

D. L'EXPLOITATION DES RESSOURCES ET LE PATRIMOINE INDUSTRIEL

a. L'industrie extractive : variété de ressources exploitées - L. Caliste

La richesse géologique du Pays explique la présence, la diversité et le renouvellement des industries extractives sur la longue durée. Les concessions minières se multiplient sur l'ensemble du territoire aux XVIII^e et XIX^e siècles. L'exploitation du cuivre se concentre sur les communes de Joncels, Lunas, Avène, Camplong et Le Bousquet-d'Orb. Le fer est extrait dans le massif de l'Espinouse, à Cassagnoles, Ferrals, Rieussec, Saint-Pons-de-Thomières et Saint-Gervais-sur-Mare.

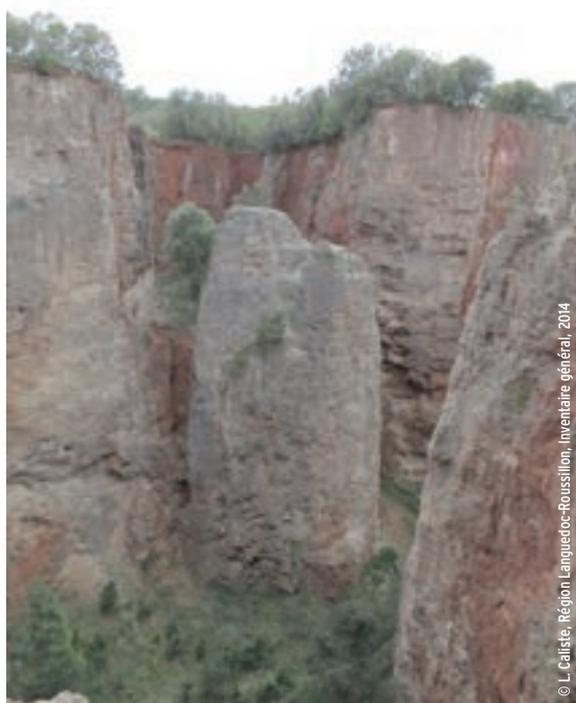
Le plomb argentifère associé au zinc est présent à Riols et Prémian et le plomb sulfuré à Saint-Gervais-sur-Mare. Les mines polymétalliques de La Rabasse (Ceilhes) fournissent galène, blende, pyrite ainsi qu'une portion plus infime de mispickel, d'or, de marcassite, de cuivre, de cobalt, de bismuth et d'uranium. La commune de Cessero est connue, quant à elle, pour ses phosphates. Malgré la multiplicité des exploitations, les vestiges sont rares ; seul demeure le plus souvent un paysage façonné par les mines à ciel ouvert et les carrières.

Néanmoins, l'exploitation de certaines ressources, dont le charbon et le marbre, a laissé un patrimoine bâti et technique, en voie de reconnaissance mais toujours fragile. La présence de gisements de calcaire et d'argile a également entraîné la construction d'usines de fabrication de matériaux de construction (fours à chaux et tuileries-briqueteries) dont il reste des exemples remarquables.

La bauxite : le bassin de Bédarieux

Sur le bassin de Bédarieux, l'exploitation de la bauxite a duré 75 ans, de 1900 à 1975 et a permis de produire 7 511 832 tonnes de minerai. Au Bousquet de la Balme, un des plus importants gisements, les bauxites étaient utilisées à 47 % pour la fabrication de l'alumine, 27 % par les cimenteries, 22 % pour l'exportation et 3 % pour la métallurgie et la chimie.

Si les installations ont toutes été démantelées (à l'exception de quelques supports de trémies en béton), cette extraction a très fortement marqué le paysage. En effet, les gisements de bauxite de Bédarieux sont formés d'un ensemble de poches dont certaines ont atteint 60 mètres de hauteur. Le décaissement du minerai a donc laissé des paysages uniques aux allures de canyons.



ANCIENNE CARRIÈRE DE BAUXITE DU BOUSQUET DE LA BALME, À BÉDARIEUX

La commune de Bédarieux compte plusieurs anciennes carrières dont Le Bousquet de la Balme, Carlencas et l'Arboussas.

Aujourd'hui, l'activité extractive a laissé place aux projets de parcs photovoltaïques. Ainsi, le parc solaire implanté à l'Arboussas permettra de réhabiliter ce site tout en conservant l'emprise de l'ancienne exploitation qui eut cours de 1928 à 1975, menée par le groupe Péchiney entre 1963 et 1975.

Le pétrole : le bassin de Gabian

Entre 1924 et 1950, la commune de Gabian a accueilli la compagnie alsacienne Pechelbronn pour l'exploitation d'un gisement pétrolifère qui occupa deux cent personnes environ. De nombreux forages ont été implantés sur les communes de Fouzilhon, Pouzolles, Roujan, Coulobres et Abeilhan, mais seuls une quinzaine d'entre eux furent productifs et permirent d'extraire 25 000 tonnes d'hydrocarbures. D'abord envoyé en Alsace, le pétrole a été dirigé vers la raffinerie de Frontignan à partir de 1930, puis à Gabian, pour enfin être expédié à la raffinerie de la Gourgasse à Béziers. De cet épisode industriel ne demeure aucun vestige matériel.

Une exposition, réalisée par l'Office Départemental d'Action Culturelle et présentée par la commune de Gabian, retrace cette histoire à partir de reproduction de photographies noir et blanc. Un projet de valorisation de la *Font de l'Oli*, témoignage plus ancien que cette phase industrielle, est actuellement mené avec le soutien du Conseil départemental de l'Hérault.

La houille : le bassin de Graissessac

Au nord-ouest du territoire du Pays, le bassin houiller de Graissessac dessine une bande allongée d'une vingtaine de kilomètres de long et deux à cinq kilomètres de large. La zone est entaillée par des vallées encaissées (Boissou, Clédo, Espaze, Rigausseles) laissant affleurer les gisements de houille répartis en 7 faisceaux qui totalisaient près de 50 couches de charbon. L'emprise de ces gisements s'étend sur une douzaine de communes (Lunas, Le Bousquet-d'Orb, Camplong, Graissessac, La Tour-sur-Orb, Saint-Etienne-Estrechoux, Saint-Gervais-sur-Mare, Castanet-le-Haut, Saint-Geniès-de-Varensal et Rosis).

A la fin du XVIII^e siècle, les concessions se multiplient en lien notamment avec la construction de verreries alimentées au charbon de terre dont celles d'Hérépian et du Bousquet d'Orb. L'exploitation est alors menée par des particuliers, pour la plupart entrepreneurs de Béziers, de Montpellier ou de Paris.

Ces derniers apportent les capitaux nécessaires à l'extraction et trouvent des débouchés directs dans leurs industries. Ils se partagent les concessions qui apparaissent au cours de la première moitié du XIX^e siècle dont celle de Castanet, de Saint-Geniès (réunies par la suite au sein de la concession de Plaisance), de Saint-Gervais, du Devois de Graissessac, de Boussagues, du Bousquet et de La Tour-sur-Orb (les deux dernières étant réunies par la suite au sein de la concession du Ruffas).



ANCIENS ATELIERS ET SIÈGE DE LA COMPAGNIE DES QUATRE MINES RÉUNIES, À GRAISSESSAC



CHEVALEMENT MÉTALLIQUE DU PUIS DURAND, À CAMPLONG

Ces entrepreneurs se regroupent peu à peu en sociétés afin de mettre en commun leurs moyens d'action et d'accroître la production. Ainsi naît, en 1863, la Compagnie des Quatre Mines Réunies Cette dernière établit son siège à Graissessac et affiche sa puissance en construisant "un château crénelé, bien blanc et bien neuf" pour abriter les bureaux de la Direction, la comptabilité ainsi que des appartements destinés aux ingénieurs de passage.

La création de cette compagnie minière est étroitement liée à l'ouverture de la ligne Béziers-Graissessac, en 1858, qui désenclave le bassin houiller. L'arrivée du chemin de fer marque le début de l'industrialisation de l'exploitation qui se caractérise par l'adoption de nouvelles techniques de production dont l'extraction verticale avec le fonçage du puits Sainte-Barbe (Graissessac), suivi par le creusement de six autres puits et la ventilation mécanique.

La modernisation des équipements entraîne une augmentation des rendements : 6 000 tonnes de charbon sont extraites en 1824, 140 000 tonnes en 1863, 267 624 tonnes en 1873, 323 637 tonnes en 1890. A cette époque, 41% de la production sont distribués dans l'Hérault, 20% dans l'Aude, 8% dans la Haute-Garonne, 8% en Espagne, 6% dans l'Aveyron, 5% dans les Pyrénées-Orientales.

D'après les documents comptables de la Compagnie, la production est constituée essentiellement de menus, et en moindres quantités "de gros, de cascal, d'antracite et de charbon de forge". Parce que ces "menus, entrant pour près de 70 pour 100 dans le chiffre d'extraction, encombraient les chantiers", une grande partie de la production a été destinée aux usines d'agglomération, implantées à Saint-Geniès, au Bousquet d'Orb ainsi qu'à Graissessac dont la modernité est vantée par la société des ingénieurs civils en 1876. Il ne reste aucun vestige de ces usines qui produisaient des briquettes en comprimant, dans un moule, les menus et poussières de charbon mélangées à une matière agglomérante, le brai, importé d'Angleterre.

A la suite de la nationalisation des houillères, en 1946, le bassin de Graissessac est intégré au groupe des Houillères du Bassin des Cévennes (puis des HBCM à partir de 1968) dont la gestion a lieu depuis Alès, puis Saint-Etienne. A l'échelle des Cévennes puis du Midi, l'exploitation des mines de Graissessac n'apparaît plus rentable dès les années 1950. La dernière mine, la mine de Vignères (Camplong), est condamnée en 1967. A cette époque, l'effectif est ramené de 1250 ouvriers à 250. Le personnel restant est employé sur les chantiers à ciel ouvert et découvre alors un tout autre métier que celui de mineur de fond. Les nouveaux procédés d'extraction, mis en œuvre dès 1956, consistent à atteindre le minerai au moyen de décapages de surface par tirs de mine.



VUE AÉRIENNE DES INSTALLATIONS MINIÈRES À L'ENTRÉE DE GRAISSESSAC, EN 1957

Avec ces techniques, une centaine de personnes assure une production journalière d'environ 450 tonnes nettes de charbon. Le ralentissement de l'extraction s'accompagne de l'abandon progressif des équipements de surface. La centrale thermique du Bousquet est arrêtée en 1981, puis dynamitée en 1989. A proximité, le lavoir ferme avec l'arrêt définitif de la production en 1993. Il est démantelé et détruit en 1995.

Les travaux miniers sont mis en sécurité à la fin des années 1990. Dans ce contexte et afin d'identifier les vestiges de cette activité et d'en améliorer la connaissance, une étude a été menée en 2011 par le Parc naturel régional du Haut-Languedoc. L'enquête a abouti à l'étude et à la géolocalisation de 104 sites d'extraction (entrées de mine et puits) dont 34 présentent des vestiges, ainsi que 92 édifices dont 4 carreaux miniers, 1 chevalement, 3 bâtiments administratifs, 3 bâtiments servant de lampisterie, vestiaires et douches, 16 cités ouvrières, 11 logements pour cadres, 7 gares, 7 lieux de sociabilité et 4 terrils. Sur cet ensemble, la commune de Graissessac possède un patrimoine monumental riche : un des derniers carreau minier du XIX^e siècle (mine Simon supérieur), les anciens bureaux dits "Le Château" construits entre 1863 et 1864 à l'architecture néo-médiévale, les anciens magasins généraux qui conservent une très belle charpente de type Polonceau, datant de l'époque de la construction des ateliers en 1870, et une cheminée, en très bon état de conservation, vestiges de l'ancienne usine d'agglomération et centrale thermique de 1920, l'ancienne gare, le Grand café ou café Mounis construit en 1879, le groupe mairie-école de l'architecte Adrien Avon, construit en 1907, les "Bâtisses", logements de mineurs édifiés sur le modèle de la rangée ouvrière durant l'entre-deux-guerres, et les logements collectifs de l'après guerre dont la "Maison neuve" dessinée par l'architecte des HBCM G. Gouley, comme les anciennes douches des mineurs construites vers 1950 qui présentent une architecture moderniste que l'on retrouve sur la commune de Camplong.

A cela, il faut ajouter le paysage de l'extraction, en particulier la falaise de Padène qui marque fortement ce territoire. Ces vestiges sont autant de témoignages des activités productives et sociales générées par l'exploitation des gisements houillers. Ils ont été mis valeur dans le cadre d'un itinéraire réalisé, en 2014, par le Pays. Le musée "Les Lumières de la Mine", au Bousquet d'Orb, conserve également la mémoire de cette activité avec quelques objets liés aux compagnies minières de Graissessac.



