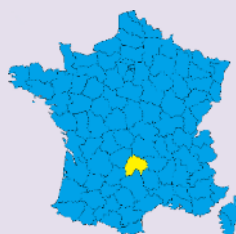


SUJET(S)

Réseau ferroviaire du bassin houiller d'Ydes-Champagnac



LOCALISATION



Cantal

Code INSEE – Commune(s)

15019 – Bassignac
15037 – Champagnac
15265 – Ydes



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
15265.02M	/	YDES -Gare > YDES Puits Pochat	≥ 1890	≤ 1920
15265.03M	/	YDES – Gare > YDES Puits Madeleine	1879	≤ 1959

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

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

Fond André AVRARD[AD Cantal](#)

L'exploitation du Bassin Houiller de Champagnac – Des origines à la construction de la voie ferrée - 1954

[Gallica](#)

BASSIN HOILLER - YDES / CHAMPAGNAC-LES-MINES

[Ydes](#)

Etude géologique des bassins houillers de Champagnac, de Bourg-Lastic et de la Haute-Dordogne - 1878

[Gallica](#)

Le Musée de la Mine à Champagnac dans le Cantal

[Champagnac](#)

Rapports et délibérations / Conseil général du Cantal - 1856

[Gallica](#)

Rapports et délibérations / Conseil général du Cantal - 1857

[Gallica](#)

Rapports et délibérations / Conseil général du Cantal - 1873

[Gallica](#)

Rapports et délibérations / Conseil général du Cantal - 1913

[Gallica](#)

Projet de Loi – Chemin de fer de Champagnac à Saint-Denis-lès-Martel - 1875

[Gallica](#)

Annales des mines

[Google Livre](#)

Histoire des mines de la région Auvergne

[Mines-auvergne](#)

SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

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.



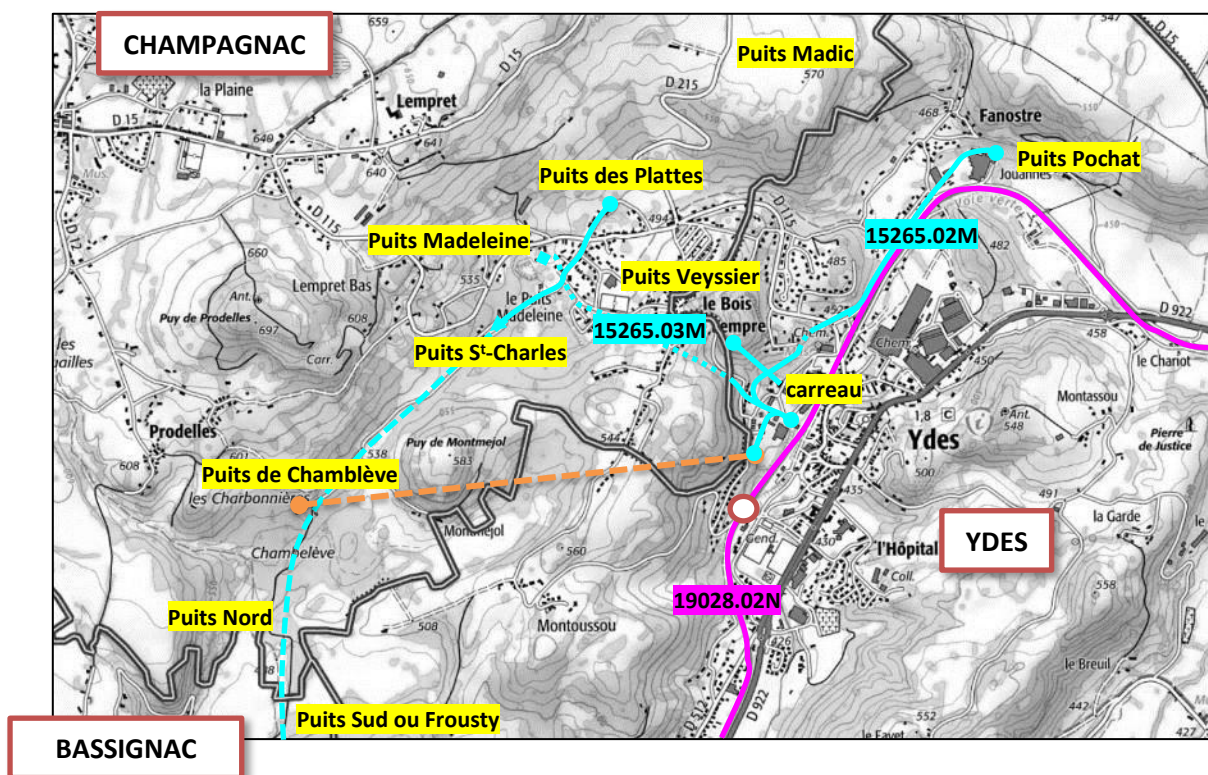
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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.

LOCALISATION



- Ecartement Etroit abandonné
- Ecartement Normal abandonné
- - - - - Tunnel ou galerie
- - - - - Transporteur aérien
- - - - - Ecartement étroit non réalisé (tracé approximatif)



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

irsp-contact@sfr.fr

HISTORIQUE

Le bassin houiller de Champagnac comprenait cinq concessions, listées ci-dessous du nord au sud. L'orthographe de certains lieux a évolué avec le temps et peut différer de l'orthographe actuelle :

	Date de la concession	Premier(s) Concessionnaire(s)	Surface initiale	Principaux puits	Observation
Madic	20 juillet 1841	Eugène-Auguste BARBIER	766 ha	Puits Madic	Abandonnée en juin 1844 après 5 ans d'exploitation, en raison d'une production très inférieure aux attentes.
Lempret	5 août 1836	Pierre MIGNOT	303 ha	Puits Marrot Puits Boilleau Puits Veyssier Puits de Lempret Puits des Plattes Puits Madeleine Puits Pochat	Par ordonnance du 20 juillet 1841, la concession est agrandie de 431 ha pour atteindre une surface de 734 ha. Vendue en 1846 à GALISSET, de GRANDEFFE & C ^{ie} .
Prodelles	20 juillet 1841	Louis-Alexandre BAIGNERES	601 ha	Puits de Prodelles Puits de Chamblève Puits Nord Puits Sud ou Frousty	
La Graille & Montgroux	20 juillet 1841	Louis MIGNOT, Siméon MIGNOT, Vincent MIGNOT, Julien MIGNOT, VVE Pierre MIGNOT née TAVERNIER	427 ha	Puits Lagraille Puits Montgroux	Vendue en 1846 à GALISSET, de GRANDEFFE & C ^{ie} .
Champleix	20 mai 1842	Jean Gilbert Camille RABUSSON DE LA MOTHE	492 ha	Puits Audiffret Puits de la Gineste	<i>Cette concession n'est pas abordée dans le présent document. Elle fait l'objet de la fiche IRSP 15019.01.</i>



Des quatre premières concessions, seules celles de Lempret et de Prodelles connaissent une exploitation significative.

