

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

VOIE VERTE PASSA PAIS

[Voir fiche Voie Verte](#) ►►

TYPE :

Voie verte aménagée et sécurisée

Long : 76 Km



COMMUNES :

Début :
Mazamet (81)

Fin :
Bédarioux (34)

Lieudit :

Rue du Midi

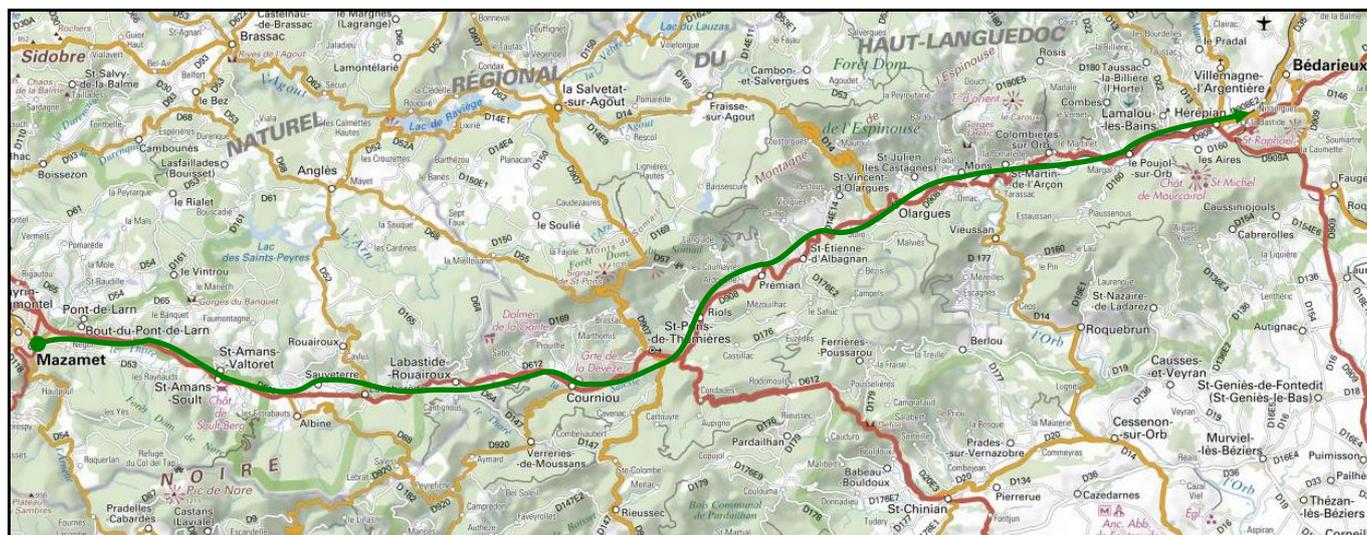
Avenue de Nissergues

Coordonnées GPS :

43°29'47.4"N 2°22'39.4"E

43°36'04.8"N 3°08'34.3"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES



Exceptionnel, très exceptionnel !!! A faire absolument si vous êtes amateur de vestiges ferroviaires.

Outre qu'il est l'une des plus longues voies vertes ferroviaires de France, cet itinéraire qui suit une grosse partie de l'ancienne ligne Castres > Bédarioux (n° IGRF 81065.04N), est sans conteste et de loin le plus beau de France, un monument d'archéologie, un vrai festival de vestiges en tous genres.

