

SUJET(S)

Chemins de fer des mines de Graissessac à la gare d'Estréchoux



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

34117 – Graissessac



Hérault

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
34117.01N	729 000	Etréchoux-le-Vieux > Gare	1858	1978
34117.03M	/	Gare > Garella Mine	≥ 1849	≤ 1862
34117.04M	/	Plan incliné de la gare > Puits Padène	≥ 1925	≤ 1962
34117.05M	/	Plan incliné du puits Kühnholtz > Puits Kühnholtz Mine	≥ 1883	≤ 1962
34117.06M	/	Mine de Grand Champ > Magasins du Devois	≥ 1845	≤ 1880
34117.07M	/	Mine Eugène > Mine Bascou	≥ 1868	≤ 1956
34117.08M	/	Le Clédou rive droite > Mine Simon Supérieur	≥ 1862	≤ 1956

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE



Le haut pays minier : histoire et technique – Gilbert Crepel – ESPACE SUD

Historique de la mine à Graissessac[DPetDC](#)Mines de Graissessac

Bulletin de la Société archéologique, scientifique et littéraire de Béziers - 1974

[Gallica](#)

NuméroCausses et Cévennes : revue du Club cévenol – 1973

[Gallica](#)

Étude du bassin houiller de Graissessac (Hérault) – 1843

[Google-Books](#)

Rapports et délibérations / Conseil général de l'Hérault

[Gallica](#)

Rapport adressé à M. le ministre de l'Agriculture et du commerce - 1873

[Gallica](#)

Sur les traces du bassin houiller de Graissessac

[PHLV](#)

Statistiques du département de l'Hérault - 1824

[google Livres](#)

Session de la Société géologique de France à Montpellier (octobre 1868)

[Gallica](#)

Graissessac, autrefois...

[saqa-geol.asso.fr](#)

Mémoire de la Section des sciences – Des terrains houillers de l'Hérault 1850

[Gallica](#)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 n'est pas garanti.



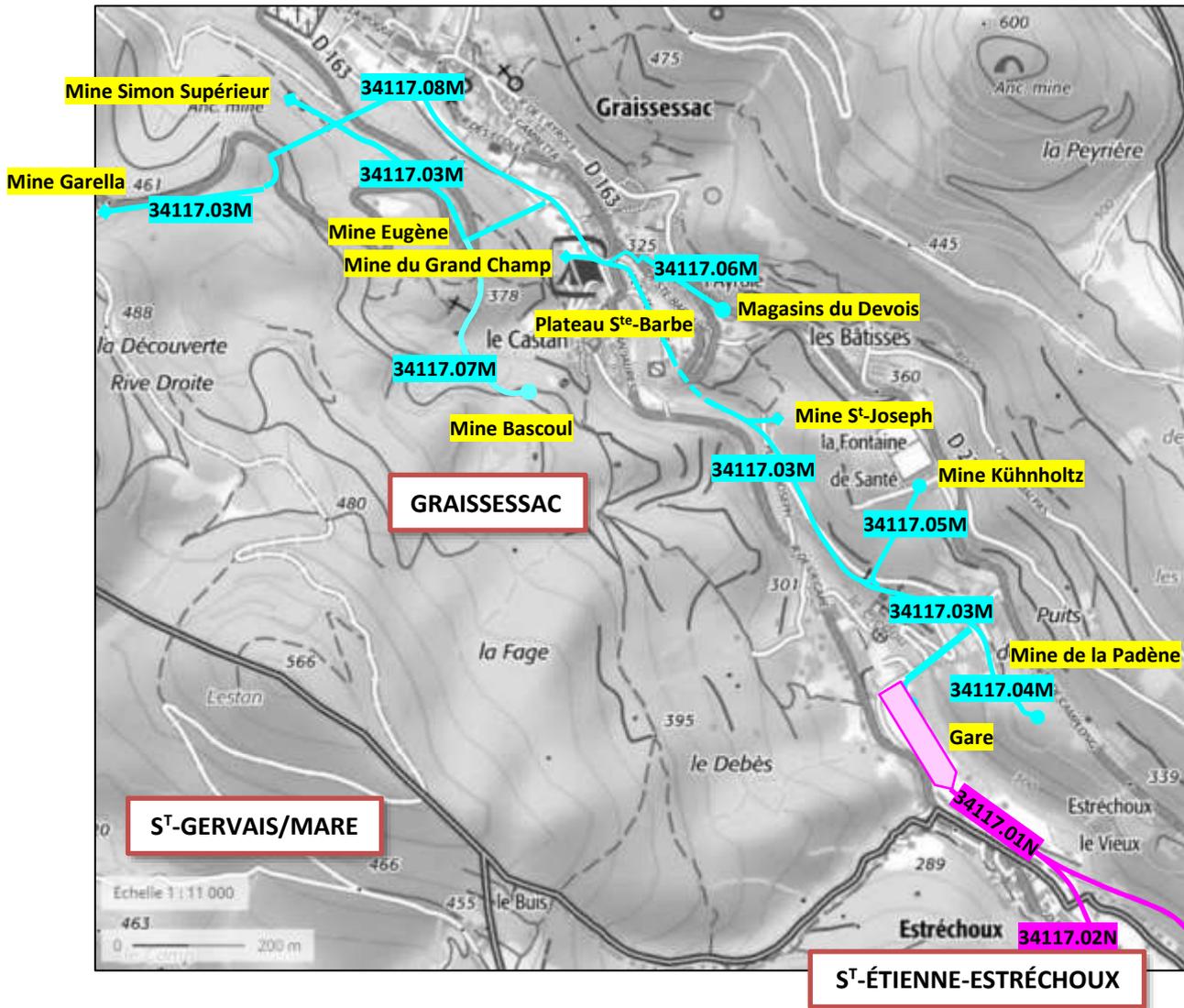
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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.

LOCALISATION



— Ecartement Etroit abandonné

— Ecartement Normal abandonné



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

irsp-contact@sfr.fr

PRESENTATION

Le village de Graissessac est traversé par le ruisseau du Clédou. Initialement, la **Concession de Bousages**, accordée le 7 novembre 1769, englobait les terrains des Nières situés à l'ouest du ruisseau. Lors de la demande de renouvellement de cette concession, ces terrains furent exclus. On put alors accorder la **Concession du Devois** le 7 fructidor de l'an XII¹. En 1848, les deux concessions se regroupèrent avec celles du Bousquet-d'Orb et de Saint-Gervais pour former la **C^e Générale des Mines de Graissessac**. La **C^e des 4 Mines** fut ensuite créée le 7 octobre 1863.



Extrait carte routière du département de l'Hérault – 1854



Le puits des Nières, relié en 1878 par la galerie Grand Champ à Graissessac.

