

SUJET(S)

Réseau ferré des mines de charbon de Banne :
Les Chemins de Fer du Doulovy

MC

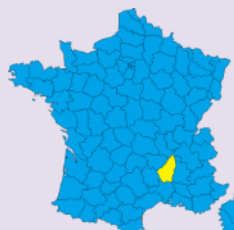
LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

07024 – Banne

07280 – Saint-Paul-le-Jeune

Voir également fiche IRSP n°07024.1



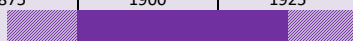
Ardèche

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
07280.01N	805 000	S ^t -Paul-le-Jeune > Robiac-Rochessadoule	1871	1971
07024.01M	/	Débuts de segments de lignes sur territoire de la commune de Banne.	≥ 1877	≤ 1935
à		Voir plan page suivante.		
07024.06M	/	Débuts de segments de lignes sur territoire de la commune de S ^t -Paul-le-Jeune.	≥ 1877	≤ 1935
07280.02M		Voir Plan page suivante.		
à	/	Débuts de segments de lignes sur territoire de la commune de S ^t -Paul-le-Jeune.	≥ 1877	≤ 1935
07280.04M		Voir Plan page suivante.		

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET

Les mines de charbon à BANNE en Ardèche

[Marc Blachère](#)

Les mines de charbon de Banne et Saint Paul-Le-Jeune

[Mairie St Paul-le Jeune](#)

Bassin des mines de houille de Banne

[Les Mines de l'Ardèche](#)

Les mines d'Ardèche

[gopcku](#)

Le Viaduc du Doulovy

[Marc Blachère](#)

Rapports et délibérations / Département de l'Ardèche 1887 – page 287

[Gallica](#)[Site Internet de la commune de Banne](#)[Site Internet de la commune de Saint-Paul-le-jeune](#)

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.

Symbole «  » : Ctrl+clic pour accéder au site.

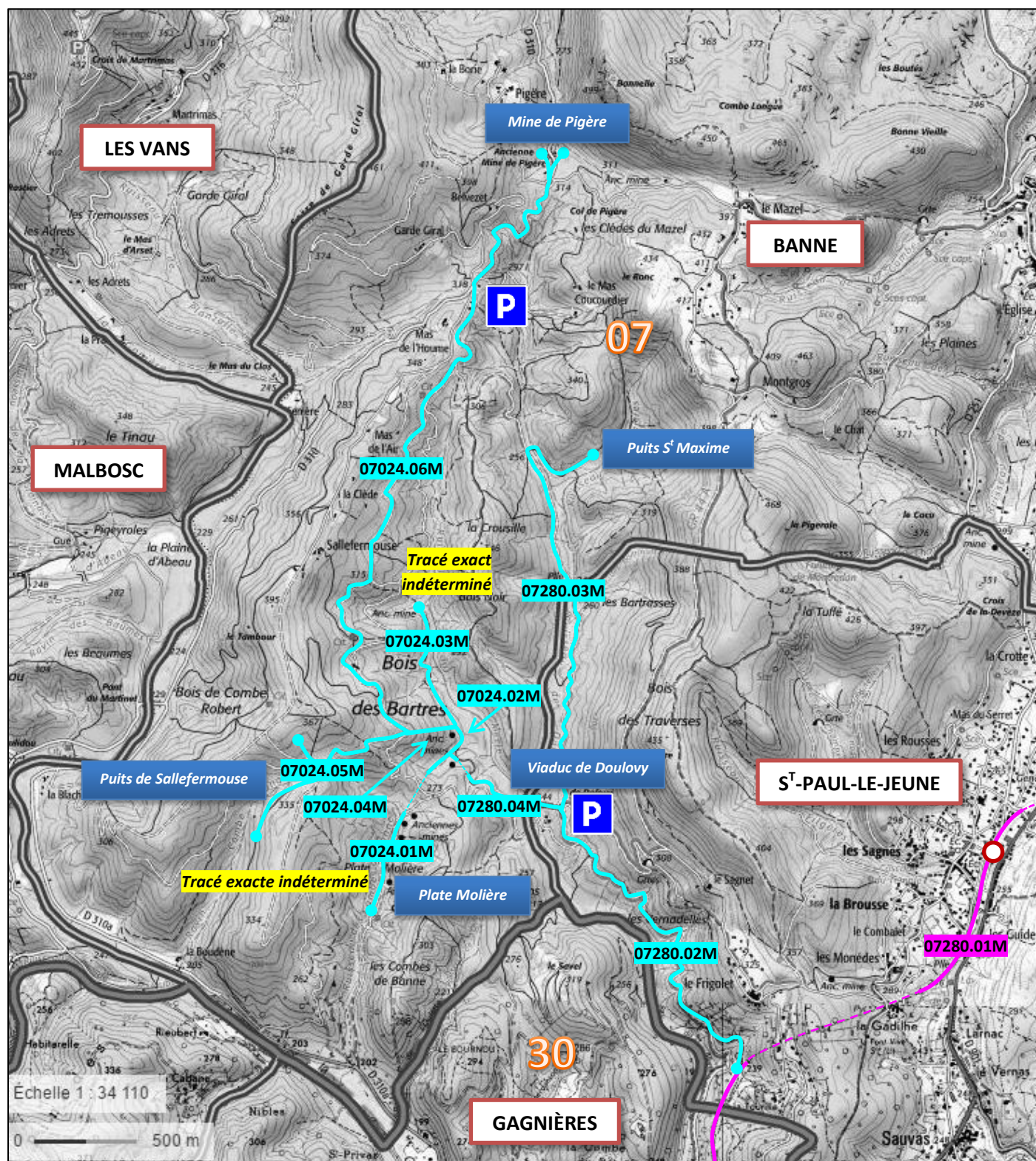
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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

