

SUJET(S)

Chemin de fer des carrières de Gaujacq

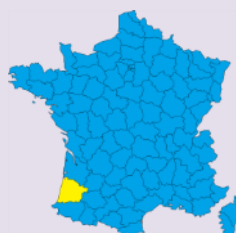


LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

40074 – Castel-Sarrazin

40109 – Gaujacq



Landes

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
40088.09D	/	DAX - Saint Pierre Gare > AMOU - Gare	1909	1937
40074.01M	/	CASTEL SARRAZIN – Gare > GAUJACQ - Cabos Carrières	≥ 1909	≤ 1919



PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025

Le camp de prisonniers allemands de Gaujacq (1915-1918) – Société de Borda

Josyane SCHEMME & Vincent GUICHENUY.

[Catalogue.bnf](#)

Archives départementales des Landes. Fonds Maurice Dupuis (138 J)

[Archives.landes.fr](#)SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICNOGRAPHIQUES
ET INTERNET

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti



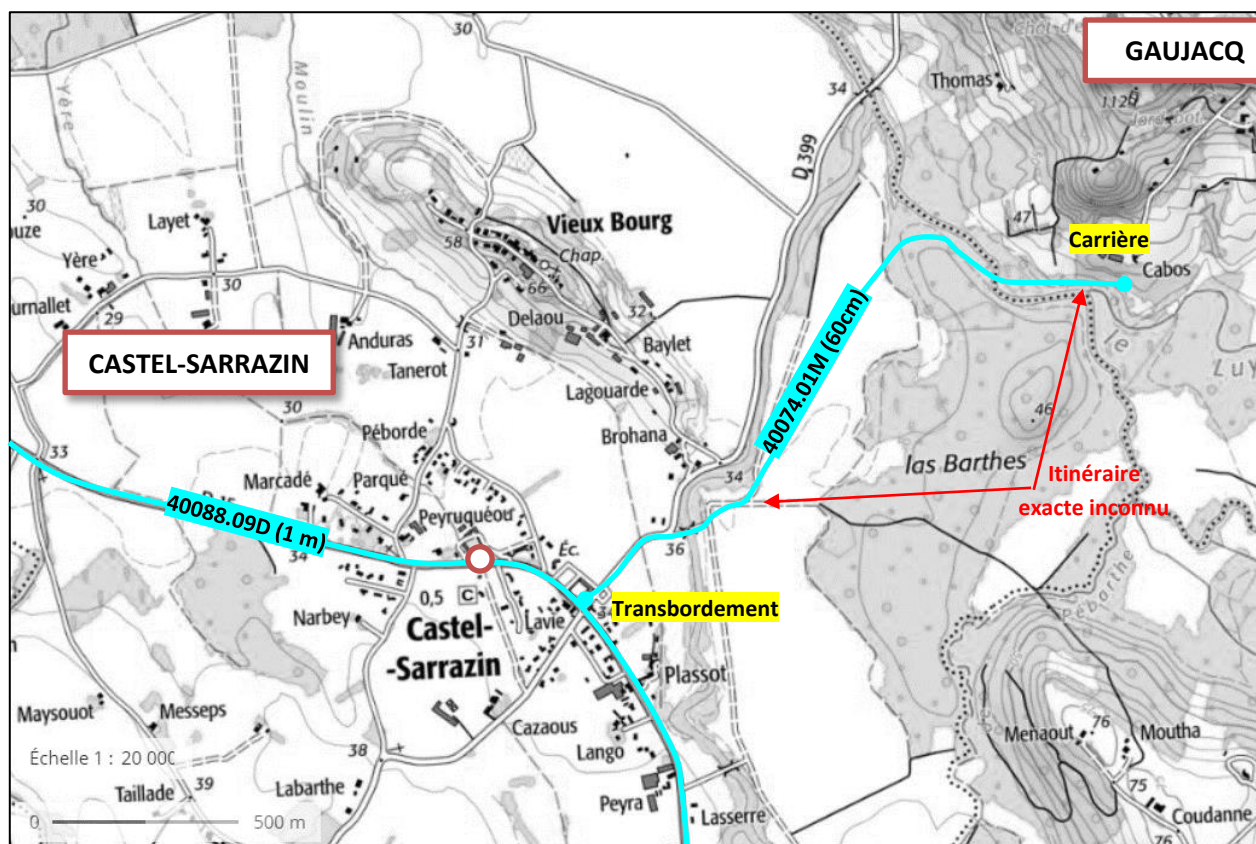
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.

Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.

Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

LOCALISATION



- Ecartement Etroit abandonné
- Gare de Castel-Sarrazin

PRESENTATION

L'exploitation de la carrière d'[ophite](#) de Moncaut, voisine de la métairie de Cabos, sous le château de Gaujacq, débute dans les années 1900. Par ailleurs, le 11 avril 1909, la C^{ie} des tramways à vapeur de la Chalosse et du Béarn (C.B.) met en service officiel¹ le tramway à voie métrique de Dax à Amou. Il va ouvrir la possibilité d'expédier les matériaux au-delà du canton. Il est rapidement décidé de poser une ligne Decauville entre la carrière et le hameau de Lavie (commune de Castel-Sarrazin). La déclaration de guerre et la Mobilisation générale mettent un coup d'arrêt provisoire à l'exploitation.



Le gisement d'ophite est repéré [oph] ci-dessus en haut à droite sur la carte géologique.

¹ Une ouverture à l'exploitation provisoire a lieu le 4 avril 1909. La ligne ferme aux voyageurs le 14 janvier 1935 et aux marchandises le 1^{er} décembre 1937.

Détail qui a son importance dans la suite des évènements : le gisement d'ophite est situé sur les terres du colonel François Henri Robert Jules CAPDEPONT [1864-1932]. Celui-ci possède depuis 1906, le château de Gaujacq et les métairies de Thomas, de Moncaut et de Cabos. Il a signé un bail d'exploitation de la carrière de Moncaut avec Gastion BLAVET, ingénieur à Dax, et Eugène BAUTIAA, entrepreneur à Pomarez.

A la fin de l'année 1914, il est question de créer un camp de prisonniers allemands à Gaujacq. Les premiers soldats, futurs gardiens, arrivent à Gaujacq en avril 1915. Les premiers prisonniers arrivent le mois suivant. Jusqu'à la fin de la Grande Guerre, le camp va héberger plusieurs centaines de prisonniers. Ceux-ci vont devoir exploiter intensivement la carrière pendant trois ans. Le camp ferme au milieu de l'année 1918 et l'exploitation de la carrière cesse à la même période.

LE RESEAU FERROVIAIRE

Outre le réseau de la carrière, une voie Decauville permettait de transporter la pierre jusqu'à la ligne de tramway de la C.B. Une fois transbordée, la pierre était acheminée jusqu'à la gare de Dax-Midi. Elle était à nouveau transbordée dans les wagons de la C^{ie} du Midi pour être expédiée vers le front où la pierre impropre à la construction était utilisée pour l'empierrement des routes et le ballastage des voies ferrées. La voie utilisée à Dax pour le transbordement avait été décidée juste avant la Guerre, le 3 juin 1914. Elle dut être réalisée en urgence par des prisonniers allemands.

