

LA ROUTE DE BAILLESTAVY

L'objet de ma causerie de ce soir portera sur la construction du chemin vicinal d'intérêt commun N° 23 SOURNIA - VELMANYA, limitée à l'étude du tracé VINCA – VELMANYA devenu aujourd'hui l'un des composants de la route départementale D 13.

En 1858 lors du nouveau classement des chemins vicinaux d'intérêt commun, les communes intéressées étaient : Arboussols, Baillestavy, Campoussy, Finestret, Joch, Rigarda, Tarerach, Velmanya, Vinça.

Les travaux de la construction du CIC 23 pour la partie qui nous intéresse s'échelonnent sur une période de 13 à 14 ans. Ils feront l'objet d'adjudications par le département et comporteront différentes tranches groupées en 9 lots.

Le début des travaux peut être fixé en novembre 1876. Ils porteront sur la section intitulée Oratoire d'en PAILLOFET avec la rencontre du chemin de Finestret à Baillestavy. Ils ont fait l'objet d'une adjudication en date du 26.10.1876 et l'attributaire en fut l'entreprise COMBES François de Codalet. Ils seront de faible importance ne comportant qu'une section de 1575 m. Ils seront terminés à la fin de l'année 1877 (lot N° 1).

Au cours de la session d'avril 1878 du Conseil Général, M. RAMON, l'un de ses membres, donne lecture de la proposition suivante :

Chemin d'Intérêt Communal n° 23 de Sournia et Velmanya :

J'ai l'honneur de proposer au Conseil Général de fixer à trois mètres, fossés compris, et mesurés à l'intérieur des parapets, la largeur à donner au chemin d'intérêt commun n° 23 de Sournia à Velmanya, dans les parties en lacune.

Cette largeur serait applicable même aux parties de ce chemin dont les projets sont approuvés, mais dont l'adjudication des travaux n'a pas encore été donnée.

Des garages d'une longueur de dix mètres seraient établis dans les parties en vue, de manière à permettre aux charrettes de se croiser.

Les ouvrages d'art ne seraient construits que dans le cas où le cours d'eau serait absolument impraticable à gué. Tout ouvrage d'art construit serait mis à la largeur actuellement prescrite, la mesure proposée devant créer au chemin un état provisoire qui disparaîtrait au fur et à mesure que par la prestation et au moyen de ressources à créer ultérieurement, ou même des ressources ordinaires de la ligne, il serait permis d'élargir le chemin.

L'acquisition des terrains serait faite en vue de la largeur de trois mètres. L'incorporation à la voie des terrains nécessaires à porter le chemin à la largeur définitive, serait faite par voie d'élargissement.

Les lots 2 et 3 verront intervenir différentes entreprises à savoir celles de MARY Bernard, et AZAIS Jules.

Le lot N° 4 est mis en adjudication le 17 février 1881. Il intéresse la section comprise entre le ravin de Sahilla et le ravin de Malpas. L'attributaire en sera l'entreprise SALA Jacques dont les travaux dureront jusqu'en décembre 1882.

Nous sommes désormais aux abords de Baillestavy et nous nous intéresserons particulièrement aux lots 5 et 6 se rapportant à l'accès et à la traversée du village.

Le lot N° 5 concerne le tracé « Rive gauche du ravin du Malpas au ravin de l'Ourtassou »,

Le lot N° 6 concerne « le ravin de l'Ourtassou et les environs de celui de Font Fresque ».

La lettre du 4 juillet 1881 adressée par l'Agent Voyer, chef du département, à M. TRESSERA, lui-même agent Voyer de l'arrondissement de Prades, constitue un état des lieux avant l'élaboration des tracés définitifs. Elle nous apprend entre autres qu'en ce qui concerne le lot N° 5, le projet des travaux envisagés devra être communiqué à la Cie des Mines et Minières des P. O. dont le représentant est M. Michel HELSON. Pour ce qui est du lot N° 6 il est dit : « Le projet du 6^e lot commence avant Baillestavy et finit un peu au-delà ; il y a 2 tracés : l'un passe en dehors, l'autre à l'intérieur du faubourg de Baillestavy »...

Avant de poursuivre l'étude de ces projets il importe de faire mieux connaissance avec la Cie des Mines et Minières des P. O. et notamment avec le nommé HELSON.

M. Michel HELSON, industriel, et Charles HELSON, ingénieur civil des mines, se sont positionnés auprès du Préfet du département par une lettre du 18 juillet 1879 pour demander l'autorisation de faire des recherches de mines de fer sur divers terrains situés sur les communes de Velmanya et Baillestavy d'une étendue de 1500 hectares ! Tous deux sont fils de J. B. HELSON, maître de forges à HAUTMONT (département du Nord).

Charles HELSON semble bien connaître notre région. Le 08.09.1875, il se marie à Prades avec Melle JACOMY Claire, fille de JACOMY Rémy, propriétaire et maître de forge domicilié à Prades.

Michel HELSON quant à lui, est en relation avec Jean JACOMY, exploitant de minières domicilié à Vernet.

Les frères HELSON avaient constitué une société civile dite : Société Française d'exploitation des Mines et Minières des P. O., suivant acte passé à MAUBEUGE (Nord) le 25 février 1880. (A noter que leur demande de concession du 18.07.1879 n'avait pas été retenue par le service des Mines).

Dès la constitution de la Sté Civile, Michel HELSON s'était préoccupé de prendre contact avec les propriétaires des terrains où il envisageait d'effectuer des recherches. Avant de s'installer à Prades, il avait mandaté Jean Jacomy de Vernet pour, dans un premier temps soit le 24.10.1880, passer un premier acte d'autorisation de recherches avec M. Jean BAUX TAIX de Velmanya, au lieu dit Roque Rouge. Par la suite, c'est lui-même qui, de Prades, traitera directement avec les propriétaires pour obtenir le droit d'exploitation à ciel ouvert des minerais de fer renfermés dans les terrains appartenant à :

Louis Pacull de Velmanya,		
Catherine Bousquet, Vve Clos Vincent	(biens à Velmanya et Baillestavy)	
Come Massardo,	/	
Marie Sunyach épouse Romeu,	/	
Jacques Delhos,	/	
Michel Moreu	/	Tous de
Consorts Mestres	/	Baillestavy
André Gouzy	/	
Jean Guerre	/	
Jean Trinchet	/	

Les actes passés devant notaire avec les divers intéressés étaient tous d'un modèle identique. Ils consistaient en un bail de 6 ans moyennant un fermage de 100 F / an et un revenu évalué à 40 cts par tonne de minerai extrait livré et porté à la gare de Vinça aux frais de M. Helson où le règlement aura lieu par fin de mois et sur le résultat des pesées faites à ladite gare. Les clauses suivantes étaient insérées :

Mr Helson pourra travailler sur toutes les terres désignées (suivant leur référence cadastrale), faire tout chemin d'accès et d'exploitation, toutes tranchées et galeries, faire tout dépôt de minerai à l'exception des bâtisses et des terres en culture, prairies. Il est formellement convenu que dans le cas où, par suite des dits travaux, des arbres seraient coupés, abattus, endommagés, M. Helson devra indemniser l'intéressé à l'amiable ou à dire d'expert. Cette indemnité est évaluée à 20 F /an.

Les frères HELSON considérant que la surface de prospection concrétisée par les accords passés avec les différents propriétaires était suffisamment conséquente ont déposé une nouvelle demande de concession.

Par décret du 2 mai 1883 ils obtiennent la concession des mines de fer dite de Velmanya, située sur les communes de Velmanya et Baillestavy d'une étendue de 691 hectares. Ils constituent une nouvelle Société qui comporte les apports de la Sté Civile transformée en Société Anonyme et dont l'appellation est « Sté Anonyme des mines de fer de Velmanya ».

Elle se compose de 3000 actions de 500 F chacune. Parmi les actionnaires, nous notons :

Raymond André (Bruxelles) 820 actions,
Michel Helson (Prades) 580 actions,
Charles Helson (Bruniquel, Tarn et Garonne) 500 actions,
Jean Jacomy (Vernet) 40 actions.

Le siège social se tient à Prades.

Si nous nous sommes penchés quelque peu longuement sur l'historique de la Cie des mines et minières des P.O. transférée par la suite à la Sté Anonyme des mines de fer de Velmanya, c'est surtout sur la personnalité de Michel Helson, son directeur, qu'il appartenait d'attirer particulièrement votre attention, car ce sera sur lui que reposera la mise en œuvre de la route de Baillestavy à Velmanya.

Revenons donc à l'élaboration des travaux à exécuter pour déterminer les tracés intéressant les abords et la traversée du village de Baillestavy, objet des lots 5 et 6.

Pour ce qui est du 5^e lot, Session Avril 1882 du Conseil Général :

Le service vicinal a dressé un projet de construction du chemin d'intérêt commun N° 23» de Perpignan à Velmanya entre la rive gauche du ravin *Malpas* et le ravin de l'*Ourtassou*, qui forme le 5^e lot de ce chemin.

Deux observations identiques ont été présentées pendant l'enquête à la quelle le projet a été soumis : MM. Helson, représentant de la société des mines et minières des Pyrénées Orientales et Pons, maître de forges, ont demandé que l'on fasse disparaître du projet une contre-pente de 0m 04 par mètre sur une longueur de 70m 60 pour faciliter les transports de minerais de fer de Valmanya à Vinça. Le Conseil municipal de Baillestavy consulté a demandé que le projet fût exécuté sans modifications.

M. l'Agent Voyer Chef expose, dans son rapport, que la contre-pente critiquée par MM. Helson et Pons a été ménagée pour mieux épouser la forme du terrain et réduire le chiffre de la dépense. Il fait remarquer qu'une déclivité de 4 % est admissible pour un chemin vicinal en montagne, et que les pétitionnaires n'offrent pas de se charger de l'excédent des dépenses qu'occasionnerait la modification qu'ils proposent.

M. l'Agent –Voyer ajoute qu'il conviendrait que les compagnies de mines et minières eussent des moyens de transport indépendants pour leurs produits et qu'on réservât le chemin vicinal pour les besoins ordinaires des habitants. Cette mesure serait sans doute utile ; mais comme il n'existe aucune loi en vertu de laquelle on puisse empêcher les propriétaires ou exploitants de mines et de minières de faire passer leurs produits sur les chemins publics, je ne pense pas qu'on puisse s'arrêter à l'observation de M. l'Agent-Voyer Chef.

Je prie le Conseil Général de ne pas accueillir la réclamation de MM. Helson et Pons et de déclarer les travaux d'utilité publique.

Pour ce qui est du 6^e lot, deux tracés ont été envisagés. Nous en prenons connaissance par le rapport de l'agent voyer en chef en date du 23. 09. 1881 :

Il a été fait deux tracés pour la partie du chemin d'intérêt commun n° 23, aux environs de Baillestavy ; ces tracés commencent tous les deux au même point, au ravin de l'Ourtassou, et prennent fin aux abords du ravin de Font fresque.

Le premier tracé de 1211 mètres de développement passe un peu au-dessus du hameau de la Fargue qui n'est séparé que par la rivière Lentilla du village de Baillestavy. Ce tracé remonte la rivière et la traverse un peu en amont de son confluent avec le ravin de Font Fresque. Le premier tracé prend fin sur la rive gauche à 160 mètres au-delà de la Lentilla.

Le deuxième tracé passe dans le hameau de la Fargue, traverse la Lentilla, sur un pont, à 100 mètres au-delà de ce hameau ; enfin il suit la rive gauche de la rivière, et arrive sur le bord opposé du ravin de Font fresque. On s'arrête, comme il a été dit, au même point que dans le premier tracé. Le parcours en entrant dans le hameau est de 1187 mètres.

Les plans qui font partie des dossiers relatifs à chaque tracé font voir la direction qui est suivie et les propriétés sur lesquelles on s'établit.

Dans l'un et l'autre tracé le chemin est proposé avec une largeur de 9 m excepté aux abords des ouvrages d'art où la largeur est fixée à 6 mètres : c'est celle adoptée pour ces ouvrages. Le plus faible rayon des courbes de raccordement est de 15 m.

Le pont de la Lentilla est en plein cintre et de 12 m d'ouverture sur l'un et l'autre projet. La largeur entre les parapets est de 4m80.

Le projet relatif au tracé en-dehors du hameau de la Fargue comprend, outre le pont, la construction de quatre aqueducs de 0m60 à 0m80 d'ouverture et l'établissement de quatre cassis. Celui qui se rapporte au tracé qui traverse le hameau comprend sans parler du pont, un ponceau de 5m00 d'ouverture et la construction de douze aqueducs d'une ouverture de 0m60 à 0m80.

Le tracé par le hameau de la Fargue a l'avantage de se rapprocher plus que l'autre de Baillestavy. Sous le rapport de la facilité du parcours, il est inférieur au tracé qui se tient un peu au-dessus du hameau. Les pentes et rampes quoiqu'elles atteignent le même maximum 0m065 dans les deux cas sont mieux distribuées sur le projet en dehors du hameau. Dans celui-ci on va toujours en montant tandis que dans le deuxième on descend au hameau avec une pente de 0m022 par mètre et il faut regagner ensuite la hauteur perdue.

Le montant des dépenses est estimé à 30 000 F dans les deux projets ; il ne comprend pas les acquisitions des terrains à occuper qui seront un peu plus coûteuses en passant par en bas. Le service vicinal ne fera de choix entre les deux tracés que lorsque les populations intéressées auront été consultées et qu'elles auront fait connaître leur opinion sur la ligne qu'elles préfèrent.

Dès que Helson a connaissance de ces 2 tracés, il réagit aussitôt et adresse une lettre au S/Préfet de Prades :

Prades le 15 octobre 1881,

Monsieur le Sous Préfet
Prades

J'ai l'honneur de vous exposer que je suis demandeur en concession des mines de fer sur les territoires de Velmanya et Baillestavy depuis le 23 février 1880. J'ai fait exécuter et je fais terminer en ce moment les travaux de recherches ordonnées par l'administration des mines. J'ai déjà en ce moment environ 1500 tonnes de minerai extrait.

Je viens de prendre connaissance des deux projets soumis à l'enquête pour la route de Sournia à Velmanya (6^e lot traverse de Baillestavy).

Le second projet présenté en dernier lieu et traversant le hameau de la Fargue n'est nullement dans les conditions économiques de transport, en effet au lieu de descendre plus ou moins en venant de Velmanya, sur Finestret, ce projet, à partir du pont traversant la rivière de la Lentilla fait une descente brusque pour arriver au hameau e la Fargue puis ensuite remonte une distance d'environ 600 mètres.

Nous ne pouvons donc au départ de Velmanya mettre nos charrettes à pleine charge sous peine d'avoir à la Fargue des renforts spéciaux et réguliers.

Je crois utile de vous ajouter, Monsieur, que nos transports qui seront au début de 50 tonnes par jour seront rapidement portés à 100 tonnes par jour. Vous voyez déjà le tort immense qui sera causé par ce tracé de route défectueux au point de vue de l'économie des transports.

Je viens donc vous demander, Monsieur le Sous Préfet, de vouloir bien appuyer notre demande de faire adopter par le Conseil Général le premier Projet soumis à l'enquête et qui porte une longueur de route de 1211m45.

J'ai l'honneur de vous prier d'agréer, Monsieur le Sous Préfet, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Signé : Helson

Les deux tracés ont été soumis aux enquêtes réglementaires. Le Conseil municipal de Baillestavy par sa délibération du 23.10.1881 s'est prononcé pour le second tracé (2 habitants ont voté pour le 1^{er} tracé : Fons Vincent et Estève Sylvestre. Carbonneil Jean ne s'est pas prononcé).

Les habitants de Velmanya au nombre de 80 demandent dans une pétition l'adoption du 1^{er} tracé. M. Helson et M. Pons maître de forge ont demandé à être entendus par la Commission des T. P. Ces messieurs ont exposé que le hameau de la Fargue se trouve desservi tout aussi bien par le premier comme par le second tracé ; que le premier offre un avantage incontestable pour la circulation en général en ce qu'il supprime une contrepente, que la dépense pour l'acquisition du terrain sera incontestablement plus forte en traversant le bas du hameau qu'en passant au-dessus, que la route sera moins solide et plus

difficile à entretenir en empruntant les terrains humides des bas fonds du hameau.

L'agent Voyer chef appelé au sein de la Commission a fourni ses observations ; il a reconnu que la dépense pour l'acquisition des terrains pourrait être en effet plus forte si l'on exécutait le second projet. Une vive discussion s'instaure parmi les membres du Conseil Général ; le Préfet intervient et observe que l'administration a proposé le 2^{ème} tracé qui est rejeté par la Commission des T.P. mais qu'il se soumettra pour l'exécution du tracé à la décision du Conseil Général. Il trouve étonnant que l'Agent Voyer ait donné dans le sein de la Commission un avis si différent de son rapport. L'un des membres fait remarquer que la Commission n'a entendu que les intéressés de Velmanya. Nous voyons s'affronter deux avis diamétralement opposés. C'est ainsi que le nommé BOLUIX déclare qu'il sait que Baillestavy ne doit pas recevoir de minerais, que les charrois sont légers, et qu'ils pourront facilement monter la rampe, même rapide, tandis que Velmanya a des chargements très lourds résultant de l'envoi des minerais.

M. Escanyé à son tour expose que la situation des lieux qu'il connaît lui donne la certitude que la commune ne sera pas desservie par le 1^{er} tracé. Les intérêts de cette commune ne doivent pas être sacrifiés puisqu'elle s'est imposée des sacrifices, on ne doit pas la délaisser.

Dans un premier temps, le Conseil s'est déclaré favorable au 1^{er} tracé prenant en compte les observations de l'Agent Voyer ; sa réalisation entraînant une économie de 10 000 F selon l'un des intervenants. Mais dans sa séance de 24.02.1882 le Préfet qui s'est penché sur le 1^{er} tracé demande à surseoir à son exécution car il y a lieu de tenir compte de la décision prise du rattachement du chemin au village de Baillestavy (et non simplement au hameau de la Fargue). Il déclare qu'il fera dresser un projet définitif avec l'annexe du raccordement. Le Conseil se montre quelque peu réticent à revenir sur sa décision de l'option du 1^{er} tracé. Après un nouvel examen en août 1882, il s'avère que le tracé N° 2 est plus économique et est adopté.

Le temps passe et les travaux à réaliser ne sont toujours pas soumis à adjudication !

Helson qui, dès avril 1881, avait au nom de sa société adressé une pétition au Conseil Général se proposant d'avancer l'argent au département pour terminer le chemin, persiste et va même plus loin ! Le 1^{er} septembre 1882, il signe un premier traité avec le Préfet

s'engageant à construire la partie restant à faire du chemin d'intérêt commun 23....

Avant de commencer les travaux, M. Helson a fait remarquer, par lettre du 16 octobre 1882, qu'il s'était glissé une erreur matérielle dans l'évaluation de la dépense ; que le montant des cinq projets s'élevait non pas à la somme de 102 440 francs comme l'avait calculé M. l'Agent Voyer en chef, mais à la somme de 132 436 frs 93. M. l'Agent Voyer en chef a reconnu cette erreur. D'un autre côté, le traité ne comprenait pas le montant des terrains à acquérir et le mode de paiement de ces terrains.

De nouvelles négociations ont été poursuivies par M. Helson pour arriver à la rectification du traité. La commission des travaux publics a examiné toutes les propositions. Elle a tenu une réunion à laquelle ont été appelés M. Helson et M. l'Agent Voyer en chef et après une discussion minutieuse de la question, elle a arrêté les clauses d'un nouveau traité qu'elle soumet au Conseil Général :

Article premier. – M. Helson, agissant comme représentant de la Société française d'exploitation des mines et minières des Pyrénées Orientales, s'engage à construire ce qui reste à faire pour l'achèvement du chemin d'intérêt commun n° 23, de Vinça à Velmanya, sur une longueur de 6 450 mètres comprise dans les 5^e, 6^e, 7^e, 8^e et 9^e lots, en se conformant strictement aux plans, devis et conditions du cahier des charges dressé par l'administration vicinale.

M. Helson sera, pour cette entreprise, dans la condition d'un entrepreneur ; il jouira des mêmes droits et il sera soumis aux mêmes obligations qu'un entrepreneur vis-à-vis du département.

Les travaux devront être terminés dans les deux ans à partir du jour de la signature du traité.

Art. 2. – L'entreprise sera faite à forfait, aux risques et périls de M. Helson et de la Société qu'il représente, moyennant la somme de cent cinq mille neuf cent cinquante francs (105 950 frs.).

Art. 3. – Les terrains seront achetés par le département qui acceptera les bons offices de la Société pour cette acquisition. La valeur des terrains portée à neuf mille francs sera avancée par M. Helson. Cette somme sera déposée à la trésorerie générale de Perpignan à la première réquisition de l'administration et sera remboursée à M. Helson avec intérêt à 5 % dans le courant de l'année 1884.

Art. 4. – M. Helson, au nom de la Société qu'il représente fera les avances de la somme de cent cinq mille neuf cent cinquante francs montant du prix du forfait pour la construction de la route. Ces avances lui seront remboursées, savoir : quarante-deux mille francs en cinq annuités égales de huit mille quatre cent francs chacune. La première annuité sera payée le 1^{er} janvier 1884 et les autres dans les années 1885, 1886, 1887 et 1888. Les soixante-trois mille neuf cent cinquante francs formant le complément du prix de construction, seront payés à M. Helson, après ces cinq années, au fur et à mesure que le chemin d'intérêt commun n° 23 recevra des allocations de la part du département et de

l'Etat. Le tout sans aucun intérêt. Néanmoins le remboursement intégral des avances faites par M. Helson ne pourra pas dépasser douze ans à partir du contrat.

Les remboursements à faire à M. Helson ne pourront l'être que tout autant que les décomptes des travaux faits par le service vicinal accuseront une dépense équivalente.

Art. 5. – Pour assurer la bonne exécution des travaux, M. Helson devra déposer un cautionnement de la somme de quatre mille francs (4 000 frs.) qui suivra le sort des cautionnements déposés par les entrepreneurs et sera remboursé après la réception définitive des travaux.

Art. 6. – Dans les décomptes partiels, on n'aura égard qu'aux parties de chemin entièrement terminées et aux ouvrages d'art terminés aussi.

Art. 7. – En cas d'abandon ou de ralentissement des travaux, si les travaux ne sont pas repris sérieusement dans le mois qui suivra la mise en demeure par M. le Préfet, le traité sera résilié, de plein droit, sans aucune autre formalité. L'administration pourra se mettre au lieu et place de l'entrepreneur pour continuer la route sans que celui-ci puisse prétendre à une indemnité quelconque.

Dans le cas de résiliation du contrat, les travaux ou parties entières de travaux exécutés et terminés seront payés à la Société des mines et minières des Pyrénées Orientales au prix des devis, d'après les bases du projet sans augmentation de prix pour les quantités non prévues, déduction faite d'un rabais de vingt pour cent. Les parties de travaux inachevées ou qui ne seraient pas en état de réception ne seront pas comptées. Elles seront acquises à l'administration quinze jours après la mise en demeure faite à l'entrepreneur, de les terminer, si celui-ci ne se conforme pas à cette prescription.

Art. 8. – Le prix de forfait ne pourra pas être augmenté. L'entrepreneur sera responsable de la stabilité des ouvrages et devra assurer cette stabilité en donnant aux ouvrages des dimensions convenables, supérieures même si le service vicinal le juge nécessaire, à celle des devis sans pouvoir prétendre à une augmentation de prix. Il sera encore responsable de tout dommage aux propriétés riveraines quelle que soit la cause de ces dommages. Le nouveau traité est signé le 18 avril 1883.

MAI 1883 : Helson commence les travaux !

Pas pour longtemps ! Par dépêche du 10 juillet 1883 le Ministère de la Guerre a donné ordre de faire cesser les travaux sur le chemin de Sournia à Velmanya et prescrit à Mr le Colonel directeur du Génie de dresser Procès Verbal contre M. Helson adjudicataire. La presse relate les faits ; les journaux de Prades « Le Progrès » et « Le Canigou » alertent la population et interpellent le Génie. Voici lecture d'un extrait d'un article du journal « Le Canigou » paru le 21.07.1883 :

Nous avons entretenu nos lecteurs de la mesure prise par le génie militaire relativement aux travaux de construction du chemin d'intérêt commun numéro 23, de Sournia à Velmanya.

Quelques kilomètres, six si nous ne nous trompons pas, restent à faire pour terminer ce chemin dans la partie comprise entre Vinça et Velmanya.

Plusieurs entreprises avaient été données et exécutées ; il fallait encore, pour achever cette voie de communication, dépenser 130 000 frs environ.

Le département ne pouvait appliquer immédiatement cette somme importante à ce travail ; M. Helson, devenu depuis concessionnaire des mines de Velmanya, avait intérêt à terminer cette route le plus vite possible . Il offrit au département de se charger de sa construction moyennant 100 000 frs qui lui seraient remboursés par annuités. Le département accepta.