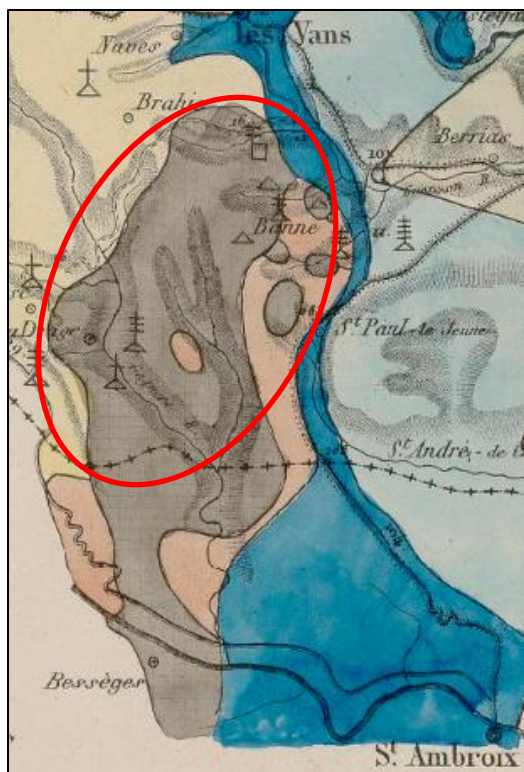


Extrait carte IGN - 2017

Ecartement Normal abandonné

Ecartement Etroit abandonné

HISTORIQUE

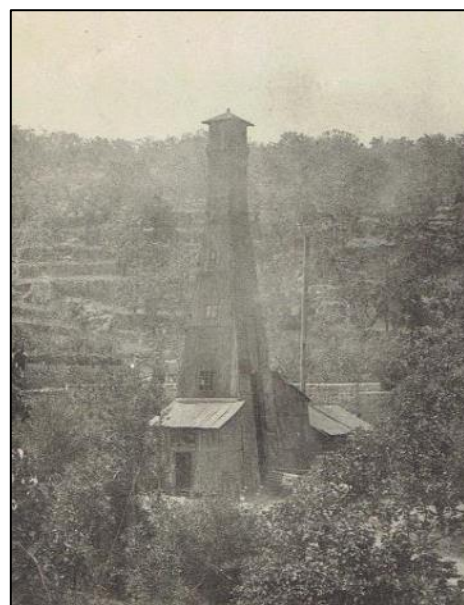


Extrait carte géologique du département de l'Ardèche – 1859

Le premier document officiel relatant l'exploitation des mines de charbon de Banne, date du 15 octobre 1606. **Jacques de Grimoard de Beauvoir du Roure** (1568-1661) y accorde le droit, aux habitants de sa seigneurie, d'extraire pour leur usage personnel, le charbon des mines du Mazel, Pigère et Belvezet.

Au début du XIX^{ème} siècle, le bassin renferme 4 concessions : **Sallefermouse** (ou de *Bois-Commun*) et **Pigère-Mazel**, accordées le 10 juillet 1822 ; **Montgros** et **Doulovy**, accordées le 6 octobre 1836. Il est la prolongation nord-est du gisement houiller des Cévennes (Alès). Des mines de fer ont également été ouvertes dans ce secteur

Les mines ferment en 1931, même si, en 1941, l'exploitation est reprise sur une petite échelle en raison de la guerre. Les chantiers ferment définitivement en mai 1950.



in forage à Banne

LE CHEMIN DE FER DU PLM

Le 11 septembre 1871, la **C^{ie} du Paris-Lyon-Méditerranée** (PLM) ouvre la section de Gagnières à Robiac, du chemin de fer du Teil à Alès. Le trafic voyageur cesse entre Le Teil et Robiac, le 9 mars 1969. Elle sera suivie en 1971, par l'arrêt du trafic fret, de Beaulieu-Berrias à Gagnières.

La gare PLM était située à Saint-Paul-le-Jeune. Banne fut desservie entre 1910 et 1929, par la ligne de chemin de fer métrique d'Uzer à Saint-Paul-le-Jeune, de la **S^{té} des Tramways de l'Ardèche** (TA).



Gare de Saint-Paul-le-Jeune, vue en direction d'Alès

LES CHEMINS DE FER DU DOULOVY

C'est suite à la mise en service du chemin de fer du PLM, que la décision d'y raccorder les mines des concessions de *Sallefermouse* et de *Montgros* a été prise.

