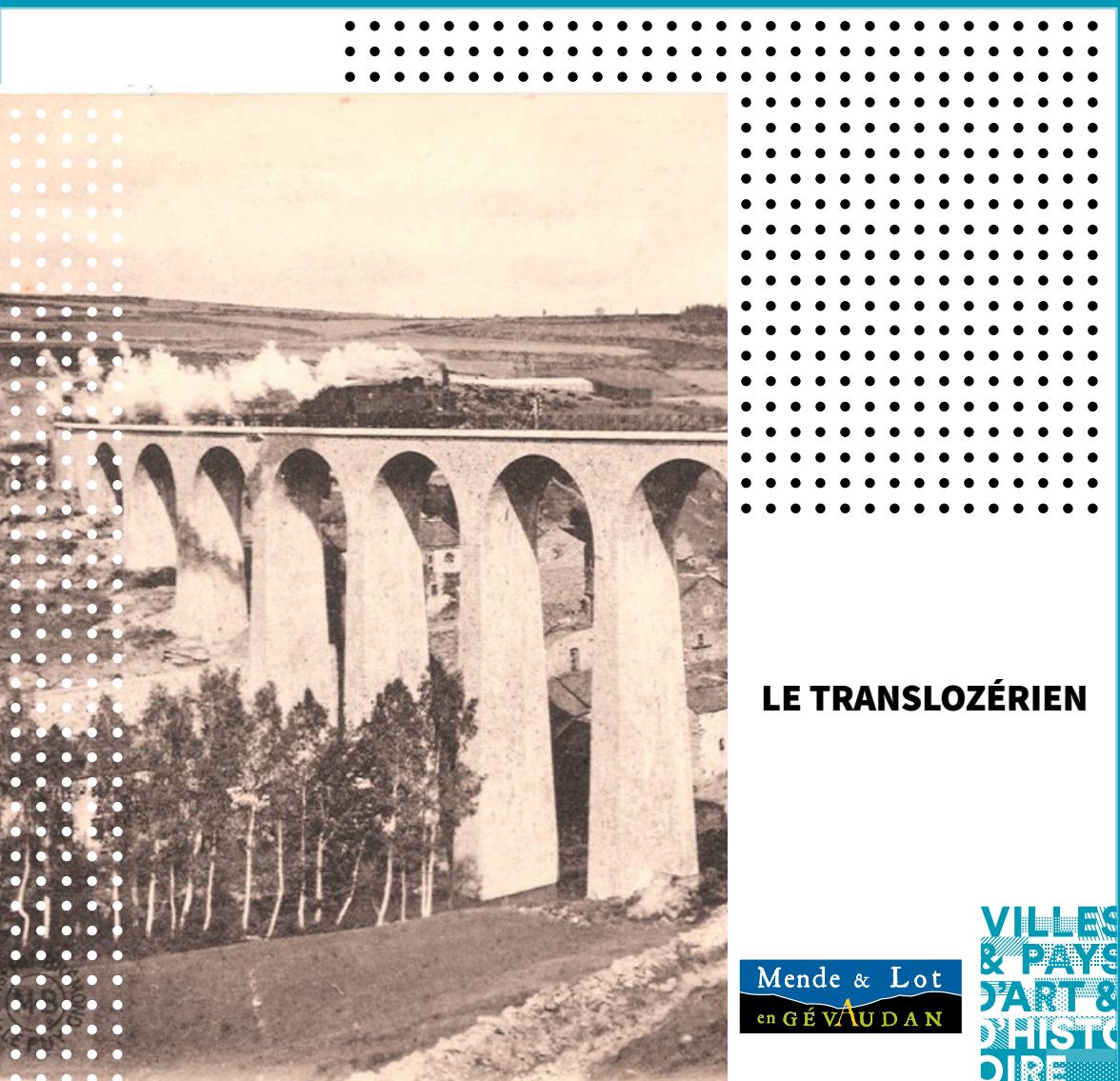


FOCUS

PAYS D'ART ET D'HISTOIRE MENDE & LOT EN GÉVAUDAN



LE TRANSLOZÉRIEN

Mende & Lot
en GÉVAUDAN

VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE

SOMMAIRE

6 - UNE TRANSVERSALE DE 77 KM

36 km suivant le Lot, en terre calcaire & une collection d'ouvrages d'art en vallée

10 km en surplomb du Lot en terre de schiste & l'amorce de l'ascension

7 km d'ascension vers le toit de la France en terre de granite

Encore 25 km à plus de 1000 mètres d'altitude inclinant vers le bassin rhodanien et le terminus à la Bastide

9 - UN TRACÉ INCERTAIN, PLUSIEURS FOIS REMIS EN CAUSE

Des mises en œuvre délicates

Stevenson, témoin des premières études de tracés dès 1878

11 - UN CHANTIER DE 30 ANNÉES

Des ouvrages d'art remarquables

Balsièges, cité des ponts

Chemineaux et cheminots un grand besoin de main

d'œuvre, de nouveaux métiers de proximité

L'architecture des bâtiments ferroviaires

15 - LES VOIES ET LES LOCOMOTIVES

16 - LES AVATARS D'UNE LIGNE PÉRILLEUSE

Le train des neiges

Déraillement mortel à Chadenet



Lanterne de chef de gare, Coll. Caldier

18 - LE TRAIN : VOIE DE L'ESSOR ÉCONOMIQUE

Mineraux, bois, bétail, nos matières premières quittent désormais la Lozère

L'allié des débuts du tourisme

21 - LE TRAIN CONTEUR D'HISTOIRE

Ligne 1884 – Mende-Le Monastier : au fil du Lot et des terres des comtes-évêques

Ligne 1902 - Mende- La Bastide : l'ascension du toit de la France

26 - 1921-1939, LARZALIER-CHARPAL UNE LIGNE CLASSÉE «SECRET-DÉFENSE »

Crédit couverture

Le viaduc de Mirandol, Chasseradès (détail)
Coll. M. Desdouits



1. Les Salelles,
Coll. M. Desdouits

Le Lot a, le premier, dessiné le territoire, irriguant d'Est en Ouest sa haute vallée et son bassin versant. Autour de lui, durant des siècles, les voies de communication étaient d'abord des routes de crête jalonnées de menhirs et de bornes milliaires. Les marchandises, le plus souvent à dos de mulets, les voyageurs, marchands, soldats et pèlerins, le plus souvent à pied, empruntaient ces itinéraires qui reliaient bourgs et villages des rives du Lot par des chemins escarpés, serpentant les versants de montagne, flans de causses, ponctués de postes d'octrois et surveillés par des forteresses campées au-dessus.

Les routes de vallée, jusque-là plus périlleuses, enjambant plus souvent la rivière, n'ont véritablement redessiné et modifié les habitudes de transport et de déplacement qu'au XIX^e siècle, multipliant alors la construction des ponts. Le Lot compte trente-cinq ponts routiers ou passerelles de sa source jusqu'aux Ajustons et autant sur les lits de ses affluents.

Le chemin de fer constitue la troisième étape de l'histoire de nos transports et marque avec précision les premiers jours du XX^e siècle : inauguration de la ligne Mende-Le Monastier le 3 mai 1884, inauguration de la ligne Mende-La Bastide le 15 novembre 1902, soit dix-huit ans plus tard, pour former ensemble celui que l'on surnommera bientôt le Translozérien.

