

LA CANTINE/LES PYLÔNES

Pylône /cantine : suite et fin d'un processus de sauvegarde de la friche industrielle matussiere et forest :
(article qui paraîtra en langue catalane sur la revue Nadius du Pallars Sobirà)

« L'Aventure du bois » ainsi que je l'ai nommée dans les années 90 fut un des gros chantiers du siècle passé dans le Haut Couserans. A cette époque là, c'était la période des grands travaux et la situation géographique, les difficultés du terrain ne rebutaient les industriels de se lancer dans des projets intéressants pour eux, projets que l'on jugerait aujourd'hui démentiels et inutiles.

A l'époque, la question environnementale et la préservation des paysages n'étaient pas à l'ordre du jour et Matussière et Forest eurent par la persuasion ou la force, tout latitude pour se lancer dans cette aventure de débardage par câble, de sapins de la forêt de Bonabé dans le Pallars Sobirà, via Salau (commune de Couflens en Ariège) dans le haut-salat, enjambant le Port de Salau (2052m).

Il fallut trouver un passage dans la montagne et système adéquat pour transporter les grumes de sapin. Le Port de Salau a constitué sans conteste le meilleur passage.

Ainsi dès 1896, l'entreprise Matussière et Forest de Modane en Savoie entrepris un chantier titanesque dans un environnement montagnard « hostile », que l'on peut considérer comme une véritable prouesse technologique.

sur 9,3 kilomètres furent construits :

- 91 pylônes en bois ou en fer.
- une station de départ à Bonabé
- une station d'arrivée à Salau
- 2 stations intermédiaires. La plus importante étant la bâtisse située au Port de Salau: lieu comprenant la « cantine », les divers contrôles, la douane et celle de Pézerouze (enfouie dans les bois altitude, avant les trois derniers pylônes plongeant sur le village de Salau.

Les pylônes constituant les supports où étaient arrimés les câbles : système Otto-Pohlig. A l'époque ce système bi-câble était utilisé pour le débardage du bois ou sur des chantiers miniers.

Il comportait un rail immobile sur lequel circule les wagonnets et un second câble porteur mobile qui accrochait les wagonnets et les entraînait vers le bas.

Ces pylônes sont d'une construction remarquable. *« ils mesurent environ 25m de hauteur et sont assemblés par rivetage sur place et pesant environ 50 tonnes chacun, présentent un intérêt patrimonial et architectural indéniable d'autant plus qu'élevés de main d'hommes dans des conditions d'accès et de mise en œuvre délicates. Pauline Chaboussou in les derniers pylônes du Port de Salau seront sauvés » in Colporteur n° 15, page 11, janvier 2022*

Pour construire ces ouvrages, l'entreprise Matussière et Forest dût faire appel à des ouvriers spécialisés venus du Caucase, habitués à travailler dans des conditions extrêmes surnommés « les Russes » que l'on retrouve dans l'iconographie (cartes postales) concernant le chantier Matussière et Forest.

Première étape de la conservation des vestiges : « cristalliser la Cantine :

- La « cristallisation » de la cantine, fruit d'une importante mobilisation collective (individus, industriels, associations locales, Fondation du Patrimoine, banques, municipalités, collectivités territoriales) a été réalisée par l'entreprise Bourdarios sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté de communes Couserans-Pyrénées en septembre-octobre 2019. Au vu de l'état de délabrement de la bâtisse et de la dangerosité des arches intérieurs il était devenu urgent d'intervenir. Ainsi un enduit spécial a été projeté sur les parties hautes de la bâtisse, certaines arches ont été détruites et celles en état conservées.

Deuxième étape : consolider les supports des pylônes :

Des 91 pylônes, peu restent en état. Ceux en bois ont été utilisés pour des besoins personnels. Côté Bonabé il ne reste plus que les magnifiques supports et sur le flan boisé de Salau demeure un pylône en bois (chêne massif) enfoui dans la végétation.

Les pylônes en fer restent visibles lorsque l'on chemine vers le Port de Salau côté français juste au dessus de la cabane des bergers de Pouilh flan sur lequel s'élève majestueusement le contrepoids. Déjà à ce niveau on aperçoit la silhouette des derniers pylônes, dont un couché par des rafales de vent et qui constitue une belle sculpture (interprétation personnelle).

Suite à la cristallisation de la « Cantine » l'inspection du chantier a permis de constater que les « massifs » (supports) des pylônes étaient dans un état de dégradation très préoccupant :

... « les charpentes métalliques sont en bon état, mais les massifs hors sol en maçonnerie de pierre présentent une dégradation avancée et il conviendrait de combler les parties où les moellons sont détachés et de recharger les joints au mortier de ciment »....Pauline Chaboussou, op cit. Colporteur n° 15 page 11, janvier 2022.

elle ajoute : « sans ce travail de consolidation si l'un des massifs venait à céder, les pylônes déséquilibrés s'écrouleront dans la pente en amont de la cabane pastorale de Pouilh et seraient irrémédiablement perdus ».

Pour conclure :

la question que l'on peut se poser : fallait-il engager le sauvetage, sauvegarde de cette friche industrielle ?

Je répondrais sans conteste, oui.

Ces vestiges, ruines pour la plupart font partie de mon environnement personnel et humain, depuis mon enfance, depuis que mon père m'en a décrit les grandes lignes. Lui même qui a été gardien de l'usine EDF qui s'est substituée à la râperie de Matussière et Forest. Avec lui j'en ai connu et parcouru tous les recoins et les espaces.

Par ailleurs, plusieurs bâtisses, maisons du village de Salau témoignent de l'empreinte Matussière et Forest et de la période faste, dont certains parlent avec une certaine nostalgie. Par la suite, en arpentant le chemin du Port de Salau, j'ai été familiarisée avec les vestiges et ruines de cet imposants ouvrage industriel. Par la suite j'ai cherché, archives, documentation, iconographie de toute sorte pour constituer un corpus qui mériterait une publication.

Pour ma part, Matussière et Forest ne fut pas seulement l'histoire des vestiges (pylônes, bâtisses, etc.....) ce sont aussi se souvenir des femmes et des hommes qui ont animé pendant près d'une vingtaine d'années ces deux versants ; je pense à Geneviève Pujol, fille du chef de station qui passait tous ses étés sur le site du Port avec son frère et sa sœur, qui m'a gratifiée de témoignages écrits fort précieux, du baptême de sa petite sœur, Titine, des soirées occitano-catalanes des différents ouvriers ponctuées de chants.

Ainsi s'intéresser à ce patrimoine industriel hors norme constitue un hommage au travail des hommes et les défis qu'ils ont relevé. Pour ma part, je n'ai eu de cesse que de m'engager dans ce parcours de patrimonialisation que je conduis depuis plus de 40 ans.

ANNA DE JAQUELY

