



FICHE ITINERAIRE

ROUTE FERROVIAIRE DE LA VALLEE DU TARN

TYPE :

Route touristique

Long : 77 Km

COMMUNES :

Début :

Saint Juéry (81)

Fin :

Saint Affrique (12)

Lieudit :

Rond-Point Caserne Pompiers

Gare

Coordonnées GPS :

43°57'02.5"N 2°12'39.4"E

43°57'15.0"N 2°53'27.5"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

La Route Ferroviaire de la Vallée du Tarn est l'un des plus longs et plus beaux parcours routiers de France qui suit le tracé d'une ancienne voie ferrée presque de bout en bout (n° IGRF 81004.04N). Elle résulte de l'histoire malheureuse d'une ligne restée inachevée mais dont la chance a quand même voulu qu'elle ne soit pas totalement perdue et inemployée.

En effet, du temps où les prouesses des locomotives à vapeur ne permettaient pas de rouler très vite, la seule façon de gagner du temps consistait à essayer de raccourcir les parcours au maximum. Ainsi fut envisagé dès 1875 un vaste projet visant à relier Toulouse à Nîmes via la vallée du Tarn, Saint Affrique, le causse du Larzac et le Vigan. Malgré son profil accidenté, cet itinéraire aurait permis de gagner un kilométrage appréciable par rapport au détour par Narbonne et la côte méditerranéenne.

Mais vingt ans plus tard, alors que le projet prend forme de part et d'autre de Tournemire, vers Saint Affrique et le Vigan, rien n'est encore entrepris au départ d'Albi. Les forges du Saut du Tarn proposent alors une subvention à l'Etat pour permettre la construction d'une voie ferrée entre Albi et leur usine sidérurgique de Saint Juéry. Cet encouragement aboutit à l'ouverture d'un embranchement particulier de 10 km de long qui sera mis en service fin 1899.

Mais il faudra encore attendre 1904 pour que les dix lots de chantiers jusqu'à Saint Affrique soient enfin attribués. Les travaux avancent lentement et la première guerre mondiale viendra en entraver le cours, contraignant à l'embauche de main d'œuvre étrangère et à l'emploi de prisonniers allemands qui ne feront pas montre d'un zèle extraordinaire. Puis, après guerre, les travaux reprendront mollement en raison d'autres urgences et du développement des transports routiers, si bien que le projet sera mis en sommeil dans les années trente en l'attente de jours meilleurs qui ne viendront jamais. C'est ainsi que la

section Saint Juéry > Saint Affrique ne verra jamais de rails, sera déclassée en 1941 et deviendra par la suite une superbe route touristique dans le cadre grandiose de la vallée du Tarn en amont d'Albi.

La route se superpose exactement au tracé ferroviaire sur les deux tiers de sa longueur. Pour le reste, elle longe de très près l'ancienne plateforme abandonnée. Elle fait voir ou emprunte de nombreux ponts et tunnels. Mais attention, sa fréquentation est assez délicate car la voie ferrée aurait dû être en voie unique et la route est donc étroite. Les croisements n'y sont pas toujours faciles. Par ailleurs, les cyclistes devront être extrêmement prudents et surtout bien équipés pour être visibles dans les tunnels non éclairés. Moyennant quoi cette route offre un parcours ferroviaire d'une richesse peu commune dont la suite est la [voie verte Sainte Africaine](#) réservée aux mobilités douces.

