émet un avis le 12 février. La solution privilégiée aboutit dans le département du Gard, écartant l'autre solution, par l'Hérault, en débouchant à Lodève ou à Bédarieux. C'est naturellement cette dernière, *« d'une grande importance pour le département de l'Hérault, pour l'arrondissement de Béziers et pour le canton de Capestang »*, qui rencontre ses vœux.

1865

Le 12 février 1865, constatant que *« le Canal du Midi, il est vrai, baigne nos murs, mais cette voie de communication, excellente autrefois, ne répond plus aujourd'hui, à cause de la lenteur des transports, aux nouveaux besoins de notre commune et de notre agriculture, qui demandent des moyens de transport plus faciles et surtout plus rapides »*, intervient un nouveau vœu du Conseil, pour *« que des études soient faites pour l'établissement d'un chemin de fer vicinal de Capestang à la gare de Nissan »*.

Cette ligne faciliterait en effet l'écoulement des récoltes, au *« rendement moyen par année des vignes de la circonscription cantonale de près d'un million d'hectolitres »*, mais aussi aiderait *« les habitants de la localité de Nissan à se rendre au chef-lieu de canton où les appellent journellement des affaires nombreuses »*. Mais là aussi, pas de réponse...



Une lueur d'espoir voit le jour le 12 juillet 1865, avec la promulgation de la loi relative aux chemins de fer d'intérêt local, qui peuvent être établis soit par les départements ou les communes, soit par des concessionnaires, avec le concours des collectivités précitées. Aussitôt, le conseil général de l'Hérault décide la création d'un réseau départemental, qui sera construit par le département avec le concours financier des communes et une subvention de l'État. Ce réseau à voie unique et à écartement normal (1,44 m), d'une longueur totale de 200 km, comportera 8 lignes, dont celle de Béziers à Saint-Chinian, mais qui n'entrera en service que le 23 novembre 1887.

1868

Mais c'est un autre projet qui émerge du côté de Capestang. Le 12 mars 1868, le sous-préfet de Béziers demande à la Commune de

« prendre toutes mesures conservatoires qui seront nécessaires à l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Béziers à Narbonne, par Montady, Capestang, Puisserguier, Quarante, Sériège, Argeliers, Cabezac, Mirepeisset, Sallèles-d'Aude et Moussan, se rattachant à la ligne du Midi à la station de Marcorignan ».

Le projet est porté par Monsieur de Giral, représentant la Compagnie intercommunale de l'Aude et de l'Hérault... Le 5 avril, le Conseil vote une subvention pour les études, et promet de solliciter un décret impérial l'autorisant à concourir financièrement aux travaux d'infra- et superstructure, sous réserve que la compagnie s'engage à exploiter la ligne pendant cinquante ans avec son matériel, ses employés et ses approvisionnements, et que soit établie une gare spéciale aux abords de la ville de Capestang.

Partie gagnée ? Hélas non... Dans le même temps, les départements de l'Aude et de l'Hérault, dès la parution de la loi de 1865, ont mis en chantier leurs propres programmes de lignes d'intérêt local, irriguant les bourgs ruraux et les petites régions viticoles. Ici, est prévue la liaison de Carcassonne à Narbonne ; là, celle de Montbazin à Saint-Chinian, sans aucun lien entre les deux.

1872

Le 25 mars 1872, le Conseil municipal émet le vœu que les deux départements s'entendent pour une concession unique, avec un raccordement entre Olonzac et Maureilhan, passant naturellement par Capestang ! Le 12 août de la même année, la Commune vote un emprunt de 180.000 francs au titre de son concours au projet, à la condition que la future gare soit à moins de cinq cents mètres du village, et non trois kilomètres comme pressenti.

L'année suivante, en 1873, le département de l'Hérault classe dans le réseau d'intérêt local un projet de ligne transversale de Montouliers à Laurens, se raccordant à la ligne radiale de la compagnie du Midi, de Béziers à Neussargues, mais l'affaire avorte car l'État repousse le projet.

1876

Quelques années passent... Le 16 novembre 1876, le tronçon d'intérêt local Béziers – Cazouls de la ligne de Saint-Chinian est mis en service. Le 24 mars 1877, est lancée l'enquête publique sur un projet d'embranchement à partir de Maureilhan, en direction de Capestang et Puisserguier. Pourtant, le 15 avril, le Conseil rejette le projet, qui mettrait la station à 2,8 kilomètres du bourg, et il réitère sa préférence pour un raccordement direct à Nissan.

1891

Mais les années passent encore... Ce n'est que le 3 juillet 1891, que le Conseil municipal est amené à donner son avis sur l'utilité et la convenance d'un projet de chemin de fer à voie étroite, de type Decauville, entre Béziers et Quarante. Le projet consistait en deux lignes, au départ de Béziers, l'une vers Quarante, l'autre vers la mer. Avis favorable du Conseil, sous la réserve expresse :

- « 1° que la ligne soit construite tout à fait en dehors de la route ;
- « 2° que dans le cas cependant où la société serait obligée d'emprunter une partie de la route, elle laisse au moins une largeur de dix mètres de chaussée ;
- « 3° que la voie soit établie sur trottoir et séparée de la route par un fossé et une murette. »

Car il faut préciser que le système Decauville, sur voie de 60 cm ou un mètre d'écartement, est plus proche du tramway que du train, et par définition incompatible avec le matériel roulant sur les voies standard de 1,435 mètre de la compagnie du Midi. En l'occurrence, la ligne aurait comporté 10,3 km sur accotement de route, et 13,7 km « *en plein champ* ». L'enquête d'utilité publique aboutit à une concession par convention du 18 juin 1892, mais le ministre des Travaux publics oppose son veto le 8 novembre 1893.

