



Bref historique de notre voie verte Passapais devenue Vélocitane

Association du réseau des professionnels Passapais-Vélocitane

L'axe constitué par le sillon des vallées du Thoré, du Jaur et de l'Orb a toujours constitué une importante voie de passage depuis la préhistoire. Sait-on que ce Haut-Languedoc renferme la plus grande densité de menhirs en France après la Bretagne et la Corse ?

Déjà à la période celtique, un chemin gaulois reliait les Volques Arecomices de Nîmes aux Tectosages de Toulouse. Ensuite, une voie gallo-romaine emprunte le même itinéraire, puis un chemin de pèlerinage médiéval. La Voie d'Arles y passait vraisemblablement, même si aujourd'hui le chemin d'Arles, le GR 653, passe plus au nord. XV^e siècle, le chemin devient Chemin Royal. Au XIX^e siècle, avec l'avènement du train vapeur, il devenait inévitable qu'à son tour le rail pénétrât dans ces vallées.

Quelques dates repères :

1863 - La Compagnie des chemins de fer du Midi obtient une concession pour un chemin de fer de Castres à Mazamet.

Cette convention est approuvée par décret impérial le 1er juin 1863. La section de Mazamet à Bédarieux franchira la ligne de partage des eaux au col de la Fenille du versant atlantique au versant méditerranéen par un tunnel de plus de 800 mètres.

Le parcours de la ligne est fortement accidenté, notamment dans la partie héraultaise, et les travaux sur la ligne furent colossaux : 168 ouvrages d'art, 38000 traverses de chêne, six viaducs, sept tunnels, de profondes tranchées et des ponts pour franchir les nombreux cours d'eau qui dévalent de la montagne. Quelques exemples de réalisations : le mur de la grotte de Courniou (18 mètres de haut), le tunnel de la Fenille, le viaduc ferroviaire d'Olargues de type Eiffel, trois travées, 160 mètres de long.

Enfin, 1889 - Ouverture de la ligne complète.

Elle fait les beaux jours du Lamalou Express qui conduit les curistes parisiens pour prendre les eaux à Lamalou-les-Bains (jusqu'en 1955).

1972 - Moins de 100 ans après (à peine quatre générations), c'est la **fin du trafic voyageurs**, vaincu par la concurrence de l'automobile.

1987 - Fin du fret.

Années 80-90 : un itinéraire en friche qui traverse le Parc dans sa plus grande largeur, la zone axiale la plus densément peuplée, 26 communes, deux « Pays », cinq intercommunalités, deux départements, deux régions. Longue gestation, l'herbe envahit les voies, les riverains en profitent pour grappiller ici un jardin, là un muret...

1996 - Acquisition par le Conseil Général de l'Hérault du segment Mons-Courniou (30 km) qu'il baptise : « la piste verte ». On rapporte qu'à cette époque, certains élus de la vallée y étaient hostiles parce qu'ils craignaient que les touristes « mangent les cerises »...

1999 - Charte du Parc naturel régional du Haut-Languedoc : intégration du parcours à la nouvelle charte.

2003 - Acquisition par le Conseil Général du Tarn du tronçon Labastide-Mazamet (25 km).

Réflexion sur l'animation et la valorisation de l'ancienne voie ferrée.

2006-2007 - Une étude approfondie commandée par le Parc et conduite par le cabinet INCA a montré quelle pouvait être la nouvelle vocation de la voie ferrée, à savoir de servir d'outil d'aménagement du territoire et d'expérimentation sur le terrain de nouvelles pratiques touristiques et d'activités de pleine nature.

2007 - Ouverture du tronçon Courniou-Labastide : liaison établie entre le Tarn et l'Hérault.

La première étape, après avoir réactivé les conclusions de l'étude INCA de 2006, consiste à donner une identité phonétique à cette voie, et à remplacer cette dénomination « piste verte » qui était un slogan touristique mais pas une définition administrative. En revanche, « voie verte » est officiellement adopté depuis 2004 au plan national. Il a fallu faire acter par le département de l'Hérault la dénomination Voie Verte.

3 mars 2009 - Le Comité Syndical du Parc adopte le terme de Passapaïs, proposé par Gérard Bastide, alors vice-président du Parc en charge du vélotourisme, terme qui est ensuite entériné par les deux conseils généraux. Mot court, facile à prononcer aussi bien en occitan qu'en français et qui paraît bien résumer la nature transitoire, circulaire de cette voie entre Océan et Méditerranée, entre hêtre et olivier, entre occitan et français, entre les deux midis.

2010 - Création de la charte graphique, officialisation de l'appellation « Voie Verte du Haut-Languedoc ». Inscription de Passapaïs au schéma national des véloroutes et voies vertes (V.84).

2011 - Acquisition par le CG 34 du tronçon Villemagne-Bédarieux.

2012 - Jonction avec Mazamet (avec passage sous la RN)

2014 - Inauguration de la Voie Verte Mazamet- Bédarieux (78 km), premières fêtes de la voie verte.

2015 - Création de l'association Réseau pro Passapaïs

2019 - Appel à projets Grands Itinéraires Massif central : le Parc y répond en créant la **Vélocitanie**.

2023 - Ouverture de l'itinéraire « Vélocitanie » (240 km). Du seuil de Naurouze à Béziers en passant par Revel, Sorèze, Castres, Mazamet, Bédarieux. Pour donner une idée du linéaire, cela représente la distance routière entre Courniou et San Feliu de Guixols, sur la Costa Brava, au sud de Gérone, ou encore Courniou-Carpentras.

2023 - Ouverture des liaisons Castres-Mazamet et inauguration des œuvres d'artistes sur la voie verte. L'association des professionnels ajoute « Vélocitanie » à son nom, son périmètre d'action est multiplié par trois !

2025 - Inscription dans la charte du Parc du projet de finalisation de la V.817 (Castres-Brassac-Lacaune-Murat-St Gervais-Bédarieux) qui permettra de boucler un « tour du Parc naturel régional du Haut-Languedoc » à vélo.

2026 - Fête des dix ans de l'association Réseau Pro Passapaïs-Vélocitanie. L'aventure continue...

Notice établie d'après Gérard Bastide

Président d'honneur du Réseau pro Passapaïs-Vélocitanie

Délégué AF3V (association française pour le développement des véloroutes et voies vertes)