

SUJET(S)

Concession des mines de fer de Fillols et Taurinya
Trainage mécanique à chaîne
Mine de la Tour de Corts



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)



Pyrénées-Orientales

66052 – Codalet
66078 – Fillols
66149 – Prades
66204 – Taurinya



SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
66161.01N	679 000	RIA SIRACH – Gare > PRADES - Gare	1895	En service
66149.01N	679 000	PRADES – Gare > PERPIGNAN - Mas Ducup	1877	En service
66149.02M	/	PRADES – Gare > TAURINYA - Els Salvers Mine	1879	1928
66078.TM1	/	FILLOLS - Malloles Mines > RIA SIRACH - Gare	1929	1955

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
Annales industrielles 18/06/1882	Gallica
Annales industrielles 02/07/1882	Gallica
Les concessions de mines de fer, fluorine et manganèse de la région de Vernet-Sahorre	BRGM
Revue universelle des mines, de la métallurgie, de la mécanique des travaux ...	Google-livres
Annales des mines France.	Gallica
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
Le Salver	Taurinya.fr
Blog consacré au chemin de fer minier des "Mines de fer du Salver"	plinfo

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

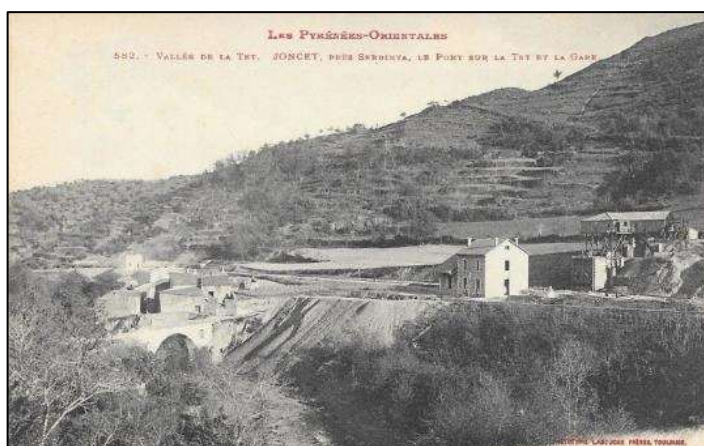
Les chemins de fer du Midi



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. Un transbordeur aérien achemine le minerai extrait à Fillols. 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 avec la perte des mines de fer de Lorraine. Les dernières mines ferment au début des années 1960.

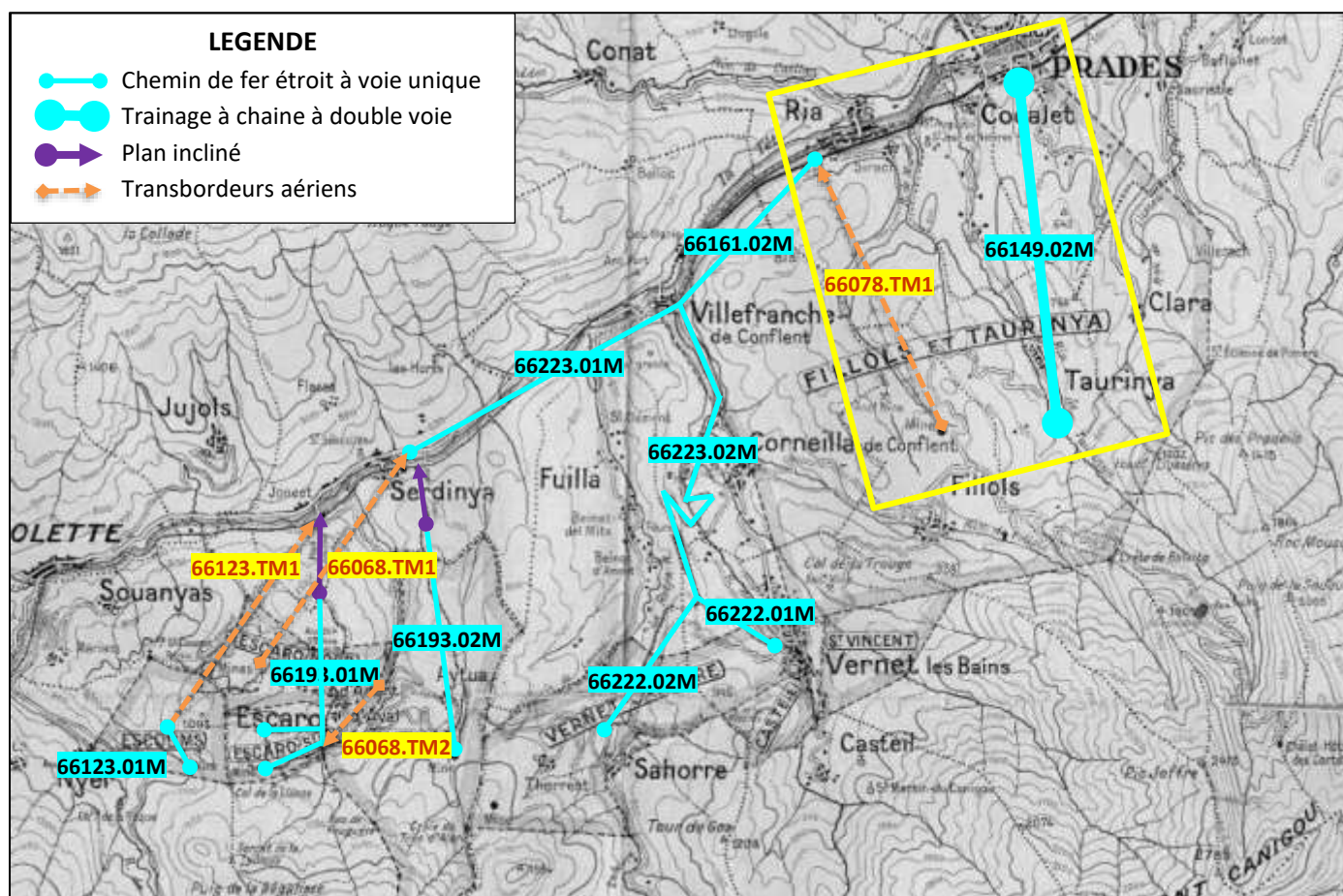
¹ Perpignan – Ille-sur-Têt, le 14 décembre 1868. Ille-sur-Têt – Bouleternère, le 15 mars 1870. Bouleternère – Prades, le 3 janvier 1877.

² Dit « *Le Canari* », « *Le Train Jaune* », « *Métron 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. 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.



