

CONSEIL GENERAL DU GARD

SEGARD

ANCIENNE VOIE FERREE NIMES - LE VIGAN

ANALYSE PAYSAGERE



OCTOBRE 1995

DOCUMENT REALISE PAR LE



PREAMBULE

La liaison ferroviaire Nîmes-Le Vigan, ouverte en 1882, a assuré la trafic voyageurs jusqu'en 1970 et le trafic marchandises jusqu'en 1987.

Désaffectée, elle a été déclassée par décret ministériel du 16 décembre 1991.

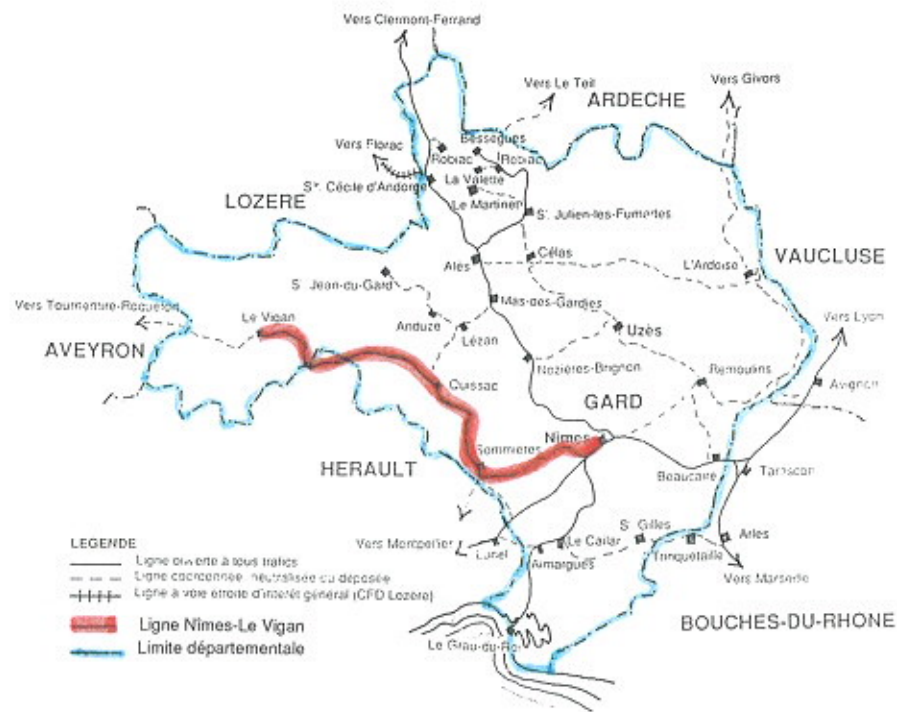
Le Conseil Général du Gard, qui rachète progressivement les terrains à la SNCF, souhaite conduire une réflexion sur les possibilités de réutilisation de l'ensemble du foncier.

Il a confié la maîtrise d'oeuvre de cette opération à la SEGARD (Société d'Economie Mixte d'Aménagement du Gard) et celle-ci a sollicité le CAUE pour des conseils et un appui technique nécessaires à la conduite de cette opération.

L'analyse paysagère ci-jointe a pour objet de présenter la voie à travers ses paysages et de proposer le tronçon le plus opportun pour recevoir une activité touristique.

Elle comprend :

- un rappel historique
- une présentation des unités paysagères
- un diagnostic par séquence paysagère:
 - . relief et hydrographie
 - . occupation du sol
 - . insertion de la voie
 - . perceptions visuelles
- une synthèse
 - . atouts et faiblesses paysagères par unité
 - . le tronçon retenu



1. LOCALISATION - RAPPEL HISTORIQUE

Pour désenclaver la partie méridionale des Cévennes qui avait besoin de débouchés économiques pour sa production, la Compagnie des Chemins de Fer Paris-Lyon-la Méditerranée décida l'ouverture d'une ligne allant de Lunel au Vigan, traversant essentiellement le Gard.

Les échanges Nîmes-Le Vigan s'effectuaient par correspondance avec Gallargues.

Cette ligne fut ouverte en mai 1872 sur le parcours Gallargues-Ganges et en juillet 1874 pour la ligne Ganges-Le Vigan.

Son tracé ne fut pas sans problème puisqu'il s'inscrit dans un paysage montagneux. Cela a nécessité un grand nombre de tunnels, de viaducs et de murs de soutènement.

La liaison directe Nîmes-Le Vigan ne fut mise en service qu'en 1882 après l'élaboration d'une ligne entre Nîmes-St Césaire et Sommières. Ce tracé, long de 99 kilomètres, qui traverse 24 communes, fait une incursion dans l'Hérault à la sortie de la Cadière et Cambo pour parcourir 6 kilomètres et revenir dans le Gard à la limite communale de Ganges et Sumène.

Malgré les difficultés d'ordre technique pour réaliser la ligne, les efforts ne furent pas rentables. En effet, cinq trains circulaient par jour quelques temps après l'ouverture de la ligne (trains de marchandises et de voyageurs). Le transport de voyageurs, peu rentable, fut abandonné en 1970 tandis que le transport de marchandises survécut jusqu'en 1987.

La voie fut déclassée en 1991, démantelée en 1993 et il ne reste actuellement que le ballast sur une épaisseur moyenne de 30 centimètres et une largeur moyenne de voie de 3 mètres.

2 . LES UNITES PAYSAGERES

Entre Nîmes et Le Vigan, le relief et son hydrographie, l'urbanisation et le couvert végétal offrent une variété de paysages.

Globalement cinq unités paysagères se distinguent sur le parcours :

- **la Vaunage**, plaine agricole et surtout viticole de Nîmes à Junas.
Longueur de voie : 19 kilomètres,
- **le Sommiérois**, plus vallonné et plus boisé de Junas à Vic le Fesc. C'est une zone de transition entre les Basses Cévennes et la plaine languedocienne.
Longueur de voie : 14 kilomètres,
- **la moyenne vallée du Vidourle**, entre Vic le Fesc et Sauve.
Longueur de la voie : 12,5 kilomètres,
- **les Cévennes Salavès**, de Sauve à Ganges, paysage vallonné, d'où se détache au loin le relief imposant des Cévennes.
Longueur de voie : 21 kilomètres,
- **le Pays Viganais**, véritable piémont des Cévennes au relief relativement accidenté, de Ganges au Vigan.
Longueur de voie : 15 kilomètres.

Entre Nîmes et Le Vigan, la voie traverse 23 communes gardoises et 2 communes héraultaises.

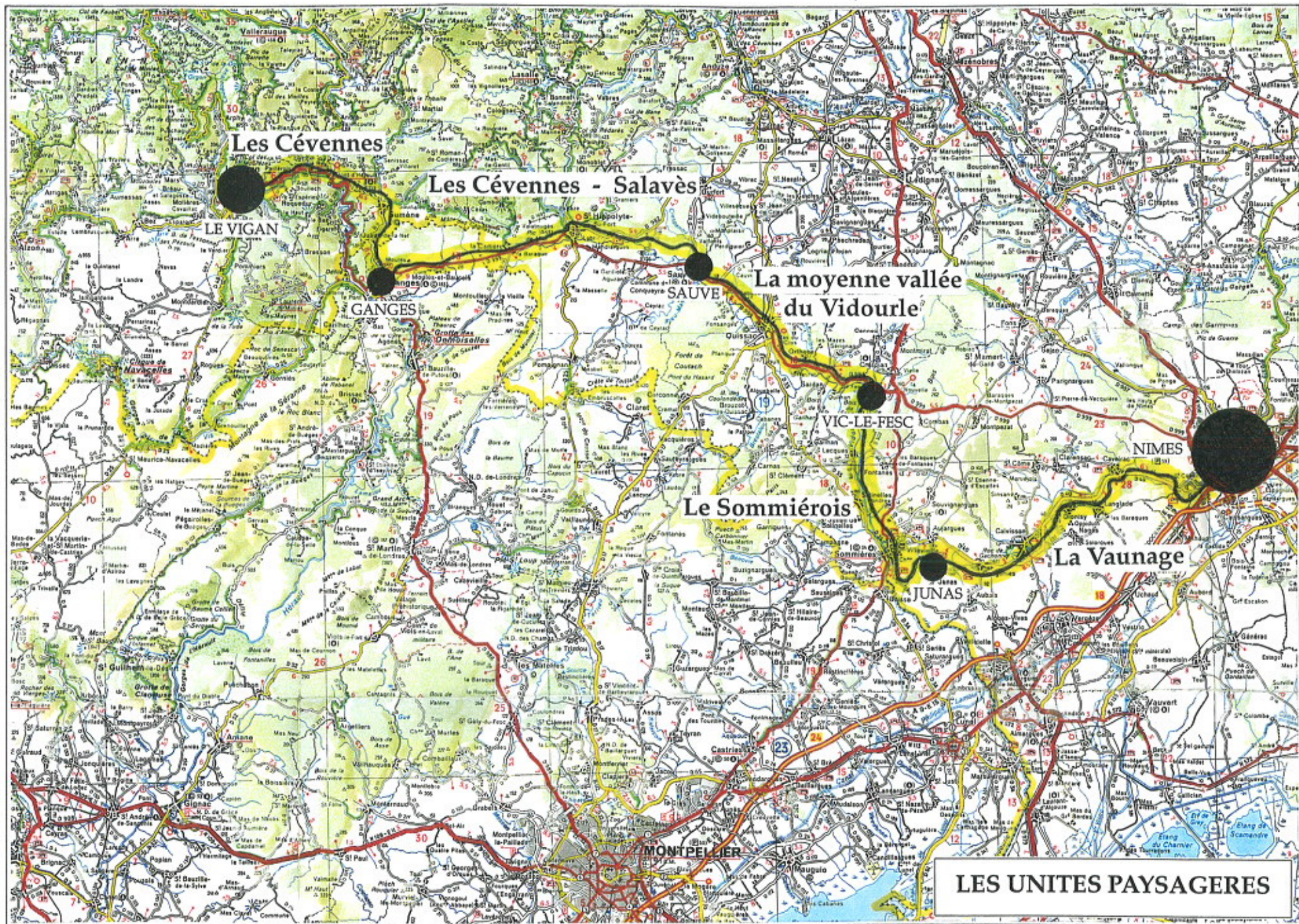
Première séquence : Caveirac, Langlade, Saint-Dionisy, Nages et Solorgues, Calvisson, Congénies , Junas.

Seconde séquence : Junas, Villevieille, Sommières, Salinelles, Fontanès , Vic-le-Fesc.

Troisième séquence : Vic-le-Fesc, Orthoux-Sérignac, Liouc, Quissac, Sauve.

Quatrième séquence : Sauve , Conqueyrac, Saint-Hippolyte du Fort, La Cadière et Cambo, Moulès et Baucels (Hérault), Ganges (Hérault).

Cinquième séquence : Ganges, Saint Julien de la Nef, Sumène, Saint André de Majencoules, Le Vigan.



Les Cévennes

Les Cévennes - Salvavès

La moyenne vallée
du Vidourle

Le Sommiérois

La Vaunage

LES UNITES PAYSAGERES

3 . DIAGNOSTIC

3.1. DE NIMES A JUNAS : LA VAUNAGE



1



2



3



4

LES PAYSAGES

- 1 Pinède à la sortie de Nîmes avant la carrière
- 2 Pinède vers Langlade
- 3 La Vaunage
- 4 La Vaunage et rejets d'acacias au bord de la voie



1

2

3

LES PAYSAGES

- 1 La Vaunage
- 2 Maison de garde-barrière à St Dionisy
- 3 La Vaunage entre Congénies et Calvisson



1



2



3



4



5



6

LES PAYSAGES

- 1 Entrée de Caveirac
- 2 Entrée de Langlade
- 3 Traversée des quartiers périphériques de St Dionisy
- 4 Maison de garde-barrière après St Dionisy
- 5 Gare de Langlade
- 6 Gare de Calvisson, transformée en école

3.1.1. RELIEF - HYDROGRAPHIE

La voie traverse ici une entité paysagère très caractéristique : la Vaunage est une vaste plaine agricole au paysage entièrement fermé par des collines calcaires.

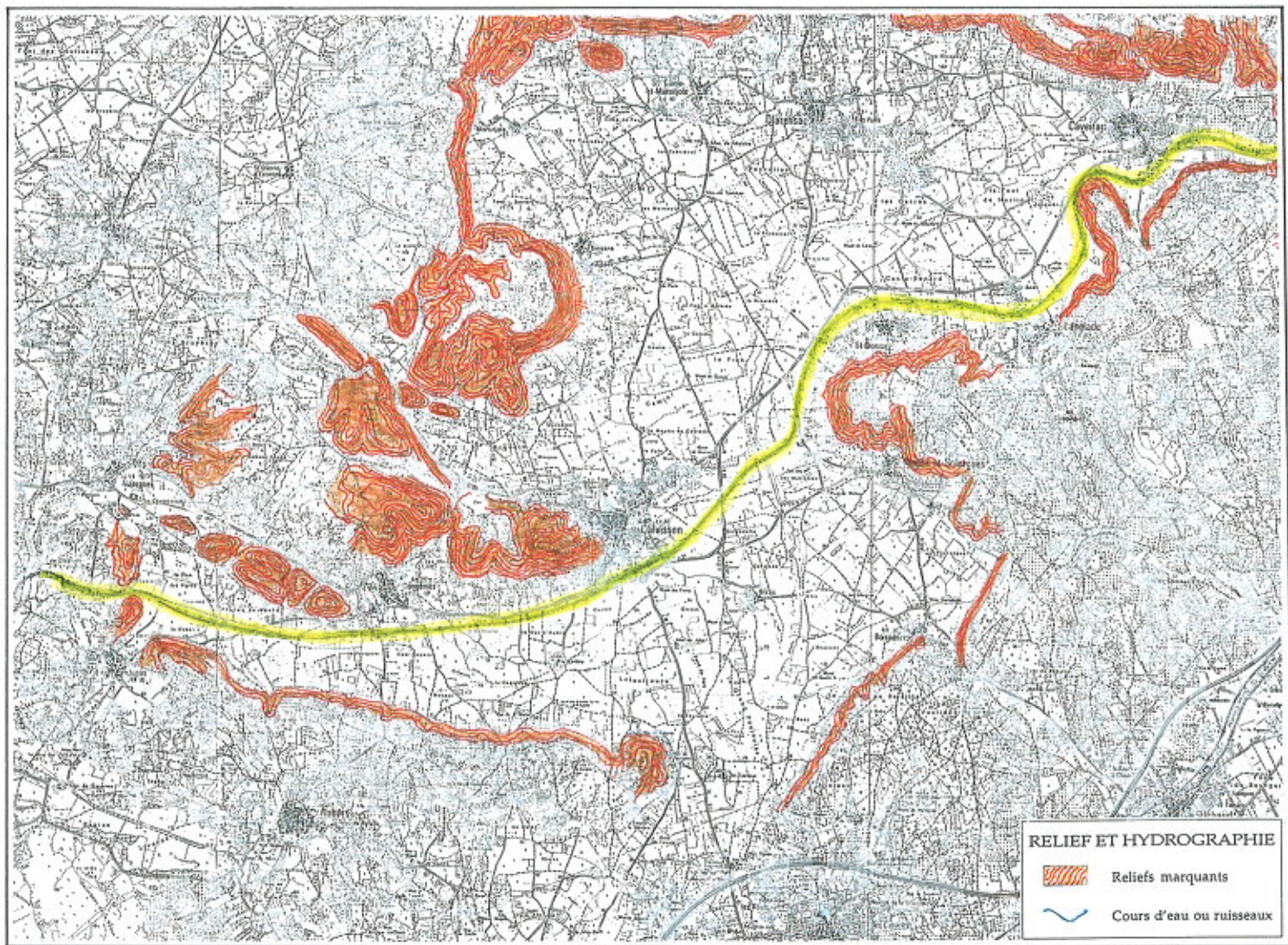
L'altitude de la plaine est de 40 à 50 mètres en moyenne.

