

DOSSIER

# Une ligne de nouveau sur les rails

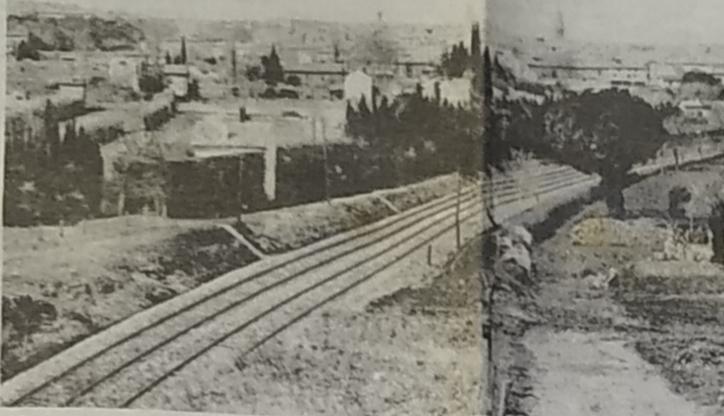
La gare de Bagnols doit-elle renaître par la volonté du public... et la force des T.G.V.?

30 août 1880, premier train de voyageurs — 6 août 1973 le dernier — plus de train mais 20.000 billets seront vendus par le guichet de Bagnols en 1986 dont 12.000 pour le T.G.V. partant d'Avignon ou de Montélimar.

Le service voyageurs a sombré en 1973 parce que le train faisait uniquement de la figuration du type lampe à pétrole. Soyons juste, la S.N.C.F. n'a pas à l'époque, fait grand chose pour améliorer cette image dans le public...

Aujourd'hui la ligne électrifiée, équipée du bloc automatique avec liaison radio pour les conducteurs, peut accepter (théoriquement) un train toutes les deux minutes dans chaque sens. Vitesse 140 km/h et 90 km/h pour les marchandises.

Le public en a conscience... Une réunion de prise de contact doit avoir lieu ce mardi au centre Pierre Mendes-France. Elle va appuyer l'action de la municipalité pour une réouverture...



Deux aspects de Bagnols et de sa voie ferrée qui souligne la ville à l'est, marquant en gros la limite des anciennes inondations. La carte postale (Paul Bernard) date des années vingt. La dernière (Midi Libre) est toute récente; on voit en premier plan, le pont de la déviation du P.N. 28. Le clocher de l'église est caché par l'immeuble «Le Camargue».



Le 6 août 1973, en plein été, la S.N.C.F. décida de supprimer la circulation des trains de voyageurs sur la ligne de la rive droite du Rhône entre Lyon (Perrache) et Nîmes.

Cette nouvelle fut connue par l'entremise d'un méchant placard vert. Six relations furent ainsi supprimées — deux «directs» Nîmes-Lyon; trois omnibus Nîmes-Avignon par Remoulins et Villeneuve et un omnibus Lyon-Peyraud. Cinq ans plus tôt, une décision semblable avait supprimé les trains de voyageurs sur la ligne Le Teil-Vogüé-Alès et par contrecoup, les relations entre Valence Vals-les-Bains et La Levade-d'Ardeche. Aucun train de voyageurs ne franchissait plus le Rhône entre le pont de Givors à Chasse et celui de Beaucaine à Tarascon. L'Ardeche était le premier département français sans train de voyageurs.

Soyons francs! La décision une fois connue ne souleva pas des tempêtes d'objections, la protestation resta bien discrète

et seuls, les nostalgiques allèrent saluer au soir du 6 août, le dernier autorail filant sur Nîmes. Pour calmer les criards ardéchois isolés, la S.N.C.F. établit une liaison routière entre Pont-Saint-Esprit et St-Rambert-d'Albon qui ne souleva et pour cause — aucun intérêt — dans le public et dont la suppression cinq ans plus tard, fut aussi discrète que la création.