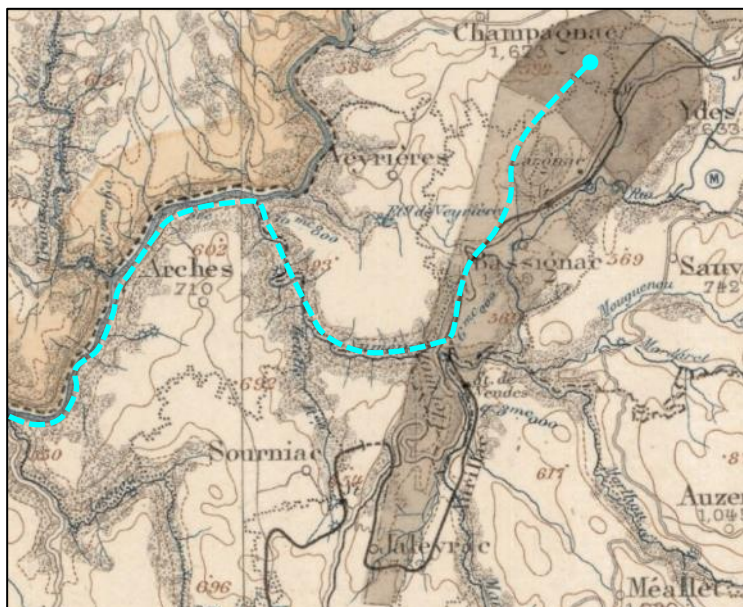
Sur la concession de **Lempret**, le puits Marrot est foncé en 1836 à 47 mètres et exploité de 1837 à 1843. En 1850, deux puits sont exploités : Boilleau (36 m) et Veyssier (31 m). La production annuelle varie bon an, mal an, entre 1200 et 1800 tonnes. En 1852, une machine à vapeur de 15 cv est mise en service au puits Veyssier. Elle consomme un tiers de la production !

Sur la concession de **Prodelles**, un puits est foncé en 1838 sur 30 mètres à Chamblève. Les travaux cessent en 1859, laissant seul Lempret assurer la production jusqu'en 1876.

Le sous-sol est riche mais en raison de l'isolement, la production est faible et essentiellement écoulee localement pour le chauffage domestique et quelques fours à chaux et briqueteries.

Une tentative d'aménagement de la Dordogne est réalisée à partir de 1837, par la suppression des principaux rochers entre le petit port de Chenuscles (au pied de Champagnac) et Argentat. Il est même question de canaliser le fleuve entre Lanau (commune d'Arches) et Argentat. Mais l'expédition de charbon par le fleuve restera marginale.

Le 19 juin 1868, le chemin de fer à écartement normal de Clermont à Tulle, avec embranchement d'Eygurande à Vendes, est déclaré d'utilité publique. La même année, le 3 mai, les concessions fusionnent pour constituer la Société Anonyme des Houillères de Champagnac. Mais en 1871, la construction du chemin de fer tant attendu n'est pas encore commencée. Craignant qu'elle ne soit ajournée, la Société demande le 15 janvier 1873, la concession d'un chemin de fer à écartement métrique jusqu'à Saint-Denis-lès-Martel (Lot). Un avant-projet de loi est déposé le 15 février 1875, avec un tracé de 143,889 km, selon l'itinéraire suivant (ci-contre en tirets bleus) :



- Départ de la mine de Lempret ;
- Passage aux abords du puits de Chamblève ;
- Traversée à niveau de la N122 (actuelle D512) au-dessous des murs du château de Charlus ;
- Franchissement en souterrain du col de Parensole ;
- Rive droite du vallon de Mas jusqu'à Vendes ;
- Vallée de la Sumène ;
- Vallée de la Dordogne jusqu'à la gare de Saint-Denis-lès-Martel (ligne de Brive à Figeac).

Le transport de voyageurs est prévu, avec 14 stations intermédiaires.

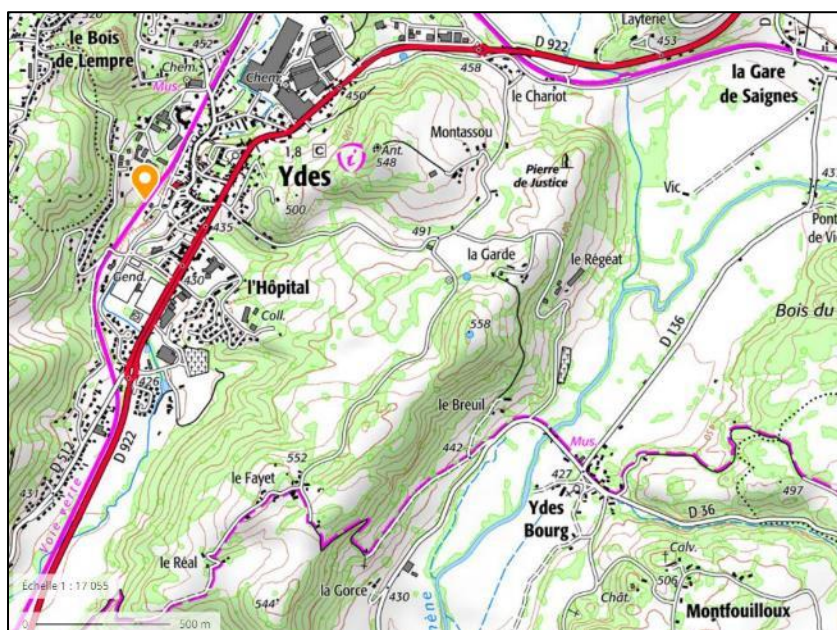
Les travaux de l'embranchement d'Eygurande à Lagnac débutent finalement en 1878. Le chemin de fer à voie étroite est abandonné. Les archives consultées n'ont pas permis de déterminer s'il y a eu début d'exécution, mais il est à noter que la portion entre les viaducs de Bassignac et de la Sumène y compris le tunnel de Parensole, correspond à celle reprise par la voie normale en 1893.

En prévision de l'ouverture de la gare de Champagnac-les-Mines, un grand travers banc de 960 mètres de long est creusé en 1879 pour relier les galeries de Lempret au futur carreau central situé près de la gare qui ouvre le 5 novembre 1882¹.

L'arrivée du chemin de fer crée un tournant dans l'histoire du bassin de Champagnac, avec une augmentation considérable de la production. En 1918, elle est de 150 000 tonnes. Les mines sont nationalisées en 1946 et rattachées aux Houillères du Bassin d'Auvergne. Elles ferment en 1959.

¹ Initialement, la C^{ie} du Clermont-Tulle est concessionnaire de la ligne. Elle est reprise par l'Etat en 1879 puis rétrocédée à la C^{ie} du PO en 1883. La ligne Aurillac – Miécaze – Saint-Denis-lès-Martel est ouverte par la C^{ie} du PO le 11 mai 1891. La section de Mauriac à Miécaze est ouverte par la même compagnie le 21 décembre 1891. La dernière section de Lagnac à Mauriac est ouverte le 1^{er} juillet 1893. La ligne de Bort-les-Orgues à Miécaze est fermée depuis le 2 juillet 1994 et reconvertie en voie verte sur certaines portions.

LA GARE DE CHAMPAGNAC-LES-MINES



La gare de Champagnac-les-Mines était située sur la commune d'Ydes, au lieu-dit l'Hôpital (repère orange ci-contre). La création du carreau de la mine et l'arrivée du chemin de fer eut pour effet d'augmenter sensiblement la population du lieu qui devint une bourgade commerçante et animée qui prit le nom d'Ydes-Centre. Ydes-Bourg reste le cœur historique de la commune.

La commune d'Ydes disposait de deux autres gares. L'une, au nord de la commune, au lieu-dit « La Gare de Saignes », portait le nom de Saignes-Ydes ; l'autre au sud à Lagnac, fut le terminus de la ligne pendant une dizaine d'année.



