

UNE LIGNE DU FLUOR EN HAUTE-LOIRE, DE LANGEAC A MARSANGE



RECIT D'UNE SORTIE PROPOSEE PAR L'ASSOCIATION « CHEMINS A FER » LE 26 AOUT 2008.

Historique et technique de la ligne

Afin d'écouler plus facilement le Spath-Fluor des mines de Marsange (Haute-Loire, pays de Langeac), l'entreprise Péchiney a demandé la création d'une voie ferrée. Celle-ci fut longue de 6,5 km, d'écartement entre les rails de 60 cm.

Trois étapes marquaient ce petit réseau :

- Des déversoirs faisaient glisser le minerai dans des wagonnets à la gare de Marsange. Les convois descendaient alors vers Langeac par gravité. En effet, le profil de la ligne en pente continue évitait l'emploi d'un engin de traction. La vitesse était régulée à l'aide de freins.
- Arrivés à Chambarret, le Spath-Fluor connaissait un premier traitement dans « l'usine de flottation ».
- Puis, les wagonnets repartaient vers Baconnet, terminus de la ligne. A cet endroit, le Spath-Fluor était déversé dans des wagons stationnés à un embranchement du chemin de fer de Clermont Ferrand à Nîmes. Ce minerai, qui rentre dans la composition de l'acier et des fibres de verre, trouvait ainsi un débouché vers le sud.

Voilà comment s'articulait ce réseau, à une époque où les ruptures de charge étaient courantes. Les mines, ainsi que la ligne, ont fermé à la fin des années 1970.

Un patrimoine en péril

La tranchée de Baconnet où s'opérait le déversement final du Spath-Fluor de la ligne industrielle à la voie normale est gagnée par la friche. Les divers équipements subsistent, les scénarii sur leur fonctionnement font travailler les méninges.

L'usine de Chambarret a été rasée cette année, sans doute pour des raisons de sécurité, vu son état de délabrement. Les randonneurs ont dû se contenter d'images d'archives. « C'est le problème du patrimoine, parfois, on arrive trop tard » déclare Romain David, l'organisateur de la sortie.

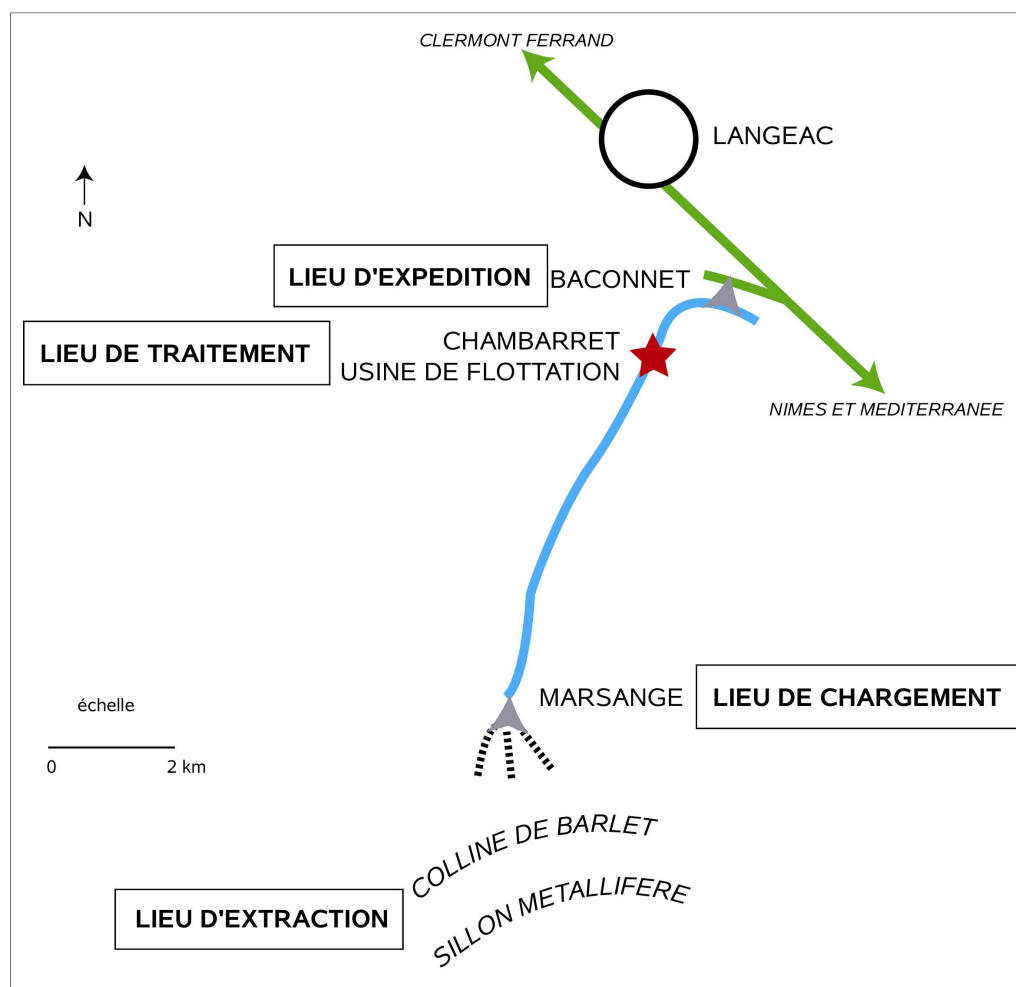
Enfin, la gare de Marsange et son bâtiment de transbordement font peine à voir. « On se demande comment ça tient encore debout, en pente et sur ces pilotis lézardés » constate un des participants à la sortie. « Les collectivités risquent de ne pas attendre que ça s'écroule, cette fondation va certainement connaître le même destin que l'usine de Chambarret. » Restent les ponts sur les petits cours d'eau, qui se maintiennent malgré le temps qui passe.

