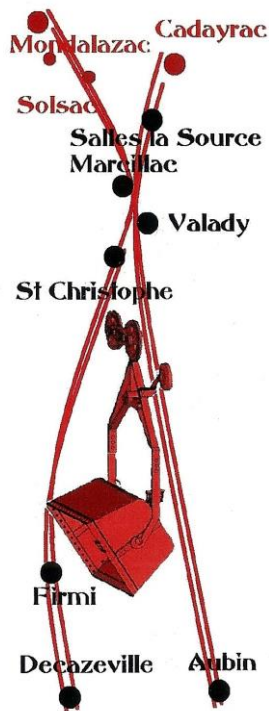


# En Aveyron, la Route du Fer...

texte et images

Jean RUDELLE

## La Route du Fer



Ou plus exactement les Routes du Fer ! L'Aveyron et ses Causses ne sont pas seulement riches de leurs paysages. Le Causse Comtal, près de Rodez est un ensemble remarquable par exemple mais pas uniquement de paysages et de demeures paysannes dont l'authenticité se marie avec la pierre. Mais sous ces pierres du pays se cache une ressource assez inconnue et qui donna il y a un peu plus d'un siècle l'occasion à toute une population de vivre du fer, des mines de fer. Cette ressource va nous amener bien sûr à (re)découvrir les chemins que le minerai pouvait emprunter avant de continuer sa vie dans les hauts fourneaux.

Ce sera sûrement une vraie découverte, et une invitation au voyage que nous formulons, voyage que vous pouvez retrouver dans tous ses aspects, les plus fondamentaux comme les plus anecdotiques, sur le site [www.ferrobase.fr](http://www.ferrobase.fr).

Voici donc le thème de ce voyage sur la Route du Fer.

### *Un peu d'histoire locale, deux compagnies concurrentes, Orléans, et les Forges de Decazeville.*

Le causse Comtal est donc riche de minerai de fer, ce qui est très peu connu. Présent assez superficiellement, il fut exploité sans doute depuis fort longtemps. Il affleure dans la partie nord du causse ; c'est évidemment un atout certain pour l'extraction. Les filons s'inclinent ensuite vers le sud en atteignant des profondeurs relativement modestes de quelques dizaines de mètres au maximum, mais nécessitant une extraction souterraine. L'exploitation de ces filons, l'exploitation industrielle, va débiter au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, dans la deuxième décennie. Le duc Elie Decazes, né en Gironde et non en Rouergue, est l'un des industriels impliqués dans ces activités. On se souvient peut-être que le duc fut de 1815 à 1820 l'un des hommes clés de la Restauration. Préfet, puis ensuite ministre et président du conseil sous le règne de Louis XVIII dont il était le *cher fils*, il fut contraint de quitter cet itinéraire politique en 1820, suite à l'assassinat du duc de Berry. Nous retrouverons alors le duc dans des occupations plus calmes. Il va par exemple s'entourer d'un petit groupe d'investisseurs pour fonder dans le bassin d'Aubin, compris au sens géologique du terme, une activité métallurgique. Ces usines s'implantent dans un quasi désert rural qui deviendra Decazeville, et qui sera un temps l'un des sites métallurgiques les plus importants de France. Le duc Decazes avait parié sur la fonte à la houille et son essor, par opposition à la fonte au bois alors généralement produite, ce qui nous ramène à nos mines de fer du causse. Pour les besoins de ses usines, la société minière, qui sera localement dirigée par François Cabrol, va obtenir une concession importante, près de 1000 hectares sur le causse Comtal. Solsac, Mondalazac, villages très modestes, vont devenir ainsi des sites d'extraction du minerai. L'extraction de ces minerais de fer va évidemment avoir pour corollaire son transport car les sites d'extraction sont à une vingtaine de kilomètres des hauts fourneaux, implantés d'abord à Firmy, avec l'orthographe de l'époque, puis à Decazeville même. Près de 2,500.000 de tonnes de minerai quitteront ainsi le causse pour les fours en un siècle d'activité.