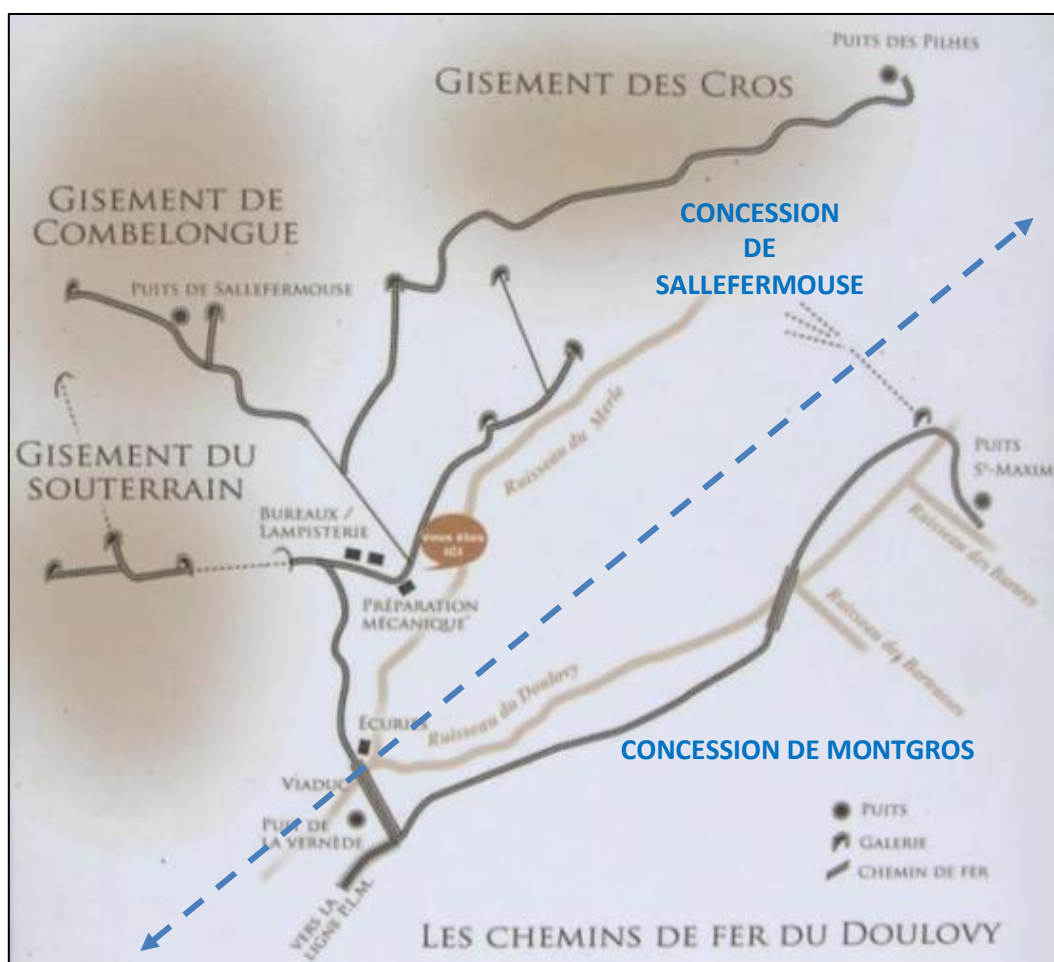
Il s'agit d'un réseau à l'écartement de 0,80, qui, entre 1877 et 1935, permit d'acheminer le charbon jusqu'au quai de transbordement.



Le réseau décrit peut faire l'objet de belles randonnées à la découverte des vestiges, mis en valeur par la municipalité de Banne.

Le secteur étant inclus dans le Parc National des Cévennes, quelques mesures de bon sens s'imposent.

MERCI DE RESPECTER LA SIGNALISATION.



Les tirets bleus indiquent la limite entre les concessions de Sallefermouse, à l'ouest, et celle de Montgros, à l'est.

Sur la concession de *Sallefermouse*, l'exploitation était concentrée en trois gisements : du *Souterrain*, de *Combelongue* et des *Cros*. Le *Puits Saint-Maxime* était exploité sur la concession de *Montgros*. Ces 4 sites constituaient les points de départ des **Chemins de fer du Doulovy**.

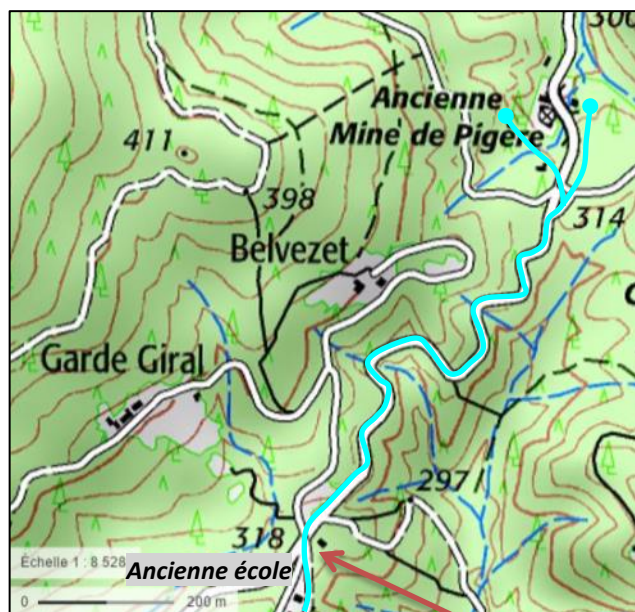
La carte IGN de 1950 indique de petits segments de lignes, vestiges du réseau des mines de *Sallefermouse*. Mais c'est le cadastre rénové de 1957 qui permet de retrouver le tracé précis de la plupart des différents chemins de fer. Il est disponible sur le site des [Archives Départementales de l'Ardèche](#).

Le chemin de fer du gisement nord des Cros 07024.06M

Le Puits des Pilhes (également nommé « des Piles »), indiqué sur le plan des Chemins de fer du Doulovy, correspond à l'ancienne mine de Pigère portée sur les cartes actuelles, qui dépendait de la concession de *Pigère & Mazel*. Son exploitation a été arrêtée en 1851 pour cause d'ennoyage. Son emplacement exact n'est plus localisable.



