

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

ROUTE DU TRAMWAY DE LA PIEGE

TYPE :

Route touristique

Long : 40 Km

COMMUNES :

Début :
Castelnaudary (11)

Fin :
Belpech (11)

Lieudit :

Gare

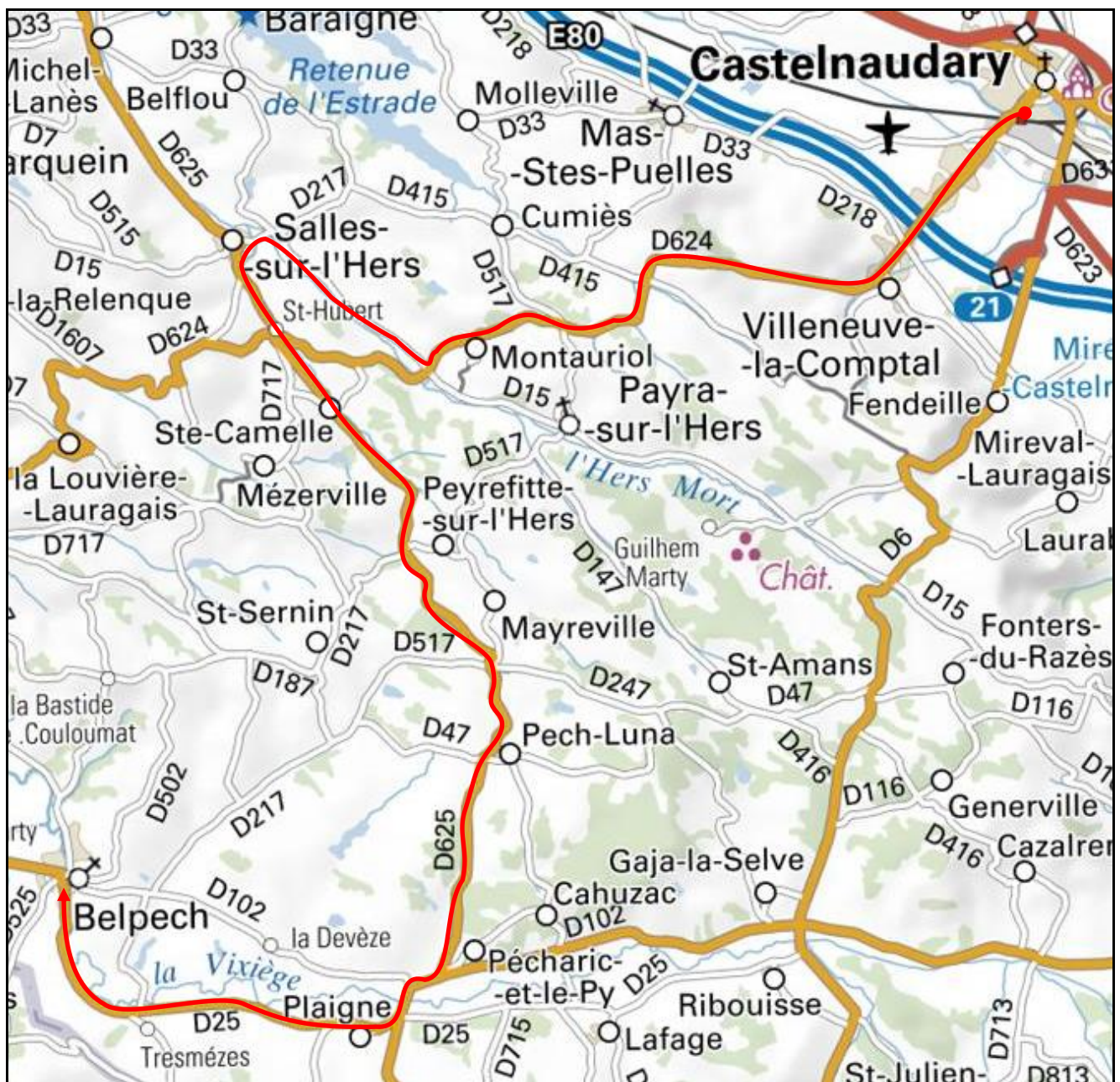
Coopérative Arterris

Coordonnées GPS :