Autour, les massifs s'élèvent de 100 à 150 mètres environ. Autour se détachent le Roc de Gachone (150 mètres), la Liquière (210 mètres), la Serre de Peyre-Fioc (202 mètres) et la Roque de Vif (180 mètres).

Le réseau hydrographique est pauvre, il se limite à des petits ruisseaux temporaires, la plupart du temps à sec, ou des fossés que la voie franchit par des petits ouvrages d'art. Il existe néanmoins un secteur plus humide, à Junas au niveau du "Cabanis", où les eaux stagnent et créent même une nappe permanente.

La voie entre dans ce territoire par la "porte" de Caveirac et le quitte par celle de Junas, les portes étant les secteurs où la plaine se rétrécit.

Entre les deux, elle se dessine au pied des collines de Langlade et Saint-Dionisy, traverse la plaine à la hauteur de Calvisson et se faufile entre les massifs de Congénies et Aubais.



3.1.2. OCCUPATION DU SOL

* Les espaces naturels et agricoles

La plaine de la Vaunage est essentiellement cultivée de vignes et d'oliviers. Les Collines, elles, sont recouvertes de garrigue boisée et arbustive.

Les bosquets sont surtout composés de pins d'Alep et de pins pignons avec une végétation de sous-bois caractéristique (pistachier, laurier-tin, chêne kermès, filaires, alaterne, petits houx, asparagus ...)

La garrigue arbustive correspond à une végétation plus dégradée (chêne vert, buis, genévrier oxycèdre, arbousier, genêt, coronille, romarin, ciste...)

Rappelons que deux ZNIEFF sont recensées dans le site : les "Garrigues de Nîmes" (type II) et les "Marnes de Fond Serrières" (type I).

* L'urbanisation et le patrimoine bâti de la SNCF

Le secteur de la Vaunage concerne 7 communes.

La voie ferrée ne traverse jamais les coeurs des villages.

A l'exception de Nages et Junas où la voie est éloignée de l'agglomération, elle traverse les autres communes par les quartiers périphériques qui sont en général des secteurs d'habitat individuel (souvent des lotissements) ou d'activité (cave coopérative à Calvisson, Congénies, Saint-Dionisy, carrière et cuves à Caveirac ...).

Outre le peu d'intérêt paysager que peuvent présenter ces secteurs, la voie y est le plus souvent à l'abandon et ainsi envahie par les ronces et les broussailles.

Les gares et les maisons de gardes-barrières ponctuent le parcours et créent un événement.

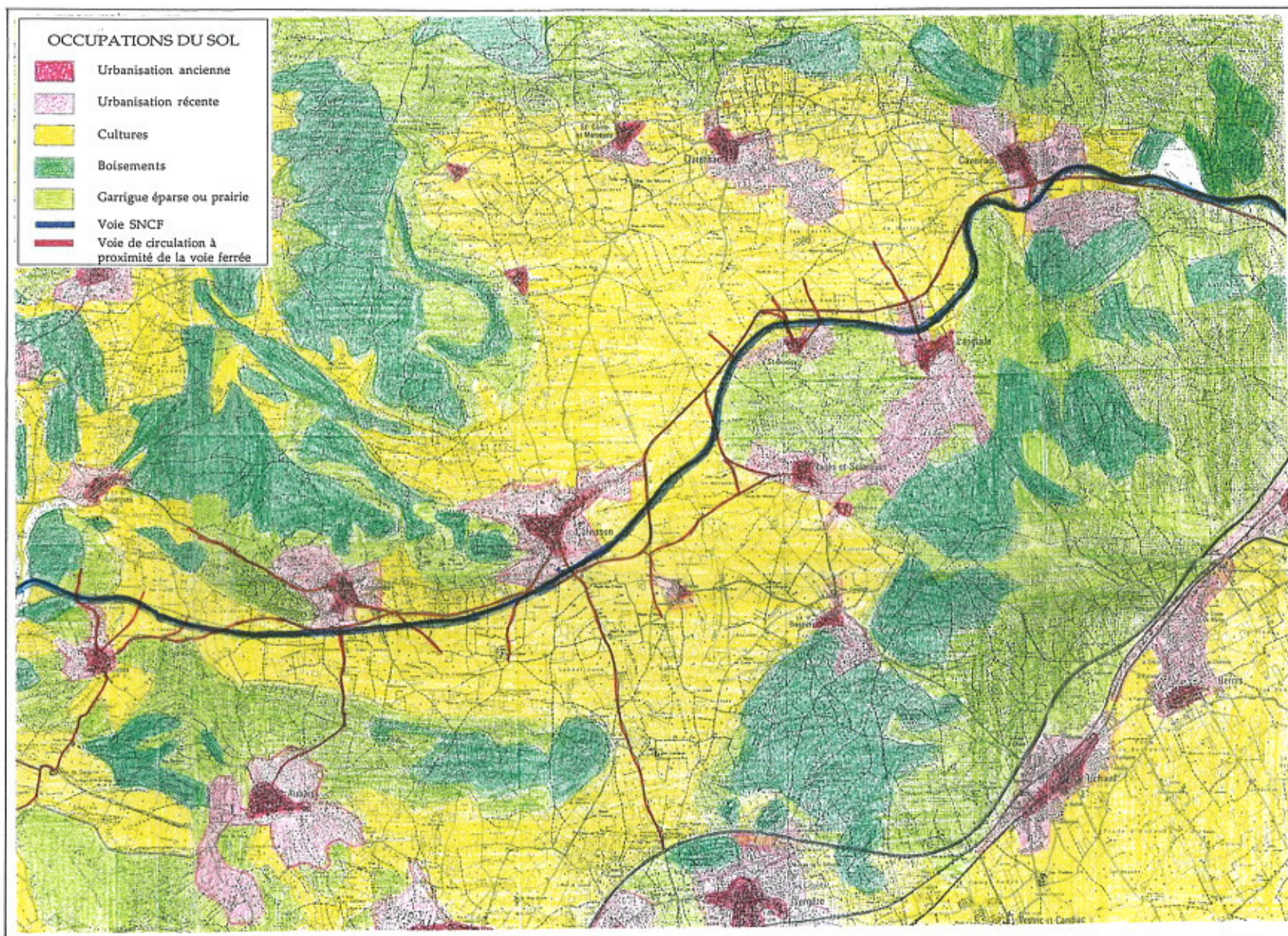
D'une architecture typique du patrimoine SNCF, elles restent tout à fait reconnaissables malgré les transformations qu'elles ont pu subir.

Les gares ont deux étages, un auvent et un nombre de portes proportionnel à l'importance de la station. Elles sont souvent bordées de platanes majestueux. Dans la Vaunage, elles ont été construites à Langlade, Calvisson, Congénies et Junas.

Les maisons de gardes-barrières sont également typiques. On en dénombre cinq sur le parcours.

* Le réseau routier

La voie ferrée suit globalement le même parcours que la route principale (Départementale 40 puis Départementale 140) qu'elle croise à quatre reprises. Elle rencontre aussi fréquemment d'autres petites routes secondaires (13 fois).



3.1.3 INSERTION DE LA VOIE ET RUPTURES

Dans la Vaunage qui est un site relativement plat, la voie a été tracée au niveau du sol, sur son épaisseur de 40 centimètres de ballast, ou légèrement en remblai.

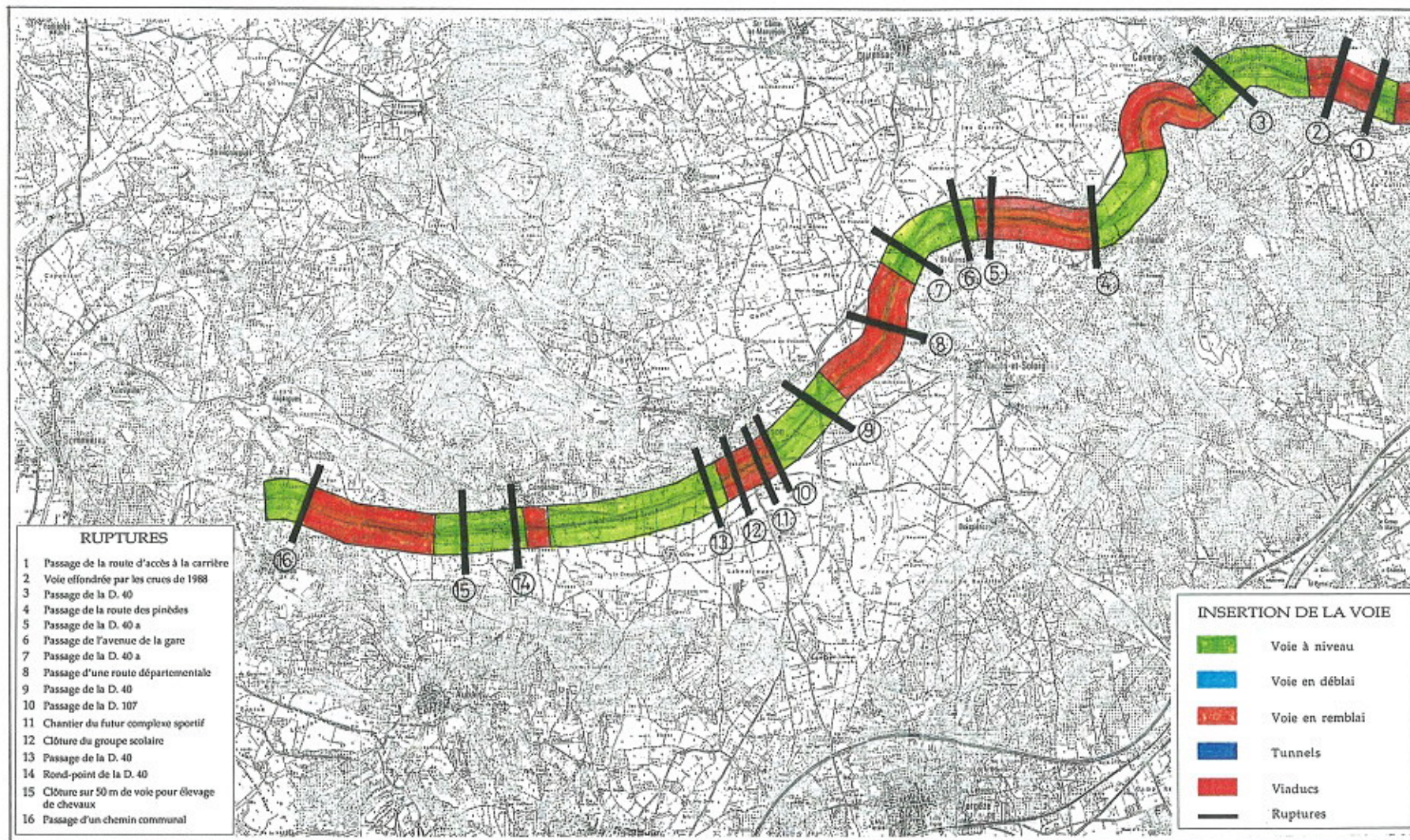
Elle est rarement élevée par un mur de soutènement (hormis entre Langlade et Saint-Dionisy) mais des ouvrages d'art lui permettent de franchir les petites routes, les fossés et les ruisseaux.

Les ruptures visuelles du tracé sont nombreuses dans cette unité paysagère très urbanisée. Il y a, en effet, 16 interruptions, sans compter le pont démoli à la sortie de Nîmes :

- 3 interruptions liées au croisement dangereux de la D.40 où la circulation est intense,
- 8 interruptions correspondant à des passages à niveau avec des routes secondaires, les petites routes où la circulation est vraiment très faible n'étant pas considérées comme des ruptures,
- l'effondrement de la voie à la carrière de Caveirac,
- l'aménagement communal de terrains de sports à Calvisson, sur l'emprise même de la voie,
- l'aménagement d'une cour de récréation sur l'emprise de la voie également, à la gare de Calvisson transformée en école,
- le rond-point de la D.40, à proximité de la gare de Congénies, encore une fois sur l'emprise de la voie,
- l'appropriation de la voie par un éleveur de chevaux à Congénies.

Cette multitude de ruptures a induit des séquences très courtes dont la longueur varie de 300-500 mètres à 3,2 km au maximum.

Trois ruptures sont réellement infranchissables. Les séquences qui en résultent ont des longueurs de 11, 2,5 et 3 km.



3.1.4. PERCEPTIONS VISUELLES

En fonction de l'occupation du sol (urbanisation, cultures, bosquets, garrigue...) et de l'insertion de la voie dans le site, les perceptions visuelles le long du parcours alternent entre des visions lointaines dans un paysage ouvert (le terroir agricole), des visions proches et intimistes dans une ambiance fermée (boisements, pinèdes) ou des visions intermédiaires dans un site semi-ouvert (périphéries urbaines, garrigue ...).

L'intérêt du parcours ne relève pas d'une supériorité des visions lointaines par rapport aux visions intimistes (ou vice versa) mais de la multiplication des séquences qui crée un cheminement animé et varié.

Dans la Vaunage, les séquences ne sont pas très nombreuses.

Les ambiances intimistes sont rares puisqu'elles n'existent que dans les pinèdes au début du parcours.

Les paysages semi-ouverts correspondent souvent aux agglomérations et sont sans intérêt particulier, ceux qui sont associés à la proximité des collines de garrigue ne sont pas si fréquentes (vers Langlade et Saint-Dionisy).

Les visions lointaines sur l'ensemble de la plaine sont les séquences les plus longues (2 à 3 km) et peuvent, au rythme de la marche, paraître monotones. Elles ne sont quasiment interrompues que par les traversées d'agglomérations qui ne constituent pas un agrément du parcours.

3.2. DE JUNAS A VIC LE FESC : LE SOMMIEROIS



1



2



4



3



5



6

LES PAYSAGES

- 1 Le bois de Clapisse entre Junas et Sommières
- 2 Le bois de Clapisse
- 3 La voie au niveau de la gare de Sommières
- 4 - 5 Sortie de Sommières
- 6 Sortie de Sommières, direction Fontanès



1



2



4



3



5

LES PAYSAGES

- 1 Boisements entre Salinelles et Lecques
- 2 Domaine de la Clotte : entre Salinelles et Lecques
- 3 Domaine de la Clotte
- 4 Garrigue entre Fontanès et Lecques
- 5 En longeant le bois de Notre Dame de Prime Combe entre Lecques et Vic-Le-Fesq



1



2



3



4



5

LES PAYSAGES

1. Boisements vers Salinelles
2. Bois de "La Clotte"
3. Domaine du Vila, près du Vidourle
4. Cultures et Bosquets entre Lecques et Vic
5. Bois de Montjols entre Lecques et Vic



1



2



4



3



5



6

LES PAYSAGES

- 1 Gare de Junas
- 2 Maison de garde-barrière après Sommières
- 3 Gare de Fontanès-Lecques
- 4 Maison de garde-barrière entre Lecques et Fontanès
- 5 Maison de garde-barrière à côté de la gare de Vic
- 6 Gare de Vic-Le-Fesq

3.2.1. RELIEF - HYDROGRAPHIE

A partir de Junas, la voie quitte la plaine et entre dans le Sommiérois, entité paysagère caractéristique où s'écoule le Vidourle.