Carte IGN - 1950

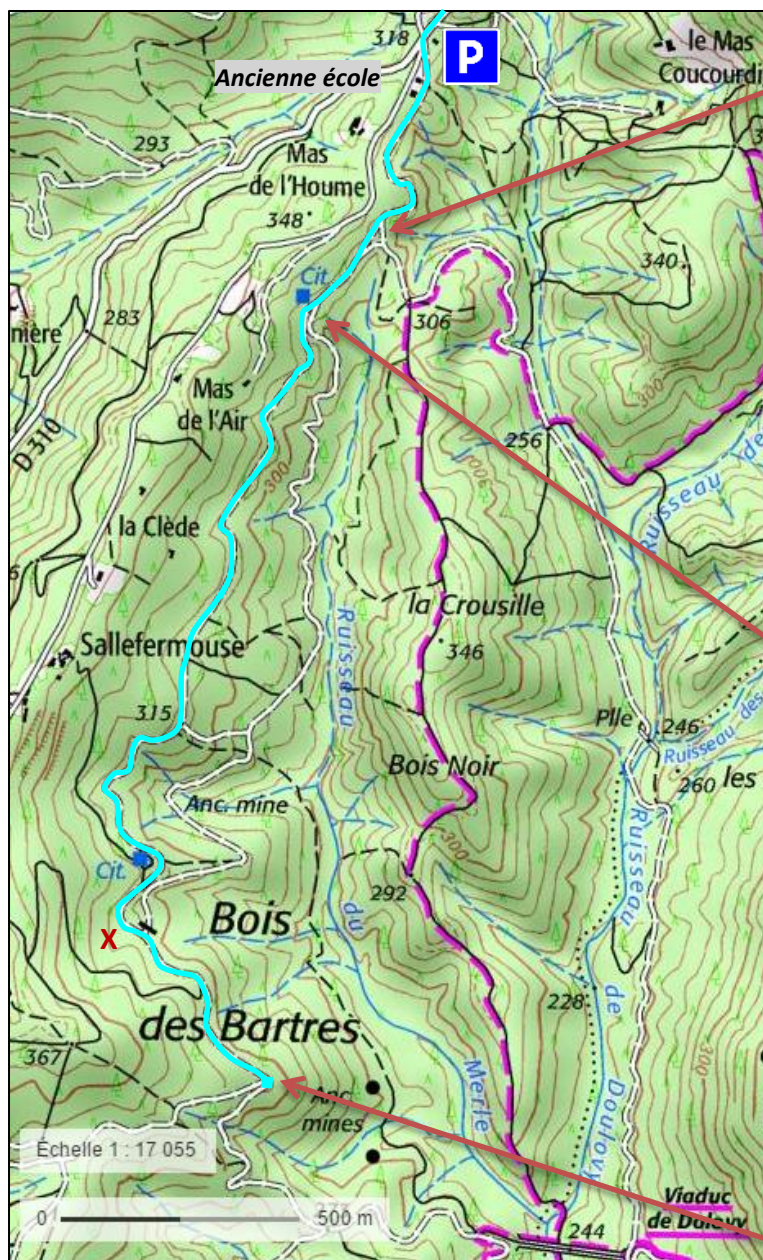


Grâce à la carte IGN de 1950, on sait que le chemin de fer, posé en 1920, partait des mines de *Pigère*, avec deux origines. Celles-ci sont approximativement reproduites sur la carte ci-contre. La voie empruntait ensuite l'actuelle D310 jusqu'à l'ancienne école de *L'Oume*.

En raison de la présence d'une zone de stationnement, c'est l'un des points d'accès conseillé pour l'exploration de l'ancien réseau.



Vers le nord, la voie ferrée se confond avec la route D 310.
Pour explorer le réseau vers le sud, il convient d'emprunter le chemin à gauche de l'ancienne école de *L'Oume*.



Environ 400 mètres après avoir quitté l'école, un chemin part sur la gauche. Il permet de rejoindre le tracé de l'ancien chemin de fer du *Puits Saint-Maxime*, abordé plus loin.



Près de la citerne, il y a une bifurcation. Venant de l'école, il faut rester sur le chemin de droite.



La voie parvenait au sommet du grand plan incliné, où débouchait également le petit plan incliné du chemin de fer du gisement de *Combelongue*.

Il existait, selon le plan des *Chemins de fer du Doulovy*, une galerie (X) vers la seconde citerne du *Bois des Bartres*

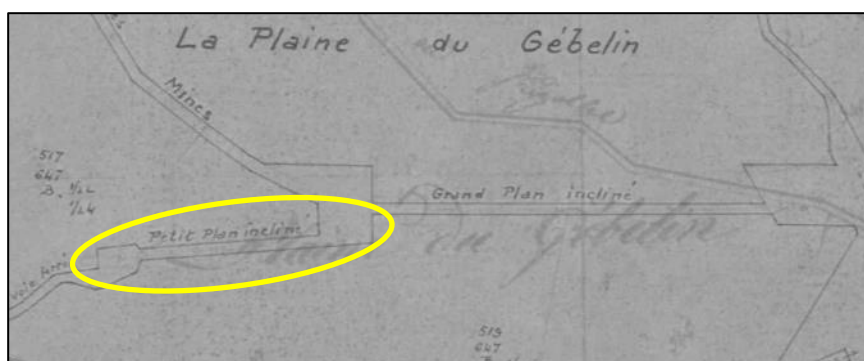


Le chemin de fer du gisement de Combelongue 07024.05M

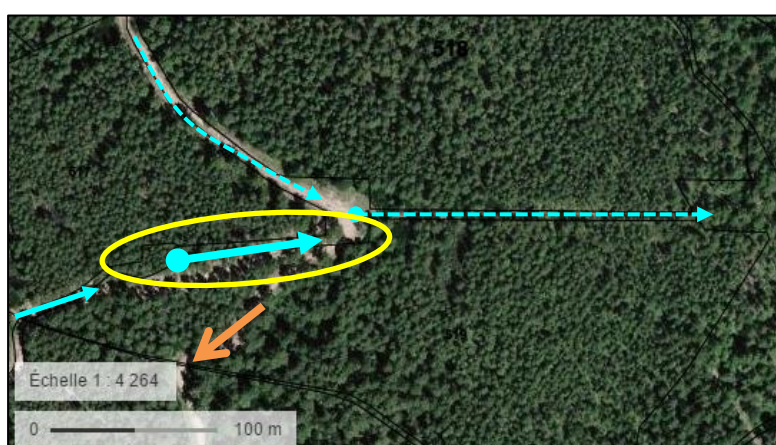
Ce chemin de fer avait au moins deux origines. Selon le plan des *Chemins de fer du Doulovy* et la carte IGN de 1950, le réseau partait de deux galeries, localisées approximativement sur le plan ci-contre. Il desservait également le *Puits de Sallefermouse* (ci-dessous), dont il reste quelques ruines au milieu de la végétation.



