
Ligne de Villeneuve-sur-Lot à Villeréal

Déclaration d'Utilité Publique : 30 juin 1908

Longueur : 36,940 km

Ouverture à l'exploitation :

Villeneuve P.O – Villeneuve local : 1925

Villeneuve local – Villeneuve Porte de Paris : 15 septembre 1923

Villeneuve Porte de Paris – Villeréal : 30 septembre 1911

Fermeture à l'exploitation :

Voyageurs : 5 août 1929

Marchandises : 30 juin 1933

Déclassement : 21 mai 1935

Tracé :

En situation définitive après 1925, la ligne prenait naissance dans la cour de la gare du P.O de Villeneuve-sur-Lot où stationnaient les trains de voyageurs et où un évitement permettait la remise en tête des locomotives.

Un bref parcours de 250 m, ponctué par une courbe de 30 m de rayon et d'un développement de 90°, conduisait la voie à la gare du tramway dénommée «**Villeneuve local**» (PK 0,3) et implantée à proximité de la RN 21.

En empruntant ensuite le Pont-Neuf, puis la voirie locale, rue de la Fraternité et Bd Bernard Palissy, par un tracé comportant aussi deux courbes de rayon de 30m, de développement de 90° et de sens contraires, le tramway atteignait son origine provisoire de la halte de la Porte de Paris (PK 1,1) où les installations initiales avaient disparu.

Puis la voie noyée sur le côté gauche de la chaussée de la D 7 (N puis D 676) traversait par un parcours rectiligne le faubourg d'Eysses et desservait sa halte (PK 2.5).

Au-delà des habitations, il empruntait deux déviations successives lui permettant d'éviter le profil ondulé de la route départementale qu'il traversait ensuite à niveau pour s'établir en accotement droit. Il s'élevait avec les lacets de la D7 pour parvenir au faite de la Calvétique séparant les vallées du Lot et de la Lède.

Puis, toujours en lacets, il amorçait la descente vers cette dernière rivière en desservant au PK 7,2 la station de Ste-Radegonde, puis l'arrêt facultatif du Pont de Ste-Radegonde de création plus récente, au droit du pont sur la Lède et voisin d'une carrière d'où fut extraite la pierre nécessaire au ballastage de la voie.

Celle-ci grimpa à nouveau, traversait le bourg de la Sauvetat-sur-Lède et entra dans la gare de cette localité au PK 10,0. Au-delà, elle suivait toujours la D7 mais cette fois en site propre.

Avant d'atteindre le hameau de Corconat, une déviation sur un haut remblai lui permettait de franchir la dépression du Reyssou et d'enjamber un chemin vicinal par un pont à tablier métallique de 4,00 m, seul ouvrage d'art de la ligne propre au tramway.

Après s'être rapprochée de la route et avoir desservi la station de Corconat (PK 12,4) la ligne se retrouvait en site propre pour éviter à nouveau une déclivité de la route.

Après un bref parcours en accotement, la voie s'éloignait à nouveau en plateforme indépendante au lieu-dit Marsal, retrouvait un peu plus loin la D7 qu'elle traversait pour desservir l'arrêt facultatif de Peyre Blanc de création plus récente et descendre avec la D7 en accotement gauche vers la vallée de la Lède.

Elle traversait la rivière non loin du hameau de Calviac doté d'un arrêt facultatif, puis elle s'élevait vers la gare de Monflanquin (PK 18,2), la plus importante de tout le réseau. Celle-ci implantée dans un lieu au nom prédestiné, « le Carrefour de Fer », était assez éloignée de la localité juchée sur une colline.

Après avoir viré de plus de 300° pour s'accoler au GC 20 (D 120) qu'elle suivait côté gauche, la voie s'orientait vers l'Ouest et descendait une dernière fois vers le cours de la Lède, franchie à Boulède, doté d'un arrêt facultatif.

Après un nouvel arrêt facultatif aux Areys,, lui aussi créé postérieurement à l'ouverture de la ligne, le tramway provenait à l'orée du village de Beauregard (commune de Boudy), traversait la route pour pénétrer dans la gare (PK 23,8) située légèrement en contrebas de celle-ci.

Elle laissait à gauche la ligne de Tonneins en alignement tandis qu'elle franchissait un ruisseau et rejoignait à travers champs par une courbe d'un développement de 90° le GC 53 (D 153) dont elle utilisait le côté droit.

Par un parcours quasi rectiligne elle desservait deux villages appartenant à la commune de St-Eutrope : St-Vivien (PK 27,7) et Born (PK 31,2).

Au-delà de cette localité, la voie s'éloignait faiblement de la route pour amorcer une descente dans une tranchée rocheuse. Puis après s'être rétablie en accotement du GC 53, elle retrouvait la D7 qu'elle traversait par deux passages à niveau assez proches et desservait la halte de St-Etienne-de-Villeréal (PK 33,8).

La ligne parvenait à l'entrée de Villeréal en empruntant l'accotement gauche de la D7, puis par une plateforme indépendante, elle contourna la localité par l'Ouest, traversait la D2 et entra dans la gare terminus (PK 37,1).