

Sévérac-Gare



5 minutes d'arrêt !

Dans le cadre des Journées du Patrimoine 2025 (Patrimoine architectural), les Amis du Château et du Patrimoine Séveragais ouvrent leurs archives pour proposer une découverte des particularités architecturales conservées ou disparues de l'agglomération de Sévérac gare.

Fermez les portières. Attention au départ !



Avec le soutien de l'Office du Tourisme
Des Causses à l'Aubrac





Lorsqu'on consulte des cartes antérieures au 20^{ème} siècle (comme la carte de Cassini, fin 18^{ème} début 19^{ème} – ci-contre), on est frappé par l'absence totale de construction dans ce qui est aujourd'hui le quartier de la gare, si ce n'est quelques moulins.

Un emplacement contesté

Un premier projet de chemin de fer prévoyait une gare à flanc de la butte de Sévérac, vers l'est côté rue du Grand Faubourg, aux portes de la ville. C'est finalement la plaine à l'ouest, entre le ruisseau du Verlinque et l'Aveyron naissant, qui est choisie.

L'historien de Sévérac Jean Molinié critique l'emplacement qu'il qualifie de *"devèze"* mais la plume caustique de Dominique de Saint Léons n'hésite pas à dénoncer les manœuvres surnoises et autres *"pots de vins"* qui ont fait choisir une plaine marécageuse si loin de l'agglomération : et tant pis pour les nouvelles constructions dont *"les caves sont sous l'eau"* !

Une lente naissance

La déclaration d'utilité publique de l'extension vers Sévérac-le-Château puis Rodez de la ligne Béziers - La Tour sur Orb, concédée à La Compagnie du Chemin de Fer du Midi date de 1863 ; en 1868, la poursuite vers Marvejols est décidée. Il s'agit d'une ligne d'abord destinée à faciliter l'acheminement des produits miniers et viticoles de l'Hérault.

La mise en service de la ligne est progressive, au fur et à mesure de l'avancement des travaux : le 14 mai 1880 la portion de Millau (déjà reliée à Béziers depuis 1874) à Sévérac, et l'embranchement vers Rodez sont ouverts. Pourquoi un tel délai ? Le relief tourmenté depuis Millau a nécessité la réalisation de rampes raides et de nombreux viaducs et tunnels (les *"trois tunnels"* depuis Engayresque). Cette portion comporte d'ailleurs 2 voies pour *"faciliter le rapatriement des locomotives de renfort nécessaires au franchissement des seuils topographiques"* (Emile Cabirou).

En 1883, est ouverte la ligne vers Banassac-La Canourgue ; en 1888, jusqu'à Neussargues.



Un fort impact architectural

Cette ligne de chemin de fer a modifié la structure urbaine de Sévérac-le-Château en créant une nouvelle agglomération si loin de la cité historique, au point qu'il faudra près de 150 ans pour réaliser la jonction des deux "centres-villes" !

Mais elle a aussi créé un quartier modelé par les besoins de l'activité ferroviaire (gare, "casernes", "rotondes", "sous-station"...).

Enfin, l'arrivée grâce au train de matériaux modernes, faciles à mettre en œuvre comme le ciment ou les tuiles et briques, à un prix attractif, a rendu obsolète la construction paysanne traditionnelle du causse en pierre calcaire et lauze.

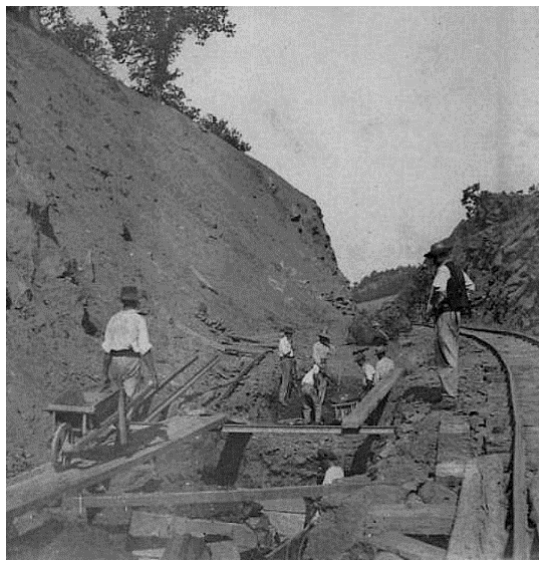
La carte postale ci-dessus, des années 50, illustre bien la division des 2 quartiers, malgré les premiers lotissements à mi-côte, la prédominance des toits en tuiles plates dans le quartier-gare ainsi que les restes d'une des 2 rotondes et le château d'eau, symboles de l'époque des machines-vapeur ! Les "casernes" ou cités-SNCF sont bien identifiables de l'autre côté des voies.

