

SUJET(S)

Réseaux ferroviaires de la concession
des mines de houille du Bousquet-d'Orb

LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

34038 – Le Bousquet-d'Orb
34132 – La Tour-sur-Orb

Hérault

Fiche IRSP de présentation générale
du bassin de Graissessac : [34117.0](#)SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
12282.03N	722 000	TOURNEMIRE - Gare – 12 > LA TOUR SUR ORB - Le Four à Chaux	1872	En service
34038.02M	/	LE BOUSQUET D'ORB – Gare > LA TOUR SUR ORB - Coustières Mine	1862	≤ 1965
34038.03M	/	LE BOUSQUET D'ORB - Terril des Marronniers > LE BOUSQUET D'ORB - Campredon Mine	≥ 1862	≤ 1936
34038.04M	/	LE BOUSQUET D'ORB – Gare > LE BOUSQUET D'ORB - La Borie Houillère	≥ 1920	1993
34038.05M	/	LE BOUSQUET D'ORB - La Borie Houillère > LE BOUSQUET D'ORB - Balayé Mine	1925	≤ 1965
34312.00M	/	LA TOUR SUR ORB - Alzou Mine > LA TOUR SUR ORB - Verrière Mine	≥ 1881	≤ 1965

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET*Le haut pays minier : histoire et technique* – Gilbert Crepel – ESPACE SUD*Le passé industriel du Bousquet-d'Orb, mines et verreries* – Pierre SALLES - FLAM*Les Trains du Toit de France : La Ligne des Causses, Le Translozérien* – P. Astier & JM GazagneBulletin de la Société archéologique, scientifique et littéraire de Béziers - 1974 [Gallica](#)NuméroCausses et Cévennes : revue du Club cévenol – 1973 [Gallica](#)Étude du bassin houiller de Graissessac (Hérault) – 1843 [Google-Books](#)Rapports et délibérations / Conseil général de l'Hérault - 1910 [Gallica](#)apport adressé à M. le ministre de l'Agriculture et du commerce - 1873 [Gallica](#)Sur les traces du bassin houiller de Graissessac [PHLV](#)Statistiques du département de l'Hérault - 1824 [Google Livres](#)

TECTONIQUE DES BASSINS HOUILLERS DE LA BORDURE ORIENTALE DU MASSIF CENTRAL - 1954

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

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.



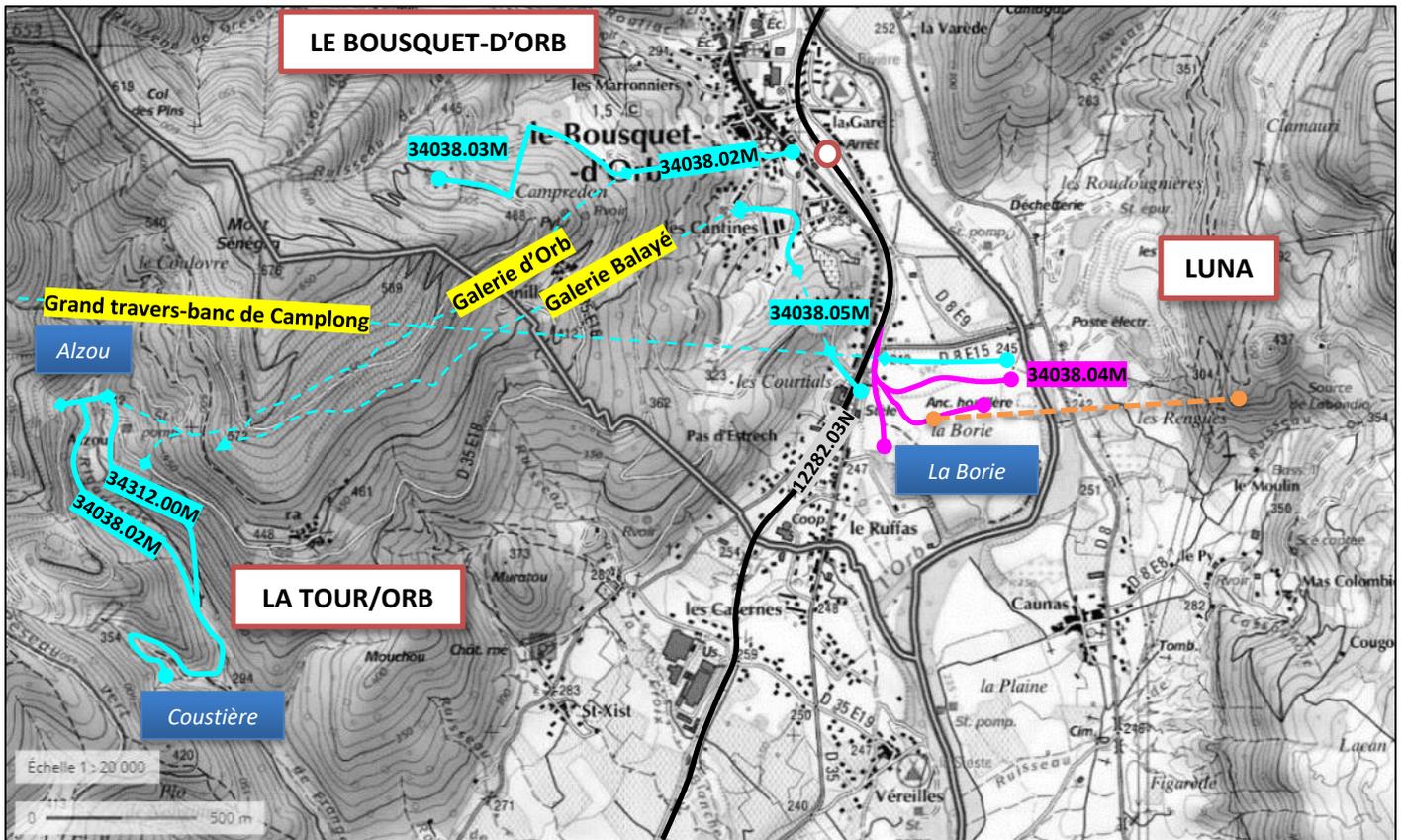
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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



- | | | | |
|--|------------------------------|--|-----------------------------|
| | Ecartement Normal en service | | Ecartement Etroit abandonné |
| | Ecartement Normal abandonné | | Travers-bancs |
| | | | Transporteur aérien |

Cette fiche est inachevée. En effet, il existe peu d'informations sur Internet concernant le réseau ferré de surface. Seul le cadastre rénové de 1948 de la commune du Bousquet-d'Orb a permis de le retrouver partiellement. De l'autre côté du Mont Sénégro, le cadastre rénové de La Tour-sur-Orb date de 1965, alors que le réseau n'existe plus dans le secteur d'Alzou. De même, il existe très peu de cartes postales anciennes et la majorité sont photographiées du pied du même plan incliné. Il n'a donc pas été possible de retrouver l'évolution du réseau entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle.

Les documents existent : il s'agit du [fonds des Charbonnages de France](#), consultable aux archives départementales de l'Hérault « *pierresvives* » (907 avenue du Professeur Blayac à MONTPELLIER). Ce fonds est très volumineux, mais les dossiers les plus intéressants seraient ceux cotés 3ETP839, 3ETP902, 3ETP904, 3ETP908, 3ETP938 et 3ETP939, en rapport avec le réseau ferré du Bousquet d'Orb. Il existe également de nombreux plans, comme par exemple celui coté 3ETP880 (cadastre de 1917).

Nous recherchons des personnes qui accepteraient de se plonger gracieusement dans ces archives. Si vous souhaitez nous aider, merci de nous contacter.



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

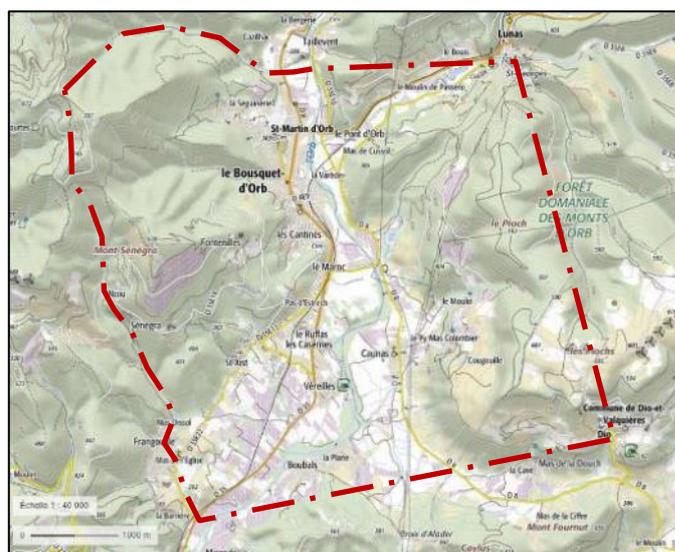
irsp-contact@sfr.fr

PRESENTATION

Située à l'extrême-est du bassin houiller de Graissessac, la concession du *Bousquet d'Orb* est accordée le **9 avril 1778** au **Marquis DE BERMONT**, puis rétrocédée à l'**abbé MARTEL**. Initialement limité à la rive droite de l'*Orb*, elle est étendue à la rive gauche par décret du 7 fructidor de l'an XII¹ (ci-contre).

En 1848, les concessions du Bousquet-d'Orb, de Bousagues, du Devois de Graissessac et de Saint-Gervais se regroupèrent pour former la **C^{ie} Générale des Mines de Graissessac**. La **C^{ie} des 4 Mines** fut ensuite créée le 7 octobre 1863. Celle-ci engloba le 4 août 1903, la concession de La Tour-sur-l'Orb. L'ensemble prit le nom de **concession de Ruffas** le 12 juillet 1934.

Les mines du Bousquet-d'Orb alimentaient principalement les verreries et durant quelques années, une usine de zinc.



La concession du 7 fructidor de l'an XII

Plusieurs mines, percements ou galeries sont répertoriés, et pour la plupart, parfaitement localisés grâce aux cadastres napoléonien (1826) et rénové (1948). Le tableau ci-dessous les répertorie. Ceux exploités entre le milieu du XIX^e siècle et le milieu du XX^e ont donné lieu, ou sont susceptibles d'avoir donné lieu, à un réseau ferré de surface.

Le premier chemin de fer extérieur apparaît en 1849. Sa longueur est inférieure à 50 mètres, contre 1100 mètres à l'intérieur. Les voies de 40 cm furent converties en voies de 60 cm vers 1887.

