

SUJET(S)

Chemin de fer des concessions houillères
du Soulié, de Bel-Air et de Saint-Perdoux

LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

46288 – Saint-Perdoux
46332 – Viazac

Lot

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
15088.01N	720 000	LACAPPELLE VIESCAMP > FIGEAC	1866	En service
46332.01M	/	VIAZAC - Buzac Gare > S ^T PERDOUX – Les Ténouzies	≥ 1869	≤ 1925
46332.02M	/	VIAZAC Moulin de Cadiegues > Vallon du Douzet	≥ 1869	≤ 1925
46288.01M	/	S ^T PERDOUX Moulin de Buffan > Buffan Mine	≥ 1913	≤ 1925
46288.02M	/	S ^T PERDOUX Mazet Bas > Pissessaume Mine	≥ 1906	≤ 1925
46288.03M	/	S ^T PERDOUX Mazet Bas > Mas del Bos Mine	≥ 1869	≤ 1925
46288.TM1	/	SAINT PERDOUX - Lapoursille Mine > SAINT PERDOUX - Route D 61 (transbordeur aérien)	≥ 1900	≤ 1925

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET**Histoire du Quercy minier : bassin de Saint-Perdoux-Viazac - François Tayrac**

Saint-Perdoux – Les mines

Saint-perdoux.fr

Revue de la législation des mines, minières, usines métallurgiques, carrières et sources - 1898

[Gallica](#)

Mines de Charbon, charbonnage de Figeac

Karodaxo.fr

Rapports et délibérations / Département du Lot, Conseil général – 08/1876

[Gallica](#)

Rapports et délibérations / Département du Lot, Conseil général – 08/1879

[Gallica](#)

Rapports et délibérations / Département du Lot, Conseil général – 08/1881

[Gallica](#)

Inauguration du chemin de fer d'Aurillac à Figeac le 11 novembre 1866

[Google Livre](#)

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.



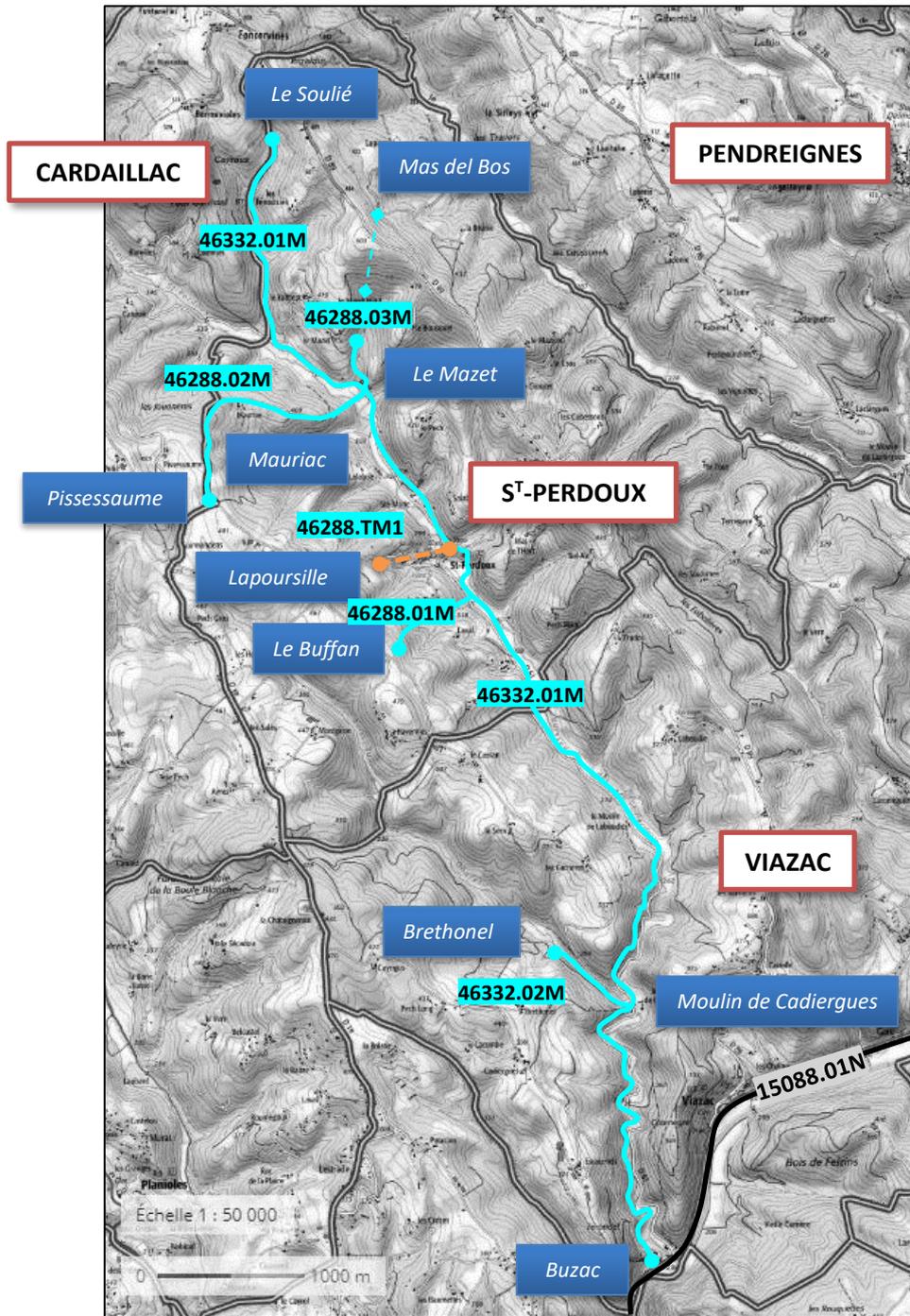
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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

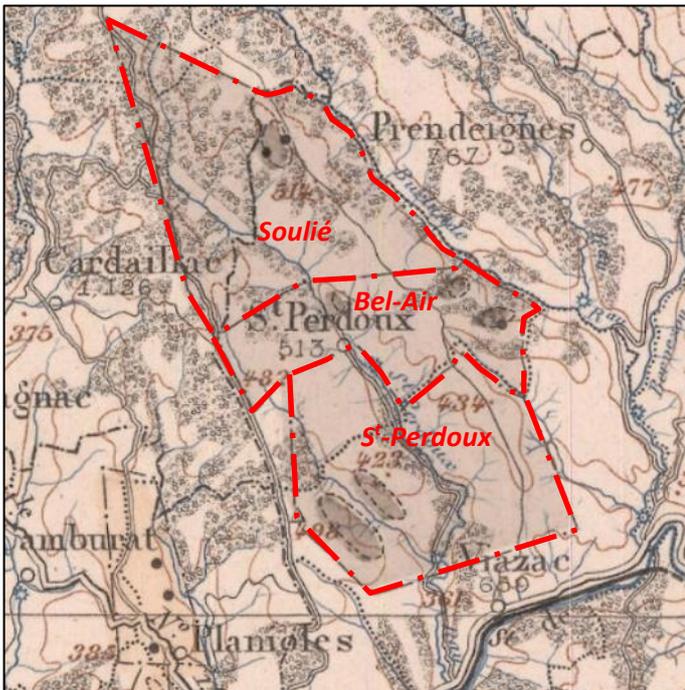


Ecartement Normal en service
 Ecartement Etroit abandonné
 Transporteur aérien



Retrouvez ce tracé sur
Archéologie ferroviaire
<http://archeferroviaire.free.fr>

PRESENTATION



Carte du Ministère des Travaux Publics de 1896

La première concession houillère, dite du **Soulié** fut accordée au nord de Saint-Perdoux à **GABRIEL GUARY**, par décret du **9 juin 1860**¹. Au sud, la concession de **Saint-Perdoux** fut instituée à **PIERRE-RODOLPHE POZZI**, par décret du **11 avril 1866**². Entre les deux, une troisième concession fut instituée le **19 septembre 1878**³, sous le nom de **Bel-Air**, à **PIERRE FIRMIN DE LATAPIE DE BALAGUIER**. Enfin, une 4^{ème} concession, dite de **Cardaillac**, fut instituée le **2 avril 1910**⁴ à **JULIEN CAYROL** et **LEON-ROMAIN GAFFARD**, au nord-ouest du bassin.

POZZI est à l'origine de nombreux travaux, notamment la construction de l'usine de **Buzac**, à proximité de la ligne d'Aurillac à Figeac⁵. Il entreprit la construction d'une voie ferrée de 2,8 km entre **Buzac** et les mines de **Brethonel**. En 1868, il est décidé de prolonger cette voie du **Moulin de Cadiergues** jusqu'au mines de la concession du **Soulié**.

