

## Pages d'Histoire

### **L'ANCIENNE VOIE FERRÉE :**

### **MONTAUBAN-SAIN-ANTONIN-LEXOS-RODEZ**

Nos compatriotes n'ont certainement pas oublié l'ancien chemin de fer qui, pendant près de cent ans, a fidèlement desservi leur bonne ville ; les plus anciens se plaisent à évoquer la vaillante locomotive à longue et haute cheminée, ses sympathiques mécaniciens, et la coquette petite gare à laquelle on aimait se rendre pour le seul plaisir de « voir passer le train ».

L'ouverture de la ligne au trafic, après des années de travaux, eut lieu le 30 Août 1858 et fut célébrée comme un événement. Le journal local « LE COURRIER DE TARN-ET-GARONNE » en rend compte en ces termes dans son numéro en date du 31 Août 1858 :

« L'ouverture du service de l'exploitation sur le chemin de fer de Paris à Orléans, section de Montauban à Rodez, a eu lieu hier, Lundi, entre notre ville et Saint-Christophe (Aveyron), station distante de 22 km de Rodez. Les difficultés du terrain ne permettent pas d'achever de quelques temps encore les travaux jusqu'à Rodez. La Compagnie n'a pas cru devoir retarder davantage de faire profiter le pays des communications par la voie ferrée. C'est donc une chose acquise aujourd'hui, que le transport des voyageurs et des marchandises sur cette section.

« Malgré le peu de publicité qu'il avait été possible de donner à cette ouverture, en raison de la réception tardive de la ligne par la commission des Ponts et Chaussées, le 25 de ce mois, une affluence considérable de voyageurs a profité des divers trains, et tous ont rendu justice à l'ordre et à la régularité du service : il est vrai que la Compagnie, pour assurer la sécurité du parcours sur une voie aussi accidentée, a choisi son personnel parmi les employés les plus expérimentés de son vaste réseau.

« Les populations voisines de la ligne sont arrivées en foule sur le passage du train.

« Ainsi que le « Courrier » l'a annoncé dans son dernier numéro, la Compagnie d'Orléans, suivant son usage, lorsqu'il ne s'agit que d'un tronçon, au lieu des fêtes d'inauguration, a voté, en faveur des pauvres des communes traversées par la voie ferrée, une forte somme qui sera distribuée par les autorités locales civiles et religieuses. Cette somme, nous a-t-on déclaré, s'élève à près de 17.000 Francs.

« Nous ferons connaître successivement ce qui pourra intéresser les lecteurs du Courrier sur l'organisation de cette section qui ne présente pas moins de 167 km, sur les avantages que nos confrères doivent en attendre, sur les prix et les conditions de transport des marchandises ; mais dès aujourd'hui, nous croyons utile d'indiquer les points sur lesquels la Compagnie a, par des services de correspondance, assuré le transport des voyageurs et des marchandises.

« Ces correspondances ont lieu :

- à Saint-Antonin pour Caylus, voyageurs et marchandises.
- à Saint-Christophe, pour Marcillac et Rodez, voyageurs et marchandises.

« L'intention de la Compagnie est de multiplier ces correspondances sur tous les points où les besoins de la population en indiqueront la nécessité ».

Ainsi, le Courrier de Tarn-et-Garonne saluait-il l'ouverture de cette ligne, dite aussi Chemin de Fer de Montauban au Lot, l'une des premières en France, l'une aussi des plus remarquables, au point de vue des travaux d'art. Construite par les ingénieurs COUSIN, KHARTZ, PERRAL et DUVAL, elle ne comportait pas moins de 31 tunnels, 21 grands ponts sur l'Aveyron plus un pont à sept arches sur le Tarn et 107 passages à niveau, pour le seul tronçon de 166 km de Montauban à Saint-Christophe. Sur plusieurs points, il avait fallu ouvrir à l'Aveyron un nouveau lit pour permettre le passage de la voie. De Najac à Monteils, sur 8 km de parcours, on traverse 10 tunnels et l'on franchit autant de ponts !



Le pont du Tarn, à Montauban, de sept belles arches en pierre et briques est un des travaux remarquables. Celui de Brousses, à cinq arches, est, en même temps, courbe et biais : c'est un chef d'œuvre de construction. Celui de Montrozier est un pont-viaduc, biais à quatre arches de 60 mètres de débouché.

