

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

ROUTE DU PETIT TRAIN DES CORBIERES

TYPE :

Route touristique

Long : 60 Km

COMMUNES :

Début :
Lézignan Corbières (11)

Fin :
Port la Nouvelle (11)

Lieudit :

Gare

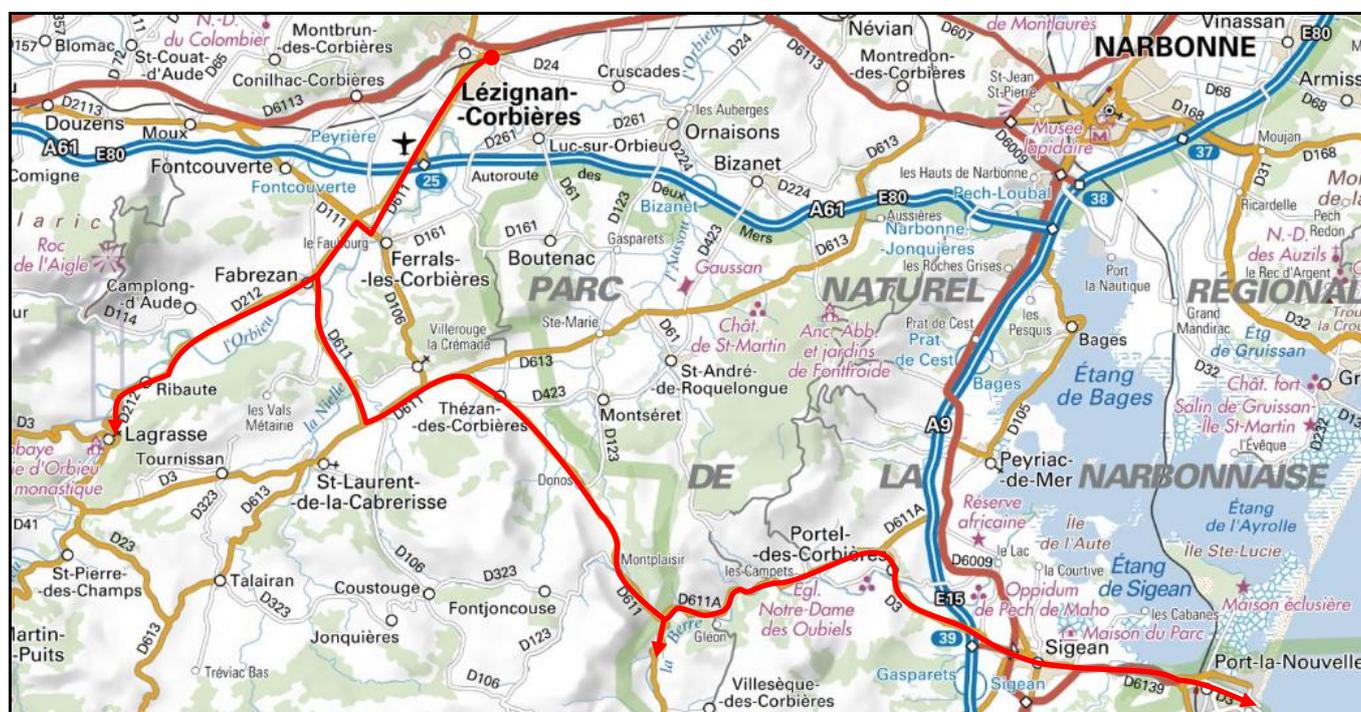
Capitainerie du Port

Coordonnées GPS :