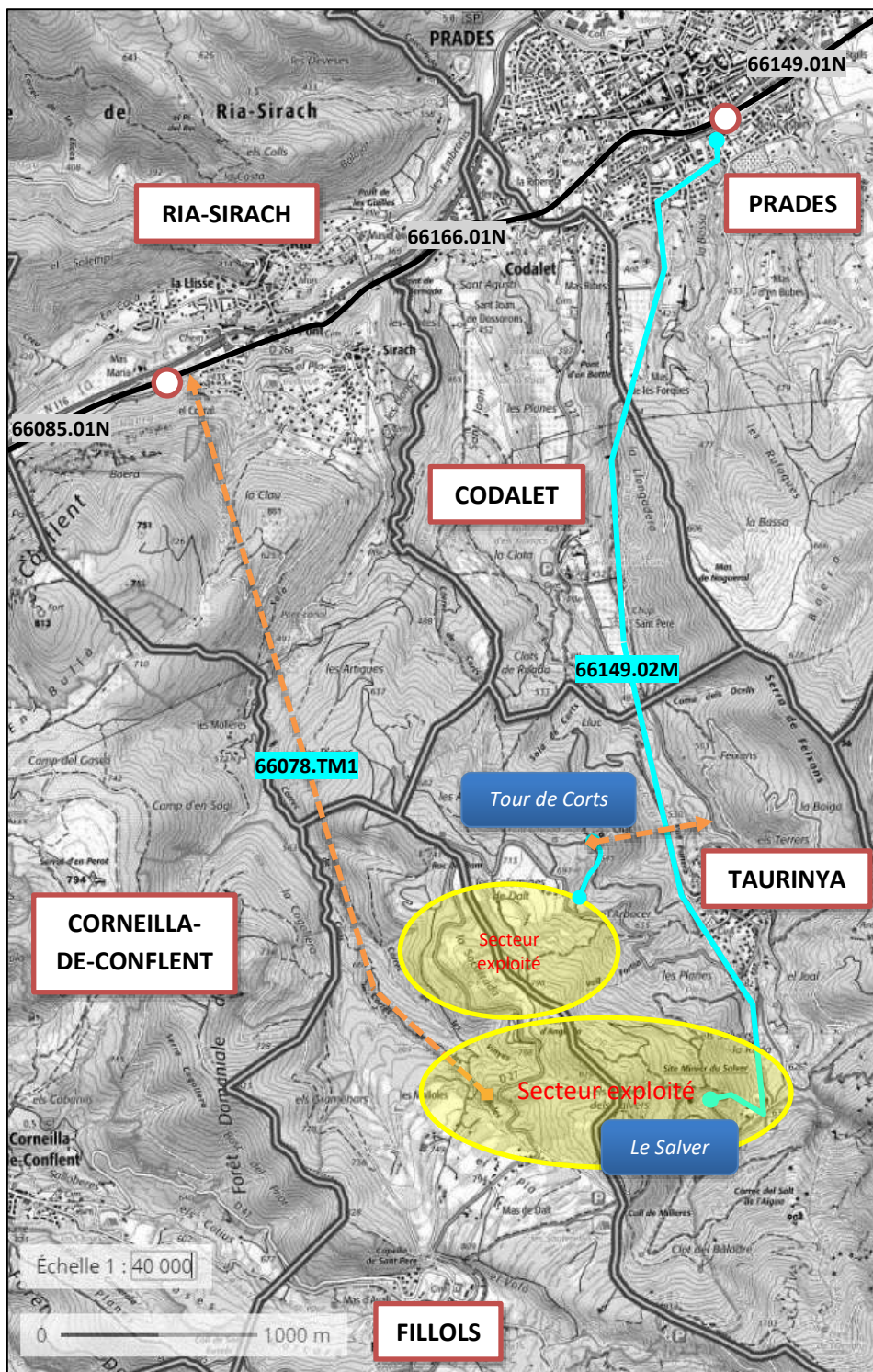
Le secteur étudié dans la présente fiche est encadré en jaune.

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	66161.1
Thorrent*	21/03/1830	Chemin de fer et plans inclinés	
Vernet*	20/03/1861	Chemin de fer et plans inclinés	
Saint-Vincent*	18/08/1873	Chemin de fer	
Casteils	15/02/1898	Chemin de fer et trainage à chaîne	
Fillols et Taurinya	15/03/1805	Trainage à chaîne ou transbordeur aérien, selon secteur exploité	<i>Présente fiche</i>

* Fusionnent le 28/10/1938

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).

LOCALISATION



- Ecartement Normal en service
- Ecartement Etroit abandonné
- - - Transbordeurs aériens

Seules les voies principales sont indiquées.

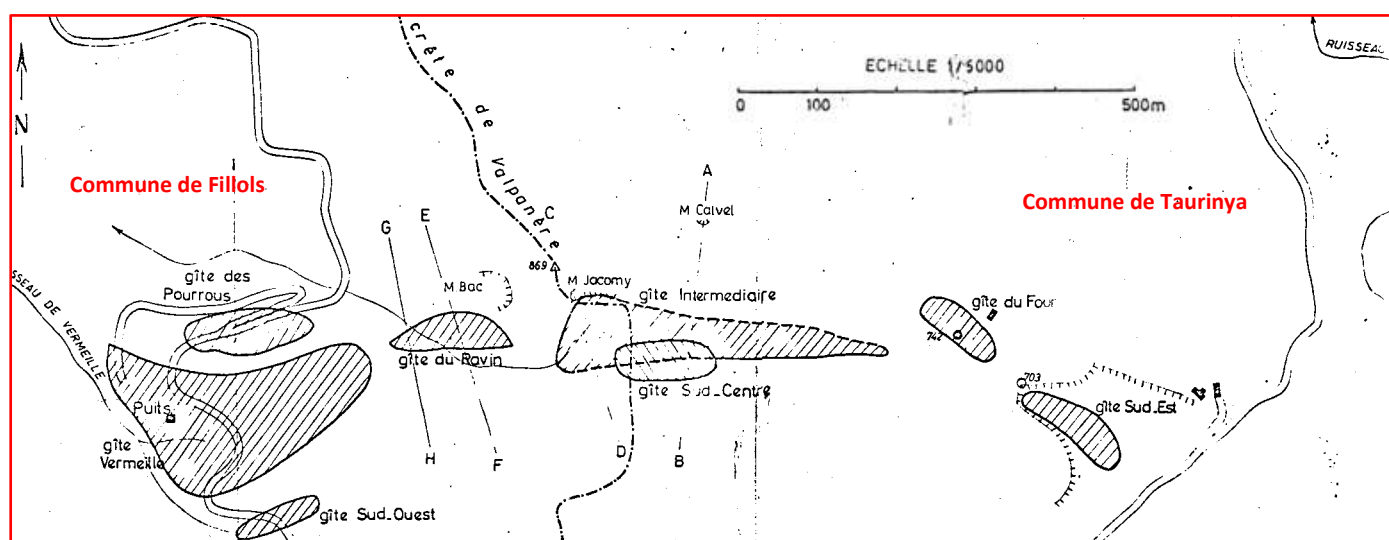
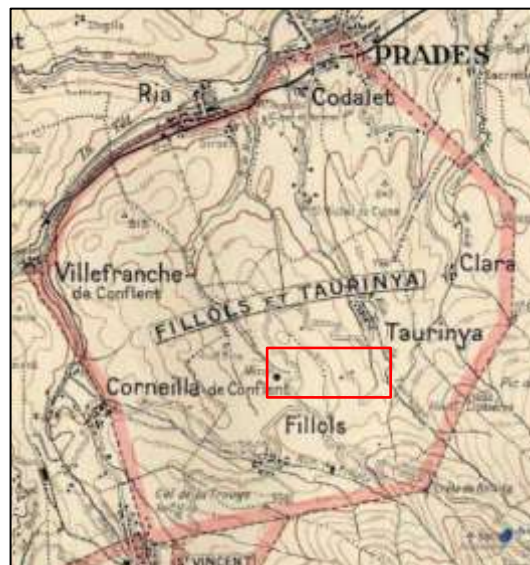
Les réseaux ferroviaires et/ou transbordeurs aériens des concessions voisines ne sont pas mentionnés.

PRESENTATION

La concession des mines de fer de Fillols et Taurinya, d'une surface de 33,82 km², est accordée par décret impérial en date du 25 Germinal de l'An XIII (15 avril 1805) à M. RAYMOND-RIVALS.

Entre 1875 et 1925, les mines de Fillols furent les plus importantes de la zone métallifère du Canigou⁵. Le principal secteur exploité était situé sous la montagne des Meners (rectangle rouge ci-contre et ci-dessous).

Huit gîtes sont répertoriés. L'évacuation du minerai situé au cœur de la montagne s'effectuait soit côté Fillols, soit côté Taurinya (quartier du Salver ou Salvé). C'est le cas du gîte Intermédiaire qui fournit au début du XX^e siècle, la presque totalité de la production.



Période	Moyen de transport principal
Avant 1870	A dos de mulets vers Prades
1870-1878	Par charrois à bœufs vers Prades
1878-1928	Par trainage mécanique entre les mines de Taurinya ⁶ et la gare de Prades.
1928-1957	Par câble aérien entre les mines de Fillols et la gare de Ria
1957-1962	Par camions depuis les mines de Taurinya

Le tableau ci-contre indique les différents moyens de transport utilisés pour évacuer le minerai.