Etude de M^r BOULAN, avoué à Bordeaux, rue Esprit-des-Lois, n° 5 bis.
VENTE au tribunal civil de Bordeaux, le lundi 16 avril 1877, à midi :

1^o **CONCESSION HOUILLÈRE** des MINES du LOT, dite de **Saint-Perdoux**, d'une contenance superficielle de neuf cent quinze hectares, située dans les communes de **Saint-Perdoux** et **Viazac**, arrondissement de Figeac (Lot), à trois kilomètres de la gare de Figeac.
Ensemble le chemin de fer d'exploitation, d'une contenance d'environ cinq kilomètres, qui se relie à la ligne d'Aurillac à Figeac ; des galeries d'exploitation, d'une étendue d'environ 4 kilomètres.
De quatre fours à chaux, etc. d'un important matériel destiné à l'exploitation des mines et à la circulation des trains du chemin de fer du service des mines.

2^o De DIVERS IMMEUBLES, situés dans le canton de Figeac, consistant en maisons, magasins, bâtiments d'exploitation, poudrières, hangars.

3^o Et de DROITS DIVERS pour la recherche et l'exploitation de mines de zinc, de plomb et de manganèse, à Planioles, Bombacave, Herbenols, Brethonel et Cardaillac, dans le département du Lot.
Mise à prix : 61,366 fr. 70 c.

S'adresser pour les renseignements :
1^o A M^r BOULAN, avoué, en son étude sus-indiquée ;
2^o A M^r DUSOLIER, avoué à Bordeaux, rue Vital-Carles, n° 38 ;
3^o A M^r JAUMARD, avoué à Bordeaux, cours d'Alsace-Lorraine, n° 115 ;
4^o A M. VÉROS, syndic de l'union des créanciers de la Société des Mines du Lot, rue Rolland, n° 8, à Bordeaux ;
Et 5^o pour visiter sur les lieux mêmes, à M. BLONDEL fils, administrateur des Mines, demeurant à Buzac, canton de Figeac (Lot).

Le Figaro – 13 avril 1877

Après que divers propriétaires⁶ se soient succédés, les concessions de **Soulié** et de **Saint-Perdoux** furent achetées par **MARTIAL-AUGUSTE DUBERT**, respectivement le 8 janvier et le 14 février 1894. Il obtint leur réunion par décret du **31 mars 1897**.

La **Sté des Charbonnages de Buzac** née de cette réunion, fut constituée le 6 octobre 1905. Par décret du 23 juin 1918, elle fut absorbée par celle des **Charbonnages de Figeac**, dirigée par **ANTOINE LOURTIOUX**. Le 20 avril 1922, cette dernière est déclarée en faillite. Par décret du 8 février 1924, les deux concessions sont reprises par la **C^{ie} des Mines de Saint-Perdoux et de Soulié**.

Etude de M^r E. JAUMARD, avoué licencié, à Bordeaux, rue Sainte-Catherine, 112.
VENTE Bordeaux, en un seul lot, le lundi 20 juin 1881, à midi :

1^o **CONCESSION HOUILLÈRE** DES MINES du LOT, dite de **Saint-Perdoux**, d'une contenance superficielle de 915 hectares, située dans les communes de **Saint-Perdoux** et **Viazac**, arrondissement de Figeac (Lot), à 4 kilomètres de la gare de Figeac ; ensemble le chemin de fer d'exploitation, d'une longueur d'environ 5 kilomètres, qui se relie à la ligne du chemin de fer d'Orléans, d'Aurillac à Figeac, des galeries d'extraction, d'une étendue d'environ 4 kilomètres ; de quatre fours à chaux, etc. ; d'un important matériel destiné à l'exploitation des mines et à la circulation des trains du chemin de fer de service des mines ;

2^o DE DIVERS IMMEUBLES situés dans le canton de Figeac, consistant en maisons, magasins, bâtiments d'exploitation, poudrières, hangars ;

3^o DROITS DIVERS pour la recherche et l'exploitation des mines de zinc, de plomb et de manganèse, à Planioles, Bombacave, Herbenols, Brethonel et Cardaillac, dans le département du Lot.
Mise à prix 3,000 fr.

Ces immeubles ont été acquis par l'adjudicataire folenchérissseur au prix de 160,400 fr., outre les charges.
L'adjudication aura lieu sans garantie des modifications apportées aux immeubles depuis l'adjudication au 16 avril 1877 et des objets manquant sur le matériel en immeubles par destination.

Le Figaro – 29 mai 1881

Le **3 octobre 1925**, la mine du **Farnay** (ou **Farnet**), la dernière en activité, cessa d'être exploitée. Par arrêté du **30 juin 1945**, un permis d'exploitation fut accordé pour 3 ans à **JEAN LE PAIGE DE DOMMARTIN**.

¹ D'une superficie initiale de 116,89 ha, cette concession qui fut successivement étendue par décrets des 22 mai 1865 (224 ha), 19 septembre 1878 et 14 avril 1892 pour atteindre une superficie de 818 ha répartis sur les communes de Cardaillac et de Saint-Perdoux.

² Concession d'une superficie de 915 ha répartis sur les communes de Saint-Perdoux et Viazac.

³ Concession qui sera étendue par décret du 14 avril 1892 pour atteindre une superficie de 302 ha intégralement répartis sur la commune de Saint-Perdoux. Elle resta la propriété de la famille **DE LATAPIE DE BALAGUIER** jusqu'au 6 mai 1936, date où elle fut renoncée.

⁴ Concession de 356 ha s'étendant sur les communes de Cardaillac et Sainte-Colombe. Elle sera reprise par **JOSEPH-ALBERT HILL** par décret du 10 janvier 1912. Elle fut renoncée en 1966.

⁵ Ligne ouverte le 12 novembre 1866.

⁶ On peut citer : **FOULC** en 1877 et **WEILL & C^{ie}** en 1881 pour la concession de Saint-Perdoux ; **PALOTTE** en 1874 pour la concession du Soulié.

L'EXPLOITATION

Le tableau ci-dessous indique le tonnage extrait des concessions. Ces valeurs sont issues des [rapports et délibérations](#)⁷ du Conseil général du département du Lot.

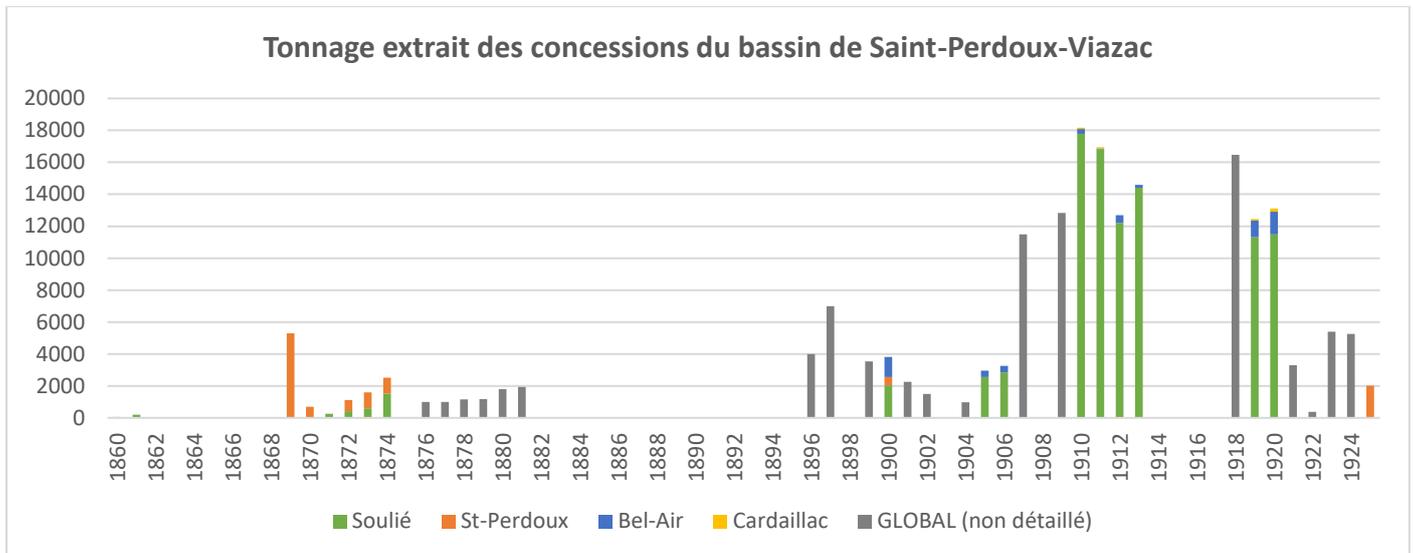
Année	Soulié	Saint-Perdoux	Bel-Air	Cardaillac	TOTAL
1860	63,15 t				63,15 t
1861	200 t				200 t
1866		Travaux d'aménagements			
1869		5 300 t			5 300 t
1870		700 t			700 t
1871	250 t (gros)				250 t
1872	272 t (gros) 140 t (menu)	Environ 700 t			1 112 t
1873	600 t	Environ 1 000t			1 600 t
1874	852,9 t (gros) 667,8 t (menu)	Environ 1 000t			2 520 t
1876					1 000 t
1877		Arrêt des travaux	Environ 200 t illicites		1 157 t
1878		En chômage pendant la majeure partie de l'année	Travaux d'aménagements		1 157t
1879			Travaux d'aménagements		1 184 t
1880			Travaux d'aménagements	Illicite (Pissessaume)	1 800 t
1881			Début d'exploitation	Illicite (Pissessaume)	1 936 t
1896					4 000 t
1897	Tonnage en augmentation				7 000 t
1899					3 537 t
1900	2 028 t	538 t	1 258 t		3 824 t
1901					2 260 t
1902		Inexploitée			1 489 t
1904					974 t
1905	2 565 t	Inexploitée	400 t		2 965 t
1906	2 846 t	Inexploitée	416 t		3 262 t
1907		Inexploitée			11 491 t
1909					12 836 t
1910	17 795 t	Inexploitée	292 t	80 t	18 167 t
1911	16 820 t	Inexploitée	50 t	70 t	16 940 t
1912	12 202 t	Inexploitée	493 t	Inexploitée	12 695 t
1913	14 400 t	Inexploitée	180 t	Inexploitée	14 580 t
1918					16 478 t
1919	11 319 t	Recherches	1 030 t	100 t	12 449 t
1920	11 486 t	Recherches	1 423 t	200 t	13 109 t
1921					3 290 t
1922		Arrêt des travaux suite faillite			370 t
1923		Reprise des travaux		Arrêt des travaux	5 404 t
1924			Inexploitée	Inexploitée	5 258 t
1925	Arrêt des travaux le 1^{er} avril⁸	2 016 t	Inexploitée	Inexploitée	2 016 t
1927	Inexploitée	Inexploitée	Recherches à La Tour	Inexploitée	0 t
1929	Inexploitée	Inexploitée	Inexploitée	Inexploitée	0 t