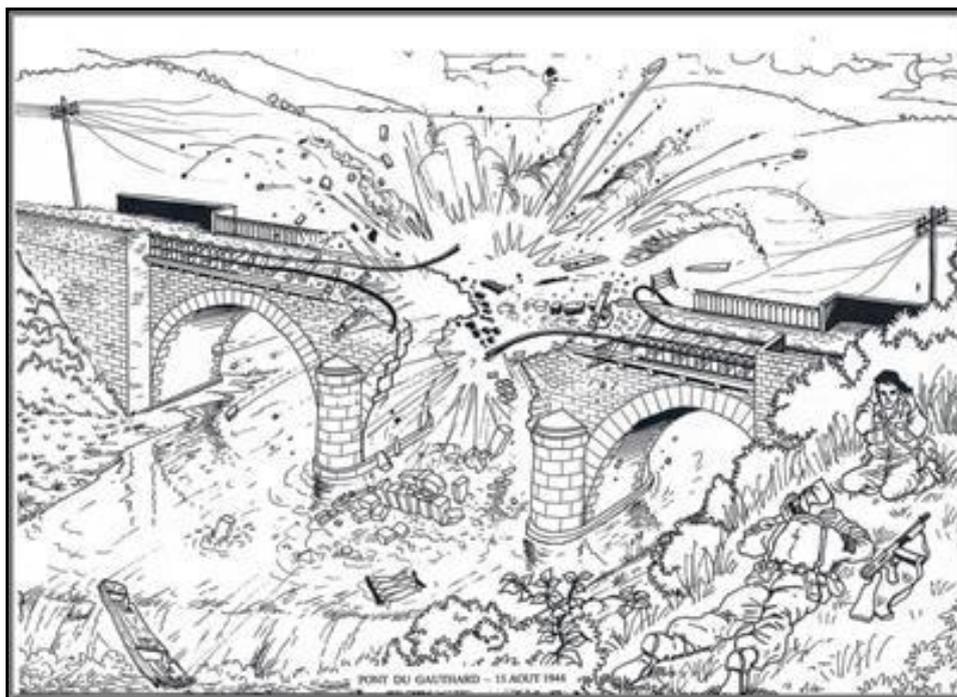
Rendez-vous compte : Il y a en moyenne un point remarquable tous les deux cents mètres, soit plus de 300 objets à examiner sur la totalité du parcours : gares, maisons de passages à niveau, tunnels, ponceaux, ponts inférieurs ou supérieurs, viaducs et autres.

Une véritable féerie pour les yeux et, ce qui ne gêne rien, dans un superbe paysage entre bassins Atlantique et Méditerranée, le long des vallées du Thoré, de la Salesse, du Jaur et de l'Orb, au pied de la Montagne Noire et des monts du Somail, de l'Espinoise et du Caroux.

En prévision des opérations périphériques du débarquement allié en Provence prévu pour le 15 août 1944, un commando de 15 parachutistes américains est largué dans la nuit du 6 ou 7 août, au Sucaill, non loin du hameau de Saussonnières, dans les monts de Lacaune. Récupéré par les maquisards, il est affecté au Corps franc du Sidobre et installé à cette fin dans une ferme près du Bouisset. Sa mission est de mener des actions de guérilla sur les voies de communication allemandes entre Mazamet et Bédarieux, afin de retarder l'envoi de renforts vers la Provence.

En liaison radio quotidienne avec l'état major des armées alliées basé à Alger, le chef du commando décide d'engager une action sur la ligne SNCF Castres > Bédarieux et de détruire le pont de Gauthard, de 54 m de long et comportant trois arches plein cintre, car son accès est facile.

C'est pourquoi, dans la nuit du lundi au mardi 15 août 1944, après avoir neutralisé les deux hommes de garde sur le pont, le commando fait sauter l'arche centrale du pont et coupe ainsi aux troupes allemandes toute possibilité de déplacement par le train vers la Méditerranée.



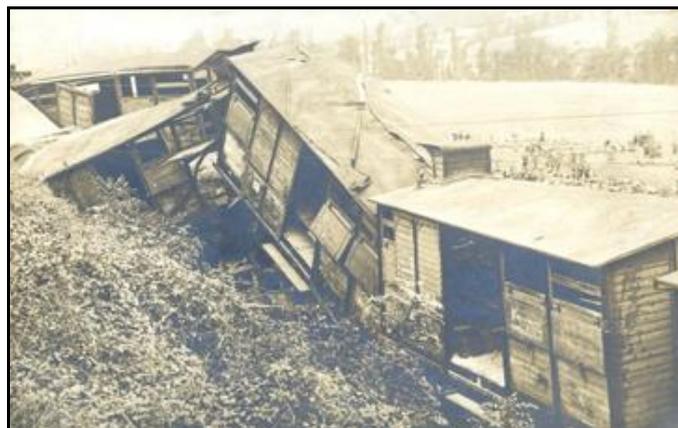
Ci-dessus et ci-dessous, l'action et le pont détruit qui sera réparé après guerre



Cette action va avoir une autre conséquence sur une autre partie de la ligne qui n'est pas couverte par la voie verte. Le samedi 19 août 1944, le maquis du Sidobre apprend que la garnison allemande de Mazamet, ne pouvant se déplacer vers l'est, prépare son repli vers Castres et charge des canons et un volumineux matériel à bord d'un train de 44 wagons.