	Commune	Secteur, selon le cadastre	Ouverture	Fermeture	Réseau de surface
N°1 ²	LE BOUSQUET	Les Marronniers	Vers 1780	Vers 1830	Peu probable
N°2 ³	LE BOUSQUET	Les Carbonnières	Vers 1810		OUI
N°3 (Paillargues)	LE BOUSQUET	Rouffiac-Est	1824		Peu Probable
N°4	LE BOUSQUET	Cambrol	1826		Probable
N°5	LE BOUSQUET	Lauzière-Haute	1826	Vers 1931	OUI
Campredon sup.	LE BOUSQUET	Campredon	< 1860	Vers 1936	OUI
Campredon inf.	LE BOUSQUET	Campredon	< 1860	Vers 1936	OUI
Eugène (percement)	?	?	> 1860		Supposé
Orb	LE BOUSQUET	Cambrol	1867	Vers 1936	OUI
Cap Nègre d'Alzou*	LA TOUR/ORB	Cap Nègre	1870		OUI
Verrière* ⁴	LA TOUR/ORB	Sourouyre	1881	Vers 1964	OUI
Leenhardt ⁵	LA TOUR/ORB	Limnade	1882	Vers 1931	OUI
Debay (puits)	LE BOUSQUET	La Borie	1932	> 1950	OUI
Alzou	LA TOUR/ORB	Alzou	1895		OUI
Coustières*	LA TOUR/ORB	Coustières	1898	1907	OUI
Balayé	LE BOUSQUET	La Blaquièrre	1925	> 1950	OUI

* Concession voisine de Bousagues

Dates en italique = à confirmer. Elles sont déduites des dossiers des Charbonnages de France

¹ 25 août 1804

² Aussi appelée *Percement Bermont*, *Mine Basse du Bousquet* ou des *Marronniers*

³ Aussi appelée *Mine Haute du Bousquet*

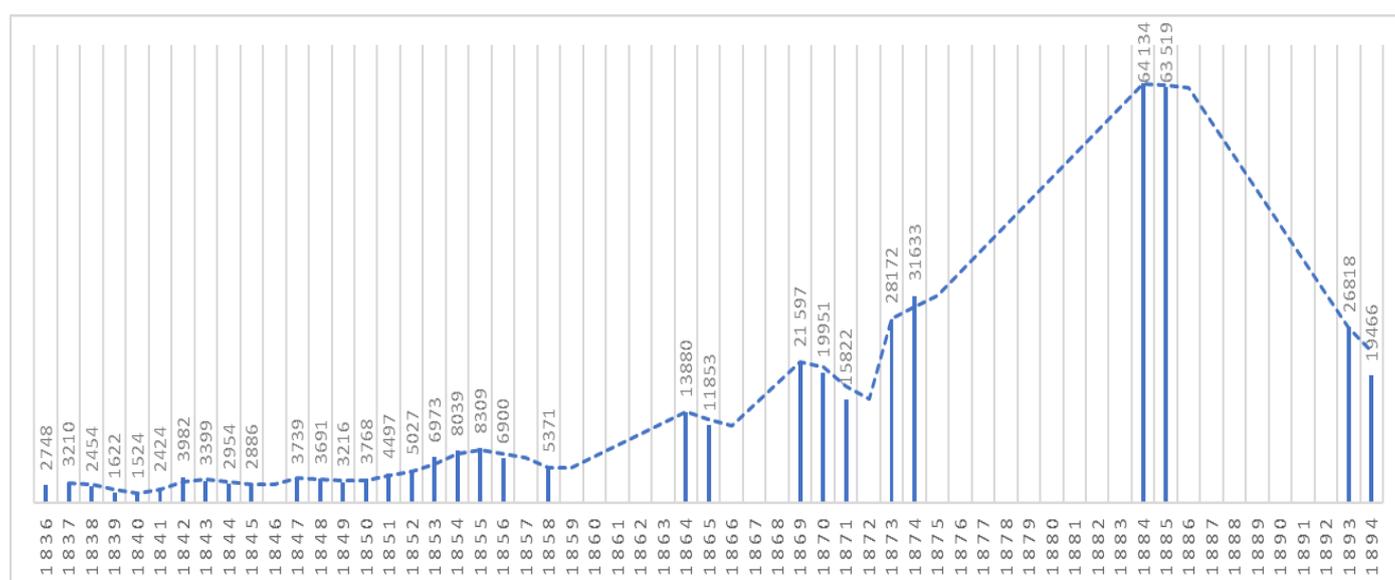
⁴ Du nom de PROSPER VERRIERE, membre du conseil d'administration de la C^{ie} des 4 Mines. Abandonnée en 1895 en raison d'un incendie, la mine a été rouverte en 1907. Entre temps, le filon amont fut exploité par la mine *Coustières*.

⁵ Du nom de CHARLES LEENHARDT, membre du conseil d'administration de la C^{ie} des 4 Mines.

Dans le tableau ci-dessous sont reportées quelques informations sur l'exploitation des mines. Ces données sont issues des [rapports et délibérations](#) du Conseil Général du département de l'Hérault.

Année	Mines évoquées	Observations
1858	N°5	Percement de la mine n°5
1871		« Les mines du Bousquet, ainsi que celles qui devront s'ouvrir dans la montagne du Cap Nègre, pourront donner lieu, au Bousquet, à un centre de production et d'expédition comparable à celui d'Estréchoux, aujourd'hui que la section du chemin de fer de Bédarieux au Bousquet est définitivement ouverte. »
1874	Orb	« La grande galerie de l'Orb est maintenant percée, des deux côtés, dans le charbon ; aussi, les mines du Bousquet, ainsi que celles qui devront s'ouvrir dans la montagne encore inexploitée du cap Nègre, pourraient-elles donner lieu, au Bousquet, à un centre de production comparable à celui d'Estréchoux. »
1875	Orb, Cap Nègre	« La Compagnie compte installer un roulage mécanique dans la galerie d'Orb. »
1876	Cap Nègre	
1877	Orb, Cap Nègre	Installation d'un lavoir sur le terrier de la mine d'Orb
1879		« La fourniture prochaine du coke aux Hauts-Fourneaux de Balaruc a nécessité la création de fours à coke au Bousquet-d'Orb et à la construction d'un deuxième plan incliné à côté de l'ancien qui devient insuffisant. »
1883		Disparition de l'usine à zinc du Bousquet-d'Orb
1894	Cap Nègre, Verrière	
1895	Cap Nègre, Verrière	Incendie de la mine Verrière
1896	Cap Nègre	
1897	Orb, Cap Nègre, Verrière, Leenhardt	Construction d'un chemin de fer extérieure entre les mines du Cap Nègre et de Verrière
1898	Orb, Cap Nègre, Verrière, Leenhardt	Chemin de fer extérieur de 850 mètres entre les mines du Cap Nègre et de Verrière
1899	Orb, Cap Nègre, Verrière, Leenhardt	
1900	Verrière, Leenhardt, Orb	

Ci-dessous, le tonnage extrait des mines de la concession du Bousquet-d'Orb de 1836 à 1894. A partir du milieu du XIX^e siècle, c'est le tonnage de la **C^{ie} des 4 Mines** qui est donné, sans détailler par concession ; raison pour laquelle seules quelques années sont connues. Il est possible de deviner l'impact sur la production, de l'ouverture la galerie d'Orb et l'exploitation du secteur d'Alzou.



LES CHEMINS DE FER DE LA C^{IE} DU MIDI



Extrait carte Michelin n°83 – 1938

Avant d'aborder les réseaux miniers, quelques mots sur les chemins de fer traversant le bassin houiller de Graissessac.

L'histoire commence en 1838, avec l'étude de l'ingénieur des Mines **FELIX-NAPOLÉON GARELLA** (1809-1858), évoquant l'idée d'établir un chemin de fer entre le bassin houiller de Graissessac et Béziers⁶. Il faut attendre le 14 mai 1853 pour que les travaux débutent, sous la direction de la **C^{ie} du Chemin de Fer de Graissessac à Béziers**, créée le 26 février 1853. La ligne est mise en service pour les marchandises, le 20 septembre 1858 de Béziers à Bédarieux puis le 28 décembre 1858 jusqu'à Graissessac (*Estréchoux*). La ligne ouvre aux voyageurs le 1^{er} septembre 1859.

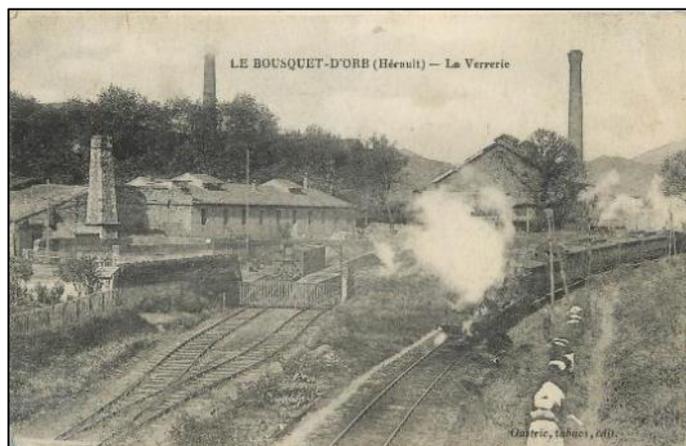
Le chemin de fer de Graissessac est racheté le 1^{er} mai 1863 par la **C^{ie} des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne**, avec idée de créer une nouvelle ligne jusqu'à Millau. Mise en service le 11 mai 1872, cette dernière se greffe à la précédente au sud de La Tour-sur-Orb, à la sortie nord le tunnel du *Four Pascal*. A cette date, elle est limitée au Bousquet-d'Orb ; Millau étant atteint le 18 octobre 1874.



La gare du Bousquet-d'Orb



Outre les mines, la ligne desservait une importante verrerie (ci-contre), située au nord de la gare (cadre jaune ci-dessus). L'usine fonctionna de 1785 à 1955.