On se mit immédiatement à l'oeuvre ; M. Helson déposa un cautionnement, versa les fonds nécessaires à l'acquisition des terrains, et mis sur le chantier 150 hommes qui, travaillant énergiquement, allaient enlever sans retard cette entreprise et la conduire à bonne fin avec la plus grande rapidité. Tout le monde était satisfait. Les habitants de la montagne, pauvres et incapables de trouver de l'ouvrage dans un pays où le phylloxéra a tari la source de travail, et a, en ruinant les vignes, ruiné en même temps les propriétaires, étaient heureux d'être garantis, par l'ouverture de ce chantier important, de la misère et d'être assurés d'un salaire quotidien pendant longtemps. Les communes traversées par le chemin se réjouissaient en pensant qu'enfin elles avaient été arrachées à l'esclavage, conséquence de l'impossibilité des communications ; elles voyaient déjà leurs récoltes transportées en charrette et vendues à bon prix sur les marchés qui étaient inabordables pour elles jusqu'ici.

L'industrie minière allait se développer, procurer de l'aisance et donner une plus-value considérable aux propriétés situées dans cette contrée montagneuse. Tout allait au gré du désir de chacun ; malheureusement ces espérances qui semblaient devoir devenir la réalité de demain n'étaient que des rêves ; on avait fait des projets qui n'étaient que des châteaux en Espagne.

Car le génie militaire a parlé, a suspendu les travaux, et le ministre de la guerre, confirmant la décision du directeur du génie, a prescrit l'arrêt immédiat de la voie entreprise.

Cette situation est profondément déplorable ; elle a pour conséquence non seulement de ruiner de légitimes espérances, d'arrêter l'essor de l'industrie, de la seule industrie puissante, dans notre arrondissement qui a tant besoin de la voir se développer pour compenser les pertes ruineuses que le phylloxéra a occasionnées ; elle a aussi pour effet de mettre sur le pavé, sans travail et sans espoir d'en trouver, cent cinquante ouvriers qui n'auront pas demain de pain à donner à leurs familles.

Nous espérons encore que le génie militaire, revenant à une plus saine appréciation des choses, retirera son interdiction, qui aurait pour conséquence inévitable de mettre le département dans un grand embarras au point de vue de sa responsabilité et de jeter la désolation dans toute une contrée malheureuse, qui s'ouvrait à la joie en voyant se construire la voie tant désirée et qui retombe dans son malheur et dans le découragement par la mesure prise.

Cette question est grave, comme le peuvent constater nos lecteurs ; aussi ne considérons nous pas les renseignements que nous fournissons comme les derniers.

Journal de l'arrondissement de Prades, soucieux des intérêts de notre arrondissement, nous reviendrons sur cette affaire, et nous ne nous découragerons pas jusqu'à ce qu'une solution favorable soit intervenue.

Les travaux sont donc suspendus depuis le 17 juillet 1883. Devant cette situation le Préfet a fait immédiatement le nécessaire pour porter l'affaire devant la Commission mixte. Le 20 juillet 1883, l'agent Voyer en chef remet un rapport circonstancié pour être joint au procès verbal de la Conférence militaire qui doit se tenir le 24 juillet et qui donnera lieu à l'élaboration de plusieurs rapports émanant des diverses autorités.

Cette conférence préparatoire se tient sous l'égide de :

- JOFFRE Joseph, capitaine, Chef de Génie à la chefferie de Mont Louis,
- SERRA Antoine, sous-ingénieur des Ponts et Chaussées dûment autorisé par M. l'Ingénieur en Chef,

Nous nous bornerons à prendre connaissance :

- de l'avis du Chef de Génie (le Capitaine Joffre) et du Colonel Directeur du génie 5
- Et du plan des chambres à mines. Annexe 1

Vicinalité / Chemin vicinal d'intérêt commun N° 23 de Sournia à Velmanya /
Construction entre le ravin Malpas et Velmanya / Autorisation du Génie Militaire /
Procès verbal de conférence

L'an mille huit cent quatre vingt trois et vingt quatre juillet, les soussignés,
Joffre Joseph, Capitaine, chef de Génie de Chefferie de Montlouis,
Et Serra Antoine, sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées de l'Arrondissement de
l'Ouest des Pyrénées-Orientales, dûment autorisé par Mr l'Ingénieur en Chef
Se sont réunis en conférence à Prades à l'effet d'examiner le projet de
construction du chemin vicinal d'intérêt commun N° 23 de Sournia à Velmanya, partie
comprise entre le ravin dit de Malpas et Velmanya, que Monsieur l'agent Voyer chef du
département soumet aux formalités prescrites pour l'instruction des affaires mixtes.

Exposé de l'Ingénieur ordinaire

M. l'Agent Voyer Chef vient de soumettre à une conférence avec le service militaire le projet de construction du chemin vicinal d'intérêt commun N° 23, de Sournia à Velmanya, partie comprise entre le ravin dit de Malpas et le village de Velmanya. La voie projetée serait le prolongement de celle qui est déjà ouverte entre Vinça et le ravin de Malpas.

Elle serait d'un grand intérêt tant pour les populations de Baillestavy et de Velmanya que pour les concessionnaires de mines qui n'ont presque aucun moyen d'aboutir à la plaine et d'écouler leurs produits.

Il ne nous paraît pas que l'exécution du projet dans les conditions indiquées par le rapport, ci-joint, de M. l'Agent Voyer Chef soit nuisible à la défense, mais si, à ce point de vue, elle pouvait présenter quelque danger, il serait facile de s'opposer efficacement à l'invasion en disposant la nouvelle voie de manière à y faire obstacle.

Il convient d'ailleurs de remarquer qu'il existe entre les vallées du Tech et de la Têt dont le Lentilla est un affluent, des passages qui seraient peut-être préférés par une armée ennemie à cause des ressources plus abondantes qu'elle y trouverait pour sa subsistance.

En conséquence, nous sommes d'avis qu'il y a lieu de demander à la Commission mixte de consentir à l'exécution du projet présenté, sauf à indiquer les points où devraient être préparés, de concert avec les Ingénieurs des Services civil et militaire, les obstacles à créer en cas d'invasion.

