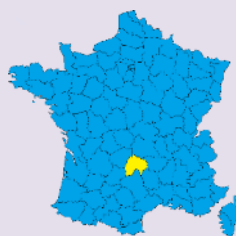


## SUJET(S)

Réseau de la mine de Champleix



## LOCALISATION



Cantal

Code INSEE – Commune(s)

15019 – Bassignac

15123 – Méallet



## SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
19028.02N	695 000	BORT-LES-ORGUES – Gare > ST-ETIENNE-CANTALES – Miécaze Gare	≥ 1882	1994
15019.01M	/	BASSIGNAC – Champleix Mine > BASSIGNAC - Trémies Transbordeur RD922 Cote 399	≥ 1895	≤ 1953

## PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

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

**Fond André AVRARD**[AD Cantal](#)[CHAMPLEIX Par André Avrard MEMOIRE D'UN SITE](#)

Histoire des mines de la région Auvergne - Bassin de Champagnac (Cantal)

[Mines-auvergne](#)

Rapports et délibérations - Conseil général du Cantal

[Gallica](#)Jusqu'à la moitié du XX<sup>e</sup> siècle, la mine de Champleix, à Vendes, a été en exploitation[La Montagne](#)

Piste verte en Sumène-Artense

[Passes-Montaanes](#)

## SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

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.



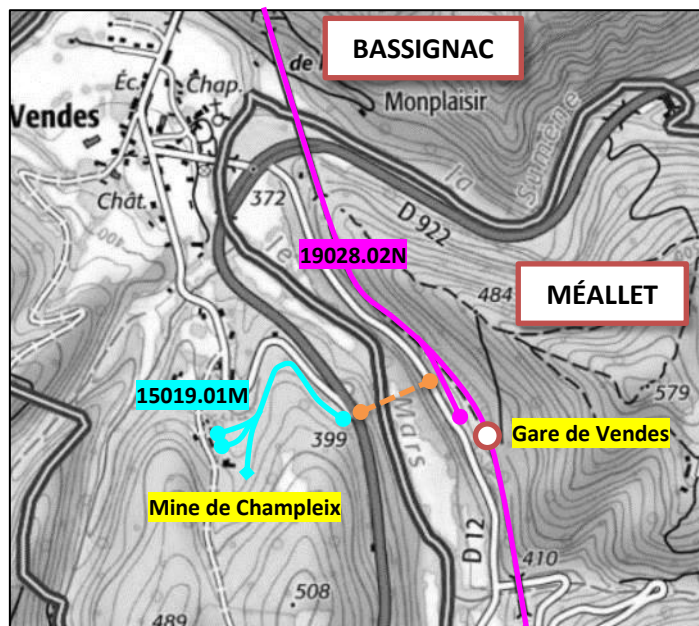
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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      — Ecartement Normal abandonné  
- - - Transbordeur aérien

## HISTORIQUE

La concession de houille de Champleix est accordée par ordonnance royale du 20 mai 1842, à Jean Gilbert Camille RABUSSON DE LAMOTHE. Elle s'étendait sur 492 ha à l'extrémité sud du bassin de Champagnac (voir fiche IRSP [15265.1](#)), sur les communes de Bassignac, Méallet et Jaleyrac. Elle a toujours été exploitée par intermittence avec plus ou moins de succès, jusqu'à sa fermeture définitive le 31 mai 1953.

Comme pour les autres mines du bassin, la production se heurta longtemps au problème de transport. Le chemin de fer à écartement normal de Clermont à Tulle, avec embranchement d'Eygurande à Vendes, est déclaré d'utilité publique le 19 juin 1868. Mais le 5 novembre 1882, cet embranchement tant attendu s'arrête à Lagnac<sup>1</sup> (commune d'Ydes), à 7 km de la mine. Ces derniers kilomètres sont difficiles à parcourir, ce qui grève le prix de revient. Il faut attendre le 1<sup>er</sup> juillet 1893 pour que le chemin de fer passe enfin à proximité de la mine (section Lagnac – Mauriac). Mais il faudra construire un chemin de fer à voie étroite et un transbordeur aérien pour rejoindre la gare de Vendes, située sur la commune de Méallet et isolée sur la rive opposée (rive droite) du Mars.



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

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

<sup>1</sup> Date d'ouverture par l'Etat de l'embranchement d'Eygurande à Lagnac, du chemin de fer de Clermont à Tulle. La section de Mauriac à Miécaze est ouverte par la C<sup>ie</sup> du PO le 21 décembre 1891. La ligne de Bort-les-Orgues à Miécaze est fermée depuis le 2 juillet 1994 et reconvertie en voie verte sur certaines portions.