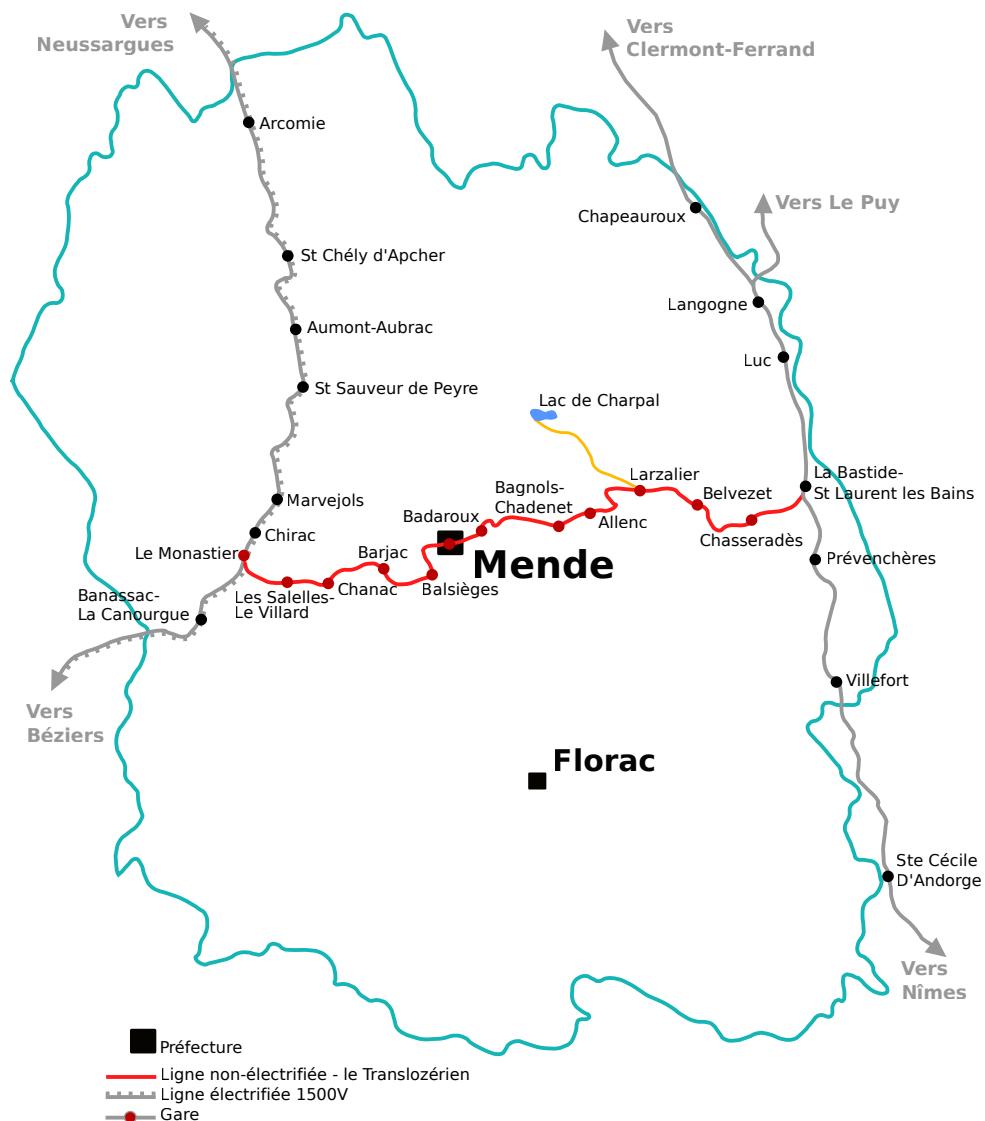
Le cœur de la Lozère, difficile d'accès, abritant une faible population, sans urgence ni besoins économiques de premier plan, bloqué entre deux axes tangents Sud-Nord plus propices aux installations ferroviaires, aux liaisons régionales et nationales, a vu arriver le train plus tardivement que partout ailleurs. Mende a été la dernière préfecture à être reliée à ce nouveau réseau malgré les démarches incessantes de ses élus. Même le Darjeeling Himalayan Railway du Bengale-Occidental, long de quatre-vingt-deux kilomètres, le portant à plus de 2000 mètres d'altitude fût inauguré dès 1881 soit trois ans avant le premier tronçon lozérien.

Le nôtre, train hors du commun, suivant d'abord un itinéraire de vallée, traverse d'Ouest en Est la Lozère en son milieu. Sa course de soixante-dix-sept kilomètres, est ponctuée de huit ponts sur le Lot, onze tunnels, quatre viaducs, huit galeries protectrices des congères de neige et même un bois de quatre hectares planté également à cet effet. La réalisation de ce train d'exception, au gré de multiples études et vicissitudes politiques, fût une véritable épopée durant trente années (1872-1902) et même davantage avec les ajustements indispensables, comme les dernières galeries réalisées en 1907. La déclivité de son parcours qui le porte de 615 mètres d'altitude à 1215 mètres, avec les derniers trente kilomètres à plus de mille mètres d'altitude font encore aujourd'hui de lui le train non électrifié le plus haut de France (si l'on écarte le Petit train touristique d'Artouste dans les Pyrénées qui monte à plus de 2000 m), ce qui lui vaut son autre nom : Le train du toit de la France.

Son histoire est une véritable aventure humaine et technique, reliant à l'Ouest le bassin de la Garonne et la ligne nationale Paris-Béziers au Monastier, ligne autrefois exploitée par la Compagnie du Midi, à l'Est au bassin du Rhône et la ligne Nîmes-Clermont-Ferrand à La Bastide, ligne autrefois exploitée par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM).

Véritable patrimoine ferroviaire, fragile train de la haute vallée du Lot, qui d'abord emporta bois, bétail et minerai lozériens, puis soldats, ouvriers et étudiants, trouvera peut-être demain une autre légitime vocation : la découverte du territoire, car son pittoresque itinéraire permet seul l'accès en peu de temps à des horizons méconnus au fil de tous ses ouvrages d'art, gares et passages-à-niveau, faisant ainsi d'un simple billet de train un précieux ticket d'entrée à la rencontre de nos paysages et de notre histoire.

TRACE DU TRANSLOZÉRIEN

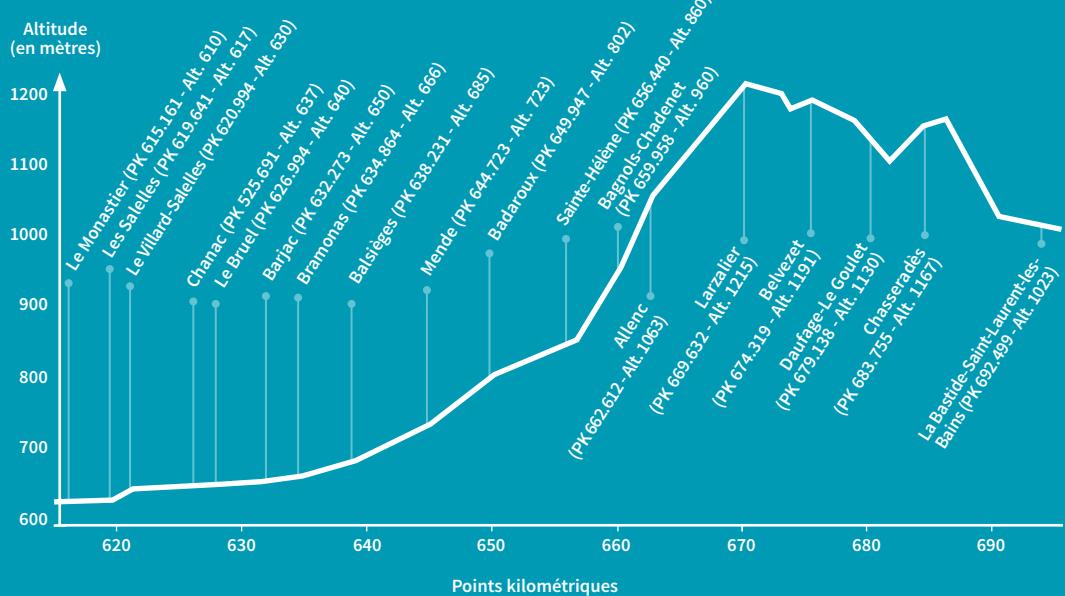


Source Wikipedia



Arrivée d'un train en gare de Mende,
Arch. dép. de Lozère, 5 Fi Mende 22 1

PROFIL DU TRANSLOZÉRIEN



UNE TRANSVERSALE DE 77 KM

2. Gare de Barjac,
Coll. M. Desdouits

3. Le tunnel de la Rouvière, les Salelles
© J.M. Chevalier



36 KM SUIVANT LE LOT, EN TERRE CALCAIRE & UNE COLLECTION D'OUVRAGES D'ART EN VALLÉE

Tout juste avant l'entrée du train dans la vallée du Lot, au Monastier, la singularité opère. À 611 mètres d'altitude la gare de bifurcation avec la ligne des Causses (Compagnie du Midi) marque encore aujourd'hui l'arrêt de l'électrification avec la ligne Béziers-Neussargues. Le petit viaduc de La Bohémienne, sur la Colagne est un cas unique. Il y a là une vraie-fausse double voie dont l'une est électrique et l'autre pas. La voie non électrifiée est la nôtre qui rejoint Mende depuis 1884. Deux kilomètres plus loin par le premier tunnel, celui de La Rouvière, la voie ferrée rejoint déjà la vallée du Lot et la RN 88. Route nationale, rivière et voie ferrée vont désormais rester intimement liées sur près de quarante kilomètres.