2. La conception

1896

Depuis le premier vœu de la municipalité, le 28 août 1853, le temps a passé, et les projets se sont succédé, suscitant espoirs et désillusions. Mais cette fois-ci, le 3 janvier 1896, au bout de 42 ans, un projet un peu plus sérieux semble se profiler...

« Monsieur le Maire fait donner lecture au Conseil d'une lettre en date du 19 novembre 1895 par laquelle M. Tricoche, ingénieur à Bordeaux, dit qu'il est disposé avec un groupe d'amis et de financiers à établir un tramway à voie normale se raccordant à la ligne de chemin de fer du Midi, allant de Béziers à Cruzy en passant par Capestang, Puisserguier et Quarante ; qu'avec la demande de concession il sera demandé une subvention de un million de francs au Conseil Général de l'Hérault ; mais qu'avant de faire commencer les études pour le tracé de cette voie, il est indispensable que les Conseils municipaux des quatre communes intéressées s'engagent, en principe, à compléter la somme de un million, si le Conseil Général n'en donne qu'une partie, ou à faire cette somme complète si le Conseil Général ne donnait rien. »

1898

Deux ans plus tard, c'est directement le Département qui porte le projet de ligne à voie normale de Béziers à Cruzy, avec prolongement sur la ligne de Narbonne à Bize-Minervois. Capestang sera donc desservi par le fameux « Intérêt local » de la Compagnie de l'Hérault... L'embranchement sur le reste du réseau n'est pas encore fixé : sur la ligne de Saint-Chinian, ou sur celle du Midi entre Colombiers et Béziers ?

Pressant le Département de poursuivre la procédure de déclaration d'utilité publique, le 15 février 1898, les communes de Montady, Capestang, Puisserguier, Creissan, Quarante, Cruzy et Montouliers se concertent pour lui offrir une subvention globale de 1.500.000 francs pour la construction de la ligne, ce qui correspond au tiers du montant total des travaux. Pour sa part, la Commune de Capestang s'engage

à verser une subvention de 565.000 francs, une fortune qu'elle devra emprunter, et se fera rembourser par les revenus de l'exploitation de la ligne, pendant cinquante ans !

De plus, elle cèdera gratuitement tous les terrains communaux nécessaires à la construction de la ligne, elle facilitera l'acquisition par l'État de ceux des particuliers, et elle exécutera à ses frais la voie routière d'accès à la station. Avec comme réserves, que la station ne soit pas éloignée de plus de mille mètres de la porte principale de la mairie, et que circulent chaque jour au moins quatre trains de voyageurs mixtes ou de marchandises dans chaque sens.

Cependant, le 26 avril suivant, il se trouve que l'État et la Compagnie du Midi viennent de signer une convention pour un embranchement éventuel de Colombiers à Capestang... Le Département décide alors de se désengager de ce projet qui lui échappe. Le 21 octobre de la même année, nouveau changement de portage du projet. Il est demandé à la Commune de s'engager désormais envers l'État, et non plus le Département, ce qui est fait le 22 novembre.

Dorénavant, les études peuvent commencer sérieusement, comme celle produite le 20 décembre 1898 par l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées Louis Arolles, concluant non seulement à la faisabilité technique de la ligne, mais aussi à sa rentabilité, puisqu'indépendamment des voyageurs, elle capterait la moitié de la récolte locale de vin.

1902

Dix-neuf mois plus tard, la Loi du 8 juillet 1900 confirme que la ligne « *de Colombiers à Capestang et à ou près Cruzy* » est maintenant concédée à la Compagnie des chemins de fer du Midi. Le 16 juillet 1901, le ministre évalue l'avant-projet à 4.800.000 francs, et le 13 août, la Commune renouvelle son engagement, pour la somme de 510.000 francs. L'enquête publique ouverte le 12 septembre ne soulevant aucune objection, le 22 avril 1902 est enfin promulguée la loi déclarant d'utilité publique la ligne de chemin de fer de Colombiers à Cruzy !

L'affaire roule-t-elle, à présent ? Eh bien, pas assez vite, à la lecture de la délibération du 12 août 1903, qui demande qu'on procède au plus tôt à l'exécution des travaux de la ligne.

Un autre argument est venu s'ajouter à cette légitime impatience... la crise économique. Car ces travaux « *procureraient de l'ouvrage aux nombreux ouvriers inoccupés, victimes de la crise aigüe que nous traversons* »... En effet, la mévente du vin fait rage, et 1907 n'est plus très loin !

Quatre mois plus tard, le 18 décembre, le Conseil donne un avis défavorable à l'emplacement projeté de la gare, exigeant qu'il soit plus proche de la place de la Liberté. Après l'étude de pas moins de six variantes du projet, satisfaction lui est donnée le 14 novembre 1904, la distance sur le plan étant réduite de 1194 à 965 mètres, 229 de gagnés !

1906

Une curiosité, deux ans plus tard : Monsieur le Maire, Jean CASAMIA, reçoit le 18 septembre 1906 une lettre du Syndicat du « Grand Central », relative au projet de construction d'une ligne directe de Paris à Narbonne et Barcelone, dont le tracé emprunterait le territoire de Capestang, où serait établie une station !