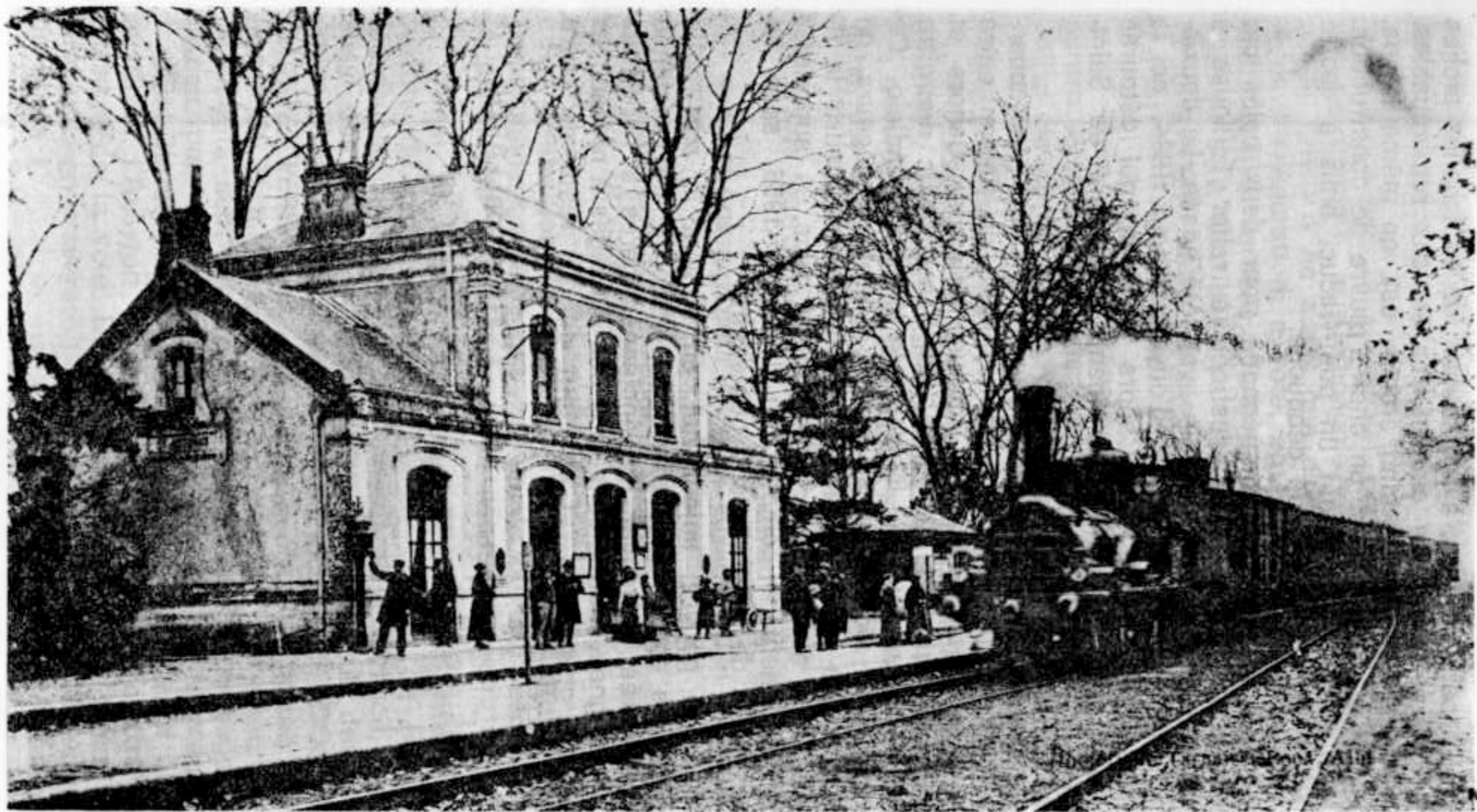
La ligne avait été aménagée pour deux voies car elle était primitivement destinée à relier Toulouse à Paris. En fait, une seule voie avait été posée. La deuxième fut rendue inutile par l'ouverture, en 1884, de la ligne Toulouse-Paris par Cahors et Brive, qui détourna à son profit le trafic, entraînant l'isolement de Saint-Antonin.

Dès cette époque, le tronçon de ligne Montauban-Lexos devenu une simple transversale de liaison entre les deux grandes lignes Toulouse-Paris par Cahors et Toulouse-Paris par Capdenac, verra son trafic décroître régulièrement jusqu'à la seconde guerre mondiale. On supprimera alors pour un temps le trafic voyageurs, on le rétablira par une micheline. On laissera mourir la ligne pour, avec le consentement de tous, la supprimer définitivement à compter du 1<sup>er</sup> Août 1955, sans lui permettre de célébrer son centenaire.

Vous pouvez, aujourd'hui, en suivant la très belle route des gorges établie sur la plateforme de l'ancienne voie ferrée, retrouver les anciennes gares à l'architecture soignée, les maisonnettes des passages à niveau, les tunnels grandioses... C'est tout ce qui reste de notre voie ferrée...

Lionel de LASTIC

o-o-o-o-o-o-o-o-o



La Gare de Saint-Antonin (1905)