Telle une véritable tresse, les trois axes ne cessent de se suivre, se chevaucher par une succession de tunnels, de ponts et de passages-à-niveau. On ne compte pas moins sur ce premier tronçon, passant à Chanac, Le Bruel, Barjac, Balsièges, Mende et au-delà Badaroux, de huit ponts ferroviaires monumentaux sur le Lot tandis que le même rail croise onze fois le tracé de la RN 88.

À cette succession d'ouvrages d'art principaux ponctués de sept tunnels d'Ouest en Est : La Rouvière 354 m, Achatis 124 m, Bec de Jeu 154 m, Balsièges 159 m, La Farelle 354 m, Graneret (ou Grunièret) 93 m et enfin La Tourette 174 m, il convient d'ajouter les ponts enjambant les affluents du Lot sur ce

même parcours, Le Rieucros à l'ouest de Mende, la Valette à Gardès (Sirvens, pont de trois arches), le Bouisset à la Baraque de Bousquet (Badaroux-est) grâce au remarquable viaduc à six arches du même nom.

Enfin sans doute faut-il mentionner tous les autres ouvrages en lien avec le passage du train : petits ponts ferroviaires permettant les accès aux villages de la vallée : Les Salelles, Le Villard, Cultures (2), le quartier des peupliers de Barjac, Bramonas, les quartiers de Mende aussi : Encrouzas (ou En Crouzas), Rieucros, Ligonnès, plus en amont les chemins de Sirvins, du moulin de Badaroux... sans oublier les ponts routiers enjambant le rail comme dans la plaine du Villaret de Balsièges, l'accès à la gare de Balsièges, le départ de l'avenue du 11 novembre pour Chabris et Mende, le passage de la RN 106, avenue du 8 mai, l'accès aux quartiers de Bellevue, la Vignette, Chanteperrin, la sortie est de Badaroux. La construction de la voie a de multiples conséquences sur l'ensemble du territoire traversé ; les petits chantiers de part





4



5

4. Gare de Chadenet
© S. Caldier

**5. Viaduc de l'Esclancide,
Sainte-Hélène**
© J.M. Chevalier

et d'autre sont très nombreux même si aujourd'hui tous ces éléments sont totalement intégrés au paysage. Dans ce territoire calcaire où la pierre est incertaine, de nombreuses contraintes et complications géologiques ont dû être surmontées durant ces décennies de chantier parfois même marquées de graves accidents meurtriers.

10 KM EN SURPLOMB DU LOT EN TERRE DE SCHISTE & L'AMORCE DE L'ASCENSION

Au col de La Tourette, si la RN 88 abandonne la vallée du Lot pour piquer vers le Nord via Pelouse et rejoindre Langogne, Le Puy et Lyon, la voie ferrée demeure toujours fidèle à la rivière sur près de dix kilomètres en remontant vers sa source. Débouchant du tunnel de La Tourette à l'aplomb de Nojaret, elle reste désormais définitivement accrochée à la rive droite, à mi-hauteur du flanc ensoleillé, dominant ensuite Sainte-Hélène, puis desservant en principal la gare de Bagnols-Chadenet, mais à laquelle Bagnols, station thermale située cinq kilomètres en amont, a su faire ajouter son nom dès 1883, en prévision du service rendu aux curistes à partir de l'ouverture de la ligne en...1902 ! Le train incline à son tour progressivement pour desservir Allenc et y amorcer son ascension vers la plaine de Montbel. Sur ce petit tronçon la voie ferrée croise quatre fois le réseau routier secondaire à des passages-à-niveau jadis tous gardés. Elle passe encore par trois petits tunnels, d'Ouest en Est : les tunnels de Nojaret 139 m, La Rouvière 67 m, Chadenet 79 m, franchit le cours d'eau de la Rouvière par un

joli viaduc de six arches, puis celui de l'Esclancide également par un viaduc de six arches à proximité d'une retenue hydraulique, puis le cours du Beyrac par un viaduc de quatre arches. Ces trois cours d'eau descendant des contreforts de la Margeride pour rejoindre le cours du Lot. Depuis Badaroux le train est entré en terre de schiste, minéral spécifique de la haute vallée du Lot. Les bois de feuillus de la vallée laissent désormais la place aux conifères. Parti de la côte 611 au Monastier, 637 à Chanac, 650 à Barjac, 695 à Balsièges, 723 à Mende, le train atteint les 960 mètres d'altitude à la gare de Bagnols-Chadenet pour dépasser les 1000 mètres vers Allenc. Il a alors quitté la vue de la vallée du Lot qui servait de guide jusque-là.

7 KM D'ASCENSION VERS LE TOIT DE LA FRANCE EN TERRE DE GRANITE

D'Allenc à Larzalier, point culminant de la ligne à 1215 mètres d'altitude, il y a sept kilomètres via Le Mazel et L'Altaret, autres villages de la même commune. Mais ce trajet est allongé par deux larges courbes de cent-cinquante mètres de rayon et vingt-sept millimètres/mètre de dénivelé, facilitant l'ascension des convois au plateau granitique. Durant trente-et-un kilomètres le train va circuler à plus de mille mètres d'altitude, record national pour un train non électrifié, hier à vapeur (charbon), aujourd'hui au diesel. Ce tronçon achevé en 1902, au fil de différentes études, a été plusieurs fois controversé comme on le verra plus loin avant que cet itinéraire par le plateau de Montbel soit définitif (1895). Raisons financières et arbitrages politiques ont conduit à ce choix d'altitude, l'exposant aux



6



7

6. Galerie & bois de Larzialier, Allenc
© J.M. Chevalier

7. Gare de Belvezet
Coll. M. Desdouits

aléas des rigueurs hivernales. Cela conduira à des aménagements supplémentaires en 1906 et 1907 avec la réalisation de huit galeries pare-neige pour réduire les incidences des congères de neige accumulées par les vents. Sur le plateau ces galeries vont être le pendant des tunnels de la vallée et de l'ascension. Trois galeries ont été édifiées sur ce tracé, à La Prade 102 m, ainsi que la Grande galerie de Larzialier 558 m, la Petite galerie 138 m, complétées par la plantation d'un bois de quatre hectares au nord de la voie pour parfaire le dispositif anti-congères.

ENCORE 25 KM À PLUS DE 1000 MÈTRES D'ALTITUDE INCLINANT VERS LE BASSIN RHODANIEN ET LE TERMINUS À LA BASTIDE

Quittant le point culminant du trajet à Larzialier (1215 m) la voie amorce une très lente redescense vers son terminus à La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains (1023 m). Ce parcours dessert d'abord Belvezet (1191 m) dont l'histoire est marquée par l'embuscade du train allemand du 7 juillet 1944, mitraillé en gare par les FFI. L'intervention du curé de Belvezet maîtrisant la langue de Goethe évite d'éventuelles représailles. Pour enjamber le lit du Chassezac, né tout près de là dans la plaine, la voie est alors portée par le plus bel ouvrage d'art de toute sa course, le viaduc de Mirandol. L'élégant édifice incurvé à dix arches surplombe également avec grâce le village éponyme. Les eaux lozériennes s'écoulent désormais vers le bassin du Rhône, indiquant le sens d'une nouvelle et lente inclinaison.

8 Mais l'altitude expose toujours les convois aux

intempéries hivernales. Les galeries de protection contre la neige amassée par le vent se succèdent à nouveau à La Crouzette 130 m, à La Vayssiére 100 m ainsi qu'à Chasseraudès (1167 m) équipé d'un long tunnel-galerie de 315 m. À La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains, nœud ferroviaire de la compagnie PLM, à la limite de la Lozère et de l'Ardèche le Translozérien atteint enfin son terminus, entre Langogne et Villefort, et la ligne Clermont-Ferrand-Nîmes dite « Le Cévenol ». Cet itinéraire d'altitude fût un choix délibéré pour désenclaver le plateau, mais ce tracé ôta toute possibilité de grande vitesse et notre train dût se contenter d'avancer à 50 km/heure, loin du projet initial qui l'aurait fait rejoindre Langogne à une vitesse deux fois supérieure. En revanche la trompette sifflante traversant la plaine de Montbel fût longtemps très appréciée des voyageurs.



