

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

SENTIER DU DECAUVILLE DE LA VALLEE D'ORLE

TYPE :

Chemin non aménagé

Long : 8 Km

COMMUNES :

Début :
Bonac Irazein (09)

Fin :
Bonac Irazein (09)

Lieudit :

Graulles

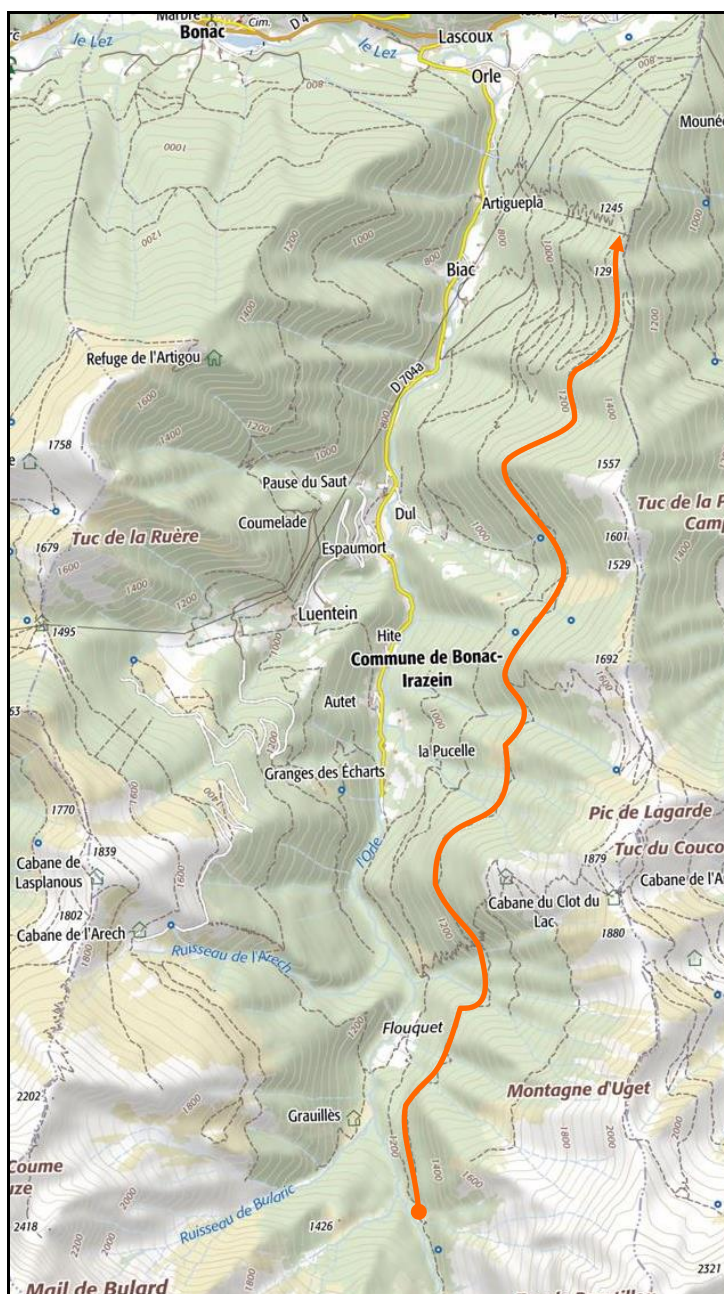
Tuc de Lauzat

Coordonnées GPS :