43°12'01.0"N 2°46'09.0"E

43°00'52.7"N 3°03'46.4"E

SITUATION GENERALE

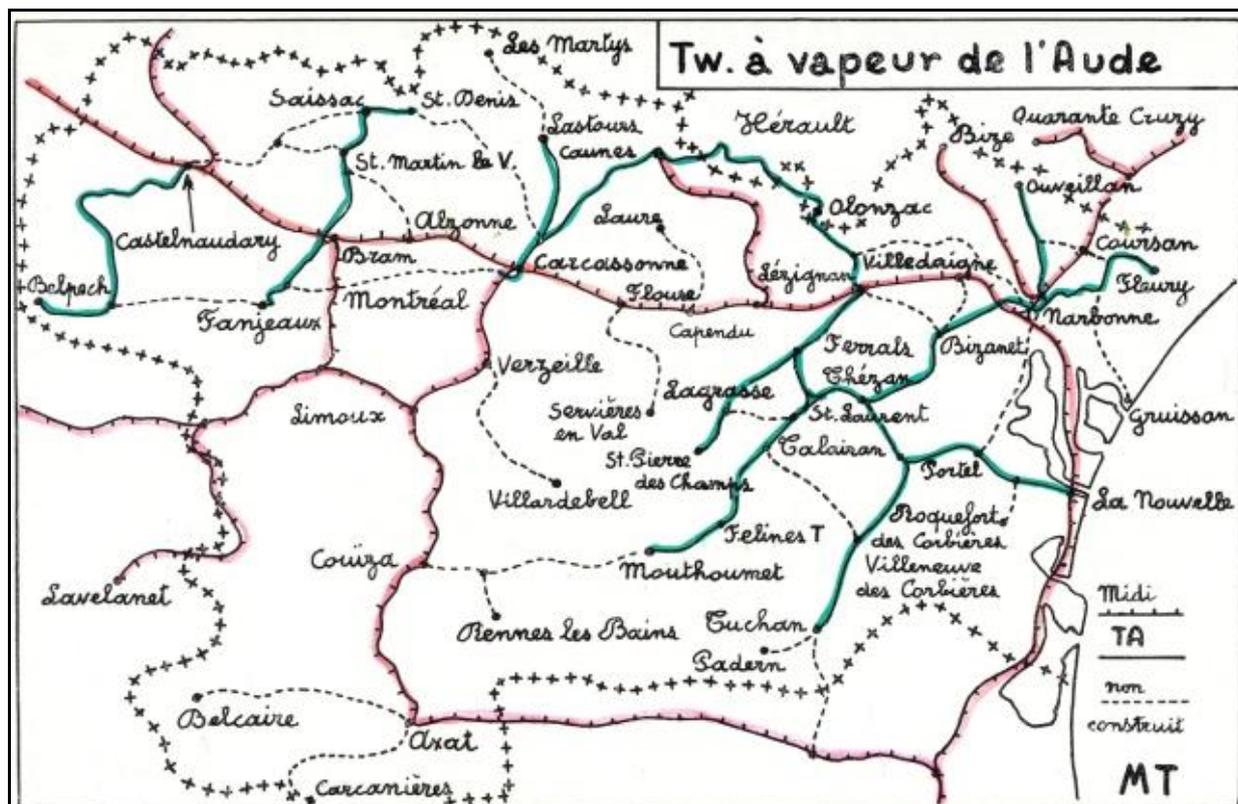


COMMENTAIRES

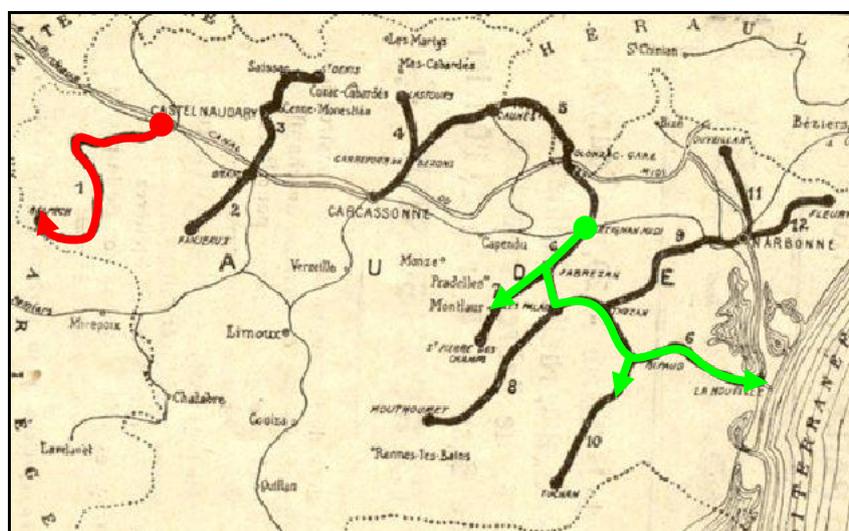
Département au relief marqué par de fortes collines, l'Aude a développé un important réseau de petits trains à vapeur métriques, pompeusement appelés tramways, à côté du réseau ferroviaire normal qui la traversait.

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 deuxième carte ci-après.



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



Les deux itinéraires de découverte touristique du réseau tramway de l'Aude



La ligne des Corbières, entre Lézignan et Port la Nouvelle, tracé vert de la carte ci-dessus (n° IGRF 11203.02D, 11132.01D, 11132.02D, 11351.01R, 11351.02D, 11390.02D, 11436.01D, 11436.02D), entraîne le vacancier dans le paysage méditerranéen des collines arides et ruisseaux secs des Corbières, comme l'indique son nom.

La ligne du tramway de la Piège, **tracé rouge de la carte ci-dessus**, doit son nom aux grosses collines situées à l'extrême ouest du département, au sud de Castelnaudary, et qu'elle devait traverser pour desservir la bourgade de Belpech. Elle fait découvrir une région calme et retirée, un peu coupée du monde extérieur et des grands axes de circulation, avec un paysage qui subit des influences atlantiques par le seuil de Naurouze.

Enfin, bien que moins intéressantes d'un point de vue strictement ferroviaire, les autres routes des tramways peuvent faire l'objet de jolies balades qui mènent aux quatre coins du département et notamment sur le versant sud de la Montagne Noire, Cabardès et Minervois.

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début du parcours devant la gare de Lézignan où se trouvait la station du tramway aujourd'hui disparue



Vue aérienne ancienne de la gare de Lézignan Corbières avec la station du tramway encore existante



