LIGNE DE CHEMIN DE FER

GRAISSESSAC - BEZIERS

Par Claude CABROL

LA LIGNE DE CHEMIN DE FER GRAISSESSAC - BEZIERS

Le Viaduc de Bédarieux qui enjambe la Vallée de l'Orb semble avoir été construit pour enjoliver la nature environnante de la ville. Vu de la Perspective, inséré dans un cadre verdoyant avec le Causse du Figaret au Nord-Nord-Ouest, le Causse du Roc Rouge au Sud-Sud-Est, franchissant la cassure de la rivière Orb, avec pour fond la voûte d'un ciel souvent pur, il apparait comme un joyau dans un écrin.
Chaque Bédaricien, chaque touriste, visiteur ne retrouveraient plus Bédarieux si son viaduc disparaissait.
Nous avons pensé faire un petit historique sur ce patrimoine témoin d'une époque prospère pour notre ville, durant près d'un siècle.
Il comprendra l'origine et pourquoi la voie ferrée Graissessac - Béziers a été décidée, les difficultés rencontrées et surtout le grand ouvrage d'art qu'est le viaduc sur l'Orb.

L'origine de ce passé assez récent est l'invention des locomotives à vapeur par l'Anglais Stephenson en 1811. Elle fut très améliorée par le Français Marc Seguin avec la chaudière tubulaire en 1827. Ainsi fut permise la traction sur rail des voitures.
La première voie ferrée de Manchester à Liverpool fonctionnait dès 1830. En France, les débuts des essais datent de 1837. Les premières voies ferrées de St Etienne à Andrézieux (Port de St Etienne sur la Loire) et de la Grand-Combe à Beaucaire sur le Rhône furent construites pour acheminer la houille jusqu'à une voie d'eau. C'est pourquoi nous disons de Graissessac à Béziers. Dès lors, des sociétés se constituèrent.
Le charbon de Graissessac, peu connu en 1848, parce que, en raison de sa situation géographique, l'exportation par des routes ordinaires était difficile et, par conséquent, coûteuse et très limitée. Le transport était parfois assuré à dos de mulet.
La contrée est, dans cette partie de la France en 1850, d'une grande importance sous le double rapport de l'industrie et des produits matériels. C'est en s'appuyant sur ces données et, surtout, sur les conlusions d'une commission chargée d'expérimenter au port de Toulon les divers charbons (cette commission "qui regarde le charbon de Graissessac comme pouvant suppléer le charbon anglais de Newcastel et de Cardiff ...") que la création d'une compagnie pour construire la ligne ferrée de Graissessac à Béziers a été envisagée.

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur

Par lettre du 2 Juillet 1852, Monsieur le Ministre de la Marine rappelle les termes de la Commission de Toulon : "Le charbon de Graissessac est le meilleur de ceux qu'elle a été chargée d'expérimenter ..." En cas de guerre, la Marine aurait un grand intérêt à pouvoir s'approvisionner facilement ... La qualité des charbons, dans de bonnes veines, est d'une supériorité officiellement constatée. Le chemin de fer, en réduisant à soixante kilomètres la distance des mines de Graissessac à Béziers, permettrait, soit par le Canal du Midi (de Paul Riquet), soit par la voie ferrée prévue de Bordeaux à Cette d'atteindre soit la Méditerranée, soit l'Océan. Il est dit aussi "Sur la côte méditerranéenne après Toulon, seul Agde est un port abrité ..."

D'autres parts, dans la région traversée et avoisinante des mines de charbon se trouvent plusieurs gisements de minerais métalliques dont l'importance est peu connue vers 1850 et datera aussi de l'installation du chemin de fer (Carte ci-jointe). Tels les gisements de fer oxydé de Notre Dame de Maurian, les cuivres de Lunas et du Bousquet d'Orb, les plombs sulfurés et argentifères de La Billière, Le Pradal, Taussac, Villemagne, les minerais de zinc alquifoux de St Gervais-sur-Mare, les sulfates de baryte de Clairac, les minerais de fer carbonates manganésifères de Clairac, l'asphalte et huile de pétrole de Gabian, les marbres de Faugères et Laurens, les plâtres et chaux hydroliques de Bédarieux, Latour-sur-Orb, les eaux thermales de Lamalou. Plus tard, les bauxites seront exploitées, grâce à la découverte par Ste Claire Deville en 1854 sur la dissociation pour obtenir l'aluminium industriellement.
Il est aussi à noter que Bédarieux et ses environs étaient déjà une région prospère.
Les produits du sol et les industries locales méritent d'être pris en considération.
Cette contrée est celle de l'industrie drapière depuis des siècles, des tanneries, des papeteries, des confiseries. Les vins de Bédarieux étaient toujours appréciés depuis cinq siècles, les cultures vivrières, ainsi que les châtaignes qui, pour les Hauts Cantons, étaient ce que sont les dattes au désert.
Cette région possède une quantité considérable de "cercles" (un cercle est un groupement de personnes d'une même profession) employés à Cette, en particulier, par le commerce des vins et autres marchandises encombrantes. Il convient d'y ajouter les écorces nécessaires aux tanneries qui approvisionnent les départements voisins.
L'Aveyron et le Tarn confinent avec l'Hérault tout près de Graissessac. Ils envoient par la route (plutôt des chemins que doit raccourcir le chemin de fer) des graines, des avoines, des pommes de terre, des viandes salées. De ces départements et d'autres, plus au Nord, descendent chaque semaine de nombreux troupeaux qui vont à Béziers alimenter le marché d'où partent les approvisionnements de tous les pays environnants. Marseille, Toulon et même l'Algérie comptent sur ce marché ou près de 200 000 bêtes par an transitent.
Bédarieux est une ville importante avec plus de 10 000 habitants en 1850, avec ses industries diverses. Ses nombreuses fabriques expédient sur Béziers et, de là, sur tout le pourtour méditérranéen de fortes quantités de drap de bonne qualité, des cuirs, du papier, des alcools, des bois ... Bédarieux, point central, où convergent les produits des Vallées de l'Orb et du Jaur, de St Pons et même Mazamet, est l'entrepôt de ces vallées en agglomérations importantes et manufacturières.
D'autre part, il faut tenir compte des marchandises en retour de Béziers sur Bédarieux et les localités environnantes qui consistent en laine, peaux, cuirs bruts,