Les premières mines² sont exploitées à partir d'affleurements. On creuse des galeries pour arriver au sommet et obtenir une aération. L'eau s'écoule par la pente. Lorsqu'une mine finit d'être exploitée, elle sert de galerie d'aération pour la mine exploitée plus bas.

A partir de 1864, l'exploitation en galerie est complétée par le fonçage de puits ; le premier étant celui de Sainte-Barbe. A partir de 1956, l'exploitation commence à ciel ouvert. Ce type d'exploitation s'est arrêté en 1993.

Pour en savoir plus...

Aujourd'hui, il reste de nombreux vestiges sur la commune de Graissessac. L'association **Des Pierres et du Charbon (DPetDC)** réalise un formidable travail de mémoire : création du musée « **Graissessac autrefois** », mise en valeur de l'ancienne mine Simon Supérieur (ci-dessous), circuits de randonnées, visites guidées,...

Nombreuses photos et visites virtuelles sur le site de l'association : <https://sites.google.com/site/dpetdc/home>



¹ 25 août 1804

² Mine de l'Enclos (1771-1795).

HISTORIQUE

Le projet de la C^{ie} d'USQUIN

La demande d'établir un chemin de fer extérieur est déposée le 21 avril 1845 par les responsables de la C^{ie} USQUIN, concessionnaire du Devois de Graissessac. Ils ont l'idée d'implanter un roulage entre la mine Garella, ouverte en 1842, et leurs magasins situés rive gauche du Clédou, au sud du hameau de la Fournaque. La totalité du tracé représente un développé de l'ordre de 1 400 mètres (1 200 m en rive droite et 200 m en rive gauche).

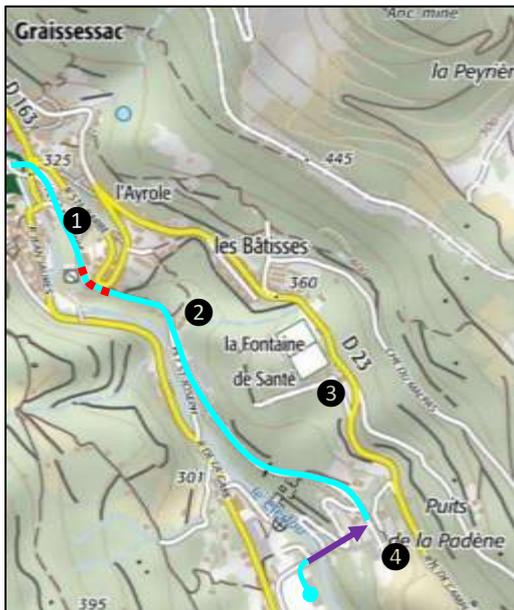
Ce projet est reporté sur la carte IGN ci-contre. Trois plans inclinés sont prévus (flèches violettes, dans le sens de la montée). Partant de la mine Garella ①, la voie devait passer à proximité ou desservir :

- ② la future mine Simon Supérieur ;
- ③ la mine Eugène ;
- ④ la mine Grand Champ ;
- ⑤ la mine S^{te}-Barbe et les entrepôts du Clédou³ ;
- ⑥ les magasins du Devois.



La construction de ce chemin de fer est autorisée par le préfet le 8 octobre 1845, mais le ministre des Travaux Publics rejette la demande par lettre du 10 janvier 1846. Après plusieurs batailles administratives⁴, la voie est finalement posée vers les années 1849-1850 selon, semble-t-il, les termes du projet initial comme le confirment les divers vestiges qui seront décrits de la mine Garella jusqu'à la gare d'Estréchoux.

Le prolongement vers la gare d'Estréchoux



Mais un peu plus tard, en 1857, un autre chemin de fer étroit reliant la mine Sainte-Barbe à la gare d'Estréchoux – alors en construction⁵ – est posé. La voie en provenance de la mine Garella s'y raccordera au niveau des entrepôts du Clédou (plateau Sainte-Barbe ①). Ce prolongement nécessitera le creusement du tunnel Saint-Joseph dans une masse de grès (pointillés rouges), ainsi que la construction d'un dernier plan incliné au-dessus de la gare (flèche violette).

Ce chemin de fer permettra en outre de recevoir le charbon issu :

- ② de la mine St-Joseph ;
- ③ du puits Kühnholtz ;
- ④ du puits de la Padène

Enfin, au pied du plan incliné final, se trouvaient la mine Joséphine et la galerie de la Gare.

³ Dans le projet, il n'est pas prévu de desservir la mine Sainte-Barbe, propriété des concessionnaires de Bousages.

⁴ L'administration se base sur la loi du 21 avril 1810 qui autorise uniquement le droit d'ouvrir des chemins carrossables pour les besoins des exploitations. Cette loi ne parle pas de voies ferrées pour la simple et bonne raison que celles-ci n'existent pas en 1810... Il est alors nécessaire d'engager une procédure d'utilité publique conforme à l'ordonnance royale du 10 février 1834. Il faut attendre le 27 juillet 1880 pour que la loi soit révisée.

⁵ Ouverte le 28 décembre 1858 par la C^{ie} de Graissessac à Béziers.

DE LA MINE GARELLA À LA MINE SIMON



Localisation de la mine Garella

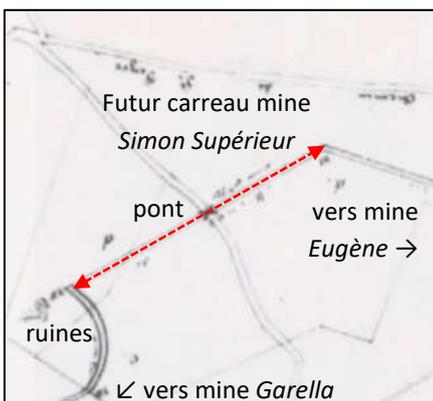
De la mine de Garella, il ne reste plus rien en raison de l'exploitation en découverte. Mais grâce au plan de 1845 et aux cadastres de 1826 et 1960, il est possible de retrouver son emplacement. Elle était alors située à 434 mètres d'altitude⁶ sur la rive gauche du ravin Del Quio. De là, la voie devait suivre approximativement la route actuelle, mais ni le cadastre, ni la vue aérienne de 1937 ne permettent de le confirmer.



Les premiers vestiges visibles sont les ruines du bâtiment qui accueillait le treuil du plan incliné Garella, à 430 mètres d'altitude (rond rouge ci-contre). Ce plan incliné est indiqué sur le plan ci-contre en pointillés rouges. La pente était d'environ 39%. La moitié supérieure disparaîtra par suite de l'exploitation moderne en découverte. Par contre, la moitié basse est toujours existante.



Les ruines, vers 1990.

Les ruines, en 2013. Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

A mi-pente, le plan incliné franchissait un chemin de service. Le pont existe toujours (ci-contre à gauche).