### Des raisons toujours

Les motivations de la S.N.C.F. relatives à cette décision de suppression n'ont jamais été connues avec précision. Sans doute les collectivités locales (Conseil général et Conseils municipaux) avaient-elles été consultées pour la circonstance. «On pouvait le redouter mais personne en fait, n'y croyait vraiment» avait déclaré Pierre Boulot, maire, Conseiller général en 1971 lorsque la question fut posée à l'assemblée municipale. En fait, toutes les collectivités repoussèrent le projet de la S.N.C.F. Mais celle-ci passa

outre. Ou plus exactement, le ministère de tutelle donna son accord!

Des raisons? Il y en avait en fait plusieurs. La ligne allait avoir cent ans et allait être électrifiée. Les trains de voyageurs généraient par leur circulation, la bonne marche des travaux (?); ces trains roulaient vite (100 à 120 km/h) et leur insertion pose des problèmes lorsqu'il faut les faire rouler dans le même sens de convois marchandises plus lents (60 km/h). La capacité de la ligne ne pouvait accepter à l'époque, le moindre bouchon. La ligne est divisée alors en «cantons» commandés par des signaux à transmission mécanique.

Ainsi, on ne pouvait accepter plus d'un train sur une voie entre Pont-Saint-Esprit et l'Ardeche (Pont-Saint-Esprit et Bagnols à certaines heures du jour).

Enfin, il faut bien le dire, le public ne se bousculait pas aux guichets des gares, les relations n'aboutissaient pas sur des correspondances commodes et à l'époque — c'est un titre de «Midi Libre» qui nous le rappelle — «les trains de primeurs mettaient moins de temps pour rejoindre Paris qu'un voyageur bagnolais empruntant les lignes de la S.N.C.F.».

Enfin, mais c'était un secret qu'il ne fallait pas répéter, le matériel roulant (les autorails) libérés par la suppression de 1973 était promis à une nouvelle activité en Lorraine pour la création des circulations à horaires cadencés du «Métrolor» (Métro-Lorraine). Les trains de voyageurs disparus, la gare perdit toute vie et le personnel en fut réduit au strict minimum — un agent en service pour faire fonctionner les signaux mécaniques révélant la circulation des trains de marchandises...

Fallait-il tirer un trait définitif?

### 63 voyageurs par jour en puissance

Treize ans plus tard, il n'y a toujours pas de trains de voyageurs en gare de Bagnols mais la situation est considérablement modifiée. La création des relations T.G.V. entre Paris et Marseille et Paris et Montpellier, a apporté à la clientèle ferroviaire, des possibilités nouvelles: Paris est à quatre heures d'Avignon et l'on peut même depuis le nouveau service d'hiver, relier Le Havre, Rouen ou Lille à Avignon, entre 7 h et 8 h du matin et 14 h, avec un changement à Lyon-Part-Dieu, toujours par T.G.V. Impensable, il y a seulement quatre ans...

Le potentiel de clientèle de Bagnols et de la région que peut compter la S.N.C.F. s'est manifesté déjà le premier jour! Voyez les chiffres de la gare de Bagnols:

1980: 3.169 billets vendus pour 455.751 F

1982: 7.988 billets (plus du double en deux ans) pour 1.220.839 F

1985: 18.800 billets vendus (soit environ 51 par jour) pour 2.904.463 F

Pour les sept premiers mois de 1986, (janvier à juillet), on a

vendu 13.253 billets (soit 63 par jour) pour un total de 19.770.027 F. On peut estimer les chiffres des sept premiers mois que la vente totale annuelle sera proche et dépassera même les 20.000 billets.

La majorité des billets vendus (un sur six environ) est pour la relation T.G.V.: Avignon-Paris ou Montélimar-Paris; la gare de Bagnols assurant aussi la vente des billets pour la gare de Pont-Saint-Esprit.

Depuis quelques mois, la S.N.C.F. a constaté avec plaisir ce succès et a installé un terminal d'ordinateur à Bagnols ce qui permet un service rapide et efficace pour la clientèle, sans oublier l'accueil toujours soutenant du personnel de service. Ces chiffres seraient certainement supérieurs si les voyageurs intéressés savaient qu'en prenant leur billets à Bagnols, ils ne paient pas la taxe locale existant par les gares de Nîmes ou d'Avignon (plus 13 F pour un billet T.G.V. sur Paris). Cette taxe est payée dans les gares renommées avec le concours financier des municipalités.