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur

vins, graines comestibles, poissons de mer, drogues et bois de teintures, fers, sels qui donnent lieu à une certaine circulation.
Il est évident que les voyageurs sont en rapport avec les affaires et si celles-ci se développent les voyageurs seront plus nombreux.
L'étude faite envisage même les projets de percer les montagnes au Nord de Graissessac reliant Paris à la Méditerranée. (Voir Carte ci-jointe).
Bédarieux, étant déjà le point où se réunissent les routes des Arrondissements de Lodève et de St Pons, ne serait plus sur un chemin de fer d'exploitation locale, mais un point essentiel sur une ligne ferrée de première importance reliant Paris à Agde, le seul port après Toulon qui, sur la Méditerranée soit à l'abri des incursions ennemies (mauresques).

De ces considérations précédentes, de l'importance de ses mines de charbons et de l'intérêt qui s'attache à leur développement tant pour l'industrie privée que pour la Marine d'Etat et son autonomie, avaient déterminé des études et la préparation de plans complètement élaborés pour cette ligne.
Mais la contrée qu'il faut traverser présente à l'exécution des difficultés considérables que l'on peut apprécier en remarquant qu'il y a quelques années à peine le charbon de Graissessac se transportait à dos de mulet. Pour n'effrayer personne par l'élévation des frais de la construction, quand la somme des dépenses était incertaine ou peu appréciable, leurs évaluations s'affaiblissaient et restaient en dessous du chiffre qu'atteindrait la construction.
Il en était souvent ainsi. Les travaux finis sont plus importants que les prévisions...
L'étude fut terminée début Mars 1852. Aussitôt, quatre demandeurs se présentèrent pour cette concession, les financiers Delfosse, Granier, Coutet et Orsi, et, grâce à ce dernier, obtiennent par deux décrets du 27 Mars 1852 la concession qui est approuvée avec l'appui du Ministre Rouher.
Orsi, banquier, qui résidait à Londres sous le règne de Louis Philippe Ier, avait connu le Prince Louis Napoléon. Il avait conspiré avec lui en 1840 dans la conjuration de Boulogne. Arrêté, il avait purgé une peine de cinq ans de prison à Doullens, il participa à l'évasion du futur Napoléon III du Fort de Ham en 1846. Par cette concession, l'Empereur, (élu Président en 1848, Coup d'Etat du 2 Décembre 1851, Empire rétabli en 1852) s'acquittait d'une dette de reconnaissance.

Les difficultés commencèrent avant même la constitution de la société anonyme. Les promoteurs fondent tout d'abord une société "La Compagnie du Chemin de Fer de Graissessac à Béziers" au capital de 18 000 000 de Francs. Ils formèrent le capital à Londres où fut placé la plus grande part des actions. Le 15 Décembre 1852, les statuts de la société rédigés sont soumis à l'approbation du Conseil d'Etat et du Gouvernement. Ils sont déposés chez Maîtres Mertian et Olagnier, Notaires à Paris, le 18 Février 1853. Approuvés le 26 Février 1853, par décrêt publié au Moniteur du 28 du même mois et sur le Bulletin des Lois du 13 Mars 1853.
Mais auparavant, deux des promoteurs, Orsi et Delfosse, avaient conclu avec la société pour la construction de la ligne un marché à forfait, comprennant également le matériel roulant, qui se montait à 16 800 000 de Francs. Ils vont

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur

aussitôt le rétrocéder à Messieurs Briand, Davien et Labrousse en prélevant au passage 2 500 000 Francs.
Les sous-traitants vont, à leur tour, sous-traiter avec le Sieur Gandell, entreprise anglaise, moyennant une nouvelle réduction de 1 700 000 F sur le montant du forfait. Pour le moment, ces tractations restent dans l'ombre et Monsieur Gandell signe le 12 Avril 1853 le règlement d'exécution des travaux.