En tenant compte uniquement des périodes connues, le tonnage s'élève à près de 195 000 tonnes. En 1873 et 1874, un tiers du charbon extrait des mines de la concession de Saint-Perdoux fut consommé par les fours à chaux de Buzac.

⁷ Certaines valeurs, exprimées en qm (quintal-mètre) dans les documents, ont été convertis en tonnes (1 qm = 0,1 t).

⁸ Un chantier de recherche, à la mine du Mas del Bos (concession du Soulié), a été abandonné le 7 novembre 1925.

Les valeurs du tableau précédent sont reportées dans le graphique ci-dessous.



De ce graphique, il est possible de distinguer 5 grandes périodes :

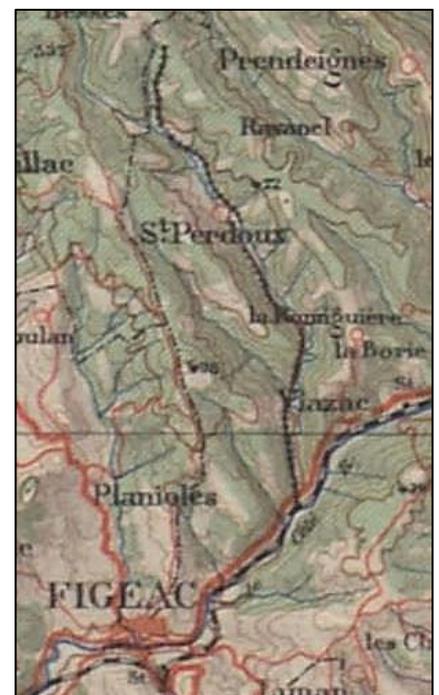
1869 : C'est la première année d'exploitation des mines de la concession de Saint-Perdoux. C'est aussi l'année supposée⁹ de la mise en service du chemin de fer entre l'usine de **Buzac** et les mines de **Brethonel**. Cette exploitation fut éphémère, **POZZI** ayant semble-t-il largement surestimé les ressources de la concession. Il dépensa un million et demi de Francs et fit faillite en 1877. Par la suite, l'exploitation se concentra sur la concession du Soulié.

Période 1880-1895 : Cette période est mal ou peu documentée, mais elle correspondrait à la mise en service du chemin de fer du **Moulin de Cadiergue** jusqu'au bas des plans inclinés des **Ténouziés** (ci-contre). La voie fut construite en même temps que le chemin de Grande Communication n°31, dont elle partageait la plateforme. En **1898**, la longueur du chemin de fer, y compris deux plans inclinés et deux câbles transporteurs est d'environ 11 km, dont 5 en site propre et 6 en accotement sur la route de Saint-Perdoux.

1906-1907 : Reconstruction du chemin de fer pour l'arrivée des locomotives et modernisation de l'usine de **Buzac**. Il s'en suivit une augmentation significative de la production.

1910-1913 : Le percement du tunnel du **Mazet**, avec l'exploitation des couches rencontrées, semble avoir eu une répercussion immédiate sur la production.

1922-1925 : La fin des exploitations.

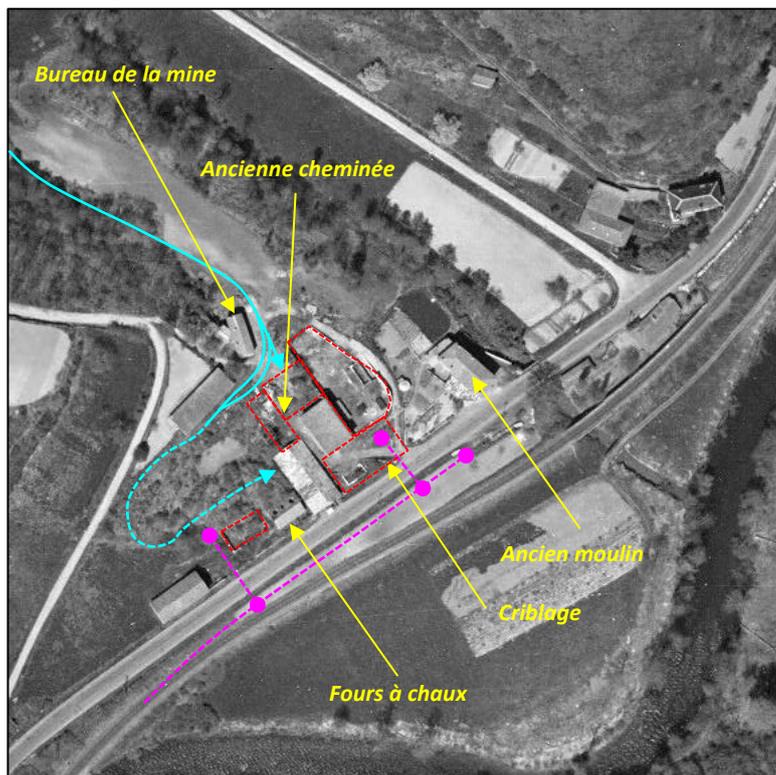


Service Géographique de l'Armée, d'Aurillac – 1929

⁹ Dans un compte-rendu du 20 décembre 1868, l'ingénieur **VAÏSSE** écrit : « le chemin de fer que j'y construis sera de nature à vous étonner lorsque vous le verrez... Il rappelle un peu le chemin de fer de l'Amérique traversant la forêt vierge ». Il est donc supposé avoir été mis en service en 1869, année du début de l'exploitation des mines. Celle-ci a duré jusqu'en février 1870 et produit 6 000 tonnes de charbon.

En 1996, FRANÇOIS TAYRAC et REMY ROUYSSIÉ ont publié un ouvrage intitulé *Historique du Quercy minier : bassin de Saint-Perdoux-Viazac* (édition : Association des Collectionneurs de Figeac et de ses Environs- ACFE46). Celui-ci n'est plus disponible à la vente mais peut être consulté sur le site de Paris-Tolbiac de la Bibliothèque Nationale de France, cote 16-LO10-975. La présente fiche a été en grande partie rédigée à l'aide d'extraits disponibles sur Google Livres.

L'USINE DE BUZAC



Vue aérienne IGN – 1950 – En pointillés roses : emplacements supposés des bâtiments disparus.