Le personnel met très souvent la main à la pâte si c'est nécessaire. Ci-dessus le chef de gare et son personnel déneigeant les quais en janvier 1971.

### Ce qu'on peut en attendre...

Il serait ridicule de penser que, d'un seul coup la S.N.C.F. se souviendrait de notre problème et réponde en revenant à la situation de 1973.

Il faut savoir que les conditions économiques d'une telle reprise ne sont pas simples et que la Société Nationale responsable de son budget doit examiner les conditions posées avec la collaboration de la Région.

Toutes les régions de France ou presque et la région Languedoc-Roussillon en particulier ont signé des accords pour la création de relations nouvelles locales.

La rive droite du Rhône répond-elle aux conditions requises ailleurs pour ces reprises?

Les responsables du trafic sont partis d'une base: les trains

sont sur la rive gauche très bien desservie, les voyageurs doivent donc se rendre - la distance est courte - dans les gares de la rive gauche. Pour La Voulté-Valence ou pour Le Teil-Montélimar, le problème est bien résolu, mais pour Bagnols pénalisé par les 35 km qui nous séparent d'Avignon?

Il faut donc voir les perspectives sous des formes nouvelles pour un trafic tout neuf et pour une régionalisation de la gare qui est un centre actif et peuplé. Il y a au moins 60 voyageurs par jour qui prennent le train! Il y en a certainement d'autres? L'étude des possibilités qu'offre Bagnols doit être faite avec ce souci. Après tout, les trains ne sont plus passés parce qu'on ne vendait pas assez de billets? Et maintenant que le phénomène est inversé?

## La ligne de Givors à Grézan Une histoire en trois parties

L'histoire de la construction de la ligne Nîmes-Lyon, ou pour rester dans le cadre des appellations officielles, la ligne de Givors (sud de Lyon) à Grézan (faubourg nord de Nîmes) est un véritable feuilleton à plusieurs épisodes. Il faut savoir qu'à cette époque où la machine à vapeur avait encore de la vigueur, le «train» était l'avenir.

Il favorisait les échanges, apportait une solution aux problèmes de transport des marchandises et, partant, assurait les débouchés et mobilisait le capital et les épargnants. Chacun voulait «la ligne» et les hommes politiques (de tous les bords) intervenaient pour que les communes dont ils étaient électoralement tributaires aient leur gare même au prix d'un long détour.

Au fur et à mesure, les efforts dispersés s'avèrent vains et les déficits d'exploitation entraînent des regroupements dont bénéficient les grandes compagnies commanditées par des banquiers aux reins très solides comme les frères Rothschild pour la Compagnie du Nord ou les frères Péreire pour d'autres.

Le P.L.M. (Paris-Lyon-Méditerranée) était preneur de concessions ou les échangeait avec d'autres grands réseaux comme ce fut le cas avec la Compagnie du Midi à propos de notre ligne. En fait, on se disputait (courtoisement) les concessions au kilomètre. La Compagnie du Midi (par exemple) voulait favoriser les échanges Nîmes-Montpellier par Sommières, il eut avec le P.L.M. des transactions qui aboutirent à terme à la voie Nîmes-Lyon. Savoir comment est trop complexe (voir à ce sujet l'article de Vauquèsal Papin dans le numéro 1407 de la «Vie du Rail»).

L'idée dominante pour le département du Gard avait nom: le charbon des Cévennes pour lequel il fallait trouver (déjà) des débouchés et le vin des coopératives à une époque où le gros transport routier n'existait pratiquement pas.

Jugez-en! Ce qu'on appelait «L'Etoile d'Alès» avec des lignes Alès-Montpellier (pour Sète) par Quissac et Sommières; «Alais» à Beaucaine, première voie ferrée du Gard ouverte en 1841; Alès au Teil via Robiac et Vogüé, Alès à l'Ardeche, Le Martinet à Tarascon (par Uzès et Remoulins) sans oublier les embranchements divers: Robiac à Bessèges, Vogüé à Largentière, Uzès à Nozières... Tout cela dans l'esprit des constructeurs doit servir à la prospérité des mines d'Alès. Seule la ligne Alès-L'Ardeche construite par la Compagnie des Mines ne fut pas exploitée à l'origine par le P.L.M.