La ligne peut se diviser en deux parties distinctes.
La première moitié de Béziers à Pétafy fut légèrement modifiée par l'adoption d'une déviation de 12 kms sur le plan primitif comme assurant une meilleure circulation. Il se trouve sur cette partie des conditions ordinaires d'exécution des travaux.
La deuxième partie qui remonte à Graissessac en traversant le Col de Pétafy en souterrain, les abords de la ville de Bédarieux et la Vallée de l'Orb présente de sérieuses difficultés.
Ainsi, sur le tracé primitif d'une longueur totale de 52 527 m, les souterrains comptent pour 3 429 m, les viaducs pour 1 034 m, ce qui représente 4 463 m, soit 1/12e de la ligne en ouvrages d'art importants. Le souterrain de Petafy doit parcourir 1 485 m sous une profondeur de 100 à 150 m. Un des viaducs, celui de Bédarieux, aura 670 m de longueur et 23,80 m au-dessus de la rivière avec 37 arches de 15 m d'ouverture. En plus de ces grands travaux, il y aura aussi des ponts, des ponceaux, des tunnels de moindre importance et autres ouvrages, tranchées, remblais, dont le nombre s'élève à 185. Les déblais et remblais dont les grands travaux donnent la mesure sont :

- 4 tranchées : Bédarieux, Puissalicon, Espondeilhan et Monestier.
  Elles ont une longueur dépassant le kilomètre et des profondeurs de 10, 12, 17 mètres, avec des cubages de 60, 70, et 105 000 m3.
- 4 remblais : Combescure, Puissalicon, Lieuran, Béziers avec une longueur de 800 et 1 600 mètres et une hauteur de 10, 12, 15, 19 mètres, avec des cubages de 65 à 130 000 m3.

Par économie, le viaduc de St Raphaël, près de Bédarieux, face à la Bastide, qui était en ligne courbe a été supprimé, tant pour l'entretien que pour la sécurité, et remplacé par un souterrain. Ces études achevées assurent dans les meilleures conditions un nouveau tracé et l'examen par la Commission Supérieure du Gouvernement ne fera que confirmer le nouveau projet de la Direction de la Société.
Trois dossiers ont été déposés au Ministère des Travaux Publics,

- L'un le 1er Mars 1853,
- Le deuxième en Novembre 1853,
- Le troisième en Janvier 1854.

Le premier, qui comprend le Secteur Béziers à Magalas, a obtenu l'approbation ministérielle intervenue le 6 Juillet 1853, cependant, il reste 2 kms réservés jusqu'à la détermination du niveau de traversée d'une route impériale (RN 9 - RN 113).

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur

Pour les deux autres, l'Arrêté Prefectoral déclarant la cessibilité des terrains n'a été pris que le 13 Décembre 1853. La procédure d'expropriation a pu alors seulement commencer et c'est le 4 Mars 1854 que le jury a terminé ses opérations.

Toutefois, la Société n'a pas attendu l'accomplissement de toutes les formalités administratives et judiciaires pour commencer les travaux ... Une certaine étendue de terrains a été achetée à l'amiable sur la partie approuvée et là des chantiers de terrassements, de constructions et d'approvisionnements ont été établis à savoir : 11 chantiers de terrassements et 9 d'ouvrages d'art, dont ceux des souterrains de l'Aire Raymond, de la Dunette et de Pétafy. Dans ce dernier, le plus considérable, cinq puits ont atteint le 14 Mars 1854 déjà une profondeur de 45 m et les tranchée d'entrée ou sortie ont 80 m. Sur celui de l'Aire Raymond, deux puits sont descendus à 40 m.

La ligne traverse un arrondissement ou de grands travaux publics n'avaient pas encore préparé le personnel pour en faciliter l'exécution. Les ouvriers spécialisés manquaient. Il a fallu organiser les chantiers, créer des routes, rechercher les matériaux de toute nature (pierres de taille, chaux, sables, bois pour les charpentes, les échaffaudages, clous, etc ...) qui, par leur proximité, leur abondance, leur qualité, répondaient aux conditions exigées par l'expérience.
La réunion de nombreux ouvriers, dans un pays où les habitants sont clairsemés, était impossible au début. Il a fallu s'établir avant de commencer les travaux. Heureusement, les entreprises comme Gandell Frères avaient des équipes d'ouvriers spécialisés utilisées pour les travaux et prenaient quelques ouvriers ou autres personnels sur place.
Lorsque les ateliers fonctionnaient à la satisfaction de l'entreprise, un fléau, qui a sévi particulièrement sur le Midi de la France, a dispersé les travailleurs. Il s'agit de l'épidemie de choléra qui, de Juillet à Octobre 1854, fit à Bédarieux 147 décès. Marseille avait été partiellement atteinte.
La Compagnie consacra ce temps d'arrêt à l'approvisionnement en rails, à l'étude de l'importante gare de Béziers (rupture de charge) avec caractéristiques du matériel roulant.
Malgré ces impondérables prévisions, au 1er Mars 1855, la situation était la suivante.
Le beau viaduc qui reliera les deux rives de l'Orb, à Bédarieux, est entièrement fondé et dépasse le sol de plus de 4 mètres. Il est prévu qu'il sera terminé dans l'année qui vient (vers Mars 1856), ainsi que le viaduc de Vesbre (au château).
Par ailleurs, 412 500 m3 de déblais et 433 120 m3 de remblais sont terminés. Dans les tunnels, 530 m de puits ont été creusés et 520 m de galeries ouverts, 72 ouvrages d'art sont terminés.
Depuis le commencement des fondations du Viaduc sur l'Orb, à plusieurs reprises, la rivière gonflée par des crues extraordinaires n'avait pu ébranler leur solidité. Dans la nuit, du 19 Mars 1855, un orage, dont tous les journaux ont relaté les effets dévastateurs, éleva subitement le niveau du torrent à 20 centimètres au-dessus de la crue de 1825, la plus considérable qui soit restée dans le souvenir des populations à cette date. Des masses d'eau qui descendent des montagnes entrainent tout ce qu'

