

## INTITULE

Réseau des mines de lignite de Laluche

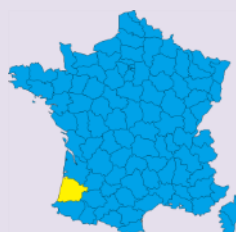


MC

## LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

40142 – Laluche



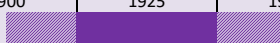
Landes

SECTION(S) DE  
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
40243.02N	655 000	Rion-des-Landes – Laluche-gare	1854	En service
40142.02N	/	Laluche-gare – Vielle-Saint-Girons	1890	1979
40142.06M	/	Mine de Larquier – Gare de Laluche-Midi	≈ 1916	≈ 1918
40142.07M	/	Mine de Larquier – Gare de Laluche-Boos	≈ 1918	≈ 1924
40142.08P	/	Gare de Laluche-Boos - Usine de distillation	≈ 1924	≈ 1926
40142.09M	/	Mine de Bardot - Usine de distillation	≈ 1924	≈ 1926
40142.10M	/	Carrière des Mines – Usine de distillation	≈ 1926	< 1940
	/			

## PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE


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

SOURCES  
DOCUMENTAIRES,  
ICONOGRAPHIQUES  
ET INTERNET*Le Génie Civil* n°11 du 13 mars 1926[Gallica](#)*Annales des Mines* - 1929[Gallica](#)*Enquête sur la reprise et le développement de la vie industrielle région landaise* - 1917[Gallica](#)*Recherche d'argiles hyperalumineuses et de lignites dans les Landes* - 1974[BRGM](#)*Les gisements de lignite et les centrales thermiques des Landes* -1961[Persee](#)[Voies Ferrées des Landes](#)[Le Train dans les Landes de Gascogne](#)

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

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.

Symbole «  » : Crtl+clic pour accéder au site.

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.

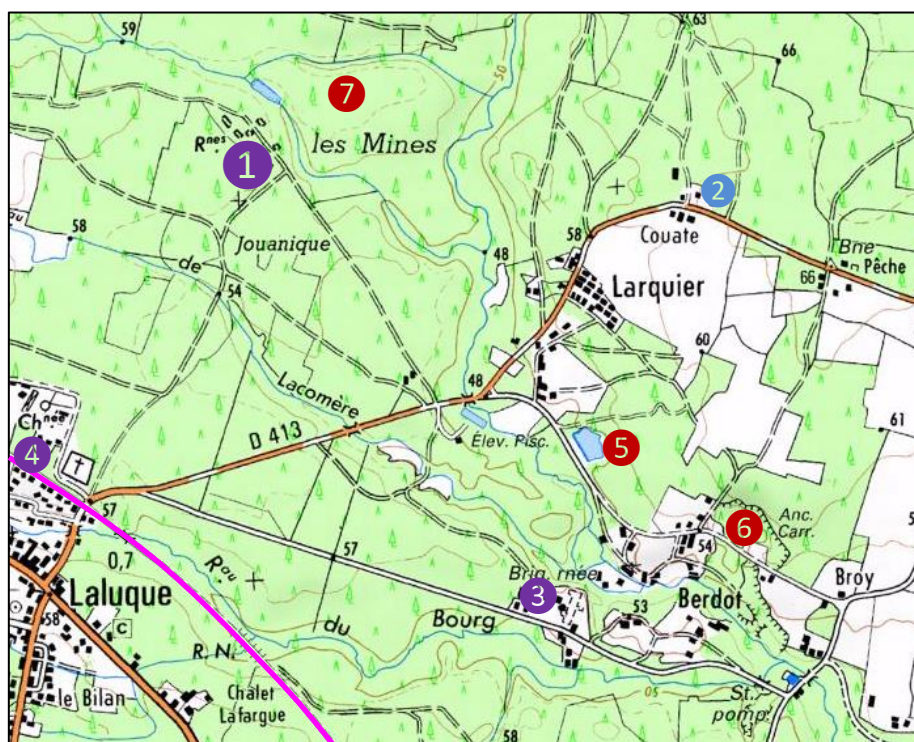
Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

## LOCALISATION

Les sites et activités répertoriés ci-dessous, majoritairement issues de la base de données BASIAS du [BRGM](#), sont liés à l'exploitation minière.

