



Dossier technique
sur la grande transversale Albi – St Affrique – Tournemire-Roquefort – Le Vigan

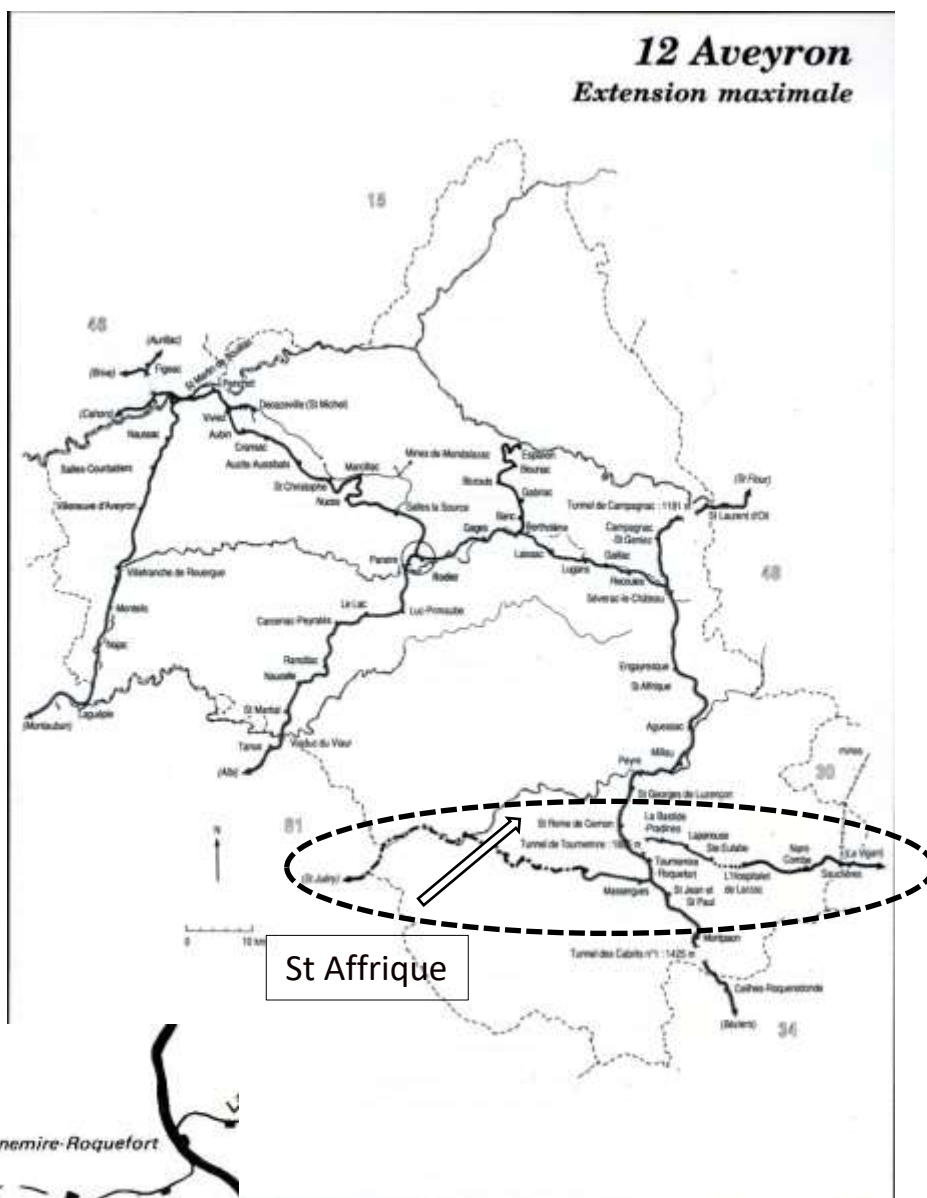
Premiers pas du chemin de fer dans le secteur de St Affrique :

1874 : le premier train en provenance de Tournemire-Roquefort s'arrête à la gare de St Affrique. La ville est connectée à la ligne des Causses Paris – Béziers et donc au grand réseau par une antenne de 15 km dotée d'un arrêt intermédiaire (Massergues).