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur

elles rencontrent sur leur passage, se heurtent aux viaducs et les attaquent d'un bond sur toute la longueur (600 m pour celui de Bédarieux).
Les grands ouvrages ont résisté à cette épreuve sans en subir le moindre dommage. Toutes ces vallées, dont les ouvrages d'art relient les flancs escarpés, sont sillonnées par de faibles ruisseaux que, quelques heures d'orage, transforment en torrents redoutables. Les fondations avaient été l'objet de constantes préoccupations. Pour les asseoir sur le roc, l'entreprise a dû traverser des bancs de galets solides en apparence, mais que la moindre crue déplacent aussi facilement que du sable. De puissants enrochements furent réalisés pour briser la violence du courant. Les épreuves que les ouvrages d'art ont subies justifient les soins particuliers qui ont présidé à leur construction.
Malgré ces précautions, sur d'autres points de la lignes, la Compagnie a dû faire démolir quelques ouvrages moins importants auxquels l'Entreprise Gandell n'avait par apporté assez de soins.
Le 28 Juin 1855, l'Entreprise Gandell Frères fut déclarée en faillite, peu de temps après la chute de la maison bancaire Straham et Paul de londres.
Pendant cinq mois, les travaux sont interrompus, de Juillet à Décembre 1855.
Le Tribunal de Béziers décide le 5 Juillet 1855 la résiliation des marchés. La Compagnie passe de nouveaux marchés, mais, cette fois, sur série de prix, dans des conditions qui seront jugées plus tard exhorbitantes, avec Monsieur Boucaruc, frère du Directeur des Chemins de Fer, et Monsieur Soubaigne.
En Décembre 1855, les travaux reprennent, mais le 12 Janvier 1856, les 4 000 ouvriers qui travaillent sur la ligne ne sont pas payés depuis quarante deux jours.
Monsieur le Sous-Préfet de Béziers, par message du 12 Janvier 1856 (dont copie ci-jointe) demande à Monsieur le Préfet d'intervenir auprès du Ministre pour que la paie ait lieu le 13 Janvier 1856 comme promis "Si l'on ne paie pas demain, des désordres graves sont à craindre" dit-il. Il fut entendu, les fonds débloqués et crédités, la paie eut lieu. Toutes ces communications étaient transmises par télégraphe de Béziers à Montpellier et Paris.

Magré tous ces avatars, la situation des travaux au 26 Mars 1856 était la suivante.
Le grand viaduc de Bédarieux, destiné à relier les deux rives de l'Orb, est l'un des plus remarquables de la ligne. Sa longueur est de 670 m avec 37 arches de 15,20 m d'ouverture, et 36 piles de 3 m. Le tablier s'élève à 23,50 m au-dessu de l'Orb à l'étiage. 20 arches sont entièrement terminées et les 17 autres sont poussées jusqu'à la naissance des voûtes, 5 sont terminées chaque mois. Il doit être achevé en Juillet 1856 ...
Effectivement, il le sera le 20 Juillet et, inauguré en grande pompe le 27 Juillet 1856, la dernière pierre posée lors de la cérémonie.
Monseigneur l'Evêque de Montpellier qui devait honorer la cérémonie fut empêché, in extremis, et c'est le curé doyen de Bédarieux, Monsieur Michelin, qui officia en ces lieux et place au bruit des salves d'artillerie. Divers jeux furent exécutés dans l'après-midi : mât de cocagne sur la Perspective, barre savonnée en aval du Pont Neuf (lui-même avait été inauguré et béni le 9 Novembre 1853), danses du chevalet, des treilles. Le soir, un grand bal s'ouvrit au Quartier de la Plaine et, à 9 h, un superbe feu d'artifice fut tiré sur le tablier du viaduc.