Cela pourrait être un canular, mais une explication historique et géographique s'impose. En effet, depuis des décennies, le département de l'Hérault est à la frontière d'un partage en deux grandes zones : à l'Ouest, les concessions de la compagnie « PO » (Paris Orléans), à l'Est celles de la compagnie « PLM » (Paris Lyon Méditerranée). Entre les deux, se joue l'enjeu colossal du transport des vins et de la houille du Midi vers la capitale. C'est la course à la ligne la plus courte et la plus rapide, l'une par Montauban,

l'autre par Lyon, mais toutes deux doivent contourner le Massif Central. Alors, une nouvelle ligne au milieu ? Pourtant, il existe déjà celle passant par Millau, Neussargues et Clermont, mais ses fortes déclivités et ses faibles rayons de courbure limitent la capacité et la vitesse des convois...

Toujours est-il que le Conseil donne un avis favorable à ce Syndicat du « Grand Central », on ne sait jamais ! Car si les premiers coups de pioches ont maintenant été donnés à la ligne de Colombiers à Quarante – Cruzy, le premier train n'est pourtant pas encore près de passer...

3. L'accouchement... difficile !

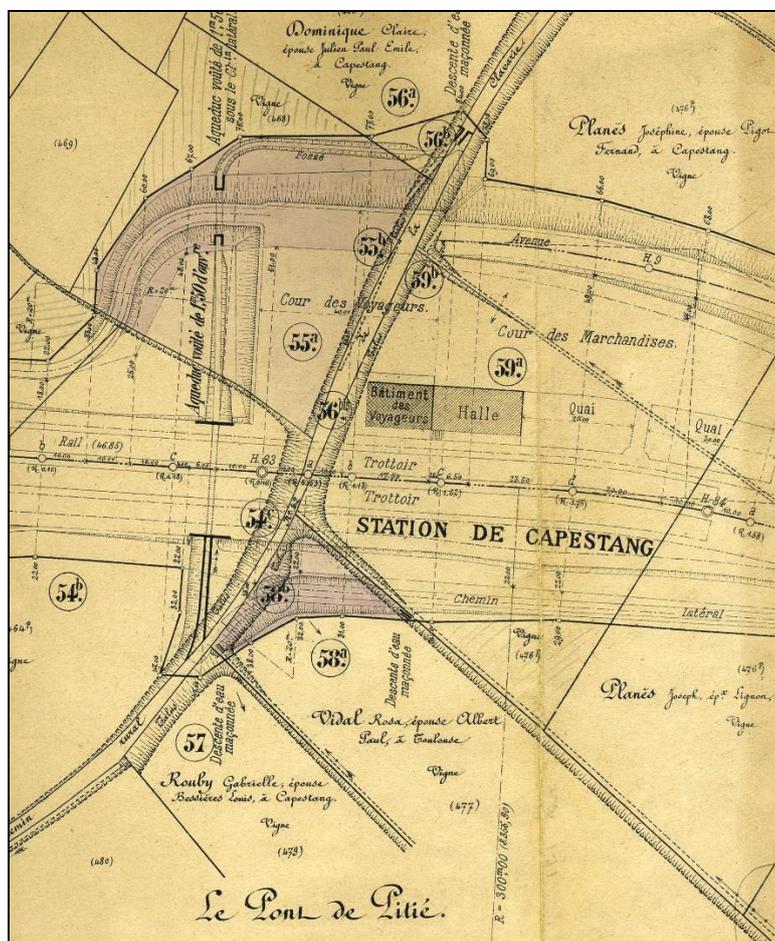
La construction de la ligne de Cruzy, si longue à démarrer (cinquante ans !), avance enfin...

1906

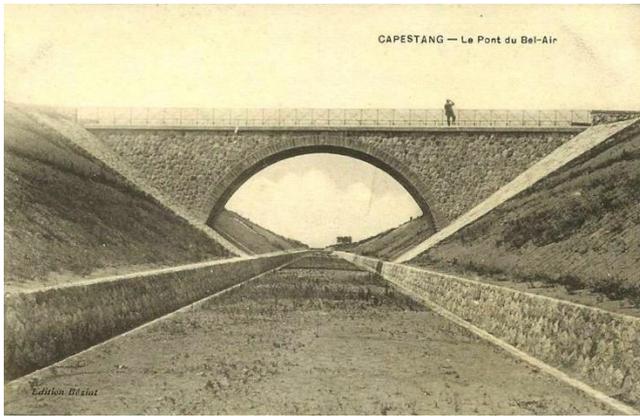
Après approbation des plans de détail et achats des terrains par expropriation, c'est l'État qui est chargé de l'infrastructure (terrassements, ouvrages de maçonnerie, tabliers métalliques et maisons de garde), sous maîtrise d'œuvre du service des Ponts et Chaussées de l'Hérault, dirigée successivement par les ingénieurs en chef GUIBAL, DOMERGUE et GIRARD. Le premier lot, jusqu'à la limite de Capestang et Puisserguier, est adjugé à l'entrepreneur Jean CHEVALIER de Pamiers.

Mais le chantier souffre de multiples contre-temps, à cause de l'insuffisance des moyens de l'entreprise, de la mauvaise nature des matériaux de remblai, et des intempéries de l'automne 1907 provoquant de lourds dégâts, retardant d'un an la date de la réception, en juillet 1909.

Les plans de 1906, en vue de l'expropriation des terrains



Malheureusement, les soucis ne sont seulement de l'ordre du matériel. Car en ce début de vingtième siècle, la région sombre dans le marasme de la crise viticole. Deux conséquences immédiates, le chômage et l'appauvrissement, des hommes comme des collectivités. C'est ce qui amène le Conseil municipal, le 18 septembre 1906, à « demander que les ouvriers chômeurs des Communes de Cruzy, Quarante, Puisserguier et Capestang, traversées par la ligne, ainsi que ceux des Communes limitrophes, soient de préférence occupés sur le chantier ».