### Nîmes-Lyon

La construction d'une ligne conduisant du Livron (rive gauche) au Pouzin et à Privas fut achevée en 1862 et mise aussitôt en exploitation pour remplacer le tracé d'une ancienne route royale, chemins tortueux et malaisés, pour atteindre le cœur de ce pays farouche.

En 1875 toujours dans le souci du bassin houiller cévenol et pour contribuer au désenclavement de ce pays ardéchois qui est resté isolé des grands courants commerciaux jusqu'en 1823, on met en service la ligne Alais (c'est l'orthographe de l'époque), Vogüé, Le Teil, Le Pouzin, soit 123 km; le service commence en 1867, au moment où le P.L.M. négocie avec le Midi des échanges de concession.

Tout aboutit finalement par deux «bouts» au nord du Pouzin, de La Voulté à Givors (non sans mal à cause des expropriations) mis en service en 1879 et de Nîmes au Teil, soit 125 km mis en service en août 1880. La relation Nîmes-Lyon (283 km) ne commença sérieusement de bout en bout qu'après la guerre, en 1919.

L'exploitation! Trafic marchandises mis à part, l'exploitation «voyageurs» de la

ligne ne fut jamais à la hauteur des espérances des usagers potentiels. La faute à qui? Pas assez de trains, mauvais horaires, lenteur des convois. En 1919, le train (omnibus) de Perrache à Nîmes (59 arrêts) mettait 10 heures pour faire la liaison. En 1932, le train le plus «rapide» faisait la relation en 9 heures environ (12 h 07 à 20 h 54). En 1938, on tente un gros effort avec les autorails d'un nouveau type (Renault) qui assurent Lyon-Nîmes deux fois par jour dans chaque sens en 4 heures juste. De nombreux arrêts sont supprimés et de belles affiches annoncent cette promotion au public. Mais cela ne dure pas.

Pendant la guerre, des trains lents remplaçant les autorails — plus d'omnibus et fermeture des petites gares. En 1943, sur l'ordre des autorités d'occupation, on trace le sillon d'un rapide de nuit «Toulouse-Saint-Gervais» pour tenter de neutraliser les actions des maquisards contre la ligne. A la Libération, les nombreuses plaies pansées on rétablit les trains. Mais les accords «rail-route» n'autorisent la S.N.C.F. qu'à des trains directs: plus d'omnibus! Les petites gares sont définitivement condamnées.

La vitesse des trains ne sera améliorée qu'à partir des années cinquante, au moment où le dépôt de Nîmes reçoit des «Pacific 231 G» auxquelles est attelée un «tender» grand réservoir qui leur permet de faire la distance sans ravitaillement (le parcours Nîmes-Lyon est, avec 283 km, le record de parcours de ces locomotives). La fin de la vapeur ramène alors les autorails qui, jusqu'en 1973, réalisaient la distance en un peu plus de 4 heures.

L'autorail du soir (train 914) a son origine à Montpellier (17 h 15) et arrive à Bagnols à 19 h 57.

Dossier préparé

par A. Bruxelles



Physionomie traditionnelle des chemins de fer d'antan. Le sémaphore de cantonnement avec fil de fer, contrepoids et commande manuelle (sortie nord de la gare à Capite).

### C'est au mois d'août

Comme on va le voir dans les quelques dates qui vont suivre l'histoire de la ligne est marquée par le mois d'août...

1982: mise en service de la section Livron-Le Pouzin-Privas (elle sera fermée au service voyageurs le 5 décembre 1983).

1874 (le 5 août): dépôt de projet de concession pour la ligne Nîmes-Le Teil (adopté le 3 juillet 1875).

1876 (le 22 août): mise en service de la section Le Teil-Le Pouzin.

1879 (18 août): mise en service de la section Le Teil-Givors.

1880 (le 30 août): premier train en gare de Bagnols pour l'inauguration Nîmes-Le Teil.