ANCIENNES INSTALLATIONS MINIÈRES À L'ENTRÉE DE GRAISSESSAC

© M. Kerignard, Région Languedoc-Roussillon, Inventaire général, 2013



BÂTIMENT DES DOUCHES ÉDIFIÉ, EN 1950, PAR L'ENTREPRISE ASTRE ET COMPAGNIE D'APRÈS DES PLANS DRESSÉS PAR CHARBONNAGE DE FRANCE

© Clin d'Œil Boujanais © PNRHLL, 2011



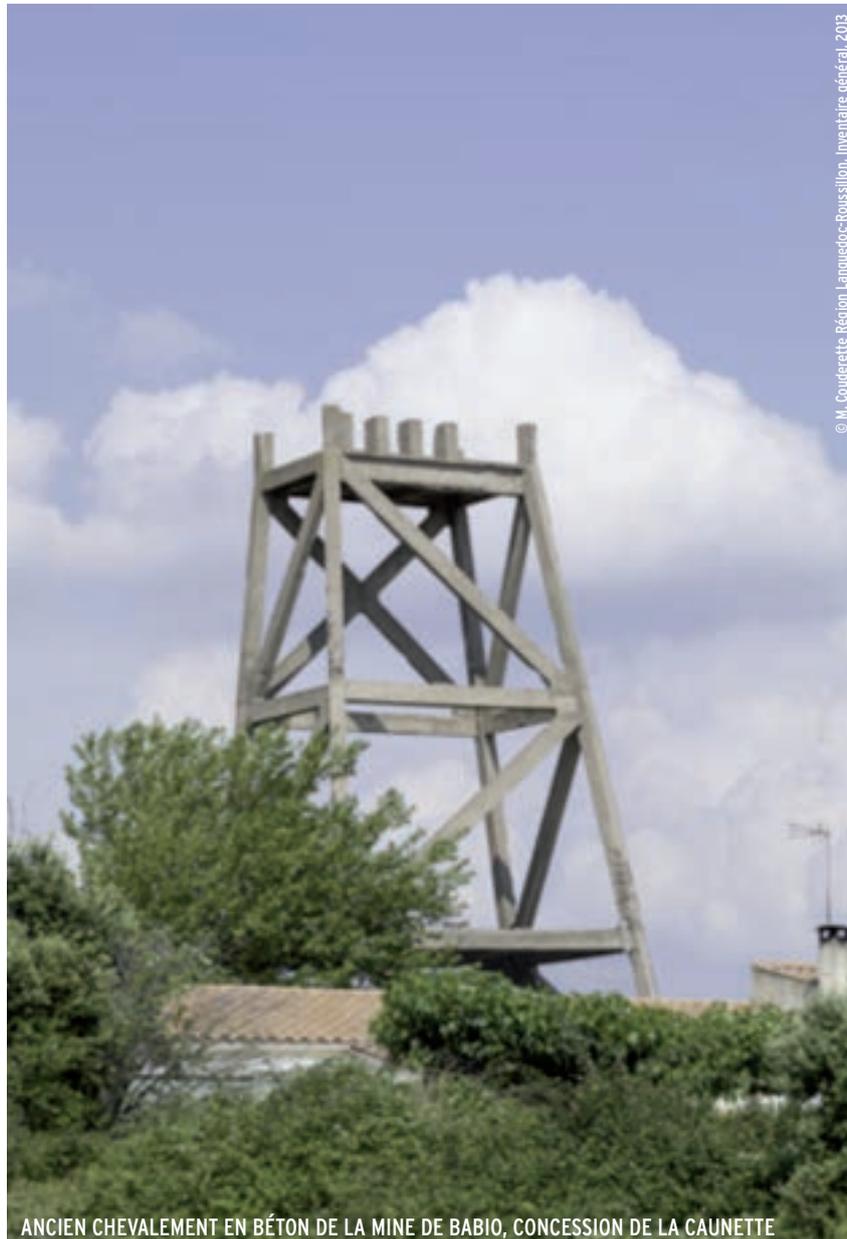
MAIRIE DE GRAISSESSAC, CONSTRUITE EN 1907,
SUR LES PLANS DE L'ARCHITECTE ADRIEN AVON

Les lignites : le bassin du Minervois

A une autre échelle, les bancs de lignites, présents dans le Saint-Chinianais et dans le Minervois, ont fait l'objet d'une extraction qui débute durant l'Ancien Régime et se poursuit aux XIX^e et XX^e siècles. Si les gisements de Cessenon-sur-Orb ont servi à alimenter les chaudières des ateliers de teinturerie de Saint-Chinian, leur exploitation n'a laissé que peu de vestiges.

Les lignites du bassin du Minervois (concessions d'Agel, La Caunette, Minerve, Olonzac, Oupia, Beaufort) ont, quant à eux, alimenté les distilleries des environs. Dans ce secteur, les gisements étaient exploités à partir de plusieurs accès dont la mine dite de Babio équipée d'un chevalement en béton, en partie conservée (concession de La Caunette). Le traitement du minerai se concentre sur la commune de La Caunette jusqu'en 1951, date de l'arrêt de l'exploitation du bassin du Minervois. De l'usine de traitement, installée en 1925, ne demeure que la cheminée-château d'eau, construite en béton armé.

Elle supporte un réservoir de 1500 hl d'eau qui servait à l'alimentation de l'usine de traitement des lignites visant à en extraire du goudron par distillation, goudron utilisé par les moteurs à combustion interne.



© M. Couderette Région Languedoc-Roussillon, Inventaire général, 2013

ANCIEN CHEVALEMENT EN BÉTON DE LA MINE DE BABIO, CONCESSION DE LA CAUNETTE



CHEMINÉE-CHÂTEAU D'EAU EN BÉTON, À LA CAUNETTE

Le marbre : carrières et marbreries des avant-monts

Des avant-monts, de Courniou à Laurens ont été extraits des marbres rouges (Griotte, Rouge Incarnat, Rouge Antique), noirs (Noir Saint-Laurent), dorés-orangés (Kuros doré, Kuros perle de nacre, Noisette fleurie) et même violets (Violet royal). Les fosses à ciel ouvert, pour la plupart abandonnées aujourd'hui, donnent à voir l'évolution des techniques d'extraction. Ces dernières, qui font traditionnellement appel aux coins, pics et broches, changent peu jusqu'au XX^e siècle.

Abandonnés entre les années 1930 et 1950, ces outils sont remplacés par l'extraction au fil hélicoïdal, également appelé fil torsadé. Les carrières de Laurens et de Saint-Nazaire-de-Ladarez font figure d'exception en raison des techniques d'extraction usitées. Exploitées par la famille Anglade de 1885 à 1986, l'utilisation de la poudre noire est introduite à partir de 1945.

Le patrimoine immatériel est pris en compte depuis quelques années par les communes concernées, en particulier par la communauté de communes de Saint-Pons-de-Thomières. La reprise de l'exploitation du gisement de la Gargne, depuis 2009, par l'entreprise SAMAC, qui s'est accompagnée de l'ouverture de la carrière au public, permet de sensibiliser le public à l'évolution des techniques. L'extraction des blocs se fait désormais à l'aide de haveuses et machines à fil diamanté.





© M. Coudrette, Région Languedoc-Roussillon, Inventaire général, 2013

ATELIER DE MARBRERIE DE LA GARGNE, À SAINT-PONS-DE-THOMIÈRES



© D. Maugendre, Région Languedoc-Roussillon, Inventaire général, 2013



© D. Maugendre, Région Languedoc-Roussillon, Inventaire général, 2013

CHÂSSIS DE SCIAGE MARIONI

SCIER LE MARBRE

Le patrimoine en lien avec l'exploitation du marbre est d'une grande richesse : il est tangible depuis les sites d'extraction jusqu'aux réalisations architecturales ou artistiques présentes sur l'ensemble des communes du Pays. Le patrimoine technique est également concerné avec un outillage et des savoir-faire encore présents.

A ce titre, l'ancienne marbrerie Anglade est à signaler sur la commune de Laurens. Elle abrite deux châssis de sciage dont il ne demeure que de rares exemplaires sur le territoire national (dans le Jura et le Nord-Pas-de-Calais). Le châssis Marioni, long de 3,80 mètres est remarquablement bien conservé.

Il permettait d'effectuer un sciage abrasif, usant progressivement le bloc de marbre par le frottement répétitif de ses cent lames d'acier sur un mélange d'eau, de sable et de carbure de silicium. Scié à une vitesse moyenne de 16 à 18 mm/heure, le bloc était découpé en tranches de 2 à 4 centimètres d'épaisseur, vendues directement à des marbriers, ou envoyées à l'atelier de marbrerie.

Les rachats successifs depuis 1986 et l'abandon de ce type de matériel mettent en péril ces anciennes machines.

Les fours à chaux : La Tour-sur-Orb

Les besoins en matériaux de construction, comme le traitement des vignes et l'amendement des sols (ancienne usine de chaux dolomitique à Hérépian), ont entraîné la construction de nombreux fours à chaux sur l'ensemble du territoire. Cependant, leur recensement reste à faire. En l'absence d'études, il est difficile de dater les quelques fours identifiés et d'en connaître les caractéristiques techniques ; seule leur taille permet de les discriminer. Si certains fours ont conservé une taille modeste (fours à chaux de Cébazan et de Courniou), d'autres ont connu un développement industriel comme l'usine à chaux de La Tour-sur-Orb ou celle de Saint-Etienne-Estréchoux.

Les fours à chaux de La Tour-sur-Orb sont les mieux connus et les mieux conservés. En 1854, l'entreprise Despujols et Compagnie fait édifier quatre fours à chaux pour les besoins de la construction de la voie ferrée reliant Béziers à Graissessac. Cinq ans plus tard, l'entreprise formule la demande de conserver l'établissement qu'elle possède, "le seul dans son genre dans notre pays". A cette date, hormis les fours, l'usine compte une bluterie et une écurie. A partir de 1870, la carrière, en surplomb, communique avec l'usine grâce à un plan incliné qui débouche sur la plate-forme sommitale des fours, construits à flanc de talus. Ces fours verticaux, se faisant face deux à deux, sont reliés par une voûte en berceau créant une galerie de circulation au sein de l'édifice. L'ensemble forme un massif d'une hauteur de 7 mètres, d'où font saillie les cuves des fours antérieurs, maçonnées en briques avec un chemisage en moellons. Les pierres concassées, transportées par wagonnets sur la plate-forme sommitale, étaient chargées par le gueulard, ouverture haute de la cuve.

Emplie par des couches alternées de pierre et de charbon, la combustion y était continue. Les pierres cuites étaient retirées à la base du four par les ouvreaux, servant également au tirage du foyer aménagé au pied de la cuve. Acheminées de nouveau par wagonnets, elles étaient broyées, triées et ensachées à la bluterie. A partir de 1905, l'usine appartient à la Compagnie générale pour l'éclairage et le chauffage par le gaz, société bruxelloise qui utilise le gaz produit à partir de la chaux pour l'éclairage urbain. A cette époque, seuls deux fours sont en activité. En 1920, le site passe aux mains d'Antoine Donnadiéu et Jean Monnin, à la tête de l'usine de chaux du Figaret, sur la commune voisine de Bédarieux. L'activité chaufournière prend fin à la vente du site, en 1927. Protégés au titre des Monuments Historiques depuis 2010, les fours ont fait l'objet d'une première campagne de restauration en 2012.



Les tuileries et briqueteries : La Livinière, Cessenon-sur-Orb et Bédarieux

A l'instar des carrières de calcaire qui fournissent les pierres nécessaires à la confection des mortiers à la chaux, les gisements d'argile sont exploités pour la fabrication de vaisselle, de briques et de tuiles. Les différentes typologies d'ateliers sont bien connues dans le secteur de Bédarieux, grâce à une étude commandée, en 2009, par le Service Régional d'Archéologie. Ces recherches ont montré qu'au XIX^e siècle l'activité est portée par de petites unités familiales, réparties le long de l'axe Bédarieux-Béziers.

Une grande partie des potiers exerçant à Bédarieux se convertissent en tuiliers à partir de 1830, cet artisanat disparaissant totalement à la fin du XIX^e siècle.

Ainsi, en 1863 à Bédarieux, sont recensées 5 tuileries, puis au début du XX^e siècle, 3 fabriques de tuiles et briques ainsi que 12 tuiliers exerçant dans de petits ateliers. De ces unités de production artisanale, il ne reste que peu de traces, dont quelques vestiges des fours. Le mieux conservé se trouve sur la commune de La Livinière, en limite du département de l'Aude. C'est en bordure du chemin d'Azille que le tuilier Joseph Granel fait construire, en 1871, une maison et une tuilerie dotée d'un four vertical. Ce four, remarquablement bien conservé, fait aujourd'hui partie du *show-room* de la cave "l'Ostal Cazes" qui a mené une reconversion exemplaire.

Tandis que les ateliers se multiplient au XIX^e siècle, deux centres industrialisent leur production : Bédarieux (tuileries "Monnin et Serpaud" et "La Bédaricienne") et Cessenon-sur-Orb (tuilerie "Cathala" devenue "Tuilerie moderne Riche frères"). Au début du XX^e siècle, leurs usines se dotent de nouveaux équipements dont des fours horizontaux (fours annulaires, puis fours tunnels).

Les productions des ateliers Monnin et Serpaud (briques, tuyaux à emboîtement, boisseaux et tuiles) sont expédiées dans tout le sud de la France, par l'intermédiaire de leur comptoir de vente, les "Tuileries générales du Midi".