42°48'32.3"N 0°59'25.4"E

42°51'59.4"N 1°00'19.7"E

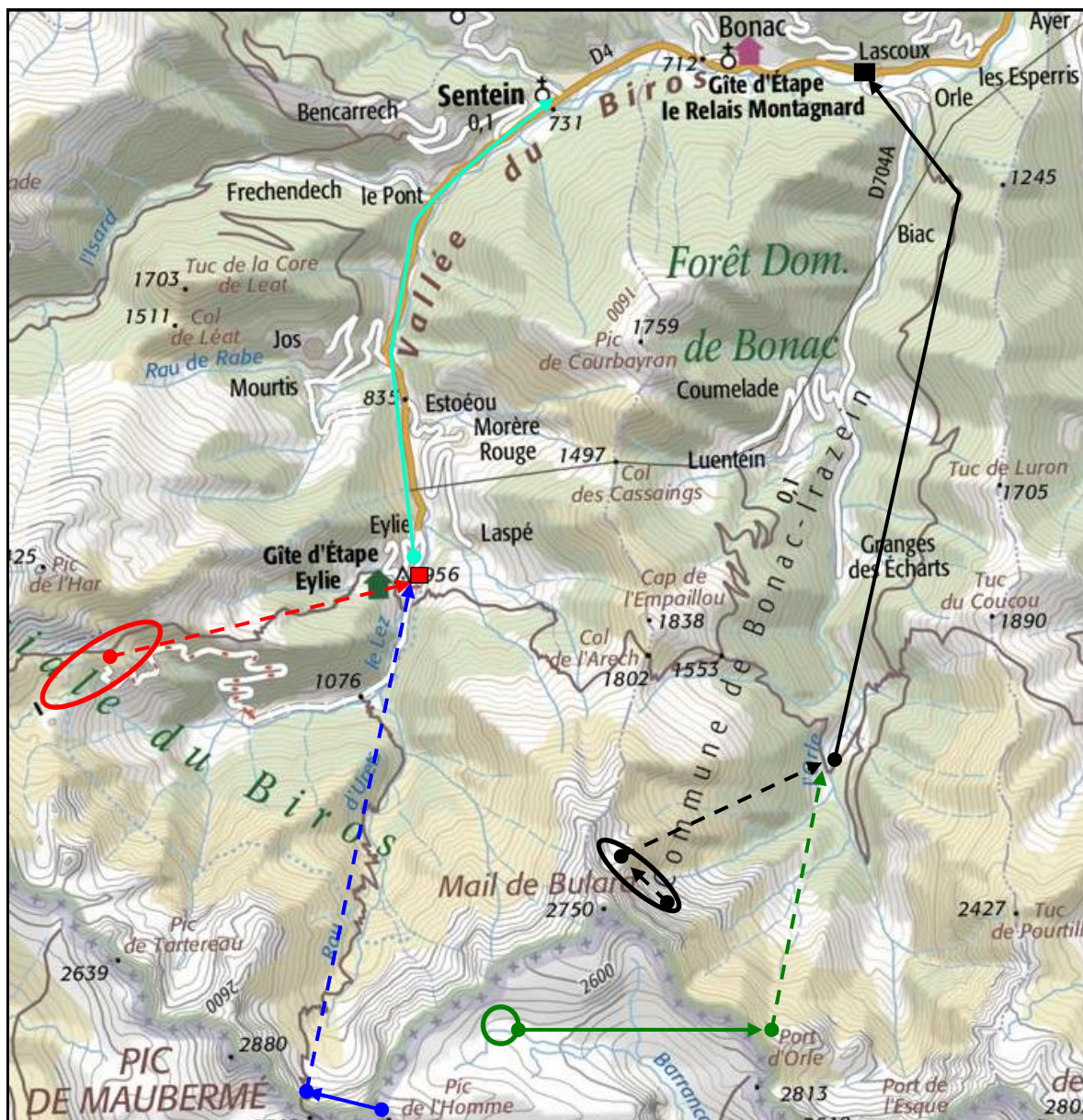
SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Attention ! En raison de sa difficulté d'accès, cet itinéraire (n° IGRF 09059.02M) est décrit en sens contraire de celui donné par l'Inventaire Géographique du Réseau Ferroviaire (IGRF). Il est en effet plus facile et plus logique d'y accéder par le haut, soit que l'on remonte la vallée d'Orle dont une partie peut être parcourue par la route, soit que l'on descende des crêtes environnantes.

Mais il convient cependant de rappeler que ceci est une balade de haute montagne qui, sans être particulièrement exposée ou dangereuse, n'est accessible qu'à des randonneurs confirmés, parfaitement équipés et capables de fournir des efforts puisque la dénivellation minimum à franchir est tout de même de 350 m depuis le parking situé au fond de la vallée d'Orle. De même, il ne faut pas perdre de vue que les conditions météorologiques peuvent varier très rapidement et que les après-midi d'été sont souvent sujets à des orages assez violents. La prudence s'impose donc.