Repère	Activité	Raison sociale	Début	Fin	Observation
	Distillation de matières résineuses	<b>DUPIN François</b>	12/12/1849	?	Non localisé par le BRGM
	Tuilerie	<b>DUPIN François</b>	29/01/1857	?	Non localisé par le BRGM
1	Distillation de matières résineuses	<b>CASTETS Fils et DASSE Mathieu</b>	31/03/1859	?	
2	Concession minière de lignite	<b>LASSERE Victor</b>	05/07/1859	?	Exploité entre 1916 et 1920
	Usine de produits céramiques	<b>DUPIN Ulysse / ETCHEVERRY</b>	27/04/1875	?	Non localisé par le BRGM
3	Four à chaux, tuilerie	<b>BATS Mathieu</b>	26/03/1902	?	Localisation déduite
4	Tuilerie	<b>BATS Léon</b>	10/03/1904	?	Localisation déduite
5	Mine	<b>S<sup>té</sup> Mines et Produits agglomérés</b>	1916	?	
6	Carrière	<b>S<sup>té</sup> Mines et Produits agglomérés</b>	?	Vers 1927	Mentionnée en 1926
7	Carrière	<b>S<sup>té</sup> Mines et Produits agglomérés</b>	Après 1926	Avant 1940	Mentionnée en 1926
1	Usine de distillation du lignite	<b>S<sup>té</sup> Mines et Produits agglomérés</b>	27/05/1924	Avant 1940	

Les tuileries BATS ont été localisées par déduction : une impasse perpendiculaire au *Chemin de La Petite Gare* porte le nom de *Léon BATS*. Les ruines adjacentes doivent ainsi correspondre à la tuilerie du même nom. La tuilerie Mathieu BATS serait donc logiquement située à *Berdot*.



Extrait carte IGN – 2016

— Ligne de chemin de fer de Lalique-Midi à Vielle-Saint-Girons.



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

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

## HISTORIQUE

C'est en 1859 au *Larquier*, lieu-dit de la commune de Laluche, que la première concession minière pour l'exploitation de lignite est instituée. Le minerai est extrait artisanalement et utilisé localement comme combustible. Ce n'est qu'à partir de 1916 qu'une exploitation significative débute. En 1920, la concession du Larquier fusionne avec celle de Laluche.

En plus d'un réseau Decauville, un embranchement particulier sera posé pour desservir une usine.

Le ***lignite*** est une roche sédimentaire, intermédiaire entre la tourbe et la houille.



A Laluche, les couches de lignite ont entre 4 et 5 mètres d'épaisseur sur plusieurs centaines de mètres de large. L'épaisseur de terrain-mort (essentiellement sable et argile) dépasse rarement plus de 10 mètres.

## LE CHEMIN DE FER

### De Bordeaux – Irun

Le territoire de la commune de Laluche est traversé par le chemin de fer de Bordeaux-Saint-Jean à Irun. La ligne est ouverte par la ***C<sup>ie</sup> du Midi*** entre Lamothe et Dax, le 12 décembre 1854. La gare du Midi est construite à 4 km du bourg.

La jolie gare de Laluche-Midi.

Elle sera détruite lors du [sabotage du 24 juillet 1944](#).



Carte Michelin N°78 - 1939

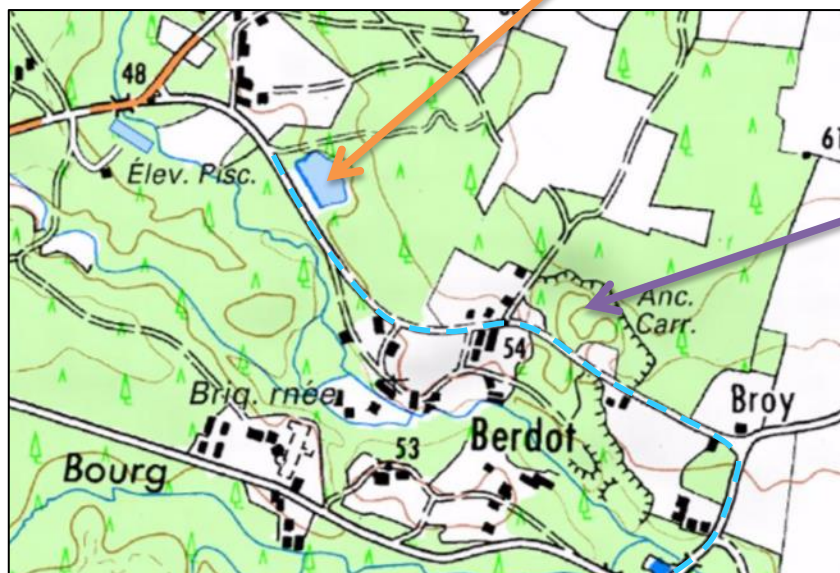
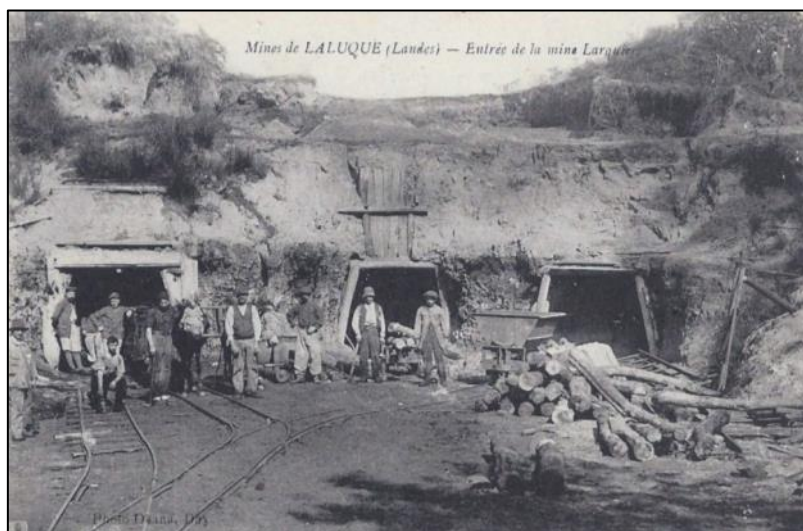
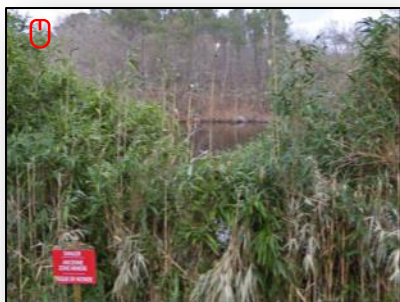
### De Tartas – Vielle-Saint-Girons

