

# RANDONNEES



# FERROVIAIRES

## FICHE ITINERAIRE

### VOIE DE LEXOS

TYPE :

Voie verte aménagée et sécurisée

[Voir fiche Voie Verte](#) ►

Long : 6 Km

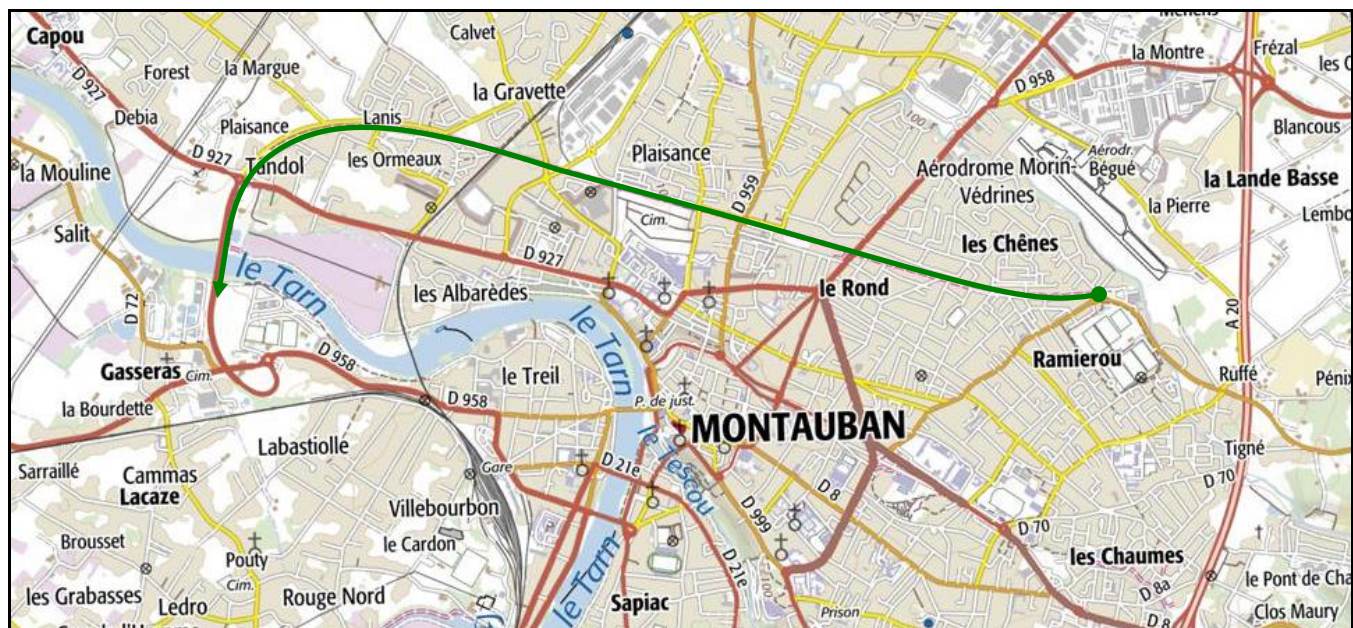


COMMUNES :  
Lieu dit :  
Coordonnées GPS :

