

8. La voie ferrée industrielle de la vallée de l'Artillac, à Castelnau-Durban (Ariège)

Par le Docteur André Sarrieu, Vice-président Honoraire

Le Département de l'Ariège a possédé bon nombre d'exploitations forestières, minières ou de carrières, le plus souvent situées dans des régions difficiles d'accès, elles étaient soit à l'écart du réseau routier, soit desservies par de mauvais chemins de montagnes. Dans ces conditions, il parut logique de faire appel à la voie ferrée ; c'est une de ces installations (le chemin de fer industriel du Puymaurens à Saillens) qu'a récemment évoqué le président Christian Lacombe.

On peut citer d'autres réalisations dans ce domaine, par exemple la ligne des mines du Bocart à Sentein près de Saint-Girons ou le réseau Decauville des mines de Talc de Trimouns à Luzenac sur Ariège.

On peut également faire état de la ligne, qui à Castelnau-Durban (entre Foix et St Girons) remontait la haute vallée de l'Artillac, affluent de l'Arize. Cette voie, à écartement de 0,50 m, longue de plus de 4 km, suivait en accotement un étroit chemin de montagne pour atteindre la forêt tout au fond de la vallée.

La construction de cette ligne semble bien avoir eu pour principale raison l'exploitation forestière ; en effet, grâce à elle, les troncs d'arbre étaient descendus jusqu'à d'importantes installations, avec scierie et ateliers, établies au lieu-dit Tourné, à l'endroit où un élargissement de la vallée s'était avéré propre à leur aménagement.

Un embranchement desservait plusieurs voies de garage ou de service sur lesquelles on pouvait voir, même après l'arrêt de l'exploitation forestière, en stationnement, des wagons de différents types : wagonnets plats, longues plates-formes montées sur boggies et très probablement quelques engins de traction.

Un petit pont-bascule, avec un tronçon de voie complétait ces installations ferroviaires ; de là, le bois une fois débité, pouvait continuer son trajet, jusqu'à l'entrée du village, située à environ 2 km de distance, à proximité de la N117.

En dehors de cette destination, la ligne fut utilisée pour le service de diverses carrières, situées à proximité, grâce à l'établissement de quelques embranchements. En remontant la vallée où on trouvait un premier qui pénétrait sur le terrain d'une carrière de pierre multi usages, qui comportait également un gisement de marbre noir.

Plus haut, après avoir dépassé les installations de Tourné, se détachait vers la droite, un court§ embranchement venant buter contre un mur formant quai, et situé en bas d'un plan incliné servant à la descente des blocs de marbre en provenance de la carrière de l'Espiougue.

Un wagon plate-forme à boggies y stationnait dans l'attente d'une éventuelle expédition. Encore un peu plus haut, un autre embranchement se dirigeant vers la droite desservait une autre carrière de marbre : l'Entreprise Escaich.

La voie franchissait sur un petit pont, le ruisseau avant de détacher sur la gauche un très court embranchement, pouvant servir de voie de manœuvre ou de garage. Les blocs de marbre, dans des teintes rosé vif, pour la plupart, étaient descendus pour être, soit expédiés par la ligne « Midi » St Girons Foix, soit transportés jusqu'à une proche marbrerie.

Ils étaient débités en vue d'utilisation pour des cheminées ou des monuments funéraires, ou divisés en plaques destinés à réaliser des dessus de meubles ou des dallages. Accessoirement, avec des chutes, on confectionnait des dessous-de-plat ou des presses papiers.

Dans les années trente, nous avons eu l'occasion de voir fonctionner la ligne pour l'évacuation du marbre, extrait des carrières Pujol à l'Espiougue ; celles-ci se trouvaient à environ 600 mètres d'altitude, c'est-à-dire bien au-dessus de la voie ferrée.

Pour descendre les blocs (pouvant peser paraît-il jusqu'à 9 tonnes), on avait aménagé un plan incliné de 300 mètres de long ; il était fait de rondins, disposés transversalement sur le sol et que l'on savonnait abondamment avant utilisation.