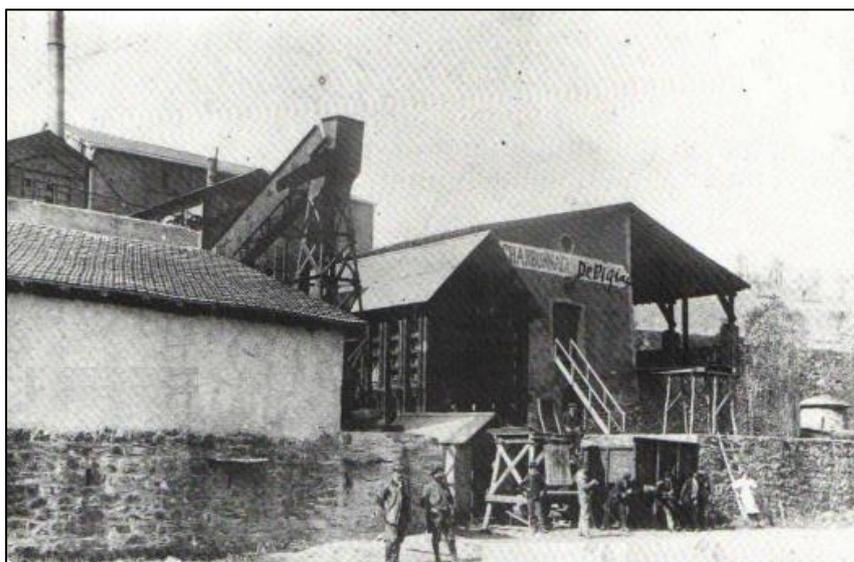
A l'origine créée pour traiter le minerai issu de la concession de Saint-Perdoux, l'usine de Buzac fut progressivement modernisée pour traiter toute la production du bassin. Cette usine était construite à proximité immédiate du *Moulin d'Assieu*¹⁰. Elle était desservie par l'embranchement Pozzi de 330 mètres de développement.

En 1877, l'usine disposait de trois fours à chaux, toujours visibles en 2015 en bordure de la N122. Ils étaient reliés au quai de chargement de l'EP par une voie qui arrivait devant les portes de sorties. Il existait un quatrième four à chaux de 57 m³. Celui-ci était relié aux quais par une voie ferrée spéciale.

En 1907, un criblage fut installé. Il est visible sur la photo ci-dessous. Un wagon de la *C^{ie} du PO* est en attente de chargement.

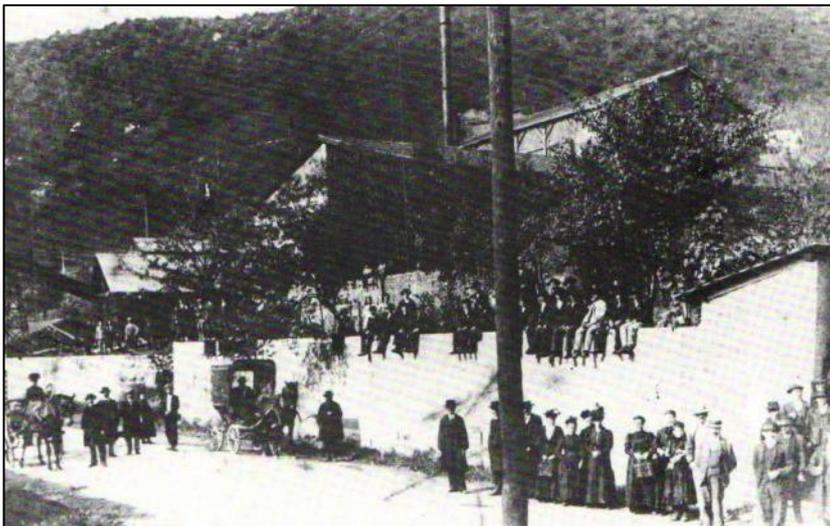
ATTENTION : Le plan des voies normales indiqué en pointillés roses sur la vue aérienne ci-dessus n'est pas confirmé. Le réseau de voies étroites en bleu clair (supposé en pointillés) est déduit de l'analyse des photos.

Le wagon est garé perpendiculairement à l'EP, ce qui suppose la présence d'une plaque tournante. Une autre plaque devait permettre d'accéder aux fours. L'existence de ces deux plaques tournantes de service est confirmée dans l'ouvrage de FRANÇOIS TAYRAC.



Pour cliquer à Street View : [CLIQUER ICI](#)

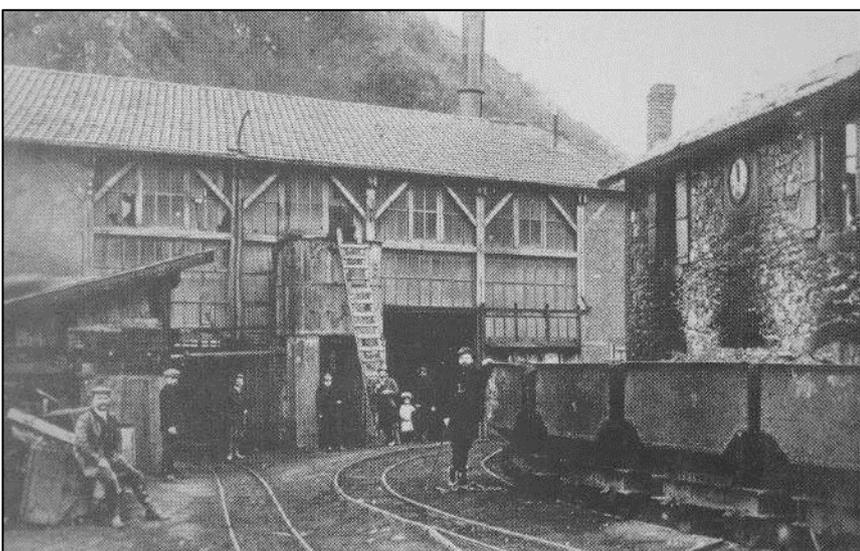
¹⁰ Devenu un hôtel-bar-restaurant jusqu'en 2008.



Cette autre photo a été prise un jour de paye. La(les) voie(s) de l'EP se devine(nt) dans l'angle inférieur gauche. L'ancien moulin est hors champ à droite.

Pour cliquer à Street View : [CLIQUER ICI](#)

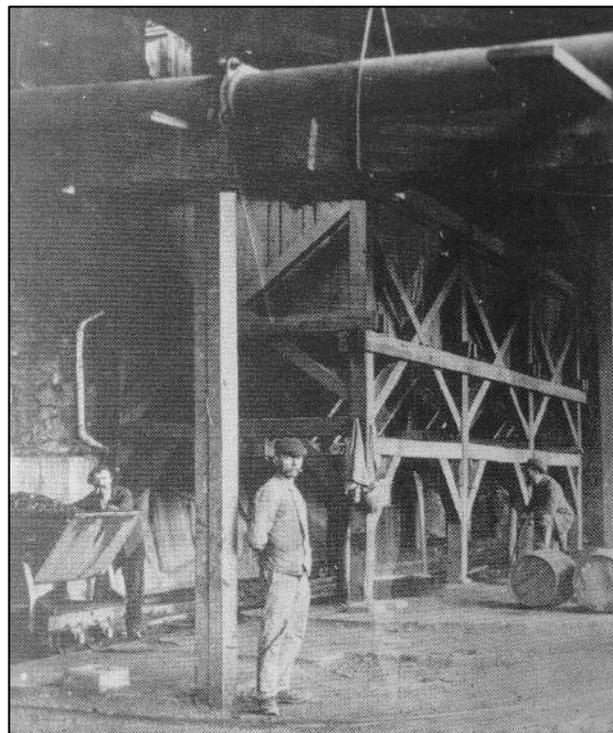
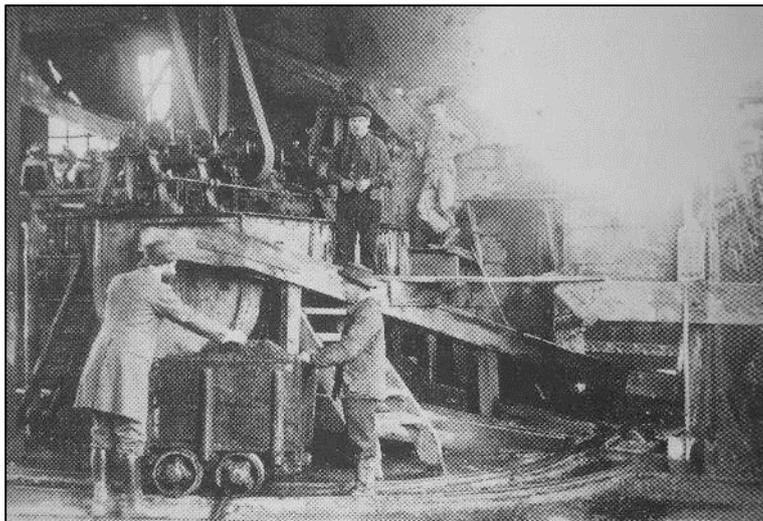
Ci-contre, l'usine photographiée en direction de l'Est. Des wagonnets sont visibles dans le coin inférieur droit, devant le triage et non loin des fours à chaux, hors champ à droite.



Ci-contre, l'arrivée des wagons depuis les mines. A droite de la photo et ci-dessous : le bureau de la mine devant lequel arrivait le chemin de fer.



Août 2010



Trois photos de l'intérieur de l'usine.



