

SUJET(S)

Réseau de la mine d'or du Châtelet



LOCALISATION



Creuse

Code INSEE – Commune(s)

23035 – Budelière
23076 – Evaux-les-Bains

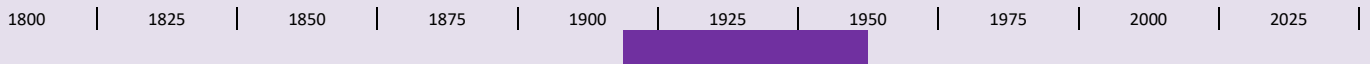


SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
03185.10N	695 000	MONTLUCON - Pont Barathon > MARCILLAT EN COMBRAILLE - Gare	1885	2008
23035.01M	/	BUDELIERE – Gare > BUDELIERE - Le Châtelet Mine	≥ 1907	≤ 1932

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE



SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Le Limousin – 1910 / Les mines d'or de la Creuse	Gallica
Bulletin des Amis de Montluçon - 1913	Gallica
La géographie – 1914	Gallica
Le Génie Civil	Gallica
Les Amis de la Creuse – Les Mines du châtelet	LesamisdelaCreuse
Concession du Châtelet	Infoterre

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

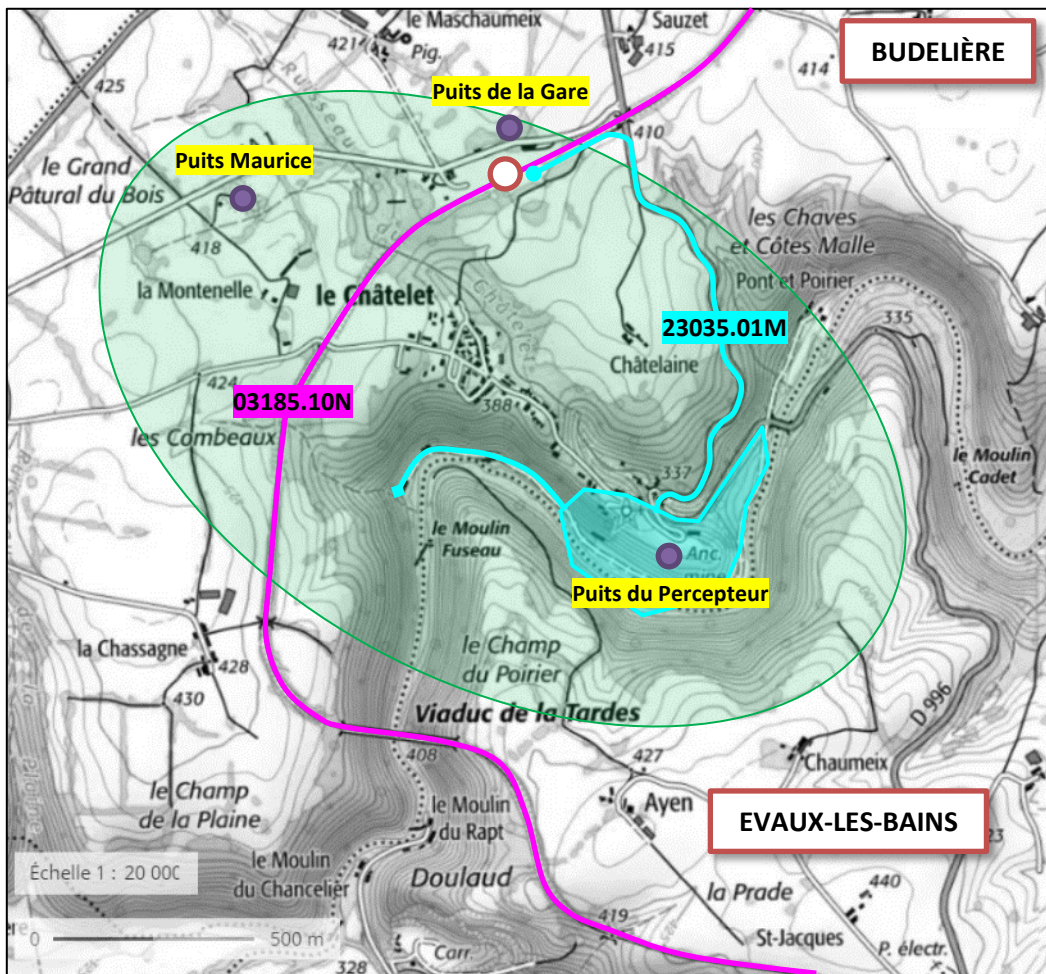
irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.