La rotonde sud a déjà été démolie en 1948, celle nord est détruite vers 1978. Un artificier d'Espalion fait disparaître le château d'eau en 1982.

Difficile d'imaginer aujourd'hui la taille de ce château d'eau qui avait une capacité de 200m³ (l'eau était captée à la source de Bastide) et abritait un logement au 1er étage.

Une "ville-champignon"

Laissons la parole à Dominique de Saint-Léons *"Pendant les travaux de construction de la ligne, une nuée de terrassiers, de pionniers, de maçons, de cimenteurs, d'ouvriers de toutes sortes, venus de tous les pays, inonda nos parages. Les cosmopolites étaient principalement des Italiens et des Espagnols. Les Chinois, occupés à Panama, faisaient défaut."* (photo d'illustration ci-contre).



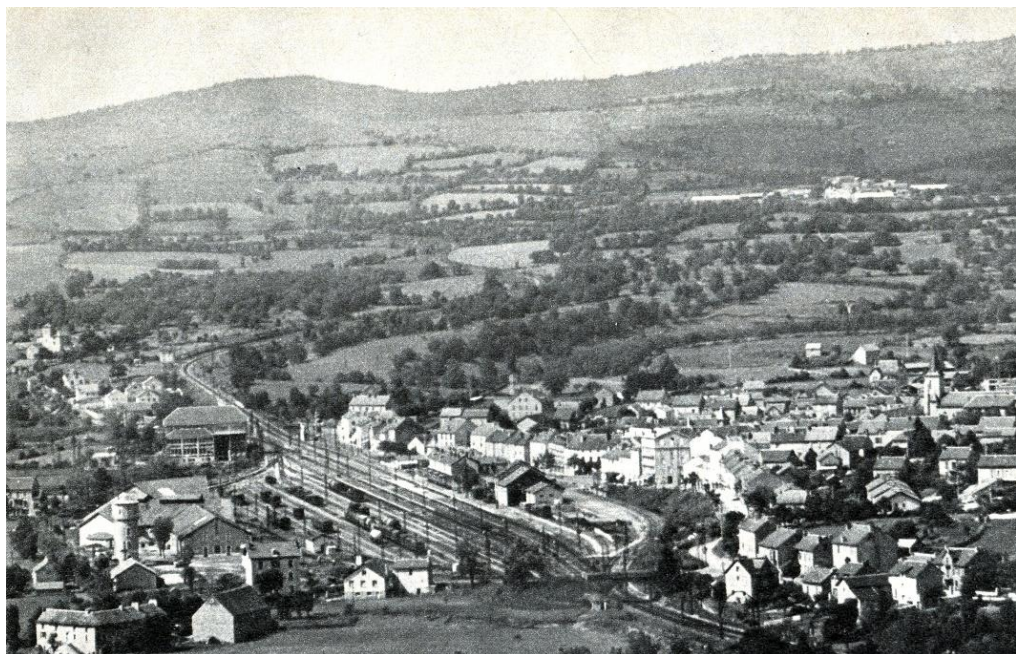
Il est resté de ce temps de "métissage" le nom de certains quartiers : *"le Petit Madrid"* ou *"Les Trois couleurs"*... Dans les premières années du 20ème siècle, le rapport de grandeur entre les quartiers "château" et "gare" s'inverse :

la cité historique perd inexorablement des habitants quand la ville nouvelle accueille sans cesse les travailleurs spécialisés indispensables pour une gare de bifurcation et d'entretien, jusqu'à dépasser 1.000 habitants.



On réalise l'importance de cette activité ferroviaire devant les nombreuses voies et les deux rotondes (voir photo de couverture et page 3).

Lors de l'électrification de la ligne Béziers-Neussargues (1932), l'imposante sous-station à l'architecture art-déco est construite. La fusion des Compagnies du Midi et Paris-Orléans est réalisée. En 1938, la SNCF remplace les compagnies privées.



Cette photo, parue dans *La Vie du Rail*, décrit l'ampleur de la zone d'activité ferroviaire (ici, à la toute fin des années 60) comparativement à la surface du centre-ville.

Le Chanoine Connes détaille ainsi l'effectif du dépôt de Sévérac en 1930 (le quartier compte alors 1.700 habitants) :

- direction : un chef de dépôt, 2 sous-chefs, 2 chefs de réserve,
- autre personnel supérieur : 9 personnes,
- mécaniciens et chauffeurs : 92 agents,
- ouvriers : 52 agents,
- effectif manœuvre : 70 agents,
- visite des trains : 4 agents,
- manutention des combustibles : 10 agents.