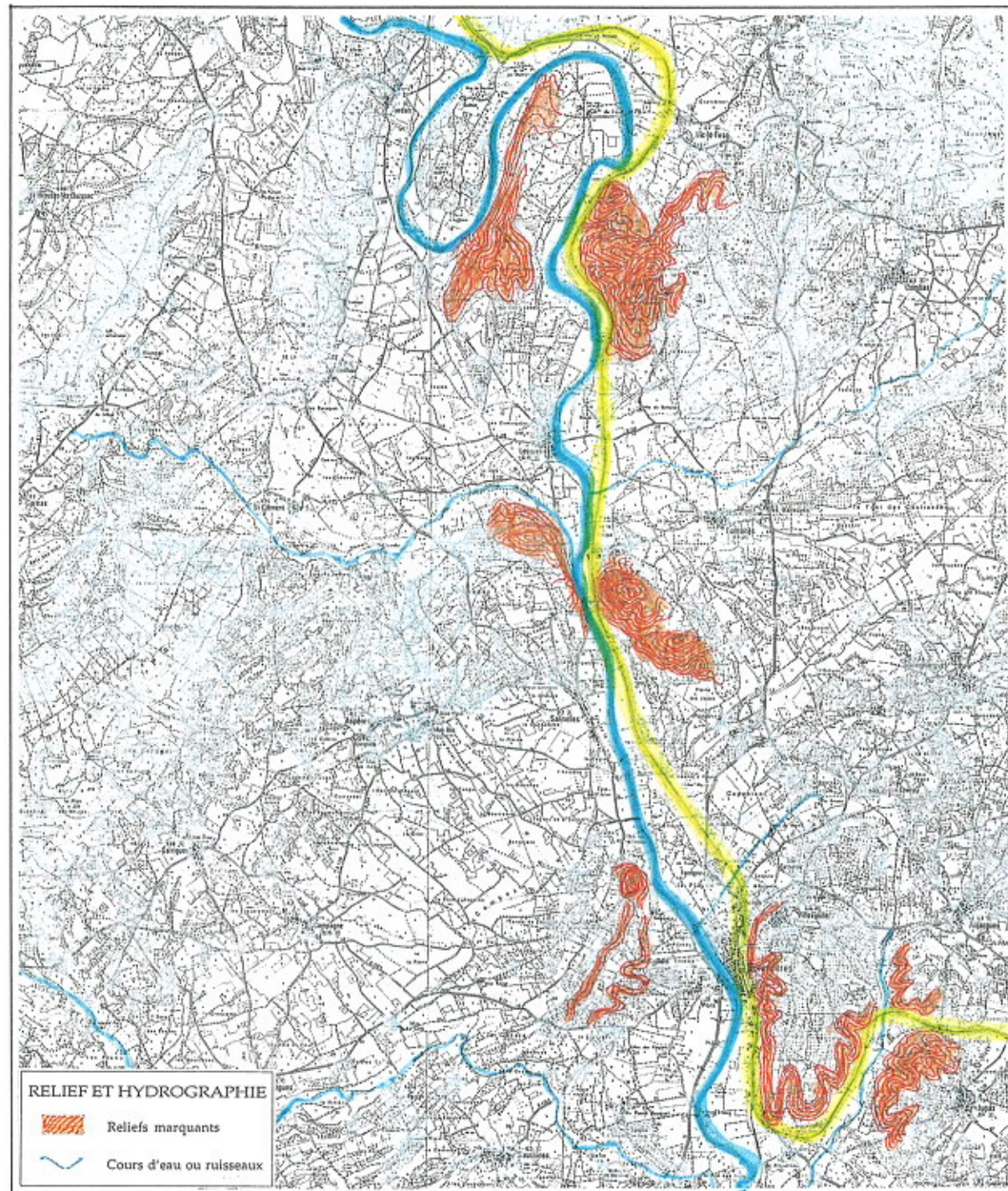
La voie traverse là une succession de collines et de petites plaines : les collines de Junas et de Sommières, les plaines de Boisseron et Salinelles, les collines de "La Clotte" et de "La Jasse", les plaines de Lecques et Fontanès, les collines de Notre Dame de Prime Courbe et enfin la plaine de Vic le Fesc.

Les altitudes oscillent entre 20 et 70 mètres au niveau des plaines, entre 60 et 155 mètres sur les collines.

Elles ne sont pas très élevées mais n'animent pas moins le relief et le paysage.

La voie longe le Vidourle sur pratiquement la totalité du tronçon. Elle emprunte le passage naturel creusé à travers les collines par ce cours d'eau impétueux.

Des petits affluents du Vidourle traversent les plaines en passant sous la voie. Il s'agit du ruisseau des Corbières après Junas, du ruisseau Pisse Saume à la sortie de Sommières et du ruisseau de Brie avant Lecques.



3.2.2. OCCUPATION DU SOL

* Les espaces naturels et agricoles

Les plaines sont occupées par les cultures : des vignes essentiellement mais aussi quelques oliviers, des grandes cultures, des prairies et des jachères. Les collines, hormis celles de Sommières où se mêlent vergers, friches et urbanisation, sont recouvertes d'une végétation de bois ou de garrigue. Le chêne et le pin d'Alep dominent mais le chêne pubescent est aussi présent. Les sous-bois sont constitués des mêmes essences que dans la Vaunage. La garrigue (chênes verts, genévriers, d'arbousiers, genêts, buis, coronilles, romarins, cistes...) est assez dense et se mêle aux boisements sans véritable rupture. La ripisylve du Vidourle est continue et constitue le long du tracé un véritable repère. C'est une végétation de cours d'eau composée de peupliers blancs et noirs, de frênes, de saules blancs et de fourrés de saules.

Dans cet ensemble, la voie s'inscrit dans un paysage où se succèdent les séquences boisées et les séquences cultivées.

Six ZNIEFF de type II ont été répertoriées sur ce territoire et témoignent de la qualité de la végétation du Sommiérois. Il s'agit des "Garrigues de Nîmes", du "Bois de Lens", du "Bois du Fesc", de "la Plaine de Salinelles" et de la "Ripisylve du Vidourle".

* L'urbanisation et le patrimoine bâti de la SNCF

Le secteur du Sommiérois concerne six communes, mais la voie ne traverse que l'agglomération de Sommières.

Cette traversée commence dans une ambiance très végétale qui ne laisse aucune perception sur la ville, se poursuit dans le tunnel et s'achève dans un secteur de périphérie urbaine sans intérêt majeur.

Par la suite la voie ne traverse plus de village, pas même en périphérie. Elle les dessert à quelques centaines de mètres, voire quelques kilomètres, ce qui les rend assez peu perceptibles.

Les gares et les maisons de gardes-barrières continuent à ponctuer le parcours. Outre celle de Sommières, les gares sont petites (Junas, transformée en restaurant, Fontanès-Lecques, Vic-le-Fesc).

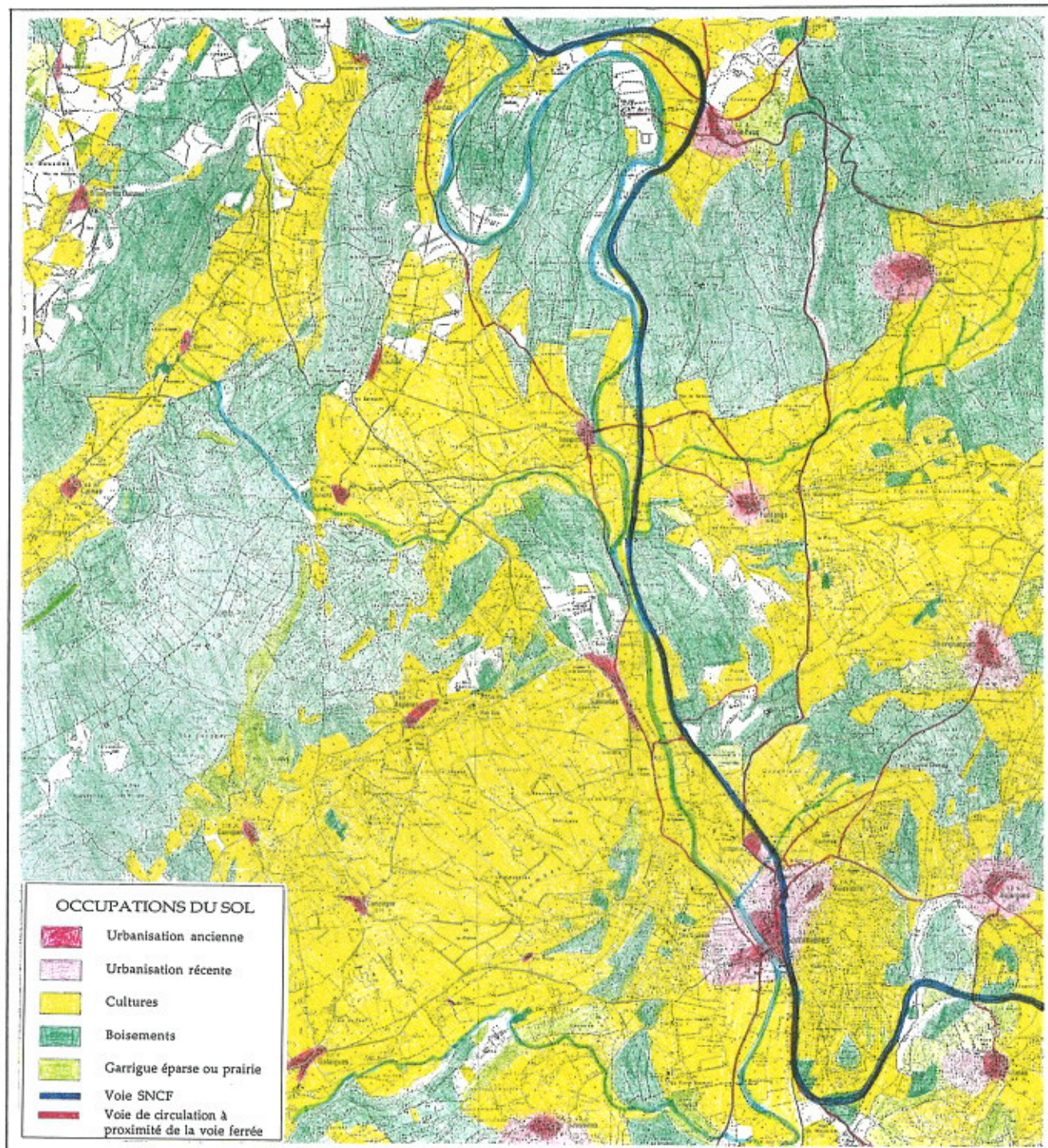
Les maisons de gardes-barrières restent pittoresques dans le paysage.

Parmi les éléments particuliers en bordure de voie qui nuisent à la qualité visuelle du parcours, on notera la décharge au niveau du "Cabanis" à Junas et le circuit de moto-cross sur la commune de Villevieille.

* Le réseau routier

La voie ferrée, ici, ne suit pas véritablement le réseau routier, hormis à l'entrée de Sommières où elle surplombe (mais sans co-visibilité) la route sur 1,5 kilomètre.

Elle croise néanmoins quelques routes départementales (4 fois) et des petits chemins communaux (routes, chemins et sentiers) à de multiples reprises.



3.2.3. INSERTION DE LA VOIE ET RUPTURES

Dans le Sommiérois qui est un site vallonné, la voie se faufile entre les collines en suivant plus ou moins le cheminement du Vidourle.

Les ruisseaux et les nombreux petits chemins en contrebas sont franchis par des ouvrages d'art.

La voie est à niveau où en léger remblai, plus rarement en déblai. A flanc de colline, elle peut être simultanément en déblai/remblai.

Les séquences sont courtes et par conséquent nombreuses.

Sept ruptures visuelles sont à signaler :

- cinq interruptions sont liées aux passages de routes départementales où la circulation n'est pas sans danger,
- deux autres sont dues à des particuliers qui se sont approprié la voie en la clôturant : au niveau du moto-cross de Villevieille et à la gare de Salinelles.

Outre la rupture de voie de Junas (buttes sur la voie) et celle de Vic-le-Fesc (passage de la D.999), les interruptions ici sont beaucoup concentrées entre Sommières et Salinelles où les séquences n'ont plus que quelques centaines de mètres.

De part et d'autre, elles sont plus longues : 6 kilomètres de Junas à Sommières, 3,5 kilomètres de la gare de Salinelles à Lecques, 4 kilomètres de Lecques à Vic-le-Fesc.

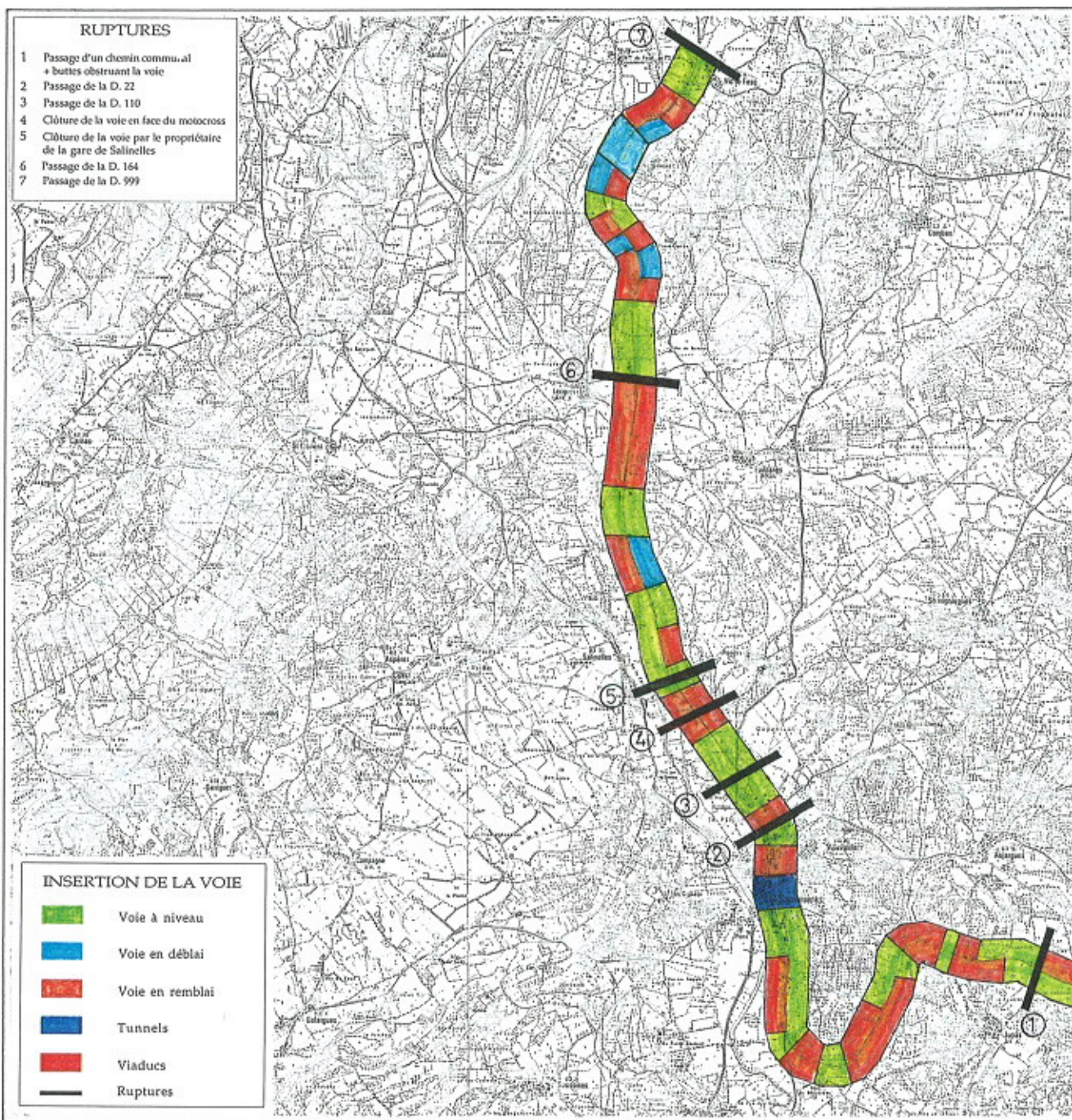
Aucune rupture n'est réellement infranchissable.