Le 27 octobre 1890, le chemin de fer parvient jusqu'au bourg, suite à l'ouverture de la ligne de Tartas à Linxe par la ***S<sup>té</sup> des Chemins de Fer d'Intérêt Local du département des Landes (CFILL)***. La nouvelle gare prend nom de Laluche-Boos. Le 15 octobre 1909, la ligne est prolongée jusqu'à Vielle-Saint-Girons par la ***S<sup>té</sup> des chemins de fer du Born et du Marensin (BM)***. Le 5 juillet 1916, ces deux sociétés fusionnent avec celle du ***chemin de fer d'intérêt local de Soustons à Léon (SL)*** pour former la ***S<sup>té</sup> Anonyme des Voies Ferrées des Landes (VFL)***. La ligne ferme aux voyageurs le 15 mai 1939 et aux marchandises de Laluche-Boos à Vielle-Saint-Girons le 1<sup>er</sup> septembre 1979 et de Laluche-Midi à Laluche-Boos, le 1<sup>er</sup> avril 1989. L'ancienne ligne peut faire l'objet d'une randonnée (voir fiche [IVRF n°40142.a](#)).



## LA MINE

L'entrée de la mine mentionnée dans le tableau précédent est visible sur deux cartes postales anciennes. Le site est actuellement noyé et forme un petit lac **dangereux d'accès**.



En 1926, la revue « Le génie Civil » indique qu'à l'est de la concession, l'extraction du lignite est réalisée à l'aide de pelles à vapeur. Elles remplissent les wagonnets qui circulent sur les voies Decauville parallèles au front de taille.

Ce site d'extraction correspond à l'ancienne carrière de Berdot indiquée sur la carte IGN. Elle sera abandonnée suite à l'ouverture d'une nouvelle exploitation au nord-ouest de la concession, plus proche de la nouvelle usine de distillation du lignite.

Il est quasiment certain qu'une voie Decauville fut provisoirement posée entre la carrière et l'usine.

La voie Decauville était posée sur le chemin passant devant la mine.

L'extraction par galerie semble avoir cessée au début des années 1920.

