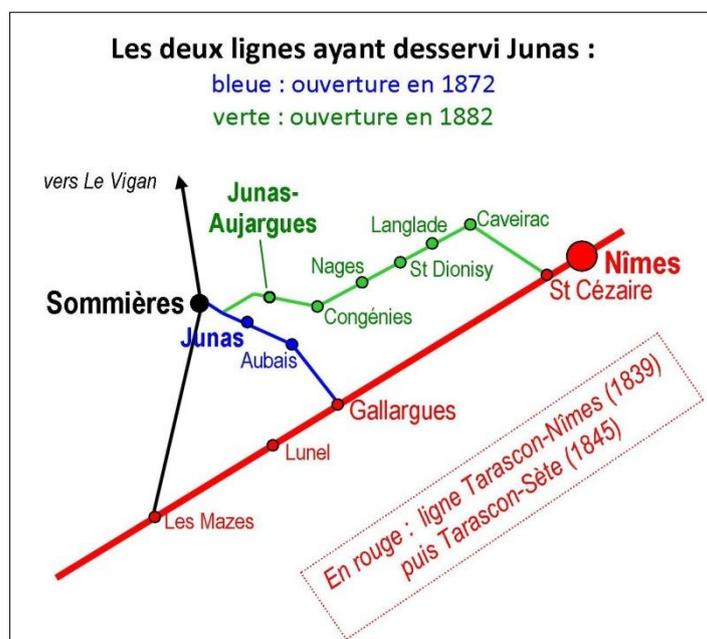


Les gares de Junas



*En 1789, Marseille n'apprend la prise de la Bastille que le 18 juillet...
 Un siècle plus tard, le chemin de fer place la cité phocéenne à 16 heures de la Capitale, malgré 15 arrêts en gare sur le parcours.*

Nous sommes passés à l'aire de l'automobile et avons oublié les bouleversements engendrés par l'apparition du chemin de fer dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle. On a par exemple perdu de vue que c'est le rail qui a permis, après 1850, le développement de la viticulture dans le Midi. En effet, le vin ne supportait pas de longs et chaotiques transports. Dès lors, on le transformait plutôt en eau de vie (hors consommation locale du vin), exportée par le port de Sète ("Cette", à l'époque). En 1839, quand la ligne Nîmes-Beaucaire est ouverte, le marché des vins du lundi à Nîmes prend immédiatement de l'ampleur. Ainsi le constate le journal "le Messager du Midi" du 5 mai 1868 : « le prix de revient [du vin] est si faible qu'après avoir traversé toute la France et acquitté des droits onéreux, le vin peut faire concurrence au cidre de Normandie. Jadis, faute de moyens de transport, on distillait. Aujourd'hui, il s'écoule en nature à des prix beaucoup plus rémunérateurs qu'à l'époque où on le convertissait en alcool. » Parallèlement, le Midi se lançant dans une quasi monoculture, c'est aussi par le rail qu'arrivent les céréales qui ne sont désormais plus produites sur place.

Nîmes devint très tôt un nœud ferroviaire de tout premier ordre (cf. l'important centre de triage de Courbessac, fermé en 2018) : depuis 1840, la ligne en provenance d'Alès apporte le charbon extrait en Cévennes. Dans un premier temps, via la ligne Nîmes-Beaucaire, ce charbon est envoyé vers Marseille. Puis, après le prolongement de la ligne vers Montpellier en 1845, le charbon cévenol irrigue l'Hérault et tout le Languedoc et partie du Roussillon.

Par ailleurs - c'est un euphémisme - le train a facilité la mobilité des individus, même les plus modestes. Lorsqu'on étudie dans le détail la démographie d'un village au XVIIIème siècle, on s'aperçoit que la quasi totalité des mariages s'opère entre deux époux qui "se recrutent" dans un rayon de 20 km autour du domicile du mari. Le train a rapidement permis un élargissement de cette "aire de recrutement matrimonial" (comme les historiens nomment ce phénomène) : déplacement individuels consentis, pour suivre l'être aimé dans une autre région. Il existe aussi les déplacements contraints, comme pour rechercher du travail. Enfin, se développe le tourisme. En 1900, on dépasse déjà les 420 millions de voyageurs sur le territoire national, alors que la France ne compte que 40 millions d'habitants ! (Rappelons que le pays entiers ne compte, en 1897, que 1 200 automobiles !)