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début du parcours au niveau du rond-point qui fait face à la caserne des pompiers



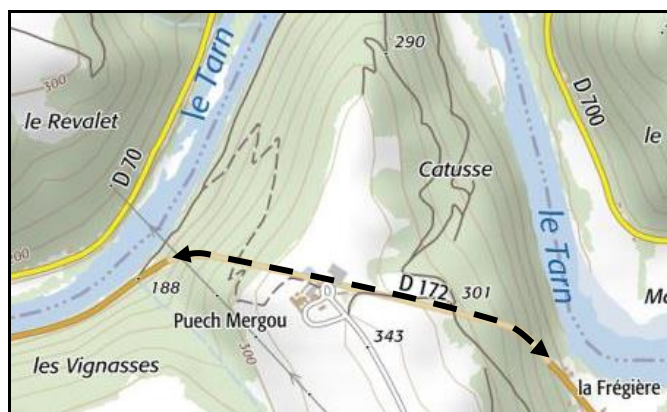
Au départ,
la route est juste en-dessous de la plateforme ferroviaire dont elle longe le mur de soutènement



La plateforme ferroviaire, quant à elle, est transformée en chemin de promenade sur 1 km environ, avant de se confondre avec la RD 172.

Ce faisant, elle passe dans le premier tunnel de la ligne, celui du Corbeau, 40 m de long.

Ci-dessous et ci-contre, l'entrée et la sortie du petit tunnel du Corbeau qui livre passage à un chemin de promenade



Très rapidement, la route et l'ancienne voie ferrée se confondent. Elles longent le Tarn dont elles recoupent les méandres par des tunnels courbes assez longs.

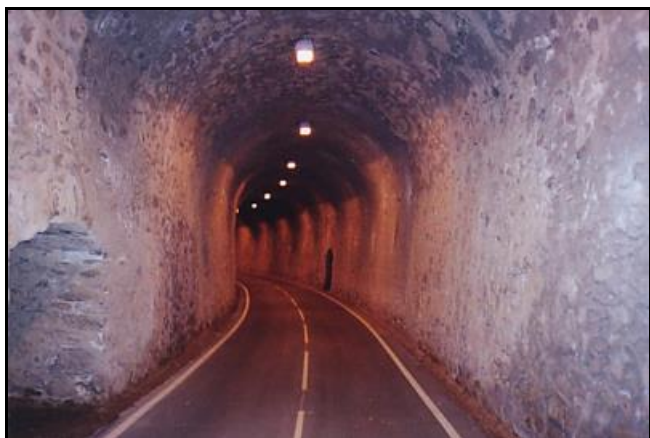
Le premier d'entre eux est celui de Puech Mergou qui fait 963 m, mais dont la galerie est éclairée pour faciliter la visibilité des cyclistes ou éventuels piétons.



A la sortie du tunnel, la voie ferrée passait près du hameau de Marsal pour lequel une halte passage à niveau était prévue.



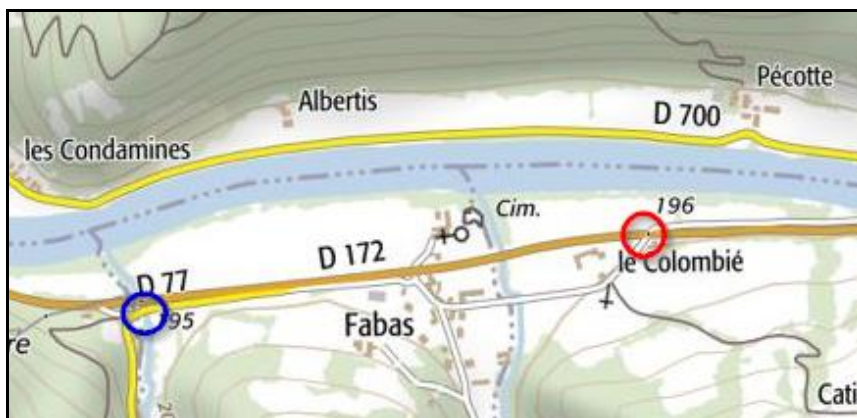
A droite, en bord de route, la halte de Marsal



Puis, ci-dessus et dessous,
la voie ferrée s'engouffre dans un autre grand tunnel courbe, lui aussi éclairé :
celui de Maillebroc, 386 m de long.



