

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

ROUTE FERROVIAIRE DES PREALPES D'AZUR

TYPE :

Route touristique

Long : 47 Km

COMMUNES :

Début :

Le Tignet (06)

Fin :

Colomars (06)

Lieudit :

Chemin de la Maure

Ancienne Gare

Coordonnées GPS :

43°37'39.0"N 6°51'41.9"E

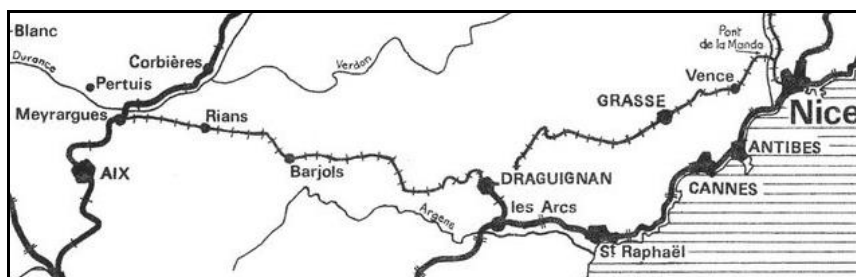
43°45'38.1"N 7°12'10.6"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

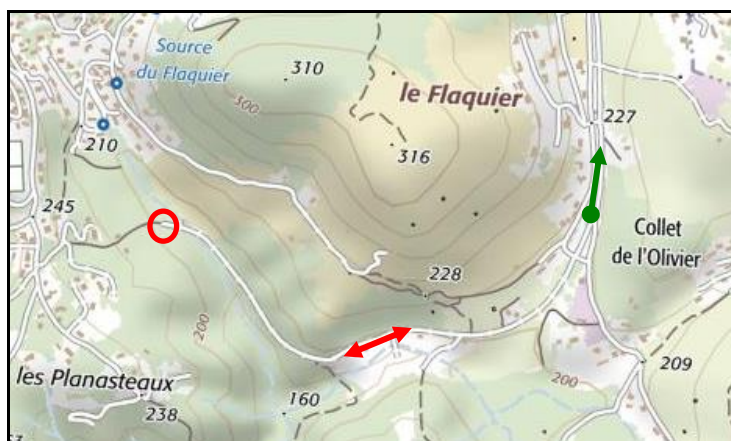
La grande ligne Marseille > Nice par le littoral méditerranéen fut ouverte en 1864. Mais cela provoqua la colère d'élus locaux qui estimèrent qu'il fallait construire une autre voie ferrée plus en retrait pour mieux desservir l'arrière-pays. C'est ainsi que naquit à la fin du XIX° siècle la ligne à voie métrique Meyrargues > Nice, via Rians, Barjols, Draguignan, Grasse et Vence, qui prit le nom de Central Var. Elle fonctionna jusqu'à la seconde guerre mondiale.



Mais le 24 août 1944, les Allemands en retraite devant le débarquement allié du 15 août, firent sauter les trois grands ouvrages de la ligne situés dans les Alpes Maritimes : le grand viaduc métallique de la Siagne dont deux travées furent détruites et la troisième resta suspendue dans le vide, le viaduc du Loup dont les quatre arches centrales s'écroulèrent et le viaduc du Pascaressa qui perdit deux arches. Le pont de la Manda, tout à la fin de la ligne, fut lui aussi partiellement détruit.

Après guerre, en raison de son parcours très accidenté et de sa faible rentabilité, décision fut prise de ne pas reconstruire la ligne. Mais en raison du fort accroissement de l'habitat dans les cantons de Grasse et de Vence, elle fut transformée en route sur la presque totalité de son parcours (n° IGRF [83050.01D](#), [06069.01D](#), [06010.01D](#) et [06157.01D](#)), les quelques coupures étant dues aux ouvrages détruits ou à des tunnels qu'il a fallu contourner. Il en résulte donc une magnifique balade ferroviaire qui emprunte ou offre à voir de nombreux ouvrages d'art.

DESRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Ci-contre, le début du parcours, sur le chemin de la Maure, au Tignet



La sortie du tunnel des Planasteaux

Mais avant de partir, il peut être intéressant, par un aller retour le long du chemin de la zone artisanale (**double flèche rouge**), d'aller jeter un coup d'œil sur le tunnel des Planasteaux (**cercle rouge**), l'un des plus long de la ligne avec ses 535 m.

Après abandon de la ligne, ce souterrain a servi pendant un temps de champignonnière dont l'accès se faisait par la sortie du tunnel, ce qui explique la présence d'un chemin carrossable en bon état. Par contre, l'entrée est quasiment inaccessible à cause d'une tranchée envahie de végétation particulièrement touffue.

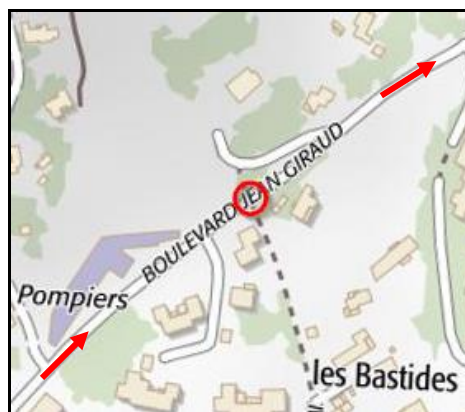


Ci-contre et ci-après, hier et aujourd'hui, la gare de Peymeinade transformée en office du tourisme





La gare côté cour et côté voies



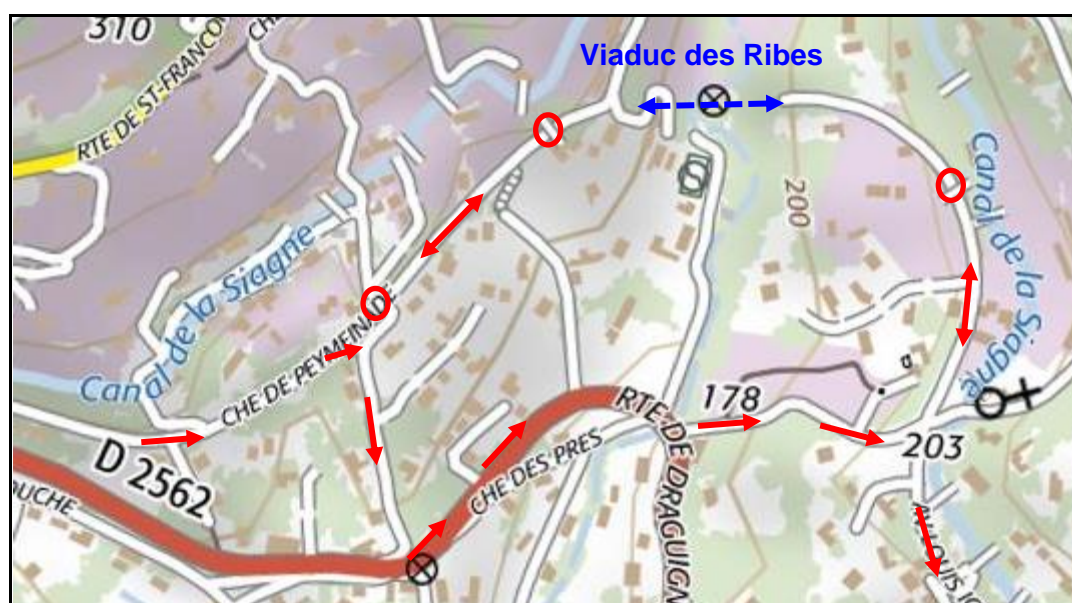
Le pont de l'impasse de Boutiny sur boulevard Jean Giraud



Une partie de la voie transformée en parcours piéton, oblige à un léger détour par la RD 2562



Le tracé ferroviaire se reprend au rond-point de la Liberté



Après le rond-point de la liberté, le tracé ferroviaire suit le chemin de Peymeinade et passe sous deux petits ponts : celui du chemin des Aubépines, et un autre sans nom, avant de buter sur l'ancien viaduc des Ribes détruit, dont les tabliers métalliques des deux travées qui le constituait, ont été récupérés au moment du démontage de la ligne.

