

SUJET(S)

Chemin de fer de la carrière de talc, plan incliné et transporteur aérien
du domaine de Cobazet

LOCALISATION



Pyrénées- Orientales

Code INSEE – Commune(s)

66034 – Campôme

66119 – Mosset



SECTION(S) DE LIGNE(S)

N°RSU

N° officiel

Intitulé

Ouverture

Fermeture

66119.01M

/

MOSSET - La Rouquette Carrière > La Gare d'Estarté

1886

vers 1950

66119.02M

/

MOSSET - Cortals Combo > CAMPOME - Chemin de Carmajou

≥ 1890

≤ 1907



PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET**Ancienne voie minière Caillau - La Gare d'Estarté (reportage photo)**[PASSES-montagnes.fr](http://PASSES-MONTAGNES.FR)

Domaine de COBAZET et chemin de fer Decauville - Mosset - 1906

[Edwige-praca.fr](http://EDWIGE-PRACA.FR)

Ets de Chefdebien à Perpignan - Usines de Prades et de Maillole - Exercice 1914-1915

[Edwige-praca.fr](http://EDWIGE-PRACA.FR)

La forêt et Cobazet

[Histoire de Mosset](http://HISTOIRE-DE-MOSSET.FR)

Excursion à Cobazet en 1888

[Histoire de Mosset](http://HISTOIRE-DE-MOSSET.FR)

Le sous-sol

[Histoire de Mosset](http://HISTOIRE-DE-MOSSET.FR)

Tournée des élèves forestiers anglais dans les Pyrénées -Orientales

[Gallica](http://GALICA.FR)[Randonnée n°09](#) : Sur la route du talc[Randonnée n°14](#) : Entonedo – Jasse de Caillau – Carrière de talc[Le Journal des Mossétans n°16](#) (voir également les n°17, 18, et 38, en remplaçant le numéro dans l'adresse du site)[Le Journal des Mossétans n°73](#) (voir également les numéros suivants, en remplaçant le numéro dans l'adresse du site)

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

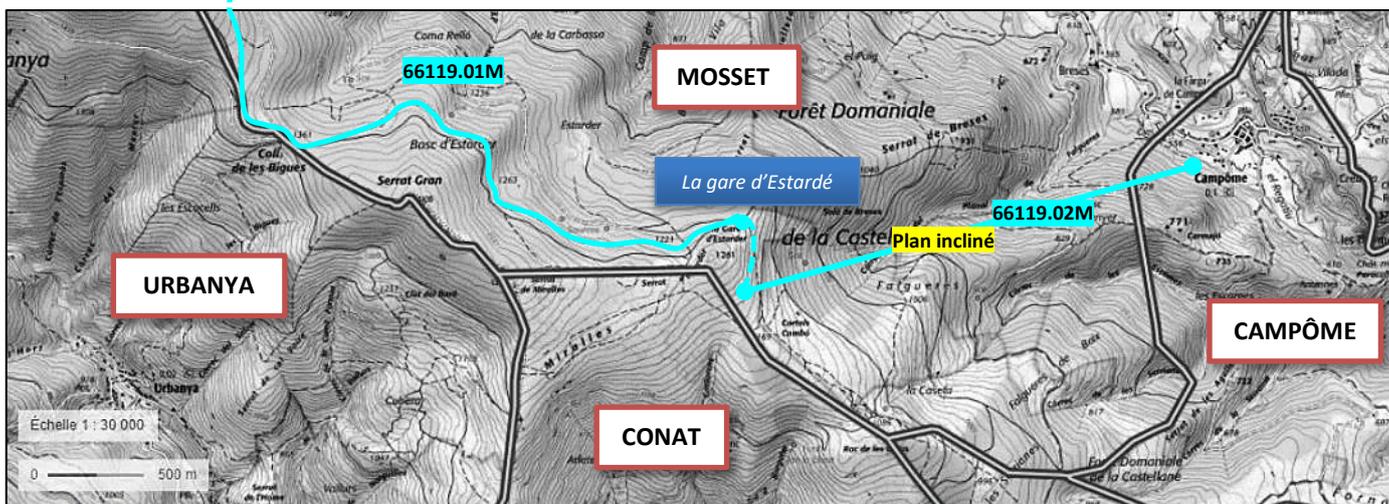
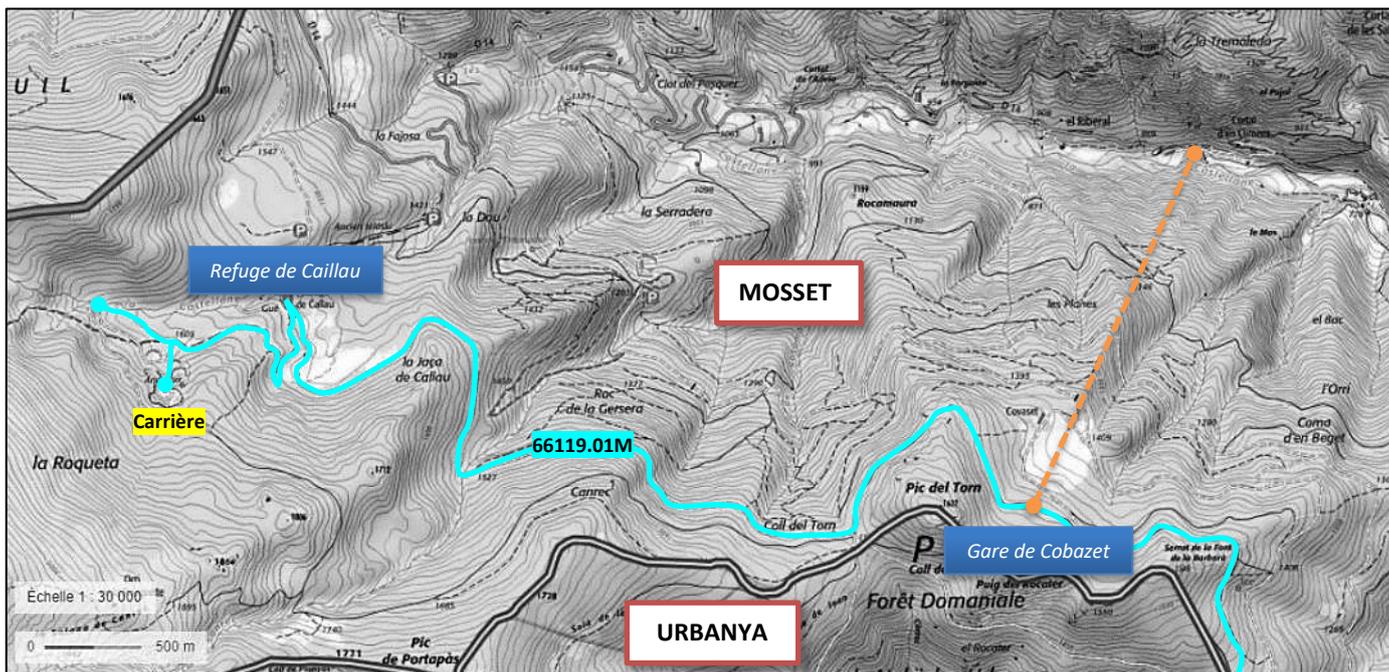
irsp-contact@sfr.fr

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

--- Transporteur aérien



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



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

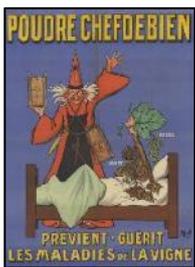
irsp-contact@sfr.fr

PRÉSENTATION

En 1883, lors de la vente aux enchères des biens du maître de forge **REMY JACOMY** (1818-1889), le **baron FERNAND MARIE DE CHEFDEBIEN-ZAGARRIRA** (1836-1914) fait l'acquisition d'un vaste domaine foncier de 1851 ha, situé sur la commune de Mosset. Outre des pacages et des forêts de pin, sapins et hêtres, le lieu dénommé *Le Domaine de Cobazet*¹ possède également une carrière de talc située au-dessus de la jasse (replat) de *Caillau*.



L'usine de transformation de Gibraltar, à PRADES

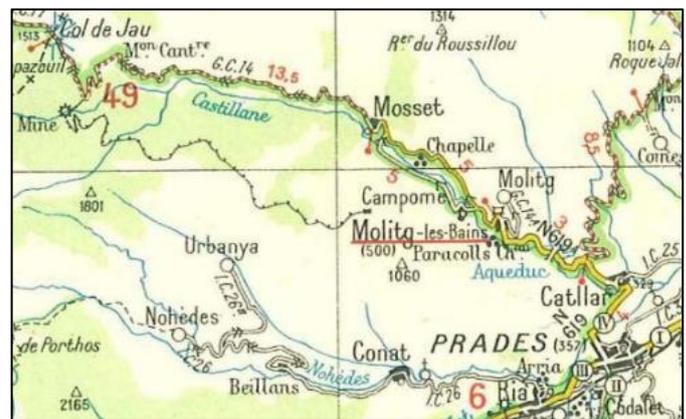


Ce filon de talc aurait été exploité à partir du milieu du XIX^e siècle par **REMY JACOMY**, qui possédait un moulin à talc.