RUPTURES

- 1 Passage d'un chemin communal + buttes obstruant la voie
- 2 Passage de la D. 22
- 3 Passage de la D. 110
- 4 Clôture de la voie en face du motocross
- 5 Clôture de la voie par le propriétaire de la gare de Salinelles
- 6 Passage de la D. 164
- 7 Passage de la D. 999

INSERTION DE LA VOIE

-  Voie à niveau
-  Voie en déblai
-  Voie en remblai
-  Tunnels
-  Viaducs
-  Ruptures

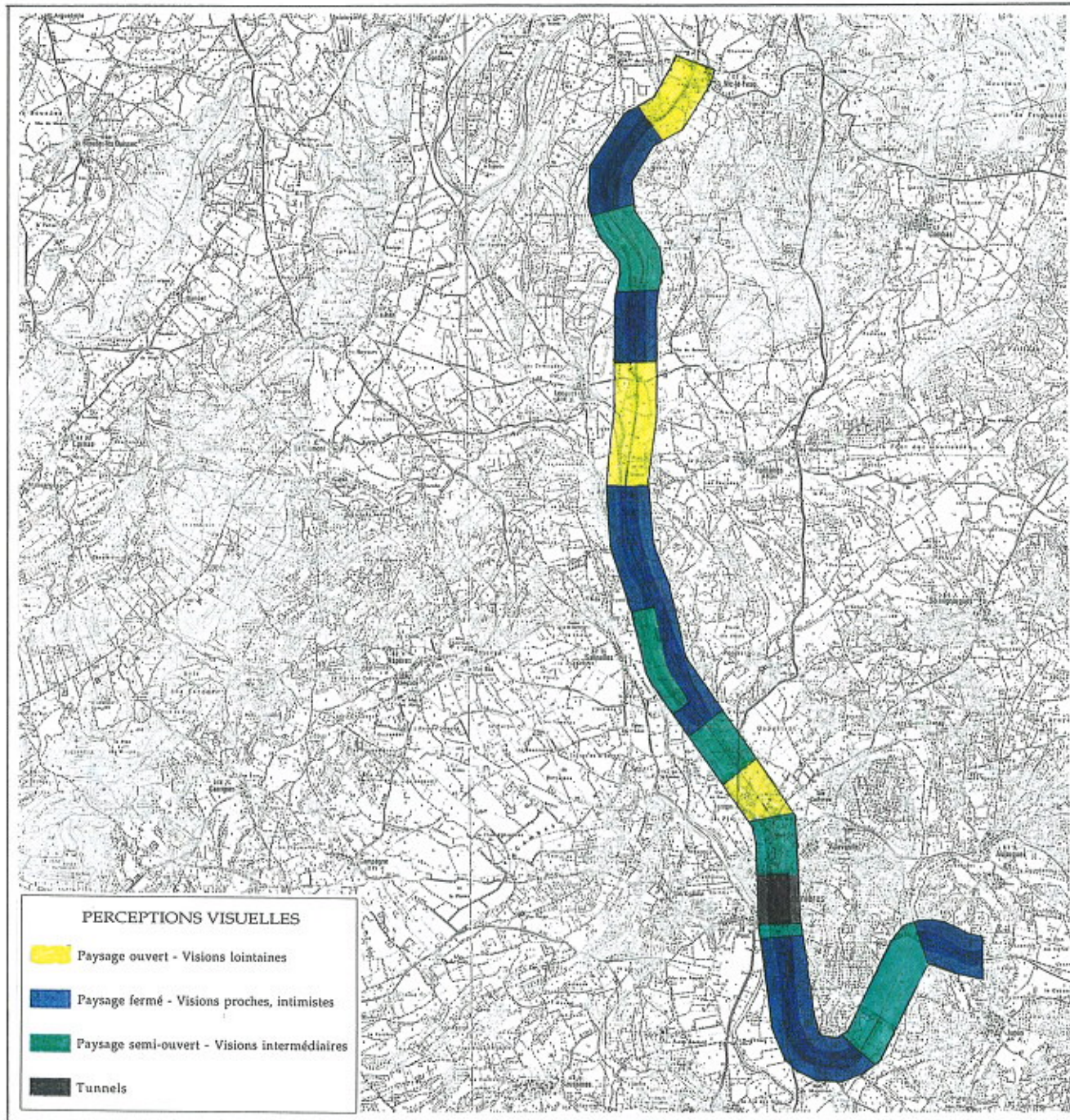


3.2.4. PERCEPTIONS VISUELLES

La perception dominante est la vision proche, intimiste d'un paysage fermé. Ce phénomène est davantage lié à la végétation qui longe la voie qu'à une insertion encaissée.

Les visions intermédiaires correspondent à des séquences où le paysage est fermé à quelques kilomètres par des collines, par des boisements ou par la ripisylve du Vidourle.

Les visions lointaines sont les moins nombreuses. Le paysage est ouvert dans les plaines : à la sortie de Sommières, où les vignes, blé et friches ne créent pas de barrière visuelle, à Lecques et à Vic.



3.3. DE VIC-LE-FESC A SAUVE : LA MOYENNE VALLE DU VIDOURLE



1



2



3



4

LES PAYSAGES

- 1 La plaine de Courme à la sortie de Vic-Le-Vesq
- 2 La plaine de Courme vers Serignac
- 3 - 4 Cultures et boisements entre Vic-Le-Fesq et le Mas des Maliges



2

1

4

3

5

6

LES PAYSAGES

- 1 - 2 La voie entre Vic et Quissac dans la Plaine du Crieulon
- 3 Pinède à la sortie d'Orthoux
- 4 La garrigue juste avant Chateauroux
- 5 - 6 La voie longeant la route entre Quissac et Sauve

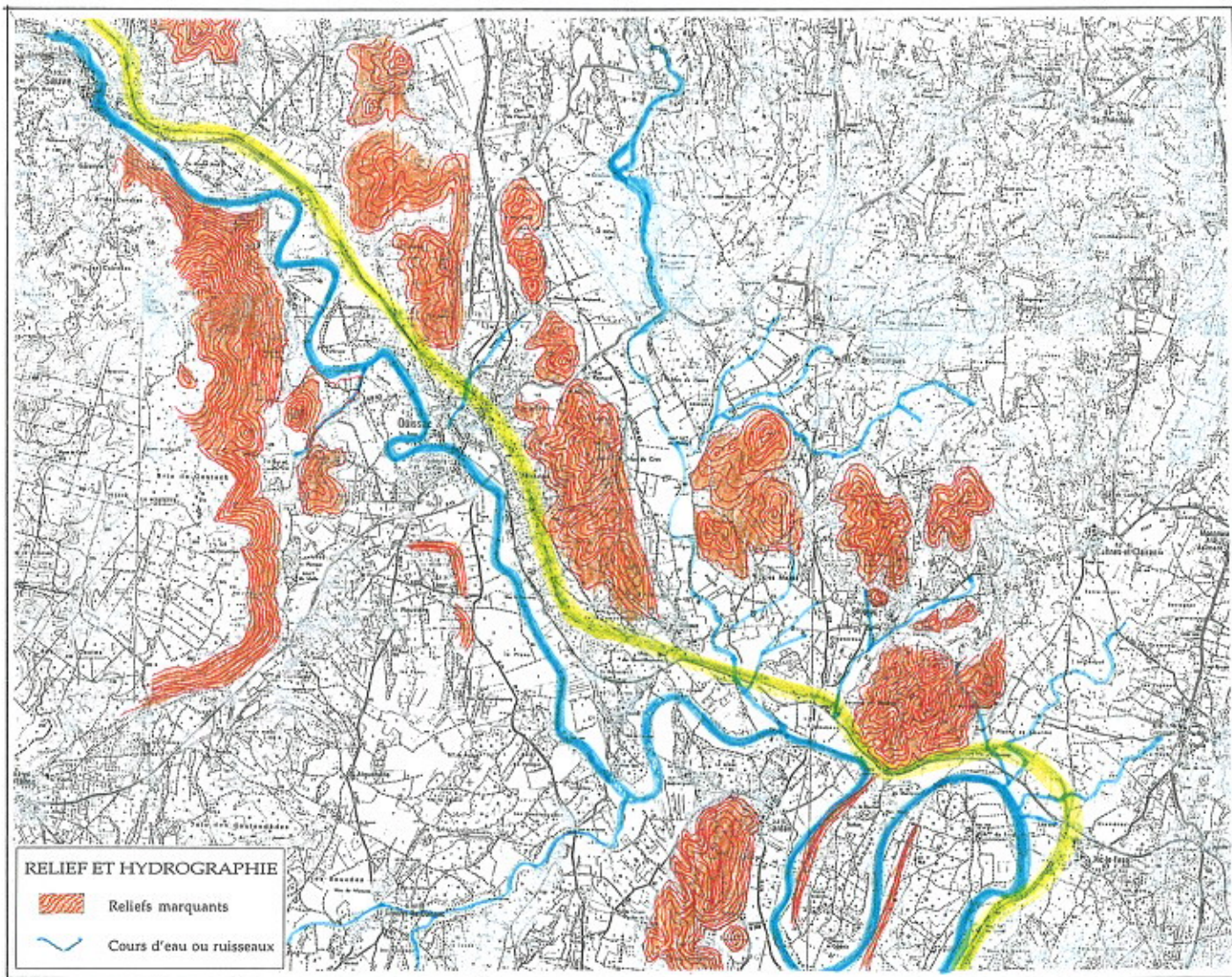
3.3.1. RELIEF - HYDROGRAPHIE

La moyenne vallée du Vidourle offre un paysage de collines parmi les lesquelles s'incèrent des petites plaines.

Les altitudes ne sont pas très élevées puisque les collines s'élèvent entre 127 et 275 m. Les petites plaines ont une altitude moyenne de 60 m.

La voie emprunte ce paysage en traversant les plaines et en longeant les collines.

Elle suit de plus ou moins loin le Vidourle qui s'écoule à l'ouest de la voie et franchit tous les petits ruisseaux affluents qui s'écoulent dans les plaines.



3.3.2. OCCUPATION DU SOL

* Les espaces naturels et agricoles

Les plaines sont les espaces fertiles et cultivés. Elles constituent un paysage agricole de vigne, de grandes cultures, de prairies et de friches. L'olivier est moins présent.

Les collines sont presque systématiquement boisées et l'on y retrouve le chêne vert, le pin d'Alep et le chêne pubescent. Les sous-bois restent identiques sur tout le territoire du chêne vert.

Les zones de garrigue éparse sont plus rares.

La ripisylve du Vidourle est exubérante. Les ruisseaux (le Doulibre, la Courme, la Fontaine, le Crieulon, le Garonne ...) qui s'écoulent vers le Vidourle ont également un ripisylve qui crée des repères dans les paysages ouverts.

La voie emprunte ainsi ces différents paysages, cultivés dans les plaines et boisés sur les collines. Elle franchit les ripisylves de ruisseaux et longe celle du Vidourle.

Trois ZNIEFF de type II sont recensées sur ce territoire : "le Bois de Lens", "le Bois du Fesc" et la "Ripisylve du Vidourle".

* L'urbanisation et le patrimoine bâti de la SNCF

Le secteur de la Moyenne Vallée du Vidourle concerne cinq communes : Vic-le-Fesc, Orthoux Sérignac, Liouc, Quissac et Sauve.

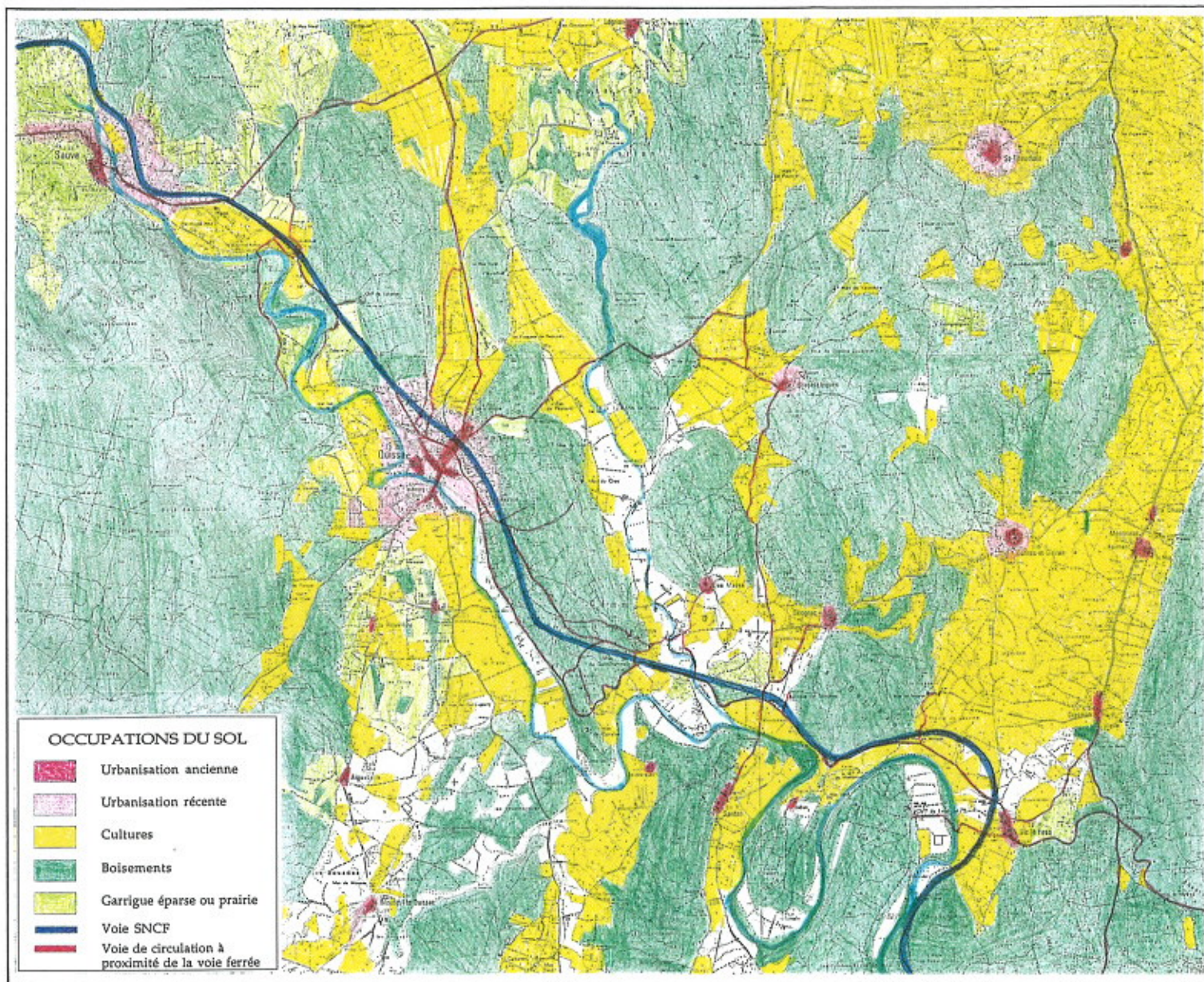
La voie traverse les deux plus grosses agglomérations : Quissac et Sauve, sur deux kilomètres environ, en quartiers péri-urbains. Là encore, ces traversées de village ne présentent pas d'intérêt paysager majeur.

Les ruines de la Magnanerie à Quissac créent un événement sur le parcours. Excepté Liouc, toutes les communes possèdent une gare et des maisons de gardes-barrières dont l'architecture crée un leitmotiv le long du parcours.