Chemins de fer et industrie, un rapport idéal pour une randonnée culturelle

Le circuit pédestre de la gare de Langeac à Marsange transporte le randonneur aux temps où le chemin de fer et l'industrie s'alliaient pour exploiter les richesses des territoires. Marsange devait ressembler à une fourmilière avec ces galeries souterraines lugubres. « Ce « Chemin à Fer » suit toutes les étapes de ce minerai, les lieux d'extraction, ceux de transformation et d'exportation ».

Le linéaire est presque intégralement reconverti en chemin carrossable, d'où un parcours agréable, loin de toute route, dans un vallon champêtre. De quoi faire sourire avec un contraste entre le calme de la nature et l'activité des mines.

LE CHEMIN DE FER A LA CONQUETE DES MINES : LE DISPOSITIF DE MARSANGE



- Voie ferrée d'écartement normal 1,435 mètre, reliant Clermont Fd à Nîmes
- Voie ferrée d'écartement 0,60 mètre, reliant Bacconnet à Marsange. Profil de la ligne en constante pente douce. La vitesse de descente des convois était régulée par un unique système de frein. La remontée du train vide s'effectuait avec des locotracteurs.
- - - - - Voie ferrée d'écartement 0,40 mètre existant dans les galeries des mines.
- ▲ Déversoir, passage du minéral d'un convoi à un autre. Rupture de charge dans la chaîne de déplacement
- ★ Usine de flottation de Chambarret



L'embranchement hier et aujourd'hui. Au fond, le signal d'entrée de Langeac, derrière, direction Nîmes. Dans la tranchée, on trouve encore des vestiges de l'ancienne activité comme le montre le médaillon en bas. Les wagonnets à voie étroite arrivaient en haut du talus et déversaient leur marchandise dans les wagons-citernes garés sur l'embranchement en voie normale, visibles dans le médaillon du haut.

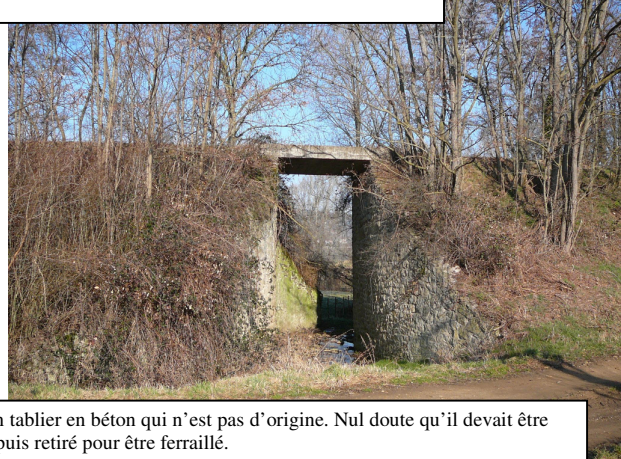
Image d'archive extrait de « Les gisements fluorés et Sulfurés de Barlet-Marsanges près Langeac (Haute-Loire) », Christian VIALARON, 1997. (Photos R. DAVID du 30/01/08)



L'usine de Chambaret, peu avant d'être rasée, ce bâtiment n'existait plus en août 2008. (Photo R. DAVID du 30/01/08) Image d'archive issue de « Les gisements fluorés et Sulfurés de Barlet-Marsanges près Langeac (Haute-Loire) », Christian VIALARON, 1997.



Un exemple de passage inférieur à la route. La hauteur des voûtes renseigne sur la taille des convois.



Tous les ponts supérieurs à la route et aux cours d'eau ont un tablier en béton qui n'est pas d'origine. Nul doute qu'il devait être auparavant en métal puis retiré pour être ferrailé.