

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

PETIT CHEMIN DU MINERAL

TYPE :

Petites routes et chemins non aménagés

Long : 6 Km

COMMUNES :

Début :
Auzits (12)

Fin :
Firmi (12)

Lieudit :

Plateau d'Hymes

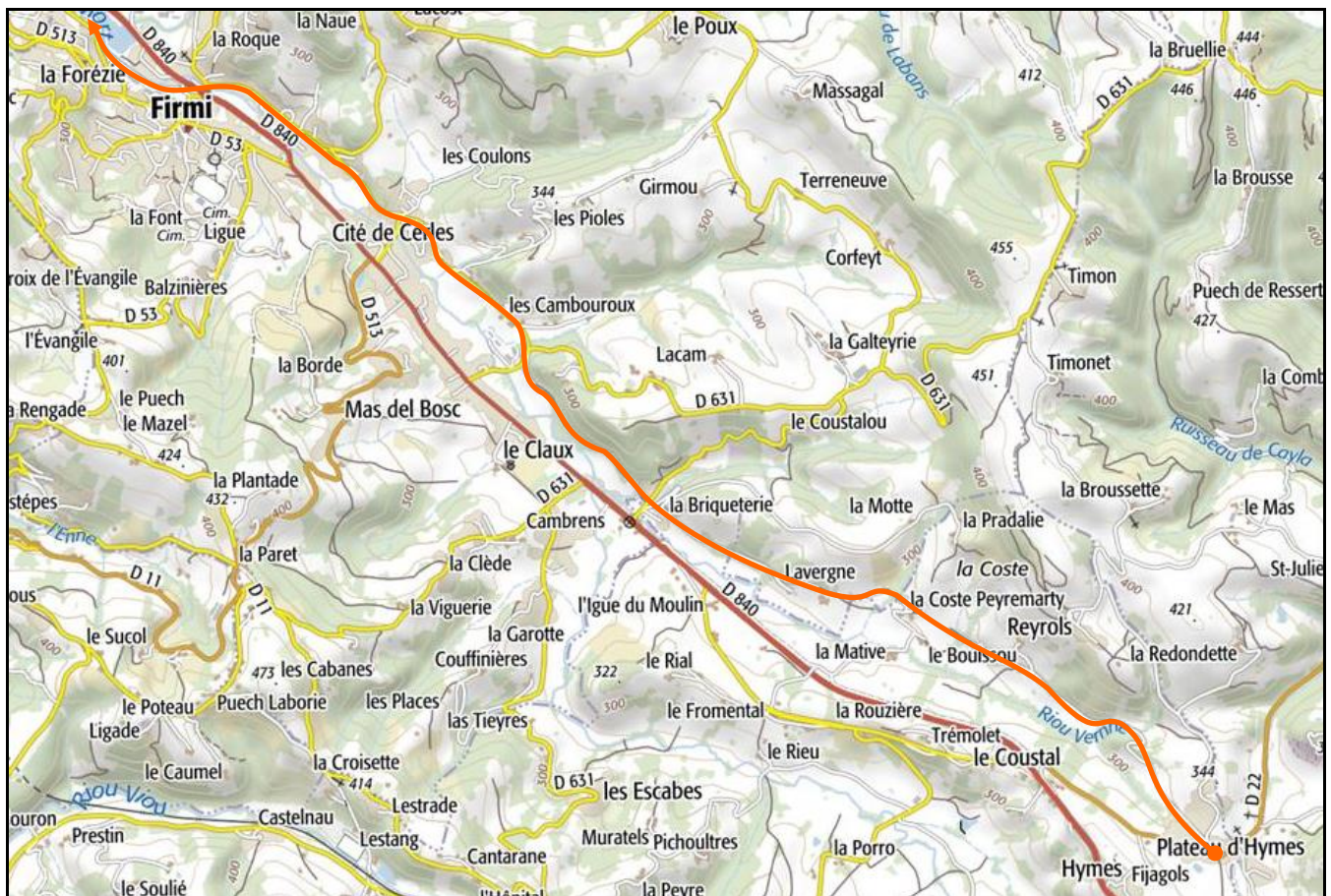
Rue de l'Etang

Coordonnées GPS :