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur

Cette importante oeuvre d'art, commencée en Juillet 1853, a été terminée le 27 Juillet 1856, malgré cinq mois d'interruption de travaux à cause de la faillite et trois mois à cause du choléra. Il a donc nécessité vingt huit mois de travaux, y compris les intempéries.
A la date de fin Mars 1856, la situation était pour l'ensemble de la ligne :

TERRASSEMENTS

	Déblais	828 470 m3		
	Remblais	952 580 m3	TOTAL	1 781 050 m3
Part afférente	Déblais	415 870 m3		
à 7 mois	Remblais	466 880 m3	TOTAL	882 750 m3

PLANTATIONS

Pour retenir la terre des remblais et déblais 25 000 m2 recouverts.

BALLASTAGE

L'approvisionnement de cette partie s'élève à 15 000 m3, le lit de l'Orb fournissant, à cet égard, des matériaux inépuisables.

SOUTERRAINS

Sur les 53 000 m de la ligne, les souterrains figuraient pour 3778 m. Ils sont au nombre de 10, situés dans les 25 derniers kilomètres, à la fin des travaux, ils auront une longueur totale de 4824 m.
L'Aire Raymond et Combescure seront terminés en Août 1856.
Le grand tunnel de Pétafy sera terminé en Septembre 1856. Fin Mars 1856, 16 chantiers sont en cours (2 entrées et 7 puits a chacun desquels correspond 2 galeries), l'avancement est de 200 m par mois et il reste 530 m à percer. Au 25 Juin, le percement sera complet et les galeries d'avancement seront converties en galeries définitives. Longueur totale 1861 m au lieu de 1485 initialement prévus.
Le percement des souterrains est le travail le plus coûteux parce qu'il exige des soins particuliers, des ouvriers spécialisés et présente le plus d'imprévu. Les galeries traversent des roches compactes, d'autres sont entièrement percées dans des marbres d'une dureté singulière. Le sol de l'Hérault a été si tourmenté que la plupart de ces gisements présentent des solutions de continuité impossible à prévoir. Les masses sont parfois séparées par des matières qui absorbent les infiltrations des sources supérieures. Un coup de mine suffit pour provoquer une inondation. C'est au milieu de ces difficultés que les ateliers ont continué leur tâche en fonctionnant jour et nuit.

Dès Avril 1853, la jeune Compagnie avait soumissionné un prolongement de Latour-sur-Orb à Lunas où elle devait se raccorder à la ligne Montpellier - Rodez. Elle

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur

desservira les mines du Bousquet-d'Orb et, plus tard, sera l'amorce pour la ligne Bézeirs - Neussagues.
La ligne Montpellier - Rodez ne sera pas construite de même que le prolongement de Béziers - Graissessac sur Limoges soit par Brive, soit par Cahors. (Voir carte ci-jointe des lignes prévues avec les embranchements).
Pour éviter les transports par route, le matériel de voie ne sera acheminé sur les lieux qu'après achèvement des ouvrages.
La Compagnie envisage le transport de 200 000 tonnes de houille en provenance de Graissessac par un traité passé avec les Mines. Les Mines de St Gervais et de Castanet-le-Haut garantissent 77 000 tonnes sur le prolongement de la ligne prévue vers Limoges. Une telle quantité de charbon prévue au transport incite la Compagnie à prévoir un supplément de matériel roulant.
Mais d'autres catastrophes s'abattent sur la malheureuse Compagnie.
Le 27 Mai 1857, un incendie détruit pour 150 000 F de matériel entreposé à Sauclières.
Le 24 Septembre 1857, la ligne entre Béziers et Bédarieux est achevée, déjà les locomotives circulent. Des pluies diluviennes tombent sur la région dans la nuit du 24 au 25 Septembre 1857, à 6 h, le pont sur le Libron, près de Lieuran, est emporté. A Béziers même, l'eau envahit la tranchée de la Capelière, emporte le matériel de voie qui s'y trouvent entreposé, rails, traverses, bousculés par les flots, dévalent le remblais et sont précipités dans le Canal du Midi. La voie posée depuis peu suit le même chemin.
Il faut réparer. Un nouveau pont sur le Libron, en fer et tôle, est commandé aux Etablissements Gouin avec achèvement prévu en Janvier 1858. Les pluies continuelles ne permettront pas au constructeur de tenir les délais. Les Mines de St Genies dénoncent le traité sur le trafic pour cause de caducité.

Le 20 Mars 1858, la Commission de Réception se réunit. Le 24, elle reconnait la Section de Béziers à Bédarieux, mais pour débuter l'exploitation il faut de l'argent et les caisses sont vides. Outre le capital en actions de 18 000 000 F, la Compagnie avait émis deux emprunt totalisant 9 000 000 F. Un autre emprunt de 6 000 000 F pour achever la ligne et son prolongement sur le Bousquet-d'Orb n'a pas été émis en raison de la crise financière. Les administrateurs démissionnent les uns après les autres.
Le 4 Mai 1858, la Compagnie avait demandé sa mise sous séquestre qui sera prononcé par décret du 12 Mai. Un arrêté ministériel du 15 Mai règle les conditions et les limites du Conseil d'Administration qui est placé sous la surveillance d'un inspecteur des finances. Six administrateurs restent en poste, mais parmi eux, Monsieur Boucaruc est sous le coup d'une instruction judiciaire, Monsieur le Comte de l'Espine est malade et Monsieur Uzielli est retenu à Londres. Il faut compléter le Conseil à cinq membres pour délibérer valablement, ce qui sera fait.
Sous le régime du Séquestre, la ligne va être ouverte à l'exploitation, le 1er Septembre 1858 de Béziers à Bédarieux pour les marchandises seulement, et le 28 Décembre 1858 de Bédarieux à Graissessac dans les mêmes conditions.