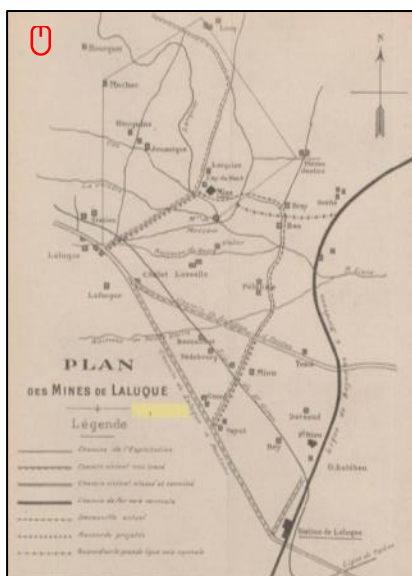


## LES LIGNES VERS LES GARES

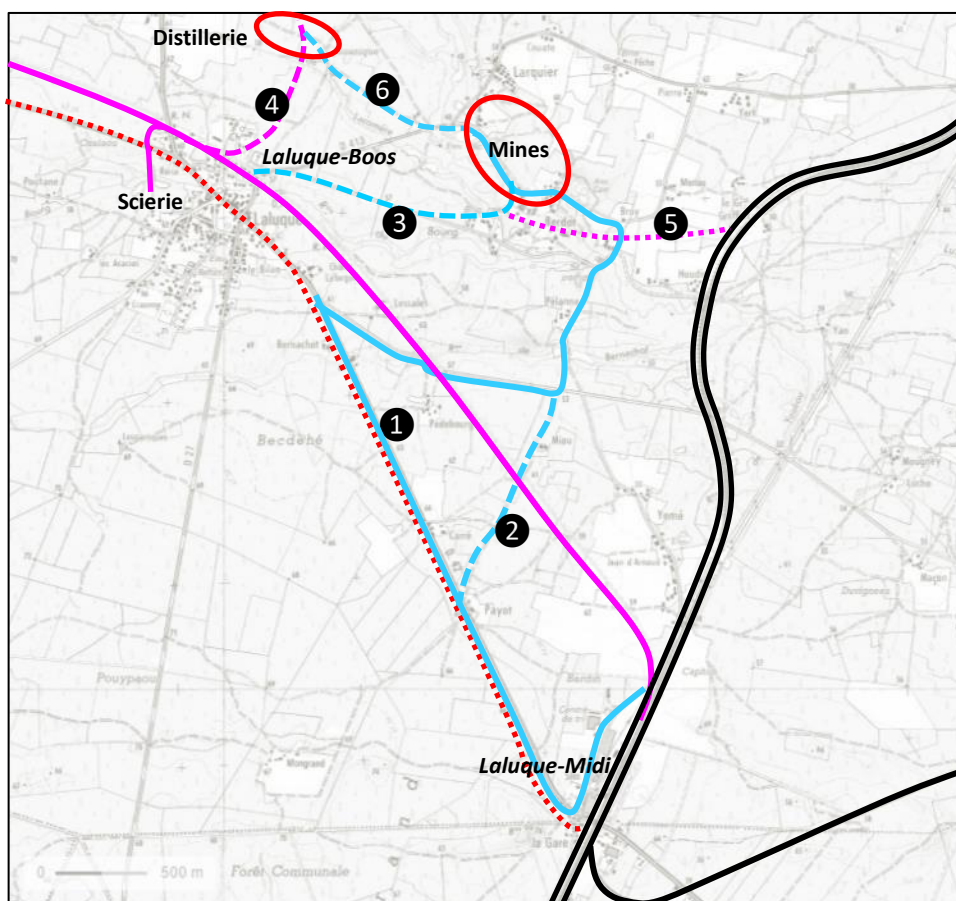
### Le réseau primitif

L'[enquête](#) menée par le Ministère de la Guerre en 1917, permet d'avoir une vision assez précise du réseau étroit. Le document présente un plan indiquant les liaisons avec les gares de Lалуque-Boos et Lалуque-Midi. Il mentionne également les projets, qu'ils soient à voie étroite ou à voie normale.

Le réseau en service et projeté est reporté sur la carte IGN actuelle.



- |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| ① 1 <sup>ère</sup> ligne | ② raccourci              |
| ③ 2 <sup>ème</sup> ligne | ⑥ 3 <sup>ème</sup> ligne |
| ④ EP réalisé             | ⑤ EP non réalisé         |



### De la mine à la gare de Lалуque-Midi

Au lieu de rejoindre la gare de Lалуque-Boos, distante d'environ 1,3 km, la voie partait jusqu'à la gare de Lалуque-Midi en décrivant un trajet en forme de « 2 » d'environ 6,5 km.

Le lignite n'est pas traité sur place. Il est d'excellente qualité, mais contient 55% d'eau hygroscopique transportée en pure perte.

L'enquête indique que la voie ne peut évacuer qu'environ 40 tonnes par jour sur les 100 annoncés. Un raccourci est créé en 1917. Il réduit la distance d'environ 1,5 km et permet d'augmenter le volume transporté à 80/90 tonnes par jour ; ce qui est encore loin des 150 tonnes que cet aménagement devait permettre d'acheminer.

Les deux itinéraires croisaient à niveau, le chemin de fer de Lалуque-Midi à Lалуque-Boos (tracé rose).

Entre Bernachot et la gare de Lалуque-Midi, la voie empruntait la D42. Dans les années 1860, une voie ferrée provisoire fut posée pour la construction de cette route. Pour plus d'informations, voir la fiche [IVRF n°00000.b.](#)