Cette portion du réseau possédait un petit plan incliné. Il était situé dans le prolongement du grand plan incliné. Son emplacement est indiqué sur le cadastre rénové et reproduit sur la vue aérienne contemporaine.



Extrait du cadastre rénové 1957 – Section A3



D'une longueur d'environ 150 mètres (grosse flèche bleue dans l'ellipse ci-contre), il permettait de rattraper une dénivellation d'une vingtaine de mètres.

Descendre le grand plan incliné n'est pas forcément très aisé. Il est donc conseillé de suivre la piste en direction du *Viaduc du Doulovy* (flèche orange ci-dessus).

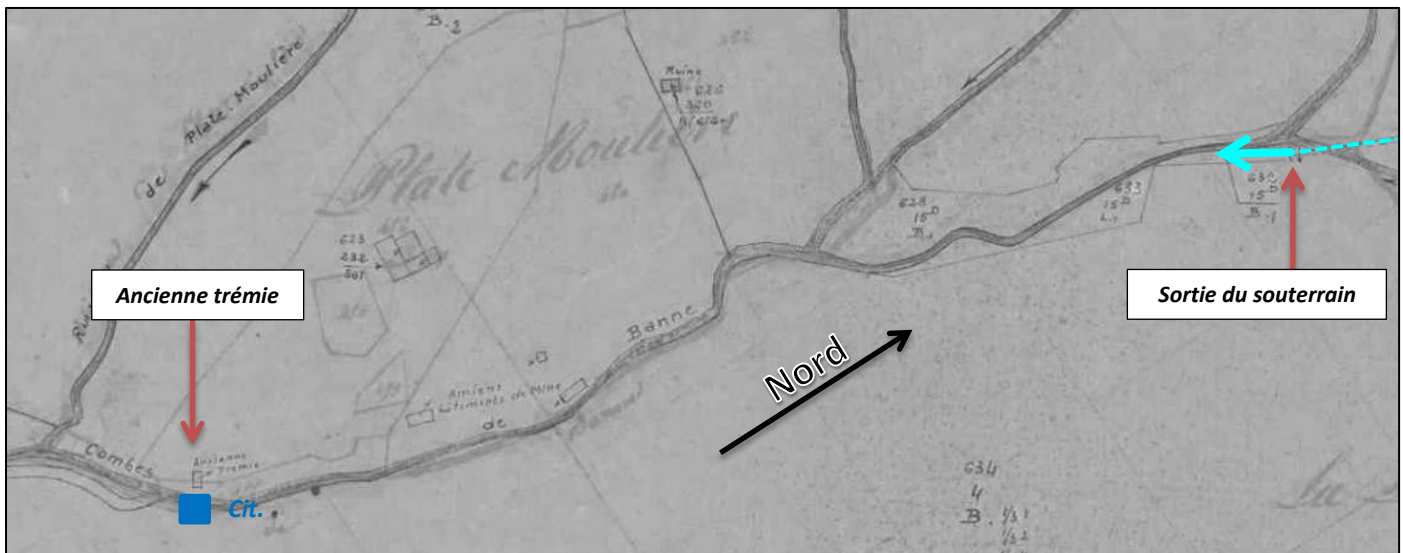


Le chemin de fer du gisement du Souterrain 07024.01M

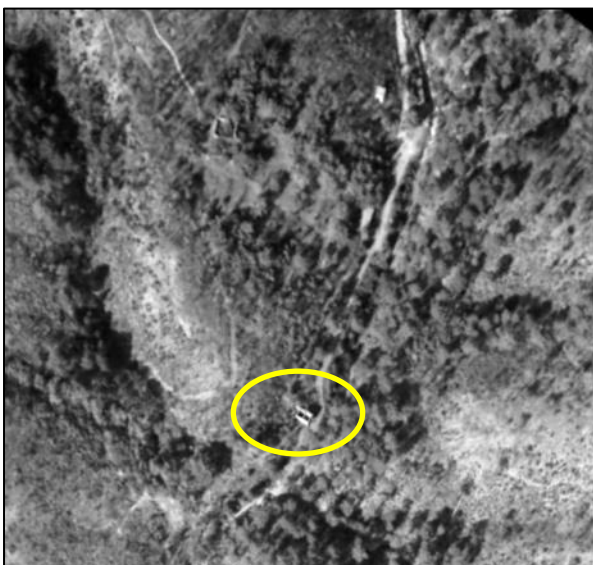
Le tracé du chemin de fer n'est pas indiqué sur le cadastre rénové.

Cette zone, située dans le vallon isolé de *Plate Molière*, possède quelques vestiges de l'exploitation minière. Elle est accessible en bifurquant à droite à la cote 273.

Le chemin de fer empruntait un souterrain afin de relier les installations au carreau central des mines. Il est présenté quelques pages plus loin.



Extrait du cadastre rénové 1957 – Section A5



Le cadastre rénové indique plusieurs bâtiments notés « Ruine », « Anciens bâtiments de Mine » et « Ancienne trémie ». On peut donc supposer que le chemin de fer parvenait au moins jusqu'à cette dernière.

