



FICHE ITINERAIRE

ROUTE DU TRAMWAY DU BIROS

TYPE :

Route touristique

Long : 30 Km

COMMUNES :

Début :

Saint Giron (09)

Fin :

Sentein (09)

Lieudit :

Avenue Maréchal Foch

Bocard d'Eylie

Coordonnées GPS :

42°59'08.8"N 1°08'23.6"E

42°49'58.4"N 0°56'16.2"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Cette route suit deux anciens tracés ferroviaires de natures très différentes :

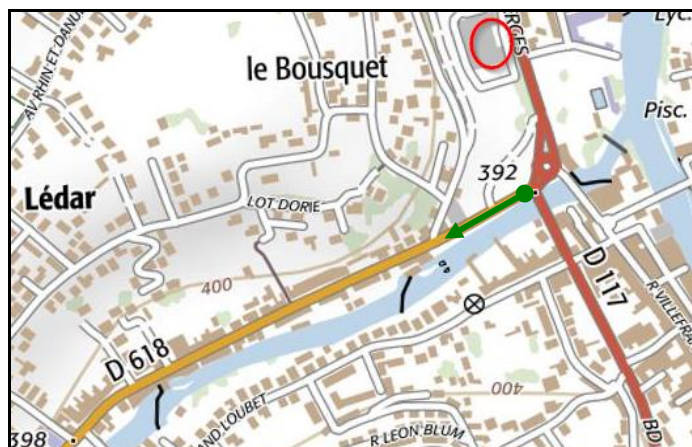
- Tout d'abord, de Saint Giron à Sentein, l'ancienne ligne du tramway métrique et électrique du Biros (n° IGRF [09261.03D](#) et [09059.01D](#)).
- Ensuite, au-delà de Sentein, la ligne minière à traction animale et en écartement Decauville (60 cm – n° IGRF [09290.01M](#)), qui descendait le minerai des mines de Bentailou jusqu'à Sentein.

Mise en service à partir de 1911, fermée fin 1937, la ligne du tramway était établie sur la chaussée ou en

accotement des RD 618 et RD 4. Sa mission première était certes de transporter des passagers, mais elle a eu aussi pour rôle secondaire d'acheminer le zinc, le plomb et l'argent des mines du Haut Couserans vers la gare principale de Saint Giron. A cet effet, elle recevait comme il a été dit, les apports de la mine de Bentailou mais aussi ceux de la [ligne minière de la vallée d'Orle](#) qui aboutissait à Lascoux.

Aujourd'hui disparue, elle se confond avec la route qui laisse cependant de voir certaines gares. Mais elle constitue surtout une excellente introduction à de très belles randonnées en haute montagne et aux impressionnants vestiges miniers que les marcheurs aguerris pourront découvrir en altitude.

DESRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



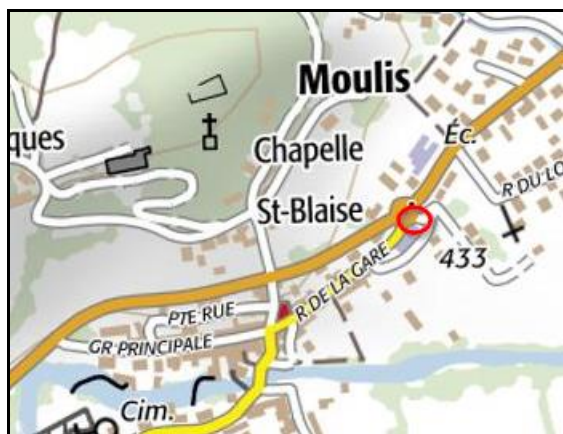
Ci-contre et ci-dessous, le début de l'itinéraire, non loin de l'ancienne gare de Saint Giron (cercle rouge)

L'actuel pont de la RD 117 est un ancien pont ferroviaire modernisé et reconverti à un usage routier.

