



FICHE ITINERAIRE

CHEMIN DU PETIT TRAIN

TYPE :

Chemin non aménagé

Long : 30 Km

COMMUNES :

Début :
Roquecourbe (81)

Fin :
Brassac (81)

Lieudit :

Pont de l'Agout

Place du Petit Train

Coordonnées GPS :

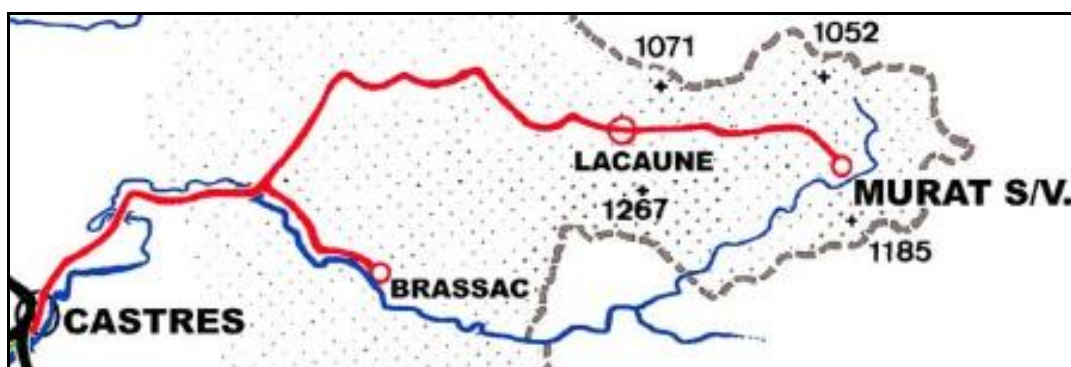
43°39'48.6"N 2°17'34.4"E

43°37'53.3"N 2°29'48.8"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES



Ce qui est connu localement sous le nom de "petit train de Lacaune" est en fait un réseau qui comportait trois parties distinctes :

- Un tronç commun qui reliait Castres au Bouissas (commune de Vabre) où bifurquaient deux lignes.
- L'une vers Lacaune et Murat sur Vèbre, dont sept kilomètres ont été transformés en [voie verte du Petit Train](#) entre Gijounet et Lacaune.
- Et l'autre vers Brassac.

Mais ce réseau mis en service à partir de 1905 a très mal survécu car construit selon les principes d'une économie la plus stricte qui a d'ailleurs incité l'entrepreneur des travaux à tricher quelque peu sur la qualité des matériaux. Des ouvrages d'art ont dû être refaits avant mise en service. Puis, fermé au 31 décembre 1962, immédiatement défermé dans une volonté d'oubli manifeste et laissé dans un état d'abandon complet, le réseau a subi les outrages du temps. Des ouvrages ont dû être détruits ou condamnés car ils devenaient vraiment trop dangereux. Ce qui fait que seules deux parties en restent accessibles :

- Celle transformée en [voie verte](#) entre Gijounet et Lacaune.
- Et une section entre Roquecourbe et Brassac (n° IGRF [81065.07D](#), [81305.01R](#) et [81305.03D](#)) qui est transformée en chemin non aménagé et reprend la partie du tronc commun qui remonte la vallée de l'Agout, ainsi que la totalité du tracé de l'antenne de Brassac.

Ce chemin reste donc un souvenir important de ce réseau qui aurait pu être promis à un avenir plus valorisant car son début de Castres à Roquecourbe, sa partie centrale du Bouissas à Gijounet, et sa partie finale au-delà de Lacaune sont dans un état tel qu'elles ne présentent plus aucun intérêt. Tout au plus laissent-elles voir quelques tunnels murés et devenus inaccessibles.

DESRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Ci-contre, le début du parcours, sur le pont de l'Agout, à Roquecourbe

Après le pont, avant de bifurquer à gauche pour suivre la RD 30 qui monte à Lacrouzette, il convient d'emprunter la profonde tranchée qui mène à la gare (**cercle rouge**) et qui a d'ailleurs été creusée pour en permettre l'accès.