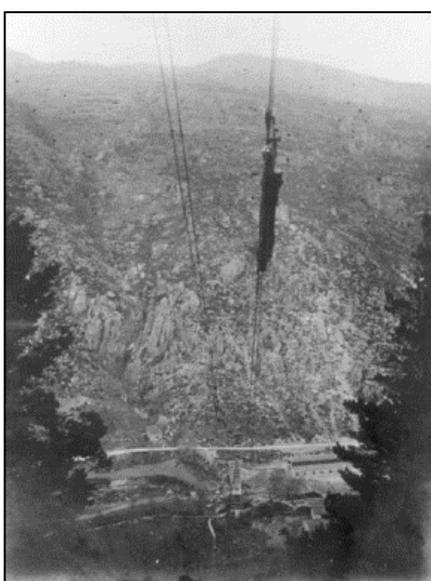
La même année, le baron se porte acquéreur d'une usine métallurgique, créée en 1874² à Prades par le maître de forge. Afin de transformer le talc issu de la carrière, le baron la reconvertit en usine chimique qui produira la « **Poudre Chefdebien** », reconnue pour ses vertus contre la maladie de la vigne.

Pour transporter la stéatite (minerai de talc)³ au plus près de l'usine, un chemin de fer étroit fut posé entre la carrière situé à 1600 m d'altitude et un point baptisé pour l'occasion « *La Gare d'Estdardé* » situé à 1220 m, les derniers 920 m de dénivelé jusqu'à l'usine se faisant par charrois sur un chemin.

Pour améliorer ce système, un plan incliné fut projeté afin d'atteindre Campôme, à 550 m d'altitude ; le reste du trajet devant toujours s'effectuer par charrettes. Un dramatique accident serait intervenu le jour même de l'inauguration de ce plan incliné et aurait mis immédiatement fin à son usage.



Carte Michelin n°86 - 1938



La stéatite emprunta alors un transporteur aérien forestier, mis en service en 1907 pour acheminer les grumes entre *Cobazet* et la scierie hydraulique située à l'ancienne Forge Haute de Mosset « *La Farga de Dalt* ». Il servait également pour descendre le foin depuis les prairies de *Cobazet*.

La section *Cobazet – Gare d'Estdardé*, fut déposée en 1916 et vendue à l'Armée Française. Le reste du réseau fut définitivement déposée vers 1950 ; les camions prenant la relève.

L'usine ferma en 1965. La carrière continua d'être exploitée jusque dans les années 1970/1980.

Acheminement de grumes à l'aide du transporteur aérien, vers la scierie visible au fond de vallée.

¹ Aussi orthographié *Covaset*, *Courbazet*, *Coveset*...

² Selon le GEORISQUES, une forge existait dès 1826.

³ Roche très tendre, principalement composée de talc.

Les paragraphes suivants ont été rédigés à partir des **Chroniques du Talc** de Fernand VION. Celles-ci furent publiées dans le **Journal des Mossétans**, à partir du numéro 73 de mai-juin 2010. Elles devaient retracer l'histoire du Domaine de Cobazet de 1883 à 1918, à partir de plus de 300 courriers reçus par le baron de Chefdebien. Malheureusement, la rédaction du journal cessa en décembre 2011, avec le numéro 82.

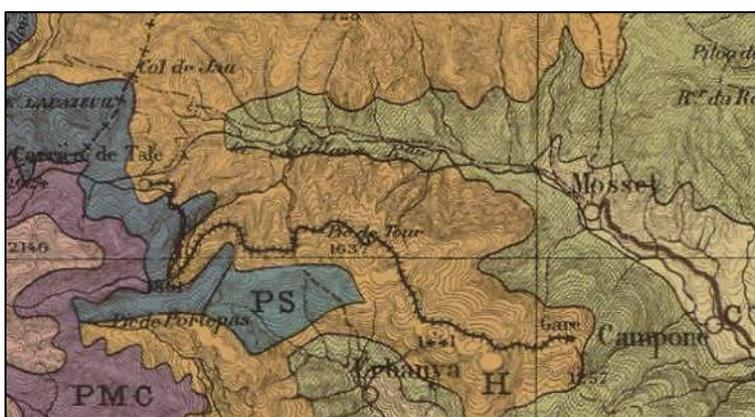
Le dernier courrier relaté dans les chroniques est celui de M. SALETES, directeur de l'usine. Il date du 12 septembre 1886. Le chemin de fer est alors en service et le plan incliné est projeté. Les données manquent sur la suite des événements pour lesquelles il reste de nombreuses zones d'ombre : Quand débuta le chantier du plan incliné ? Où était située la gare d'arrivée ? A quelle date l'accident dramatique a-t-il eut lieu ? A quelle date la locomotive Decauville a-t-elle été mise en service ? Etc...

Les courriers sont consultables aux Archives Départementales des Pyrénées Orientales.

Nous recherchons des personnes qui accepteraient de se plonger gracieusement dans cette correspondance, afin d'y extraire les informations liées au chemin de fer. Si vous souhaitez nous aider, merci de nous contacter.

LE CHEMIN DE FER

Le projet



Extrait de la carte botanique et forestière de la France (feuille de Perpignan) - 1897

Le projet de construction d'un chemin de fer est évoqué dans un courrier du **22 mai 1885** d'**ERNEST MERA**⁴, où il est fait mention d'un devis pour la pose de 12 à 30 km de rails. Le mois suivant, l'ingénieur se rend sur place pour dresser le plan. Celui-ci est présenté au baron en juillet 1885. Trois garages sont prévus : *Carrière*, *Cobazet* et *Estardé*. Il n'est pas fait mention de *Caillau*. La commande est passée en août 1885 pour 12 km de voies, ainsi que pour 12 wagonnets à bascule et 2 wagonnets plateforme portant la manœuvre des freins. Les wagonnets sont fabriqués à Marseille.

Ce chemin de fer est réalisé sur mesure. L'écartement⁵ est de 60 cm. Les rails mesurent 6 mètres de long. Ils sont soit droits, soit cintrés et proviennent des forges de *Tamaris* à Alès. L'ingénieur a calculé les courbes de telle sorte que leur longueur soit des multiples de 6. Les premiers rails sont livrés à la fin du mois de septembre 1885. Tel un Mécano, ils sont livrés en paquets numérotés⁶ et répartis sur les trois garages prévus.



Les traverses sont issues de la coupe d'arbres abattus sur le domaine. Ils sont débités à l'aide d'une scie circulaire couplée à une locomobile à vapeur, chauffée au bois et construite pour l'occasion. Les traverses font 8 cm d'épaisseur pour 12 cm de large. Il n'a pas été trouvé de photo de la machine, mais on peut supposer qu'elle ressemblait à celle présentée ci-contre.



⁴ Ingénieur civil à Marseille.

⁵ L'écartement d'une voie de chemin de fer est mesuré entre les flans internes des rails. En octobre 1885, MERA dessine un croquis sur lequel il indique clairement « 600 » entre les flans internes des rails de son chemin de fer. D'autres courriers ou articles indiquent un écartement de 65 ou 66 cm, peut-être mesuré à tort, à partir du milieu des rails.

⁶ Par exemple, le paquet n°25 est à utiliser pour une courbe de 25 mètres de rayon ; le n°15, pour une courbe de 15 mètres de rayon ; etc... Si cette courbe fait 12 mètres de long, il suffit de prendre 4 rails dans le paquet. Au lieu de 73 à 75 paquets (nombre total de courbes), seulement 7 paquets sont constitués, répartis sur les trois sections.

La construction

C'est l'entrepreneur **BERTRAND** qui est chargé de la pose. Elle débute vers la carrière. Le 10 **octobre 1885**, les 330 premiers mètres sont posés, mais le chantier est arrêté avec les premières neiges.

Le chantier redémarre après la fonte des dernières neiges. Le 14 mai 1886, la voie est posée entre *Caillau* et *Canrec*. Un seul **pont**⁷ est prévu sur la ligne : au-dessus du **Còrrec de Canrec**. Il est prévu qu'il soit en bois, semble-t-il à la demande du Génie, et qu'il fasse 1,50 m, voire 1 mètre de large. La voie doit arriver à *Cobazet*, au plus tard le 15 juin, soit un rythme de 300 mètres/jour. Il semble que malgré les fortes pluies, le délai fut tenu. En effet, le 19 juin, les voies atteignent le *Coll de Les Bigues* (*Col des Vigues*). Problème : la voie est très mal posée, entraînant de nombreux déraillements. **BERTRAND** doit rectifier sa géométrie depuis le *Coll del Tourn* (*Col de Tour*).