**Ticket de train
de 3^e classe, 1941**

Arch. dép. de Lozère, 3U3-1582

UN TRACÉ INCERTAIN, PLUSIEURS FOIS REMIS EN CAUSE

Le tracé initial devait relier Mende à Langogne pour rejoindre rapidement Le Puy à plus de 100 km/h. Ce projet transversal Mende-Le Puy est classé Réseau d'intérêt général par la Chambre des députés le 31 décembre 1875. Un budget de 20 millions de francs est adopté. Dès 1882 plus de 350 ouvriers sont mobilisés pour les travaux. Sept tunnels sont entamés dont celui qui doit permettre la traversée du mont du Goulet, long de 1760 mètres, auquel cent ouvriers travaillent bientôt. Les élus lozériens craignent que le train contribue à la désertification du pays (1891 : 135.500 lozériens). La liaison Mende-Bagnols-Le Bleymard-Villefort est également étudiée. Bagnols délibère pour que le train ne passe pas par le village pour préserver les curistes de la pollution. Cet axe fidèle au Lot favoriserait l'accès rapide vers le Midi. Entre Langogne et Villefort c'est en définitive La Bastide qui est choisie le 27 mars 1895 sur l'insistance des représentants locaux qui pensent ainsi désenclaver le plateau. Mais par cette voie le fret sera considérablement réduit.



Le Comte de Chambrun obtient du Conseil d'Etat un premier chemin de fer pour la Lozère. 8

8. Gravure, Conseil d'Etat,
Arch. dép. de Lozère, 1 Fi Chambrun
famille de 6

9. Déraillement du train d'épreuves,
28 sep 1902, Larzalier, Allenc
Arch. dép. de Lozère, 5 Fi chemin de fer 9-1



De 20 millions le budget passe à 9 millions. L'État fait des économies et les percements des tunnels qui auraient résolu les questions d'altitude et d'enneigement sont abandonnés.

DES MISES EN ŒUVRE DÉLICATES

Déjà à l'état de projets son tracé fut l'objet d'âpres négociations, de multiples modifications, de tunnels percés jamais achevés. Lors du chantier par endroits périlleux, notamment dans la zone calcaire sujette à différents éboulements, écroulements de corniches, les complications s'enchaînèrent. Plus tard, au début de l'exploitation les premières périodes furent difficiles : voiries mal sécurisées, fortes rampes, réglages des freins, surcharges. Ainsi en 1888-1889 l'effondrement de tranchées à Esclanèdes conduisit à plusieurs mois d'arrêt du trafic Mende-Le Monastier.



Le viaduc de Mirandol surplombant le village et la route, Chasseradès. Coll. M. Desdouits

STEVENSON, TÉMOIN DES PREMIÈRES ÉTUDES DE TRACÉS DÈS 1878

En 1878, Chasseradès, sans le savoir, entre en écriture lors de l'étude du futur tracé, sous la plume du témoin Stevenson.

Le célèbre écrivain écossais, futur auteur de *l'Île au trésor* et de *Docteur Jekyll and Mister Hyde*, alors jeune écrivain de 28 ans, parti le 22 septembre du Velay avec l'ânesse Modestine, a raconté dans son œuvre *Voyage avec un âne à travers les Cévennes* son étape à Chasseradès le 28 septembre 1878.

« Je trouvai ce soir-là dans la cuisine de l'auberge des hommes occupés à lever des plans pour un des chemins de fer en projet. Ils étaient intelligents et communicatifs, et nous décidâmes de l'avenir de la France en buvant du vin chaud, jusqu'au moment où, surpris par l'heure tardive, nous allâmes nous coucher. Il y avait quatre lits dans la petite chambre du haut, et nous y dormîmes six. Mais j'eus un lit pour moi tout seul, et je persuadai mes compagnons de laisser la fenêtre ouverte. »

Le lendemain, « alors que la lumière commençait à poindre avant d'inonder le plateau », Stevenson s'entendit héler en ces termes par les projecteurs qui se rendaient sur le site de leurs travaux : « Hé, bourgeois, il est cinq heures ! ».

Le jour suivant Robert-Louis Stevenson passait au Bleymard puis franchissait le Mont Lozère pour arriver le 3 octobre à Saint-Jean-du-Gard.



Extrait de *Les trains du toit de la France*, par Pierre Astier et Jean-Marie Gazagne. Éditions La Régordane, 1988.

UN CHANTIER DE 30 ANNÉES

10. Viaduc de Grunieret, Badaroux

© J.M. Chevalier

11. Pont ferré, Les Salelles

© J.M. Chevalier



10

DES OUVRAGES D'ART REMARQUABLES

Le long de ce périlleux itinéraire, d'abord de vallées dès 1884, puis d'altitude en 1902, les ouvrages d'art sont nombreux, monumentaux ponts maçonnés sur le Lot qui parfois enjambent à la fois la rivière et la route (La Rouvière en amont des Salelles, le Pont neuf à l'entrée de Mende), ponts métalliques type Eiffel (avec un pied central en pierre épousant le sens de l'eau en amont des Salelles, à Mende à l'entrée du stade de Mirandol), tunnels de cent mètres, de trois-cents mètres, de cinq-cents mètres, viaducs à trois arches, à quatre arches, à dix arches, et même improbables galeries pour affronter la neige. Dans cette exceptionnelle collection certains éléments sont plus remarquables encore.

Le pont maçonné de Bec de jeu, en aval de Balsièges, à quatre arches à l'originalité d'être en « ouïe de poisson ouverte », inclinant les piles du pont dans le sens de l'eau pour ne pas ralentir par temps de crue les eaux du Lot et du Bramont réunies. En amont de Balsièges, l'appareillage calcaire de l'entrée du tunnel de la Farelle, venant de Mende, est particulièrement soigné alors qu'il n'est pratiquement visible que des seuls conducteurs de la locomotive.

Plus haut, le plus en amont des huit ponts sur le Lot, le viaduc de Gruniéret, termine majestueusement cette série. Il est constitué de cinq arches dont une, la plus à l'Ouest, d'une envoiée exceptionnelle pour un pont de pierre, est elle-même surmontée de six arches symétriques (3+3) assurant la répartition de la charge. Reliant l'éperon nord du

causse de Mende descendant jusqu'à Sirvens rive gauche, à la rive droite sous le quartier de l'Escale de Badaroux, ce superbe viaduc est dissimulé dans la verdure, sans accès carrossable. Situé à cinq kilomètres de Mende il est totalement méconnu du grand public, les passagers du train ne pouvant le voir et l'apprécier. C'est de loin le plus grand et le plus élégant pont de la haute vallée du Lot. D'une ligne épurée, dans un appareil de calcaire blanc, rehaussé de corbeaux de parts et d'autres du tablier, le viaduc de Gruniéret, seulement connu des pêcheurs, mérite d'être découvert.

Enfin dans la partie supérieure de la course du train, territoire des viaducs et des galeries contre la neige, comment ne pas revenir sur le viaduc de Mirandol long de cent-vingt mètres et ses dix arches hautes de trente mètres ! Il n'a rien à envier aux viaducs du train de la Côte bleue qui depuis 1915 relie l'Estaque et les calanques de Marseille à Miramas en front de mer, sur trente-deux kilomètres, de viaducs en tunnels dans le massif des Maures surplombant la mer.



11



Arcades en "ouïes de poisson ouvertes", pont de Bec de Jeu, Balsièges. © J.M. Chevalier

BALSIÈGES, CITÉ DES PONTS

Avec trois ponts ferrés sur le Lot, ceux du Villaret, de Bec de Jeu et de La Farelle, mais également avec les ponts routiers, au carrefour des trois axes, voie ferrée, Lot et RN 88, mais également RN 106 et la route des gorges du Tarn, au total six ponts enjambent le Lot ou le Bramont de dix-sept arches auxquelles on peut ajouter les treize arches qui soutiennent la voie ferrée ; Balsièges est également percé de deux tunnels. Qui dit mieux en Lozère pour un seul carrefour ?