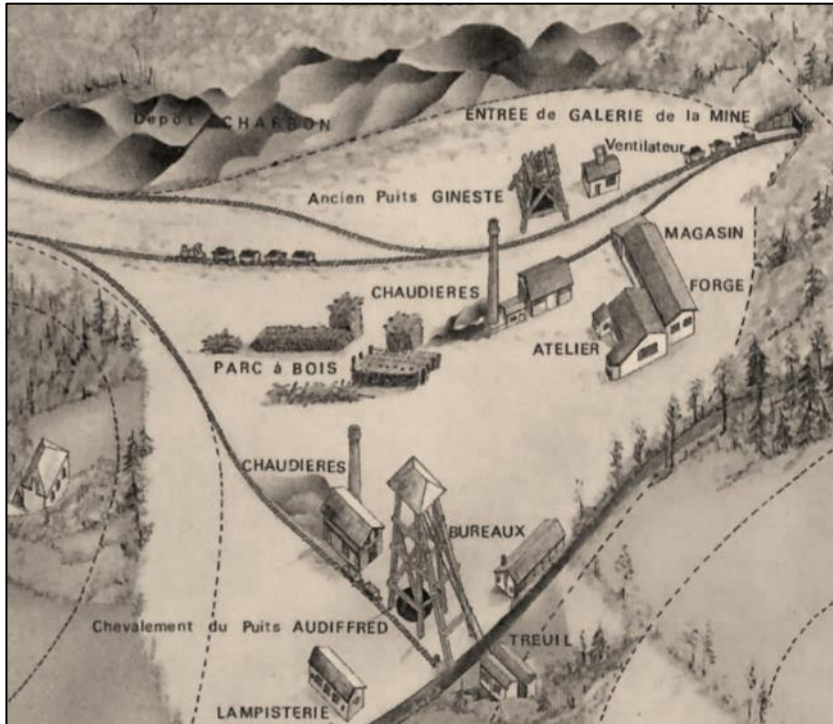
## LE CARREAU DE LA MINE

Deux puits sont signalés sur le carreau de la mine de Champleix : Audiffret-Pasquier et Gineste. Il existe également une galerie dite *Galerie de la Mine*. Deux kilomètres de voies à l'écartement de 50 cm sont signalés au fond (1 400 m en 1929, 1 520 m en 1930) et en surface. Il existe quelques photos d'époque des lieux. Sur l'une d'elles (ci-dessous), on aperçoit quelques wagonnets. Le roulage est uniquement à traction animale (4 chevaux en 1930).



Les deux photos présentées ici sont prises sous le même angle, ci-dessus avant 1900 et ci-dessous vers 1940.



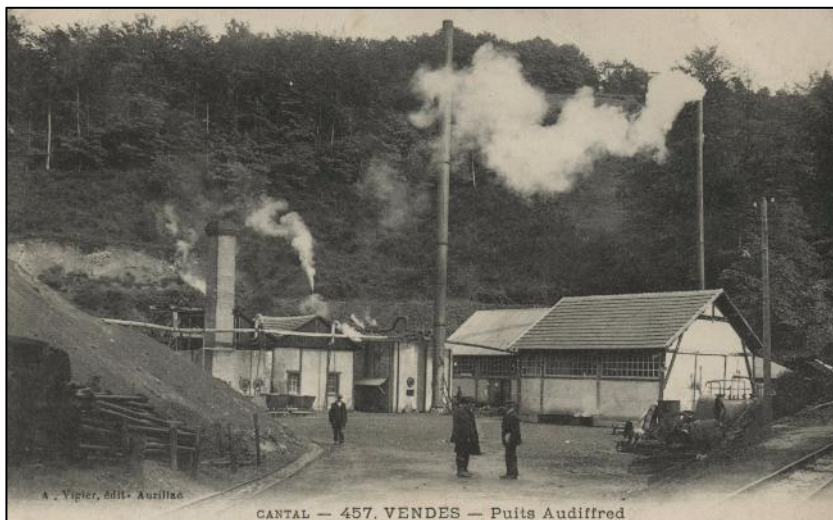


Lien vers le dessin original en couleur : [CLIQUER ICI](#)

Ci-contre, un dessin du carreau.

