

SUJET(S)

Concessions d'Escoums (ou d'Escoumps)
Chemin de fer minier et câble de Joncet



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

66123 – Nyer
66193 – Serdinya
66197 – Souanyas



Pyrénées-Orientales



SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
66066.02D	669 000	ENVEITG - Latour de Carol Enveitg Gare > FUILLA - Villefranche Gare	≥ 1906	En service
66123.01M	/	NYER - Escoums Mine > NYER - Col d'Escoum	≥ 1900	≤ 1962
66123.TM1	/	NYER - Col d'Escoums > SERDINYA - Joncet Gare	1908	≤ 1940

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE



SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Les Carnets du Train-Jaune – Tome 8 : Les Chemins du Fer. Activité minière en Conflent	Edition Talaia
L'espace Docs du Canigó	Canigo
Secteur minier de Vernet-Sahorre – Commune de Nyer	Geoderis
Les concessions de mines de fer, fluorine et manganèse de la région de Vernet-Sahorre	BRGM
Histoire d'Escaro-Aytua	Escaro-aytua
Annales des mines France.	Gallica
Le Fer : revue métallurgique, commerciale et financière	Gallica
L'évolution économique récente des Pyrénées-Orientales – Chapitre IV : Les industries extractives	Gallica
Rapports et délibérations / Département des Pyrénées-Orientales	Gallica

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

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.



**L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.
Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.
Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.
Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.**

PRESENTATION GENERALE

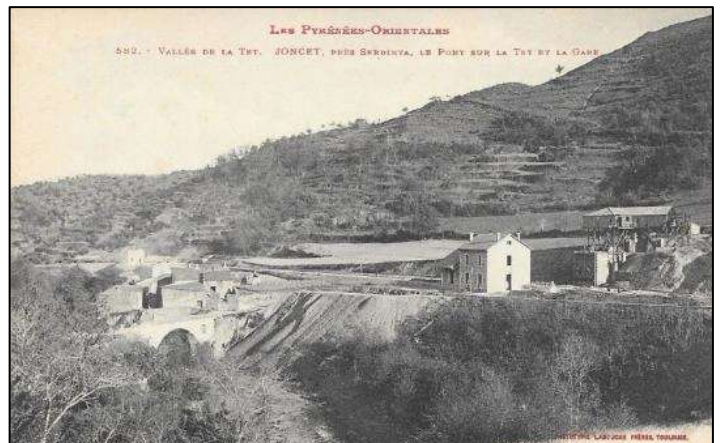
Les chemins de fer du Midi



Le 22 août 1863, [Edmund SHARPE](#) (1809-1877) obtient la concession d'un chemin de fer de Perpignan à Prades. La mise en service se fait progressivement¹ à partir du 14 décembre 1868. La gare de Prades (ci-contre) est ouverte le 3 janvier 1877. Elle devient centre de transbordement du minerai, avec notamment la construction d'un trainage à chaîne depuis Taurinya.

Le 2 juin 1895, la ligne de la C^{ie} du Midi est prolongée de Prades à Villefranche-de-Conflent. La gare de Ria, située entre les deux communes, devient le plus important centre de transbordement du minerai de la vallée de la Têt. Un réseau de voies ferrées industrielles y amène le minerai depuis Serdinya, Sahorre et Vernet-les-Bains. Un transbordeur aérien achemine le minerai extrait à Fillols. Comme Prades, Ria possède des hauts-fourneaux.

Les travaux du chemin de fer de la Cerdagne² débutent en 1904 de Villefranche-de-Conflent à Mont-Louis³. La ligne sera à voie métrique et alimentation électrique par troisième rail. En 1906, les premiers trains miniers sont autorisés à circuler en traction vapeur jusqu'à Joncet⁴. Les gares de Joncet (ci-contre) et Serdinya deviennent à leur tour des centres de transbordement pour le minerai arrivant des mines d'Escoums, d'Escaro et d'Aytua. En juillet 1910, la ligne de la Cerdagne est officiellement mise en service et la traction vapeur remplacée par la traction électrique.