A partir de 1907, le charbon fut classifié par un trommel¹¹ en 3 catégories :

- Fines : 0-40 mm
- Petits criblés : 40-80 mm
- Gros criblés : > 80 mm

Les fines (1% du volume) tombaient dans des trémies et étaient chargées dans des wagonnets que l'on roulait au lavoir.

Les petits criblés étaient reçus sur des toiles de transport et de nettoyage pour être chargés dans les wagons du PO à l'aide d'un couloir télescopique.

Une vingtaine de femmes était chargée d'examiner et trier les gros criblés (ci-contre).

¹¹ Tamis cylindrique utilisé pour séparer les matériaux par taille.

DE BUZAC AU MOULIN DE CADIERGUES



Sur cette portion, le chemin de fer était posé en site propre et remontait la rive droite du ruisseau *Le Saint-Perdoux*. Les vestiges les plus intéressants sont :

- une tranchée ① ;
- plusieurs ponceaux, dont celui-ci-dessous, très bien conservé ② ;



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

A partir de ce pont et jusqu'à l'approche du *Moulin de Cadiergues* (autrefois écrit *Cayrigus*), la voie surplombait la route. Un mur de soutènement ③ est toujours visible sur quelques centaines de mètres. Il existait un pont ④, aujourd'hui disparu (ci-dessous), au-dessus du *Ruisseau de Brethonel*.



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

Ce pont fait l'objet de la fiche [IPVD 46332.02N](#)

DU MOULIN DE CADIERGUES AU MINES DE BRETHONEL



Deux niveaux sont encore visibles. La voie posée en bordure de route continuait vers Saint-Perdoux. Celle partant en direction des mines de *Brethouneil* devait la surplomber, avant de bifurquer sur la gauche. Le cadastre confirmerait cette hypothèse.



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

Ci-contre, petit ouvrage d'art entre *Buzac* et *Brethouneil*, photographié en 2010.

Cette hypothèse reste à confirmer, mais il est possible que la voie vers les mines de *Brethouneil* (aussi écrit *Brethouneil*) se détachait de la voie principale à l'entrée du dernier virage. Son origine a disparu par suite de l'élargissement de la route.



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

La voie remontait le vallon sur la rive droite par un sentier toujours praticable.

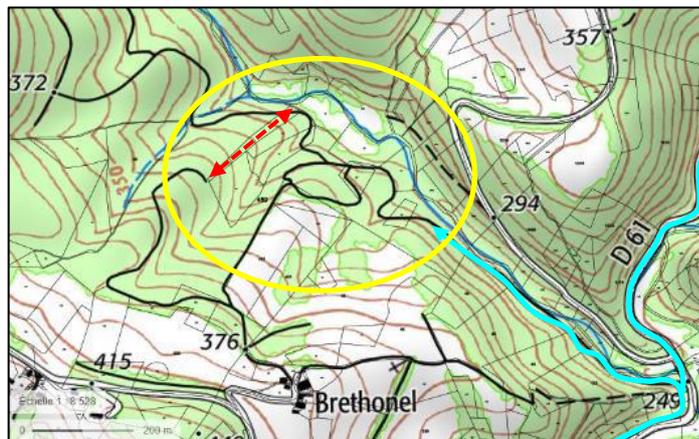


Les mines de Brethonel (VIAZAC)

Concession de Saint-Perdoux

Ces mines étaient situées dans le vallon du *Douzet*, au pied du hameau de *Brethonel*. Elles furent les premières à avoir été desservies par le rail depuis *Buzac*. La mine du *Farnet*, la dernière exploitée, serait située dans ce secteur.

En 1877, environ 5 km de voies sont inventoriés, dont celles de l'usine et les 2,8 km posés depuis *Buzac*. Un plan incliné est signalé sur la rive droite du ruisseau du *Douzet*. Une parcelle du cadastre pourrait correspondre à son emplacement (flèche en pointillés rouge).



DU MOULIN DE CADIERGUES AUX TÉNOUZIES

Sur cette portion, la voie fut posée sur l'actuelle D 61 (ex GC n°31, ex IC n°88) ouverte pour l'occasion. Les études pour la construction de ce chemin de fer débutèrent vers 1868 mais firent face à de nombreuses difficultés avec l'administration et les propriétaires des terrains. La date de mise en service de cette portion est pour le moment inconnue, mais pourrait se situer aux alentours de 1885. La voie ferrée desservait plusieurs sites miniers répartis sur le parcours : *Buffan*, *Lapoursille*, *Mauriac*, *Le Mazet*, *Le Soulié*,... Ceux-ci sont détaillés ci-après, du sud au nord.

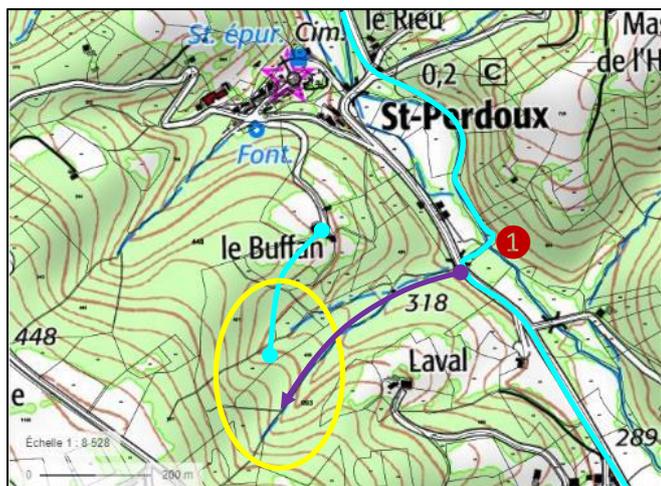
A partir de 1906, le chemin de fer existant depuis les usines de Buzac jusqu'au bas des plans inclinés des Ténouziés (8,5 km), dut être complètement révisé. Des modifications de tracés, de courbes s'imposèrent, des murs de soutènement durent être refaits, des ouvrages d'art construits. Les traverses furent changées en totalité et les rails remplacés sur plusieurs kilomètres. Tout cela pour supporter la prochaine mise en service de la locomotive attelée à des trains de 20 à 25 berlines pouvant transporter chacune 2,5 t de charbon.

En juillet 1906, lors du reprofilage de la voie nécessaire à la mise en service des locomotives, l'agent voyer de Figeac envoie son rapport à l'ingénieur des mines : « La largeur normale de la route GC numéro 31 de Saint-Perdoux est de cinq mètres. Les dessins produits par les charbonnages indiquent que les locomotives auraient 1 m 64 de largeur, il ne resterait donc que 3 m 36 pour le passage des véhicules. Il y a également les courbes d'un rayon inférieur à 20 mètres. On comprendra alors que la partie de voie restant libre est insuffisante, et qu'au point de vue de la sécurité publique il est autant de l'intérêt de l'administration que de celui de la société des charbonnages d'augmenter cette largeur. Donc avant de nous prononcer, nous invitons les charbonnages à produire un élargissement du chemin GC numéro 31 ».

Les travaux furent presque terminés fin juin 1907 et reçus par les ponts et chaussées. Les locomotives furent mises en service immédiatement.

Les mines du Buffan (S^T-PERDOUX)

Concession de Saint-Perdoux



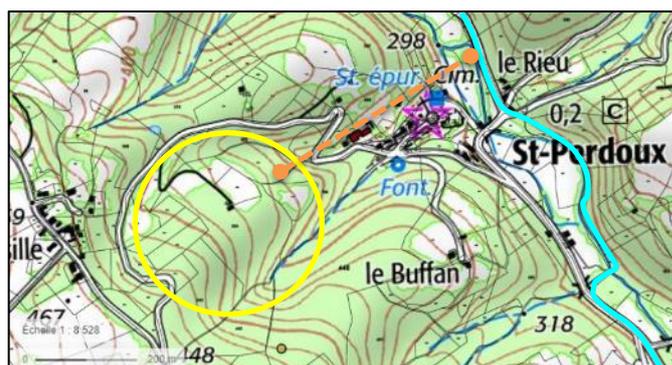
Les voies passaient à proximité des mines du *Buffan* situées dans l'ovale jaune ci-contre. Un plan incliné descendait le charbon depuis le carreau jusqu'à la voie principale au *Moulin de Buffan*. Il existait également un second roulage rejoignant le hameau *Buffan*.

Entre le *Moulin de Buffan* et *Rieu*, la voie était posée en site propre. Elle traversait le *ruisseau de Saint-Perdoux* en empruntant un pont dont il ne reste aujourd'hui que les culées (1 sur l'extrait de carte IGN). Celui-ci fait l'objet de la fiche [IPVD 46288.03G](#). La voie retrouvait ensuite la route au carrefour du *Rieu*.