Enseigne de la gare de Balsièges. © J.M. Chevalier



Dates de construction du pont de Bec de Jeu, Balsièges. © J.M. Chevalier

**12. Germaine Gachon
à la manœuvre,
Allenc,**
coll. R. Diet



12

**13. Locomotive secteur
Mende-Badaroux,**
Coll. Nedelec

CHEMINEAUX ET CHEMINOTS UN GRAND BESOIN DE MAIN D'ŒUVRE, DE NOUVEAUX MÉTIERS DE PROXIMITÉ

Les deux grandes tranches, Le Monastier-Mende achevé en 1884 et Mende-La Bastide achevée dix-huit ans plus tard en 1902 ont ensemble et successivement généré de vastes chantiers en Lozère durant trente années. Des chantiers parfois dangereux, souvent pénibles, qui avançaient lentement. Ces chantiers ont mobilisé une main d'œuvre locale mais aussi celle de grandes compagnies spécialisées, dites itinérantes, qui se déplaçaient avec leurs effectifs et leurs savoir-faire (maçonnerie, forge) au gré des chantiers ferroviaires. Les Luxembourgeois étaient des experts réputés pour le creusement des tunnels. Quatre-cents à cinq-cents d'entre eux ont été installés à proximité de Balsièges durant de longues périodes. Ils ont ainsi donné leur nom au quartier qui le porte toujours aujourd'hui : le quartier du Luxembourg. Ce sont eux qui ont creusé nos tunnels.

Tous ces travailleurs occupés à réaliser les axes des voies et tous les ouvrages d'art fort nombreux dans notre relief accidenté étaient appelés les chemineaux.

Plus tard, le terme cheminot désignera les salariés des compagnies ferroviaires, comme aujourd'hui la SNCF.

Ce nouveau service de transport de voyageurs et de marchandises a été créateur de nouveaux emplois, depuis les chefs de gare jusqu'aux gardes-barrières, passant par les chauffeurs et les mécanos et tout le personnel en charge de l'entretien des voies.

Les chefs de gare furent de nouveaux notables locaux. Représentant la compagnie vis-à-vis des autorités locales et régionales, leur service est de tous les jours et de tous les instants. Sur eux reposent la sécurité des voyageurs, la ponctualité du trafic, la gestion du personnel et l'entretien des voies et du matériel. Sur cette ligne non électrifiée, dans chaque machine à vapeur le chauffeur et le mécano forment un duo indissociable qui règle la charge de la chaudière à charbon, maîtrise la pression et la vitesse pour franchir avec succès les fortes pentes comme à Larzialier. Quant aux postes de gardes-barrières, forts nombreux dans cet entrelacs entre la route et la voie ferrée -on en comptait près de vingt-cinq sur le tracé du Translozérien- ce fut là encore de nouveaux métiers. Le passage-à-niveau gardé est la règle générale. Les modestes emplois de garde-barrières sont accordés en priorité aux veuves de cheminots. Le garde-barrière est logé dans une maison très sommaire, à l'architecture identique. C'est un complément de salaire. Avec la croissance du trafic automobile les responsabilités sont de plus en plus grandes. Les épouses de cheminot mais aussi d'agriculteur ou d'artisan occupent ces postes parfois de génération en génération.



13



14. Gare de Mende, 2007
© J.M. Chevalier

15. Horloge, gare de Balsièges
© S. Caldier

14

L'ARCHITECTURE DES BÂTIMENTS FERROVIAIRES

L'architecture des bâtiments ferroviaires est caractéristique d'un style et d'une période. Petites gares, maisons de garde-barrière, quais de marchandises, partout bâtis sur des plans identiques, rationnels et économiques mais dépourvus d'âme, ils ont garni notre paysage avant de se retrouver miniaturisés au bord des trains électriques en jouets. La ligne Le Monastier-Mende-La Bastide ne déroge pas à cela. Mieux, comme elle n'a subi que peu de développement et de mutations, elle est aujourd'hui l'élément d'un authentique décor suranné.

En son milieu la gare de Mende est la plus importante avec un bâtiment principal à trois volumes complété d'un quai à la modeste mais élégante architecture en fer dont Baltard fût le précurseur au XIX^e siècle, des dépôts de marchandises ou d'entretien du matériel en amont et en aval et de toilettes indépendantes. La gare de Mende a longtemps servi de lieu de dépôt des tractions de Séverac-le-Château. Une petite rotonde à deux travées avait été aménagée à cet effet car de 1884 à 1902, Mende apparaissait comme un cul-de-sac et non une tête de ligne. À noter aussi que le charme singulier de la gare de Mende a séduit le réalisateur François Chardeaux. Le bâtiment a ainsi servi de décor dans son film *Douce France*. Il serait intéressant d'évoquer le développement urbain du quartier de la gare aujourd'hui disparu : hôtel, restaurant, presse-tabac.

À l'Ouest, sur la ligne inaugurée en 1884 : trois gares bâties sur des plans presque identiques, accueil des voyageurs au rez-de-chaussée et appartement du chef de gare au-dessus, se suivent comme trois sœurs, Chanac, Barjac et Balsièges. À l'Est, sur le tracé inauguré en 1902, seules les gares de Chadenet - Bagnols-les-Bains et Belvezet sont d'une importance semblable. Toutes étaient équipées de la même manière, avec l'altitude du lieu gravée dans la pierre, visible du train, comme l'heure à la pendule du quai, et le nom de la localité, affiché telle une enseigne, sur plusieurs côtés du bâtiment. À proximité était installée une pesée à bascule pour les marchandises.

Entre ces gares principales, la voie était jalonnée des maisonnettes des gardes-barrières. Comme plusieurs gares, avec la baisse de trafic et de nouvelles organisations nécessitant moins de personnel, la SNCF s'est séparée de ce patrimoine dans le dernier quart du XX^e siècle. Acquises par des particuliers elles sont devenues souvent des résidences principales ou secondaires. Les maisons éclusières, dans les régions de rivières navigables ont aussi connu semblables mutations.



LES VOIES ET LES LOCOMOTIVES



16. Train 2012,
© S. Caldier

17. Gare de la Bastide
(détail),
Coll. M. Desdouits

CARACTÉRISTIQUES :

Écartement des voies : 1,435 m. (Écartement normal)

Nombre de voies : 1

Tension : Ligne non électrifiée

Longueur : 77 km dont 30 km au-dessus de
1 000 mètres d'altitude

Gradient maximal :

- Le Monastier-Mende : 15 %

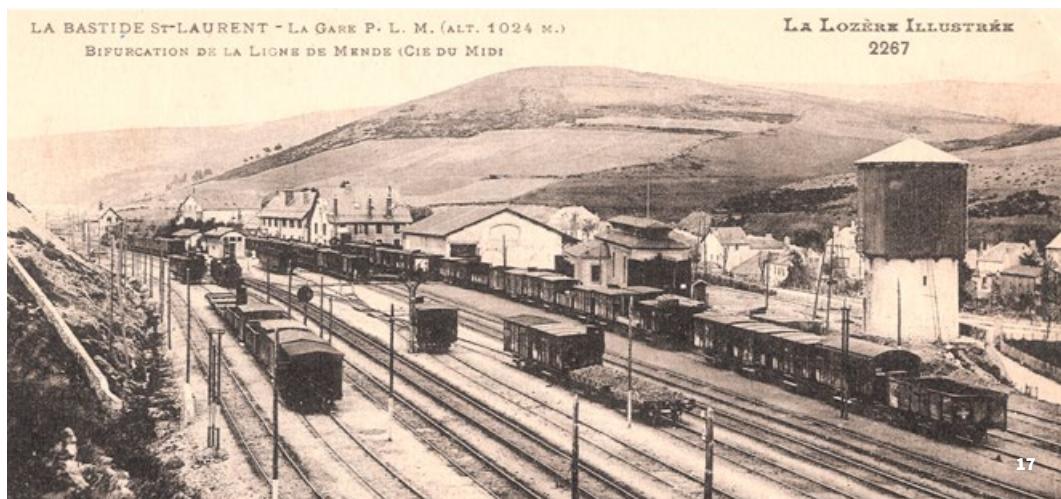
- Mende-Larzalier : 27 %

- Larzalier-La Bastide-Saint-Laurent-Les-Bains: 26 %

Au temps des machines à vapeur les locomotives 030 du Midi, numérotées de 801 à 1202, mises en service entre 1869 et 1884, ont constitué la série la plus importante de la Compagnie du Midi mais aussi une des plus importantes de tous les chemins de fer français avec 402 unités construites. Elles ont assuré des services mixtes sur notre ligne car elles disposaient indistinctement de deux diamètres de roues de 1,60 m et 1,30 m, caractéristique unique

permettant de rouler sur des courbes étroites avec l'articulation d'un Tender de 8 m³ à deux essieux attelés et non accolés au corps principal. Les voitures voyageurs -on emploie le mot wagon pour les marchandises- étaient encore rudimentaires. Les portes fermaient mal et il n'y avait pas de chauffage. Pendant l'hiver des bouillottes étaient distribuées aux voyageurs par les lampistes des gares de La Bastide et de Mende qui avaient pour mission de les remplir d'eau chaude, de les récupérer et d'assurer leur rotation. La température était souvent sujette à réclamations.