Pour continuer la promenade, il convient donc de revenir en arrière jusqu'au pont du chemin des Aubépines, puis de passer par la RD 2562 pour gagner l'autre rive du vallon (**flèches rouges**).



Le pont du chemin des Aubépines et le pont sans nom



L'ancien viaduc métallique des Ribes dont il ne reste que la grande pile centrale



Sur l'autre rive de la Siagne, l'ancienne ligne se confond avec l'avenue Louis Icard.

Et en revenant vers le viaduc, il est possible de voir le petit pont sans nom ci-contre.

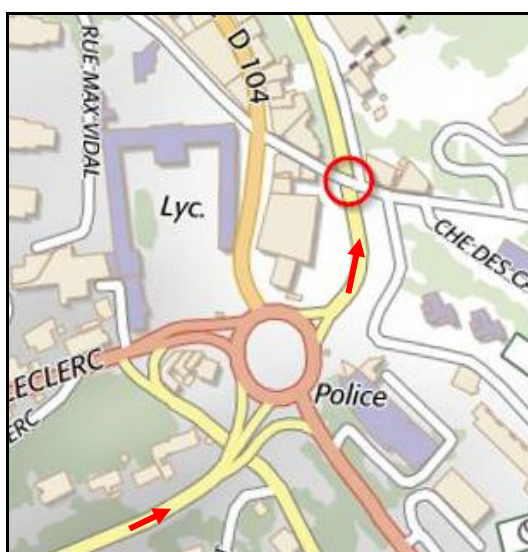


Ci-dessus et ci-dessous, avenue Louis Icard, le pont sur le canal de la Siagne

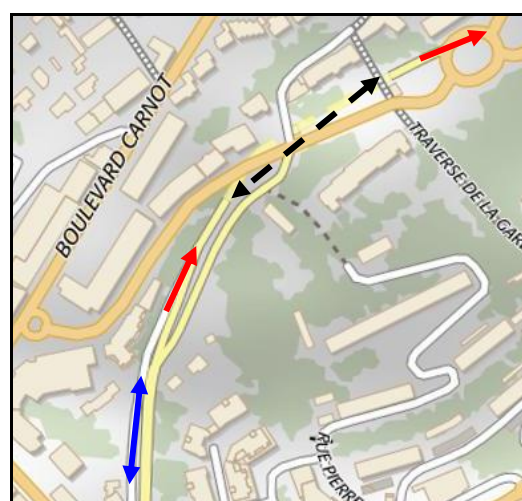




Puis, peu avant de pénétrer dans Grasse, sur la voie ferrée, un pont moderne



Le pont de l'avenue Sidi Brahim sur l'avenue de Provence qui remplace la voie ferrée
Et juste après le virage au fond à gauche...



... Un joli mur de soutènement à arcades (double flèche bleue),
suivi d'un pont sur le ruisseau de Rastigny,
puis d'un tunnel (tirets noirs) qui se trouvait juste avant la gare Sud France de Grasse



Ci-dessus et ci-dessous, l'entrée et la sortie du tunnel de Grasse, 129 m de long, hier et aujourd'hui