Les mines de Taurinya (gîtes du Four et Sud-Est) ferment entre 1928 et 1957 avant de rouvrir jusqu'en 1962. Celles de Fillols furent exploitées quasiment sans interruption jusqu'en 1957. Deux sites et trois périodes sont donc à considérer. L'ensemble des mines est abandonné depuis le 28 octobre 1963 et la concession annulée depuis le 7 janvier 1997.

⁵ En 1877, la moitié des 84 685 tonnes extraites des mines de fer des Pyrénées-Orientales provient des mines de la Société de Fillols.

⁶ Le minerai extrait des mines de Fillols traverse la montagne jusqu'aux mines de Taurinya par une galerie nommée « La Gabrielle ».

LES RESEAUX DE SURFACE DES MINES

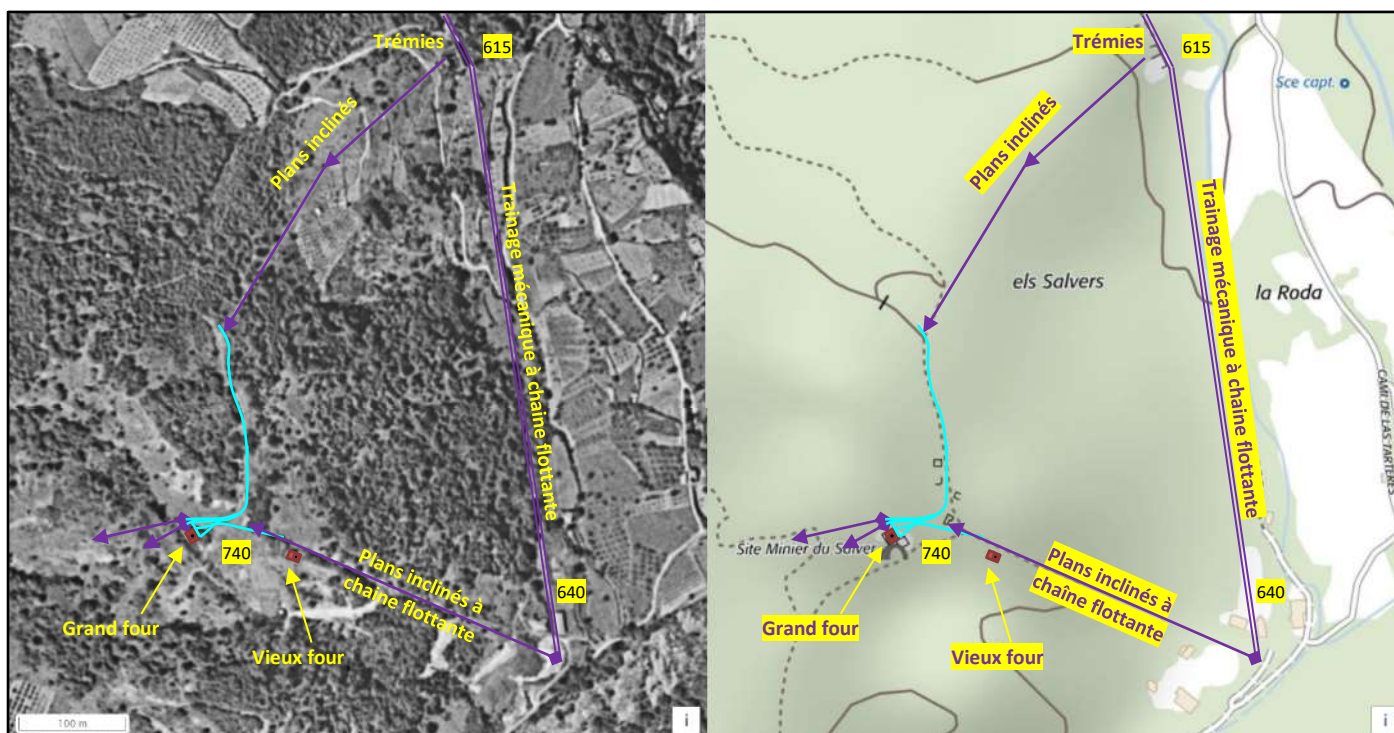
Par convention, nous parlerons dans cette fiche des mines de Fillols pour le secteur Ouest, et des mines de Taurinya pour le secteur Est.

Le réseau de surface des mines de Taurinya entre 1879 et 1928

ATTENTION

*Le plan est élaboré à partir des documents diffusés par le BRGM et de l'analyse des vues aériennes.
Il peut comporter des oublis ou des erreurs.*

De 1879 à 1928, la Société des mines de Fillols concentre l'exploitation au Salvers. Sur le carreau de la mine, on trouvait un four à griller construit à la fin du XIX^e siècle, dit « Vieux four » et un four à griller construit au début du XX^e siècle, dit « Grand four ». A cette période, les mines sont exploitées entre 700 et 760 m d'altitude. Depuis la cote 740, deux plans inclinés à chaîne flottante descendent le minerai à la cote 640 (pente de 35 à 40 %). De là, un trainage mécanique à chaîne flottante l'achemine jusqu'à la gare de Prades. Au nord du site, deux autres plans inclinés, a priori mis en service ultérieurement, permettent d'atteindre des trémies situées sur le trainage mécanique.

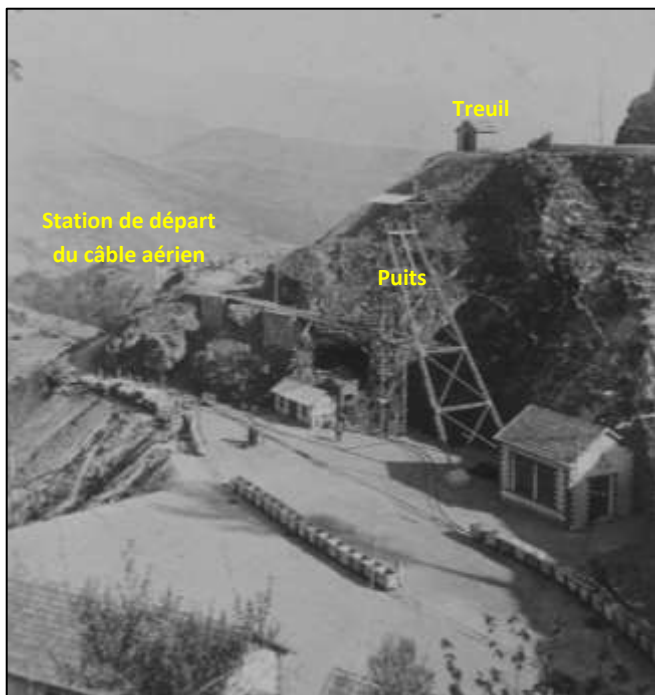


Sauf mention contraire, les vues aériennes sont datées de 1953.

En 1928, les mines du Salver sont fermées. L'exploitation se concentre à l'ouest, sur le versant de Fillols.

Le réseau de surface des mines de Fillols entre 1928 et 1958**ATTENTION**

*Les archives consultées n'ont pas permis de retrouver le réseau de surface antérieur à 1928.
De même, il n'a pas été possible de retracer intégralement le réseau de surface des mines utilisé entre 1928 et 1958.*



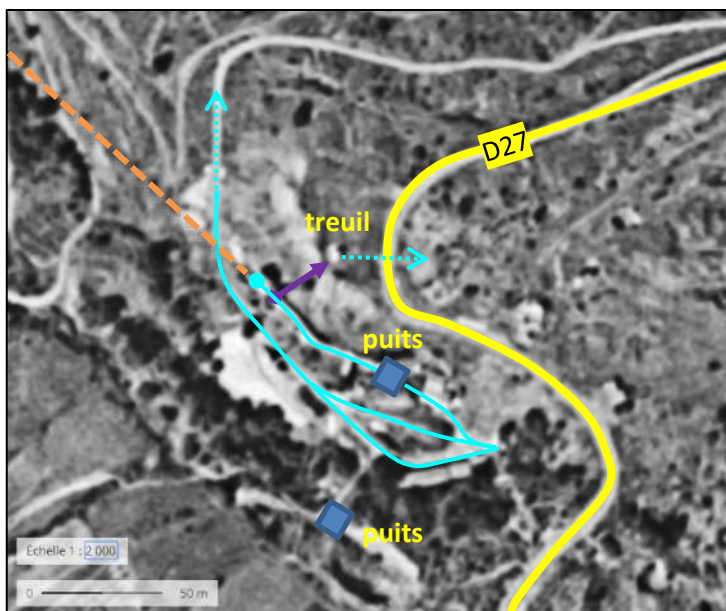
Le carreau des mines de Fillols était situé au nord-est du bourg, juste en contrebas de la D27 de Fillols à Taurinya.