© D. Maudgenère Région Languedoc-Roussillon, Inventaire général, 2012

TUILERIE RECONVERTIE EN CAVE,
À LA LIVINIÈRE

De même, la Tuilerie moderne Riche frères, installée à Cessenon-sur-Orb à partir de 1910, profite de la desserte ferroviaire pour commercialiser sa production dans tout le sud-ouest de la France. Les trois usines sont d'ailleurs associées au sein du "Comptoir des Tuileries de l'Hérault", créé dans les années 1930, afin d'améliorer les ventes. Les tuileries-briqueteries du territoire ont toutes cessé leur activité : la tuilerie Riche en 1981 et la tuilerie Monnin et Serpaud en 1984. Faisant exception, l'évolution connue par "La Bédariennaise" est unique sur le territoire. L'usine est installée par la famille Monnin, route de Saint-Pons-de-Thomières, en 1913. A partir des années 1950, l'entreprise commence à diversifier sa production et s'oriente vers le système de préfabrication avec la réalisation de poutrelles pour plancher alliant béton et céramique. En 1961, la fabrication d'éléments en béton précontraint exploités sous le sigle PPB et commercialisés dans quatre départements (Hérault, Aveyron, Lozère, Tarn), représente 50 % du chiffre d'affaires. L'espace et les équipements sont peu à peu destinés exclusivement à la fabrication du précontraint (abandon de la fabrication de tuiles en 1971, puis fermeture de la briqueterie en 1984). Aujourd'hui, l'entreprise KPI poursuit cette activité.

Si la production céramique est bien représentée sur ce territoire, entre plaine et montagne, son patrimoine est *a contrario* assez pauvre. De la "Tuilerie moderne Riche frères" ne demeure que la cheminée en brique aujourd'hui tronquée.

A Bédarioux, tous les fours ont également disparu. Toutefois est à signaler le bâtiment du premier four de l'usine de Charles Monnin et Jean Serpaud, avenue de Clermont l'Hérault. Bien que vidé après l'abandon de l'activité en 1984, il est remarquable par son pignon percé de vingt-quatre baies permettant la ventilation des séchoirs installés dans les niveaux supérieurs.



© M. Couderette Région Languedoc-Roussillon, Inventaire général, 2013

FRONTON À MOTIF DE POMMES DE PIN, APPOSÉ SUR LA TOITURE DE LA TUILERIE MONNIN ET SERPAUD



© M. Couderette Région Languedoc-Roussillon, Inventaire général, 2013

ANCIENNE TUILERIE MONNIN ET SERPAUD, À BÉDARIEUX

Le patrimoine de la production céramique est donc ailleurs, dans la richesse de la documentation iconographique et dans les décors conservés. Les bâtiments servant également de vitrine publicitaire aux entreprises, on y retrouve l'emploi de la brique pour le gros-oeuvre et, surtout, dans leur décor : tuiles faïtières, abouts de rive et fronton à motif de pommes de pin. L'inventaire de ces productions reste à mener sur les communes concernées.

b. Textiles et cuirs : un patrimoine architectural

Les implantations industrielles ont été conditionnées par la présence d'une ressource à extraire du sol et du sous-sol, par l'existence d'une matière première à transformer ou par la proximité du combustible. Les cours d'eau sillonnant les pentes des massifs ont été un autre atout pour le développement industriel de ce territoire. De même, les élevages ovins des monts du Pardailhan, du Somail, de Lacaune et des Causses ont fourni les fabriques de draps en laines du pays.

Néanmoins, le développement précoce de l'activité textile à un stade industriel ne peut s'expliquer par les seuls facteurs géographiques. Les hauts cantons bénéficient de la proximité d'importants centres industriels héraultais (Lodève, Béziers) et tarnais (Castres, Mazamet).

Suivant leur modèle, et malgré le déclin de l'industrie textile sur plus d'un siècle, on remarque une adaptation de ces entreprises aux nouveaux marchés. Si la fermeture des débouchés levantins, à la fin du XVIII^e siècle, entraîne celle de nombreuses manufactures dédiées aux draps fins (Saint-Chinian), certaines se tournent vers d'autres productions, comme les molletons et les flanelles ou les draps de troupe (Bédarieux). Quelques entrepreneurs ont aussi su saisir des marchés porteurs, comme celui de l'effilochage, du fil fantaisie ou du délainage (Saint-Pons-de-Thomières). De même, la complémentarité entre fabrique de draps et travail du cuir est manifeste sur ce territoire.

Filatures, tissages et apprêts : Saint-Chinian, Saint-Pons-de-Thomières et Bédarieux

A Saint-Chinian, à la fin du XVIII^e siècle, l'abolition des privilèges des manufactures et les guerres maritimes entre la France et l'Angleterre entraînent le déclin de cet important centre textile : entre 1789 et 1810, la production de draps diminue de moitié. En 1819, il existe encore 6 ateliers, essentiellement des filatures et des usines destinées aux apprêts des draps : l'usine Tricou, l'usine Fourcade, l'usine Vernazobres, l'usine Arnaud et les anciennes manufactures royales des Aires et Tournefeuille. Cette évolution est représentative de la baisse d'activité subie par de nombreux centres drapiers héraultais, en particulier par Clermont l'Hérault. La disparition définitive de cette industrie dans les dernières années du XIX^e siècle et la réaffectation des bâtiments à d'autres usages, entraînant parfois de lourds remaniements, n'ont pas permis d'identifier de manufactures remarquables sur la commune de Saint-Chinian (exceptée la manufacture Fourcade qui présente des façades XVIII^e siècle). Pour retrouver l'architecture industrielle des usines textiles des XIX^e et XX^e siècles, il faut se rendre dans les vallées du Jaur et de l'Orb où les dynamiques économiques ont été différentes et la désindustrialisation plus tardive. A quelques kilomètres au nord-ouest de Saint-Chinian, Saint-Pons-de-Thomières et les villages alentours (Courniou-les-Grottes, Riols et Prémian) ont connu une relance de l'activité après les heures années noires qui suivent la Révolution française.

© M. Couderette Région Languedoc-Roussillon, Inventaire général, 2013



SAINT-PONS-DE-THOMIÈRES ET LES CHEMINÉES FUMANTES DE SES USINES LE LONG DU JAUR, TABLEAU D'EUGÈNE BAUDOÏN RÉALISÉ EN 1883



ANCIENNE FILATURE GUITTARD FILS-OLIN RECONVERTIE EN MAIRIE ET EN ÉCOLE, À PRÉMIAN

© M. Couderette Région Languedoc-Roussillon, Inventaire général, 2013

Lorsque Camille Saint-Pierre dresse son panorama de l'industrie héraultaise en 1865, l'arrondissement de Saint-Pons-de-Thomières "vient de subir depuis douze ou quinze ans d'importants perfectionnements et c'est à l'initiative des maisons Mingaud père et Seignourel et Azais père et fils qu'il faut rapporter l'heureuse transformation qui fait aujourd'hui de l'arrondissement de Saint-Pons-de-Thomières un centre industriel plein d'avenir".

Ces perfectionnements profitent au secteur en plein développement des filatures de laines cardées. Ainsi, à Prémian et Riols, les usines de la société Guitard Filis-Olin fabriquent du fil au moyen des mécaniques les plus modernes, ayant parfois fait l'objet de brevets d'invention. La filature de Prémian constitue l'archétype des bâtiments de l'industrie textile qui se multiplient aux alentours des années 1830. Édifiée en 1834, aux abords d'une fabrique de draps préexistante, elle tire profit de la force hydraulique du Jaur. Sur ses façades se retrouvent les ancrs des tirants métalliques, renforçant les planchers devant supporter les lourdes machines en fonte, ancrs ici en forme de cœur.

A Saint-Pons-de-Thomières, l'usine Roudière, du nom de son dernier exploitant, présente certaines similitudes : ancienne usine de draps appartenant au négociant Denis Fourcade, elle est agrandie vers 1867 par l'édification d'une filature, remarquable par sa façade orientale protégée par un essentage d'ardoises. De même, l'usine voisine Azéma et Compagnie, construite en 1826, est un bel exemple de ces usines textiles : on retrouve une architecture et des modes de construction similaires.

De même, Bédarieux a connu une extension urbaine importante au cours du XIX^e siècle, en lien avec le développement de ses manufactures textiles qui se spécialisent dans les étoffes de fantaisie, genre Elbeuf et les draps pour casquettes.

Les ateliers bédariciens sont précocement mécanisés, en particulier les filatures qui sont équipées de métiers mécaniques entre 1810 et 1820 : ils comptent 24 assortiments en 1818 alors que Lodève n'en compte que 10.

Cependant, si ses débuts sont précoces, la mécanisation reste lente car, en 1865, Bédarieux utilise encore 280 métiers à bras et seulement 76 métiers mécanisés. De plus, les appareils mécaniques des grandes fabriques sont tous mis en mouvement par l'eau. Dans cette ville industrielle, les usines occupent 1347 ouvriers mais aucun atelier ne réunit plus de 150 à 200 ouvriers. Par ailleurs, seule la maison Donnadille fabrique du drap de troupe, à l'instar de Lodève.

La diffusion des productions concerne tout le Midi de la France ainsi qu'une partie des régions centrales. La majorité des draps pour casquettes est également consommée par les ateliers de la capitale. Ce tissu dense d'ateliers a marqué la trame urbaine de Bédarieux, avec le développement de faubourgs le long de l'Orb et du Vèbre.

Dans ces quartiers, les manufactures Donnadille, Sicard, Vernazobres et Fabregat témoignent de l'importance économique et symbolique de ces grands établissements industriels. Une étude en cours, menée par l'association Résurgence avec le soutien de l'Inventaire régional du Patrimoine culturel, permettra d'identifier ces ateliers et de qualifier au mieux ce patrimoine.



L'industrie des cuirs et des peaux : de Siran à Bédarieux

Alors qu'en 1817 les hauts cantons ne comptent pas de centres importants dédiés au travail des cuirs et des peaux, cette activité connaît un développement notable tout au long du siècle. Dans les villes drapières telles Courniou-les-Grottes, Saint-Pons-de-Thomières, Riols et Bédarieux, les tanneries sont implantées à proximité des cours d'eau et sont parfois installées dans les usines textiles au gré de la fluctuation du marché du drap. Cette combinaison des secteurs drapier et peaussier est remarquable à Bédarieux. Ainsi, Justin Bernat est à la fois administrateur des établissements Donnadille, principale usine de draps de la commune et propriétaire d'une mégisserie installée, à partir des années 1890, dans l'ancienne usine de draps Sicard et Prades. Comme en témoigne cet exemple, Bédarieux connaît une croissance importante de la peausserie dans le dernier quart du XIX^e siècle, orientant dorénavant sa production vers la mégisserie. Le traitement des petites peaux fait alors sa richesse mais également celle de Saint-Chinian. En dehors de la mégisserie, le travail des gros cuirs pour la confection des semelles de chaussures, appelés cuirs à la garouille, se poursuit à Saint-Pons-de-Thomières, Olargues et La Salvetat. Non loin de l'Aude, à Siran, la tannerie Pigassou produit également du "veau garouille" vers 1875. Enfin, à l'ouest du département, en bordure du Tarn, les entrepreneurs de Mazamet sont à l'origine de plusieurs tentatives d'implantation d'usines de délainage à Saint-Pons-de-Thomières, Riols et Prémian.

Il faut attendre le début du XX^e siècle pour que les techniques du travail des peaux évoluent. La mécanisation transforme les lieux de travail, et les ateliers de mégisserie qui occupaient les premiers faubourgs, comme le faubourg Saint-Louis à Bédarieux, sont délaissés au profit d'usines plus vastes, à l'extérieur de la ville.

Ainsi se développe l'ancienne usine Sicard et Prades précédemment mentionnée. En 1914, les locaux sont loués à la société Condomines et Lauret qui investit dans un nouvel outillage pour la tannerie. Dix ans plus tard, Edouard Lauret achète le site et crée, le 27 janvier 1928, avec son gendre Jean Valeix, la société "E. Lauret et Valeix Gendre".

A cette époque, l'établissement travaille pour l'armée puis la production est tournée vers la chaussure de sécurité. De nouveaux investissements sont menés afin de moderniser le parc des machines, avec l'acquisition de plusieurs machines "Turner", du constructeur américain The Turner Tanning Machinery Compagnie, installé à Paris dès les années 1920. Au milieu du siècle, les hauts cantons comptent encore quelques établissements importants comme la tannerie Galinier à Saint-Pons-de-Thomières, la Société Anonyme de Mégisserie et la tannerie Valeix à Bédarieux. Actuellement, seule cette dernière maintient ce savoir-faire avec une très belle production de cuirs de vache pour la maroquinerie et la sellerie. Elle fait partie des seize dernières tanneries françaises.



© M. Couderette - Agence Languedoc-Roussillon, Inventaire - 2013

ATELIER DES FOULONS DE LA TANNERIE VALEIX, À BÉDARIEUX



ANCIENNE USINE TEXTILE DU MARTINET, À SAINT-PONS-DE-THOMIÈRES

L'usine du Martinet un ensemble remarquable à Saint-Pons-de-Thomières. Sous l'influence de Mazamet, les usines du Saint-Ponais se lancent dans le délainage au début du XX^e siècle (usine Roudière, usine Azéma et Bonnafous à Saint-Pons-de-Thomières ; usine Guittard et Olin dite "Belleombre" à Riols et à Prémian). Ne rencontrant pas le succès de la cité tarnaise, cette branche est délaissée au profit de la teinturerie, dernière activité textile à s'éteindre, en 1985 sur le site Roudière et quinze ans plus tard à l'usine du Martinet. Cette dernière présente une architecture industrielle représentative des usines textiles du XX^e siècle, unique exemple conservé sur le territoire.

La haute cheminée en brique de la chaudière à charbon Babcock, les toitures crantées des ateliers sous sheds, le château d'eau en béton, l'imposante demeure patronale de style provençal sont incontournables à l'entrée de la ville. C'est à la suite d'une inondation survenue en 1875, que Jean Fontès, apprêteur à Prémian, fait édifier une nouvelle usine d'apprêt des draps avec maison patronale, mise en service en 1896. Les quatre sheds couvrant ce premier atelier sont portés par une charpente mixte, en bois et en métal, selon les techniques constructives de l'époque. Ce noyau primitif est aujourd'hui inséré dans un ensemble bien plus vaste dont les dernières extensions datent des années 1950.