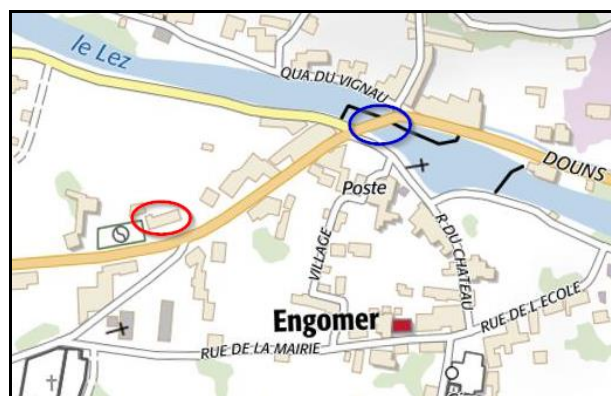
C'est pourquoi à l'époque, comme le montrent les deux photos ci-dessous prises au même endroit et selon le même angle, pour éviter de traverser la voie ferrée, la ligne de tramway ne commençait qu'au début de l'avenue de Lédar devenue aujourd'hui avenue du Maréchal Foch ou RD 618.



En arrière et à droite du tramway, on devine le pont de chemin de fer devenu aujourd'hui pont routier



La gare de Moulis était située à l'entrée de la localité, au niveau de l'actuel rond-point. Il n'en reste que la partie centrale de ce bâtiment qui n'a plus rien à voir avec la construction d'origine. Ensuite, la ligne contournait le village selon le tracé de la route actuelle qui évite le centre.



Ci-dessus et ci-dessous, à Engomer, la ligne passait de la rive gauche à la rive droite du Lez par un pont métallique à poutres latérales ajourées en treillis (ellipse bleue). Pont qui a été entièrement refait pour les besoins de la route.



Ci-contre, sur la droite de la route, peu après le pont, l'ancienne gare d'Engomer (ellipse rouge).

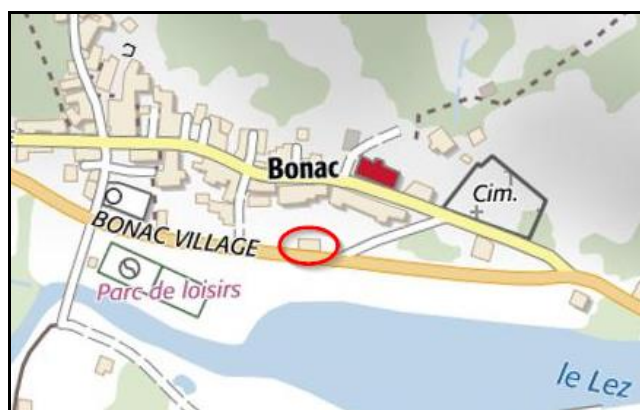


Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Castillon, hier et aujourd'hui, transformée en syndicat d'initiatives

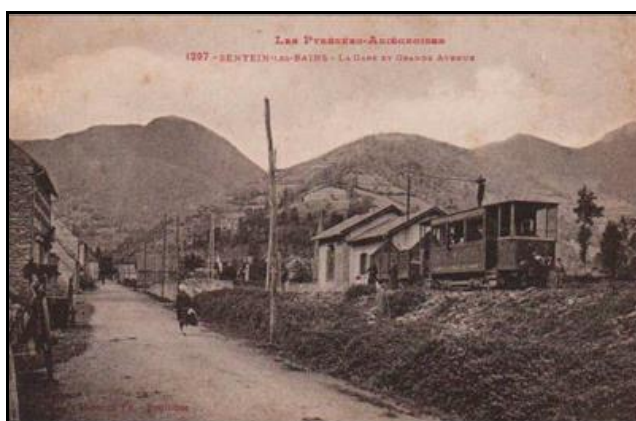


La gare des Bordes sur Lez a disparu. Elle se situait sur la gauche de la route, au niveau du parking qui a pris sa place et qui jouxte la mairie.

Par ailleurs, à Lascoux se trouvait la laverie du minerai qui descendait de la mine du Bulard par un câble transbordeur puis par le [chemin de fer de la vallée d'Orle](#). Cette usine a aussi disparu.



Comme à Moulis, le tram passait en dehors du centre du village
Mais la gare existe toujours
La route passe devant