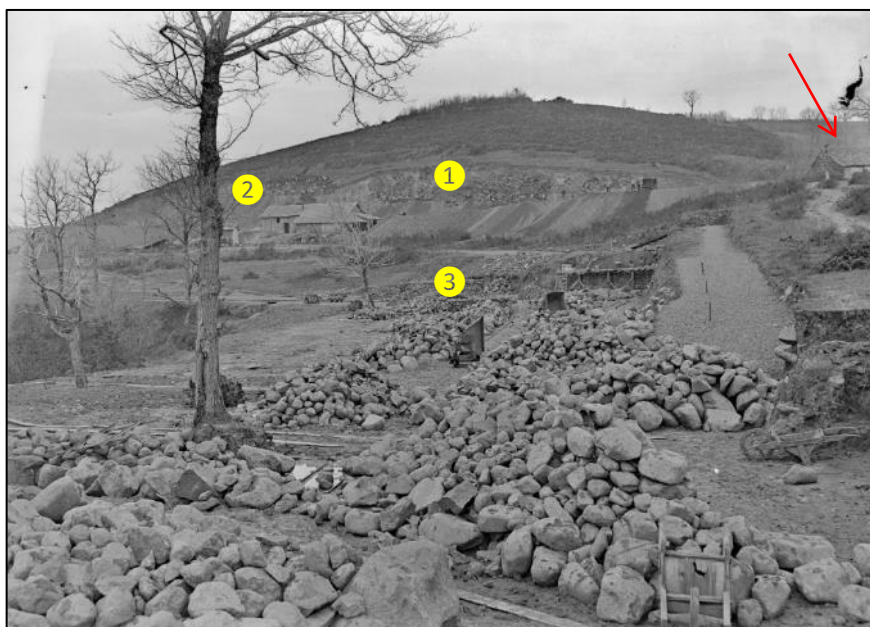
Le réseau de la carrière

Les photos d'époque nous indiquent qu'il n'y avait pas une, mais trois carrières. Les deux premières exploitaient le coteau et approvisionnaient chacune un concasseur. La troisième carrière exploitait le pied du coteau. Le cassage s'effectuait à la main.

Ci-contre, les 3 carrières photographiées en direction du Nord-Est. On aperçoit à droite la métairie du Cabos, pointée par la flèche rouge.

La majorité des photos présentées dans la fiche, dont certaines ont été publiées sous la forme de cartes postales, ont été prises à partir de 1915 par Maurice DUPUY, cousin du Colonel CAPDEPONT.

Elles sont consultables en ligne et en haute définition sur le site des archives départementales des Landes, fonds 138 J.



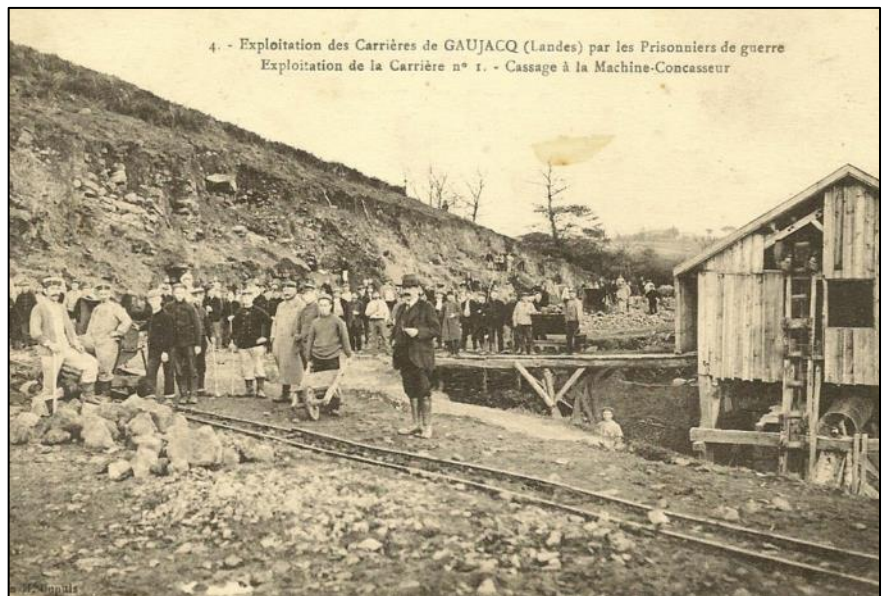
Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Ci-contre, la carrière n°2 (Nord) est à gauche avec le concasseur en face (bâtiment avec la cheminée). Au fond, on aperçoit le panache de fumée du concasseur n°1 (Sud).