La ligne Givors-Grézan est à double voie dès le début.

1938: effort de la S.N.C.F. toute nouvelle pour favoriser l'exploitation des trains de voyageurs. Nouveaux autorails rapides (campagne d'affiches).

1940-1944: maintien de la circulation de deux trains de voyageurs par jour dans chaque sens - sauf à partir du début de 1944 où cette circulation n'avait lieu que quatre fois par semaine. En 1943 pendant quelques mois un rapide de nuit Toulouse, Nîmes, Le Teil, Valence, Grenoble, Saint-Gervais circula entre Nîmes et La Voulté avec un seul arrêt technique au Teil.

1944 (août): coupure totale au pont sur l'Ardeche à Pont-Saint-Esprit. Une circulation partielle sera reprise entre Nîmes et Pont-Saint-Esprit au début de septembre.

1946: reprise sur l'ensemble de la ligne mais avec des convois (autorails michelines) réservés aux priorités.

1948: reprise totale des trains de voyageurs sur la ligne. Un autorail de fin de soirée Nîmes-Pont-Saint-Esprit est inscrit au cahier mais ne circulera jamais au nom de la coordination «Rail-Route» qui revenait à la mode.

A noter que la ligne supporte entre Nîmes et Villeneuve le trafic de la radiale Marseille-Bordeaux en raison de la destruction du pont de Beaucaine.

1973 (6 août): suppression du service voyageurs sur l'ensemble de la ligne.

Début des travaux d'électrification par section, mise en place de la signalisation par bloc automatique.

1979: fin des travaux de modernisation.



Situation moderne de la gare: elle attend les T.G.V.: quais normalisés pour ce service, éclairage moderne, etc...

### Nos sources

- La Vie du Rail N. 1.407 du 9 septembre 1983 avec le remarquable article de Vauquèsal Papin «L'Ardeche sans trains de voyageurs».
- La Vie du Rail, N. 1.289 - 14 avril 1983.
- Chais - service d'été 1919; service d'été 1932 - service d'hiver 1963.
- La Revue des Chemins de Fer.
- Le Monde août 1973: Jean-Marc Théoloyre: «L'Ardeche Premier département français sans trains de voyageurs».
- Documents S.N.C.F.
- Renseignements divers de la gare de Bagnols.
- Archives personnelles.

## A LA GARE, AUPRÈS DU DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA S.N.C.F. *Les maires de Pont-Saint-Espirit et Bagnols* ont plaidé pour le retour des trains de voyageurs

« Je n'avais jamais tant vu de monde en gare de Bagnols », nous a dit, hier à midi un retraité de la S.N.C.F. au moment où entrain en gare le train spécial ouvrant officiellement la traction électrique sur la rive droite du Rhône. Ce train tiré par la CC 6562 du dépôt de Lyon-Mouche, transportait un certain nombre de personnalités de la S.N.C.F., dont M. Sarcos, directeur de la région de Montpellier.

Aucun arrêt n'était prévu dans le Gard (au fait, pourquoi ?) mais les municipalités de Bagnols et de Pont-Saint-Espirit avaient estimé qu'une telle mise en service exigeait une intervention spectaculaire de leur part. Répondant à l'invitation des deux maires, nombre de leurs collègues (ceints de leur écharpe) et quelque deux cents personnes étaient rangées sur les deux quais de la gare lorsque le convoi est arrivé au ralenti. Les contacts furent très aimables (on lira ci-dessous l'intervention commune de MM. Baumet et Benedetti) et M. Sarcos dut entendre en outre la volonté des deux municipalités de régler tous les problèmes de transport et de sécurité à propos de transport, non seulement en ce qui concerne la voie ferrée, mais aussi la route. Le directeur de la région de Montpellier a fort aimablement répondu — en ce qui concerne le P.M. 28, il avait eu, dit-il, le matin même, un long entretien avec M. Dan-

floud, directeur de l'Équipement ; pour le rétablissement des trains de voyageurs, il a promis d'apporter tout son appui à ce problème en plaidant la cause de la rive droite du Rhône auprès de la haute direction.