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur

Le service des marchandises est assuré à l'entreprise par des commissionnaires jusqu'au 30 Juin 1859. Les transports portent sur 25 668 tonnes, dont 22 290 tonnes de houille, pour une recette de 170 145 F, alors que les dépenses s'élèvent à 173 825 F.
Monsieur Compaing, Directeur, désigné par décret du 2 Juillet 1859 en résidence à Béziers, supprime les commissionnaires et la Compagnie prend en charge le trafic des marchandises. Le trafic augmente. Le service des voyageurs débute le 1er Septembre 1859 avec des gares en bois. En trois mois, deux trains dans chaque sens transportent 18 918 voyageurs et 90 tonnes de marchandises en grande vitesse.
Mais les tentatives destinées à sortir la Compagnie du marasme ayant échouées, il faut désintéresser les créanciers. L'argent fait défaut et la Compagnie est déclarée en faillite par jugement du Tribunal de la Seine en date du 2 Février 1861, faillite confirmé le 21 Juillet 1861 par la Cour d'Appel.
L'exploitation continue d'entente avec l'Administration du Séquestre et le syndic de faillite ...
La Convention du 1er Mars 1863, approuvée par décret du 11 Juillet 1863, fait l'obligation à la Compagnie du Midi de racheter la ligne dans un délai de deux ans.
Le 17 Juillet, le prix est fixé à 16 000 000 F. Le prix de rachat n'atteint pas la moitié des dépenses effectivement faites, matériel roulant compris.
Si les créanciers et obligataires ont été à peu près dédommagés, les actionnaires, en grande partie des gens de conditions modestes, qui avaient voulu placer leur argent dans une entreprise d'intérêt régional ont perdu la totalité de leur apport.
D'après le Séquestre prononcé le 12 Mai 1858, l'inventaire du matériel roulant, début 1860, était :

- 6 locomotives et 6 tenders,
- 21 voitures 2 de 1ère Classe, 7 mixtes 1ère et 2ème, 12 de 3ème Classe. Ce nombre ne comprend pas la voiture salon qui sera reprise en 1861 par les Etablissements Robin et Jenty.
- 20 wagons à coke découverts,
- 20 wagons à coke couverts et à double plancher,
- 8 fourgons,
- 100 wagons à houille,
- 12 plate-formes à bout tombants,
- 22 wagons à ballast,
- 18 breaks.

L'Administration du Séquestre a complété ce parc par deux locomotives. Tout le matériel roulant avait été amené à Béziers par le Canal du Midi.
Le parcours Bédarieux - Béziers durait une heure un quart et le prix du billet aller était de 2,60 F en 3ème Classe, 3,55 F en 2ème Classe, 4,70 F en 1ère Classe.
La Compagnie du Midi a repris la faillite de la ligne Graissessac - Béziers. Cette ligne intégrée dans le réseau du Midi allait constituer l'origine de la ligne vers Neussagues dont la construction ne se terminera qu'en 1888.
En 1884, une importante modification du tracé a eu lieu à Bédarieux avec la mise en service d'une nouvelle gare, l'actuelle, pour faciliter le raccordement de la ligne Montpellier - Castres - Montauban. L'ancien tronçon, après Pétafy, jusqu'au poste

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur

de l'Orb, arpès le viaduc sera utilisé pour le transport de la houille jusqu'en 1940. Ensuite, seul le grand viaduc servira la desserte, embranchement particulier ... jusqu'en 1975, (transports de bauxite amenée par téléphérique du lieu de l'extraction à la Gare Vieille). Actuellement, cet ancien tronçon de Pétafy au poste de l'Orb est désaffecté et notre viaduc ne voit plus les trains passer.

La possibilité d'utiliser la puissance dégagée par la vapeur a modifié les rapports entre les hommes et décuplé le travail fourni. Elle développera aussi les énergies créatrices sous tous leurs aspects.
De grands travaux pour intensifier les communications des biens matériels, culturels, sociaux, humains virent le jour. Cette période du 19ème et 20ème Siècles est celle des pionniers de la nôtre. Actuellement, il reste comme témoins de ce passé récent, les grands ouvrages d'art disséminés sur le territoire; ouvrages construits par la seule force humaine, par la seule adresse et expérience de l'homme. Ce fut souvent un travail dit "de Romains" ou les ouvriers remplaçaient les esclaves.
Ces nouveaux moyens de communications, de par leur puissance, furent incontestablement le début d'un grand essor économique pour la région et surtout pour Bédarieux qui devint pratiquement, sinon officiellement la ville principale, ville capitale des Hauts Cantons. Le progrès qui avait constitué sa richesse tend maintenant à défavoriser notre ville. Cependant, les richesses de base existent et peuvent être exploitées.
Bédarieux, dans toute son histoire, à su utiliser les périodes de marasme pour se désanclaver. Actuellement, ses routes bien aménagées et qui continuent à mieux faire, la relient aux agglomérations voisines et même lointaines plus ponctuellement que ne le faisait le chemin de fer.