Puis vint le temps des autorails, l'abandon des machines à vapeur au charbon et l'avènement du diesel ; rouges, jaunes ou bleus selon la gare de dépôt qui les entretenait. Aujourd'hui les passagers voyagent confortablement en TER direct Montpellier-Mende avec RTG X 73500 au beau profilé aérodynamique, porteur du rattachement de notre pays aux projets d'avenir de la région Occitanie.



LA BASTIDE ST-LAURENT - LA GARE P. L. M. (ALT. 1024 M.)
BIFURCATION DE LA LIGNE DE MENDE (CIE DU MIDI)

LA LOZÈRE ILLUSTRÉE
2267

LES AVATARS D'UNE LIGNE PÉRILLEUSE

18. Train bloqué par la neige (détail)

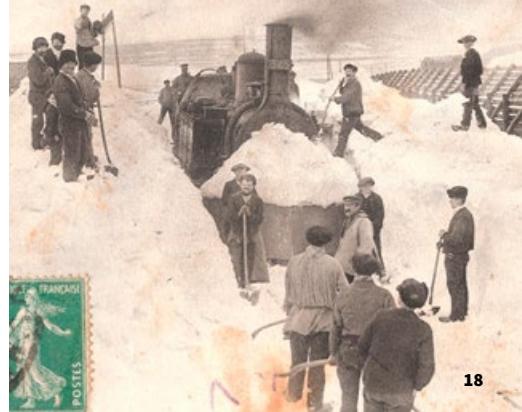
Coll. M. Desdouits

19. Avis au public, 1966

La vie du rail, p.9 n° 1034

20. Chasse-neige bloqué par la neige, 1986

© Brémont



18

LE TRAIN DES NEIGES

Inauguré le 15 novembre 1902 la ligne Mende-La Bastide et ses trente-et-un kilomètres à plus de 1000 mètres d'altitude qui en font le Train du toit de la France (non électrifié), ne tardera pas à se confronter aux éléments naturels.

Trois mois plus tard, le 3 février 1903 le train est bloqué par la neige sur le plateau de Larzialier. Les passagers sont hébergés pour la nuit chez le garde-barrière. Le train chasse-neige est également bloqué. Ces incidents répétés conduiront en 1906 et 1907 à la construction des huit galeries anti-congères déjà citées et de la plantation du bois de quatre hectares, tandis qu'un train chasse-neige sera mobilisé pour toute la durée de l'hiver. Les hivers de 1984-1985-1986 ont encore connu des blocages.



19





Catastrophe de Chadenet, 1907 (détail) Coll. M. Desdouits

DÉRAILLEMENT MORTEL À CHADENET

L'accident de circulation le plus douloureux fût sans nul doute celui du 14 août 1907 à Chadenet. Le train de marchandises composé de quatre wagons de minerai, un wagon de bois et un fourgon se mit à patiner dans l'ascension vers Larzalier. Soudain la locomotive ne parvint pas à résister et repartit en arrière jusqu'à dérailler dans cette redescente désormais incontrôlable avec tout son convoi. Le conducteur et le mécano perdirent tous les deux la vie dans ce terrible accident qui marqua les mémoires.



Chauffe-main de chef de gare, Coll. Caldier

LE TRAIN : VOIE DE L'ESSOR ÉCONOMIQUE

MINERAIS, BOIS, BÉTAIL, NOS MATIÈRES PREMIÈRES QUITTENT DÉSORMAIS LA LOZÈRE

Partout la voie ferrée a été source de développement économique, favorisant d'abord le transport des marchandises, de manière sûre, régulière et en grands volumes. Pour ces raisons les premières lignes sont nées à proximité des mines pour transporter le charbon, première source d'énergie au XIX^e siècle. La Grand-Combe dans le Gard et Saint-Étienne dans la Loire ont été des régions françaises précurseuses du chemin de fer. En Languedoc, l'acheminement du vin en barriques a mobilisé une grande part du fret ferroviaire sur la ligne Béziers-Paris via Le Monastier. La haute vallée du Lot ne produisait ni vin ni charbon attendus dans le reste du territoire. Mais l'arrivée du train a modifié son élevage, axé depuis des siècles sur le cheptel ovin, sa transhumance, l'import-export de laine et de tissages. Avec le train le transport des bovins s'est trouvé facilité. Ce troupeau, jusqu'à là à vocation plutôt vivrière, s'est mis à croître au détriment du troupeau ovin. Bétail et viande lozériens sont partis d'abord par le train. L'activité de chevillard (bouchers expéditeurs en gros) en liaison avec une gare d'embarquement s'est développée (en particulier Langogne, Marvejols, Aumont placées sur les axes ferrés principaux). Ce nouveau débouché a eu une influence sur les foires et marchés locaux du bétail.



21

Dans la haute vallée du Lot c'est d'abord le marché du bois du pays qui a trouvé avec le train un levier important de développement. Les gares de Chanac, Barjac, Balsièges, Mende et Bagnols-Chadenet ont permis le départ des grumes de bois, poteaux de mines, et autres produits de scierie. L'implantation des entreprises de ce secteur, fer de lance du tissu industriel du pays, à proximité des gares, lieux d'embarquement, a marqué la vallée.

Le zinc des mines du Mazel, commune du Mas d'Orcières, au début du XX^e siècle et plus près de nous la dolomie des carrières des causses, riches en magnésie, élément de base pour l'industrie sidérurgique et l'élaboration de certains produits réfractaires, près de Chanac, d'autres usines de préparation de minéraux sont établies à Barjac, Allenc, dans la proximité de la voie ferrée. Ces activités ont constitué une part importante du fret de minéraux dans les gares proches de ces lieux d'extraction.



2



23

21. Bois en gare de Barjac (détail)
Coll. M. Desdouits

22. Chargement des moines trappistes, La Bastide
Coll. M. Desdouits

23. Altitude, gare de Bagnols-Chadenet
© S. Caldier

24. Affiche gorges du Tarn,
Arch. dép. de Lozère, 46 Fi 132

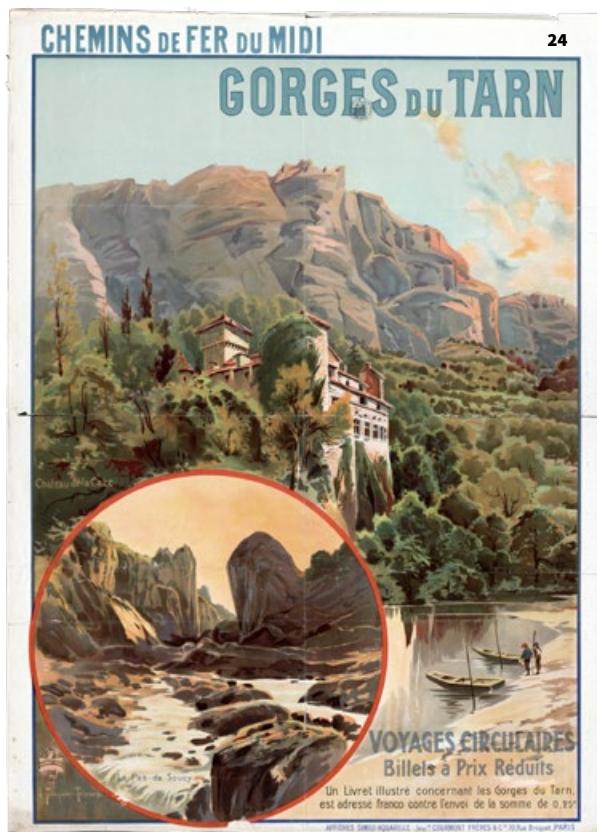
L'ALLIÉ DES DÉBUTS DU TOURISME

Il ne fait aucun doute que le réseau ferré est arrivé trop tardivement pour désenclaver la Lozère. Nous avons été les derniers servis tandis qu'ailleurs de nouvelles habitudes se mettaient en place. Il a cependant contribué à favoriser les transports de villégiature.

Bagnols-les-Bains, comme Saint-Laurent-les-Bains, station ardéchoise proche de La Bastide, ont vu arriver le train à leur proximité avec soulagement pour favoriser l'accès des curistes. Le train a ainsi été un réel levier de développement du tourisme thermal.