Les personnalités étaient entourées par de très nombreux curieux qui ont suivi avec intérêt l'entretien entre les personnalités. M. Vaussy, conseiller municipal, retraité de la S.N.C.F., a été la cheville ouvrière de cette manifestation très réussie.

Rappelons qu'elle était organisée par le parti socialiste et que la totalité des élus socialistes de la ville étaient présents. MM. Loyan (Codolet), Méric (Saint-Etienne - des - Sorts), Monnier (Salezac), Graffand (St-Michel - d'Euzet), Combes (Saint - Nazaire), Villard (adjoint Pont-Saint-Espirit) prit avec de nombreux autres conseillers de cette ville) étaient également présents. Un discret service d'ordre était en place (M. Bouctot, adjudant Poirier) enfin dans le public (l'heure n'était pas propice aux rassemblements) des représentants de toutes les couches de la population).

### La déclaration officielle des maires à M. Sarcos

« Les élus des cantons de Bagnols-sur-Cèze et de Pont-Saint-Espirit constatent avec regret que la notion de service

public de la S.N.C.F. est de plus en plus abandonnée au profit de celle de rentabilité (ce qui n'est pas le cas pour certains autres moyens de transport, « Concorde » par exemple).

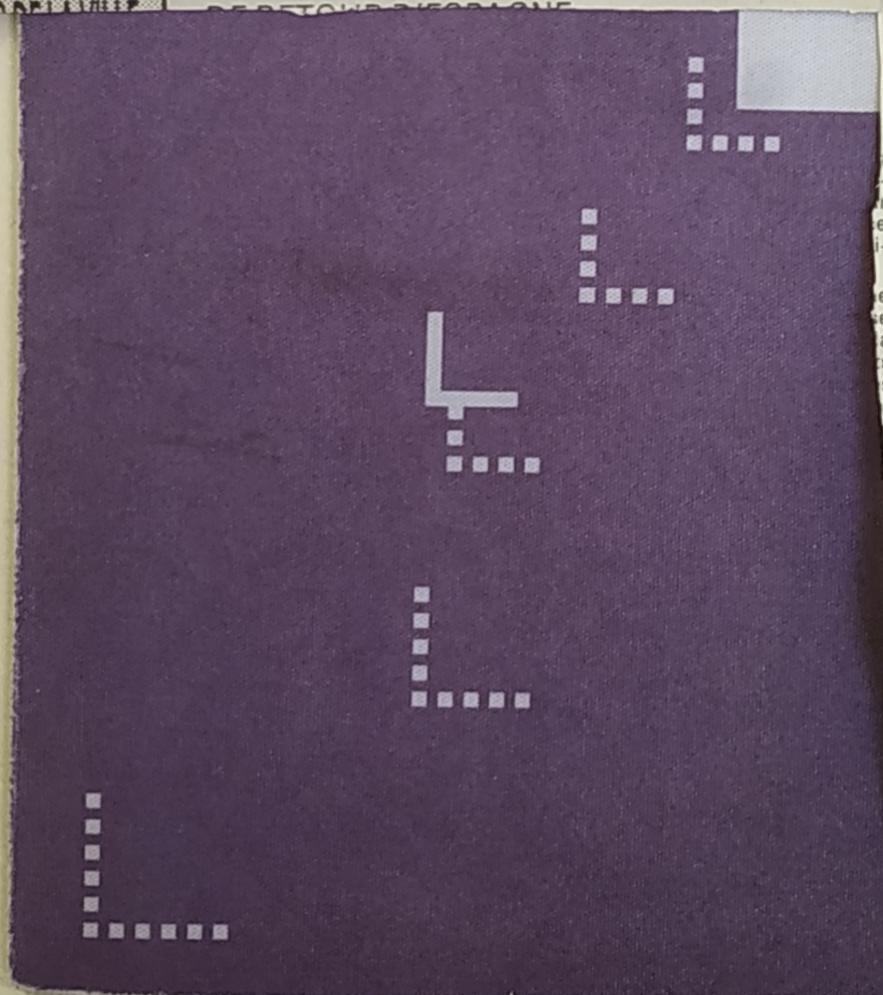
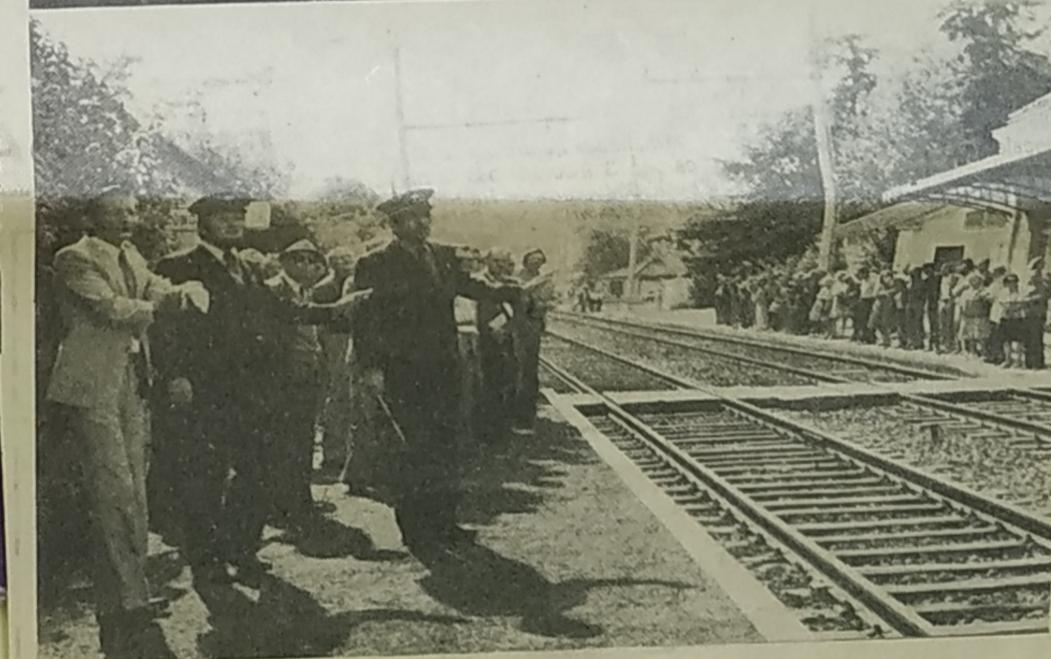
Ils réclament avec la plus vive insistance le rétablissement du service voyageurs sur la rive droite du Rhône entr Lyon et Nîmes.

