

## Muletiers et forges catalanes

(extraits tirés du livre : [Au temps des mulets en Roussillon](#). Auteur : Enric Parisel)

1/ Il existait sur la commune de Prats de Mollo au XVème siècle, cinq forges et clouteries. Pour partie, le minerai qui alimentait ces forges provenait de la Preste et des environs du Coral ; le reste était fourni par les mines du Conflent.

Lorsque l'on retrace approximativement le trajet suivi par ces muletiers, l'on ne peut qu'admirer la prouesse qu'ils réalisaient avec leurs mulets.

Imaginez ces colonnes de mulets chargés de 120 à 150 kg de minerai, auquel s'ajoute le poids du bât, d'une trentaine de kg, en file indienne sur ces chemins étroits et rocailleux aux dénivelés impressionnants, tous leurs muscles tendus sous l'effort. Il devait s'en dégager une impression de puissance et de courage extraordinaire ! Outre les difficultés dues au terrain, il leur fallait aussi affronter l'hostilité de la nature : bêtes sauvages (ours, loups) ainsi que les caprices du temps !

De nos jours, on peut encore trouver par endroits, éparpillés aux bords des sentiers, du minerai, tombé des bâts des mulets.

Ce transport du minerai des mines du Conflent aux forges de Prats de Mollo est confirmé par un document se trouvant aux archives départementales. Il s'agit d'un livre de comptes d'une mine du Conflent : « Libre des Tragines a comancé le 2 may 1701 \_ Transport de minerai ». Il est mentionné que « Joseph Esperiquete férier (fondeur) de la forge neuve (neuve) de Prats de Mollo doibe (doit) mene (minerai). Il fut livré à cette forge du 2 au 31 mai 108 charges. A savoir les 2 (6 charges), 4 (4 charges) \_ 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13,14, 18,19, 21, 23, 24, 26, 27,28, 30 et 31 (6 charges par jour). Il fallait donc 6 mulets et 2 muletiers. Cette forge était située sur la rive droite du Tech à la Preste. Etant donné la distance entre la mine et la forge, il est quasiment impossible que le même muletier ait pu faire le parcours deux jours de suite ; il y avait donc plusieurs muletiers pour livrer la même forge.

L'explication nous est fournie par notre ami Jean Ribes, aujourd'hui disparu :

« Dans la région du Pla Guilhem, il existe encore aujourd'hui un rocher dit : « Roc de la Descarga » ; c'était l'endroit précis où les muletiers du Vallespir assuraient le relais avec ceux du Conflent, ce qui leur permettait d'effectuer un voyage Par jour durant la bonne saison. Ce chemin passant à 2250 m d'altitude n'était Praticable que 6 ou 7 mois dans l'année »

De ce relais « la descarga » partaient trois directions ; l'une vers « St Guilhem de Combret », une autre vers la « Persigola » et une troisième vers la « Presta ». Mais me direz-vous pourquoi aller chercher le minerai en Conflent alors qu'il y en avait en Vallespir ? Certes, mais en quantité limitée (sauf à Batère), de plus, le Conflent manquait de charbon pour ses forges alors qu'en Vallespir, il y avait encore de belles forêts. Ajoutons que le Vallespir est plus proche de Barcelone, qui était l'un des principaux débouchés des fers catalans.

Tout ceci est confirmé par un document datant de 1302, cité dans le même ouvrage (J. Ribes) qui nous apprend qu'une forge située à la Persigola et exploitée pour le compte du seigneur Clément de Boisembert et où il est précisé que : « si les fermiers de ladite forge ont reçu autorisation de couper du bois pour en faire du charbon, c'est pour alimenter uniquement ladite forge et non pour être remis en paiement du minerai qu'on leur apporte du Conflent ».

2/ Un muletier : « Père Antony Ribas de Sahorra doiebe mène pour le compte de SilvestreCommalle de la forge neuve de Prats de Molou » du 2 au 29 juillet 1701, il a pris 33 charges.

*\* Certains jours, un seul muletier a pris 4 charges ; ce qui signifie qu'il conduisait 4 mulets. La chose est vraisemblable s'agissant de mulets habitués à parcourir ces mêmes sentiers.*

*En totalisant l'ensemble des charges figurant sur ce livre de comptes, on parvient au total à 1727 charges prises à cette mine de Sahorre entre le 2 mai et le 29 juillet 1701, ce qui donne un tonnage de 217 tonnes et 702 kg.*

Quelques années plus tard en 1733, l'exploitation des seules mines du territoire de Prats de Mollo exigeait 5000 charges de charbon de bois tant pour les fontes et raffinages que pour les « fargàs ».

3/ Le sieur Maroucha propriétaire de la forge de Baget, et le sieur Noël mette de forge à Velmanya sont autorisés à egorter le minerai de fer de Batère et d'Escarro aux forges de Saloni et Baget. Cette autorisation sera annulée par la suite, sous la pression des meures de forge du Vallespir, nous verrons pourquoi ! Si la majorité des mines de fer étaient situées sur les contreforts du Canigou, telles Batère, La Pinouse, Fillols, Thorent, etc.), il s'en trouvait aussi sur le Puymorens !

Dès 1807, l'activité des forges catalanes ayant fortement ralenti, les exploitants des mines demandent au conseil général du département, la permission d'exporter en Espagne une partie de leur minerai. Ils souhaitent jouir en cela du même privilège accordé aux exploitants de la minière de Porté Puymorens.

