



FICHE ITINERAIRE

VOIE VERTE DE L'OLT

TYPE :

Voie verte aménagée et sécurisée

[Voir fiche Voie Verte](#) ►

Long : 23 Km



COMMUNES :

Début :
Bertholène (12)

Fin :
Espalion (12)

Lieudit :

Route de Montrozier

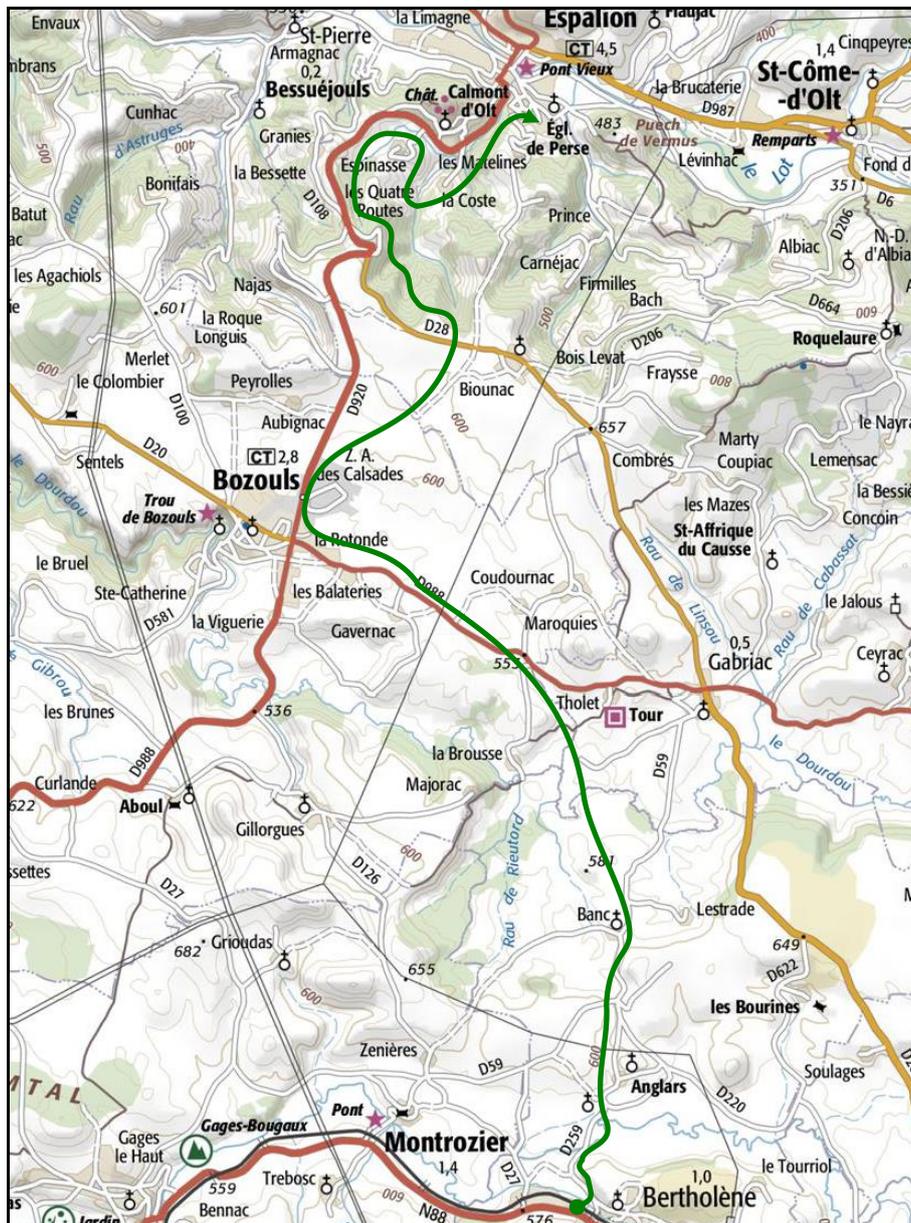
Gare

Coordonnées GPS :

44°23'48.2"N 2°45'54.1"E

44°30'59.2"N 2°46'03.4"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Le plan d'organisation des chemins de fer conçu par Freycinet de 1879 prévoyait que tous les chefs-lieux d'arrondissements, préfectures et sous-préfectures, seraient reliés au réseau ferroviaire national par des voies ferrées en écartement normal. Aussi, quand fut créée la ligne Rodez > Séverac le Château, fallut-il envisager de construire une antenne (n° IGRF 12026.02N) pour desservir la sous-préfecture d'Espalion.

