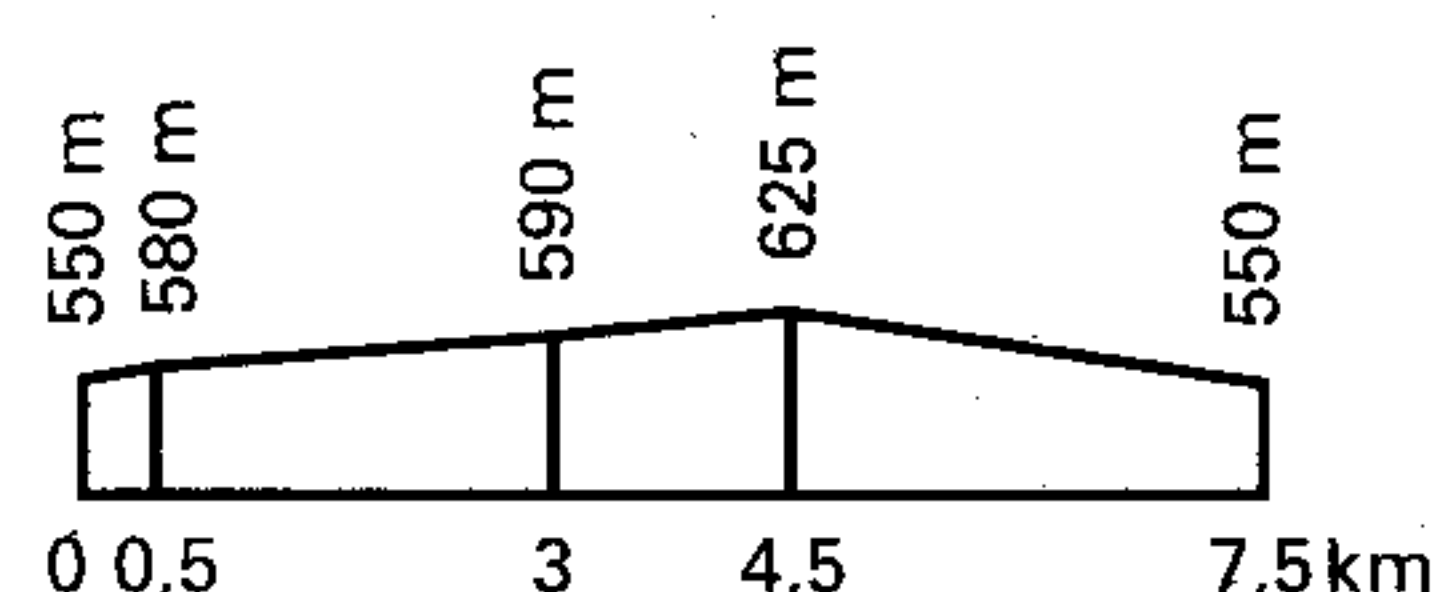


Sentier du château de Portes

Balisage	jaune
Départ	col de Portes, parking du château
Durée	3 h
Kilométrage	7,5 km
Difficultés	aucune
Accès VTT	facile
Intérêt	patrimoine, histoire
Profil	(échelle des hauteurs multipliée par 5)



Description du sentier

Le château de Portes est un joyau de l'Ancien Régime. Appartenant à d'illustres familles dont les Budos, grands vassaux du roi de France, leurs fiefs s'étendaient à une partie du Languedoc.

Il comporte une partie médiévale et une partie Renaissance.

La partie la plus récente, côté est, a une forme originale, celle de la proue d'un navire.