À gauche, le pont du Bel-Air, édifié sous le chemin de Capestang à Creissan, avant la pose de la voie. À droite, le pont sur la Rivière Basse. Les ingénieurs ont repris le même style classique que le pont ancien du Chemin départemental n° 16 (route de Puisserguier), à gauche, datant probablement du 18^{ème} siècle. Des chefs d'œuvre de taille de pierre et de maçonnerie conçus pour défier le temps !

Par ailleurs, le poids de la subvention payée par la commune à l'État devient insoutenable, d'où cette adresse aux autorités :

« Considérant que la lourde charge assumée par la Commune à une époque où la situation était prospère, apparaît écrasante aujourd'hui que le pays est épuisé par de longues années d'une crise persistante ;

« Considérant qu'il est équitable que le concours des intéressés à une œuvre d'intérêt public soit proportionné à leurs possibilités financières, et qu'il n'est point douteux que la subvention envisagée par la délibération en date du 13 août 1901, soit à l'heure actuelle hors de toute proportion avec les ressources des contribuables ;

« Considérant au surplus que l'importance sans précédent de l'appoint pécuniaire apporté par la Commune à l'établissement d'une voie ferrée, dont la construction, à raison du minimum d'ouvrages d'art qu'elle comporte, apparaît peu onéreuse, trouvait sa justification dans le coût élevé des terrains à acquérir pour l'assiette de la voie ;

« Mais que l'énorme dépréciation subie par la propriété immobilière du fait de la crise actuelle diminue considérablement les dépenses d'acquisition des terrains ;

« Le Conseil Municipal demande (...) d'exonérer la Commune de la totalité de la subvention qu'elle avait consentie pour les frais d'établissement de la ligne de chemin de fer de Colombiers à Quarante Cruzy. »

Peine perdue, puisqu'en 1912 on observera simplement un réajustement mineur du montant de l'emprunt. La Commune devra donc continuer à payer pendant trente années...

La réalisation du second lot d'infrastructure, attribué le 26 août 1909, connaît lui aussi de nombreux problèmes, éboulements et reprises de terrassements, aboutissant à une réception retardée de 16 mois, le 3 février 1913.

1914

Finalement, la Compagnie du Midi ayant pris livraison de l'infrastructure le 12 août 1913, le projet de superstructure est approuvé le 19 janvier 1914, et la pose des rails est adjugée à Jules, fils de Jean CHEVALIER, qui débute le chantier en mars de la même année, avec 150 ouvriers, en prévision d'une mise en exploitation début 1915...

Hélas, nouvelle péripétie pour la pauvre ligne ferroviaire, la Grande guerre vient d'éclater. Du fait de la mobilisation générale, le chantier est stoppé le 4 août 1914 à 11 heures, alors que plus de la moitié de la voie avait été posée, et les bâtiments bien avancés.

Le 15 février 1915, le Conseil municipal de Capestang s'en émeut, dans les termes suivants :

*« Considérant que la reprise des travaux procurerait de l'ouvrage aux nombreux réfugiés dans la région, qui sont à la charge de l'État et auxquels la Commune vient en aide en partie ;
« Considérant que tous les efforts doivent être faits pour assurer la reprise de la vie économique ;
« Considérant que la ligne qui devait être mise en exploitation en février 1915 ne le sera que dans une date indéterminée si les travaux, interrompus depuis six mois, ne sont pas repris le plus tôt possible ;
« Considérant que cette ligne aurait pu être utilisée pour le transport d'une grosse partie de la récolte 1914 ;
« Demande instamment à l'autorité supérieure de vouloir bien donner des ordres en conséquence pour la reprise et le prompt achèvement des travaux, afin que les intérêts considérables de tout un canton ne soient pas sacrifiés. »*

L'entrepreneur CHEVALIER va même jusqu'à demander la mise à disposition de 50 prisonniers de guerre allemands, mais en vain. Plus encore, en 1917, l'autorité militaire ordonne la dépose de la voie, effectuée par 50 ouvriers de la Compagnie, tout le matériel étant affecté *« à d'autres installations intéressant la Défense nationale »* !

1920

La guerre est maintenant finie, le pays a commencé de se relever, mais la ligne Colombiers – Cruzy, elle, est toujours « en panne »... Le 28 février 1920, le Conseil de Capestang *« émet le vœu que la pose des rails et autres travaux d'art inachevés soient exécutés d'urgence »* !

En effet, le contexte économique d'après-guerre, marqué par l'inflation et les pénuries de matériel et de main d'œuvre, fait que les approvisionnements ne peuvent vraiment reprendre qu'en juillet de cette année-là. Après le désherbage du ballast, la repose de la voie débute le 26 mai 1921, et l'achèvement des bâtiments confié à la Société provençale de Travaux publics de Marseille.

Finalement, le 22 avril 1922, le Maire de Capestang, Jean CASAMIA, *« fait connaître que les travaux de parachèvement marchent rapidement, et qu'il est à supposer que cette voie pourra rentrer en exploitation dans un avenir très prochain »*.

1923

Enfin, la voie ferrée entre en exploitation le 14 janvier 1923, soit 70 ans après le premier vœu émis par le Conseil Municipal de Capestang !

Chose étrange, le registre des délibérations, que ce soit au 8 ou au 28 janvier, ne porte aucune mention de cet événement, qui aurait pourtant dû marquer les esprits ! Pas de fête populaire, pas d'inauguration officielle ? Apparemment, la fatigue d'une si longue attente a éteint tous les enthousiasmes.