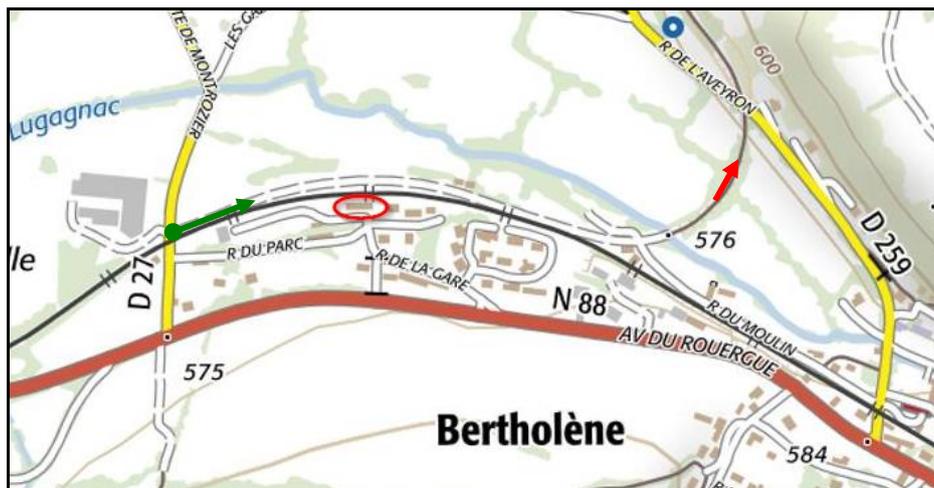
Malgré une distance relativement courte de 23 km, les travaux de cette dernière commencèrent en 1902 et se terminèrent 6 ans plus tard. La raison de cette lenteur apparente est liée au profil très difficile de la ligne. En effet, si ses deux premiers tiers traversaient le plateau de Bozouls et ne posaient guère de problème, son dernier tiers devait plonger dans la profonde vallée du Lot et perdre 225 m d'altitude sur moins de 7 kilomètres, selon des pentes qui étaient à la limite des capacités des locomotives à vapeur de l'époque. En outre, cette descente nécessitait de percer 6 tunnels et construire 4 viaducs.

Fermée en 1987, déposée en 1994, la ligne est alors transformée en chemin de randonnée puis en voie verte sur toute sa longueur. Outre le point de vue qu'elle livre sur la vallée du Lot, elle emprunte la totalité des ouvrages d'art ce qui lui donne un attrait majeur.



La descente sur la vallée du Lot et Espalion, et la série des ouvrages d'art

DESRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



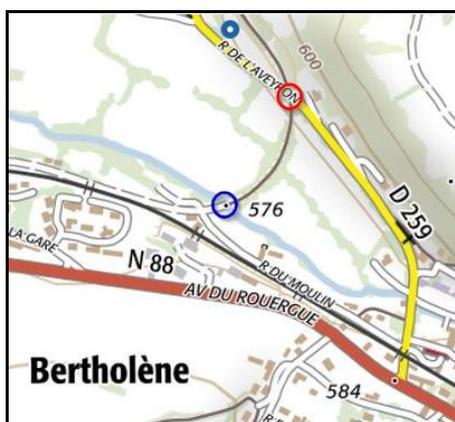
Ci-dessus et ci-dessous, le départ du parcours, au passage à niveau de la route de Montrozier
Et la gare de Bertholène



