

SUJET(S)

Chemin de fer de la mine de houille de Grandchamp



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

71229 – Les Guerreaux
71330 – Neuvy-Grandchamp
71382 – Saint-Agnan



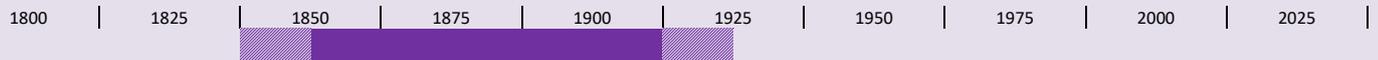
Saône-et-Loire

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
71176.01N	770 000	DIGOIN > GILLY/LOIRE	1869	En service
71382.01M	/	S ^t -AGNAN Gare > NEUVY GRANDCHAMP - Mine	≥ 1841	≤ 1922



PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET

Revue de la législation des mines, minières, usines métallurgiques, carrières... - 1894

[Gallica](#)

Bassin houiller et permien de Blanzay et du Creusot. - 1902

[Gallica](#)

Rapports et délibérations / Conseil général, Saône-et-Loire – 08/1875

[Gallica](#)

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.



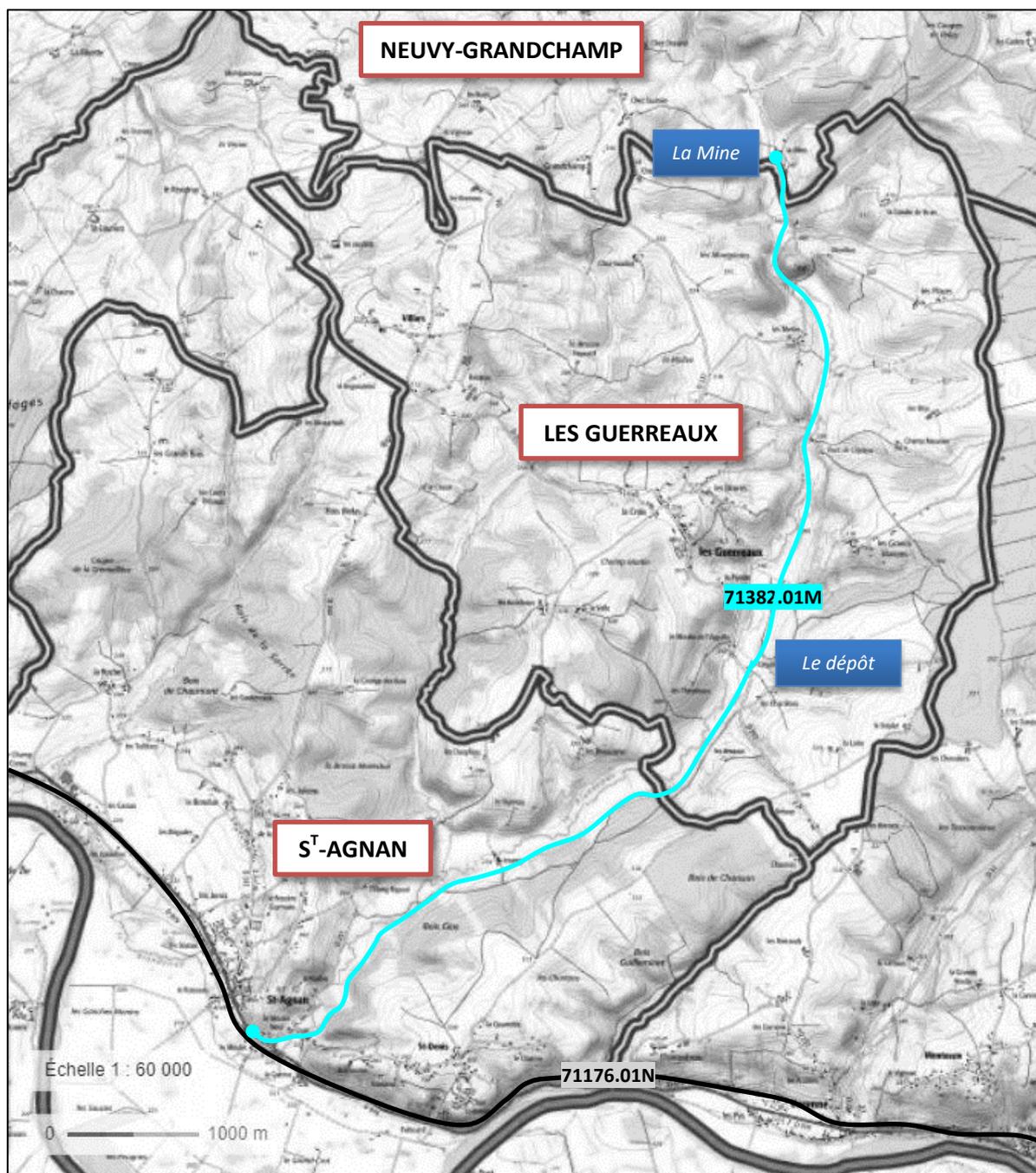
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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 Normal en service