Mais bon, le chemin de fer si désiré est bel et bien là, et pour longtemps... mais est-ce bien sûr ?

4. La « vie du rail »

Au début de son exploitation, le service consiste en trois trains dits « légers » quotidiens dans chaque sens, pour les passagers se rendant ou revenant de Béziers. Ces trains pouvaient être « mixtes », avec accrochés aux voitures voyageurs, des wagons de marchandises dits PV (« petite vitesse ») pour soulager la navette purement marchandises qui circulait le matin à l'aller et l'après-midi au retour.

Contrairement aux trains légers entraînés par des locomotives à vapeur 203 des SACM (Société alsacienne de constructions mécanique), les navettes « lourdes » étaient tractées par de superbes locomotives-tender 4500, capables de tirer des rames comportant jusqu'à 50 wagons et 750 tonnes, ce qui traduit la vitalité de la ligne à cette époque. Le 1^{er} mars 1951, leur succèdent des locomotives électriques-diesel, puis, à partir du 1^{er} novembre 1968, un simple locotracteur diesel.

Pour prendre le train, il faut emprunter la côte de l'avenue de la Gare, où les bagages sont parfois montés dans une brouette. Ceux qui peuvent se le permettre le prennent pour partir en vacances, plus souvent on va simplement à Béziers, pour faire les courses une fois par mois, notamment après les vendanges, quand la récolte est rentrée. Il y a à cette époque trois classes, on se souvient que la troisième, la moins chère, avait des banquettes en bois.

Le chemin de fer remplit parfois d'autres fonctions, imprévues.

« Chaque fois qu'il voyait une colle de vendangeurs dans une vigne, le chauffeur klaxonnait, et tout le monde lui faisait coucou. En 1962, on vendangeait avec mes frères et ma mère, et quand le train passait vers midi, c'était le repère ; un quart d'heure après, c'était le temps de manger ».

***Passagers en
partance pour
Béziers,
attention au départ !***



Une autre anecdote, racontée par un des acteurs :

« C'était en octobre 1971, il pleuvait depuis deux ou trois jours, mais ce jour-là, ça tombait plus dru. On vendangeait à Cazouls, à sept ou huit, j'avais 20 ans, j'étais avec ma mère. A un moment, on a arrêté de vendanger, et on a repris le camion, pour rentrer par la traverse de Maureilhan. Arrivé au passage à niveau de la voie, qui se trouve dans un « trou », on a été bloqué par l'eau, qui arrivait déjà à mi-hauteur des roues. A deux, on a regrimpé à pied jusqu'aux campagnes (Saint-Julien), pour appeler les pompiers. Quand on est redescendus, on ne voyait plus rien, ni la route, ni le canal, de l'eau partout ! Au passage à niveau, le train, arrivé un peu plus tôt, s'était arrêté. Alors, on est tous montés sur le wagon plat, et le train nous a amené jusqu'à la gare de Capestang ... ».

Au départ, la ligne sert surtout à l'expédition de la production vinicole. Bien mieux que le Canal, c'est en effet le chemin de fer qui permet d'approvisionner toutes les régions et plus spécialement Paris, avec ses fameux entrepôts de Bercy. Il faut se souvenir que dans les années 1930, l'Hérault était le premier département producteur de France, le seul arrondissement de Béziers Saint-Pons fournissant 65% des vins héraultais, et 12% de la production nationale métropolitaine.

La ligne ne collectait pas seulement les vins des communes desservies par la ligne, mais elle captait également, par la gare de Puisserguier, une partie de ceux des régions de Saint-Chinian et Cazouls-lès-Béziers, au détriment des chemins de fer de l'Hérault. Ce détournement était dû à la différence des tarifs entre les lignes depuis 1920.

Deux types de wagons sont successivement utilisés. Il y a d'abord le « wagon-foudre », une plateforme sur laquelle sont fixés à demeure deux foudres en bois de 60 ou 75 hl chacun. Par la suite, viennent les wagons-citernes, de bien plus forte capacité, 300 hl.

Un wagon-foudre ou wagon-réservoir, pour le transport du vin.

Sa capacité va de 120 à 180 hectolitres.



Pour livrer de plus petites quantités, le négociant peut utiliser des « containers » en fer, émaillé ou non, de 30 ou 40 hl chacun, groupés par trois ou quatre sur une plateforme. On dit que pendant la guerre, lorsque le container vide revient d'une région de montagne moins touchée par les restrictions, il s'y cache parfois un jambon providentiel... Enfin, comme le territoire traversé par la ligne produit des vins de qualité supérieure, ceux-ci continuent de voyager en fûts.