Le plan incliné s'arrêtait à proximité du futur carreau de la mine Simon Supérieure, à 383 mètres d'altitude, et la ligne partait alors à plat vers la mine Eugène. Au pied du plan incliné, un petit tunnel (ci-contre) sous lequel passait une voie. En arrière-plan la recette de la mine Simon Supérieure.



⁶ En raison de l'exploitation en découverte, le site a été profondément modifié. Les altitudes indiquées sur la carte IGN diffèrent des altitudes d'origine.

Ci-dessous, les ruines du carreau de la mine Simon, mises en valeur par l'association *Des Pierres & Du Charbon*.



Berline spéciale pour transporter les boisages



Cette plaque n'était pas une plaque tournante, mais une plaque à glissement sur laquelle on ripait les berlines d'une voie à l'autre

DE LA MINE SIMON À LA MINE DU GRAND CHAMP VIA LA MINE EUGÈNE

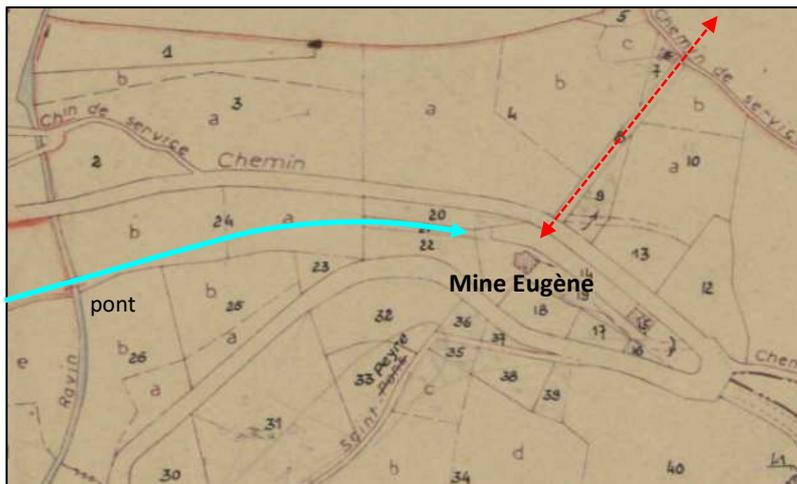
Au cours du trajet horizontal, la voie passait au-dessus du ruisseau des Pommiers (ci-contre). L'exhaure de la mine N°1, également appelée mine des Pommiers (1819-1825), s'y jette, au droit de ce petit pont.

La mine Eugène est ouverte en 1824 à 379 mètres d'altitude. Elle portait également le nom de mine N°2. La mine N°1, était située 19 mètres au-dessus



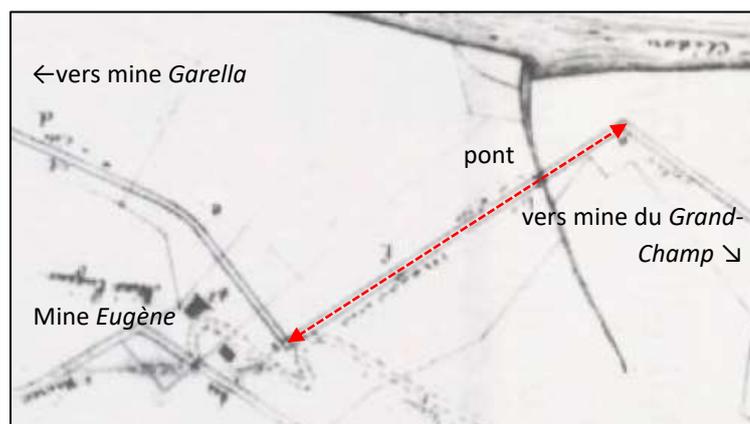
Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

De la mine Eugène, un deuxième plan incliné (pointillés rouges ci-contre) descendait dans la vallée du Clédou.

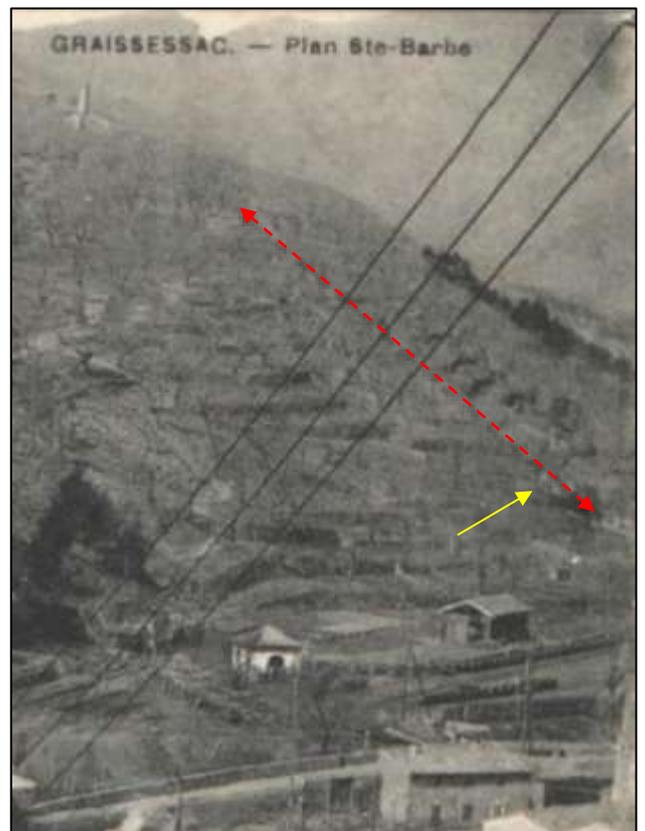


Extrait du cadastre de 1960 – Section A1

Le projet de 1845 indique la présence d'un pont au-dessus d'un chemin de service, en bas du plan incliné. Ce pont a totalement disparu (voir fiche IPVD [34117.03P](#)).

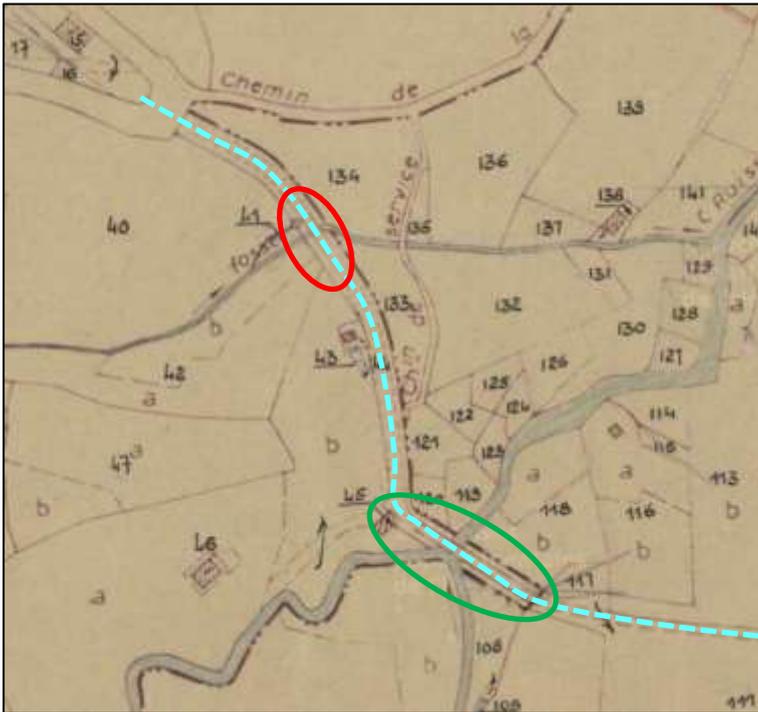


Il est possible de discerner ce plan incliné sur une carte postale du début du XX^e siècle. Il est même possible de deviner le pont (flèche jaune). Mais à cette époque, ce tracé est déjà abandonné.

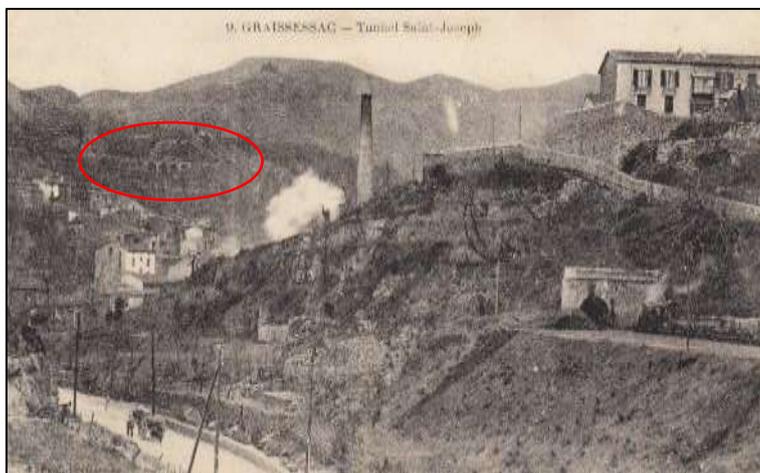


De la mine Bascou à la mine Eugène

En 1868, la mine Bascou est ouverte à 389 m d'altitude. Les mines Eugène et Bascou sont séparées d'environ 350 mètres. Il était donc logique de créer un roulage entre les deux. Mais il fallait pour cela traverser deux ravins dont celui du Rieulet, profond d'une dizaine de mètres. Deux viaducs furent donc construits (ellipses rouge et verte ci-contre).



Le plus petit des deux viaduc (ellipse rouge), dit de Crébassa, est un ouvrage de 25 m de long constitué de 4 arches (photos ci-contre et ci-dessous).



Le plus grand viaduc (ellipse verte), dit de Bascoul, est visible sur deux anciennes cartes postales, au-dessus du quartier du Castan. Long d'environ 40 mètres, il comportait 3 arches, plus larges que celles du viaduc de Crébassa. Dans un triste état au début des années 1970, il a été par la suite totalement détruit pour raisons de sécurité (voir fiche IPVD [34117.07Y](#)).



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

Ci-dessous, les deux viaducs sur la vue aérienne de 1971. La mine Eugène est à gauche, le viaduc de Crébassa au centre et celui de Bascoul à droite.



Ci-contre, l'emplacement de la mine Bascoul, au droit du terrier.



DE LA MINE SIMON À LA MINE DU GRAND CHAMP PAR LA VALLÉE DU CLEDOU

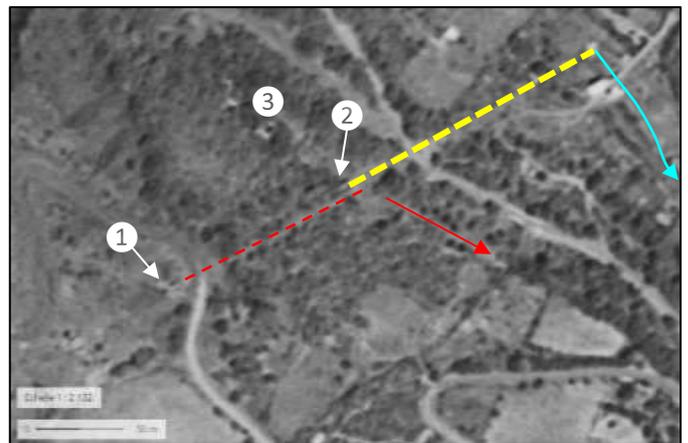
Itinéraires et vestiges

Lors du projet de construction initial, la mine Simon Supérieur n'existait pas ; son exploitation n'ayant débutée qu'en 1862. La même année, les rapports et délibérations du Conseil Général de l'Hérault indiquent que « *le plan incliné de la mine Garella a été terminé : ce plan communique, par un chemin de fer à niveau, avec la halle Sainte-Barbe* ». Il semble qu'avec l'ouverture de la mine Simon, ils fassent référence à un prolongement vers le bas du plan incliné Garella initial et à un nouvel itinéraire d'évacuation qui gagnait directement la vallée du Clédou sans passer par la mine Eugène. Le plan Garella a servi, à une certaine période, à remonter « les fines » (charbon de petit calibre). Ce charbon était stocké sur le terrier de Garella. Par la suite, il a été utilisé (à 90%) pour alimenter, entre autres, la centrale électrique du Bousquet d'Orb.

Sur la vue aérienne de 1961, il est possible de discerner :

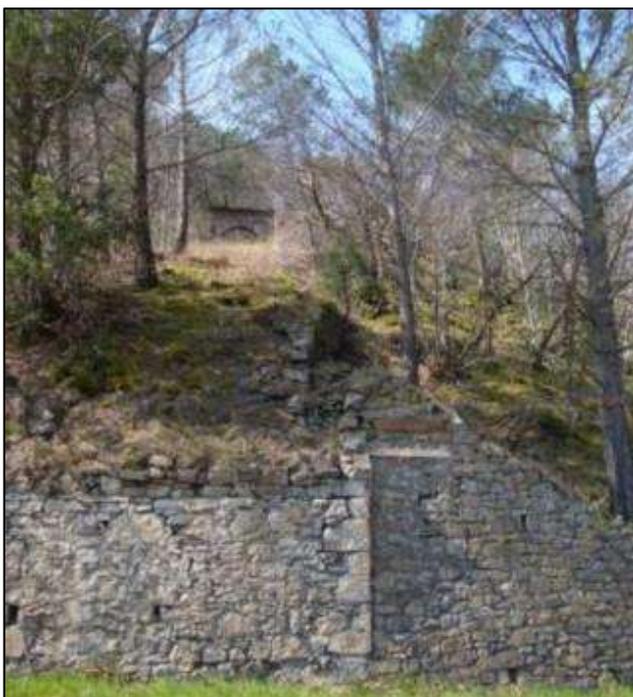
- ❶ Les ruines du bâtiment qui accueillait le treuil du plan incliné initial de la mine Garella ;
- ❷ Les ruines de la recette de la mine Simon Supérieur ;
- ❸ La mine Simon Supérieur.

La flèche rouge pointe l'ancien parcours vers la mine Eugène, et les tirets jaunes montrent le nouveau prolongement. La flèche bleue indique le tracé de la voie vers Grand-Champ.



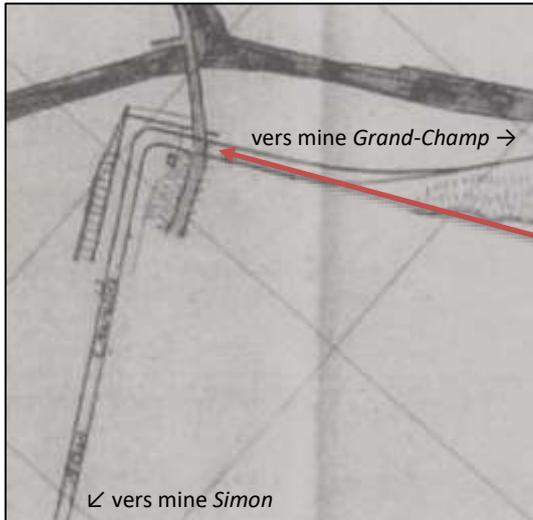
Vue aérienne IGN 1961

On aperçoit très nettement la trace du premier plan incliné (pointillés rouges), décalée par rapport à celle du second plan incliné (pointillés jaunes) qui est dans l'exact alignement de la recette de la mine Simon.



Ci-contre, le second plan incliné photographié depuis le pont qui enjambait la D163 (voir fiche IPVD [34117.08Y](#)), en parfait alignement avec la recette.

Ce second plan incliné avait une pente moyenne d'environ 47%.

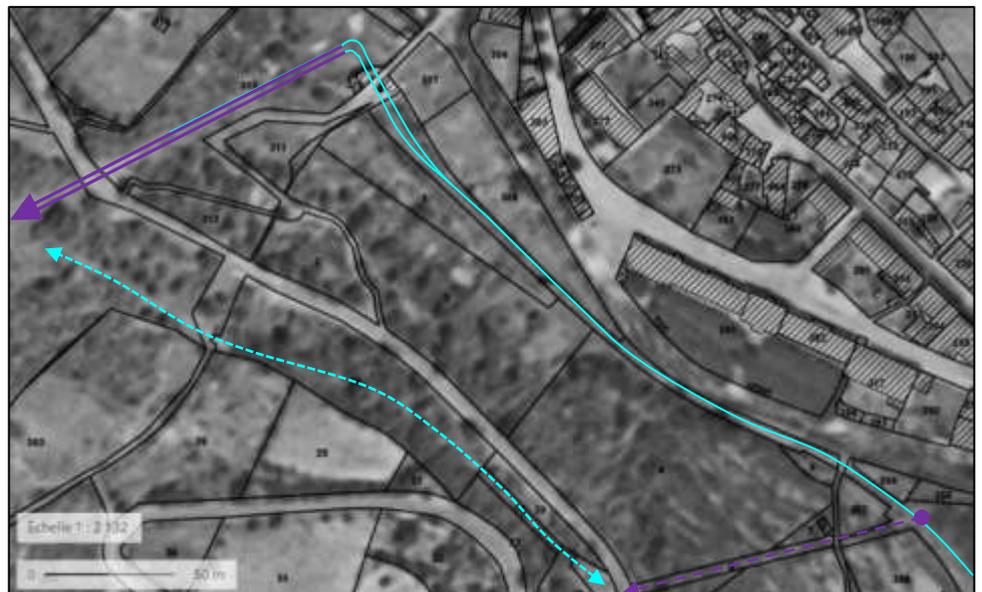


L'extrait de plan ci-contre non daté est postérieur à 1925. Il indique le plan des voies dans la partie basse du plan incliné Garella.



A proximité du plan incliné, une voûte est encore visible. Les voies passaient sous celle-ci. Un chemin de service passait au-dessus.

Ci-contre, le tracé de la voie est reporté sur la vue aérienne de 1961 sur laquelle est superposé le cadastre actuel. L'itinéraire via la mine Eugène est indiqué en pointillés.



Vue aérienne IGN - 1961

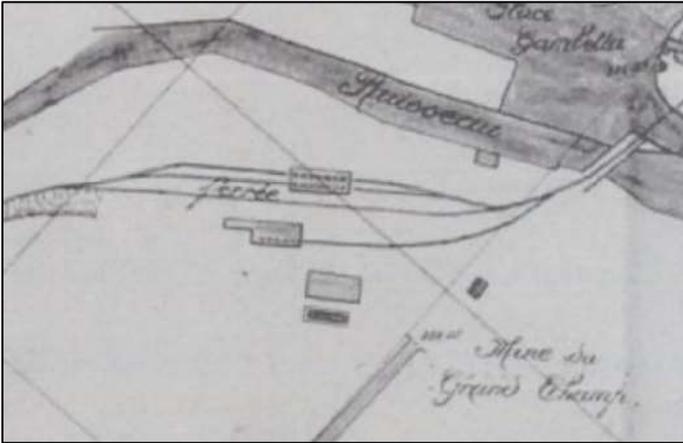


Ci-contre, la voie longe le Clédou (flèche jaune). Cet itinéraire a nécessité la construction d'un mur de soutènement.

Initialement à l'écartement de 40 cm, le passage à l'écartement de 60 cm a eu lieu à la fin des années 1880.

La mine du Grand Champ

La voie arrivait sur le plateau de la mine du *Grand Champ*. Celle-ci portait auparavant le nom de *Mine Dupont* ou *Mine Basse du Devois*. C'est la plus ancienne mine de la concession du Devois, ouverte dès 1804. L'entrée de la mine *Simon Inférieur*, ouverte en 1883, se trouvait à 775 mètres à l'intérieur de la galerie *Grand Champ*.



Ci-contre, une partie du plan des voies aux abords de la mine.

Sur la photo ci-contre, au fond, à gauche, la mairie-école est en construction, selon les plans établis en 1903.



A partir de 1872 et jusqu'en 1956, la mine du Grand Champ permit d'accéder par la galerie du même nom, au puits des Nières⁷ situé à 1,275 km à l'ouest, sur la commune voisine de Saint-Gervais-sur-Mare.



Ci-dessus, les mineurs traversent le pont sur le Clédo emprunté également par la voie ferrée. Ci-contre, un locotracteur à air comprimé, surnommée « la Taupe ». Il était rechargé dans le petit bâtiment visible ci-dessus. Un tuyau d'air comprimé arrivait du plateau *Sainte-Barbe*. Celui-ci existe toujours au niveau du pont.

⁷ Le puits des Nières était située à environ 500 mètres au nord du village du même nom (commune de Saint-Gervais-sur-Mare).

Ci-dessous, deux vues passées et actuelles, de l'entrée de la mine Grand Champ.

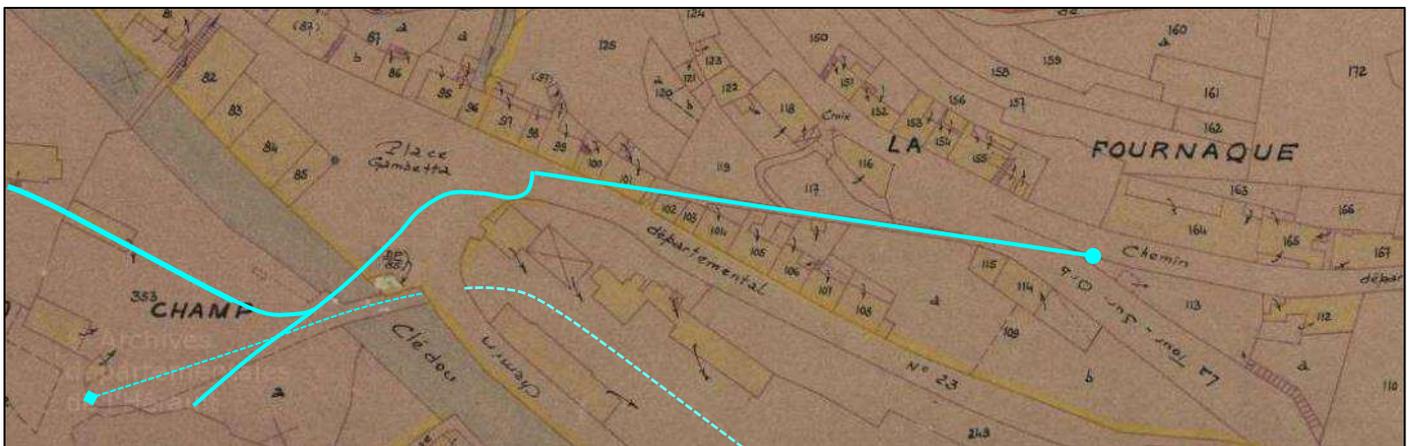


DE LA RIVE DROITE À LA RIVE GAUCHE

La traversée du Clédou et de l'Ayrole

Selon le projet de 1845, le Clédou devait être traversé sur un pont. Et un second pont devait franchir le ruisseau de l'Ayrole, alors à l'air libre⁸.

Ci-dessous, le projet est superposé au cadastre actuel. On s'aperçoit que le pont sur le Clédou devait être construit quelques mètres en amont du pont actuel. Comme le démontre les photos ci-après, ce pont a bien été construit (voir fiche IPVD [34117.06A](#)). Il y a donc une forte probabilité pour que le projet ait été mené à son terme et avec lui, la construction du pont sur l'Ayrole (voir fiche IPVD [34117.06B](#)).



Extrait du cadastre de 1960 – Section AC

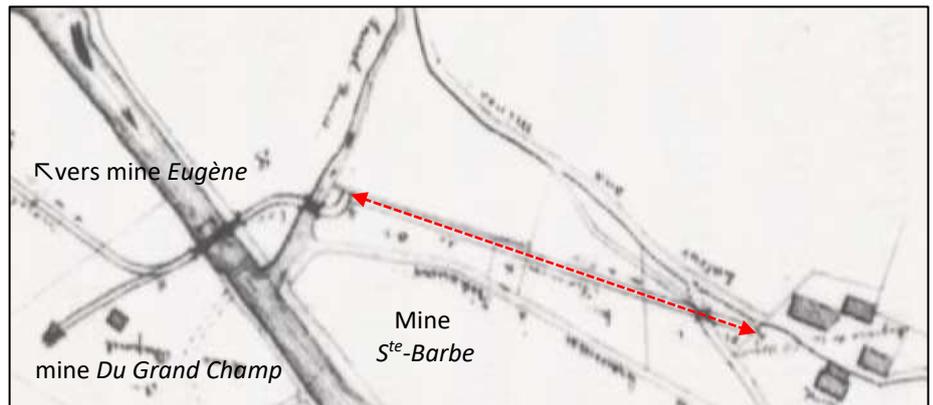
Ci-dessous à gauche, la culée du pont primitif côté Place Gambetta et le débouché de l'Ayrole canalisée. A droite, les vestiges de la culée côté Grand-Champ, devant le second pont vraisemblablement construit vers 1880.



⁸ Le ruisseau de l'Ayrole a été canalisé lors de la création de la Place Gambetta au début des années 1880. Cette place a été terminée grâce aux subventions versées par Monsieur SIMON, administrateur délégué des Mines de Graissessac (remerciements du Conseil Municipal en date du 18 janvier 1884)

La montée vers les magasins des mines du Devois

Selon le projet de 1845, un plan incliné final (pointillés rouges ci-contre) devait remonter vers les magasins situés au bord du *Chemin des mines* à *La Tour sur Orb* (ou de *Graissessac* à *Bédarieux*).



Le tracé de ce plan incliné coïncide en partie avec *L'escalier de la Fournaque*, faisant liaison entre le bas (entre les n°5 et 7) et le haut de la rue Sainte-Barbe (ancien *Chemin de la Beauté* ou *du Castan*). Il est possible que cette montée soit un vestige du plan mais nous n'en n'avons pas encore la preuve. A noter qu'un dernier pont devait franchir le haut de la rue Sainte-Barbe (voir fiche IPVD [34117.06Y](#)).

Sauf erreur, les anciens magasins des mines du Devois de Graissessac correspondraient aux actuels numéros 1, 2 et 4 de la rue de La Fournaque.

Le Plateau Sainte-Barbe

A partir de 1857, la voie venant de la mine Garella pénétrait sur le site du plateau Sainte-Barbe. Elle franchissait pour cela un mur d'enceinte. Plus tard, lors de la création de la Place Gambetta et de la route D 23, un pont fut construit au-dessus de la voie.



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

La mine Sainte-Barbe est ouverte de 1820 à 1822 et de 1840 à 1870. Sur le plateau, on trouvait des écuries, l'infirmerie, la lampisterie, différents bâtiments pour la transformation du charbon et plus tard, une scierie.

La photo ci-contre date de 1870, année de fermeture de la mine.

En pointilles rouges : le plan incliné de la mine Eugène.