La trémie était située à une cinquantaine de mètre de la confluence des ruisseaux de *Plate-Moulière* et des *Combes de Banne*, approximativement face à l'actuelle réserve d'eau.

Vue aérienne IGN – 1966

Du Viaduc du Doulovy au carreau du Bois des Bartres 07280.04M et 07280.02M

Pour continuer l'exploration du réseau, il est nécessaire de revenir sur ses pas jusqu'à la cote 273 et partir à droite, en direction du Viaduc du Doulovy. S'arrêter à l'intersection, 100 mètres avant l'ouvrage.



La voie ferrée arrivait de la gauche et partait en direction du viaduc. **Prendre le chemin arrivant de la gauche pour découvrir le carreau principal du Bois des Bartres.**

Après environ 200 mètres, la voie passait dans un petit tunnel disparu (voir fiche **ITFF n°07024.2**) mais dont la cicatrice est encore visible. **La piste le contourne par la droite.**

La zone du carreau principal est la plus riche en vestiges. Le cadastre ne mentionne aucune des voies ; seulement quelques bâtiments. Il s'agissait, de bureaux, de la lampisterie et du centre de tri mécanique (photo ci-contre). Le charbon y était lavé et trié avant d'être chargé dans des wagonnets, à destination du quai de transbordement. On peut encore en voir le grand mur sur lequel il s'appuyait.

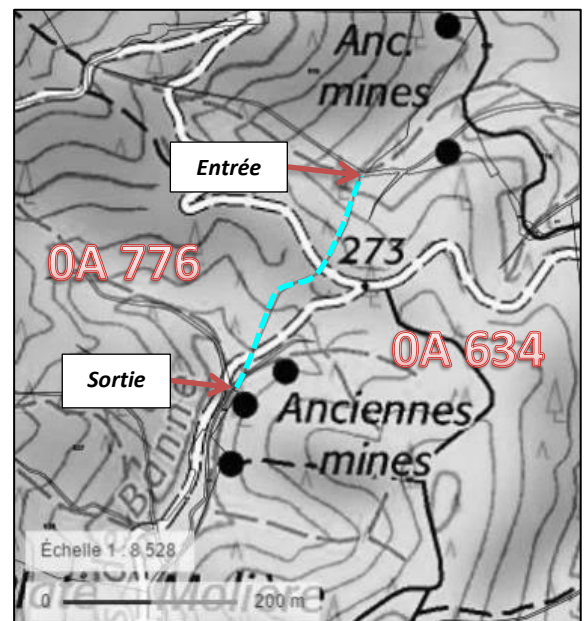




Le carreau était le point de convergence des chemins de fer en provenance des 3 gisements :

- De l'entrée du tunnel de *Plate Molière* (ci-contre) arrivait le chemin de fer du Gisement du *Souterrain* ;
- Le grand plan incliné situé un peu plus au nord permettait de réceptionner les wagonnets des gisements de *Combelongue* et des *Cros* (Nord) ;
- Enfin, une autre ligne arrivait à niveau depuis le sud du gisement des *Cros*.

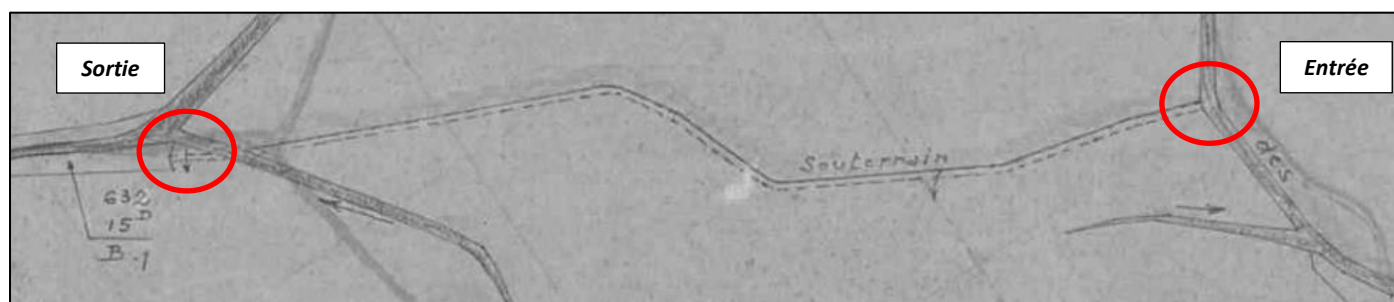
Le **souterrain de Plate Molière** (voir fiche [TFF n°07024.3](#)) est très précisément mentionné sur le cadastre rénové de 1957 (ci-dessous). Son emplacement marque la séparation entre les parcelles OA 776 (ex A5 629) et OA 634 (ex A5 634). Selon le cadastre, il avait une longueur d'environ 290 mètres et n'était pas rectiligne. Seule l'entrée, en grande partie effondrée, est encore visible.



Ci-dessus, l'entrée murée du tunnel avec sa date de réalisation au-dessus de la voûte



L'effondrement de la voûte juste derrière l'entrée



Extrait du cadastre rénové 1957 – Section A5

Le **Grand Plan Incliné 07024.04M** se situe environ 300 mètres plus au nord que le carreau des mines. Il avait une longueur d'environ 200 mètres, pour un dénivelé d'environ 45 mètres.

Il a été mis en valeur par la municipalité de Banne, par la mise en scène d'un vieux wagonnet sur ses rails.



En regardant le plan incliné comme sur ces deux photos, la voie en provenance du *carreau des mines* est à gauche, et celle du gisement sud des *Cros* (chemin de fer du ruisseau du Merle) est à droite.

