

ST FLOUR à ESPALION Trajet (Extrait de l'Auvergnat Année 1920 environ)

La ligne part de la gare actuelle d'Espalion, se dirige vers St Come, après avoir franchi le Lot à 1km à l'est d'Espalion, passe au nord du village de la Rigaldie et suit la Vallée de la Boralde de St Chély, passe près de Salgues et quitte cette vallée pour un grand souterrain à 1km de St Chély d'Aubrac pour aller rejoindre la Vallée de la Boralde de Bonnevalù passe près de Condom d'Aubrac et se dirige vers Laguiole par les plateaux à l'ouest de la Route nationale 121 passe à 1,5km à l'ouest de Laguiole (pourrait passer plus près), à Cassuéjouis, à la Terisse, à 1,5km au sud de Vitrac et franchit la limite du département de l'Aveyron. Le tracé passe dans le Cantal près des village de Montgros et de la Garche et se dirige ensuite vers Chaudes Aigues en suivant sensiblement la RN de Rodez à St Flour.

DOSSIER DES ARCHIVES DEPARTEMENTALES DU CANTAL Côte 5 S 90

31/8/1881 Lettre du Ministère des Travaux Publics au Prefet du Cantal informant ce dernier qu'une étude sommaire de la ligne a été prescrite à Mr l'Ingénieur en Chef Le Franc en résidence à Rodez. Mais que ce chef de service n'a pas encore adressé à l'administration le travail qui lui a été confié.

5/9/1881 Télégramme... Le Franc annonce au Prefet d'Aurillac qu'il envoie les renseignements.

Notes concernant la demande en concession du chemin de fer local entre St Fl et Chaudes Aigues

Dépense totale, matériel roulant compris, difficulté du terrain; évalué à FF 3 000 000 soit FF 100 000 du kilomètre (en passant par Lavastrie)

5/9/1881 LE FRANC envoie une lettre au Prefet du Cantal

"Je m'empresse de vous adresser quelques mots de renseignements sur la situation de l'étude sommaire qui m'a été confiée pour cette ligne.

Il résulte de l'exploitation que j'ai faite sur le terrain qu'il serait très difficile et assurément fort coûteux de relier Entraygues à la ligne de Marvejols à Neussargue par une voie ferrée passant à la fois à Pierrefort, Chaudes Aigues à St Flour.

Toutes les personnes qui connaissent la contrée savent que la rivière de Truyère coupe par un sillon abrupt et profond le plateau qui s'étend au sud-est du Massif Central et sur lequel on trouve au nord de la Truyère, Pierrefort et St Flour, tandis que Chaudes Aigues est situé au sud de cette rivière.

Pour faire passer la ligne en question à la fois par Pierrefort et par Chaudes Aigues, il faudrait donc lui faire traverser deux fois la Truyère une 1ere fois de Pierrefort à Chaudes Aigues, une 2e fois de Chaudes Aigues à St Flour. Si Chaudes Aigues est peu élevé au dessus des eaux de la Truyère par contre Pierrefort et la partie de la Planèze qui sépare la Truyère de St Flour dominant les eaux de 350 m environ que le défaut de développement ne permettrait de franchir qu'avec des déclivités inadmissibles dans l'exploitation d'un chemin de fer, ou par des ouvrages exceptionnels comme le viaduc en construction à Garabit pour la ligne de Marvejols à Neussargues.

Je considère donc comme impraticable de réunir par un même tracé Pierrefort, Chaudes Aigues, St Flour et sans émettre une opinion absolue, j'estime qu'il y a lieu de choisir entre le tracé qui suivrait les plateaux de la Rive Gauche en passant le plus près possible de Chaudes Aigues et celui qui passerait sur la rive droite de la Truyère, traverserait le grand plateau de la Planèze en passant près de Pierrefort, Cussac, Villézieu, pour se rattacher à l'extrémité de la station du Faubourg de St Flour sur la ligne en construction de Marvejols à Neussargues. Cette ligne serait moins accidentée, plus directe, et moins coûteuse que celle

.../...

des plateaux de la rive gauche de la Truyère.

Néanmoins, elle sera fort chère, sinon dans la traversée de la Planèze entre Pierrefort et St Flour où le terrain ne présente pas de difficultés spéciales, tout au moins dans le parcours d'Entraygues à Pierrefort où le tracé sera assujéti à suivre d'Entraygues à Laussac les gorges abruptes étroites et sinueuses de la Truyère, puis devra gravir à franc de côteau de Laussac à Pierrefort dans les travers mouvementés des ruisseaux de Brézons et de Vezon". Fin de la lettre

Conseil Gal du Cantal du 28/12/1908

Mr HUGON, au nom de la commission des Chemins de Fer propose d'émettre le ~~voeu~~ voeu ci-après:

"Le Conseil gal du Cantal considérant que les conversations entre le Ministère des Travaux Publics et le Cie des Chemins de Fer de Paris-Orléans ne sont point closes.