Un essai de transport de traverses, avec 3 wagonnets tractés par des bœufs, est réalisé début **juillet 1886**. On peut donc supposer que le chantier est terminé, avec la pose de **11,2 km de voies** par l'entreprise **BERTRAND**.

L'exploitation

Le 22 **septembre 1888**, le journal « *Le Canigou* » (1879-1929) publie un article titré « *Excursion dans les environs – Chemin de fer en montage* ». Il est rédigé par deux écoliers en vacances. Ils décrivent la manière dont est utilisé le chemin de fer à cette période.

Les écoliers indiquent que la stéatite est acheminée par chevaux jusqu'à *Cobazet* puis, de *Cobazet* à *Balençou*⁸, par la voie ferrée aux moyens de wagons dont la marche s'effectue par gravité⁹. Deux convois y circulent, distancés d'un certain intervalle. Le retour à *Cobazet* s'effectue par traction de bœufs ou de vaches. De *Balençou*, la pierre est transportée jusqu'à Prades par charrettes.

La carte postale ci-contre a été photographiée aux abords au *Col du Tour*, dans le faux-plat descendant situé entre le col et le ravin de *Canrec*, dans lequel le ru vient se déverser. Elle est représentative de la description faite par les écoliers en 1888 : « *A partir de Cobazet [ndlr : en direction de La Jasse de Caillau], la voie est bordée, du côté gauche, par un ruisseau dérivé de la Castillane [ndlr : ou plus certainement son affluent, Le Còrrec de Canrec], dont les eaux sont claires et limpides comme du cristal de roche.* ».



Il n'est pas fait mention de locomotive dans l'article. Même si les courriers adressés au baron par **ERNEST MERA** indiquent que dès l'origine ce dernier en recherche une d'occasion. En attendant, la marche s'effectue donc par gravité et par traction animale.

⁷ Le cadastre indique deux autres ponts en sortie de carrière, peut-être construits ultérieurement.

⁸ Le *Pla de Balençou* (ou *Vallensó*) est situé sur les hauteurs de la commune de Ria-Sirach. C'est par ce lieu que les élèves accédèrent à *Cobazet* à pied, en longeant la voie ferrée à partir de la *Gare d'Estarté*. Le chemin de fer ne parvenait pas jusqu'au *Pla de Balençou*. A noter que les élèves n'évoquent pas le plan incliné, qui, s'il avait existé, voire en construction, aurait été pour eux une curiosité.

⁹ Du *Coll de las Bigues* (*Col des Vigues*) à la « gare », la vitesse moyenne en descente est 15 km/h, selon les deux écoliers.

Souvenez-vous : « 12 wagonnets à bascule et 2 wagonnets plateforme portant la manœuvre des freins » sont livrés au domaine. Les deux plateformes sont équipées d'un système de freinage combiné où « chaque levier porte une poignée de serrage que l'on tourne de la main gauche, en même temps qu'on soulève de la main droite ». « Il aurait mieux valu que les freins des wagons aient pu se serrer avec le pied... mais alors la combinaison des freins combinés avec une seule commande n'était plus possible. ».

Ce système de freinage sera à l'origine d'un accident survenu le **29 juillet 1890** à la Gare d'Estarté. **PIERRE SARDA**, âgé de 22 ans, était chargé de freiner le convoi. Ne l'ayant pas suffisamment ralenti, il heurta le point d'arrêt, constitué d'un mur d'un mètre de haut et trois poteaux fixés à l'aide d'une barre de fer. Ce lieu de décharge était surélevé de 6 mètres. Les ouvriers avaient pris place sur le convoi, accompagnés du régisseur, **JEAN-BAPTISTE CARBONNE**, âgé de 40 ans. Sous la violence du choc, ce dernier fit un saut de 6 mètres. Il s'en sortit avec quelques contusions aux bras et aux jambes et avec la lèvre inférieure fendue.

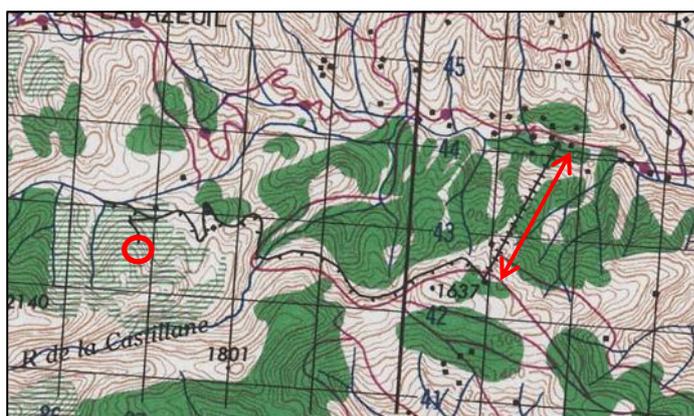
Plus tard, lors de l'inventaire du 25 juin **1907**, il est indiqué qu'il existe entre autres :

- « Deux wagonnets de voyageurs », qui correspondent probablement aux deux plateformes ;
- « Cinq trains, numérotés n°878, 880, 885, 889 et 918 » qui sont peut-être constitués de plusieurs wagonnets à bascule.



Il n'est toujours pas fait mention de la locomotive. Elle fait son apparition en **1913**, lors de la visite d'élèves forestiers anglais. Elle aurait été construite en 1904 et livrée neuve à *Duck Pingorial*. Après deux autres propriétaires, elle aurait été rachetée par *De Chefdebien & C^{ie}*. Il s'agissait d'une Decauville 020 Type 1 de 3,250 tonnes. Elle portait le n°412 et était baptisée « **STEATITE** ». De faible puissance, elle était incapable de remonter les wagons vides, entre la *Jasse de Caillau* et la carrière ; nécessitant toujours l'emploi d'une paire de bœufs ou de vaches.

Dans le compte-rendu de l'excursion des élèves, il est dit que le chemin de fer *Decauville* (sic) est long de **7 km¹⁰**. Le schéma de la ligne doit donc à présent correspondre à celui indiqué sur la carte ci-contre, c'est-à-dire au trajet entre la carrière (**cercle rouge**) et le transporteur aérien de Cobazet (**flèche**).

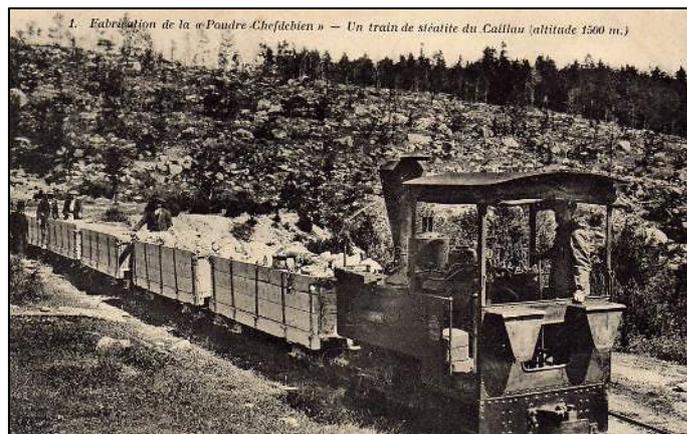


1943

¹⁰ C'est une retranscription de l'exercice 1914-1915 qui évoque 17 km alors que c'est l'original du compte-rendu de l'excursion qui évoque les 7 km. Initialement, seule une douzaine de kilomètres ont été posés. A l'aube de la Première Guerre mondiale, le chemin de fer ne doit plus desservir la Gare d'Estarté et a son terminus reporté à la gare de Cobazet. La longueur de 7 km est donc la plus probable.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

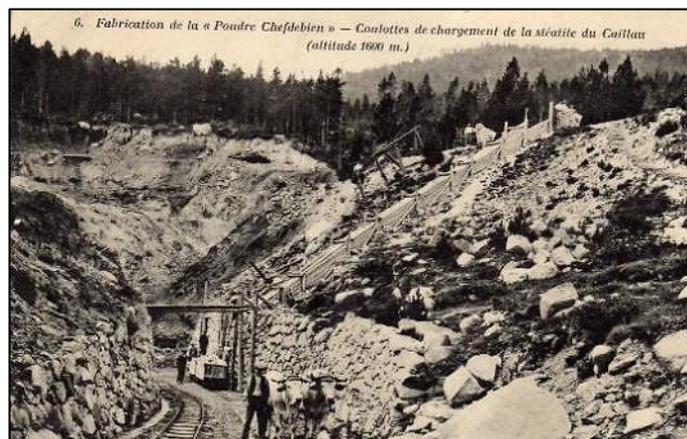
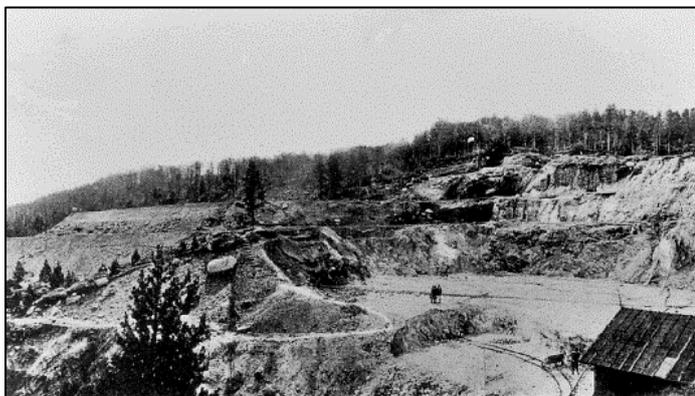
Comme le montrent ces deux photos, à partir de 1913, les trains sont composés de trucs pivotants à deux essieux qui servent au transport des grumes ou reçoivent des caisses mobiles destinées au transport du personnel ou de la stéatite.



La locomotive a servi de modèle par Jouef pour son modèle V10, sorti en 1967.



Les wagonnets à bascule ne sont pas visibles sur les cartes postales du chemin de fer car ils sont dès lors contingentés au service interne de la carrière. Leur chargement est transbordé dans les caisses mobiles dont la mise en service est liée à celle de la locomotive.



Située à 1 600 mètres d'altitude, la mine n'était exploitée qu'entre les dernières neiges de printemps et les premières d'automne.

La carte IGN ci-contre date de 1953. Le **cercle rouge** montre la carrière de *Caillau*¹¹. Une voie, pointée par la **flèche orange**, rejoint *La Castellane*. Selon certaines sources, elle permettait à la petite locomotive de s'approvisionner en eau à condition de gravir la pente à 9% sans tirer de charge. Le but de cette voie reste donc à confirmer.



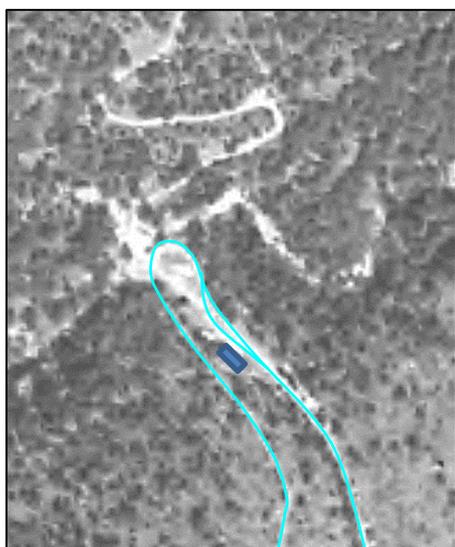
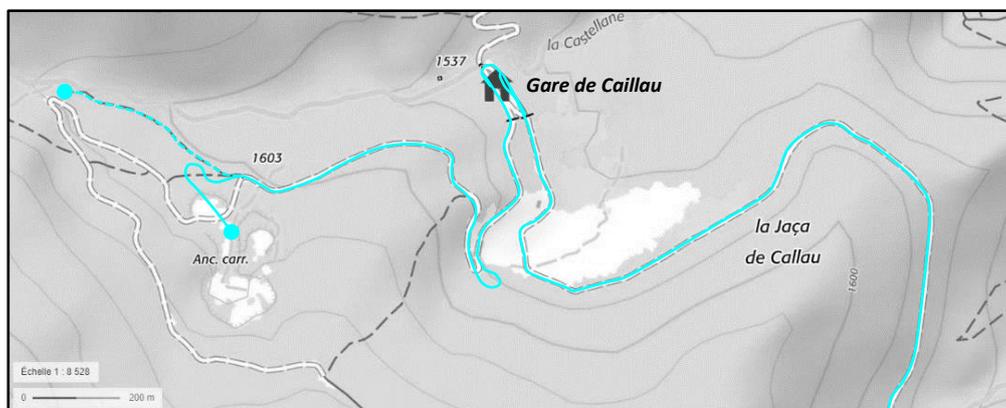
Un pont disparu a été inventorié : voir fiche [IPVD 66119.01A](#).

¹¹ Le Refuge de la jasse de Caillau est repéré par « Mine de Talc » sur la carte.

L'ITINERAIRE

De la carrière à la Jasse de Caillau (La Jaça de Callau)

Le tracé ci-dessous correspond au report de celui visible sur la vue aérienne de 1942. La branche vers *La Castellane* est difficile à discerner sur la vue aérienne, le tracé proposé en pointillé est donc supposé. Le reste de la plateforme correspond, à quelques rares exceptions, au chemin forestier.



Le plan des voies en gare de *Caillau* est déduit de l'analyse de la vue aérienne et de la photo ci-dessous.



La plateforme d'arrivée de la voie, depuis la carrière, derrière la gare de *Caillau*

La « gare » de *Caillau* servait de dortoir et de cantine pour les ouvriers de la carrière. C'est ici qu'au début du XX^e siècle, la locomotive prenait en charge les wagons descendus depuis la carrière, pour les acheminer jusqu'à *Cobazet*



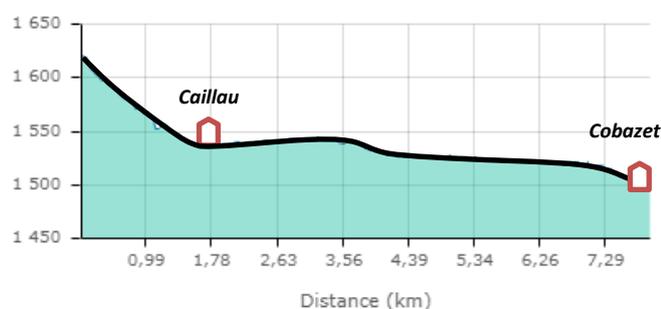
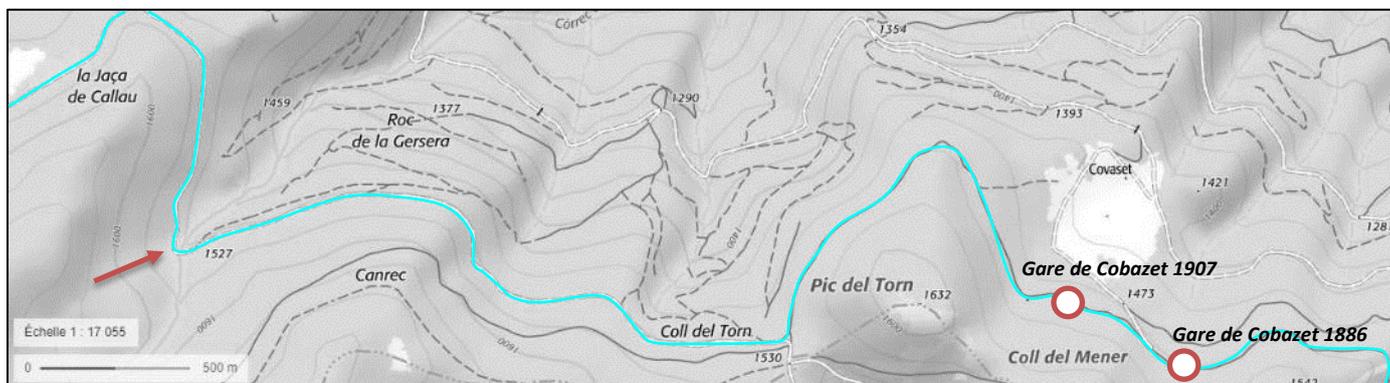
Transformé en [refuge](#) de montagne pouvant accueillir 30 personnes, le bâtiment est fermé depuis 2008.



La voie de la carrière arrivait à gauche du bâtiment et repassait devant après une boucle serrée.

De la Jasse de Caillau à la gare de Cobazet

Seul « ouvrage d'art » de cette section : le pont sur le **Còrrec de Canrec**, pointé par la flèche (voir fiche [IPVD 66119.01G](#)). Environ 6,15 km séparaient le refuge de *Caillau* (1 520 m d'altitude) et la gare de *Cobazet* (1 495 m d'altitude).



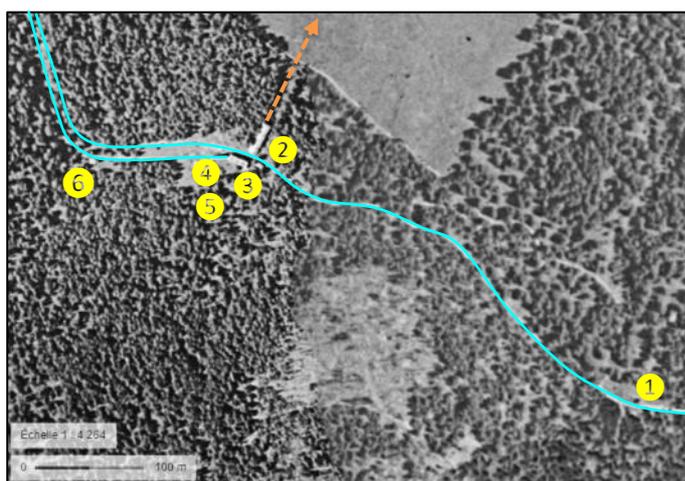
Ci-contre, le profil approximatif de la ligne, de la carrière à la gare de *Cobazet*. Il confirme le fort dénivelé de 9‰ entre la carrière et la gare de *Caillau* et en moyenne 4‰ pour la section *Caillau-Cobazet*.

Les gares de Cobazet

La première gare de *Cobazet* ❶, construite en 1886, était située à environ 450 mètres à l'est du transporteur aérien ❷ mis en service en 1907.

Après abandon de la descente du talc vers Prades via Estdardé, une trémie ❸ fut construite à proximité du transporteur aérien.

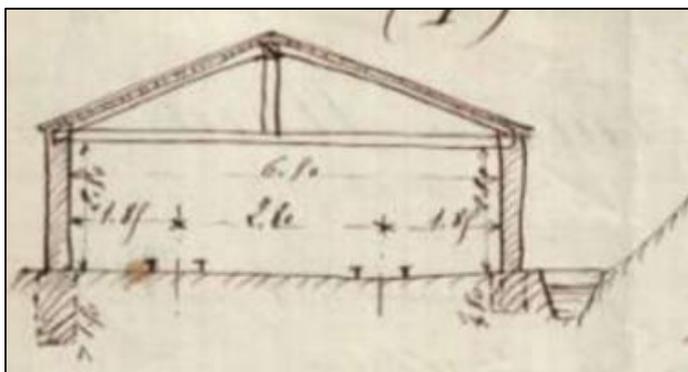
D'autres éléments sont également visibles sur le terrain, cadastre et/ou vues aériennes.



Vue aérienne IGN - 1953

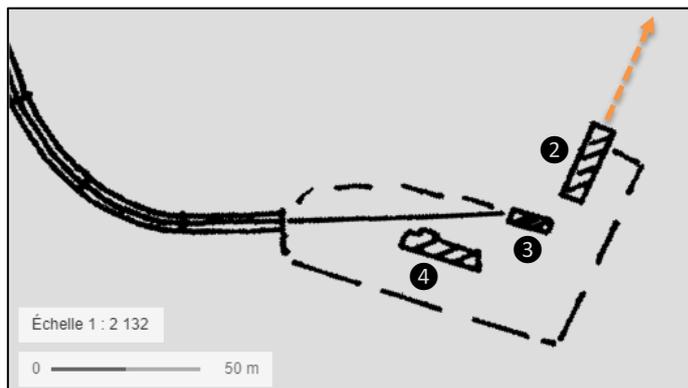
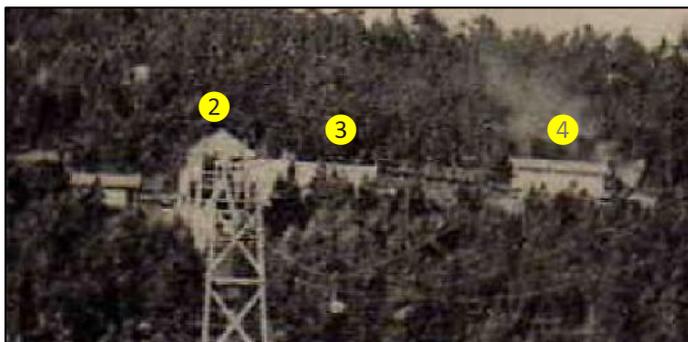
❶ La **première gare de Cobazet** était constituée de deux bâtiments.

Le hangar (croquis ci-dessous) faisait environ 8 m de large et 30 m de long. Il permettait d'entreposer le matériel durant l'hiver. Construit au-dessus des voies, il pouvait accueillir 50 wagonnets. Il en subsiste les murs latéraux.



A gauche sur la photo, un second hangar, plus petit, abritait deux wagons de voyageurs avec lesquels le baron faisait visiter le domaine.

❷ Puis en 1907, 450 m à l'ouest de la première gare, furent construites la trémie et la **gare haute du transporteur aérien**.



En grande partie en bois, ce bâtiment a pratiquement disparu. Il n'en reste que quelques vestiges au milieu des broussailles.





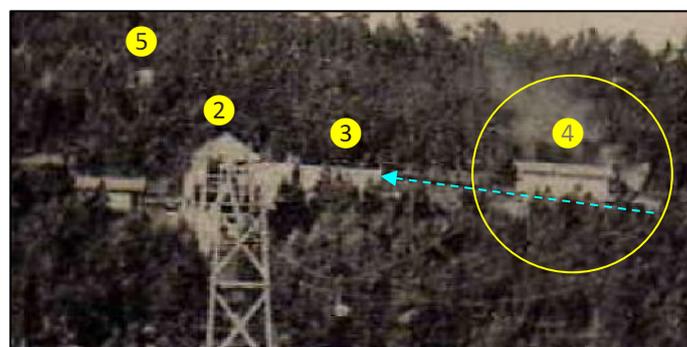
③ La **trémie** est le vestige le mieux conservé, situé derrière la gare de départ du transporteur aérien.



Ci-contre, l'intérieur de la trémie. Ci-dessus, l'une des six ouvertures par laquelle la stéatite se déversait dans les bennes prises en charge par le câble aérien. Trois silos sont visibles sur les vues aériennes.



④ Un **bâtiment** disparu, à l'usage inconnu. Devant, on devine la rampe d'accès à la trémie. Il est possible que la fumée soit celle de la locomotive poussant les wagonnets dans la rampe.



⑤ Ci-dessus, les vestiges d'une **citerne** en surplomb des installations.

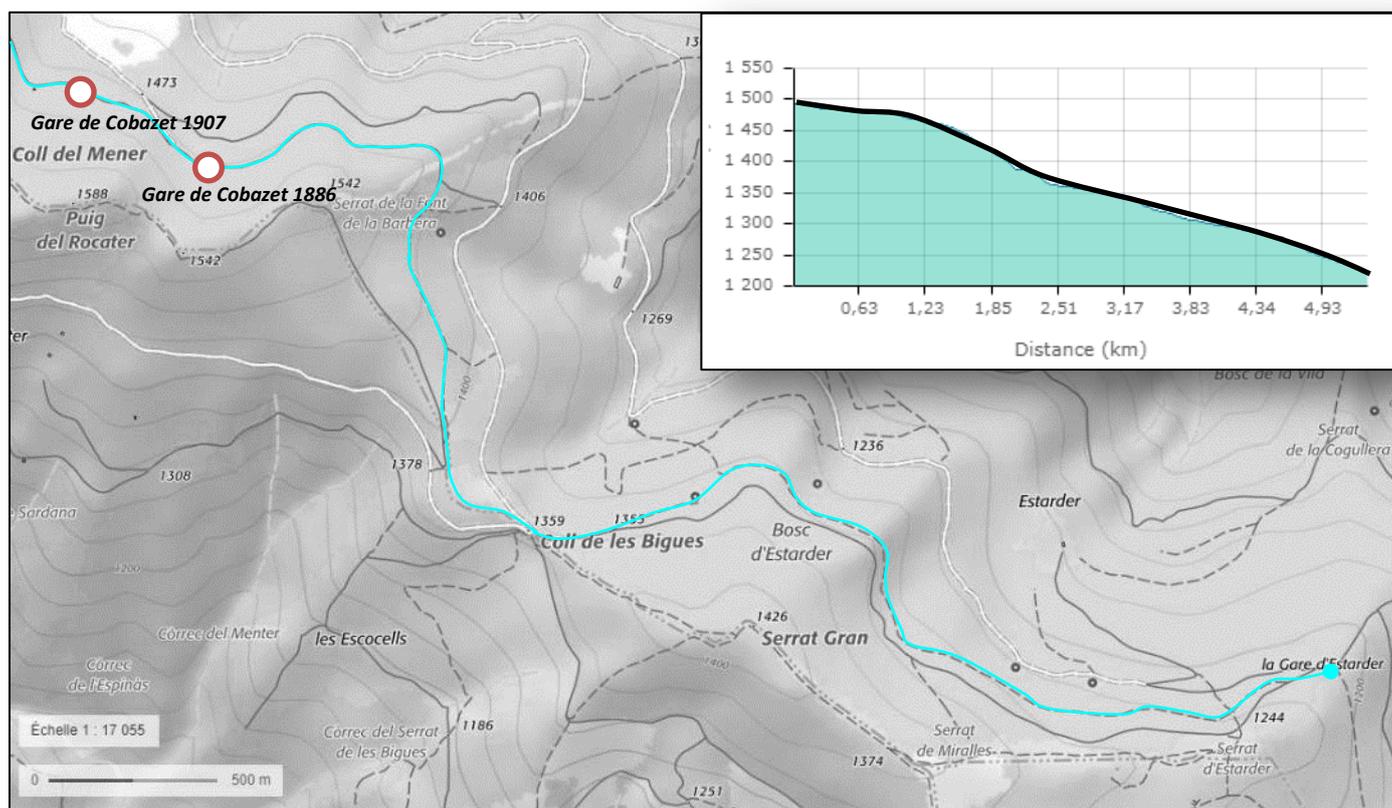
⑥ Ci-contre, une **petite bâtisse** à l'usage inconnu, à environ 130 mètres à l'ouest de la trémie.



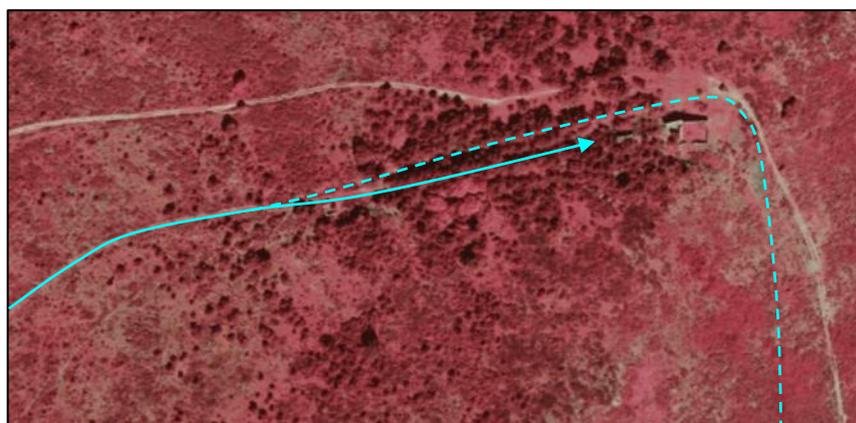
De Cobazet à la Gare d'Estarde

Contrairement à la section précédente, le tracé exact du chemin de fer n'est pas mentionné sur le cadastre non vectorisé. Il est donc possible que celui proposé sur la carte ci-dessous présente quelques écarts par rapport à la réalité. En effet, par endroits, la plateforme n'existe plus et ne correspond plus à aucun chemin ou sentier.

Le profil approximatif de la ligne confirme un dénivelé important de 6%, que les wagonnets pleins franchissaient par gravité. Les boeufs assuraient le retour à vide. La Gare d'Estarde est située à 1 220 m d'habitude.



La Gare d'Estarde



Vue aérienne IGN – 1978

Le plan des voies est inconnu, mais il est possible qu'il n'existait qu'une seule voie accédant à la trémie. Il ne reste que des ruines de la station.

Une voie a dû être posée jusqu'au plan incliné, mais les documents consultés ne le confirment pas. Le tracé proposé en pointillé n'est donc qu'une hypothèse.

Les ruines de la gare d'*Estdaré* (ancienne trémie). La stéatite était ensuite prise en charge par charroi jusqu'à Prades.

Puis elle aurait été prise en charge par le plan incliné situé non loin de là, si ce dernier avait pu être mis en service.



LE PLAN INCLINÉ

Le projet

Un premier plan d'ensemble du **plan incliné** est adressé au baron le **10 novembre 1885**. Celui-ci doit relier *Estdaré* à Campôme, parallèlement au *Còrrec del Planal de Falgueres*. Par soucis d'économie, il n'est prévu qu'une seule voie, avec trainage par câbles. Cette solution devait nécessiter une zone de croisement à mi-distance. Il est prévu que le plan incliné soit utilisé pour transporter, en plus de la stéatite, le charbon de bois produit sur le domaine.

L'étude est achevée à la fin du mois de juillet 1886. Le plan incliné devait mesurer 2 300 mètres de long.

Ensuite, les données manquent. Seule certitude : le plan incliné fut effectivement construit vers 1900-1905, comme l'atteste la photo ci-contre, ainsi que les traces visibles sur les vues aériennes. La pente moyenne devait avoisiner 26%.



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



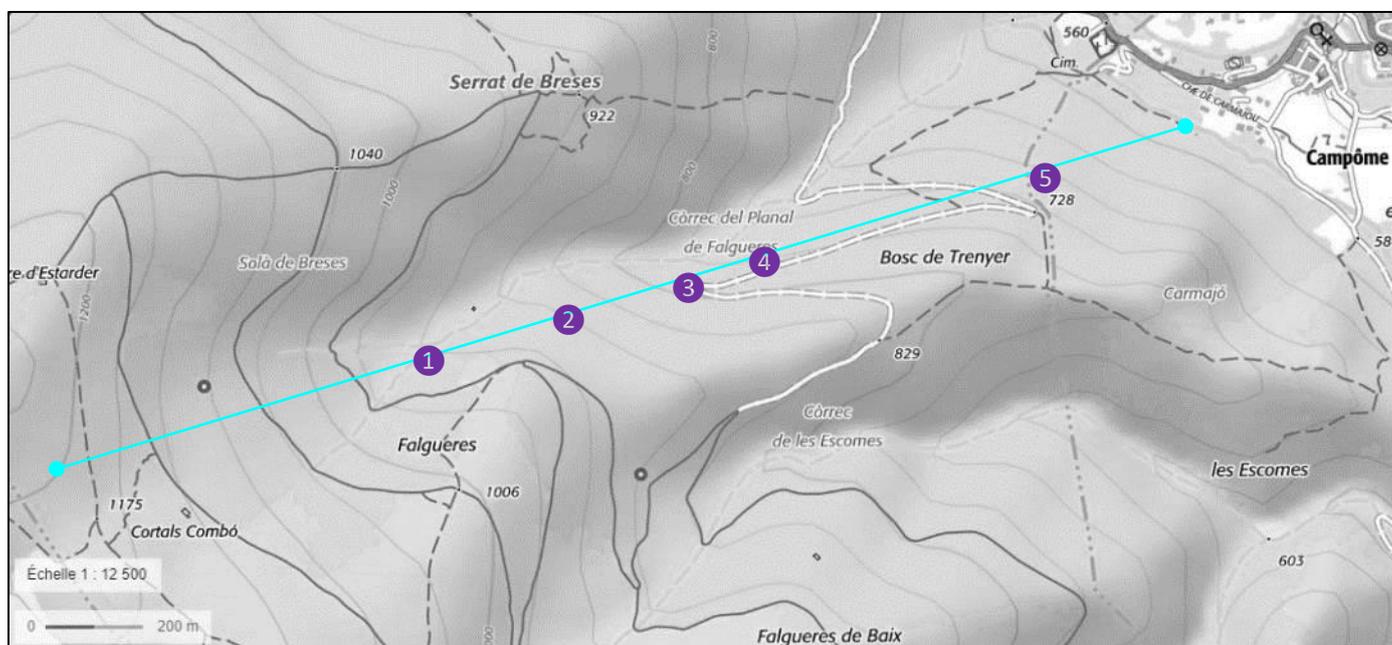
La gare de départ

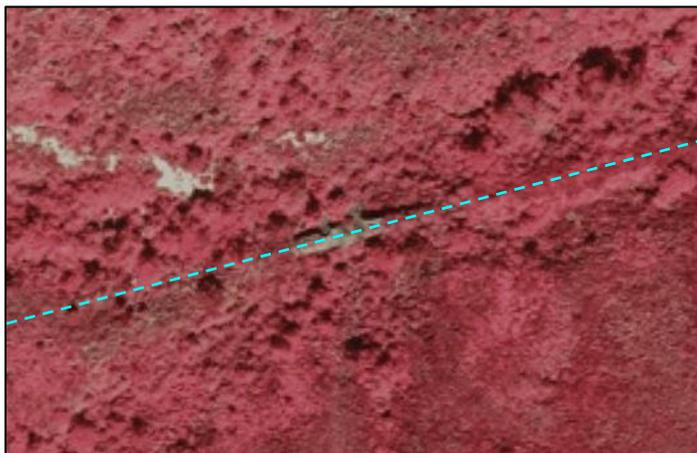
Elle était située entre *La Gare d'Estarté* et *Cortals Combó*. Il reste quelques ruines de l'installation. Grâce à la vue aérienne infrarouge de 1978, l'emplacement des anciennes voies est nettement visible. Le tracé entre la *Gare d'Estarté* et la gare de départ du plan incliné, reste néanmoins supposé.