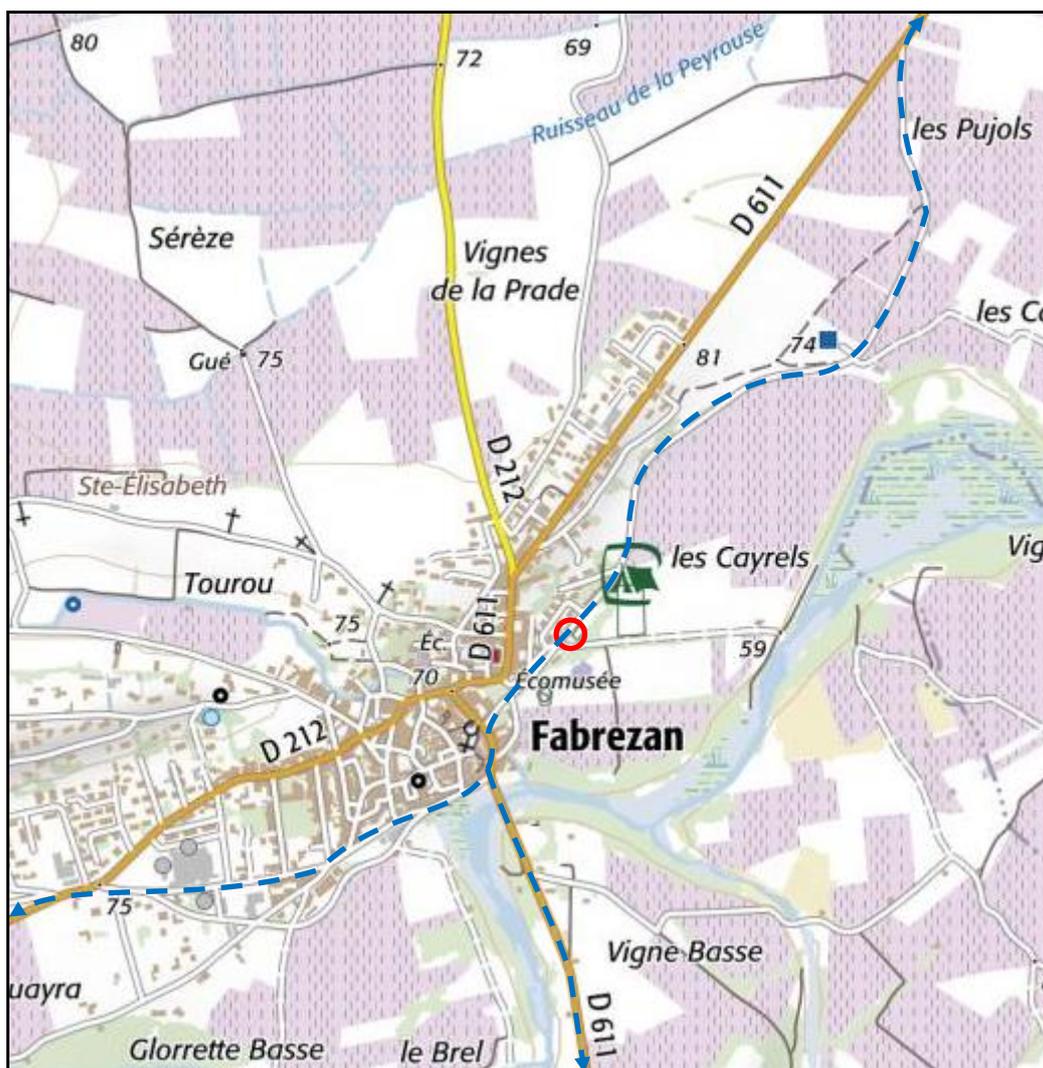


Les deux gares de Lézignan avec, à gauche, celle du tramway



Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Ferrals les Corbières hier et aujourd'hui





Peu avant Fabrezan, la ligne quittait la RD 611 sur la gauche pour contourner le village par le sud
Après la gare aujourd'hui disparue (cercle rouge), la ligne donnait naissance à deux branches :

- A droite, une ligne qui se terminait à Saint Pierre des Champs via Ribaute et Lagrasse, et sur laquelle on peut encore voir quelques vestiges dont un petit tunnel.
- A gauche, franchissant l'Orbieu par un pont, la ligne principale vers le sud et Les Palais.

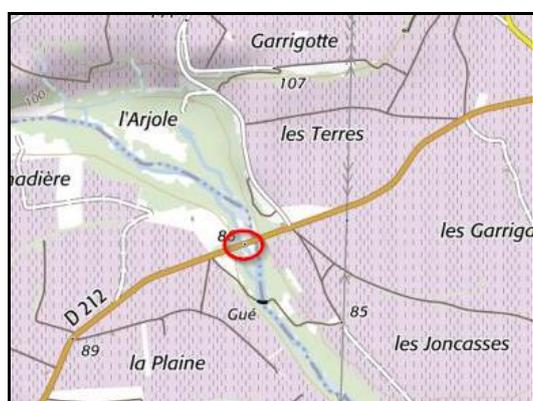


Ci-dessus et ci-après, hier et aujourd'hui, la gare de Fabrezan et la place qui a pris sa suite