Le Chemin de fer du Ruisseau du Merle 07280.03M

Partant du carreau de la mine et passant devant le grand plan incliné, ce chemin de fer remontait ensuite le *Ruisseau du Merle* par sa rive droite. Il desservait au moins trois galeries, dont peut-être une à l'aide d'un plan incliné (selon le plan du *Chemin de fer du Doulovy*). Son tracé n'est pas indiqué sur le cadastre rénové.

Un circuit pédestre de 1,8 km est nommé « *Balade à la recherche de vestiges oubliés* ». Pour le parcourir, suivre le balisage vert. Il emprunte en partie l'ancien chemin de fer et permet de voir, entre autres (ci-après) :





Un petit pont en maçonnerie sur lequel passait la voie minière



La galerie dite "du Cros n° 4" dont on voit l'entrée hier et aujourd'hui





Et le début maçonné de la galerie noyée et effondrée

Une fois revenu au carreau de la mine, partir en direction du *Viaduc du Doulovy*.



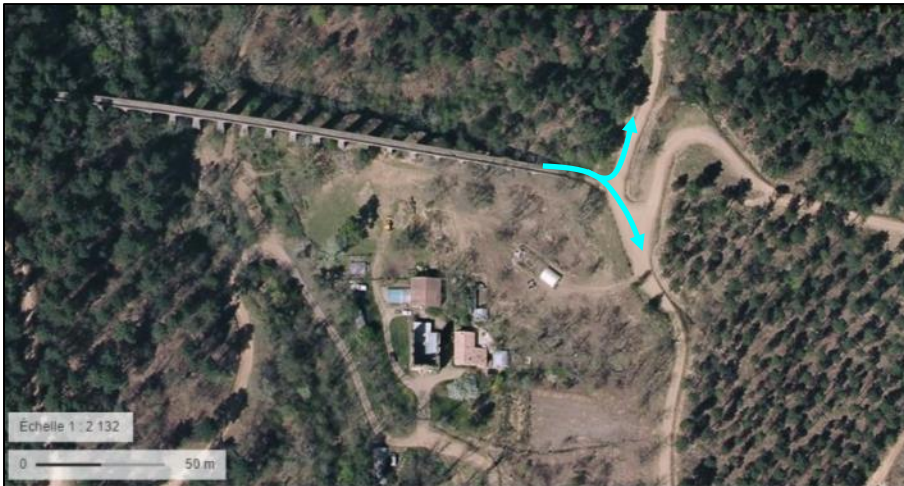
Le *Viaduc du Doulovy* (ou de *Dolovy*, ou de *Coulomb*) est le plus beau vestige des mines de Banne. Il a été construit en 1876. Il mesure 235 m de long, avec une largeur de passage de 2,35 m. Il est composé de 24 arches dont la plus haute mesure 35 m. Il permet de traverser le *Ruisseau du Doulovy* et de passer sur le territoire de la commune de Saint-Paul-le-Jeune.

Au pied viaduc, se trouvait le *Puits La Vernède*, fondé au début des années 1880 à la profondeur de 374m.

On peut distinguer :

- ✓ Le chevalement qui abritait l'orifice du puits et les énormes poulies sur lesquelles passaient les câbles d'extraction.
- ✓ Un bâtiment qui contenait la machine à vapeur.
- ✓ Une autre bâtisse légèrement à l'Est abritant, en autres, les bureaux.
- ✓ Un peu en hauteur et à l'Est de ces bâtiments, un grand bassin qui contenait l'eau nécessaire au fonctionnement des machines à vapeur.





Après avoir traversé le viaduc, deux options s'offre au randonneur : prendre à gauche et partir explorer l'ancien chemin de fer des mines de Montgros (Puits Saint-Maxime), ou partir sur la droite vers l'ancien quai de transbordement.

La première option permet de revenir au parking de l'ancienne école de L'Oume.

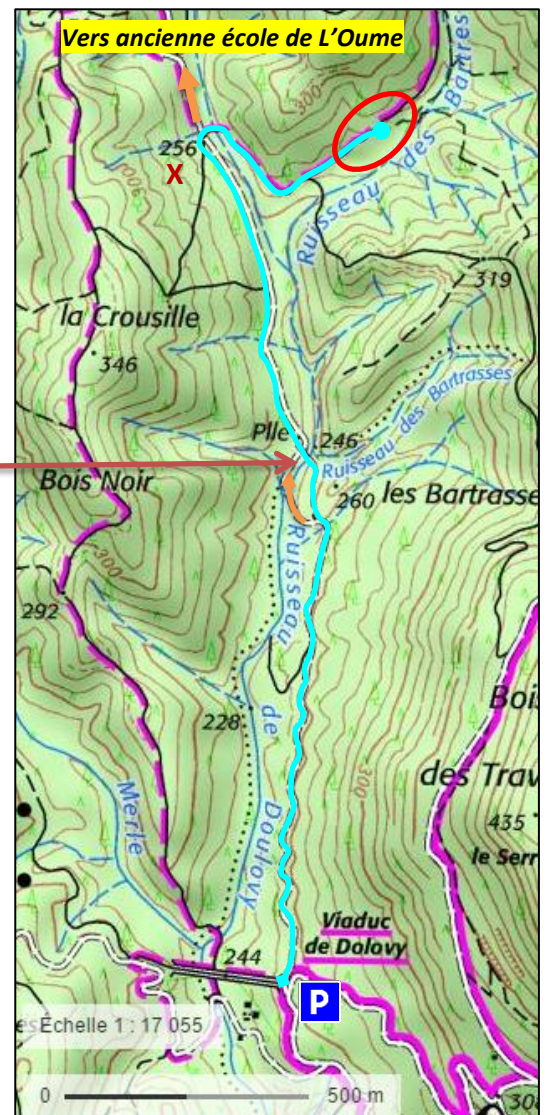
Le chemin de fer du Puits Saint-Maxime 07280.03M