Avec les promotions conduites par les compagnies de chemin de fer elles-mêmes qui faisaient en quelque sorte figure d'office de tourisme pour leurs lignes, avec le partenariat des hôteliers, à Mende le train a contribué à l'essor de la notoriété et de la fréquentation des gorges du Tarn. Au début du siècle, attendus sur le quai de la gare, après leur excursion de trois ou quatre jours pour une descente en barque depuis Sainte-Énimie avec passage des Détrôts, les touristes étaient ensuite reconduits à leur gare.

Mais, dans l'entre deux-guerres, le chemin de fer a également permis aux Lozériens de se familiariser avec le ski que l'on pratiquait alors à La Bastide quand la station du mont Lozère n'existe pas encore. Des trains pour skieurs étaient spécialement mis en place à cet effet au départ de Mende.



19



Gare de Bagnols-Chadenet 1931
Coll. M. Desdouits



LE TRAIN CONTREUR D'HISTOIRE

25. Voies ferrées et pont

Notre-Dame, Mende

© J.M. Chevalier

26. Panneau de signalétique,

La Bastide

© S. Caldier

LIGNE 1884 – MENDE-LE MONASTIER : AU FIL DU LOT ET DES TERRES DES COMTES-ÉVÈQUES

Quittant Mende par l'Ouest, une vue d'ensemble de la préfecture de la Lozère est offerte au voyageur. Dominé par la cathédrale, emblème du siège des comtes-évêques jusqu'à la Révolution, le cœur de la ville historique, enchevêtrément de toits de lauzes de schiste est ramassé autour des deux clochers du XVI^e siècle. À l'ubac du causse de Mende, dans les forêts de pins noirs, est accroché l'ermitage de saint Privat (III^e siècle), martyr, patron de la ville et du Gévaudan. Au-dessus se détache la croix du mont Mimat, éclairée la nuit.

Quelques dizaines de mètres après la gare, le pont Notre-Dame, le plus ancien de toute la région (XII^e siècle), enjambe avec légèreté le Lot sous les yeux des passagers. À la sortie de la ville le Lot traverse ensuite une vallée vaste et fertile, jadis propriété agricole du chapitre cathédral, aujourd'hui zone d'activités sportives.

À Balsièges, carrefour départemental on reste sur les anciennes terres des évêques qui possédaient ici un château dont la chapelle est peut-être l'église paroissiale de style roman. Le village est dominé au Sud par le site classé du Lion de Balsièges, rocher remarquable sur le bord du causse de Sauveterre.

Suivant la descente de la rivière, à l'aplomb de la gare de Barjac, la vallée est cette fois dominée sur la rive



25

droite par un éperon rocheux : le Roc de Cénaret où se trouvaient au Moyen Âge le château des barons de Cénaret, vassaux de l'évêque. Avant le passage-à-niveau du Bruel, on peut voir rive gauche, au-delà de la RN 88, le pont de pierre qui donne accès au village d'Esclanèdes, lieu d'exploitation d'importantes carrières calcaires de la vallée.

À Chanac, rive gauche, s'impose au regard la silhouette massive du donjon de l'ancien château des évêques de Mende qui avaient établi ici leur résidence d'été. Certains d'entre-eux sont enterrés dans l'église de cet ancien chef-lieu de canton, qui au temps des guerres de Religion à la fin du XVI^e siècle, subit comme Mende les assauts du chef huguenot Mathieu Merle. Chanac fût longtemps un centre de foires ovines réputées au temps des transhumances et de l'activité artisanale du tissage de la laine.



26

21



Quelques kilomètres après Chanac la voie ferrée frôle le parc du charmant château de Ressources appartenant à l'ancienne famille Dupont de Ligonnès dont la façade principale regarde au Sud le Lot. Ses jardins sont ouverts chaque année lors des Journées Européennes du patrimoine. Plus bas, les remparts du Villard enserrent une très jolie église romane. Ce poste-avancé était autrefois doté d'un donjon dont il ne reste aujourd'hui que le soubassement. Bientôt la voie ferrée offre une vue sur le plaisant village des Salelles auquel on accède par un pont en dos d'âne sur le Lot protégé par une remarquable croix maltée du XVII^e siècle.

Au-delà le train change de rive par un pont ferroviaire métallique. Croisant une dernière fois la RN 88 il change alors de vallée par le tunnel de La Rouvière et rejoint à deux kilomètres Le Monastier, au bord de la Colagne, autre lieu de mémoire remarquable. C'est au Monastier, anciennement monastère de Saint-Sauveur de Chirac, que le célèbre gévaudanais Guillaume de Grimoard, pape dès 1362 sous le nom d'Urbain V, fit ses études et reçut la prêtrise sacerdotale en 1334. Le Monastier est désormais lieu d'étape du GR 670, chemin d'Urbain V, qui passera plus loin à Mende, en chemin pour Avignon, (Nasbinals-Avignon 325 km), pour ceux qui voudraient revenir à pied.





27. Galerie de Larzalier, Allenc ©
S. Caldier

28. Gare d'Allenc
Coll. M. Desdouits

29. Voie ferrée sur le toit de la France
© J.M. Chevalier

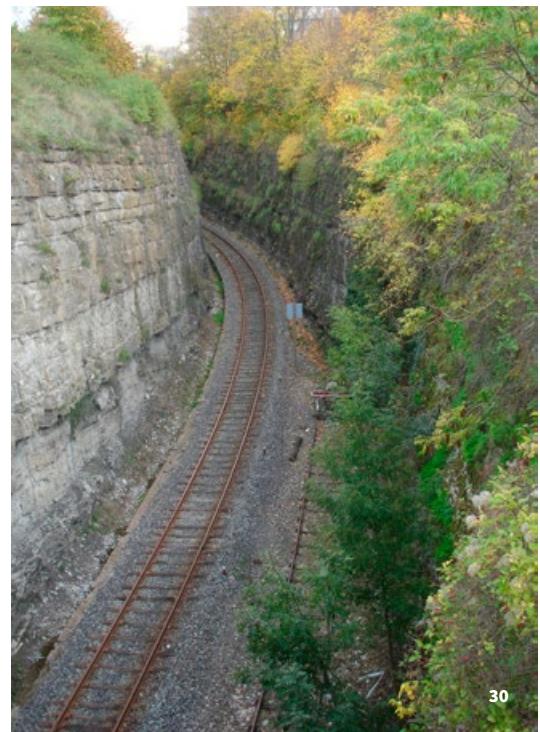
30. Voie ferrée au sortir de Mende
© J.M. Chevalier

LIGNE 1902 - MENDE- LA BASTIDE : L'ASCENSION DU TOIT DE LA FRANCE

On quitte cette fois Mende par l'Est pour d'abord remonter le cours du Lot. Mais plus qu'à la rencontre du patrimoine historique et bâti c'est une invitation à la découverte de paysages grandioses, à la diversité surprenante grâce à un tracé ferroviaire inattendu.

Dès la sortie de la gare de Mende, le train passe en tranchée derrière le lycée Chaptal pour franchir la rivière par un pont métallique qui a remplacé le pont maçonner d'origine. Il passe ensuite, depuis 1986, sur la RN 88 par un pont-rail qui colle au lit du Lot jusqu'à Badaroux. Il atteint le village par un tunnel permettant de couper un lacet de la rivière avant d'emprunter le très beau viaduc de Grunièret, l'un des remarquables ouvrages d'art de la ligne. Les communes environnantes du Born, de Pelouse, de Badaroux recèlent une collection exceptionnelle de croix des XVII^e, XVIII^e (dites de Jean du Born, artisan crozatier) et XIX^e siècles. Le schiste des contreforts du mont Lozère remplace déjà le calcaire. La voie ferrée s'éloigne du lit de la rivière et le train amorce alors une ascension permanente à raison de 25mm/m. Le vert tendre de la vallée est dominé par le vert plus sombre des versants du causse de Mende plantés de pins noirs d'Autriche. Bientôt le train franchit le cours du Bouisset, affluent du Lot descendu du Born par un joli viaduc à la baraque de Bousquet. Puis il atteint le col de La Tourette qu'il passe en tunnel,

à proximité du monument commémoratif des vingt-sept maquisards de la Résistance lozérienne du maquis Bir-Hakeim, exécutés ici le lundi de Pentecôte 1944. Il débouche à l'adret, à l'aplomb du village de Nojaret que l'on peut apercevoir en-bas, au bord de la rivière. C'est là que naquit en 1756 Jean-Antoine Chaptal, grand chimiste et homme d'Etat sous le Consulat. Il structura la France, à la demande de Bonaparte, de nouvelles institutions au lendemain de la Révolution. Tant à Mende, à Montpellier ou Paris, nombre de rues, de places, de lycées portent le nom de ce grand scientifique et savant français.