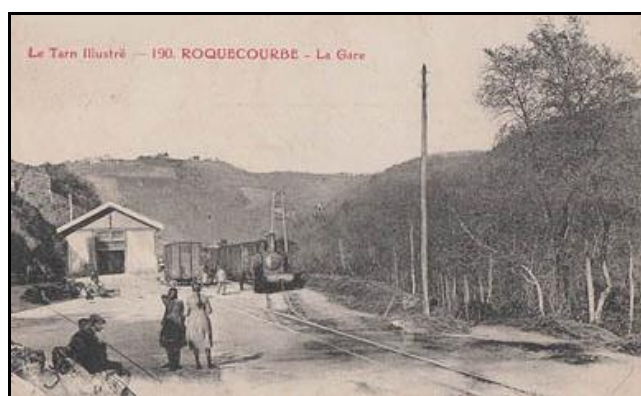
Non loin de là, se trouve le pont ferroviaire (**cercle bleu**) qui franchit l'Agout, aujourd'hui reconverti en pont routier.



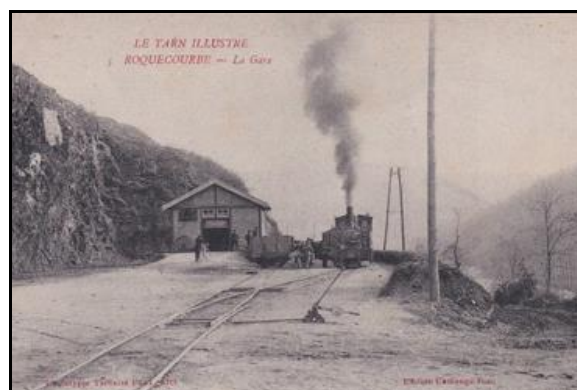
En sortie du pont, à gauche la RD 30 vers Lacrouzette, et tout droit la tranchée vers la gare
A la sortie de la tranchée, la gare est à gauche et le pont ferroviaire à droite

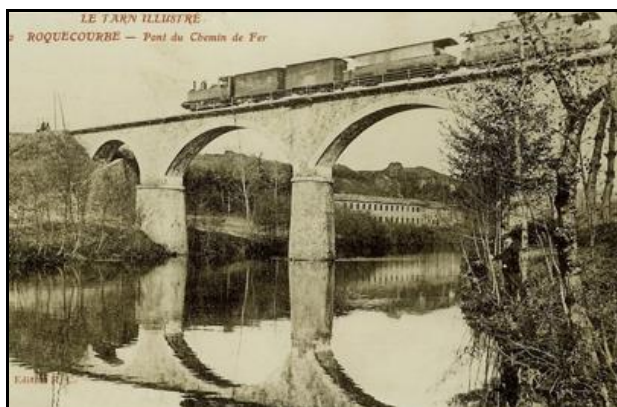


Les deux bâtiments de la gare de Roquecourbe (voyageurs et marchandises) sont devenus les ateliers municipaux



Ci-dessus et ci-dessous, diverses vues anciennes de la gare, du temps du petit train





Et le pont sur l'Agout qui précédait la gare, avec ses deux arches centrales légèrement surbaissées, encadrées par deux arches plein cintre



Après avoir jeté un coup d'œil sur le pont de chemin de fer et la gare de Roquecourbe, il convient de revenir sur la RD 30, de monter jusqu'à la cote 270 et de prendre la petite route à gauche qui permet de rejoindre la plateforme ferroviaire un peu plus loin.