**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.**

SITUATION GEOGRAPHIQUE



- Ecartement Etroit abandonné
- Secteur où se situait un réseau à écartement étroit
- Ecartement Normal abandonné
- Gare de Budelière-Chambon
- Puits
- Secteur exploité (contour approximatif)



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

irsp-contact@sfr.fr

PRESENTATION

C'est en 1898 qu'un gisement pyriteux est découvert dans la tranchée de la gare de Budelière-Chambon¹. Des études menées en 1902 révèlent une teneur en or atteignant 72 grammes par tonne. Après d'important travaux de recherche, la concession du Châtelet, d'une superficie de 781 hectares, est accordée le 29 juillet 1907. A cette période, elle est la troisième mine exploitée en France avec celle de La Lucette (Mayenne) et de La Bellière (Maine-et-Loire).

La carte ci-contre indique les mines d'or exploitées au début des années 1930 (symbole ♦).



Le gisement du Châtelet a été exploité en souterrain de 1905 à 1955 avec un arrêt entre 1914 et 1922. Il a produit 10,843 tonnes d'or à partir de 584 745 tonnes d'un minerai quartzeux à mispickel aurifère, titrant en moyenne 24,1 grammes par tonne².



L'exploitation s'étendait sur 1500 m de long, 500 m de large et 357 m de profondeur en 9 niveaux de roulage. Le minerai était sorti par des bennes de galeries à différents étages et par trois puits : Puits du Percepteur³, Puits de la Gare⁴ (ci-contre à l'arrière du bâtiment voyageur de la gare de Budelière-Chambon) et Puits Maurice (ou de Montenelle)⁵.

¹ Gare ouverte le 25 octobre 1885, lors de la mise en service de la section de Montluçon à Auzance (ligne de Bourges à Miécaize).

² Un simple calcul donne environ 18,4 g/t alors que la mine aurait dû théoriquement produire 14,112 t d'or. La différence s'explique par une perte importante d'or en raison d'un traitement défectueux les 10 premières années.

³ Puits foncé à 260 m depuis la cote 357, prolongé par un bure (puits de mine intérieur creusé entre des galeries) de 90 m jusqu'à la cote 0 (niveau de la mer). La longueur cumulée des différentes galeries et travers-bancs dépasse 40 km.