Ci-contre, la gare de Champagnac Ydes photographiée en direction du nord-est. La direction de Bort-les-Orgues est à gauche.

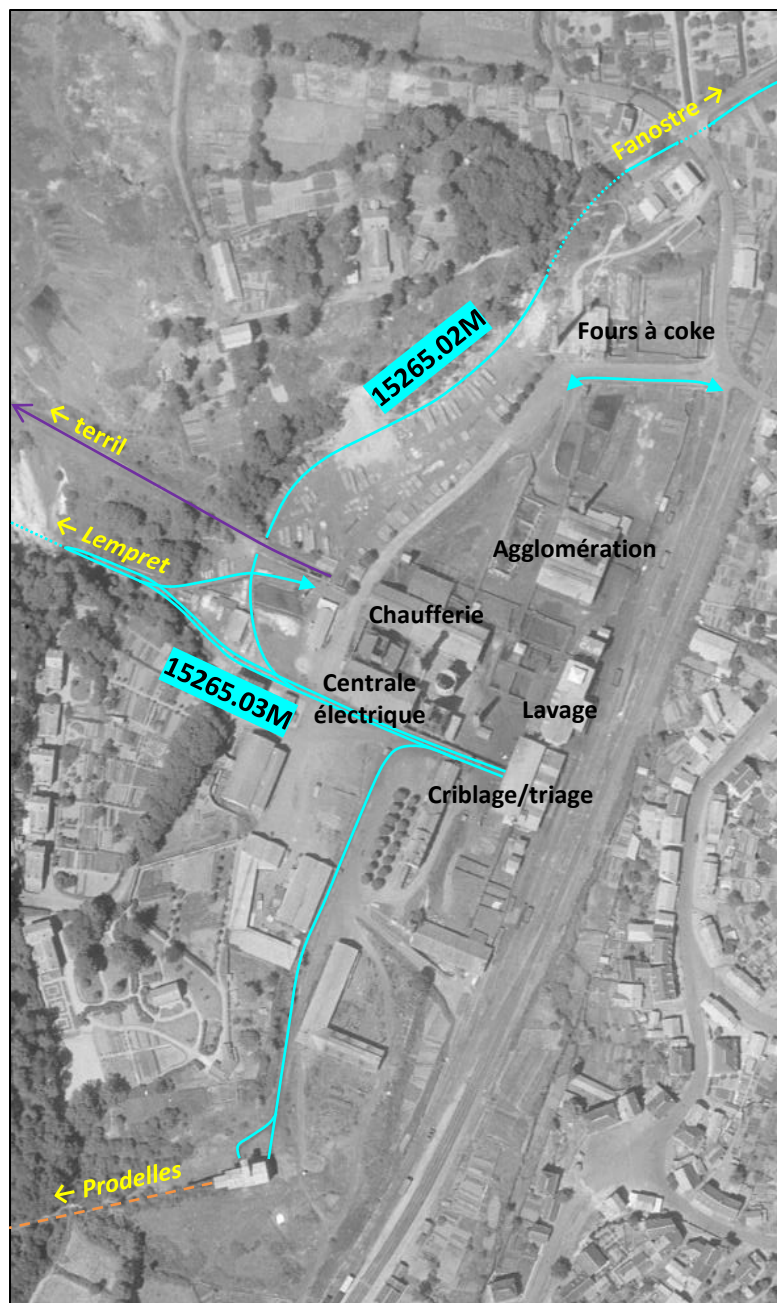


Ci-contre, le carreau de la mine vu depuis le quai de la gare, en direction de Bort-les-Orgues.

LE RESEAU DE SURFACE

Le réseau de surface présenté ici est celui connu à partir de la fin du XIX^e siècle. Avant, les archives consultées n'indiquent rien à son sujet. La mine de Lempret resta longtemps la seule exploitée et si un réseau de surface fut utilisé, il fut peu étendu.

Le carreau de la mine



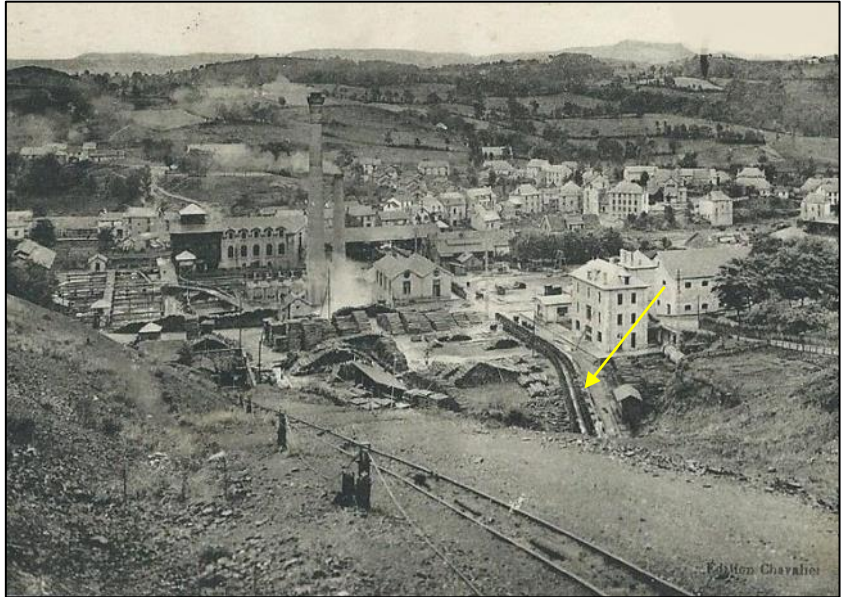
Le carreau de la mine recevait le charbon de trois directions : Fanoistre au nord-est (SDL **15265.02M**), Lempret au nord-ouest (SDL **15265.03M**) et Prodelles à l'ouest, via un transporteur aérien de 2 km.

Ci-contre, le réseau principal à voies de 60 cm est reporté en bleu ciel sur la vue aérienne de 1947. D'autres voies parcouraient le carreau, mais elles sont impossibles à discerner sur la vue aérienne. C'est notamment le cas d'une voie visible sur les cartes postales, à proximité des fours à coke, mais dont les extrémités n'ont pu être déterminées.

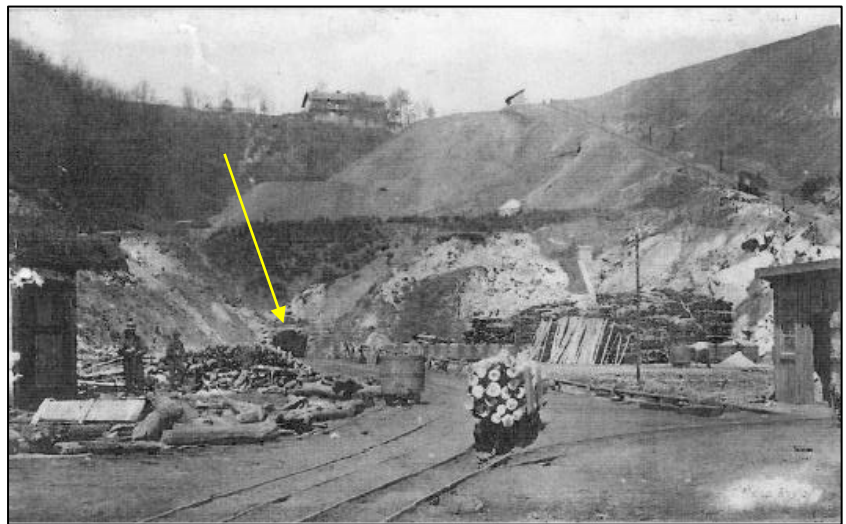
La voie du plan incliné, appelée « rampe des schistes », montant vers le terrill est indiquée en violet. Le transbordeur aérien du puits de Chamblève (concession de Prodelles) est indiqué par des tirets orange.