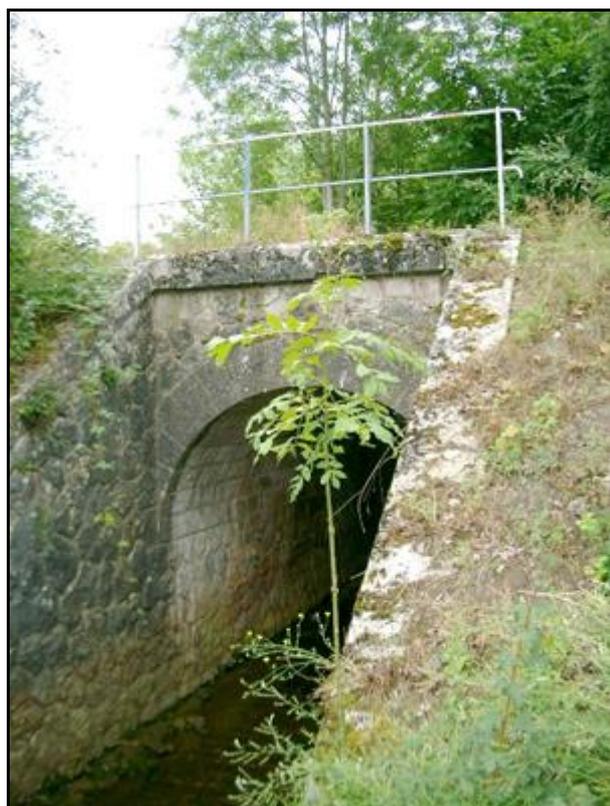
Ci-dessus et ci-après, la gare de Bertholène hier et aujourd'hui
La voie ferrée existe toujours mais les trains ne s'y arrêtent plus



La gare transformée en résidence privée, côté cour et côté voie



Après la gare, la ligne vers Espalion part sur la gauche
Elle franchit le ruisseau de Lugagnac par un petit pont (rond bleu)
puis passe sous la RD 259 (rond rouge)



Ci-contre, le pont sur le ruisseau de Lugagnac

Et ci-dessous, celui sous la RD 259





Ci-contre et ci-dessous,
le pont métallique à poutres latérales pleines sur
l'Aveyron
et le pont à arche surbaissée sous la RD 259 à
Anglars



Au Larquet, la voie ferrée passe dans cette profonde tranchée surmontée du pont de la RD 59



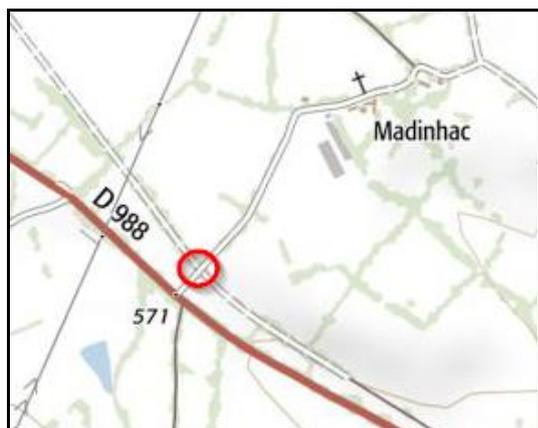
Ci-dessus et ci-après, à peine un peu plus loin, la gare de Banc transformée en magnifique villa



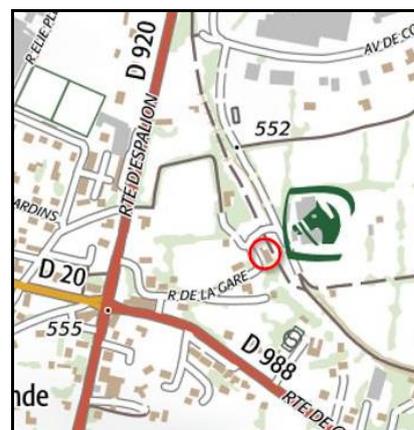
Puis la ligne franchissait le Dourdou (cercle bleu)



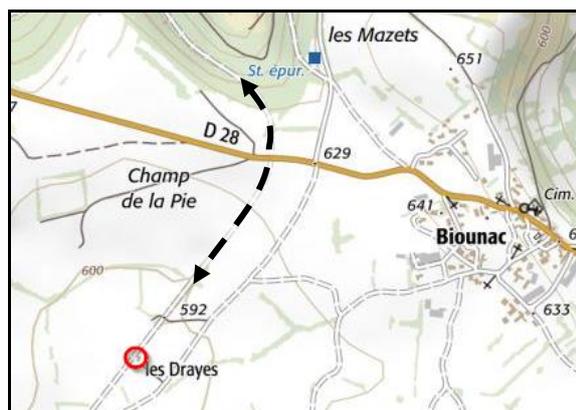
Avant d'arriver à la gare de Chabriac (cercle rouge)
qui était dans un triste état avant qu'elle soit rachetée et transformée en résidence privée



