

**Conférence du 18 octobre 2013**

# **CHEMIN DE FER ET CHEMINOTS BÉDARICIENS**

(des origines à nos jours)

## **1. La naissance du chemin de fer**

Ce n'est pas un hasard si les premiers chemins de fer à vapeur sont nés en Angleterre, berceau du capitalisme commercial, puis industriel. La France suit avec un retard symptomatique.

La région de Saint-Étienne ressemble au XIX<sup>ème</sup> siècle aux pays noirs anglais : le charbon et les produits métallurgiques sont expédiés vers Lyon et Paris. C'est pourquoi l'ancêtre de tous les chemins de fer français fut une voie décidée en 1821, inaugurée en 1827, reliant Saint-Étienne à Andrézieux sur la Loire.

Quant au premier train de voyageurs, il est inauguré sur Paris-Saint-Germain dès 1837. Il parcourt 18 kilomètres en 18 minutes ... C'est-à-dire guère plus que les trains électriques directs de 1960 !

Bien entendu, ce sont des banquiers sous Louis-Philippe et ensuite Napoléon III, l'empereur des affairistes, qui sont à la manœuvre. Déjà, Rothschild et Pereire, autres banquiers, luttent pour le contrôle des compagnies de chemin de fer. En 1859, il y en a trente-trois ; en 1870, plus que six : Nord, Paris-Lyon-Méditerranée, Paris-Orléans, Est, Ouest et Midi !

## **2. Graissessac – Bédarieux – Béziers**

Nous sommes en 1838 ; un ingénieur des Mines, Napoléon Garella, présente une "Étude du bassin houiller de Graissessac" dans laquelle il déclarait que : « les concessionnaires des Mines avaient pensé à l'établissement d'un chemin de fer qui, partant de Graissessac, suivrait le ruisseau de Graissessac, puis la rivière de Mare et, enfin la rivière d'Orb jusqu'à Béziers. »

Le charbon de Graissessac est peu connu à cette époque en raison de sa situation géographique. Son transport est assuré à dos de mulet. Il faut quatre jours pour atteindre Béziers !

La marine, en particulier à Toulon, a besoin de charbon ; il provient de Newcastle et Cardiff. Celui de Graissessac est d'une excellente qualité. Il allait de soi que l'ouverture de la ligne Graissessac – Bédarieux – Béziers serait une étape primordiale dans le développement du bassin minier, époque charnière entre une industrie de type artisanal et une économie de type capitaliste.

La première concession vit le jour en 1769. Au XVIII<sup>ème</sup> siècle, le charbon était utilisé pour la consommation locale : fabrication de l'eau de vie, four à chaux, manufactures de draps, forges et nombreuses clouteries (il y avait à cette époque 59 cloutiers à Graissessac et 41 à Saint-Etienne d'Estréchoux).

Mais, dès 1857, le bassin de Graissessac qui s'étendait sur 80 km<sup>2</sup> est partagé en six concessions : le Bousquet-d'Orb, Boussagues, Graissessac, Saint-Gervais, Saint-Géniès de Varenal et Castanet-le-Haut. Le tonnage général du bassin est estimé à 85 millions de tonnes pouvant alimenter une vente annuelle de 600 000 tonnes pendant 140 ans ! Il s'agissait d'une vision évolutive lors de la création du Bassin Minier. On connaît, hélas, la suite ...

Bédarieux est alors très prospère : industrie drapière, tanneries, papeteries, tuileries, confiseries, les vins, les châtaignes, les troupeaux qui viennent du Tarn et descendent à Béziers. Bref, nous sommes riches ...

### **3. Une lente, très lente procédure**

Souvenez-vous, premier projet en 1838. Liaison Beaucaire – La Grand-Combe également en 1838 et voilà le projet de la voie ferrée de Graissessac relancé.

La contrée qu'il faut traverser comporte pour l'exécution des travaux des difficultés considérables. Projet jugé trop cher, il s'ensuit des retards conséquents. Le nouveau projet terminé en 1847 ... pour arriver à Paris en 1849, projet qui se perdit à l'intérieur du Ministère des transports et enfin la concession en 1852 !

Quatorze années de tergiversations ... de 1838 à 1852.