L'entrée et la sortie du tunnel de Maillebroc



Ci-dessus et ci-dessous, à Fabas,
le pont (cercle bleu) du ruisseau de Candarel et la halte (cercle rouge) de Fabas



Le tablier du pont a été élargi pour les besoins de la route



Bien ombragée, la halte passage à niveau de Fabas devenue résidence privée



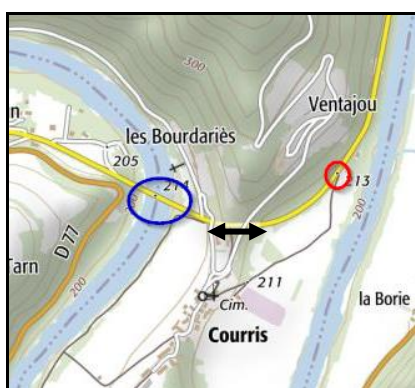
Le tunnel d'Ambialet (680 m de long) n'a pas été reconverti à un usage routier. Il est donc abandonné mais d'un accès très facile.

Son entrée, bien visible, est précédée par une vaste plateforme où aurait dû être installée une gare (ellipse rouge) qui n'a jamais vu le jour.

Ci-dessous, l'entrée et la sortie du tunnel



Dans le village d'Ambialet, la route fait un angle droit à droite et il convient de passer dans le tunnel d'où sort la voiture blanche, mais qui n'a rien de ferroviaire



Après le site d'Ambialet et son méandre presque recoupé, la voie ferrée coupe un autre méandre de la rivière :

- Elle saute le Tarn sur un joli pont Séjourné (cercle bleu) comportant trois arches plein cintre surmontées d'éléissements.
- Puis s'engouffre immédiatement dans le tunnel courbe de Courris (double flèche noire), de 123 m de long, mais dont la galerie est éclairée.
- Et passe enfin devant la halte du village (cercle rouge).



Le pont de Courris et le tunnel du même nom qui lui fait suite

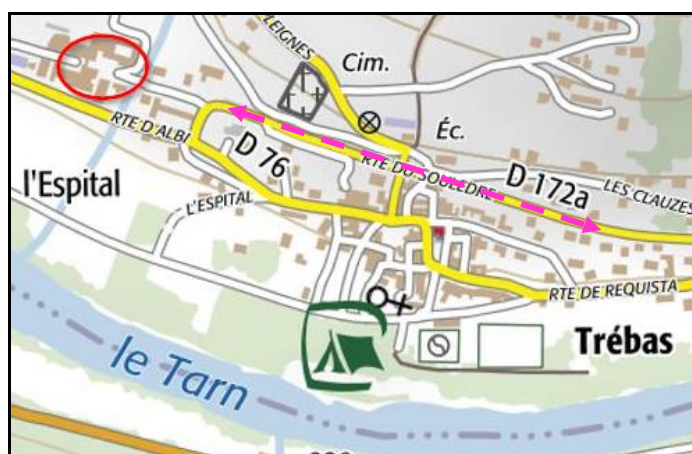


Ci-dessus et ci-dessous, l'entrée, la sortie et la galerie éclairée du tunnel





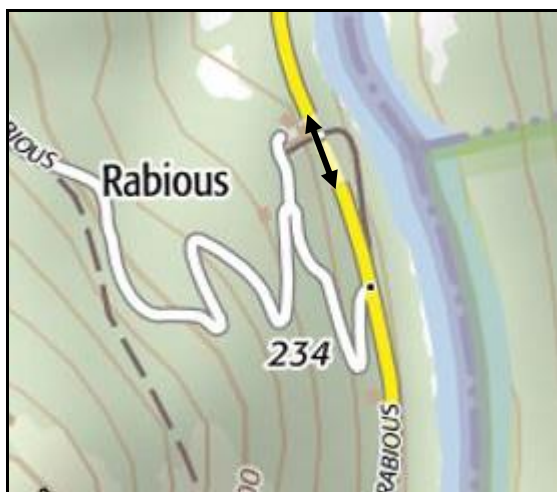
Et la halte de Courris partiellement cachée par une haie



A Trébas comme à Ambialet, la gare n'a jamais été construite
Sa plateforme est occupée par une maison de retraite (cercle rouge)



Mais elle aurait été suivie d'une longue tranchée surmontée par deux ponts
(double flèche violette de la carte précédente)



Continuant son cheminement le long du Tarn, la ligne devait passer dans un petit tunnel droit de 49 m de long sous le hameau de Rabious.