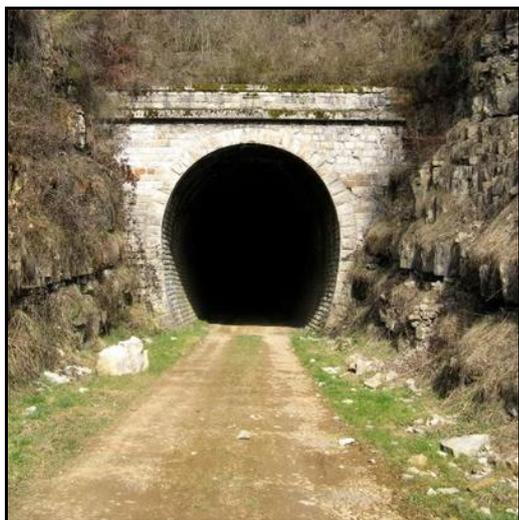
Une fois n'est pas coutume, un pont moderne tout béton



Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Bozouls transformée en remise pour un centre équestre



Perdue en pleine nature, la petite gare de Biounac



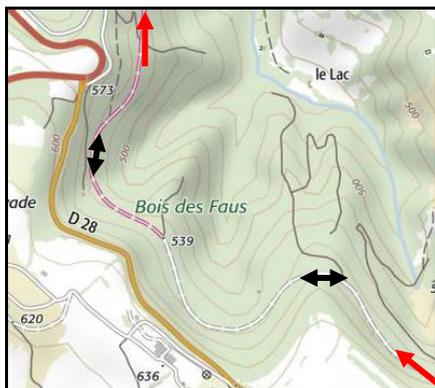
Aussitôt suivie du tunnel du même nom, 574 m de long, en forte pente descendante, dont on voit ici l'entrée et la sortie avec son joli mur de soutènement à arcades
C'est par cet ouvrage que la voie ferrée quitte le plateau de Bozouls et plonge littéralement vers la vallée du Lot



La longue ligne droite de l'entrée suivie de la courbe de sortie avant que le tunnel soit éclairé



Et la galerie aujourd'hui éclairée pour les besoins de la voie verte

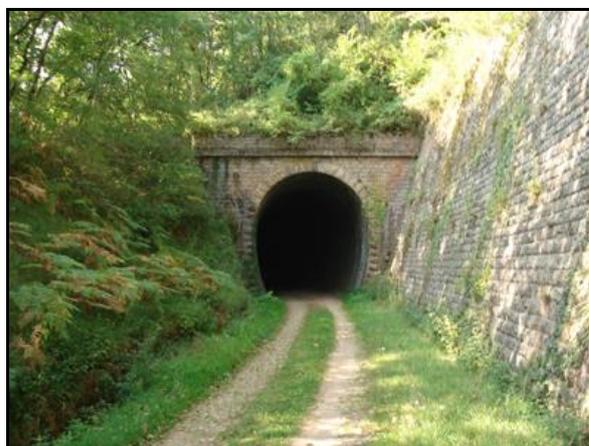


Très rapidement suivi des tunnels :

- D'Arbrefeuilles, 110 m de long.
- Et de Martel Montbel, 104 m de long.

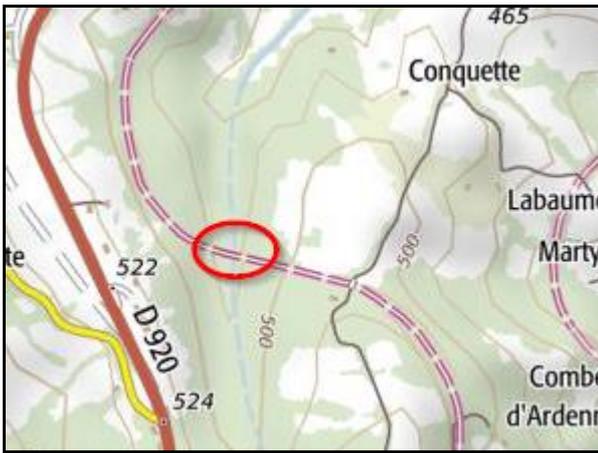


Entrée et sortie du tunnel d'Arbrefeuilles



Ci-dessus et ci-dessous, entrée, sortie et galerie du tunnel de Martel





Puis vient le premier viaduc sur le ruisseau du Plô, 158 m de long et 39 m de haut