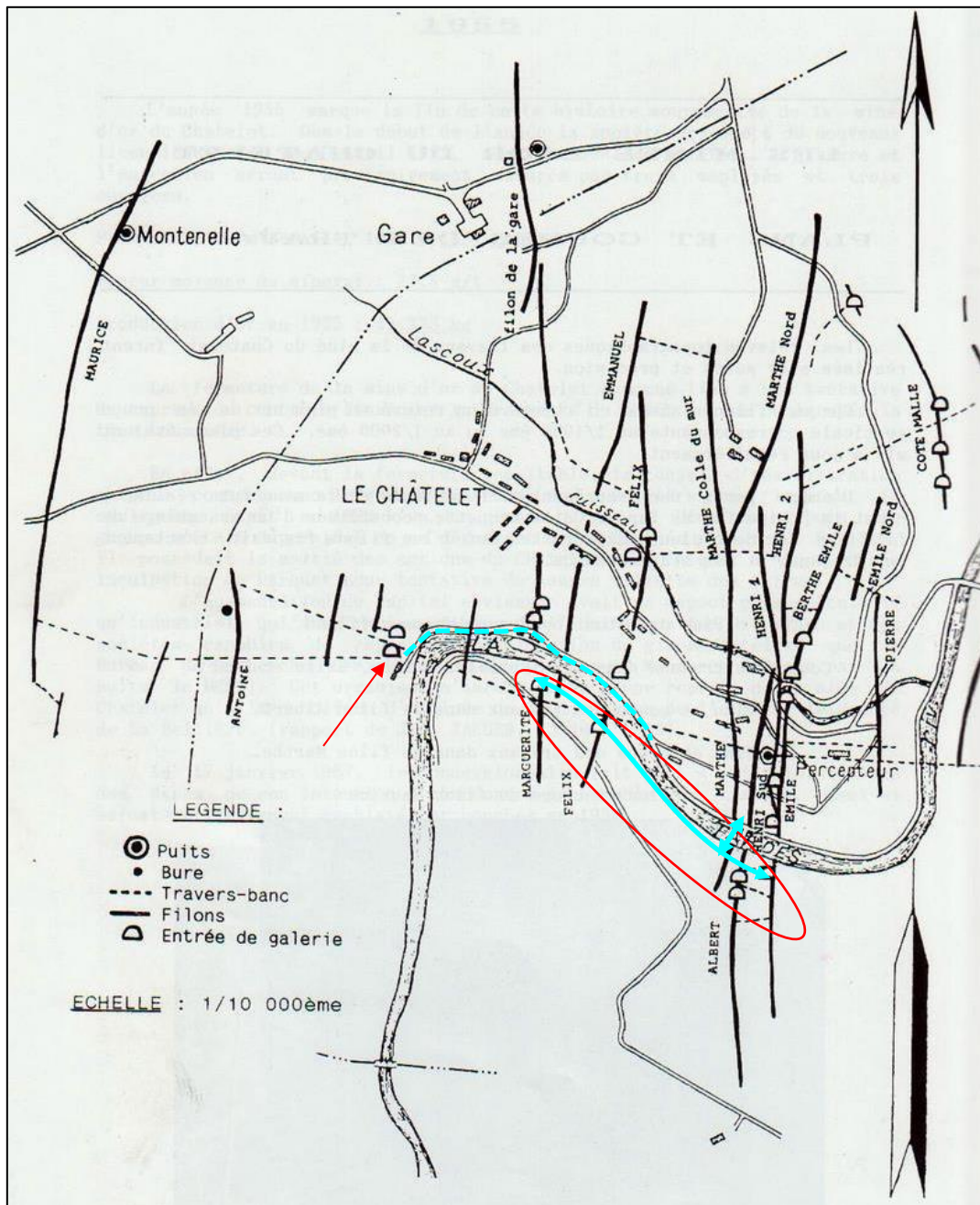
⁴ Puits foncé à 60 m. Il desservait 860 m de galeries et était relié au quartier du Percepteur par un travers-banc.

⁵ Puits foncé à 170 m, il desservait 3 340 m de galeries et 450 m de recoupes. Un travers-banc débouchait dans le lit de la Tarde à la cote 320 et servait à sortir le minerai.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

En plus du réseau en sous-sol, les mines d'or du *Châtelet* disposait également d'un réseau de surface relativement dense. Retrouver le plan de ce réseau nécessiterait de pouvoir étudier les archives d'époque.

La carte ci-dessous indique l'emplacement des différentes galeries. Les trois puits sont indiqués, ainsi que les différentes entrées de galeries. On peut émettre l'hypothèse que chacune d'elles comportait une voie ferrée. On peut par exemple noter que le minerai issu du filon Maurice (à gauche) empruntait un travers-banc pour atteindre la Tarde (flèche rouge). De là, une voie ferrée (tirets bleus) rejoignait l'usine de traitement du Châtelet. Il en était de même des galeries de la rive droite, exploitant les filons Marguerite, Félix, Albert (ovale rouge). Le minerai empruntait une voie ferrée le long de la rive puis traversait un pont sur la Tardes pour atteindre l'usine (flèche bleue). Celui-ci est visible sur certaines photos.