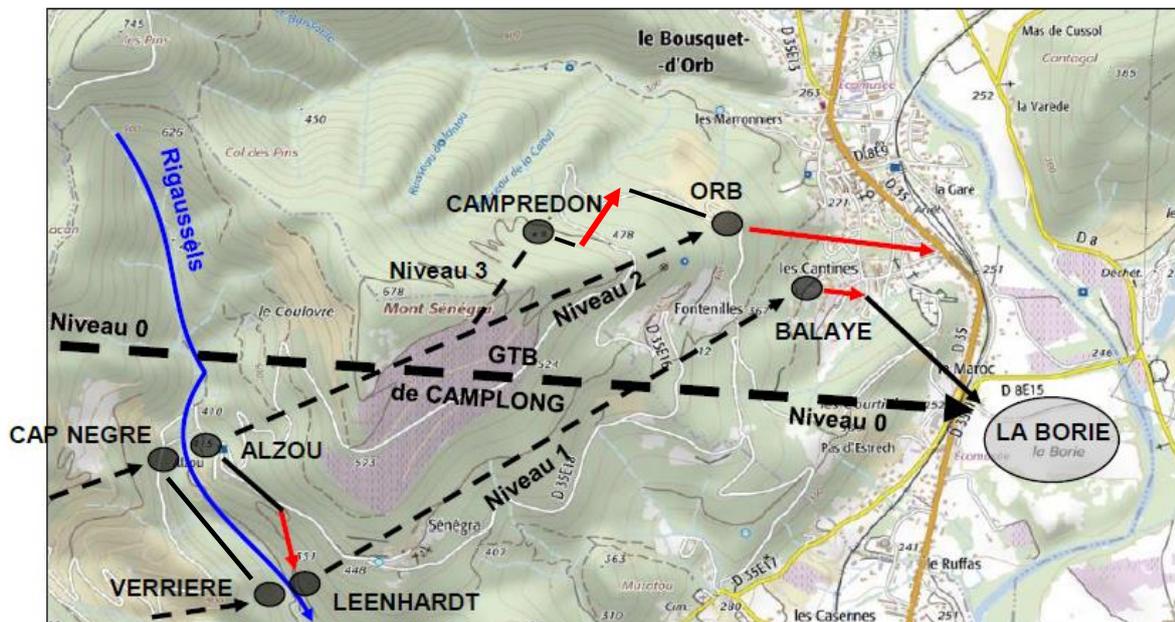
Par ailleurs, le chemin de fer primitif de Graissessac fut prolongé très tardivement jusqu'à *Andabre Plaisance* (Saint-Geniès-de-Varensal), le 13 octobre 1924. Le 1^{er} novembre 1954, la branche La Tour-sur-Orb – Plaisance ferma aux voyageurs, puis en 1978 aux marchandises.

⁶ *Etude du bassin houiller de Graissessac*. Le chemin de fer devait suivre *Le Clédou*, *La Marre* puis *L'Orb* jusqu'à Béziers.

LE TRANSPORT DU CHARBON

La carte ci-dessous présente les grands courants de transport du charbon, confirmés par les plans, photos et recherches sur le terrain. Les couches de charbon étaient inclinées selon un pendage proche de 45° et l'exploitation s'est faite du haut vers le bas, c'est-à-dire de Campredon jusqu'au puits Debay de 75 m de profondeur. Il sera le dernier percement entrepris sur le grand carreau de *La Borie Ruffas*.

Par ailleurs, il convient de préciser que ce schéma reste très théorique. Contrairement à des dénominations assez répandues dans les textes, la grande galerie de l'Orb de 1 750 m de long ou le grand travers banc de Camplong (dit aussi travers banc 250) de 7 km, ne sont pas des galeries uniques creusées comme des tunnels à travers les couches du terrain, mais l'utilisation bout à bout de plusieurs galeries distinctes résultant des creusements successifs de la mine.



MINES DU BOUSQUET D'ORB et GRANDS COURANTS DE TRANSPORT DU CHARBON

En tirets : les principaux axes souterrains

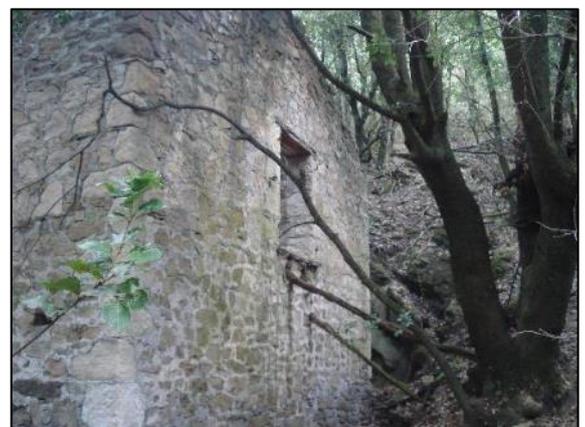
En traits pleins : les axes de surface

En rouge : les plans inclinés funiculaires de surface

GTB : Grand Travers Banc en provenance des mines de Camplong

A la fin de l'exploitation, le *Mont Sénégal* était devenu un immense gryère percé de toutes parts, un véritable labyrinthe de plusieurs kilomètres de développement dont toutes les issues ont été condamnées par sécurité car il y avait **danger de mort à s'y aventurer**.

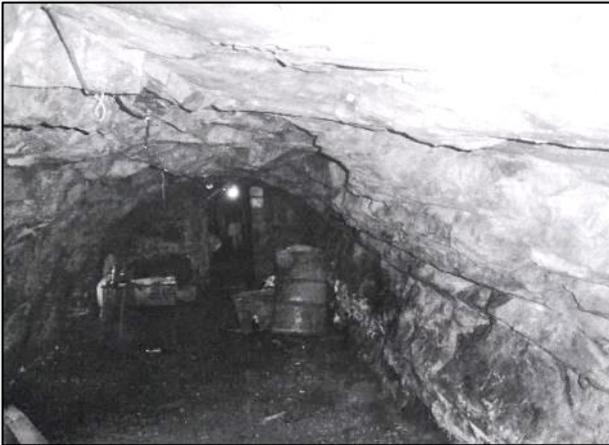
Il existe cependant plusieurs vestiges relativement accessibles à découvrir en surface, soit au Bousquet même, soit vers la mine de *Leenhardt-Verrière* (ci-contre, bâtiment abandonnée), à condition de vaincre la végétation très dissuasive. Mais la prudence reste de mise.



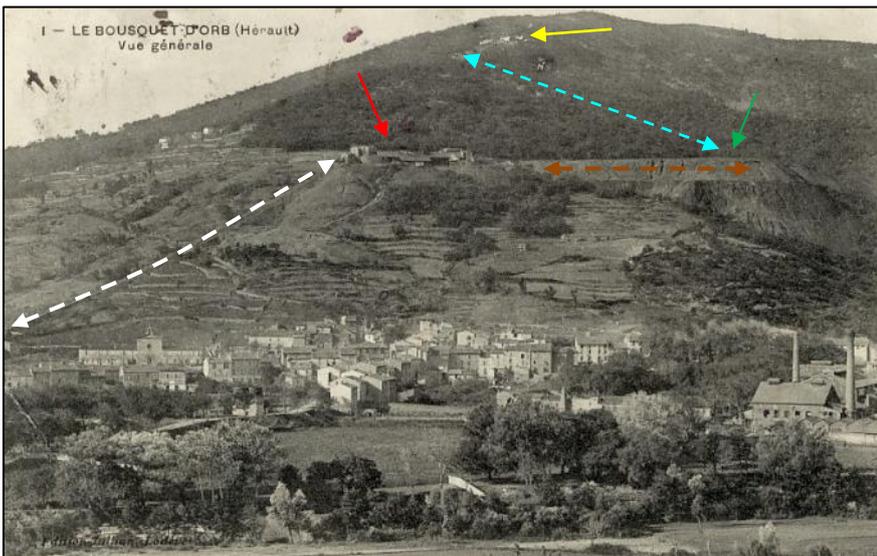
DE CAMPREDON AU VIEUX BOUSQUET

Les emplacements des mines sont reportés ci-dessous, selon les critères suivants :

- Mines mentionnées sur le cadastre de 1826 et dans l'étude du bassin houiller de Graissessac.
- Mines mentionnées sur le cadastre de 1948.
- Carreau de la mine de Campredon



En médaillon, l'intérieur de la mine N°1 (percement Bermont), photographiée en 2007.

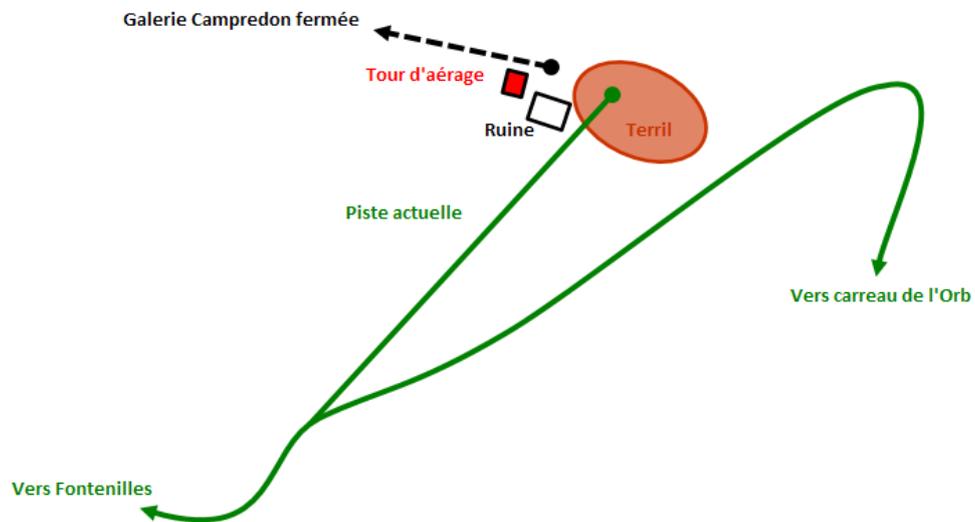


En bas, à droite, les deux cheminées de la verrerie. A gauche de la mine d'Orb, on aperçoit le hameau de Fontenilles.

La photo ci-contre présente l'ensemble du site. La flèche jaune pointe le carreau de la mine de *Campredon*. Il a existé un plan incliné (flèche bleue), entre *Campredon* et la mine N°2 (flèche verte) mais il n'en resterait aucune trace sur le terrain. De la mine N°2, une voie rejoignait la mine d'*Orb* (flèche rouge) via le terril des *Marronniers* (ellipse sur le plan et flèche marron ci-contre). De là un autre plan incliné (flèche blanche) atteignait la mine N°5 (hors champs).

Le carreau de la mine de Campredon

Ci-dessous, le plan simplifié du carreau de la mine de *Campredon*.



Ci-dessous, en 2018, vestiges d'un bâtiment du carreau avec le linteau arrondi d'une porte toujours présente.



Ci-dessous, deux vues de l'entrée de la mine de *Campredon* photographiée en 1990 et 2018.