Les mines du Haut Couserans

En rouge : mine de Bentaillou - En noir : mine du Bulard

En bleu : mine espagnole de Montoliu - En vert : mine espagnole du Fourcail

Tirets : principaux transbordeurs aériens – Traits pleins : chemins de fer Decauville à traction animale

Carrés : stations de tri, lavage et concassage du minerai

Ceci étant posé, cette promenade dans la hêtraie offre un magnifique morceau d'archéologie ferroviaire sur le parcours de l'ancien chemin de fer des mines de Fourcail et du Mail de Bulard dont l'histoire reste très exceptionnelle.

Suite à diverses prospections dans la très haute montagne sur les crêtes frontalières franco-espagnoles, un premier filon de zinc et de plomb argentifère est mis en exploitation à partir de 1853 sur le lieudit Chichoix (ou Chichoué), à 2000 m d'altitude, au dessus du hameau d'Eylie, dernière localité habitée de la vallée de Sentein. Ainsi naît ce qui va devenir les mines de Bentaillou dont l'essentiel de la production, après bien des vicissitudes, finira par être évacué vers la gare de Saint Giron via le [tramway du Biros](#).

En raison de leur altitude, de l'enneigement et de leur difficulté d'accès, ces mines dont la rentabilité est difficile à obtenir, fonctionneront cahin-caha 6 mois par an. Cependant, l'émergence de la révolution industrielle et du XX^e siècle vont booster la nécessité de produire plus. De nouveaux sites d'extraction sont alors ouverts en 1901 dans la montagne. Parmi eux, un site qui défie complètement l'imagination, celui de la mine du Mail de Bulard, pic frontalier dont le sommet se trouve à 2750 m d'altitude et dont la face nord est presque verticale.

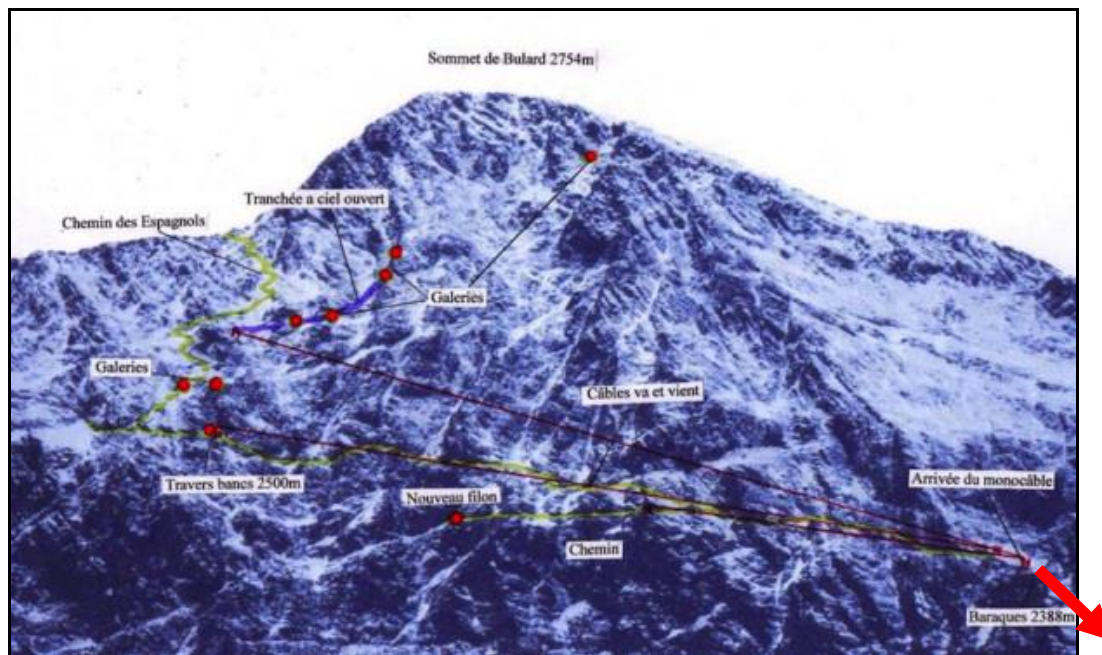
C'est pourtant à cet endroit que se trouvent les filons exceptionnellement riches à 65 % de pureté qui vont justifier l'exploitation malgré des difficultés extrêmes. Il fallut d'abord monter à dos d'homme jusqu'à 2400 m d'altitude de quoi construire un hébergement apte à recevoir une centaine de mineurs. En raison de la configuration des lieux, le choix d'implantation ne fut pas énorme et en résulta un alignement de bâtiments le long de la paroi verticale d'un éperon rocheux à peu près à l'abri des avalanches.