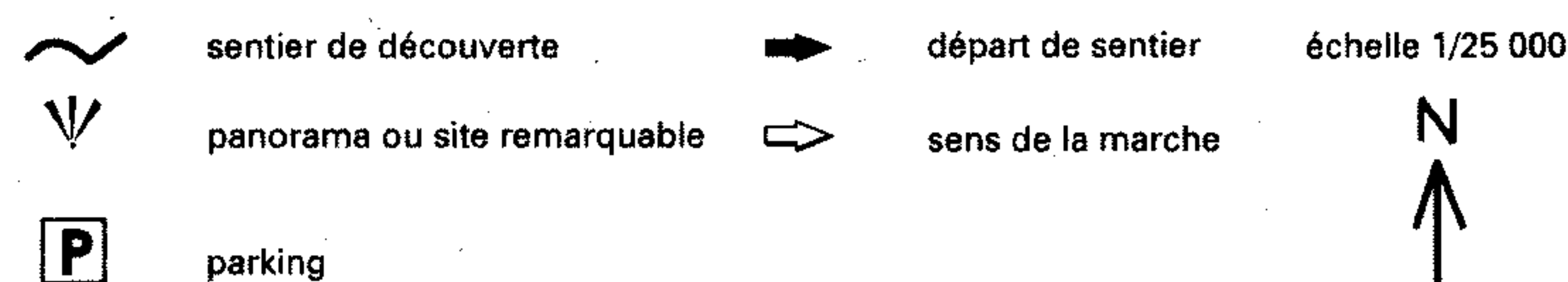
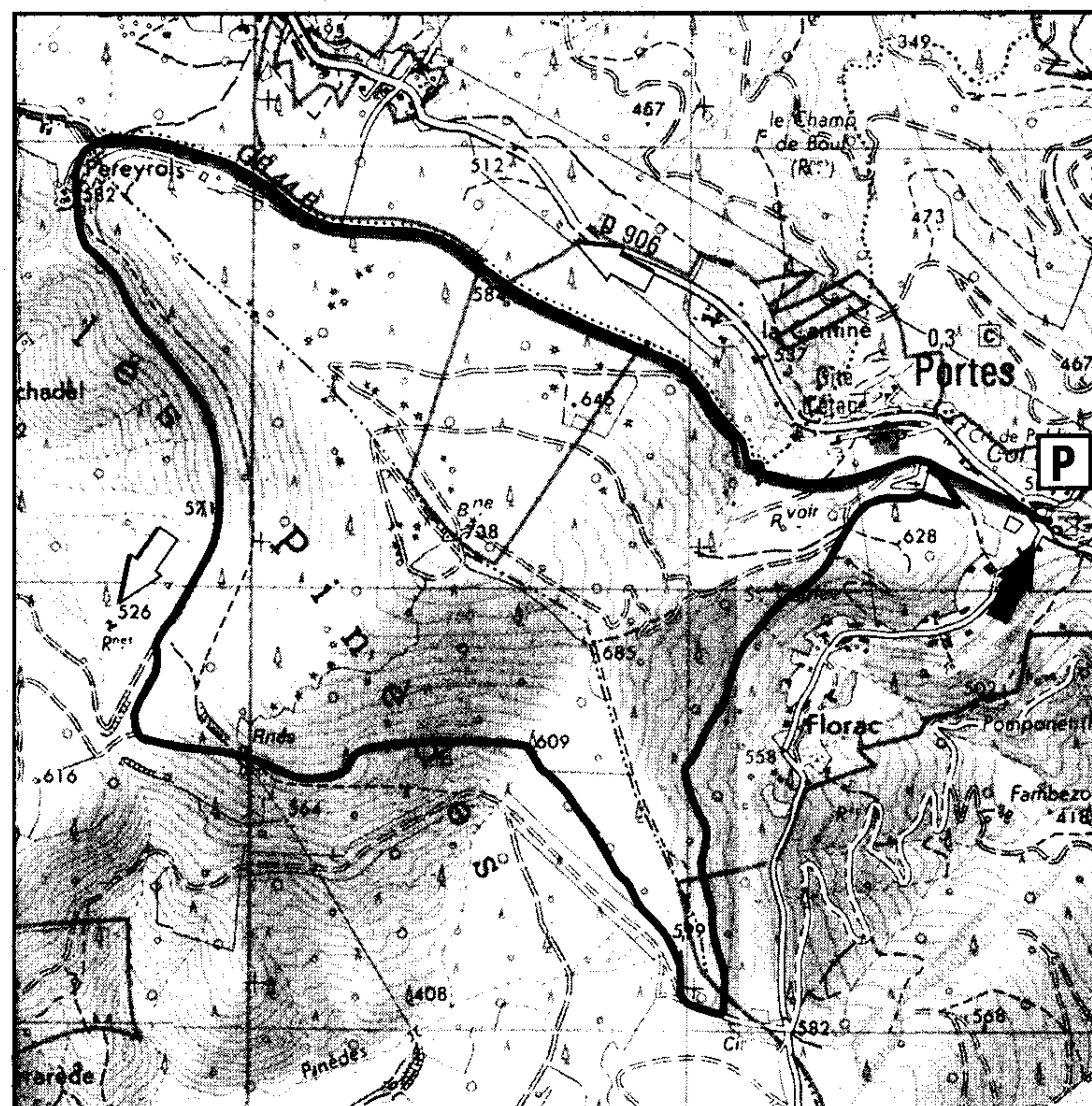
À la Révolution, le château est vendu comme bien national.

