

Il était une fois... la gare d'eau d'Agde



Vue aérienne de 1968 sur laquelle on aperçoit, en haut à droite, l'ancienne voie de communication

Dans le cadre de l'aménagement, rive droite, du quai Commandant Réveille, une nouvelle voie de circulation directe, reliant l'entrée du quai et la route départementale de Vias, a été créée cette année. Mais plus qu'une création, il s'agit d'une réappropriation par la commune d'une ancienne voie oubliée. Savez-vous en effet que celle-ci faisait partie du projet de la "gare d'eau" d'Agde ? Mme Dauphin, Responsable des Archives Municipales, nous en raconte l'histoire...

A la fin de l'année 1841, la France possède un net retard sur les autres pays industrialisés dans la construction de son réseau ferré. Celui-ci comprenait seulement 319 kilomètres en exploitation, sur 566 concédés, alors que l'Angleterre en avait concédés 2 521, les États allemands 627 et la Belgique 378, sans parler des États-Unis, qui en exploitaient 5 800 km et en avaient concédés 15 500. En outre, l'État français n'avait pas, en la matière, de politique claire, que ce soit sur la consistance du réseau à construire ou sur le régime d'exploitation à retenir. Une loi est donc votée le 11 juin 1842, relativement à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer en France. Elle marque un tournant dans la construction du réseau ferroviaire français, après une longue période de tâtonnements.

Dans son article 1^{er}, la loi pose le principe de création de nombreuses voies en partance de Paris. C'est cette loi qui va notamment lancer la construction de la ligne Bordeaux-Cette (orthographe de Sète au début du XX^e siècle), laquelle passe par Agde.

Elle précise aussi qu'"il sera établi un système de chemins de fer se dirigeant 1^{er} de Paris (...) sur la Méditerranée, par Lyon, Marseille et Cette (...); 2^e (...) de l'Océan sur la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et Marseille."

Cet article consacre ainsi le schéma du réseau ferroviaire en étoile centrée sur Paris et connu sous le nom d'"étoile de Legrand", du nom du directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines de l'époque.

Le 21 juin 1846, la déclaration d'utilité publique est prononcée pour la totalité de la ligne puis, le 22 avril 1857, pour le tronçon Toulouse-Cette passant par Agde. En 1852, l'État accorde à la Compagnie du Midi la réalisation de la ligne. Il faudra attendre le 7 février 1855 pour que soit défini le projet d'emplacement de la gare d'Agde.

Agde étant un port économique sur la mer, l'intérêt de la ville et des chemins de fer était de raccorder les deux moyens de locomotion. C'est pourquoi, la construction de cette ligne et de la gare s'accompagnait d'un projet visant à réaliser une gare maritime et deux canaux, le premier reliant l'Hérault au bassin afin d'amener les bateaux et le second, allant du bassin au Canal du Midi pour le déversement du trop plein. A cela, s'ajoutait la construction de deux ponts tournants sur la RN 112 et le CV 13.

En 1855, les travaux de construction et de creusement du bassin et du premier canal (reliant l'Hérault) démarrent.

PATRIMOINE



Pour cela, il faut couper ou dévier plusieurs chemins communaux et exproprier un certain nombre de propriétaires.

En 1858, un arrêté préfectoral autorise la Compagnie des Chemins de fer du Midi à ouvrir, à travers le chemin de halage, un fossé afin d'établir une communication entre la rivière et le bassin. L'année suivante, le 2 octobre 1859, l'architecte de la Ville d'Agde indique, dans un rapport, que les travaux commencés pour le creusement du bassin et du canal n'ont pas repris (ils ont été vraisemblablement arrêtés dès 1856-1857). En effet, si la Compagnie des Chemins de fer du Midi s'était engagée à construire une "gare d'eau", entre temps, le port de Cette s'est fortement développé et les pouvoirs publics le privilège (c'est un port en eau profonde, qui peut recevoir des bateaux de forts tonneaux) au détriment du port d'Agde, dont les problèmes d'ensablement ne peuvent se résoudre.

Rapport de l'architecte de la Ville
sur les travaux d'assainissement
du bassin de la gare du chemin de fer,
daté de 1859



C'est du reste à partir de cette époque que le Port d'Agde commence à décliner. La Compagnie, qui avait commencé à creuser succinctement le bassin et le canal, finit donc par le laisser en l'état. Les nombreuses réclamations de la Municipalité auprès de la Compagnie, de la Préfecture et même de l'Etat n'eurent guère d'effet.

Qui plus est, la commune comptant de nombreuses zones marécageuses, l'apparition de moustiques et d'eaux insalubres y fut très rapide et le canal comme le bassin se transformèrent rapidement en un véritable "cloaque" (document de 1872). La Compagnie ne fit jamais rien pour reprendre les travaux ou combler les trous. C'est finalement la Ville qui fit remplir à ses frais le bassin et le canal, lequel est resté très visible du quai Cdt Réveille mais aussi de la RN 112. Aujourd'hui, ce qui était devenue une zone oubliée, revit et participe au projet de la nouvelle entrée de ville sur le cœur historique.



Deux rapports
de commissions
datés de 1845



Plan de la Ville d'Agde, vers 1880-1890