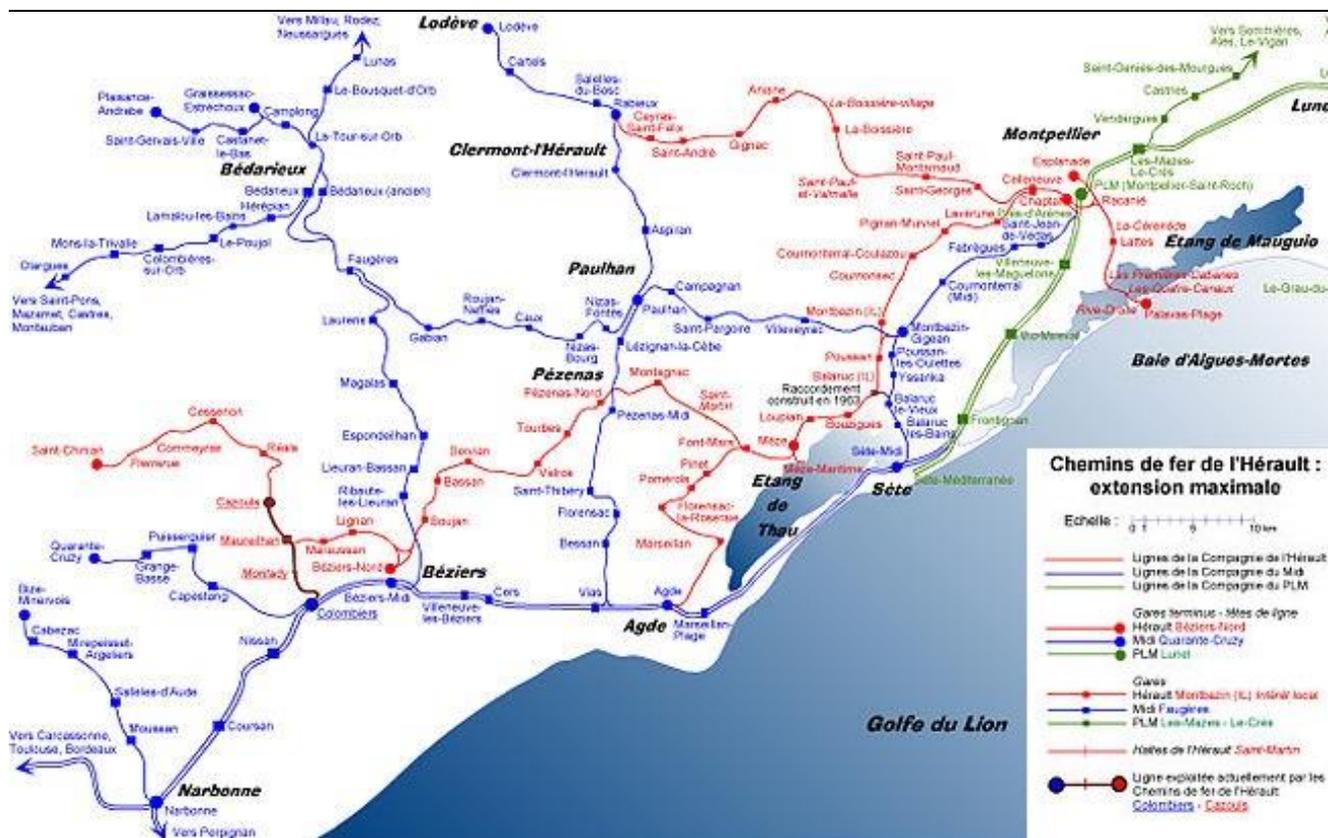
Mais le train transporte bien d'autres marchandises, cette fois-ci pour l'approvisionnement de la région. Il y a bien sûr les fournitures agricoles, le fourrage, les grains, les engrais... Après la fermeture en 1968 de la ligne d'intérêt local de Béziers à Saint-Chinian, la coopérative agricole de ce bourg faisait décharger les engrais et autres produits pour la viticulture à la gare de Capestang, dans la halle depuis laquelle ils allaient livrer ici et là avec leur camion. Il y a eu aussi les machines agricoles :

« L'entreprise CABROL de Capestang, qui se situait sur l'emplacement actuel de LIDL, réparait et vendait tout matériel agricole, neuf et d'occasion. Machines à vendanger, pulvérisateurs, tracteurs, rotavateurs, des pièces de remplacement... Beaucoup d'entre elles arrivaient d'Italie, et donc acheminées par la SERNAM jusqu'à la gare de Capestang jusqu'en 1986 ou 1987. La fermeture de cette ligne a causé un préjudice pour l'entreprise. En effet il fallait donc se rendre à Béziers pour récupérer les livraisons avec un porte char... ».

Le train transporte également du charbon pour Monsieur AMIEL. Les boulets sont déversés depuis le wagon, stationné sur une voie surplombant la route, jusque dans son camion par des goulottes en bois.

Il faut aussi mentionner la bauxite, le minerai d'aluminium, extrait jusqu'en 1929 dans les carrières de Quarante et de Creissan, et emporté depuis les gares de Quarante-Cruzy et de Puisserguier.

Et puis la ligne sert également aux messageries, à l'acheminement des colis, on se rappelle les différents modes d'expédition, la petite ou la grande vitesse...



Carte des chemins de fer dans le département de l'Hérault, dans leur plus grande extension. Les lignes en bleu sont celles de la Compagnie du Midi, en vert celles de la compagnie PLM, et en rouge celles du Département de l'Hérault, « l'intérêt local ».

Il y a tout le temps eu un chef de gare à Capestang, même sans voyageurs.

« Le chef de gare continuait à délivrer les billets au guichet, il donnait les renseignements, il prenait les colis à expédier, il gérait la délivrance et l'acceptation des wagons de marchandises ».

Mais pas de garde-barrières... Aux passages à niveau, comme celui de la route de Béziers au carrefour de Poilhes, le conducteur arrête le train avant la route, l'agent de manœuvre tire deux rubans blanc et rouge en travers, le train passe, et enfin la route est libérée.

Au chapitre des convois un peu exceptionnels, il faut mentionner l'approvisionnement du chantier de la ligne à très haute tension qui traverse le département d'est en ouest, dans les années 70. Tout le matériel, poutrelles, rouleaux de câbles, isolateurs... arrivait à la gare de Capestang. Notamment, une plateforme chargée de 90 tonnes d'isolateurs en verre. Or, la voie de déchargement étant en léger dévers, tout ce poids embarqué exerça une poussée sur le rail du bas, faisant s'écrouler le wagon sur le ballast... Ce fut apparemment le seul « accident » de la ligne !