Extrait carte IGN – 2016

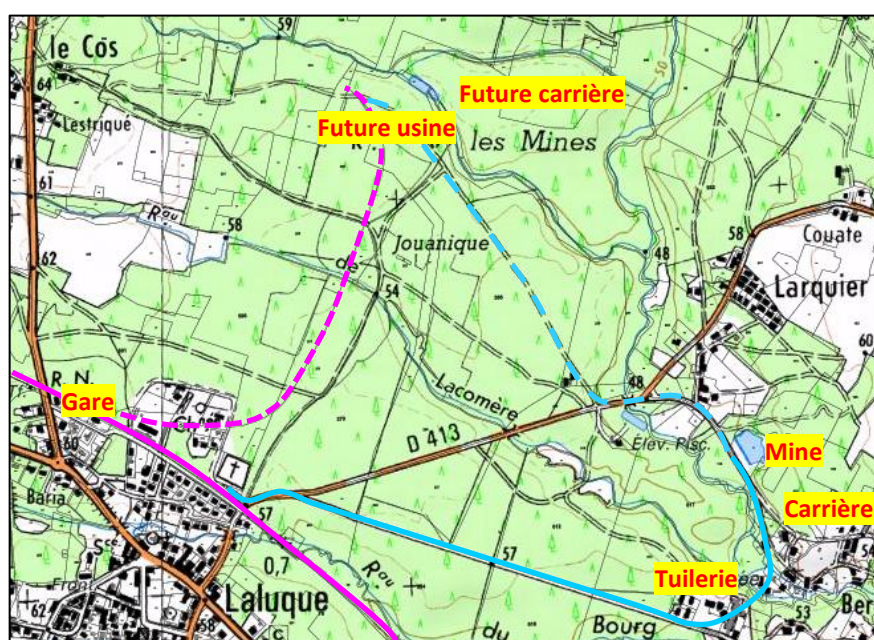


### En gare de Lалуque-Midi

Le site de l'IGN présente 4 clichés aériens de bonne qualité de la gare en 1922, mais aucune voie étroite, ni installation de transbordement semblent visibles. La raison en est simple : Le réseau étant sous-dimensionné par rapport à la capacité d'extraction, la Commission diligentée par le Ministère de la Guerre avait fortement invité la **S<sup>té</sup> des Mines et Produits agglomérés de Lалуque** à :

- ✓ Créer une usine de traitement afin d'assécher le minerai sur place ;
- ✓ Déposer la voie Decauville et créer un embranchement particulier à voie normale.

En cas de non-exécution de ces recommandations, l'Etat se serait substitué à la société pour « organiser une exploitation rationnelle et intensive du gisement ».



### De la mine à la gare de Lалуque-Boos

En attendant la construction d'une usine moderne de traitement du minerai, la Commission préconise d'utiliser les installations d'une ancienne tuilerie, située au voisinage immédiat de la mine. Celle-ci disposait encore de tout le matériel de séchage qui comprenait des fours et 80 wagonnets à tablette.

La tuilerie était située à proximité de la chute d'eau de l'ancien *Moulin de Moncam*. Cet indice confirme qu'il s'agit bien de la briqueterie indiquée comme étant en ruine sur la carte IGN.

Entre la tuilerie et le chemin de fer des VFL, la voie empruntait l'actuelle *Route de Berdot*.



Street View – mars 2011



### En gare de Lалуque-Boos

La carte postale ci-contre présente les installations de transbordement à proximité de la gare de Lалуque-Boos. Elle confirme qu'une voie étroite avait été posée avant que soit réalisé l'EP à voie normale.

*L'embarcadère n'a pas été localisé. Il était à priori situé au niveau du cimetière.*