* Le réseau routier

La voie suit globalement le même cheminement que le CD 999 qui crée une nuisance sonore.

Elle ne le croise à aucun moment mais rencontre fréquemment des routes secondaires par des passages à niveau ou des ouvrages d'art.



3.3.3. INSERTION DE LA VOIE ET RUPTURES

La voie ferrée longe ici les collines et traverse les plaines et leurs ruisseaux par une multitude de séquences en déblai, remblai, à niveau et même en viaduc.

Les passages encaissés sont plus nombreux (10) et plus longs (jusqu'à 1 km) que précédemment.

Les passages en remblai sont fréquents (13) mais les talus ne sont pas très élevés (1 à 4 mètres environ).

Deux viaducs existent dans la plaine du Crieulon après Vic, ils permettent de franchir le lit des ruisseaux.

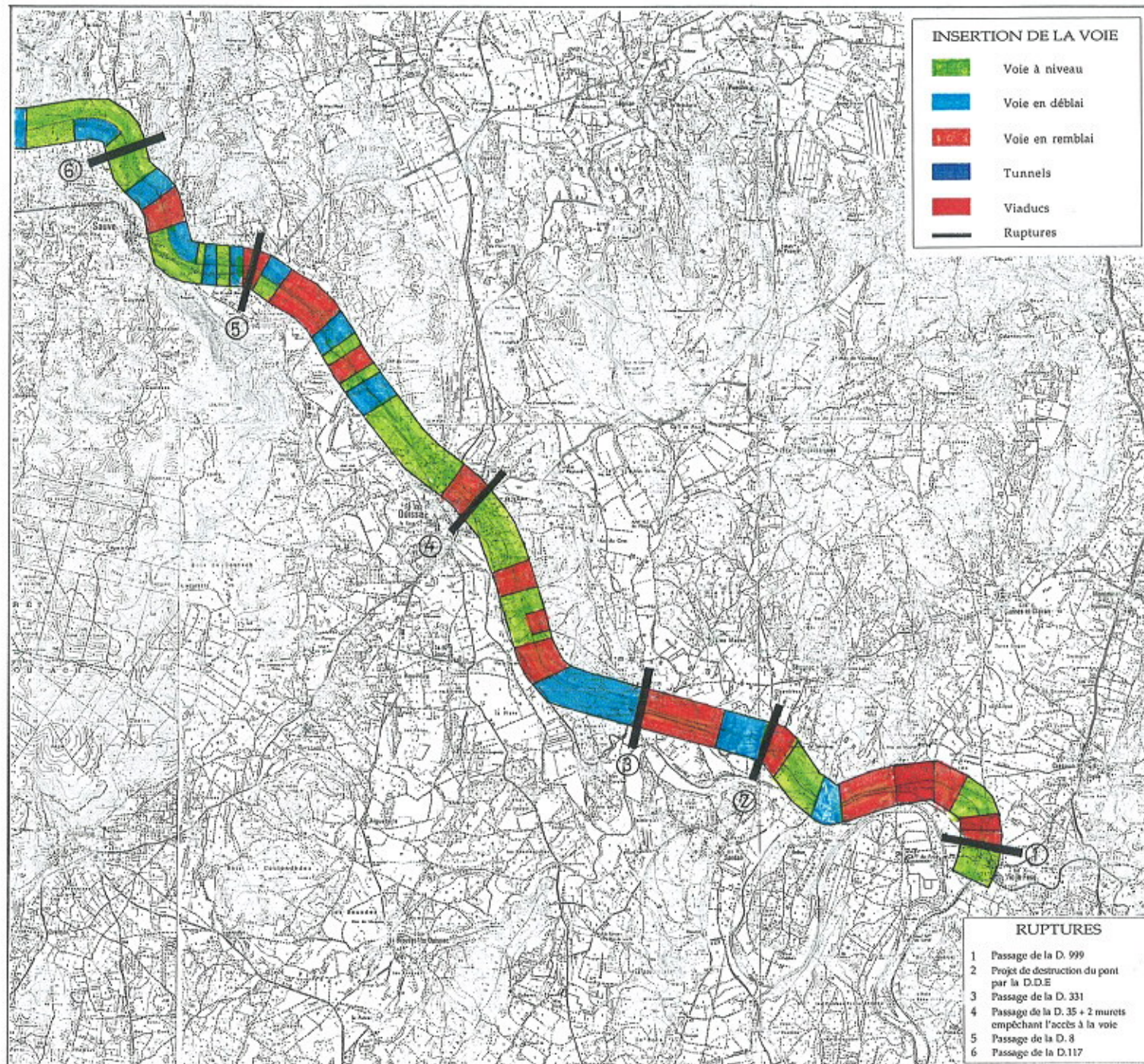
Les séquences à niveau, elles, sont relativement courtes (de 100 à 1000 mètres).

Cinq ruptures visuelles apparaissent entre Vic et Sauve :

- trois sont liées au passage de routes départementales
- une correspond à un projet de destruction de pont, à Orthoux Sérignac
- une autre, à la gare de Quissac est caractérisée par deux murets empêchant l'accès à la voie.

Elles se répartissent à peu près régulièrement sur l'ensemble du tronçon créant ainsi cinq séquences dont la distance varie entre 1,5 et 4 km.

Le projet de démolition du pont constitue la seule rupture réellement infranchissable. Les séquences qui en résulteront auront des longueurs de 3,5 et 10,5 km.



3.3.4. PERCEPTIONS VISUELLES

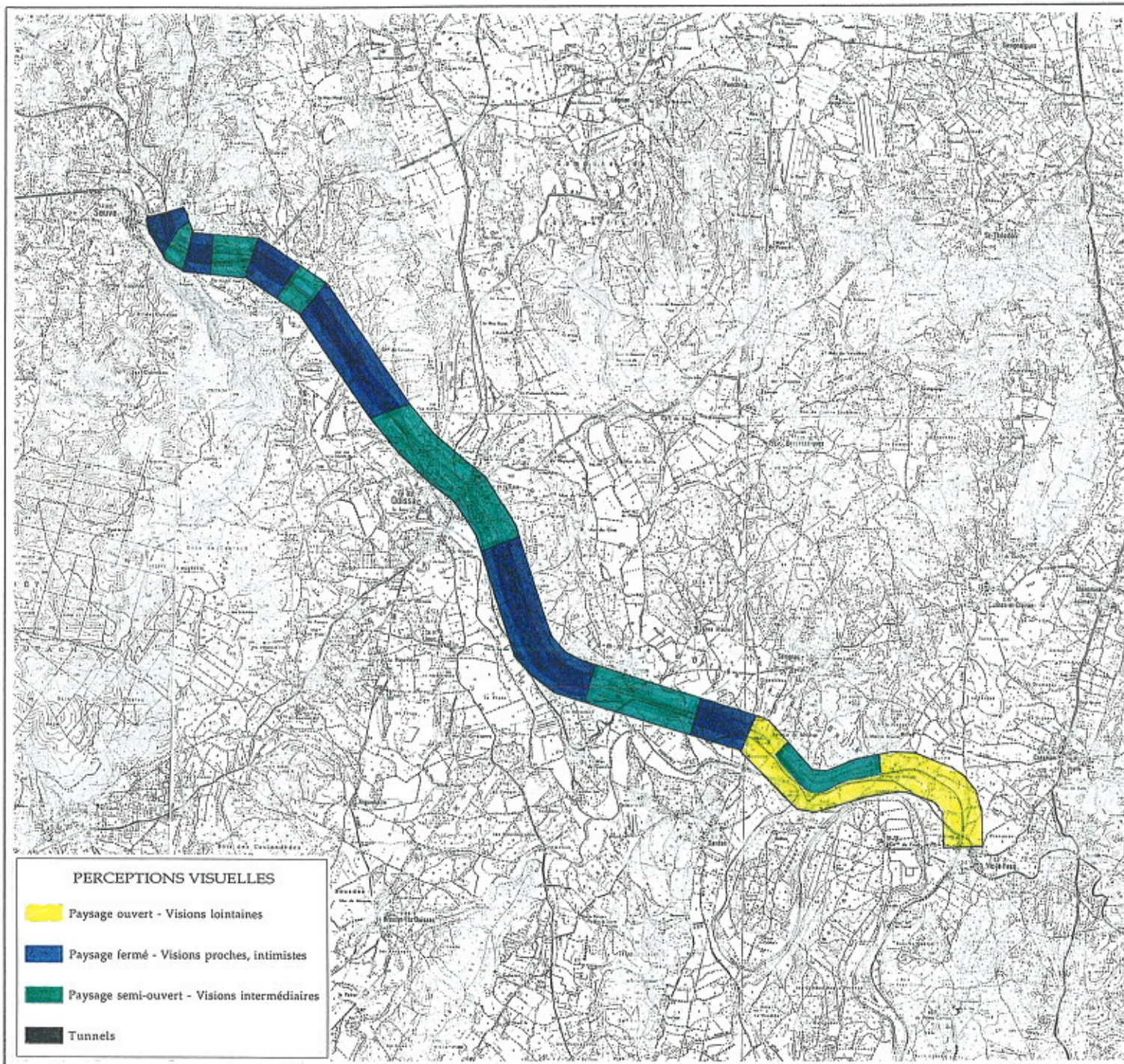
Le paysage, perçu depuis la voie, est souvent fermé en raison de boisements à proximité immédiate ou de situation encaissée.

Ces séquences peuvent être longues (jusqu'à 2,5 kilomètres entre Orthoux et Quissac).

Les paysages ouverts se limitent à une seule séquence entre Vic et "la Baraque de Sérignac".

Les paysages semi-ouverts alternent avec les précédents en six séquences.

Ce tronçon se caractérise ainsi par des séquences longues qui n'animent pas suffisamment le parcours.



3.4. DE SAUVE A GANGES : LES CEVENNES - SALAVES



1



2



3

LES PAYSAGES

- 1 Garrigue et bosquets après Sauve
- 2 - 3 Garrigue vers "Les Claris" entre Sauve et St Hippolyte du Fort



LES PAYSAGES

- 1-2 Garrigue et pinèdes de part et d'autre de la voie entre Sauve et St Hippolyte
- 3 La voie en déblai traversant le bois de la "Paulerie" entre Sauve et St Hippolyte
- 4 La voie en remblai, à l'arrivée sur St Hippolyte
- 5 Traversée de St Hippolyte



1



2



4



3

LES PAYSAGES

- 1 La plaine après St Hippolyte
- 2 La voie en remblai longeant le C.D. 999 entre St Hippolyte et La Cadière et Cambo
- 3 La voie en déblai à la Cadière et Cambo
- 4 La voie dans la garrigue à Moules et Bancels
- 5 Les Cévennes-Salavès, la voie longeant le C.D. 999



5



1



2



4



3



5



6

LES PAYSAGES

- 1 Gare de St Hippolyte du Fort
- 2 Viaduc à St Hippolyte
- 3 Traversée de St Hippolyte
- 4 Maison de garde-champêtre à Ganges
- 5 Pont démoli à Ganges
- 6 Gare de Ganges

3.4.1.RELIEF - HYDROGRAPHIE

Les Cévennes Salavès ou Basses Cévennes constituent une zone de transition entre les Cévennes proprement dites et la garrigue languedocienne.

Le relief est progressivement accidenté et les premiers contreforts montagneux qui se dessinent à l'horizon marquent le paysage.

La voie longe au nord un vaste massif au relief escarpé et constitué de plusieurs collines entrecoupées de vallons étroits.

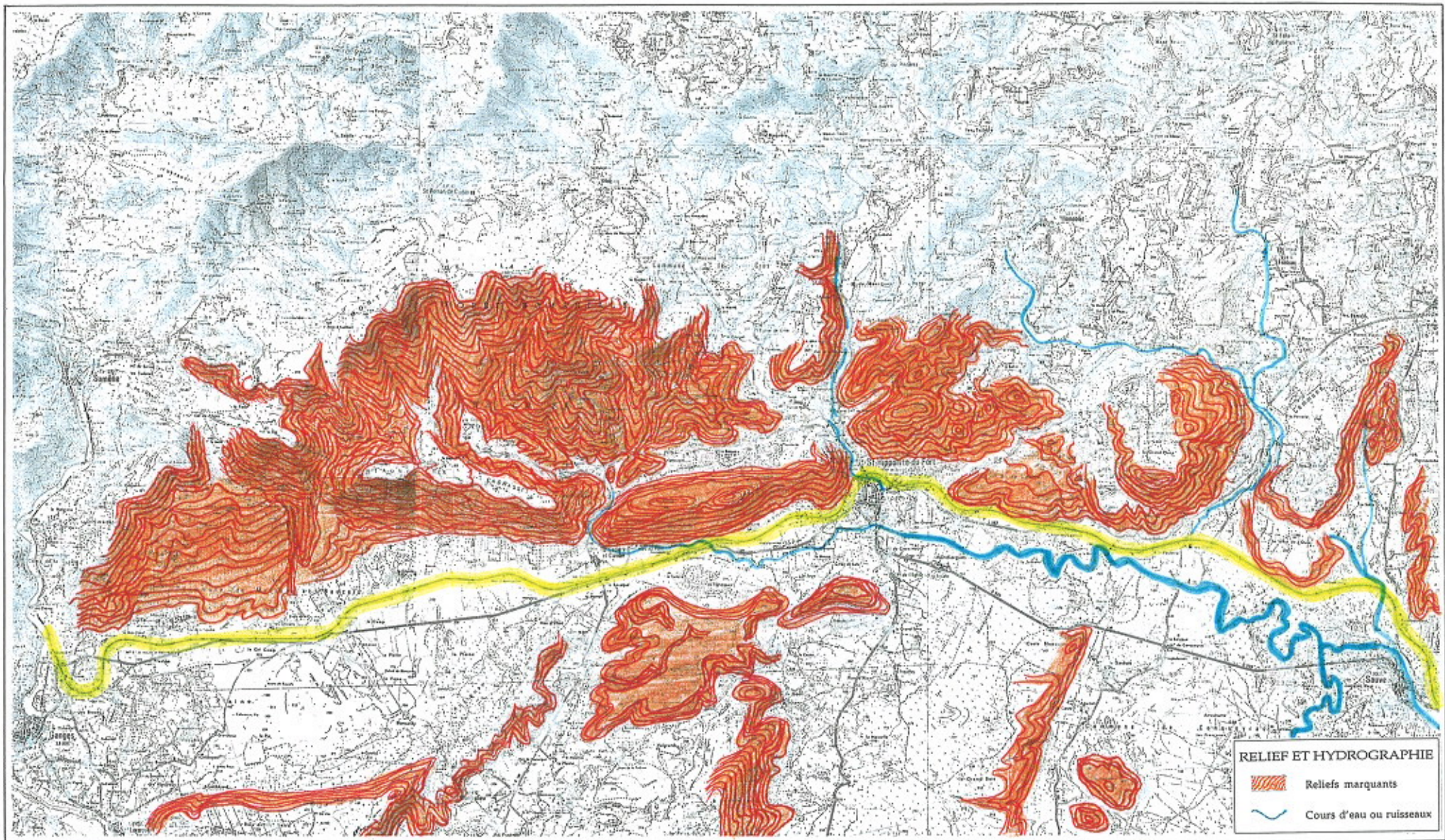
Dans cet ensemble, les falaises qui dominent le village de Saint-Hippolyte sont d'un grand intérêt paysager.

Les sommets en surplomb de la voie, au nord, ont une altitude variant de 185 mètres vers Sauve à 931 mètres vers Ganges.

Au sud, le paysage s'ouvre sur des plaines quelque peu vallonnées par des buttes qui culminent à 253, 361, 483 mètres....

L'hydrographie est représentée par le Vidourle dont le cours est souterrain entre Saint-Hippolyte et Sauve, et les petits ruisseaux qui s'écoulent entre les collines du massif montagneux avant de se jeter dans le lit majeur du Vidourle.