5. Le déclin et la fin prématurée

Ouvert en 1923, le service des voyageurs ne se poursuivra pas aussi longtemps qu'on aurait pu l'espérer, au vu des considérables et interminables efforts que la ligne a requis pour voir le jour ! En effet, il sera suspendu le 7 novembre 1935, et officiellement fermé le 4 avril 1937, après seulement 12 années de fonctionnement, « tué » par l'essor du trafic routier, notamment les autocars qui relient directement les localités desservies au cœur de Béziers, sans faire le détour par Colombiers.

Le 1^{er} janvier 1938, intervient le « grand » événement sur le plan national, la création de la SNCF. Cette société de droit commercial, dont l'État possède 51% des parts, fusionne le réseau d'État et les différentes compagnies privées, toutes énormément endettées, dont celle du Midi. Le motif principal est donc le redressement financier, et ce n'est pas un hasard si l'une des mesures annoncées est la fermeture programmée de 10.000 kilomètres de lignes voyageurs déficitaires, sur un total de 42.000.

En fait, dès le début de sa brève exploitation, la ligne de Colombiers à Quarante – Cruzy connaît des signes de désaffection. Ainsi, dès le 15 octobre 1926, la Commune proteste contre la suppression des barrières de certains passages à niveau :

« Il en est quatre établis sur des chemins très pratiqués, dont la suppression des barrières serait de nature à occasionner de graves accidents qui ne manqueraient pas de se produire, surtout au passage du train du matin qui coïncide avec l'heure où les travailleurs agricoles se rendent au travail, et principalement les laboureurs avec leurs attelages ».

Elle demande donc le maintien des barrières sur les routes de Béziers, de Maureilhan et de Puisserguier, ainsi que sur le chemin vicinal des Nicoules à Fonclare. Malgré cela, le préfet de l'Hérault supprime par arrêté du 2 septembre 1926 le passage à niveau du chemin vicinal n° 2, à savoir l'actuelle route de Maureilhan, qui relie également à Maraussan et Cazouls... Vive protestation du Conseil le 9 novembre, également le 28 juillet 1937 contre la suppression du passage du chemin des Nicoules à Fonclare !

Concernant l'engagement financier qui courait, on s'en souvient, pendant trente ans jusqu'en 1942, la Commune formule le 18 novembre 1938 une demande :

*« Considérant que depuis le 7 novembre 1935 le trafic des voyageurs a été suspendu et qu'en conséquence, les services rendus aux populations desservies par cette ligne ont grandement diminué ;
« Considérant qu'il serait contraire au bon sens de payer intégralement pour quelque chose qu'on est dépossédé en grande partie ;
« Considérant que le Conseil Général a émis sur ce sujet dans sa séance du 7 novembre 1938 un avis favorable ;
« À l'unanimité : demande à Monsieur le Ministre des Travaux Publics de vouloir bien, après entente avec le Crédit Foncier de France, exonérer la Commune de Capestang du paiement des annuités encore dues pour les années à courir... »*

Pour la suite, en ce qui concerne ce « pauvre » chemin de fer trop tôt enterré, les registres municipaux sont désormais muets, et ce jusque dans les années 70. En effet, le 1^{er} février 1971, la section de Capestang à Quarante - Cruzy (PK 433,600 à 444,460) est d'abord fermée au trafic, puis déclassée par décret du 14 janvier 1972. Capestang devient le nouveau « terminus » de la ligne.

Le 28 juin 1974, le maire, Fernand VIDAL, donne lecture du procès-verbal d'une réunion tenue en sous-préfecture, proposant l'acquisition à la SNCF des éléments d'infrastructure et de superstructure de la portion de voie déclassée. Les emprises ont une superficie d'environ cinq hectares, le Conseil donne son accord de principe...

Mais il fait volte-face le 18 janvier 1979, jugeant que

« l'acquisition, qui ne présente pas d'intérêt public, va entraîner de gros frais d'entretien, et que le budget communal, grevé actuellement par de lourdes charges de travaux d'assainissement, ne peut faire face à de telles dépenses. »

Dans les années 80, au sein du Foyer rural, il y aurait bien eu un début de projet de train touristique, impliquant l'achat d'un autorail et le débroussaillage de la voie, mais faute de soutien institutionnel, l'idée en est restée là.

Finalement, la circulation du service marchandises sur la section de Colombiers à Capestang (PK 424,875 à PK 433,600) est à son tour interrompue le 1^{er} juin 1987. Il semble que certaines décisions prises par la SNCF aient incité à la défection des usagers. Par exemple, jusque-là, les wagons citernes sont remplis de vin par les négociants dans chaque gare, puis ces wagons dits « isolés » sont conduits au triage à Colombiers, et assemblés pour former un train unique à destination notamment de la capitale. Jusqu'au jour où la compagnie refuse ces wagons isolés, au motif de leur coût excessif, et demande aux négociants de remplir les wagons citernes au dépôt. Conséquence, les patrons font l'acquisition de camions citernes performants, et plutôt que de passer par le train, ils vont livrer directement chez le client final...

Revenant à la section de Capestang au terminus, la voie est déposée et l'emprise vendue au Département de l'Hérault, qui aménage par la suite une « voie verte » touristique, inaugurée le 5 juillet 2019, et confiée en gestion à la Communauté de communes Sud-Hérault. Comme les autres constructions de la ligne, la gare de Capestang et deux maisons de garde barrière, sur le chemin de Fonclare et la route de Puisserguier, sont devenues des résidences privées.