La ligne pénètre dans la vallée de l'Agout par le petit tunnel courbe de Cambon, 40 m de long, dont on voit l'entrée et la sortie ci-dessous

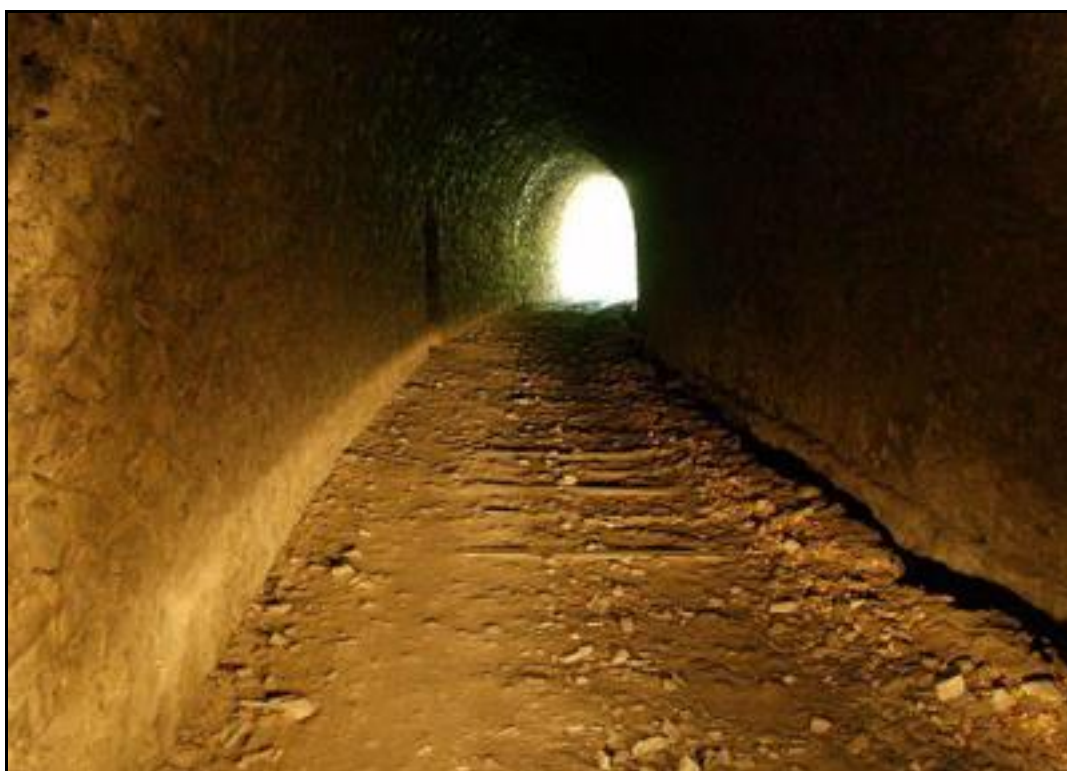


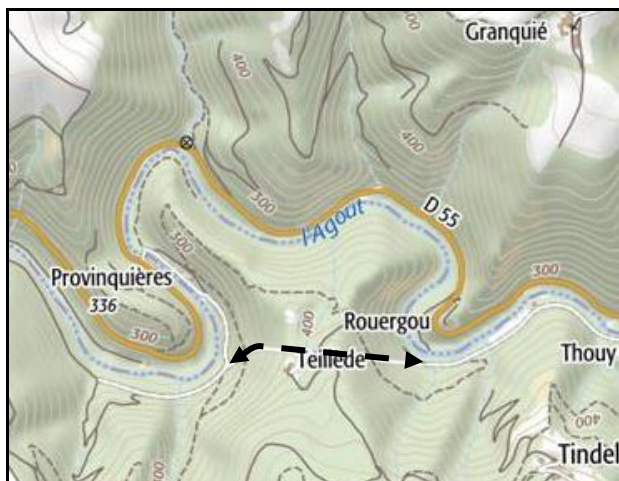


Puis, à mi-chemin entre le tunnel de Cambon et celui de la Mascatié, ce petit abri d'usage exact inconnu qui se meurt doucement