Junas est une modeste commune qui eut le privilège de posséder **deux gares**, profitant de la création de deux lignes à dix ans d'intervalle : 1872 et 1882. Indiquons tout de même que les élus de Junas se sont d'emblée déclarés favorables au chemin de fer, ce qui est loin d'être le cas partout. Rappelons par ailleurs - c'est utile ici - que les grandes carrières (du Bon Temps) sont communales et remises en exploitation en 1845. Tout au long du siècle, leur activité va croissant.

1 - La gare de Junas

En 1861, la préfecture indique aux communes du Gard l'existence de deux projets de voies ferrées, à l'étude (Rodez-Méditerranée). L'une d'elle joindrait Gallargues à Sommières, permettant ainsi de rejoindre Lunel d'où partirait une autre voie, vers le littoral (Aigues Mortes). Le conseil municipal de Junas s'empresse d'applaudir, en insistant bien pour que ce projet soit prioritaire... "ou tout au moins la portion comprise entre Le Vigan et Gallargues". Propos réitérés en 1866...

Le 30 mars 1868 ("à neuf heures du matin") lors d'une séance consacrée à l'arrivée du chemin de fer à Junas, le conseil municipal (CM) déplore la version communiquée par la compagnie PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) pour sa future voie Gallargues-Sommières : il n'est pas prévu de gare à Junas (la plus proche serait à Aubais) ! Or, dès 1866, le tracé prévoyait un passage de 2 km dans la commune. Voyant cela, la commune se disait prête à faire don des terrains communaux traversés par le rail, doublé d'une somme de 5000 F. (soit environ 70 % des recettes d'une année) à condition que la compagnie ouvre une "station" à Junas.

Nos élus peaufinent donc leur argumentaire pour tenter de faire revenir la compagnie sur sa

décision :

"(...) *Que malgré que notre commune n'offre que cinq cent soixante dix huit habitants, elle est en raison de la fertilité de ses sols et de la richesse de ses carrières de pierres de taille à même de fournir à la ligne ferrée des produits très considérables.*

1- Qu'elle peut offrir au transport environ trente mille hectolitres de vin par année pour la transaction desquels il y a un déplacement presque journalier de courtiers, commissionnaires ou négociants;

2 - Que les carrières de pierres de taille qui approchent l'importance de celles de Beaucaire occupent journellement quarante ouvriers, fournissant ensembles quatre-cents quintaux métriques de pierres par jour [40 tonnes]. Que ces carrières deviennent d'une année à l'autre de plus en plus considérables. Que cette tendance s'accroîttrait davantage si nous étions dotés d'une station pour en faciliter le transport, sa taille facile et sa bonne qualité la ferait préférer à la pierre calcaire qu'on emploie dans les Cévennes. (...) "

La demande est renouvelée lors du Conseil du 10 mai 1868, et celle-ci insiste à nouveau sur *"la prospérité toujours croissante de la commune et le développement immense que prennent chaque jour ses carrières dont les produits sont exportés jusqu'à Toulouse"*

La réticence de PLM à l'établissement d'une gare à Junas tient probablement à sa proximité d'avec les autres gares. La signalisation ferroviaire prévient un conducteur de train en amont de l'approche d'une gare. Or, le "panneau" indiquant la proximité de la gare d'Aubais se serait trouvé... avant la gare de Junas ! De plus, la distance entre les gares de Sommières et celle de Junas était de... 748 m !

Mais voilà, Junas reçoit un appui de poids : à nouveau réuni le 10 mai 1868, le CM apprend du maire que les travaux de la voie sont amorcés et qu'à Nîmes s'est tenue une commission administrative préfectorale sur l'implantation des gares et que celle-ci a plaidé en faveur de l'établissement d'une gare à Junas. Par conséquent, le CM *"prie"* le Maire *"de faire parvenir l'avis de cette commission au président de la Cie PLM..."* On se doute bien qu'il s'en est empressé !