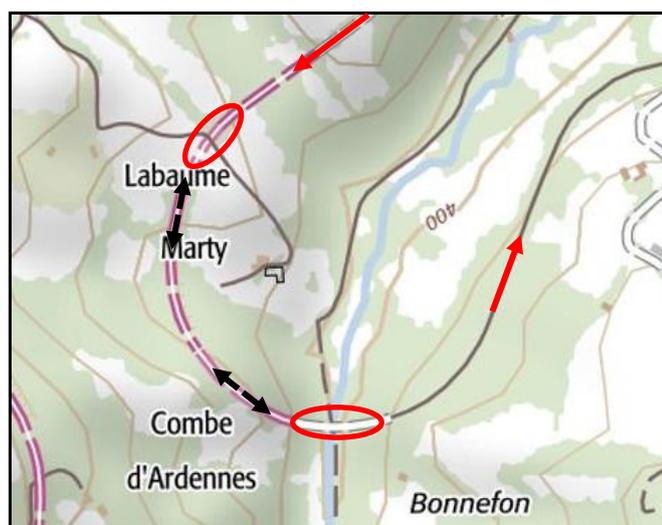


Bientôt suivi de l'ouvrage le plus spectaculaire : le viaduc de Conquettes, 172 m de long et 29 m de haut





La voie verte sur le viaduc de Conquettes, vue ici à contresens de la ligne



Ensuite, c'est une succession rapide de quatre ouvrages :

- Le viaduc de Labaume, 120 m de long et 24 m de haut.
- Le tunnel de Labaume, 88 m de long.
- Le tunnel de Goudal, 112 m.
- Et le viaduc de Goudal, de 125 m de long et 30 m de haut.



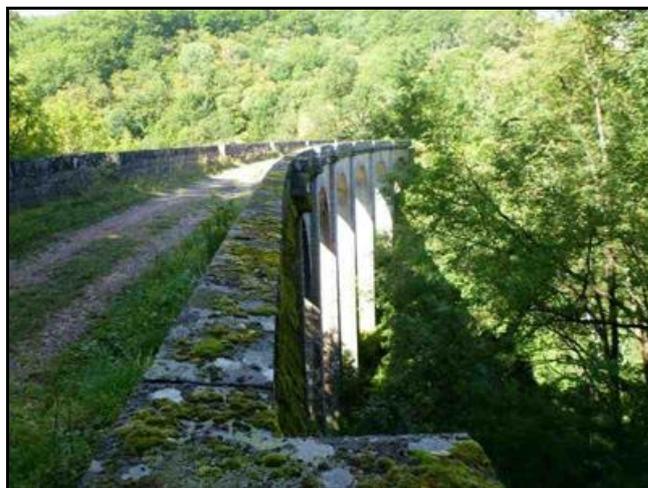
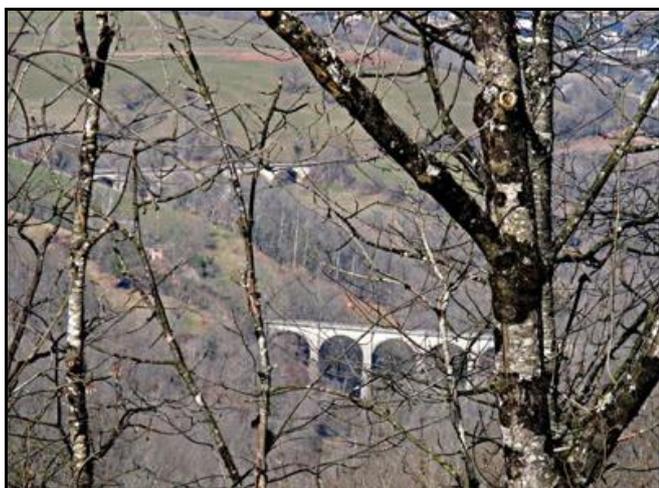
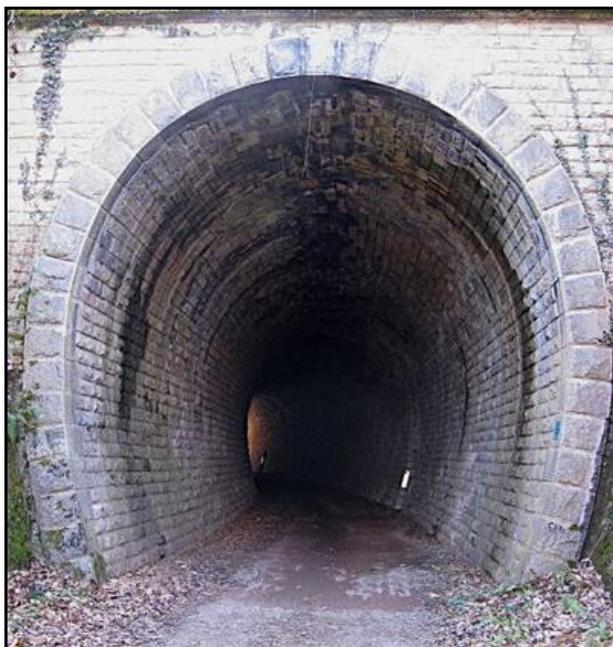
Le dessus du viaduc de Labaume vu à contresens de la ligne