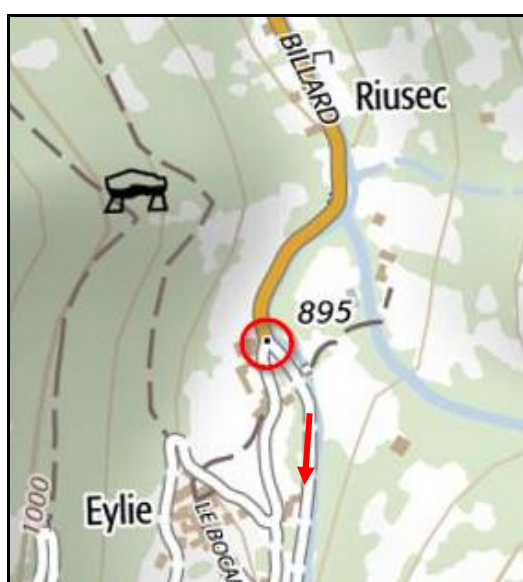
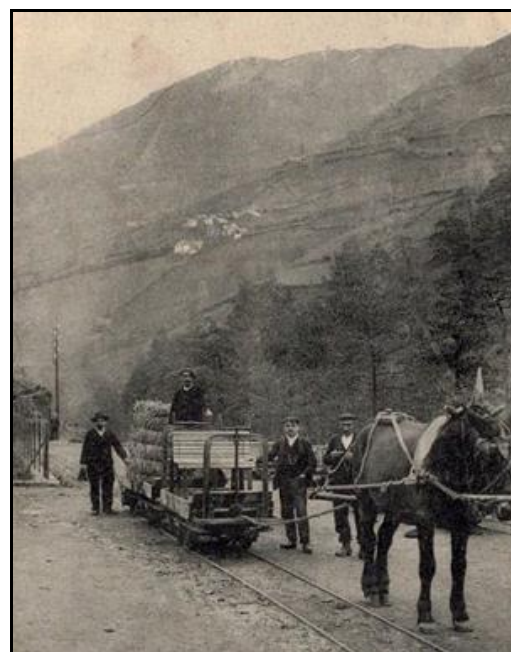


Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Sentein a disparu
 La ligne se terminait en bordure droite de la route, à l'entrée du village
 Mais la maison qui faisait face à la gare, est bien reconnaissable et toujours visible



Là aboutissait aussi la ligne Decauville qui descendait le long de la route depuis la laverie des mines de Bentailou, située 5 km plus haut, au Bocard d'Eylie.
 A partir de cette gare, la route ne se confond plus avec la ligne de tram, mais avec la ligne minière.

Ci-contre et ci-dessous, la descente du minéral vers la gare du tram de Sentein

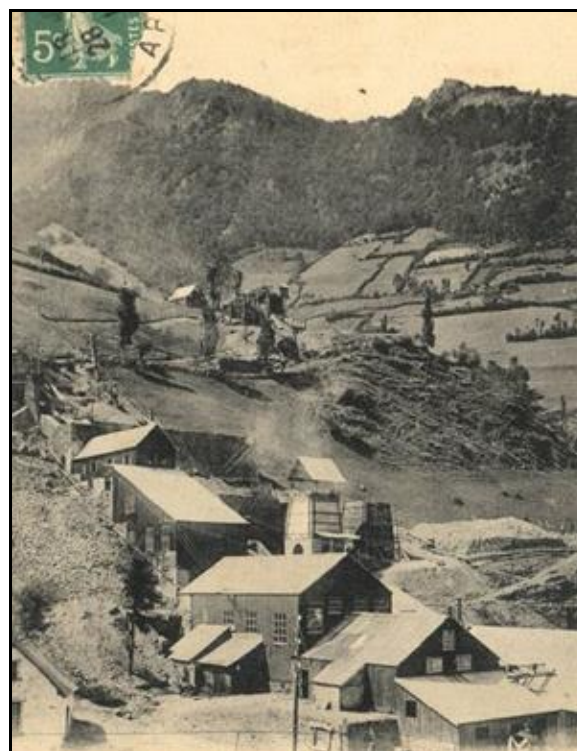
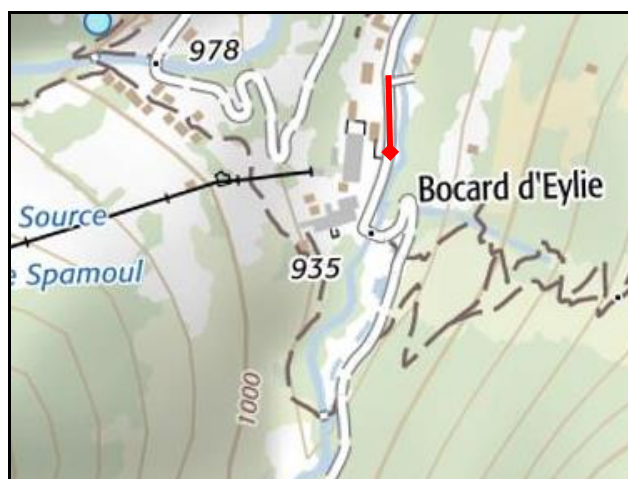