44°30'35.3"N 2°22'08.9"E

44°32'45.6"N 2°18'04.3"E

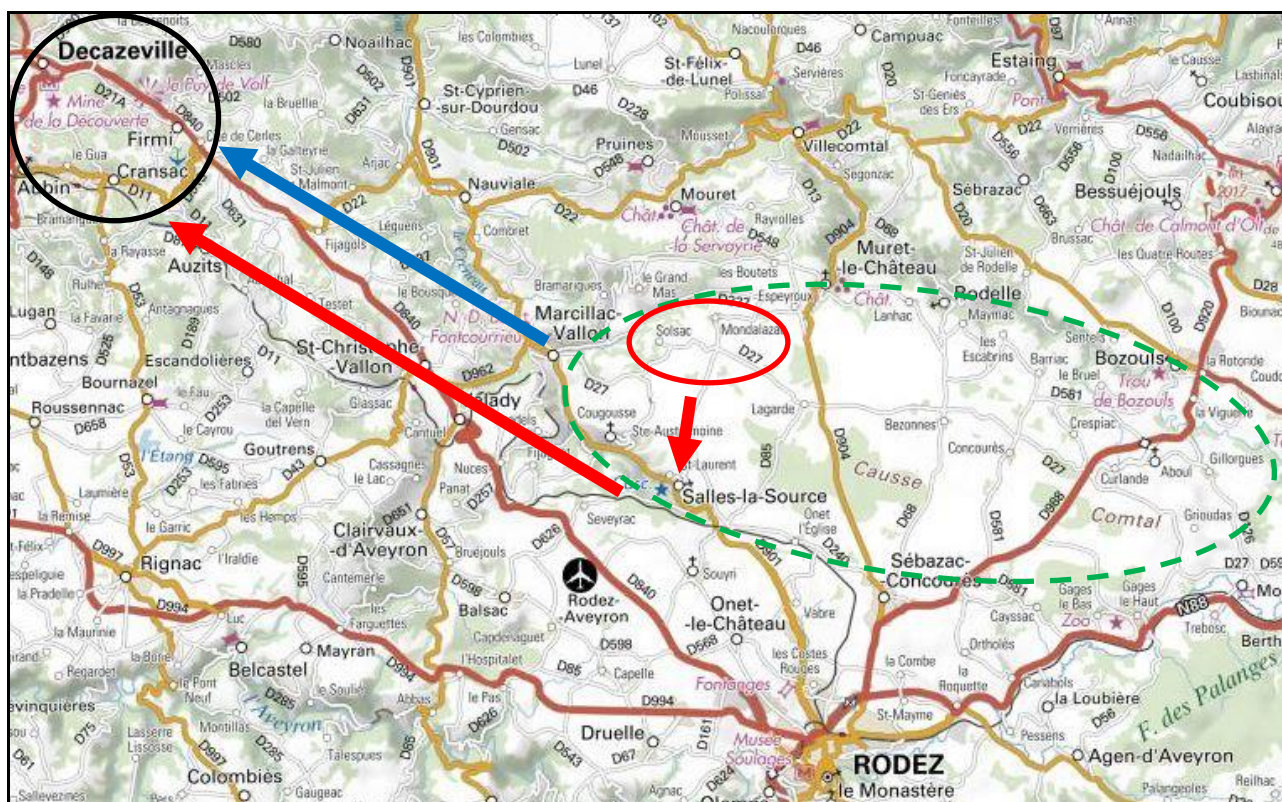
SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Au nord de Rodez s'étend le Causse Comtal à l'ouest duquel se trouvait un important gisement de minerai de fer, non loin des villages de Solsac et Mondalazac. Par ailleurs, plus à l'ouest, autour de Decazeville, se trouvait un important gisement de houille. Deux matières complémentaires pour alimenter une industrie métallurgique locale florissante.