★ ★ ★

Vestiges de la ligne vers Saint Pierre des Champs : route RD 212

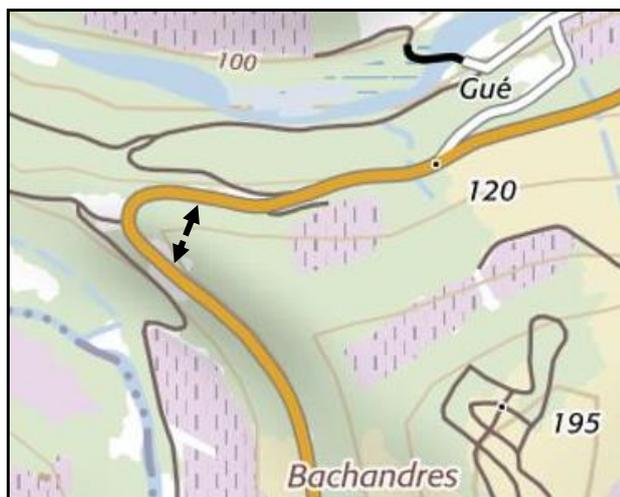


Le pont sur l'Orbieu, sur la commune de Camplong d'Aude
 Comme tous les ponts des tramways de l'Aude,
 c'était un pont d'abord routier puis devenu mixte par ajout des rails sur la chaussée



A Ribaute, la gare existe toujours mais a été passablement modifiée

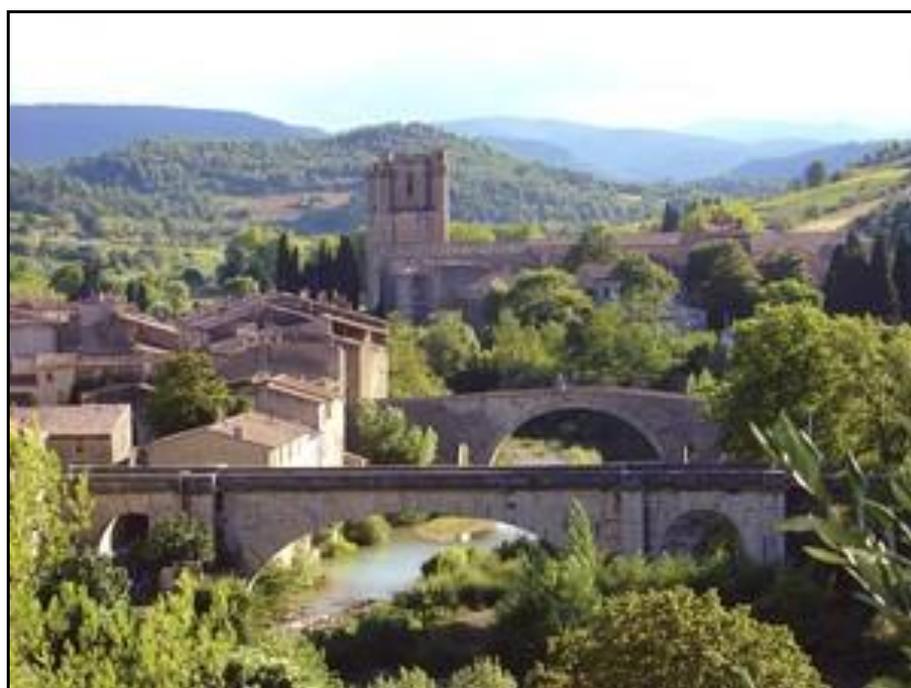




A un kilomètre après Ribaute, la route fait un virage très marqué à gauche que la voie ferrée recoupait par un court tunnel de 26 m de long dont on voit l'entrée et la sortie ci-dessous.



A partir de cet endroit, il n'est guère utile d'aller plus loin sur cette ligne sauf si l'on veut visiter le village de Lagrasse et sa belle abbaye.