La photo ci-contre présente le carreau en 1945, avec le chevalement du puits foncé en 1921 pour atteindre le gîte de La Vermeille, au niveau 690 (soit 60 m de profondeur).

Un petit plan incliné, dont on aperçoit le bâtiment du treuil, permettait de remonter le minerai au niveau de la D27. De là, il était amené jusqu'au Salver par une galerie de roulage qui traversait toute la montagne.

Ci-contre, nous présentons le report approximatif des voies connues sur la vue aérienne de 1942.

- En bleu : le tracé des voies étroites ;
- En violet, le petit plan incliné ;
- En orange : le câble aérien mis en service en 1929 vers la gare de Ria (voir fiche n°66078.TM1) ;
- En jaune : la route de Fillols à Taurinya.



Vue aérienne IGN - 1942



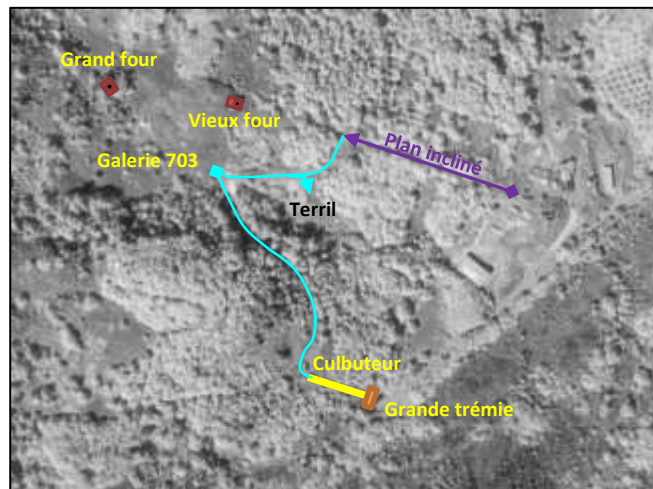
Il subsiste quelques vestiges, dont le petit bâtiment qui abritait le treuil, ainsi que les trémies situées au niveau de la station de départ du transporteur aérien.

Le réseau de surface des mines de Taurinya entre 1958 et 1962

En 1958, les mines de Fillols ferment et l'exploitation se reconcentre sur le versant Est.

L'ancien site est réaménagé :

- Une voie de roulage est posée entre la galerie 703 et un culbuteur. Là, le minerai chute dans une goulotte (tubbing) jusqu'à la grande trémie au bas de laquelle les camions sont chargés.
- Depuis le carreau de la mine situé à la cote 640, un plan incliné et une voie de roulage permettent de monter les matériaux jusqu'à la galerie 703. Le nouveau plan incliné réemprunte la moitié basse de l'ancien.

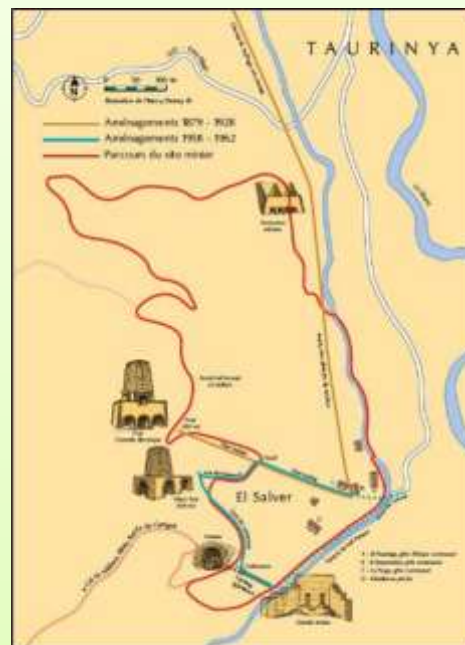


Vue aérienne IGN – 1962

La mise en valeur du site

L'ancien site minier a été mis en valeur. Un parcours a été aménagé (tracé rouge ci-contre). Il permet de redécouvrir notamment :

1. La grande trémie
2. Une reconstitution de la galerie 703
3. Le tracé du plan incliné
4. Le Vieux four (plans établis en 1887)
5. L'ancien carreau de la mine et le Grand four, érigé au début du XX^e siècle
6. Les anciennes trémies (photo page 11)



1



2



3



4



5



LE TRAINAGE MECANIQUE A CHAINE (1879-1928)

Présentation

Les mines de Taurinya sont distantes de 6 à 7 kilomètres de la ville de Prades. Auparavant réalisé à dos de mulet, le transport du minerai est rendu possible vers 1870, par charrois à bœufs. Par endroits, le trajet présente des déclivités de 25 %. Il est sujet aux éboulements ainsi qu'aux débordements de la Lliterà qui interrompent toute communication pendant plusieurs mois.

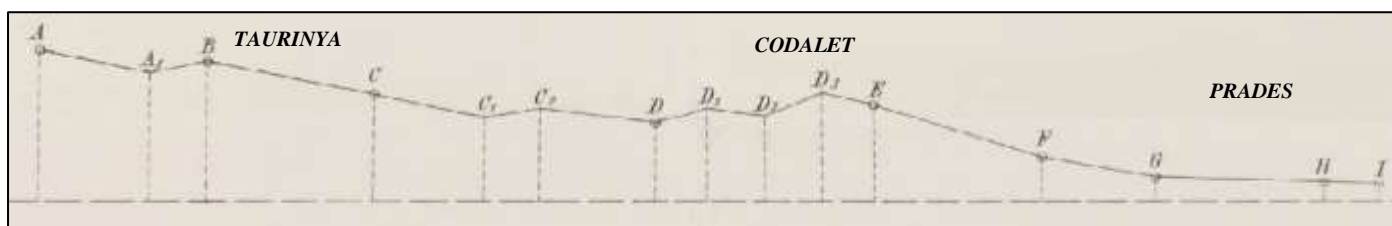
L'année 1877 marque un tournant avec l'arrivée du chemin de fer à Prades. Il est alors projeté d'établir une liaison ferroviaire entre les mines (cote 640) et la gare de Prades (cote 360). Il est pour cela nécessaire de descendre le versant de la mine, traverser le fond de la vallée de la Lliterà puis franchir le versant opposé pour redescendre à la gare.

Un premier projet est abandonné. Il prévoyait des plans inclinés et des voies horizontales ou à très faible pente. C'est finalement un système de chaînes flottantes qui est retenu.

Le trainage mécanique était divisé en huit tronçons (alignements) totalisant 5341 mètres et dont les principales caractéristiques sont reportées dans le tableau ci-dessous. Les voies étaient à l'écartement de 50 cm et les rails de type Vignole de 7 kg/m.