Au-dessus de l'entrée de la galerie, mais légèrement décalée par rapport à elle (voir plan), se trouve une tour d'aérage de 15 m de haut en extérieur et 5 m de profondeur en intérieur.



En effet, la galerie de Campredon a été la première fermée et condamnée. Mais comme elle se trouvait au sommet de la mine, elle devait assurer un rôle d'aérage, d'où la construction de cette tour.

La photo ci-contre montre la tour avec le trou qu'ont percé des petits malins pour accéder au puits intérieur.



La photo ci-dessous montre ce puits avec sa communication vers la galerie voisine. Mais l'ensemble est fermé et il est inutile de chercher à descendre.



Ci-contre, la tour au début des années 1990.

Le carreau de la mine d'Orb et le terril des Marronniers

Vue aérienne infrarouge IGN – 1992

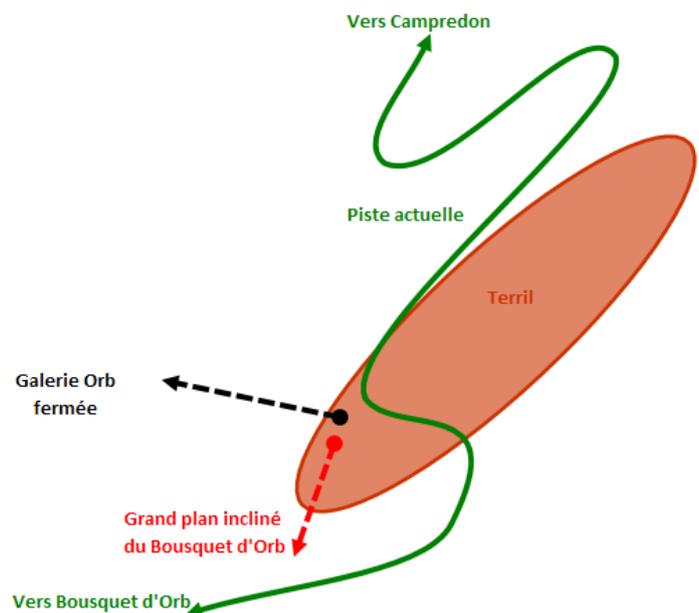
Dans les années 1980/1990, l'exploitation en découverte sur le versant nord du *Mont Sénégra*, nécessita la construction d'une piste pour les norias de camions. Celle-ci traversait l'ancien carreau et le terril des *Marronniers*, puis remontait jusqu'à *Campredon*. Le site est donc facilement accessible aux promeneurs.



Le terril des Marronniers



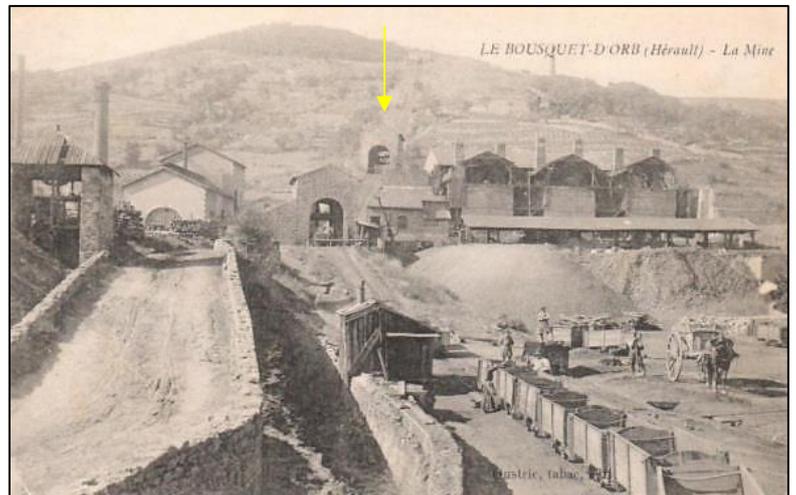
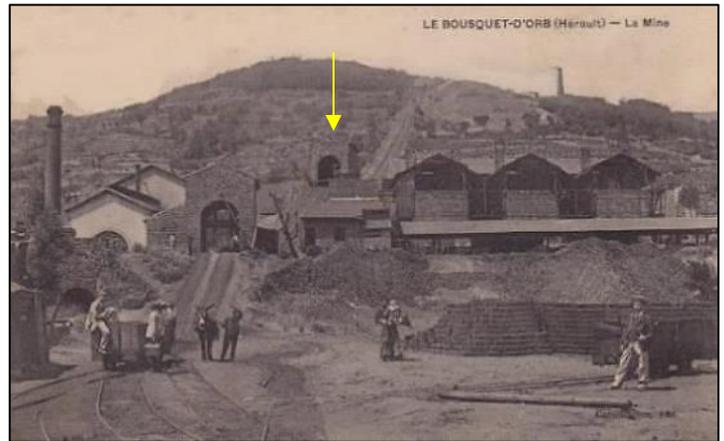
Ci-contre, deux vues de l'entrée de la galerie *d'Orb* photographiée en 1990 et 2018. Noter l'envahissement végétal.



Ci-dessus, le plan simplifié du carreau de la mine *d'Orb*.

Le plan incliné du carreau de la mine d'Orb au Vieux-Bousquet (mine N°5)

Ce plan incliné fut mis en service en 1862. Il permettait de descendre le minerai des mines situées sur le versant nord du *Mont Sénégra*. Il était constitué de 3 tronçons que l'on distingue nettement sur la photo ci-contre. Il aurait fonctionné jusqu'en 1932. Il semblerait qu'il y ait eu une tentative de le doubler en 1879. Comme en témoignent les photos, sa plateforme a été élargie mais pas les ponts dont les culées sont toujours celles du plan initial. Par ailleurs, trois plans inclinés extérieurs⁷ sont signalés en 1865. Sauf s'il est fait référence à ces trois tronçons, cela signifierait qu'il existait deux autres plans inclinés sur la concession, dont celui entre *Campredon* et la mine N°2.



Le bas du premier tronçon (ci-dessus à gauche), devait desservir la mine N°5, située à proximité. Son emplacement est repéré par des flèches jaunes, sur les autres photos. A droite, les fours à coke construits en 1879.

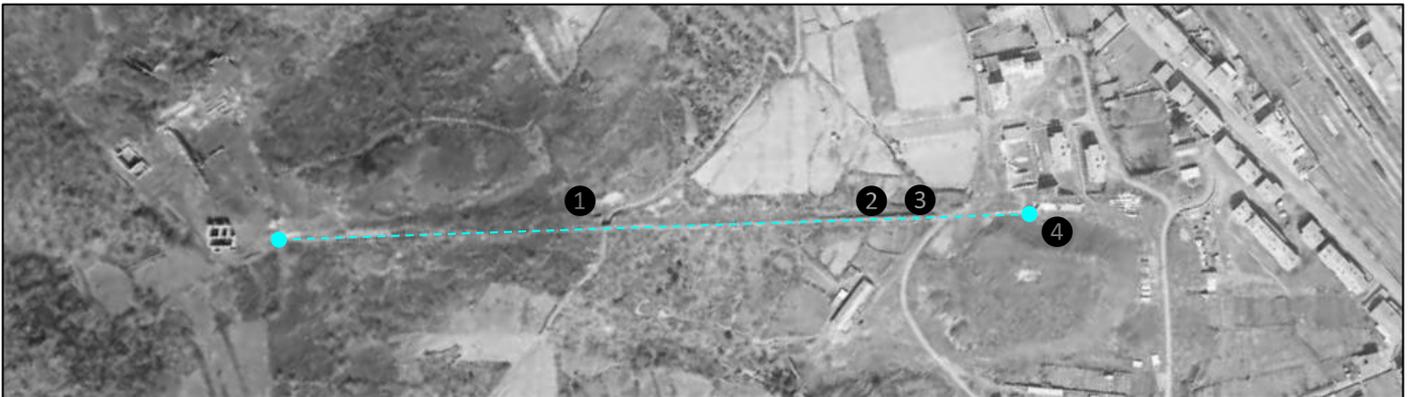


Ci-contre, une carte postale a priori photographiée devant les fours à coke, ou à proximité. Le plan incliné est situé devant la bâtisse visible en arrière-plan à gauche.

⁷ Un plan automoteur intérieur est mis en service en 1848.

Ci-dessous, l'ensemble du plan incliné avec à gauche, les ruines du carreau de la mine d'Orb. Seul le premier tronçon est indiqué en pointillés bleus. Il existait au moins trois ponts sur ce tronçon :

① Un premier pont passait au-dessus du *Chemin des Fontenilles*⁸. Le tablier reste visible sur les vues aériennes, jusque dans les années 1980 puis a disparu. Mais les culées sont toujours en place. Il fait l'objet de la fiche [IPVD 34038.03N](#).

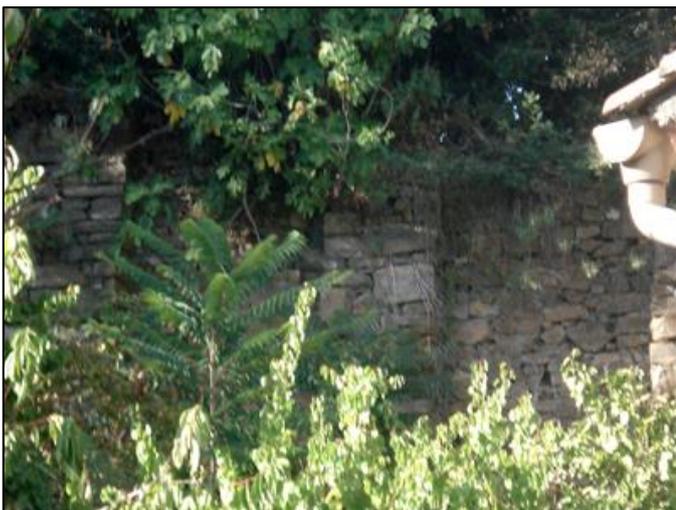


Vue aérienne IGN – 1963



② Un long remblai maçonné avec contreforts et percé d'un second pont (flèche jaune) franchissait une dépression de terrain. Cet ensemble est toujours existant et situé aujourd'hui à côté d'un lotissement. Mais totalement enseveli sous la végétation, son accès est presque impossible et il ne peut être que partiellement perçu depuis les propriétés voisines comme en témoignent les photos ci-après.

Ci-dessous, vues des contreforts



⁸ Dénomination en 1948 : *Chemin des Fontenilles au Bousquet-Orb*.



Ci-contre, vue de l'arche côté sud ; ci-dessous côté nord.
Une écurie a été construite sous l'arche.