### **4. La concession de 1852**

Elle fut accordée à quatre financiers : Delfosse, Granier, Courtet et Orsi. Ce dernier, qui résidait à Londres sous le règne de Philippe 1<sup>er</sup> avait connu le prince Louis Napoléon. Il conspira avec lui en 1840 dans la conjuration de Boulogne. Arrêté, condamné à cinq ans de prison, il s'évade et participe à l'évasion du futur Napoléon III en 1846.

Après son coup d'état du 2 décembre 1851, l'Empereur renvoyait l'ascenseur à Orsi. Des actions furent émises, des magouilles en tous genres entre entrepreneurs et sous-traitants alors que les quatre administrateurs s'en mettaient plein les poches ...

## 5. Début des travaux le 14 mai 1853

Lacunes révélatrices de la légèreté de la conduite des études. Les travailleurs du rail furent soumis à rude épreuve : éboulements dans les tranchées, effondrements dans les souterrains et plusieurs accidents mortels !

4000 ouvriers! entre Graissessac et Béziers, soit environ 80 par kilomètre ! Nombreux sont les ouvrages qui parlent de la construction de cette ligne. Le constat que j'ai pu faire : techniquement irréprochable, mais humainement, pratiquement aucune évocation de ces manœuvres, ouvriers, techniciens, ingénieurs qui travaillèrent sur cette ligne ...

## 6. Qui étaient ces travailleurs du rail ?

Il est vrai que dans les livres qui traitent de ce grand sujet (les chemins de fer), on parle des économistes, des banquiers qui ont financé et spéculé, on cite les grands ingénieurs qui ont fait les projets et mené à bien les travaux ... Mais ce dont on ne parle que rarement, c'est la façon dont l'idée du chemin de fer a saisi la société tout entière et particulièrement le peuple.

Imaginez la chose : tout à coup, la nouvelle se répand que des convois de vingt diligences, tirés par des monstres d'acier crachant vapeur et grondant tonnerre, roulant à des vitesses effroyables, enjambent les vallées, sautent les rivières et perforent les montagnes !

Vague de curiosité et un sacré enthousiasme. Plus particulièrement dans le monde artisanal : forgeron, chaudronnier, serrurier, compagnon-ajusteur, ils veulent aller voir, participer à cette aventure. Les maçons, les tailleurs de pierre, qui eux aussi veulent voir comment on fait un viaduc et si possible y mettre la main. Le compagnonnage en France est à son apogée. Ils rejoignent les chantiers comme celui de Bédarieux.

Ce soir, avant de vous endormir, imaginez ce que pouvait représenter 4000 travailleurs du rail entre Graissessac, Bédarieux et Béziers ... Énorme ... Qui étaient-ils ? Comment vivaient-ils ?

Des paysans ruinés, des soldats, quelques étrangers : Espagnols, Italiens, Piémontais et Savoyards.

Quatre mille hommes, logés par corps de métier, dans des baraquements séparés, des écuries de plein air. Des fours de campagne qui cuisaient nuitamment le pain de tout le monde, des cuisines roulantes, les réfectoires-abris, les forges.

Bref, tout un monde d'ouvriers qui se mettaient à rêver d'un âge où les marchandises et les hommes circulant à plaisir d'un bout à l'autre des continents, il ne pourrait plus y avoir ni famine, ni crise économique, ni guerre ! Le progrès dont le chemin de fer était le véhicule devait libérer l'homme de toute servitude, de toute exploitation abusive. C'était, à brève échéance, le règne de l'abondance, de la fraternité et de la coopération : le bonheur universel !

Voilà ce que l'on rêvait sur les chantiers de la ligne, même si beaucoup d'ouvriers voyaient tout simplement dans la construction du chemin de fer le pain quotidien assuré ...

Voilà sur les hauteurs de notre ville ce vaste chantier, cohabitation parfois difficile ... Tout en se félicitant de voir enfin arriver la ligne, certains pestaient contre ces "diabes d'étrangers venant enseigner le vice et l'impie à la jeunesse bédarienne."

Mais imaginez encore une fois en comparant le travail effectué pour la route du Piémont : une soixantaine d'ouvriers et d'énormes engins ...