— Ecartement Etroit abandonné

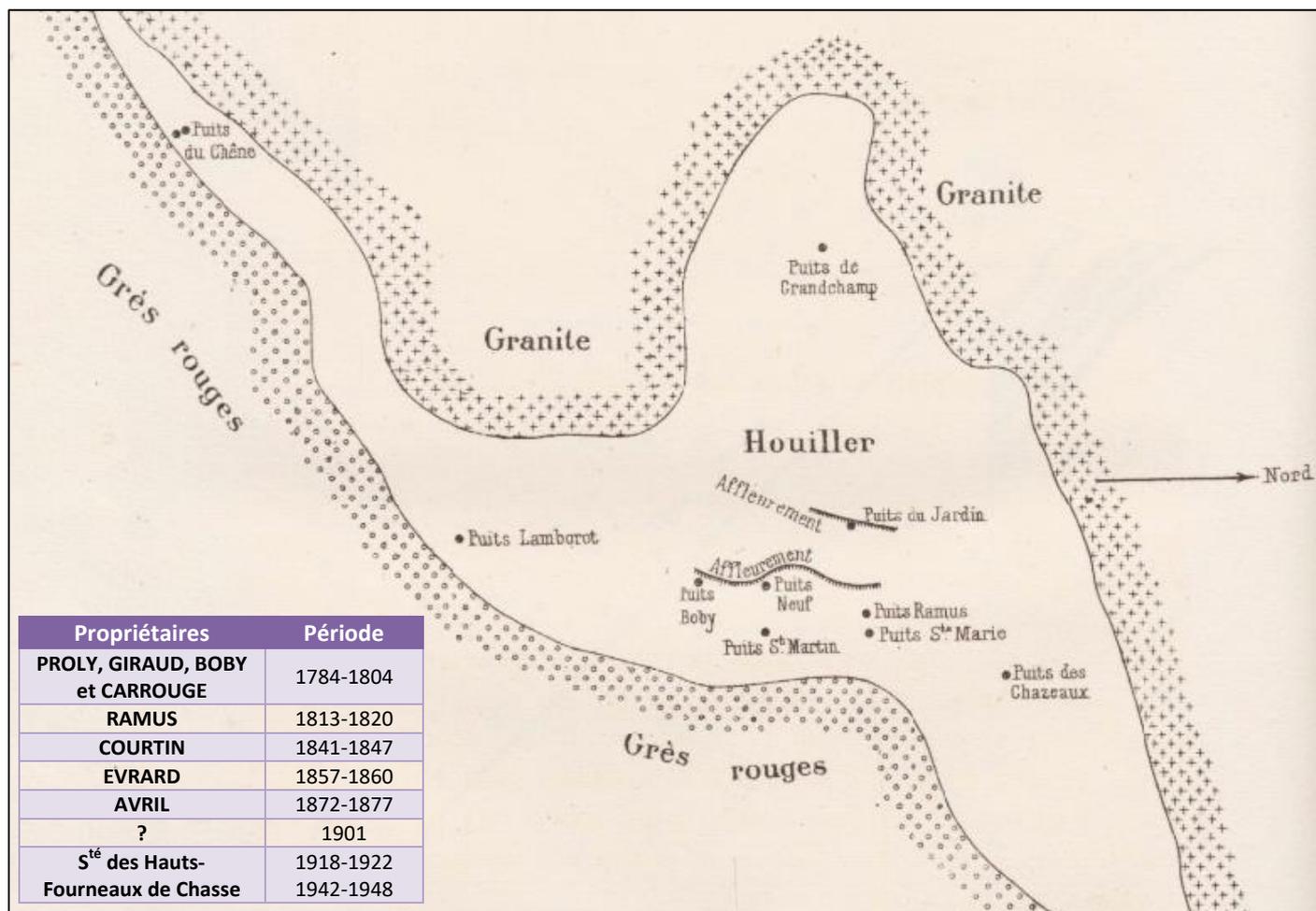


Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr

PRESENTATION

Les mines de Grandchamp sont situées dans le bassin houiller de Blanzky et du Creusot. Une première concession est accordée le **8 juin 1784** aux Sieurs PROLY, GIRAUD, BOBY et CARROUGE. Ceux-ci sont déchus le 25 thermidor de l'an XII¹, pour cessation d'activité sans cause légitime. Une seconde concession est accordée par ordonnance royale du **19 janvier 1841** à Charles-Simon COURTIN et son fils Charles-Joseph-Toussaint COURTIN.



Implantation des onze puits répertoriés en 1902.

Dans les premiers temps, la houille était utilisée localement, notamment au profit des forges de *Beauchamp*². Celles-ci cessèrent définitivement leurs activités en 1834. Les mines ont ensuite été exploitées de 1841 à 1851, de 1855 à 1860 et de 1873 à 1877. Une tentative d'exploitation industrielle est signalée à la fin de la Première Guerre mondiale, jusqu'en 1922. Une nouvelle reprise d'activité a eu lieu durant la Seconde Guerre mondiale³, de 1942 à 1948.

Après un premier pic à 4 150 tonnes en 1874, la production a atteint son maximum en 1948 – dernière année d'exploitation – avec 1 000 tonnes/mois.

¹ 13 août 1804

² Situées environ 1,5 km au nord de *La Mine* et succédant à un complexe de fourneaux médiévaux, les forges produisaient depuis la fin du XVI^e siècle, un peu de fer à usage local ou exporté par la *Loire*. Ce fut l'un des établissements les plus compétitifs de la région.

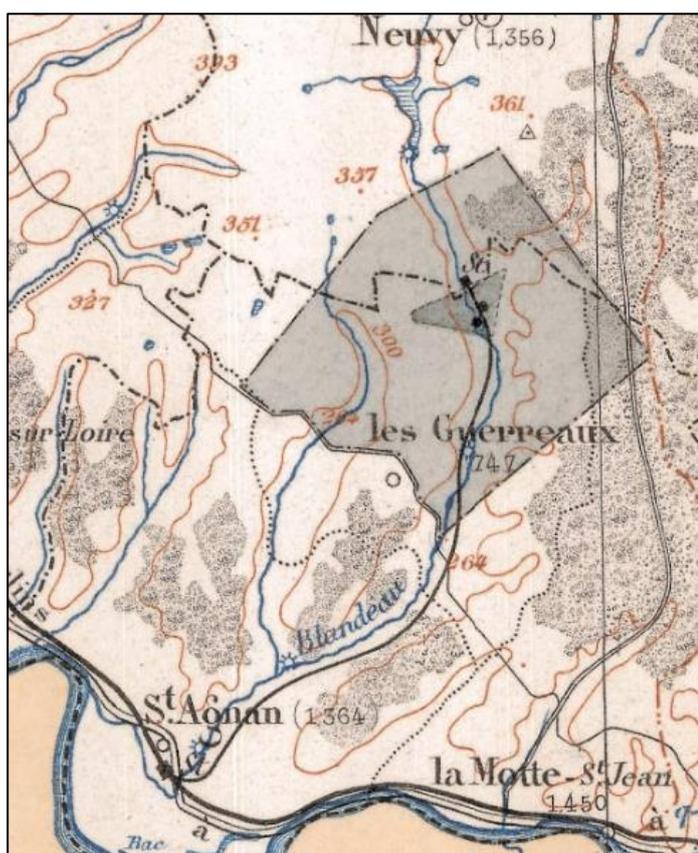
³ Cette exploitation permit au réfractaires du STO de rester sur le territoire français.