Pour être complet, la compagnie de Decazeville n'était pas seule sur le causse. Il y eut également, mais un peu plus tard, vers 1850-1860, une deuxième concession, du même ordre de grandeur. Le comte de Morny, demi-frère de Napoléon III, qui sera duc plus tard, après cette épopée minière, avait des intérêts sur ces cailloux. Il fonda, on le sait, le Grand Central, société de chemins de fer qui fut rapidement contrainte à disparaître car l'opposition des compagnies comme l'Orléans lui était acquise et son débouché vital sur Paris impossible. Le Grand Central va donc se dissoudre en 1857. La compagnie d'Orléans, qui va recueillir une partie de cette dissolution, hérite ainsi non seulement des actifs du Grand Central, les quelques centaines de kilomètres de lignes en service, ce qui est finalement peu, mais aussi des projets et concessions ferroviaires du GC. Dans le paquet figurent aussi les établissements métallurgiques d'Aubin. Aubin, c'est la vallée voisine de Decazeville et une vallée concurrente de fait de Decazeville. Les hauts fourneaux d'Aubin utilisent en effet le minerai de fer du causse Comtal, la deuxième concession en place, avec une extraction aux mines de Cadayrac.

Solsac, Mondalazac, Cadayrac. Trois sites sont donc concernés ; Solsac va rapidement être abandonné. Il reste donc dans notre Route du Fer, les deux itinéraires suivants :

- Cadayrac- Aubin, pour le compte de la compagnie d'Orléans, héritage du Grand Central
- Mondalazac – Marcillac, Firmi, en fait la mine proche des Espeyroux, pour la compagnie de Decazeville.

Ces deux itinéraires vont nous permettre de découvrir non pas deux mais trois chemins de fer bien particuliers :

celui à voie de 66, de Marcillac à Decazeville, celui à voie de 110 partant de Cadayrac, et un troisième chemin de fer, mais aérien celui-là, établi sur le causse en 1911 pour le compte de Decazeville.

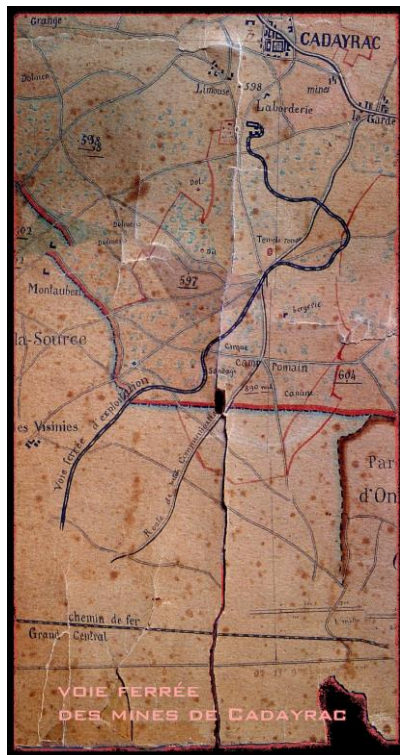
## *Cadayrac-Aubin, une histoire courte, mais une célébrité mondiale*

Bien courte est en effet la ligne qui a une longueur de l'ordre de 7 kilomètres. Elle n'est pas prévue, le projet ne sera pas réalisé pour cause de nouveau propriétaire des forges d'Aubin, la volonté du propriétaire des mines de fer de modestes, comparées à celles de son Orléans, en pleine période de structuration et de négliger l'apport de ce minerai, bien précieux venue de minerais d'autres régions n'est pas Orléans va donc entreprendre une mise en activité très sérieuse de ce patrimoine. Pour faciliter les choses, il faut savoir que la compagnie a déjà des voies dans la région : la ligne de Montauban à Rodez sera ouverte dans son intégralité en 1860. Les clauses des contrats et concessions avaient expressément prévu l'embranchement minier vers Mondalazac. Si cette obligation n'apparaît pas dans le décret impérial du 21 avril 1853 au comte de Morny, faisant concession de la ligne à voie normale de Montauban au Lot avec embranchement vers Marcillac, le Grand Central demandera en 1854 l'embranchement minier à ses frais, risques et périls. La halte de Cadoul, actuellement connue comme gare de Salles la Source, ne doit son existence qu'à cette demande à finalité minière.