③ Un troisième pont au-dessus d'un chemin de service, proche de l'actuel *Rue de la Blaquièrre* (flèche rouge ci-contre). Détruit, il fait l'objet de la fiche [IPVD 34038.03G](#).



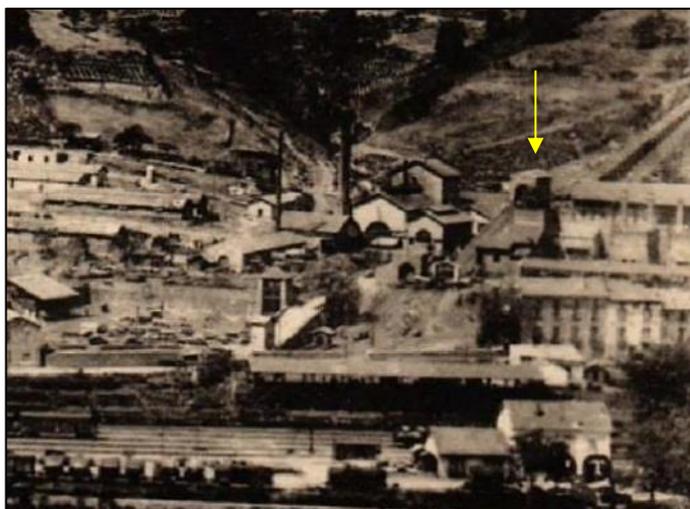
A visiter :

[LES LUMIERES DE LA MINE](#). Exposition permanente, place de la Mairie, qui met en scène 200 lampes et objets de la mine, du XVIII^e à nos jours. Elle est accompagnée de panneaux, textes et photos, qui relatent l'histoire du Bassin minier de l'Hérault dit "Bassin de Graissessac". La clé est à demander à la mairie.



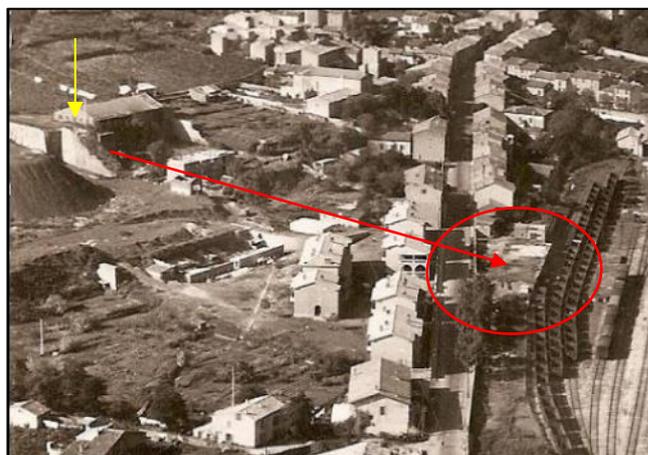
Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Il subsiste toujours des vestiges ④ du carreau du *Vieux-Bousquet*, entre le premier et le second tronçon du plan incliné, sur le parking d'une résidence. Noter les arches murées dont on ne sait ce à quoi elles correspondaient.

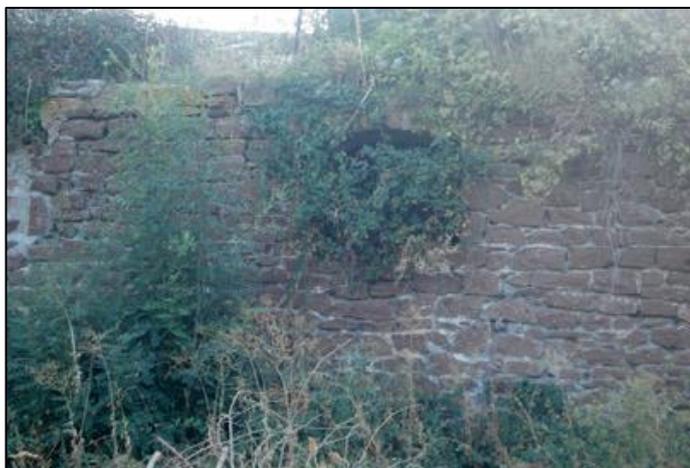


La photo ci-contre et celle-ci-dessous permettent de situer assez précisément le bas du plan incliné, le triage et le carreau du *Vieux Bousquet*, par rapport au quai de transbordement de la gare.

Le charbon trié au bas du plan incliné (carreau du *Vieux Bousquet*) aboutissait à une aire (flèche et cercle rouges) qui dominait une voie de chargement de la gare par un mur dans lequel étaient percées des trémies pour faire tomber le charbon dans les wagons.



Photographié vers les années 1950, le site est en partie démantelé ci-dessus.

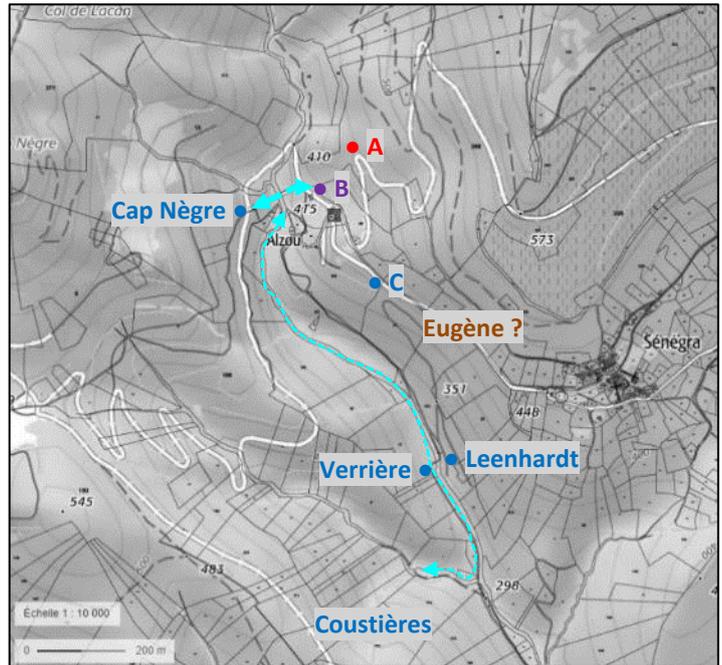


Ci-contre, l'ouverture d'une trémie photographiée en 2018. Au pied de ce mur passait la voie de chargement des wagons

ALZOU

L'exploitation du secteur d'Alzou remonte à une époque très ancienne, mais en raison de son isolement, elle cessa en 1815. L'exploitation reprend en 1870 avec la mine du *Cap Nègre*. Suivront les mines de *Verrière* (1881), *Leenhardt* (1882), *Alzou* (1895), *Coustières* (1898) et un puits *Eugène* qu'il est impossible de localiser. Les travaux cessèrent en avril 1967.

Comme semble le confirmer les cartes d'Etat-Major et Michelin du début du XX^e siècle, l'ensemble de ces mines étaient reliés par un réseau ferré de surface. Dans le rapport de l'ingénieur en chef d'août 1900, il est indiqué qu'une voie ferrée extérieure de 850 mètres relie la mine du *Cap Nègre* à celle de *Verrière*. Sur la carte d'Etat-Major (ci-dessous), ce tracé en rive droite du *Ruisseau de Rigaussels* se prolonge jusqu'à la mine *Coustières*, ce qui en fait une liaison ininterrompue depuis le Bousquet qui était en quelque sorte l'épine dorsale entre les différents lieux d'exploitation.



Les emplacements des mines sont reportés ci-dessus, selon les critères suivants :

- Mine mentionnée sur le cadastre de 1826.
- Mine mentionnée sur le cadastre de 1965.
- Autres mines localisées.
- Autres mines non localisées.

Sur la carte, les mines repérées A, B et C correspondent aux mines d'Alzou : mine basse, mine haute et mine du Rec. En raison d'incohérences dans la documentation, il n'a pas été possible, pour le moment, de distinguer les unes des autres. Le percement Eugène serait également situé dans le vallon.

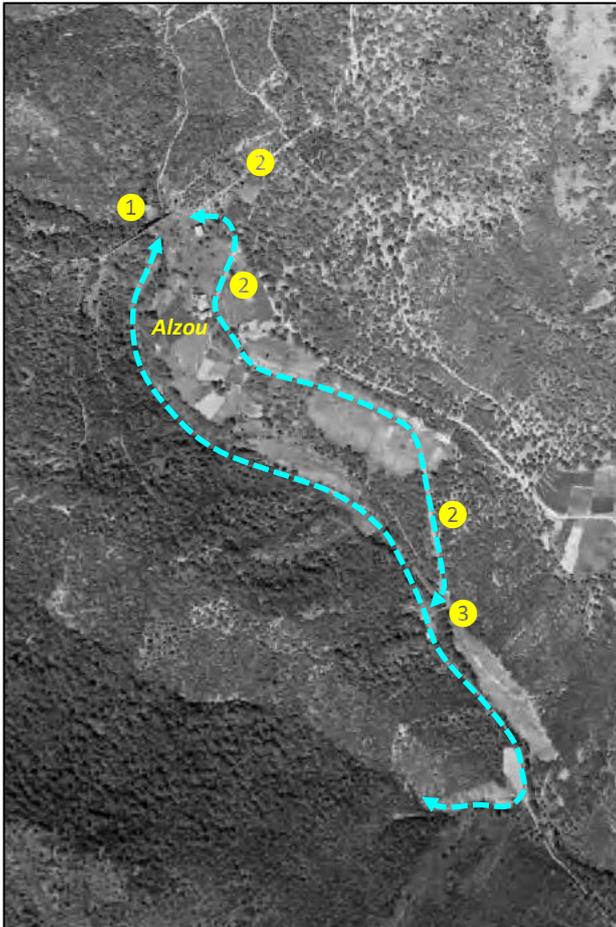


Extrait de la Carte d'Etat-Major de Bédarieux Nord-Est 4/232, révisée en 1901



Ci-contre et ci-dessous, entrée de la mine d'Alzou.





Vue aérienne IGN – 1948

Divers éléments à usage ferroviaire, attirent l'œil sur les vues aériennes :

- ① Un viaduc ;
- ② Des traces rectilignes, pouvant correspondre à des plans inclinés en rive gauche du *Ruisseau de Rigaussels* ;
- ③ Un pont entre les mines *Verrière* et *Leenhardt*.