Puis elle franchit l'isthme du méandre de la Mascatié par le tunnel courbe du même nom, de 164 m de long, et dans la galerie duquel il est encore possible de voir des traverses abandonnées

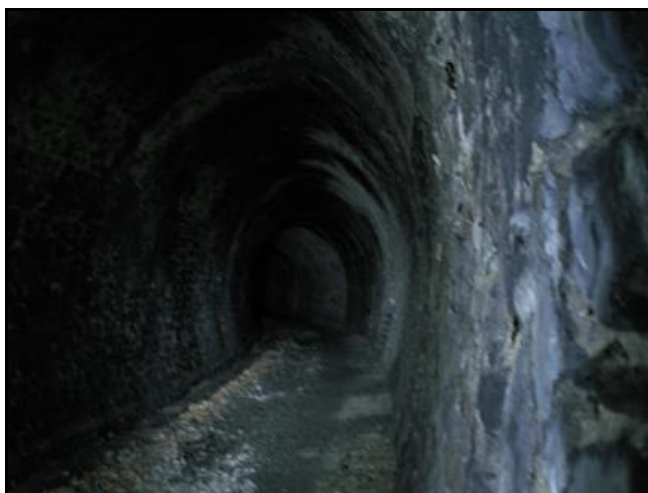
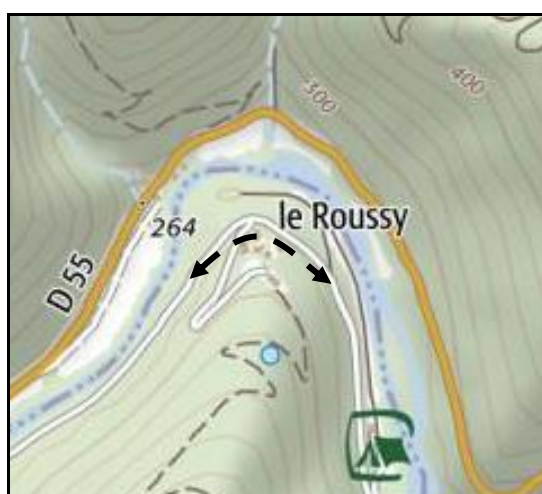




Ci-dessus et ci-après, le long tunnel de Teillède, 720 m, était le plus long souterrain du réseau
Il évitait un double méandre de l'Agout



L'entrée et la sortie du tunnel de Teillède
Il commence par une courbe à droite, suivie d'une longue ligne droite
A sa sortie, le chemin devient une petite route goudronnée



Lors de sa construction sous le hameau de Roussy,
le tunnel (171 m de long) s'est éboulé plusieurs fois, à tel point qu'il a fallu évacuer le hameau
Mais les ouvriers ont réussi à stabiliser le terrain et, depuis, la galerie n'a plus bougé



L'entrée et la sortie du tunnel

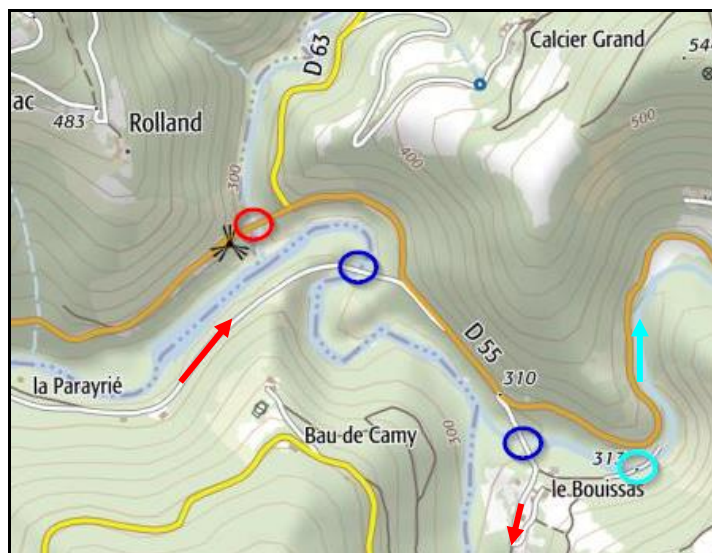
Par contre, des coulées de terre obstruent sa sortie, raison pour laquelle il est contourné par la route