Là quatre mille ouvriers entre Graissessac et Béziers ... Nous avons dit : début des travaux en mai 1853, fin des travaux le 20 septembre 1858, soit cinq ans ! Dans un premier temps, ligne ouverte entre Bédarieux et Béziers au trafic marchandises et trois mois plus tard Bédarieux-Graissessac, ouverte aux voyageurs le 28 décembre 1858.

## **7. Le grand viaduc**

Ouvrage qualifié de cyclopéen ! De longueur 713 mètres, il comporte 37 arches dont 35 de 15 mètres d'ouverture et 2 de 16,50 mètres sur les rives. La hauteur de l'arche centrale est de 20,50 mètres.

Sa construction commença fin 1854. Les moellons utilisés provenaient de plusieurs carrières environnantes. Grues en bois, traction assurée par quatre chevaux et à la manœuvre deux conducteurs.

En avril 1856, vingt arches étaient terminées et 17 autres s'élevaient jusqu'à la naissance des voutes. Impossible de travailler par grand vent et fortes pluies. Le clergé, parait-il, refusa le travail du dimanche ... sauf pour les souterrains !

## **8. Fin des travaux du viaduc le 22 juillet 1856**

À peine 28 mois et à la clé une grande fête. Bénédiction de l'ouvrage en présence du sous-préfet, du maire de Bédarieux M. Triadou, du Vicomte de l'Espine et du Directeur de la Compagnie. L'abbé Martin qui remplaça l'Archevêque donna la bénédiction. Banquet, feu d'artifice et bal pour une belle inauguration.

Le viaduc fut mis en service le 20 septembre 1858.

## **9. Faillite de la société et mise sous séquestre**

La faillite fut prononcée le 21 février 1861 et la ligne rachetée par la Compagnie du Midi au prix de 16 millions de 25 décembre 1865 ! Un cadeau car les frais de construction s'étaient élevés à 30 millions de Francs 1850, soit plus de 100 millions d'euros de nos jours !

J'ai évoqué les magouilles d'Orsi ; encore faut-il souligner que les ouvriers ne furent pas payés durant les travaux pendant quatre mois, que des grèves éclatèrent et furent réprimées par l'armée, que le choléra fit près de 140 morts à Bédarieux, que des crues de l'Orb pendant les travaux endommagèrent l'édifice.

Bref, Graissessac – Bédarieux – Béziers, 53 kilomètres, onze souterrains dont celui de Pétafy long de 1861 mètres, 17 ponts, 3 viaducs (Boussagues, Vèbre et le Grand Viaduc), de nombreux blessés et une dizaine de morts.

## **10. La gare vieille**

En bois, installation étriquée, difficilement accessible, adossée à un coteau escarpé.

Dès 1872, le Maire de Bédarieux évoquait sa gare en ces termes :

"Pour un mouvement de 60 000 voyageurs, le bâtiment en planches auquel on se plaît de donner le nom de gare est insuffisant avec une unique salle d'attente de 4,75 m par 2,9 m, soit 13,8 mètres carrés !"

Vingt-six ans après sa mise en service en 1858, l'essentiel du trafic lui échappait !

Le bâtiment voyageurs de la gare vieille fut détruit par un incendie en août 1940 ...

## **11. La nouvelle gare**

Pour mémoire, rappelons la date d'ouverture de la ligne : septembre 1858 pour les marchandises et décembre de la même année pour les voyageurs.

Le trajet de Bédarieux à Béziers prenait une heure et quinze minutes et le billet coûtait 2,60 francs en 3<sup>ème</sup> classe, 3,55 francs en 2<sup>ème</sup> classe et 4,70 francs en 1<sup>ère</sup> classe !

La nouvelle gare de Bédarieux fut implantée en 1877 dans la plaine de Nissergues. Ce projet souleva de nombreuses protestations : éloignement du centre ville, énormes dépenses, expropriations des terrains les plus fertiles, abandon 26 ans après des ouvrages de l'ancienne ligne !

## 12. Posons-nous la question : pourquoi une nouvelle gare ?

Un quart de siècle après l'ouverture de la ligne Graissessac – Béziers, la construction de la transversale Montpellier – Bédarieux – Saint-Pons – Mazamet fournit l'occasion de déplacer et d'agrandir la gare de Bédarieux.