Alzou était le nom d'un petit hameau aujourd'hui disparu, constitué en 1856 de 4 maisons. En 1936, 3 maisons étaient habitées, dont une par un couple originaire d'Espagne. Employés par la C^{ie} des 4 Mines, l'homme était mineur et la femme lampiste. Les derniers bâtiments ont été rasés à la fin des années 1990.

Le viaduc

Ce viaduc avait fière allure, comme on peut le deviner sur la vue aérienne de 1981. Malheureusement, il a été détruit, au début des années 2000... Il était long d'environ 118 mètres, haut d'environ 15 mètres et constitué de 6 ou 7 arches. Sa largeur est estimée à 2,5 m. Il enjambait le ravin du *Ruisseau de Rigaussels*.



Vue aérienne IGN infrarouge - 1981

Le bâtiment en ruine à droite de la vue aérienne était situé à proximité de l'entrée de la mine numérotée arbitrairement **B**. L'entrée de la mine du *Cap-Nègre* était située à l'opposée.

Ce viaduc fait l'objet de la fiche [IPVD 34312.02A](#)

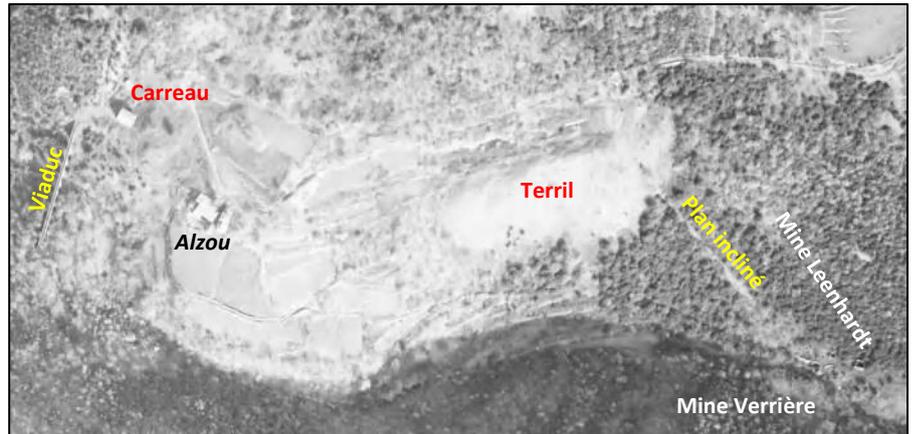


Extrait cadastre de 1965 - Section G Feuille 1

Les plans inclinés rive gauche

L'existence d'au moins un plan incliné est confirmé par l'ouvrage *TECTONIQUE DES BASSINS HOUILLERS DE LA BORDURE ORIENTALE DU MASSIF CENTRAL*. Nommé *plan Despous*, il était situé sur la rive gauche du ruisseau de Rigaussels, à l'extrémité du terril d'Alzou, et descendait vers la mine de *Leenhardt* sur le carreau de laquelle il aboutissait.

La mine de *Verrière* se trouvait face à *Leenhardt*, en rive droite du ruisseau.

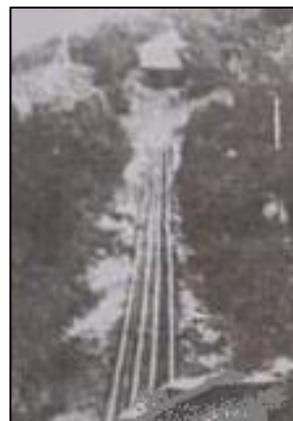


Vue aérienne IGN - 1963

Sur la vue aérienne de 1963, le terril et le plan Despous sont clairement visibles, ainsi que le viaduc, à gauche. Il était actionné à l'aide d'une machine à vapeur. Le carreau d'Alzou était situé à proximité de ce dernier, à la sortie de la *galerie d'Orb*.



Ci-dessus et ci-contre, photos du plan incliné juste au dessus de l'entrée de mine de Leenhardt. Ci-dessous, photo du plan Despous prise en 1932 et morceau de rail sur le tracé.



Le pont

Un pont reliait donc la mine de *Verrière* (rive droite) à celle de *Leenhardt* (rive gauche) par-dessus le *Ruisseau de Rigaussels* dont un vestige est visible sur des vues aériennes. Il fait l'objet de la fiche [IPVD 34312.03Y](#)



La mine Verrières au début des années 1990



Vue aérienne IGN – 1963, avec l'emplacement du pont



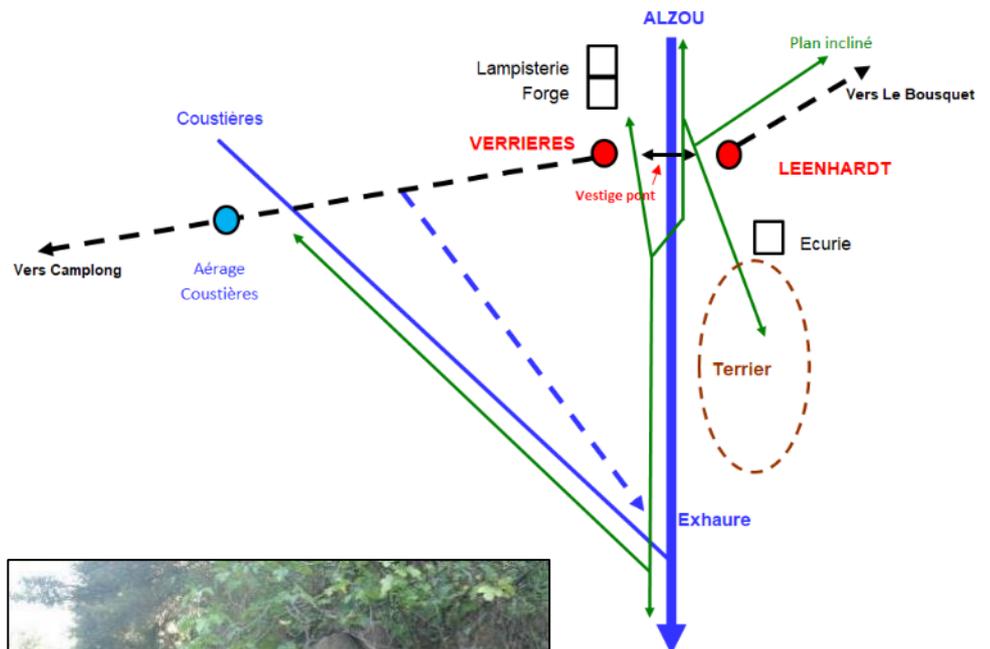
La mine Leenhardt au début des années 1990



La mine Verrières en 2019



La mine Leenhardt en 2018



Le pont comportait une arche plein cintre en maçonnerie sur le chemin rive gauche (visible avant destruction sur la vue aérienne), suivie d'une travée métallique sur le ruisseau proprement dit. Travée qui a été récupérée au moment de la fermeture des mines. Les culées restent cependant bien visibles. Ci-dessus, en rive droite ; ci-contre, les restes de l'arche rive gauche.



Rive droite, côté Verrière

La carte IGN de 1952 indique quelques liaisons entre les différentes mines, sans en préciser la nature, dont certaines avec des plans inclinés. En pointillés jaunes : la galerie d'Orb, présentée plus loin. En tirets bleus :

- l'itinéraire de la voie mentionnée en rive gauche dans les rapports de l'ingénieur des mines, avec le viaduc entre *Cap Nègre* (CN) et *Alzou* (A) et le pont entre *Leenhardt* (L) et *Verrière* (V)
- l'itinéraire de la voie indiquée en rive droite sur la carte d'Etat-Major entre *Cap Nègre* (CN) et *Verrière* (V), prolongée jusqu'à *Coustières* (C₁).

Les cercles de couleur orange indiquent l'emplacement des mines a priori toujours exploitées au milieu du XX^e siècle. On localise celles de *Cap Nègre*, *Alzou*, *Leenhardt*, *Verrière* et *Coustières* (C₁). C₂ semble avoir été non pas une mine d'extraction mais un puits d'aérage de *Verrière*. Le cercle rouge situé au confluent des ruisseaux de *Rigaussels* (*Alzou*) et des *Coustières* correspond à la galerie d'exhaure de *Verrière*.



Carte IGN -1952

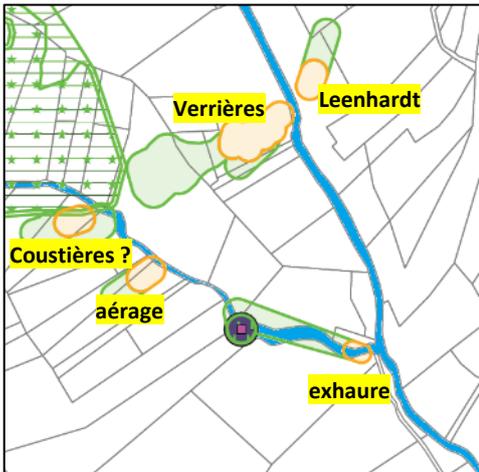


Ci-contre, la galerie d'exhaure. La tranchée d'accès est noyée.



Ci-dessous à gauche, l'entrée de la forge. Ci-dessous à droite, la forge et la lampisterie.