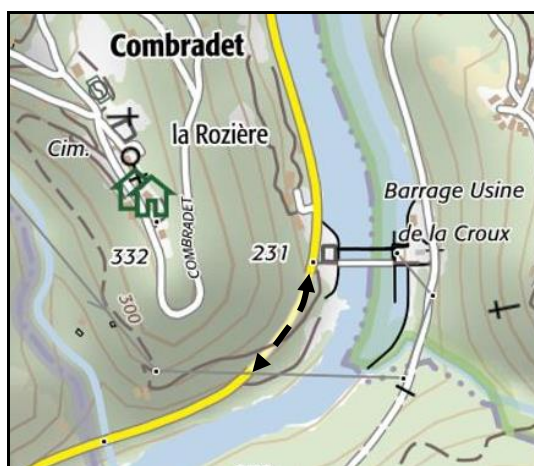
C'était le dernier souterrain tarnais avant l'Aveyron.

Ci-dessous, l'entrée et la sortie du tunnel de Rabious



Puis, premier tunnel en Aveyron, celui de Combradet, 195 m de long et courbe, mais non éclairé.

Les cyclistes ou piétons doivent donc être équipés en conséquence. Rappelons que de nombreux accidents ont déjà eu lieu pour défaut d'éclairage. Prudence !





Au Lincou, se trouvent deux tunnels séparés par un joli pont routier (**cercle rouge**) qui passe au-dessus de la voie.

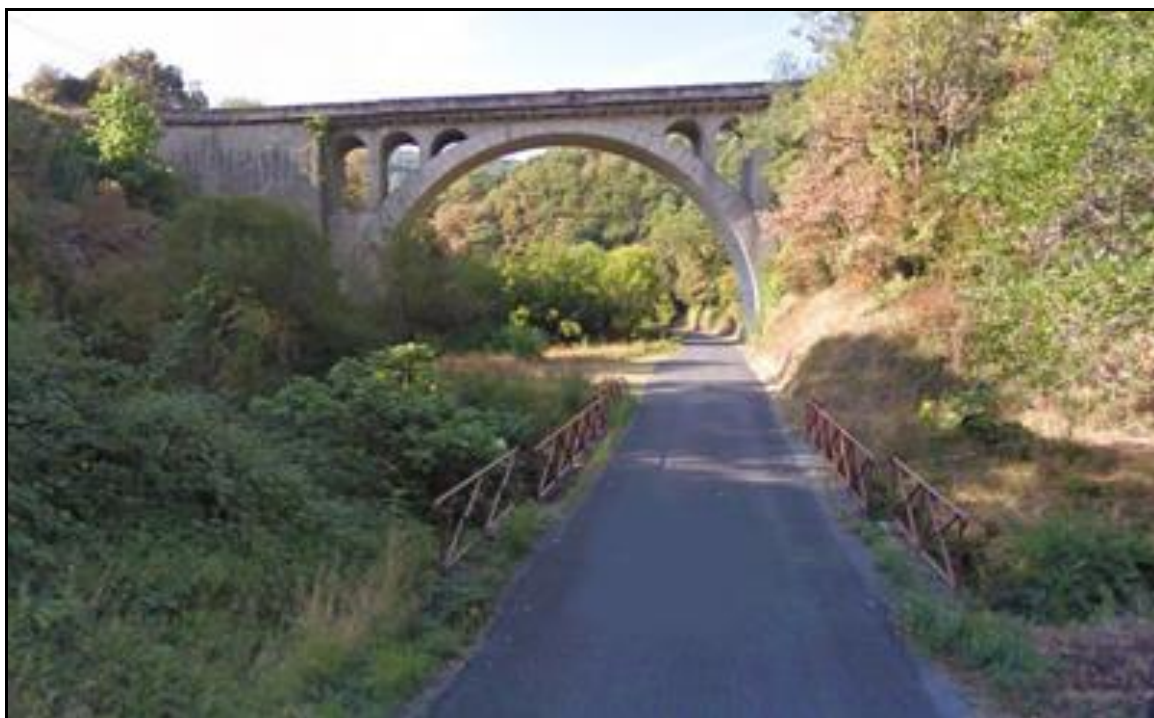
Le tunnel du Grand Lincou est courbe et fait 289 m de long. Il est éclairé et des feux règlent une circulation alternée en été.