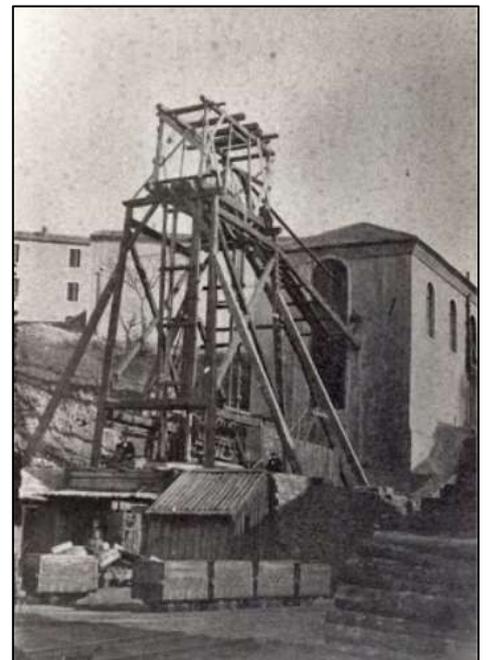
En pointillés bleus : le chemin de fer. Il emprunte le pont actuel du Clédou et passe sous la route départementale.

A gauche, hors image, la mine du Grand Champ.



Autre vue du plateau avec au centre, l'ancienne machinerie du Puits Sainte-Barbe. Creusé entre 1864 et 1867, il fut fermé en 1877 à la suite d'un coup de grisou qui fit 47 victimes.

Suite à cette catastrophe, le puits ne sera plus exploité⁹ et sera fermé plus tard par une dalle de béton.



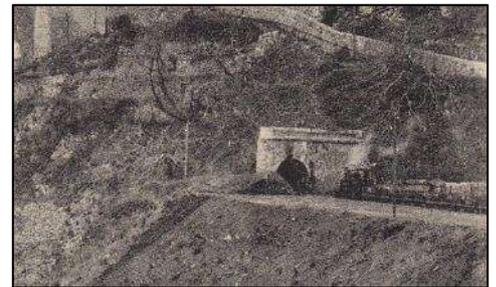
⁹En 1895, les *Rapports et Délibérations du Conseil Général de l'Hérault* indiquent qu'il est question de remettre en état le puits afin de foncer un grand travers-banc destiné à remplacer le tunnel [sic] du Grand-Champ.

Ci-contre et ci-dessous, l'intérieur du site.



Ci-contre, au pied de l'ancien puits Sainte-Barbe, la voie part en direction du tunnel Saint-Joseph (voir fiche ITFF [34117.1](#)) et de la gare.

Entrée du tunnel*



Sortie du tunnel* – Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

* L'entrée et la sortie du tunnel correspondent au sens géographique définie par l'*Inventaire des Tunnels Ferroviaires de France*. Ce sens est inversé par rapport à la description de la ligne.



Ci-dessous, quelques vestiges des lieux, mis en valeur par l'association DPetDC.

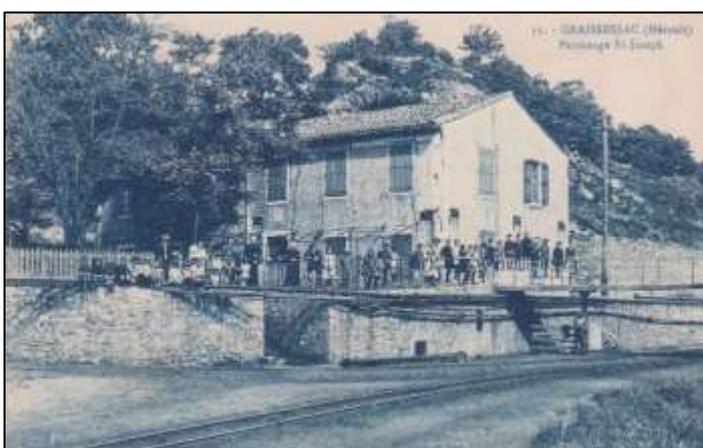
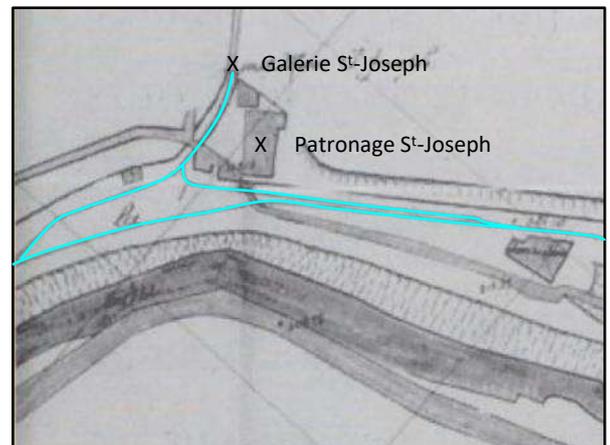


DU PLATEAU ST^E-BARBE À LA GARE D'ESTRÉCHOUX

La mine Saint-Joseph



La voie quittait le plateau Sainte-Barbe en empruntant le tunnel Saint-Joseph (pointillés violets ci-contre). Elle recevait le charbon issu de la mine du même nom (plan des voies ci-dessous). La mine Saint-Joseph a été exploitée de 1859 à 1870 et communiquait avec le vallon de Camplong.



Ci-contre, les voies devant le Patronage Saint-Joseph. Cette maison est située à la sortie de la mine qui, elle, est hors image à gauche.