Mais ils demandent que le service voyageurs à rétablir tienne compte des besoins réels des usagers de la région. Il doit permettre de se rendre à Avignon et Nîmes, aller et retour en matinée et soirée ; à Marseille, Montpellier et Lyon, aller et retour dans la journée. Les nombreux étudiants se rendant dans les collèges, lycées et facultés de Nîmes et Montpellier, pourront ainsi rentrer chaque soir dans leurs foyers. Des relations faciles avec toute la France doivent être établies par des correspondances rapides.

Les élus demandent également à la S.N.C.F. d'étudier de manière pressante sa participation du passage supérieur devant supprimer le passage à niveau 28, près de la gare de Bagnols.

Nos photos : les participants à la manifestation, massés sur les deux quais de la gare.

— Sous l'œil de M. Vaussy, le docteur Benedetti et M. Baumet (en partie caché) s'entre-tiennent avec M. Sarcos.



## BATAILLE DU RAIL DANS LE GARD

# Le premier train électrique de la rive droite du Rhône est bloqué en gare de bagnols

Bagnols. — Le train officiel inaugurant la traction électrique sur la rive droite du Rhône a observé hier entre 12 h 08 et 12 h 26 un arrêt imprévu en gare de Bagnols-sur-Cèze où depuis le 6 août 1973 aucun train de voyageurs ne s'était arrêté.

Ce premier convoi partant de Lyon-Perrache avait franchi le Rhône entre Livron et La Voule et sur 104 kilomètres le long du

Rhône, dans les départements de l'Ardèche et du Gard rejoignait Avignon via Villeneuve.