Lagrasse, ses vieux ponts et son abbaye

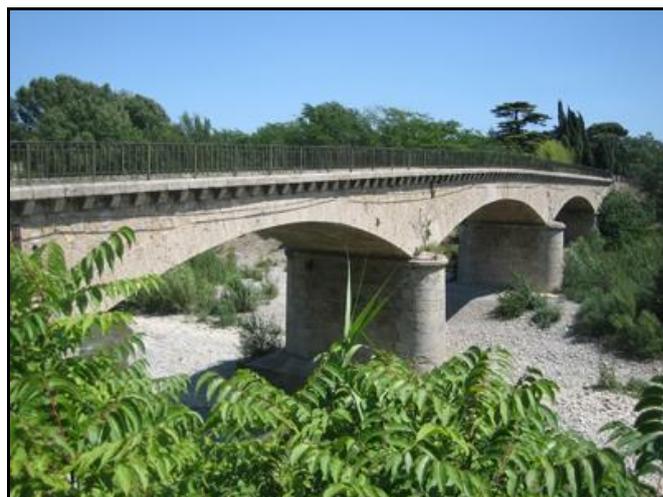
Non seulement la gare de Lagrasse a disparu, mais celle de Saint Pierre des Champs, ne vaut guère mieux. Il n'en reste qu'un morceau de bâtiment ruiné.



Au premier plan, triste vestige de la gare terminus de Saint Pierre des Champs

★ ★ ★

Retour à la ligne principale depuis la gare de Fabrezan



La ligne quittait le bourg par le pont de la RD 611 sur l'Orbieu





Perdue au milieu de nulle part, il y avait la gare des Palais
Son emplacement était justifié par la présence d'un raccordement triangulaire entre trois lignes :

- Celle en provenance de Lézignan Corbières via Fabrezan.
- La ligne vers Mouthoumet que le touriste curieux peut cependant explorer en suivant la RD 613.
 - Et la ligne vers Thézan et Port la Nouvelle (RD 611).

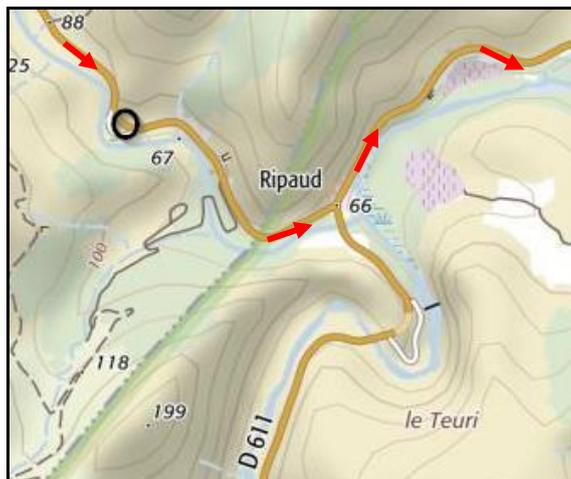
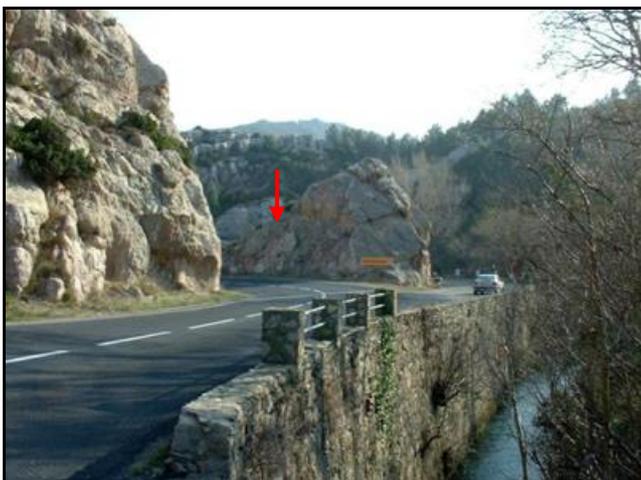