nous intéresse ; elle serpente sur le causse sur n'est pas établie par le Grand Central. Bien que de disparition de la société. C'est donc la compagnie d'Orléans, qui se retrouve sans trop Cadayrac. Ces mines sont relativement concurrent du causse. Mais elles sont là et pour de construction du réseau, il ne s'agit pas de pour les forges, et d'autant plus précieux que la forcément économiquement viable. Vers 1860 nous intéresse ; elle serpente sur le causse sur n'est pas établie par le Grand Central. Bien que de disparition de la société. C'est donc la compagnie d'Orléans, qui se retrouve sans trop Cadayrac. Ces mines sont relativement concurrent du causse. Mais elles sont là et pour de construction du réseau, il ne s'agit pas de pour les forges, et d'autant plus précieux que la forcément économiquement viable. Vers 1860

Les choix de la compagnie d'Orléans peuvent nous surprendre et il reste quelques questions sans véritables réponses. Pour minimiser les frais, on fait le choix d'une voie étroite qui va donc relier les mines du plateau (mines appelées abusivement de Mondalazac alors qu'il faut comprendre Cadayrac, mais est-ce vraiment sans sous-entendu ?) à la voie normale que l'Orléans vient de poursuivre jusqu'à Rodez. La jonction se fera donc à 7 km du site minier. Et la largeur de la voie surprend : 110 cm... Pourquoi donc cet écartement sur 7 km, alors que le plateau des usines 20 km plus loin, à Aubin, et surtout à Decazeville, fait un usage quasi exclusif de la voie de 66 ? Un petit mystère... Par économie on faisait le choix d'une voie étroite, alors pourquoi se démarquer ainsi des habitudes de l'époque ? Les économies de toute façon seront réelles et l'investissement sera de l'ordre de 50.000 francs par kilomètre, dont 21.500 pour la seule voie. Il était convenu également qu'elle ne verrait passer que des chevaux tirant leurs wagons de minerai. Nous n'allons pas ici détailler la géométrie de la ligne mais nous retenons que le profil n'était pas particulièrement tourmenté. Seul élément notable, une tranchée de quelques centaines de mètres de long, pour une profondeur de 7 à 10 mètres permettant le passage d'une butte. Cette tranchée est aujourd'hui envahie par la végétation mais parfaitement visible pour le curieux sur la carte IGN. Devant le succès de l'opération, Orléans va rapidement abandonner les chevaux pour mettre en place deux locomotives, matériel plus en rapport avec les besoins. Le constructeur de ces locomotives est un quasi inconnu en 2011, Poynot, qui avait des usines du côté d'Anzin, et n'avons que très peu d'informations le concernant. Ce constructeur est explicitement mentionné dans les autorisations que le préfet donnera pour l'exploitation.