LE CHEMIN DE FER

L'annale des mines de **1843** indique qu'un chemin de fer de 10 356 km relie les mines du Creusot au Canal du Centre et que « *bientôt un chemin de fer d'à peu près la même étendue reliera la mine de Grandchamp à La Loire* ».

Le cadastre du XIX^e siècle est consultable en ligne sur le site des [Archives Départementales de Saône-et-Loire](#). Le tracé du chemin de fer est mentionné sur les territoires des communes de La Motte-Saint-Jean [1842 – section A2 – *Morillon*] et Saint-Agnan [1840 – sections D1 et D5 – *Les Guerreaux*], mais absent de celui trop ancien de la commune de Neuvy⁴ [1834 – section F4 – *Neuvy*]. A cette époque, la commune des Guerreaux n'existe pas. Elle ne fut créée qu'en 1869, à partir des territoires de Saint-Agnan, la Motte-Saint-Jean et Neuvy. En 1869, la parcelle D711bis « Chemin de fer » du cadastre des Guerreaux est au nom de COURTIN, demeurant à *Beauchamp*.

S'il est supposé partir du lieu-dit « *La Mine* », sur la commune de Neuvy-Grandchamp, le terminus du chemin de fer minier est situé à cette période au lieu-dit « *Le Dépôt* », sur la commune des Guerreaux. Le cadastre confirme ainsi qu'une portion du chemin de fer fût réalisée jusqu'à la route de Bourbon-Lancy à Digoin (actuelle D237). Il s'agissait alors de l'axe principal avant que ne soit ouverte la route latérale à la Loire (actuelle D979).



Le **10 mai 1869**, la **C^{ie} du PLM** ouvre la section de Moulins à Digoin, du chemin de fer de Moulins à Mâcon.

Dans la session d'**août 1875** du rapport du préfet de Saône-et-Loire, il est mentionné « *Un chemin de fer a été tout récemment créé par M. Avril pour amener sur les bords de la Loire les produits de l'exploitation* ». Le document n'évoque pas la gare de Saint-Agnan, ni le chemin de fer primitif.

Monsieur **Avril** a fait l'acquisition de la concession de Grandchamp en 1872. Il l'a revendue en 1875 pour la racheter à nouveau en 1877. Une portion importante de l'extraction est consommée dans 9 fours à chaux qu'il a fait établir à proximité de la mine et de la Loire.

Ci-contre, la carte du Ministère des Travaux Public de **1881** confirme néanmoins l'existence du chemin de fer industriel entre le lieu-dit « *La Mine* » et la gare de Saint-Agnan, sans prolongement jusqu'à la Loire.

Les cartes postales sur lesquelles la voie est visible correspondent, sauf erreur, à la période d'exploitation 1918-1922. La voie semble être alors à l'écartement métrique, mais pour le moment, les documents n'ont pas permis de savoir si cela était pour la ligne historique.

⁴ Un décret présidentiel en 1891 lui a associé le lieu-dit « Grandchamp », du nom de la houillère alors en activité.