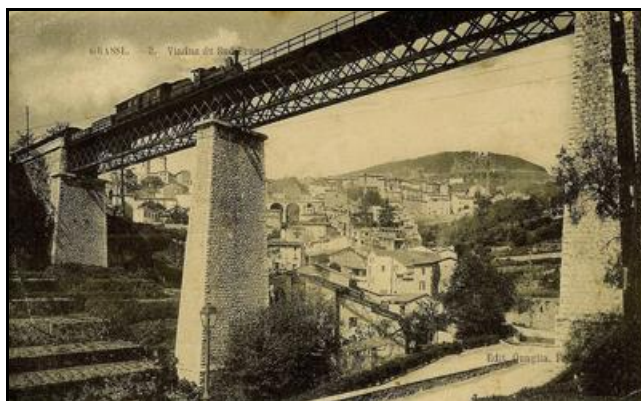




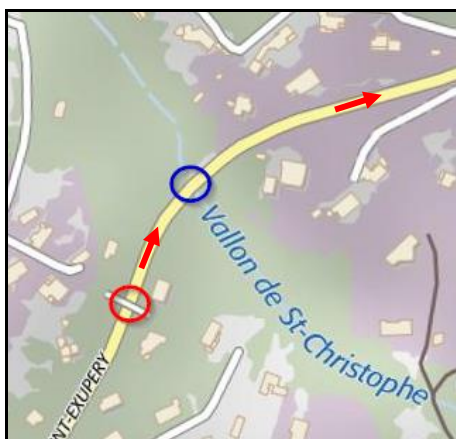
Il est à noter que la ville de Grasse possédait deux gares :
 Dans le bas de la ville, une gare terminus pour une voie ferrée normale reliée à Cannes
 Et dans le haut de la ville, la gare Sud France du chemin de fer métrique,
 qui a disparu au profit d'un gymnase (cercle rouge)
 mais dont le château d'eau ci-après est toujours présent (cercle bleu)



Ci-dessus et ci-dessous, en sortant de la ville, la voie ferrée passait sur le pont de Font Laugière, 140 m de long pour 28 de haut, dit aussi pont Gustave Eiffel parce que construit par la société Eiffel



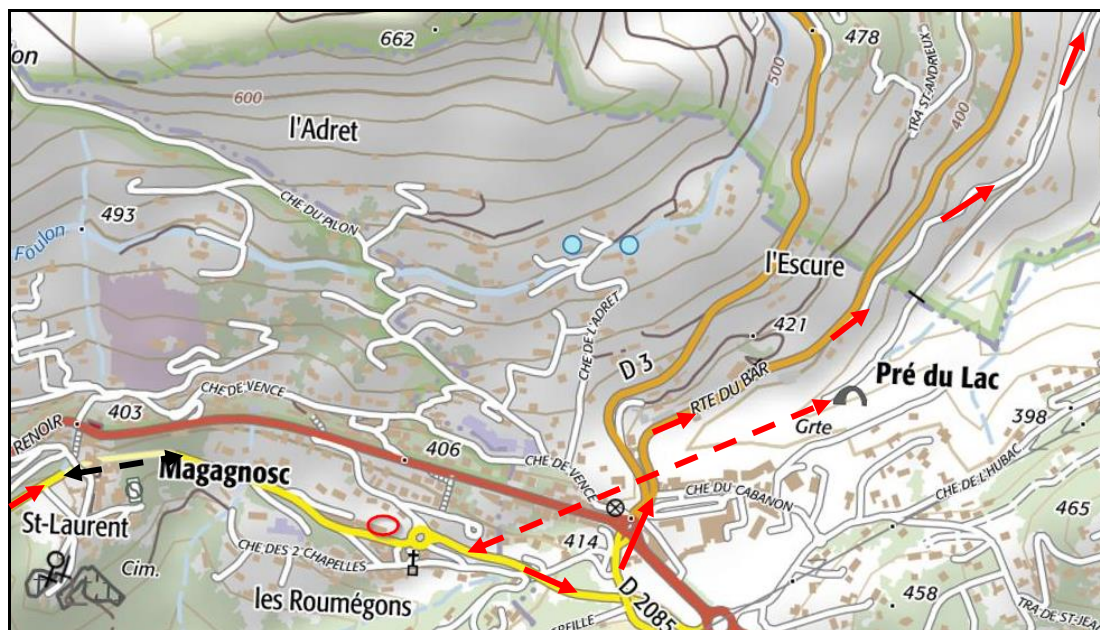
Les piles initiales ont été conservées mais le tablier a été refait et élargi pour l'usage routier



Ci-dessus et ci-dessous, peu avant le viaduc de Saint Christophe que l'on aperçoit au fond, une passerelle métallique (cercle rouge) au-dessus de la voie ferrée



Le viaduc en maçonnerie de Saint Christophe qui a été élargi pour les besoins routiers
 Pas de photo latérale disponible pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.