4/ « Tous les transports sont faits à dos de mulet ; comme la charge de ces animaux est ordinairement de 135 kg, qu'un muletier conduit en général, trois mulets et peut faire le chemin de Lamanère à Arles en un jour, aller et retour, le prix du transport peut être évalué ainsi ; poids transporté par 3 mulets : 405 kgs dépense ; 2.50 f, par mulet :7.50 f salaire du conducteur; 2 f, soit 2,34 f pour 100 kg sans chargement ou 1. 17 f avec » « Il y a cent ans, en 1864 était achevée la route de Manresa ; la première diligence arrivait à Berga.

Une carte dessinée il y a quelques années par Henri Lluch démontre que jusqu'à présent, des régions comme le Ripollès, La Bergada, ou le Solsonès, n'avaient jamais vu de charrettes. Mais à cette époque tout le trafic se faisait ou bien à pied ou à « pied rond » (Mulets, ânes, chevaux).

**5/ Voici d'autres chiffres encore plus explicites !**

« Pour les onze forges du Vallespir, il faut 45 000 quintaux métriques de minerai ; le travail dans les mines n'a lieu que pendant les 2/3 de l'année soit 240 jours ; pour l'extraction et la sortie du minerai, l'on emploie 82 ouvriers, ce qui donne 19 680 journées à 2 F soit 39 360 F. Il faut, pour conduire le minerai aux forges 37 500 journées de mulets à 3 F, soit 112 500 F incluant les conducteurs (muletiers). Il faut 7.700 journées de muletiers pour descendre le fer à Arles avec 15 400 journées de mulets. L'ensemble coûte 46 200 F.

Egalement, 37 500 journées de mulets pour porter le charbon aux forges avec 19 200 journées de muletiers = 112 500 F »

Comme on peut le voir, les mulets et muletiers ne chômaient pas.

**6/ Un arrêté pris le 24 octobre 1831 faisant suite à la demande des maîtres de forges de l'arrondissement de Céret interdisait l'exportation de minerai. Ceci mécontenta fortement les propriétaires des mines ainsi que les transporteurs (les muletiers).**

Les maires des communes concernées, à savoir : Corsavy, Arles\_sur\_Tech, Palalda, Montbolo, Montferrer, Saint\_Laurent de Cerdans, Coustouges et Serralongue adressent une pétition réclamant l'abrogation de l'arrêté. Dans ce long exposé (11 feuillets) ils expliquent avec force détail, que l'interdiction d'exporter le minerai réduit à la misère 70 à 80 mineurs et près de 300 voituriers (muletiers). Ils ajoutent que les muletiers contribuent largement à la prospérité de l'agriculture par l'achat qu'ils font des foins, avoines et maïs. Ils argumentent que d'autres mines, celle de Carol en particulier continuent d'exporter du minerai en Catalogne sud. Ils ajoutent que si l'arrêté est maintenu, la contrebande pourra peut être se faire par ceux\_là même qui maintenant se disent intéressés à la réprimer. En conclusion, ils réclament que le minerai puisse à nouveau être exporté en Espagne par les « voituriers » français».

## **7/ LES CHEMINS DU FER**

« Ces chemins qu'empruntaient les muletiers dénommés « El cami del ferro », le chemin du fer du Conflent au Vallespir et jusqu'en Catalogne, par le Col d'Ares était le plus fréquenté ; Il partait de Vinca dans le Conflent et reliait la vallée de la Têt à celle du Tech. On l'appela d'abord « chemin royal » ; il conduisait en Catalogne sud par les itinéraires suivants : Vinca ; Bellestavy, Valmanya, le col de la Palomera (où il y avait deux petites mines de fer au pied du pic de l'Estella et une autre Les Menerots entre ce dernier col et la Bastide, par où arrivait un chemin venant de Taulis) ; C'était là un premier lieu d'approvisionnement en

minerai. Ces deux chemins réunis se dirigeait alors vers Batère où ils rejoignaient un chemin de Montbolo, Amélie les Bains et des forges de Reynes et de Sorède ; Par le col de Batère, on arrivait aux mines de Batère et des Indis où aboutissait un chemin venant d'Arles\_sur\_Tech et de ses deux forges qu'il fallait approvisionner ».

« Les mines de Batère étaient une étape importante pour charger les mulets qui portaient le minerai aux forges de Valmanya, d'Arles, Reynes, Sorède et du Tech.

Pour descendre dans la vallée, le chemin était facile: par Corsavy, Montferrer, le Mas Cos et la Chapelle de Sainte\_Cécile. De Sainte\_Cécile de Cos, un chemin traversait le Tech au pont de la Vierge Marie, passait par la forge de Galdares, Serralongue (forge de la Fargasse), Lamanère et ses forges et ses mines aussi, le Col de Malrèms, directement sur Baget et Camprodon et le bassin du Ter, ou bien de préférence, on prenait le chemin de l'Ermitage du Coral, étape appréciée, pour rejoindre le Col d'Ares et les forges du Val de Camprodon et le bassin du Ter. Mais, à partir de Sainte\_Cécile de Cos, un autre « cami del ferro » conduisait à la forge du Tech, puis vers les forges de Prats de Mollo en empruntant la route royale jusqu'à la Preste ; De Prats de Mollo, le chemin rejoignait le col d'Ares par la chapelle Sainte\_Marguerite et de là vers les forges de Rio\_Ter:

**Setcases, San Joan de las Abadesses, Olot ou Ripoll. »**