Entre Colombiers et Capestang, l'emprise est seulement neutralisée, et maintenue dans le domaine public de l'État affecté à SNCF-Réseau.

Toutefois, une décision du 30 novembre 2021 prévoit de passer une Convention de Transfert de Gestion entre SNCF-Réseau et le Département de l'Hérault, souhaitant disposer d'une section de ligne, non circulée, pour un projet de reconversion.

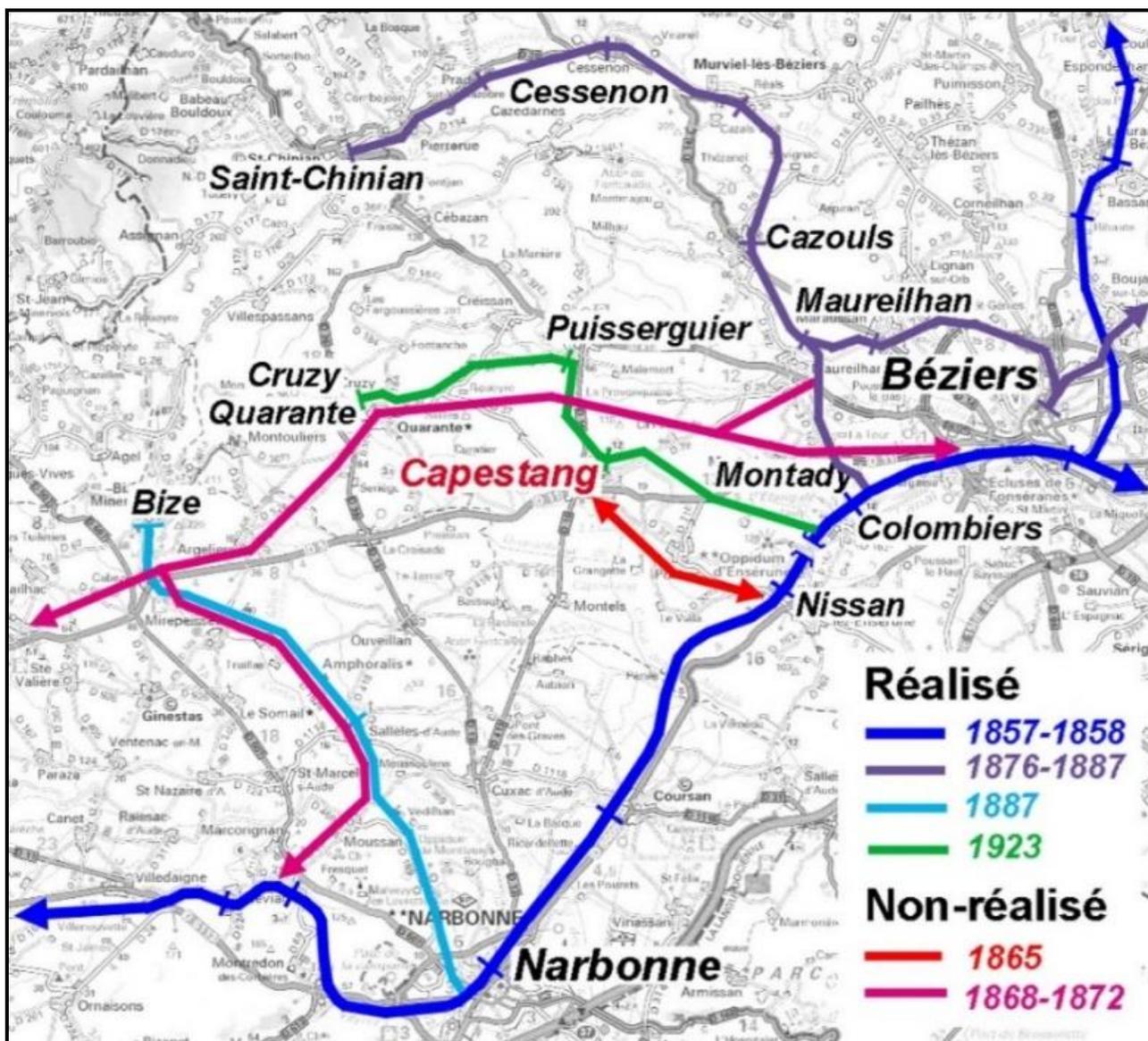
Il s'agit d'une part d'un projet de vélorail entre Colombiers et la RD11 (route de Capestang à Montady), et d'autre part l'aménagement d'une voie verte entre la RD11 et l'ancienne gare de Capestang. La voie de cette portion est en cours de dépose.



La voie déposée en gare de Capestang

Ainsi se termine le récit de la courte mais trépidante existence du chemin de fer de Colombiers à Quarante – Cruzy par Capestang, vue depuis les délibérations du Conseil municipal de cette commune...

Les différents projets de chemins de fer, réalisés ou avortés, dans l'Ouest biterrois.



Remerciements :

Sylvie et Jean-Pierre GISBERT, André LABATUT, Alain RIVAYRAND, Paul TAILHADES, Christian TAILHADES, Michel VERGÉLY...

Sources et remerciements :

Archives départementales de l'Hérault, dépositaire des archives communales,

<https://archives-pierresvives.herault.fr/archive/catalogue/heraultcommunes/capeatang/n:41>

Photos anciennes : collection particulière Renée CROS

Travail de Philippe MARASSÉ, « Une ligne de concurrence en pays viticole : Colombiers – Quarante – Cruzy »

Carte de l'extension des chemins de fer dans l'Hérault : [Serge Panabière](#) (sous licence [Creative Commons](#))

Plan de la future station de Capeatang : Jean-Pierre GELLY