La fin de la RD 4

Il convient de prendre à gauche pour atteindre la laverie du Bocard d'Eylie



La fin du parcours au niveau de l'usine de traitement des minerais



En raison de leur caractère très exceptionnel et des surprenants vestiges industriels et ferroviaires qu'elles ont laissé à travers la montagne, l'histoire des mines du Haut Couserans doit être ici brièvement évoquée. **Mais attention, trois points doivent être clairement précisés :**

- Tout d'abord, ce ne sont pas des mines au sens traditionnel du mot. S'agissant d'une exploitation de très haute montagne, dans des conditions géographiques et climatiques très dures, ces "mines" ressemblent plus à des séries de sondages indépendants, éparpillés et isolés, qu'à un réseau de galeries connectées entre elles. Ainsi, les trous que l'on peut encore voir et dont certains se visitent, ne sont souvent que des boyaux simples qui se terminent en cul de sac. Seuls quelques-uns d'entre eux, sur Bentaillou notamment, présentent des ramifications.
- Ensuite, tout cela se situe à une altitude moyenne variant entre 1800 et 2700 m, c'est-à-dire en haute montagne, et n'est accessible qu'à des randonneurs confirmés, parfaitement équipés et capables de fournir de gros efforts, plusieurs heures durant, sur des dénivelés qui peuvent atteindre 900 m depuis le fond des vallées. Et s'il est exact qu'il y a des cabanes ou des moyens de se mettre à l'abri un peu partout, les conditions météorologiques peuvent très rapidement virer au très mauvais et rendre la progression très aléatoire. D'autant que le terrain est loin d'être plat et que le vide est souvent présent. La prudence s'impose donc.
- Enfin, sans même parler de l'éclairage nécessaire pour aller sous terre, il ne faut pas perdre de vue que tous ces vestiges sont soumis aux durs aléas climatiques de la haute montagne et ne sont plus entretenus depuis plusieurs dizaines d'années. Les parois des galeries sont très fragiles et ne demandent qu'à s'affaisser au moindre contact. Des trous et des bouts de ferrailles en tous genres parsèment le sol et rendent la progression délicate. Bref, ce genre de visite, s'il procure un plaisir certain, n'en demeure pas moins extrêmement délicat et risqué, qu'on se le dise.

Ceci étant posé, voici l'histoire. C'est en 1839 qu'ont lieu les premiers repérages qui permettent de dresser les cartes des gisements et conduisent à la création d'une première concession en 1848. Mais ce n'est que quatre ans plus tard que l'exploitation proprement dite commence par des galeries creusées à 2000 m d'altitude, sur le site de Chichoix (ou Chichoué), légèrement au-dessus de Bentaillou. C'est alors qu'apparaissent les différents éléments qui vont constituer le site. Tout d'abord une route reliant Sentein à Eylie, puis la piste de 12 km de long qui monte à Bentaillou, le "village" destiné à héberger les mineurs durant l'été puisque la mine ferme en hiver à cause de la neige, enfin les stations de tri, lavage et concassage du minerai, à la Plagne tout d'abord, et aussi au Bocard à partir de 1855. La mine est alors l'une des premières de France pour la production de plomb.

Mais cette période ne va pas durer très longtemps. En effet, contrairement à ce que l'on pourrait croire, la mine n'emploie pas des professionnels. Les mineurs sont des paysans locaux qui viennent louer leurs bras l'été pendant que leurs femmes assument seules les travaux de ferme. Cette formule va être à l'origine des premiers conflits sociaux. La mauvaise nourriture et des accidents à répétition par manque de formation du personnel entraînent des mouvements collectifs. Enfin, des difficultés économiques entraînent l'arrêt de la mine en 1861. Les ouvriers se retrouvent au chômage.

En 1862, une nouvelle société rachète la concession et reprend l'activité. Un nouveau système de transport du minerai est mis en place. Finis les charrois par la piste, un toboggan géant dans lequel on fait couler de l'eau et on jette le minerai, est installé jusqu'à la Plagne, avec un bassin de réception à l'arrivée.