Surnommé le Machu Pichu ariégeois, l'hébergement des mineurs du site du Mail de Bulard dont on voit en arrière-plan la face nord où se trouvaient les galeries d'extraction
Bonjour l'angoisse !

Puis, de là, il fallut gagner la face nord du pic dont la photo ci-dessus donne une idée, pour accéder aux divers filons. Le creusement de plusieurs galeries étagées entre 2500 et 2700 m, y fut amorcé. Cette mine devenait alors la plus haute d'Europe. Mais elle était aussi la mine de tous les dangers. Outre les risques propres au métier, s'ajoutaient ceux dus aux conditions de travail sur ce site vertigineux où il fallait affronter le froid, les tempêtes ou les avalanches. Le sentier d'accès à la paroi surplombe 300 m de vide et ne faisait que 50 cm de large. Et dans les premiers temps, le minerai y était descendu à dos d'homme. Alors, pour éviter chutes et les morts trop nombreuses de la "mangeuse d'hommes", les ingénieurs envisagèrent de percer un tunnel de 125 m de long pour établir une voie ferrée Decauville. Mais les travaux furent vite abandonnés pour des raisons de coût.

En fin de compte, le transport du minerai s'effectuera au moyen de quatre transbordeurs aériens. Trois de 530, 520 et 150 m de long, en travers de la falaise, jusqu'à la tête d'un transbordeur final qui descendrait ensuite le minerai dans la vallée d'Orle, jusqu'à un lieudit Grauillès où fut d'ailleurs creusée une galerie isolée pompeusement appelée "mine".



Vue de face, la paroi nord du Mail de Bulard, les lieux d'extraction et les transbordeurs aériens
A l'aide la photo précédente, on imagine le travail pour amener les éléments métalliques,
monter les pylônes et tendre les câbles dans tout ce vide

La flèche rouge indique le transbordeur final vers la vallée d'Orle

Mais l'histoire ne s'arrête pas là. Dans le même temps où une équipe de mineurs créent la mine du Bulard, une autre équipe est chargée de mettre en place la mine du Fourcail, en Espagne, derrière la face sud du pic. Cette exploitation particulière sur territoire étranger s'explique par la difficulté d'atteindre cet endroit par le versant espagnol.



Le site du Fourcail, en Espagne, montre des galeries ouvertes et des vestiges intéressants

Malgré l'altitude, 2500 m, les choses sont plus faciles car le terrain est "plat". Cependant il va falloir créer un petit chemin de fer Decauville de 4 km de long pour rejoindre le port d'Orle (frontière), le versant français et le nécessaire câble aérien, là encore, qui descendra lui aussi le minerai vers Grauillès au fond de la vallée. Sur ses 800 derniers mètres en territoire français, cette ligne exigera en outre la création de deux petits tunnels à travers deux éperons rocheux.



A la sortie du deuxième tunnel, la voie ferrée aboutissait à la tête du transbordeur aérien qui descendait jusqu'au fond de la vallée d'Orle

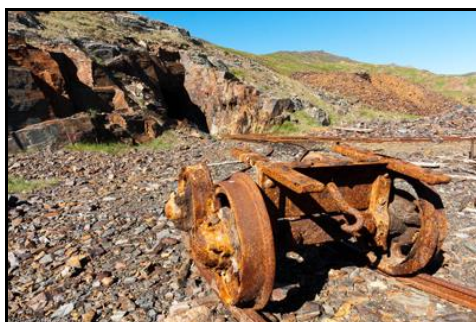
Là encore, on apprécie les efforts qu'il a fallu fournir pour monter et mettre en place tout ce matériel