Les mines de Lapoursille (S^T-PERDOUX)

Concessions de Bel-Air

Les mines de *Lapoursille* (aussi écrit *Lapourseille*) étaient situées à proximité du bourg de Saint-Perdoux et en limite nord de la concession du même nom. Elles étaient reliées au chemin de fer par un transporteur aérien (voir fiche n°[46288.TM1](#)), construit à la demande de **FRANÇOISE MARIE MATHILDE DE LATAPIE DE BALAGUIER**. Celui-ci passait derrière l'école. Son tracé supposé est reporté ci-contre en pointillés orange. Le charbon était transporté dans des paniers en forme de nacelle.



Ci-contre, à la gare d'arrivée, les vestiges du mur du transporteur.

Fille de **PIERRE FIRMIN DE LATAPIE DE BALAGUIER**, **Mlle DE LATAPIE** est née à Figeac le 13 avril 1861. On peut supposer que le transporteur aérien fut mis en service aux alentours de 1900.



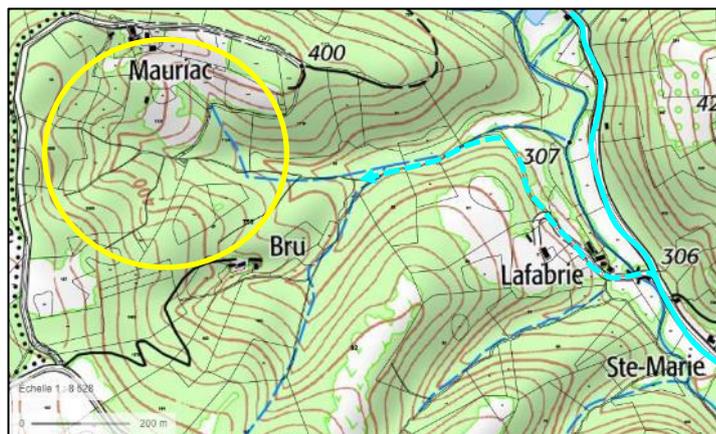
Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Les mines de Mauriac (S^T-PERDOUX)

Concessions du Soulié

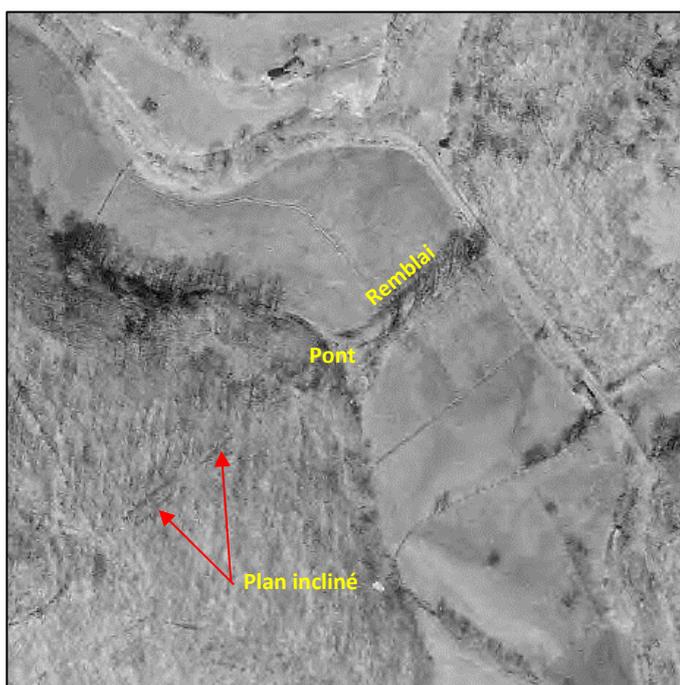
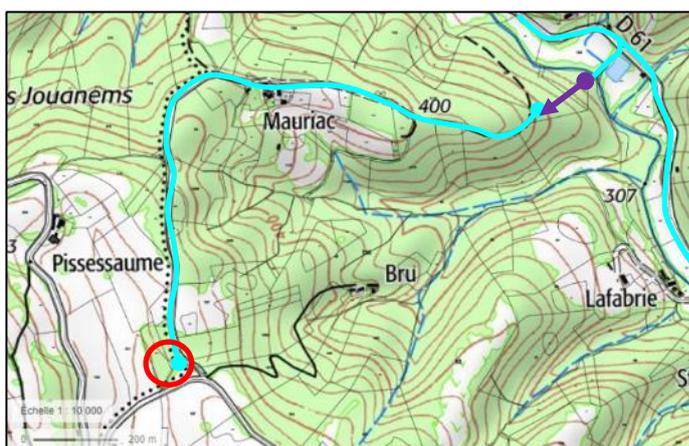
Les mines de *Mauriac* semblent avoir été desservies, à partir de 1907, par une locomotive baptisée « *La Mauriac* ». Un embranchement aurait donc existé, mais sans certitude. Il n'a pas été inventorié.

Cette voie aurait pu emprunter le pont permettant d'accéder au hameau de *Lafabrie* puis remonter le vallon de la *Béale de Mauriac*.

**Les mines de Pissessaume (CARDAILLAC)**

hors concession

En 1906, la société des charbonnages autorisa **FIRMIN SIRIEYS**, propriétaire à *Pissessaume*, à établir une ligne de roulage pour ses charbons à travers ses taillis et châtaigneraies sur la crête de *Mauriac*. Le terrassement fut autorisé pour une double voie et un pont dû être établi sur la *rivière de Saint-Perdoux*. Il fait l'objet de la fiche [IPVD 46288.02A](#).



Monsieur **SIRIEYS** exploitait, avec plusieurs ouvriers qu'il avait à son service, des mines qui se trouvaient sur son domaine de *Pissessaume*, dépendant de la commune de Cardaillac (cercle rouge ci-dessus).

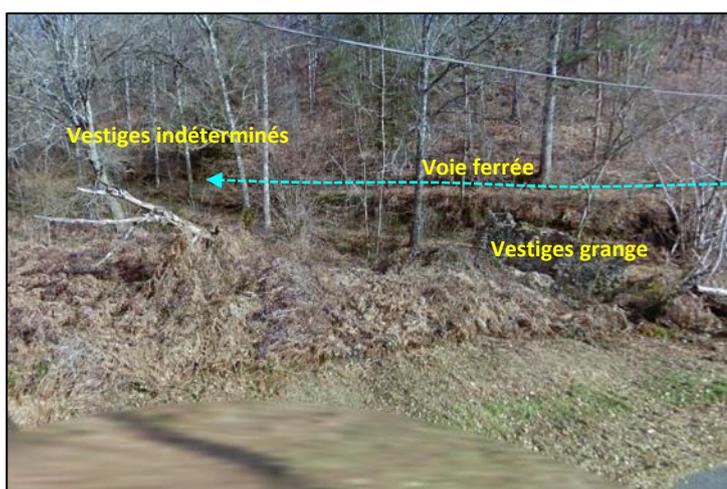
Les traces du plan incliné sont nettement visibles sur la vue aérienne de 1969 ci-contre. L'itinéraire supposé jusqu'aux mines de Pissessaume est reporté sur la carte ci-dessus.

Vue aérienne IGN - 1969

Les mines du Mas del Bos et du Mazet (S^T-PERDOUX)

Concessions du Soulié

Après Saint-Perdoux, la voie continuait sur la D61 jusqu'au bas du *Mazet*. Deux cents mètres avant les ruines d'une grange, d'origine peut être minière, une voie montante se détachait sur la droite afin d'atteindre une trémie destinée à réceptionner le charbon issu des mines du *Mas del Bos* et du *Rangs*. La voie principale continuait le long de la route vers le *Pas de Faltrept*.

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

Ci-contre, au bas du *Mazet*, il est possible d'apercevoir des vestiges :

- au bord de la route, les ruines de la grange¹² ;
- dans la pente, à travers de la végétation, la base d'une construction non identifiable constituée d'une ou deux arcades. Il pourrait s'agir de la base de la trémie.