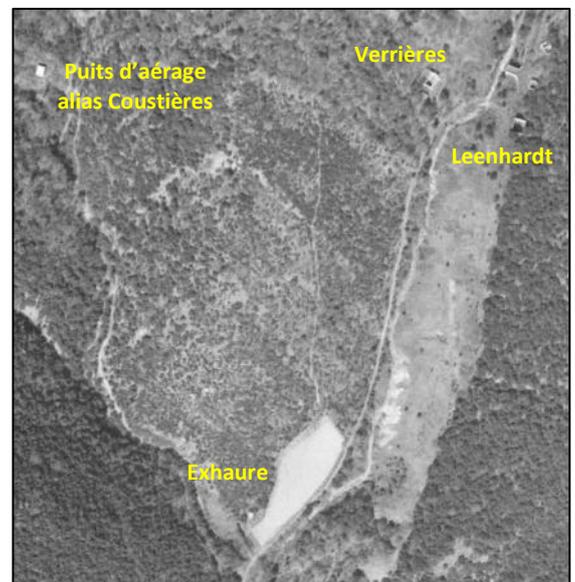
Du côté de Coustières



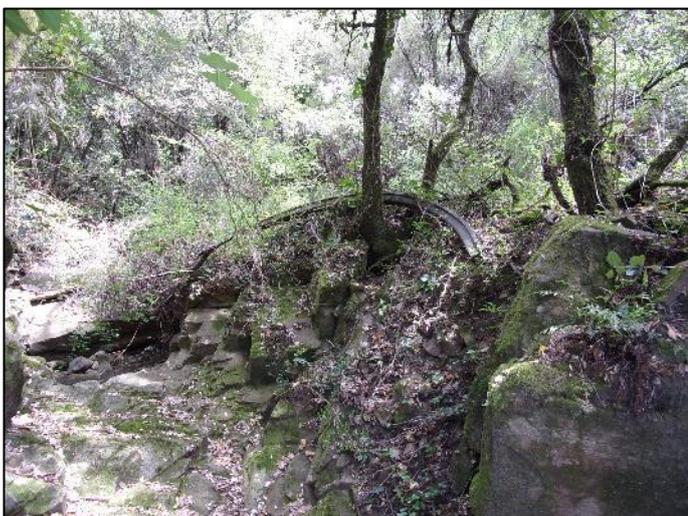
Ci-contre, sur l'extrait de la carte des aléas miniers, le rond mauve représente une « zone de recul de 20 m » avec la présence d'un « puits » ou « cheminée ». Les zones jaunes signalent un « aléa d'effondrement localisé moyen » et les zones vertes un « aléa d'effondrement localisé faible ». En fait, dans ces zones boisées, touffues et abandonnées, et très difficiles d'accès, il est impossible de voir aujourd'hui quoi que ce soit. La seule chose visible est un terril à flanc de pente, assez haut dans le vallon de *Coustières*, avec l'entonnoir laissé par un puits dynamité. Il semble y avoir eu confusion entre mine et les déblais de ce puits équipé d'un gros ventilateur d'extraction électrique qui servait à l'aérage de la galerie de *Verrière* qui passait dessous. Des bases béton des poteaux de la ligne d'alimentation sont encore visibles, ainsi que des cintres métalliques du puits projetés dans le lit du ruisseau.

Ci-contre, le secteur sur la vue aérienne IGN de 1963. Un bâtiment est visible, certainement le puits l'aérage.

La carte d'Etat-Major précitée indique une voie ferrée en rive droite et dans le vallon de *Coustières*. Néanmoins nous avons un doute. Non seulement les pentes sont trop fortes avec des différences d'altitudes beaucoup trop élevées, mais le terrain ne montre aucune trace de ce qui aurait pu ressembler à des plateformes ferroviaires.



Ci-dessous, arceaux découverts à proximité de l'ancien puits d'aérage.



D'ALZOU AU BOUSQUET



Extrait carte de la concession en 1804. Travaux d'Alzou dans l'ovale jaune et de Bermont dans l'ovale rouge

Déjà, en 1843, **GARELLA** évoquait la possibilité de créer une liaison entre les mines d'Alzou et le percement *Bermont*⁹, séparés d'environ 2 200 mètres en ligne droite. A cette époque, 700 mètres avaient été percés du côté du *Bousquet*, et 500 mètres du côté d'Alzou.

Redémarrer l'exploitation du vallon était conditionné par la traversé du *Mont Sénégra*, ce qui fut fait dans les années 1870.

La galerie d'Orb

Cette liaison, qui ne fut pas une galerie à proprement parler, fut mise en service vers 1873 et dû être utilisée jusqu'en 1932, année où les mines du secteur nord, *Campredon* et *Orb*, fermèrent. Elle reliait le carreau de la mine d'Orb aux mines d'Alzou, précédemment repérées « B » et « C ».

Contrairement à l'entrée « B », l'entrée « C » reste incertaine et n'a pas été précisément localisée.

A la mine d'Orb, le minerai était descendu jusqu'à la gare du Bousquet, via le plan incliné précédemment étudié.



Carte IGN – 1952. En tirets jaunes, la galerie de roulage.

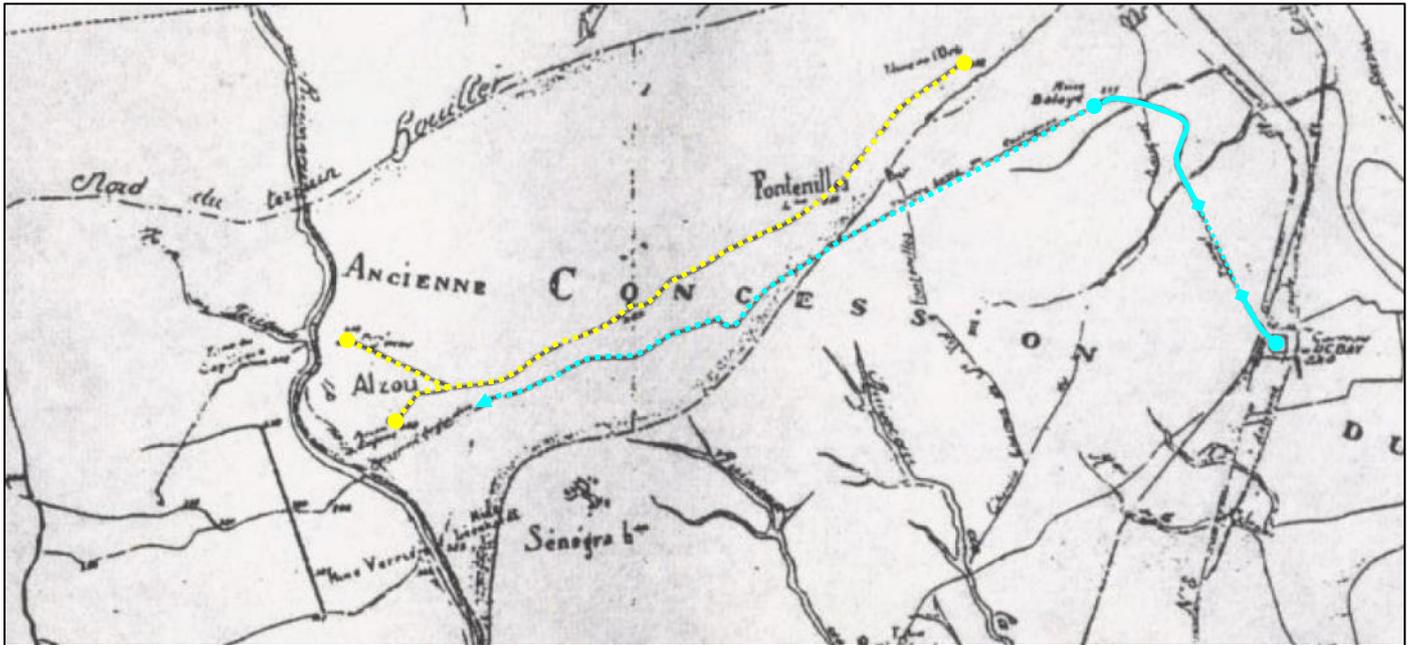


Carte Michelin N°83 - 1953

Les cartes Michelin de 1938 et 1953 indiquent la présence d'un roulage sous le *Mont Sénégra*. Côté Alzou, la sortie semble être correctement localisée à proximité de l'ancien viaduc ; mais côté Bousquet, l'entrée correspondrait à la *Mine Balayé*, présentée page suivante. Ceci est vrai car à partir de 1925, le travers-banc de *Castagnou*, rejoignait les galeries de l'Orb par la *Mine Balayé* et donc, le secteur d'Alzou.

⁹ Mine N°1 située dans le hameau des Marronniers, au pied du terril du même nom. A cette époque, elle est abandonnée depuis une dizaine d'années.

Ci-dessous, le roulage de l'Orb est indiqué en pointillés jaunes. Le travers-banc de *Castagnou* est indiqué en pointillés bleus.



Le plan, difficilement lisible, semble indiquer :

- un prolongement du travers-banc de *Castagnou* sous le vallon de *Rigaussels* ;
- une liaison possible (trace effacée), entre le travers-banc de *Castagnou* et la mine *Leenhardt*.

Des liaisons entre travers-banc de *Castagnou* et galerie d'*Orb* devaient exister par des descenderies internes à la mine, mais elles ne sont pas indiquées car ces deux galeries, quoique parallèles sur le plan, ne sont pas du tout à la même altitude.

La galerie Balayé

La mine *Balayé* est mise en service en 1925. Elle fut a priori exploitée jusqu'au milieu des années 1950. La voie sortant de la mine rejoignait le carreau *Debay* en passant sous la colline des *Courtials*.



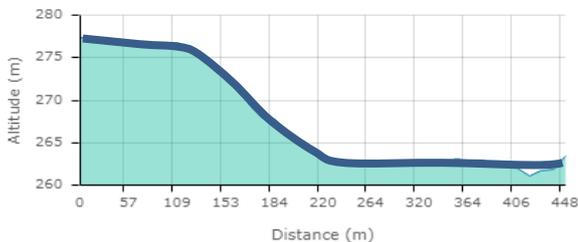
L'entrée de la mine Balayé. Pour accéder à Street View – [Cliquer ICI](#)

DE LA MINE BALAYÉ AU CARREAU DEBAY

De la mine Balayé au tunnel du Maroc



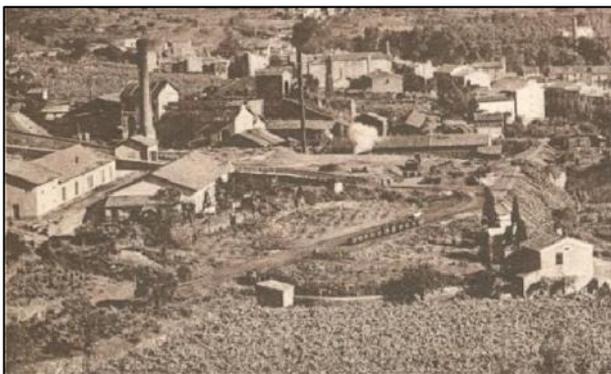
- En ①, la sortie de la mine *Balayé*.
 En ②, un pont au-dessus de la *rue Gustave Wion*.
 En ③, un ponceau sur le *ruisseau de La Lauzière*.
 En ④, l'entrée du tunnel du *Maroc*.



L'itinéraire du chemin de fer est parfaitement connu grâce au cadastre rénové de 1948. Il est reporté ci-dessous sur la vue aérienne.