La prospérité de l'usine du Martinet est portée par Emile et Raoul Fontès qui développent deux activités principales : la filature, implantée dès 1925, et la teinturerie, modernisée après guerre. En 1948, la société "Emile et Raoul Fontès" se sépare en deux branches. La première, gérée par Emile Fontès, est dédiée à l'ennoblissement des draps fabriqués à Riols, Lacabarède et Castres, à travers le lavage, la teinture par autoclaves et les traitements mécaniques (fouage, garnissage, tondage, lustrage). La destination de la production est diversifiée : ameublement, carrosserie, couvertures, habillement ou encore tissu mural.

La seconde branche, développée par Raoul Fontès, a pour objet l'exploitation d'une filature de laines cardées, retordage, fils fantaisie, moulinage dont les principaux clients sont à Castres. Dans les années 1950, les deux entreprises emploient près de 140 ouvriers. Aujourd'hui à l'état de friche, ce site mériterait une reconversion bien pensée et durable en raison de sa qualité architecturale et de son pouvoir évocateur.



COUVERTURE EN SHEDS DE L'ANCIEN ATELIER DES APPRÊTS

c. Verrerie et fonderie : des exceptions industrielles

Malgré la richesse minière des hauts cantons, la métallurgie n'a pas connu de développement important : de petites fonderies de cuivre et de fonte sont attestées à Boussagues et à Colombières au début du XIX^e siècle. Les fonderies et martinets de cuivre façonnent alors des coupes pour les chaudrons et des plaques pour le verdet. Les clouteries de Saint-Gervais-sur-Mare, Camplong et Graissessac, qui occupent 230 ouvriers à la fabrication de plus de huit millions de clous en 1824, emploient un fer importé de l'Aude et des Pyrénées-Orientales.

L'implantation de cette industrie en milieu rural est liée à la présence du charbon de terre utilisé pour alimenter les forges. Autre industrie dont l'existence est liée au bassin houiller de Graissessac : la verrerie du Bousquet d'Orb. Dans ce contexte, les fonderies de cloches de Saint-Gervais-sur-Mare, puis Hérépian et Magalas font figure d'exception.

La verrerie du Bousquet d'Orb

Dans la Montagne Noire, les ateliers verriers des époques médiévales et modernes n'ont pas connu de permanence au XIX^e siècle, notamment en raison d'évolutions techniques et cela malgré l'expérience tentée aux Verreries-de-Moussan. Avec l'adoption de la houille, les ateliers se concentrent autour des zones minières, à Minerve et au Bousquet-d'Orb où la verrerie, érigée en Manufacture royale en 1789, reçoit la visite des encyclopédistes. Les décors de la maison patronale rappellent cette union étroite, comme le blason composé des outils du verrier encadrés des initiales L et S, vraisemblablement Lambert, directeur de la verrerie et Simon, propriétaire de la verrerie et de la Compagnie des Quatre Mines Réunies de Graissessac. De même, la bannière de la fanfare du Bousquet mêle les outils du verrier et du mineur.

FABRICATION DES BOUTEILLES À LA VERRERIE DU BOUSQUET-D'ORB, DANS LE SECOND QUART DU XX^e SIÈCLE



© A.D. de l'Hérault



VERRERIE DU BOUSQUET D'ORB, DANS LE SECOND QUART DU XX^e SIÈCLE

© A.D. de l'Hérault



ANCIENNE HALLE DE LA VERRERIE DU BOUSQUET-D'ORB

© Clin d'Œil Boujonnais PNRHL, 2011

Alors que les verreries forestières fabriquent tout type d'effets en verre, les ateliers au charbon, sont dédiés, à partir du XIX^e siècle, à une production unique, celle des emballages pour le conditionnement du vin languedocien. La verrerie du Bousquet d'Orb en est un bel exemple : afin d'assurer une production annuelle de 500 000 bouteilles en verre clair, noir et rouge, une seconde halle est construite entre 1826 et 1839, puis une troisième en 1875-1876. En 1891 sont installés des fours à bassin chauffés au gaz produit par deux batteries de gazogènes Siemens et Sauvageot. En 1919, la troisième halle est incendiée, puis reconstruite en 1928, sur une structure en béton armé. C'est à cette époque que sont automatisées les chaînes de production, avec l'arrivée des machines "Lynch" et "Roirant" qui permettent de souffler jusqu'à douze bouteilles par minute.

L'histoire sociale de la verrerie est également riche. Elle est marquée par la création d'une coopérative ouvrière en 1845, premier exemple de société à participation ouvrière du Midi de France et par la grève de Carmaux-Le Bousquet d'Orb en 1895, la Société anonyme des Verreries de Carmaux affermant l'usine depuis 1891. C'est un épisode majeur de la lutte ouvrière à la fin du XIX^e siècle, caractérisé par la longueur du conflit, quatre mois de grève au Bousquet, et l'intervention de Jaurès, alors député de Carmaux.

Par la suite, pour produire journalièrement 35 000 bouteilles en teinte vert-clair, demandées par les fabricants d'apéritifs et les brasseurs de Sète, Marseille et Thuir, une main d'œuvre indochinoise est recrutée après la Seconde Guerre mondiale. Cependant, ce regain d'activité ne dure qu'une dizaine d'années.

Appartenant au groupe Saint-Gobain, qui compte alors quatorze verreries à bouteilles sur l'ensemble du territoire français, le site du Bousquet ferme ses portes en 1955. A cette date, l'entreprise employait encore 135 ouvriers. La majeure partie des bâtiments industriels sont détruits en 2004. Seul subsiste, dans son intégralité, le bâtiment du premier four, édifié au XVIII^e siècle, avec son dispositif de chauffe en sous-sol.

La fonderie d'Hérépian

La présence de fonderies de cloches, à Saint-Gervais-sur-Mare, Hérépian et Magalas, est liée à la tradition du travail du fer dans les hauts cantons. La maison Granier, installée dans le hameau des Nières (Saint-Gervais-sur-Mare), a débuté par la fabrication de sonnailles, outils de travail et objets de fierté des éleveurs et des bergers. Le savoir-faire de l'artisan, *l'esquillier*, joue un rôle essentiel dans la maîtrise des formes et dans la connaissance empirique de leur influence sur les sonorités. Les sonnailles sont en général vendues sans collier ni battant, fabriqués traditionnellement par les bergers.



© S. Groueff Département de l'Hérault, ODAC, 1989

FAÇONNAGE D'UNE SONNAILLE PAR FRANÇOIS GRANIER, EN 1989

Après la Première Guerre mondiale, Joseph Granier se lance dans la fabrication de clochettes et de grelots et fait édifier, au début des années 1920, une fonderie à Castanet-le-Bas.

L'atelier Granier réalise alors quatre modèles de clochettes et trois types de grelots, les clochettes étant destinées aux bovins et les grelots aux chiens de chasse.

Les colliers, en micocoulier, cade, buis ou cytise, de forme ovale, sont sculptés ou peints. En Languedoc, les éleveurs de brebis ont pour habitude de mettre beaucoup de sonnailles en recherchant une sonorité relativement homogène du troupeau. L'atelier Granier a fourni les troupeaux cévenoles, mais également ceux des Pyrénées, des Alpes méridionales, d'Espagne et d'outre-Atlantique.

Leur fabrication se fait par moulage au sable. Les procédés de fabrication de ces productions se modernisent à partir des années 1970.

De même, à partir de 1983, les petites tailles de grelots sont moulées dans une presse à injection, nécessitant toujours de fondre le métal dans un four, installé à proximité immédiate de la presse.

Si les procédés de fabrication des clarines et des grelots ont connu des évolutions, ceux des cloches d'église sont restés les mêmes jusqu'à la dernière coulée en 2005. L'introduction des cloches dans les productions de la maison Granier a lieu au début des années 1930 avec l'achat de tracés permettant la confection de gabarits, également appelés planches à trousser.

Ce sont ces gabarits qui vont donner à la cloche ses caractéristiques, sa note et son poids. Les ateliers Granier ont fabriqué des cloches, pesant jusqu'à quatre tonnes, notamment le bourdon de la cathédrale Saint-Nazaire de Béziers ou encore le carillon de l'église Sainte-Thérèse de Montpellier. Entre 1969 et 1990, les productions de la maison Granier vont être progressivement transférées à Hérépian, dans les bâtiments d'une ancienne usine de chaux dolomitique.

LA FABRICATION DES CLOCHES

Placée sur un axe et mise en rotation, la planche à trousser sert à la confection du moule suivant trois étapes : la fabrication du noyau à partir d'un bâti de briques, la fabrication de la fausse cloche et la fabrication du manteau ou chape, l'ensemble nécessitant deux mois de préparation. La planche à trousser modèle le profil du noyau, puis celui de la fausse cloche.

Les inscriptions et décorations, frises et effigies, moulées dans de la cire d'abeille, sont disposées sur cette dernière. Sur une des faces sont indiqués le nom de la cloche, son parrain et sa marraine, l'identité des commanditaires, la date de la coulée et le nom du fondeur. Sur l'autre face, un texte plus évocateur est rédigé à la première personne du singulier.

La veille de la coulée, le fondeur soulève le manteau à l'aide d'un palan, puis brise la fausse cloche afin de laisser un espace libre pour le métal en fusion. Les moules, renforcés par des cerclages en fer, sont ensuite descendus dans une fosse où ils sont enterrés afin de résister à la pression du métal.

Des canaux d'amenée, de la sortie du four à l'entrée des moules, sont aménagés afin de diriger le métal en fusion, composé de 22 % d'étain et 78 % de cuivre. Quarante-huit heures après la coulée, les cloches sont extraites de la fosse, débarrassées de la gangue de terre, soigneusement ébarbées et polies puis munies d'un battant en acier, forgé ou tourné.

FABRICATION D'UNE CLOCHE, FONDERIE GRANIER



© S. Groueff Département de l'Hérault, ODAC, 1989



EXPOSITION DE SONNAILLES AU MUSÉE D'HERÉPIAN

© D.R.

Aujourd'hui, alors que les ateliers ont tous fermé, le musée de la Cloche et de la Sonnaïlle, à Hérépiant, conserve la mémoire des sonnetiers et des fondeurs grâce à une collection d'objets provenant pour beaucoup de la maison Granier. Ce musée a été créé en 1998, avec le soutien des collectivités locales et grâce à la volonté du Département de l'Hérault et de la commune d'Hérépiant. Durant les premières années d'ouverture du musée, il était possible d'assister au travail des fondeurs, dont l'impressionnante coulée, grâce aux visites couplées à l'atelier-relais installé contre le musée. Après dix ans de fermeture, les collections sont à nouveau accessibles et présentées à l'aide de reconstitutions des espaces de travail et de supports de médiation variés (plans, schémas, écorchés).

Dans ce musée labellisé Musée de France, dont l'objet est intimement lié au son, une attention particulière a été apportée au parcours des visiteurs en situation de handicap, comme des outils de médiation réalisés pour les mal-voyants (maquettes tactiles et installations sonores) qui profitent aussi à tous. Son architecture et sa scénographie bien pensées, ses supports de médiation inventifs, ses textes accessibles en font un musée des techniques d'une grande qualité.

Il existe un tissu économique ancien et pérenne dans les hauts cantons. L'histoire industrielle de ce territoire est riche et son patrimoine en témoigne : anciennes mines et carrières, anciennes usines textiles, influencées à la fois par les manufactures du clermontais, puis par celles de Mazamet, fonderies de cloches et verreries. Le territoire du Pays compte plusieurs sites remarquablement conservés, en particulier le four à chaux de La-Tour-sur-Orb protégé au titre des Monuments Historiques, le four de la tuilerie de La Livinière ou encore le chevalement de la mine de Camplong. De plus, certaines activités ont perduré dont la tannerie Valeix à Bédarioux, les Marbres de France à Saint-Pons-de-Thomières et la scierie des avant-monts àourniou-les-Grottes. Les activités artisanales et industrielles se sont également renouvelées sur ce territoire, donnant naissance à de nouveaux savoir-faire et de nouveaux paysages (centrale hydroélectrique de Truscas, carrières de granulats de Saint-Pons-de-Thomières).

Le passé industriel du Pays a laissé des témoignages épars sur le territoire, parfois très localisés parfois imperceptibles. Pour autant, cette lecture permet de comprendre ce que fut le territoire avant l'avènement de la viticulture qui a profondément modifié et uniformisé les paysages, les villages et la culture locale.

Valoriser cette période historique et les derniers vestiges emblématiques du patrimoine industriel revient à rappeler que le Pays n'a pas toujours été focalisé sur le vignoble, que la polyculture et l'élevage façonnaient, il n'y a pas si longtemps, les paysages et que les activités industrielles ponctuaient le territoire, conditionnant son développement et sa morphologie (évolution urbaine, axes de circulation, désenclavement).

