

## LE PETIT TRAIN DE LA CAMARGUE OU « DES CÉVENNES À LA MER »

**Robert CHALAVET, membre non résident.**

C'est au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle que se développe la révolution industrielle. Elle concerne d'abord le textile puis la métallurgie et fait émerger de nouvelles branches comme la chimie.

Rien d'étonnant alors qu'en 1855 un jeune ingénieur de la Drôme, Henry Merle, installe son usine de fabrication de la soude à Salindres, en plein cœur du bassin minier d'Alès. Là est le charbon, source de l'énergie de l'époque où règne la machine à vapeur et pas très éloigné de la Camargue où se trouve le sel dont il a besoin en grandes quantités. Il s'y rend acquéreur de 8 000 hectares de terrains lagunaires entre l'embouchure du grand Rhône et l'étang du Vaccarès. Son rêve est d'assurer une liaison permanente et rapide entre son site cévenol et la mer. Il meurt en 1877 et son directeur, Alfred Rangod reprend l'usine sous le nom de Péchiney.

L'objectif de Merle ne sera atteint que partiellement : une ligne de chemin de fer à voie métrique sera créée, en 1892, entre le Salin de Giraud et Arles-Trinquetaille qui imposera dans cette gare, de pénibles, lents et coûteux transbordements du sel entre les wagons de la voie étroite et ceux de la compagnie du PLM de Paulin Talabot, voie à écartement de 1,435 m, qui dessert Alès et Salindres.

Ce réseau, exploité par la Compagnie des Chemins de Fer de Camargue (CFC) dont le principal actionnaire est la Société Péchiney, devra, pour obtenir l'appui du Conseil Général des Bouches du Rhône, assurer, outre le transport des marchandises, la desserte des voyageurs non seulement entre Arles-Trinquetaille et Salin de Giraud mais aussi entre Arles et Les Saintes Maries de la Mer. Ceci facilitera le développement touristique de ce lieu de pèlerinage et ouvrira les plages de la Méditerranée aux Arlésiens.

C'est la gare d'Arles Trinquetaille qui sera le centre du réseau, point de départ de ces deux lignes et qui abritera les services de gestion et le parc des matériels. Le siège social de la compagnie restera à Paris, rue Richelieu.

Rapidement l'entreprise s'avère trop restreinte pour être rentable. La compagnie s'efforcera alors de rallier le Conseil Général du Gard à l'idée d'étendre le réseau. Le Gard finira par donner son accord pour l'établissement d'une ligne Nîmes-Arles à la condition qu'on y ajoute la desserte de Saint Gilles. Un accord sera finalement trouvé avec la création d'un embranchement à partir de Bouillargues vers Saint Gilles, mis en service en 1902, un an après la mise en service de la ligne principale.

La partie gardoise du réseau sera la première à abandonner dès 1920 la traction à vapeur au profit de la traction électrique. Le département des Bouches du Rhône ne se décidera que douze ans plus tard, il adoptera la traction électrique en 1932.

La Deuxième Guerre Mondiale entraînera, lors du bombardement d'Arles en août 1944, la destruction du pont de Trinquetaille. Il ne sera pas reconstruit rompant ainsi définitivement le lien ferroviaire entre Arles-Trinquetaille et Nîmes par la voie étroite du train de la Camargue et entre Arles et Lunel par la voie du PLM.

Par ailleurs, le développement de la voiture personnelle telles la 4 CV de Renault ou la 2 CV de Citroën détourne du train une grande partie de la clientèle, surtout gardoise.

Le nombre de voyageurs qui avait dépassé, sur l'ensemble du réseau, les 400 000 en 1932 est tombé à 213 000 en 1956.

A partir de 1948 des activités du réseau gardois sont progressivement supprimées, d'abord le transport des marchandises puis celui des voyageurs. Le 1<sup>er</sup> janvier 1951 les lignes Nîmes-Arles et Nîmes-Saint Gilles est totalement supprimé.

En 1953 ce sera le tour de la ligne Arles-Les Saintes Maries de la Mer. Seule la ligne historique du transport du sel entre Salin de Giraud et Arles continue de fonctionner activement puisque, en 1956, 150 000 tonnes de sel sont encore transportées.

Mais la création par Pechiney d'un bac entre Salin de Giraud et Port Saint Louis du Rhône donna le coup de grâce. Il permet d'éviter tout transbordement. Le sel est chargé sur l'embarcadère côté Salin dans des wagons trémie dont les roues sont à écartement SNCF, ces wagons sont chargés sur le pont du bac, doté de rails, et raccordés, sur l'autre rive au réseau SNCF.

Le petit train de la Camargue a été supprimé le 1<sup>er</sup> septembre 1958, il n'avait plus sa raison d'être. Il fut par certains côtés très en avance sur son temps, il était porteur de nombreux souvenirs pour ses usagers mais il n'a pas résisté aux exigences de la vie moderne : la liberté des voyageurs assurée par la voiture personnelle, la recherche de rentabilité par la diminution des coûts de transport.