Vue aérienne IGN – 1947

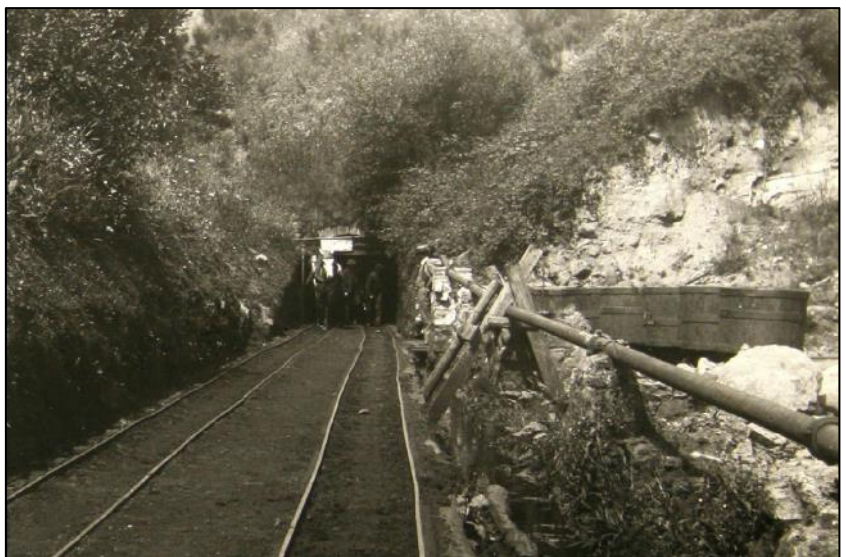
Ci-contre au premier-plan, la rampe des schistes. La flèche jaune pointe les voies d'accès au travers banc de roulage de Lempret.



Ci-contre, la flèche pointe l'entrée du travers banc. A droite, la rampe des schistes.



Ci-contre, la même entrée. La traction était assurée par des chevaux.



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Ci-contre, la voie au pied des 14 fours à coke (actuelle rue de la Mine), mis en service en 1918. Le [Mémorial des Mineurs](#) occupe la partie basse des anciens fours.

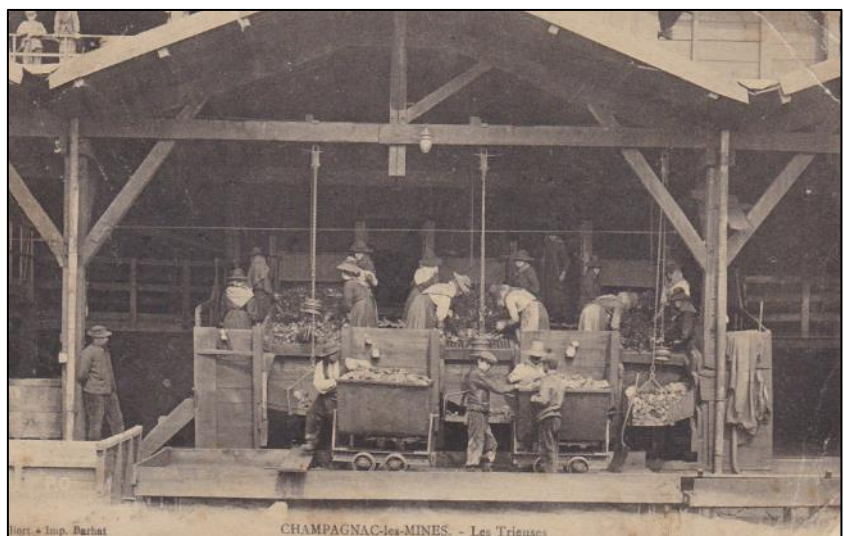
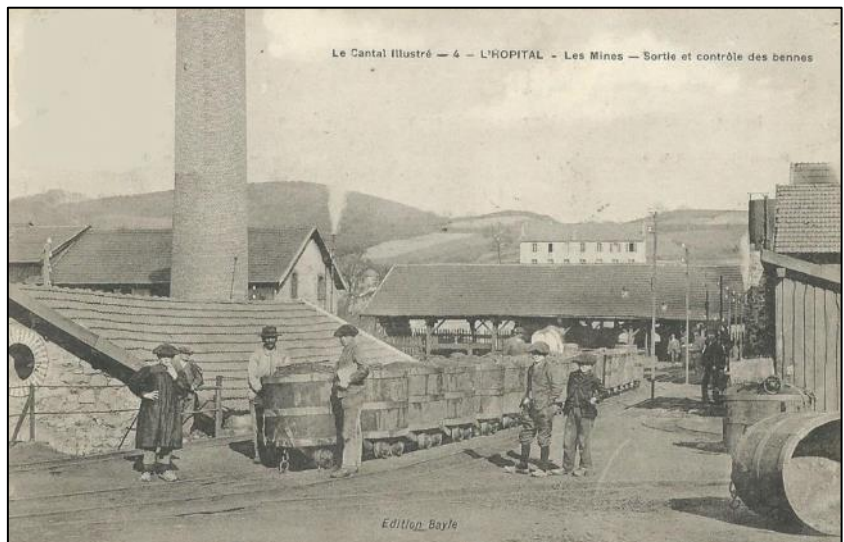
A noter qu'un autre [Musée de la Mine](#) est situé route de Veyrières, au sud du bourg de Champagnac. Deux salles d'exposition permettent de découvrir l'histoire et la vie des mineurs à travers de nombreux documents, plans, croquis, photos, plusieurs maquettes dont celle du carreau de la mine de 10 m², des outils et accessoires (lampes, casques, pics, ...).

Ci-contre, sortie et contrôle des bennes.

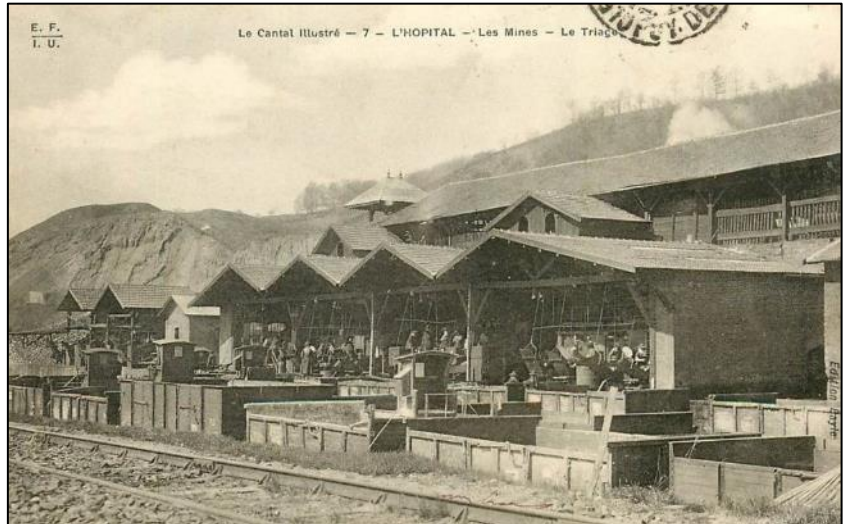
Ci-contre, les trieuses ...