Les concessions de mines de fer

L'exploitation artisanale du fer sur les versants du Canigou remonte à des temps très anciens. Les premières concessions sont instituées au début du XIX^e siècle. Les exploitations connaissent une période prospère à l'issue de la guerre Franco-Prussienne de 1870 et la perte des mines de fer de Lorraine. Les dernières mines ferment au début des années 1960.

¹ Perpignan – Ille-sur-Têt, le 14 décembre 1868. Ille-sur-Têt – Bouleternère, le 15 mars 1870. Bouleternère – Prades, le 3 janvier 1877.

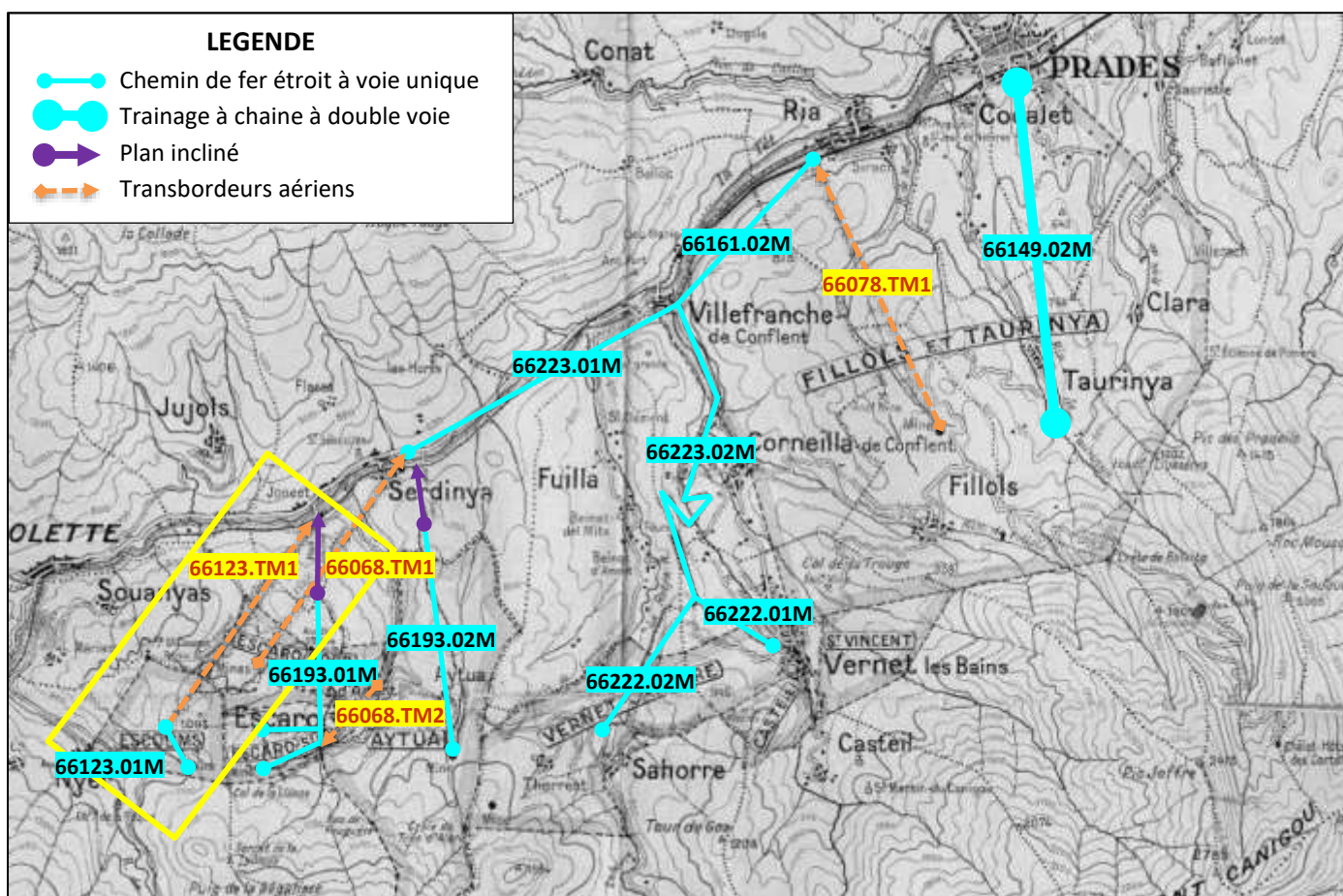
² Dit « *Le Canari* », « *Le Train Jaune* », « *Métron des Pyrénées* » ou « *Tren Groc* » en Catalan.