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

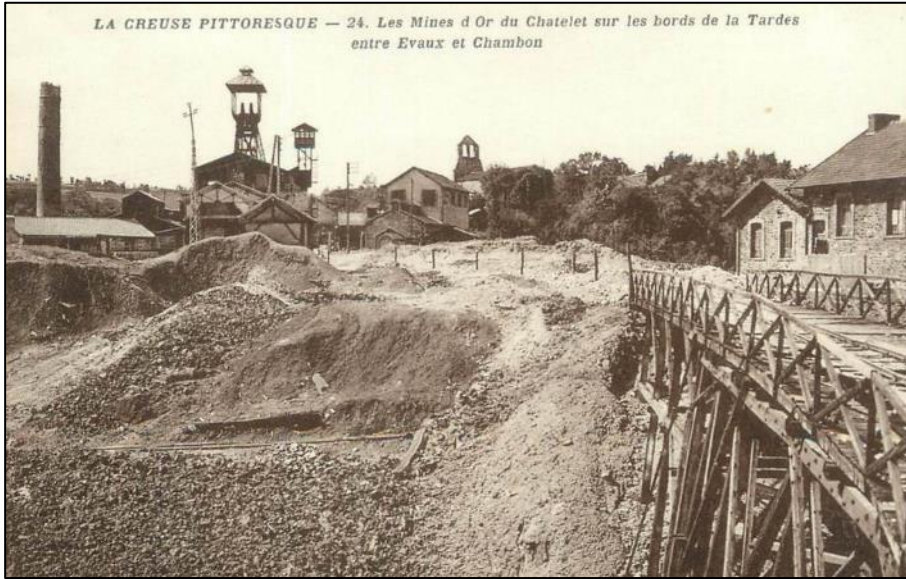
Les vues aériennes, prises avant la fermeture de la mine, n'ont pas une résolution suffisante pour retracer précisément le réseau de surface. Cette étude ne s'attache donc qu'à présenter quelques cartes postales – sur les dizaines couvrant toute la période d'exploitation – mettant en valeur l'utilisation du rail.

Galerie Emile.



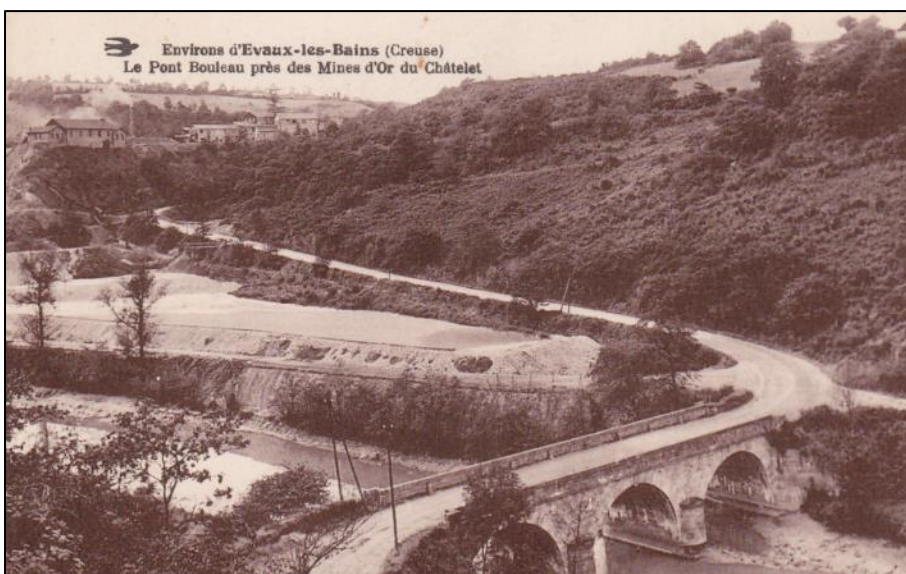
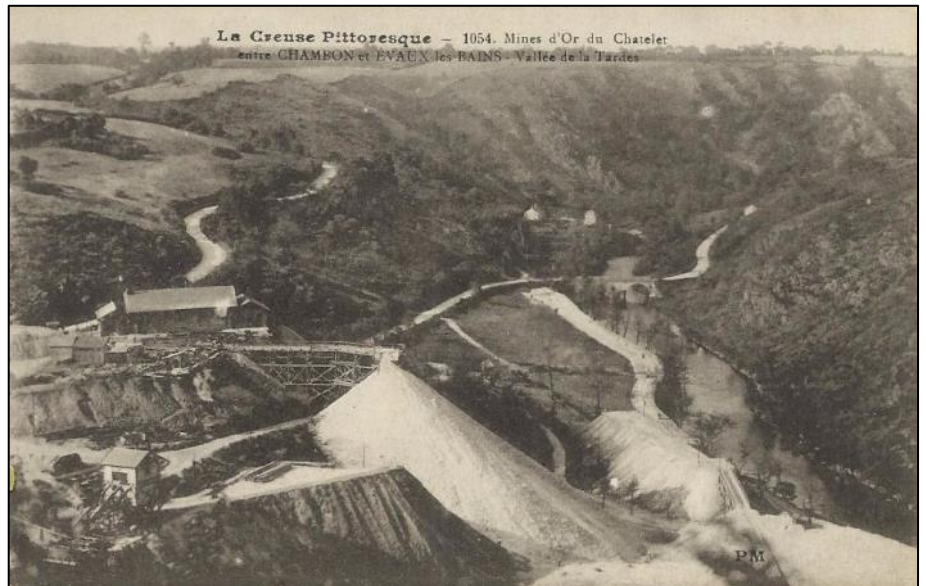
Sur la vue ci-dessus, datant des années 1940-1950, quelques voies sont visibles (flèches rouges).