Une action immédiate est décidée et la voie ferrée est sabotée entre Mazamet et Labruguière de telle sorte que le train est stoppé en fin d'après-midi par une forte explosion qui détruit totalement la voie et fait dérailler la tête du convoi. Le combat entre Allemands et maquisards durera toute la nuit, mais au lever du jour, le 20 août 1944, la mise en action du seul mortier dont dispose le maquis fera capituler les Allemands.

Le bilan sera de 1 tué et 3 blessés pour les maquisards contre 5 morts, des blessés et 57 prisonniers chez les Allemands, sans compter un énorme butin en armes et munitions qui serviront quelques jours plus tard lors de la libération de Castres.



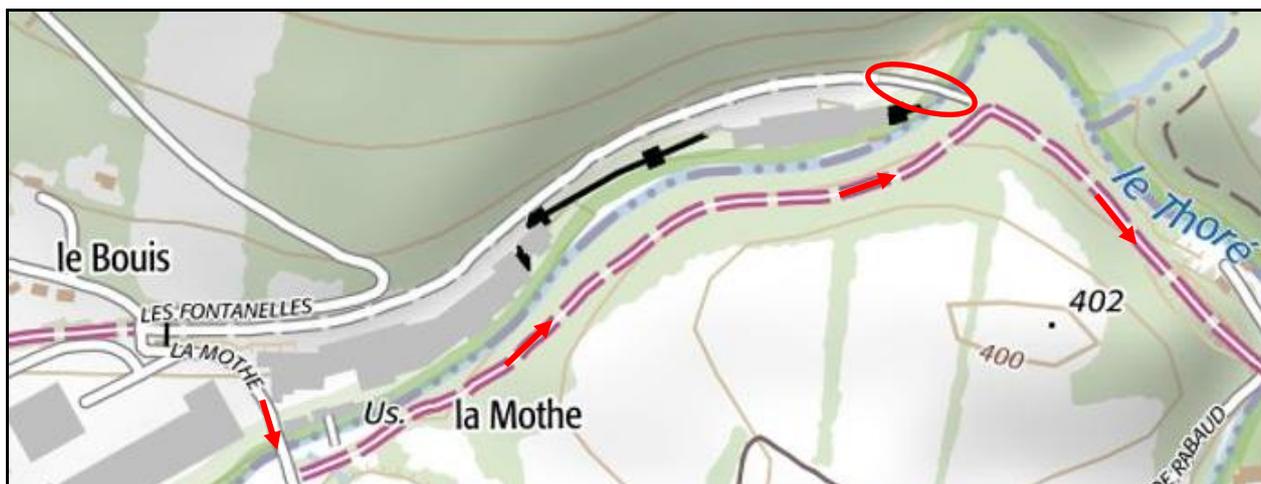
Collision en face à face entre deux trains, le 8 septembre 1913, au lieudit Sébastopol, dans la ligne droite le long de la route, peu avant Saint Amans Valtoret



Le 8 septembre, vers 9 h 30, en approche de Saint Amans Valtoret, un train chargé d'ouvriers agricoles partis faire les vendanges dans la région de Béziers, fait route vers la Méditerranée. Lorsque se présente en sens inverse un long train chargé de militaires. Malgré les efforts de freinage désespérés des mécaniciens des deux trains, la collision sera inévitable et fera 4 morts.

La responsabilité de l'accident sera imputée au chef de gare de Saint Amans qui, bien qu'ayant reçu deux télégrammes lui annonçant qu'un train venait de Mazamet et qu'il devait retenir le train militaire, a laissé partir ce dernier sans qu'on ait pu en comprendre la raison.

Aujourd'hui, il n'existe aucune trace de cet accident dont il ne reste que le souvenir.

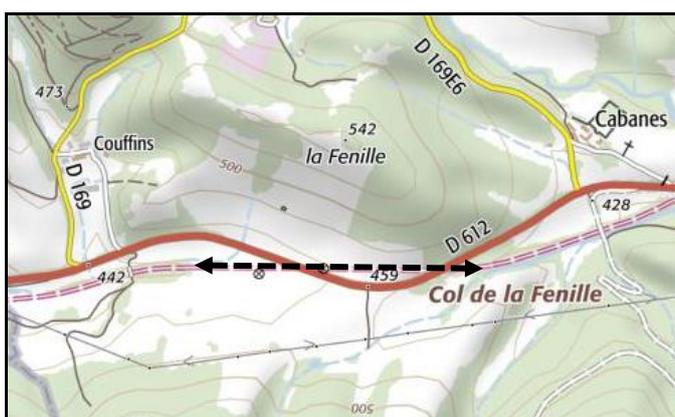


Ci-dessus et ci-dessous, contournement du pont viaduc de la Mothe dont l'état est jugé dangereux



Ci-contre et ci-dessous, après Labastide Rouairoux, dernière gare du Tarn, le tunnel de la Fenille, long de 810 m, sous le col du même nom

Comme l'explique le panneau ci-contre, sa galerie dispose d'un double système d'éclairage.