La déviation de 8995 mètres entre le tunnel de Pétafy et le viaduc de l'Orb a été mise en exploitation en double voie le 20 septembre 1884.

Notre gare vieille avait vécu ; elle ne fut utilisée que par les trains de houille jusqu'en 1931. Elle devint ensuite la gare de bauxites.

Avant d'évoquer le XX<sup>ème</sup> siècle, quelques chiffres extraits des «Archives du Monde du Travail à Roubaix – Rapport annuel de la Compagnie du Midi » :

- Nombre de cheminots en 1900 à Bédarieux : 200
- Trafic voyageurs en moyenne de 1892 à 1909 : 260 000 par an, soit environ 700 par jour.
- Trafic marchandises en moyenne de 1892 à 1909 : 40 000 tonnes par an, soit environ 130 tonnes par jour.

Cela fait rêver !

## 13. La belle marquise

Le projet de construction de la marquise vit le jour le 28 mars 1899. C'est l'entreprise Daydé et Pille de Creil dans l'Oise qui construisit cette marquise et la termina en 1903.

Mais laissons Madame et Monsieur Sarrazin nous raconter son histoire : *voir le document « La marquise de la gare de Bédarieux » sur le site.*

Pour preuve de cet achat, voici des extraits des Comptes Rendus des réunions du Conseil d'Administration de la Compagnie du Midi :

## 14. De 1900 à 1939

Tout d'abord et pas de manière anecdotique, un bédaricien M. Charles Monnin, grand-père de Robert Monnin, invente et construit les premiers foudres permettant de transporter le vin sur des wagons de chemin de fer.

Voici par l'image sa réalisation concrète dans ses ateliers situés à Béziers.

Dans le même temps, nombreux événements au cours de cette période du côté des cheminots. Si nous voulions les énumérer dans le détail, nous serions encore là demain.

Événements de portée nationale avec bien entendu une répercussion sur la vie des cheminots et cheminotes bédariciens.

**1904** : fondation de l'O.N.C.F. Pour venir en aide moralement et matériellement aux orphelins des employés et ouvriers des chemins de fer. Nous aurons l'occasion d'en reparler autour de la fête de l'orphelinat.

**1910** : Grande grève sur le thème de la "grève de la thune". Pas de salaire inférieur à cinq francs par jour – Révocation des cheminots, (révocation de 3300 d'entre eux). Ressentie dans l'immédiat comme un défaite, la grève eut, à terme, un double succès : la thune est vite, largement accordée et surtout, le règlement des retraites de 1911 avec lequel, même plusieurs fois modifié, nous vivons aujourd'hui.

**1914-1918** : Les chemins de fer passent sous autorité militaire et le personnel est souvent mobilisé sur place. De nombreuses femmes sont embauchées. Les congés sont supprimés et la durée de travail prolongées sans limites précises.

**1920** : Grande grève des cheminots de vingt jours. Là aussi, un lourd tribut : 18 000 révocations, la fermeture d'ateliers de réparation qui avaient été des foyers de lutte.

Des succès : premières conventions collectives pour les huit heures, le statut pour la sécurité de l'emploi, une nouvelle échelle salariale, cinq jours de congés payés, la généralisation des délégués du personnel.

**1936/37** : Le front populaire et la naissance de la SNCF

Victoire des candidats du rassemblement populaire et négociation syndicale au niveau des cheminots qui obtiennent la réintégration des révoqués de 1910 et 1920, 21 jours de congés payés, les 40 heures et une convention collective négociée avant même la conférence de Matignon. C'est le 31 août 1937 que va naître la SNCF. Plus grande société d'économie mixte jusqu'alors mise sur pied. Pas de déchéance des anciennes compagnies, ni des actionnaires, déchéance réclamée par la CGT cheminots, le PS et le PCF. Le capital social est partagé et les actions ne donnent plus lieu à distribution de dividendes, mais rapportent un intérêt fixe de 6% !