1896 : ouverture de Tournemire – Le Vigan (62 km). St Affrique ne peut pas rester un cul-de-sac et attend la prolongation de la ligne vers l'Ouest.

1899 : début des travaux de la ligne St Affrique – Albi St Juéry (66 km) dans le Tarn et en 1911 dans l'Aveyron. L'Etat a découpé le projet en 10 lots.

Détail du projet Albi – St Affrique : un itinéraire qui longe le Tarn puis le Dourdou.



4703. SAINT-AFFRIQUE. — La Gare



569. Saint-Affrique : La Gare.



Aperçu des principales gares de St Affrique et de Tournemire-Roquefort au temps de la splendeur du ferroviaire. Les installations de la gare de Tournemire étaient immenses du fait de son rôle de carrefour ferroviaire (gare avec marquise, buffet, rotonde, triage pour les trains de marchandise). Le fromage de Roquefort explique aussi l'activité (transport du fromage et tourisme).

TOURNEMIRE-ROQUEFORT. — La Gare



T. R. Tournemire-Roquefort - (Gare) Un chargement de Fromage
Arrivant pour l'expédition



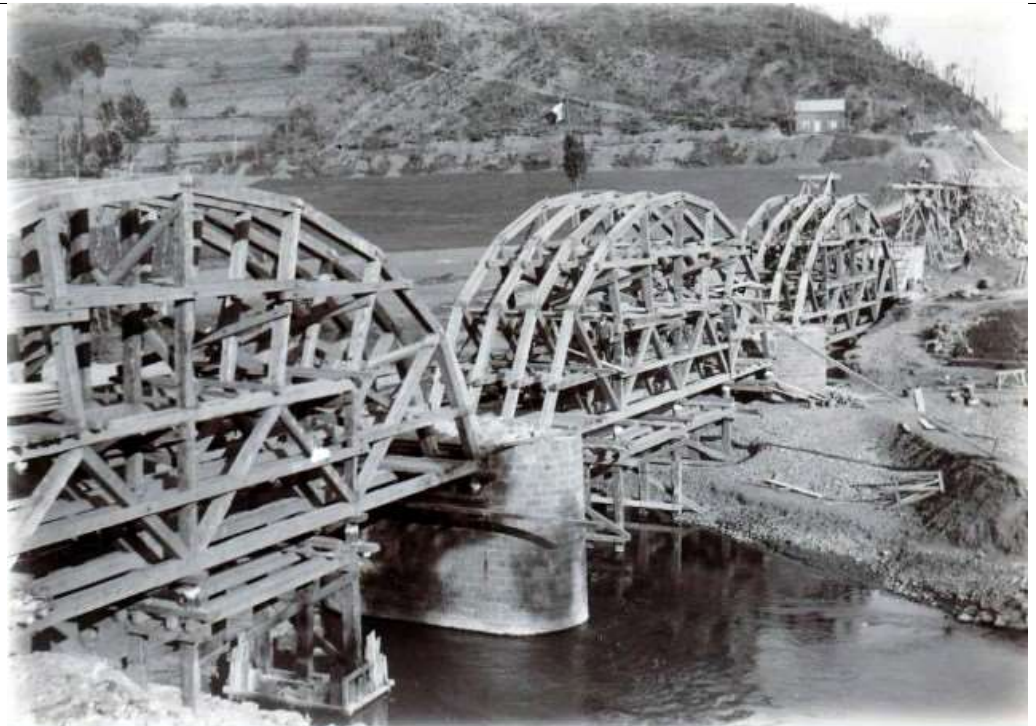


Pendant ce temps, on continue les travaux entre Albi et St Affrique. De rares clichés à gauche des ouvriers s'activant du côté de Brousse et ci-dessous au pont de Janolles.

Les terrassements sont également prévus pour les gares et les maisons de garde-barrière, en majorité non construits car à la charge de l'exploitant, la Compagnie du Midi .

Toute la ligne reste en vallée et épouse les sinuosités des cours d'eau, sauf lorsque les méandres du Tarn ou du Dourdou sont trop prononcés, alors on coupe les massifs à l'aide de tunnels.

Cependant, les travaux continuent de durer, avec des suspensions. Des élus locaux et la presse s'émeuvent de ces attermoiements. On répond que tout va bien et que les retards ne sont que temporaires.



20 TOURNEMIRE-ROQUEFORT A SAINT-AFFRIQUE

DIST.	STATIONS	1983 M.V. 3e cl.	997			STATIONS	992	1996 M.V. 3e cl.		
15	●Tournemire - Roquefortdép.	10 25	17	•		St-Affrique.....dép.	7 18	14 30		
6	Massergues.....	10 40	17 11			Massergues.....	7 37	14 50		
15	St-Affrique.....arr.	11 5	17 27			●Tournemire-Roq. arr.	7 48	15 11		

21 TOURNEMIRE-ROQUEFORT AU VIGAN

DIST.	STATIONS	4733 M.V. 2e cl.				STATIONS	4732 M.V. 2e cl.			
15	●Tournemire - Roquefortdép.	10 28				●Le Vigandép.	10 10			
6	La Bastide-Prad. (h.)	10 42				Avèze-Molières	10 34			
10	Lapanouse-de-Cernon	11	•			Arre-et-Bez	11 4			
14	Ste-Eulalie-de-Cernon	11 20				Aumessas	11 28			
20	L'Hospitalet	11 47				Alzon-Gard.....	11 57			
30	Nant-Comberedonde.	12 22				Sauclères.....	12 56			
37	Sauclères.....	13 12				Nant-Comberedonde.	13 24			
43	Alzon-Gard.....	13 40				L'Hospitalet	13 56			
50	Aumessas	14 7				Ste-Eulalie-de-Cernon	14 18			
54	Arre-et-Bez.....	14 30				Lapanouse-de-Cernon	14 35			
59	Avèze-Molières	14 52				La Bastide-Prad. (h.)	14 45			
62	●Le Vigan.....arr.	15 1				●Tournemire-Roq. arr.	14 59			



Horaires datés de 1919 : 2 AR St Affrique – Tournemire et 1 AR Tournemire – Le Vigan, même pas alignés ni en correspondance à Tournemire avec un train de nuit Paris/Béziers.

27 TOURNEMIRE-ROQUEFORT A SAINT-AFFRIQUE

DIST.	STATIONS	993 T.L. MIXTE 1 ^{re} 2 ^{de} 3 ^e	985 T.L. MIXTE 1 ^{re} 2 ^{de} 3 ^e	1995 M.V. 1 ^{re} 2 ^{de} 3 ^e	997 T.L. MIXTE 1 ^{re} 2 ^{de} 3 ^e	STATIONS	992 T.L. MIXTE 1 ^{re} 2 ^{de} 3 ^e	994 T.L. MIXTE 1 ^{re} 2 ^{de} 3 ^e	996 T.L. MIXTE 1 ^{re} 2 ^{de} 3 ^e	1996 M.V. 1 ^{re} 2 ^{de} 3 ^e
15	●Tournemire - Roquefort (21,28)dép.	8 18	10 30	13 25	17 •	St-Affrique.....dép.	6 50	9 24	11 18	15 14
6	Massergues.....	8 29	10 41	13 40	17 11	Massergues.....	7 11	9 45	11 39	15 40
15	St-Affrique.....arr.	8 45	10 57	14 5	17 27	●Tournemire-Roq. arr.	7 22	9 56	11 50	15 55

En 1924, c'est un peu mieux : 4 AR St Affrique – Tournemire.

Ces horaires renseignent sur le fait qu'en dehors des grands principes d'un itinéraire d'Albi au Vigan (et plus globalement des industries du Tarn à la Méditerranée), rien n'a été mis en œuvre de manière concrète pour lancer un service transversal..