Prades le 25 juillet 1883

Avis du Chef du Génie

Le chemin d'Intérêt Commun N° 23 fait communiquer avec Vinça le village de Velmanya, qui est relié par un autre chemin à Corsavy et Arles sur Tech. L'état de viabilité de ces diverses voies est actuellement le suivant :

D'Arles à Corsavy, au col de Pey et jusqu'à la jonction des ravins de la Pinouse et de la Gallinasse, le chemin est carrossable.

De ce dernier point à Velmanya, il n'y a qu'un chemin muletier très accidenté, et à pentes très raides.

De Velmanya au ravin de Malpas, le chemin muletier est assez bon.

Enfin, on va du ravin de Malpas à Vinça par un chemin carrossable et en bon état d'entretien.

A la suite d'une demande faite par le service forestier, le Directeur du Génie a donné le 2 mai 1882 son adhésion à la construction d'un chemin allant de Velmanya au col de l'Estagnol. Les 5 premiers kilomètres, à partir de Velmanya doivent avoir 5m de largeur et l'autre partie 2m50. Les travaux de ce chemin ne sont pas encore commencés ; mais si l'autorisation est accordée de construire la portion de chemin d'Intérêt commun N° 23 entre le ravin de Malpas et Velmanya, ils seront poussés avec activité. Alors, en effet, les bois de la forêt domaniale au milieu de laquelle se trouve le col de l'Estagnol, portés à Velmanya par le chemin forestier auront un écoulement facile du côté de Vinça.

Il en résultera que Vinça et Arles seront reliés par une voie carrossable interrompue seulement sur une longueur de 500 à 600 mètres comprise entre le col de l'Estagnol et le confluent de la Pinouse et de la Gallinasse. On peut considérer que la communication serait complète, une fois arrivée à ce point, car une lacune si courte serait plus tard comblée par la force des choses.

Or, comme l'entrée de la vallée du Tech n'est défendue que par la place de Prats de Mollo qui n'a aucune valeur, l'ennemi venant d'Espagne par cette vallée pourra par le chemin ci-dessus arriver à Vinça et dévaster la vallée de la Têt, dans laquelle il trouvera de nombreuses ressources. La place de Mont Louis se trouvera ainsi tournée.

On pourra objecter que d'autres chemins relient déjà les vallées du Tech et de la Têt, entre autres le chemin d'intérêt commun N° 15 de Céret à Bouleternère et le chemin de grande communication N° 2 de Céret à Ille. Mais ces chemins sont plus éloignés de la frontière : l'ennemi aura, pour s'en servir, un parcours plus long à faire, et il lui faudra consacrer plus de monde à garder ses communications, qui seront d'autant plus compromises qu'elles seront plus rapprochées de Perpignan.

L'achèvement du chemin d'intérêt commun N° 23 aura donc de sérieux inconvénients au point de vue de la défense. Cependant, étant donné l'intérêt qu'il y a à relier au reste du pays les deux villages de Velmanya et de Baillestavy et à donner un écoulement aux produits agricoles de la vallée de Lentilla et surtout aux riches minerais de fer de Velmanya, on est conduit à se demander si on ne pourrait pas, tout en permettant la construction du chemin jusqu'à Velmanya enlever à l'ennemi la possibilité d'aller d'Arles à Vinça.

Le chemin qui relie actuellement le village de Velmanya à Corsavy est muletier et présente des pentes d'une raideur extrême jusqu'au ravin de la Pinouse. Si l'ennemi était obligé de le suivre entièrement, il trouverait là, dans la communication carrossable entre Arles et Vinça une interruption telle, qu'il lui serait bien difficile de s'en servir.

Il suffirait pour obtenir ce résultat de rapporter l'autorisation, qui a été donnée le 2 mai 1882 pour la construction du chemin de Velmanya au col de l'Estagnol, chemin dont

le seul intérêt est d'assurer la vidange de la forêt domaniale et dont les travaux, comme nous l'avons dit, ne sont pas encore entrepris.

D'un autre côté, le chemin projeté traverse à Baillestavy la rivière du Lentilla sur un pont de 12,00 m d'ouverture. Les bords de la rivière étant en cet endroit assez élevés, la chaussée du pont se trouve à une hauteur moyenne de 9 m au-dessus du lit. En plaçant des dispositifs de mines dans les deux culées, on s'assurera la possibilité de faire sauter le pont au moment du besoin et de faire au chemin une coupure de plus de 12 m de longueur dont la réparation présentera une certaine difficulté. Ce pont est du reste placé en un point tel que, dans son voisinage, on ne peut pas franchir la rivière avec des voitures.

Enfin, entre le ravin de Malpas et Baillestavy, le chemin se développe sur la rive droite du Lentilla taillé dans le flanc souvent très escarpé de la montagne. Au profil transversal N° 28, sur une longueur de plus de 20 mètres, la pente entre le chemin et la rivière est au moins à 1/1.

Des fourreaux de mine, placés sous la chaussée à 6m00 de profondeur et convenablement espacés peuvent permettre de faire en cet endroit une excavation dont les déblais seront jetés par l'explosion au bas de la pente. Le chemin se trouvera ainsi interrompu et la réparation en sera difficile parce que le sol en sera abaissé de 6m00 au moins et que, le terrain étant du rocher, la construction des deux rampes destinées à racheter cette différence de niveau demandera beaucoup de temps. Pour que cette lacune ne puisse pas être facilement comblée par un pont, il serait nécessaire de lui donner une longueur de 20 mètres.

Les trois conditions ci-dessus remplies, la construction du chemin compris entre le ravin du Malpas et Velmanya ne présenterait plus de danger pour la défense, et :

Le chef du Génie est d'avis :

D'accorder l'autorisation demandée, à la condition que les dispositifs de mines seront placés aux deux culées du pont sur le Lentilla et au profil transversal N° 28 de façon à produire dans le chemin une lacune de 20 mètres de longueur et de 6 mètres de profondeur et de retirer l'adhésion donnée le 2 mai 1882 par le Directeur du Génie à la construction du chemin forestier de Velmanya au col de l'Estagnol.

Mont Louis le 27 juillet 1883

Le Capitaine Chef du Génie

Signé : Joffre

Avis du Directeur du Génie

.....
En résumé, le Directeur soussigné

Est d'avis :

1° d'autoriser la construction du chemin vicinal N°23 de Vinça jusqu'à Velmanya, sous la réserve qu'il sera établi vers le Profil N° 28 des dispositifs de mines capables de produire une brèche de 20m00.

