

La voie ferrée CARMAUX-VINDRAC : 25 Km 990 m

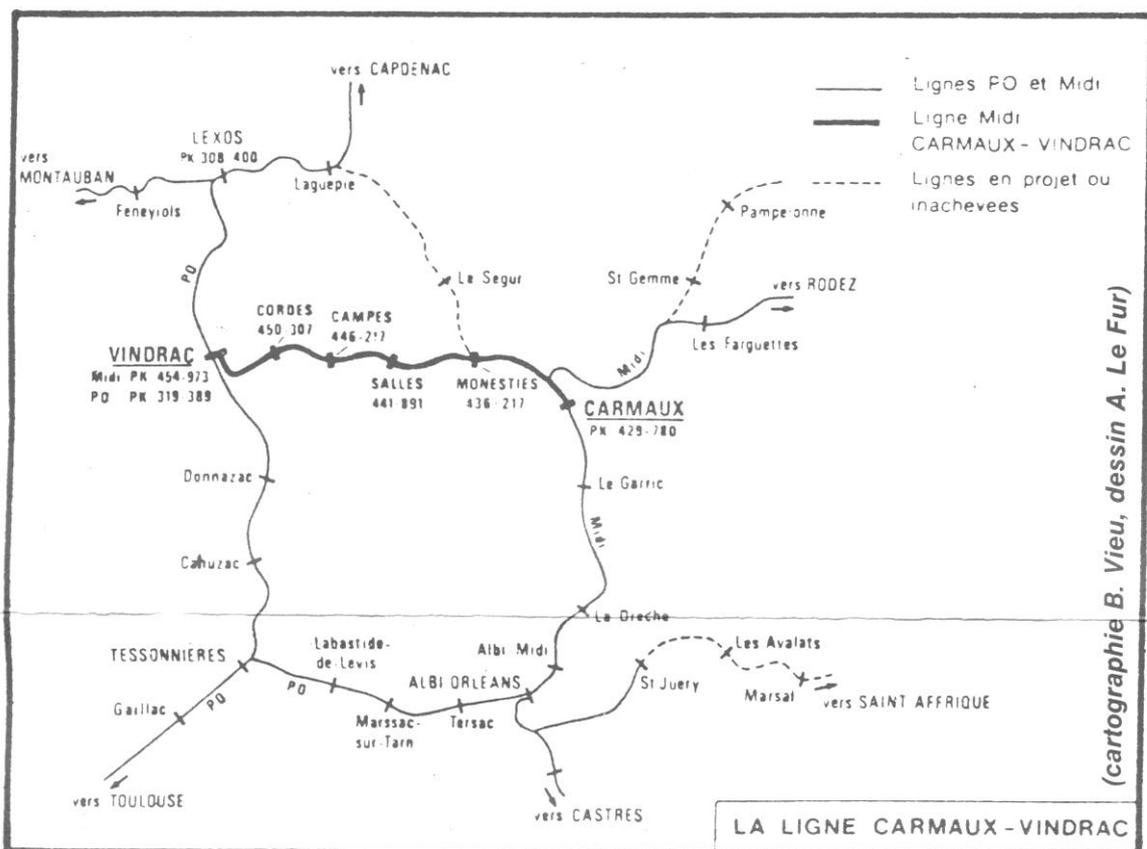
Une ligne qui n'a fonctionné que pendant 2 ans et 1 mois (31/05/1937-30/06/1939)

Depuis 1858, la ligne MONTAUBAN-LEXOS-CAPDENAC est en service ainsi que la voie ferrée qui relie ALBI à CARMAUX.

C'est le 24 octobre 1864 qu'a été ouverte au trafic la ligne LEXOS-TOULOUSE par VINDRAC. Grâce au chemin de fer le trajet VINDRAC-PARIS s'effectuait en 16 heures, alors qu'il fallait la veille cinq jours en diligence. TOULOUSE était à 2h21 de VINDRAC et l'on pouvait effectuer l'aller et retour dans la journée.

On envisage dès ce moment-là, l'établissement d'une voie ferrée reliant CARMAUX à VINDRAC par la vallée du Cérou. Les habitants de CORDES vont pouvoir disposer d'une gare qui leur permettra de recevoir directement des marchandises et d'expédier leurs produits.

C'est le plan Freycinet de 1879, concernant les voies ferrées à établir en France, qui va permettre de retenir la ligne CARMAUX-VINDRAC classée sous le N°159.