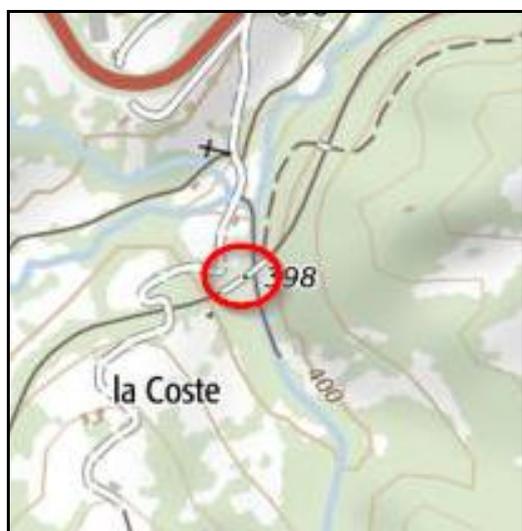
Ci-dessus et ci-dessous, l'entrée, la sortie et la galerie du tunnel de Labaume



Ci-dessus et ci-après, l'entrée, la sortie et la galerie du tunnel de Goudal



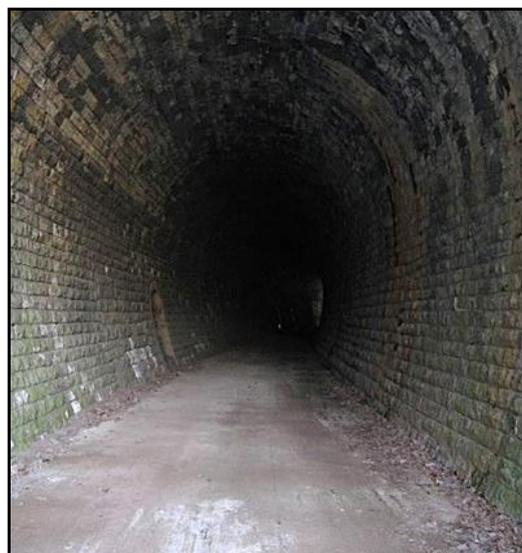
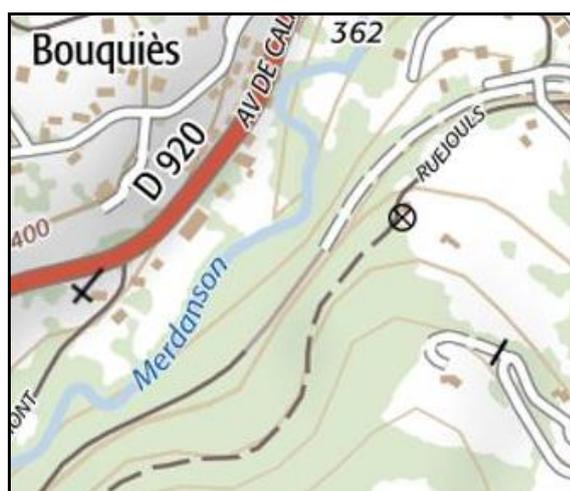
A gauche, le viaduc de Goudal au premier plan avec le viaduc de Labaume en arrière-plan
A droite, le viaduc de Goudal vu à contresens de la ligne