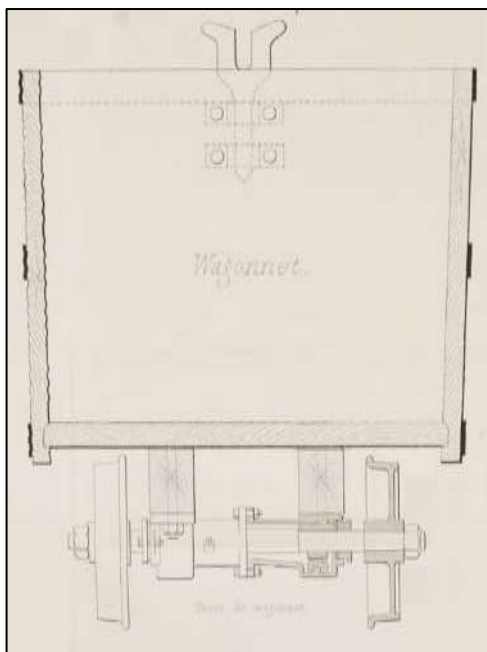
Alignement	Longueur	Pente maxi	Traction	Freinage
A-A ₁ -B	555 m	↘ 17% ↗ 15%	Chaîne Ø 17 mm / 4,90 kg/m	Freins situés aux sommets B et C, le premier étant utilisé en cas de maintenance du second ; ce dernier étant privilégié.
B-C	759 m	↘ 23%	Chaines Ø 23 mm / 8,90 kg/m	
C-C ₁ -C ₂ -D	1335 m	↘ 17% ↗ 10%		
D-D ₁ -D ₂ -D ₃ -E	987 m	↘ 15% ↗ 15%	Chaines Ø 15 mm / 3,95 kg/m	Frein situé au sommet E. Il n'a pas été possible de placer un second frein.
E-F	1066 m	↘ 15%		
F-G	224 m	↘ 40%		
G-H	330 m	↘ 8%		
H-I	85 m	↘ 6%	Câble Ø 22 mm	

Ci-dessous, le profil en long de la ligne.



Après les calculs théoriques et les essais, une distance de 27 mètres entre chaque wagonnet fut retenue.

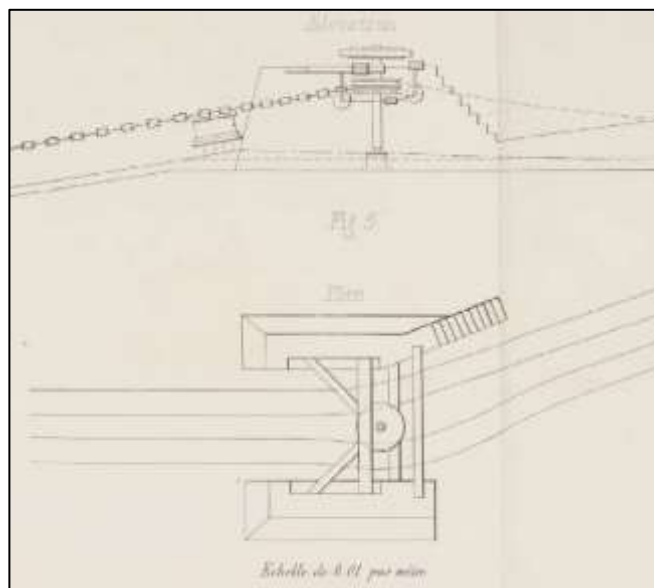
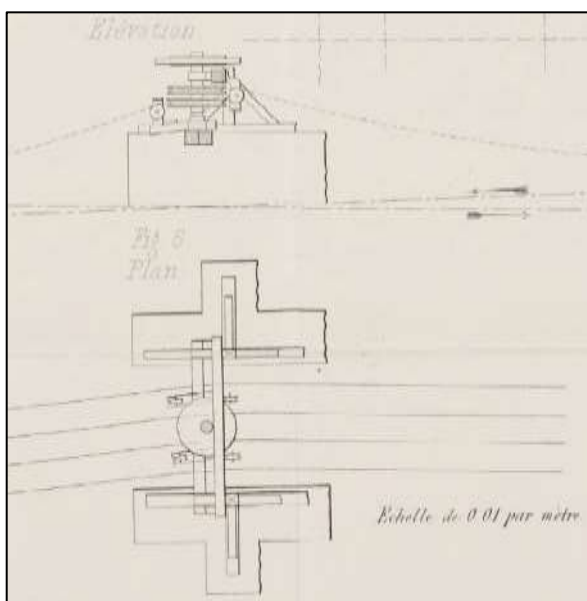
A chaque sommet, il y avait un serre-frein ou un ouvrier préposé à la surveillance des poulies. Du départ A, seule le sommet B était visible. Les sommets B, C et D étaient visibles les uns des autres. Le serre-frein du sommet E n'ayant aucune visibilité, autant vers l'amont que vers l'aval et la gare de Prades, un poste avait été établi sur un point de l'alignement E-F permettant une visibilité du point E jusqu'à la gare d'arrivée. De même, un autre poste était établi sur l'alignement D-E afin de découvrir les sommets B, C, D et E.

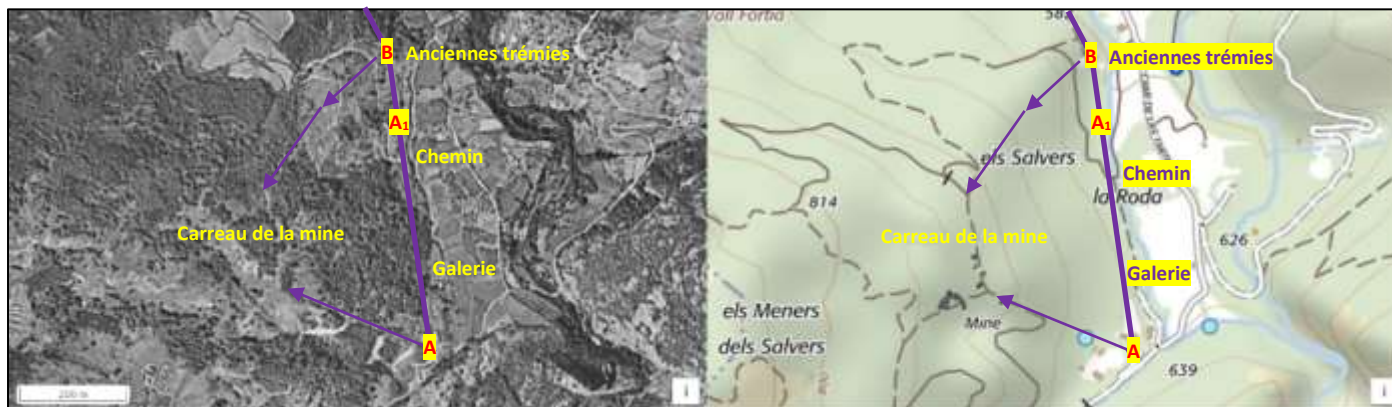


A l'origine, un drapeau d'un mètre-carré rouge et blanc était utilisé comme moyen de communication. Le drapeau levé indiquait l'arrêt. Ce système inutilisable par temps de pluie ou de brouillard fut remplacé par des signaux électriques.

Les wagonnets pesaient 235 kg à vide et 710 kg en charge. A l'origine, ils étaient constitués d'une caisse en bois, de forme ovale

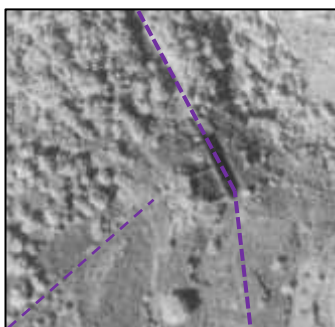
Les figures ci-contre et ci-dessus présentent les dispositifs utilisés. Ceux de droite l'étaient, par exemple, pour les sommets E et F.



Tronçon A-A₁-B :

Au départ des mines, les archives indiquent que les voies du trainage traversaient une galerie, sans en préciser la nature et les caractéristiques. Il pourrait s'agir d'une tranchée couverte. Puis les voies passaient au-dessus d'un chemin sur un pont aujourd'hui disparu (voir fiche IPVD n° [66204.01Y](#)).

Le point A₁ correspond à une inflexion verticale concave très prononcée nécessitée par la situation du tracé, entre le torrent et la côte abrupte.



Vue aérienne IGN – 1962

En B, la voie arrivait au niveau de trémies alimentées par des plans inclinés. Celles-ci sont visibles depuis le village de Taurinya.

**Tronçon B-C :**

Vue aérienne IGN – 1953.