Début :  
**Montauban (82)**  
Rond-point Léojac  
44°01'19.6"N 1°22'41.6"E

Fin :  
**Montauban (82)**  
Le Verdier  
44°01'19.7"N 1°19'26.7"E

### SITUATION GENERALE



### COMMENTAIRES

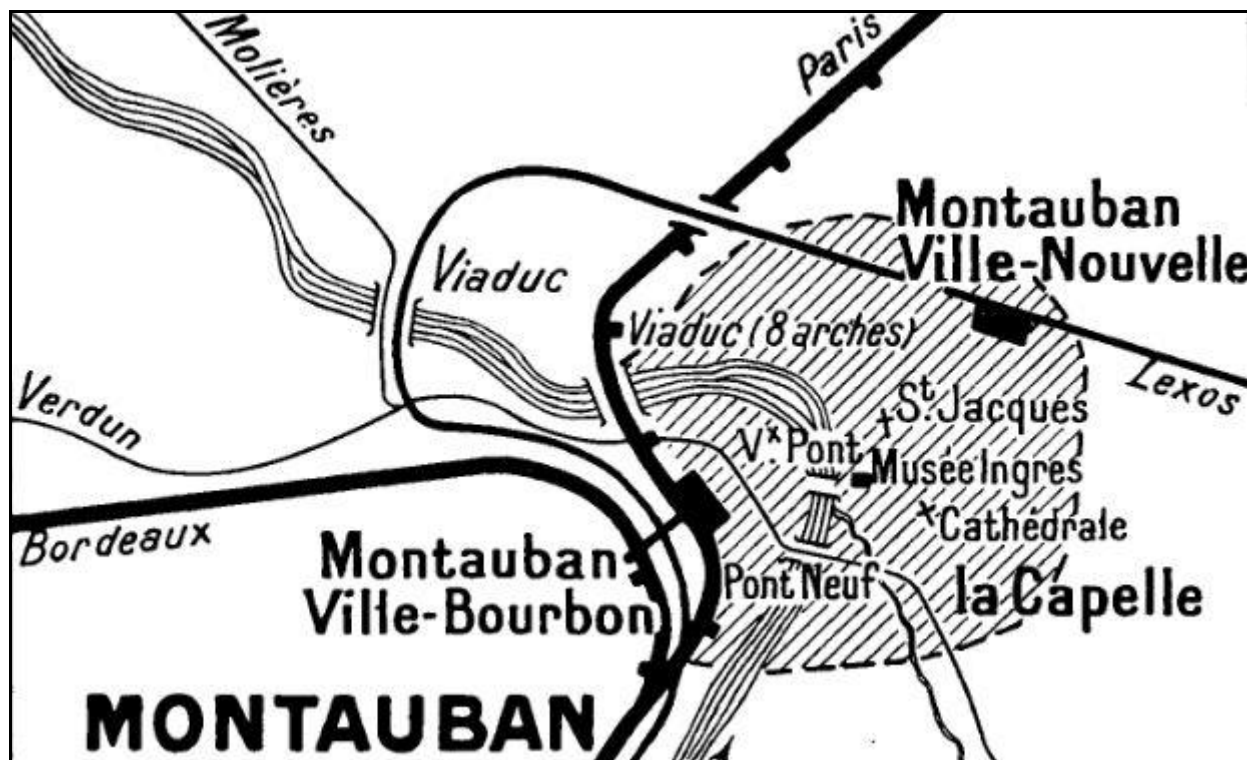
Lorsqu'il accède au pouvoir, l'empereur Napoléon III est partisan d'une politique de grands travaux destinés à relancer l'économie nationale. Parmi d'autres, l'extension des chemins de fer sera un moyen d'affirmer cette volonté. Les grandes compagnies ferroviaires sont certes confortées dans leur existence mais se voient mises en concurrence pour dynamiser les investissements. C'est ainsi qu'apparaît en 1853 une nouvelle compagnie dite du Grand Central. Comme le sous-entend son nom, elle se propose de gérer les voies ferrées du Massif Central et de désenclaver notamment ses bassins houillers dont celui d'Aubin Decazeville en Aveyron. A cet effet, une ligne est donc mise en chantier. Suivant les gorges de l'Aveyron, elle a pour but de rejoindre la Garonne à Montauban de façon à pouvoir exporter le charbon par batellerie aussi bien vers Toulouse que vers Agen et Bordeaux.

Mais la compagnie du Grand Central ne résiste pas à la concurrence de ses puissants voisins et sera absorbée par ces derniers en 1857. C'est ainsi que la ligne revient à la compagnie du Paris Orléans. Initialement conçue pour deux voies, elle n'en recevra qu'une mais s'ouvrira néanmoins au service commercial à partir d'août 1858, transportant 33 000 tonnes de charbon entre Capdenac et Montauban en 1859, et précipitant le déclin du roulage et de la navigation sur le Lot.

De plus, en 1862, l'ouverture de la ligne Brive > Capdenac lui donnera une nouvelle vigueur. En effet, elle permet alors de relier Paris à Toulouse via Capdenac, Lexos et Montauban. Mais cet âge d'or sera de courte durée car en 1864 s'ouvre la ligne Lexos > Toulouse via Tessonnières et Saint-Sulpice. Enfin, en 1889, l'ouverture de la ligne directe Brive > Montauban via Cahors et Souillac signe la mise à l'écart définitive de ce détour par l'Aveyron.