LA MINE

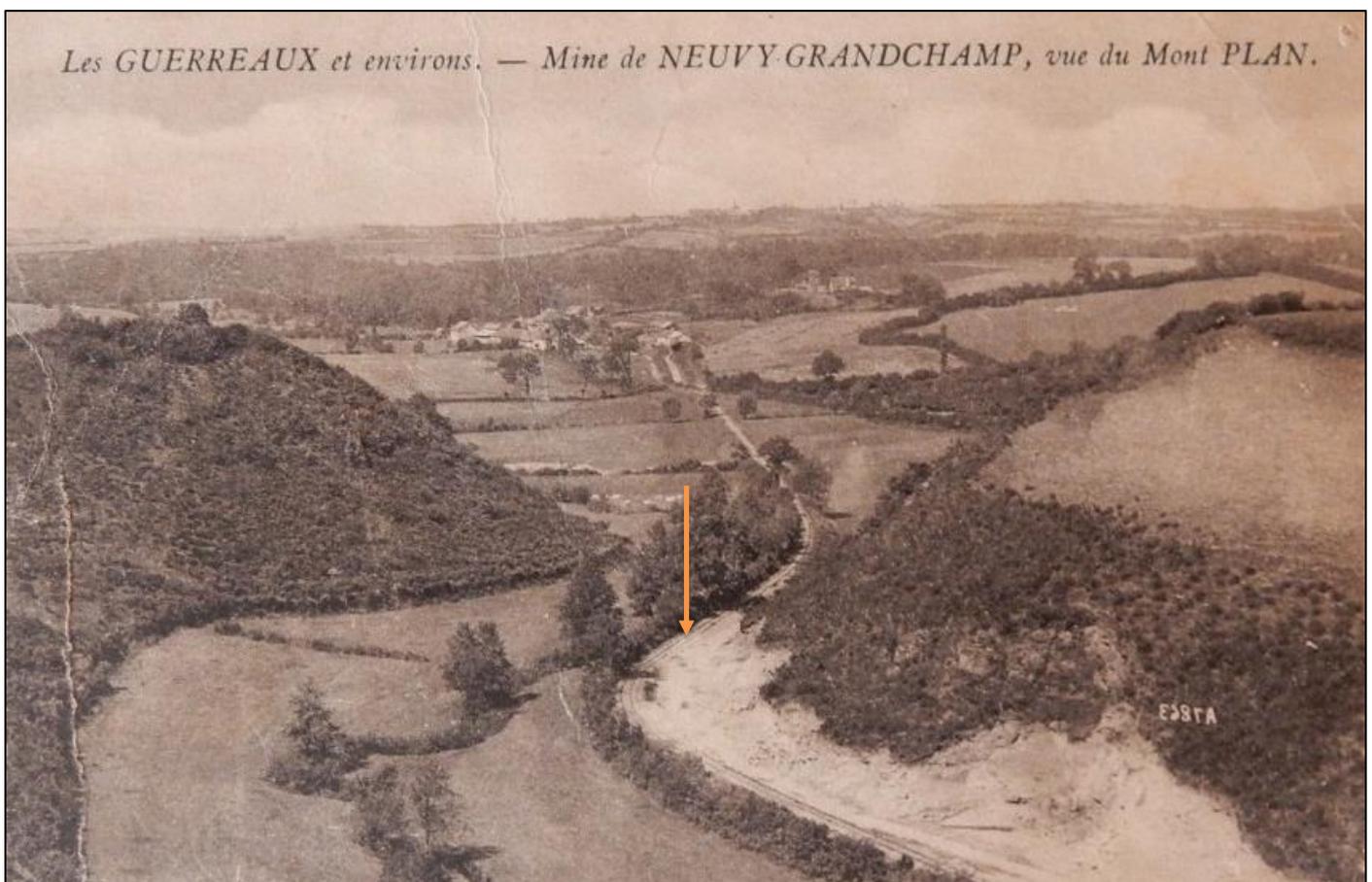
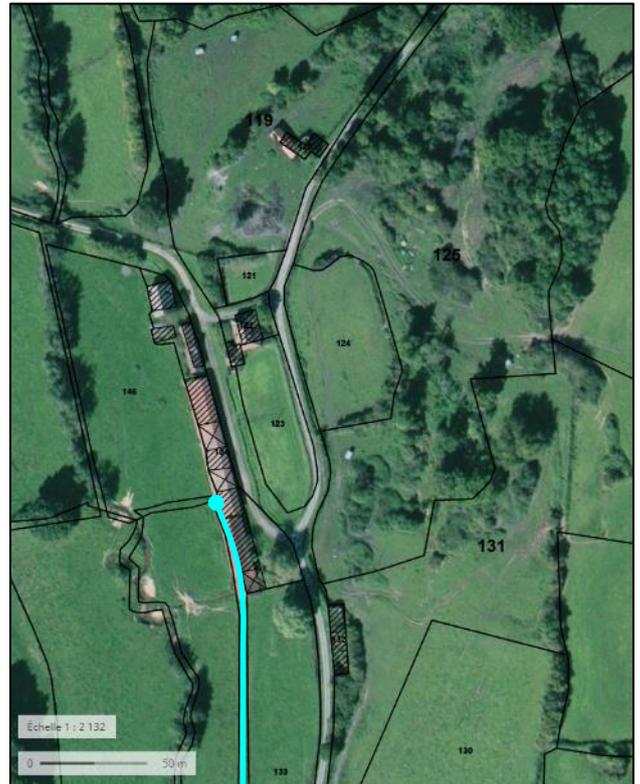
Il semblerait qu'une seule carte postale présente le carreau de la concession au début du XX^e siècle. Il s'agit de la photographie aérienne ci-dessous. A ce jour, il n'est pas possible de retracer d'éventuelles ramifications vers les autres puits, mais il est possible qu'un réseau plus étroit fut utilisé.

Les vestiges sont toujours visibles. Certains bâtiments sont en ruine, d'autre servent de dépendances agricoles.

Si l'on se base exclusivement sur le cadastre, la voie, surlignée en bleue, partait au niveau d'une rangée de bâtiments.

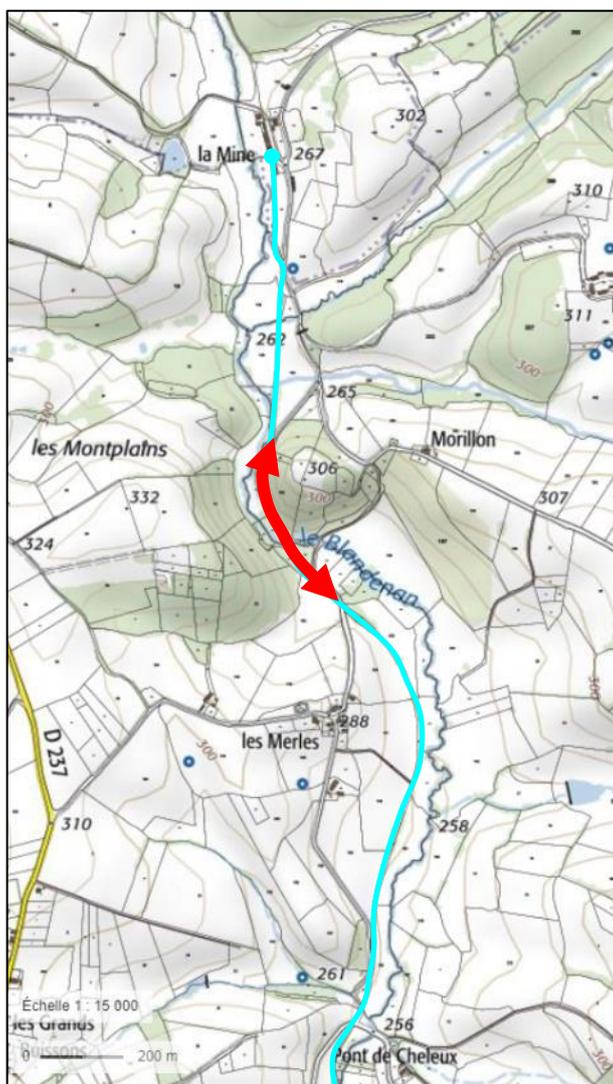
La plateforme est toujours visible. Il existait au moins deux ponts ou ponceaux dans la ligne droite, avant l'arrivée au pied du *Mont Morillon*.