Deux autres vues de la gare des Palais

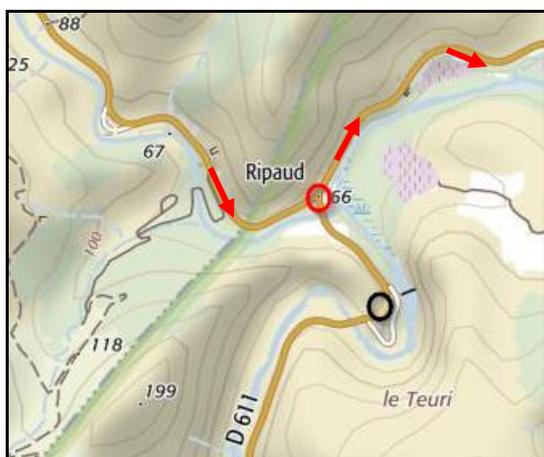


A Thézan, la gare est devenue une annexe des services de l'Équipement





Peu avant d'arriver à Ripaud, la ligne passait dans un tunnel de 54 m de long qui a été détruit pour faire passer une tranchée de la route et éliminer un virage dangereux
Pas de photos passées disponibles pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.



Ci-dessus et ci-dessous, la halte de Ripaud était un haut-lieu de la ligne



Ici s'éloignait vers la droite (RD 611) la ligne montant vers Tuchan. Mais surtout, l'été, elle était le lieu de correspondance entre les trains de plaisir qui descendaient les baigneurs de Thézan et de Tuchan vers la plage de la Nouvelle (Port la Nouvelle aujourd'hui). Dire si l'endroit était animé. D'autant qu'il y avait là une célèbre auberge qui tenait tout à la fois lieu de restaurant et de gare.

Courte incursion sur la ligne de Tuchan



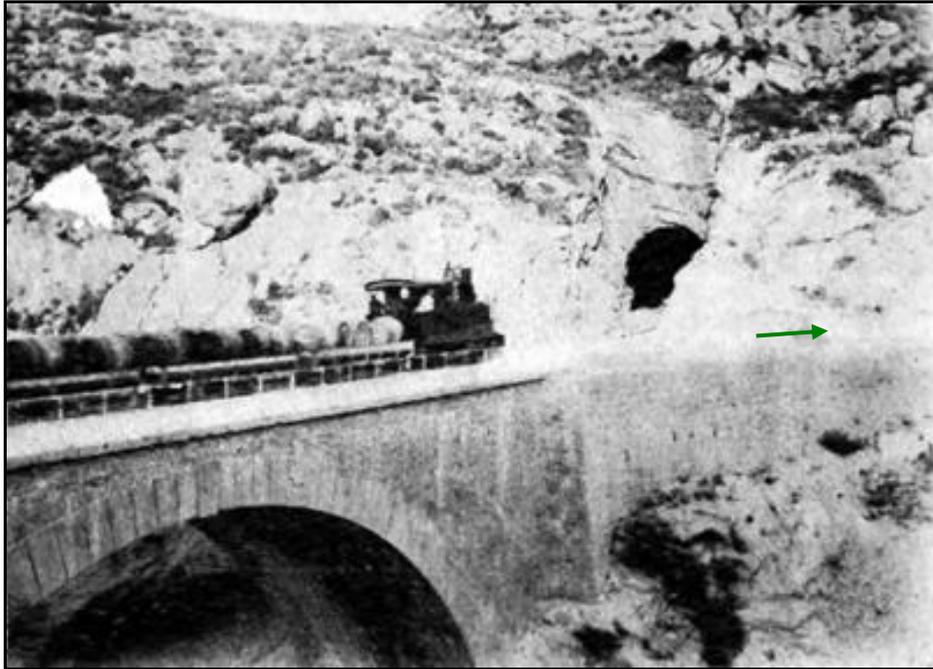
Face à l'auberge, la ligne de Tuchan franchissait le ruisseau du Cassié sur ce pont



Presque aussitôt suivi d'un tunnel de 43 m de long destiné à couper un virage trop brusque de la route



Tunnel qui était à l'origine uniquement ferroviaire puis a été récupéré et élargi pour la route après disparition de la ligne.