Connus depuis la plus haute antiquité, ces deux bassins furent très vite exploités. Et dans la mesure où il faut environ 3 à 5 tonnes de charbon pour traiter une tonne de minerai de fer, il était donc normal que ce soit le fer qui soit transporté de Mondalazac vers Decazeville. D'abord évacué par des charrettes, il fut ensuite transporté par chemin de fer via Salles la Source dès que les voies ferrées apparurent.



Ellipse verte : le Causse Comtal

Ellipse rouge : le gisement de Solsac et Mondalazac

Cercle noir : le bassin houiller de Decazeville

Les flèches rouges indiquent les premiers transports ferroviaires via Salles la Source

La flèche bleue indique les relais pris par la petite voie ferrée minière plus directe

Mais cette première solution n'était pas très satisfaisante. D'abord parce qu'elle imposait un détour par le sud. Et ensuite, parce que la voie ferrée entre la mine et Salles, n'avait pas le même écartement que celle entre Decazeville et Rodez, ce qui imposait une rupture de charge et des pertes de temps.

C'est pourquoi, malgré le fait qu'il faudrait creuser 10 tunnels et construire 3 viaducs, il fut décidé de créer un autre chemin de fer plus direct entre Mondalazac et Firmi (n° IGRF 12100.01M), endroit où serait traité le minerai de fer. Cette ligne descendrait du causse par la vallée du Cruou, puis suivrait celle de l'Ady en aval de Marcillac Vallon et passerait dans celle du Riou Vernhe au-delà de Saint Christophe Vallon.



Le transbordeur aérien (flèche rouge) et la ligne minière de Marcillac à Firmi

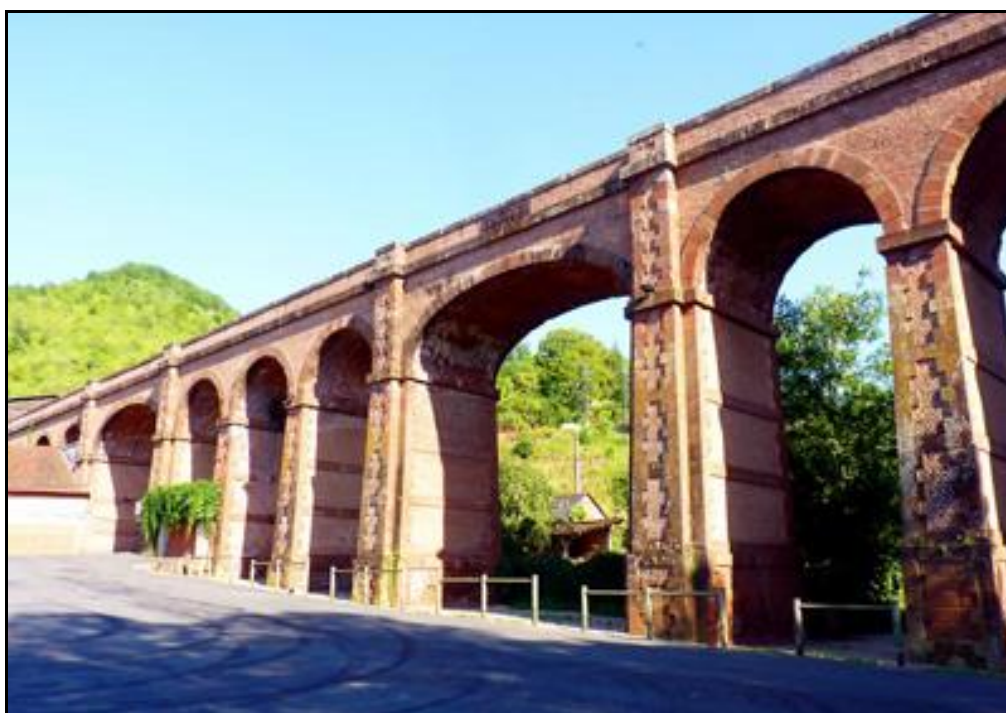
Puis, lorsque la traction animale disparut au profit des locomotives à vapeur, les vignerons de Marcillac se plaignirent, déjà à cette époque, de la pollution engendrée à leurs vignes par ces machines bruyantes et salissantes. Raison pour laquelle la partie haute de la voie ferrée entre Mondalazac et Marcillac fut abandonnée au profit d'un transbordeur aérien beaucoup plus discret et d'ailleurs plus rentable. Une gare de transbordement aujourd'hui disparue fut donc aménagée à Marcillac.