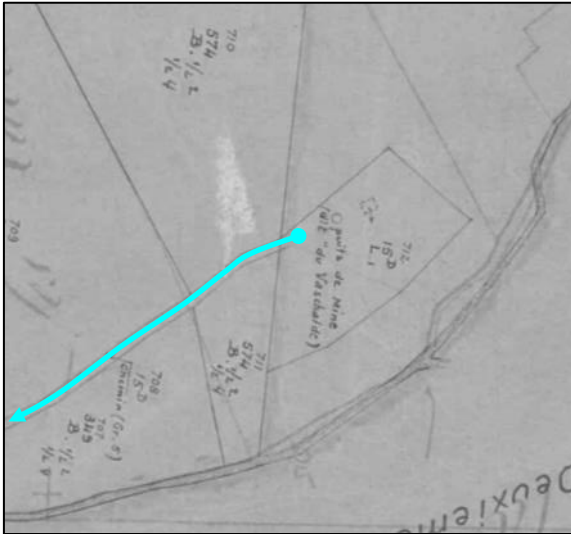
Au départ du viaduc, la voie remontait la rive gauche du *Ruisseau du Doulovy*. Au confluent de ce ruisseau et de celui des *Bartrasses*, la voie passait sur la rive droite à l'aide d'un pont d'une quarantaine de mètres, toujours debout de nos jours. Le chemin de fer quittait alors le territoire de la commune de Saint-Paul-le-Jeune, pour entrer sur celui de la commune de Banne.



A la cote 256, le chemin de fer bifurquait sur la droite, en direction du *Puits Saint-Maxime*. Selon le plan des *Chemins de fer du Doulovy*, une entrée de galerie se situait à proximité (X).

En continuant tout droit, il est possible de rejoindre le parking de l'ancienne école de L'Oume.





Sur le cadastre rénové de 1830, mis à jour en 1957, le carreau de la mine est parfaitement localisé. Un puits est indiqué. Il porte le nom de « *Puits du Vaschalde* », patronyme de l'un des notables qui a racheté la concession en 1876. Les travaux cessent en 1883. De ce carreau, le tracé du chemin de fer est indiqué.

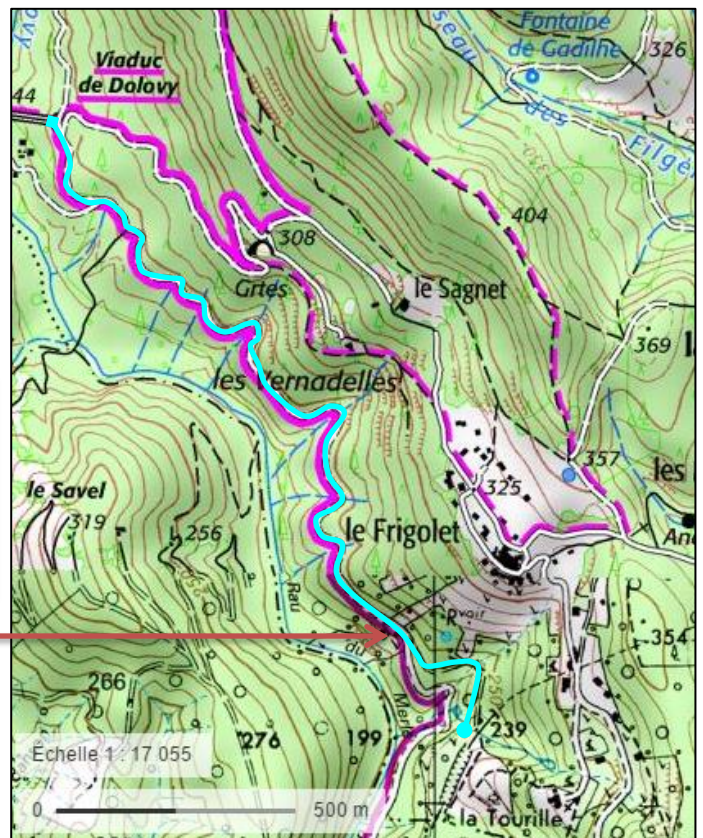
Extrait du cadastre rénové 1957 – Section E3

Le chemin de fer du quai de transbordement 07280.02M

La *Compagnie Houillère de Banne* et celle de *Montgros* construisirent à frais communs, le prolongement du chemin de fer vers le quai de transbordement.

Deux cents mètres avant le quai de transbordement, la voie ferrée sautait le ruisseau du dernier thalweg par un pont que les piétons peuvent emprunter, mais que la piste actuelle contourne par la gauche.

Les wagonnets étaient tirés par des chevaux. Un cheval tractait une quinzaine de wagonnets (il persiste les ruines des écuries en contrebas du viaduc). En 1920, les chevaux furent remplacés par des locomotives à essence Oberursel de marque allemande de 4 tonnes permettant de faire des convois de 15 wagons à l'allure de 5 km à l'heure



A ce niveau, rester sur le chemin supérieur.

LE QUAI DE TRANSBORDEMENT



Le transbordement avec le chemin de fer du PLM était situé à la sortie du tunnel de la Gadilhe, aussi nommé de Saint-Paul-le-Jeune (voir fiche [ITFF n°07280.2](#)).

Une petite baraque avait été construite pour abriter les ouvriers en cas de mauvais temps.



Ci-contre, la sortie du tunnel prise depuis l'emplacement de l'ancienne gare de transbordement. Le chemin de fer minier arrivait de la gauche.



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

irsp-contact@sfr.fr