Un train descendant de Tuchan s'apprête à entrer dans le tunnel qui était alors beaucoup plus étroit

Noter son chargement de foudres de vin car on est ici dans une région hautement viticole

La route, elle, contournait l'éperon rocheux par la droite (flèche verte)

Le pont que l'on voit ici, fait suite à la sortie du tunnel et franchit la Berre

Il était mixte, rail route, comme tous les autres ponts sur lesquels passaient les tramways

Le reste de la ligne de Tuchan n'offre rien à voir et ne vaut pas le détour. Toutes les gares ont disparu.

★ ★ ★

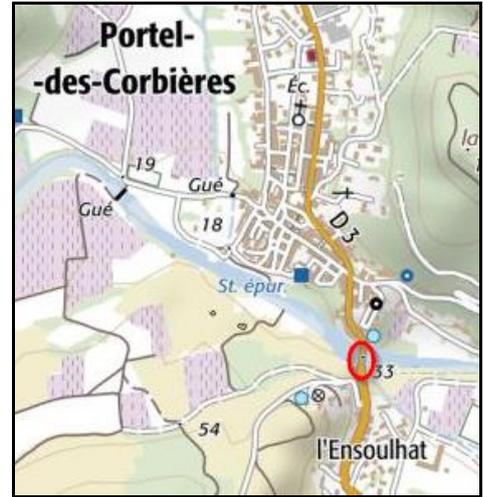
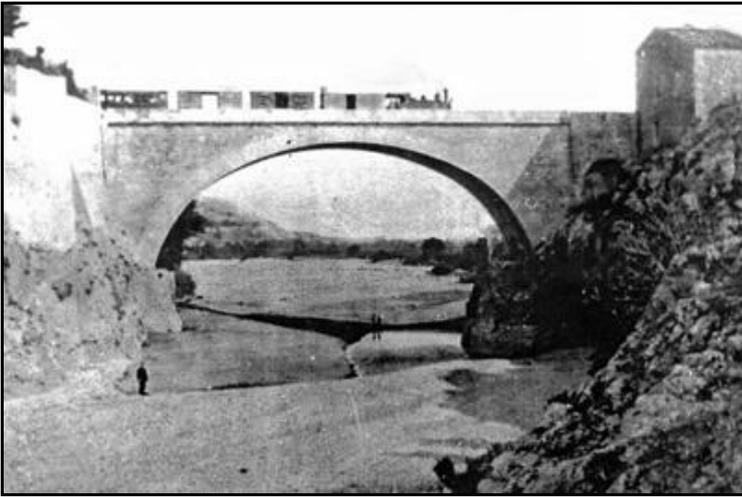


En reprenant la ligne principale vers Port la Nouvelle, on arrive à Portel des Corbières.

La gare se situait à l'entrée du village mais a disparu.

Par contre, le train a laissé un vestige sous la forme de deux photos prises dans la rue principale à cent ans d'écart.

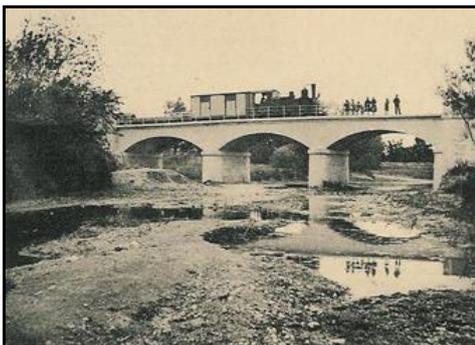




Ci-dessus et ci-dessous, le train sur le pont mixte de la Berre, à la sortie de Portel



La ligne traversait ensuite Sigean mais n'a laissé aucun vestige. Par contre, le pont du Rieu entre Sigean et Port la Nouvelle existe toujours.





A la Nouvelle, la fin de la ligne face à la capitainerie du port



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.

★ ★ ★