A gauche, la voie part vers le triage, le lavoir et le transbordeur aérien qui rejoint la gare de Vendes.

La voie située au pied du dépôt de charbon se termine en cul-de-sac.



Ci-contre, le carreau vers 1920.

Contrairement à ce qu'indique la légende, il s'agit d'une photo prise en direction du puits de la Gineste, mais qui ne doit plus être utilisé à cette époque ou uniquement pour l'aéragé.

A droite, les bâtiments abritant la forge, l'atelier et le magasin. L'entrée de la galerie est située derrière. A gauche, le dépôt à charbon avec sa voie étroite au pied.

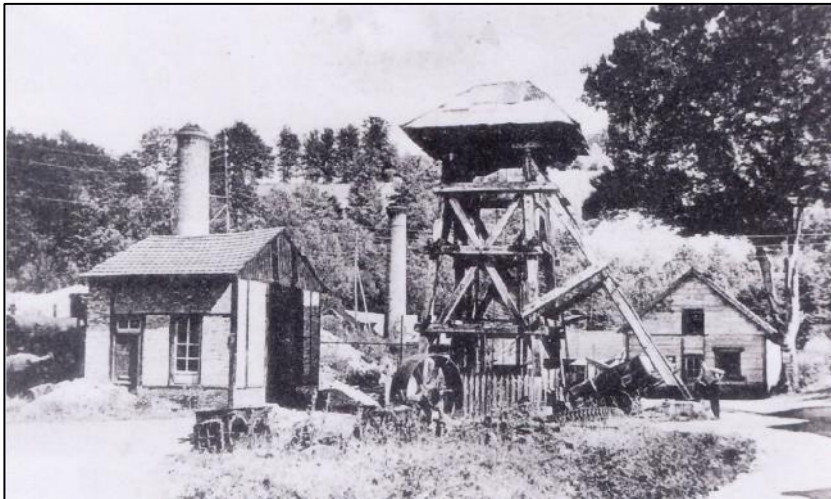
La voie visible dans le coin inférieur droit arrive du puits Audiffred.



Ci-contre, le puits Gineste vers 1900. Noter la colonne de vapeur d'eau qui s'échappe de la cheminée d'aéragé.



Ci-contre, le puits Gineste vers 1915.



Ci-contre, le puits Audiffret dans les années 1940.

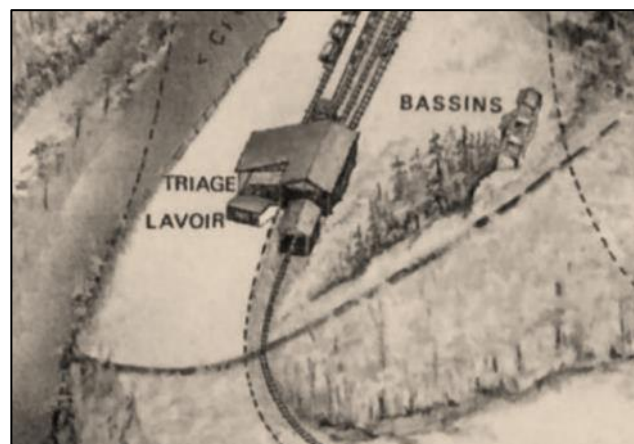
Ci-dessous, vue d'ensemble du site. A gauche, le viaduc de la Sumène de la ligne Bort-les-Orgues – Miècaze. La gare de Vendes est situé derrière la montagne, à environ 1 km du village.



## DU CARREAU DE LA MINE AU TRANSBORDEUR AÉRIEN

### Du carreau au lavage-criblage

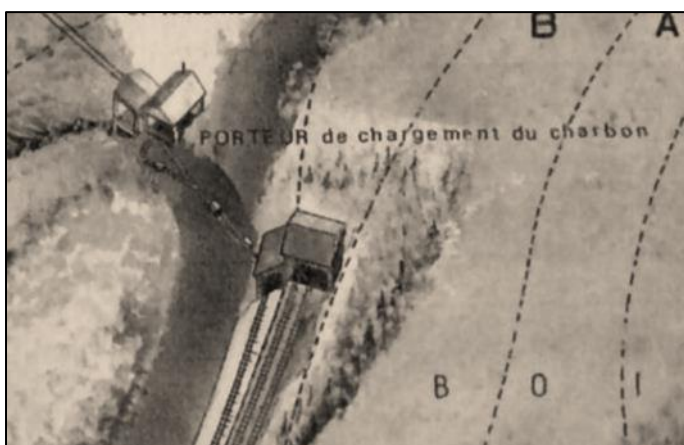
Après avoir parcouru environ 200 mètres, la voie parvenait au lavage-criblage. Sur la photo ci-dessous, le triage-lavage est à droite ; les trémies à gauche.