2° d'interdire à l'avenir tout travail d'amélioration tant sur le chemin de grande communication N° 3 que sur son prolongement non classé par le col de Pey.

3° de rapporter l'adhésion N° 295 donnée le 2 mai 1882 au service forestier pour la construction de chemins entre Velmanya et le col de Pey.

Perpignan, le 8 août 1883 Le Lt Colonel Directeur du Génie Signé : Bongarçon

Dès qu'il a eu connaissance des rapports des différents intervenants, le Conseil Général s'en remet aux conclusions du Génie militaire. Il se déclare non concerné sur la question du chemin forestier. Il propose d'envoyer une supplique au ministre de la Guerre pour lui faire connaître ses propositions et lui demander l'autorisation de permettre à Helson de reprendre les travaux. Entre-temps le Préfet communique au Conseil Général que Helson lui a signifié le 17 août 1883 par voie d'huissier qu'il faisait toutes protestations et réserves, à raison de l'interruption des travaux afin de pouvoir réclamer ultérieurement des indemnités.

Le journal Le Canigou des 6 et 13 octobre 1883 nous donne la suite des événements :

- Le Canigou 06.10.1883

Nous apprenons avec plaisir que le ministre de la Guerre sur l'avis favorable de son collègue de l'agriculture va donner des ordres pour la reprise des travaux du CIC n° 23 de Vinça à Velmanya. Nous avons été les premiers à contester contre l'interdiction qui privait de leur gagne-pain plus de 100 ouvriers mineurs employés aux mines de Velmanya. Remerciements au gouvernement mais en premier au Préfet.

- Le Canigou 13. 10. 1883

Un des derniers actes du Général Thibautin avant son départ du ministère a été l'autorisation de reprendre les travaux.

La Sté des Mines dont l'honorable M. Helson est le directeur a été officiellement informée le 8 octobre. Les travaux ont été immédiatement repris : ils occupent déjà plus de 100 travailleurs et peuvent en recevoir encore 250 de plus.

Si Helson a désormais mis tout en œuvre pour poursuivre ses travaux, il se préoccupe d'ores et déjà de l'exécution des dispositifs de mines que le service vicinal doit mettre en œuvre. Dans sa lettre du 20.02.1884 adressée au Préfet il le met en garde sur l'urgence à mettre en place le dispositif envisagé afin que sa Compagnie ne soit pas entravée dans ses transports de minerais.

Helson n'est pas au bout de ses peines !

L'Agent Voyer qui a eu communication de la lettre d'Helson répond le 4.03.1884 au Préfet que la dépense engendrée pour la réalisation et la mise en place des chambres à mines s'élèvera à 2 500 frs environ et que les fonds ne pourront être votés qu'au mois d'août 1884 pour l'exercice 1885 !

15 Novembre 1884 : l'Agent Voyer en chef a obtenu un devis de VIGO Jacques, entrepreneur de T. P. qui s'engage à exécuter le travail pour 2050 frs. Conscient de l'urgence, l'agent voyer donne son accord à VIGO pour la mise en place à compter du 22 décembre. Il prend contact avec le Préfet pour interdire le passage sur le nouveau chemin à partir du jour précité. Ce dernier prend un arrêté en date du 8 décembre. Annexe 2

L'établissement de la rampe d'accès entre l'ancien et le nouveau chemin donnera lieu à un nouvel arrêté du Préfet en date du 26.11.1884. En effet le propriétaire du terrain pour l'établissement de la rampe, M. Joseph Solera est en désaccord sur l'indemnité proposée et le nouvel arrêté a pour but de diligenter une expertise contradictoire.

A noter que l'agent voyer d'Ille dans ses lettres des 15 et 16 novembre nous apporte quelques précisions. Elles nous apprennent :

- que la longueur de la rampe est d'environ 50 m,
- qu'elle occupera un terrain en nature de champ de mauvaise

qualité

- que bien que la largeur envisagée ne sera que de 2 m, elle permettra le passage des voitures de Helson qui empruntent par ailleurs des rampes aussi fortes aux abords de la rivière et de la passerelle en bois et qu'en conséquence il n'aurait rien à dire.

- que les prétentions de Solera au départ de 100frs, puis de 80 frs, puis de 60 frs, puis de 50 frs sont inacceptables

- que les travaux du 6^e lot sont loin d'être terminés et que le chemin est à peine praticable.

La fin est proche !

Le P.V. de réception des chambres à mines par le Génie Militaire intervient le 11 mars 1885 :

16^e Corps d'Armée
Génie
Direction de Perpignan
Chefferie de Montlouis

Procès Verbal de réception du dispositif de mines nouvellement
construit sur le chemin d'Intérêt commun N° 23 de Sournia à Velmanya,
près de Baillestavy

L'AN MIL HUIT CENT QUATRE VINGT-CINQ, le Onze Mars,
Nous, Robert, Capitaine Chef du Génie à Montlouis, et Tressera, Agent Voyer
d'arrondissement à Prades, nous sommes transportés sur le chemin d'Intérêt Commun n° 23
de Sournia à Velmanya, entre le ravin de Malpas et le village de Baillestavy, pour procéder à
la réception du dispositif de mines établi au profil n° 28, en exécution de la Décision
Ministérielle du 8 octobre 1883.

Après vérification, nous avons trouvé :

1° que les trois puits ont 4m05 de profondeur, et qu'ils ont une section carrée de
0m80 de côté,

2° que les dimensions des trois chambres aux poudres sont

Largeur : 1m06

Profondeur : 1m04

Hauteur : 0m82

ce qui permet de loger la charge pratique de 200 k, soit en caisses, soit en barils
de 50 kg,

3° qu'un logement suffisant a été pratiqué dans le cul de la chambre pour la
boîte d'amorces.

Les travaux exécutés étant conformes aux croquis donnés par le service du
Génie, nous estimons qu'il y a lieu de recevoir le dispositif ci-dessus.

En foi de quoi, nous avons dressé le présent procès verbal les jour, mois et an
que dessus.

Le Capitaine Chef de Génie, L'Agent Voyer d'arrondissement

Nous approchons du 18 avril 1885, date d'expiration du délai
accordé à Helson par le Préfet pour l'exécution des travaux du ravin du
Malpas à Velmanya.