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

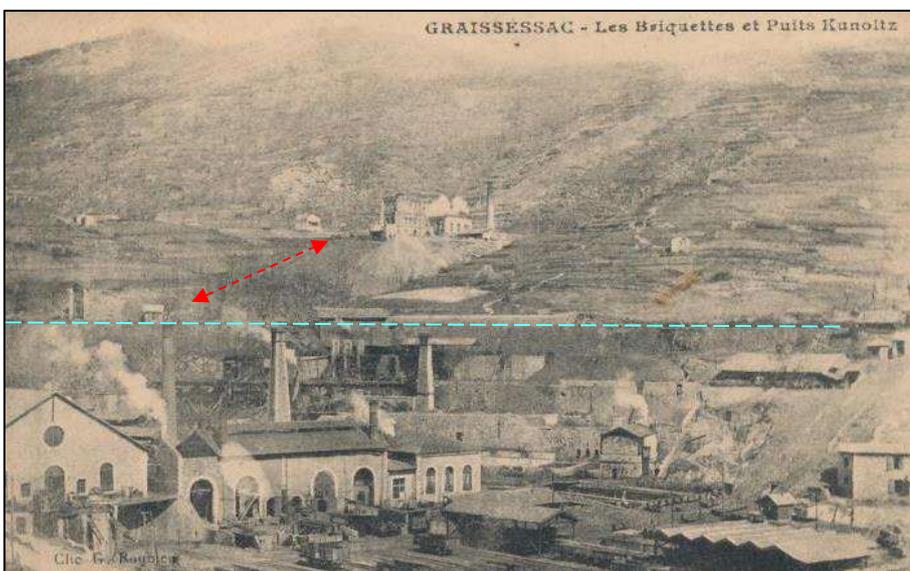
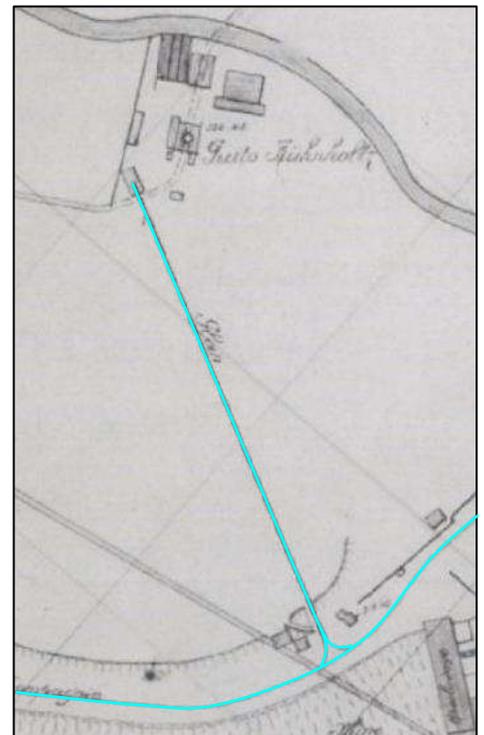
Le puits Kühnholtz



Le puits Kühnholtz est foncé entre 1883 et 1886. Il succède au puits Sainte-Barbe. Situé à environ 350 mètres d'altitude, il fut nécessaire de créer un plan incliné d'environ 24% descendant jusqu'au chemin de fer.

A l'exception de la cheminée, l'ensemble des bâtiments existent toujours mais sont méconnaissables, transformés en logements.

Ci-dessous, le puits et son plan incliné en pointillés rouges. L'emplacement de la voie vers la gare est matérialisé par des tirets bleus.



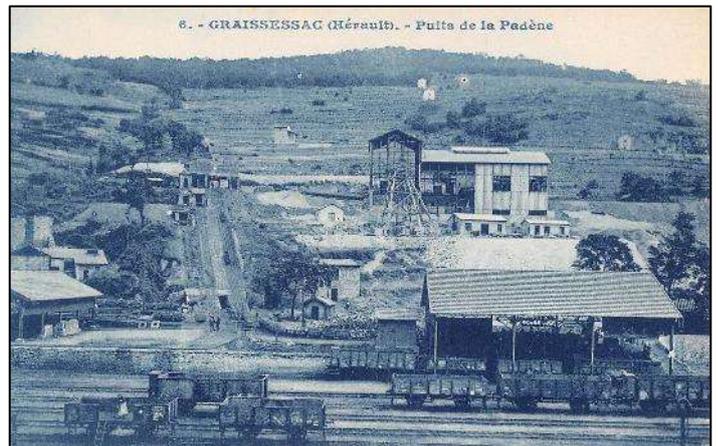
Le 16 juin 1917, une catastrophe fit 18 victimes dont 7 prisonniers allemands.

Le puits de la Padène



Il s'agit du dernier puits foncé en 1925. Il était situé à proximité de la gare supérieure du plan incliné de la gare.

Ci-contre et ci-dessous, le bâtiment de la machinerie en construction. Le plan incliné est à gauche.



La mise en service de ce puits nécessita de prolonger les voies afin de desservir un terril. Des wagonnets sont en effet visibles dans l'ovale rouge ci-contre.

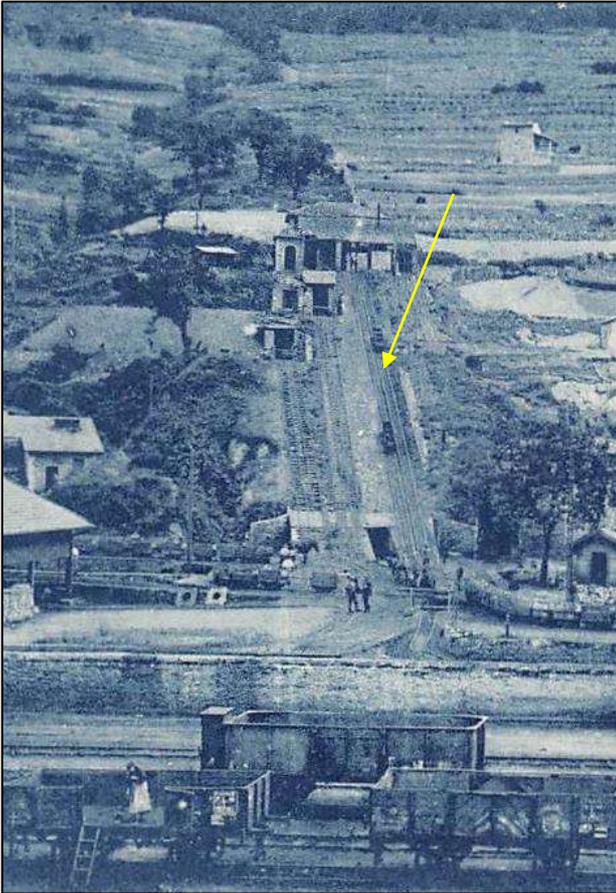


Sur cette vue aérienne des années 1950/1960, le puits de la Padène est visible en haut à gauche.

Au premier plan, le bâtiment avec la tour abritait les bureaux de la Compagnie. Il s'appelle « Le Château » et a été construit en 1865. Il est actuellement reconverti en habitations.



Les plans inclinés de la gare



Pour descendre les wagonnets vers la gare, un dernier plan incliné était nécessaire (flèche jaune). Comme on peut le voir sur le grossissement de la carte postale de la page précédente, plusieurs autres plans inclinés lui étaient parallèles. La raison en est simple : La pente avait été mise à profit pour installer les cribles et les lavoirs, et ces étages avaient chacun leur plan incliné. Ce plan incliné a servi également, dans les années 1950/1960, à remonter une partie de la production des ovoïdes jusqu'au Plateau Sainte-Barbe via le tunnel Saint-Joseph. Ces ovoïdes (appelés localement « boulets ») étaient ensuite livrés à leurs destinataires par des camions. La plus grosse partie de la production était acheminée par train.



On peut noter la présence d'un passage sous les plans inclinés et d'un pont qui permettait de traverser le Clédou (voir fiche IPVD [34117.03B](#)). Quoique modifié et réduit en largeur, il est encore visible, avec une voie noyée dans son tablier.



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



Le plan des voies étroites en gare d'Estréchoux étant inconnu, seules sont présentées quelques cartes postales ou gravure des lieux sur lesquelles elles sont visibles.