Considérant que la Cie d'Orléans est disposée à accepter la concession d'une voie ferrée entre St Flour et Espalion.

Considérant que cette voie desservira une région très étendue, très intéressante et très déshéritée des voies de communications rapides, tant dans le Cantal que dans l'Aveyron; que cette région est riche en stations thermales et balnéaires, (Chaudes Aigues et La Chaldette) et hydro minérales comme Ste Marie et Magnac, sans parler des carrières de pierres de taille de Bouzentès, des ~~mines~~ mines de Magnac et des diverses productions agricoles fort importantes sur les plateaux de l'Aubrac et dans les cantons de St Flour Sud et Pierrefort et qui le deviendront davantage le jour où les transports de toute nature et les communications seront rendus plus faciles.

-Emet le voeu que la ligne St Flour à Espalion soit concédée à la Cie d'Orléans et figure aux conventions prochaines.

Cette ligne donnera satisfaction à de nombreuses populations qui pendant longtemps ont payé leur part de contribution pour les constructions de voies ferrées dans les pays desservis et plus riches?. Elle complètera le chemin de fer Espalion Aurillac et comblera une vaste lacune comprise entre Séverac le Château, Neussagues, Aurillac et Espalion."

Mr DORY préferait que cette ligne fût concédée au PLM ou à la Cie du Midi  
Mr Ch BOS explique que la ligne St Flour-Brioude ayant été concédée au PLM, la Cie d'Orléans n'a pas à intervenir.

Mr HUGON répond que le Cie PLM ne peut pas et ne veut pas l'accepter pour le motif qu'elle ne se raccorderait pas directement à son réseau, la ligne St Flour-Brioude appartenant au Midi sur le territoire du Cantal. Quand à la Cie du Midi, Mr Hugon veut bien la comprendre dans son voeu, mais il doute fort qu'elle construise jamais cette voie si elle lui est concédée. D'ailleurs, il n'est pas à sa connaissance que des pourparlers soient en cours entre l'Etat le Midi, tandis que le contraire a lieu pour l'Orléans. "Il faut, dit-il, s'en profiter"

Le voeu est adopté à l'unanimité.

1/5/1909 Ministère des Travaux Publics, Direction des Chemins de fer au Prefet du Cantal.

" Vous m'avez transmis une délibération en date du 28/3/1909, par laquelle le Conseil municipal de Jabrun émet le voeu que le chemin de fer d'Espalion à St Flour soit concédé à bref délai, offre gratuitement les terrains communaux nécessaires à l'assiette de la ligne et vote le principe d'une subvention.

j'ai l'honneur de vous informer qu'il ne m'a pas été possible jusqu'à présent d'accueillir favorablement les voeux émis en vue de l'établissement de cette ligne. Il résultait en effet de l'étude à laquelle il avait été procédé par le service de contrôle et de l'avis émis par le Conseil Gal des Ponts et Chaussées que la voie ferrée dont il s'agit, en raison de son prix élevé et des ~~faibles~~ faibles recettes qu'elle donnerait, ne saurait être classée dans le réseau d'intérêt général, ni concédée aux conditions prévues par les Conventions de 1883.

Néanmoins les représentants élus de la région m'ayant signalé que l'affaire se présentait maintenant dans des conditions nouvelles, après la construction

DE la ligne St Flour à Brioude, j'ai invité le service du contrôle à compléter l'examen qu'il a déjà fait des questions relatives à l'établissement du chemin de fer d'Espalion à St Flour, en l'envisageant à ce point de vue et en se rendant au besoin sur place lorsque la saison le permettra. Je vous prie de donner connaissance de la présente décision au Conseil Municipal de Jabrun.

28/9/1910 Ministère des Travaux Publics au Préfet du Cantal

"J'ai l'honneur de vous informer qu'en ce qui concerne le chemin de fer de St Flour à Espalion, les études demandées sont commencées et qu'elles seront poussées aussi activement qu'il se pourra conjointement avec celles qui se rattachent à la recherche d'une force hydrolique suffisante pour permettre d'électrifier la ligne dont il s'agit.

2/1/1915 Ministère des Travaux Publics au Préfet du Cantal

Somme déposée pour la ligne St Flour Espalion FF 6 847n65 pour les études et travaux des chemins de fer. Ingénieur Picarongue.