Le petit Lincou est un tunnel droit, non éclairé, de 97 m de long.

Enfin, après Lincou se trouve la plateforme (**ellipse rouge**) qui aurait dû recevoir la future gare qui n'est jamais venue.



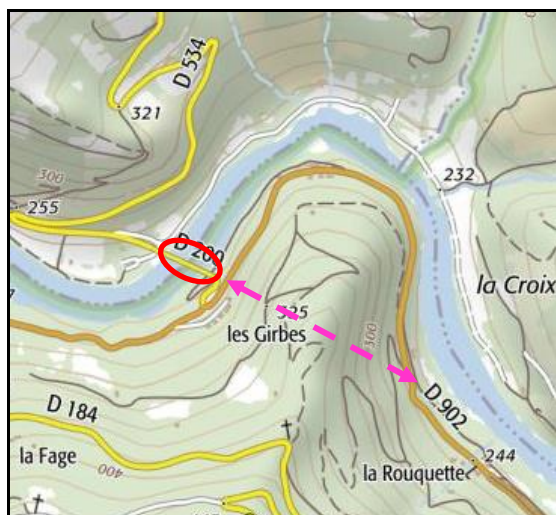
Entrée et sortie du tunnel du Grand Lincou



Le pont routier entre les deux tunnels, vu ici à contresens de la ligne en tournant le dos à l'entrée du Petit Lincou



L'entrée du Petit Lincou avec son mur à arcades, et la sortie du tunnel



Ci-dessus et ci-dessous, aux Girbes, la voie ferrée repasse en rive sud (gauche) du Tarn par un pont en maçonnerie comportant 5 grandes arches plein cintre



Pont qui est immédiatement suivi d'un tunnel de 521 m de long, laissé à l'état d'abandon et contourné par le dessus



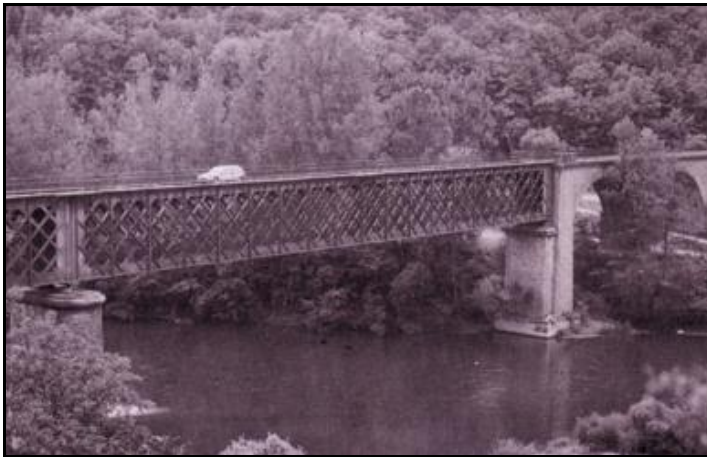
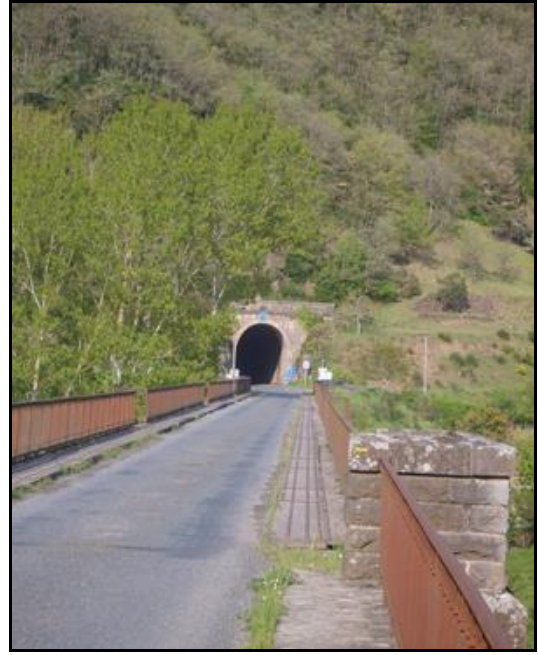
Ci-dessus et ci-dessous, la halte de Brousse le Château, rapidement suivie par le tunnel droit et inutilisé de la Borie Blanche, 188 m