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

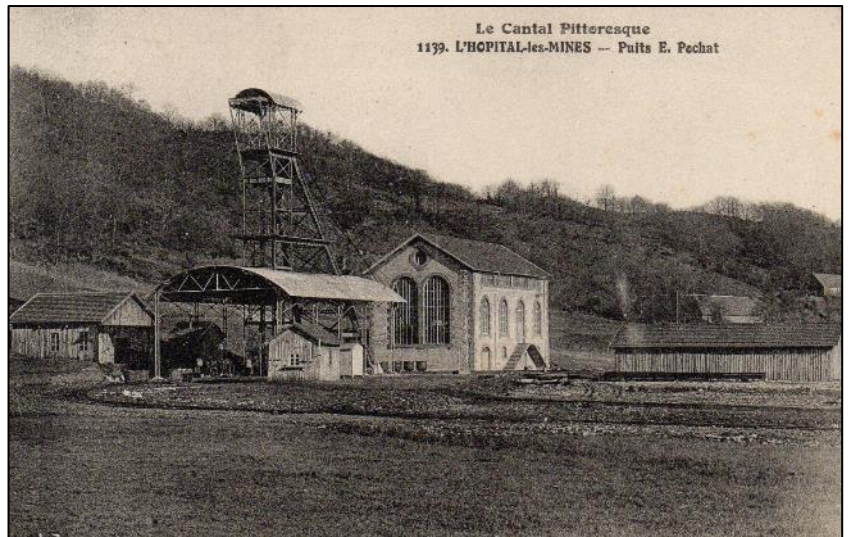


... et le bâtiment abritant le triage, parallèle aux voies normales de la gare.



Du puits Edmond Pochat au carreau – SDL 15265.02M

Le puits Edmond Pochat² (aussi appelé puits de Joanne) est foncé durant les années 1890-1900 près du hameau de Fanostre. Jugé trop dangereux, il fut exploité très peu de temps. A sa sortie, le charbon était chargé dans des bennes tractées par des chevaux sur une distance de 1000 m jusqu'au carreau.

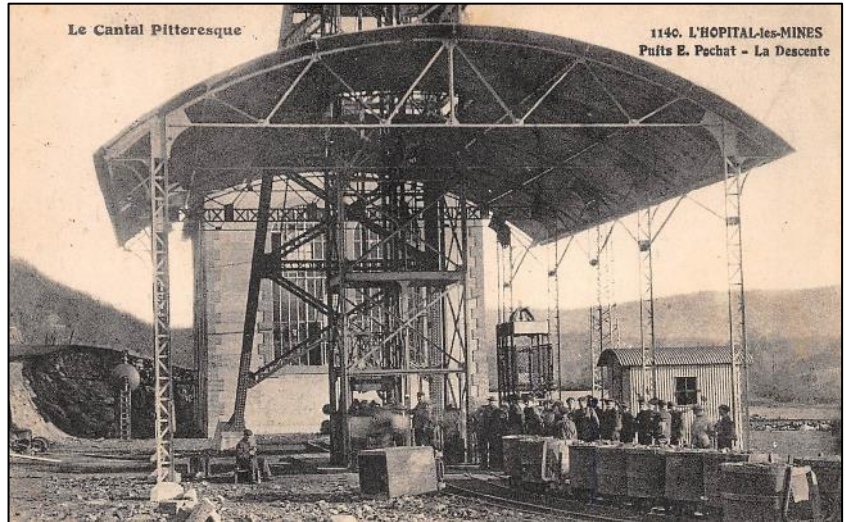


Le bâtiment qui abritait la machinerie, à l'arrière du chevalement, est le seul vestige visible à ce jour sur le **terrain privé** d'une usine, rue Jean Jaurès.



² Du nom de Camille Edmond POCHAT (1847-1924), directeur des mines.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Ci-contre, en 1947, le chevalement (à gauche) est encore debout.



En quittant le puits, la voie empruntait l'actuelle rue Jean Jaurès, vue ici en direction du nord et du puits.



Pour accéder à Strret View, [CLIQUER ICI](#)

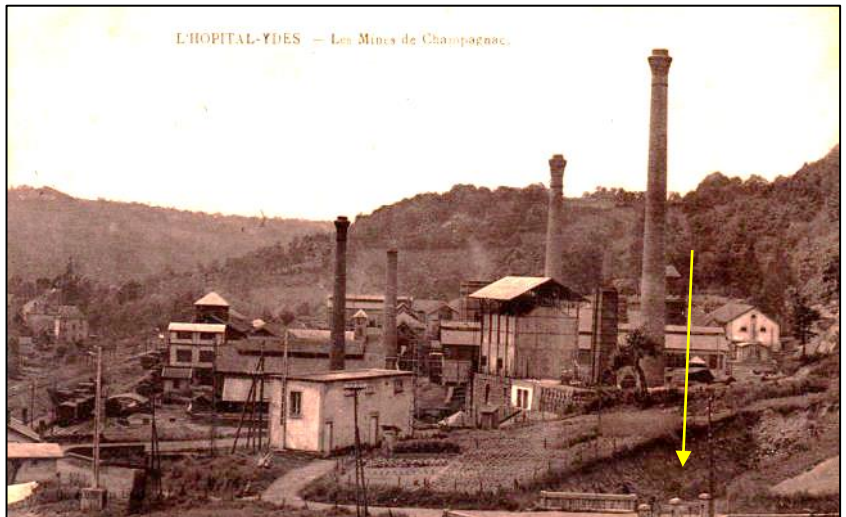
Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Elle passait ensuite sous l'actuelle rue Marmontel. Ce pont, dont l'entrée est située sur une **propriété privée**, est bouché à sa sortie.

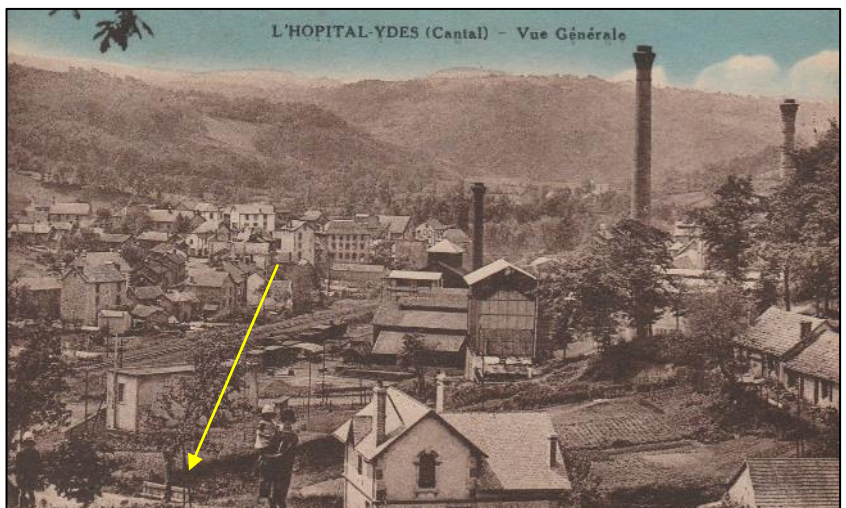


Pour accéder à Strret View, [CLIQUER ICI](#)

Ci-contre, on aperçoit les parapets du pont et, pointée par la flèche, la tranchée d'accès au tunnel Pochat aujourd'hui disparu (voir fiche ITFF [15265.1](#)). La photo est prise en direction du sud.