Ci-dessus et ci-dessous, l'entrée, la sortie et la galerie du tunnel



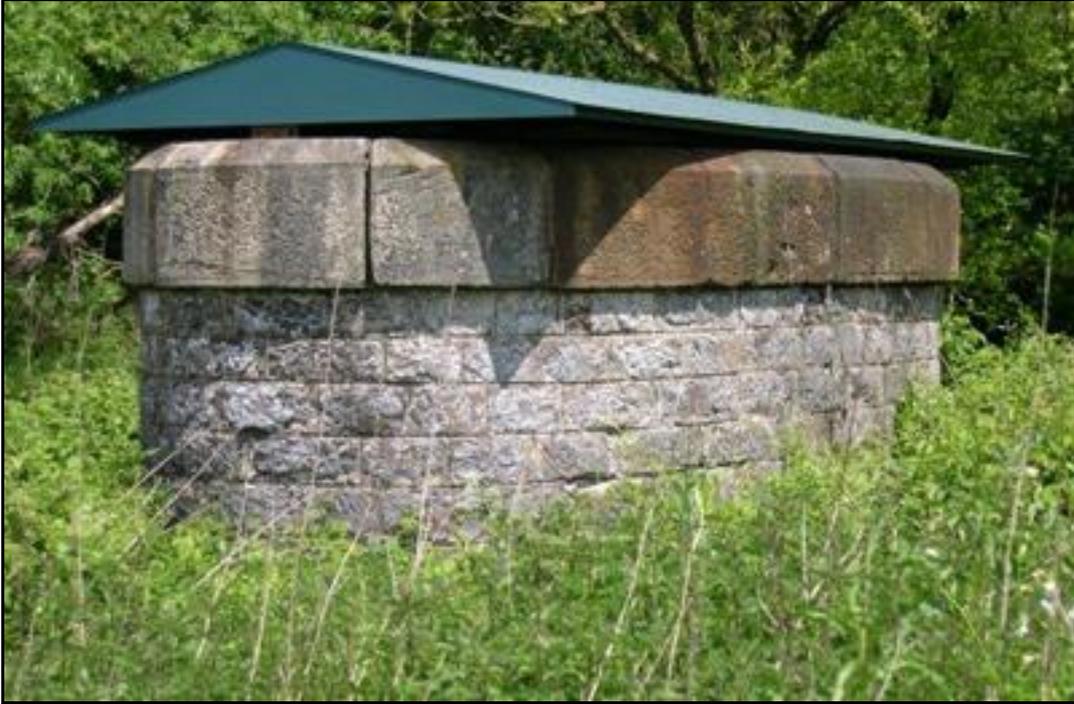
Situé au point culminant de la ligne, sur la "crête" de partage des eaux entre Atlantique et Méditerranée, cet ouvrage est le plus important tunnel de la ligne. Il était équipé de trois cheminées d'aération de sections elliptiques :

- La première s'ouvre non loin de l'entrée, en pleine voûte, au point culminant du tunnel, et a fait l'objet d'une tentative d'obstruction pour empêcher les eaux pluviales de tomber sur la voie. Son débouché parfaitement visible dans une prairie située en contrebas de la RD 612, est protégé par un toit de tôle.



La première cheminée vue par en dessous et depuis l'extérieur

- La deuxième cheminée est située au milieu de la longue descente qui succède au point culminant du tunnel. Elle est légèrement déportée dans le piédroit gauche de la galerie. Sa base est fermée par une solide grille. Son débouché de surface, lui aussi fermé par une plaque en tôle, se situe juste à côté de la route D 612.