Dont on voit ici l'entrée, la sortie et la belle galerie avec son drain latéral



Un peu plus loin, la voie ferrée repasse en rive nord du Tarn par le grand pont de la Bouisse, suivi du tunnel courbe et non éclairé de la Vayssière que la route emprunte sur 400 m.



Le pont de la Bouisse comporte un avant pont en maçonnerie comptant 3 arches plein cintre auxquelles font suite deux grandes travées métalliques en treillis reposant sur une pile centrale

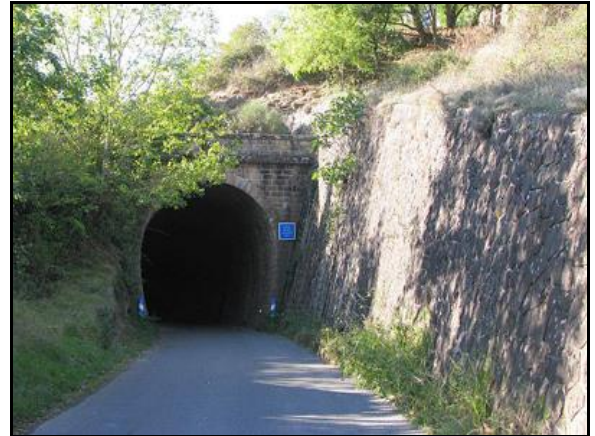


Entrée et sortie du tunnel de la Vayssière



Presque aussitôt être passée en rive nord du Tarn, la voie repasse en rive sud pour atteindre la vallée du Dourdou qu'elle va remonter jusqu'à l'entrée de Saint Affrique. Mais auparavant, elle traverse le tunnel courbe et non éclairé de Béluguet, 244 m de long.

Ci-dessous, entrée et sortie du tunnel de Béluguet

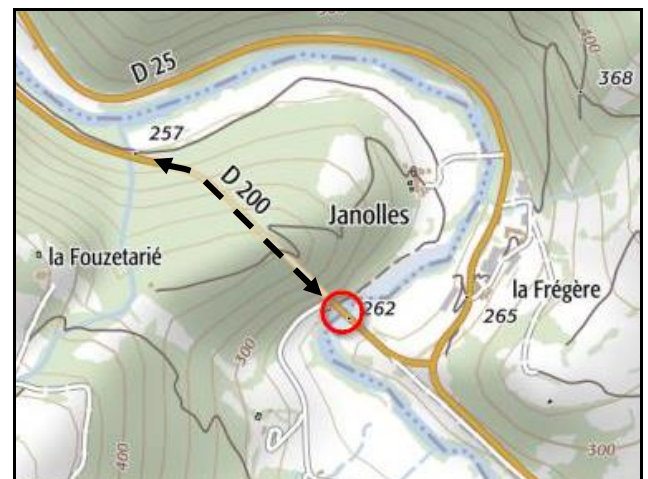


Faisant suite au tunnel de Béluguet, le pont de Broquiès a une architecture voisine de celui de Bouisse. La différence étant que ses deux travées centrales sont encadrées par deux avant ponts en maçonnerie comportant chacun 3 arches plein cintre.