Descendu à Graullès, le minerai n'était pas pour autant rendu à destination. Il convenait dès lors de le transporter jusqu'à une usine de traitement, tri et lavage qui fut construite à Lascoux, dans la vallée principale, là où passait le [tramway du Biros](#). Une deuxième voie ferrée de 8 km de long fut donc construite à flanc de montagne. Réalisée en écartement de 60 cm de large, avec des rails vissés sur des traverses en bois, elle est faussement appelée Decauville. Certes sa conception s'inspire de celle du matériel Decauville, mais la vraie voie Decauville était, elle, entièrement métallique et livrée par tronçons de rails soudés sur les traverses, ce qui n'est pas le cas ici comme en témoignent les traverses qu'il est encore possible de voir dans les tunnels. Car cette ligne, tout comme celle du port d'Orle, nécessita aussi le percement de quelques souterrains dont le nombre restera inconnu dans la mesure où certains semblent s'être écroulés et où l'histoire n'a pas gardé trace de cette réalisation qui n'était de toute façon qu'un avatar secondaire de la vie de la mine. Toujours est-il que ce sont justement ces tunnels qui font aujourd'hui tout le charme de cette promenade.

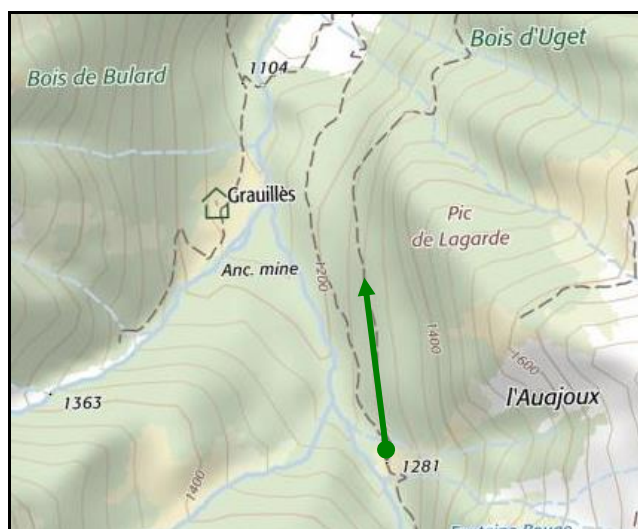
Au terme de ce parcours qui prend fin à 1200 m d'altitude, juste en dessous du Tuc de Lauzat, un grand plan incliné funiculaire permettait de descendre les berlines jusqu'à Lascoux, 500 m plus bas. Il a disparu mais le sévère raidillon qui fait suite à la voie ferrée en suit à peu près le tracé. Il est par contre possible de voir à son sommet le tambour du treuil qui permettait de manœuvrer les berlines.

Ainsi conçues, ces mines qui ne pouvaient fonctionner que six mois par an, de mai à octobre, fournirent 40000 tonnes de tout venant. Chaque année d'exploitation nécessitait 4500 kg de dynamite que des convois muletiers transportaient à travers la montagne ainsi que tous les ingrédients nécessaires à la vie des hommes et de ces chantiers. Environ 3000 ouvriers y travaillèrent, dont beaucoup d'Espagnols et d'Italiens pendant la première guerre mondiale où les Français furent mobilisés. Contrairement aux mines de Bentaillou où l'on travaillait en continu, le travail ne durait ici que 12 heures par jour, de 8 à 18 heures. Les mineurs y gagnaient un salaire journalier jugé énorme pour l'époque, l'équivalent de 45 € d'aujourd'hui. Mais, comme on l'a vu, les risques étaient tout aussi énormes, les accidents et les morts nombreux, sans parler des blessés pour lesquels n'existait aucune couverture sociale.

A la fin de la guerre, les besoins et le prix du plomb s'effondrèrent. Il n'était plus possible de maintenir en activité des mines de ce genre. Bulard et Fourcail fermèrent donc en 1919. La grande épopée des mines du Haut Couserans prenait fin même si la concession de Bentaillou continua à tourner plusieurs années.



