RANDONNEES FERROVIAIRES

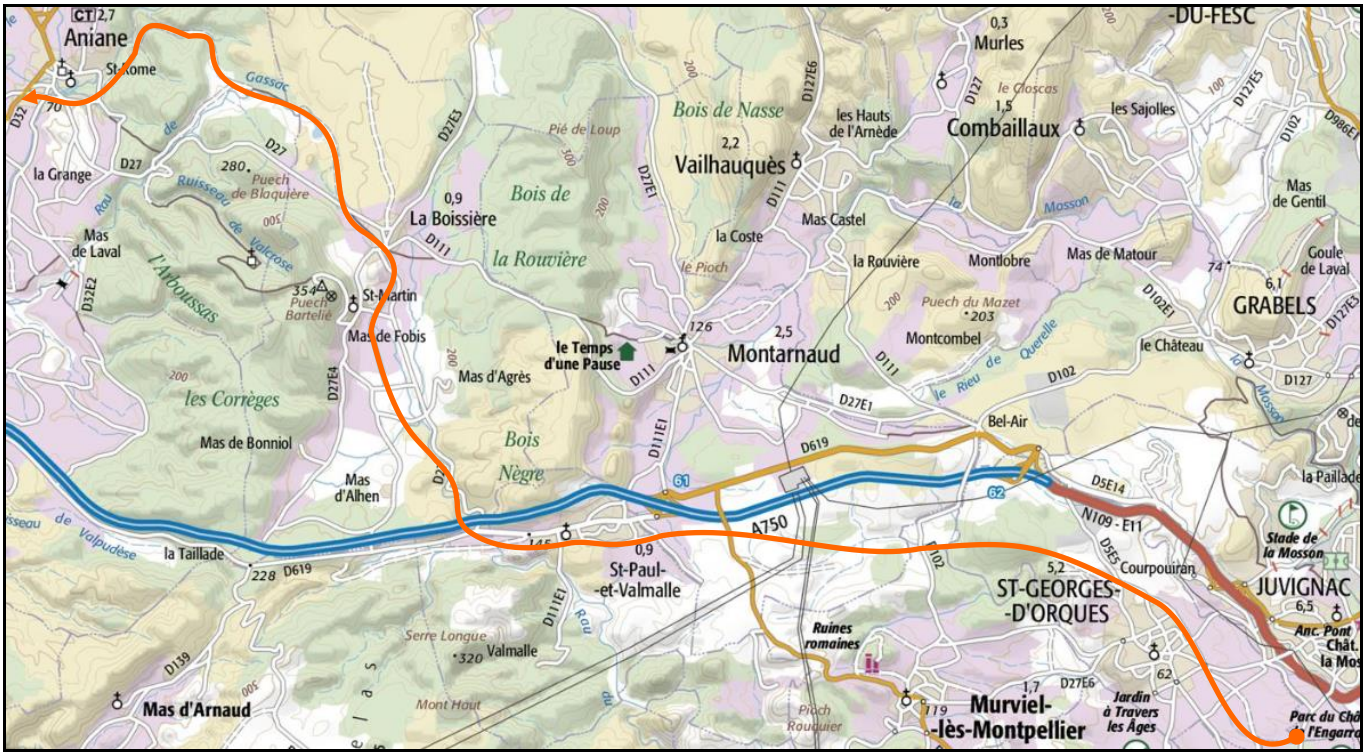
FICHE ITINERAIRE

CHEMIN DES ARBOUSSAS

TYPE : Chemin non aménagé **Long : 25 Km**

	Début :	Fin :
COMMUNES :	**Juvignac (34)**	**Aniane (34)**
Lieudit :	Domaine de Fourques	Usine Salles Frères
Coordonnées GPS :	43°36'01.7"N 3°48'21.6"E	43°40'50.2"N 3°34'43.2"E

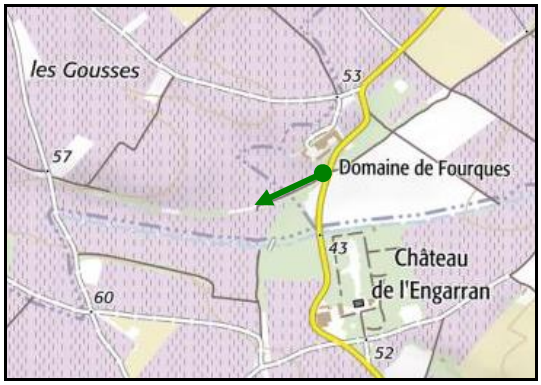
SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Cet itinéraire très caillouteux de l'ancienne ligne ferroviaire Montpellier > Rabieux (n° IGRF 34172.12N) vous fera découvrir les garrigues (arbousses) de l'arrière-pays héraultais. Mais attention, il est de qualité très inégale selon les endroits, allant de belles pistes à des sentes passablement encombrées par la végétation épineuse. De plus, dans les petites gorges du Coulazou, deux ponts partiellement détruits imposent un passage sur route ou un contournement acrobatique dans la broussaille pour les plus courageux. Tous éléments auxquels il faut rajouter la chaleur en été et le manque d'eau de ce pays calcaire et aride. La réalisation de cette promenade exige donc un entrainement et une condition physique certains.

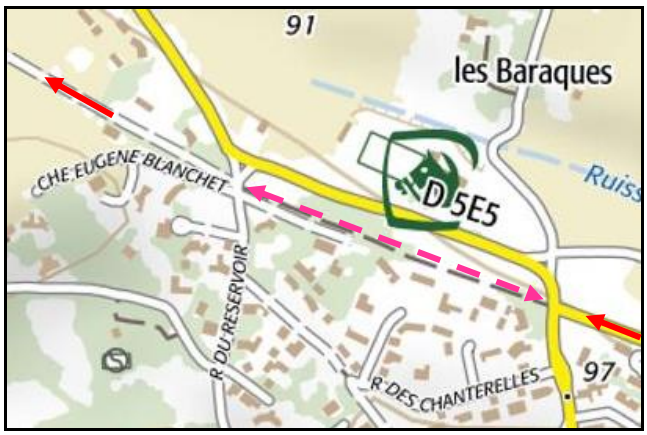
DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



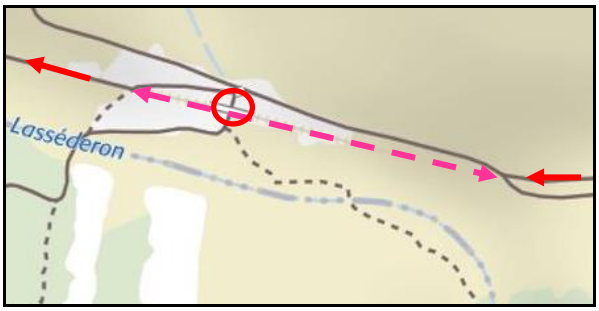
Le début du parcours, sur la RD 5E1,
juste après le domaine vinicole de Fourques en venant de Juvignac
Il convient de prendre ce chemin sur la droite

Après avoir fait une très large courbe vers la droite,
la voie ferrée longeait le village de Saint Georges de Fourques par l'est et le nord
La gare devenue habitation privée se trouvait juste après le passage à niveau de la RD 27E6

La gare de Saint Georges hier
La rue de Clairdouy remplace aujourd'hui les voies

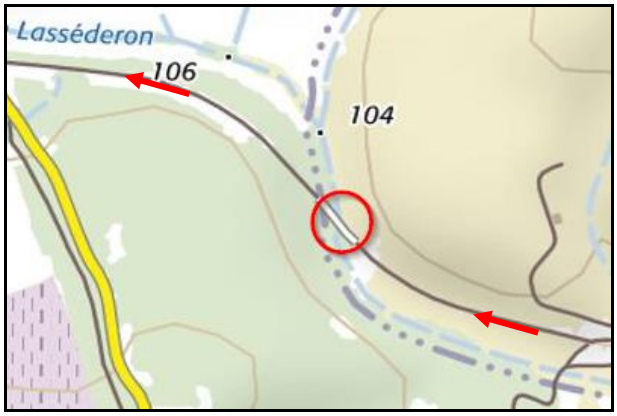


Sur une courte distance entre la rue de Bel Air et celle du Réservoir,
le goudron cède sa place à un étroit sentier (double flèche violette)

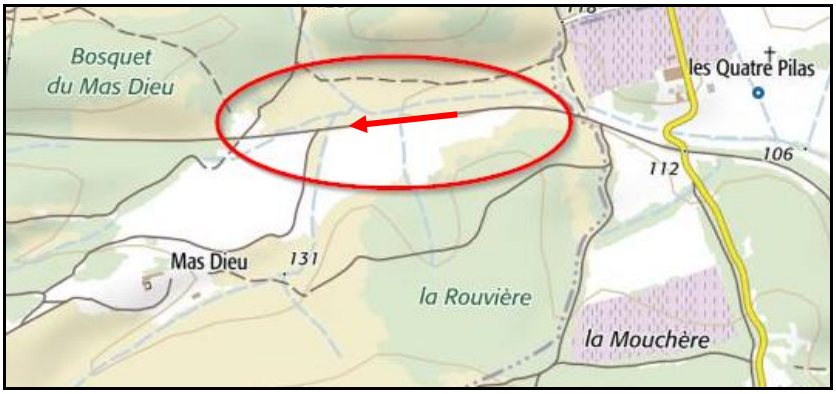


Ci-dessus et ci-dessous, après avoir quitté Saint Georges par le chemin du Reclus,
la piste pénètre dans la garrigue puis se divise en plusieurs traces qui longent un remblai entrecoupé par un vieux pont métallique sur lequel il n'est plus guère possible de passer en véhicule
Le contournement n'offre toutefois aucune difficulté

Un pont au milieu de nulle part

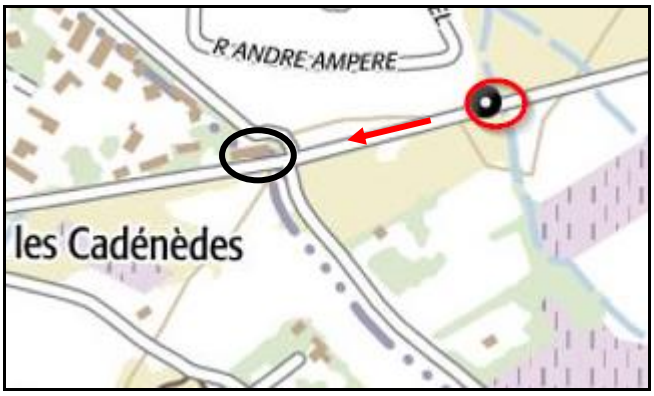


Suivi, 500 m plus loin, d'une belle arche plein cintre sur le cours asséché du Lasséderon



Puis la piste traverse les installations d'un éco site dédié aux énergies nouvelles

Des panneaux photovoltaïques bordent la piste à gauche et à droite

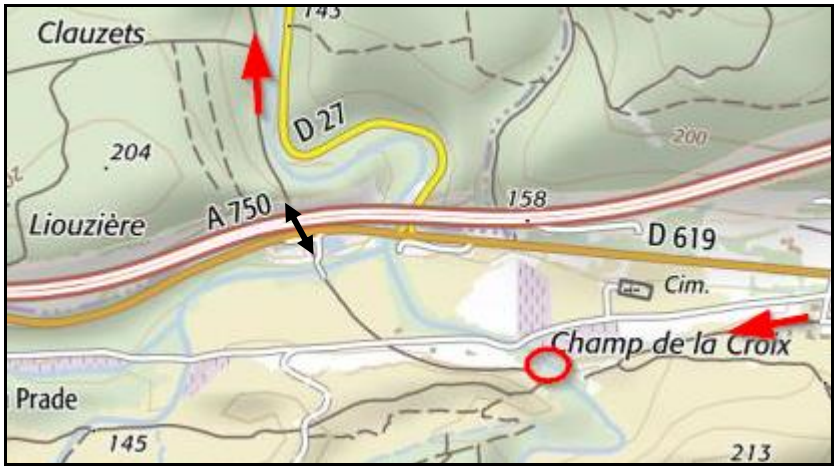


Ci-dessus et ci-dessous, à l'approche de Saint Paul et Valmalle, la ligne franchissait ce petit pont sur le ruisseau de Pradines dans lequel la compagnie de chemin de fer devait sans doute puiser l'eau pour alimenter son château d'eau voisin (cercle rouge). La question posée est alors de savoir dans quelle mesure ce ruisseau à sec suffisait à cet usage.

Le château d'eau se situait à l'extrémité est de la gare de Saint Paul (cercle noir)

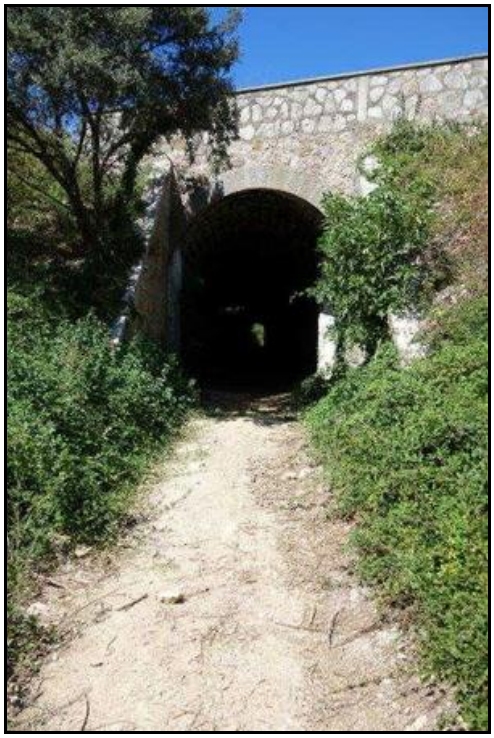
Laquelle est toujours visible aujourd'hui quoique résidence privée cachée par une épaisse haie

Ci-dessus et ci-dessous, en plein cœur de Saint Paul,
la voie ferrée devenue chemin des Amandiers sautait la route de Valmalle

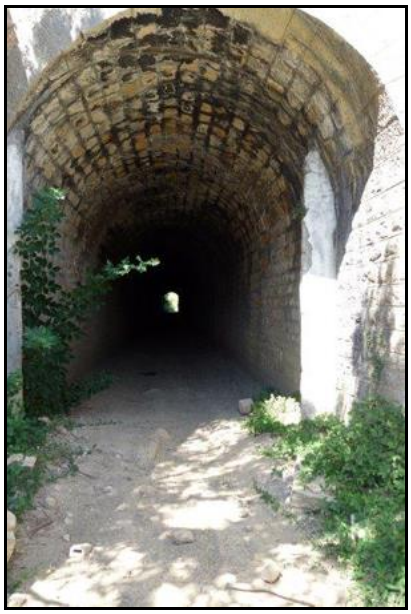


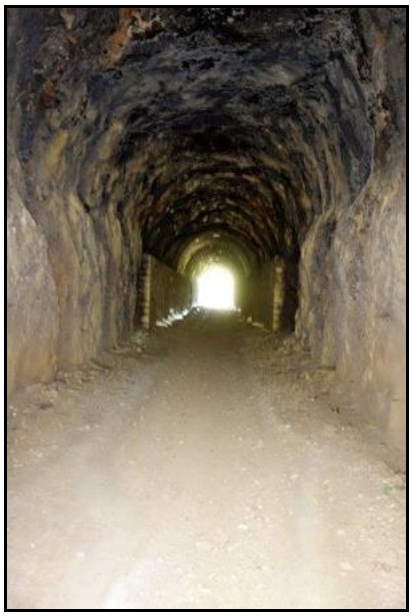
Après Saint Paul et Valmalle, la voie ferrée sautait le Coulazou sur un pont métallique (cercle rouge) dont il ne reste que les culées et la pile centrale noyées dans les buissons. Mais la piste contourne sans problème.

Un peu plus loin, la ligne passait dans le tunnel de Liouzière (double flèche noire) qui marquait l'entrée sud des gorges du Coulazou.



L'entrée et la sortie du tunnel de Liouzière, 118 m de long



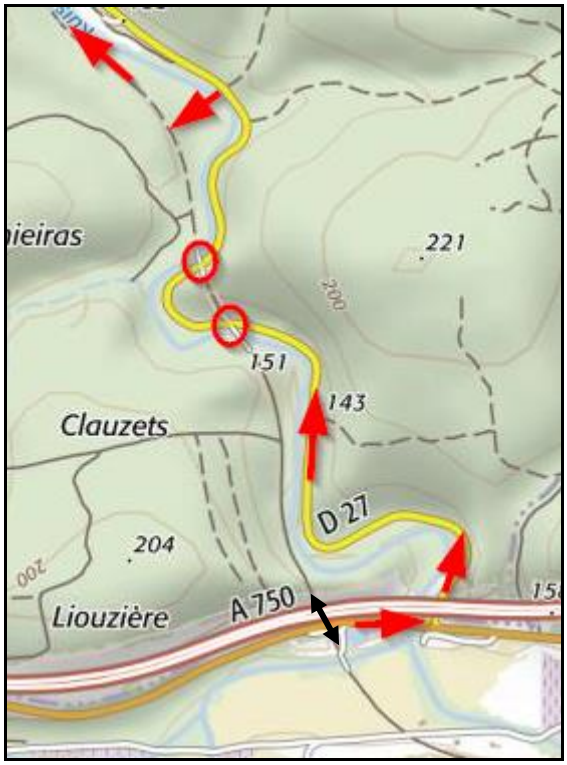


Dont la galerie est en partie bétonnée et en roche vive

Le bon état du chemin à la sortie du tunnel de Liouzière ne doit pas induire en erreur. En effet, plus en amont, dans la gorge du Coulazou, la piste est coupée par deux ponts partiellement détruits et qu'il est impossible de franchir sauf à faire une descente acrobatique dans le lit du ruisseau à travers broussailles et épineux.

Raison pour laquelle, après avoir vu le tunnel, il est plutôt conseillé de remonter la gorge du Coulazou par la RD 27 qui montrera tout aussi bien les deux ouvrages détruits.

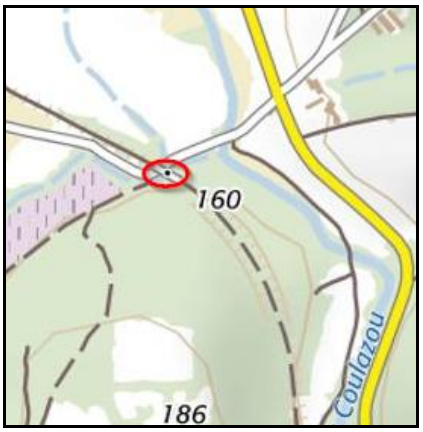
A signaler toutefois qu'après le deuxième pont, la route reçoit sur sa droite deux chemins. Un sentier sur la gauche face au deuxième chemin permet de traverser la vallée et de rejoindre la plateforme ferroviaire sur l'autre rive.



Le premier des deux ponts coupés
Le tablier métallique qui passait au-dessus de la route, a été retiré

Et quelques centaines de mètres plus loin, le deuxième pont symétrique du premier

Au-delà du deuxième pont, face au deuxième chemin qui vient de droite,
une mince trace descend dans la vallée et permet de rejoindre la voie ferrée sur l'autre rive

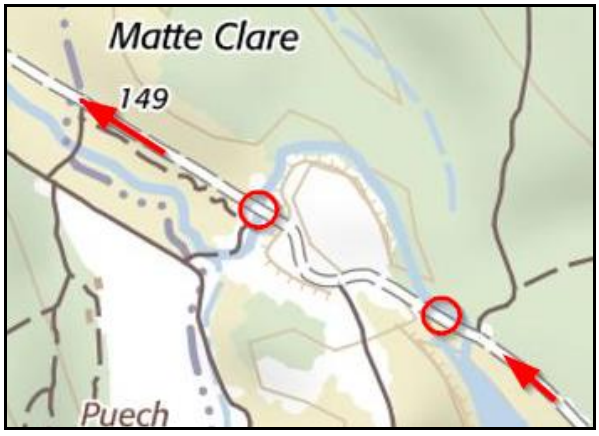


A la sortie nord des gorges, la voie ferrée passait sur un troisième pont, toujours intact celui-ci

La gare de Saint Martin la Boissière

La Boissière constituait le point culminant de la ligne que les trains avaient beaucoup de mal à franchir
Il n'était pas rare que les voyageurs soient obligés de descendre pour alléger le convoi
La voie traversait ce "col" par une profonde tranchée aujourd'hui en partie comblée
mais dont le pont de la RD 27 est toujours visible
Au premier plan, un élément décoratif évoque une locomotive et rappelle l'existence du train

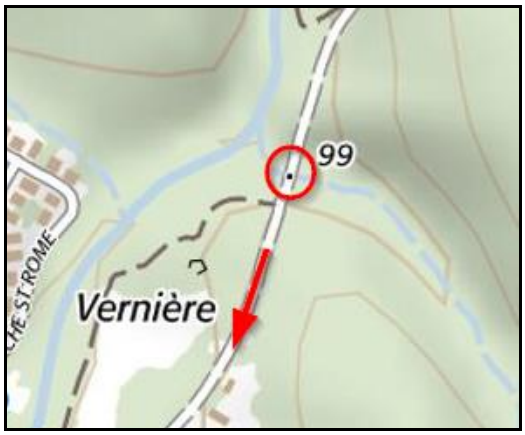
Après la Boissière, la voie ferrée redescend vers Aniane à travers la garrigue. Ce faisant, elle traverse une ancienne carrière de bauxite encadrée par deux ponts sur le Gassac : l'un métallique, l'autre en maçonnerie à arche plein cintre.