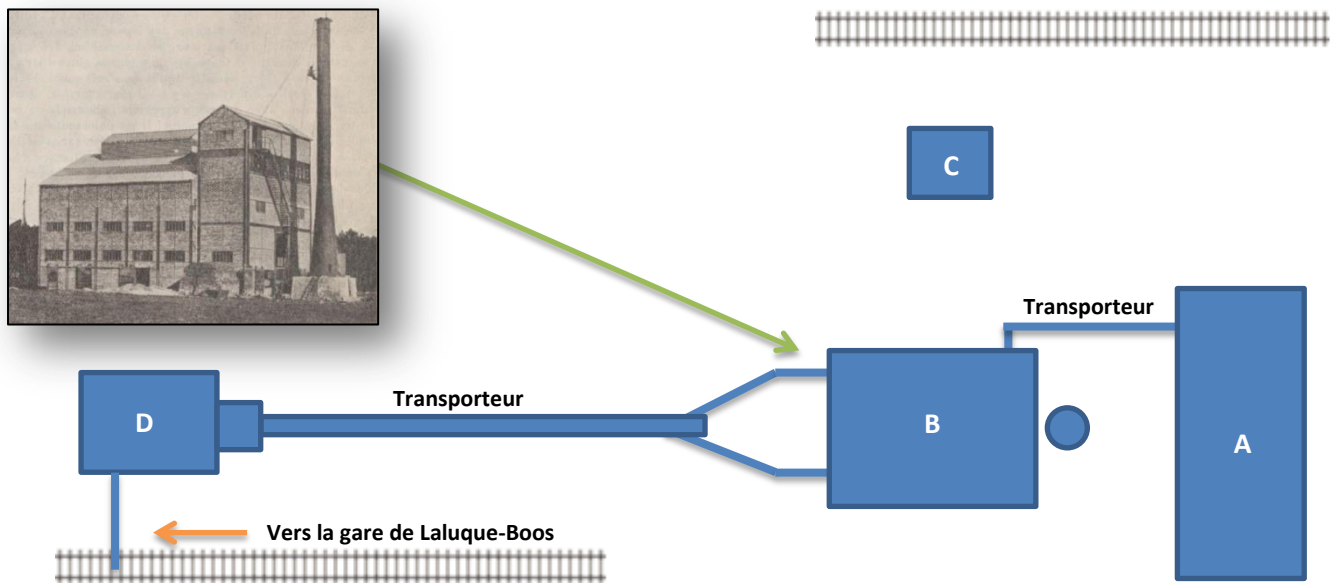
## LA MINE DE COUATE

Cette mine exploitée dès 1859 est signalée par le BRGM (repère ② sur le plan de localisation). A nouveau exploitée entre 1916 et 1920, il est fort probable qu'elle disposait d'un réseau du type Decauville, ainsi qu'un raccordement vers la mine de Larquier et/ou la gare de Lалуque-Boos. Pour le moment, aucune donnée sur cette concession n'a été trouvée.

## L'USINE DE DISTILLATION

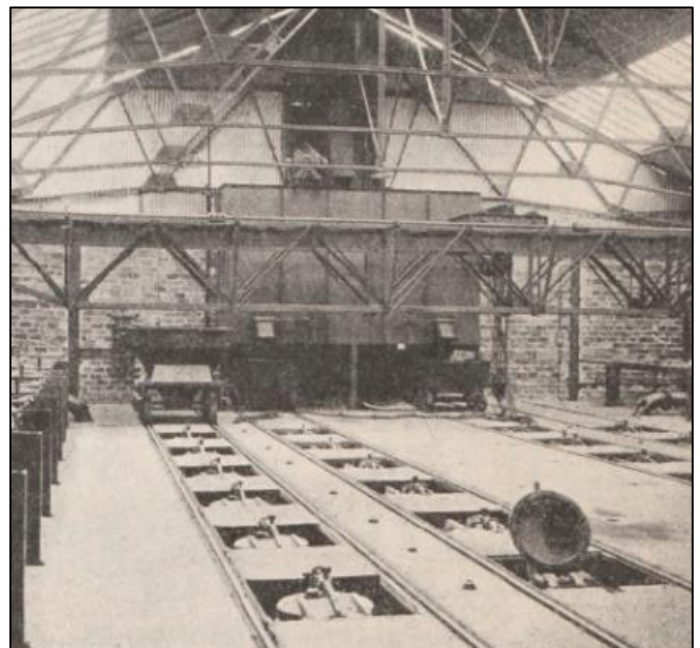
En 1924, l'usine de distillation du lignite est mise en service *aux Mines*, au nord de la commune. La revue « *Le Génie Civil* » de 1926 présente le plan de l'usine de traitement des lignites bruts. En voici un schéma simplifié indiquant l'emplacement :

- A. De l'atelier de séchage ;
- B. De l'usine de carbonisation comprenant 24 cornues Tozer ;
- C. De l'atelier de récupération des goudrons primaires ;
- D. De l'atelier pour la fabrication d'agglomérés ;
- E. De la centrale électrique ;



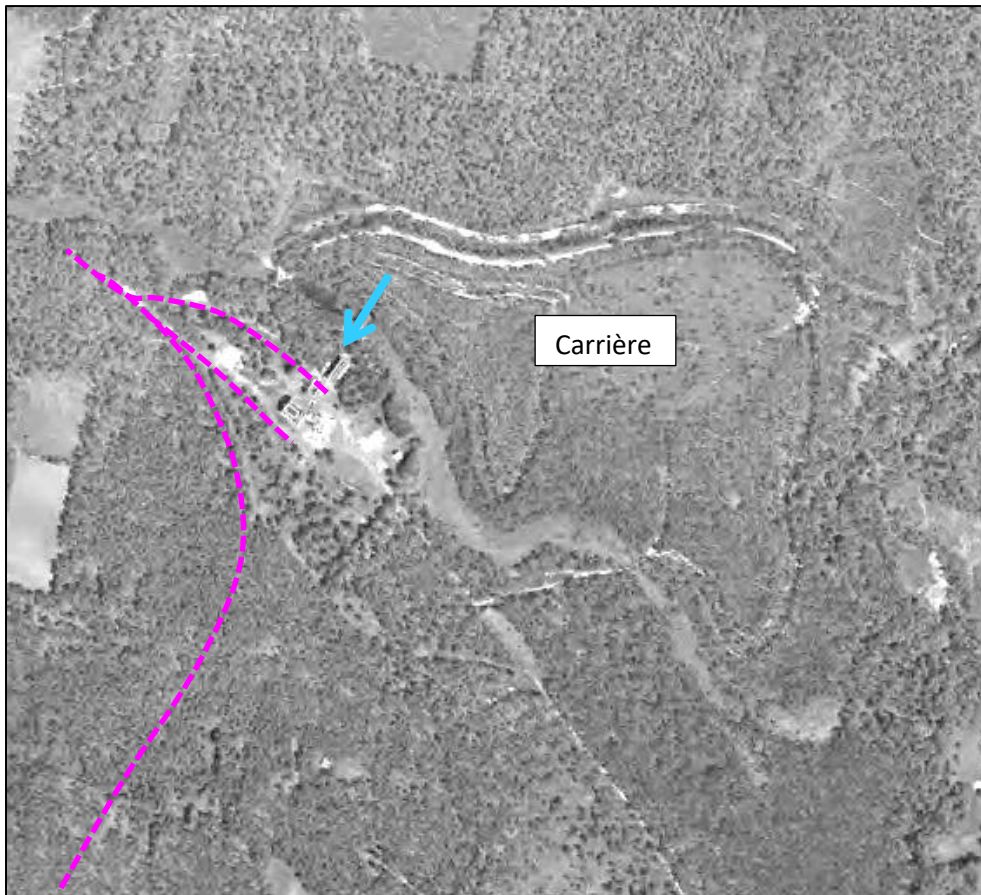
Après séchage, les wagonnets acheminaient le lignite dans les cornues (ci-contre).