Il faut ajouter les journaliers affectés au nettoyage ou à la manutention : 10 à 15 personnes. Soit un total d'environ 240 personnes.

“Depuis 1880, à côté de la Gare, a surgi peu à peu une nouvelle petite cité qui prend chaque jour plus d'importance” écrit l'abbé Julien dans sa monographie.

Aux travailleurs du chemin de fer, se sont vite ajoutées les activités commerciales et les services ...

Ce quartier-gare, qui compte bientôt plus de 1.000 habitants, réclame très vite une école et une église.

Pour la première, c'est chose faite en 1911 (photo ci-dessus) avec la construction d'une école publique mixte, aujourd'hui la mairie. Une maternelle complètera l'offre scolaire à la fin des années 50 - en construction ci-dessous, face à la “mini-box” qui cédera bientôt la place au bâtiment du Crédit Agricole.

SEVERAC-GARE. — Les Ecoles

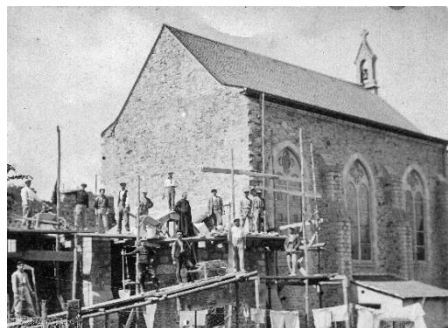


Photo ci-dessus : le chanoine Connes et les ouvriers lors de la préparation de l'agrandissement en 1927.

La photo aérienne ci-contre où l'église est visible sans son clocher de 1958, permet également de constater la densification des constructions...

Cette église sera construite en plusieurs étapes : première pierre en mai 1908, sur le pré Gâches ; bénédiction d'une chapelle de trois travées en novembre 1910, avec un simple clocher mur ; tribune réalisé par des agents de la compagnie du midi en 1921 ; presbytère en 1924 ; chœur et agrandissement de l'église en 1927 par l'entreprise Campo de Laissac ; bénédiction en 1929 ; vitraux (1949) ; porche (1951), clocheton (1952), clocher (1958).

Qui dit gare, dit voyageurs !

Grâce au train, chaque année *"une nuée d'étrangers s'abat sur le canton de Sévérac"* et c'est la fin de l'âge d'or pour Dominique de Saint-Léons !



C'est pourtant la prospérité qui s'annonce avec la multiplication des hôtels et des cafés : Gaches, Soulier, Costes, Moderne... Chacun propose des services aux "touristes" : excursions dans les Gorges du Tarn nouvellement à la mode, location de voiture...

Dans le même temps, les rues apparaissent au fil des constructions (sur la photo du haut, il n'y a pas de bâtiment après l'hôtel Gaches) et les rues nouvelles se bordent de platanes...

Nous aurions pu évoquer la construction des casernes et l'économat SNCF qui répondaient aux besoins des nombreux cheminots ; les différents commerces qui se sont succédés avec leurs anecdotes ; les sorties à la "mini box" ou au "Gaîté cinéma" ; la "guerre des boutons" que se jouaient écoliers de la gare et du château, au point que les maîtres des années 60 sonnaient la fin des cours avec un décalage ... difficile de se limiter à 9 pages !

Ce livret est un test, destiné à évoluer selon les réactions des lecteurs ... N'hésitez pas à signaler toute erreur, à corriger les imprécisions ...

maisondesconsuls12150@gmail.com

Merci d'avance !



100 ans après

La photo N&B date du milieu des années 20, la photo couleur a été prise 100 ans plus tard.



Sources :

- les monographies écrites sur Sévérac, chronologiquement par Dominique de Saint-Léons (*Pauvres ruines !* 1911), le Dr Molinié (*Sévérac-le-Château en Rouergue*, 1919) et l'abbé Julien (*Histoire de Sévérac-le-Château*, 1926),
- la brochure réalisée par le Chanoine Connes en 1964, *Sévérac-gare*,
- les archives de la revue *La vie du rail*,
- les informations collectées par les membres du groupe Facebook "Sauvegarde du Patrimoine Ferroviaire Sévéragais", riche en souvenirs et images inédites.
- la collection de cartes postales anciennes et semi-modernes des Amis du château, dont nous n'avons utilisé qu'une infime partie.



*Le Temps nous égare,
Le Temps nous étreint,
Le Temps nous est gare,
Le Temps nous est train,
[...]*

Jacques Prévert, *Fatras*