L'eau devient absente à partir de la Cadière et Cambo.



3.4.2. OCCUPATION DU SOL

* Les espaces naturels et agricoles

Les massifs montagneux sont recouverts de bois et ponctués de garrigue. La végétation s'y compose de chênes verts et de chênes pubescents auxquels se mélangent des érables de Montpellier, du genévrier oxycèdre et du buis. La garrigue basse se situe au pied des massifs et dans la plaine où l'on trouve davantage du genêt scorpion et du thym. Elle est rase par endroit et prend même l'aspect de pelouse ou de lande offrant alors un paysage désertique de steppe. Les cultures, localisées dans la plaine, sont représentées par la vigne, les céréales, les prairies et les friches.

La voie emprunte ainsi des boisements assez denses (entre Sauve et Saint-Hippolyte) puis de la garrigue entrecoupée de pelouses sèches et de cultures (entre Saint-Hippolyte et Ganges). Elle ne franchit qu'une seule ripisylve : celle du Cresperou à la sortie de Sauve.

Sept ZNIEFF sont recensées sur ce territoire : "le Mas des Claris", "le Pic de Midi", "la Montagne de la Fage et des Cagnasses", "la partie souterraine du Vidourle", "les plaines de Mandiargues", les gorges du Rieumassel et forêt de Coutach" et "le Lapiatz de Curen's".

* L'urbanisation et le patrimoine bâti de la SNCF

Le secteur des Basses Cévennes concerne six communes : Sauve, Conqueyrac, Saint-Hippolyte du Fort, la Cadière et Cambo, Moulès et Baucels et Ganges.

A Sauve la voie est assez à l'écart de l'agglomération et ne traverse un secteur atypique d'habitat épars ou se mélangent la garrigue et les cultures. Une décharge se trouve à proximité de la voie après la gare et affecte la perception de la ville.

Saint-Hippolyte du Fort est la seconde agglomération où passe la voie ferrée.

Sa traversée présente plusieurs séquences : une zone d'habitat individuel assez peu visible de par le relief et la végétation qui borde la voie; le secteur

de la gare plus urbain, sans élément particulier à signaler; le viaduc, bel ouvrage d'art qui surplombe la vieille ville, le tunnel enfin et, à nouveau un quartier périphérique d'habitat récent où la voie est en partie encaissée.

La traversée de Moulès et Baucels présente peu d'intérêt, vu le mitage de cette commune. L'usine électrique crée un événement négatif.

A Ganges, la voie passe aussi à l'écart de la ville. Sa traversée est essentiellement représentée par la gare et ses habitations voisines.

Conqueyrac et Moulès et Baucels n'ont ni gare ni maison de garde-barrière. Les gares de Sauve, Saint-Hippolyte et Ganges ont toujours une architecture caractéristique du patrimoine SNCF.

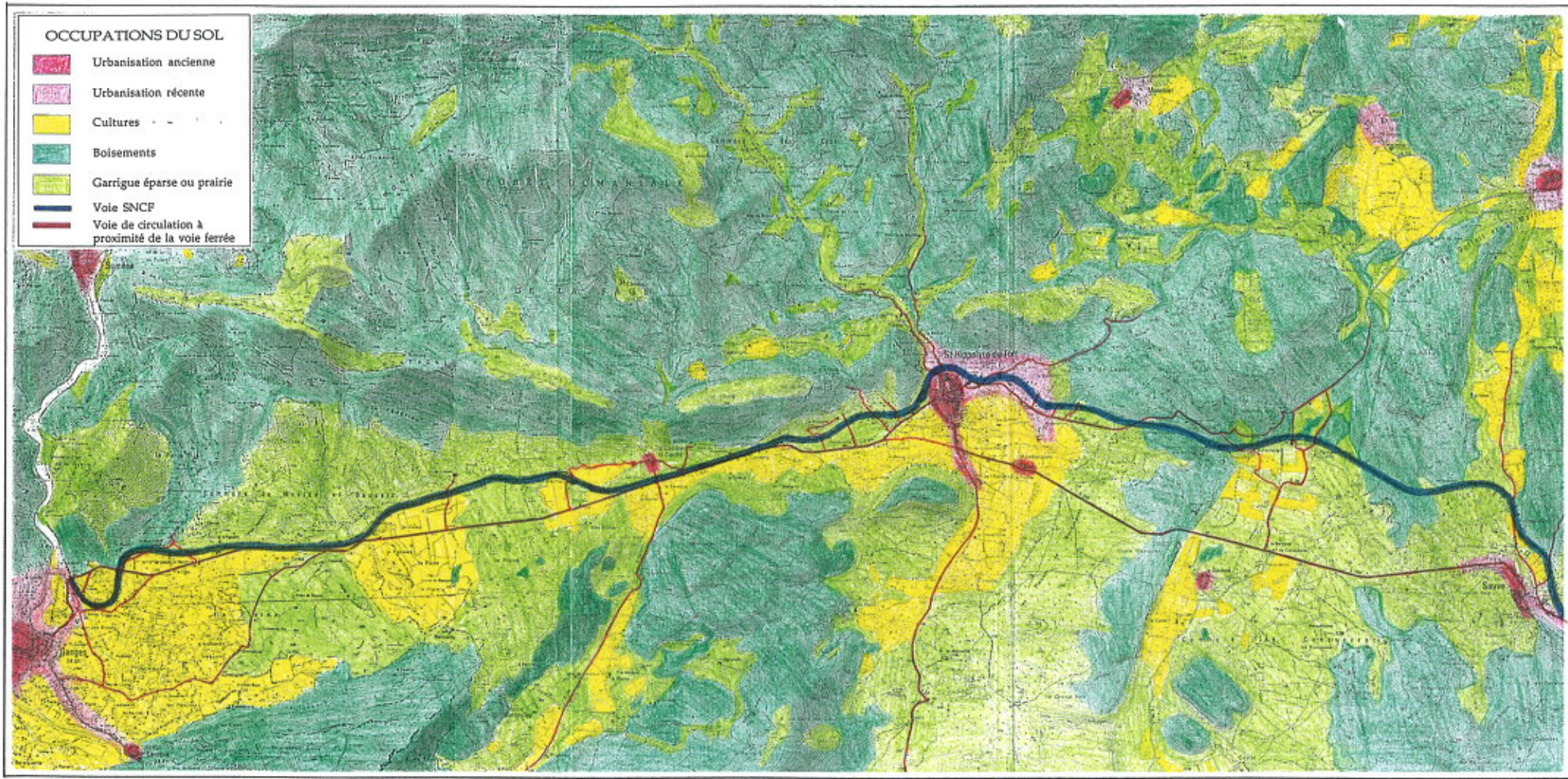
* Le réseau routier

La voie s'éloigne du CD 999 entre Sauve et Saint-Hippolyte et le longe entre Saint-Hippolyte et Ganges. Ils ne se croisent qu'à l'entrée de Ganges.

Autrement une multitude de ponts se succèdent sous et au-dessus de la voie pour des petites routes et chemins.

OCCUPATIONS DU SOL

-  Urbanisation ancienne
-  Urbanisation récente
-  Cultures
-  Boisements
-  Garrigue éparses ou prairie
-  Voie SNCF
-  Voie de circulation à proximité de la voie ferrée



3.4.3. INSERTION DE LA VOIE ET RUPTURES

De Sauve à Ganges, la voie, qui longe ici les premiers massifs des Cévennes, a été tracée dans un site accidenté et se présente sous une multitude de séquences en déblai/remblai et à niveau qui animent le parcours. Il n'y a qu'un tunnel et un viaduc à Saint-Hippolyte.

Les ruptures visuelles sont peu nombreuses et se limitent à :

- un projet de déviation routière à la sortie de Sauve,
- un croisement avec une route départementale,
- un pont démoli,
- un viaduc fermé pour des raisons de sécurité.

Les séquences sont par conséquent longues, pouvant aller jusqu'à 12 kilomètres de Saint-Hippolyte à Ganges.

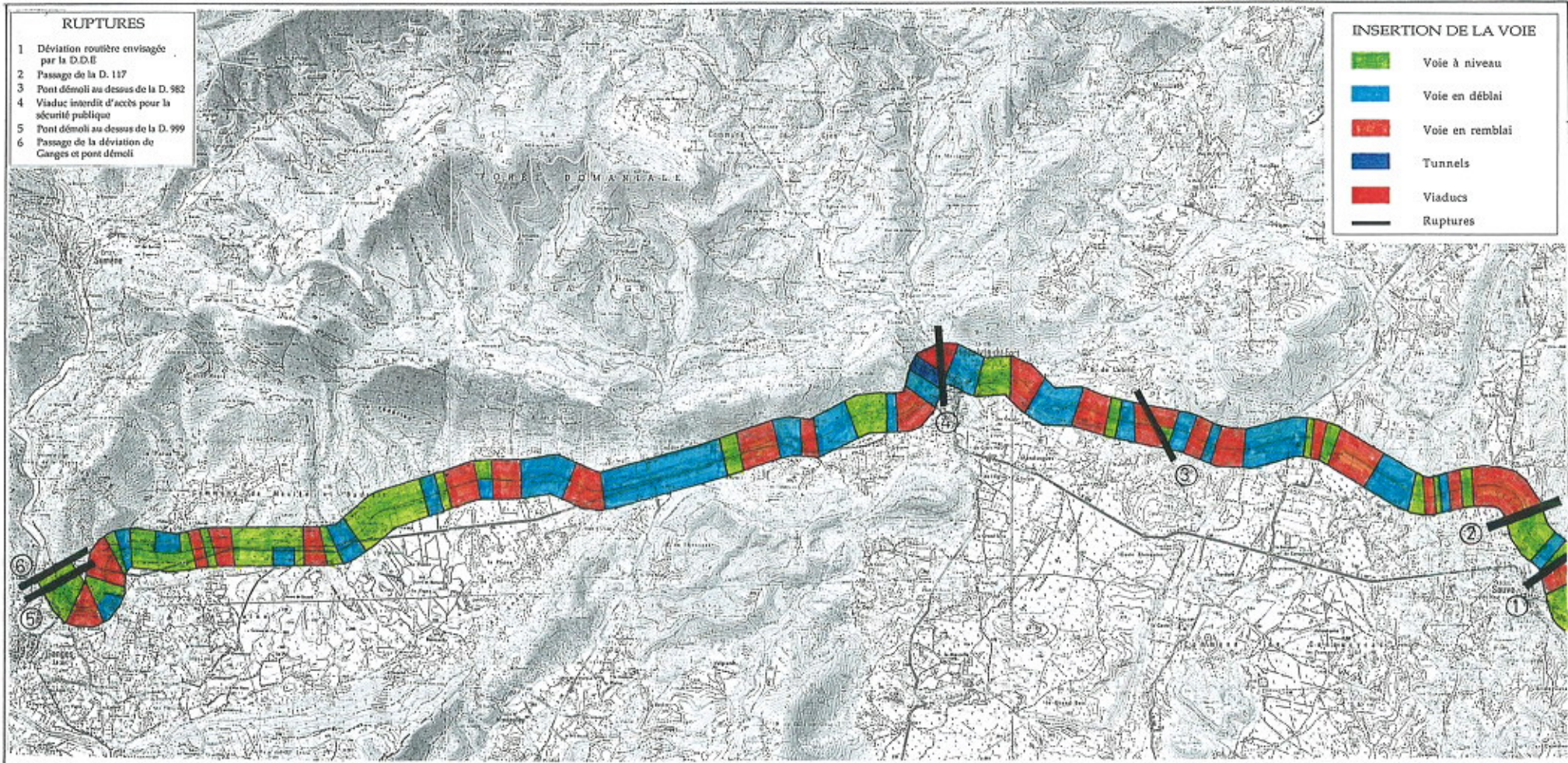
Une seule rupture est réellement infranchissable (pont démoli entre Sauve et St Hippolyte). Les séquences qui en résultent ont une longueur de 7 à 16 km.

RUPTURES

- 1 Déviation routière envisagée par la D.D.E
- 2 Passage de la D. 117
- 3 Pont démolit au dessus de la D. 982
- 4 Viaduc interdit d'accès pour la sécurité publique
- 5 Pont démolit au dessus de la D. 999
- 6 Passage de la déviation de Garges et pont démolit

INSERTION DE LA VOIE

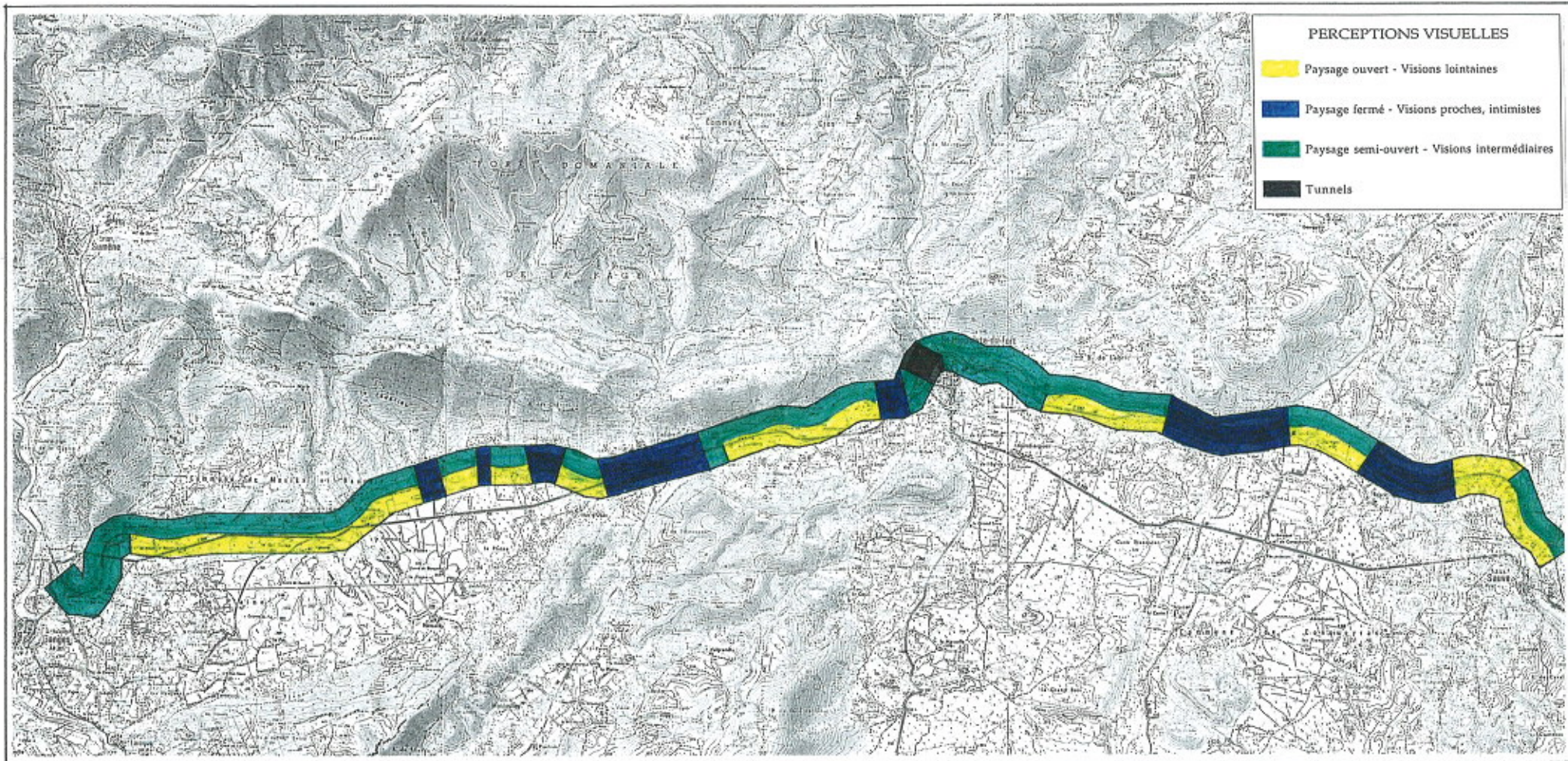
- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
|  | Voie à niveau |
|  | Voie en déblai |
|  | Voie en remblai |
|  | Tunnels |
|  | Viaducs |
|  | Ruptures |



3.4.4. PERCEPTIONS VISUELLES

Les perceptions le long de la voie sont lointaines dans la plaine où le paysage est ouvert, fermées dans les tronçons encaissés et intermédiaires au pied des massifs montagneux.