Au premier plan, la voie (pointé par la flèche orange) passe au pied du *Mont Morillon* (à droite).



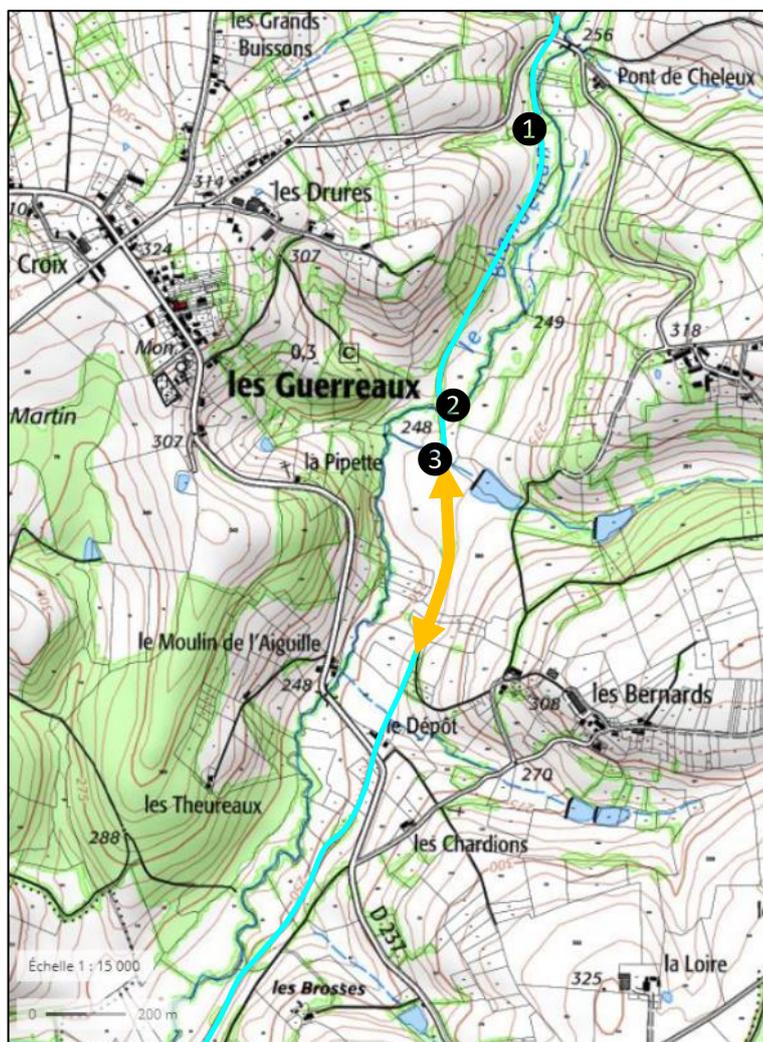
LE TRACÉ

De La Mine au Dépôt



La voie ferrée empreinte la vallée du *Blandenan*, toujours en site propre. Par chance, le cadastre permet de retrouver la quasi-totalité du tracé. Les portions qu'il est possible de parcourir à pied, VTT ou voiture sont rares ; la plupart ayant été englobées dans les parcelles agricoles.

Ci-contre, la petite portion surlignée en rouge est en partie visible sur la carte postale précédente. Elle a été reconvertie en voie routière et permet de contourner le *Mont Morillon*. La route empreinte un pont sur le *Blandenan*. Le tablier n'est pas d'origine et a été élargi, mais les culées sont peut-être d'époque.



Trois ponts détruits ou disparus ont été inventoriés entre le *Pont de Cheleux* et *Le Dépôt* :

- ① sur le [Ruisseau des Drures](#) ;
- ② sur la [Rivière du Blandenan](#) ;
- ③ sur le [Ruisseau des Grands Marions](#).

La section en cul-de-sac surlignée en orange peut être parcourue à pied ou VTT, à partir du hameau des *Bernards*, jusqu'à l'emplacement de l'ancien pont ③.