Ci-dessus et ci-dessous, l'un des hauts lieux de la ligne : l'arrêt hôtel de Laparayrié Baudécamy



Du temps du petit train, cet établissement était tout à la fois le rendez-vous des pêcheurs très nombreux dans la vallée de l'Agout, mais aussi de tous les couples adultérins de Castres. En effet, en ce temps, l'adultère commis par la femme pouvait être puni d'une peine de 2 mois à 3 ans de prison. En cas de plainte du conjoint trompé, il convenait donc de prendre certaines précautions et de ne pas se faire prendre. Alors, comme tous les policiers de Castres étaient connus de la population et que le lieu n'était accessible que par le train, il était facile de détecter toute présence suspecte.



Avant d'arriver au Bouissas, lieu où le tronc commun se partageait en deux, la ligne franchissait l'Agout par un premier viaduc (**cercle bleu**).

Puis elle franchissait le Gijou par un deuxième viaduc (**deuxième cercle bleu**) à la sortie duquel se trouvait le raccordement triangulaire entre les lignes vers Lacaune et vers Brassac.

Sur la ligne de Lacaune, un troisième viaduc sur le Gijou faisait suite (**cercle bleu clair**).

Enfin, beaucoup plus tardivement, lorsque fut tracée la RD 55 dans la vallée de l'Agout, fut construit le pont routier de Bézergue (**cercle rouge**) qui n'a rien à voir avec la voie ferrée.



Le premier viaduc sur l'Agout avant l'arrivée au Bouissas



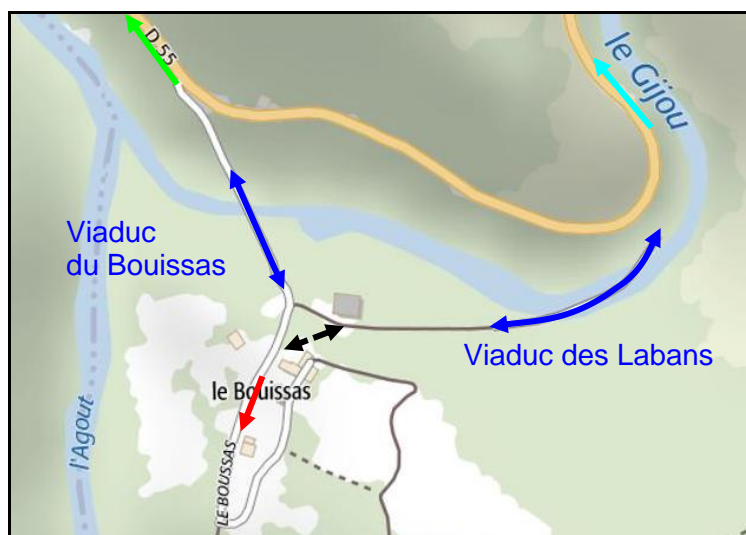
Le Bouissas et ses trois viaducs :

- Tout au fond, le viaduc de Beudécamy sur l'Agout (noter que le pont de Bézergue n'existe pas encore).
- Puis le viaduc du Bouissas sur le Gijou.
- Enfin, en bas de la photo, le viaduc courbe des Labans sur la ligne qui montait vers Lacaune.

Noter que l'on voit aussi l'une des entrées du petit tunnel du raccordement.