Le 4 juillet 1869, la question n'est toujours pas tranchée, puisque le CM renouvelle sa demande en rappelant l'appui de la commission préfectorale et *"la prospérité considérable du commerce à Junas et surtout de l'avenir immense [sic!] des carrières de notre commune dont les pierres s'exportent au loin et fourniront un tonnage considérable, etc..."*

La cause paraît entendue fin 1870, alors que les travaux de la voie sont quasiment achevés. Du coup, la mairie doit acquérir les terrains pour l'édification de la gare, ce qui revient à 9 012 F, en sus des 5 000 que la mairie offre à PLM. Elle lance donc deux emprunts pour faire face à cette dépense, qui "tombe mal" : Junas, comme toutes les communes de France, vient de participer à l'effort de guerre contre les Prussiens (autour de 4 000 F), vainqueurs de la Guerre de 1870, à l'issue de laquelle la France perd l'Alsace et la Lorraine. Ces emprunts coutent finalement à la commune 18 927,21 F, apprend-on en décembre 1871.

La ligne ouvre donc le 11 mars 1872, avec une première gare à Junas. Nous n'avons pas retrouvé de carte postale ancienne ou de photo de cette gare en activité. Dès lors

"transpire" des archives un autre souci : l'acheminement des denrées vers la gare, située à Gavernes, soit à environ 2 km du "bourg". Si les chargements de pierres ne sont pas forcément obligés de passer par le village, la production viticole, elle, s'y effectue. Or, la traversée de Junas à cette époque est des plus problématique : la rue du Moulin à Huile n'existait pas et il fallait passer "sous les porches" dans le vieux centre, pour "passer" Junas.

On perçoit une longue réflexion du CM pour pallier ces difficultés de circulation dans le dernier quart du XIX^{ème} siècle : élargissement de chemins, vers Congénies et vers la gare, déclassement d'anciens chemins devenus "obsolètes", jusqu'à la création de la rue du Moulin à Huile, dont nous n'avons, curieusement, pas de date précise mais postérieure de peu à 1890.

Le 11 mars 1872, une nouvelle ligne est ouverte entre Gallargues et Sommières, par Junas et remontant jusqu'à Ganges. Le 20 juillet 1874, elle est prolongée jusqu'au Vigan (longueur totale de 82 km) . L'objectif de la compagnie PLM est de connecter une pénétrante cévenole (l'idée étant de la poursuivre jusqu'à Rodez, dans l'Aveyron) à sa ligne Tarascon-Sète, via Nîmes, Lunel et Montpellier.

Bâtiment voyageurs (gare) : PLM type 2 (= 2 portes)

- Longueur du tronçon Gallargues-Sommières : 9,071 km
- 1er juin 1931 : fermeture de la ligne aux voyageurs.
- Entre 1940 et 1945 : fermeture de la ligne aux marchandises.
- Fin 1954 : déclassement de la voie, déferrée peu après.

2 - La Gare Junas-Aujargues

(Extrait du site Wikipédia de la commune de Langlade :)

"Alors que la relation « Alès-Quissac » pouvait permettre de détourner les trains en cas d'obstruction de la ligne « Alès-Nîmes » (ce fut le cas à l'occasion du tragique déraillement de Nozières en 1957 ou des inondations ayant emporté le pont de Ners en 1958), la ligne « Nîmes - Saint-Césaire – Sommières - Les Mazes - Le Crès » était prévue pour permettre des détournements en cas d'obstruction, entre Nîmes et Montpellier, de la ligne « Tarascon - Sète »."

Ce nouveau projet PLM, traversant la Vaunage jusqu'à Sommières, n'apparaît que peu dans les registres du CM junassol. Cette fois, la gare semble acquise d'emblée, dans les projets originels. Mais le CM (séance du 6 mars 1878) tient à enfoncer le clou : il indique *"que la commune renferme à 150 m environ de la station projetée des carrières de pierre de taille d'une grande valeur dans laquelle un grand nombre de carriers tant étrangers qu'habitants de la commune viennent exploiter [...] Que la commune comporte trois maisons de vins dont le commerce est directement intéressé."* Et d'achever par une requête un peu "malicieuse" :

que la future gare soit nommée **Junas-Aujargues**, car Junas est plus proche de celle-ci qu'Aujargues... Ce que la compagnie PLM accepta sans coup ferrir.