La cartographie de centres d'activité industrielle donne à voir une vision différente du territoire, avec une répartition éclatée et non bipolaire de l'attractivité, une architecture spécifique (bâtiments industriels) et un patrimoine vecteur d'une identité culturelle forte.

d. L'ère du chemin de fer - P. Marassé

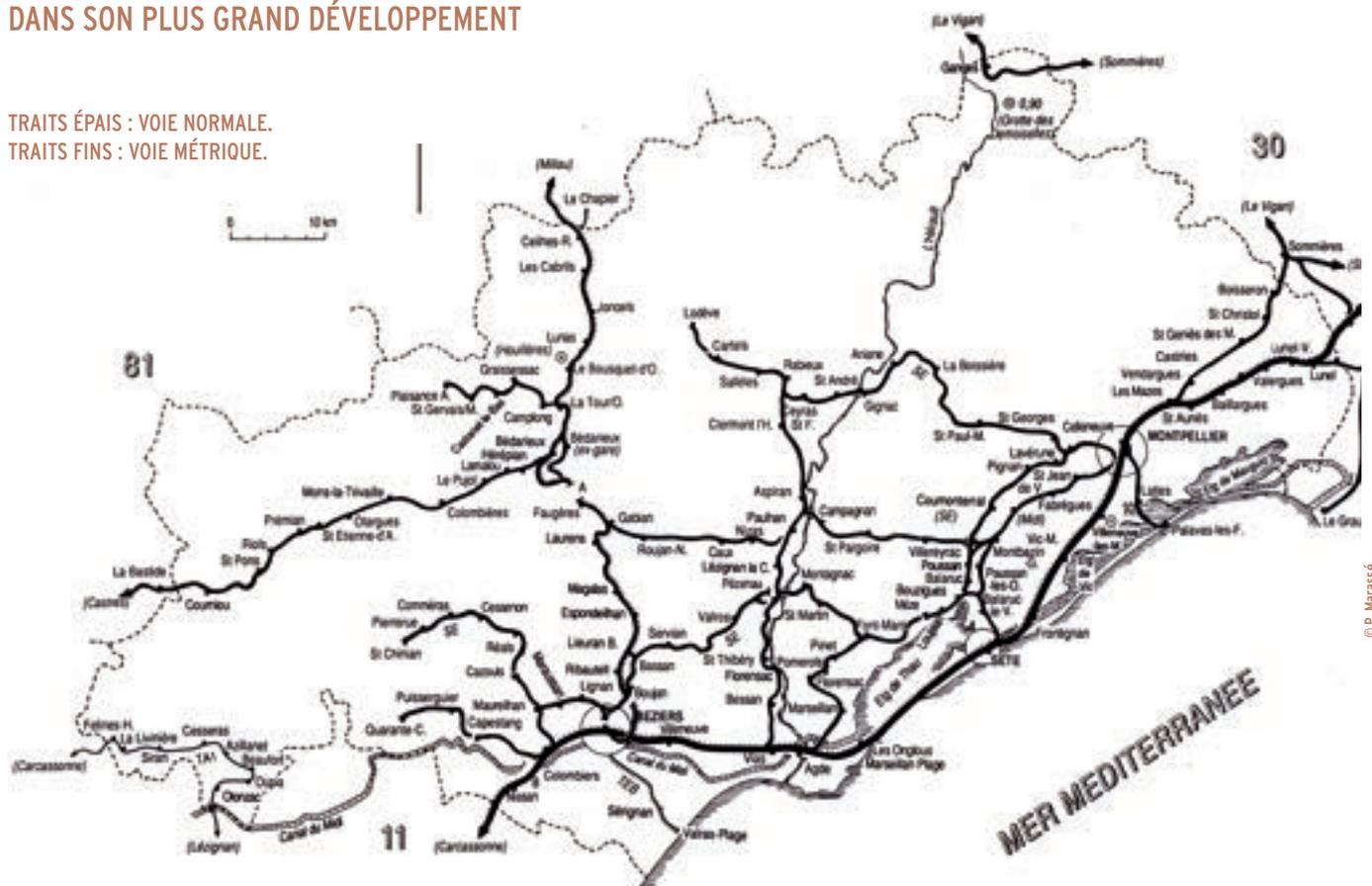
Aux XIX^e et XX^e siècles, le Pays ne reste pas à l'écart de la "révolution ferroviaire." Amorcé en 1858 avec l'ouverture du chemin de fer de Graissessac à Béziers, le réseau ferré de notre territoire comprend à son apogée deux groupes de lignes séparés. Articulé sur Bédarieux, le premier irrigue la haute vallée de l'Orb et ses affluents. Il se compose de la radiale de Béziers à Neussargues (partie comprise entre Laurens et Ceilhes-Roqueredonde) et de la transversale de Montpellier à Mazamet (partie comprise entre Roujan-Neffiès et Courniou).

Ces deux maillons du réseau général cheminent en tronc commun entre Faugères et Bédarieux tandis que se détache à La Tour-sur-Orb, au nord de cette dernière gare, l'embranchement minier de Graissessac et Plaisance-Andabre. Le deuxième groupe intéresse le Saint-Chinianais et le Minervois, régions à vocation viticole. Il compte trois lignes isolées purement locales - dont une à voie étroite - rattachant les communes desservies à la transversale de Bordeaux à Sète, artère maîtresse de la Compagnie du Midi mise en service en 1857 : Béziers à Saint-Chinian (partie comprise entre Réals et le terminus), Colombiers à Quarante-Cruzy (partie comprise entre Capestang et le terminus) et Olonzac à Caunes-Minervois (partie comprise entre Olonzac et Félines-Hautpoul). Conséquence de la concurrence routière, de la politique de la SNCF à l'égard des lignes secondaires et de la désindustrialisation du Pays, seule subsiste aujourd'hui la ligne de Neussargues sur laquelle planent de lourdes menaces.

Après l'évocation de la genèse de ce réseau, l'exposé détaillera le riche patrimoine bâti qu'il représente et son influence sur l'économie du Pays aux XIX^e et XX^e siècles.

CARTE DU RÉSEAU FERRÉ HÉRAULTAIS DANS SON PLUS GRAND DÉVELOPPEMENT

TRAITS ÉPAIS : VOIE NORMALE.
TRAITS FINS : VOIE MÉTRIQUE.



© P. Marassé



LA GARE DE GRAISSESSAC - ESTRÉCHOUX VERS 1880

À gauche, le bâtiment des voyageurs auquel est accolée de manière inhabituelle la remise des locomotives.

© Coll. Part.

De la traction électrique au tramway à vapeur, L'étoile ferroviaire de Bédarieux

LE CHEMIN TERRIBLE DE GRAISSESSAC

La ligne de Graissessac offre un exemple de l'association de la mine et du rail à l'origine des premières voies ferrées anglaises et françaises. Elle vise en effet à offrir aux mines de Graissessac - concurrencées au milieu du XIX^e siècle par les houilles de Rive-de-Gier (Loire), d'Alès (Gard) et même d'Angleterre - une communication rapide et économique avec Béziers et le Canal du Midi le long duquel se trouvent des entrepôts approvisionnés par le "service de la carriole". Confié à l'entreprise Bonnes et Soulié de Bédarieux, ce service quotidien d'un faible rendement et onéreux emprunte la route départementale n° 10 entièrement reconstruite au milieu du XIX^e siècle. L'économie attendue sur le prix de revient de la tonne transportée, de l'ordre de 70 %, doit donner un coup de fouet à la production comme le démontre l'exemple des mines concurrentes de la Grand-Combe depuis l'ouverture, en 1840, du chemin de fer d'Alès à Beaucaire sous l'impulsion de Paulin Talabot.

Dirigé par Bédarieux, l'avant-projet prévoit - comme le tracé définitif - un souterrain de faîte sous le col de Pétafy pour passer du bassin de l'Orb dans celui du Libron. Le préfet soumet le dossier à l'enquête d'utilité publique en décembre 1847 mais il faut attendre le coup d'État de 1851 pour assister à l'impulsion décisive. En effet, un décret du 27 mars 1852 concède la ligne à Maximilien Delfosse, Henri Granier - le seul du quatuor à détenir des intérêts dans les mines de Graissessac - Auguste Couttet et Joseph Orsi, le véritable maître de l'affaire, "financier véreux" domicilié à Londres et compagnon de conspiration d'un certain Louis-Napoléon Bonaparte sous la monarchie de Juillet...

Le 15 décembre 1852, les concessionnaires fondent une société anonyme au capital de 18 millions de francs avec siège à Paris, la "Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers". Si plus de la moitié des 170 souscripteurs des 36 000 actions sont anglais, les 74 français détiennent 54 % du capital.

Seuls deux Héraultais participent à l'entreprise : H. Granier précité et Frédéric-Guillaume Sabatier d'Espeyran, tous deux alliés et intéressés dans les mines.

Entreprise fin 1853, la construction - qui occupe jusqu'à 4 500 ouvriers - réserve de cruels mécomptes qui s'expliquent notamment par des études incomplètes, la nette sous-évaluation du devis et la difficile topographie locale.

À ces vices congénitaux s'ajoutent d'innombrables péripéties : faillite de l'entrepreneur général en 1855, intempéries, épidémies qui frappent la main-d'œuvre, difficultés de trésorerie, réclamations des entrepreneurs, sous-entrepreneurs et autres tâcherons ou de leurs ouvriers, accidents, litiges, etc. Cette exceptionnelle accumulation valut au Graissessac le qualificatif de "chemin terrible" !

En mai 1858, la mise sous séquestre de la compagnie, à bout de ressources et d'expédients, laisse les mines de Graissessac désarmées devant la concurrence des houillères déjà reliées au rail : "Refoulés de nos débouchés locaux, notre production l'emporte de beaucoup sur la consommation, et maintenant que les travaux de notre raccordement sont sur le point d'être terminés, nous serons obligés d'arrêter nos extractions si le chemin de fer ne vient promptement à notre secours."

L'État pourvoit alors au plus urgent grâce à une avance de 600000 Francs et ouvre enfin la ligne aux marchandises de Béziers à Bédarieux le 20 septembre 1858 puis jusqu'à Estréchoux le 28 décembre suivant. Le service des voyageurs ne débute que le 1^{er} septembre 1859, après d'ultimes parachèvements. Toutes les tentatives pour redresser la situation financière du concessionnaire ayant échoué, la société tombe en faillite le 21 février 1861.

Conformément à la convention du 1^{er} mai 1863, la Compagnie du Midi rachète la ligne en 1865 pour 15 millions de francs - alors que la construction en a englouti une trentaine - et en prend possession le 15 février 1866.

LE "BÉZIERS - PARIS" PAR NEUSSARGUES

Désormais propriétaire du "Graissessac", la Compagnie du Midi utilise cette courte antenne orientée vers le Massif Central pour substituer Béziers à Montpellier comme tête du chemin de fer de Rodez, par Millau et Séverac-le-Château, dont elle a reçu la concession par la convention précitée du 1^{er} mai 1863.

La section de La Tour-sur-Orb (jonction sur le "Graissessac") au Bousquet-d'Orb entre en service le 11 mai 1872, suivie par celles du Bousquet à Millau (avec embranchement de Tournemire-Roquefort à Saint-Affrique) le 18 octobre 1874 et de Millau à Rodez par Séverac le 14 mai 1880. Moins de dix ans plus tard, le 10 novembre 1888, l'achèvement de la jonction de Séverac à Neussargues par Marvejols et Saint-Flour donne naissance à la relation directe de Béziers à Paris par les Causses, itinéraire électrifié en 1931-1932 jusqu'à Neussargues.



À LA BIFURCATION DES LIGNES
BÉZIERS - NEUSSARGUES ET BÉDARIEUX - MONTPELLIER
LA GARE DE FAUGÈRES AU DÉBUT DU XX^e SIÈCLE

L'architecture du bâtiment des voyageurs rappelle son origine "Compagnie de Graissessac". Au premier plan, l'ancien buffet reconverti en magasin pour le service de la voie.

Quant à la branche de Montpellier, ravalée au rang de simple embranchement, la Compagnie du Midi la dirige directement de Paulhan à Fauères pour la raccorder au "Graissessac" érigé en tronc principal. La région comprise entre ces deux localités offre en effet une topographie plus facile et une densité de population plus importante que celle traversée par l'avant-projet, plus au nord, entre Cartels et Le Bousquet-d'Orb.

De plus, ce nouveau tracé facilite l'écoulement potentiel des charbons de Neffiès et de Roujan, mines que les Pereire s'efforcent de développer dans les années 1860-1870 car ils y détiennent des intérêts.

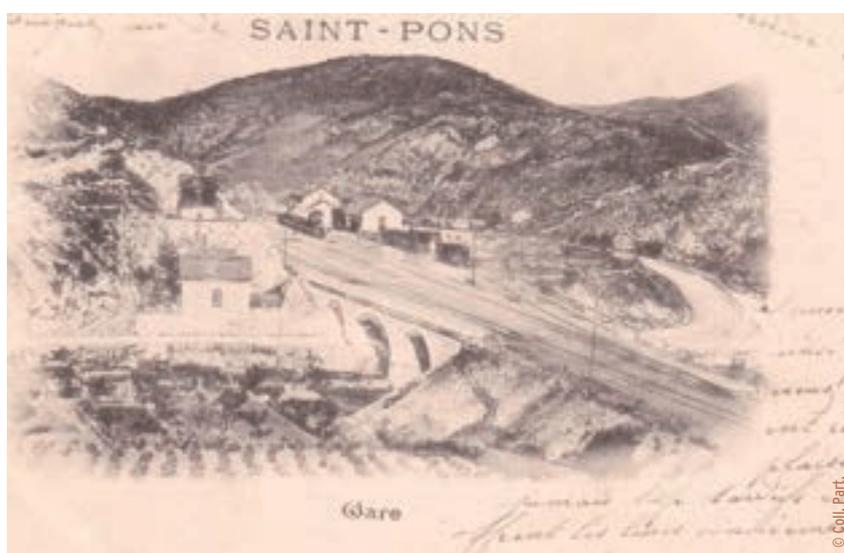
La section de Paulhan à Fauères est ouverte le 29 mars 1875 jusqu'à Roujan-Neffiès, le 15 décembre 1876 de Roujan-Neffiès à Gabian, tronçon sur lequel existe un tunnel de 440 mètres de longueur foré au gabarit de la double voie, et le 10 avril 1877 de Gabian à Fauères. Elle fonctionne un peu moins d'un siècle puisqu'elle est fermée aux voyageurs le 14 novembre 1970 et aux marchandises le 3 avril 1972.