43°18'45.1"N 1°56'59.4"E

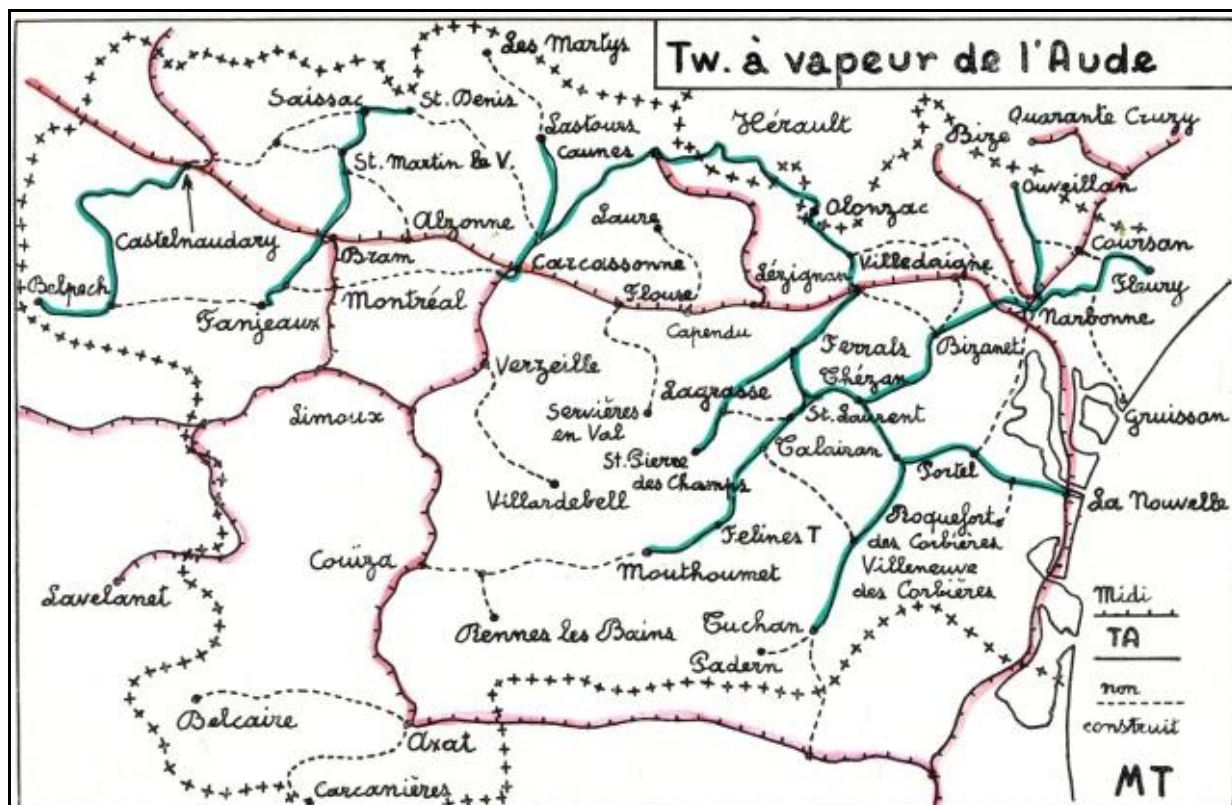
43°11'40.2"N 1°45'03.2"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