Mais ce système sera peu efficace et remplacé dès 1866 par une machine soit disant plus moderne : le câble aérien. Qu'on en juge ! De Bentaillou à la Plagne, l'installation va faire 3 km de long pour une dénivellation de 900 m. Elle est divisée en 6 tronçons de 500 m de long qui obligent à 5 ruptures de charge puisqu'il faut décharger les bennes pour les recharger sur le tronçon inférieur. Or, chacune d'entre elle contient environ 600 kg de minerai. On voit le travail. Pour le reste, chaque tronçon fonctionne selon le principe d'un va et vient automoteur. Le câble unique de 45 mm de diamètre tourne autour de deux roues, la benne pleine descendante d'un côté faisant remonter la benne vide plus légère de l'autre côté.

La guerre de 1870 et la défaite entraînent un nouvel arrêt de la mine. Celle-ci restera fermée pendant huit ans.

En 1878, une société anglaise rachète la mine. L'exploitation reprend. Les nouveaux patrons imposent une réglementation stricte. Le travail à la journée est remplacé par une embauche mensuelle qui va à l'encontre des besoins paysans, les absences pour travaux agricoles n'étant plus tolérées. Mais elle n'empêchera pas les embauches car les besoins d'argent sont pressants. La journée de travail va de 6 h à 18 h pour l'équipe de jour et inversement pour l'équipe de nuit, avec 90 minutes de coupure pour le repas et le repos.

L'entrée dans le XX^e siècle est marquée par une nouvelle modernisation du moyen de descente du minerai. L'ancien système de câbles divisés en tronçons est remplacé par un câble qui tourne en continu et relie directement Bentaillou au Bocard sans passer par la Plagne dont le site sera définitivement abandonné. Quarante pylônes en bois soutiennent ce câble qui porte 36 wagonnets.

Puis, face aux demandes sans cesse croissantes de la révolution industrielle, l'année 1901 marque un autre tournant avec l'ouverture de quatre nouveaux sites d'exploitation dans la montagne :

- Toute proche de Bentaillou, la galerie Narbonne-Lara.
- Puis un site situé plein sud, en Espagne, non loin du col de Montoliu, de l'autre côté du port frontalier d'Urets. Cette exploitation particulière sur territoire étranger s'explique par la difficulté d'atteindre cet endroit par le versant espagnol. Elle va néanmoins exiger la mise en place d'un petit chemin de fer Decauville de 2 km de long entre la mine et la frontière, avec percement de 3 ou 4 courts tunnels pour faire passer la voie. Ensuite, un long transbordeur aérien prend le relais du port d'Urets jusqu'au Bocard.
- Une nouvelle mine très spectaculaire dans la face nord du pic du Mail de Bulard qui fera souvent parler d'elle et sera à l'origine du [chemin de fer de la vallée d'Orle](#).
- Et enfin, une autre mine en Espagne, le Fourcail, derrière la face sud du Mail de Bulard.



Ci-contre, au-dessus de l'étang de Montoliu, en Espagne, le petit chemin de Fer Decauville de la mine du même nom

En 1904, un nouveau câble dit "monocâble Etcheverry" remplace le câble de 1900 sur la ligne vers le Bocard. Il est cette fois-ci soutenu par 20 pylônes métalliques qui sont toujours en place aujourd'hui.

En 1908, la société anglaise est en liquidation et remplacée par un syndicat minier français qui sera à son tour remplacé 4 ans plus tard par une autre société française qui restera maître des lieux jusqu'en 1990.

En 1912, apparaît la perforation à l'air comprimé qui remplace la technique des pics et des barres à mine enfoncées à coups de masse et à la main par les hommes.

Avec la première guerre mondiale, la production augmente notablement. Alors, pour compenser le départ des hommes mobilisés, la mine fait appel à des étrangers, Espagnols ou Italiens pour la plupart, et à des femmes pour trier et laver le minerai.

Mais dès la fin du conflit, le déclin s'annonce, les prix chutent et ont raison du trop fort coût d'exploitation lié à la situation des gisements. Le reste n'est qu'une longue agonie brièvement interrompue par une réouverture des mines pendant la seconde guerre mondiale, puis par la mise en exploitation d'une dernière galerie en 1947 : celle de la Rouge, sous Bentailou. Un autre village de mineurs sera construit en 1950 pour exploiter cette partie basse du filon, mais ce sera le dernier souffle de cette grande entreprise qui fermera définitivement en 1955 malgré quelques tentatives de reprise postérieures.

Enfin, en septembre 2002, les services de la DRIRE (Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement) feront condamner une vingtaine de galeries par des murs ou des éboulements. Mais de nombreux autres accès souterrains restent toutefois possibles.



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 !

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.