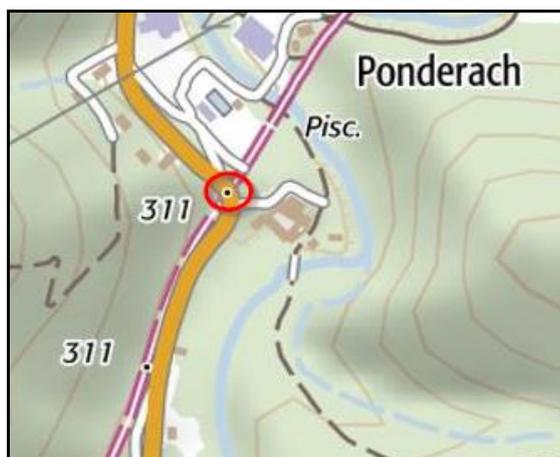


Ci-dessus et ci-dessous, la deuxième cheminée qui s'ouvre dans le piédroit gauche du tunnel

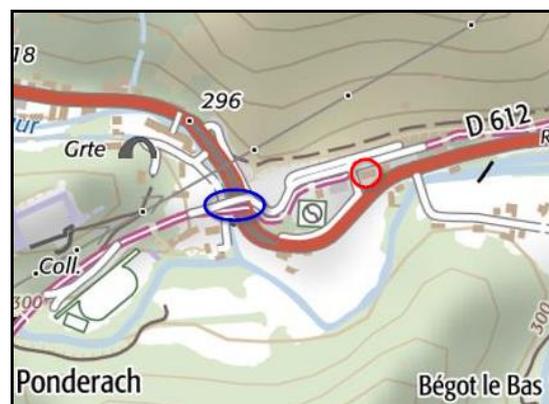
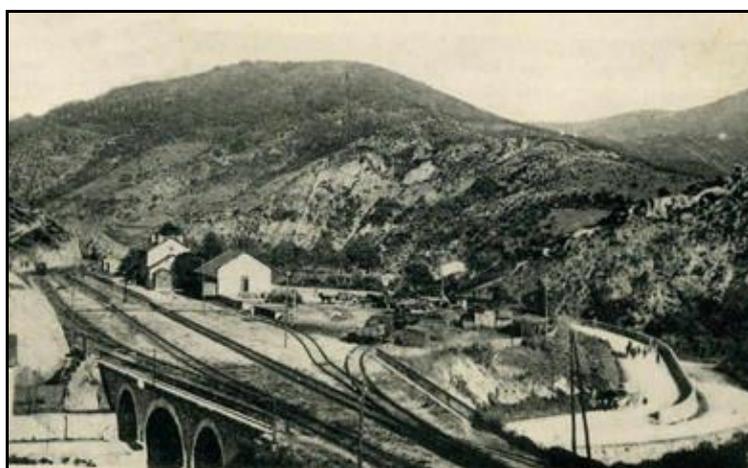


- Enfin, la troisième cheminée, en tous points identique à la seconde, s'ouvre aux trois quarts de la longueur du tunnel. Son débouché en surface a par contre été condamné et n'est plus visible.

A noter que ce tunnel a toujours été très humide et qu'il a fait l'objet de divers aménagements pour tenter de réduire le problème : pose de drains pour capter les eaux d'infiltration et mise en place d'un parapluie en voûte à l'endroit le plus exposé.



Cette fausse galerie située sous la RD 907 à l'entrée de Saint Pons de Thomières n'existait pas du temps de la voie ferrée
Elle remplace un ancien pont routier qui a été détruit pour permettre l'élargissement de la route



ci-dessus et ci-dessous, le pont sur la RD 612 (ellipse bleue)
juste à l'entrée de la gare de Saint Pons (cercle rouge)



Ce pont présente deux particularités :

- Tout d'abord, comme le montrent les photos ancienne et actuelle, le dessus de son tablier a une forme triangulaire qui permettait la naissance des différentes voies de la gare.
- Par ailleurs, il se composait de trois arches plein cintre de faible hauteur. Cette disposition valable au XIX^e siècle ne correspondait plus aux contraintes de la circulation routière actuelle, notamment celle des poids lourds obligés d'effectuer une manœuvre dangereuse en se déportant au centre de la chaussée pour s'écarter de la hauteur insuffisante des parties latérales de la voûte.



C'est pourquoi, courant 2015, le pont a été allongé et une nouvelle arche de 4 m de large et de 4,60 m de haut a été construite pour créer des sens uniques de circulation. Bien que différente des autres arches, il est à noter qu'elle a été réalisée en pierre et qu'elle respecte donc l'architecture initiale de l'ouvrage.