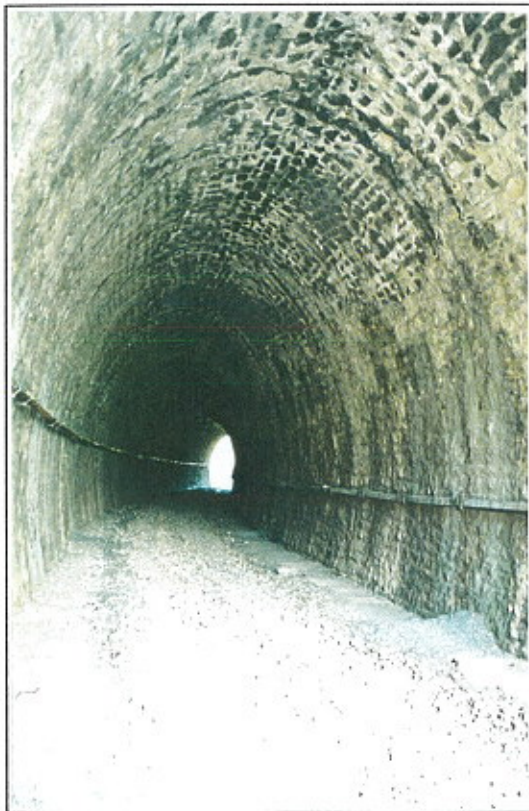
Le parcours semble assez monotone puisque les séquences sont assez longues et relativement semblables.



3.5. DE GANGES AU VIGAN : LES CEVENNES



1



2



3



4

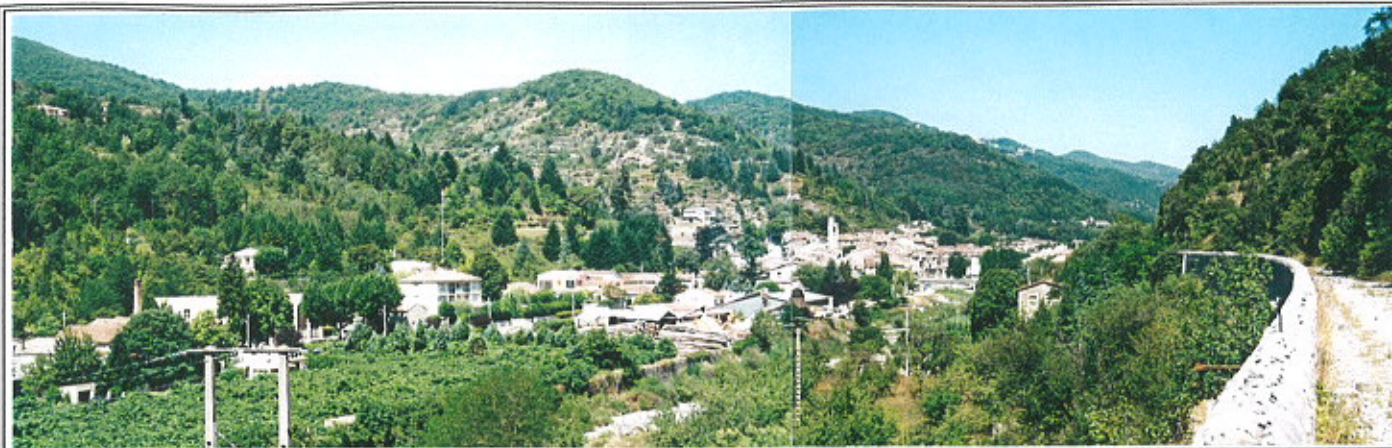
LES PAYSAGES

- 1 Viaduc et mur de soutènement à la sortie de Ganges
- 2 Tunnel entre Ganges et Sumène
- 3 Vue des Cévennes depuis le Viaduc de "La Jarre"
- 4 La voie à flanc de montagne entre Ganges et Sumène



LES PAYSAGES

- 1 La voie en montagne à l'entrée de Sumène
- 2 Paysages de terrasses perçus depuis la voie avant Sumène
- 3 Paysages de montagnes perçus depuis le viaduc de "Ma lagache" entre Sumène et Pont d'Hérault
- 4 Viaduc avant Pont d'Hérault



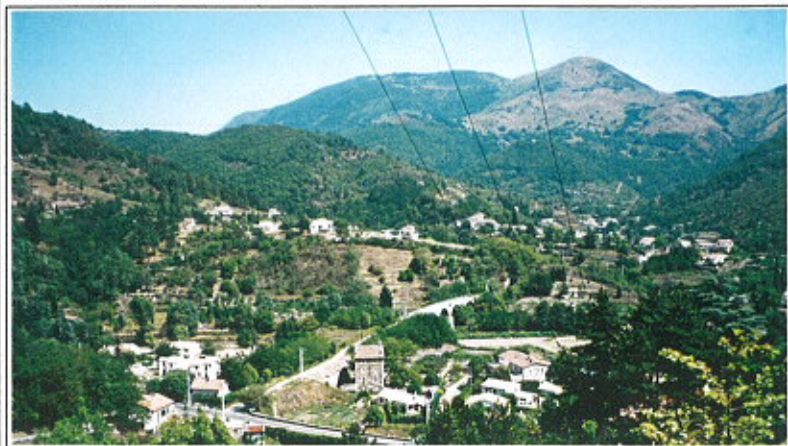
1



5



2



3



4

LES PAYSAGES

- 1 Le village de Sumène
- 2 Le village de Pont d'Hérault
- 3 Le viaduc dans la traversée de Sumène
- 4 Sortie de Sumène
- 5 Entrée du Vigan



LES PAYSAGES

- 1 Maison de garde-barrière au Nord de Sumène
- 2 Gare de Sumène
- 3 Gare de Pont d'Hérault
- 4 Voie interrompue par le C.D. 999 avant le Vigan
- 5 Voie à l'entrée du Vigan
- 6 Gare du Vigan



LES PAYSAGES

- 1 Maison de garde-barrière près de Vic-Le Fesq
- 2 Ruines de la magnanerie entre Orthoux et Quissac
- 3 Maison de garde-barrière à Orthoux
- 4 Maison de garde-barrière à Quissac
- 5 Gare de Quissac
- 6 Gare de Sauvé

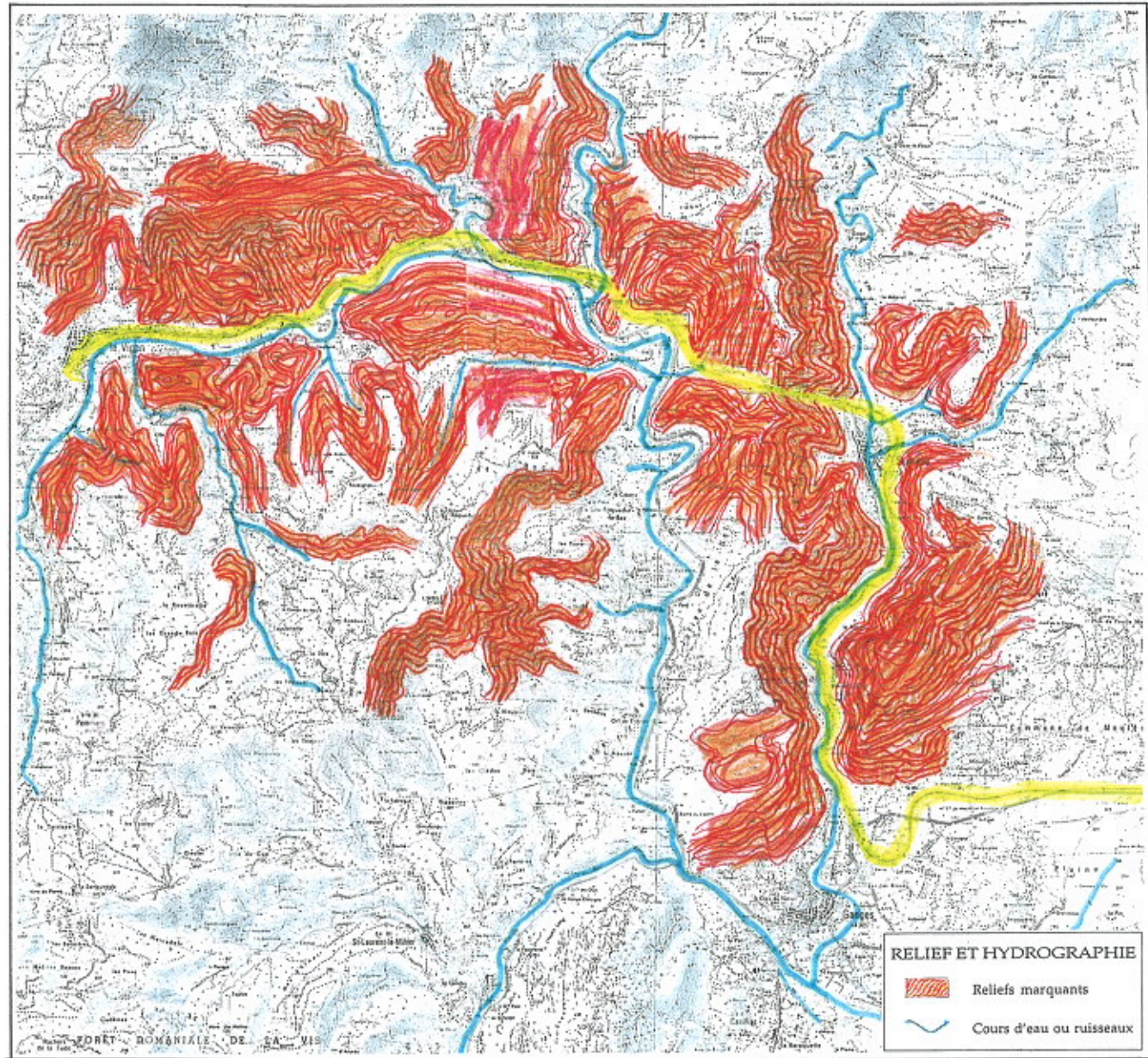
3.5.1. RELIEF - HYDROGRAPHIE

Les falaises, corniches et grottes constituent le relief escarpé des Cévennes.

Juste après Ganges, la voie s'engouffre dans un tunnel et à partir de là le relief change réellement. Il devient beaucoup plus accidenté et les dénivelés sont importants.

La voie ferrée se cantonne dans la vallée du Rieutord jusqu'à Sumène puis pénètre dans un massif montagneux en utilisant de longs tunnels pour rejoindre l'Hérault et suivre l'Arre à partir de Pont d'Hérault.
Les altitudes oscillent entre 300 et 900 mètres.

Ce relief montagneux offre un paysage remarquable tout au long de la voie.



3.5.2. OCCUPATION DU SOL

* Les espaces naturels et agricoles

Le paysage des Cévennes est ici marqué par les boisements. Quelques secteurs arides existent néanmoins, ils sont localisés sur les versants abrupts ou les falaises.

Les bois se situent sur les massifs et se composent essentiellement de chênes verts et de chênes blancs avec des sous-bois caractéristiques (bruyère, houx, buis, ciste, callune ...)

Les secteurs profonds et frais sont plantés de châtaigniers.

Des pins maritimes apparaissent parfois.

Les taillis de chênes verts (stade inférieur de végétation) sont localisés sur les pentes rocheuses, les bas des versants étant plantés d'arbousier, de genévriers oxycèdre et de thym.

La voie emprunte ainsi un paysage relativement sec après Ganges puis des boisements de plus en plus denses au fur et à mesure qu'elle s'approche du Vigan.

Les terrasses cévenoles (en partie désaffectées) avec les courtes vallées sont les seuls espaces à pouvoir accueillir des cultures.

De la voie, on perçoit assez rarement des paysages cultivés. Ceux-ci se limitent à d'anciennes terrasses et quelques parcelles présentes vers Sumène, Pont d'Hérault et à l'entrée du Vigan.

Deux ZNIEFF de type I ont été recensées : "la Vallée du Rieutord" et "la Vallée de Saint-Bresson".

* L'urbanisation et le patrimoine bâti de la SNCF

Le secteur des Cévennes concerne cinq communes : Ganges, Saint-Julien de la Nef, Sumène, Saint-André de Majencoules et le Vigan.

Après Ganges, la voie traverse deux villages (Sumène et Pont d'Hérault) qui offrent un paysage remarquable. Les traversées urbaines sont ici particulièrement pittoresques.

Par contre, l'entrée du Vigan, où la voie et ses abords sont plus abandonnés,

est nettement moins accueillante.

Ce secteur possède quatre gares (Ganges, Sumène, Pont d'Hérault et Le Vigan) alors que les maisons de gardes-barrières sont de plus en plus rares.

* Le réseau routier

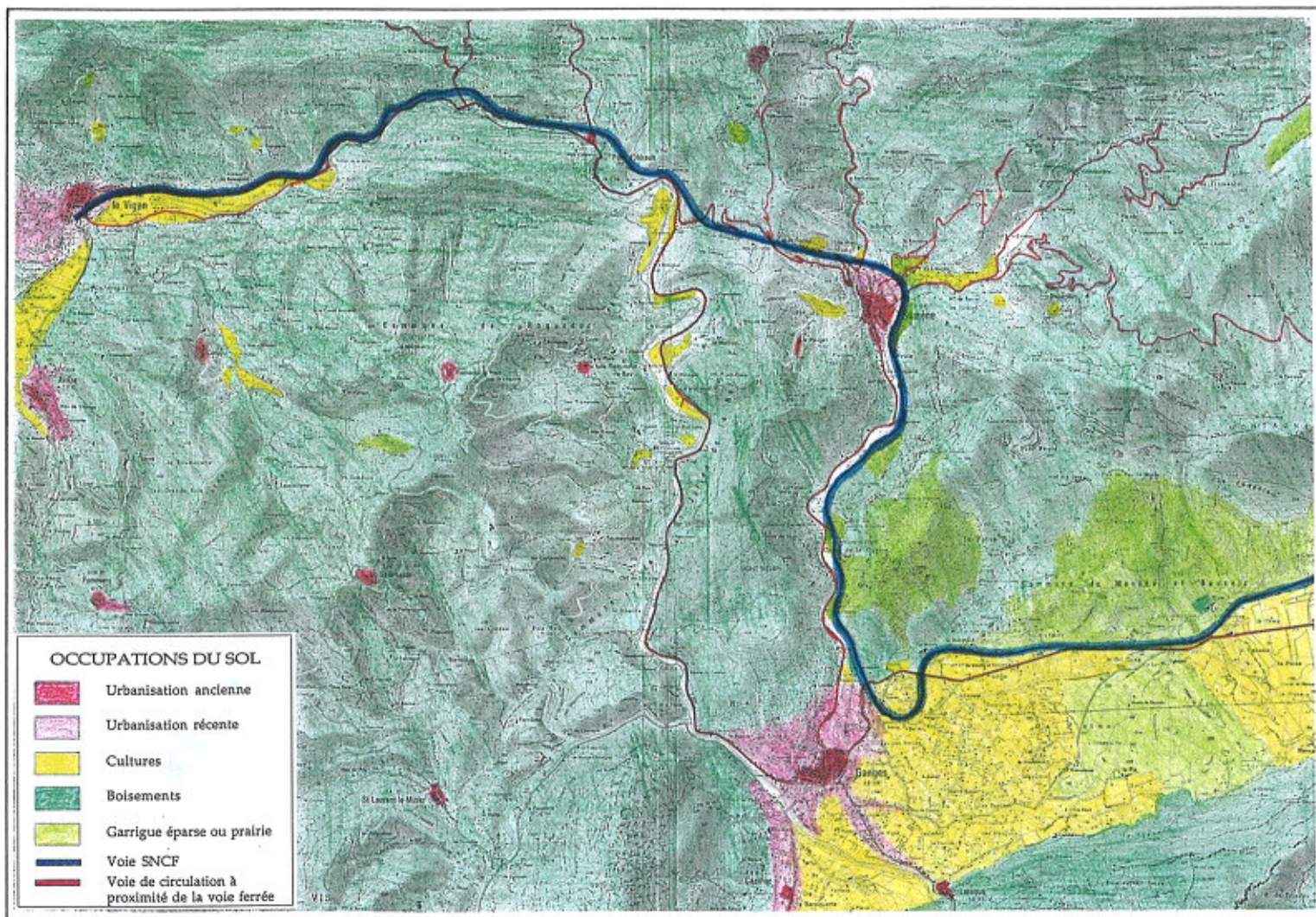
De Ganges à Sumène, dans la vallée du Rieutord, la voie ferrée longe la D.4. La première est sur la rive gauche et la seconde sur la rive droite. La covisibilité est fréquente.