Maintenant nous allons étudier plus particulièrement la construction de notre viaduc.

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur

ANNEXE I

SUR LA CONSTRUCTION DU VIADUC D' ORB A BEDARIEUX

Monsieur Martinez Abel et son ami Charrière Jean ont bien voulu m'aider dans cette partie technique relative à la construction du Viaduc sur l'Orb.
Monsieur Martinez est un homme de l'art, marbrier, il a aussi travaillé dans notre région à la construction de ponts.

Sur leur proposition, nous avons demandé aux maires des communes de Soumont, de St Privat, de Soubès, près de Lodève, s'ils avaient dans leurs archives des renseignements pouvant permettre de dire que les carrières de leur commune ont contribué à fournir des pierres pour la construction des viaducs de Bédarieux et de sa région.
D'après leurs réponses, il ne semble pas que ces localités éloignées aient pu fournir un matériau aussi lourd à transporter par des routes difficiles.
Monsieur Martinez a recherché la provenance de la pierre ; compte tenu de la qualité, elle semble provenir de carrières locales ou de barres rencontrées le long de la voie. Nous avons trouvé les arrêtés préfectoraux du 29 Septembre 1855 pour l'ouverture de carrières sur les communes de Villecelle et de Taussac pour la construction du Viaduc sur l'Orb (Copies ci-jointes).
Mais, je préfère vous donner ce que Monsieur Martinez à déduit de l'étude qu'il a faite avec Monsieur Charrière.

"La ligne de chemin de fer Graissessac - Béziers comporte dans sa partie Nord des ouvrages importants : des tunnels et trois viaducs dans la région Bédarieux - Latour.
Les archives ne le précisent pas, mais il est probable que la fourniture en pierres, très importante sur cette partie de la ligne, en plus des trois viaducs, a dû être une des préoccupations principales des constructeurs dès la première heure.
Concernant les viaducs, la pierre étant la matière première, tout manque aurait été préjudiciable à la bonne marche des travaux.
L'ouverture de carrières a dû être reconnu et programmé dès le début des travaux de la première tranche en Juillet 1853.
A cette époque, les carrières du Figaret et de l'ancien four à chaux, si elles étaient ouvertes, desservaient les maigres besoins locaux en pierres de mauvaise qualité.
Malgré tout, sur le front de ces carrières, quelques barres auraient pû être utilisés.

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur

Mais les besoins étaient énormes. Rien que le grand Viaduc de l'Orb a consommé 20 000 m3 environ de pierres taillées.
Il était important de trouver des filons de pierre de bonne qualité, acceptée par l'Administration, le plus près possible des chantiers. Une carrière fut vraisemblablement ouverte attenante au Viaduc sur la Vesbre, face à l'ancienne usine Regraffe, à l'emplacement du Garage Ayelo. Il a pu se faire que, le long de la voie, on ait récupéré des pierres, ainsi qu'en d'autres lieux, comme à flanc de côteau du bois de Souclier, les étagères plantées en vigne en ont effacé les traces.
Les angles des piles exigeaient des filons assez épais, contrairement au revêtement en moellons, dont une bonne partie a été extraite sur le Causse entre le Camp d'Aviation actuel et Villemagne, dont la partie supérieure, par endroits, est encore revêtue de bancs de pierres de différentes épaisseurs, très vive, d'excellente qualité et très résistante au gel.
Comme partout ailleurs, les traces sont effacées. Avec la pierre laissée sur place, les propriétaires ont construit des mas, des huttes, monté des murs pour retenir la terre et planté des vignes dans les endroits décroûtés. Les anciens appelaient cette pierre "Lou Frégal". Elle en a éborgné plus d'un. Elle éclate à l'outil et les éclats sont tranchants.
La pierre de grès a été choisie pour les arches. Plus friable que le calcaire, il est aussi moins fissuré pour les voûtes et cela est important. Le dessus des parapets sont faits de la même pierre.
Les carrières de grès ne manquent pas dans la région. Bardejean, Camplong, Joncels ont suffi à fournir cette pierre. Le transport se faisait par charrette et traction animale."
(Ci-joint photos des carrières d'extraction).

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur

SUR LA CONSTRUCTION DU VIADUC DE L' ORB A BEDARIEUX

Après avoir mesuré le viaduc pour déterminer les volumes, Messieurs Martinez et Charrière ont trouvé les chiffres suivants :

Longueur totale du viaduc avec les deux culées	700 m	
Hauteur moyenne	20 m	
Largeur de la voie	4 m	
Lageur des piles	22 de 5 m2 et 15 de 7 m2 avec garage	
Cube moyen d'une arche	520 m3	
Cube total du viaduc	520 m3 x 37 =	19 240 m3
Cube des 2 culées		750 m3
	Total	19 990 m3
	Arrondi à **20 000 m3**	

Deux sortes de pierre ont été généralement employées.