Lien vers le dessin original en couleur : [CLIQUER ICI](#)

Sur le dessin ci-dessus, en bas, la voie arrive du carreau ; en haut, les voies partent vers les trémies.

### Du lavage-criblage au transbordeur aérien



Lien vers le dessin original en couleur : [CLIQUER ICI](#)

Le dessin indique qu'il y avait trois voies, dont une en contrebas, entre le lavage-criblage et les trémies distants de 150 mètres.

Au bas des trémies, deux voies traversaient à niveau la N122 (actuelle D922) afin de rejoindre la gare de départ du transbordeur aérien.

Sur la photo ci-dessous, les trémies sont à droite ; la station de départ du transbordeur à gauche (toiture pointée par la flèche jaune).

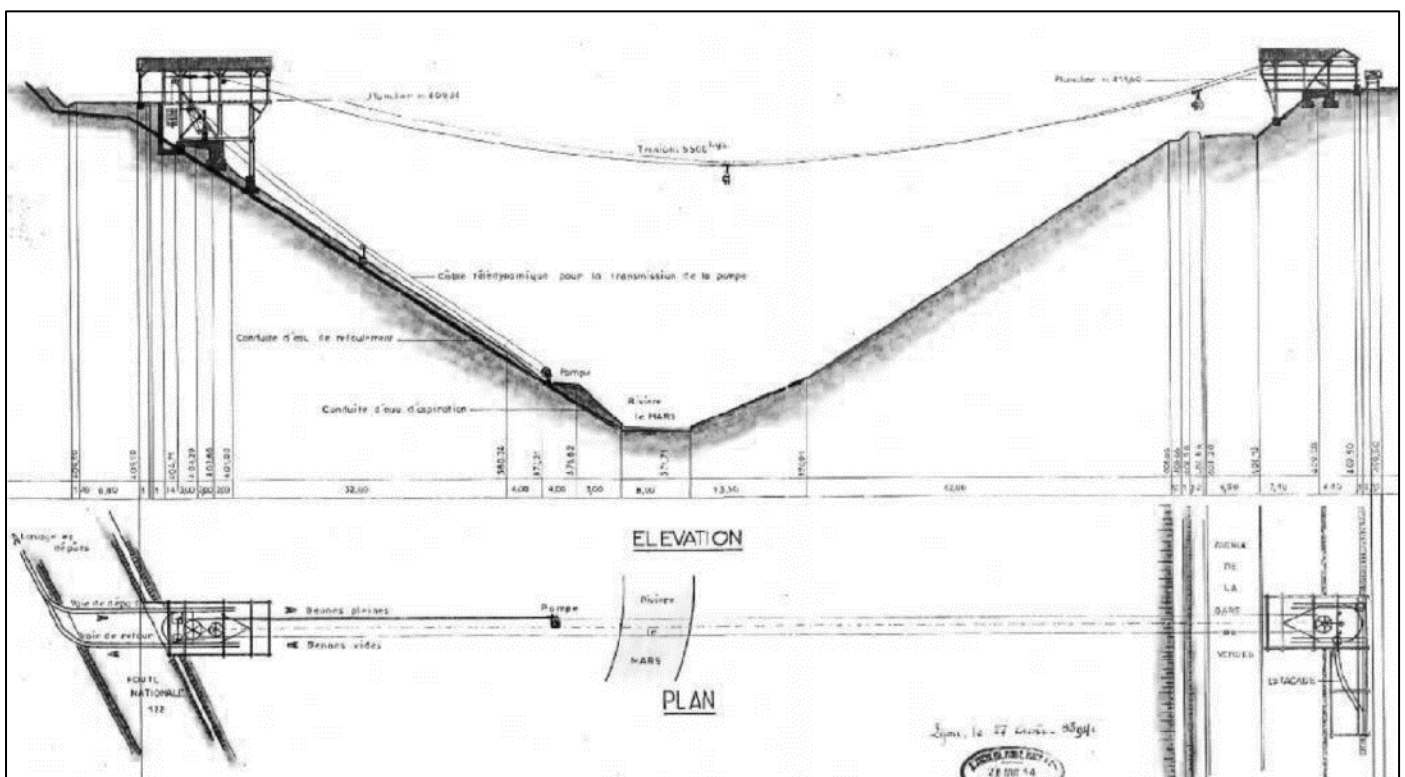


Ci-contre la plateforme quelque part entre le carreau et les trémies.

