

# La gare et le chemin de fer

***Ramon Capdevila, Lézignan-la-Cèbe***

Dans la deuxième partie du XIX<sup>e</sup> siècle, en reliant de façon relativement commode, sûre et rapide le village au reste du pays, le chemin de fer a été la première innovation majeure à faire entrer Lézignan-la-Cèbe dans le monde moderne. La création de la ligne de chemin de fer eut des effets structurants indéniables sur l'urbanisme et sur l'économie de la commune. Ouverte en 1863, la ligne ferroviaire passant par Lézignan transporta des voyageurs jusqu'en 1957 et des marchandises jusqu'en 1990. Le transport du basalte continua jusqu'en 2010.

Dès le début des discussions sur les chemins de fer dans l'Hérault le conseil municipal de Lézignan-la-Cèbe fut intéressé et y prit part. Pendant les années 1842-1845 et 1852-1853 les populations de l'Hérault se séparèrent en deux camps opposés à propos du trajet du chemin de fer entre Béziers et Sète, en passant soit par Pézenas, soit par Agde. C'est ce que l'on a appelé « La Querelle des Tracés ». Le conseil municipal de Lézignan-la-Cèbe soutint toujours le trajet par Pézenas. En 1853 La Compagnie du Midi obtint la construction de la ligne entre Béziers et Sète en passant par Agde et s'engagea à construire une ligne entre Vias et Paulhan, prolongée en 1854 jusqu'à Lodève. Les Lézignanais furent ravis car cette dernière ligne devait passer par la commune. Mais ils déchantèrent plus tard, en juillet 1861, lorsque contre la volonté des Lézignanais, 81 parcelles de la commune furent expropriées pour y faire passer la ligne de chemin de fer. 7 autres parcelles sur la commune de Pézenas et 14 sur la commune de Nizas, appartenant à des Lézignanais furent aussi expropriées. Cet épisode laissa des traces profondes entre les Lézignanais et la Compagnie du Midi. Mais Lézignan voulait bénéficier au maximum du chemin de fer. À partir de 1860 le conseil municipal intervint fréquemment pour avoir un arrêt du train dans la commune, pour que l'arrêt, une fois obtenu, soit transféré de la route de Cabrières au chemin de Caux, pour réclamer une halle aux marchandises, pour demander une station pour voyageurs et bagages et même pour avoir un chalet de nécessité (toilettes).

La ligne Vias - Lodève fut mise en service en 1863, mais pendant quelques années le train ne s'arrêta pas à Lézignan. En 1869 la Compagnie du Midi construisit une petite maison de garde, en bois, pour l'affecter au service de la halte (arrêt) située à côté du passage à niveau de la route de Cabrières. En juin de la même année le train des voyageurs s'arrêta pour la première fois à cette halte, donnant lieu à une fête à laquelle le conseil municipal refusa de participer en souvenir des expropriations. La petite maison de garde, qui servait de bureau au chef de station, fut détruite par un incendie en juin 1882. Le conseil municipal demanda quelle ne fut pas reconstruite et que l'on transfère la halte au passage à niveau du chemin de Caux, plus proche du bourg. Il demanda également la construction d'une gare à cet endroit. La Gare fut construite en 1884.

À la fin du XIXe siècle les installations de la Compagnie du Midi dans la commune de Lézignan-la-Cèbe comprenaient :

Trois passages à niveau avec leurs maisonnettes de garde-barrières correspondantes. PN26 au chemin de Bédillières, PN27 au chemin de Caux et PN28 à la route de Cabrières.

La gare des voyageurs avec une salle d'attente. À proximité du bâtiment se trouvait le chalet de nécessité (toilettes) à partir de 1900.

La halle des marchandises et le quai découvert destiné au chargement et au déchargement des marchandises.

Au sud de la gare un embranchement particulier relié à des installations de la carrière permettait de charger les wagons-trémies en ballast de basalte. D'autres voies servaient au remisage des trains ou à l'entretien et à la réparation des wagons.



La gare en 1904. Au premier plan, à gauche, la maison de la garde-barrière. Puis le passage à niveau, dont la barrière était de type roulant, montée sur des roues glissant sur un rail. Enfin la gare des voyageurs et des bagages devant laquelle se tiennent des employés de la Compagnie du Midi.



La gare en 1906. Au fond, au centre, la maison de la garde-barrière, puis la gare des voyageurs. Plus avant, entouré d'arbres, se trouve le « chalet de nécessité » et enfin à droite, en avant plan, le portique de ravitaillement en eau des locomotives à vapeur. À gauche, la halle des marchandises, des charrettes pour le transport local, un wagon bi-foudres en cours de remplissage avec une pompe manuelle à roue et divers objets viticoles.



Edit Fouilhé, Receveur à Lézignan

Cl. A. Bardou photo. - Pézenas

Lézignan-la-Cèbe (Hérault) - Vue Générale

Le train en 1908. Le chemin au premier plan est le chemin de Bédillières. Il passe devant la petite maison de la garde-barrière et aboutit au passage à niveau PN26. Un train de marchandises traverse le passage à niveau en direction de Pézenas. Il est tiré par une locomotive à vapeur surmontée d'un grand panache de fumée.



Edit Foulhié, Receveur à Lézignan  
Lézignan-la-Cèbe (Hérault) - La Gare

Cl. A. Bardou photo. - Pézenas

La gare en 1908. Vue de l'ensemble des installations de la gare depuis l'est. À gauche on a successivement la maisonnette de la garde-barrière, puis la gare des voyageurs et enfin le chalet de nécessité. Au centre deux trains sont sur les voies et à droite se dresse la halle des marchandises et son quai découvert encombré de barriques. Tout à fait à droite une installation de la Société Générale de Transport des Liquides. Le transport des marchandises concernait en grande partie le vin et le basalte. La locomotive à vapeur est de type 130 Midi.

LÉZIGNAN-la-CÈBE (Hérault) — La Gare



La gare en 1912.

LÉZIGNAN-la-CÈBE (Hérault) Les Carrières - Le Concasseur



Voies de service de la gare, parallèles à la voie directe, en 1922. Des wagons bi-foudres stationnent sur des voies de remisage. A la fin des années 1930, la Société des Wagons Biterrois avait installé dans cette annexe de la gare, un centre de vérification et de réparation des wagons foudres.



La gare des voyageurs en 1931 ou début 1932. Sur cette image la barrière du passage à niveau a été tirée. Le wagon bi-foudres appartient à la Société Générale de Transport des Liquides.



La gare en 1948. L'autorail est à l'arrêt. On l'appelait familièrement "la Michelin" en souvenir de l'autorail d'avant guerre équipé de pneus.



La gare en 1959. L'autorail fait partie de la série surnommée Picasso.