Ci-dessus et ci-dessous, la situation routière avant et après travaux

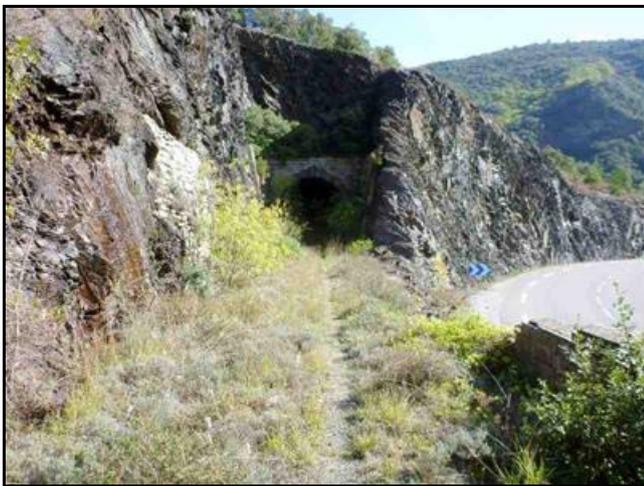
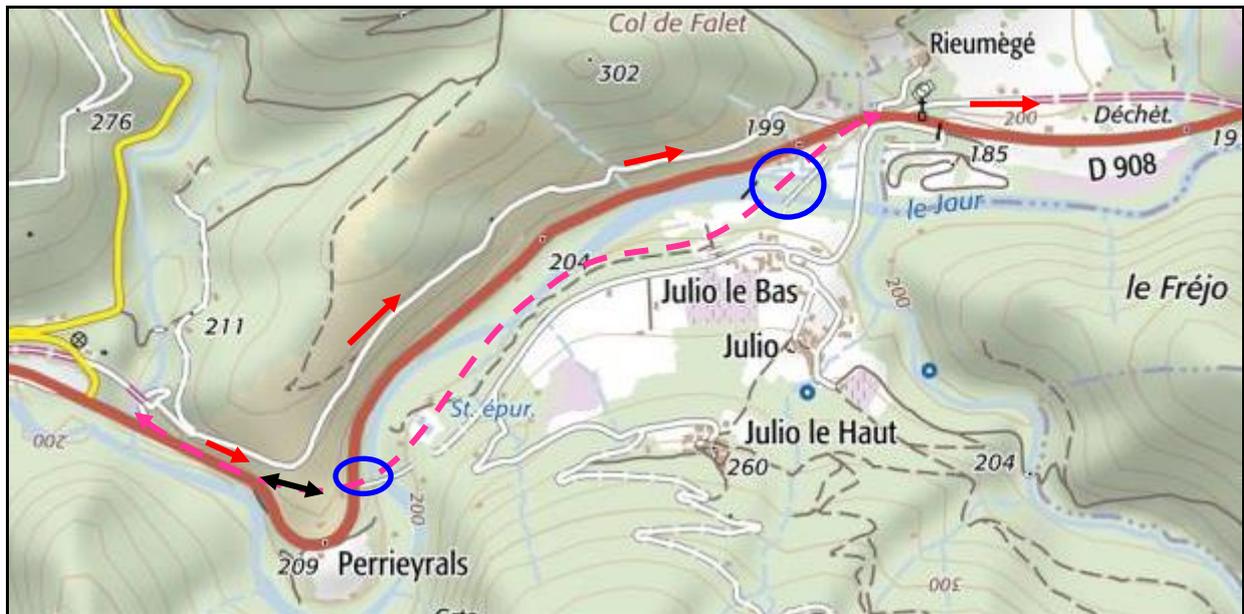


Vue générale de l'ouvrage modifié

Entre Saint Etienne d'Albagnan et Olargues, se trouve le plus gros contournement de la voie verte (voir carte ci-après). Il est imputable au mauvais état de deux ponts et à un élargissement de la RD 908 qui a mangé une moitié de la plateforme ferroviaire. Il se fait par une petite route communale (**flèches rouges**) qui passe au-dessus de la RD 908.

Par contre, il ne permet pas de voir trois ouvrages d'art cependant intéressants :

- Le tunnel de Perri (double flèche noire), de 79 m de long, encore que celui-ci peut être atteint par un étroit sentier en surplomb au-dessus de la route.
 - Le premier pont en maçonnerie sur le Jaur (**ellipse bleue**), peu après la sortie du tunnel et un ancien passage à niveau, et dont l'état général nécessiterait effectivement de gros travaux de mise en sécurité.
 - Et le deuxième pont métallique, appelé pont Julio, lui aussi sur le Jaur (**cercle bleu**) et dont l'état est à peu près identique au précédent.
- A noter que la trace ferroviaire entre ces deux ponts est abandonnée et impraticable.