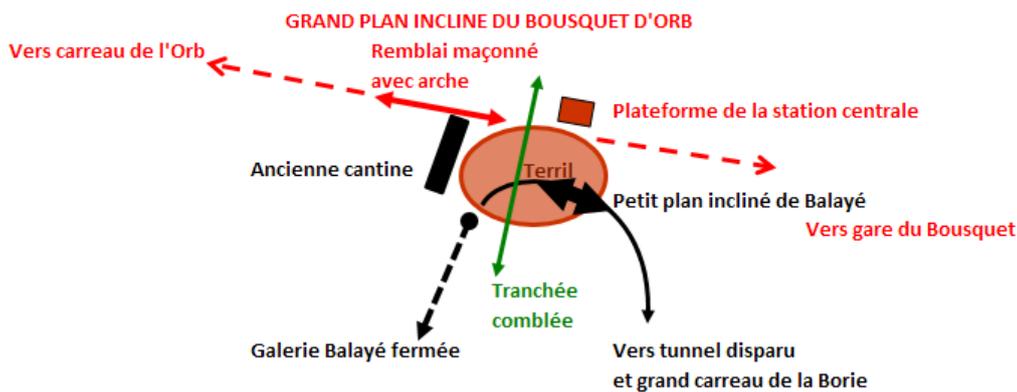
Le profil de la ligne comportait un pont sur la tranchée du chemin communal de la Blaquière aujourd'hui comblé et remplacé par la *rue Gustave Wion* (voir fiche [IPVD 34038.05U](#)), et un court plan incliné très raide.



Sur cette autre vue, plus récente (milieu des années 1930), le carreau du *Vieux-Bousquet* est démantelé ou en cours de l'être. Un train est visible dans le virage, au pied du plan incliné.

Ci-contre, un train de wagonnets circule à l'emplacement de l'actuelle *rue de l'Égalité*, au pied du plan incliné. Il est fort probable qu'au milieu des années 1920, une voie continuait tout droit pour rejoindre le carreau du *Vieux-Bousquet*.

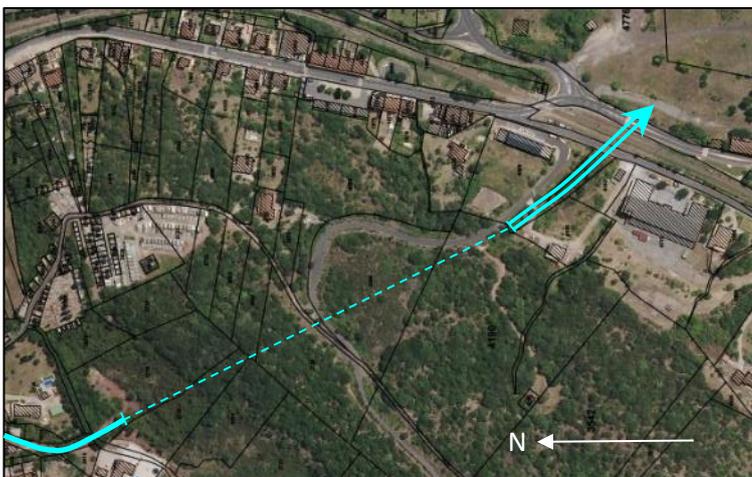
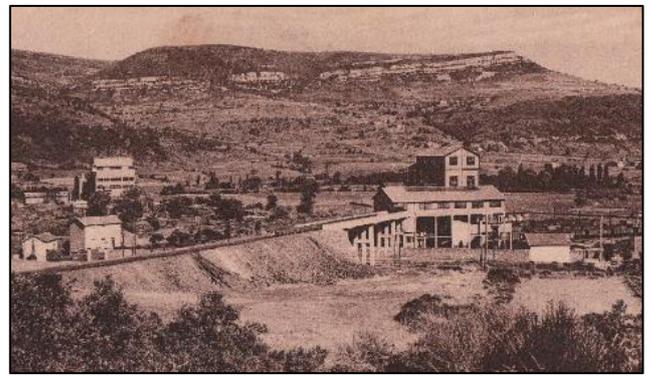




Ci-contre, le plan simplifié du carreau Balayé.

Le tunnel du Maroc et le pont de la Libération

Le tunnel du *Maroc* fait l'objet de la fiche [ITFF 34038.1](#). Le cadastre rénové 1948 indique qu'une voie pénétrait dans le tunnel, et que deux voies en sortaient. L'explication en est simple : Comme la sortie du tunnel était légèrement plus basse que le *Pont de La Libération* (voir fiche [IPVD 34038.05A](#)), il y avait un court plan incliné funiculaire pour faire franchir ce dernier aux berlines, d'où les deux voies. Il n'y avait qu'une seule voie dans le tunnel qui était très étroite.



Ci-contre, le tunnel, sous la colline des *Courtials*.

Le pont franchissait :

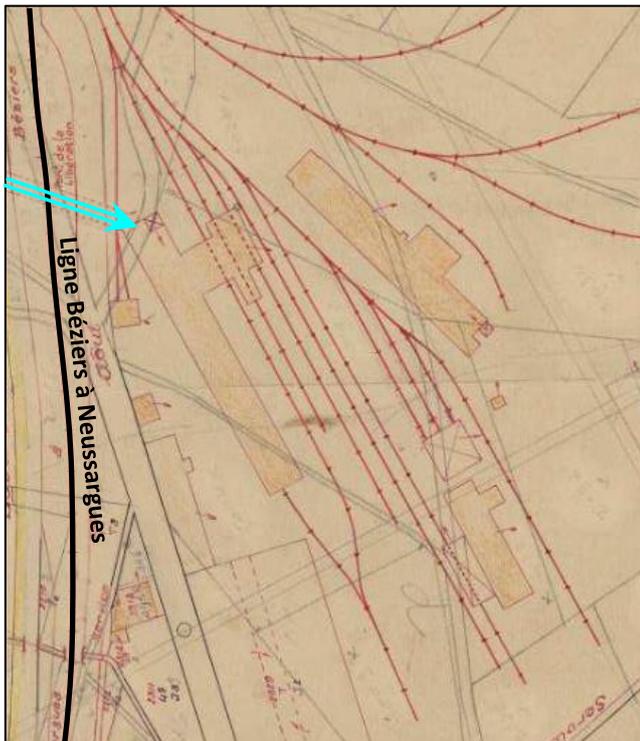
- L'actuelle la *route de Saint-Xist* ;
- La ligne SNCF de Béziers à Neussargues ;
- L'actuelle *avenue du 17 Août*.

Le pont a été détruit dans les années 1960. Ce qui correspond à la fin de l'exploitation souterraine du secteur d'*Alzou*.

LE CARREAU DEBAY – LA BORIE

D'abord usine de zinc de 1873 à 1883, le site de *La Borie* a peu à peu été remplacé par les installations de la mine. Il s'est développé au début des années 1930, avec l'apparition du carreau du puits Debay, la construction d'une centrale électrique, et la station de tri et de lavage du grand travers banc de Camplong. Le site a arrêté définitivement sa production en 1993.

Ci-contre, au premier plan, le carreau du puits *Debay*, avec son chevalet et à sa gauche, le *Pont de La Libération*. Au centre, la station de traitement du travers banc avec le plan incliné de son transporteur à bande. Et au fond, la centrale thermique électrique.



Le faisceau de voies normales du carreau *Debay* était relativement important. En bleu ciel, les voies Decauville en provenance de la mine *Balayé*. En haute, à droite, les voies partent vers la centrale électrique. Ci-dessous, l'ensemble du secteur (extrait du cadastre de 1948).



Toujours visibles sur la chaussée, les voies de l'embranchement du carreau de La Borie, et ce dernier vu du ciel.



Ne pouvant être transformé en zone habitable à cause de son sol trop pollué, le site est aujourd'hui reconverti en centrale photovoltaïque.



Ci-dessous, la vue aérienne du site en 1981, avec les terrils, situés sur la rive gauche de l'Orb (commune de Lunas).



Vue aérienne IGN – 1981

Le Grand Travers Banc de Camplong (GTB)

En 1953, alors que la plupart des galeries sont progressivement abandonnées, un dernier itinéraire de transport du charbon est mis en service à partir de tronçons de galeries préexistants. Appelé Grand Travers Banc (GTB) ou travers banc 250 en raison de son altitude moyenne, cet itinéraire faisait 6,5 km de long et allait chercher le charbon au bas du *Puits Durand* sur la commune de Camplong. Ce puits jouait le rôle de trémie souterraine géante sous laquelle était chargé le train de wagons tirés par une loco électrique roulant sur voie métrique. Ci-dessous à gauche, la sortie de la galerie, avec son réseau particulier créé pour l'occasion.



Vue aérienne IGN – 1981



La locomotive électrique du train de mine à la sortie du Grand Travers Banc de Camplong sur le carreau de La Borie



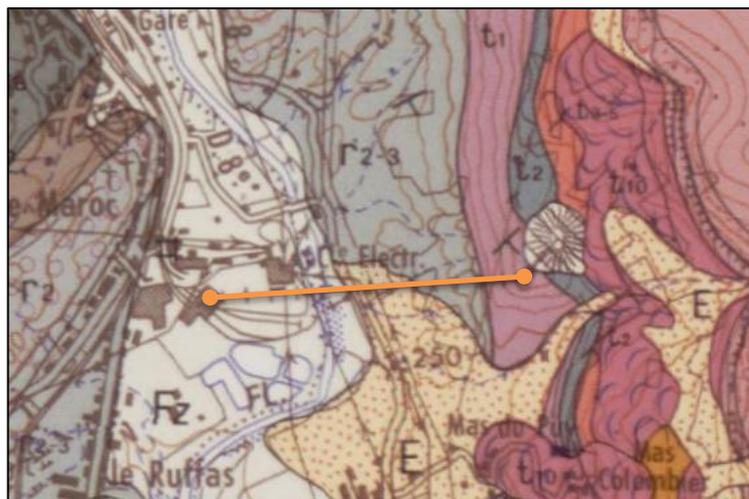
Condamnée et remblayée par du sable pour éviter son effondrement car elle passe sous des zones habitées, cette galerie (flèche jaune) a été équipée d'un drain d'écoulement qui sert d'exhaure avec un canal de fuite en béton (flèche bleue). Ce dispositif évite que toutes les anciennes galeries du Mont Sénégra se remplissent d'eau avec des conséquences qui pourraient être désastreuses.

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Un transporteur aérien



Alors que le carreau de La Borie se trouvait en rive droite de l'Orb, les stériles étaient déposés en rive gauche. Tout d'abord sous la forme d'un terrier plat (localement appelé "terrier", **cerclé vert**) au pied de la pente des Moucheyres ; puis, durant les années 1950-1960, sous la forme d'un terril conique (**cerclé rouge**) situé plus haut et alimenté par un télébenne aérien.



Carte géologique IGN

Ci-contre et ci-dessous, le terril conique.



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

irsp-contact@sfr.fr