L'intérêt de cette ligne minière n'est pas dans ses caractéristiques et conditions d'exploitation. Il réside dans le choix que fit la compagnie d'Orléans, en pleine période d'élaboration par l'Etat d'une doctrine cohérente sur les chemins de fer d'intérêt local. On choisit ici un principe de transbordement du minerai de fer en un point de la voie normale, la voie minière étant d'un autre écartement. Le chemin de Cadayrac devint ainsi le porte drapeau de ce qu'il fallait faire, et fut cité largement comme exemple de réussite : économique en investissement, et bien sûr profitable dans son exploitation, malgré les obligations du transbordement. Cadayrac, par un travail remarquable de communication, devint sous la plume de MM. Thirion et Bertera le cas à généraliser : ce fut écrit en français, anglais, allemand, espagnol, pour ce que nous en savons ! La loi Migneret de 1865 était aussi dans les cartons, tout comme beaucoup de réseaux départementaux. Reffermons cette présentation de la voie de 110 du causse, une véritable rareté. Rares aussi les éléments concrets en 2011, quelques bornes, une tranchée, des remblais incongrus sur le causse.... Nous ne pouvons résister au plaisir de vous offrir une carte, jamais publiée, une vraie pépite, tant les tracés de cette ligne ont été difficiles à retrouver. C'est une carte dite paroissiale, d'autres cartes étant visibles sur le site Internet. La ligne y figure. Nous sommes en 1878. Dans quelques années, la compagnie d'Orléans va se séparer des forges d'Aubin, l'essentiel du réseau étant en place, et ce sera la fin des mines de fer de Cadayrac. Il vous reste notre évocation et nos images sur le site indiqué en début d'article, bon voyage !

## *Mondalazac, Marcillac, Firmi, Decazeville, une voie de 66, et un fil*

Dans le monde minier, les voies à l'écartement de 66 cm sont beaucoup plus fréquentes que la précédente. Après la mise en place des hauts fourneaux, d'abord à Firmi, la compagnie de Decazeville va évidemment se trouver confrontée aux problèmes d'approvisionnement en minerai. Le Lot est très peu navigable, pour la venue de minerais extérieurs au département, et on se tourne bien sûr vers la concession de minerai de fer du causse Comtal pour assurer les productions de fonte. Elle est toutefois à une vingtaine de kilomètres des usines. De 1826 à 1856, les chevaux vont résoudre le problème. On imagine la logistique qui va avec, en écuries, relais, accidents, productivité... N'oublions pas les frais d'entretien des chemins et routes départementales, les conflits et procès avec entrepreneurs et collectivités...

François Cabrol, le directeur des usines, et véritable artisan de la métallurgie locale, met en place vers 1850 une voie ferrée à l'écartement de 66 cm pour enfin se retrouver dans des conditions plus correctes. Une voie de 66 cm voit donc le jour. Nous n'allons pas ici vous proposer son analyse, le site Internet présente l'essentiel de cette ligne dont la trace sur le terrain est encore très apparente. Quelques ouvrages sont remarquables : des tunnels, non circulables aujourd'hui et en partie noyés, dont deux d'un kilomètre de longueur chacun, des vestiges d'ouvrages d'art, au vrai sens du terme, dont le trop



fameux viaduc de l'Ady, appelé localement pont de Malakoff, et frère non sans raison du pont d'Arcole à Paris. Seul un pont dit Pont Rouge, à Marcillac-Vallon se laisse encore contempler à qui veut bien se remémorer ce passé minier.



Un mot sur le viaduc de l'Ady, absolument incontournable sur ce tracé. Sa longueur n'était pas particulièrement négligeable : 150 mètres, en trois parties pratiquement égales : un accès en maçonnerie de grès rouge, trois arches suivies d'une pile ressemblant à un château fort. Il y a là tout ce qui faisait la beauté et la puissance d'un château : des meurtrières, des tours rondes, des mâchicoulis, des créneaux, tout un monde fantastique dessiné par F. Cabrol pour une raison parfaitement inconnue, l'auteur n'ayant pas beaucoup écrit, ni sur cette ligne, ni sur autre chose d'ailleurs. Une route bien bucolique passait sous