A Marcillac, l'arrivée du transbordeur aérien, visible à l'arrière-plan, la gare de transbordement, et le départ de la ligne minière vers Firmi

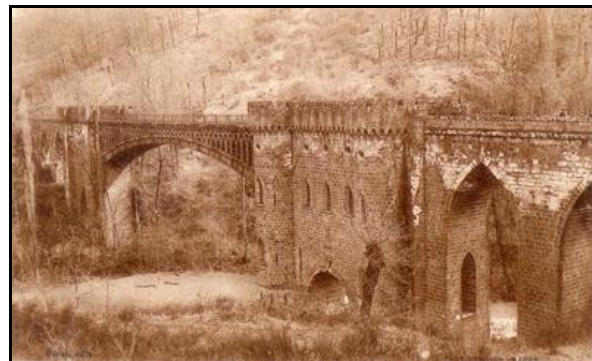
Aujourd'hui, seul le dernier quart aval de la ligne peut être suivi en promenade. Le reste est trop morcelé et certains tunnels non entretenus sont devenus trop dangereux. Mais afin de donner au randonneur une idée de cette voie ferrée, nous proposons néanmoins ci-après quelques photos des deux grands viaducs de la ligne.

Le premier se situait à Marcillac. En quittant la gare de transbordement ci-dessus, la ligne de chemin de fer traversait un premier tunnel puis le vallon du Crénau sur ce magnifique viaduc de 150 m de long et 15 m de haut, réalisé dans un grès coloré qui lui a donné son nom de Pont Rouge.



Le Pont Rouge de Marcillac Vallon
Aujourd'hui désaffecté, mais accessible, les piétons peuvent passer dessus

Le deuxième était le viaduc de l'Ady situé à 3 km en aval de Marcillac. Conçu par François Cabrol, il fut réalisé entre 1855 et 1856, c'est-à-dire au moment de la guerre de Crimée, d'où le nom de Malakoff qui lui a été aussi donné. Long de 155 m pour 22 de haut, il est réalisé dans un style baroque et tourmenté, à la fois château fort et néogothique, avec une grande arche métallique centrale de 44 m de portée s'appuyant sur des culées façon donjons. C'était un ouvrage bien pompeux pour une petite ligne minière de ce genre, mais son constructeur n'a jamais été très prolixe sur le pourquoi de ce style si particulier. Il a simplement dit que cette réalisation coûtait moins chère qu'un viaduc classique. Soit !



Ci-dessus et ci-dessous,
l'ouvrage le plus important de la ligne, le viaduc de l'Ady, dit aussi pont de Malakoff



A l'issue de la première guerre mondiale, la France retrouve la Lorraine et ses mines de fer autrement plus rentables que celles de Mondalazac. C'est pourquoi la mine est abandonnée en 1921, ainsi que le transbordeur et la voie ferrée.

Aussi, pendant la seconde guerre mondiale, les Allemands profitèrent de l'abandon du viaduc pour en récupérer le métal, c'est-à-dire la travée centrale. Puis, en 1944, sous prétexte que son passage routier devenait trop étroit et dangereux pour les automobiles, la démolition des culées fut décidée et les pierres furent récupérées pour des reconstructions consécutives aux dommages de guerre. Ce qui fait qu'il ne reste que les amorces de ce magnifique ouvrage. Elles sont passablement envahies par la végétation et quasiment invisibles en été.



DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE

Attention, ce parcours est décrit en sens contraire de celui donné par la géographie ferroviaire (IGRF) et celui donné par l'inventaire des tunnels (ITFF).



Au plateau d'Hymes, le début du parcours sur la route du Bouissou, à partir de la RD 22
Sur la photo, au premier plan la RD 22 ; la flèche indique la route du Bouissou



Un kilomètre plus loin, là où la route s'incurve légèrement vers la gauche, s'ouvre la tranchée complètement bouchée vers la sortie du tunnel de Coustal, 46 m de long, qui a été muré pour raison de sécurité



Dont on voit ici la sortie puis l'entrée



Tunnel qui était suivi d'un petit pont (cercle bleu sur la carte ci-dessus)



Encore un kilomètre plus loin, la route du Bouissou laisse place à un chemin qui mène à la tranchée de sortie du tunnel de Coste Peyremarty, 218 m de long, qui est privé et fermé, mais visible.

Comme le montre la photographie aérienne ci-dessous, le tunnel peut être évité par la gauche en suivant une trace qui court à travers près (flèches rouges).





La sortie et l'entrée du tunnel de Coste Peyremarty



Troisième et dernier grand viaduc de la ligne, celui du Claux (**double flèche bleue**) qui faisait 14 m de haut et comportait deux travées métallique en treillis de 28 m de long reposant sur une pile en maçonnerie centrale, a complètement disparu.



Au Claux, la route tourne brutalement à droite alors que le viaduc était dans l'alignement (**flèche bleue**)



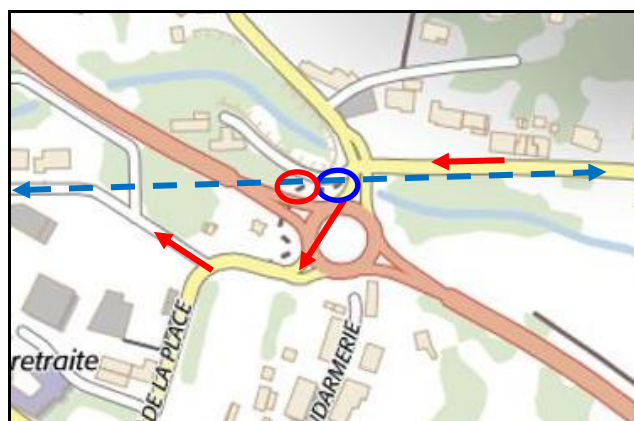
Le vallon du Coustalou tel qu'il se présente aujourd'hui
 Le viaduc passait à peu près à hauteur de la maison au centre de la photo
 Les flèches indiquent le contournement de la coupure



Aux Cambouroux se situe l'unique ouvrage d'art qu'il est encore possible d'emprunter : un petit faux tunnel de 26 m de long, probablement construit pour mieux isoler la maison voisine de la voie.



La sortie et l'entrée du tunnel



A Firmi (anciennement Firmy), les lieux ont été totalement bouleversés. Le pont (ellipse bleue) par lequel la voie ferrée passait par-dessus le Riou Mort, a disparu. Par contre, la gare (ellipse rouge) a survécu et peut toujours être vue à côté du rond-point de Borredon même si elle est partiellement cachée par une haute haie.



L'arrivée d'un train de mineurs sur le pont aujourd'hui disparu du Riou Mort



Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Firmi, juste à côté du rond-point de Borredon