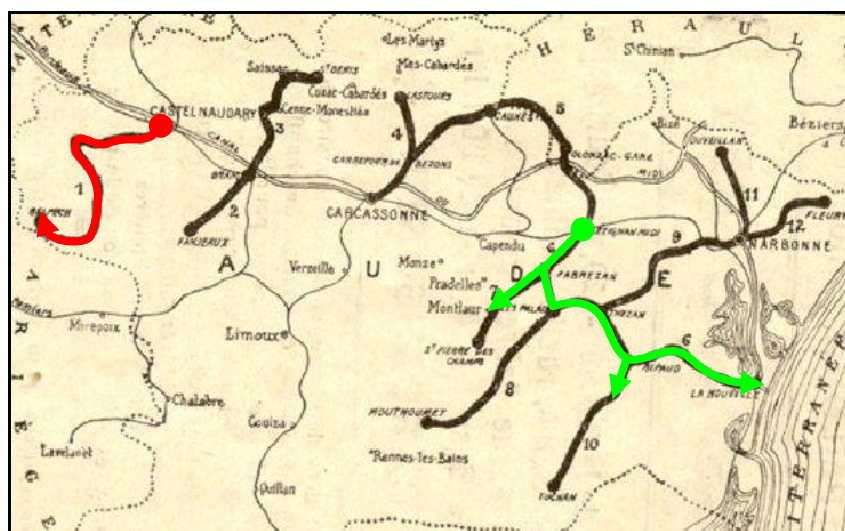
Département au relief marqué par de fortes collines, l'Aude, comme le montre la carte ci-dessous, a développé un important réseau de petits trains à vapeur métriques, pompeusement appelés tramways, à côté du réseau ferroviaire normal qui la traversait.



En rose, le réseau normal
En bleu vert, le réseau des tramways à vapeur

La compagnie des Tramways à Vapeur de l'Aude (TVA) est créée le 7 novembre 1898 et ouvrira sa première ligne en 1901. Mais elle restera surtout connue sous le sigle TA : Tramways de l'Aude. Son réseau construit dans un esprit économique forme un ensemble de 342 kilomètres entièrement installés le long de routes préexistantes. Il irrigue tout le département et pénètre même dans le département voisin de l'Hérault, sur une longueur de 20 kilomètres, entre Félines et Olonzac.

Ces lignes fermeront progressivement à partir de 1930 et auront totalement disparu trois ans plus tard. Et même si les routes ont repris leurs droits, elles laisseront cependant quelques vestiges intéressants, petites stations et tunnels, les ponts étant ceux des routes, notamment sur les deux itinéraires marqués en rouge et en vert sur la carte ci-dessous.





Au départ de la gare, la voie du tram suivait la ligne Toulouse > Narbonne et montait le long du talus nord pour passer sur le pont de la Gare



Ce cheminement direct n'est plus possible aujourd'hui et oblige à faire un détour par les avenues de la Gare et Arnaut Vidal



Hier et aujourd'hui, le passage devant les silos du Lauragais





A droite de la route, l'abri temporaire de la halte de Villeneuve la Comptal dont la gare définitive ne sera jamais construite



Ci-dessus et ci-dessous, à l'approche du col de Samson, la voie ferrée se trouvait juste au-dessus de la route et passait sur ce mur de soutènement



Juste après le mur de soutènement, en vue du col, la plateforme est ici bien visible sur la droite

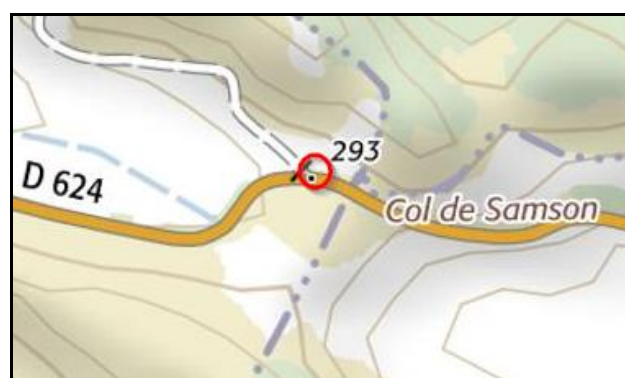


C'est non loin de là que s'est produit le déraillement le plus spectaculaire de la ligne