A la sortie du pont de Broquiès, la ligne abandonne définitivement la vallée du Tarn et s'engage dans celle du Dourdou où elle ne tarde pas à traverser un dernier tunnel suivi d'un dernier pont.

Le tunnel de Janolles, légèrement courbe, fait 474 m de long. Il n'est pas éclairé.

Et le pont qui lui fait suite, en grès rose, est vraiment superbe, à condition de prendre quelques instants pour le voir de côté.





L'entrée, la sortie et la galerie du tunnel
La sortie est vue ici depuis le tablier du pont qui fait suite au tunnel



Le beau pont de Janolles

A partir de cet endroit, la voie ferrée entre dans les terres rouges dites du Rougié de Camarès. Raison pour laquelle cette partie de ligne est parfois appelée ligne du Rougié.



Ci-contre et ci-dessous, le pont du ruisseau de Len qui précède le Salze et après lequel la RD 25 quitte la plateforme ferroviaire proprement dite mais continue à la suivre de plus ou moins près.

Comme le montre la photo ci-dessous, le tablier en a été fortement élargi pour les besoins de la route dont on aperçoit l'ancien pont à gauche



Comme le montre l'extrait de carte ci-contre, alors que la route enroule trois méandres du Dourdou à Saint Izaire, aux Canacs et à la Borie, la voie ferrée coupait "droit" par trois tunnels successifs de 481, 692 et 666 m de long.

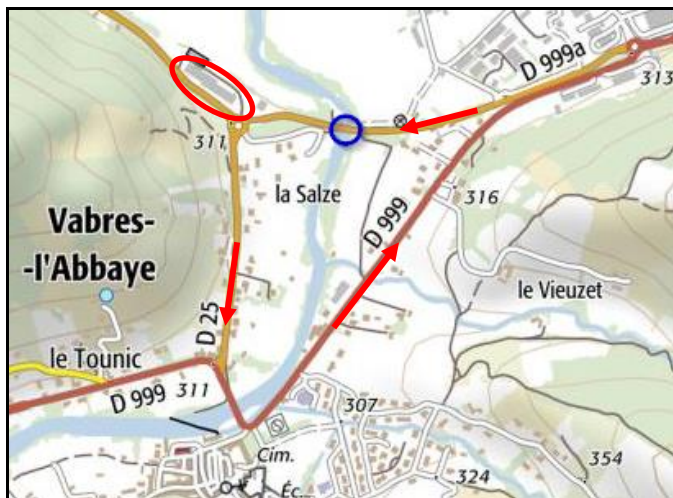
Ces souterrains sont abandonnés mais peuvent être parcourus à pied. **Pas de photo disponible pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.**

Il est aussi possible de voir le petit pont ci-dessous (**cercle rouge**) entre les deux premiers tunnels.





La voie passait dans un quatrième tunnel de 170 m de long sous le hameau de Cambon



Puis, en arrivant sur Vabres l'Abbaye, la route longe une grande coopérative agricole établie sur le terre-plein de ce qui aurait dû devenir la future gare de Vabres (**ellipse rouge**).

Juste après, la route emprunte une dernière fois une courte portion du tracé ferroviaire pour franchir le Dourdou sur un pont (**cercle bleu**) dont le tablier n'a pas été élargi. Raison pour laquelle un sens giratoire a été aménagé entre les RD 999a, RD 25 et RD 999.



Vu à contresens de la ligne, mais selon le sens giratoire imposé, le pont sur le Dourdou



Puis la ligne arrive à Saint Affrique. La voie ferrée quitte à nouveau la route sur la droite, à hauteur de la maison et du chemin ci-dessous.

Cette partie accessible aux seuls riverains et promeneurs est décrite dans la [voie verte Sainte Africaine](#).



Ci-contre et ci-dessous, la fin du parcours devant la gare de Saint Affrique, vue côté voies



Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.