Sur cette autre photo, prise sous un angle légèrement différent, le parapet du pont est visible à gauche (flèche jaune). Le tunnel est caché par la maison au premier plan. La tranchée est aujourd'hui comblée.



Ci-contre, côté carreau, le tunnel se devine derrière la cheminée. Cette photo très ancienne daterait de la fin du XIX^e siècle.



Gros plan sur l'entrée du tunnel.



Après le tunnel, la voie parvenait au carreau de la mine après être passée sous la rampe des schistes (ci-contre, sur la vue aérienne de 1947).

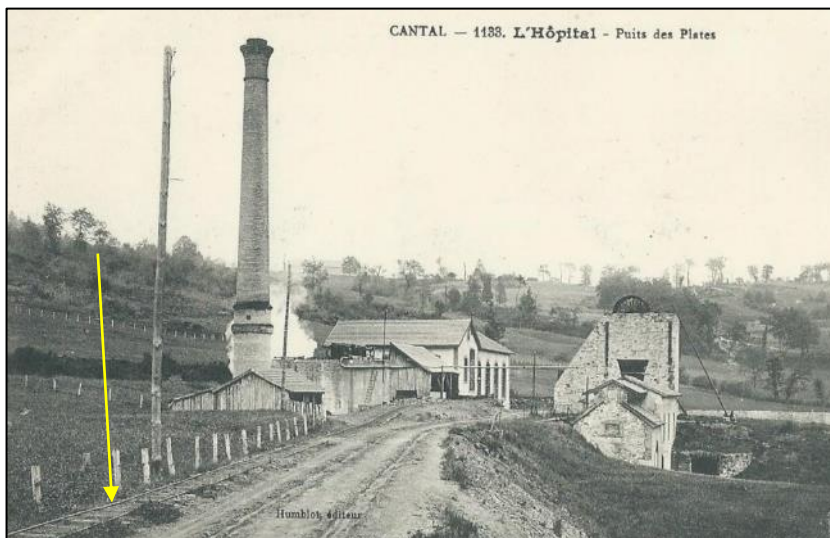


Du Puits des Plattes au Puits Madeleine... et au-delà ?

Les puits des Plattes (ou des Plates) est foncé vers 1890. Il est photographié ci-contre en direction du nord. Il était raccordé au puits Madeleine³ par deux galeries : niveau recette⁴ (ou carreau de la mine) et niveau 100 m.

A l'exception de la cheminée et du chevalement, les bâtiments maçonnés sont toujours debout (**propriétés privées**).

Sur une carte postale, une voie est visible (flèche jaune).



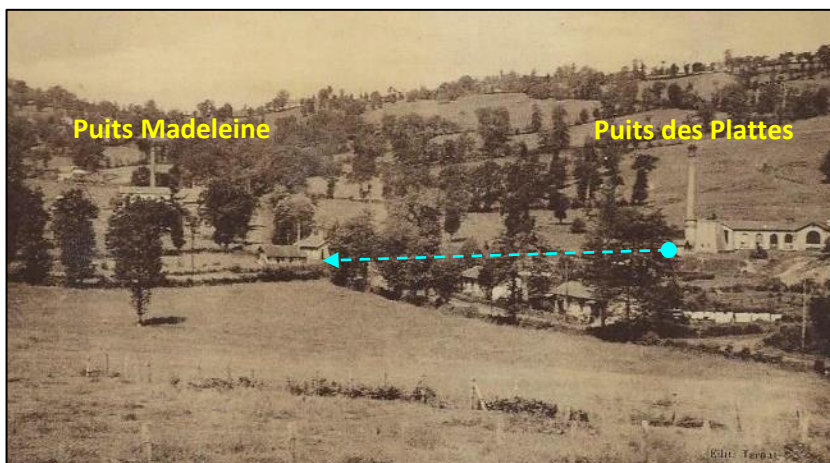
Pour accéder à Strret View, [CLIQUER ICI](#)

Ci-contre, gros plan sur la voie ferrée.



Cette voie partait en direction du croisement avec la route de Champagnac. Elle ne pouvait ensuite que continuer tout droit. En effet, la déclivité de la route en direction du puits Madeleine est d'environ 10%.

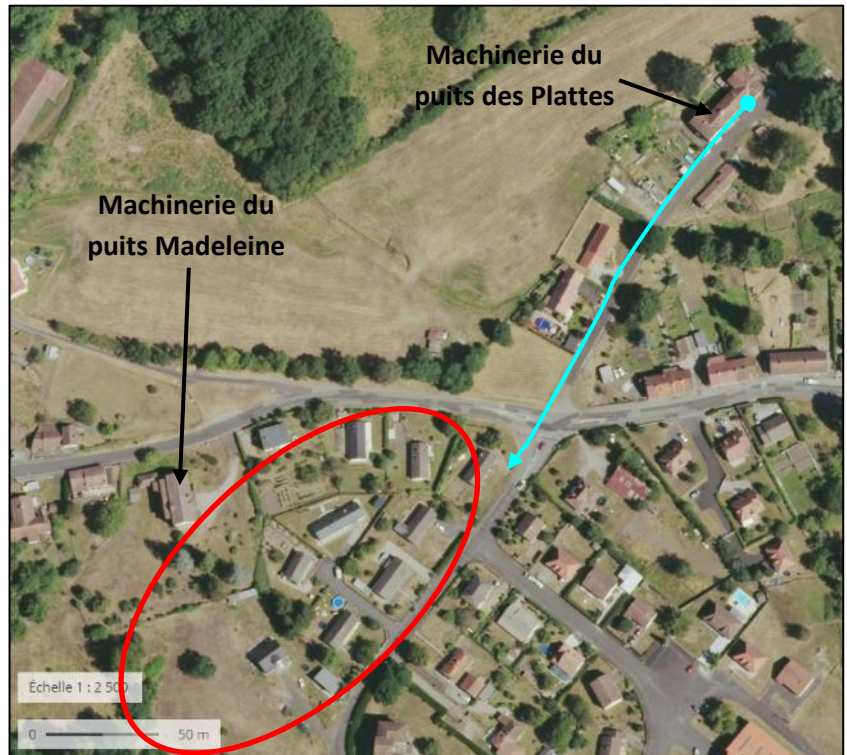
Ci-contre, les deux puits avec en tirets bleus, l'orientation de la voie ferrée.



³ Du prénom de la fille d'Edmond POCHAT.

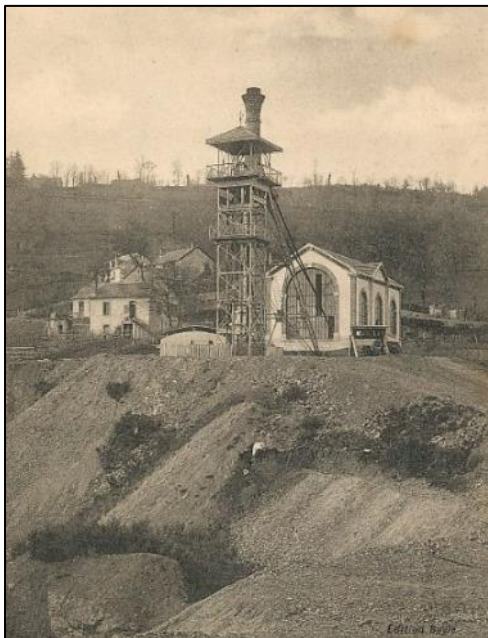
⁴ La recette du puits Madeleine était située à environ 100 mètres en dessous de la surface. Ce niveau correspondait à celui de la grande galerie de roulage vers le carreau de la mine. Les autres niveaux sont référencés par rapport à ce niveau.