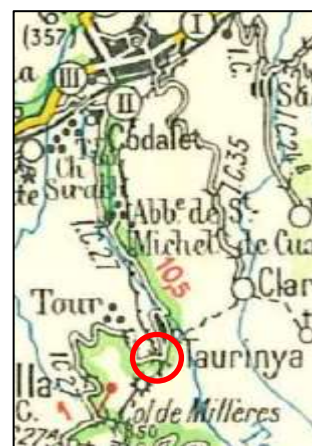
Environ 150 mètres après le sommet B, les voies passaient au-dessus d'un pont maçonné toujours visible (ci-contre), sous lequel passe un ruisseau.



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



A l'époque de la construction du trainage (ci-contre à gauche), la route de Taurinya à Fillols (D27, ex IC 27) n'existait pas. L'accès au bourg se faisait par l'actuel carrer de La Tour. Après la Première Guerre mondiale, un nouvel accès fût créé par le sud du bourg. Un pont fut construit au-dessus des voies.



Carte Michelin n°86 - 1938

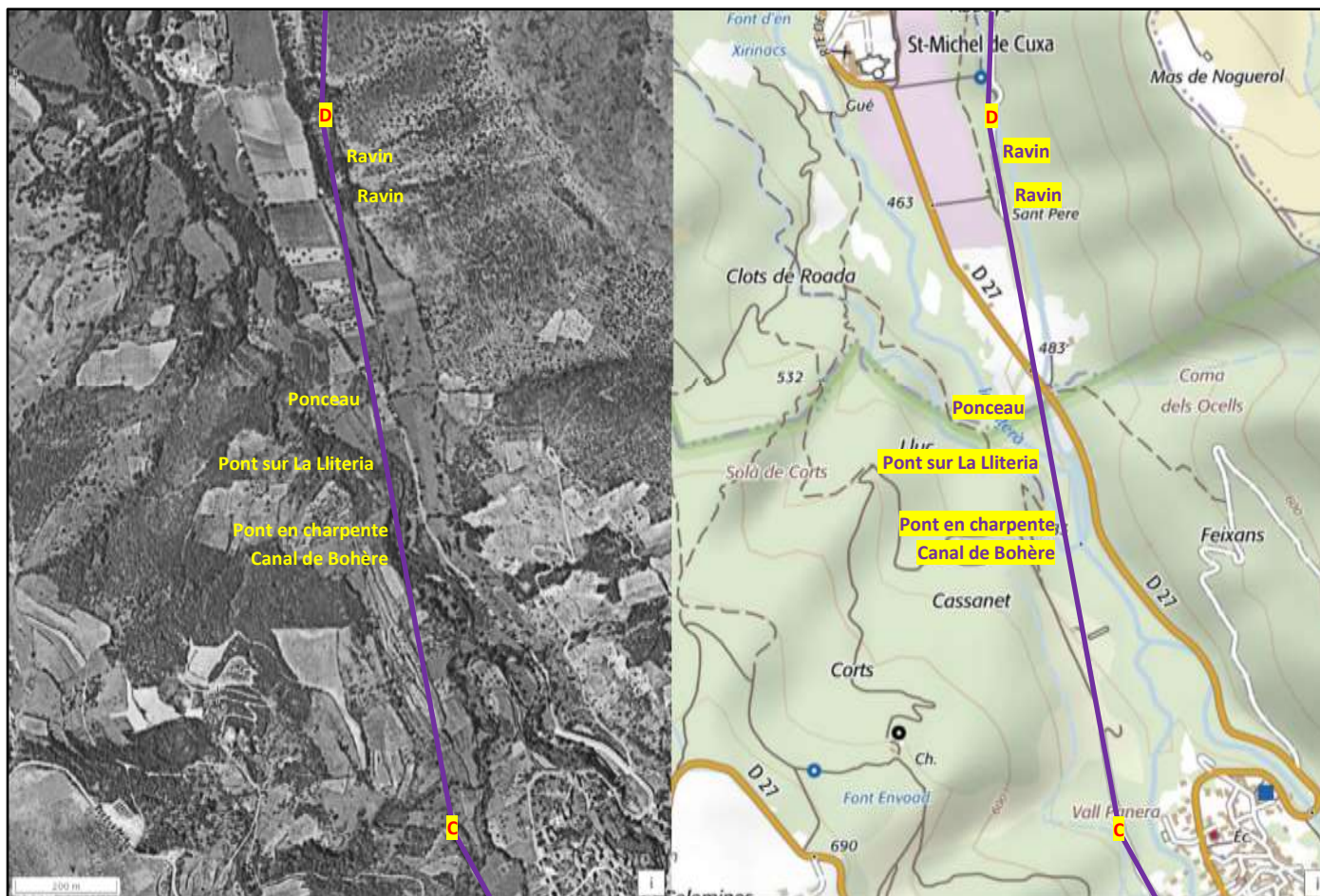
A partir de la D27, le tracé du trainage est repris par les actuelles rues des Œillets (carrer dels Ocellets) et de Saint-Michel (carrer San Miquel). Les voies passaient sous l'actuelle rue de la Tour (carrer de la Torre). Ci-dessous, le trainage est visible à l'ouest du bourg de Taurinya.



En zoomant la photo, il est possible de distinguer des wagonnets.



Tronçon C-D :



Environ 550 mètres après avoir franchi le sommet C, les voies passaient au-dessus du [Canal de Bohère](#) (rec de Boera), sur un pont charpenté de 250 mètres de long, aujourd'hui disparu (voir fiche IPVD n°[66204.01B](#)). Ce franchissement est visible sur la carte postale ci-contre, photographiée depuis l'actuelle D27 : La rivière La Lliterà passe au premier plan, le rec de Boera sur le pont-canal maçonné. La direction de Prades est à droite.



Cette structure avait été nécessaire en raison de la présence d'un coude de la rivière qu'il était impossible de détourner. Elle était franchie quelques dizaines de mètres plus loin sur un second pont de 80 mètres de long (voir fiche IPVD n°[66204.01A](#)).



La ligne passait ensuite sous le canal de Bohère (ci-contre à gauche), au-dessus d'un ruisseau saisonnier (ci-contre à droite) descendant du ravin de la Coume, puis à nouveau sous le canal de Bohère.

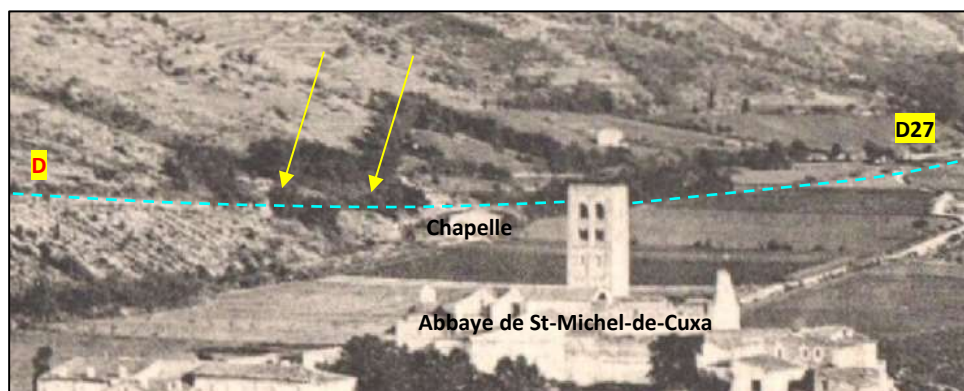


Les voies passaient sous La route de Prades à Taurinya (D27). La tranchée est toujours visible au sud. Elle a été comblée au nord.