Avant d'arriver à la gare de Magagnosc aujourd'hui disparue et remplacée par des HLM (cercle rouge), la voie ferrée passait dans le tunnel de Saint Laurent (tirets noirs), 125 m de long, qui a été lui aussi élargi pour les besoins routiers



L'entrée et la sortie du tunnel de Saint Laurent



Ci-dessus et ci-après, ces deux photos anciennes montrent la gare disparue de Magagnosc avec son pont d'accès lui aussi disparu qui a laissé place à l'actuel rond-point des Roumégons



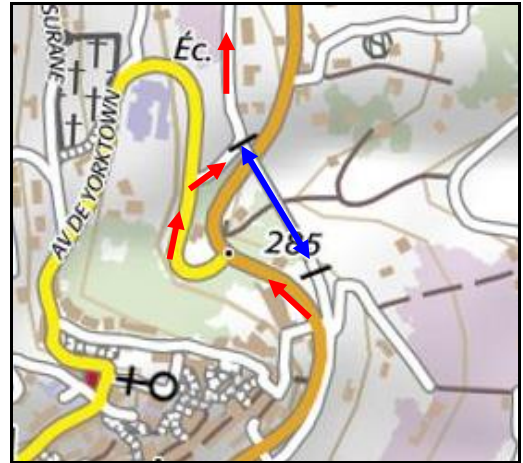
Enfin, un tunnel de 515 m de long (flèche verte), lui aussi détruit, passait sous le village du Pré du Lac, ce qui oblige au détour marqué par les flèches rouges sur l'extrait de carte



Ci-contre et ci-dessous, avant d'arriver au Bar sur Loup, les deux ouvrages du Riou :

- Le tunnel de Riou du Bar, 104 m de long, dont la galerie est éclairée.
- Et le viaduc du Riou qui lui fait suite avec ses 132 m de long et ses 27 m de haut (cercle bleu).





Au Bar même, le viaduc des Ribas (**double flèche bleue**), 115 m de long pour 25 de haut, a dû être fermé à la circulation en raison du tassement d'une de ses arches