Cette inauguration fort discrète (l'électrification totale LYON-Nîmes ne sera achevée qu'en 1980) a été l'occasion pour les municipalités gardoises de Pont-Saint-Esprit, et de bagnols de rapeler leur existence et de réclamer à nouveau et spectaculairement le rétablissement des trains de voyageurs.

Entourés de près de 200 personnes dont une bonne dizaine de maires ceints de leurs écharpe, M. Baumet et M. Benedetti, conseiller généraux ont donc attendu que s'arrête ce premier train et qu'en descende M. Sarcos, directeur de la région de Montpellier entouré de nombreuses personnalités de la S.N.C.F.

M. Benedetti devait expliquer en préambule : « M. le Directeur, il ne s'agit pas d'une manifestation mais d'une réception »

« C'est ainsi que je le comprend » a répondu M. Sarcos, qui

a entendu ensuite les deux maires « Constaté avec regret que la notion de service public de la S.N.C.F. est de plus en plus abandonnée au profit de la rentabilité (ce qui n'est pas le cas pour Concorde) » ont-ils ajouté.

Ils ont réclamé le rétablissement d'un service de voyageurs qui tienne compte des besoins réels des usages dans les relations avec Nîmes, Montpellier, Marseille, Lyon et Paris.

Les élus ont également demandé à la S.N.C.F. d'étudier d'urgence une participation plus importante pour la suppression du passage à niveau de la gare de Bagnols.

M. Sarcos a répondu sur les deux points : pour le service voyageurs il a promis d'user de tout son pouvoir auprès de la direction du réseau. Pour le passage à niveau, les études sont en cours.

A 12 h 28 les derniers saluts échangés, le train repartait en direction d'Avignon.

## Le feu est maîtrisé dans les Corbières maritimes

Narbonne. — Après avoir lutté durant une bonne partie de l'après-midi de mercredi puis dans la soirée et pendant presque toute la nuit suivante, les pompiers, venus de nombreuses casernes audoises, se sont rendus maîtres hier, en début de matinée, de l'incendie qui ravageait les Corbières maritimes. Le feu qui, la veille au soir encore, avançait sur un front de cinq kilomètres, a sévi sur environ cinq cents hectares de garrigues et de pinèdes.

Heureusement, l'autoroute B 9, qu'on avait dû mercredi interdire durant plusieurs heures à la circulation, a fait office de coupe-feu en direction du littoral. Dans le secteur Portel-Sigean-Roquefort où cet incendie a éclaté, toutes les habitations et exploitations viticoles ont pu être efficacement protégées.

## A Toulouse attentat à l'explosif contre le service des impôts

Toulouse. — Une forte charge d'explosif a détruit, mercredi soir, la grille d'entrée de la cité administrative de Toulouse, boulevard Armand-Duportal.

La charge avait été placée au pied de cette grille, à proximité du bâtiment abritant le service des impôts du secteur nord de la ville.

L'attentat, qui n'a causé que des dégâts matériels, n'a pas été revendiqué.



80 / échange

3 — BAGNOLS-sur-CÈZE  
La Gare

*Milliers pour de l'argent*  
*J. D.*



BAGNOLS-SUR-CÈZE — La Gare





I. x 2

Arrivée de M. Pams, Ministre de l'Agriculture, à BAGNOLS-sur-CÈZE (Gard)

65-



G. Artige fils, éd

ard Pittoresque - BAGNOLS-sur-CÈZE - La Gare

*180 et on prend  
le train,*



Collections artistiques « Lux ». — Lang fils aisé, phot.-édit. Montélimar

LE GARD ILLUSTRÉ. — BAGNOLS (6)  
Intérieur de la Gare. Arrivée de l'Express



LE GARD PITTORESQUE

5578 — BAGNOLS — La Gare au Train de 5 heures.





4090

682 DR 41. JUNE 8:44. 1215. F20:25000:27000

1946  
Confidential





NIMES

LYON PERRACHE

les voyageurs à destination de Theziers

sont priés de monter dans la voiture de tête







BAGNOLS SUR C

















BAGNOLS SUR CÈZE