1. La pierre calcaire principalement pour les angles et les moellons.

   a. Taille dite en bossage
   Angles des piles : pierres de 0,45 x 0,60 x 0,40

- Quantité sur piles	44 x 4 x 36	6 336
- Quantité sur angles culés	22 x 2 x 2	88
- Quantité sur montants servant garage , 22 x 2 x 15		660
	Total	7 084

   Temps de façon par pierre d'angle, 10 h environ
   Soit pendant 500 jours à 12 h par jour, donc 12 ouvriers

   b. Moellons

- Par pile 200 m2 en moyenne, soit 200 m2 x 37	7 400 m2
- Pour blocage intérieur des piles et des arches jusqu'au socle du parapet, 5 m2 par m3 400 x 5 x 37	74 000 m2
- Pour les 2 culées 15 x 5 x 2 x 2	300 m2

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur

- Pour blocage des 2 culées 15 x 5 x 4 x 2 — 600 m2

Total — 82 300 m2

Temps de façon par jour, 5 m2
Soit pendant 500 jours à 12 h par jour, donc — 33 ouvriers

Total ouvriers par jour pour la pierre calcaire — 45 ouvriers

2. Pierre de grès "Voussoirs"
   - Dimensions voussoirs : 0,80 x 0,80 x 0,40
     Pour les arches — 60 x 2 x 37 — 4 440 m2
     Surface de l'arche après déduction des voussoirs
     15,2 x 3,14 : 2 = 23,90 x 3,50 = 83,65 m2
     Pour 37 arches — 83,65 x 37 — 3 095 m2

     Total — 7 535 m2

     Temps pour un voussoir, 15 h environ
     Soit pour 500 jours à 10 h par jour, donc — 23 ouvriers

   - Parapets socle et main courante
     700 x 2 x 2 — 2 800 m2
     Soit 5 ouvriers pendant 500 jours, donc — 5 ouvriers

   - Socle départ de l'arche
     25 x 35 — 875 m2
     Soit 2 ouvriers pendant 500 jours, donc — 2 ouvriers

Total des ouvriers pour tailler le grès — **30 ouvriers**

Soit en tout pour le calcaire — 45 ouvriers
pour le grès — 30 ouvriers

Total des Tailleurs de pierre — 75

Pour tailler la pierre le nombre des tailleurs est estimé à 75 ouvriers par jour, mais dans des conditions normales (pierre débitée convenablement en carrière avant d'être livrée au tailleur).
Ceci n'a pas dû être le cas dans des carrières de fortune ouvertes pour la circonstance, comme les arrêtés préfectoraux déjà signalés permettent de le supposer (Copies ci-jointes).
Si l'on estime qu'il faut deux carriers pour un tailleur de pierre, il serait prudent de porter l'estimation à 100 pour les tailleurs et à 200 pour les carriers. A ce personnel, il faut ajouter, les maçons, les charpentiers, les manoeuvres, les terrassiers, les forgerons, les maréchaux ferrants, les ouvriers des fours à chaux, les fabricants de clous de Graissessac et de St Gervais, les charrois, le personnel d'entretien. La chaux venait de Latour-sur-Orb, d'après les Archives Départementales, une voie ferrée avait été posée sur un bas-côté de la route et les wagonnets étaient tirés par des chevaux.

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur

Monsieur Martinez termine ainsi son étude :

"Le grand viaduc est un très bel ouvrage qui nécessité quelques travaux d'entretien dont les plus urgents concernent la voie envahie par des arbustes qu'il convient d'arracher, de ratisser le ballast au bull sur toute sa longueur et de couler une dalle en béton avec canalisations pour les eaux de pluie, de colmater les infiltrations à travers les voûtes.
La 33ème pile, près de la route de Lodève, a été construite avec des pierres gélives et nécessite une restauration importante. Enfin, les joints des voûtes sont à vérifier et souvent à refaire.
Ces travaux réalisés, le viaduc durera des siècles sans dommage."

Je vous remercie d'être venus écouter cet exposé sur la ligne Graissessac - Béziers.
J'espère ne pas vous avoir lassé par trop de détails et de chiffres.
Sur les tables, devant vous, vous pourrez trouver :

- Les copies des documents que les services de la S.N.C.F. ou les Archives Départementales m'ont donnés.
- L'étude chiffrée en volume du viaduc, les différentes tailles de pierre de grès ou de calcaire, du décompte des ouvriers pour l'extraction (carriers), pour le façonnage (tailleurs).

Et vous comprendrez combien le commerce et l'artisanat a dû connaître une grande activité, prospérité, durant les années de la construction de la ligne et par la suite de son exploitation.
Je remercie toutes les personnes qui m'ont aidé à vous faire cet exposé.

Je me permets de vous répeter mon début.

"Chaque Bédaricien, chaque touriste et visiteur ne retrouveraient pas Bédarieux si son viaduc venait à disparaitre."

Reproduction interdite sans autorisation de l'auteur