Le tracé

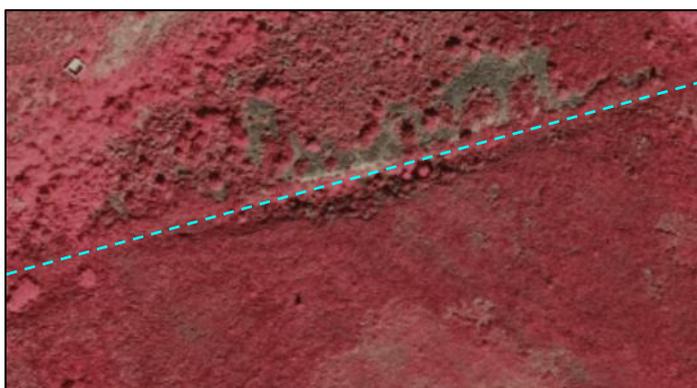
Plusieurs éléments significatifs étaient situés sur le parcours, dont certains sont encore visibles, mais difficiles d'accès.



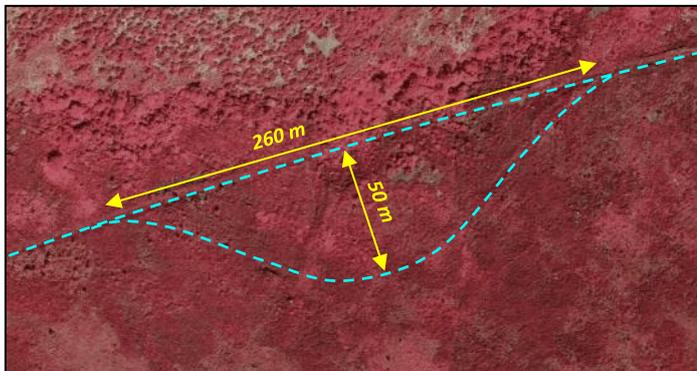


① Un **pont** au-dessus d'un ruisseau saisonnier. D'autres ponts ou ponceaux existaient peut-être, mais ils sont difficiles à discerner sur les vues aériennes.

Voir fiche [IPVD 66119.02G](#).

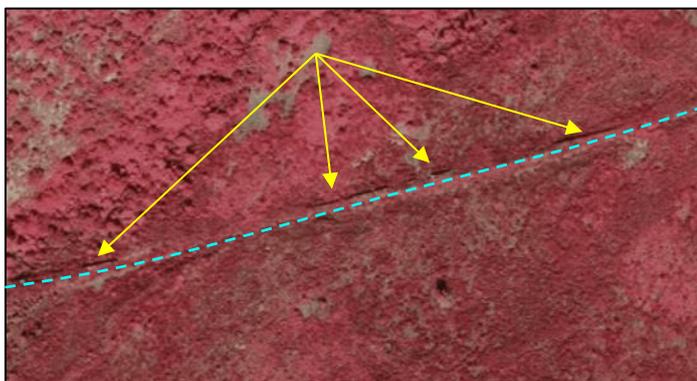


② Une **tranchée**. Il s'agit de la plus importante. Un bout de câble y aurait été découvert.



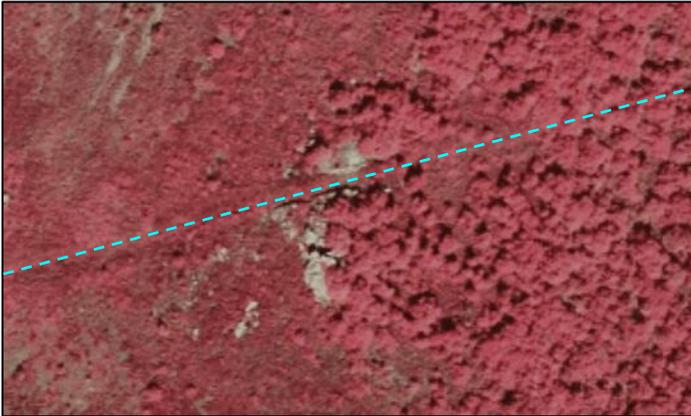
③ A mi-distance, plus ou moins visible selon les vues aériennes, un tracé se détache jusqu'à 50 mètres de la voie principale pour y revenir 260 mètres plus loin. Il pourrait s'agir du secteur prévu pour le **croisement** des deux trains de wagonnets ; le plein descendant, et le vide remontant.

Cette hypothèse reste à confirmer. Il pourrait s'agir uniquement d'un sentier.



④ Des **murs de soutènement**.

Vues aériennes IGN infrarouge - 1978



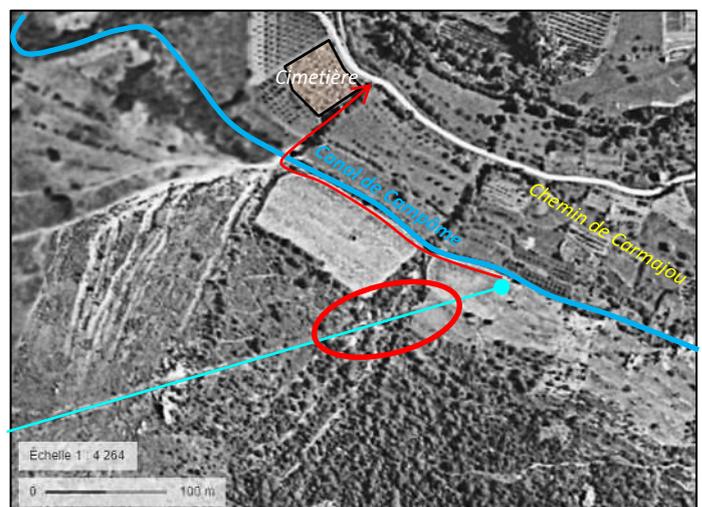
Vues aériennes IGN infrarouge - 1953

5 La traversée d'un petit **éperon rocheux**. Il est visible sur la photo de la page précédente.

La gare d'arrivée

Certains articles la situent au nouveau cimetière, ce qui est peu probable ; n'étant pas dans l'axe du plan incliné. En attendant d'obtenir des informations complémentaires, cette arrivée est fixée arbitrairement à l'extrémité d'un sentier parallèle au *Canal de Campôme*. Ce sentier débouche à proximité du nouveau cimetière, d'où peut-être, l'ambiguïté.

Il devait exister au moins deux ponts ou ponceaux, à l'intérieur de l'ovale rouge.



Vue aérienne IGN - 1953

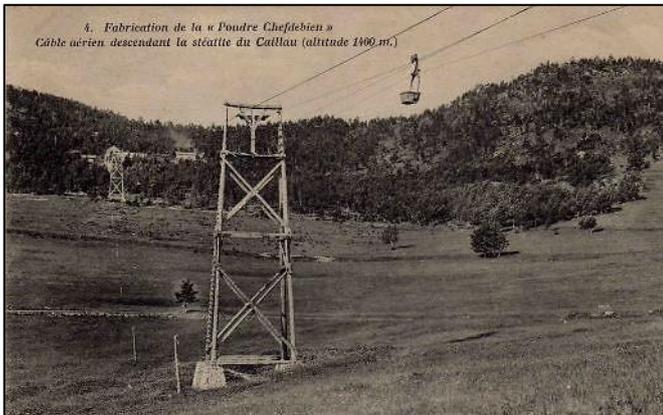
L'accident

La relation de l'accident survenu le jour même de l'inauguration du plan incliné et qui aurait poussé le baron à se rabattre sur le transporteur aérien de *Cobazet* n'a pas été retrouvée dans les journaux locaux. Il est supposé avoir eu lieu vers 1900-1905 et serait dû à un défaut de fonctionnement du freinage par contrepoids. Il aurait causé la mort d'un employé. En fait, on ne sait pas grand-chose et le choix du report vers le transporteur aérien serait peut-être uniquement lié à l'accumulation de problèmes de fonctionnement du plan incliné ou à un débit inférieur aux prévisions.