Il n'a pas été possible de définir le point de chute de cette voie ferrée de surface qui devait uniquement servir à évacuer les stériles ; le charbon étant évacué par les galeries. Il est probable qu'elle parvenait au terril situé au pied du puits Madeleine (ovale rouge). Allait-elle au-delà ? C'est possible, peut-être jusqu'au puits Saint-Charles (non précisément localisé) et au-delà, jusqu'au puits de Chamblève. Si le projet de chemin de fer vers Saint-Denis-lès-Martel avait abouti, la voie aurait emprunté cet itinéraire.



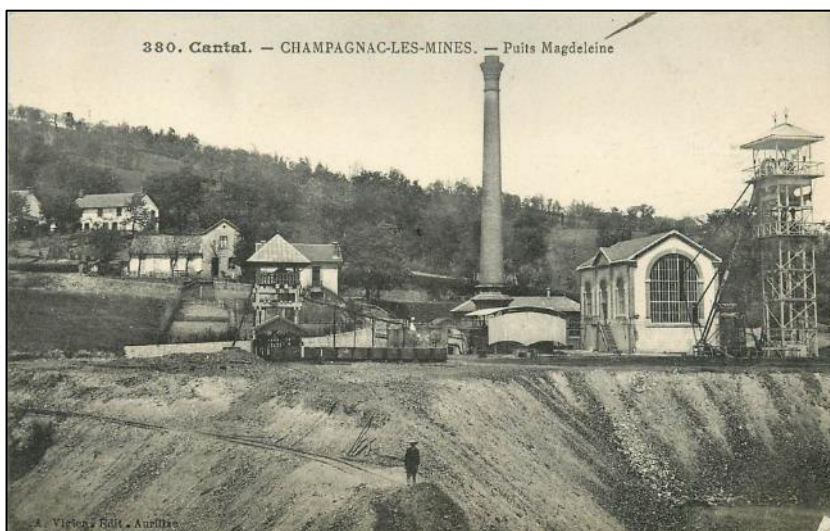
Vue aérienne IGN

Le puits Madeleine était le point central d'où partaient les galeries : niveau recette (environ -100 m), niveau 100 m et niveau 305 m.

Pour accéder à Google Street, [CLIQUER ICI](#)

Le bâtiment qui abritait la machinerie a été joliment restauré (**résidence privée**).

Le terril du puits Madeleine (ici faussement légendé « Magdeleine ») était desservi par un petit réseau.



Autre vue du puits Madeleine et du terril.



Sur cette autre vue, un petit plan incliné est visible. Il pourrait être en relation avec le chemin de fer du Puits des Plattes.

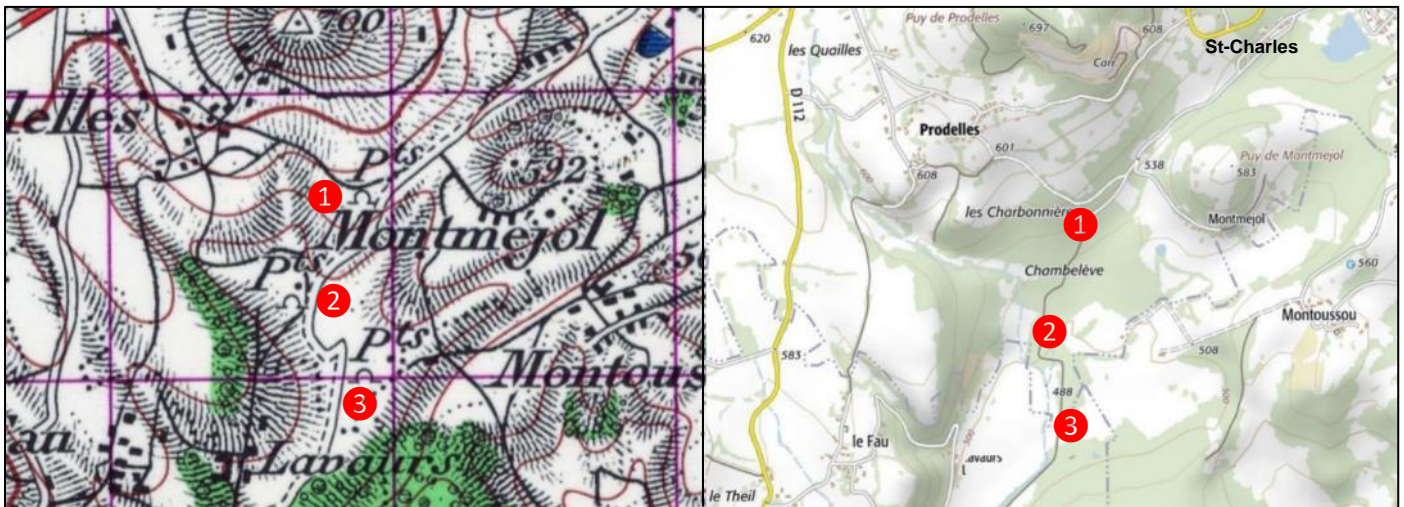


Le secteur de Prodelles

Aux Charbonnières, au pied du hameau de Prodelles, trois puits sont signalés sur la carte IGN de 1956 :

- ① : Puits Prodelles et/ou puits de Chamblève (deux puits distincts situés à proximité l'un de l'autre) ;
- ② : Puits Nord ;
- ③ : Puits Sud ou Frousty.

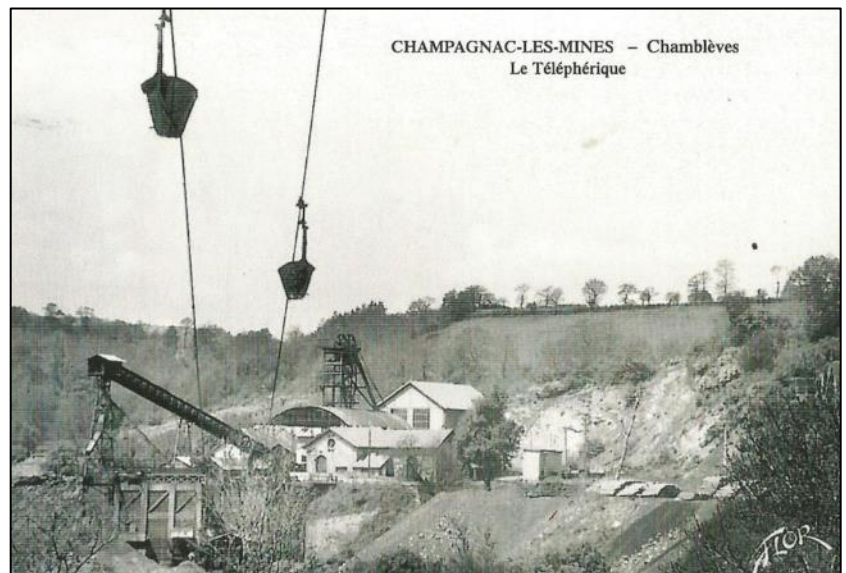
Une liaison ferroviaire de surface entre les trois sites est suspectée, mais non confirmée. Si le projet de chemin de fer vers Saint-Denis-lès-Martel avait abouti, la voie aurait emprunté cet itinéraire.