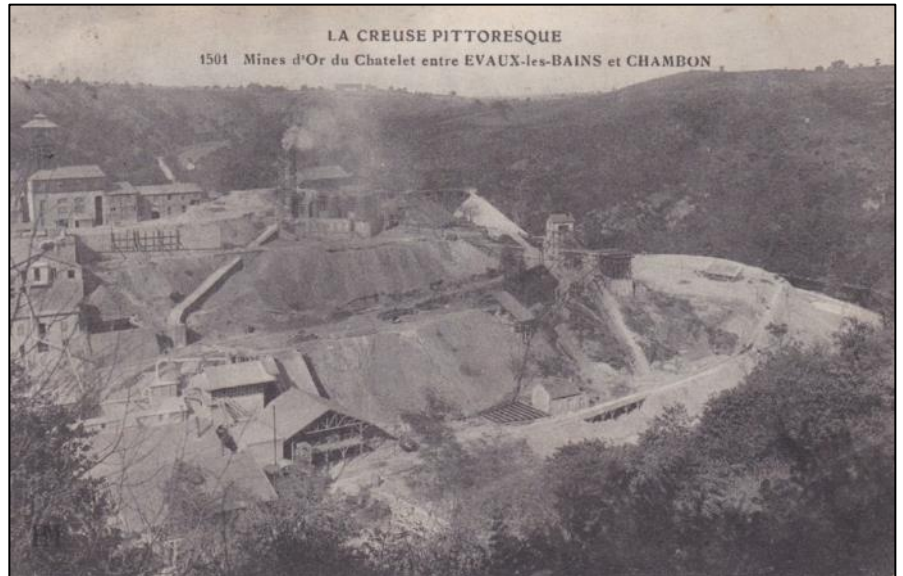
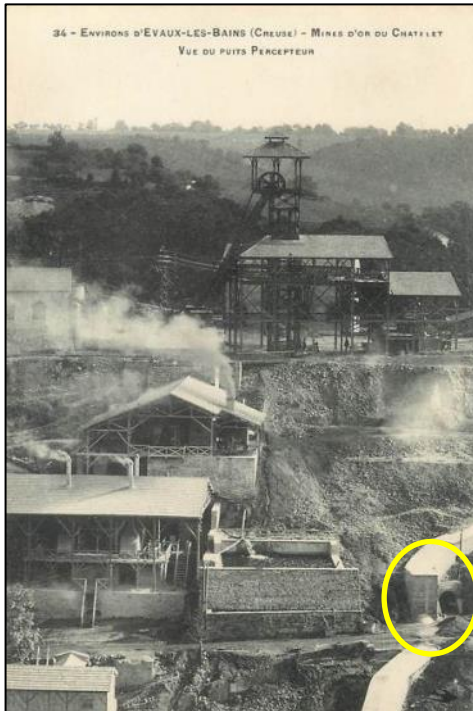
Ci-contre, passerelle d'accès à un cône de déblais, également visible sur la carte postale suivante.

A noter un pont, en bas à droite sur la photo ci-contre, supportant une voie ferrée rejoignant quasiment le Pont Bouleau sur la Tardes.