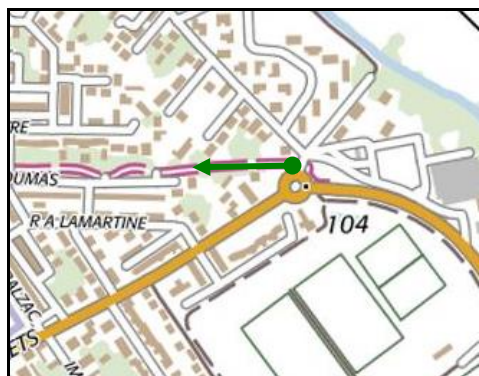
La section Lexos > Montauban (n° IGRF 82187.02N) survivra cependant jusqu'en 1955. Déclassée deux ans plus tard, elle aura deux destins différents :

- Immédiatement déposée, la partie Lexos > Montauban sera reconvertie en [route ferroviaire](#) du fait de sa plateforme et de ses ouvrages d'art larges conçus pour deux voies.
- La partie montalbanaise restera ouverte à un service fret réduit jusqu'en 1987 puis restera à l'état d'abandon jusqu'à son rachat par la mairie en 2007, ce qui permettra sa transformation en voie verte de promenade urbaine.



La ville de Montauban est ses voies ferrées  
La ligne de Lexos devenue voie verte fait un large détour par le nord et l'ouest de la ville

### DESRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début de la voie verte à hauteur du rond-point Léojac



Plus qu'une voie verte au sens strict, cet itinéraire est surtout un parcours de promenade urbain



Ci-dessus et ci-dessous, l'ancienne gare de Montauban Villeneuve

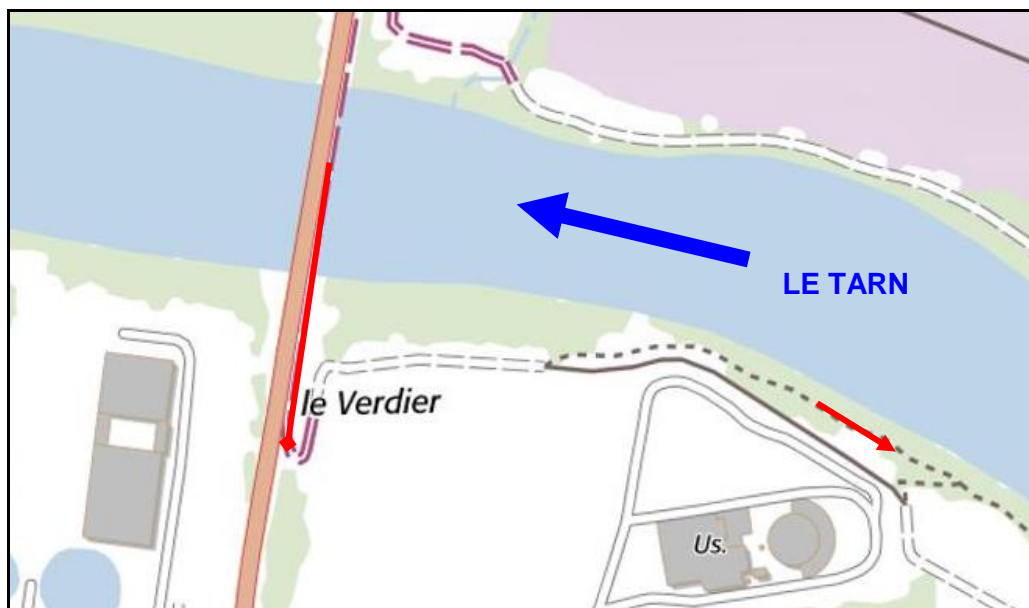




Ci-dessus et ci-dessous, le pont de l'Avenir sur le Tarn, anciennement appelé pont de Lexos du temps où il livrait passage à la voie ferrée



Un temps abandonné, il a été reconverti pour un usage routier avec, sur son côté gauche, un cheminement latéral protégé pour la voie verte



Ci-dessus et ci-dessous, au Verdier, à l'extrémité sud du pont,  
la fin de la partie ferroviaire de la voie verte

Une rampe descend le talus et gagne un chemin de berge qui remonte le Tarn et regagne la ville



**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.**

★ ★ ★