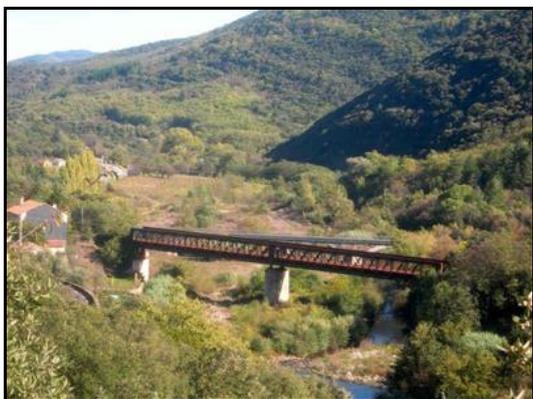


Ci-dessus et ci-dessous, l'entrée, la sortie et la galerie du petit tunnel de Perrie
 A noter que sa sortie donne sur un terrain privé, l'actuel propriétaire de la maison de passage à niveau
 ayant racheté un bout de la plateforme ferroviaire





Suite au tunnel, le premier pont en maçonnerie sur le Jaur

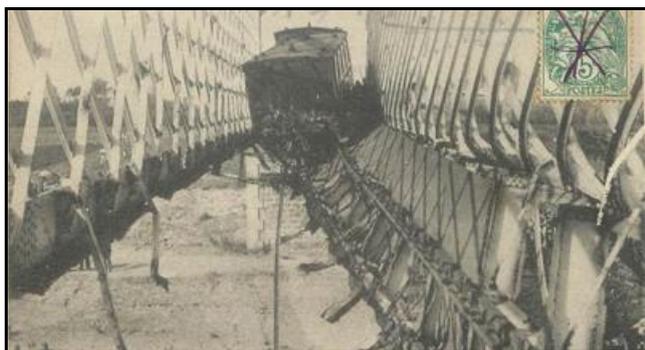


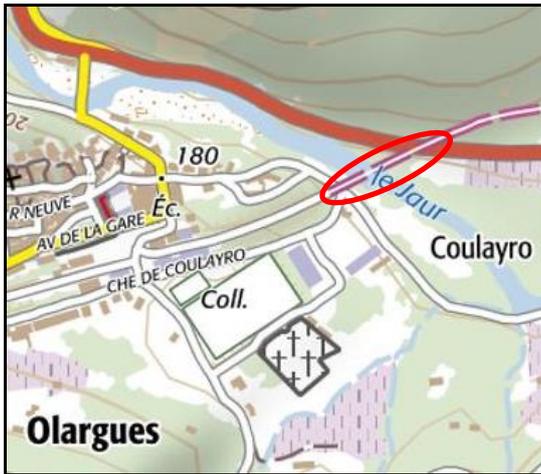
Et le pont Julio vu depuis le contournement voie verte et depuis la RD 908

A noter que le pont Julio a été le théâtre, le 13 août 1911, d'un déraillement qui aurait pu devenir un véritable drame. Le plancher métallique du tablier a cédé sous le poids de la locomotive qui s'est ainsi retrouvée suspendue au dessus du vide. Les dégâts ne seront que matériels mais il faudra tout de même refaire le pont en 1912.

Cet accident a les mêmes causes, une faiblesse du tablier, que celui du 4 août 1907, au pont de Cé, dans le Maine et Loire. Là, les conséquences ont été beaucoup plus graves. Le tablier s'est ouvert sur 35 mètres et la locomotive, son tender, un fourgon à bagages et une voiture de troisième classe bondée ont été précipités dans la Loire, 10 mètres en contrebas. Le bilan sera de 27 morts et 20 blessés.

La catastrophe du pont de Cé





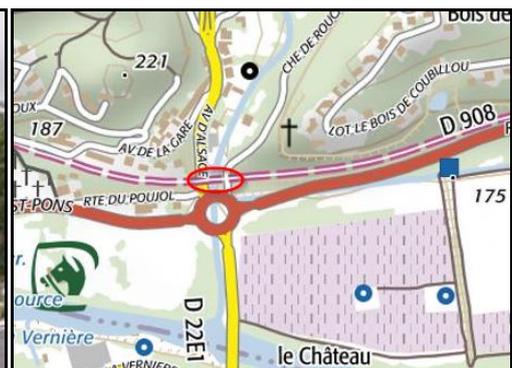
Ci-dessus et ci-dessous, le viaduc d'Olargues



De même que le tunnel de la Fenille est le principal des ouvrages d'art souterrains de la ligne, le viaduc d'Olargues est son pendant pour ce qui concerne les ouvrages aériens.