31

31. Croix dite de Jean du Born, Le Born

© N. Lafont

32. Gare de La Bastide

Coll. M. Desdouits

33. Panneau signalétique, Balsièges

© S. Caldier

Maintenant c'est par un itinéraire de corniche que le train poursuit son ascension, entrant à son tour dans les bois de pins ou les genêts. Entre de courts tunnels il offre des vues en belvédère sur la vallée en contre-bas où se situe Sainte-Hélène, joli village bâti dans le schiste, riche d'une église romane et de croix remarquables. La course oblique bientôt au Nord vers la gare de Bagnols-Chadenet à 960 mètre d'altitude, puis Allenc où déjà le granite prend possession du paysage et du bâti. A droite de la voie, avant la halte facultative et du passage-à-niveau, s'impose à la vue la toiture en lauzes issue des carrières du Tournel tout proche, du vieux manoir d'Allenc, siège de l'une des douze seigneuries du Gévaudan.

Quittant Allenc, on peut apercevoir en se retournant le remarquable clocher à peigne en granite du XIX^e siècle de la très belle église romane du village qui recèle des peintures murales aujourd'hui restaurées. Comme tous les bourgs de la vallée, Allenc a connu les destructions des guerres de Religion au XVI^e siècle.

La course du train se poursuit dès lors au-delà des 1000 mètres d'altitude. Après L'Altaret, réputé pour ses fromages au lait de vache bio, par un grand S le train accède à la plaine de Montbel qu'au 1^{er} siècle avant J.-C., lors de la guerre des Gaules, les légions de Jules César ont traversée, où cette fois la végétation se fait rare mais où la gentiane trouve





34. Train en gare de Bagnols-Chadenet, 1948
Coll. M. Bonnal

35. Pierre de la ligne du partage des eaux, Laubert
© N. Lafont

son climat de prédilection. Ici prairies naturelles et champs de seigle teintent l'été les terres cultivées d'un camaïeu de vert, tandis que l'hiver la neige uniformise de blanc le paysage. Les barrières puis les galeries pare-neige plantent le décor hivernal dont Larzalier, à la sortie de la grande galerie de 557 mètres de long, est le fameux point culminant à 1215 m d'altitude, record national pour un train jamais électrifié. On est loin du climat plus clément laissé seulement vingt kilomètres en arrière. Ici s'arrête la commune d'Allenc et le bassin versant du Lot. Le train commence alors une lente descente de vingt-deux kilomètres via le Dauffage et Belvezet (1191 m), emprunte le plus beau des viaducs de toute la région, celui de Mirandol qui permet de franchir le Chassezac près de sa source, en amont de ses célèbres gorges qui le conduisent vers le bassin versant du Rhône. Passant par Chasseradès (1146 m) où Stevenson fût le témoin fortuit en 1878 de l'étude de son tracé, et qui voit passer désormais le GR70, chemin de Stevenson, il prend alors le début de la vallée de l'Allier naissante sur dix kilomètres, pour lui rejoindre le bassin versant de la Loire. Notre Translozérien, comme le département, contrôle les lignes de partage des eaux des bassins fluviaux de la France. Ici du toit de la France on décide des versants, des inclinaisons et des débits avec pour témoin depuis 1902, la voie ferrée. La voie parvient à La Bastide-Saint-Laurent-Les-Bains (Station thermale ardéchoise située à

sept kilomètres), près de l'abbaye de La Trappe de Notre-Dame des Neiges. La course du train du toit de la France, rejoignant ici l'antique voie Régordane qui reliait jadis le royaume à la Méditerranée, d'où l'eau coule naturellement vers les trois bassins fluviaux de la Garonne, du Rhône et de la Loire, s'achève ici après un parcours exceptionnel et unique, qui dans l'autre sens, La Bastide-Mende, offre à travers les mêmes décors une toute autre série d'images de découverte du Gévaudan naturel et historique à la fois.





1921-1939, LARZALIER-CHARPAL : UNE LIGNE CLASSÉE «SECRET-DÉFENSE»

Après avoir été la ligne du 142^e Régiment d'Infanterie basé en partie à la caserne de Mende et connu une forte activité au cours de la guerre 14-18, la ligne Mende-La Bastide endure une période de fermeture pour raisons d'économie de charbon. Mais dès 1921 la Poudrerie Nationale de Toulouse pose son dévolu sur le plateau du Roy, pour créer loin de tout sur ce site quasi-inhabité, un dépôt secret de munitions immergé pour stocker notamment les poudres dues par les Allemands, dettes de guerre de 14-18, avec la création d'un barrage construit à cet effet sur la Colagne : Charpal.

À partir du point culminant de la ligne ferrée à Larzialier, 15 km au sud du site de Charpal (longueur de l'itinéraire ferré), jusqu'aux abords de la future retenue d'eau sous le Truc de Fortunio, une voie est réalisée dans le plus grand secret dès 1923. Un nouveau record d'altitude nationale pour chemin de fer non électrifié est atteint : 1388 m. De nouveaux écrans pare-neige en béton sont

édifiés, ainsi que des habitations à Charpal et un passage à niveau gardé à la Pierre Plantée au croisement de la RN 88, encore visible aujourd'hui. Cette ligne sert principalement au chantier de la retenue d'eau (terrassements, maçonnerie). Les poudres et munitions n'y viendront jamais. Devant le barrage inachevé, sur proposition du Conseil Général, la retenue est transformée en bassin d'alimentation d'eau potable pour Mende après que le Ministère de la Guerre ait remis ses installations à celui de l'Agriculture en 1936. En 1939, la voie militaire dont on ne connaît pas la véritable destination est déferrée et rendue au réseau des chemins agricoles.





36. Travaux du barrage de Charpal,

1948

Coll. M. Desdouits

37. Garde-barrière, ligne de partage des eaux, Laubert

© N. Lafont

Ont participé :

Michel Desdouits, cartophile,
Dominique Maurin, ancienne élue
d'Allenc,
Samuel Calder, Archiviste municipal
de Mende,
Jean-Marc Chevalier, Président fondateur du Pah,
Nelly Lafont, Animatrice de l'architecture
et du patrimoine du Pah.

Maquette

Agence Imago Design
d'après DES SIGNES
studio Muchir Desclouds 2015

Impression

In Octo

« LES WAGONS FILENT (...) - PARMI CES SITES APAISES. - DORMEZ, LES VACHES ! REPOSEZ, - DOUX TAUREAUX DE LA PLAINE IMMENSE, - SOUS VOS CIEUX À PEINE IRISÉS ! - LE TRAIN GLISSE SANS UN MURMURE, - CHAQUE WAGON EST UN SALON - OÙ L'ON CAUSE BAS ET D'OÙ L'ON - AIME À LOISIR CETTE NATURE. - FAITE À SOUHAIT POUR FÉNELON. »

Paul Verlaine, *Malines*, 1872.

Le label « **Ville ou Pays d'art et d'histoire** » est attribué par le ministre de la Culture après avis du Conseil national des Villes et Pays d'art et d'histoire. Il qualifie des territoires, communes ou regroupements de communes qui, conscients des enjeux que représente l'appropriation de leur architecture et de leur patrimoine par les habitants, s'engagent dans une démarche active de connaissance, de conservation, de médiation et de soutien à la création et à la qualité architecturale et du cadre de vie.

Le service animation de l'architecture et du patrimoine, piloté par l'animateur de l'architecture et du patrimoine, organise de nombreuses actions pour permettre la découverte des richesses architecturales et patrimoniales de la Ville / du Pays par ses habitants, jeunes et adultes, et par ses visiteurs avec le concours de guides-conférencier professionnels.

Renseignements, réservations
Pays d'art et d'histoire
Mende & Lot en Gévaudan
5 rue Saint-Privat
48000 Mende
Tél. : 04 66 31 27 39
www.pah-mende-et-lot.fr

Mende & Lot en Gévaudan appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire
Le ministère de la Culture et de la Communication, direction de l'Architecture et du Patrimoine, attribue l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine.



Mende & Lot
en GÉVAUDAN