En 1926, l'usine utilisait 4 locomotives et 50 wagonnets. Trois pelles à vapeur œuvraient dans la carrière.



Source : *Le génie Civil* – 1926





Vue aérienne IGN - 1950

Sur la vue aérienne de 1945, l'usine est en ruine et la carrière n'est plus exploitée. Le front de taille est encore visible. L'extraction du lignite semble avoir cessée à la fin des années 1930.

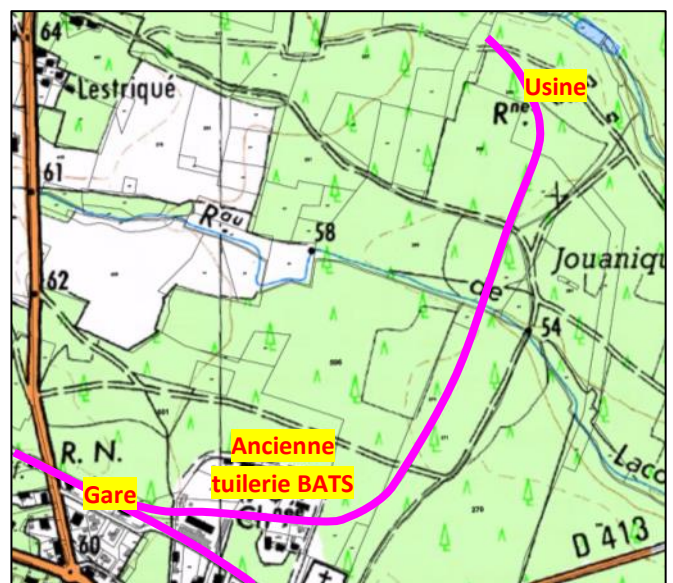
Le plan des voies à l'intérieur de l'usine n'est pas confirmé et était peut-être plus complexe.

Le plan du réseau Decauville entre la carrière et l'usine est inconnu. Les wagonnets arrivaient peut-être par une voie (flèche bleue) empruntant une petite digue barrant le *Ruisseau de Cot*.

### L'EP de l'usine

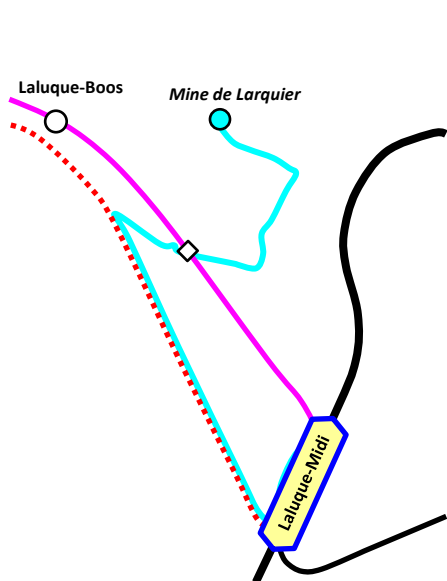
Un EP est posé entre l'usine et la gare de Laluque-Boos. Son tracé est visible sur le cadastre. Il est possible qu'il réutilise la plateforme d'une ancienne voie étroite destinée à acheminer l'argile jusqu'à une tuilerie.

Au total, avec le réseau interne et l'EP, 2,3 km de voies normales ont été posées.



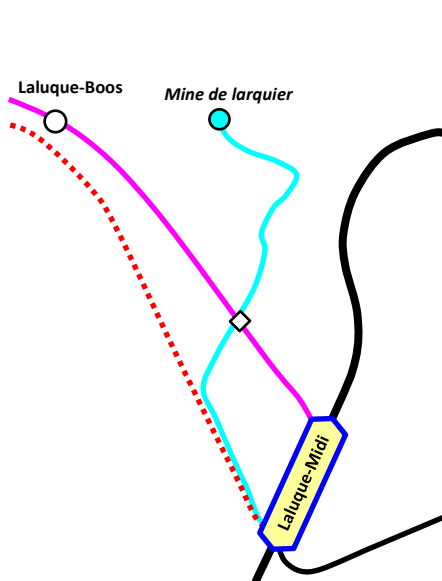
## SYNTHESE

Les schémas ci-dessous synthétisent l'évolution du réseau des mines de Lалуque entre 1916 et la 1926.