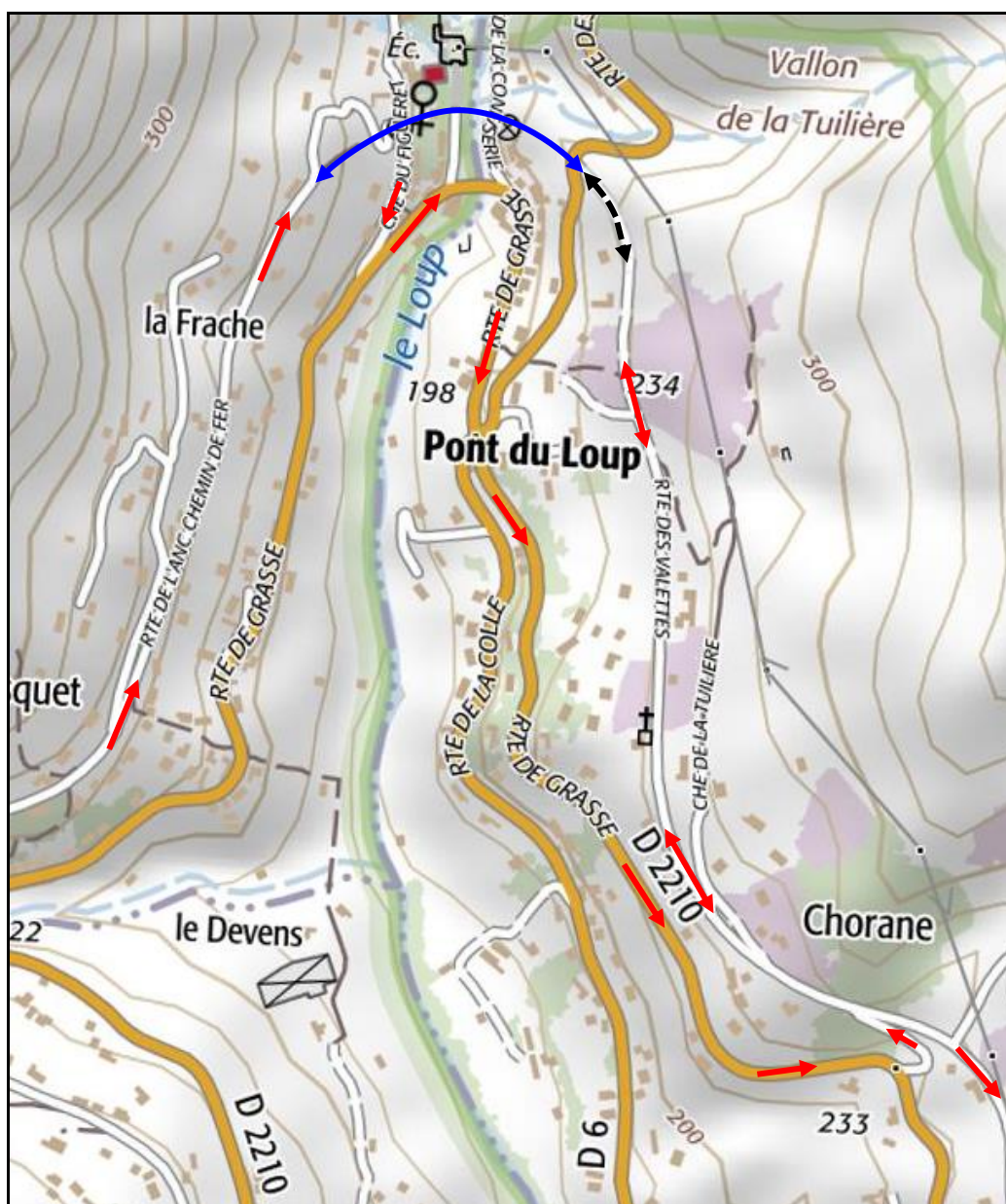
Sur cette photo, la déformation du tablier est clairement visible



Puis le viaduc de Gourdon sur le ruisseau du même nom, 120 m de long et 28 de haut



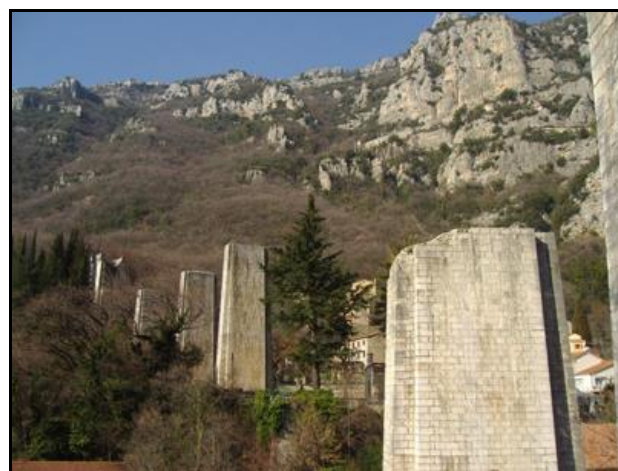
Et, ci-dessus et ci-après, un viaduc majeur de la ligne : celui du Loup



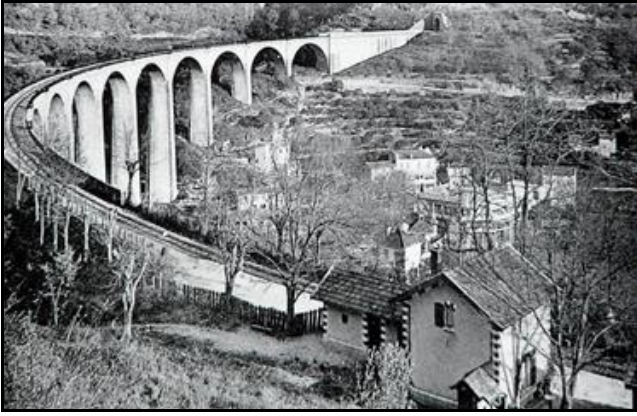
Le grand viaduc du Loup (double flèche bleue), 310 m de long pour 53 de haut, est l'un des grands ouvrages de la ligne que les Allemands ont fait sauter en 1944. Il impose donc un détour assez complexe (flèches rouges) et de revenir en arrière si on veut voir le tunnel qui lui faisait suite.