Gares en Aveyron

St Côme - St Chély d'Aubrac - Condom d'Aubrac - Laguiole - Cossuéjoul - La Terrisse.

Gares Cantal

St Flour - St Jacques

Villedieu - Les Ternes (dessous le Croizet)

Cussac - Paulhac (derrière Mallesagne)

Neuvéglise - Pierrefort à Tagnac

Chaudes Aigues

Jabrun

Lieutadès.

Tarif par tête (1922) et par km voyageurs	1er	0,321125
	2e	0,1392
	3e	0,0855

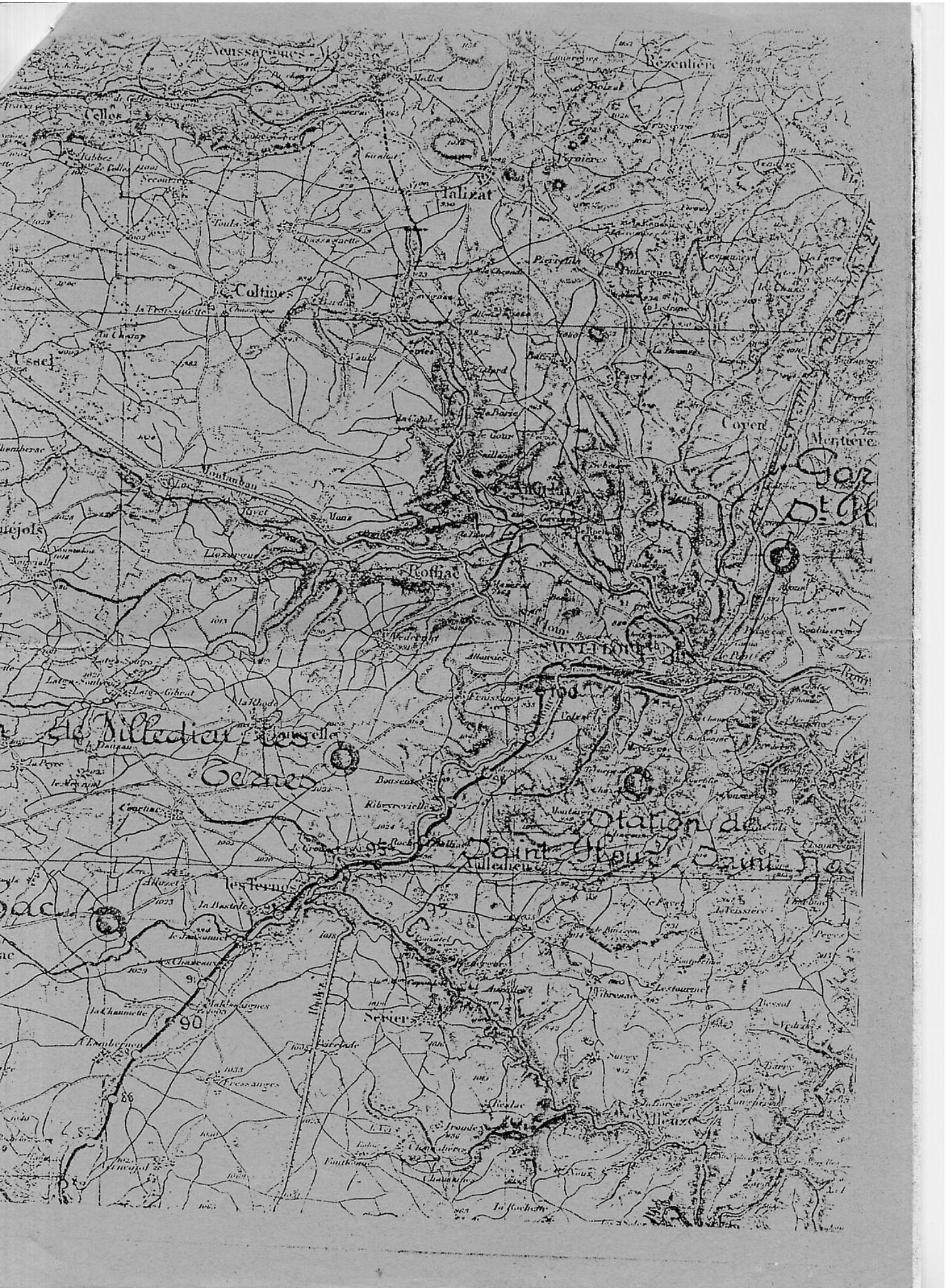
Clients transportés On0406875

3 viaducs	Chaudes Aigues	5 arches	H 24 m	Long 100 m	surface 1800 m2
	Truyère	9 arches	H 41 m	Long 25 m	surf 8000m2
	Lander	3 arches	H 21 m	Long 70 m	surf 1450m2