## LE TRANSBORDEUR AÉRIEN

Il eut été plus simple d'expédier le charbon si la C<sup>ie</sup> du PO avait pu établir la gare de Vendes sur la rive gauche du Mars, c'est-à-dire du côté de la mine. Ce ne fut pas le cas. Plutôt qu'un pont, les nouveaux propriétaires, MM. BRUN et BIRABEN<sup>2</sup>, imaginent un transbordeur aérien (appelé *porteur* dans les textes) pour franchir la rivière en une seule portée de 200 mètres, à une hauteur de 40 mètres au-dessus du Mars. Ce porteur est mis en service le 22 novembre 1895.

Deux câbles, à distance horizontale de 2 mètres l'un de l'autre, servent de rails permettant la circulation des chariots sur lesquels sont fixés les bennes remplies de charbon. Les bennes mettent 2 minutes pour faire le trajet sur le câble. On peut passer 12 bennes à l'heure soit 1 benne toutes les 5 minutes. Le tonnage transportable peut atteindre 200 tonnes pour 10 heures de travail.

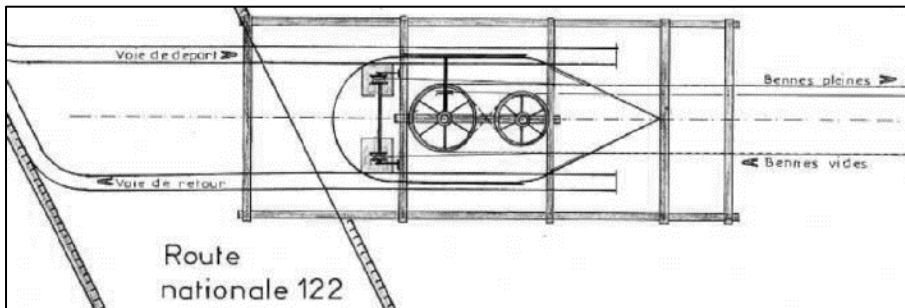


Lien vers le dessin original en couleur : [CLIQUER ICI](#)

Le 5 septembre 1896, le **Réveil de Mauriac** écrit : « Le charbon lavé ou trié est mené de la mine dans des petits wagonnets d'une contenance de 5 hectolitres dont la caisse peut au moment opportun se séparer du chariot qui la supporte. Ces wagonnets arrivent par une voie Decauville établie à flanc de coteau à la station de départ du porteur et sont amenés sur une voie fixée sur le plancher de l'estacade sous une voie suspendue à rail unique dans le prolongement et à la hauteur des câbles porteurs sur lesquels elle s'aiguille. Le wagonnet à expédier est mis sous l'appareil de suspension et est poussé à bras. A ce moment la voie sur le plancher de l'estacade étant légèrement en pente et celle suspendue étant de niveau la caisse se sépare automatiquement de son chariot et reste seule fixée à l'appareil qui doit la conduire à la gare. L'on pince en agissant sur un levier à mâchoires le câble tracteur et la benne est obligée de suivre le mouvement de ce câble qui la mène vers la gare. »

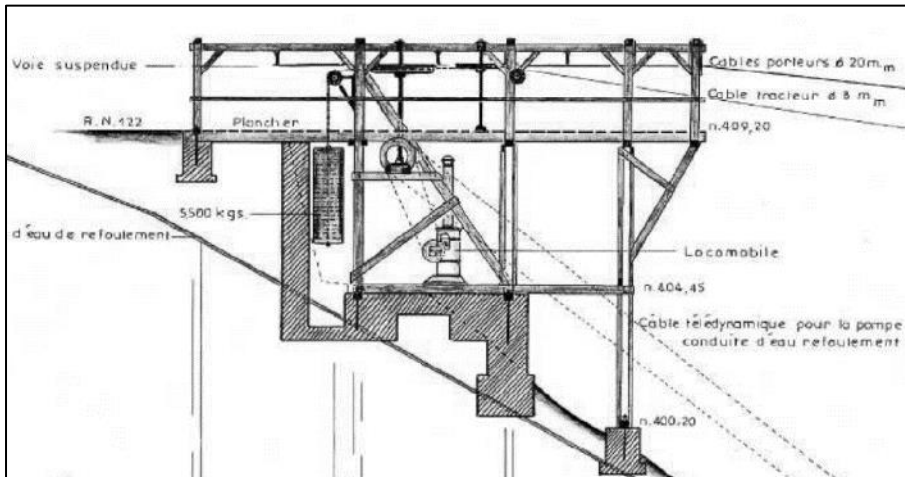
<sup>2</sup> Respectivement directeur et maître-mineur, ils ont construit le chemin de fer de Lagnac à Mauriac. Ils ont racheté la concession en 1894 aux héritiers GAFFARD.

## Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



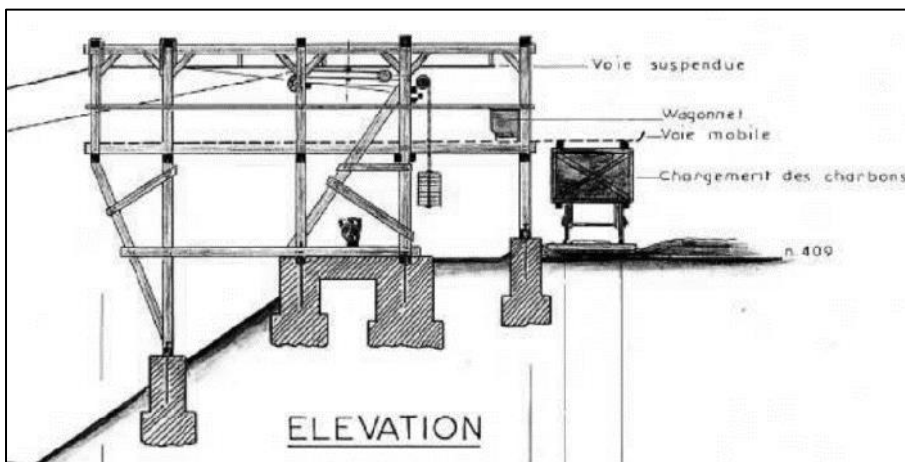
Lien vers le dessin original en couleur : [CLIQUER ICI](#)

Ci-contre, plan de la gare de départ du transbordeur dite *station de chargement*.



Lien vers le dessin original en couleur : [CLIQUER ICI](#)

Ci-contre, plan en élévation de la station de chargement. Elle était actionnée par une locomobile qui actionnait aussi une pompe qui puisait l'eau du Mars pour l'amener probablement aux bassins destinés au lavage.

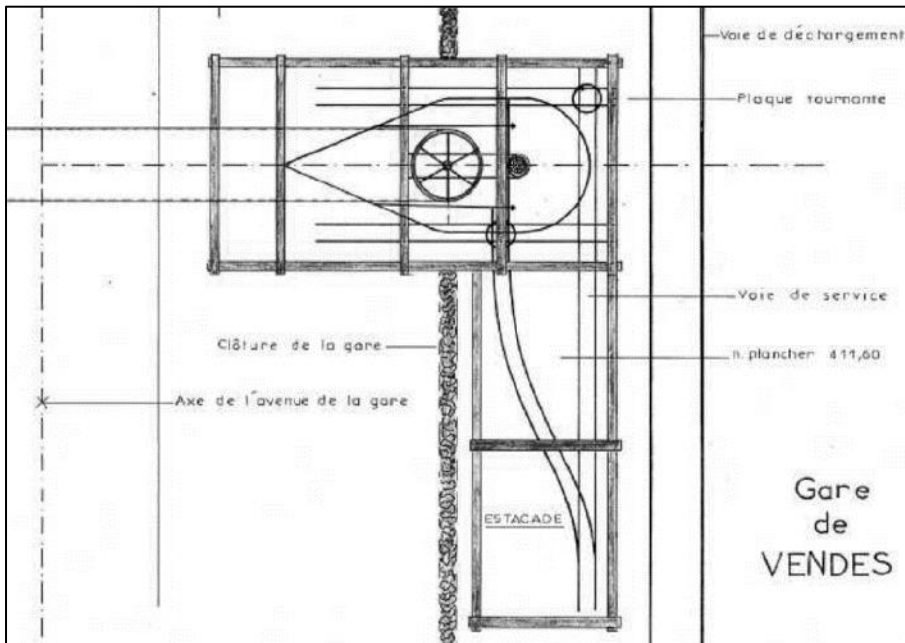


Lien vers le dessin original en couleur : [CLIQUER ICI](#)

Ci-contre, en gare de Vendes, plan en élévation de la gare d'arrivée dite *station de déchargement*.