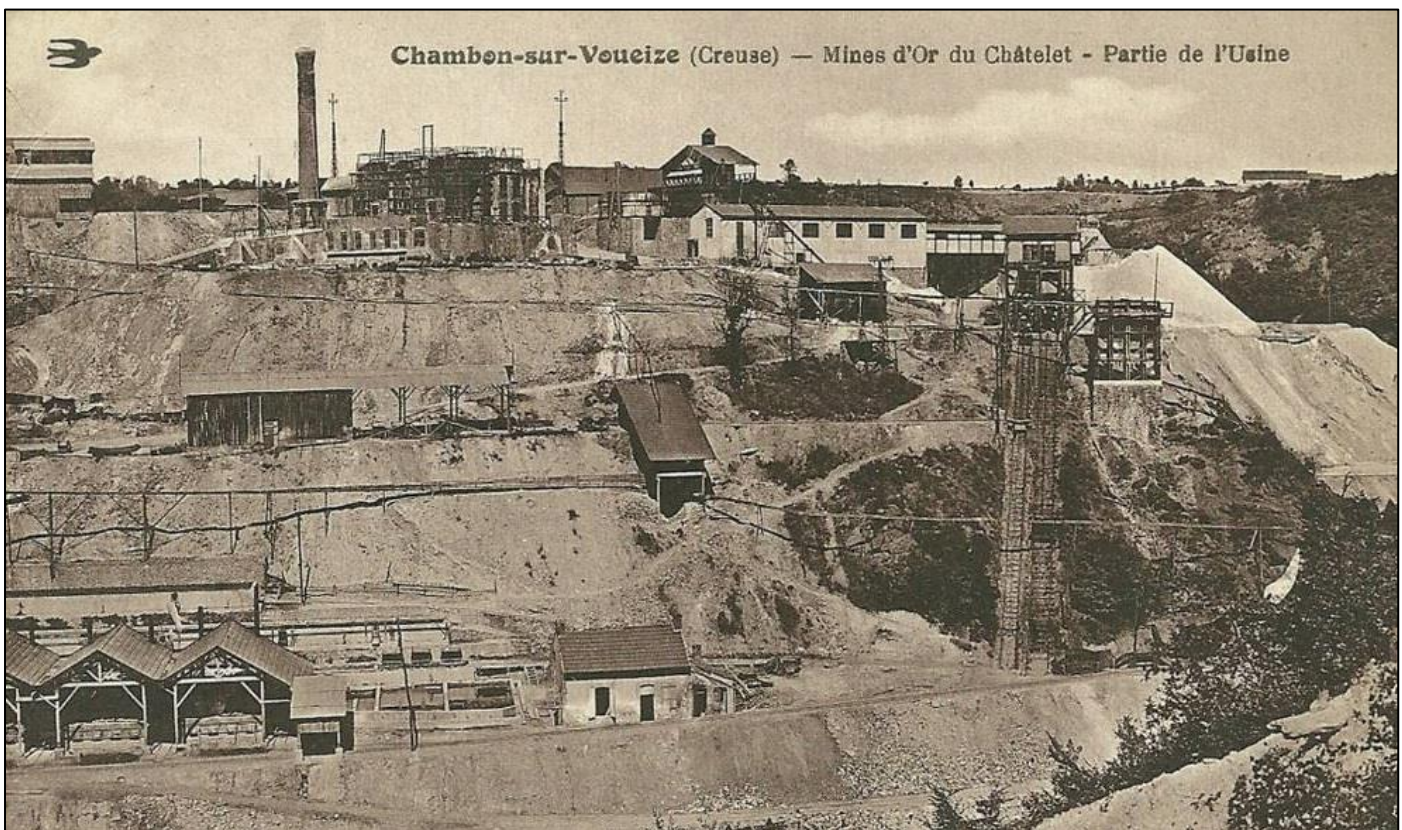
Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Autre carte postale des mines avec un autre pont visible. Le cône de déblais des vues précédentes est visible au centre de la photo.