cette tour. Un arc métallique d'une cinquantaine de mètres suit pour passer au dessus de l'Ady. Composé de quatre poutres en tôle, une nouveauté en 1856, son originalité réside aussi dans l'emploi du rail Barlow, laminé précisément à Decazeville. On sait peut-être que ce profil très original de rail, un accent circonflexe dont on espérait l'encastrement quasi naturel dans le terrain avait été choisi vers 1853 par la compagnie du Midi pour l'établissement de sa voie Bordeaux Cette, via Toulouse. Le marché faramineux qui s'en suivit, 40.000 tonnes de rails, échut à Decazeville et F. Cabrol, en véritable ingénieur qu'il était, fit le nécessaire pour le laminier. Ce fut un échec total pour le Midi. N'entrons pas ici dans les détails, mais soulignons simplement que ce rail fut reconverti cette fois avec quelques succès dans l'art de la construction. Nous le retrouverons à Paris dans le pont d'Arcole de Nicolas Cadiat, par exemple, ingénieur qui fut en poste à Decazeville quelques années. Ce rail sera employé ici au viaduc de l'Ady pour soutenir les éléments maçonnés ouvragés qui forment l'ornementation de cet arc. S'en suit enfin sur une cinquantaine de mètres une tour presque identique à celle décrite, à la nuance près que les tours sont ici

### *Un chemin de fer, mais aérien !*

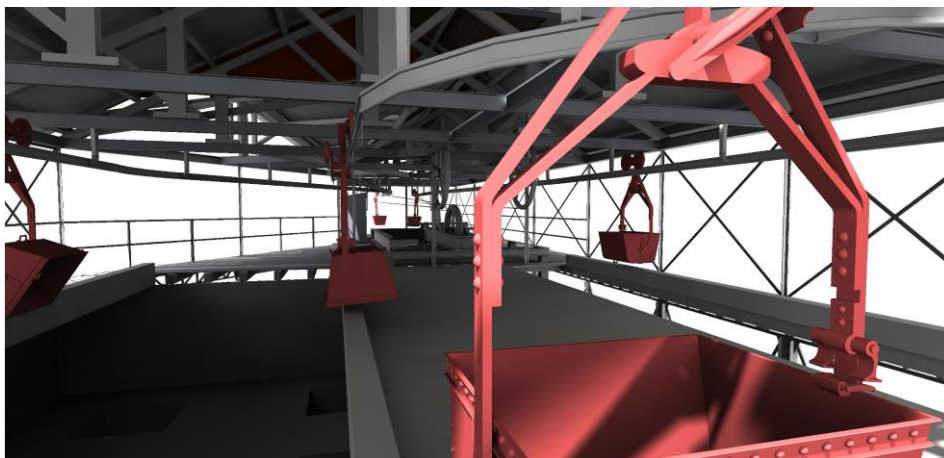


Marcillac, c'est au bas du causse Comtal, et c'est là que le dépôt de minerai de fer est implanté. La voie de 66 vient s'interrompre ici, sur ce dépôt où une gare, minière cette fois, résout le problème du transbordement des charrois chargés de minerai de fer venant de tout là haut, des mines de Mondalazac. Au tout début, de 1826 à 1890 environ, une longue période, les chevaux sont seuls à la tâche sur le causse. On peut, ici aussi, imaginer la noria de convois en tous sens, vides et pleins, et quelquefois trop pleins, sous le soleil, la pluie, la neige, le vent, bref une vraie vie de transporteur. Finalement celle de mineur de fer était peut-être plus facile ? Vers 1890, une voie ferrée de 66 suivra la petite vallée voisine du Cruou pour améliorer ce trafic, mais les chevaux restent les éléments moteurs, et ce n'est pas très productif, la pente restant ce qu'elle est...