Le 7 juin 1917, au petit matin, un train quitte Belpech, terminus de la ligne, pour Castelnaudary. Il se compose de deux wagons couverts chargés de blé, d'une voiture de voyageurs et d'un fourgon. En passant à Salles sur l'Hers, il prend deux autres wagons de blé mis en tête de train. A la station de Cumiès, au col de Samson et avant de descendre sur Castelnaudary, en raison de la rosée du matin et de la forte humidité des rails, le mécanicien prend la précaution de serrer les freins à main des trois wagons qui en sont munis. Malgré cela, la vitesse s'accélère dans la descente au point que le train devient incontrôlable et finit par dérailler dans une courbe. La machine dérape hors de la voie, reste debout, puis est freinée par un talus. Malgré cela, ses dégâts sont tels qu'elle devra être ferrillée. Les quatre wagons de blé qui suivent, se renversent, s'encastrent les uns dans les autres, et sont en partie pulvérisés. L'unique voiture voyageurs sort des rails et reste en équilibre précaire au-dessus de la pente du terrain. Elle sera en effet retenue par le wagon qui la précède et le fourgon qui suit. La seule victime sera le chauffeur de la locomotive qui aura un bras broyé et qui devra être amputé à l'hôpital de Castelnaudary.



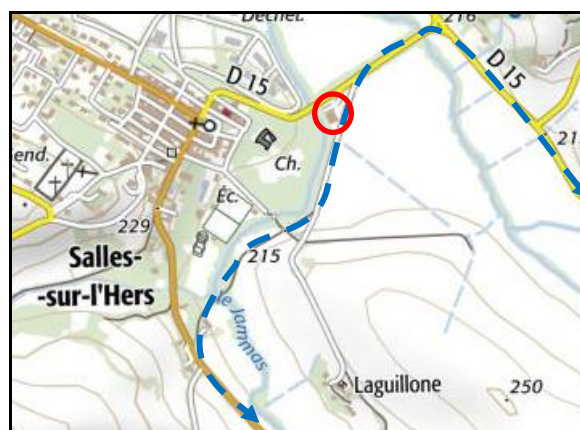
Ci-dessus et ci-contre, au col de Samson, la station de Cumiès Payra a disparu. N'en reste que la plateforme devenue un parking





Par contre, la petite gare de Montauriol existe toujours
Elle est devenu un cabanon dans une propriété privée

A l'origine, après Montauriol, la ligne devait gagner directement Sainte Camelle. Mais les habitants de Salles sur l'Hers voulaient du petit train. Raison pour laquelle la ligne a finalement fait un détour.



La gare de Salles sur l'Hers a disparu. N'en reste que la base en maçonnerie du château d'eau



Ci-dessus et ci-après, la gare du temps du tramway, avec son château d'eau



La halte de Sainte Camelle a disparu mais la station de Peyrefitte est toujours là, fidèle au poste



A Mayreville, le promeneur a le choix : attendre le car ou le train
Lequel passera le premier ?



Mayreville



A Pech Luna, la station a disparu, laissant place à une plateforme nue

Par contre, ci-contre et ci-dessous, à Pécharic et le Py, la station a été restaurée et aménagée en aire de pique-nique





Non loin de là, après avoir bifurqué en direction de Belpech, se trouve la petite station de Plaigne qui tourne le dos à la route



Hier et aujourd'hui
La station était tenue par une femme



Plaigne



A Belpech, la fin du parcours devant la coopérative agricole qui a absorbé le dépôt des locomotives



Vue générale de la gare qui se trouvait à l'entrée du bourg
A gauche, le dépôt qui est le seul bâtiment à avoir survécu, totalement englobé dans la coopérative



Deux autres vues de la gare

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.