LA TRANSVERSALE DE LA MONTAGNE NOIRE ET LA NOUVELLE GARE DE BÉDARIEUX

Concédée à la Compagnie du Midi le 23 mars 1874 et prolongement du chemin de fer de Castelnaudary à Castres et Mazamet achevé en 1866, la ligne de Mazamet à Bédarieux, maillon central de la transversale de Montauban à Montpellier, vise à établir une communication directe entre Albi, Castres et Mazamet d'une part, Montpellier, Nîmes et Marseille d'autre part, en empruntant le sillon naturel formé par les vallées du Thoré, du Jaur et de l'Orb.



HÉRÉPIAN, PETITE GARE TYPIQUE DE LA COMPAGNIE DU MIDI AVEC BÂTIMENT POUR LES VOYAGEURS ET HALLE AUX MARCHANDISES ACCOLÉS



LA GARE DE SAINT-PONS-DE-THOMIÈRES PEU APRÈS SON OUVERTURE EN 1889

Contrairement à Hérépian, bâtiment des voyageurs et halle sont séparés car il s'agit d'un établissement plus important. Le viaduc sur le Jaur épouse l'épanouissement du faisceau de voies.

Elle doit faciliter les relations entre le Tarn et le littoral méditerranéen, régions économiquement complémentaires qui échangent des farines, bestiaux, fourrages, cerceaux, bois de construction, fruits à la descente, et des vins en sens inverse. Le chemin de fer doit aussi faciliter l'approvisionnement des vallées, notamment en charbon de Graissessac, et offrir une issue à leur productions agricoles - bestiaux, pommes de terre, pommes, prunes, châtaignes fraîches ou sèches, noix, cerises, amandes, cercles, vins, fourrage, bois de chauffage, etc. - et industrielles. Le rail est plus particulièrement vital pour l'industrie drapière des vallées du Thoré et surtout du Jaur où les fabriques, frappées par la fermeture des débouchés extérieurs après 1860 et la concurrence des grands tissages du nord de la France, périclitent en raison de leur isolement comme le rappelle le député de l'Hérault Roulleaux-Dugage en 1868 : "[...] à Mazamet, en possession de la ligne ferrée, la fabrique de draps prospère, tandis qu'à Saint-Pons, Riols et Saint-Chinian la même industrie souffre et disparaîtra, si on ne lui donne pas le chemin de fer." Enfin, les promoteurs du projet espèrent le développement des thermes de Lamalou fréquentés dans les années 1860 par 5 à 6 000 baigneurs qui, depuis 1859, arrivent en train à Bédarieux où des omnibus routiers relèvent la correspondance. Ouverts fin 1877 par l'État, les travaux d'infrastructure - terrassements, ouvrages d'art et maisons de garde-barrières - sont attaqués par les deux extrémités et au centre, vers Saint-Pons-de-Thomières, où les difficultés d'exécution - notamment le creusement du tunnel de faite - doivent exiger un délai aussi long que pour l'achèvement du reste de la ligne longue de 71 kilomètres. Triomphant laborieusement de la topographie et de... l'inertie de la Compagnie du Midi chargée de la pose de la voie et de la construction des gares, la voie ferrée progresse lentement de l'ouest vers l'est et entra en service de Mazamet à Saint-Amans-Soult le 29 octobre 1883, de Saint-Amans à Saint-Pons-de-Thomières le 12 juillet 1888 et de Saint-Pons-de-Thomières à Bédarieux le 10 novembre 1889. L'arrivée de la transversale de Mazamet conduit à dévier le "Graissessac" entre la sortie nord du tunnel de Pétafy et l'extrémité rive droite du Grand viaduc de l'Orb, à Bédarieux, pour aménager une importante gare de bifurcation à la croisée des cinq directions de Béziers, Mazamet, Graissessac, Millau et Montpellier. Occupant une superficie de 21 hectares et longtemps plaque tournante ferroviaire des hauts cantons, cet établissement qui emploie à son âge d'or 200 agents environ offre tous les équipements pour les services voyageurs et marchandises ainsi que pour le remisage des locomotives. Fermée aux voyageurs le 10 juillet 1972, la transversale de la Montagne Noire disparaît de la carte des voies ferrées en juin 1987.



LA NOUVELLE GARE DE BÉDARIEUX OUVERTE EN 1884

Vue de la gare de Bédarieux avant la construction de la halle métallique en 1903. Le bâtiment est à l'échelle d'un carrefour ferroviaire commandant cinq directions. Le château d'eau monté sur une ossature métallique en vieux rails est typique de la Compagnie du Midi.

ULTIME PROLONGEMENT DANS LA VALLÉE DE LA MARE

Dès le début des années 1870, Léopold Chabaud, conseiller général et maire de Saint-Gervais, ingénieur aux mines du bassin ouest de Graissessac auxquelles il donne leur premier essor, milite pour prolonger le chemin de fer vers Castanet par la vallée de Mare. En effet, si l'exploitation minière se concentre en 1858 sur le Devois de Graissessac, des recherches postérieures ont révélé d'importantes couches de charbon anthraciteux dans les deux concessions instituées en 1836 à l'ouest du bassin, Saint-Geniès-de-Varensal et Castanet. Le développement de ces nouvelles exploitations suppose toutefois leur desserte ferroviaire.

De fait, outre la réduction du coût du transport, le rail doit offrir un débit bien plus important que la route dont le potentiel restreint paralyse l'augmentation de la production. La voie ferrée doit également contribuer à la mise en valeur des autres ressources locales : fer de Notre-Dame de Maurian, baryte, fer et cuivre de l'Espinouse, etc., faciliter le transport des produits agricoles des cantons de Lacaune et de Brassac vers le bas-Languedoc, et offrir un exutoire aux productions de la vallée de la Mare : cercles pour futailles et châtaignes à la descente, farines, vins et fer pour cloutiers à la remontée.

Bien que ne présentant aucune difficulté majeure, la ligne de la Mare a une genèse laborieuse en raison des contraintes financières et des aléas de la "grande histoire". En effet, classée en 1879 dans le réseau complémentaire (plan Freycinet) et concédée à titre éventuel à la Compagnie du Midi en 1886, elle n'est déclarée d'utilité publique qu'en 1903, après de nombreuses études visant à réduire la dépense au strict minimum. D'abord projeté à Castanet, le terminus est en définitive fixé à Plaisance (hameau de la commune de Saint-Geniès-de-Varensal), nouveau siège de l'extraction houillère et des installations de jour, à la demande des mines qui offrent une subvention.

Les travaux commencent en 1908-1909 mais il faut attendre le 13 octobre 1924 pour voir circuler le premier train en raison des difficultés nées de la Première Guerre mondiale : pénurie de main-d'œuvre et de matières, inflation, etc. Ultime voie ferrée ouverte dans l'Hérault, la ligne de Plaisance figure aussi parmi les dernières lignes mises en service en France avec celle de Quarante-Cruzy.

Liée à l'extraction minière, la relation Bédarieux - Plaisance ne survit pas à cette dernière, le coup d'envoi étant donné par la fermeture de Plaisance en 1950. La suppression s'opère pour les voyageurs le 1^{er} novembre 1954. Pour les marchandises, le couperet tombe les 1^{er} février 1958 et 31 mai 1959 de Plaisance à Graissessac et le 10 octobre 1978 sur le moignon "historique" de La Tour-sur-Orb à Graissessac.



VERS 1910, LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER À SAINT-GERVAIS-SUR-MARE

Noter la voie provisoire et les wagonnets utilisés pour l'évacuation des déblais. Au premier plan à droite, une locomotive de travaux.

Les lignes du pays viticole

L'INTÉRÊT LOCAL DE BÉZIERS À SAINT-CHINIAN

En 1867, sous l'active présidence du Saint-Simonien Michel Chevalier (1806-1879), le département de l'Hérault est l'un des premiers à obtenir la déclaration d'utilité publique de cinq lignes régies par la loi du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local et destinées à combler les lacunes du "grand" réseau qui ignore les portions du territoire les plus peuplées et les plus productives.

Parmi les lignes projetées figure une rocade de Saint-Chinian à Montbazin (sur la ligne Midi de Montpellier à Paulhan) qui doit notamment desservir l'opulent terroir viticole compris entre Saint-Chinian et Béziers. Concédée à la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault, la section qui nous intéresse est mise en service le 13 novembre 1876 de Béziers à Cazouls, le 8 novembre 1877 de Cazouls à Cessenon-sur-Orb et le 23 octobre 1887 de Cessenon-sur-Orb à Saint-Chinian.

Le 28 mai 1913, l'ouverture d'un raccordement entre Maureilhan et Colombiers, sur la transversale de Bordeaux à Sète, pallie l'absence de jonction entre l'Hérault et le Midi à Béziers. Établie à voie normale quoiqu'avec des caractéristiques plus sévères que celles des grands réseaux, la ligne de Saint-Chinian désenclave cette région jusqu'alors isolée. Seul subsiste aujourd'hui le moignon de Colombiers à Cazouls après la fermeture des sections de Béziers à Maureilhan le 31 octobre 1968 et de Cazouls à Saint-Chinian le 1^{er} juillet 1970.

L'ANTENNE DE COLOMBIERS À QUARANTE-CRUZY

Concédée à la Compagnie du Midi en 1900, l'antenne de Colombiers à Quarante-Cruzy est appelée à desservir la riche contrée viticole comprise entre les lignes de Béziers à Saint-Chinian et de Narbonne à Bize. Son histoire offre des similitudes avec celle de la ligne de Plaisance puisque la Première Guerre mondiale interrompt les travaux commencés en 1906.

En 1917, le ministère de la Guerre ordonne même la récupération des rails déjà en place et la ligne n'est ouverte que le 14 janvier 1923. Son exploitation dure moins de 50 ans : fermée aux voyageurs dès 1934, elle est en effet supprimée de Capestang à Quarante-Cruzy en 1971 et de Colombiers à Capestang en 1987. Depuis 2014, une piste verte aménagée sur l'ancienne voie ferrée relie Capestang à Cruzy.

LE TRAMWAY À VAPEUR DE LÉZIGNAN À OLONZAC ET CAUNES-MINERVOIS

Concédée à la Compagnie des tramways à vapeur de l'Aude pour desservir les localités héraultaises du Minervois, la ligne à voie métrique de Lézignan à Caunes est ouverte par étapes entre 1901 et 1910. Grevés par l'obligation de transborder les marchandises dans les wagons du grand réseau, les tramways de l'Aude cessent de rouler en 1932.



LA GARE DE SAINT-CHINIAN, TERMINUS DE L'INTÉRÊT LOCAL DE BÉZIERS

Les bâtiments des voyageurs de plain-pied et la voiture munie de quatre banquettes longitudinales en bois traduisent la conception économique des réseaux secondaires. À droite, l'ancien quai aux bestiaux utilisé pour le remplissage des wagons-foudres. Au fond, les installations de la traction (remise et château d'eau).



LA LIGNE DE CRUZY

Peu après l'ouverture de la ligne de Quarante-Cruzy en 1923, un train marque l'arrêt à Capestang.

Les parements en moellons têtus assisés et les avant-toits soutenus par des consoles en bois apportent une touche de raffinement au bâtiment qui répond par ailleurs aux canons architecturaux de la Compagnie du Midi.

Ponts, viaducs et tunnels : un riche patrimoine architectural

Les ouvrages exécutés avec des moyens encore rudimentaires pour établir les voies ferrées revêtent une ampleur sans précédent dans l'histoire des travaux publics. En effet, pour donner au tracé des caractéristiques en plan et en profil favorables à la traction des trains, il faut élever des remblais, creuser des tranchées, forer des tunnels et édifier des ponts et viaducs de dimensions inusitées sur les routes et les voies navigables.

Le Pays ne recèle pas de monuments aussi spectaculaires que le viaduc de Garabit ou du Viaur mais il n'en offre pas moins une large palette d'ouvrages autour de Bédarieux. Enluminant le paysage, ils appartiennent aujourd'hui au patrimoine local et témoignent du talent des bâtisseurs d'autrefois comme nous allons le découvrir.

