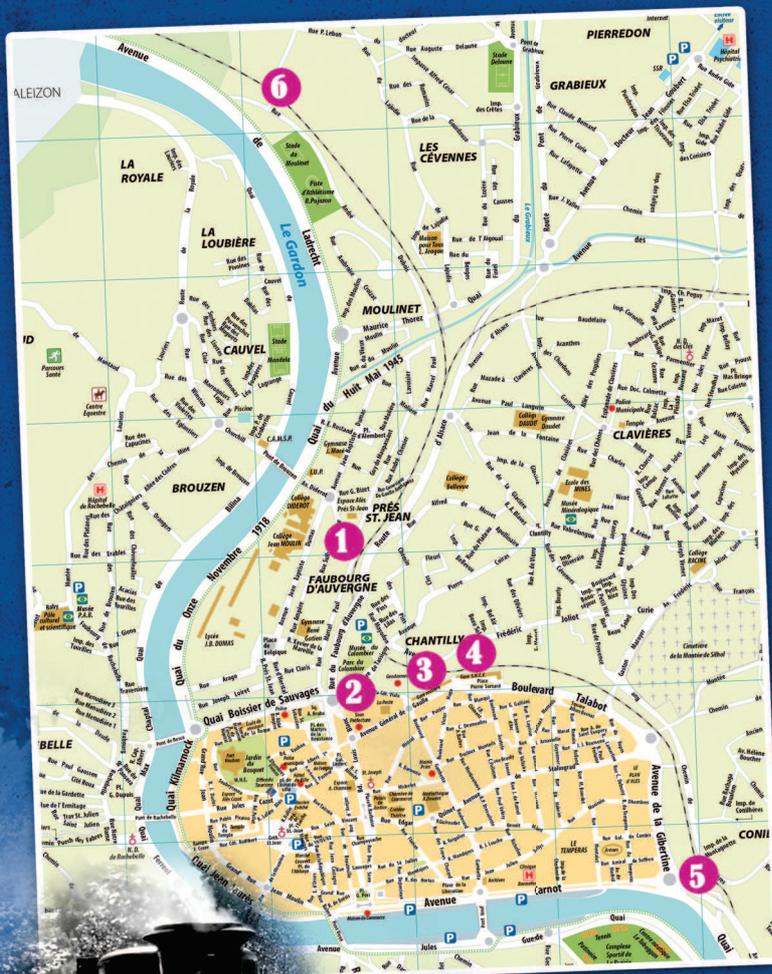


# Rendez-vous à la Gare !



**1** 1<sup>ère</sup> gare : Embarcadère situé aux Prés St-Jean, datant de la mise en fonction de la ligne Alès à la Grand-Combe en 1840.

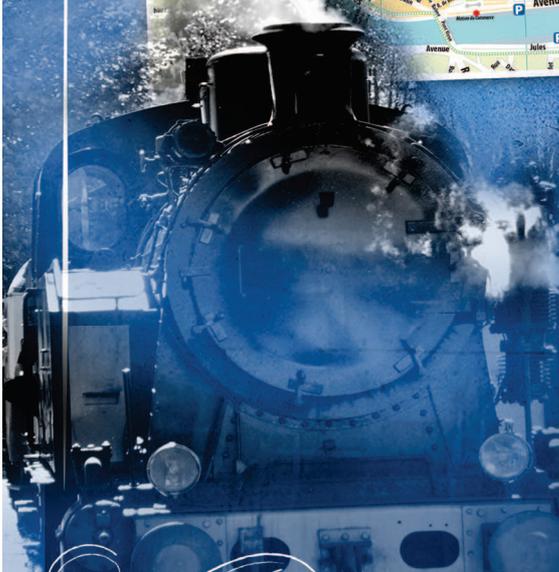
**2** 2<sup>e</sup> gare : Embarcadère construit à l'emplacement de l'actuelle Sous-Préfecture, en 1847.