La photo est prise depuis le mirador en direction du Sud. La métairie du Cabos est visible au fond.



Ci-contre, deux photos de la carrière et du concasseur n°1.



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Ci-contre, deux photos de la carrière du concasseur n°2.



Il n'y avait pas de concasseur pour la carrière n°3. Les prisonniers affectés à cette carrière cassaient donc les pierres à l'aide de massettes.



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

La couche de terre et les pierres autres que l'ophite étaient déversées sur le site. Il était envisagé de créer un hippodrome sur la vaste zone aplanie. Aujourd'hui, le site est occupé par un centre équestre.

Ci-contre, 3 photos montrant le déversement des stériles.

Les deux photos ci-contre sont prises aux pieds des baraquements.

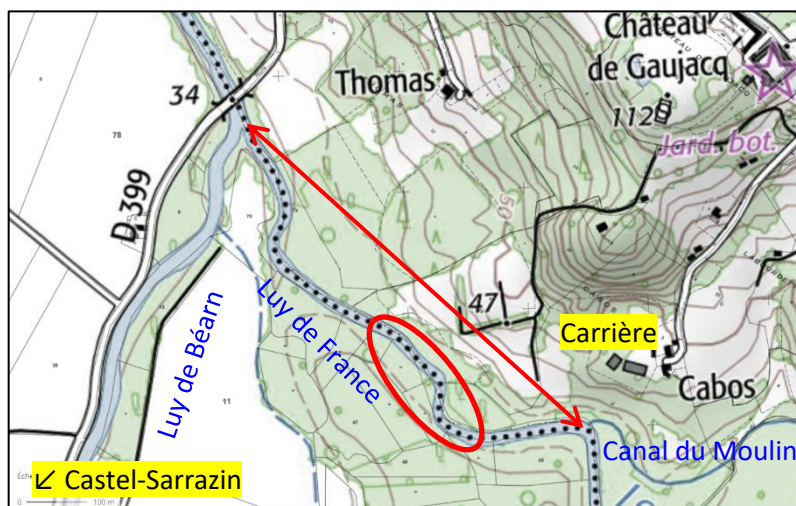


Le chemin de fer Decauville

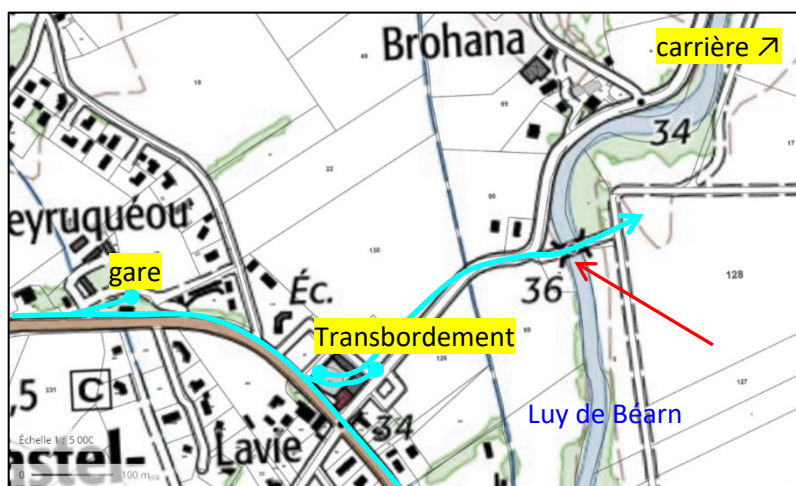
Nous ne possédons pas de plan de la ligne. On pourrait espérer retrouver le tracé sur les vues aériennes des années 1940-1960, mais la végétation est trop dense. Le cadastre actuel ne donne aucune information. Néanmoins plusieurs indices permettent de retracer approximativement l'itinéraire empruntée par le chemin de fer.

Tout laisse à penser que la voie Decauville traversait la rivière, le Luy de France, entre et sa confluence avec le canal du Moulin de Gaujacq et sa confluence avec le Luy de Béarn (secteur couvert par la flèche rouge ci-contre, avec une forte probabilité au niveau de l'ovale rouge).