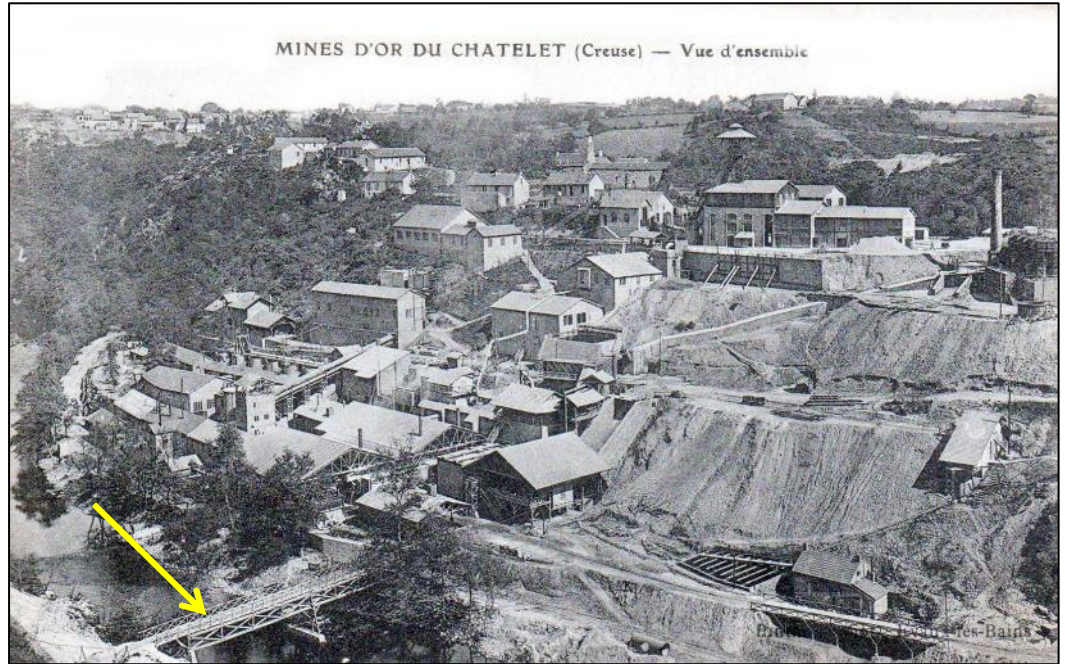


La galerie *Emile*, présentée page 5 avec un wagonnet tracté par un mulet, est visible en bas à droite de la photo ci-contre.

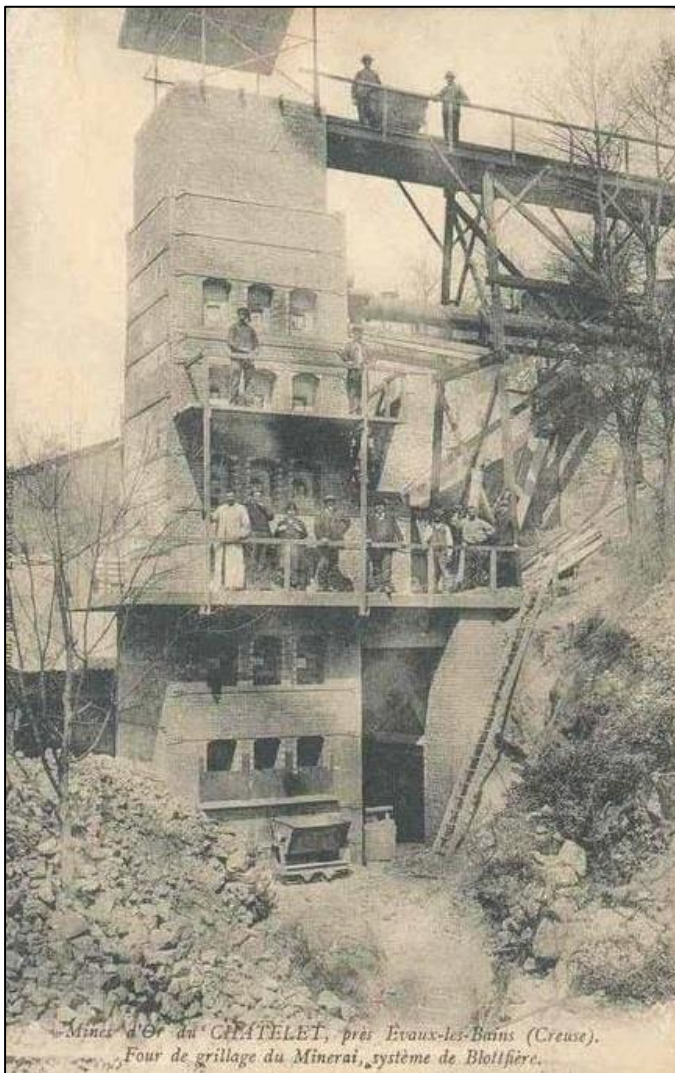
Visible sur la droite, ci-dessous, l'un des plans inclinés permettant de graver les différents niveaux.