En date du 9 mai 1885 le Préfet prend l'arrêté suivant :

Préfecture des Pyrénées Orientales

Le Préfet des Pyrénées Orientales,

Arrête :

Article 1^{er}. – Le Sieur Michel Helson, administrateur délégué des mines de fer
de Velmanya, domicilié à Prades, est mis en demeure d'avoir, en conformité du traité du 18
avril 1883, à terminer avant le 31 juillet prochain, les travaux de construction du chemin
d'intérêt commun N° 23, entre le ravin de Malpas et le village de Velmanya et à mettre ces
travaux en état de réception définitive.

Article 2. – Faute par le sieur Helson de se conformer aux prescriptions ci-
dessus, il sera procédé sans aucune autre formalité à la résiliation du marché, dans les
conditions stipulées à l'article 7 du traité précité.

Article 3. – M. l'Agent Voyer en chef est chargé d'assurer, en ce qui le concerne, l'exécution du présent arrêté qui sera notifié au sieur Michel Helson.

Perpignan, le 9 mai 1885,
Le Préfet, signé Deffès

.....

Nota . Par lettre en date du 2 juin 1885, M. l'Agent Voyer en chef me prévient qu'il propose d'accorder à M. Helson, sur sa demande, un délai jusqu'à la fin de la présente année (Lettre jointe)

Le 26 mai 1885 Helson demande au Préfet un sursis pour l'achèvement des travaux. En réponse, le Préfet dresse un nouvel arrêté

- qui prolonge le délai au 31 décembre 1885,
- tout en demandant de « mettre de suite en état de viabilité la partie du dit chemin, située aux abords de Velmanya, au moins pour les piétons et les bêtes de charge, »
- et qui précise que Michel Helson « ne pourra toucher aucun nouvel acompte avant que les travaux soient complètement achevés et reçus. »

Le 26 octobre 1885 devant Me Godet notaire à Paris, Michel Helson industriel à Prades prononce la dissolution de la Sté anonyme des mines de fer de Velmanya et sa liquidation.

Il semble bien que Helson ait cependant poursuivi quelques travaux du chemin car le 13 mars 1886 il obtient du service vicinal le P.V. de réception définitive.

Le rapport du Sous Préfet de Prades dans la session du 12.08.1886 nous donne la situation du chemin CIC 23 :

Ce chemin s'embranché à son origine sur le chemin de grande communication N° 7 à une distance de 1700 m de Sournia, passe à Campoussy emprunte le territoire de Trévillach, passe à Tarérach, à Vinça où il traverse la route Nationale N° 116, emprunte les territoires de Rigarda, de Joch, de Finestret, de Baillestavy, et arrive à Velmanya.

On peut passer depuis l'origine jusqu'à Campoussy, et ensuite la lacune arrive à Vinça ; mais il est à l'état d'entretien entre Vinça et le pont de Las Cabres, au territoire de Finestret, à l'état de viabilité entre ce dernier point et le ravin de Malpas, et en construction depuis ce dernier point jusqu'à l'entrée de Velmanya. Cependant on peut arriver en voiture jusqu'à Baillestavy.

L'entreprise Helson pour l'exécution des travaux entre le ravin Malpas et l'entrée du village de Velmanya a été résiliée par arrêté du Préfet en date du 10 juillet 1886 après autorisation du Conseil Général du 5 mai dernier.

Le service vicinal prend les mesures pour assurer la reprise des travaux aussitôt que possible.

Le montant de l'entreprise s'élevait à 105 950 francs déduction faite du rabais consenti par M. Helson. Le montant des travaux exécutés s'élève à la somme de 67 839f.11, il reste donc pour 38 000 francs environ de travaux à exécuter.

Les ressources créées jusqu'ici se composent de 3 annuités de 8400 francs chacune dont l'une est inscrite au budget de ... (?), et dont les deux autres figureront l'une au budget de 1887 et l'autre à celui de 1888.

Enfin le Conseil Général a pris l'engagement d'allouer les fonds nécessaires pour le solde de l'entreprise Helson, d'ici au 31 septembre 1894. On se propose de remanier les projets des parties qui restent à faire pour donner une adjudication vers la fin de l'année.

La question de la construction d'un pont sur la Têt, à Vinça est toujours pendante. Cette commune est disposée à s'imposer des sacrifices pour contribuer à la dépense. Il est donc probable qu'avec le concours de l'Etat et du Département le projet pourra être exécuté dans un avenir prochain. »

Le rapport de l'Agent Voyer du 3.10.1886 mettra fin à ce très long exposé. Il nous apporte les informations suivantes :

- les projets des parties laissées inachevées par Helson ont été remaniés,
- celle présentant le plus d'urgence est celle qui correspond au 6^e lot. Il est dit également qu'il existe sur la longueur du 6^e lot trois tronçons de chemin sur lesquels les travaux restant à faire ne comprennent que l'enlèvement de quelques éboulements et le règlement de la plateforme et des talus.

Mais le rapport a surtout pour objet de fixer les travaux à soumettre à l'adjudication pour terminer ce 6^e lot :

- Le projet présenté comprend l'ouverture du chemin sur trois parties séparées,
- La construction d'un pont en maçonnerie sur la Lentilla et celle de deux petits aqueducs,
- Enfin l'achèvement d'un ponceau sur le ravin de Font Fresque.

Le projet de construction du pont a subi quelques modifications dont la plus importante consiste dans la réduction de 5 m à 4,30 m de la largeur de l'ouvrage entre têtes.

L'adjudication des travaux a été fixée au 18.11.1886. L'adjudicataire fut Escape Henri, entrepreneur à Marquixanes. Réception définitive le 15.07.1888.

Les travaux du 9^e lot restant à terminer ont été attribués à l'entreprise Gispert Jean de Rodès en date du 24.11.1887.

La réception définitive intervenant le 24.11.1889.

ANNEXE 1 : Plan des chambres à mines

ANNEXE 2 : Arrêté Préfectoral du 8 décembre 1884

SOURCES :

Archives Départementales des Pyrénées Orientales,

1 N 46

1 N 47

1 N 48

1 N 54

1 N 56

1 N 58

1 N 63

JOURNAL Le Canigou du 21. 07.1983

65 W 64

2606 W 27

1630 W 23

1630 W 28

3 E 47/124

3 E 79 / 18

3 E 79 / 19

8 S 94

8 S 111

2607 W 65

1740 W 9