Ca commence sérieusement à vaciller :

À partir de 1914 : perturbation dans la conduite des travaux d'Albi – St Affrique du fait de la Grande Guerre puis de la crise économique.

1932: l'Etat livre les infrastructures à la Compagnie du Midi pour qu'elle prenne la suite et pose les rails , construise les gares etc.

1934: la Compagnie du Midi se désiste et ne souhaite pas entreprendre les travaux de pose de la voie.

1938 : avec la création de la SNCF, grosse saignée dans les lignes de chemin de fer et arrêt des trains voyageurs sur Tournemire – St Affrique et Tournemire – Le Vigan. Il subsiste néanmoins le trafic marchandise.

1941: arrêt officiel des travaux et déclassement de la ligne Albi- St Affrique.



Le transport des marchandises maintient une activité à St Affrique avec quelques aperçus des trains à vapeur et diesel.



A force de recevoir un budget toujours plus réduit, la maintenance ne devient plus assez suffisante pour maintenir les circulations. C'est donc sans grande surprise que le train s'arrête de circuler en 1992, clôturant l'aventure de la transversale ferroviaire du sud-Aveyron

A mesure que le réseau s'est réduit, les reconversions ont émergé.

Après l'abandon du projet ferroviaire, la ligne Albi – St Affrique a rapidement été transformée en route là où c'était possible. La traversée de St Affrique, le secteur de Brousse le Château, dont des passages en tunnel et sur des viaducs, s'effectuent sur la plateforme inachevée.

L'automobiliste profite d'un cadre de conduite fait de courbes à large rayon, d'une plateforme dégagée. Compte tenu du gabarit à voie unique, un alternat est obligatoire pour le passage dans les tunnels et les viaducs.

Ici et là, on peut voir des maisons de garde-barrière et gares qui restent des exceptions puisqu'elles étaient censées être à la charge de la Compagnie du Midi.

Là où la route n'a pas conquis la ligne, c'est un chemin qui a pris le relais ou la friche en cas de privatisation des lieux.



La suite de la ligne Tournemire au Vigan a été... tumultueuse ! L'Etat prévoyait d'étendre le camp militaire du Larzac. À cette fin, une remise à niveau de la voie a été opérée de Tournemire aux abords de l'Hospitalet du Larzac. Les fortes oppositions ont conduit à renoncer au projet en 1981.

En 2001, la ligne est utilisée pour les vélorails . Le succès a permis au gestionnaire de s'étendre progressivement et de proposer plusieurs formules (itinéraire en montée vers le causse, en descente, en train).

L'entreprise du « vélorail du Larzac » utilise 16 km de ligne et construit des vélorails pour les autres exploitants.

Le tunnel de Tournemire (1,8 km) sert de base de recherche pour l'IRSN (Institut de Recherche sur la Sécurité Nucléaire). Il reste encore équipé de rail pour permettre l'arrivée de matériels roulants au « Vélorail du Larzac ».



La plateforme est reconvertie en piste cyclable en 2012 entre St Affrique à St Jean d'Alcapiès (8 km). Le projet de continuer jusqu'à Tournemire reste suspendu depuis la crise Covid. Sur le trajet, des panneaux thématiques expliquent l'histoire de la ligne et ce qu'elle a apporté pour le territoire comme activité, transformation sociale et sociétale. Ces renseignements ont été collectés par une saintaffricaine qui a conduit des recherches bibliographiques très poussées :

<https://www.midilibre.fr/2023/01/10/la-saint-affricaine-isabelle-treps-sest-plongee-dans-les-archives-de-lancienne-gare-10915179.php>

La halle marchandise de la gare est devenue une halte garderie en 2008. La gare longtemps à l'abandon a été mise en valeur et transformée en centre social «nommé Le Quai » en 2018.

Une grue a été implantée à l'emplacement des voies et inaugurée par les autorités locales.