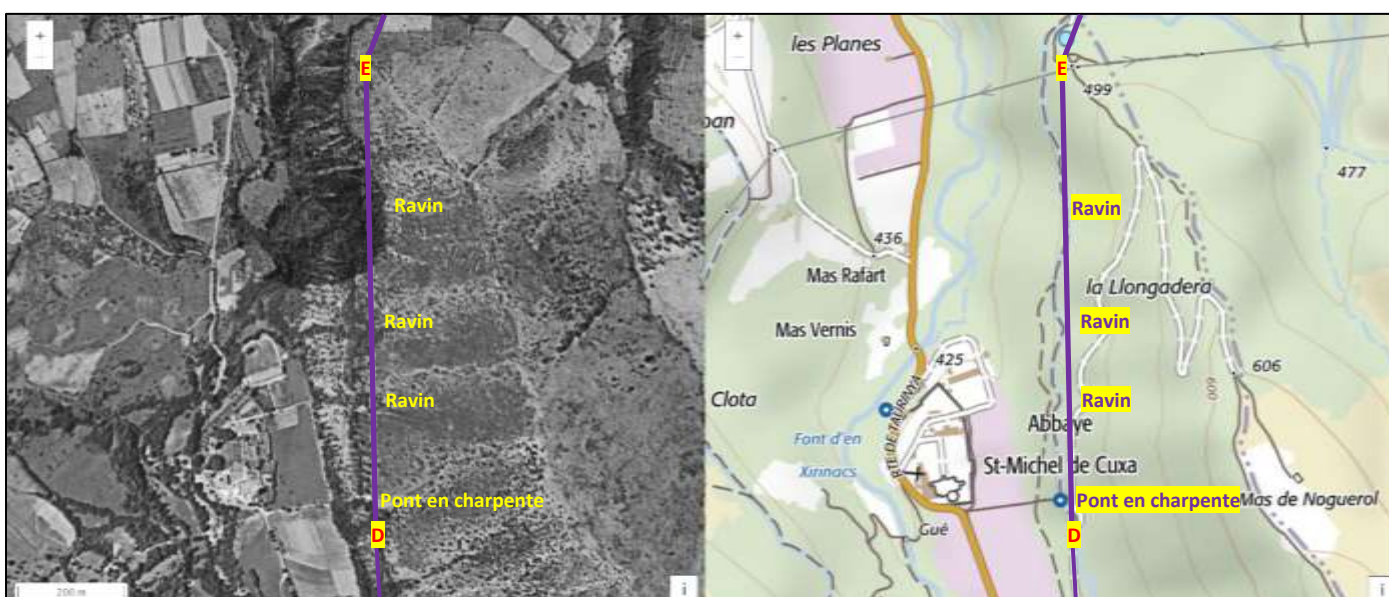
On aperçoit également un petit pont restauré qui accueillait un conduit d'irrigation et sous lequel passaient les voies (à gauche).

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

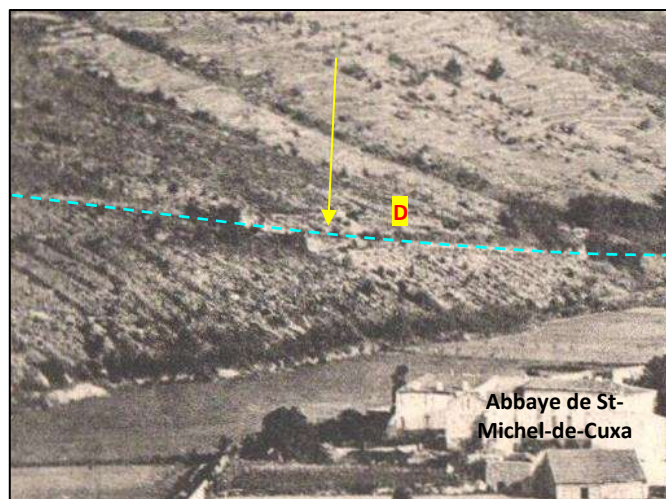
Au niveau de la chapelle Saint-Pierre-d'Orséolo, aujourd'hui en ruine, le trainage traversait deux petits ravins (flèches jaunes ci-contre).



Tronçon D-E :

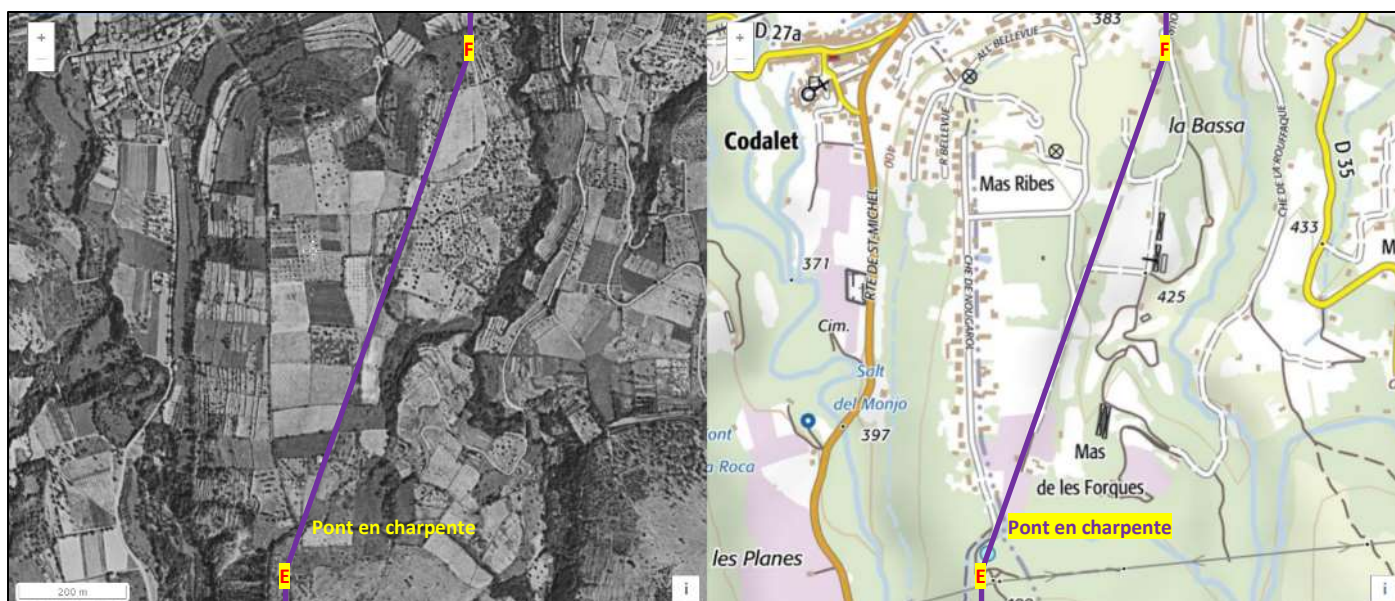


L'alignement D-E remontait en biais le flanc droit de la vallée par une série de pentes et de contre-pentes. En raison de la mauvaise qualité du terrain, il fut impossible de réaliser des terrassements dans ce secteur. Peu après le point D, à proximité du syphon⁷ du canal de Bohère (ronde bleu sur le plan précédent), il existait un premier pont en charpente de 28 mètres au-dessus du ravin et du canal (voir fiche IPVD n° [66052.01U](#)) pointé par la flèche jaune ci-contre.



Au-delà, le trainage franchissait trois petits ravins dont le premier par un pont qui a été le théâtre d'un accident (voir fiche IPVD n° [66052.01T](#)). Au niveau du troisième ravin, le canal de Bohère devenait parallèle à celui des voies.