Tunnels de Mourentès Long 520 m (Jabrun)

" du Saut du Loup 290 m (Neuvéglise)

*Document remis par*  
*M. Gaillard*  
*à Neuvéglise*  
*dans le Cantal -*



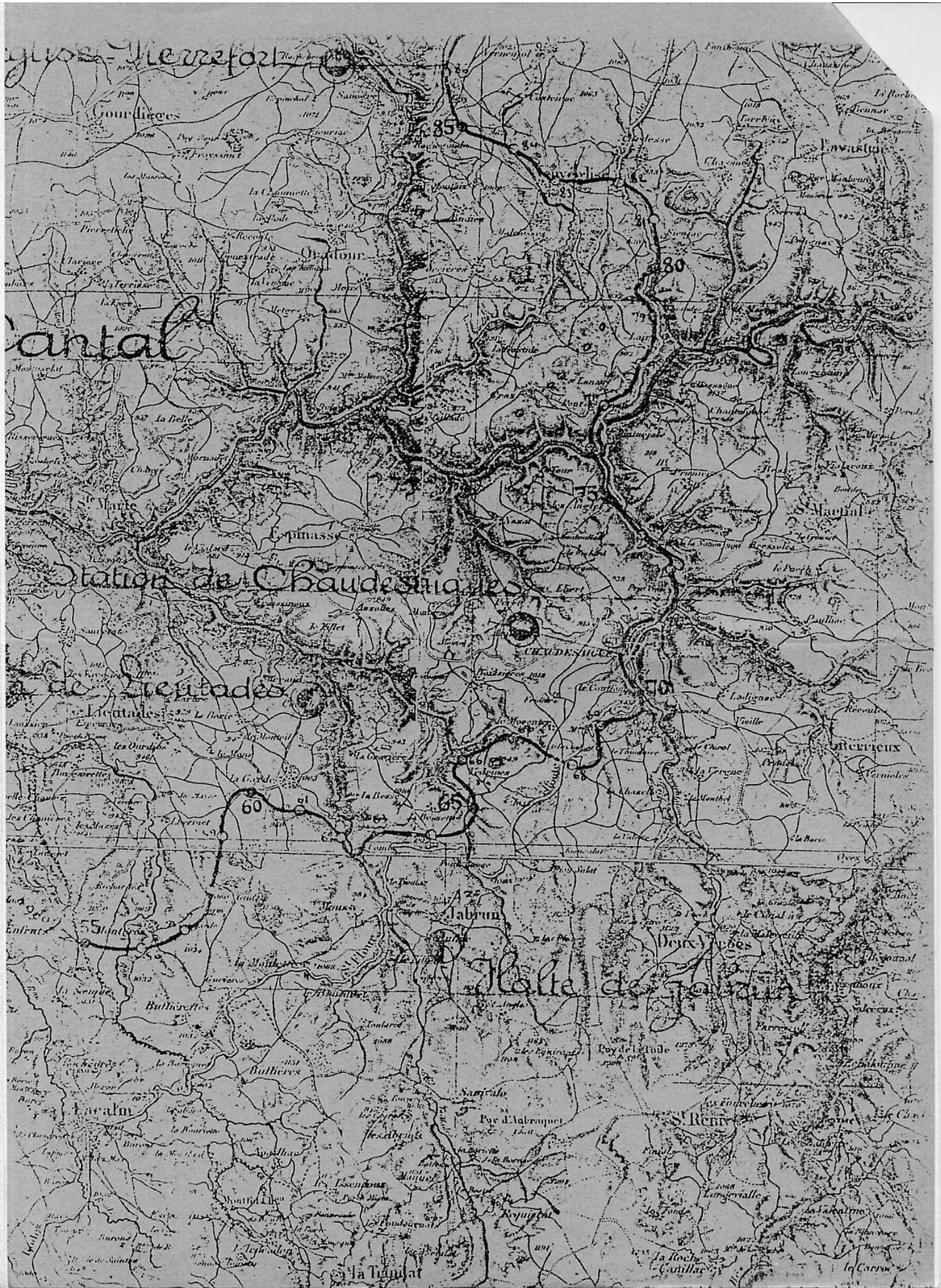
COZ  
DE  
DE

Al  
Villedieu  
Cerines

Station de  
Saint-Hour  
Saint-Nas

90

86



## LA LIGNE DE CHEMIN DE FER, "SAINT-FOUR À ESPALION"

=====

L'histoire de la ligne de chemin de fer, "Saint-Flour à Espalion" est peu connue. Seul, Antoine Trin en 1942, dans un petit fascicule "Les Chemins de Fer cantaliens" y consacre un paragraphe. Aux Archives Départementales du Cantal à Aurillac, sous la cote, 5 S 90 est déposé le dossier des Ponts et Chaussées concernant la ligne qui a servi à la présente étude.