Ci-dessous, viaduc de Beudécamy avant et après construction du grand pont routier de Bézergue



Ci-contre, schéma du raccordement triangulaire du Bouissas

Flèche verte vers Castres
Flèche rouge vers Brassac
Flèche bleu ciel vers Lacaune

Double flèche noire, petite galerie du raccordement



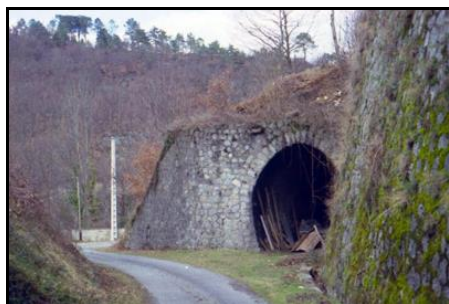
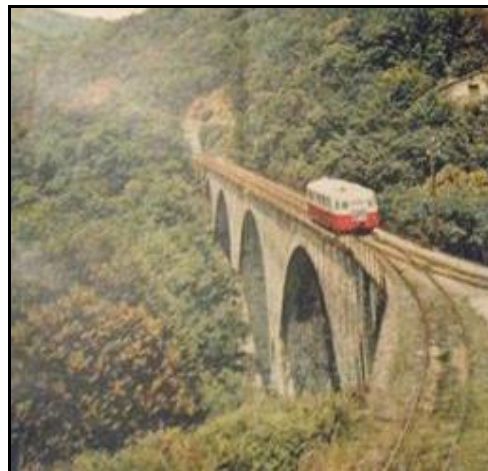
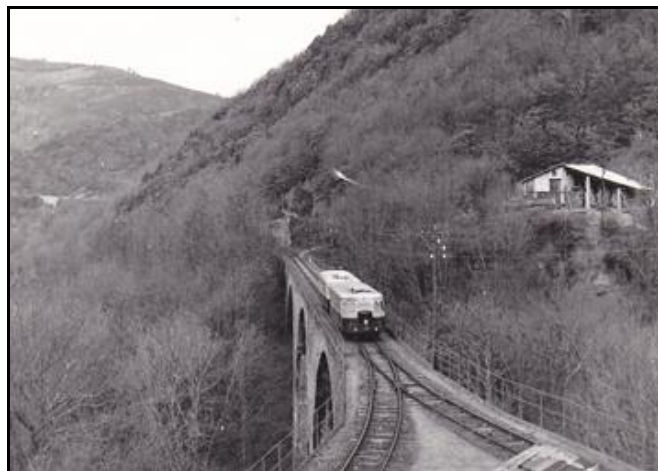
Le viaduc du Bouissas est l'un des rares viaducs en Y de France. En effet, les deux dernières arches de son extrémité sud s'évasent et laissent même un vide fermé par un platelage entre les courbes des deux lignes vers Lacaune et vers Brassac.



Le bout du viaduc avec, à gauche, la ligne vers Lacaune et, à droite, celle vers Brassac
L'espace triangulaire entre les deux lignes repose en partie sur un platelage recouvert de terre



Ci-dessus et ci-après, autres vues du viaduc du Bouissas



La petite galerie du raccordement triangulaire, 33 m de long, côté Brassac et côté Lacaune
Elle est pratiquement perpendiculaire à l'axe du viaduc
Murée en son milieu, elle sert de débarras agricole