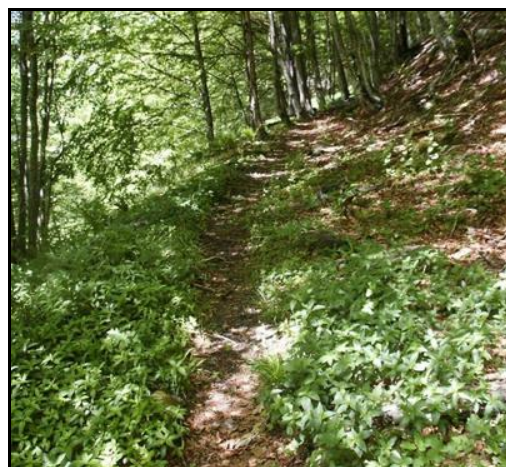
DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Ci-contre, le début du parcours ferroviaire proprement dit, à la cote 1281 m, légèrement en amont de la cabane de Grauillès



La cabane de Grauillès qui peut accessoirement servir de bivouac tout confort pour 6 personnes

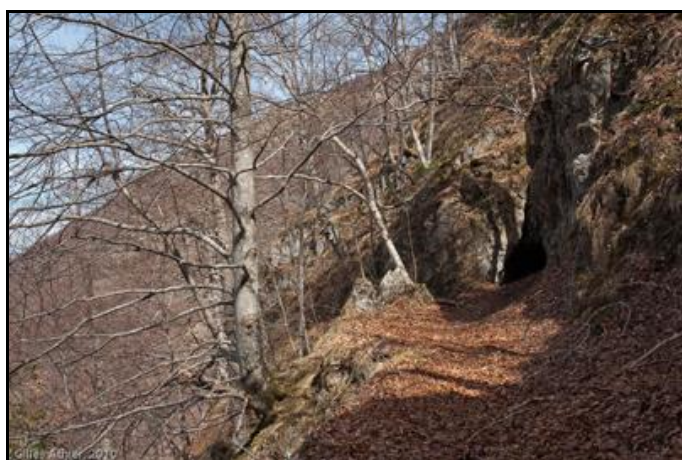


Et le début du sentier qui est légèrement montant au départ

Malgré ses images, cette fiche est très incomplète. Toute personne qui pourra fournir des photos entrées, galeries, sorties des tunnels pris dans l'ordre, sera la bienvenue. Il ne tient qu'à vous de mieux faire connaître cette ligne.



Peu avant le premier tunnel, quelques souvenirs laissés par le train



Ci-dessus et ci-dessous, au débotté, et sans ordre particulier, pour le plaisir de la découverte, divers aspects des tunnels





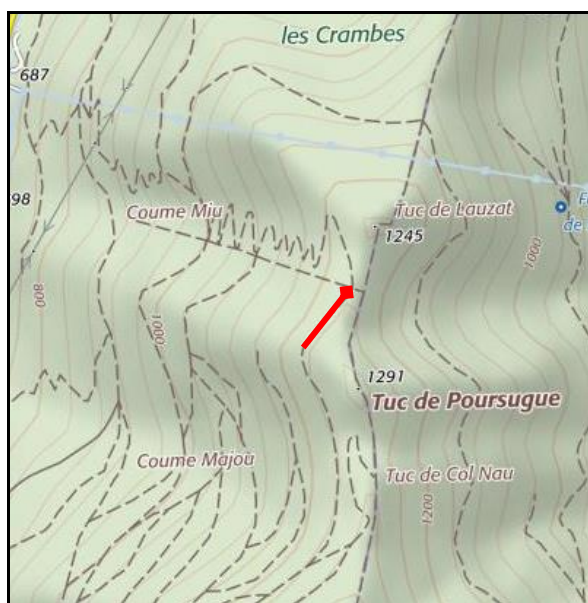
Deux aspects du sentier : un mur de soutènement et un passage en tranchée
Savoir toutefois que certaines sections sont très abîmées
par des éboulements ou les torrents qui dévalent la montagne



Coulée de terre et feuilles mortes à l'entrée d'un tunnel



Attention, ce parcours n'est pas une voie verte sécurisée
Il est ouvert à "tous véhicules"



Ci-contre et ci-dessous, la plateforme qui marque la fin de la voie ferrée proprement dite

Au sol, la moitié d'une roue de renvoi du plan incliné funiculaire qui débutait sur la gauche



Et un peu plus loin à droite, le tambour d'enroulement des câbles du funiculaire

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.