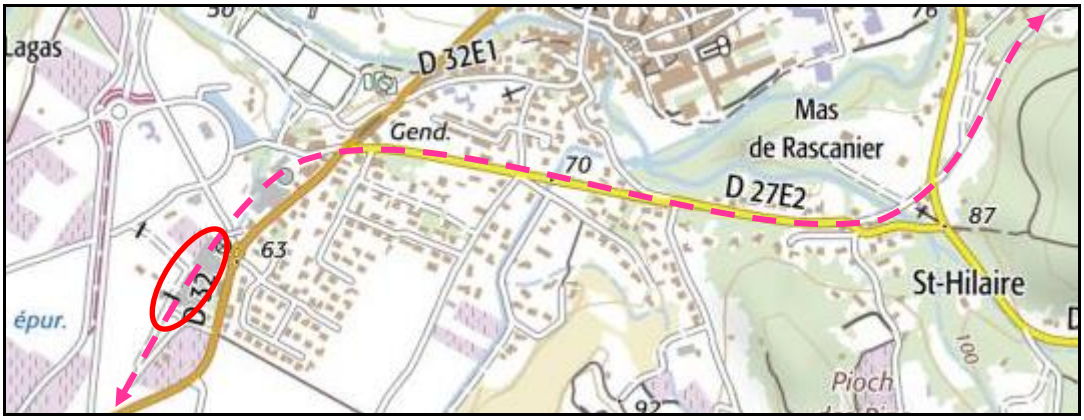
Le pont sur la tranchée des Pins de Jaoul

Avant d'arriver à Aniane, la voie ferrée s'engageait dans la Combe des Gours dont elle franchissait l'un des méandres par un viaduc.

Puis un autre méandre par le tunnel courbe de la Combe des Gours, 230 m de long dont on voit ci-après l'entrée et la sortie



Puis elle sautait un dernier vallon par un autre petit viaduc

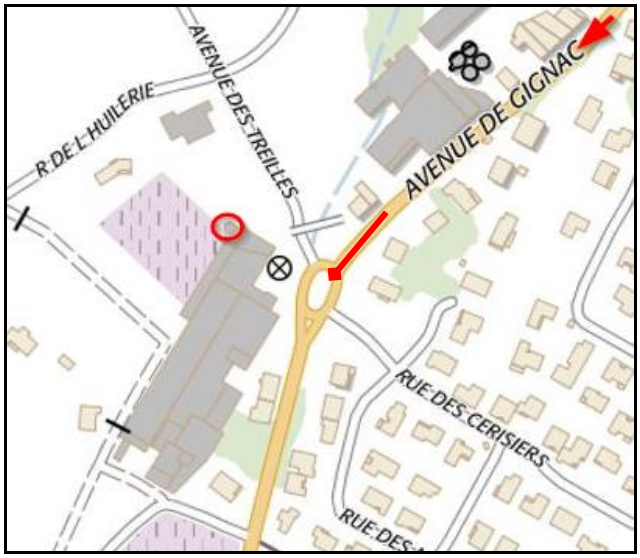


Et contournait le village par le sud

Avant d'arriver à la gare qui a disparu et laissé place à l'usine Salles Frères, spécialisée dans la préparation de condiments alimentaires.

Au-delà d'Aniane, la voie ferrée longeait la RD 32 par son côté droit jusqu'à Gignac. Mais, à l'exception de quelques petits ponts accolés à la route, l'élargissement de cette dernière a en grande partie mangé la plateforme ferroviaire.

La gare de Gignac a elle aussi disparu, cédant sa place à la poste. Et au-delà, des échangeurs autoroutiers ont achevé le travail de destruction.



La fin du parcours à hauteur du rond-point devant l'usine Salles Frères
La base en maçonnerie du château d'eau de la gare est le seul vestige qui reste de cette dernière
Il se cache derrière les bâtiments modernes de l'usine

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.

★ ★ ★