**3** 3<sup>e</sup> gare : Embarcadère construit en 1857 lors de l'ouverture de la ligne de Bessèges, situé à l'entrée Sud du tunnel dit « de Pélerin ». Un chemin permet d'y accéder (actuelle avenue de Lattre de Tassigny). Construction d'une rotonde servant de dépôt des machines.

**4** 4<sup>e</sup> gare : Véritable gare construite à l'emplacement actuel en 1870, à 200 mètres à l'est de l'ancienne gare. Dans le prolongement de la rue de l'Hôtel de Ville, on perce une nouvelle avenue large de 20 mètres.

**5** 5<sup>e</sup> gare : Gare d'Alais au Rhône  
Ligne privée devant transporter le charbon jusqu'au Rhône. Gare établie au pied de la colline de Conihères en 1882. Deux ans plus tard, la Société fait faillite. La gare est démolie en 1925.

**6** 6<sup>e</sup> gare : Gare de Tamaris  
Embarcadère existant en 1840, situé près de l'usine des Forges de Tamaris. Les puits de mine, ateliers et hauts-fourneaux encerclent la gare. A partir de 1960, elle subit le déclin économique du bassin alésien. Le bâtiment voyageurs est démoli à la suite de l'incendie du 29 septembre 1983.



# Les quatre gares d'Alès

- **1829** : Paulin Talabot est chargé d'étudier les moyens de transporter le charbon extrait aux mines de la Grand-Combe.
- **15 juillet 1839** : Fin de la section Nîmes-Beaucaire.
- **19 août 1840** : Inauguration de la ligne Nîmes-La Grand-Combe, retardée par 18 crues successives du Gardon.  
**1<sup>ère</sup> gare** : simple embarcadère, au-delà du tunnel de Chantilly, en face de la verrerie Saint-Jean aux Prés Saint-Jean.
- **1847** : **2<sup>e</sup> gare**, embarcadère situé à l'angle du boulevard Louis Blanc et de l'avenue général de Gaulle, emplacement de l'actuelle Sous-Préfecture.
- **1857-1938** : Création de la Cie P.L.M. (Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée)
- **1<sup>er</sup> décembre 1857** : Ouverture de la ligne de chemin de fer de Bessèges à Alais.  
Aménagement d'une **3<sup>e</sup> gare**, embarcadère construit à l'entrée Sud du tunnel dit « de Pélerin ». On y accédait par un chemin aujourd'hui avenue de Lattre de Tassigny. Construction de la rotonde servant de dépôt des machines..
- **29 décembre 1858** : Echange de terrains entre la C<sup>ie</sup> Houillère de Bessèges et la Cie P.L.M. : terrains de l'ancien cimetière catholique situés sous le Colombier, près de la gare du chemin de fer, servant à l'entrepôt des charbons, cédés avec tous les bâtiments, bascule à charrette et voie de chemin de fer. La C<sup>ie</sup> P.L.M. construit de nouveaux murs d'enceinte des quais.
- **1870** : **Gare actuelle** située à 200 mètres à l'est de l'ancienne. Dans le prolongement de la rue de l'Hôtel de Ville, on perça une nouvelle avenue large de 20 mètres.
- **1<sup>er</sup> mai 1895** : Pétition des habitants du quartier de Chantilly pour l'établissement d'une passerelle pour piétons entre le chemin dit de Chantilly et la place des voyageurs du P.L.M. (après suppression du chemin de Bourly, du pont en fer et du passage à niveau en 1867).
- **1930** : Etablissement d'une passerelle à piétons (vote de surtaxes locales temporaires pour financer l'emprunt).
- **1957** : Construction de la gare routière.
- **1962** : Démolition de la rotonde.
- **1995** : Restauration complète de la gare.