## **15. La seconde guerre mondiale et la résistance**

André Signolles dans son livre "Bédarieux au quotidien 1939-1989" fait vivre avec beaucoup de détails ce que fut la guerre pour les bédariciens. Je ne veux pas rentrer dans d'autres commentaires sinon pour dire que les cheminots et cheminotes bédariciens comme dans tout le pays prirent toute leur place dans le combat de Libération de la France et de

Bédarieux. Ils en payèrent un lourd tribut : 8 938 morts, 15 977 blessés. Ils participèrent à l'effort de reconstruction pour gagner une nouvelle bataille, celle de la production.

## **16. Les femmes cheminotes**

Longtemps, dans les chemins de fer, les emplois féminins ont été sinon peu nombreux, du moins très minoritaires. La plupart des femmes "cheminotes" étaient des employées d'écriture, de guichet, d'entretien ou de télégraphe-téléphone. Très tôt, cependant, les gardes-barrière ont tenu leur place. Besogne à forte responsabilité et néanmoins mal rétribuée ...

Aujourd'hui, la main d'œuvre féminine composite est de plus en plus qualifiée : agents de conduite, contrôleurs, ingénieurs, informaticiennes, directrices des ressources humaines, etc ...

## **17. Du carrefour ferroviaire au déclin**

Placé au point de transition entre la plaine et la montagne et au carrefour de deux axes importants, Bédarieux devint un véritable centre ferroviaire. Nouvelle gare, belle marquise, buffet, kiosque à journaux, bureau de tabac, faisceau de triage ... et dépôt de locomotives doté d'une rotonde avec sa plaque tournante et d'un atelier de réparation.

Les principales séries de locomotives à vapeur pour service de montagne furent affectées à Bédarieux. Une dernière extension du réseau desservi par le dépôt fut réalisée le 13 octobre 1924 avec le prolongement de l'antenne de Graissessac jusqu'à Plaisance et Andabre.

L'année 1931 vit la traction électrique apparaître sur la ligne des Causses ; à cette occasion, la partie nord du tracé primitif par la rive gauche de l'Orb fut également électrifiée pour venir prendre en charge les trains de bauxite à l'ancienne gare, au sud de laquelle la voie fut déposée.

Après la seconde guerre mondiale, Bédarieux vit son importance ferroviaire diminuer. D'abord, dans les années 50, la généralisation des autorails sur les lignes de Montpellier et de Mazamet entraîna la disparition de la traction vapeur au dépôt. L'embranchement des bauxites en rive gauche, d'abord dés-électrifié, fut ensuite fermé, employé pour le remisage de véhicules réformés, puis finalement déposé.

Ensuite des lignes furent dans un premier temps fermées aux voyageurs : dès 1954, vers Graissessac et Plaisance, en 1970 vers Montpellier et en 1972 vers Saint-Pons et Mazamet. Puis le trafic marchandises étant atteint par la fermeture des houillères et la réduction de l'activité économique locale, ces branches furent définitivement fermées : en 1972 celle de

Montpellier (jusqu'à Paulhan), en 1978 celle de Graissessac et en 1987 celle de Mazamet (jusqu'à Saint-Pons).

En février 1992, cette dernière ligne a fait l'objet d'une réouverture pour la circulation d'un train touristique jusqu'à Lamalou-les-Bains et arrêtée en 1997 !

## **18. On ne lâchera rien !**

C'est dans les années 70 que la lente agonie de la ligne Béziers – Nissergues – Clermont a commencé ; il était envisagé en conclusion sa fermeture définitive. Contrat de plan État-SNCF oblige et décision de fermer 6500 km de lignes dont 2/3 dans le Massif Central !

Choix politique du tout pétrole, du tout routier, l'abandon du réseau ferroviaire voué au fret, la désertification du Massif Central, la liquidation du service public étaient à l'ordre du jour. Cheminots, usagers, organisations syndicales et politiques, des élus de différentes sensibilités se sont rassemblés pour refuser ces orientations et pour organiser la résistance. C'est le 24 juillet 1995 que fut créé le Comité Pluraliste à Marvejols.

Pétitions, rassemblements, délégation à l'Assemblée Nationale, au parlement européen, à la commission européenne des transports et bien entendu l'implication des cheminots actifs et retraités.