En 1914, pour répondre à l'effort de guerre, la Compagnie de Portes & Sénéchas, concessionnaire des mines, n'hésite pas à creuser des galeries à proximité du château qui commence à se lézarder.

Quant au village qui l'entoure, il est détruit en 1933 : à sa place on reconstruit des cités minières impersonnelles sur la route qui mène à Chamborigaud.

- ▲ À partir du château, se diriger vers le cimetière de Portes à gauche, en surplomb de la D 906.

Sentier de découverte



L'itinéraire, commun au GR®44B, emprunte l'ancienne draille de la Provence au Gévaudan, surplombant la Régordane, ancienne voie de communication et de commerce qui reliait le prieuré de Saint Gilles au Puy.

En chemin, le regard nous porte vers la vallée de la Vernarède. On aperçoit en contrebas l'église construite en 1870 sur l'emplacement de la machine à vapeur de Pourcharesse.

Cet itinéraire livre d'importantes traces archéologiques des plans inclinés de Portes.

Le houx est très fréquent aux abords du sentier.

Cet arbuste atteint parfois la hauteur d'un arbre. Son bois souple est résistant. On l'employait pour confectionner les dents des râpeaux ou des manches

Description du sentier

d'outils. Son écorce était utilisée aussi pour élaborer la glu des chasseurs aux « gluaux ». Enfin ses rameaux au feuillage coriace et piquant étaient réunis en fagots pour ramoner les cheminées !

On ne conserve aujourd'hui que la fonction décorative, celle de suspendre à Noël des rameaux garnis de baies rouges dans la maison : cet usage avait la réputation d'éloigner les sortilèges et les maladies ! Certains prélèvent des branches, jusqu'à couper la tête de l'arbre qui contient le plus de baies !

La draille offre un beau point de vue sur le mont Lozère, considéré comme « le château d'eau des Cévennes ».

- ▲ Nous arrivons sous un pont au-dessus duquel transitaient les wagonnets. Au-delà de l'arche, ne vous aventurez pas dans cette propriété privée.

Les wagons étaient tractés par cette seconde machine à vapeur dite du « Péreyrol ». Le bâtiment en ruine abritait un tambour pour enrouler les câbles.

- ▲ Au carrefour du Mas de Pereyrols, prendre la direction des « Quatre Chemins » pour rejoindre la tour des Pinèdes.

Cet ouvrage d'art qui ressemble à un donjon fait partie d'un roulage, l'œuvre du financier Jules Mirès qui désirait relier les gisements de la vallée de l'Ouguègne et la gare de la Levade à la Grand'Combe.

À l'arrivée du financier, le coût du transport de la tonne de charbon qui transite encore par la route à partir du col de Portes est en effet trop élevé. Ce roulage s'inspire des plans inclinés bis-automoteurs de Champclauson à la Levade. Mais ici le défi est rendu encore plus difficile par la longueur du trajet et le relief. Ce chemin de fer utilise 2 plans à vapeur, 2 plans gravitaires et 2 plans bis automoteurs sur 14 kilomètres aller-retour.

Dans un plan gravitaire les wagons avancent seuls sur des rails entraînés par leur poids. Dans un plan bis automoteur un convoi de wagons pleins qui descend fait remonter le même nombre de wagons vides. Pour cela il faut qu'un câble relie les deux courses, câble qu'il faut accrocher au départ de la manœuvre puis décrocher quand le plan redevient gravitaire.

Les piliers permettaient de relever les câbles par des poutres et des poulies.

Mais cet exploit technique fut un échec car le tonnage