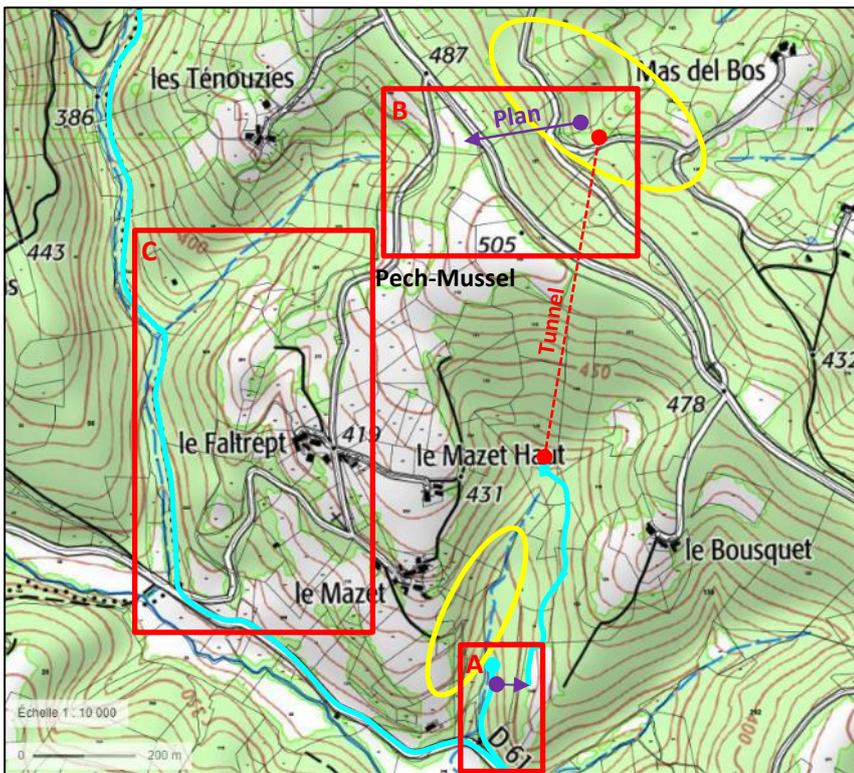
En octobre 1912, quatre plans inclinés étaient signalés. Ils permettaient de franchir la montagne afin d'évacuer le charbon du *Mas del Bos*, jusqu'au *Pas de Faltrept* (grange *Destal*). Cet itinéraire passait par des voies allant du *Mas del Bos* à la tête du plan incliné des *Ténouzies*. Un transporteur aérien aurait également été mis en service entre les mines et la trémie située au bas du *Mazet*. La mise en œuvre de ces équipements nécessitait beaucoup de personnels et ralentissait l'évacuation du charbon. Il fut donc décidé de percer la montagne de part en part. Commencé en 1910, le **tunnel-travers-banc du Mazet**¹³ fut mis en service à la fin de l'année 1913. Il mesurait 639,60 m de long. Un ventilateur fut installé à son entrée pour aspirer et renouveler l'air. Parallèlement, une forge, des hangars, une écurie et une maison pour le maître mineur et sa famille furent construits sur le carreau du travers-banc. Tout cet ensemble a disparu en laissant peu de traces, ce qui rend la localisation de ces divers éléments extrêmement difficile, voire impossible.

¹² Repère de nivellement : https://geodesie.ign.fr/fiches/pdf/LP.C.N3-174_207632.pdf

¹³ Tunnel car il servait de roulage entre les mines du *Mas del Bos* et la trémie du *Mazet* ; travers-bancs car il recoupait deux couches de charbon.

En juin 1913, « l'avancement du tunnel est de 416,71 m au côté ouest, et de 31,50 m du côté du Mas del Bos. Le raccordement des deux travaux se fera avec un écart de 4 mètres. L'avancement journalier est peu rapide. Parfois, il atteint à peine 0,60 m, nous traversons des couches de roche granitique. Les deux couches de charbon se dirigent vers l'ouest et sont recoupées par le tunnel à 300 m de l'entrée. Il y aura de chaque côté du tunnel 45 hectares de charbon à exploiter et du travail pour une vingtaine d'années à raison de 60 000 tonnes par an. ». La jonction des deux chantiers eut lieu le 23 septembre 1913.

A la mine du Mas del Bos et au travers banc du Mazet (Pech du Fau¹⁴), un inventaire de 1920 fait état « à l'intérieur des galeries 1 605 mètres de voie ferrée en place. En stock 500 mètres de divers rails, 19 boulines en tôle, 15 plaques ou sautoirs en fonte, 3 poulies de plans inclinés, un treuil avec câble, 12 wagonnets, 7 aiguillages, une cintreuse de rail. A l'extérieur (lieu-dit Pech du Fau) 2 500 mètres de voies diverses, 8 aiguillages, 6 poulies, 2 grandes trémies en bois avec culbuteurs roulants. ».



En l'absence de plan détaillé, les données, issues de l'ouvrage de FRANÇOIS TAYRAC, sont difficiles à retracer uniquement par l'analyse des vues aériennes. Les seules exploitables datent du mois d'avril 1969, soit près de 50 ans après la fin des travaux. Elles offrent l'avantage d'une végétation sans feuillage. Des traces rectilignes pouvant correspondre à des plans inclinés ainsi que des chemins pouvant avoir supportés des rails y sont visibles. Mais en raison du nombre important de traces, le choix a été fait de ne pas reporter l'ensemble des voies.

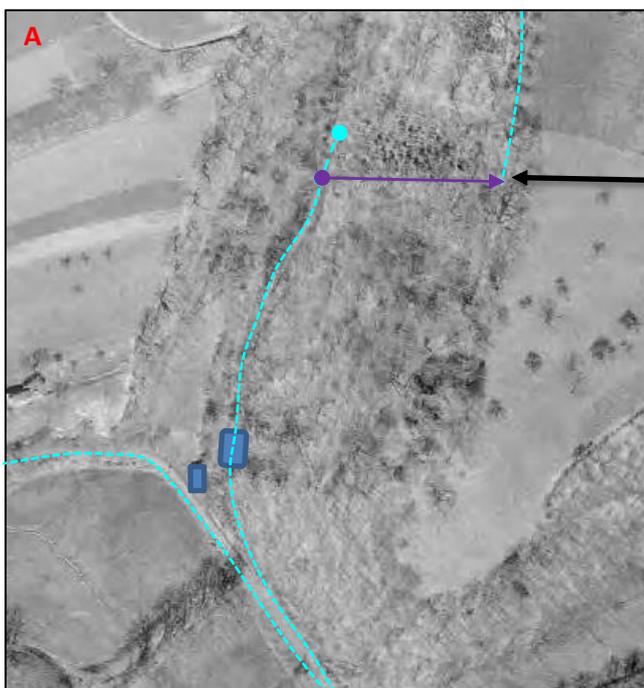
L'emplacement du tunnel du Mazet est indiqué en pointillés rouges. Un itinéraire rejoignant une trémie est proposé en pointillés bleus. Les entrées de mines sont localisées dans les ovals jaunes.

La voie ferrée principale venue de la vallée se termine au pied d'une trace rectiligne qui est le vestige d'un petit plan incliné (flèche mauve) auquel aboutissait par le haut la voie ferrée en provenance du tunnel.

Ci-contre, le plan incliné photographié en 2010.



¹⁴ Un secteur est nommé Pech-Mussel sur le cadastre. Il est indiqué sur le plan page suivante. Le Pech du Fau n'a pas été localisé.



Vue aérienne IGN – 1969



Ci-dessus, le treuil situé au sommet du plan incliné, photographié en 2010.

Le tunnel-travers-banc du Mazet fait l'objet de la fiche [ITFF n°46288.1](#).

Ci-contre, les mineurs de l'équipe de jour posent devant l'entrée du tunnel, dont on peut apercevoir le fronton à gauche. Derrière les mineurs, le ventilateur GALLAND qui renouvelait l'air du tunnel. Il était actionné par une machine à vapeur fixe DEVILLE.



Ci-contre, en 2010, carcasses de berlines et autres matériels déversés dans le ravin proche de l'ancien carreau.



Cette vue aérienne correspond au secteur **B** de la carte page 15.

La sortie du tunnel, aujourd'hui bouchée, est localisée dans le cercle rouge. La flèche pointe la trace supposée de l'un des plans inclinés que le tunnel aurait court-circuité.



Vue aérienne IGN - 1969



Au sommet du supposé plan incliné, un tas de pierre, sans doute un reste de l'ancrage du treuil, était visible en janvier 2011.

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

Ci-contre, vue aérienne de la zone **C** de la carte page 15. Au moins deux traces rectilignes pouvant correspondre à des anciens plans inclinés sont visibles.

A noter la présence de nombreuses autres traces non identifiées rendant difficile le traçage. La solution proposée en pointillés bleus n'est qu'une hypothèse. Il pourrait s'agir de l'ancien itinéraire emprunté avant le creusement du tunnel.



Vue aérienne IGN – 1969

Un sentier découverte

Un sentier des mines, avec panneaux explicatifs, a été ouvert en 2015 autour des villages du Soulié et des Ténouzies. Il permet de voir des entrées de mines, un chemin de circulation des wagonnets et le départ du transporteur aérien ramenant le charbon dans la vallée, pour charger le petit train.

Des wagonnets et un treuil se trouvent aussi sur la place de Saint-Perdoux.