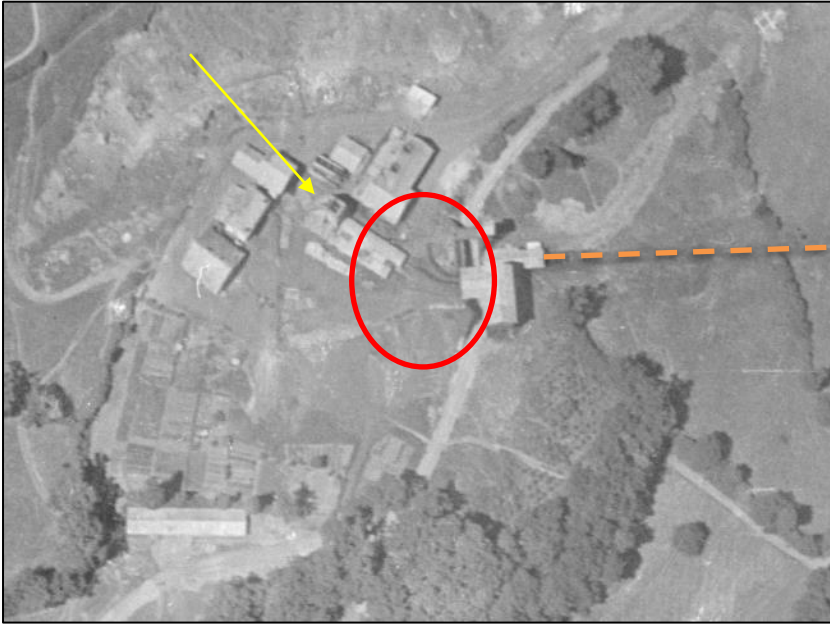


Vue aérienne IGN - 1956 /

Le puits de Chamblève est le dernier à avoir été exploité. Il était situé aux Charbonnières, au pied du hameau de Prodelles. Il était relié au carreau par un transporteur aérien de 2 km.

Il existait peut-être un petit réseau de surface pour l'évacuation des stériles, mais ni les archives consultées, ni les vues aériennes ne permettent d'en connaître l'étendue.





Vues aériennes IGN - 1947

Ci-contre, le puits de Chamblevé. Des trains de wagonnets sont visibles dans l'ovale rouge. Les tirets oranges montrent le transporteur aérien. La flèche jaune pointe le chevalement.

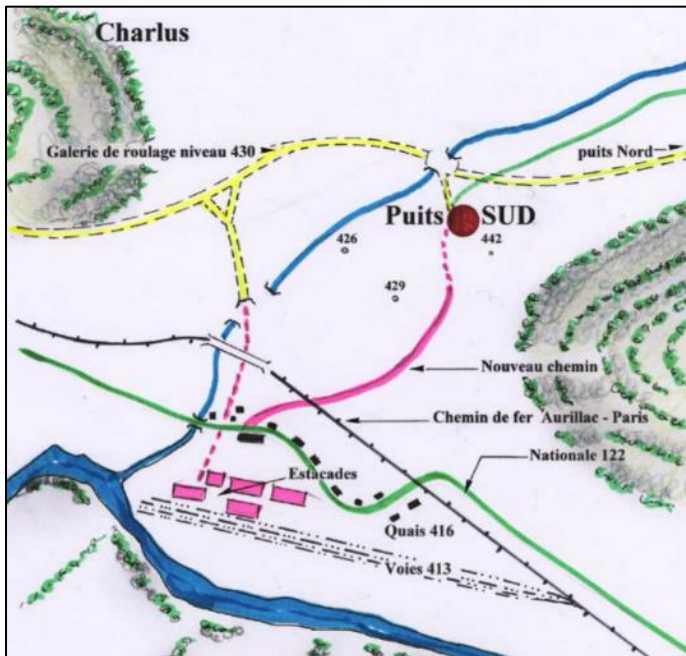


Ci-contre, le puits Nord avec le chevalement pointé par la flèche. Aucune activité ferroviaire de surface n'est visible.

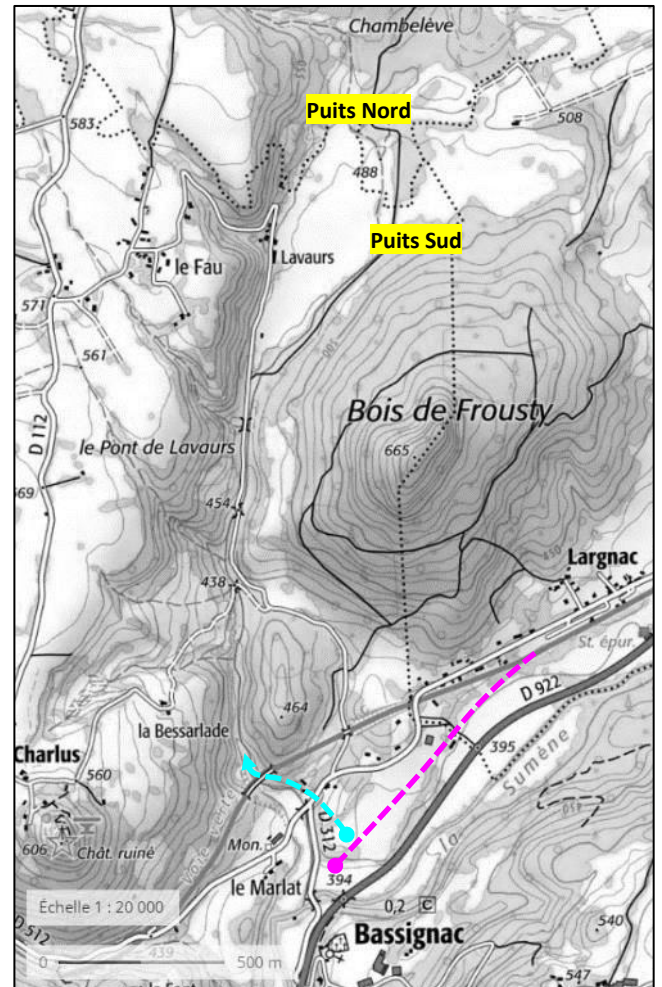


Et enfin le puits Frousty (limite nord de la commune de Bassignac). Ici non plus, aucune activité ferroviaire de surface visible.

Il y eut un projet de créer une nouvelle gare de chargement du charbon à proximité de Bassignac. Ce projet dessiné ci-dessous, mais non daté, est reporté approximativement sur la carte ci-contre.



Fonds André AVRARD.



Vue aérienne IGN

Un embranchement particulier (tracé en tirets rose sur la carte IGN) devait se greffer à la ligne de chemin de fer de Bort-les-Orgues à Miécaze, à la sortie de Lagnac. Il devait desservir des estacades à l'aide de 2 ou 3 voies. Une voie ferrée étroite (tirets bleus), en provenance de la galerie 430 passant par le puits Sud, devait être construite. Elle devait passer sous le viaduc de Bassignac. Aucune trace n'étant visible sur les vues aériennes, on peut supposer que ce projet ne fut jamais réalisé.