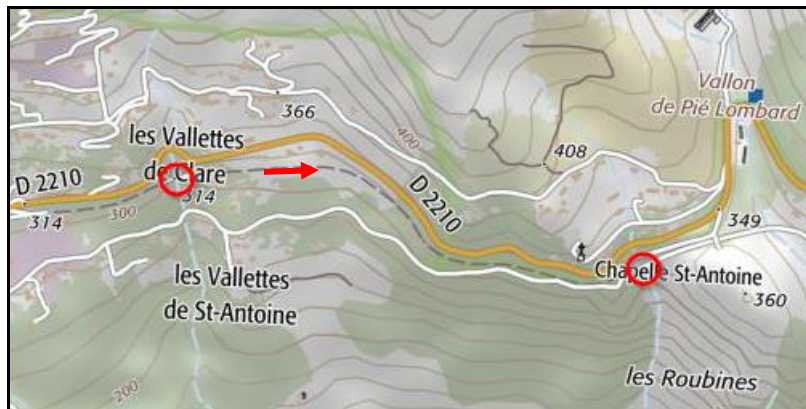
Ci-dessus et ci-dessous, le superbe viaduc du Loup avant et après destruction



En 1951, par sécurité, il fallut détruire les arches restantes qui menaçaient de s'écrouler
Si bien que ne restent que les culées de l'ouvrage et des moignons de piles



Lui succédait le tunnel du Loup, 60 m de long, dont on voit l'entrée et la sortie hier et aujourd'hui



En reprenant la progression, soit le long du tracé, soit par la RD 2210, on trouve deux viaducs : celui des Vallettes de Clare et celui de Saint Antoine, plus imposant avec ses 90 m de long et 18 de haut