³ L'inauguration du tronçon de Villefranche à Mont-Louis a lieu le 18 juillet 1910 et celle de Mont-Louis à Bourg-Madame le 20 mai 1911. Le 7 août 1927, la ligne est prolongée de 7 km jusqu'à la gare de Latour-de-Carol-Enveitg.

⁴ Le hameau de Joncet est situé sur la commune de Serdinya. Joncet el Sola est situé sur la rive gauche de la Têt ; Joncet el Bac est située sur la rive droite.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Les concessions des mines de fer du groupe Canigou Nord sont listées ci-dessous, d'Ouest en Est. Les moyens de transport modernes, schématisés sur la carte, apparaissent dans la seconde moitié du XIX^e siècle.



Le secteur étudié dans la présente fiche est encadré en jaune.

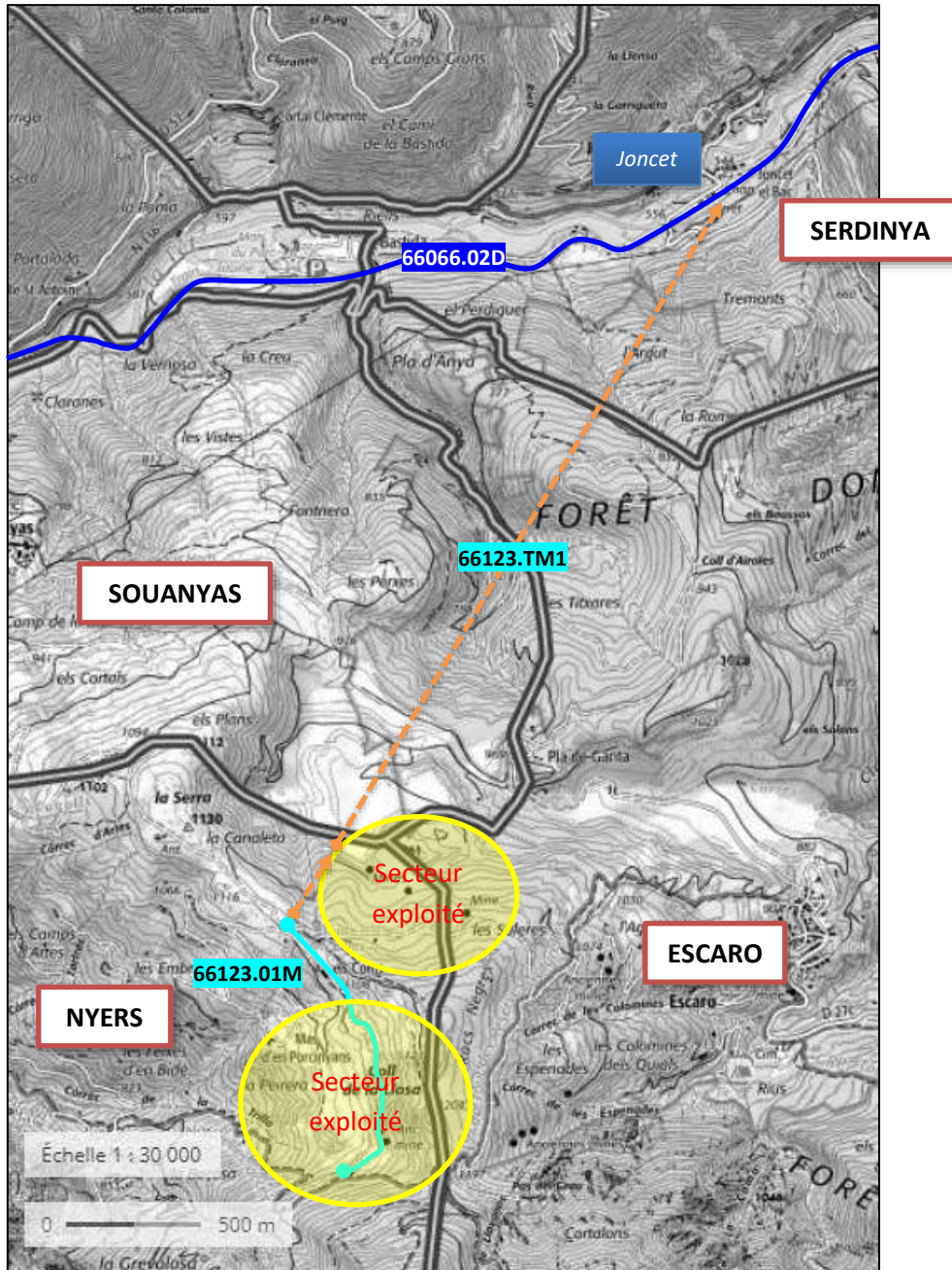
Concession	Institution	Moyens d'évacuation du minerai à fin du XIX ^e / début XX ^e siècle	Fiches IRSP
Escoums	18/02/1852	Chemin de fer et transbordeur aérien	<i>Présente fiche</i>
Escaro-Nord	08/07/1813	Chemin de fer et transbordeur aérien	66068.1
Escaro-Sud	09/07/1874	Chemin de fer et plans inclinés	66068.2
Aytua	31/10/1834	Chemin de fer et plans inclinés	66161.1
Sahorre*	25/09/1853	Chemin de fer	
Thorrent*	21/03/1830	Chemin de fer et plans inclinés	
Vernet*	20/03/1861	Chemin de fer	
Saint-Vincent*	18/08/1873	Chemin de fer	
Casteils	15/02/1898	Chemin de fer et trainage à chaîne	
Fillols et Taurinya	15/03/1805	Trainage à chaîne ou transbordeur aérien, selon le secteur exploité	

* Fusionnent le 28/10/1938

Parallèlement à l'exploitation du fer, on extrait également du Manganèse (concessions de Las-Ambollas et de Las Basses). Les mines de fer ferment au milieu du XX^e siècle. Certains secteurs, comme Escaro, sont ensuite exploités en découverte pour le spath fluor (fluorure de calcium ou fluorine).

LA CONCESSION D'ESCOUMS

Localisation



- Ecartement Eroit en service
- Ecartement Eroit abandonné
- Transbordeur aérien

Seules les voies principales sont indiquées.

Les réseaux ferroviaires et/ou transbordeurs aériens des concessions voisines ne sont pas mentionnés.

Présentation

La concession d'ESCOUMS⁵, d'une superficie de 175 hectares⁶, est instituée le 18 février 1852. Elle est à cheval sur trois communes : Nyer, Escaro et Souanyas. A la fin de l'année 1900, elle est amodiée par la S^{té} des Hauts Fourneaux et des Forges de Paulhac. Abandonnée le 1^{er} juillet 1904, elle est rachetée par la SA d'Exploitation Minière des Pyrénées qui reprend les travaux le 20 avril 1906. Les exploitations en souterrain sont progressivement remplacées par des exploitations en découverte.



La concession d'Escoums

En raison de l'isolement des mines, il est nécessaire de trouver le moyen d'acheminer le minerai vers les grandes voies de communications. En septembre 1908, alors que la ligne de Cerdagne n'est pas officiellement en service, un câble aérien de 3100 m est mis en service depuis le Col del Coms jusqu'à la gare de Joncet (voir fiche ICFA n°66123.TM1). Le profil altimétrique ci-dessous représente le dénivelé franchi par ce transbordeur.

- A. Trémie et station de départ du petit câble aérien de 300 m ;
- B. Station d'arrivée du petit câble, trémie et station de départ du grand câble de 3100 m ;
- C. Relais de Perdiguet ;
- D. Station d'arrivée et trémies de la gare de Joncet.

En 1910, un four à griller en briques avec revêtement extérieur en tôle est construit à proximité de la trémie et de la station de départ du petit câble (à droite sur la photo ci-dessous).



L'exploitation se poursuit sans interruption, tant à ciel ouvert que souterrainement, jusqu'à fermeture définitive. La concession est abandonnée le 15 mars 1962 et annulée le 4 octobre 1977.

⁵ Orthographe à la création de la concession. Aussi orthographié « els Coms » ou « Los Coums ».

⁶ Au début du XX^e siècle, il existait également un droit d'exploitation à ciel ouvert de 2460 hectares. Sources : [L'évolution économique récente des Pyrénées-Orientales – 1936](#).

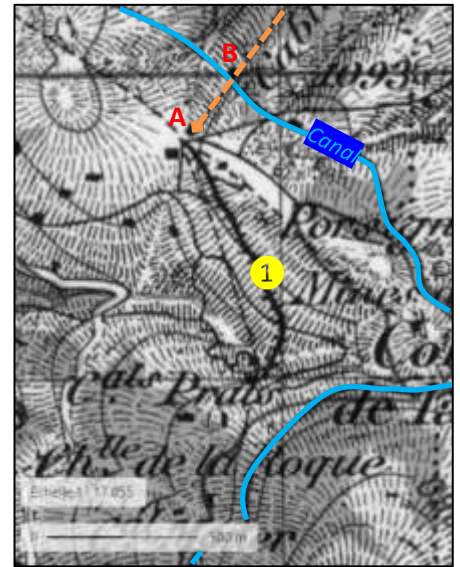
Les voies de surface

La carte page précédente signale une liaison ferroviaire ① qui correspond à celle indiquée sur la carte IGN de 1953 ci-contre.

Cette même carte signale également une liaison ferroviaire ② depuis la concession voisine d'Escaro-Nord (voir fiche IRSP n°66068.1) qui rejoint le départ du câble aérien de Joncet.

Le tome 8 des *Carnets du Train Jaune* répertorie :

- Un chemin de fer minier à traction animale de 1350 m et de très faible pente rejoignant le four à griller et le départ du petit câble aérien ;
- Un plan incliné sous le Col de la Llosa ;
- Un va-et-vient automoteur à contrepoids hydraulique, de 200 m de long depuis le gîte Porcar.



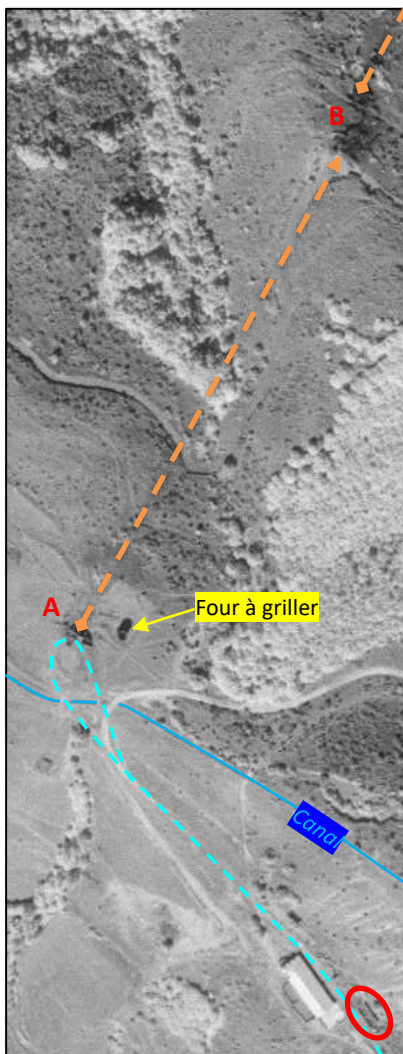
Carte IGN – 1953

Le Canal d'irrigation de Nyer creusé de 1851 à 1855⁷, est surligné en bleu. Les câbles aériens sont indiqués en orange.

La carte IGN de 1953 est approximative et révèle une erreur de localisation. Comme le confirme la vue aérienne ci-contre, la station de départ A et le four à griller sont situés à quelques dizaines de mètres du canal d'irrigation et non à plus de 200 m comme l'indique la carte. Cette vue date du 6 août 1962, soit quelques mois après l'arrêt de l'exploitation. Dans l'ovale rouge, il s'agit peut-être de wagonnets. La voie de chemin de fer ① est indiquée en tirets bleus.