UN MONUMENTAL VIADUC À BÉDARIEUX

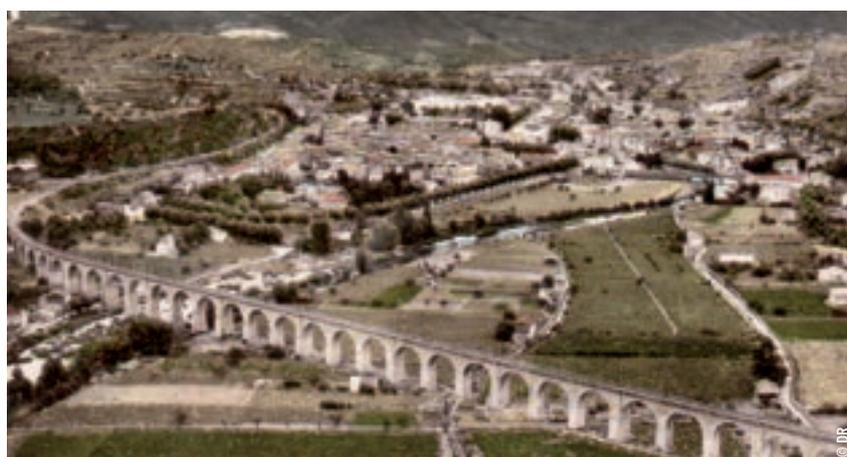
Doyenne des voies ferrées du Pays, la ligne de Graissessac se signale par le nombre et l'importance des travaux d'art échelonnés sur 53 kilomètres : 4 à 5 000 mètres de tranchées, 7 à 8 000 mètres de remblais et 375 ouvrages divers dont 11 tunnels d'une longueur cumulée de 4 862 mètres et 17 ponts en maçonnerie d'une ouverture supérieure à 8 mètres.

Les travaux les plus importants se concentrent dans la région de Bédarieux : tunnel de Pétafy (1 861 mètres) et viaducs de Vèbre (9 arches), de l'Orb ou Grand viaduc (37 arches) et de Boussagues (7 arches). Ouvrage cyclopéen implanté à la sortie côté Graissessac de la gare primitive de Bédarieux, le Grand viaduc comporte 37 arches dont 35 de 15 mètres d'ouverture et une de 16, 50 mètres sur chaque rive. La hauteur sous clef de l'arche centrale est de 20, 50 mètres.

Long de 713 mètres et construit sur les plans des ingénieurs Bonnet et Kauffmann,



LE VIADUC DE BOUSSAGUES, ENTRE LA TOUR-SUR-ORB ET GRAISSESSAC.



LE GRAND VIADUC DE BÉDARIEUX DANS LES ANNÉES 1950, ALORS QU'IL LIVRAIT PASSAGE À L'EMBRANCHEMENT PÉCHINEY (BAUXITES) DONT LES INSTALLATIONS SONT VISIBLES SUR LA GAUCHE



SUR LA DÉVIATION DE BÉDARIEUX, ENTRE FAUGÈRES ET BÉDARIEUX, LE VIADUC SUR LE RUISSEAU DES ARÉNASSES

Le train se dirige vers Béziers.

il se développe suivant un alignement droit encadré par deux courbes de sens contraire. Le 22 juillet 1856, la pose de la clef de voûte de la dernière arche donne lieu à des fêtes grandioses organisées pour la bénédiction de l'ouvrage.

Ouverte le 20 septembre 1884 et établie à double voie entre les postes de Pétafy et de l'Orb, la déviation de Bédarieux, longue de 8,900 kilomètres, traverse deux superbes ouvrages en maçonnerie tracés en courbe : le viaduc sur le ruisseau des Arénasses (longueur : 130 mètres, 9 arches de 12 mètres, hauteur maximale : 25,70 mètres) et celui sur l'Orb dit de la Bastide (3 arches de 25 mètres d'ouverture).

LA REDOUTABLE ASCENSION VERS LES CAUSSES

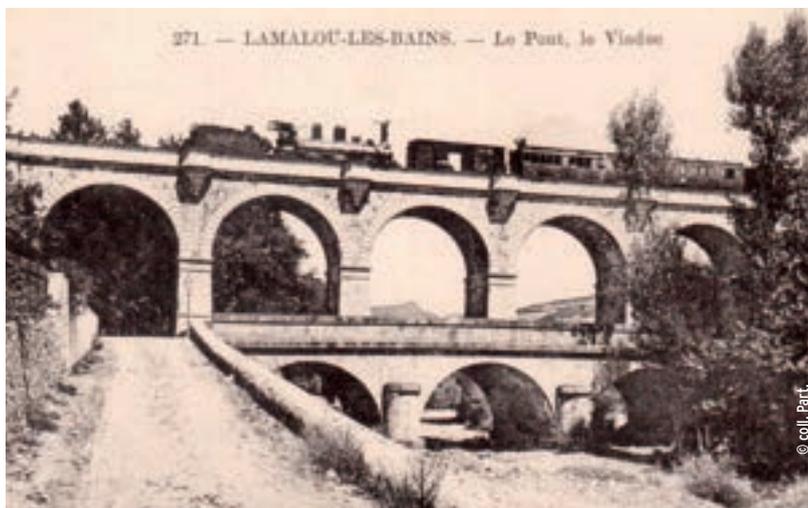
La ligne de Béziers à Neussargues, dite des Causse, offre à la Compagnie du Midi la distance courte pour capter les transports entre le Languedoc et la région parisienne, les vins en particulier. Toutefois, longue de 277 kilomètres et riche en ouvrages d'art (24 viaducs et 39 tunnels), elle affronte le Massif Central selon un tracé perpendiculaire aux vallées du Tarn, de l'Aveyron, du Lot et de la Truyère. Elle présente donc un redoutable profil en long en dents de scie hérissé de rampes maxima de 33,3 mm/m - taux parmi les plus élevés de France en voie normale - qui, du temps de la vapeur, écartent tout trafic de transit.

En 1931-1932, cette situation conduit la Compagnie du Midi, pionnière de la traction électrique dès avant 1914, à équiper cette ligne qui devient la plus longue voie unique électrifiée de France. Les Causse peuvent alors acheminer les marchandises détournées précédemment par Sète et la vallée du Rhône, les vins et les primeurs notamment, mais la création de la SNCF en 1938, en abolissant la concurrence entre réseaux, entraîne très vite l'abandon de la traversée du Massif Central.

La ligne des Causse se mue en chemin de fer de montagne à partir du Bousquet-d'Orb. Un tracé sinueux et une rampe de 20 mm/m qui se raidit après Lunas à 33,3 mm/m conduisent en effet au faite des Cabrils. De ce point, la voie ferrée redescend par le vallon du Thès jusqu'à Ceilhes-Roqueredonde où elle rejoint l'Orb qui n'est encore qu'un modeste cours d'eau qui sépare l'Hérault de l'Aveyron.

Redouté des équipes de conduite à l'époque de la vapeur, le tronçon de Lunas aux Cabrils, qui s'agrippe sur 8,500 kilomètres au flanc abrupt de la vallée du Graveson, sous-affluent de l'Orb cher à Ferdinand Fabre, révèle une autre facette de l'art des viaducs avec cinq ponts à tablier métallique, technique de construction qui s'épanouit après 1860 grâce notamment à Eiffel, promoteur des poutres à treillis : pont sur l'Orb au Bousquet et, de part et d'autre de Joncels, viaducs de Béros, de Valatheirne, de Juin et de l'Uslade.

À ces ouvrages s'ajoute le long tunnel des Cabrils 1 (1425 mètres) suivi par la tranchée couverte des Cabrils 2 (159 mètres). Terminons en notant que, avant l'électrification, la traction des lourds trains de marchandises sur la rampe sud des Cabrils exige le renfort en queue par une locomotive de pousse stationnée au Bousquet-d'Orb.



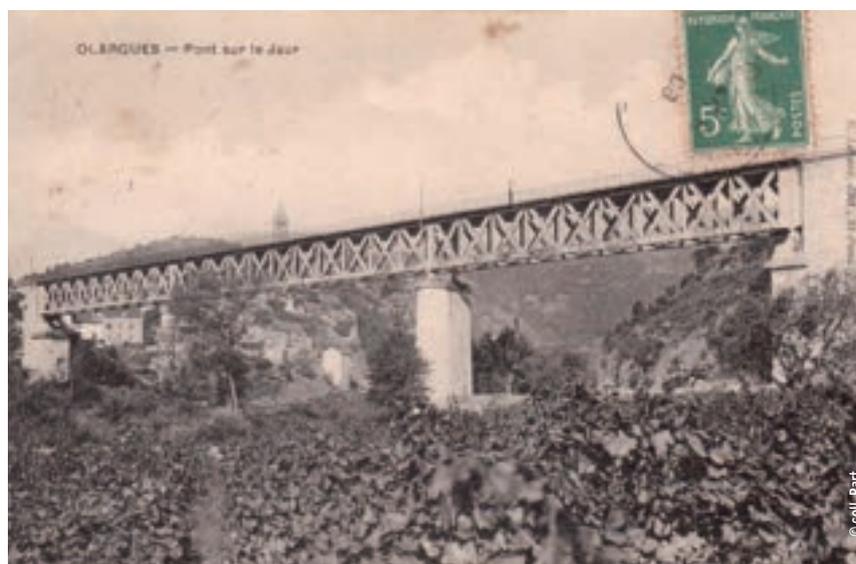
LE VIADUC DE LAMALOU-LES-BAINS

Appelé localement pont Carrel, il offre une recherche architecturale digne d'une station thermale.



LA TRANCHÉE DE TIBISAC, À PRÉMIAN

Noter le revêtement maçonné des parois et le pont à trois arches jeté sur la voie ferrée.



LE PONT MÉTALLIQUE D'OLARGUES

Contrairement à une tradition locale vivace, cet ouvrage n'a pas été construit par Eiffel mais par la société Fives-Lille !

LA TRANSVERSALE DE LA MONTAGNE NOIRE : UN CHAPELET D'OUVRAGES

Descendant la vallée de l'Orb puis remontant celle de son affluent le Jaur, la ligne de Bédarieux à Mazamet exige également d'importants travaux d'art sur le versant héraultais, entre Courniou-les-Grottes et Bédarieux. Sur 46 kilomètres, s'égrènent ainsi neuf tunnels d'une longueur cumulée de 1 117 mètres - dont celui de la Fenille (766 mètres) au point de partage des eaux entre les versants atlantique et méditerranéen - et 26 grands ponts ou viaducs permettant de passer d'une rive à l'autre de la vallée ou de franchir les vallons affluents, notamment les viaducs de la Mare (4 arches surbaissées), de Lamalou ou Pont Carrel (5 arches), d'Olargues (3 travées métalliques livrées par Fives-Lille), de la Fajolle (8 arches) et du Colombier (7 arches). De nombreux murs de soutènement sont aussi élevés, en particulier à Saint-Etienne-d'Albagnan, Saint-Pons-de-Thomières et Courniou-les-Grottes où de fortes murailles retiennent la plateforme de la gare. Reconvertie en voie verte par les départements de l'Hérault et du Tarn, l'ancien chemin de fer permet aujourd'hui aux marcheurs, cyclistes et cavaliers d'admirer les magnifiques paysages que le voyageur d'autrefois découvrait par l'encadrement des baies et de méditer sur l'œuvre accomplie par nos prédécesseurs pour hisser le rail jusqu'au faite de la Fenille.

AU FIL DE LA VALLÉE DE LA MARE

Quoique longue de moins de 20 kilomètres, la ligne de Graissessac à Plaisance comporte de nombreux ouvrages d'art, notamment sur la Mare franchie à quatre reprises pour suivre la rive la plus économique : pont métallique biais de Vérenoux

(3 travées métalliques de 14, 65 mètres) et ponts en maçonnerie de Castanet (3 arches de 13, 429 mètres d'ouverture biaise), de Saint-Gervais (une arche de 34 mètres d'ouverture encadrée par deux arches de 4, 50 mètres) et de la Croix de Pierre (une arche de 22 mètres encadrée par deux arches de 4 mètres).

La transformation de l'économie du Pays par le chemin de fer

La construction des voies de communication obéit à une puissante considération économique : améliorer les conditions de déplacement des personnes et des biens pour développer les échanges, source de croissance économique.

Dès les XVII^e et XVIII^e siècles, l'aménagement des canaux est ainsi à l'origine d'une première révolution des transports dont le canal du Midi fournit un exemple frappant : unissant deux régions à l'économie complémentaire, le Haut et le Bas-Languedoc, il permit d'acheminer les grains du Toulousain sur les rives de la Méditerranée et, réciproquement, les alcools du biterrois vers Toulouse, élargissant ainsi leurs débouchés respectifs.

C'est toutefois le chemin de fer, mode de transport perfectionné né de la combinaison du rail et de la vapeur, qui impulse une profonde et inédite transformation économique grâce à sa supériorité sur le roulage et la voie d'eau. La souplesse, le débit et le bas prix de la traction sur rails entraînent en effet un sensible abaissement du prix des transports, notamment pour les pondéreux (charbon, minerai, etc.) et les produits de première nécessité favorisés par une tarification *ad valorem*, c'est-à-dire fondée sur la valeur de la marchandise.

Le chemin de fer est donc à l'origine de l'essor économique de la France - pour ne parler que de notre pays - à partir du milieu du XIX^e siècle en suscitant l'éclosion et le développement d'une multitude de productions agricoles et industrielles qui virent s'ouvrir un marché national. Mouvement amplifié par la construction des chemins vicinaux qui irriguent le pays en profondeur en drainant vers les gares les productions locales et en distribuant les produits "importés."

Le Pays fournit un excellent exemple de ce processus comme nous allons le montrer en observant l'influence du rail sur les activités agricoles, extractives et industrielles.



TRAFIC VITICOLE À LAURENS

Autre gare typique de l'ancien chemin de fer de Graissessac. Au milieu du cliché, trois wagons-foudres dont un bi-foudres et deux mono-foudres.

À gauche, un wagon-réservoir système Lepage dont la caisse contient en fait une citerne métallique.