Long de 131 m et haut de 18, il est formé de deux culées en maçonnerie percées chacune d'une arche plein cintre, encadrant trois travées métalliques centrales sur poutre caisson creuse à parois ajourées avec des entretoises en croix de Saint André, et reposant sur deux piles intermédiaires en maçonnerie.

Abusivement attribué à Eiffel car présentant une certaine ressemblance avec les ponts de ce célèbre constructeur, ce viaduc a été réalisé entre 1886 et 1889 par la société Fives-Lille sous la direction des Ponts et Chaussées du département de l'Hérault puisque la compagnie ferroviaire du Midi ne voulait pas réaliser elle-même cette ligne secondaire de désenclavement qu'elle jugeait déjà trop peu rentable à l'époque.



Le pont de Lamalou les Bains, dit pont Carel

Aussi appelé viaduc de Carel, du nom du pont routier voisin, cet ouvrage en maçonnerie classique compte 5 arches plein cintre. Ce serait un ouvrage très ordinaire s'il ne comportait deux originalités :

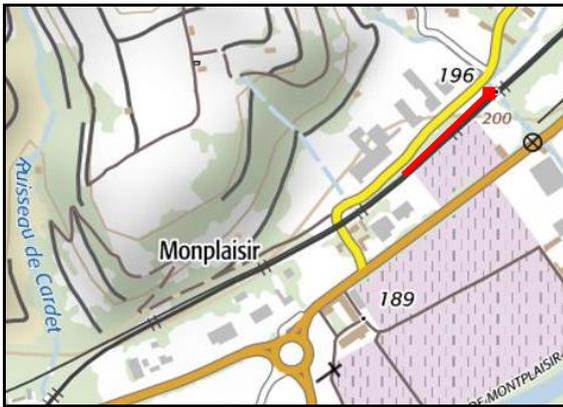
- Tout d'abord des niches abris dont l'extérieur à la forme d'échauguettes moyenâgeuses.
- Mais aussi, deux statues rapportées sur deux de ses piles.



Ci-dessus et ci-dessous, le pont avec ses échauguettes et ses sculptures



Le viaduc constituant l'entrée principale de Lamalou les Bains, il a été décidé de l'embellir avec deux sculptures qui ont été installées sur ses deux piles centrales en 2000. Œuvres de l'artiste Mariko, une femme qui a longtemps vécu à Madagascar et en Afrique, elles s'inspirent donc de la culture africaine et représentent des porteuses de cette eau si précieuse qui fait vivre la ville.



Ci-dessus et ci-dessous, la fin de la voie verte juste devant le pont du ruisseau du Saut de Canis, non loin de la gare de Bédarieux



Comme annoncé en introduction, le lecteur trouvera ci-dessous un premier lien vers un site qui peut constituer une excellente introduction générale à la ligne et permet d'en voir les principaux points à l'aide de deux cartes interactives.

http://chemins.de.traverses.free.fr/Mazamet_Bedarieux/Index.htm

Mais le détail est surtout visible au travers des 16 liens suivants qui montrent tout ce qu'il y a voir au long du parcours. Un superbe travail d'inventaire patrimonial très complet.

- 01 - [Mazamet > Saint-Amans-Soult](#)
- 02 - [Saint-Amans-Soult > Albine-Sauveterre](#)
- 03 - [Albine-Sauveterre > Lacabarède](#)
- 04 - [Lacabarède > Labastide-Rouairoux](#)
- 05 - [Labastide-Rouairoux > Courniou](#)
- 06 - [Courniou > Saint-Pons de Thomières](#)
- 07 - [Saint-Pons-de-Thomières > Riols](#)
- 08 - [Riols > Prémian](#)
- 09 - [Prémian > Saint-Etienne d'Albagnan](#)
- 10 - [Saint-Etienne d'Albagnan > Olarques](#)
- 11 - [Olarques > Mons-la-Trivalle](#)
- 12 - [Mons-la-Trivalle > Colombières-sur-Orb](#)
- 13 - [Colombières-sur-Orb > Le Poujol](#)
- 14 - [Le Poujol > Lamalou-les-Bains](#)
- 15 - [Lamalou-les-Bains > Hérépian](#)
- 16 - [Hérépian > Bédarieux](#)

**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.**