Pourquoi ne pas faire passer la voie sur le pont de la D399 (ex IC8) ? Un pont métallique a été construit au début des années 1910, mais peut-être après la pose de la voie Decauville². D'autre part, emprunter ce pont nécessitait de faire un détour.



Dès lors que le Luy de France était traversé dans le secteur indiqué, il fallait traverser le Luy de Béarn. La voie empruntait le pont des Basques (pointé par la flèche rouge ci-contre). Nous ne savons pas si le pont existait avant la pose de la voie ou s'il a été construit pour elle. Celui-ci était en bois et avait 3 m d'ouverture. Sa reconstruction en béton armé a été décidée à la fin des années 1930.



Le transbordement dans les wagons de la C.B. s'effectuait au lieu-dit de Lavie, à l'emplacement de l'actuelle arène couverte, annexée à la mairie de Castel-Sarrazin.

² Le pont de Gaujacq est mentionné sur le cadastre napoléonien de 1836. On signale qu'il aurait été détruit lors d'une crue dans un article paru le 31 janvier 1865 dans le Journal de Toulouse. Le pont est cité plusieurs fois dans les rapports et délibérations du Conseil général des Landes : en 1884, il est question de le reconstruire. En 1887, il est au programme des travaux à subventionner. Il doit être en métal et maçonnerie. Dans le Journal de l'entrepreneur du 25 novembre 1910, il est listé dans les travaux en étude ou en projet. En 1913, il est question de réfection des peintures. Sa reconstruction est à nouveau projetée en 1937. Sur la carte IGN de 1957, le passage du Luy de France s'effectue à gué. Le pont actuel n'est reconstruit qu'au début des années 1960.

Ci-contre, le chemin de fer Decauville à l'intérieur du camp.



La direction de Castel-Sarrazin est au fond. Comme l'indique la légende, le train était utilisé à l'aller pour le transport des matériaux et au retour pour le ravitaillement du camp.



La photo ci-contre a été prise au niveau du pont des Basques, dont on aperçoit le parapet en bois à gauche de la photo (lien Street View sous la photo). La direction de la carrière est à gauche.



<https://goo.gl/maps/Yim58rsoG6xzs2PZ8>

Ci-contre, la voie Decauville est posée sur un remblai pour pouvoir déverser les pierres par gravitation dans les wagons à voie métrique de la C.B.

Le secteur est très facilement localisable ; la maison à droite en arrière-plan existe toujours (lien Street View sous la photo). Elle est située à l'intersection de la D15 avec la D399.



<https://goo.gl/maps/aiph4ae7yrsHkevYA>

La photo ci-contre est prise en direction du Nord. L'extrémité de la voie Decauville surélevée est visible à droite. La charrette est arrêtée sur la voie du tramway et cache l'aiguille de l'embranchement parallèle à la voie Decauville.



Ci-contre, le photographe s'est retourné pour prendre la photo en direction du Sud. Le transbordement dans les wagons de la C.B. s'effectuait face à la boulangerie qui existait déjà à l'époque (lien Street View sous la photo).

Ci-dessous, le même lieu photographié depuis le remblai sur lequel est posé voie Decauville.



<https://goo.gl/maps/Hhy8rcWWjhDpwfvV9>

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

La gare de Castel-Sarrazin était située environ 300 m au Nord-Est de la boulangerie (lien [Street View](#) sous la photo). Deux voies permettaient le croisement des trains. On aperçoit à l'arrière-plan à gauche, une grue roulante utilisée lors des déraillements qui étaient fréquents. Elle stationne sur la voie de débord passant derrière le bâtiment.



<https://goo.gl/maps/RNZv3FcetFWjRRA9>

La voie Decauville n'était pas seulement utilisée pour le transport de la pierre et du ravitaillement du camp. Ci-contre, transport de bois non localisé.



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr