

## SUJET(S)

Chemin de fer des mines métallifères (zinc et plomb) des Bormettes,  
du Verger et de La Rieille

## LOCALISATION



Var

Code INSEE – Commune(s)

83043 – Collobrières

83071 – La Londe-les-Maures

SECTION(S) DE  
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
83069.05D	/	HYERES - Echange Raccordement > COGOLIN - La Foux Cogolin Plage Gare	1890	1948
83043.01M	/	COLLOBRIERES - La Rieille Mine > LA LONDE LES MAURES - L'Argentière Mine	≥ 1890	≤ 1929
83071.00S	/	LA LONDE LES MAURES – Gare > LA LONDE LES MAURES - Les Bormettes Schneider Usine Torpilles	1920	≤ 1948
83071.02M	/	LA LONDE LES MAURES - Route D 88 Cote 70 > LA LONDE LES MAURES - Le Verger Mine	1900	1929
83071.03M	/	LA LONDE LES MAURES - Chemin des Grottes > LA LONDE LES MAURES - Les Grottes Fonderie	≥ 1897	≤ 1929
83071.05M	/	LA LONDE LES MAURES - Les Bormettes > LA LONDE LES MAURES - L'Argentière Mine	≥ 1890	≤ 1929

## PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

SOURCES  
DOCUMENTAIRES,  
ICONOGRAPHIQUES  
ET INTERNET

Le génie Civil – 19/01/1918	<a href="http://Gallica.fr">Gallica.fr</a>
L'Écho des mines et de la métallurgie	<a href="http://Gallica.fr">Gallica.fr</a>
Mémoires & comptes-rendus de la Société scientifique et littéraire d'Alais	<a href="http://Gallica.fr">Gallica.fr</a>
Journal officiel de la république Française – 27/09/1894	<a href="http://Gallica.fr">Gallica.fr</a>
Journal officiel de la république Française – 27/03/1896	<a href="http://Gallica.fr">Gallica.fr</a>
Rapports et délibérations, Conseil général du Var	<a href="http://Gallica.fr">Gallica.fr</a>
La mine de l'Argentière à La Londe	<a href="http://Etc-etc.fr">Etc-etc.fr</a>
BRGM – Dossier du sous-sol	<a href="http://Ficheinfoterre.brgm.fr">Ficheinfoterre.brgm.fr</a>
Mines de l'Argentière	<a href="http://Mpmtourisme.com">Mpmtourisme.com</a>
Société Hyéroise d'Histoire et d'Archéologie	<a href="http://Docplayer.fr">Docplayer.fr</a>
Les trois trains de La Londe les Maures (Var)	<a href="http://Cfchanteraines.fr">Cfchanteraines.fr</a>
Bulletin de la Société d'études scientifiques et archéologiques de la ville de Draguignan	<a href="http://Gallica.fr">Gallica.fr</a>
Concessions des Bormettes et de La Londe-les-Maures	<a href="http://Geoderis">Geoderis</a>
RAILWAYS AND TRAMWAYS AROUND NICE	<a href="http://Roerfarmworth.com">Roerfarmworth.com</a>

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

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

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



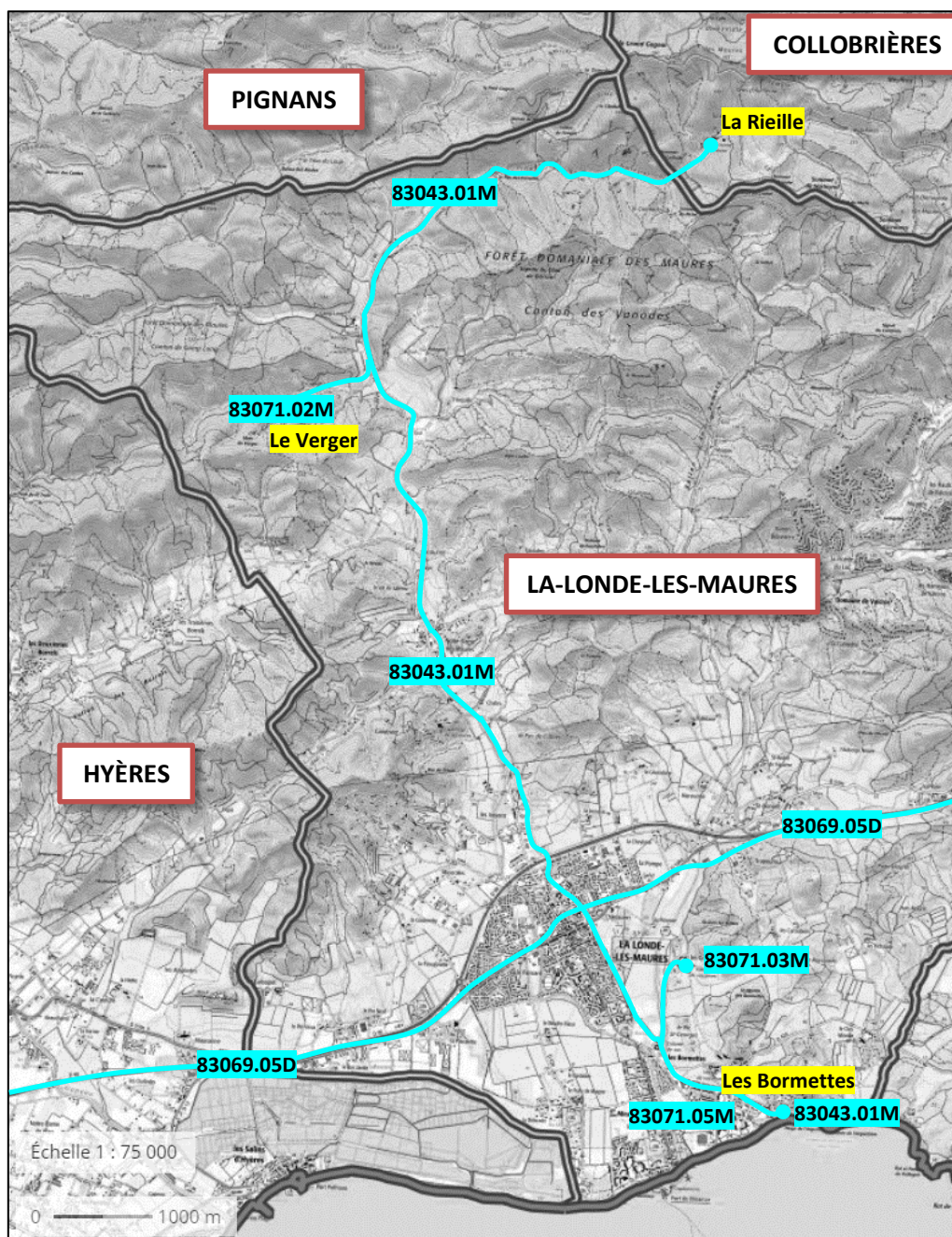
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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.

## LOCALISATION

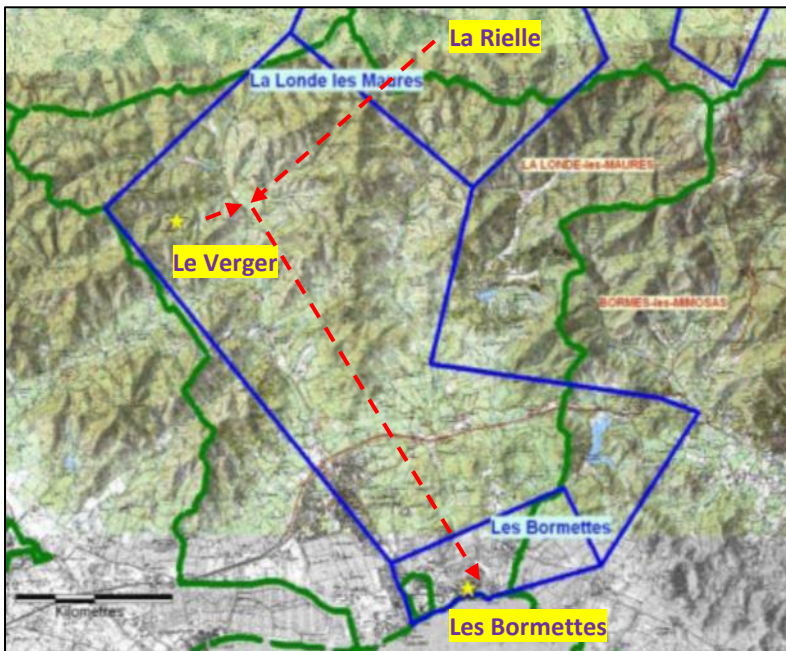


— Ecartement Etroit abandonné

Afin de ne pas surcharger la carte dans le secteur compris entre le bourg de La Londe et la plage de l'Argentière, le chemin de fer à voie métrique de l'usine de torpilles, dite « ligne Schneider » (SDL n°83071.00\$) n'est pas indiqué. Il en est de même d'une voie de 60 cm desservant le ponton de l'Aiguade (SDL n°83071.01\$), utilisé par l'usine. Ce réseau fait l'objet de la fiche IRSP n°83071.2. Quant au SDL 83071.05M, il signale l'existence d'une voie métrique, non tracée sur la carte, embranchée sur la ligne Schneider et parallèle à la voie Decauville (SDL 83043.01M).

**i** Le 11 janvier 1901, le village de La Londe est détaché de la commune d'Hyères et obtient le statut de commune sous le nom de La Londe-les-Maures.

## HISTORIQUE



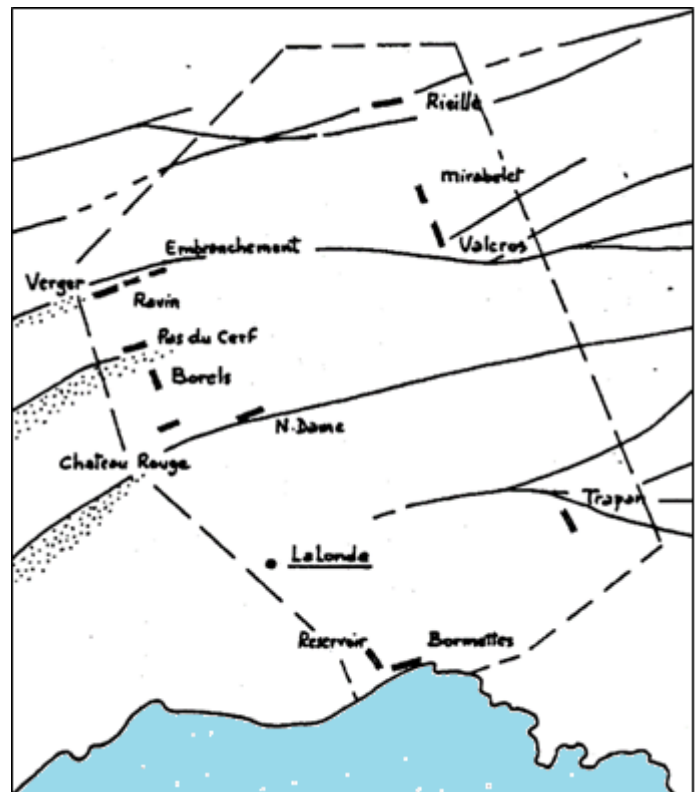
L'exploitation du filon des Bormettes remonte aux époques romaine et phocéenne, et a été poursuivie épisodiquement, notamment par les Sarrasins du VIII<sup>e</sup> au X<sup>e</sup> siècle, puis par les seigneurs de Bormes et de Collobrières. En 1874, Jean André Xavier Victor Roux devient propriétaire du domaine des Bormettes. En 1879, il redécouvre les travaux passés et décide de relancer l'exploitation. Il fonde en 1881, la Société Anonyme des Mines des Bormettes et obtient la concession éponyme d'une surface de 474 hectares, le 11 février 1885. La concession de la Rielle (commune de Collobrières), d'une superficie de 2 339 hectares, est accordée le 10 janvier 1890 puis celle de La Londe, d'une superficie de 4 806 hectares – où se situe la

mine du Verger – est accordée le 13 mai 1891. Ces trois concessions sont réunies par décret du 23 mars 1904. Sur la carte ci-dessus, les pointillés rouges indiquent l'itinéraire suivi par le minerai, jusqu'aux Bormettes.

Comme l'indique la carte ci-contre, les recherches furent effectuées dans plusieurs secteurs avec, pour certains, un début de mise en exploitation, comme au Trapan ou aux Borrels.

Entre 1885 et 1907, il a été extrait 825 000 t de minerai qui ont fourni environ 161 500 t de zinc et 11 250 t de plomb. La production journalière était de 220 t en trois postes de huit heures. Le minerai, après concentration par gravité, était vendu et expédié par voie maritime vers les fonderies de Hollande.

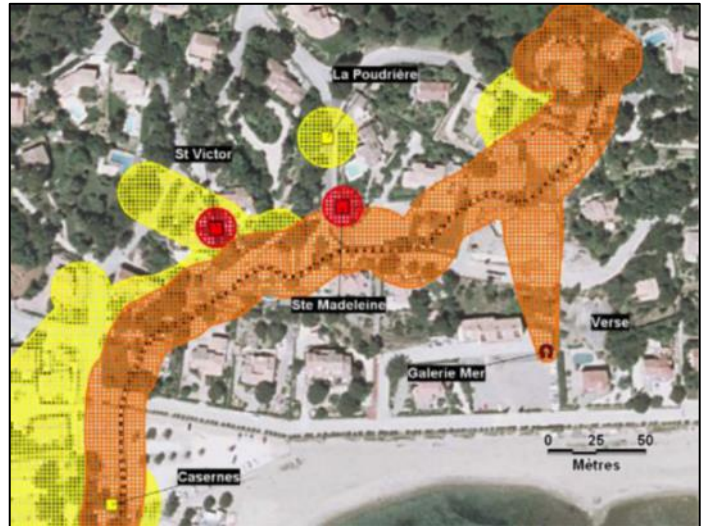
Les Bormettes, avec une production totale de l'ordre de 900 000 t de tout venant avec des teneurs en zinc de 18 %, en plomb de 2 % et en argent de 100 à 200 g/t, reste jusque dans les années 1930, le plus gros gisement filonien de France.



## LES BORMETTES

Le gisement des Bormettes est situé à quelques centaines de mètres de la Méditerranée (plage de l'Argentière). Cinq puits et une galerie sont signalés. L'exploitation aux Bormettes cessa en 1908 pour reprendre entre 1919 et 1926.

- Le puits Saint-Victor (cote +12), de 2,5 mètres de diamètre, foncé jusqu'à la cote -560 ;
- Le puits Sainte-Madeleine (cote +24), de 3,2 mètres de diamètre, foncé également jusqu'à la cote -560 ;
- Le puits de La Poudrière (cote +23) ;
- Le puits Saint-Georges ;
- Le puits des Casernes (cote 0) ;
- La Galerie de la Mer (ou de l'Argentière), longue de plus de 150 m, où des visites guidées sont organisées.



Extrait de la carte d'aléa « effondrement localisé » (jaune : niveau faible ; orange : niveau moyen ; rouge : niveau fort). Le tracé du filon est indiqué en pointillés noirs.



L'essentiel de la production fut assurée par les puits Saint-Victor, le plus ancien, et Sainte-Madeleine (ci-contre), distant de 65 mètres. Le dernier puits à avoir été foncé fut celui des Casernes. Deux autres puits de reconnaissance avec une profondeur d'une cinquantaine de mètres sont signalés : le puits Saint-Georges et le puits de la Poudrière. Ils ne furent jamais utilisés pour l'exploitation.

Le site comprenait plusieurs installations industrielles importantes pour l'époque :

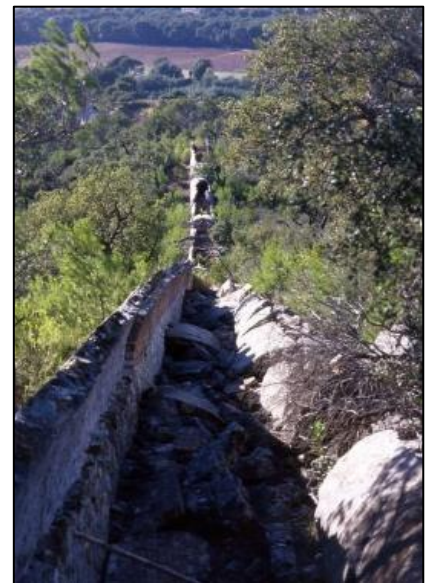
- Une laverie sur 6 niveaux, dite des Bormettes, d'une capacité de traitement de 215 t/j. Elle fonctionna jusqu'en 1929.
- Une laverie sur 6 niveaux, dite du Trapan, principalement destinée à traiter le minerai des mines de la Rieille et du Verger, d'une capacité de traitement de 75 t/j.
- Une laverie, dite des mixtes, d'une capacité de traitement de 11 t/j ;
- Une fonderie de plomb, aux Grottes ;
- Un ponton d'embarquement du minerai de 90 mètres de long au pied de la mine (dit ponton ouest). Il était à l'origine équipé d'une grue à bras avant de recevoir une grue électrique. C'est aussi par ce ponton qu'arrivait le matériel nécessaire à la mine. Un second ponton (dit ponton est) fut construit un peu plus à l'est par la suite.



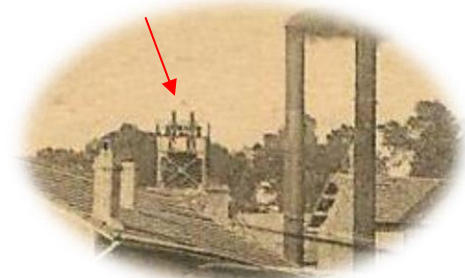
La fonderie de plomb est mise en service en août 1897. Mais elle est un échec, étant peu fonctionnelle et mal adaptée au minerai extrait. Elle ferme en 1906.

Elle possédait la plus longue cheminée tunnel d'Europe, bâtie sur près d'un kilomètre à flanc de colline (ci-dessous). On l'aperçoit à gauche de la cheminée verticale ci-contre (flèche).

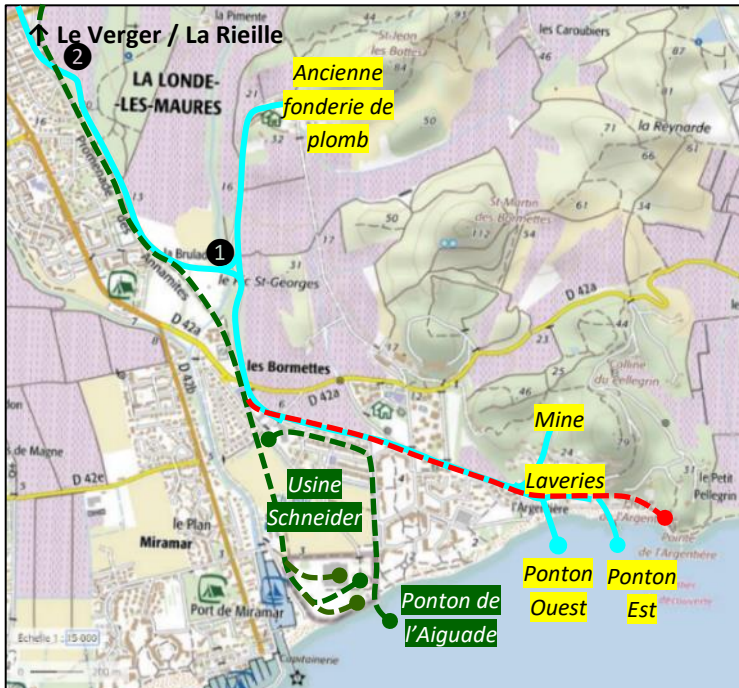
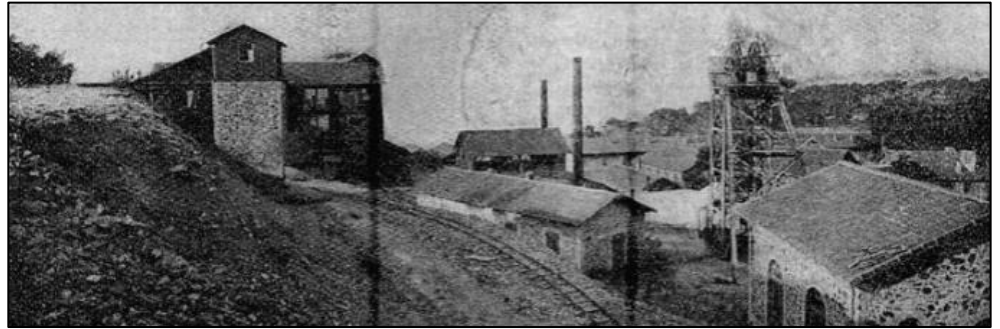
Elle avait un rôle écologique avant l'heure, les gaz rejetés et très polluants étant en partie épurés par condensation sur les parois du conduit.



Ci-contre, la laverie des Bormettes. Un zoom permet d'apercevoir le haut du chevalement métallique du puits Saint-Victor qui mesurait 12 mètres.



Ci-dessous, le puits Saint-Victor, vue en direction de la mer. La laverie des Bormettes est à gauche.



La carte ci-contre présente le réseau Decauville desservant l'ensemble des installations. Nous ne disposons pas de carte plus détaillée. La voie Decauville principale remontait en direction du Nord vers les mines du Verger et de la Rieille, située à 12,5 km. Au Pic Saint-Georges, un raccordement en triangle desservait la fonderie de plomb située aux Grottes. La voie principale traversait ensuite le Maravenne sur un pont ① aujourd'hui disparu (voir fiche IPVD n°[83071.01X](#)), puis elle longeait la ligne Schneider sous laquelle elle passait ② (voir fiche IPVD n°[83071.03A](#)).

Les tracés en tirets verts correspondent à la ligne à écartement métrique de l'usine de torpilles (SDL [83071.00S](#)) et à une voie à l'écartement de 60 cm (SDL [83071.01S](#)) entre l'usine et le ponton de l'Aiguade. Le tracé en tirets rouges correspond à une voie métrique (SDL [83071.05M](#)) raccordée à la ligne Schneider.

Les documents consultés évoquent un appontement de 90 mètres (voir fiche IPVD n°[83071.07Y](#)). Celui-ci est visible ci-dessous à l'aube de la première Guerre mondiale, devant la laverie du Trapan en arrière-plan. Nous l'appelons « ponton Ouest ». Il ne dispose pas à cette époque de grue électrique. A gauche, on aperçoit la laverie des Bormettes et le chevalement du Puits Saint-Victor.



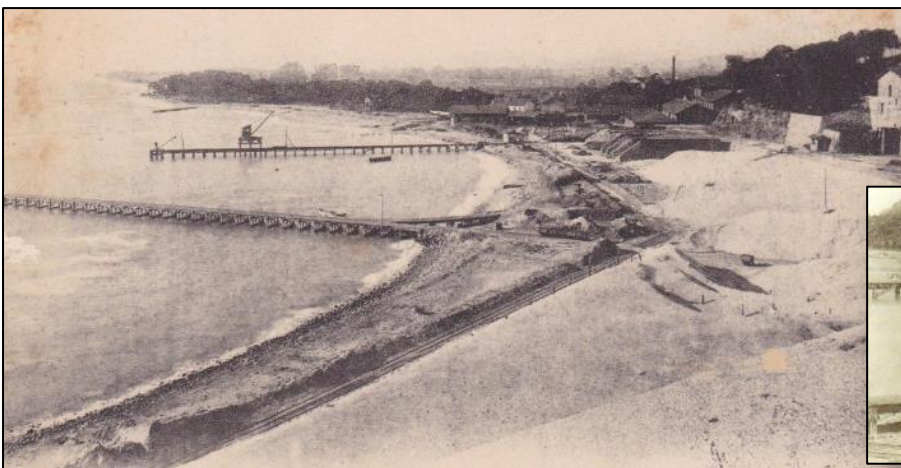
Cette autre photo est datée de la même période. Elle est prise de l'extrémité du ponton. A gauche, la laverie des Bormettes ; au centre le parc à minerais ; à droite, la laverie du Trapan.



Ci-dessous, sous le même angle, photo prise après la première Guerre mondiale depuis l'extrémité du ponton avec sa nouvelle grue nouvelle électrique. Noter la présence de wagons-tombereaux destinés à la voie métrique. Les bâtiments de bois de la laverie du Trapan ont disparu.

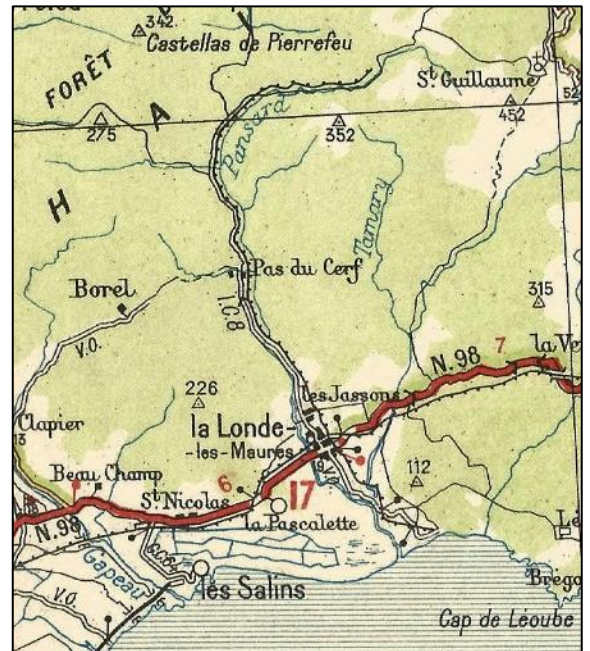


Vers 1900, un second ponton est construit (fiche IPVD n°[83071.01Y](#)) Il est visible au premier plan sur la vue ci-dessous. Nous l'appelons « ponton Est ».



## LE CHEMIN DE FER MINIER

Le 24 août 1894, un décret présidentiel déclare d'utilité publique, l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier les mines de La Rieille à la laverie des Bormettes. L'exploitant a alors 18 mois pour obtenir les expropriations nécessaires. L'opposition des villageois nécessita de prolonger le délai au 24 août 1896 (décret du 7 mars 1896). Le chemin de fer voulu par la société en 1891 fut mis en service en 1898 de la Rieille aux Bormettes. L'embranchement du Verger fut mis en service en 1900. En comptant l'ensemble des embranchements miniers, le réseau s'étendait sur environ 15 km.



Carte Michelin -1924

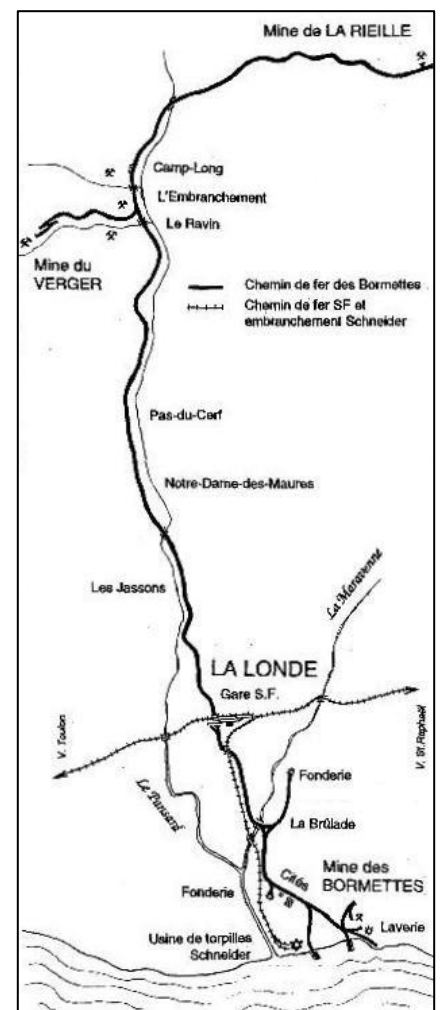


Carte War Office - 1943

La carte ci-contre présente l'ensemble du réseau en service dans les années 1920 sur la commune de La Londe-les-Maures.

L'exploitation du gisement de La Rieille ayant cessé en juin 1904, il est probable que la fin de la ligne, au-delà de l'embranchement du Verger fut déposée dans la foulée, comme semble l'attester la carte de 1943 ci-dessus. Concernant le reste de la ligne, la fermeture définitive eu lieu en 1929 et la dépose des voies en 1935.

La voie ferrée Decauville était établie à l'écartement de 60 cm et constituée de rails de 14 kg au mètre. Le rayon des courbes en ligne ne descendait pas en dessous de 75 m.


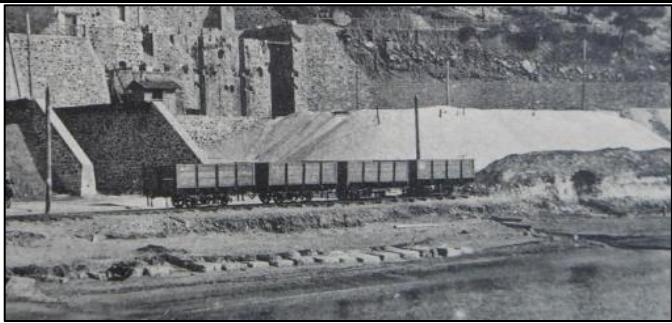




*La ligne minière est décrite dans le sens inverse de la règle établie pour l'inventaire géographique du réseau ferroviaire*

### *Des mines des Bormettes à la gare SF de La Londe, entre écartements Decauville et métrique*

Comme l'indiquent différents documents historiques<sup>1</sup>, une jonction Decauville avec la gare des Chemins de fer du Sud de la France<sup>2</sup> (SF) existait au début des années 1890, nécessitant alors un transbordement. Comme nous l'avons vu également, des wagons destinés à l'écartement métrique sont visibles devant le parc à minerai. Ils étaient acheminés là par un embranchement particulier prenant naissance à l'Est de la gare SF. Ces différents éléments permettent de proposer la chronologie suivante :

≥ 1890	Mise en service du tronçon Cogolin > Hyères du train du littoral varois dit Sud France (SF).	
↓	Le chemin de fer Decauville est alors créé par la Société des Mines des Bormettes, pour relier la mine à la gare SF.	
↓		
1907	Depuis la gare SF, le chemin de fer Decauville est utilisé à la fois par les Mines et par la Société Schneider. Celle-ci vient d'installer un atelier de réglage de torpilles (voir fiche IRSP n°83071.2), dans les bâtiments nommés « fonderie » sur la vue aérienne page suivante. C'est de cette période (1911) que date le plan ci-contre.	
↓		
↓		
↓		
↓		
↓		
↓		
↓		
1914	Les mines ayant fermé avant la première guerre mondiale, la ligne Decauville est uniquement utilisée par la Société Schneider, qui assemble à présent les torpilles, dans une nouvelle usine construite en bord de mer.	
↓		
↓		
1920	En raison de la reprise de l'exploitation minière et des besoins de l'usine Schneider, la capacité de la ligne Decauville est insuffisante. Elle est doublée par l'embranchement métrique dit « ligne Schneider ». La mine profite également de cet embranchement, d'où la présence des wagons devant le parc à minerai.	
↓		
↓		
↓		
↓		
↓		
↓		
↓		
1929	C'est la fermeture définitive des mines et l'abandon du chemin de fer Decauville. La ligne Schneider resta seule en service jusqu'à la fermeture du chemin de fer Sud France.	
↓		
≤ 1948		

<sup>1</sup> 1) Le *Bulletin de la Société d'études scientifiques et archéologiques de la ville de Draguignan* (1890-1891) indique que « les services de locomotion [...], sont assurés par l'établissement d'un chemin de fer Decauville [...]. Un autre chemin de fer va relier la mine au rail-way du littoral. »

2) Dans les *Mémoires & comptes-rendus de la Société scientifique d'Alais* (1894), il est fait état « d'un chemin de fer Decauville [...] qui s'embranchent avec les rails de la Compagnie du Sud de la France, section du littoral de Toulon à Saint-Raphaël ».

3) Le *Génie Civil* n°1504 (08/04/1911) consacré la batterie des Maures présente la carte partielle du secteur des Bormettes mentionnant la voie ferrée allant à la Gare de La Londe.

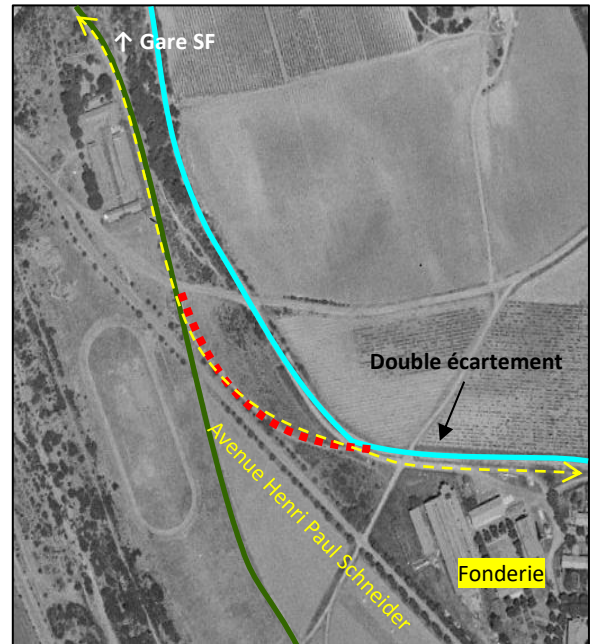
4) *L'annuaire des mines* (1919) indique que « Les installations du jour comprennent : [...] un chemin de fer privé à voie de 0 m. 60 d'un développement de 12 kilomètres reliant la mine [du Verger] aux installations des Bormettes et à la gare du chemin de fer du sud de la France à La Londe ».

5) Lors de l'émission d'obligations hypothécaires (1922), il est dit que « La mine des Bormettes est reliée avec le village de la Londe et la gare du même nom sur le chemin de fer du sud de la France, par un chemin de fer à voie de 0,60 appartenant (terrain et matériel) à la Société ».

<sup>2</sup> La section Hyères – La Foux du chemin de fer de Toulon à Saint-Tropez est ouverte en 1890 et fermée en 1948.

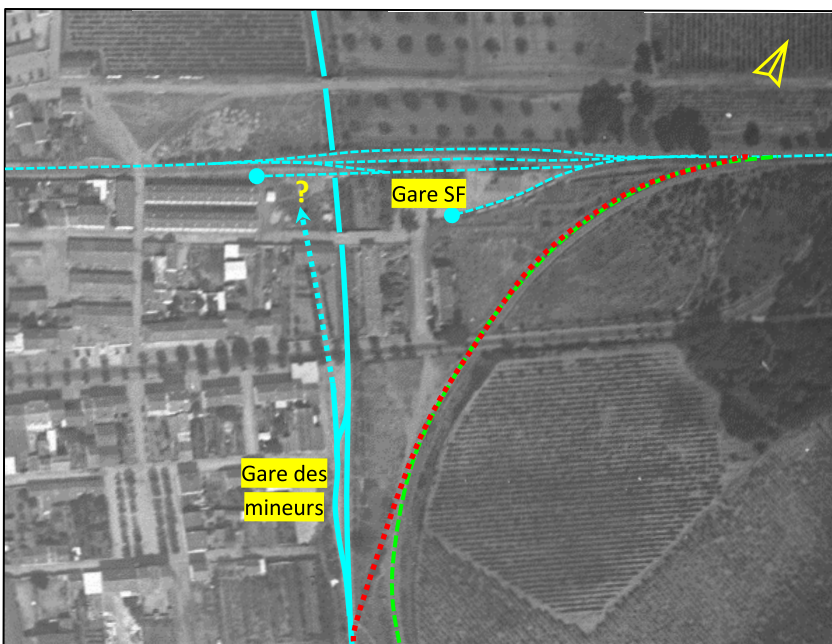
Nous proposons ci-contre une hypothèse de jonction (en pointillés rouges) entre la ligne Schneider (en trait plein vert) et le chemin de fer Decauville de la Société des Mines des Bormettes (en trait plein bleu). Par soucis d'économie, un double écartement a peut-être été réalisé par l'ajout d'un troisième rail.

Aujourd'hui, la Promenade des Annamites (tirets jaunes) emprunte l'ancienne plateforme commune aux deux réseaux.



Vue aérienne IGN – 1952

### La traversée de La Londe



Vue aérienne IGN – 1931

Le tracé en pointillés bleus indique un prolongement possible vers une zone de transbordement qui aurait pu se situer à l'ouest de la gare, et que le plan ci-contre semble confirmer. Le tracé en pointillés rouges propose une autre hypothèse moins probable, d'un transbordement situé à l'est de la gare et dont la ligne Schneider aurait par la suite réutilisé la plateforme.

En arrivant des Bormettes, la voie desservait à l'entrée du village, ce que nous appelons la « gare des mineurs », puis traversait à niveau l'actuelle avenue Georges Clémenceau (ex Avenue de la Gare), passait sous l'actuelle rue Frédéric Mistral, sous les voies de la gare SF (actuelle rue des Poilus, voir fiche IPVD n°[83071.02N](#)) et sous l'actuel boulevard Azan.

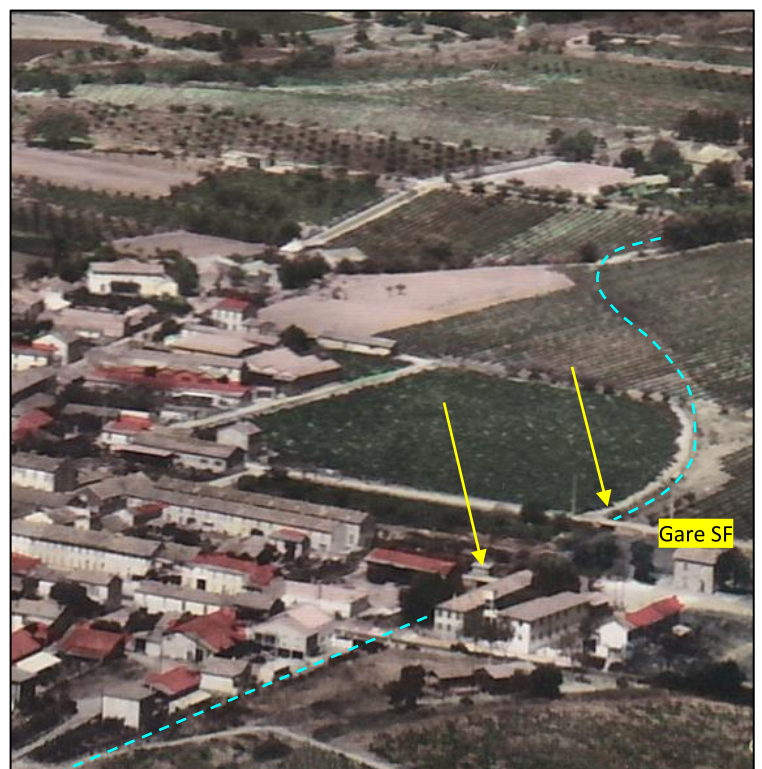
*Le plan des voies en gare correspond à celui visible sur la vue aérienne de 1947.*

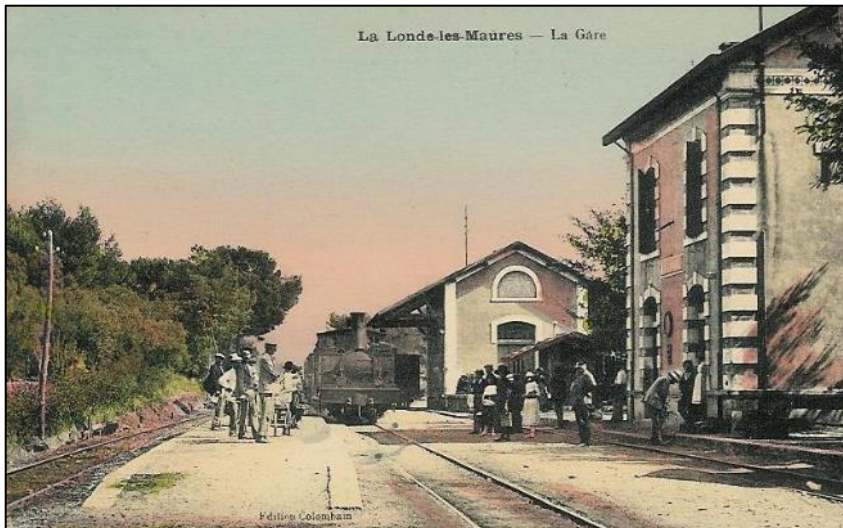


Ci-dessous, la « gare des mineurs » photographiée en direction du nord. La voie de gauche pourrait correspondre à notre hypothèse d'une voie desservant une zone de transbordement à l'ouest de la gare SF. Le pont visible au fond serait celui de l'actuelle rue Frédéric Mistral.



Ci-contre, vue aérienne du quartier de la gare à la fin des années 1950. On aperçoit deux des trois ponts : celui sous l'actuelle rue Frédéric Mistral et celui sous l'actuelle Boulevard Azan. Entre les deux, le pont sous les voies SF est caché. L'itinéraire emprunté par la voie Decauville est indiqué en tirets bleus.

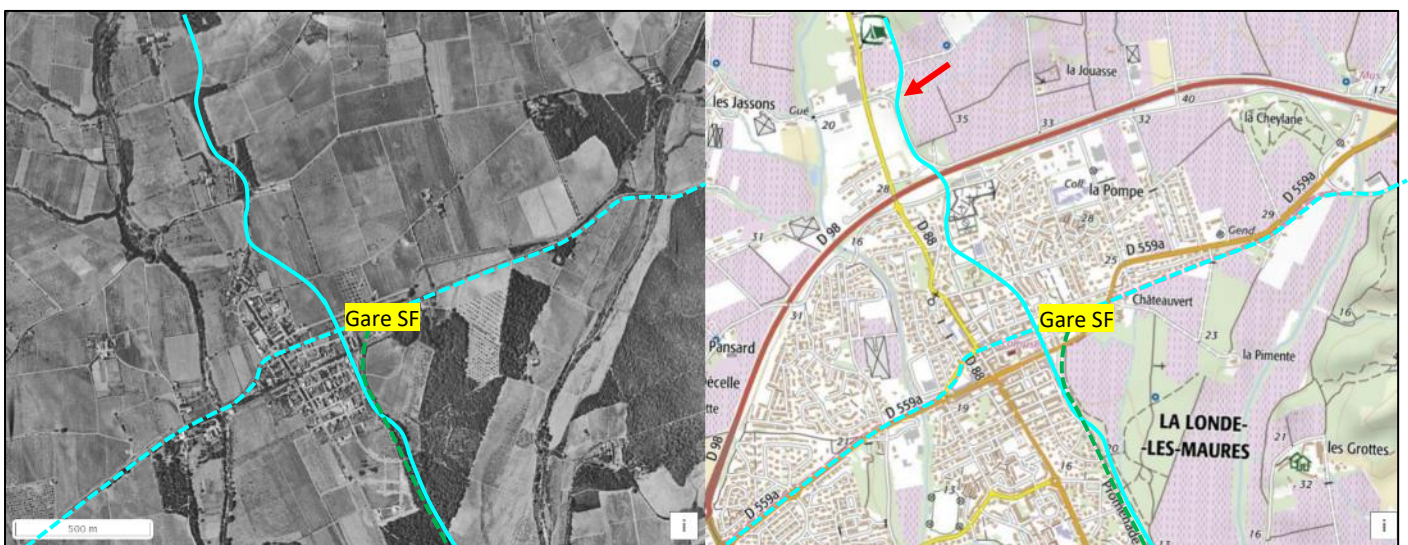




Toutes les cartes postales anciennes présentent la gare de La Londe vue en direction de l'est. Aucune n'a permis de valider l'une des deux hypothèses.

### De la Londe au Pas du Cerf

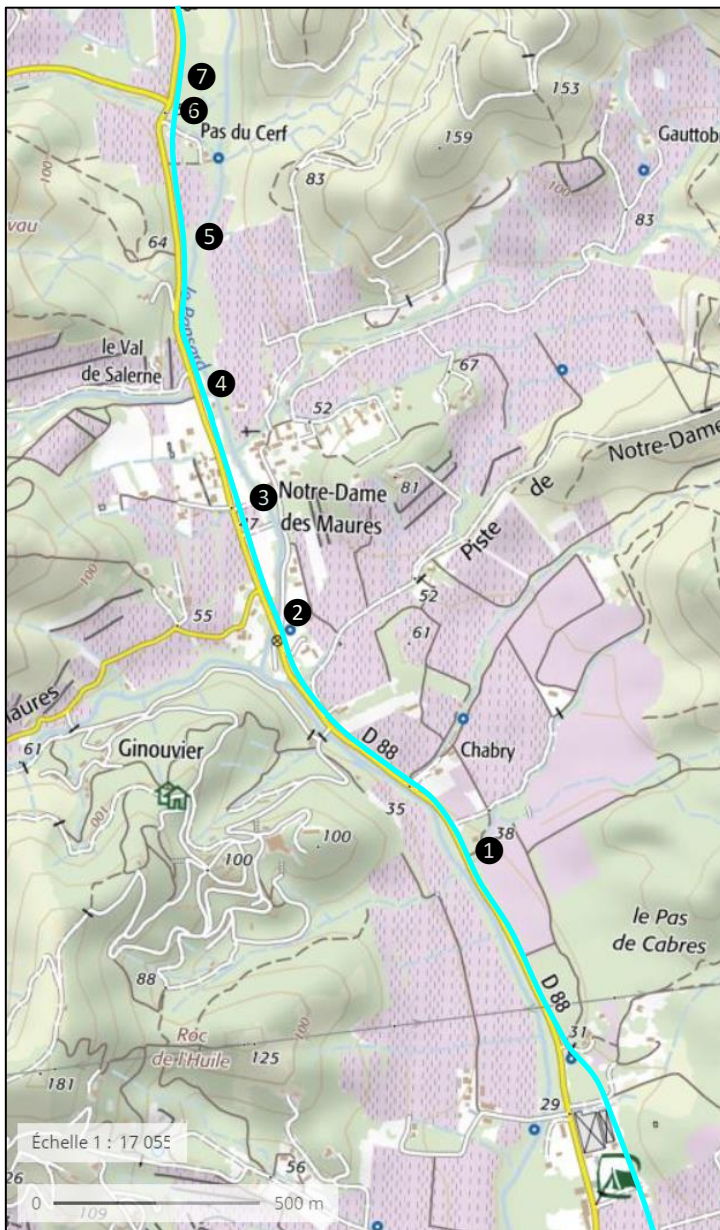
Après avoir traversé le village de La Londe, la voie Decauville continuait en site propre sur environ 1,5 km en empruntant partiellement les actuelles rue des Tennis et route de la Jouasse, où l'on peut apercevoir les vestiges du ponceau pointé par la flèche rouge (voir fiche IPVD n°[83071.01U](#)).



Vue aérienne IGN 1955

La voie rejoignait ensuite l'ancien chemin d'intercommunication n°8 (actuelle D88), qu'elle longeait en s'éloignant par endroits au maximum de quelques dizaine de mètre. En remontant la vallée, on peut encore apercevoir sur la droite, l'ancienne plateforme et les vestiges de plusieurs ponts et ponceaux :

1. Ponceau du ruisseau du Tamary : voir fiche IPVD n°[83071.01T](#) ;
2. Pont du Pansard : voir fiche IPVD n°[83071.01R](#) ;
3. Ponceau des Ginouvies : voir fiche IPVD n°[83071.01Q](#) ;
4. Pont du ruisseau du Revodu : voir fiche IPVD n°[83071.01P](#) ;
5. Ponceau du ruisseau du Révau (photo ci-dessous, en haut) ;
6. Pont du Pas du Cerf (photo ci-dessous, en bas) : voir fiche IPVD n°[83071.01N](#) ;
7. Pont du Ruisseau du Passage du Cerf : voir fiche IPVD n°[83071.01M](#).



Ponceau intact du ruisseau du Révau



Lien vers Google Street <https://goo.gl/maps/8V1dFmX2KFD7xo9e6>

Pont détruit du Pas du Cerf



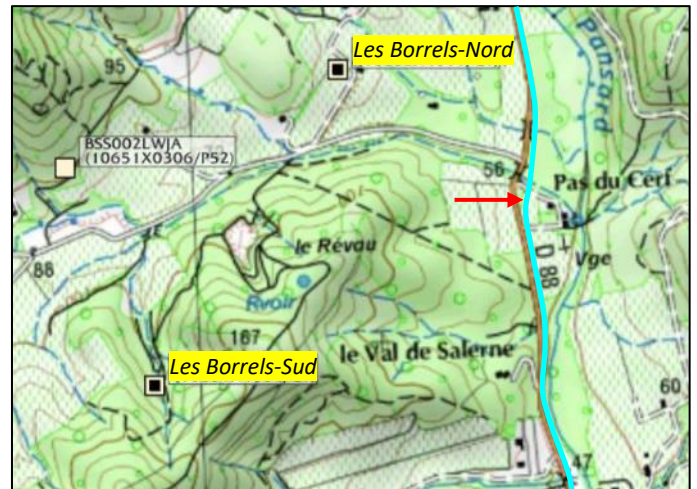
Lien vers Google Street <https://goo.gl/maps/EzePtWz5Jd6W2Ht8>

### Le Pas du Cerf (Les Borrels)

Quelques mots sur le Pas du Cerf où il y eut des travaux de reconnaissance et un début d'exploitation : le filon des Borrels-Nord (ou Pas-du-Cerf-Nord), où un puits de 20 mètres fut creusé et le filon des Borrels-Sud (ou Pas-du-Cerf-Sud), découvert en 1889. Faiblement exploité de 1906 à 1919, la production d'antimoine s'est élevée à seulement 165 t.



Lien vers Google Street : <https://goo.gl/maps/SbVVjwW7Yi3vPB436>



Nous ne pensons pas qu'il y ait eu d'embranchement ferroviaire avec la voie principale.

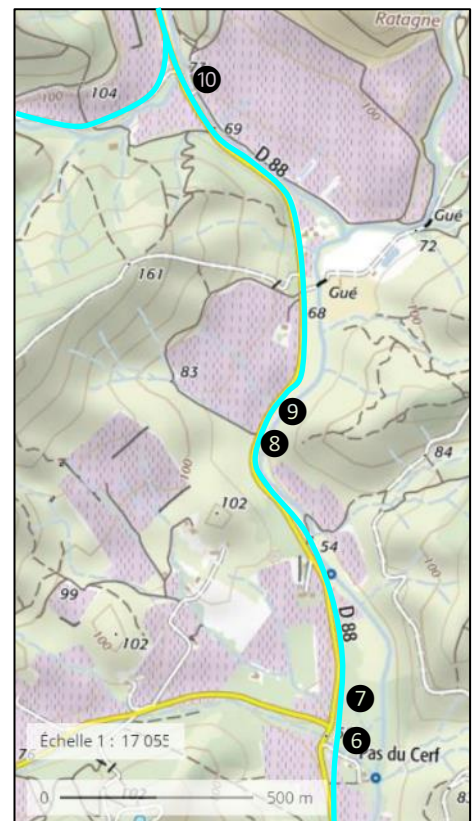
Des vestiges, de ce qui pourrait être une ancienne trémie (ci-contre), sont visibles à proximité du Pas-du-Cerf (flèche rouge ci-dessus).

### Du Pas du Cerf à l'embranchement du Verger

Entre le Pas du Cerf et l'embranchement du Verger, la voie continuait toujours parallèlement à la route, avec à nouveau la nécessité de franchir des ruisseaux saisonniers, affluents du Pansard :

8. Ponceau sans nom 2 : voir fiche IPVD n°[83071.01L](#) ;
9. Ponceau sans nom 1 : voir fiche IPVD n°[83071.01K](#) ;
10. Pont du Ruisseau de l'Adrech du Verger : voir fiche IPVD n°[83071.01H](#).

La voie arrivait au niveau du vallon du Verger, dont l'accès se faisait par rebroussement.



### Le Verger

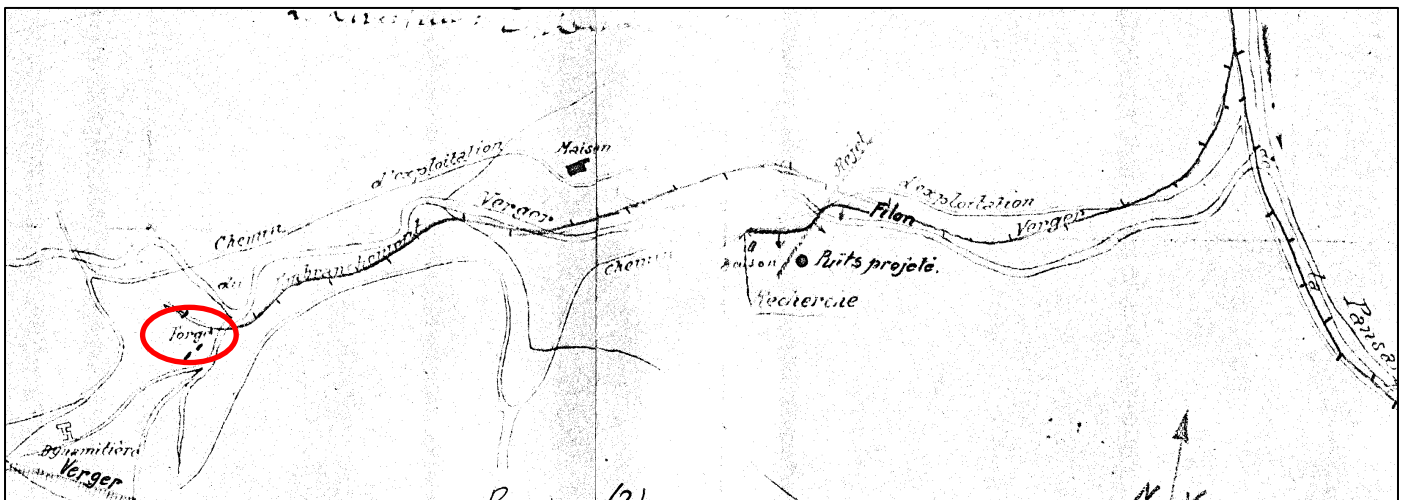


Les premiers travaux datent de 1898, au filon du Ravin, où ils cessèrent en 1905. Le filon du Verger fut exploité à partir de 1899. Celui de l'Embranchement est découvert en 1909. L'exploitation se déroula jusqu'en août 1914. Après une interruption liée à la mobilisation, les travaux reprirent en 1921. L'extraction fut définitivement arrêtée en 1928 et la mine fut désarmée l'année suivante. Le plan des voies internes au carreau est inconnu.

**Situé sur une zone privée, le secteur est interdit d'accès.**

Le site minier comprenait :

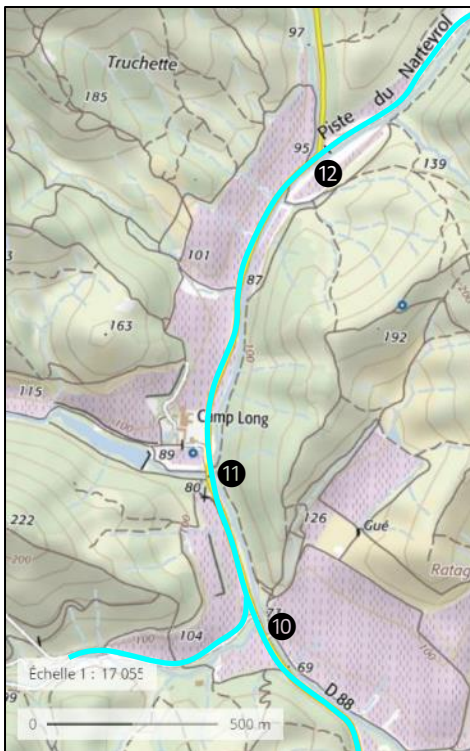
- des ateliers et bâtiments aujourd'hui détruits. Il n'en reste que les fondations en béton ;
- des installations de sheidage et broyage du minerai dont il ne subsiste à ce jour que des socles de broyeur ;
- le plan ci-dessous signale également la présence d'une forge (ovale rouge), à l'extrémité de l'embranchement Decauville.



Le plan ci-contre indique une terminaison avec double rebroussement non confirmée par le plan ci-dessus, qui mentionne uniquement la voie Decauville. Ce zig-zag était sans doute nécessité par une dénivellation en fin de ligne. Mais il pourrait aussi correspondre au prolongement en surface d'une voie de roulage souterraine, jusqu'à des trémies situées à l'extrémité de l'embranchement Decauville.



### De l'embranchement du Verger à La Rielle



Au-delà de l'embranchement du Verger, la ligne principale continuait toujours parallèlement à la D88. Les traces de la plateforme ont disparu, englobées par l'élargissement de la route. Les vues aériennes anciennes permettent de retrouver l'existence du Pont de Camp Long 11 (voir fiche IPVD n°83071.01G). Plus loin 12, le pont du Pansard a été transformé en pont routier (à droite ci-dessous). La voie quittait ensuite la D88 pour remonter le Ruisseau de la Maure jusqu'à la mine de la Rielle. L'ancienne plateforme, visible au fond, dans l'alignement du pont, porte le nom de Piste du Narteyrol.



Lien vers Street View : <https://goo.gl/maps/2rH84YanPms1kw8f8>



La voie remontait le vallon de la Maure sur environ 3,5 km, avant d'atteindre le carreau de la mine de La Rielle, sur la commune de Collobrières.

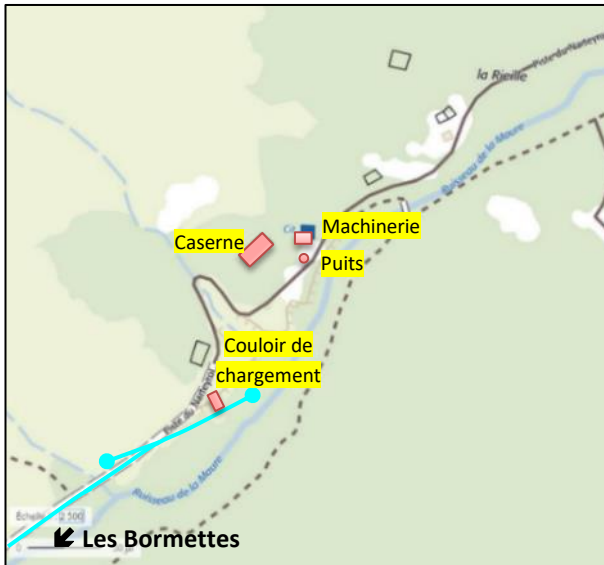
**Propriété privée, la Piste du Narteyrol est interdite d'accès.**

Ci-contre, à proximité des Vanades, le chemin aménagé sur la voie de la mine de la Rielle.





### La Rieille



Les aménagements de la mine de La Rieille furent terminés en 1895. En avril 1904, le défilage était terminé et l'exploitation fut abandonnée en juin de la même année. La renonciation est intervenue le 9 mars 1922.

Un puits est foncé à la cote 186 jusqu'au niveau -16, soit une profondeur de 202 mètres. Il existait également un débouché à la cote 180, desservant le niveau 170.

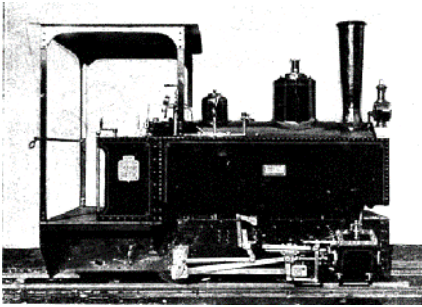
Le plan des voies interne au carreau est inconnu. Concernant le chemin de fer Decauville (en bleu ciel ci-contre), le plan consulté n'indique qu'une voie principale au pied d'un couloir de chargement et une voie de garage.

Ci-dessous, différentes vues des lieux.

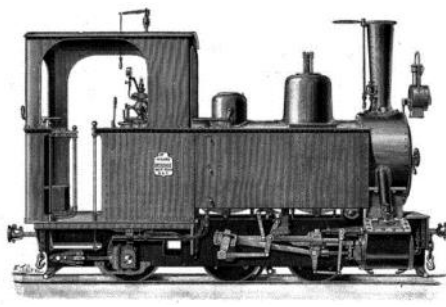


## LE MATERIEL ROULANT

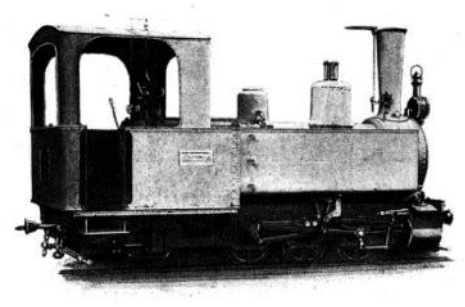
Les stands de l'Exposition Universelle de 1889, dans le parc de Vincennes, était desservi par des lignes Decauville démontables qui étaient à l'époque une nouvelle conception ferroviaire révolutionnaire. Et l'exploitant de la mine eut la bonne idée de racheter ce matériel à bas prix à la fermeture de l'exposition. Pour sa partie roulante, il était constitué de quatre locomotives Decauville :



une 020T de 5 t

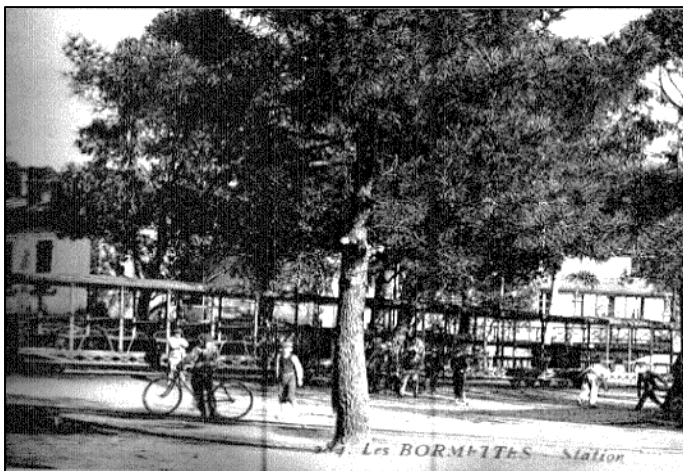


deux 021T de 7,5 t



une 031T de 10 t à vide

L'exploitant avait également récupéré les baladeuses type KE de l'Exposition Universelle. Ces baladeuses avaient une longueur de 9,30 m pour une largeur de 2,10 m et une capacité de 56 voyageurs. Leur poids était de 3,2 tonnes. Le directeur de la mine circulait dans la voiture salon de l'Exposition.



Comme le montrent la photo de la « gare des mineurs », il y avait au moins un wagon couvert. Le minerai, quant à lui, était transporté dans des wagons type girafe avec caisse en bois basculante. Et dans les galeries, des berlines de 230 kg à vide et 800 kg de charge utile amenaient le minerai au jour. Ils circulaient sur des voies de 50 cm.



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

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)