

SUJET(S)

Terminal minier et hauts-fourneaux de Ria
Réseau ferré de la Compagnie des Mines de Riols
Concessions de Sahorre, Vernet, Saint-Vincent et Casteil



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)



Pyrénées-Orientales

66057 – Corneilla-de-Conflent
66085 – Fuilla
66161 – Ria-Sirach
66166 – Sahorre
66193 – Serdinya
66222 – Vernet-les-Bains
66223 – Villefranche-de-Conflent



SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
66066.02D	669 000	ENVEITG - Latour de Carol Enveitg Gare > FUILLA - Villefranche Gare	≥ 1906	En service
66085.01N	679 000	FUILLA - Villefranche Gare > RIA SIRACH – Gare	1895	En service
66161.01N	679 000	RIA SIRACH – Gare > PRADES - Gare	1895	En service
66161.02M	/	RIA SIRACH – Gare > VILLEFRANCHE DE CONFLENT - Porte de France	≥ 1900	≤ 1963
66161.03M	/	RIA SIRACH – Gare > RIA SIRACH – Hauts Fourneaux	1902	≤ 1930
66222.01M	/	VERNET LES BAINS - Camp del Mas > VERNET LES BAINS - Route de Sahorre Gare	1901	≤ 1963
66222.02M	/	VERNET LES BAINS - Camp del Mas > SAHORRE - Le Faubourg	1902	≤ 1963
66222.03M	/	VERNET LES BAINS - Camp del Mas > CORNEILLA DE CONFLENT – Sant Climent Fours à Griller	≥ 1901	≤ 1963
66223.01M	/	VILLEFRANCHE DE CONFLENT - Porte de France > SERDINYA - La Rode Ouest	≥ 1900	≤ 1907
66223.02M	/	VILLEFRANCHE DE CONFLENT - Porte de France > VERNET LES BAINS - Camp del Mas	1901	≤ 1963

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

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

SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Les Carnets du Train-Jaune – Tome 8 : Les Chemins du Fer. Activité minière en Conflent	Edition Talaia
Les concessions de mines de fer, fluorine et manganèse de la région de Vernet-Sahorre	BRGM
PAC de Casteils	GEODERIS
PAC de Corneilla-de-Conflent	GEODERIS
PAC de Sahorre	GEODERIS
PAC de Vernet-les-Bains	GEODERIS
Le Fer : revue métallurgique, commerciale et financière	Gallica
L'évolution économique récente des Pyrénées-Orientales – Chapitre IV : Les industries extractives	Gallica
Rapports et délibérations / Département des Pyrénées-Orientales	Gallica
Cession au département du chemin de fer minier de Sahorre et Vernet à Ria	Gallica
Industrie minière et métallurgique	Aphpo.fr
Les Hauts Fourneaux à Ria-Sirach	Riasirach66
Le Canigou, 1896-1996 : un siècle d'aménagements	

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.

PRESENTATION GENERALE

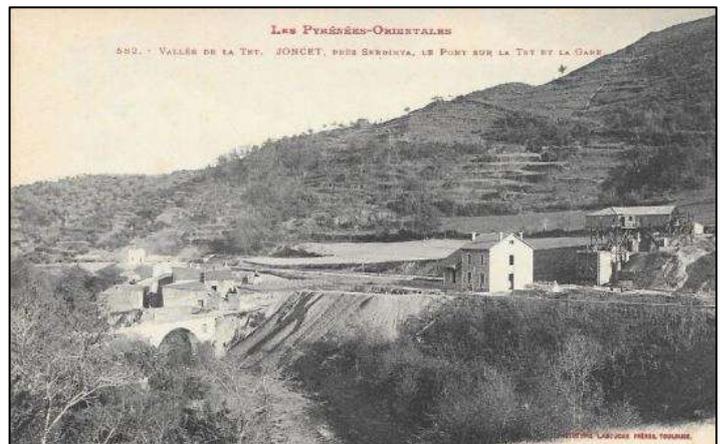
Les chemins de fer du Midi



Le 22 août 1863, [Edmund SHARPE](#) (1809-1877) obtient la concession d'un chemin de fer de Perpignan à Prades. La mise en service se fait progressivement¹ à partir du 14 décembre 1868. La gare de Prades (ci-contre) est ouverte le 3 janvier 1877. Elle devient centre de transbordement du minerai, avec notamment la construction d'un trainage à chaîne depuis Taurinya.

Le 2 juin 1895, la ligne de la C^{ie} du Midi est prolongée de Prades à Villefranche-de-Conflent. La gare de Ria, située entre les deux communes, devient le plus important centre de transbordement du minerai de la vallée de la Têt. Un réseau de voies ferrées industrielles y amène le minerai depuis Serdinya, Sahorre et Vernet-les-Bains. En outre, un transbordeur aérien achemine le minerai extrait à Fillols (voir fiche ICFA [66078.TM1](#)). Comme Prades, Ria possède des hauts-fourneaux.

Les travaux du chemin de fer de la Cerdagne² débutent en 1904 de Villefranche-de-Conflent à Mont-Louis³. La ligne sera à voie métrique et alimentation électrique par troisième rail. En 1906, les premiers trains miniers sont autorisés à circuler en traction vapeur jusqu'à Joncet⁴. Les gares de Joncet (ci-contre) et Serdinya deviennent à leur tour des centres de transbordement pour le minerai arrivant des mines d'Escoums, d'Escaro et d'Aytua. En juillet 1910, la ligne de la Cerdagne est officiellement mise en service et la traction vapeur remplacée par la traction électrique.



Les concessions de mines de fer

L'exploitation artisanale du fer sur les versants du Canigou remonte à des temps très anciens. Les premières concessions sont instituées au début du XIX^e siècle. Les exploitations connaissent une période prospère à l'issue de la guerre Franco-Prussienne de 1870 et la perte des mines de fer de Lorraine. Les dernières mines ferment au début des années 1960.

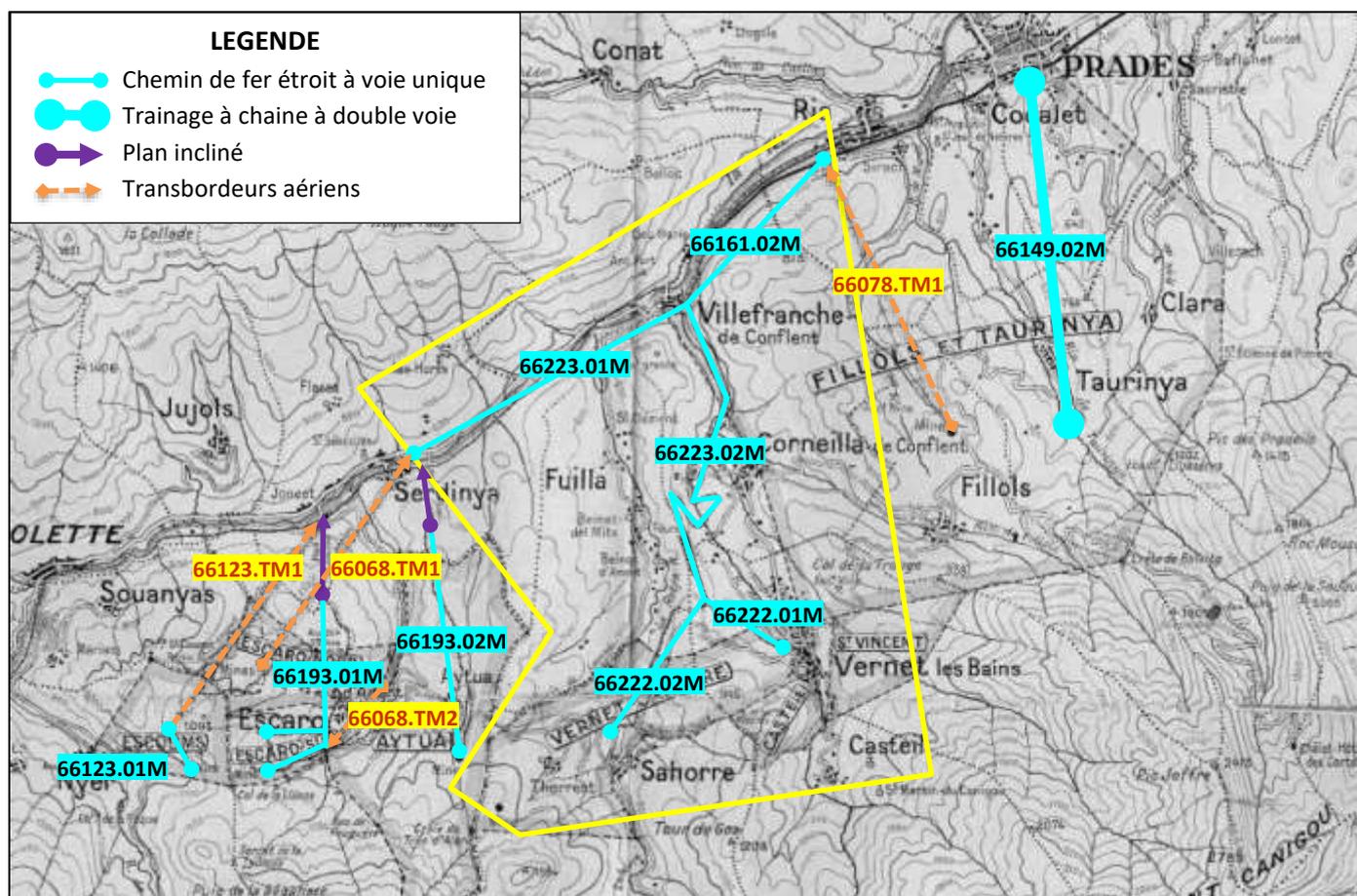
¹ Perpignan – Ille-sur-Têt, le 14 décembre 1868. Ille-sur-Têt – Bouleternère, le 15 mars 1870. Bouleternère – Prades, le 3 janvier 1877.