Le **Réveil de Mauriac** écrit : « A son arrivée le levier vient buter contre un taquet convenablement disposé ; les mâchoires pinçant le câble se desserrent et la benne reste indépendante de ce dernier qui continue son mouvement. Le receveur pousse alors la benne sur la voie suspendue de l'estacade d'arrivée, jusqu'en face du wagon en chargement dans lequel il la verse en la faisant basculer autour de ses tourillons. Il la ramène ensuite toujours suspendue au rail fixé à la partie supérieure de la charpente sur le câble des bennes vides où la même opération qu'au départ a eu lieu. »

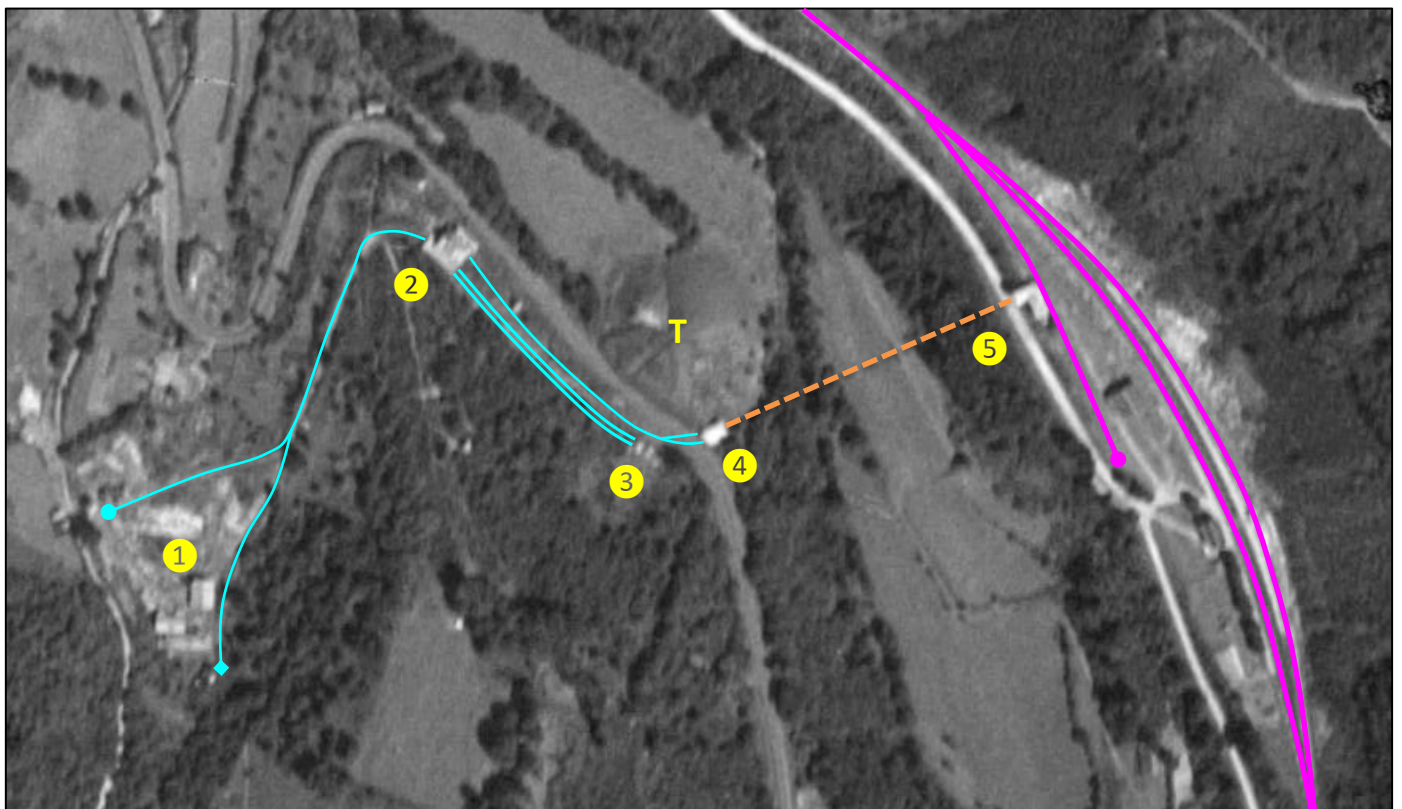
## Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Ci-contre, plan de la station de déchargement.