Après une succession de plusieurs tunnels, la voie retrouve la D.999 à Pont d'Hérault et la longe jusqu'au Vigan.

Les croisements avec les routes secondaires sont rares et essentiellement localisés dans les deux agglomérations (Sumène et Pont d'Hérault). Les accès à la voie sont ainsi peu nombreux et même difficiles.

Les viaducs, multiples, sont d'une grande beauté et s'inscrivent harmonieusement dans le paysage.

Celui de Sumène possède neuf arches et mesure 125 mètres.



3.5.3. INSERTION DE LA VOIE ET RUPTURES

La voie, qui traverse les montagnes en empruntant la vallée du Rieutord et celle de l'Arre, a été tracée sur un relief accidenté.

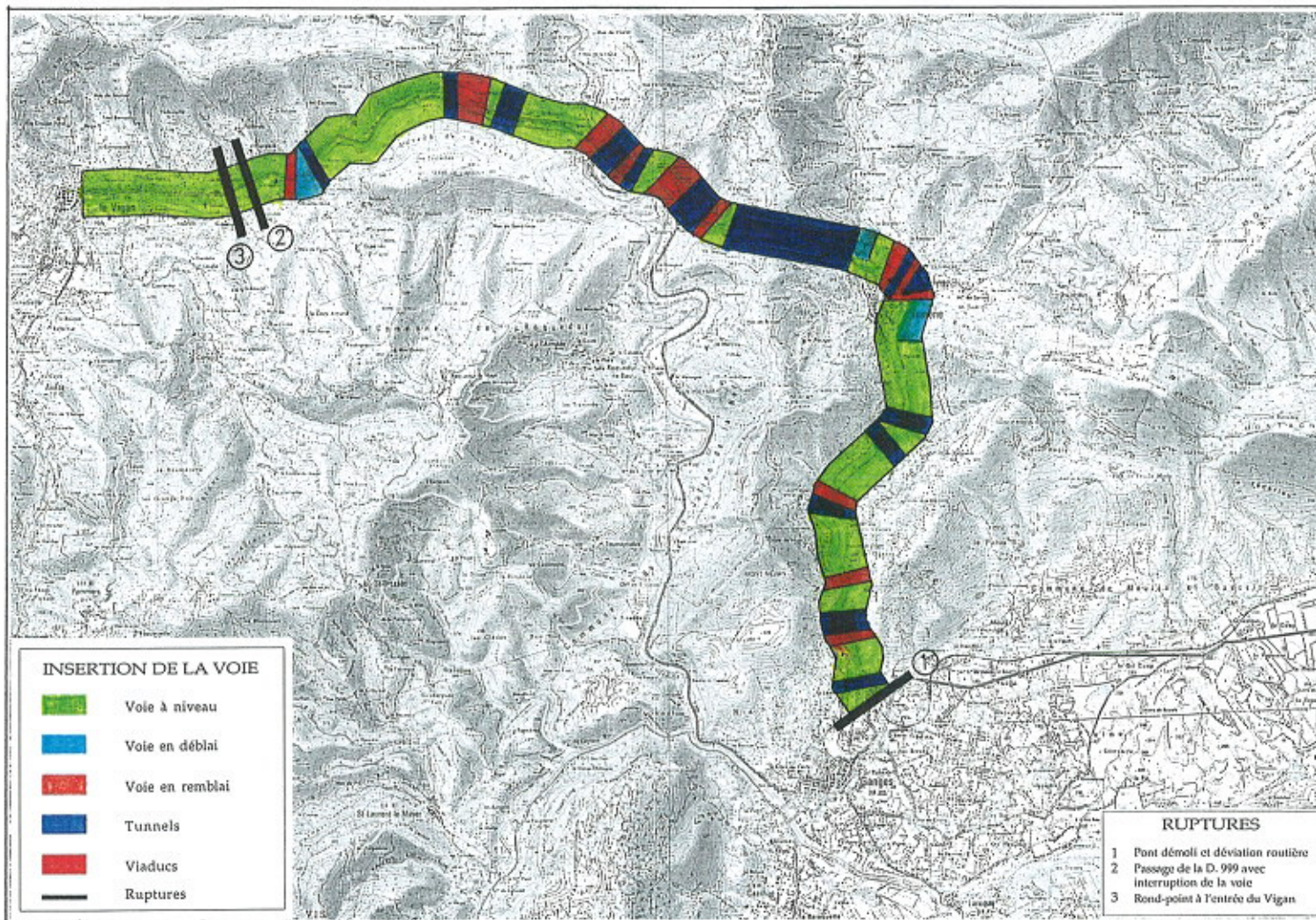
Les viaducs et les tunnels sont nombreux (12 et 13) et marquent le parcours. La voie est très rarement encaissée.

Par contre, dans les séquences à niveau du sol, elle est la plupart du temps à flanc de montagne et portée par un mur de soutènement.

Le parcours est très varié. Outre le tunnel, d'une longueur de 1,3 kilomètre à la sortie de Sumène, les séquences sont multiples et assez courtes.

Les ruptures se situent à Ganges, au niveau du pont démolé au-dessus de la D. 999, et au Vigan, où la voie est interrompue par la même D. 999 (avec un dénivelé de plusieurs mètres) et par un rond point.

Entre ces deux agglomérations principales, les ruptures sont inexistantes offrant ainsi un parcours continu et ininterrompu.



3.5.4. PERCEPTIONS VISUELLES

Sauf à l'intérieur des tunnels, bien évidemment, le paysage prend ici toute sa signification et particulièrement depuis les viaducs où la perception dominante est forte.

Le paysage est là, d'une grande beauté : le relief escarpé est animé, les essences végétales sont variées et suffisamment denses pour créer une ambiance végétale, les villages sont perçus dans leur globalité, les lits des rivières sont proches.

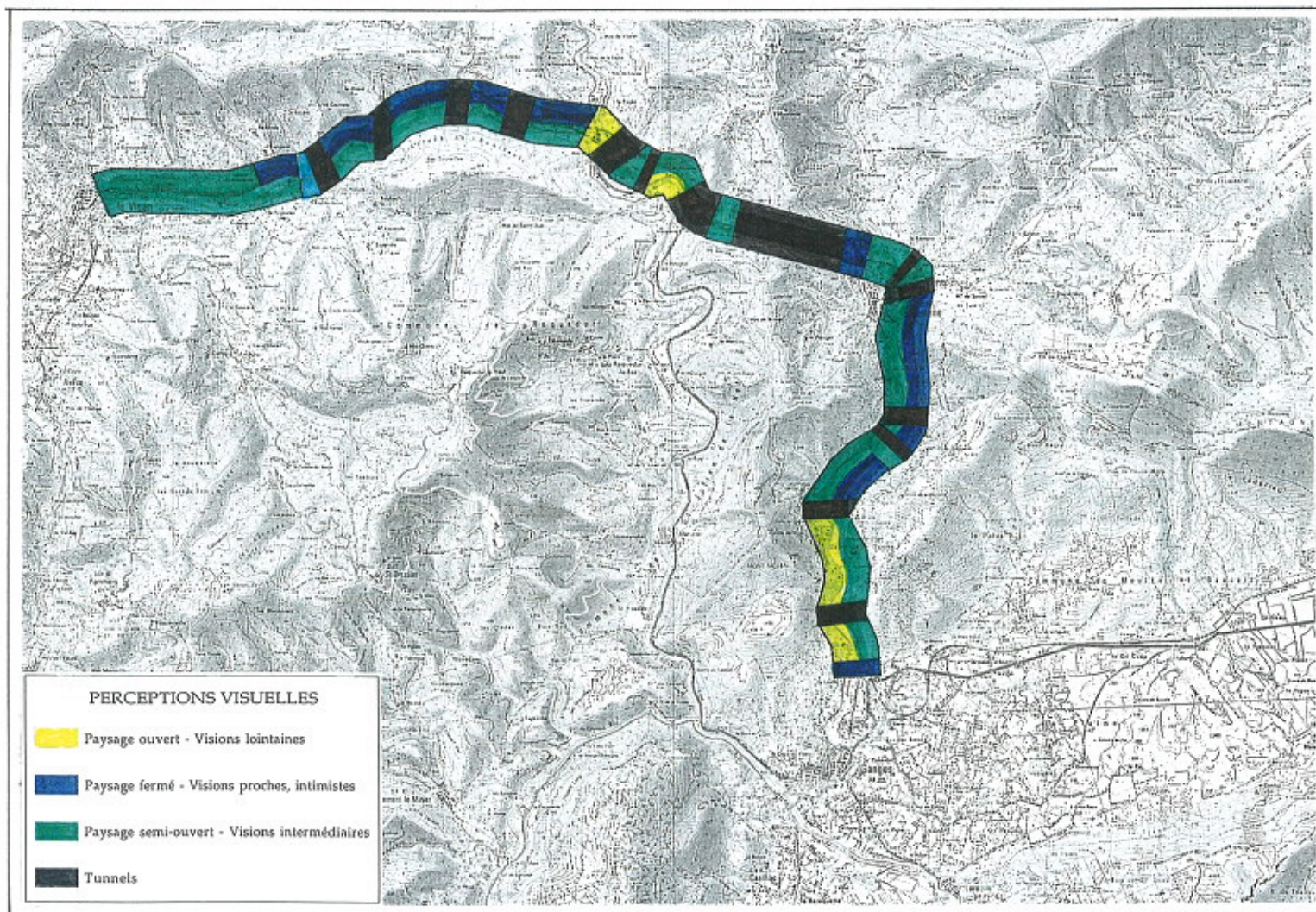
La perception est rarement lointaine du fait du relief; les paysages ouverts n'existant que dans la vallée du Rieutord à la sortie de Ganges et vers Pont d'Hérault où le lit de la rivière s'élargit.

Elle est proche lorsque la voie traverse une végétation dense et lorsqu'elle est à flanc de montagne.

Elle est semi lointaine lorsque les versants sont plus éloignés.

Les séquences avec deux perceptions simultanées, étroitement liées au relief, sont assez fréquentes.

Le paysage est particulièrement animé ici par la qualité du paysage.



SYNTHESE

ATOUPS

FAIBLESSES

LA VAUNAGE

- Intérêt paysager de la Vaunage agricole
- Présence de gares et de maisons de gardes-barrières qui ponctuent le parcours

- Traversées urbaines fréquentes : images négatives (Caveirac, Langlade, Saint-Dionisy, Calvisson, Congénies ...)
- Point noir : décharge à Junas.
- Nombreuses ruptures visuelles. Séquences courtes: de quelques centaines de mètres à 3,2 km
- Trois ruptures réellement infranchissables. Longueur des séquences : 11; 2,5 et 3 km
- Perceptions visuelles monotones

LE SOMMIEROIS

- Intérêt paysager du Sommiérois dans son ensemble
- Proximité du Vidourle et de sa ripisylve
- Végétation dense et harmonieuse
- Peu de traversées d'agglomérations
- Présence de gares et de maisons de gardes-barrières qui jonchent le parcours
- Aucune rupture réellement infranchissable
- Perceptions visuelles variées. Parcours animé

- Traversée de Sommières et de son tunnel : image négative
- Point noir : circuit de moto-cross à Villevieille
- Cinq ruptures visuelles. Longueur des séquences : quelques centaines de mètres , 3, 4 ou 6 kilomètres.

LA MOYENNE VALLEE DU VIDOURLE

- Intérêt paysager des boisements et des ripisylves qui créent des repères
- Animation liée aux gares et maisons de gardes-barrières
- Une seule rupture réellement infranchissable (projet de démolition du pont à Orthoux-Sérignac). Les séquences varient de 3,5 à 10,5 kilomètres
- Perceptions visuelles monotones. Parcours peu animé.

- Proximité de la départementale 999. Nuisance sonore
- Traversée de Quissac et Sauve, sans intérêt particulier
- Cinq ruptures visuelles. Longueur des séquences : 1,5 à 4 km
- Perceptions visuelles monotones. Parcours peu animé

LES CEVENNES - SALAVES

- Intérêt paysager des premiers conforts montagneux des Cévennes qui se dessinent à l'horizon
- Intérêt paysager des falaises de Saint-Hippolyte-du-Fort
- Viaduc à Saint-Hippolyte-du-Fort, paysage urbain : images positives
- Animation liée aux gares et maisons de gardes-barrières
- Une seule rupture réellement infranchissable (pont démoli entre Sauve et Saint-Hippolyte). Longueur des séquences : 7 et 16 km

- Vidourle à sec. Ecoulement souterrain. Paysage aride
- Paysage de plaine désertique et monotone à partir de Saint-Hippolyte
- Traversée de Sauve : image négative
- Points noirs : décharge à Sauve et usine électrique à Moulès et Baucels
- Parcours rectiligne et souvent en tranchée
- Trois ruptures visuelles. Longueur des séquences : 1,5 ; 5,5 et 16 km
- Perceptions visuelles monotones à partir de Saint-Hippolyte.

LES CEVENNES

- Paysage des Cévennes remarquable
- Traversées d'agglomérations: images positives
- Animation liée aux gares
- Nombreux viaducs permettant de dominer le paysage
- Parcours animé
- Aucune rupture visuelle jusqu'à l'entrée du Vigan. Longueur de séquence 13 km

- Entrée du Vigan : image négative
- Nombreux tunnels
- Inaccessibilité de la voie.

CONCLUSION

Le tronçon, qui semble le plus intéressant du point de vue de son paysage pour accueillir une activité touristique, s'avère être :

JUNAS - SAINT-HIPPOLYTE-DU-FORT = 40 kilomètres

Mais des ruptures incontournables le scindent en trois parties :

- JUNAS - ORTHOUX/SERIGNAC = 18 kilomètres
- ORTHOUX - BOIS de LABRIC avant St Hippolyte = 18 kilomètres
- BOIS de LABRIC- SAINT-HIPPOLYTE = 4 kilomètres

La séquence la plus harmonieuse parmi ces 40 kilomètres est le Sommiérois où l'attrait du paysage est indéniable.

Cependant, la voie ferrée présente aussi et par ailleurs de nombreux sites intéressants, susceptibles d'accueillir toutes sortes d'aménagements ponctuels.