Concédée en 1883 à la Compagnie du Midi pour satisfaire à la demande des parlementaires du Tarn désirant doter la cité minière de Carmaux d'un débouché plus rapide vers la capitale et Bordeaux que celui fourni par la compagnie concurrente du P.O. via Albi et Tessonnières.

Le projet retombe dans l'oubli pour apparaître en 1899 quand le ministre des Travaux Publics fait procéder à des études préliminaires en vue de la déclaration d'utilité publique.

Le 21 novembre 1904 une réunion publique est provoquée par les conseillers généraux de Carmaux, Cordes et Monestiés afin d'inviter les pouvoirs publics à faire exécuter au plus tôt la construction de la ligne de chemin de fer de Carmaux-Vindrac. Cette réunion a été provoquée aussi pour éliminer le projet de substitution par une ligne Carmaux-Laguépie dont les études sont en cours.

La loi du 19 juillet 1905 déclare la ligne Carmaux-Vindrac d'Utilité Publique et la concession est acquise définitivement à la compagnie du Midi.

La longueur définitive de la ligne CARMAUX-VINDRAC est de 25,990 km. Le tracé, les plans de terrassement et l'emplacement des stations, sont approuvés le 2 avril 1908 et comprennent les gares de Monestiés, Salles, la halte de Campes et Cordes.

Fin 1910, une réunion se tient à Albi où le syndicat d'initiative de cette ville a décidé de demander la construction de la ligne de chemin de fer de Carmaux à Laguépie...Le syndicat d'initiative d'Albi ira jusqu'à proposer un tramway électrique de Carmaux à Vindrac ! (Le conseil municipal de Cordes n'acceptera pas cette substitution et fera valoir que le S.I. d'Albi n'a d'ailleurs pas qualité pour promettre un tramway.

Bien que le pays soit en guerre, les travaux commencent en janvier 1915 à l'aide d'un millier de prisonniers allemands cantonnés à Vindrac, Cordes, Monestiés et Carmaux et qui furent retirés en 1917.

A cette date, les travaux d'infrastructures sont presque achevés et le raccordement de VINDRAC est à peine commencé.



Hütte einer Arbeitskolonie bei Vindrac (Tarn).

Le 11 août 1920 le Conseil Municipal de Cordes s'inquiète de ce que les terrains pris aux propriétaires pour la ligne ne leur soient pas encore payés.

A la fin de 1923, l'infrastructure est pratiquement achevée. Le tracé suit la vallée du Cérou dont il franchit le cours à treize reprises par de petits ponts ayant entre 18 et 25 mètres de portée. Un tunnel de 138 mètres sera creusé au Colombier après Monestiés vers Carmaux.

Dans le projet de la ligne figurait un dépôt à créer à VINDRAC dans la fourche formée par les lignes de CARMAUX et TESSONNIERES. Afin de limiter les frais et d'éviter aux voyageurs de changer de train à VINDRAC et LEXOS pour se rendre à MONTAUBAN, il a été décidé le 5 avril 1924 de reporter à LEXOS le terminus de la ligne de CARMAUX-VINDRAC. Cette modification entraînait l'agrandissement de la gare de LEXOS avec dépôt et halle de marchandises. Les travaux démarrèrent en 1925 pour se terminer en 1927. Ils consisteront à agrandir le dépôt de la compagnie du P.O. en accolant une remise Midi à celle déjà existante. Un local d'agent de trains Midi sera construit. Treize maisons de gardes-barrière sont adjudgées le 25 août 1923 et terminées en 1926 sur le type de la ligne « Ax les Thermes – La tour de Carol »

Le 15 février 1929 la Compagnie du Midi décide l'emploi de la traverse mixte. Ce choix s'avèrera néfaste lors de la pose de la voie.

La pose de la voie débute côté CARMAUX le 1^{er} novembre 1929. Les traverses mixtes donnèrent vite des signes de fatigue prononcés, se déformèrent ce qui provoqua des surécartements entraînant des déraillements (Salles le 10 décembre 1930). Malgré un bourrage des traverses mixtes, la « maladie » réapparaîtra et le 16 octobre 1930 on procède à la substitution d'une traverse mixte sur deux par une en bois.

La construction des stations de Monestiés, Salles, Campes et Cordes commencée en 1930 est terminée l'année suivante.

La fameuse crue du 3 mars 1930 ne compromettra pas la solidité des ouvrages d'art.