² Dit « Le Canari », « Le Train Jaune », « Métro des Pyrénées » ou « Tren Groc » en Catalan.

³ L'inauguration du tronçon de Villefranche à Mont-Louis a lieu le 18 juillet 1910 et celle de Mont-Louis à Bourg-Madame le 20 mai 1911 (ouverture à l'exploitation le 28 juin 1911). Le 7 août 1927, la ligne est prolongée de 7 km jusqu'à la gare de Latour-de-Carol-Enveitg.

⁴ Le hameau de Joncet est situé sur la commune de Serdinya. Joncet el Sola est situé sur la rive gauche de la Têt ; Joncet el Bac est située sur la rive droite.

Les concessions des mines de fer du groupe Canigou Nord sont listées ci-dessous, d'Ouest en Est. Les moyens de transport modernes, schématisés sur la carte, apparaissent dans la seconde moitié du XIX^e siècle.



Le secteur étudié dans la présente fiche est encadré en jaune.

Concession	Institution	Moyens d'évacuation du minerai à fin du XIX ^e / début XX ^e siècle	Fiches IRSP
Escoums	18/02/1852	Chemin de fer et transbordeur aérien	66123.1
Escaro-Nord	08/07/1813	Chemin de fer et transbordeur aérien	66068.1
Escaro-Sud	09/07/1874	Chemin de fer et plans inclinés	66068.2
Aytua	31/10/1834	Chemin de fer et plans inclinés	66068.2
Sahorre*	25/09/1853	Chemin de fer et plans inclinés	66166.1
Thorrent*	21/03/1830	Chemin de fer et plans inclinés	66166.2
Vernet*	20/03/1861	Chemin de fer et plans inclinés	66222.1
Saint-Vincent*	18/08/1873		
Casteil	15/02/1898	Chemin de fer et trainage à chaine	66222.2
Fillols et Taurinya	15/03/1805	Trainage à chaine ou transbordeur aérien, selon secteur exploité	66204.1

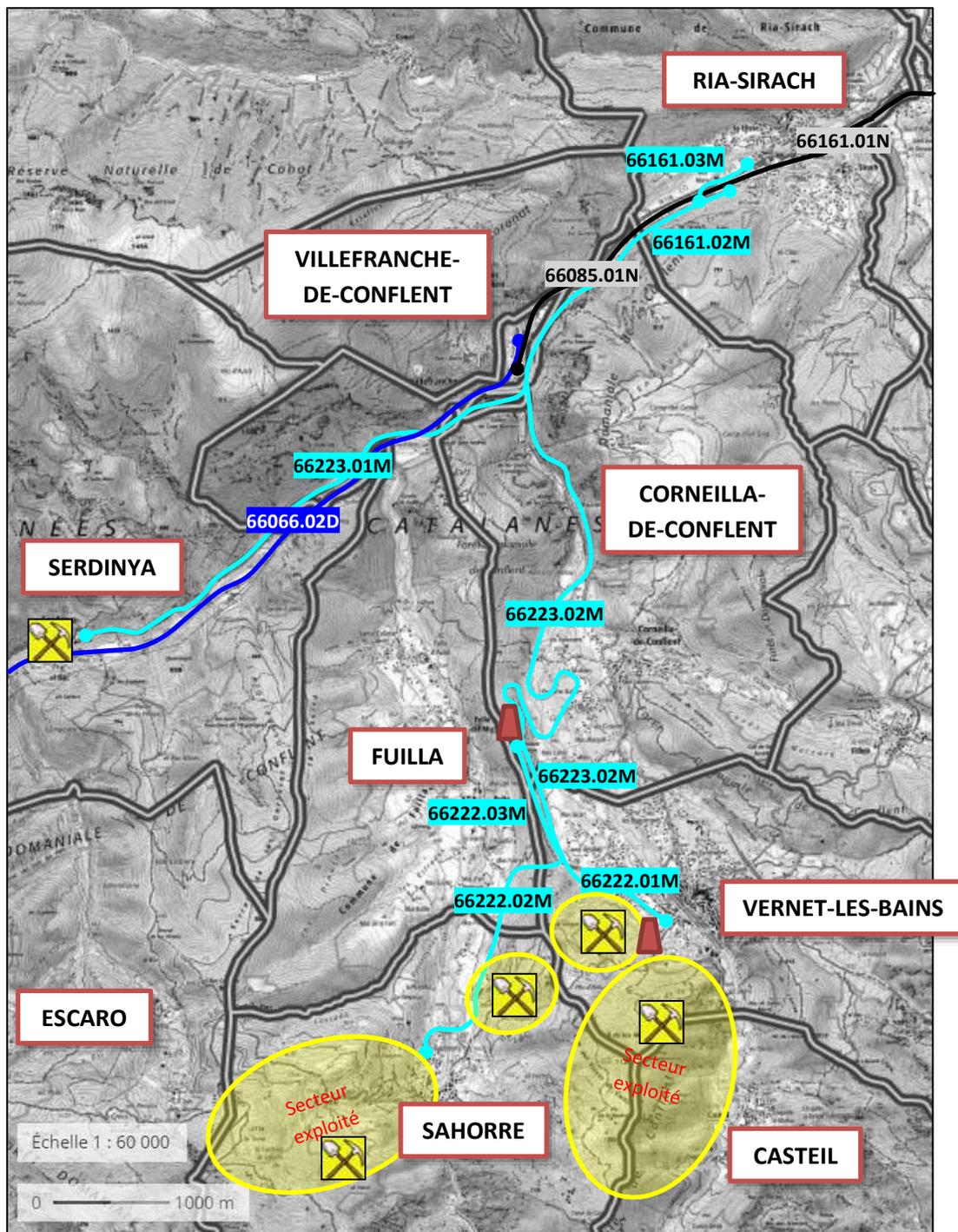
* Fusionnent le 28/10/1938

Le rectangle bleu montre les fiches annexes en lien avec la présente fiche.

Parallèlement à l'exploitation du fer, on extrait également du Manganèse (concessions de Las-Ambollas et de Las Basses). Les mines de fer ferment au milieu du XX^e siècle. Certains secteurs, comme Escaro, sont ensuite exploités en découverte pour le spath fluor (fluorure de calcium ou fluorine).

LE RESEAU DE LA C^{IE} DES MINES DE RIOLS

Localisation



-  Ecartement Normal en service
-  Ecartement Etroit en service
-  Ecartement Etroit abandonné
-  Fours à griller
-  Fiches annexes (cliquer pour ouvrir les liens)

Seules les voies principales du réseau métrique sont indiquées.

Les réseaux ferroviaires et/ou transbordeurs aériens des concessions voisines ne sont pas mentionnés.

Présentation

En 1900, Albert ROUGIER, créateur de la Société des Chemins de Fer Miniers de Pyrénées-Orientales, débute la construction du réseau, en tant qu'entrepreneur des transports de la C^{ie} minière de Riols et de Ria. A cette époque, la C^{ie} de Riols est amodiataire des mines de Vernet, Escaro-Nord et Aytua. La C^{ie} de Fillols est propriétaire des mines éponymes, ainsi que de celles de Casteil et de Sahorre.

Partant du terminal minier de Ria, la voie ferrée métrique remonte en rive droite la vallée du Têt en site propre jusqu'à Villefranche-de-Conflent (SDL n°66161.02M).

De là, elle se divise en deux segments de ligne (SDL) :

- Le SDL n°66223.01M continue sur la RN 116 jusqu'au lieudit la Rode Ouest, sur la commune de Serdynya ;
- Le SDL n°66223.02M remonte la vallée du Cady en site propre jusqu'à Camp del Mas sur la commune de Vernet-les-Bains. Là, cette seconde branche donne naissance à trois bretelles :
 - Le SDL n°66222.01M, direct vers Vernet-les-Bains ;
 - Le SDL n°66222.02M, vers Sahorre, dans la vallée voisine, via un tunnel ;
 - Le SDL n°66222.03M, embranchement particulier vers les fours à griller de Corneilla-de-Conflent.

Il fut par ailleurs projeté de créer une voie de Sahorre jusqu'à Escaro : Au départ du Faubourg de Sahorre, elle devait atteindre Thorrent par des zigzags, puis un tunnel devait lui permettre d'atteindre d'Aytua. Ce projet resta sans suite.

Une reconversion avortée

En 1909, la Société des Chemins de Fer Miniers propose de vendre son réseau au département afin d'y faire rouler des trains de voyageurs⁵, tout en continuant d'y faire circuler les trains miniers. *La Société céderait*⁶ :

- *La ligne de Ria à Vernet-les-Bains avec embranchement sur Sahorre et sur les fours de Corneilla*⁷ ;
- *Le matériel roulant de la ligne (environ 32 wagons, à l'exclusion des locomotives*⁸) ;
- *La remise de locomotives et l'atelier de réparation de Vernet-les-Bains (à l'exclusion du bâtiment principal) ;*
- *Les terrains servant au dépôt des minerais en gare de Ria.*

Cet inventaire apporte des éléments sur le profil de la voie, *partout bien établie et en bon état d'entretien* [sic], qui présente des déclivités ne dépassant pas 30‰ et des courbes supérieures ou égales à 70 mètres de rayon.

A Sahorre, la ligne doit être prolongée de 300 mètres pour rapprocher la gare du village. A Villefranche-de-Conflent, un raccordement⁹ doit être créé afin de desservir la gare Midi, laissant aux seuls trains miniers, la section de Villefranche à Ria.

Cette utilisation mixte aurait permis de maintenir la desserte de la station thermale de Vernet après la fermeture des mines, mais la Première Guerre mondiale reporta ce projet qui tomba dans l'oubli.

⁵ Plusieurs options avaient été envisagées : construction d'un tramway, utilisation de la voie minière, construction d'une voie normale en utilisant ou pas la plateforme de la voie minière.

⁶ Inventaire issu des [Rapports et délibération du Conseil général des Pyrénées-Orientales – Avril 1910](#).

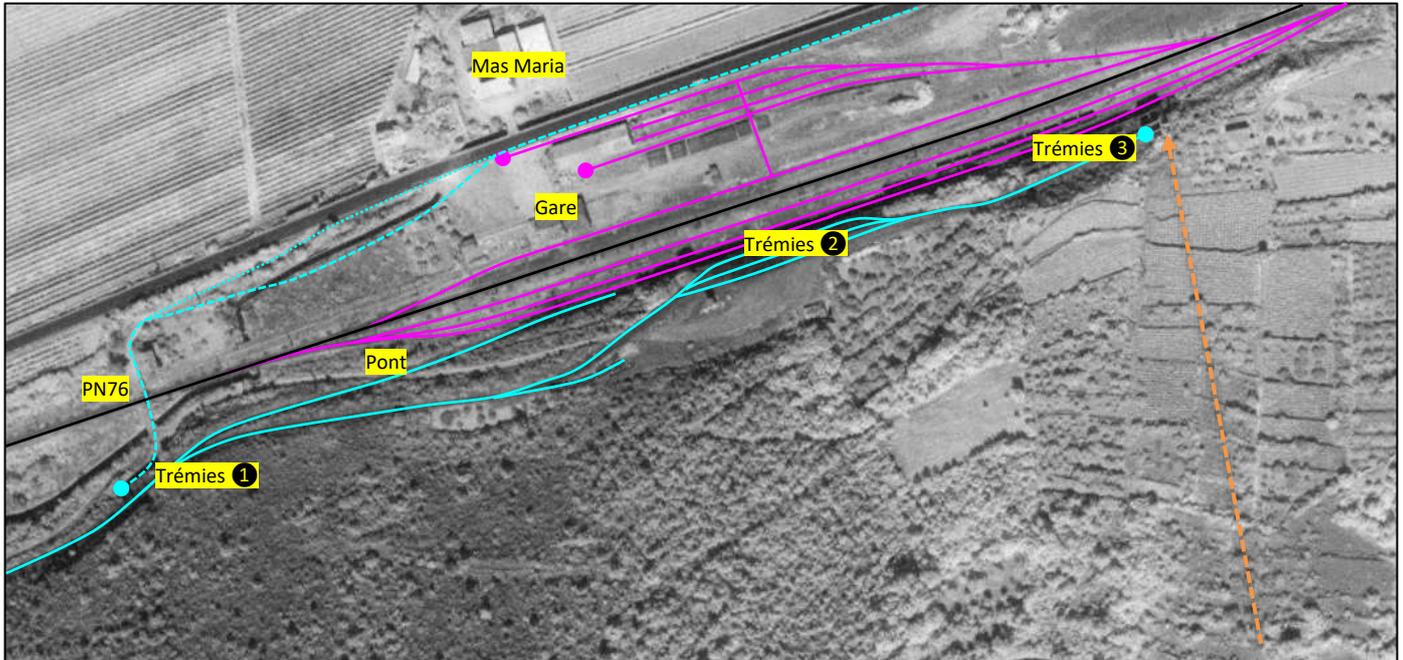
⁷ La portion de Villefranche-de-Conflent à Serdynya n'est pas inscrite à l'inventaire des propositions car sur le point d'être déposée après la mise en service officielle de la ligne de la Cerdagne.

⁸ La Société minière possède à cette époque cinq locomotives à vapeur : deux de 18 tonnes, une de 14 tonnes, une de 13 tonnes et une de 10 tonnes à vide.

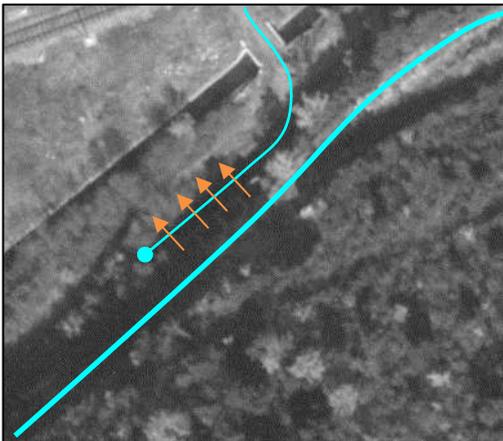
⁹ Ce raccordement devait emprunter une partie de la voie de Serdynya afin de contourner les fortifications de Villefranche.

Le terminal minier de Ria

Le réseau prenait naissance en gare de Ria. D'ouest en est, on y trouvait 3 batteries de trémies, repérées sur la vue aérienne ci-dessous. L'une des voies du réseau métrique rejoignait le niveau inférieur des trémies en passant sur un pont (voir fiche IPVD n°66161.04B). Cette voie devait permettre le transbordement des matériaux et matériels nécessaire à l'exploitation des mines.



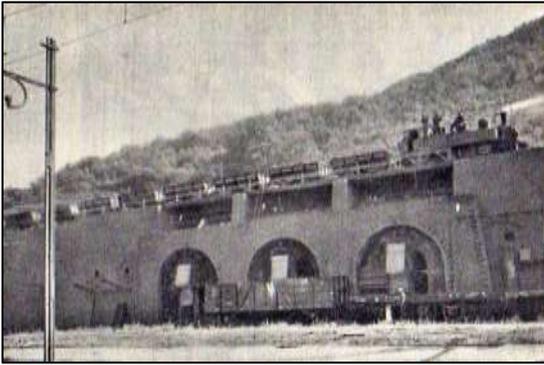
Vue aérienne IGN – 1962



Vue aérienne IGN – 1968

① Les trémies des hauts-fourneaux de Ria mises en service en 1902 et constituées de 4 silos. Le minerai stocké était acheminé jusqu'à l'usine par une voie Decauville d'environ 850 m de long (SDL n° 66161.03M). Selon le projet du 21 janvier 1902 reporté sur la vue aérienne (tirets bleus), celle-ci empruntait un pont mixte sur le Canal de Prades, cisailait la voie normale, longeait la N116 en traversant le chemin d'accès à la cour de la gare, et traversait enfin la route pour pénétrer dans l'usine. Nous supposons que la voie fut déposée dans les années 1920.

Nous ne savons pas si la voie Decauville fut posée selon le projet initial qui prévoyait de sauter le canal et de passer entre les jardins du garde barrière et du chef de gare, ou si le tracé fut modifié et reporté le long de la route pour ne pas avoir à construire un ponceau sur le canal.



② Les trémies de M. ROUGIER, également mises en service à partir de 1902 (ci-contre).

Celles-ci étaient initialement constituées de 3 silos (accolade orange ci-contre et photo ci-dessus). Le transbordement du minerai s'effectuait à l'aide d'un tapis roulant métallique. Le temps du chargement, les wagons de la C^{ie} du Midi stationnaient sur trois ponts bascules de 50 tonnes. Par la suite, sept autres silos furent construits.



Vue aérienne IGN - 1968

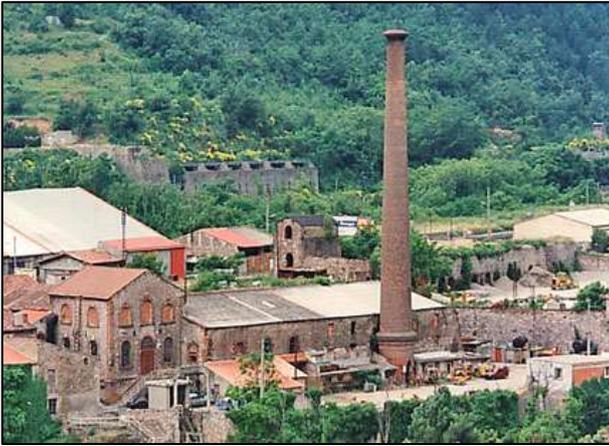


Vue aérienne IGN - 1968

③ Les trémies construites vers 1928, lorsque fut mis en service le transporteur aérien des mines de Fillols (voir fiche IRSP [66204.1](#)). Elles étaient constituées de 6 silos. A droite, on aperçoit les ruines de la station d'arrivée du transbordeur aérien (tirets orange).

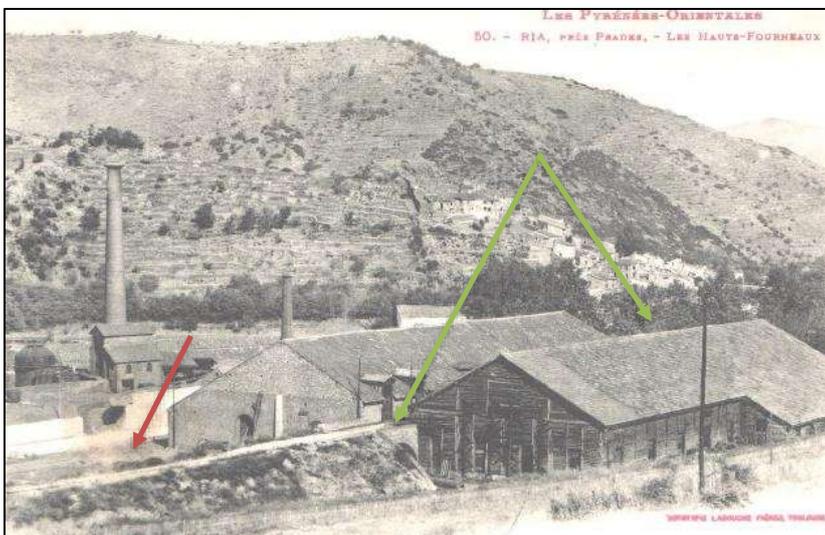
Le minerai stocké dans les trémies ① et ② était chargé dans les wagons de la C^{ie} du Midi. Toutes ces trémies sont plus ou moins visibles de nos jours, envahies par la végétation. Sur la photo page suivante, on aperçoit en arrière-plan, celles des mines de Fillols.

Les hauts-fourneaux de Ria



L'usine métallurgique de Ria étaient situés au nord-est de la gare, de chaque côté de la N116. Les hauts-fourneaux furent créés en 1859 Jacob HOLTZER, fabricant d'aciers, et Rémy JACOMY, maître des forges à Ria. En 1861, on en comptait trois, produisant 12 à 14 tonnes par jour. Ils fonctionnaient au bois. En déclin depuis 1920, l'usine a cessé toute activité en 1953¹⁰. Nous ne disposons d'aucun plan.

L'usine était desservie par une voie Decauville en provenance des trémies précédentes, mais également par un embranchement particulier à voie vraisemblablement normal, raccordé la gare. Une plaque tournante (pointé par la flèche rouge ci-dessous) permettait aux wagons de traverser la N116. Le passage à niveau est indiqué sur la carte Michelin de 1938.



Une rampe composée d'une dizaine d'arches en maçonnerie (flèches vertes) passait entre deux bâtiments situés au premier plan, mais elle semble n'avoir eu qu'un usage routier et non ferroviaire. Ses arches d'extrémités sont encore visibles aujourd'hui.



Carte Michelin n°86 - 1938

¹⁰ Ils sont arrêtés de 1920 à 1929 puis fonctionnent par intermittence jusqu'en 1939. Après les inondations de 1940, seuls deux restent utilisables, mais un seul est remis à feu. En raison de la pénurie de métaux, ils reprennent une dernière fois du service en 1944.

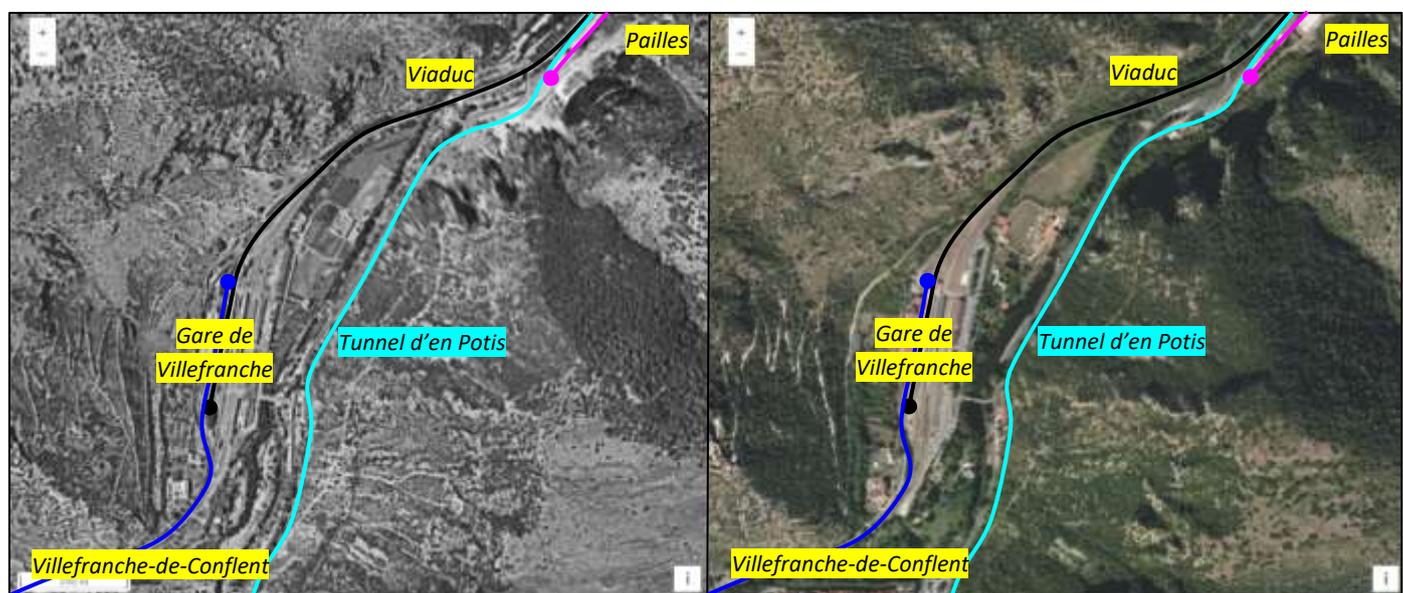
De Ria-Sirach à Villefranche-de-Conflent

Entre la gare de Ria et Pailles, la voie de la C^{ie} de Riols (ci-dessous en bleu ciel) s'éloignait peu de celle de la C^{ie} du Midi (en noir). Les deux se rejoignent à Pailles où, dans la seconde moitié des années 1940, une usine de traitement de fluorine est construite. Un embranchement particulier est créé (en rose) à partir du chemin de fer de la C^{ie} du Midi. La voie normale cisaille la voie métrique du chemin de fer minier.

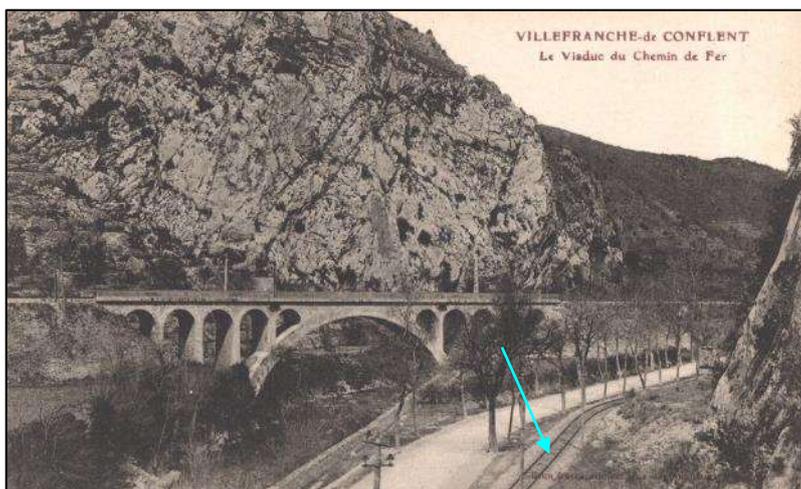


Vues aériennes IGN 1953 / 2018

De Pailles à Villefranche-de-Conflent, la voie longeait la N116, sur une plateforme indépendante en s'élevant progressivement. Un court tunnel de 43 m permettait de traverser un éperon rocheux (voir fiche ITFF n°[66057.1](#)).



Vues aériennes IGN 1953 / 2018



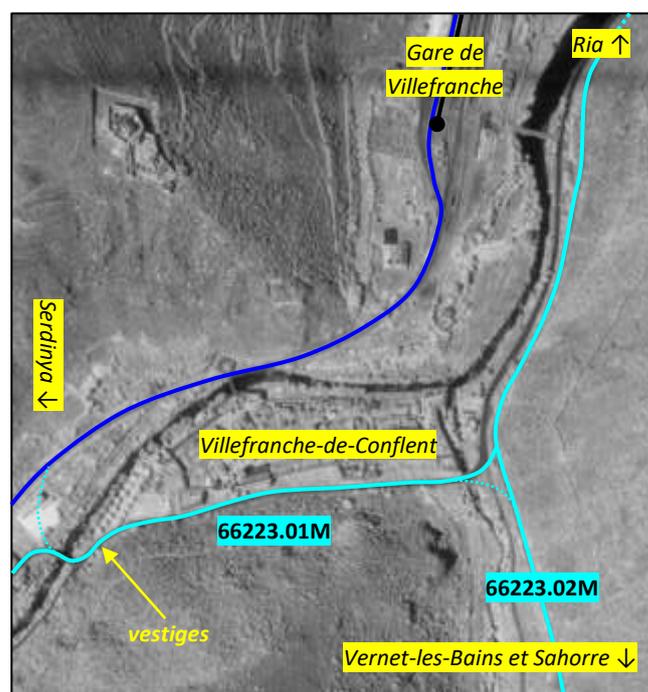
Ci-contre, le viaduc sur la Têt situé à proximité de Pailles, photographié en direction de Ria. La voie du chemin de fer minier est visible à droite de la N116.

A Villefranche-de-Conflent, la voie se séparait en deux branches. L'une partait en direction de Serdinya en remontant la vallée de la Têt (66223.01M) ; l'autre partait en direction de Vernet-les-Bains et Sahorre en remontant la vallée du Cady (ou Cadi) (66223.02M).

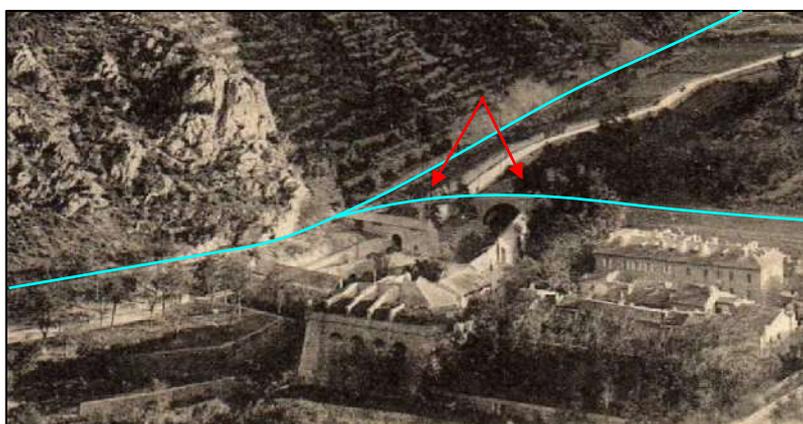
Ci-contre, le chemin de fer de la Cerdagne est indiqué en bleu foncé ; les voies du chemin de fer minier en bleu-clair.

La voie vers Serdinya contournait la citadelle par le sud. Cet itinéraire sera repris par la N116 après fermeture de cette branche.

Ci-contre, les deux portions en pointillées correspondent aux raccordements qui auraient été créés si le réseau avait été raccordé au chemin de fer de la Cerdagne.



Vue aérienne IGN 1962

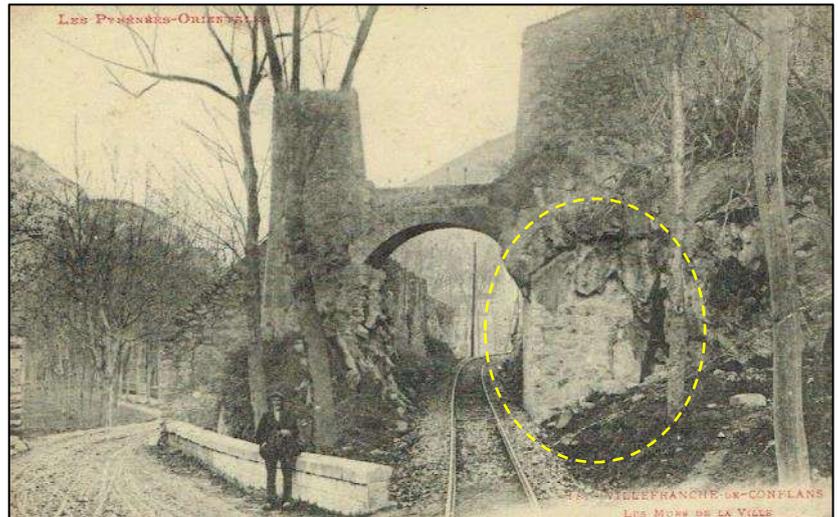


Ci-contre, pointés par les flèches, le pont sur la D116 (ex N116^A) et celui sur le Cady (voir fiche IPVD 66223.04A), démolis à la fin des années 1930 pour laisser place au pont routier actuel.

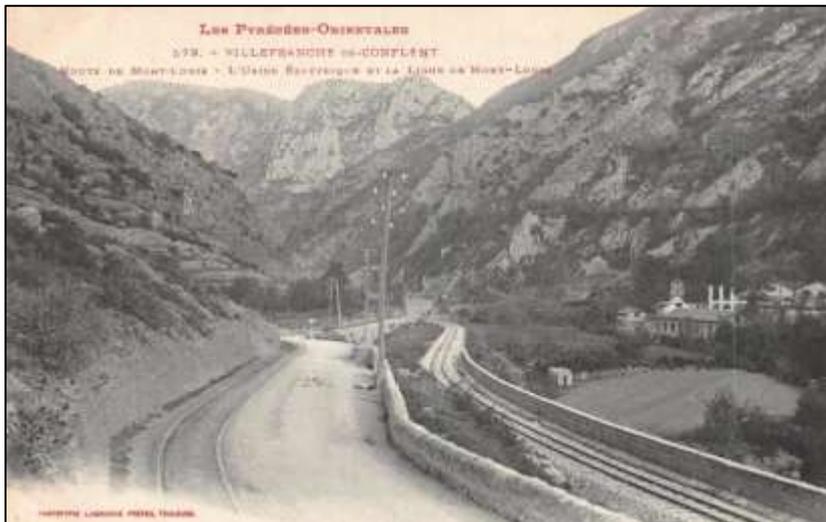
De Villefranche-de-Conflent à Serdinya

Sur cette branche, après avoir longé le rempart sud, la voie était posée sur la N116. Elle est visible sur quelques cartes postales anciennes, dont deux présentées ici.

Ci-contre, la voie sort des fortifications après avoir longé le rempart sud. A cette époque, la N116, visible à gauche, traverse la citadelle. Le lieu est pointé par la flèche jaune sur la vue aérienne de la page précédente. Il ne reste plus aujourd'hui, que le mur de droite.



Pour voir le lieu actuel sur Street View, [CLIQUER ICI](#)

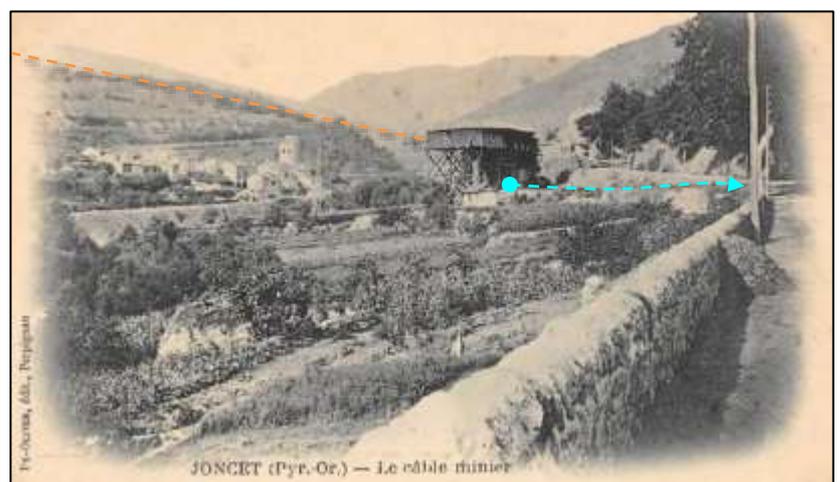


Pour voir le lieu sur Street View, [CLIQUER ICI](#)

Ci-contre, toujours vue en direction de Villefranche, la voie du chemin de fer minier est visible à gauche de la N116.

Cette photo est antérieure à la mise en service de la ligne de la Cerdagne (à droite). En effet, le troisième rail d'alimentation n'est pas encore posé, de même que la charpente de la maison garde-barrière du PN n°3, que l'on aperçoit au fond.

La voie parvenait à la station d'arrivée primitive du câble aérien (voir fiche ICFA [66068.TM1](#)) de la concession d'Escaro-Nord (voir fiche IRSP [66068.1](#)), située à l'entrée de Serdinya, à la Rode Ouest.



Pour voir le lieu sur Street View, [CLIQUER ICI](#)

De Villefranche-de-Conflent à Corneilla-de-Conflent

Pour voir le lieu sur Street View, [CLIQUER ICI](#)

De Villefranche-de-Conflent à Vernet-les-Bains, la voie remontait la vallée du Cady en site propre. Peu avant le croisement à niveau avec la D116, près du Prat d'en Palu, un pont parallèle à la route (repère ① ci-dessous) permettait de franchir le ruisseau du Còrrec de les Queroles. Ce pont, « visible » ci-contre, est aujourd'hui totalement noyé sous la végétation.

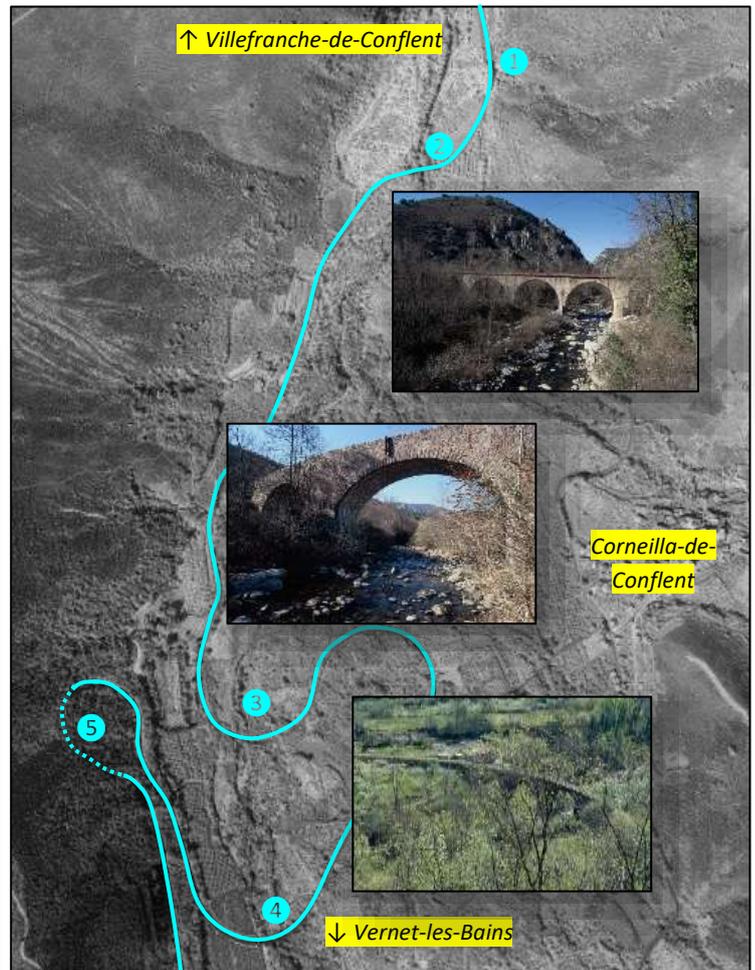
Au niveau de Corneilla-de-Conflent, la voie rattrapait un dénivelé d'une centaine de mètres grâce à plusieurs boucles serrées. Elle traversait trois fois le Cady sur des ponts maçonnés construits en 1902-1903, toujours en place de nos jours (②, ③ et ④), ainsi qu'un tunnel en courbe repéré ⑤ (voir fiche ITFF n°[66057.2](#)).

Avis de recherche

Un pont métallique en construction est présenté comme étant situé sur le Cady. Ce pont n'a pas été localisé. Le Cady étant sujet à des crues violentes, ce pont pourrait avoir été détruit lors de l'[aiguat de 1940](#). Il ne s'agit pas de l'un des trois ponts maçonnés, ceux-ci ayant résistés à l'Aiguat.

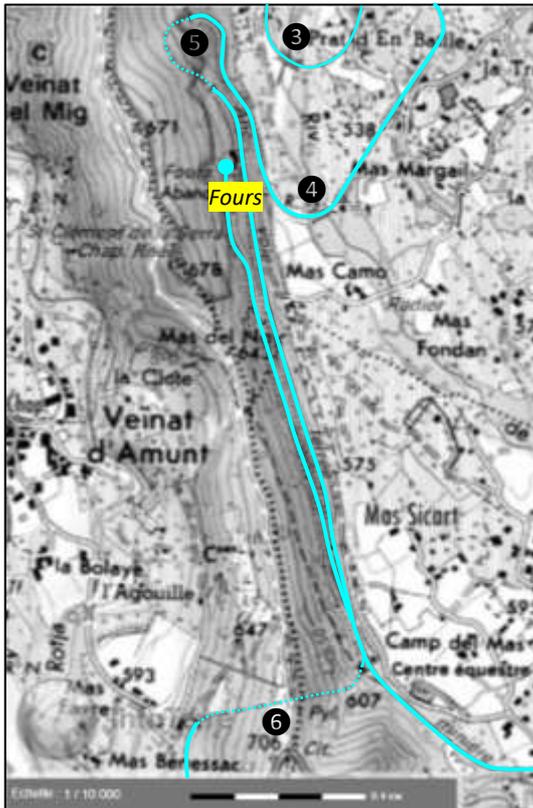


Si vous êtes en mesure de localiser précisément ce pont, merci de nous contacter.



Vue aérienne IGN – 1962.

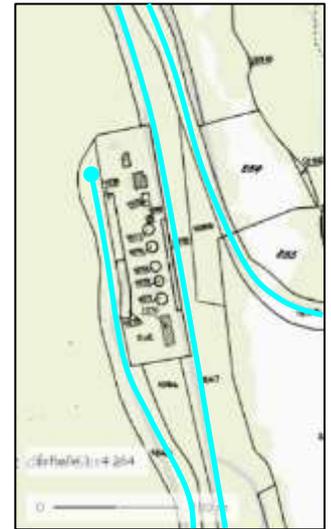
Les fours à griller de Corneilla



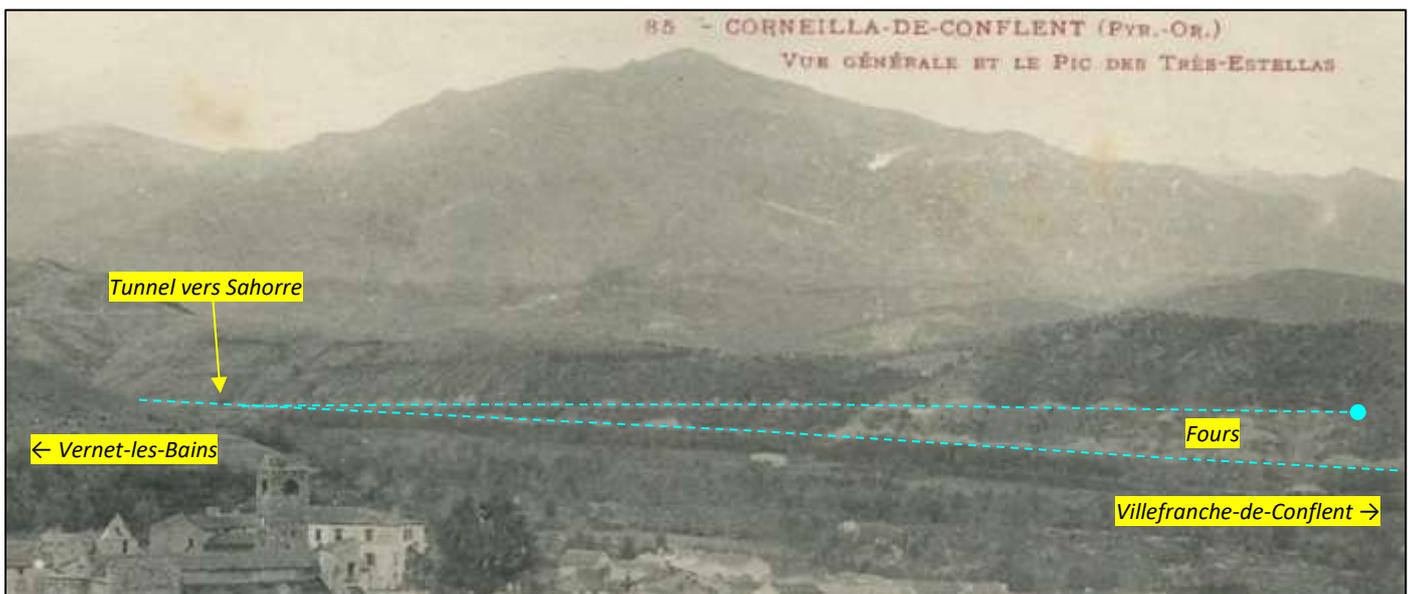
En sortant du tunnel ⑤, la voie passait au pied des fours à griller de Corneilla. Ces fours se présentaient sous forme de cuves maçonnées dans lesquelles le carbonate était déposé en couches alternées avec du combustible (poussière de coke ou de charbon pulvérulent). En 1928, un four rotatif de type Greenawalt fut mis en service.

Le carbonate extrait des mines était transformé en une sorte de mâchefer appelé « sinter ». Ce dernier, dépassant 60% de fer et manganèse, était ensuite acheminé jusqu'aux hauts-fourneaux de Ria où il était transformé en fonte, acier ou fer.

Le cadastre conserve encore le plan simplifié du site. Le four Greenawalt était situé dans sa partie nord.



Sur la carte postale ci-dessous, le site est en cours d'aménagement afin d'accueillir les fours. On aperçoit le tracé de la voie principale passant au pied. Et au-dessus, celui de la voie qui acheminera le minerai et le combustible au sommet des fours. A gauche, on devine l'entrée du tunnel repéré ⑥ (voir fiche ITFF n°[66222.1](#)) qui permettait à la voie de rejoindre la vallée du Rotja et Sahorre.

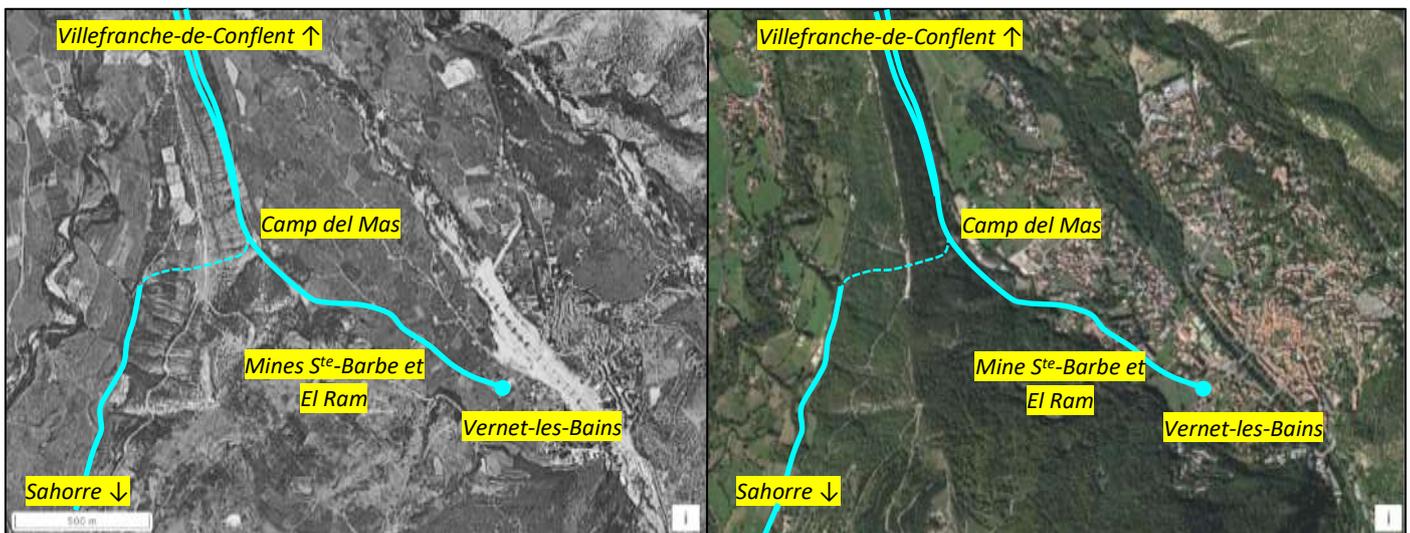


« L'étoile » de Camp del Mas

Au niveau de Camp del Mas, sur une centaine de mètres, il devait exister une mini gare de triage. Il fallait en effet trier les wagons arrivant et repartant dans quatre directions : Ria, l'étage supérieur des fours de Corneilla, Sahorre et Vernet. Ces wagons étaient chargés du minerai extrait, du charbon, mais également de divers matériaux et matériels destinés aux exploitations.

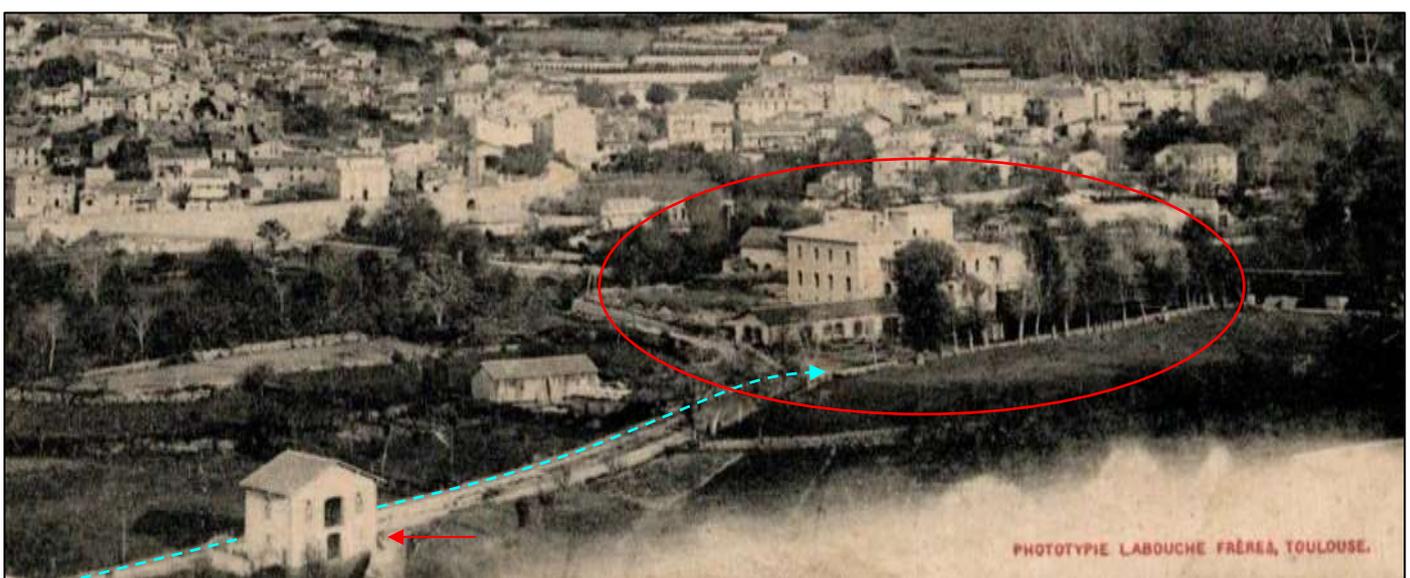
Du Camp del Mas à Vernet-les-Bains

La voie en direction de Vernet continuait sur environ 1 km. Elle a été mise en service en décembre 1901. Peu avant d'arriver à Vernet, la voie recevait le charbon des mines Sainte-Barbe et El Ram (voir fiche IRSP [66222.1](#)).



Vues aériennes IGN 1953 / 2018

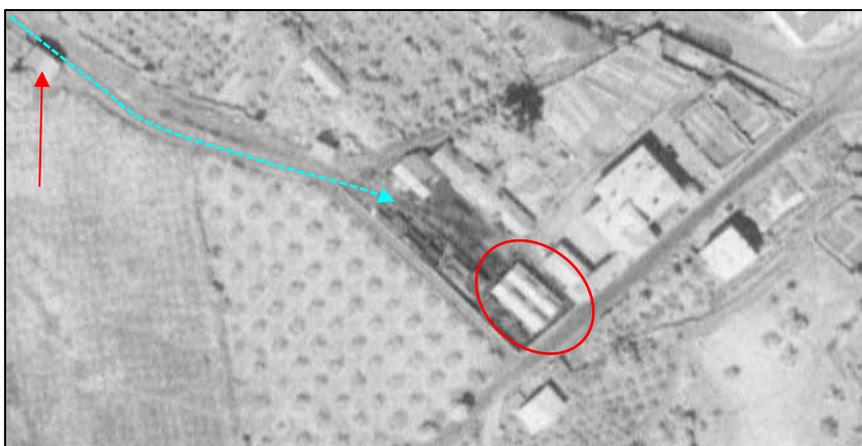
Ci-dessous, la voie arrive à la « gare » de Vernet.





Durant la Première Guerre mondiale, la voie minière a servi pour le transport des blessés venant du front. La photo ci-contre est prise devant les trémies. Derrière, on aperçoit les toits caractéristiques de deux remises à locomotives.

Ci-contre, la gare en 1962. On aperçoit les toits des deux bâtiments ci-dessus (ovale rouge). La flèche rouge pointe la maison visible au premier plan de la carte postale de la page précédente.

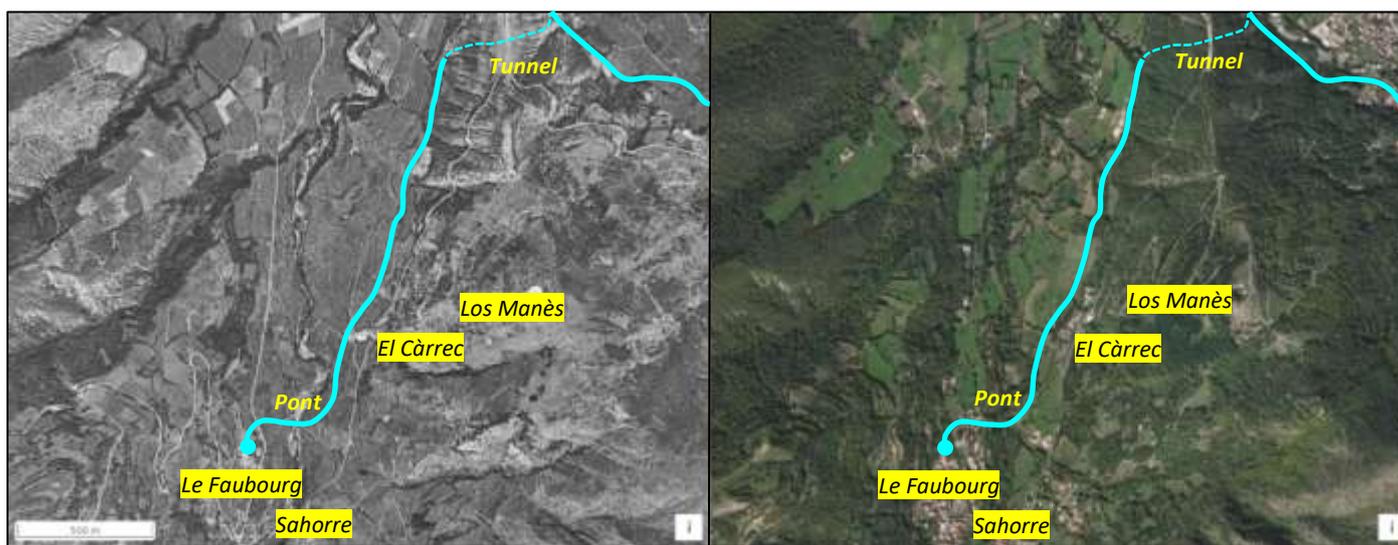


Ci-contre, la gare photographiée sous un angle opposé.

La gare de Vernet recevait le minerai extrait de la montagne de la Pena (voir fiche IRSP [66222.2](#)).

Du Camp del Mas à Sahorre (Le Faubourg)

Le tunnel de Bénessac permettait à la voie de passer du bassin du Cady (commune de Vernet-les-Bains) à celui de la Rotja (commune de Fuilla). Avant d'arriver à Sahorre, la voie recevait le minerai extrait du secteur de Los Manès (voir fiche IRSP [66166.1](#)). La voie traversait ensuite la Rotja sur un pont maçonné toujours existant. La gare d'arrivée était située au Faubourg, sur le site du carreau des mines de Sahorre. Le charbon y était descendu depuis les mines situées à la Tona (voir fiche IRSP [66166.2](#)).



Vues aériennes IGN 1953 / 2018

L'ancienne plateforme peut faire l'objet d'une randonnée sur environ 1 km, entre Le Faubourg et l'entrée du tunnel.



Vue aérienne IGN – 1962

Ci-contre, le carreau des mines de Sahorre en 1962.



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

irsp-contact@sfr.fr