Le Dépôt

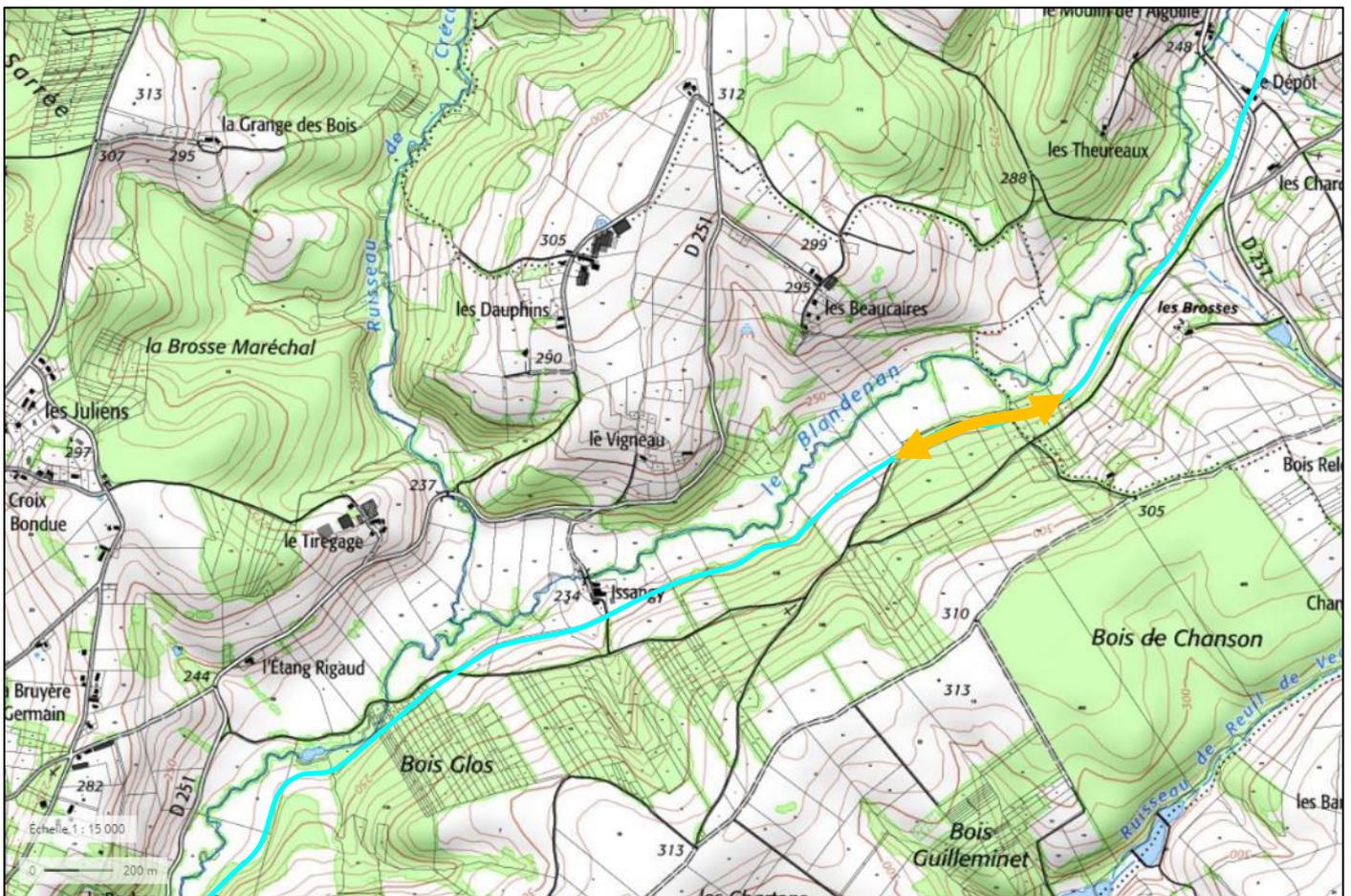


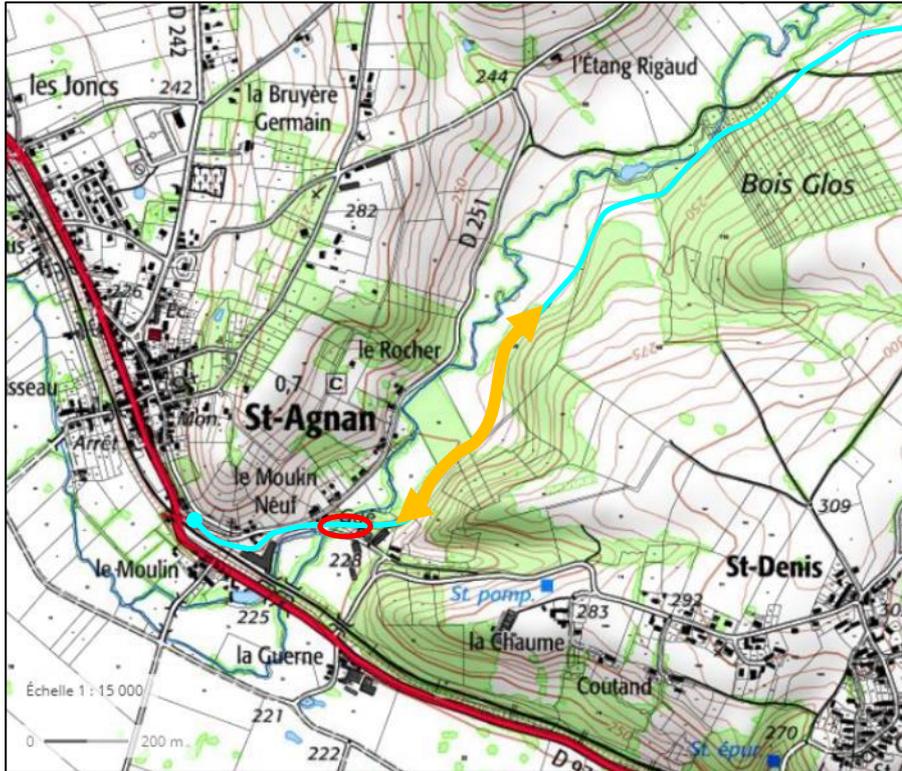
Comme l'indique les cartes du milieu du XIX^e siècle, l'axe routier Bourbon-Lancy – Digoin, ne longe pas *La Loire*, mais passe par Les Guerreaux. Avant que la **C^e du PLM** n'inaugure la gare de Saint-Agnan, il était donc logique que le terminus primitif de la ligne soit situé en ce lieu, qui a conservé le nom de son usage passé (point rouge ci-contre).

Aucune photo historique du lieu n'a été trouvée. Des bâtiments existent toujours, mais difficile de dire ceux datant de l'époque du chemin de fer.