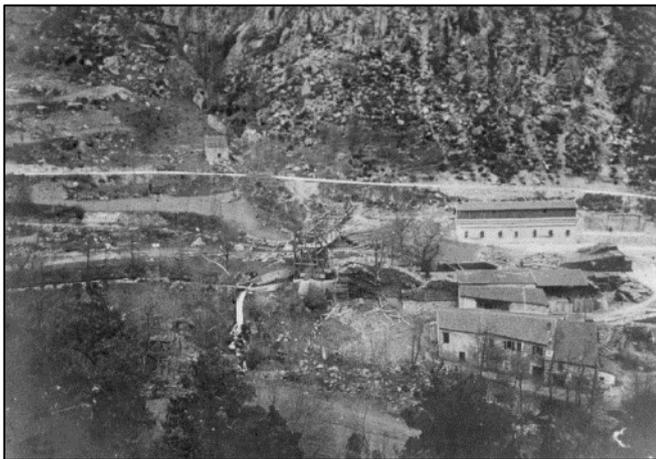
Ci-contre, un article, publié le 1^{er} juillet 1906 dans *La Montagne*, relate un autre accident survenu sur le plan incliné. Il fut dramatique pour le cheval qui succomba certainement à ses blessures.

LE TRANSPORTEUR AERIEN



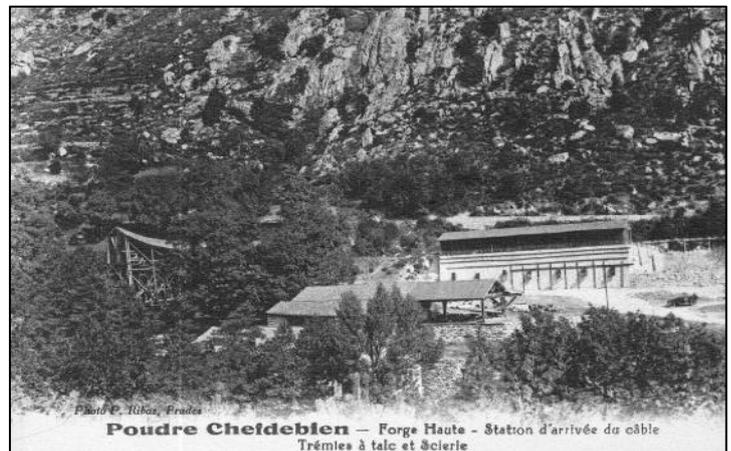
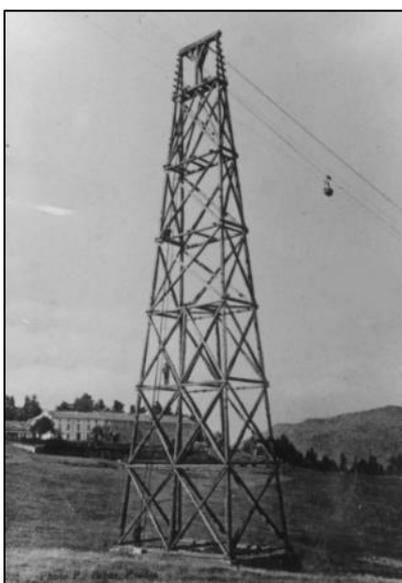
Le transporteur aérien, établi par **M. VERNIS**, est mis en service en 1907. Il était long de 560 mètres. Dix pylônes en bois supportaient les câbles. **M. VERNIS**, était propriétaire de la scierie située à la gare d'arrivée.

De petites bennes contenant une charge de 400 kg environ sont placées à 100 mètres les unes des autres et font le va-et-vient continu pour transporter le talc emmagasiné dans la trémie située à proximité de la gare de départ. Les grumes de l'exploitation forestière sont fixées au câble entre les bennes selon des lots de 800 kg.

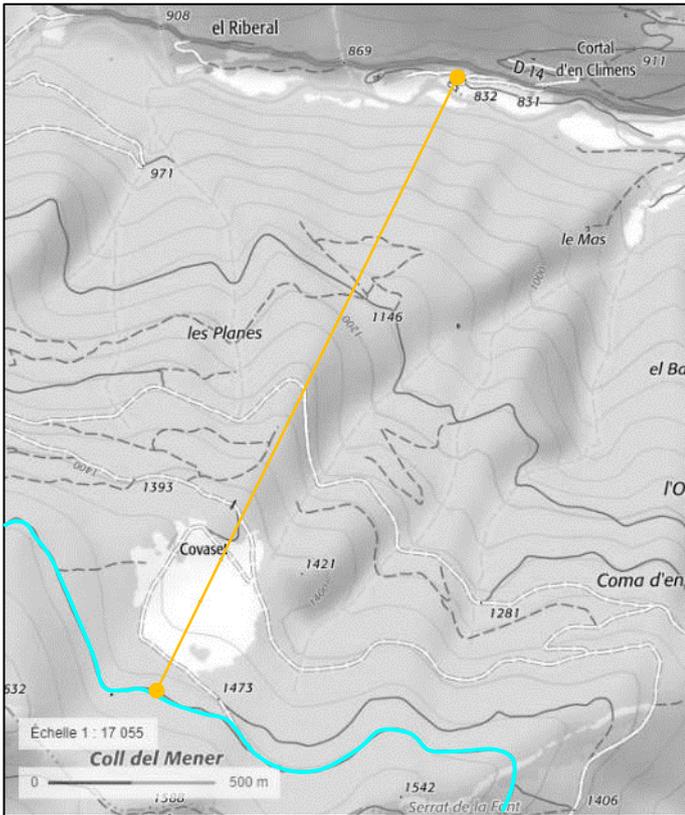


Ci-dessus, la gare d'arrivée en construction ou au tout début de sa mise en service.

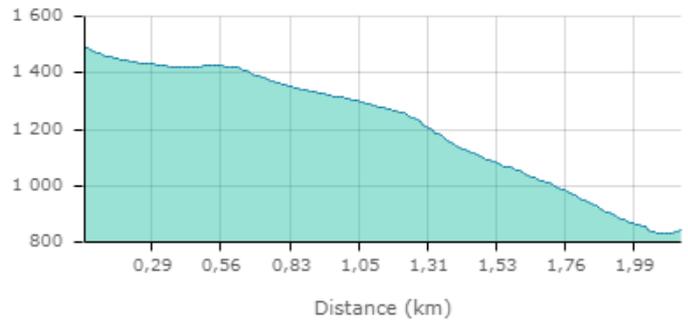
Ci-contre, le « tunnel » d'arrivée qui aurait été établi par **CHEFDEBIEN**.



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Ci-contre, le tracé du transporteur aérien et ci-dessous, son profil avec une pente moyenne de 37%.



Article paru le 5 septembre 1908 dans *Le Canigou*

MOSSET. — Un plan aérien à Cobazet. — A cinq kilomètres environ d'Urbanya se trouve le domaine de Cobazet, propriété appartenant à M. de Chefdebien. On y exploite, actuellement, une mine de talc, fort riche, ainsi qu'une vaste forêt de pins, sapins et hêtres. Un chemin de fer Decauville longe toute la propriété, depuis le Caillau jusqu'à Estarté, avec stationnement à Cobazet qui se trouve au centre.

Pour faciliter l'exploitation de ces richesses naturelles, la Compagnie minière de Ria, acquéreuse de cette forêt, a fait construire l'année dernière un plan aérien depuis Cobazet jusqu'à la Fargue de Mosset. Ce plan est l'œuvre de l'ingénieur Bauvois. La maison Richard et Cie de Paris a fait la pose et le montage des diverses pièces par ses ouvriers de premier ordre, MM. Flandric et Branly.

Il se compose de deux câbles, l'un appelé câble tracteur et l'autre câble porteur. Le tracteur est mobile et le porteur est fixe. Pour supporter le poids des câbles il y a, de distance en distance, des pilônes en bois construits avec beaucoup de soin et dont l'ajustement est à voir.

De petits wagonnets contenant une charge de 400 kilogrammes environ sont placés distants de 100 mètres les uns des autres et font le va-et-vient continu pour transporter le talc emmagasiné à proximité du plan. Dans l'intervalle des wagonnets, on expédie par le même procédé le bois abattu et préparé en faisceau du poids minima de 800 kilog.

Un téléphone relie les deux postes et sert à communiquer les divers ordres soit pour la mise en marche, soit pour l'arrêt. Il suffit d'une douzaine d'ouvriers pour le fonctionnement du câble.

M. Bousquet Dominique a la responsabilité du fonctionnement. Il met en branle ou arrête, selon les besoins du service, le moteur qui met en marche les divers rouages où s'enroulent les câbles. Le bruit assourdissant qui envahit ce lieu pittoresque entre tous, arrête parfois le touriste qui excursionne dans nos belles montagnes.

Un projet avorté

Au début du XX^e siècle, il fut prévu de construire un chemin de fer (tramway électrique) de Prades à Mosset. En janvier 1913, il fut même demandé qu'un prolongement soit étudié jusqu'à la Forge-Haute. Outre le transport du talc et du bois, il aurait permis d'amener les curistes jusqu'à la station thermale de Moliitg-les-Bains. La première Guerre mondiale mit fin au projet.