# Paulin Talabot

- Né le 2 fructidor An 7 à Limoges, mort le 20 mars 1885 à Paris, ce polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées - promotion de 1819, s'intéresse très tôt aux idées de Saint-Simon. Il sera Député et Président du Conseil général du Gard. Il a trois frères, Jean l'aîné ingénieur en chef des mines, industriel, promotion de 1813 de l'école polytechnique, Jules et Léon.
- Tout au long de sa vie, il ne cessa de s'intéresser à la science appliquée, en particulier, au chemin de fer. Son premier projet d'envergure fut la transformation du canal d'Aigues-Mortes à Beaucaire, qui consista à substituer au moyen d'une écluse l'eau douce à l'eau salée dans la section d'Aigues-Mortes à Saint-Gilles et dans le canal de Sylvéréal.
- Ce premier succès lui valut une confiance que des travaux ultérieurs, bien autrement considérables, devaient pleinement justifier. Pratiquement inconnu du monde scientifique et surtout du monde financier, Paulin Talabot fut le créateur des réseaux de chemins de fer du Midi de la France avec l'appui et la confiance du Maréchal Soult, duc de Dalmatie.
- Obtenant la concession de chemin de fer de Lyon à Avignon, il ouvre la ligne d'Avignon à Marseille (qui regroupe celles de Montpellier à Cette et de Nîmes à Montpellier) et crée ainsi le chemin de fer de Lyon à la Méditerranée qui fusionnera, en 1837, avec les Chemins de fer de Paris à Lyon pour devenir la Compagnie de chemins de fer de Paris - Lyon - Méditerranée (P.L.M.) ; il fut le premier Directeur Général (et le restera jusqu'en 1882).
- Il construisit aussi des chemins de fer en Italie, en Algérie et au Portugal.
- Pour raffermir son assise financière afin de poursuivre son action, il crée, en 1836, une société en commandite par actions ayant pour nom « Compagnie des mines de La Grand-Combe et des Chemins de fer du Gard » qui sera l'instrument juridique. Les lignes de chemin de fer de La Grand-Combe à Alais et d'Alais à Beaucaire étaient créées.
- Il est associé collectivement avec Jules et Léon, deux de ses frères, ainsi qu'avec un nommé Louis Veaute. Ce dernier apporte la Société Houillère de La Grand-Combe et Talabot le chemin de fer.
- À Alès, un boulevard porte son nom depuis 1975. Il commence après la gare et se termine au rond-point de l'avenue de Stalingrad

# La gare d'Alais au Rhône

- Le projet de création d'une ligne de chemin de fer entre Alais et le Rhône date de 1876.
- Cette ligne devait permettre une liaison plus directe d'Alais avec la grande ligne de Marseille à Paris. L'exploitation plus intense des gisements de lignite situés sur son parcours et un transport plus économique vers le Rhône des charbons de la région d'Alais. Un port devait être établi au terminus de la ligne, à l'Ardoise, et là, des bateaux auraient distribué lignites et charbons en direction de Lyon et de Marseille.
- Une société fut créée ; le directeur en fut Marc Stephen et l'un des administrateurs Jules Cazot. Des souscriptions furent recueillies.
- Les travaux furent achevés le 31 juillet 1882. La gare d'Alais fut établie à l'extrémité de la chaussée, au pied de la colline de Conilhères.
- Après quelques mois d'exploitation, il fallut déchanter. Le trafic des voyageurs s'avéra insuffisant ; le transport des charbons fut réduit à presque rien par suite de l'établissement par la Compagnie P.L.M. de tarifs plus intéressants.
- Deux ans après, la Société fut déclarée en faillite. Des irrégularités de gestion furent découvertes.
- La ligne d'Alais au Rhône, exploitée par un Syndic depuis la déclaration en faillite de la Société, fut rachetée en 1890 par la Compagnie P.L.M. ; elle fut raccordée à la gare de cette Compagnie et son ancienne gare devenue inutile, démolie en 1925.
- La maquette qui se trouve aux Archives, a été achetée par la S.N.C.F. en mai 1991 pour être offerte à la mairie d'Alès.
- Elle date de 1914 – 1915.