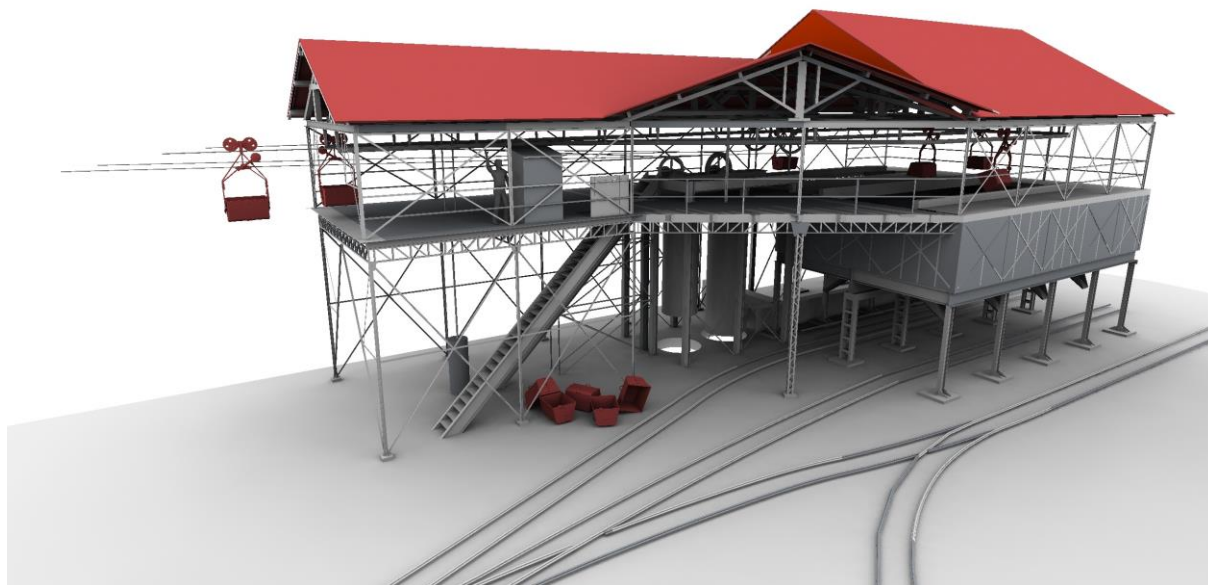
Nous sommes au début du siècle, le précédent. Les années 1900-1910 sont profitables pour les forges de Decazeville. Il faut du minerai, beaucoup de minerai. Et si les transports depuis Marcillac par la voie de 66 sont satisfaisants, les locomotives (Couillet) ayant ici depuis longtemps remplacé les chevaux, il n'en est pas de même pour ce premier tronçon, 7 à 8 kilomètres de galère pour rejoindre la gare minière, en bas du causse. En 1900, la mode du transport de matériaux réside, c'est une véritable nouveauté, dans l'emploi du câble. Et là, c'est un allemand,

*En Aveyron la Route du Fer*

Bleichert qui a le premier compris que le câble métallique, dont on vient de maîtriser la fabrication, allait résoudre bien des problèmes. Le transport par wagonnets aériens va naître vers 1875, et 30 ans plus tard la technologie est au point. Ici, à Marcillac, le constructeur, Richard, est un grand de la technique. Richard est associé puis successeur de Mourraile, et travaille sur les mêmes brevets que Bleichert : un système bi-câbles, un câble porteur et un câble mobile tracteur. Le système est de plus automoteur, les wagonnets descendant pleins vont fournir l'énergie nécessaire à remonter les vides. Ce chemin de fer aérien qui va voir le jour sur le causse sera effectif en février 1911, il y a un siècle exactement. Nous retraçons sur le site Internet son histoire, sa technologie, et des images, réelles et virtuelles de ce qui était une curiosité pour touristes. Nous vous laissons le plaisir de sa découverte dans votre voyage virtuel minier. Mais ne perdez pas de temps ! le ballet des wagonnets va durer seulement neuf ans, de 1911 à 1920.



L'après guerre - et le retour des mines lorraines dans le périmètre national - va voir d'autres minerais plus riches remplacer celui du causse Comtal. Les installations aériennes seront démontées, la gare aérienne disparaîtra complètement. Seuls vestiges locaux de ce passé minier et de ces lignes bien oubliées, quelques massifs d'ancrage, quelques wagonnets reconvertis ou pas, les tunnels, quelques ponts, et des pierres éparses sont maintenant les seuls témoins sur cette Route du Fer qui mérite bien un clin d'œil, pour les technologies employées, l'énergie manifestée à les faire vivre, et le travail des mineurs. ***Bonne Route du Fer en Aveyron !***



# www.ferrobase.fr

*En Aveyron la Route du Fer*