Tronçon E-F :



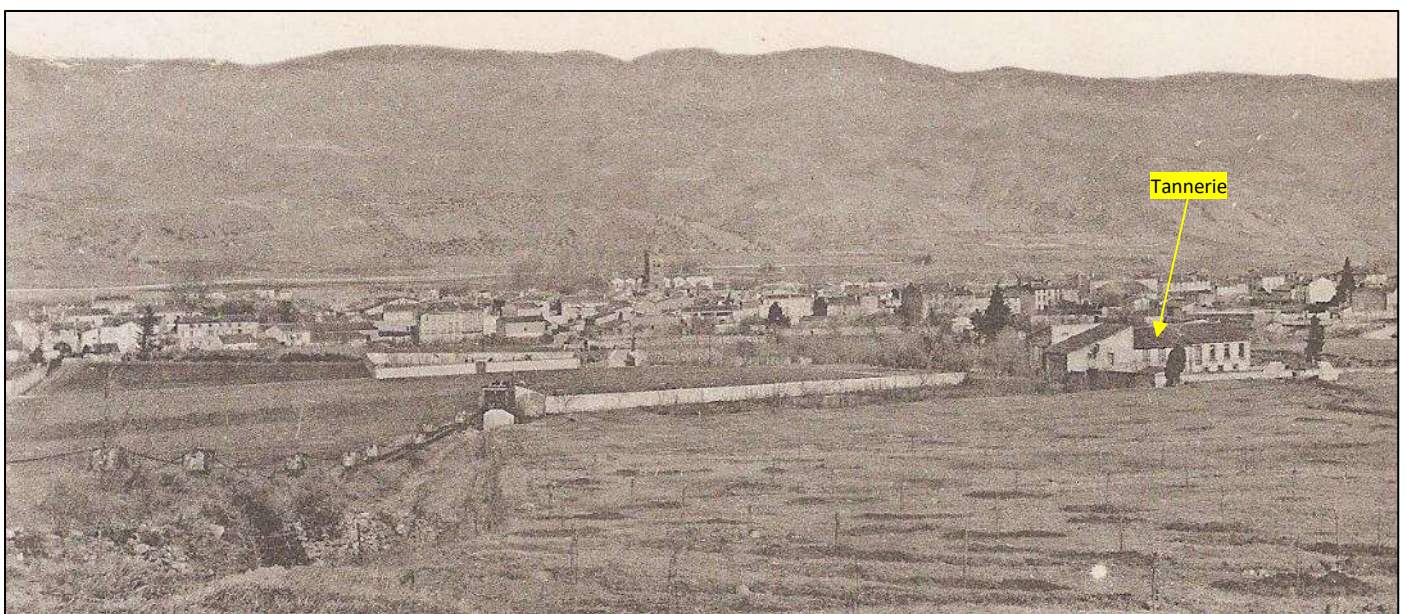
Juste après le sommet E, un chemin de montagne et le canal de Bohère, étaient franchis à l'aide d'un pont en charpente. Au-delà, les voies empruntaient l'actuel Chemin de les Forques.

⁷ Les travaux du canal de Bohère ont commencé en 1864. En août 1870, ils atteignent la vallée de la Lliterà. La rivière est franchie à l'aide du pont-canal passant sous le pont en charpente de la section C-D. En 1950, le tracé est rectifié grâce à un syphon traversant la vallée au droit de l'abbaye.

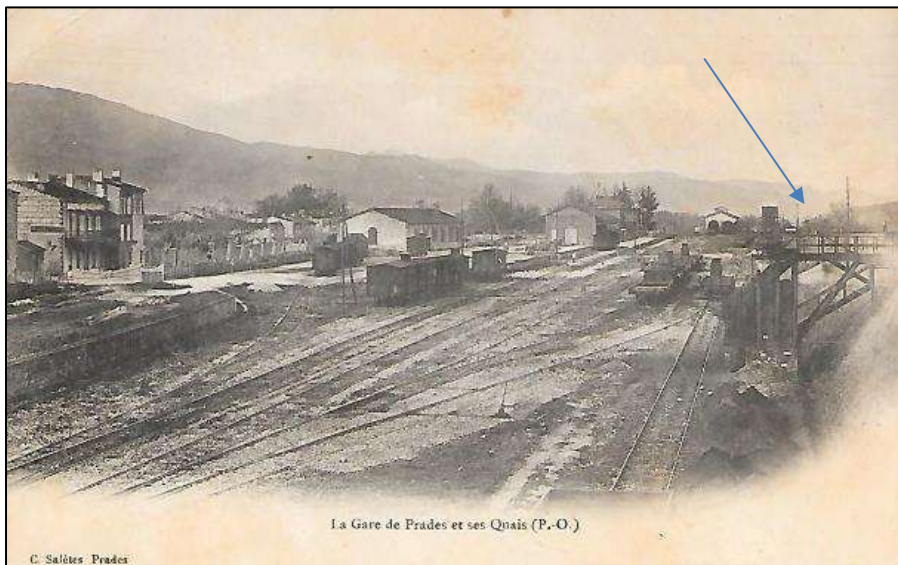
Tronçons F-G-H-I :



Ci-dessous à gauche, vue du tronçon F-G à l'approche de Prades. Le tronçon G-H continu derrière le mur, passe sous l'actuelle avenue Beausoleil puis derrière la tannerie Joseph BES (1926-1940).



La construction du trainage coïncide avec l'ouverture de la gare de Prades, à cette époque terminus du chemin de fer arrivant de Perpignan. Il était alors prévu de situer les installations terminales au niveau du point G. Les alignements G-H-I devaient être provisoires. Ce ne fut pas le cas et le provisoire dura jusqu'à la fermeture de la ligne.

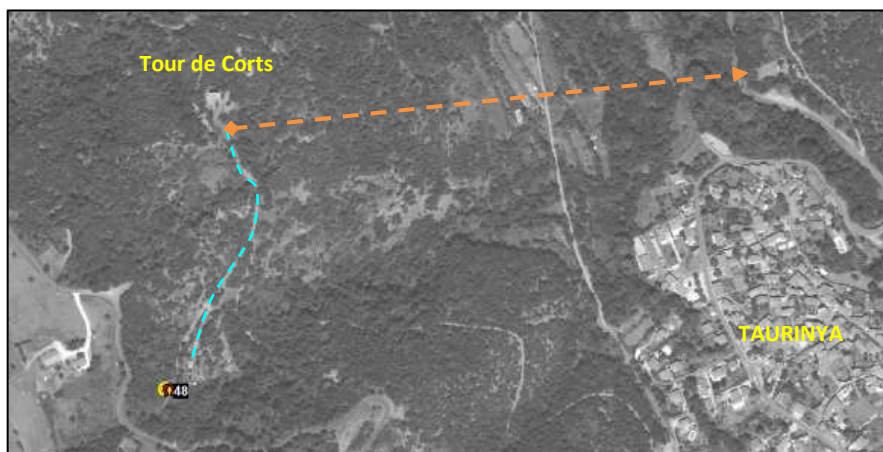


Les installations terminales sont visibles sur une carte postale ancienne de la gare de Prades (flèche ci-contre). Les wagonnets étaient désolidarisés de la chaîne et poussés à la main jusqu'à la trémie située au-dessus des voies.

LA MINE DE LA TOUR DE CORTS

La tour de Cortès (ou Cours) est une ancienne chapelle du XI-XII^e siècle dédiée à Saint-Valentin et fortifiée au XIV^e siècle. L'existence de minerai de fer dans ce secteur est connue depuis l'Antiquité. De 1861 à 1866, Rémi JACOMY réalise des travaux de recherche à ciel ouvert. De nouveaux travaux sont entrepris de 1876 à 1883 par la Société métallurgique des Pyrénées-Orientales. Une dernière tentative d'exploitation a lieu en 1939, mais les inondations de 1940 mettent définitivement fin aux travaux.

Les documents publiés par le BRGM localisent l'entrée d'une mine à quelques centaines de mètres au sud et nous supposons qu'il existait une voie ferrée jusqu'à la tour. De là, un téléphérique descendait le minerai jusqu'à une trémie située au bord de la D27.



Ci-dessous à gauche, vraisemblablement vers 1939, le pont de sécurité et la trémie au bord de la D27, vus en direction de Taurinya. A droite, le pont de sécurité approximativement localisé sur la carte IGN de 1953.



Ci-contre, le même endroit à la même époque vu au-dessus de la route avec la tour de Corts dans l'alignement.

Noter les deux gros câbles porteurs avec la benne du câble gauche au-dessus de la trémie ; et le câble tracteur plus fin qui fait le tour de la poulie motrice.



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

Ci-contre, quelques vestiges au bord de la D27, avec peut-être un des plots du pont, pointé par la flèche.



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

irsp-contact@sfr.fr