La Gare de Junas-Aujargues, assurément une aubaine pour les Junassols, tombait cependant bien mal pour les finances de la commune qui n'avait pas encore fini de rembourser la gare de Junas (à Gavernes), avait lancé une vaste campagne d'acquisition de terrains pour d'une part élargir les chemins d'accès au village, ouvrir un nouveau cimetière (l'actuel, chemin du Poussel, inauguré en 1880) et bâtir une école digne de ce nom (achevée en 1882). On le voit, Junas entrait de plein pieds dans la modernité. Dans la décennie qui suivit, ce fut l'arrivée du télégraphe, l'ouverture d'un bureau de poste, le percement (vers 1900) de la rue du Moulin à Huile.

Toutefois, la nouvelle ligne de chemin de fer ne pouvait que faire de l'ombre à la première (Gallargues - Sommières), créant un lien plus direct vers la métropole gardoise. De fait, c'est bien ce qui s'est passé, puisque cette première voie ferme définitivement entre 1931 et 1945.

La seconde voie ferme, elle aussi, mais bien plus tard : en 1970 pour les voyageurs. A cette époque, bien des jeunes de la commune l'empruntaient pour se rendre au lycée, à Nîmes. Un ultime voyage, à but "touristique" et "historique" fut organisé en 1985 à bord d'un autorail panoramique.

Le 30 octobre 1882, une nouvelle ligne est ouverte entre St Cézaire et Sommières, par Caveirac, Langlade, St Dionisy, Nages, Calvisson Congénies et Junas.

Bâtiment voyageurs (gare) : PLM type 3 (= 3 portes)

+ Installations marchandises à l'Est du quai, supprimées dans les années 1970.

- 18 janvier 1970 : fermeture aux voyageurs.
- 31 mai 1987 : arrêt de la desserte de marchandises à la gare de Sommières.
- 1993-1994 : dépose de la voie



Gare P.L.M de type 3 (3 portes, Junas-Aujargues).

Dans le début des années 2000, entre Caveirac (et pas Nîmes car les inondations catastrophiques du 3 octobre 1988 emportèrent la voie entre Caveirac et Saint-Césaire) et Sommières, le Conseil Général transforme cette voie ferrée en voie verte, dont le succès ne se dément pas depuis. Sans vouloir être chauvin, l'un des plus beaux sites de cette voie se situe justement aux confins de nos trois communes (Villevieille, Sommières, Junas) quand, creusée dans le rocher, elle en vient à franchir le ruisseau de Corbière sur un magnifique pont courbe offrant un beau panorama sur cette "petite Normandie" (au printemps, la vallée de Corbière est couverte de narcisses) qui contraste avec les coteaux plus secs, plus "méridionaux"...

Ironie de l'histoire : où l'on reparle, à l'automne 2020, d'édifier un tram-train desservant la Vaunage (dont la population a explosé depuis le déclassement de la voie) à partir de Nîmes. Juste un "coup de com" ou est-ce vraiment "dans les cartons"? L'avenir nous le dira.

Mais en attendant, comme on peut le voir sur le document ci-dessous (extrait de l'annuaire P.L.M de 1912), Junas bénéficiait du passage de 16 trains par jour, 8 sur chacune des deux voies, 4 dans chaque sens sur chacune d'elles !

Extrait du « Guide Officiel des Voyageurs » P.L.M
(Compagnie Paris Lyon Méditerranée) d'octobre 1912