Pour la descente, les blocs étaient solidement amarrés sur un long et solide châssis en bois formant traîneau ; celui-ci était relié par un gros câble métallique à un volumineux treuil chargé de régularisé sa progression (en cas de fausse manœuvre, le bloc de marbre risquait de se retrouver dans lit du torrent !).

Un petit traîneau était destiné au transport des personnes à qui on voulait éviter la fatigue d'une rude montée, il comportait un siège suspendu de manière que l'assise reste horizontale malgré l'importance de la pente ; il était muni d'un levier métallique destiné (en principe !) à immobiliser l'engin en cas de besoin.

Les blocs, quant à eux, après une lente descente arrivaient au bas de la pente, tout près du mur servant de quai, et situé sur la gauche parallèlement par rapport au plan incliné. Là, stationnait un wagon plate-forme à boggies, dont l'extrémité avant touchait le quai. C'est par ce bout qu'étaient chargés les blocs, grâce à de multiples et savantes manœuvres réalisées à l'aide de crics de leviers et de rouleaux.

Une fois le ou les blocs bien en place, et solidement amarrés, un ouvrier montait sur la plate-forme aval, placé entre le chargement et la commande du système de freinage c'est-à-dire dans une position particulièrement dangereuse en cas d'accident (il semble bien d'ailleurs qu'un ouvrier soit mort dans une telle circonstance).

Tout étant fin prêt, les cales enlevées et le frein desserré, le wagon démarrait, entraîné sur la pente par son propre poids et celui du chargement. Il franchissait l'aiguille de l'embranchement pour « filer » sur la voie principale, il progressait ainsi jusqu'à un ressaut du chemin qui le faisait stopper ; un attelage de bovins, posté là en attente, le prenait en charge pour lui faire franchir le raidillon.

Puis, le wagon reprenait sa descente jusqu'au terminus de la ligne au lieu-dit Martinet (en souvenir d'une ancienne forge probablement) tout près de la D117. Là, les blocs étaient transbordés sur un énorme et solide char à quatre roues, qu'un attelage de bœufs se chargeait de tirer jusqu'à la gare « Midi » distante de 1km500 environ, avec nécessité de traverser le village dans toute sa longueur, et de franchir une forte pente avant d'atteindre l'enclos marchandise de la gare.

Pour répondre à ce trafic particulier, la Compagnie de Chemins de Fer du Midi avait installé un portique de levage, construit en massive charpente de bois, mais présentant une grande analogie avec un engin du même type, réalisé, lui, en charpente métallique et que l'on peut encore voir, bien que « hors service », en gare de Saint-Gaudens.

Grâce à cet appareil, les blocs de marbre étaient transbordés du char sur des wagons plats afin d'être acheminés vers leur destination définitive. Cette petite ligne industrielle servit ainsi au transport du marbre jusque vers la fin des années trente. Le relais étant pris par la route, les rails et le matériel roulant furent vendus ultérieurement aux enchères.

La ligne à voie normale, devenue S.N.C.F. devait elle-même disparaître en 1956. L'exploitation du marbre allait en régressant, du fait de la concurrence étrangère et de l'utilisation de matières moins onéreuses.

En ce qui concerne la carrière de l'Espiougue, l'activité cessa en 1960, avec repli du personnel à Saint-Béat (ce fut en particulier le cas de M. Macau). Dans certains cas, des blocs résiduels furent récupérés, et des débris servirent à produire du marbre reconstitué.

Aujourd'hui, il n'y a plus trace de la voie ferrée, le plan incliné a été envahi par la végétation. Cependant, sur les fronts d'attaque des carrières, on peut voir les vides laissés par l'extraction des blocs de marbre.

Dans le périmètre de la carrière de l'Espiougue subsistent quelques tronçons de voie, et des wagonnets subissant l'assaut des broussailles et de la pierraille. Ces vestiges constituent les seuls témoignages pouvant permettre d'évoquer l'intense activité, qui a longtemps régné en ces lieux.