Site de la commune : <http://saintperdoux.fr/>

Site de l'association DECLAM¹⁵ : <http://sentiers-retrouves.com/le-sentier-de-saint-perdoux/>

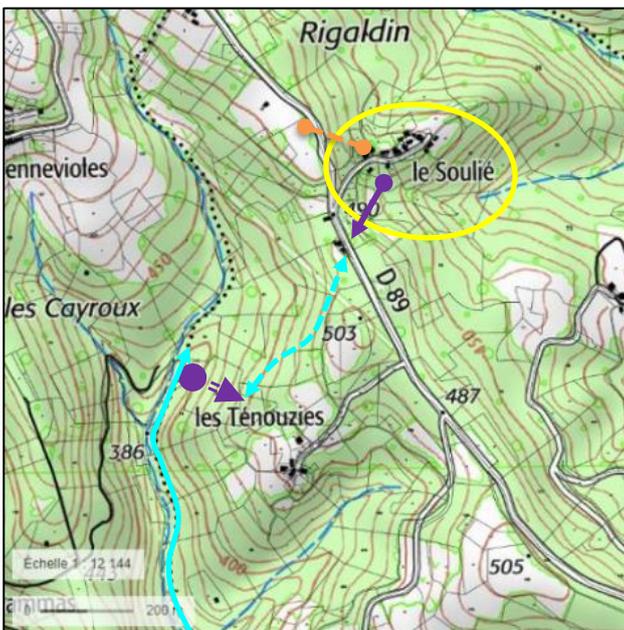
Comment accéder au sentier ?

- ⇒ Départ sur la D89 à l'embranchement du Faltrept (route reliant Viazac à Rouqueyroux, à 3 km du village de Saint-Perdoux)
- Parcours : 3 km

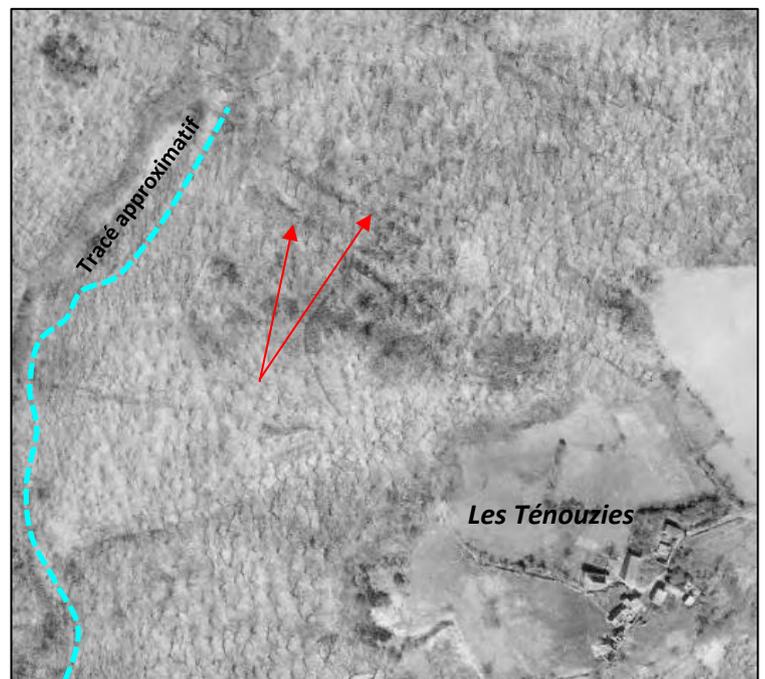


Les mines du Soulié (S^T-PERDOUX)

Concessions du Soulié



Au Pas du Faltrept, la voie quittait la route pour remonter le vallon du ruisseau des Ténouzies. L'emplacement du terminus de la voie n'a pu être localisé avec précision.

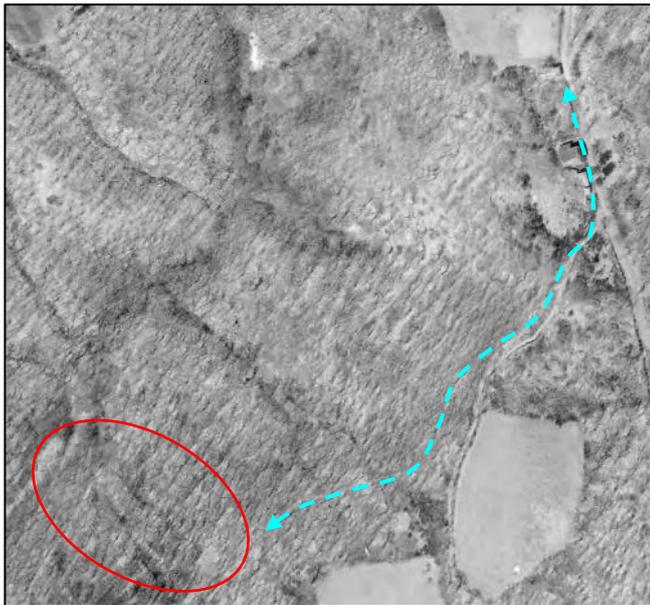


Deux traces sont visibles sur la vue aérienne de 1969. Elles pourraient correspondre aux plans inclinés. De là, une voie devait rejoindre les mines du Soulié (ovale jaune¹⁵ ci-dessus).

Vue aérienne IGN - 1969

Dans une lettre du 5 novembre 1906, il est écrit que « pour mener cette production [ndlr : production du Soulié] à l'usine de Buzac, nous devons lui faire franchir le réseau des plans [ndlr : aériens ou inclinés] et des voies du Soulié, puis le chemin de fer de la vallée de Saint-Perdoux. Le point critique est le roulage du Soulié avec plan N° 2 qui est long et difficile de manœuvre. Nous pensons néanmoins que son débit peut dépasser cent berlines par jour. Sur le chemin de fer, nos deux locomotives doivent nous amener aisément 120 berlines par jour à l'usine de Buzac. »

¹⁵ D'autres mines étaient situées dans le vallon de La Burlande.



Ci-contre en pointillés bleus, un itinéraire possible entre la localisation supposée des plans inclinés des *Ténouzies* (ovale rouge) et les mines du *Soulié*.

Vue aérienne IGN - 1961



Ci-contre, le bureau de la mine du *Soulié*.

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

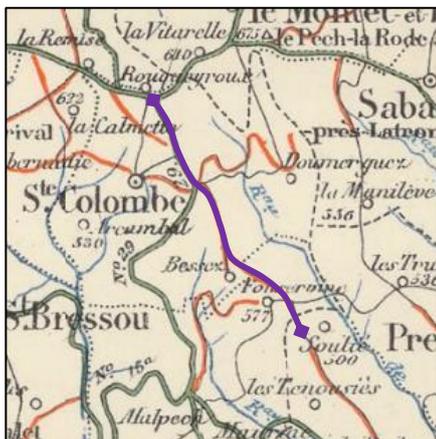
La présence d'un plan incliné ① est confirmé grâce au treuil à vapeur toujours visible en 2010. Il est possible qu'à partir de 1911, un roulage fut créé en direction du carreau du *Mas del Bos* (flèche en pointillés bleus sur la vue aérienne), afin de bénéficier du tunnel.



Un peu plus au nord, au bord de la route départementale, un mur de soutènement attire l'attention. Il pourrait s'agir de la base d'un plan aérien et quai de chargement. Il est indiqué en pointillés orange ② sur la vue aérienne précédente. Un treuil devait permettre de remonter les paniers depuis les mines.



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



Extrait carte du Lot - 1865

Mais l'existence de ce mur peut avoir une autre interprétation. Il pourrait avoir été construit au tout début de l'exploitation de la concession. En effet, avant l'arrivée du chemin de fer, le charbon était acheminé sur 5 km par tombereaux jusqu'à Rouqueyrroux, sur la route de Lacapelle-Marival à Latronquière, où un bâtiment de 112 m² servait d'entrepôt.

LE MATERIEL

A l'origine, des convois de 4 à 5 wagonnets étaient tirés par des chevaux ou des mulets jusqu'à l'usine de *Buzac*. En novembre 1906, avant la mise en service des locomotives, quatre juments assurent deux voyages par jour jusqu'à l'usine, tirant chacune cinq berlines. Un cinquième cheval fait deux voyages de nuit.



Les 3 et 10 novembre 1906, deux locomotives *Decauville* type 1 de 5 tonnes furent livrées. Numérotées 468 et 469, elles avaient pour nom celui de leur lieu de desserte : la « *Soulié* » et la « *Mauriac* »¹⁶, que les mineurs surnommaient « *La Madelon* » et « *La Margueritte* ». Ces machines pouvaient tirer jusqu'à 25 wagons par voyage.

D'autres locomotives de différents constructeurs vinrent augmenter le parc : *Kainscop*¹⁷ (Lens), *Deville*¹⁸ (Saint-Etienne) et *Pinguely* (Lyon) en 1917, *Decauville* en 1918.

¹⁶ Cette locomotive pourrait confirmer l'existence d'un embranchement desservant les mines de Mauriac.

¹⁷ *Kainscop* fut l'un des principales actionnaires des charbonnages

¹⁸ Utilisée vraisemblablement comme machine fixe pour le ventilateur Galland du tunnel du Mazet.