Alors que la crise économique commence à se faire ressentir en France, l'automobile et les autocars sont de plus en plus utilisés par les voyageurs des lignes secondaires. La compagnie du Midi évoquera cette concurrence pour compromettre la mise en service de la ligne CARMAUX-VINDRAC. Cette même compagnie projeta d'ouvrir la ligne au seul trafic des marchandises et d'assurer le service des voyageurs par la route. Un compromis sera passé avec le ministre des Travaux Publics, Camille CHAUTEMPS, et verra l'exploitation de la ligne par automotrices.

Mais le Midi considérant cette ligne comme un fardeau gênant fera en sorte de faire traîner les travaux de finition.

La ligne est mise en sommeil jusqu'en 1936 où on commence des travaux de remise en état.

Elle ouvre enfin le 31 mai 1937 seulement pour les voyageurs sans bagages avec des autorails Renault et des autorails couleur bleu ciel sur pneus Michelin appelées aussi « Michelinnes » de 56 places qui font le trajet Carmaux-Vindrac en 47 minutes. Les Michelinnes étaient construites à Clermont Ferrand, chez Michelin, et étaient dotées d'un moteur HISPANO SUIZA de 12 cylindres en V et pouvaient atteindre 110 kmh. Le conducteur pilotait debout. Ces matériels sont basés dans le dépôt de Carmaux.

Ces michelines avaient une fâcheuse tendance à dérailler au dessus d'une certaine vitesse. Elles seront remplacées par les autorails Renault plus lourds, plus puissants et de plus grande capacité surtout lorsqu'on va leur adjoindre des remorques.

Dès la nationalisation des compagnies en août 1937, trois aller et retour sont proposés de l'automne 1937 à mai 1938. A l'horaire d'hiver 1938, deux aller et retour seront proposés.

(Création de la SNCF le 01 janvier 1938).

Dès l'ouverture les voyageurs s'aperçoivent que l'horaire semble avoir été étudié pour les éloigner de cette ligne. Par exemple il faut que les voyageurs en provenance de CARMAUX attendent quatre heures en gare de Vindrac la correspondance de Paris. Aucun effort de mise en relation entre le bassin houiller de Carmaux et celui de Decazeville ne sera fait par la compagnie du Midi.

Il n'y a pas de possibilité de croisement de train de sorte qu'il n'existe aucun aiguillage sur la ligne. A l'horaire d'hiver 1938 2 aller et retour seront proposés. La vitesse est limitée à 60km/h sauf dans les courbes où elle est réduite à 45 km/h.

Les gares ne seront jamais occupées par des employés et c'est le contrôleur du train qui délivrait les billets.

La plupart des passages à niveau ne sont pas gardés et il faut que le mécanicien utilise la trompe lorsque apparaît le panneau « sifflez ».

Pour la fête de Saint Privat de l'été 1938 à Carmaux, il fallut coupler deux michelines. Près de 350 voyageurs furent transportés dans un seul service pour une capacité de 120 places.

Le 1^{er} juillet 1939 la ligne est fermée aux voyageurs concurrencée par l'autobus et par l'imminence d'une déclaration de guerre.

Quelques trains de marchandises circuleront encore jusqu'au début de la guerre époque où la ligne sera complètement abandonnée.

Plus de 60 années de gestation laborieuse pour un peu plus de deux ans de service...

La voie unique a été déposée vers la fin de la guerre en 1945 et la ligne déclassée le 3 septembre 1953.

Les bâtiments des gares et des 31 passages à niveau furent vendus. La gare de Salles deviendra l'école publique du village. Les bâtiments de la gare de Cordes et les terrains attenants ont abrité une colonie de vacances de la SNCF. Ils ont été cédés à la commune de Cordes en 1967. Cette ancienne gare est aujourd'hui le Collège du canton de Cordes.

Les Houillères récupérèrent un morceau de la ligne non déposée au départ de Carmaux sur 2,5km et une usine de produits chimiques expédia ses produits par wagons grâce à ce morceau de voie conservée. Ce dernier tronçon sera fermé en 1970.

Sources :

- M. DELOUCHE dans « l'avis de l'Historien » et le Comtat Cordais - 2009
- Bernard VIEU, historien des voies ferrées dans le Tarn. Extrait de « Connaissances du rail » N°28, novembre 1982 .
- Extrait de l'ouvrage « Trains oubliés Volume 3 Le P.O. – Le Midi » de J. BENAUDO – Février 1982 – Editions du Cabri
- D 'après « les chemins de fer du Midi » par J.P. VERGEZ LARROUY – Editions LVDR La Regordane
- 1880-1981 Cent ans de l'histoire de Carmaux – Chap 6 - pages 29-30

Synthèse et cartes postales
Jean-Paul MARION
Décembre 2009