Le quatrième et dernier viaduc : celui de la Loubière, 103 m de long et 25 m de haut, aménagé en école d'escalade



Le viaduc de la Loubière vu à contresens de la ligne



Et le dernier tunnel : celui des Mathelines, 125 m de long



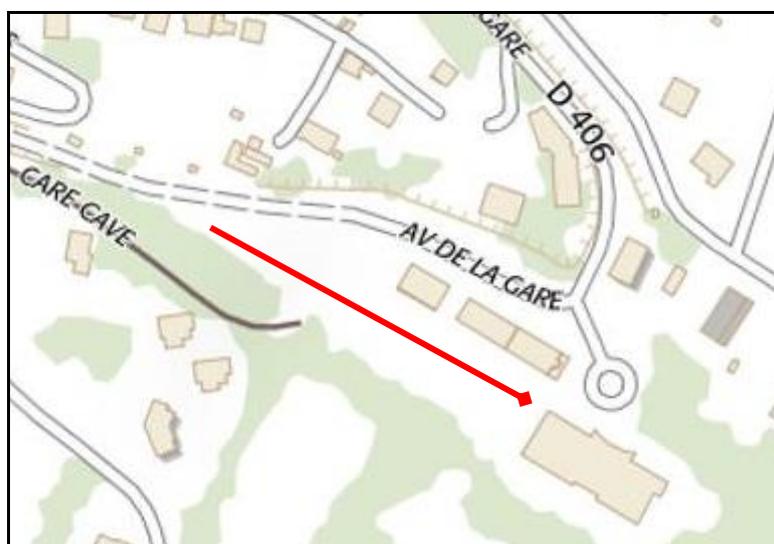
Dont on voit ici l'entrée et la sortie



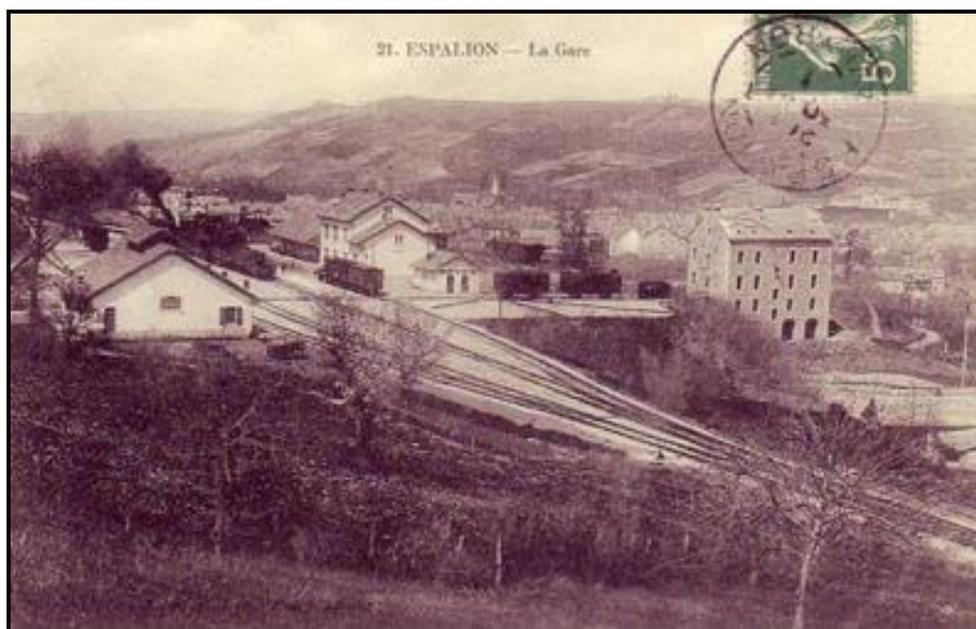
Soutènements d'époque et moderne



Le dernier pont, juste avant la gare d'Espalion, vu ici à contresens de la ligne



Et la fin de la voie verte, juste devant la gare



Ci-dessus et ci-dessous, la gare d'Espalion transformée en centre de loisirs, hier et aujourd'hui



Côté cour



Côté quais

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.

★ ★ ★