Un tournant entre 1997 et 2002 sous l'impulsion de Jean-Claude Gayssot, ministre du gouvernement Jospin : doublement du trafic fret sur le ferroviaire, l'embauche de 25 000 cheminots, début des travaux sur la ligne, crédits débloqués !

Hélas, en 2002, changement de gouvernement et d'orientation politique : le tout routier revient en force ... Nouvelles actions et nouvelles promesses du Ministre des Transports Frédéric Cuvillier : "Cévenol et Aubrac sauvés" titrait le Midi Libre du 30 août dernier.

La vigilance s'impose, la mobilisation également et le Comité Pluraliste et son président Jacky Tello savent que seule l'intervention des populations, des cheminots et des usagers sauvera cette belle ligne de chemin de fer.

## **19. Les cheminot(e)s bédariciens dans la cité**

N'ayant personnellement pas de vécu en qualité de cheminot à Bédarieux, nous avons eu l'idée de faire évoquer par des cheminots bédariciens leur implication dans la cité.

D'abord, les élus cheminots depuis 1850, puis les jardins de cheminots, les musiciens et les sportifs. D'autres sujets auraient pu être traités, mais regardons ensemble les films et les photos.

## **20. La fête de l'orphelinat et le club des cheminots retraités**

Un seul et même cheminot est à l'origine de ces deux créations : la fête de l'O.N.C.F. et le club des retraités. Certes, avec une équipe de cheminot(e)s, Jean Clamagirand a d'abord pendant trente ans présidé aux destinées de la "fête de la gare".

Les Clamagirand, Recoules, Capillaire, Canto, Gaches, Barcelo, Bessières, Marliac, Van Den Boch, Cavaillé, Arnaud, Cortie, Edo et bien d'autres, tous cheminots bénévoles ont donné aux bédariciens et aux habitants des Hauts Cantons l'occasion de voir toutes les vedettes du show-biz : Dalida, Jean Yanne, Claude Luther, Johnny Halliday, Jean Ferrat, Mireille Mathieu et j'en passe et des meilleurs.

Le même cheminot, et je tiens à lui rendre un vibrant hommage, a porté sur les fonts baptismaux le club des retraités le 27 novembre 1981. Hommage pour son dévouement à l'ONCF et au club des retraités. Pour sa clairvoyance dans l'anticipation, avant l'heure, de la gestion des œuvres sociales par les syndicats cheminots.

Ces derniers ont attendu près de quarante années avant que la conquête ouvrière franchisse enfin la porte de la plus grande société nationale du pays. Entre l'ordonnance de février 1945 instituant les premiers comités d'entreprise et la loi votée par le parlement fin 1981 créant un Comité d'Entreprise à la SNCF, se sont écoulés pas moins de quatre décennies.

Pour que la SNCF, depuis le jour de sa naissance en 1937, ait tenu à garder jalousement le contrôle des activités sociales, fallait-il que l'enjeu en vaille la peine ! Rappelons que c'est un ministre de François Mitterrand, Charles Fiterman, qui est à l'origine de la gestion des œuvres sociales par les cheminots.

## **21. Le train, c'est la vie, mais aussi à Bédarieux, lieu de vie**

Voilà, non pas la conclusion d'une histoire qui va se poursuivre et qui, nous l'espérons, donnera lieu à de nouvelles belles pages de l'histoire du chemin de fer et des cheminots bédariciens. Pour en rêver, voilà deux films et quelques photos qui peuvent réveiller des espoirs et donner des idées.

Des remerciements en nombre : au collectif de cheminots qui m'a aidé dans cette mise en forme de la conférence, aux membres de Résurgences Robert, Jean, Jean-Luc, au futur Lelouch.

Mais aussi aux auteurs des nombreux ouvrages que j'ai consultés et tout particulièrement à Philippe Marassé, membre de la société archéologique de Béziers et bien entendu André Signoles, auteur de deux magnifiques ouvrages sur Bédarieux. Un crédit

photographique extrêmement précieux nous a permis, je l'espère, de vous faire vivre ou revivre l'histoire du chemin de fer à Bédarieux.

Nous vous donnons la parole pour sûrement enrichir cette conférence et poser, si vous le désirez, des questions auxquelles nous nous efforcerons de répondre.

Merci de toute votre attention