Un pont traversait *la Tardes* afin d'accéder aux galeries de la rive droite. Il supportait également une voie ferrée.



Autre fonction du réseau ferré: amener le minerai jusqu'au four (ci-dessous).



Ci-dessus, souvenir de l'exploitation au bord de la départementale.

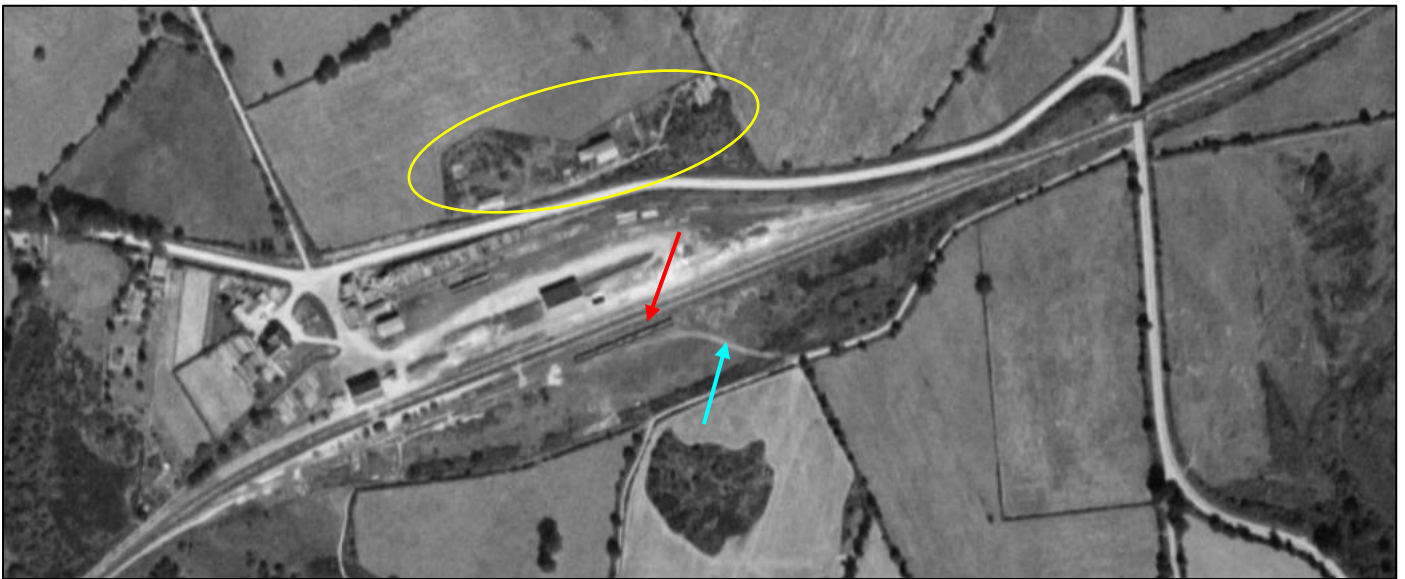
Un chemin de fer vers la gare

Les archives du PO indique l'existence d'une demande de la Société des Mines d'Or du Châtelet pour :

1. Le prolongement de la voie n°3 et la construction d'un quai à la gare de Budelière-Chambon ;
2. L'installation d'une voie Decauville venant aboutir parallèlement à la voie n°3.

Cette voie, d'une longueur d'environ 3 km était à traction animale. Elle empruntait le CG33 (actuelle D996). Elle a disparu en 1932, lors de l'élargissement de celle-ci.

Sur la vue aérienne ci-dessous, datée de 1948, on devine la trace de la voie Decauville (flèche bleue), ainsi que des wagons sur la voie 3 (flèche rouge). Les installations du puits de La Gare sont situées dans l'ovale jaune.



Ci-contre, vue prise de la gare en direction du Sud-Est, vers 1911. La halle marchandise est hors-champ à droite. La voie n°3 passe derrière le wagon. Aucune voie Decauville n'est visible sur cette photo.



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

irsp-contact@sfr.fr