Du Dépôt à la gare de Saint-Agnan

Cette portion fut construite vers 1875. La voie suivait la rive gauche du *Blandenon* jusqu'au *Moulin Neuf*. Ci-dessous, une petite portion en cul-de-sac d'une centaine de mètres, indiquée en orange, peut être parcourue à pied ou à VTT.

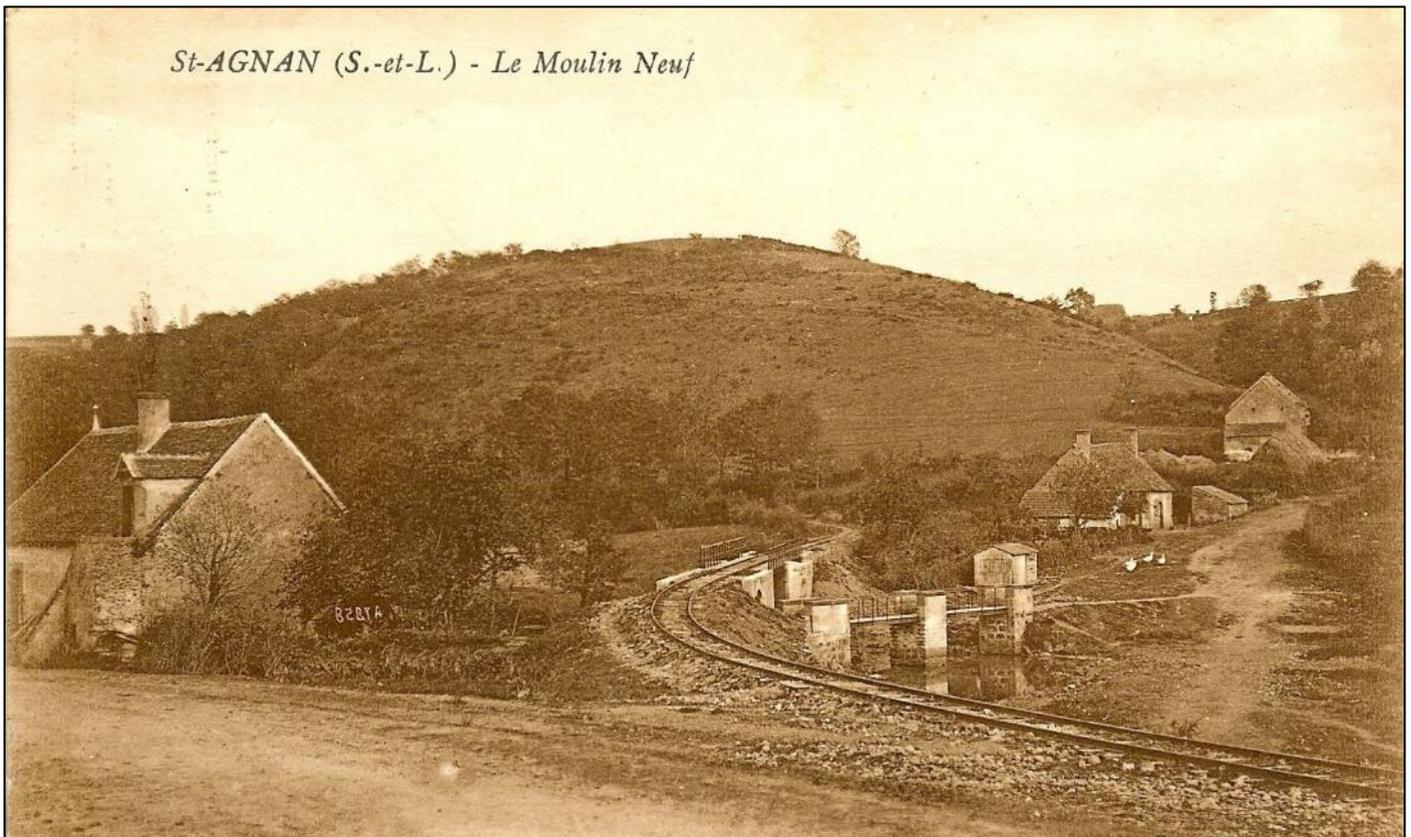


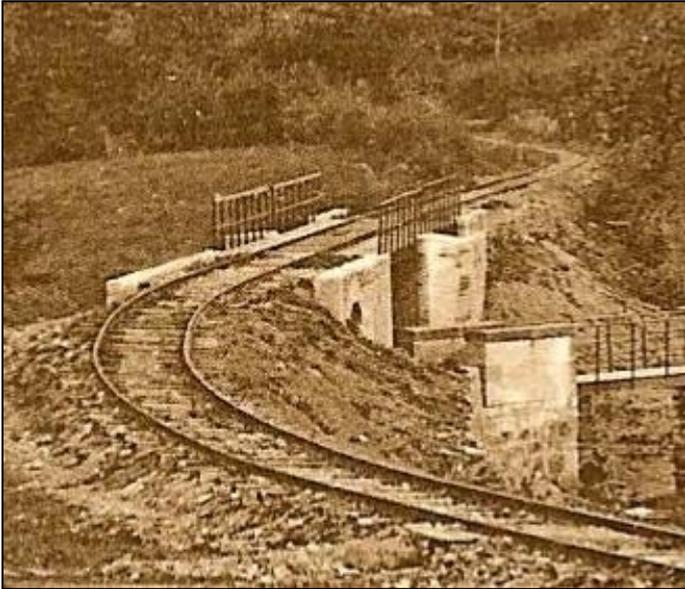


Ci-contre, la flèche orange signale une portion en cul-de-sac de quelques centaines de mètres, parcourable à pied ou à VTT.

Le plus beau vestige du chemin de fer se trouve à proximité du *Moulin-Neuf*. Il s'agit du pont sur le *Blandenon* (ovale rouge).

Ci-dessous, le pont, vu en direction de la mine. La carte postale est de la même série que la photographie aérienne précédente.