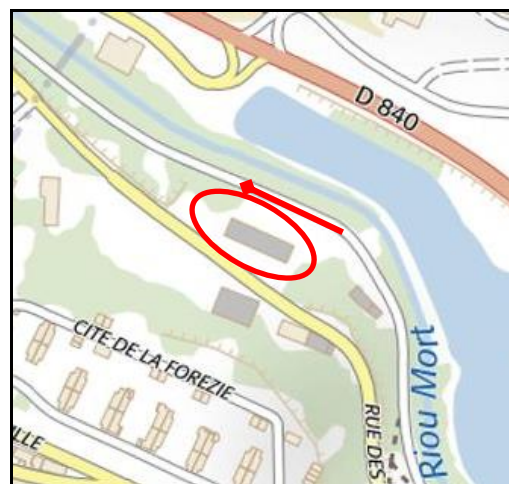


La gare de Firmi du temps de la ligne minière

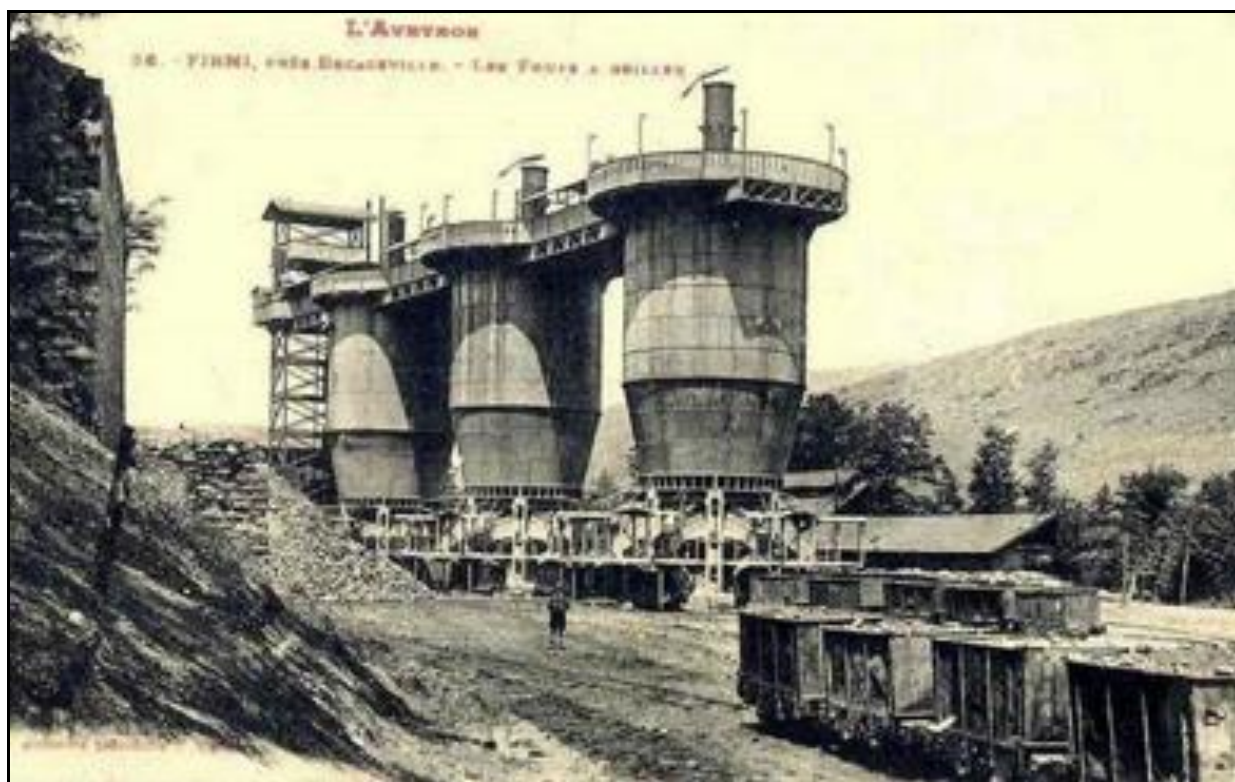


Après avoir franchi le rond-point de Firmi, il convient de prendre à droite la rue de l'Etang

Ci-contre et ci-dessous, la fin du parcours, rue de l'Etang, devant un garage qui occupe l'emplacement des anciens fours à griller le fer de la Forézie



Avant d'être fondu en fer dans des hauts-fourneaux, le minerai amené par le petit train était "grillé" dans des fours destinés à le réduire en poudre et à en extraire l'humidité.



Ci-dessus et ci-dessous,
deux vues particulièrement remarquables et imposantes des trois fours à griller de la Forézie



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.