La voie ② n'a pas été inventoriée ; l'analyse des vues aériennes des années 1940 n'ayant pas permis de retrouver sa trace avec certitude. Elle devait partir des mines situées aux Salères ou aux Rocs Nègres (concession d'Escaro-Nord) et devait arriver, soit au niveau du four à griller et la trémie de la station de départ du petit câble aérien de 300m (point A), soit à la trémie située entre l'arrivée du petit câble aérien et le départ du grand câble aérien de la gare de Joncet (point B).

ATTENTION : La configuration exact des voies est inconnue. La boucle au niveau de la trémie n'est qu'une hypothèse.



⁷ Ce canal rénové et en grande partie tubé en 2009-2010 a son origine à La Resclosa, au nord de la commune de Mantet. Il alimente la centrale hydro-électrique de Nyer.

L'itinéraire de la voie de chemin de fer ① est retracée ci-contre. La proximité de mines au niveau de la jonction entre les deux câbles aériens pourrait confirmer l'hypothèse de la voie ferrée venue d'Escaro Nord et arrivant au point B.

Le plan incliné cité à la page précédente est matérialisé par la flèche violette, dans le sens de la montée. Il permettait de descendre le minerai depuis deux galeries creusées sous le Col de la Llosa (La Llauze). Sa pente moyenne était d'environ 35% et permettait de rattraper un dénivelé d'environ 60 m.

Le va-et-vient, matérialisé par des tirets jaunes, fonctionnait grâce au canal d'irrigation de Nyer. Il s'agissait d'un câble aérien permettant de remonter le minerai depuis le gîte Sainte-Marie / Porcar (ci-dessous), exploité à ciel ouvert. Le principe était le suivant : deux wagonnets étaient munis d'une cuve à l'avant. Le wagonnet vide, avec sa cuve pleine d'eau, remontait le wagonnet plein de minerai avec sa cuve vide.

Les rectangles marrons matérialisent les trémies.



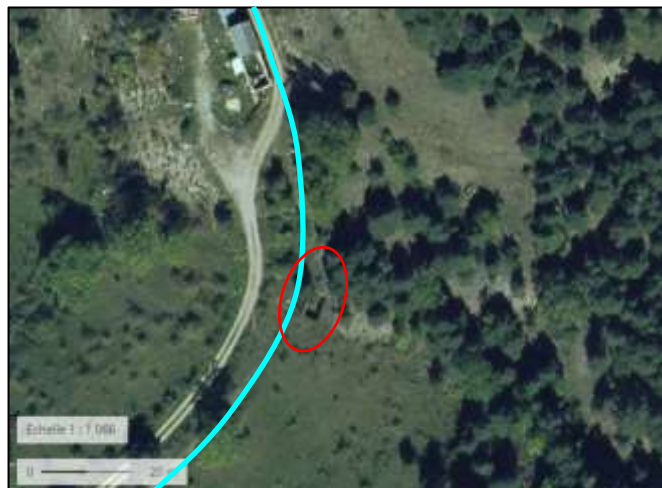
La station de départ du Mas de Porsignan serait celle vue ci-contre.

Un autre « va-et-vient », également indiqué sur les plans miniers⁸, est matérialisé par des tirets marrons. A priori, la station de départ était située au Mas de Porsignan (ou Mas d'en Porcinyans), où se trouvaient des galeries. Mais le plan tronqué indique que le va-et-vient arrivait de plus bas, sans en préciser l'origine.



⁸ Ces plans miniers sont consultables dans le rapport Geoderis (voir lien Internet en première page). Ils sont présentés superposés aux vues aériennes de 2015.

En parcourant l'ancien itinéraire du chemin de fer minier, il est encore possible de découvrir quelques ruines : Tout d'abord la trémie située au pied du plan incliné de la Losa (ellipse rouge).



Puis les vestiges de la trémie et de la station d'arrivée du va-et-vient du Mas de Porsignan. Une prolongation rectiligne vers le canal d'irrigation laisse supposer un fonctionnement hydraulique similaire au va-et-vient de Sainte-Marie / Porcar.



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

irsp-contact@sfr.fr