C'est à partir de 1881 que la ligne Saint-Flour - Espalion avait été projetée par le Ministère des Travaux Publics. Une étude sommaire est confiée à l'Ingénieur Lefranc de Rodez qui fait ressortir les difficultés du terrain, la construction d'ouvrages (tunnels et viaducs), des déclivités nombreuses qui font élever le prix de la ligne. L'Ingénieur conseille pour le passage de cette dernière, le rive droite de la Truyère et le plateau de la Planèze.

Le Conseil Général du Cantal en 1908, concède l'étude et la construction de la ligne à la Compagnie du Midi. (La S.N.C.F. n'existait pas encore) En 1910, le Ministère des Travaux Publics confirme au Préfet du Cantal que les études sont commencées avec une électrification éventuelle. Mais en août 1914, la déclaration de guerre arrête les recherches. A cette époque, les frais d'études s'élevaient à FF 6850,--.

Au début de 1921, les études n'avaient toujours pas été reprises, mais quelques mois après lors d'une réunion au Palais Bourbon à Paris, en présence du Ministre des Travaux Publics, Mr Le Troquer, et divers représentants de l'Aveyron et de l'arrondissement d'Aurillac, un accord est passé pour la construction de la ligne concurrente, "Aurillac-Espalion". Dans les jours qui suivent cette réunion, les élus et les notables des cantons de Mur de Barrez et de l'arrondissement de Saint-Flour protestèrent vigoureusement. ( Lettre du Maire de Saint-Flour du 23/8/1921 )

Le 2 Aout 1922, Mr le Ministre des Travaux Publics, accepte que soit pris en considération l'avant projet de voie normale et à traction électrique de la ligne "Saint-Flour - Espalion", présenté par les ingénieurs en janvier 1922 et que cet avant projet soit soumis à l'Enquête d'Utilité Publique. Le Ministère demande au Département du Cantal de payer la totalité des dépenses d'acquisition des terrains nécessaires à la construction de la ligne sur son territoire. Le 2 septembre 1922, le Préfet du Cantal annonce au Ministre que le Conseil Général du Cantal accepte de payer.

Le 21 Novembre 1922, l'avant projet de construction de la ligne est soumis à une Enquête d'Utilité Publique ouverte dans le Cantal et l'Aveyron.

L'arrêté préfectoral ordonnant le dépôt des pièces de cet avant projet prescrivant l'ouverture de l'enquête est affiché dans les communes intéressées et inséré dans le journal " l'Auvergne Républicaine " édité à Aurillac.

Mr BORY, Conseiller Général de Pierrefort, est nommé Président de la Commission d'Enquête.

Mr VISSYAN, Conseiller Général de Neuvéglise est membre de la même Commission.

Le dossier est déposé à la Sous-Préfecture de Saint-Flour du 27 Novembre au 27 Décembre 1922 pour être communiqué au public.

D'après l'avant projet, le trajet de la ligne était le suivant:  
- Gare Bertholène d'Espalion - Saint Côme - contournerait Condom -  
- Leguiole - Licutadès - Jabrun - Chaufes Aigues - Neuvéglise - Les Ternes  
- Villedieu - Saint Flour.

Deux ouvrages importants étaient prévus dans la commune de Neuvéglise. Le viaduc de Lanau sur la Truyère long de 25 mètres, et le tunnel du

.../...

"Saut du Loup près de Sieujac long de 290 mètres

La gare de Neuvéglise-Pierrefort était située au Pont de Tagenac. Un passage à niveau gardé était prévu à la Baraque de Chambernon sur la Nationale 590. Un autre, sur le chemin communal de la Chaumette.

Le 3 Janvier 1923, la Commission d'Enquête nommée par l'arrêté du Préfet se réunit à la Préfecture du Cantal. A l'unanimité, la Commission approuve l'avant projet qui lui a été soumis.

Par deux fois, en 1924 et 1926, le Conseil Général du Cantal s'inquiète auprès de l'Ingénieur en chef à Rodez de ne toujours pas connaître la décision pour l'aboutissement de la ligne. Cet Ingénieur, répond au Conseil que le dossier a été transmis à l'Administration Supérieure le 23 Février 1923.

Le 1er Janvier 1933, le service d'études de la ligne est supprimé. L'automobile connaît, à ce moment là, son âge d'or.

GUY TAILLADE