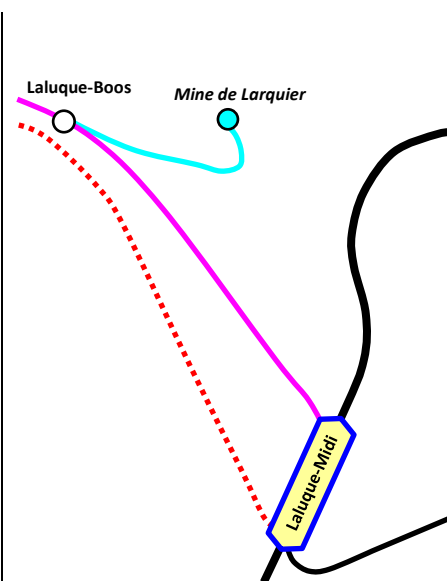
1916 – 1917

Cette première ligne d'environ 6,5 km entre la mine de Larquier et la gare de Lалуque-Midi porte le n°RSU **40142.06M**.



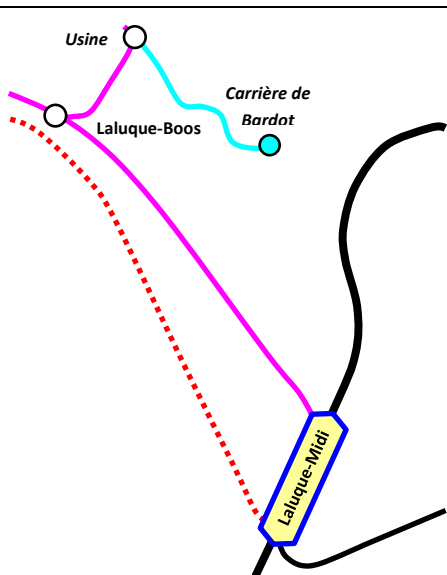
1917 – 1918

Un raccourci est créé. Il permet de réduire d'environ 1,5 km, la distance entre la mine de Larquier et la gare de Lалуque-Midi.



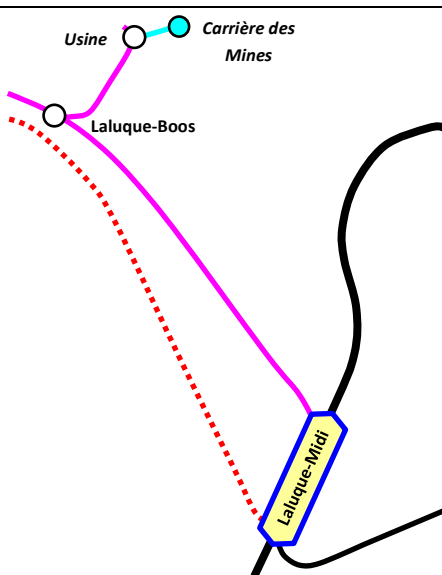
1918 – 1924

Une ligne d'environ 2,3 km est posée entre la mine de Larquier et la gare de Lалуque-Boos via l'ancienne tuilerie de Mathieu BATS. Elle porte le n°RSU **40142.07M**.



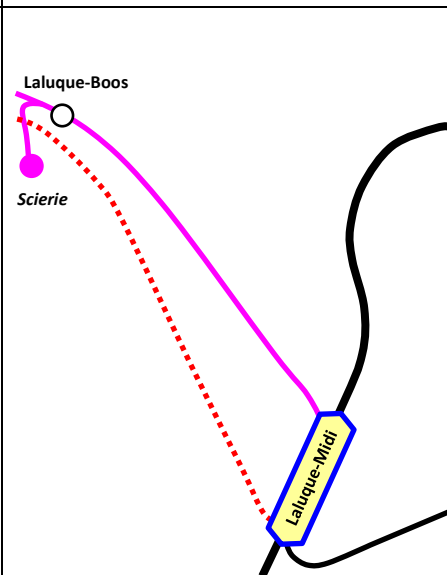
1924 – 1926

Une ligne Decauville est posée entre la carrière de Bardot et l'usine de distillation. Elle porte le n°RSU **40142.09M**. L'EP entre l'usine et la gare de Lалуque-Boos porte le n°RSU **40142.08P**.



1926 – 1936 ?

Une ligne Decauville est posée entre la carrière des Mines et l'usine de distillation. Elle porte le n°RSU **40142.10M**.



1926 ? – 1960 ?

A noter la présence d'un EP partant de la gare de Lалуque-Boos et desservant une scierie. Il porte le n°RSU **40142.11P**.

Les années indiquées sont approximatives et déduites des ouvrages consultés.