LE VIGAN, NIMES, LUNEL ET MONTPELLIER				Voir, page 44, les renseignements concernant les trains légers.									
1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	DIST.	STATIONS	3534 OMNEBUS 12.3cl.	3533 OMNEBUS 12.3cl.	3535 OMNEBUS 12.3cl.	3539 OMNEBUS 12.3cl.	STATIONS	3542 TL(1) 12.3cl.	3544 TL(1) 12.3cl.	3516 TL(1) 12.3cl.	3520 TL(1) 12.3cl.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	Kil.	LE VIGAN..... dép.	4 55	8 58	13 50	18 25	● MONTPELLIER.. dép.	5 50	9 10	14 8	18 38
De ou pour le Vigan				Pont-d'Herault.....	5 5	9 8	14 18	18 37	● Les-Mazes-l-Crès.	5 59	9 19	14 17	18 49
1 25	1 35	1 45	6	Sumène.....	5 13	9 16	14 8	18 47	Vendargues.....	6 6	9 26	14 24	18 56
1 30	1 40	1 50	16	Ganges.....	5 22	9 24	14 17	19 1	Castries.....	6 12	9 32	14 30	19 2
2 70	1 80	1 90	24	La Cadière.....	5 35	9 37	14 30	19 14	St-Geniès-d-Mourg.	6 20	9 40	14 38	19 10
3 25	2 20	1 45	29	St-Hippolyte-du-F.	5 44	9 45	14 38	19 28	St-Christol.....	6 28	9 48	14 46	19 18
4 25	2 85	1 85	38	Sauve.....	5 56	9 57	14 50	19 44	Boisseron.....	6 35	9 55	14 53	19 25
4 80	3 25	2 10	43	● Quissac (B)..... arr.	6 4	10 5	14 58	19 52	● Sommières (B) arr.	6 40	10 1	14 58	19 30
5 40	3 65	2 35	48	Alais (99)..... dép.	6 9	10 10	15 4	20 5					
5 80	3 95	2 55	52	Orthoux.....	6 17	10 18	15 12	20 13					
6 25	4 25	2 75	56	Vic-le-Fesq.....	6 24	10 25	15 19	20 20	T.A. T.A. T.A. MIXTE				
6 60	4 45	2 90	59	Fontanes.....	6 31	10 32	15 26	20 28	1.3 cl. 1.3 cl. 1.3 cl. 12.3 cl.				
7 15	4 85	3 15	64	Salinelles.....	6 37	10 38	15 32	20 34	6 5 9 22 14 25 18 30				
7 60	5 15	3 35	68	● Sommières..... arr.	6 44	10 45	15 39	20 41	6 15 9 32 14 35 18 42				
7 95	5 35	3 50	71	(B) dép.	6 49	10 52	15 46	20 58	6 23 9 40 14 43 18 52				
8 30	5 60	3 65	74	Junas-Aujargues.....	6 56	10 59	15 55	21 6	6 27 9 44 14 47 18 58				
8 60	5 80	3 80	77	Congénies.....	7 2	11 5	16 2	21 13	6 34 9 51 14 54 19 6				
8 95	6 5	3 95	80	Calvisson.....	7 8	11 11	16 9	21 23					
9 30	6 25	4 19	83	Nages.....	7 14	11 17	16 15	21 29	OMNEBUS OMNEBUS OMNEBUS OMNEBUS				
9 95	6 75	4 40	89	Langlade.....	7 21	11 24	16 23	21 36	● NIMES (B)..... dép.	5 39	9 15	14 5	18 30
10 40	7 5	4 60	93	Caveirac.....	7 27	11 30	16 30	21 43	● Saint-Césaire.....	5 45	9 21	14 14	18 36
				● Saint-Césaire (96).	7 36	11 39	16 44	21 54	Caveirac.....	5 58	9 33	14 23	18 49
				● NIMES (B) (96,98) arr.	7 42	11 45	16 47	22 1	Langlade.....	6 5	9 39	14 29	18 56
									Nages.....	6 12	9 45	14 35	19 3
									Calvisson.....	6 18	9 51	14 41	19 9
									Congénies.....	6 25	9 57	14 47	19 16
									Junas-Aujargues.....	6 32	10 3	14 53	19 23
									Sommières..... arr.	6 40	10 11	14 5	19 31
									(B) dép.	6 50	10 18	14 11	19 43
									Salinelles.....	6 57	10 25	14 18	19 50
									Fontanes.....	7 3	10 33	14 27	19 56
									Vic-le-Fesq.....	7 11	10 40	14 35	20 4
									Orthoux.....	7 19	10 47	14 43	20 14
									● Quissac (B)..... dép.	7 27	10 54	14 51	20 22
									arr.	7 37	10 59	14 59	20 34
									Sauve.....	7 47	11 8	14 9	20 45
									St-Hippolyte-du-F.	8 2	11 20	14 24	21 2
									La Cadière.....	8 11	11 29	14 33	21 11
									Ganges.....	8 25	11 44	14 47	21 27
									Sumène.....	8 34	11 49	14 55	21 36
									Pont-d'Herault.....	8 43	11 57	14 3	21 45
									LE VIGAN..... arr.	8 52	12 6	14 17	21 54

Prix des places

Numéros et types de trains utilisés, horaires. ex : 4 55 = 4 h 55 mn du matin

Page suivante : carte postale ancienne de la gare Junas-Aujargues.

Junas (Gard) - La Gare de Junas-Aujargues
Edit Moulin - Phototypie A. Bardou - Sommières