Le rail joue un rôle déterminant dans le développement de la viticulture de masse dans le Languedoc et le Roussillon après 1850 : en rendant les transports plus rapides, plus sûrs et plus économiques, il permet en effet de diffuser au loin les vins - naguère distillés - à l'heure où l'urbanisation et l'élévation du niveau de vie suscitent l'augmentation de la demande.

L'Hérault devient ainsi le premier département producteur et, au sein de celui-ci, l'arrondissement de Béziers-Saint-Pons-de-Thomières (formé en 1926) fournit à lui seul, dans les années 1930, 65 % de la production départementale et 12 % de la production métropolitaine. Au négoce des alcools, qui a assuré au XVIII^e siècle la prospérité du Bas-Languedoc et notamment du Biterrois, succède donc le commerce des vins qui trouve dans le rail un indispensable outil.

Ce négoce se développe à Béziers, siège du plus important marché des vins du Languedoc et du Roussillon avec près de 400 négociants, commissionnaires et courtiers en 1928, mais aussi dans les localités secondaires dotées d'une gare. Dans le Pays, citons Capestang, Puisserguier, Quarante, Cruzy, Cessenon-sur-Orb, Saint-Chinian, Laurens, Fauères, Lamalou-les-Bains (où la production viticole double entre 1910 et 1930), Mons-la-Trivalle, etc. Certains négoce possèdent un embranchement particulier, notamment à Cessenon-sur-Orb et Lamalou-les-Bains. Les principales régions destinataires sont l'est, le nord, le centre de la France et Paris où Bercy, cellier de la capitale, draine les vins du Midi. Après 1900, les typiques wagons-réservoirs en bois puis en acier, beaucoup plus économiques que la futaille utilisée à l'origine, supplantent celle-ci pour le transport des vins de consommation courante et seuls les vins supérieurs continuent à voyager en fûts, en particulier au départ de Saint-Chinian dont la production fait l'objet d'une cotation spéciale à Bercy dès avant 1914.

Cette mutation technique conduit d'ailleurs de nombreux négociants de détail ou "barricailleurs" à s'orienter vers le commerce de gros. Les wagons-réservoirs, à l'origine d'une filière industrielle dynamique, appartiennent aux négociants ou à des loueurs (20 à Béziers en 1924) tandis que des entreprises spécialisées assurent leur entretien. La plupart de ces dernières se trouvent dans le Biterrois (Béziers, Villeneuve, Colombiers, etc.) et, dans le Pays, nous ne relevons guère qu'un foudrier spécialisé à Cessenon-sur-Orb.

Le chemin de fer assure également l'approvisionnement local, rôle essentiel dans une région de monoculture, en acheminant pailles, fourrages, engrais, matériel agricole, combustibles, matériaux de construction, objets manufacturés, bétail, etc.

ARBORICULTURE ET SYLVICULTURE

Après 1918, la rapidité et les facilités du transport par fer entraînent le développement de la production des pommes et des cerises dans les vallées de l'Orb et du Jaur, notamment entre Mons-la-Trivalle et Prémian. Vers 1925, des trains de ramassage baptisés du nom des fruits transportés collectent cerises, pommes et même châtaignes. En 1965, l'extension de la culture de la pomme amène la SICA du Caroux, à Villemagne-l'Argentière, à édifier une station fruitière d'une capacité de 1 300 tonnes qui expédie son premier wagon pour l'Angleterre en octobre 1966.

Le rail écoule aussi les bois du Somail et de l'Espinouse qui fournissent d'ailleurs le dernier trafic régulier de la ligne de Saint-Pons-de-Thomières. Ces massifs font en effet l'objet d'un reboisement domanial amorcé à la fin du XIX^e siècle et amplifié à partir de 1935 suite à l'abandon des terres de culture et de pacage. Parallèlement, l'élargissement des chemins et la construction de nouvelles routes facilitent l'accès aux coupes depuis la vallée.

CHARBON ET MINÉRAIS : DES TRANSPORTS DIVERSIFIÉS

Le rail offre un exutoire aux nombreuses richesses minérales locales. La houille et la bauxite - dont nous dirons un mot - fournissent les plus gros tonnages mais le chemin de fer transporte aussi le fer (limonite pour l'épuration du gaz d'éclairage) de Riols et de Saint-Gervais-sur-Mare, les marbres de Laurens, Saint-Pons-de-Thomières et Cessenon-sur-Orb, le pétrole de Gabian, etc.

LA HOUILLE

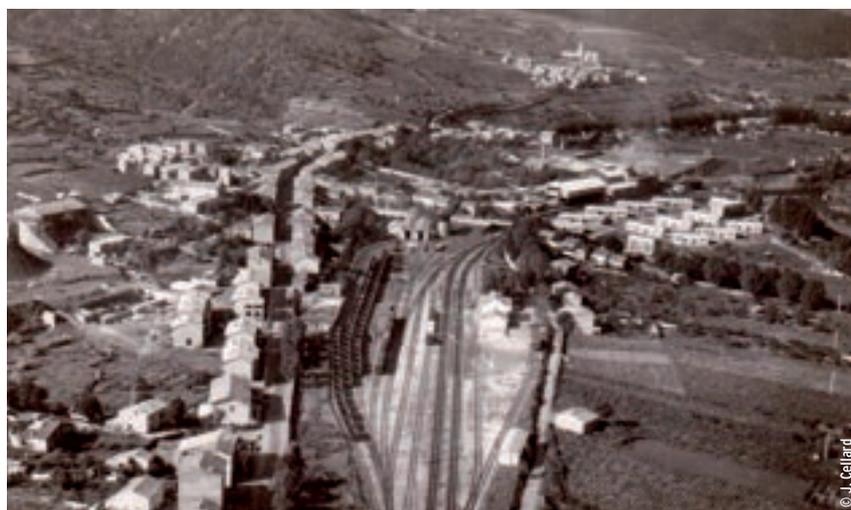
L'arrivée du rail donne le signal de l'épanouissement du bassin houiller de Graissessac jusqu'alors isolé. À l'est du périmètre, la houille part des gares de Graissessac-Estréchoux et du Bousquet-d'Orb.

En 1900, la première citée se classe pour son tonnage au cinquième rang des gares Midi de l'Hérault, rang qu'elle occupe encore en 1920. Au début du XX^e siècle, les envois de charbon y représentent environ 10 000 wagons par an. Quant à la gare du Bousquet-d'Orb, elle enregistre également un trafic soutenu alimenté par les mines, la verrerie et, pour un temps, l'"usine à zinc" créée en 1873 et dont les houillères reprennent ultérieurement terrains et raccordement.

Ouverte en 1924 à l'ouest du bassin, la gare de Plaisance connaît une activité plus faible que les deux précédentes en raison de la moindre production des mines.



VUE GÉNÉRALE DES INSTALLATIONS MINIÈRES DE GRAISSESSAC



VUE AÉRIENNE DE LA GARE DU BOUSQUET-D'ORB AU MILIEU DU XX^e SIÈCLE.

Noter les rames de wagons tombereaux destinés aux mines et l'ancien dépôt utilisé jusqu'en 1931 par les locomotives assurant la "pousse" sur la rampe sud des Cabrils. Au fond, la verrerie raccordée au chemin de fer en 1877.

LA BAUXITE

Le Pays compte deux des trois bassins bauxitifères recensés dans l'Hérault, longtemps deuxième producteur derrière le Var : Bédarieux, qui fournit les 2/3 de la production héraultaise dans les années 1950, et une partie de celui de Cazouls. Fermée en 1884, la gare primitive de Bédarieux trouve dès 1901 une nouvelle vocation en accueillant jusqu'en 1975 les trémies de chargement reliées aux carrières par câble.

LE RAIL, FIL ROUGE DE L'INDUSTRIALISATION DES VALLÉES

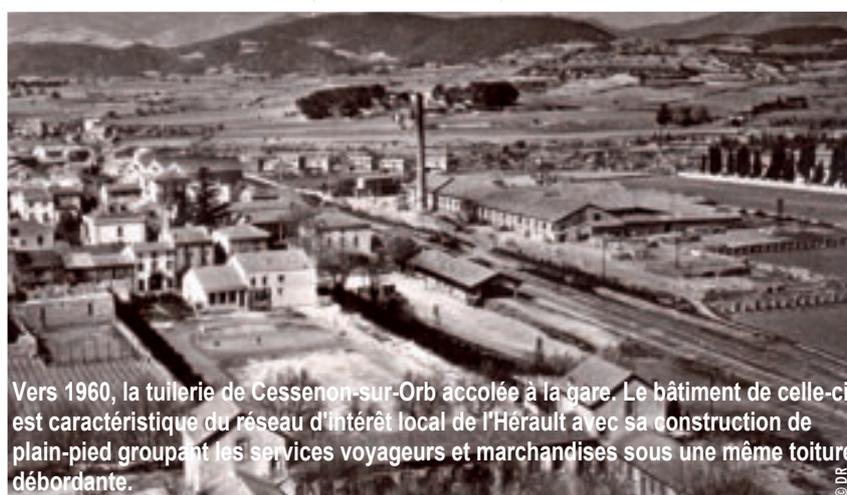
Au cœur de son étoile ferroviaire, près du bassin houiller de Graissessac, la ville de Bédarieux, ancienne cité manufacturière qui connaît son âge d'or aux XVII^e et XVIII^e siècles, sait saisir l'opportunité offerte par le rail pour rester un centre industriel actif, cinquième ville du département avec 8 000 habitants en 1928. Jusqu'au milieu du XX^e siècle y prospèrent, aux côtés du textile historique, tanneries, fours à chaux, briqueteries, usines de produits chimiques, ateliers de construction mécaniques, biscuiteries, confiseries, etc.

De même, le chemin de fer donne un nouveau souffle jusqu'aux années 1950 au filage et au tissage de Saint-Pons-de-Thomières et de Riols où, en 1928, fonctionnent respectivement quatre et trois usines occupant au total plus de cent ouvriers.



La conjonction de la houille et du rail permet aussi le développement du traitement de la dolomie à des fins industrielles et agricoles à Hérépian (société des Produits dolomitiques de l'Hérault) et à Saint-Etienne-Estréchoux (société La Magnésienne). Au nord du Pays, aux confins de l'Hérault et de l'Aveyron, la société Minière, Métallurgique et Chimique de l'Orb, qui exploite la mine de plomb de la Rabasse depuis 1907, crée un centre industriel, le plus important de la haute vallée du l'Orb comme le note Coulouma en 1925.

Totalement insoupçonné aujourd'hui, ce complexe relié à la mine et à la gare par un "Decauville" fabrique des lingots de plomb ou d'argent ainsi que des produits chimiques pour l'agriculture (acide sulfurique, sulfate de cuivre, superphosphates, etc.). Dans les années 1920, l'ouverture d'une usine d'engrais accroît environ l'activité de Ceilhes. Au sud du Pays enfin, le Saint-Chinianais voit également fleurir l'industrie avec une tuilerie à Cessenon-sur-Orb et l'Usine métallurgique de Saint-Chinian. Fondée en 1921 et héritière d'un atelier de mécanique créé en 1900, celle-ci fabrique charrues, araires, brancards, pièces détachées pour l'automobile, etc.



L'ÉPANOUISSEMENT D'UNE COQUETTE STATION THERMALE : LAMALOU-LES-BAINS

Recommandés pour les maladies nerveuses et rhumatismales, les thermes de Lamalou-les-Bains prennent leur essor avec le rail comme en témoigne le trafic local qui passe de 40 000 voyageurs en 1890 à 101 000 en 1900. La Compagnie du Midi améliore ses installations dès 1893 en construisant une halle métallique pour abriter le public tandis que la ville devient une coquette station thermale avec son casino, ses hôtels et ses villas à l'architecture typique. Dès avant 1914 et jusqu'en 1955, une voiture directe circule de Paris à Lamalou-les-Bains qui jouit ainsi des mêmes facilités que les stations du Massif Central et des Vosges.



L'ARRIVÉE DES CURISTES EN GARE DE LAMALOU-LES-BAINS

Noter les voitures à portières latérales et la halle métallique recouvrant la voie de quai avec abri parapluie protégeant le trottoir en îlot.

Devant le bâtiment, le plan incliné aménagé en 1905 pour faciliter le mouvement des malades. Au fond, le gabarit de chargement des wagons de marchandises.

En raison de leurs caractéristiques difficiles dictées par la topographie, les lignes ferroviaires du Pays n'écoulent qu'un faible trafic de transit, notamment l'axe sud-nord. Par contre, elles stimulent les activités agricoles et industrielles locales en désenclavant ce territoire situé à l'écart des grands courants de circulation. La mise en valeur des pondéreux prend ainsi son essor avec l'industrialisation de l'extraction houillère historique tandis qu'apparaît l'exploitation de la bauxite. Les nombreuses ressources minérales locales suscitent également la création d'usines de traitement favorisées par la proximité du charbon. Enfin, des secteurs traditionnels amortissent leur déclin, le textile en particulier, cependant que la fabrication artisanale des produits en terre cuite acquiert une dimension industrielle.

Cette transformation de l'économie du Pays illustre le rôle majeur joué par le chemin de fer qui, dans la deuxième moitié du XIX^e et au début du XX^e siècle, a remodelé le visage agricole et industriel de la France. Aujourd'hui, alors que seule subsiste la ligne des Causses, il semble que le dynamisme démographique des régions desservies, les richesses touristiques du Massif Central et les impératifs du développement durable militent pour la revitalisation de cette artère qui offre de surcroît une indéniabile valeur patrimoniale.