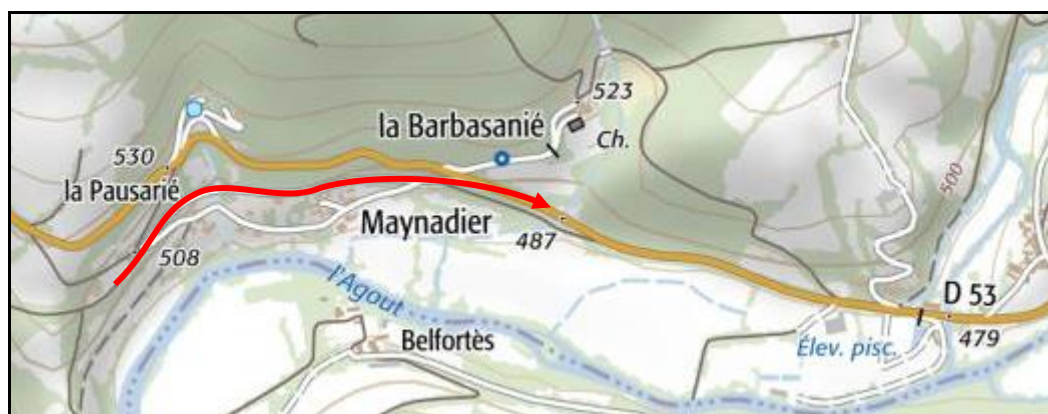


A la sortie de la galerie côté Lacaune, jolie photo d'une correspondance pour Brassac
L'autorail de gauche va traverser le tunnel et aller sur Brassac
Celui de droite va monter sur Lacaune et Murat sur Vèbre

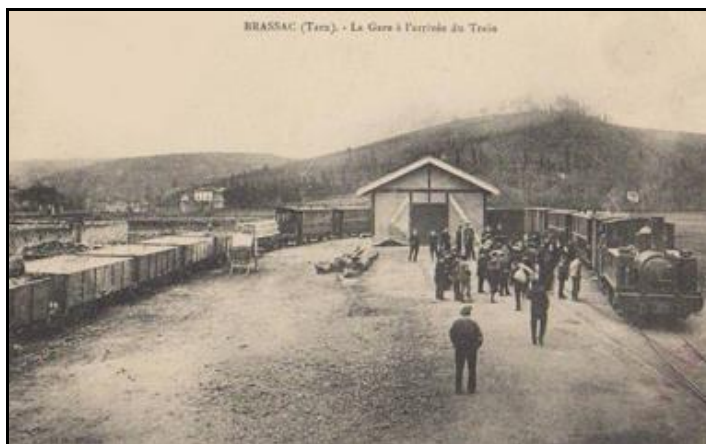
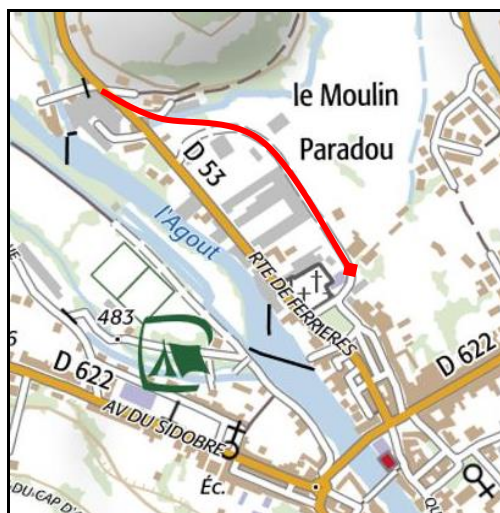


Le viaduc courbe des Labans se trouvait sur la ligne de Lacaune, juste après le Bouissas
Aujourd'hui totalement perdu dans la végétation, son accès est devenu pratiquement impossible
Avis aux amateurs !

Après le Bouissas, si la ligne de Lacaune est totalement abandonnée et d'accès devenu impossible, celle vers Brassac peut être par contre suivie par un chemin tout à fait fréquentable comme en témoigne la photo ci-dessous qui montre la sortie du petit tunnel de Ferrières, 67 m de long.



Ce chemin remonte la vallée de l'Agout jusqu'au lieu-dit Maynadier
à partir duquel la voie ferrée se confond ensuite avec la RD 53 jusqu'à Brassac



Ci-dessus et ci-dessous,
 après avoir franchi le ruisseau du Terrail sur un pont ferroviaire toujours existant,
 la fin du parcours aménagé en voie douce
 aboutit sur l'emplacement de l'ancienne gare de Brassac aujourd'hui disparue
 La photo ci-dessus est vue à contresens de la ligne. Le mur à gauche est celui du cimetière



Ci-dessus et ci-dessous, vues anciennes et actuelle montrant la remise et des maisons voisines
 que l'on peut encore identifier



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.