Ce pont est constitué d'une ouverture maçonnée de petit gabarit permettant le passage des piétons. Ce passage donnait accès à une passerelle sur le *Blandenon*. La travée principale, sur la rivière, repose sur une pile centrale.

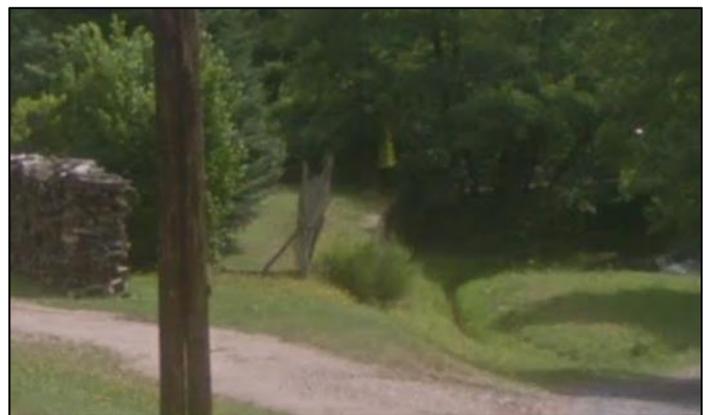
Ci-contre, les rails ont disparu. La photo est supposée dater des années 1930.



Ce pont existe toujours, en partie envahi par les broussailles, ci-dessous en juillet 2013.

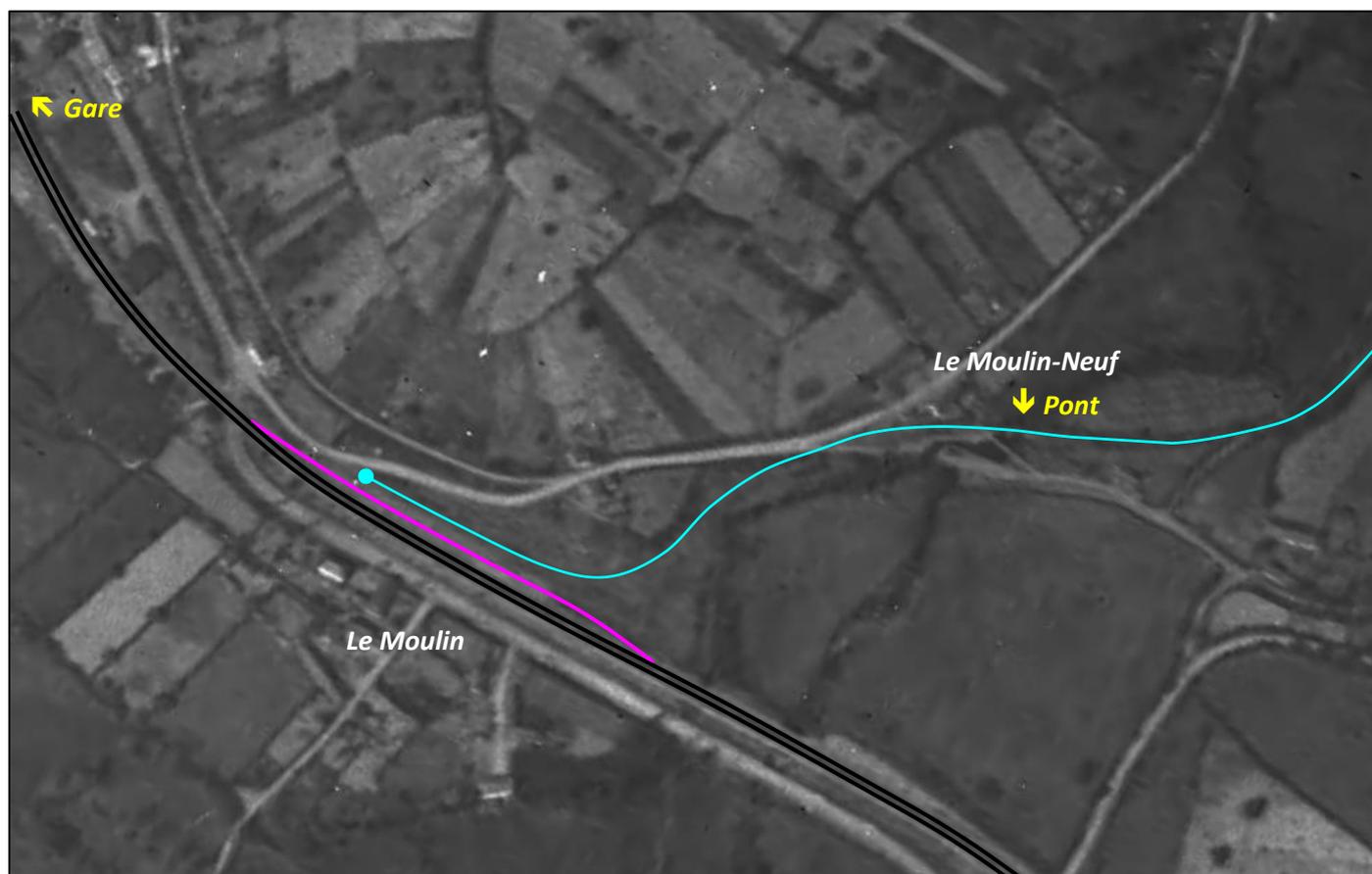


Pour accéder Street View, [CLIQUER ICI](#)



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

Le cadastre actuel ne permet pas de retrouver la configuration des voies au terminus de la ligne et aucune carte postale n'existerait. La topographie des lieux permet néanmoins de proposer le tracé ci-dessous. Il n'y a en effet peu de chance que la voie étroite fut prolongée au-delà du passage à niveau. Il devait donc exister un quai de transbordement avec un embranchement particulier, face au lieu-dit « *Le Moulin* ».



Vue aérienne IGN - 1938