Lien vers le dessin original en couleur : [CLIQUER ICI](#)

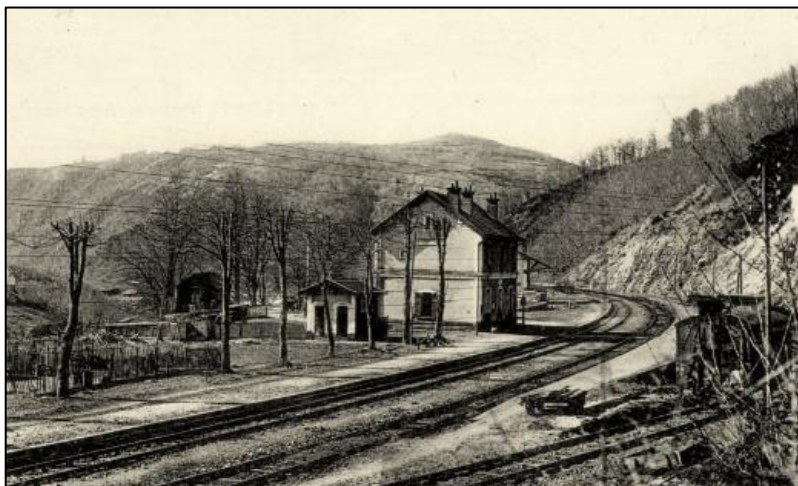
Ci-dessous en 1948, alors que la mine ① est encore exploitée, on aperçoit le lavage-criblage ② et on devine l'emplacement où se trouvaient les trémies ③, face au terril (T). On aperçoit très nettement les deux stations du porteur ④ et ⑤.



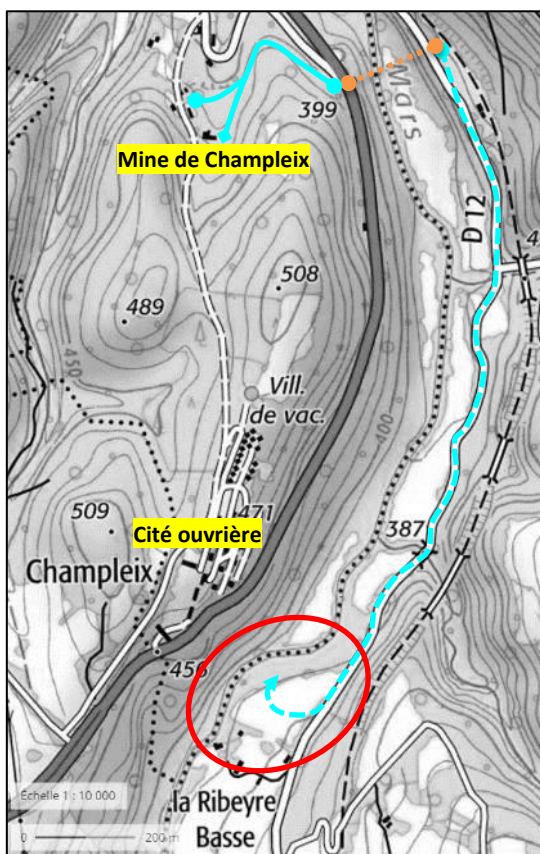
Vue aérienne IGN - 1948

Il n'existe qu'une carte postale de la gare, présentée ici. Malgré qu'elle soit prise sous le bon angle, le bâtiment masque la station de déchargement.

Les stations du transbordeur en ossature bois sont démantelées peu après la fermeture de la mine. Elles ne sont plus visibles sur la vue aérienne de mai 1956.



## UN AVANT-PROJET



Un autre carreau est mentionné sur la rive droite du Mars, au bas de la cité ouvrière de Champleix (ovale rouge ci-contre. [Localisation approximative](#)). Un travers-banc (galerie du Mars) débouchait sur la rive gauche, face à ce carreau. Selon un avant-projet de 1942, une voie étroite devait rejoindre la station de déchargement du porteur en empruntant la route de Pons à Vendes (actuelle D12).

Sur les vues aériennes IGN de 1948 et 1956 (ci-dessous), il existe une trace pointée par la flèche jaune, qui pourrait correspondre à la plateforme de cette voie ferrée. Mais il n'a pas été trouvé de preuves irréfutables de son existance. A noter qu'il n'y a pas de traces de structures maçonnées.