Les Vallettes



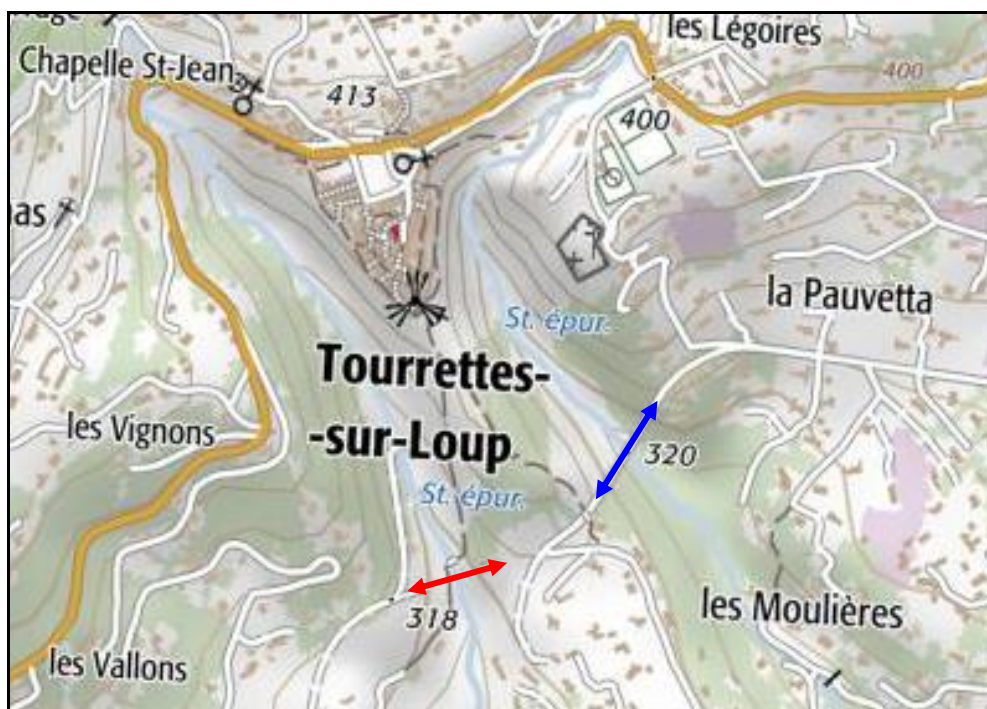
Et Saint Antoine



La gare de la Tourrettes sur Loup,
devenue siège d'un club de boules

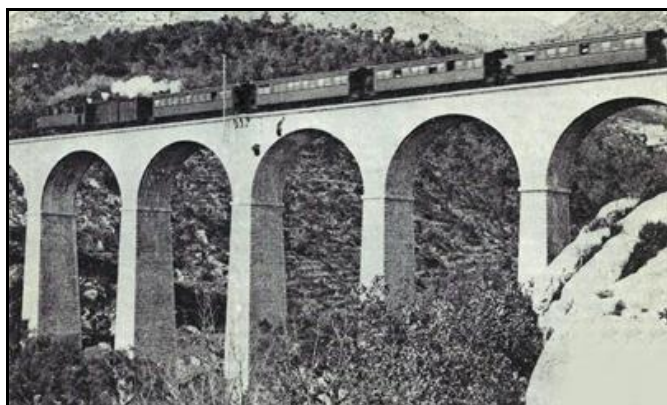
Côté voies ci-dessus

Et côté cour ci-contre

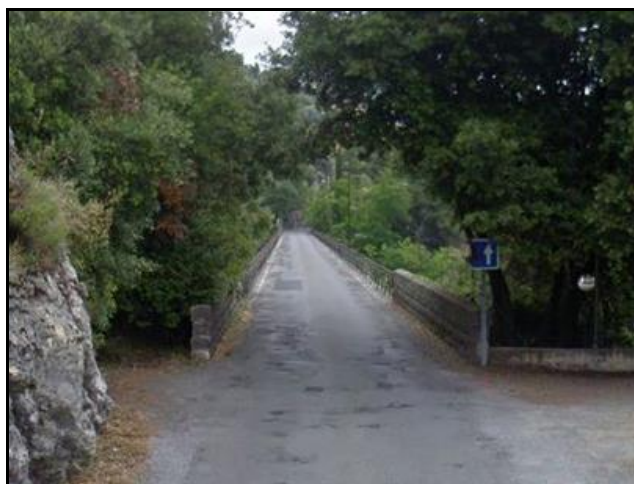


Sous le village de la Tourrettes sur Loup se trouvaient deux viaducs voisins :

- Celui de Pascaressa (flèche rouge), 132 m de long pour 25 de haut, qui fut l'un des trois ouvrages que les Allemands firent sauter en 1944.
- Et celui de Cassan (flèche bleue), 146 m de long pour 48 de haut, auquel ils ne touchèrent pas et sur lequel passe aujourd'hui la route.



Pascaressa avant et après destruction



Et le viaduc de Cassan



Une profonde tranchée après le viaduc de Cassan
Noter les niches abris comme dans les tunnels



Ci-dessus et ci-dessous, le viaduc de la Télière (flèche bleue), 90 m de long pour 22 de haut, immédiatement suivi du pont supérieur du chemin de la Combe (cercle rouge)



Sur le viaduc



La tranchée et le pont de la Combe



Pont de Ouahigouya





Puis, à l'approche de Vence, le viaduc du Malvan, élargi pour la route
 A ne pas confondre avec le viaduc de Libac, lui aussi sur le Malvan et nommé comme tel, mais situé sur la ligne de tramway Vence > Cagnes et qui fut détruit par les Allemands en 1944



Ci-dessus et ci-dessous, il ne reste rien de la gare de Vence (ellipse rouge) aujourd'hui disparue, mais la route passe toujours sur le viaduc de la Lubiane (flèche bleue)



Le viaduc de la Lubiane hier et aujourd'hui

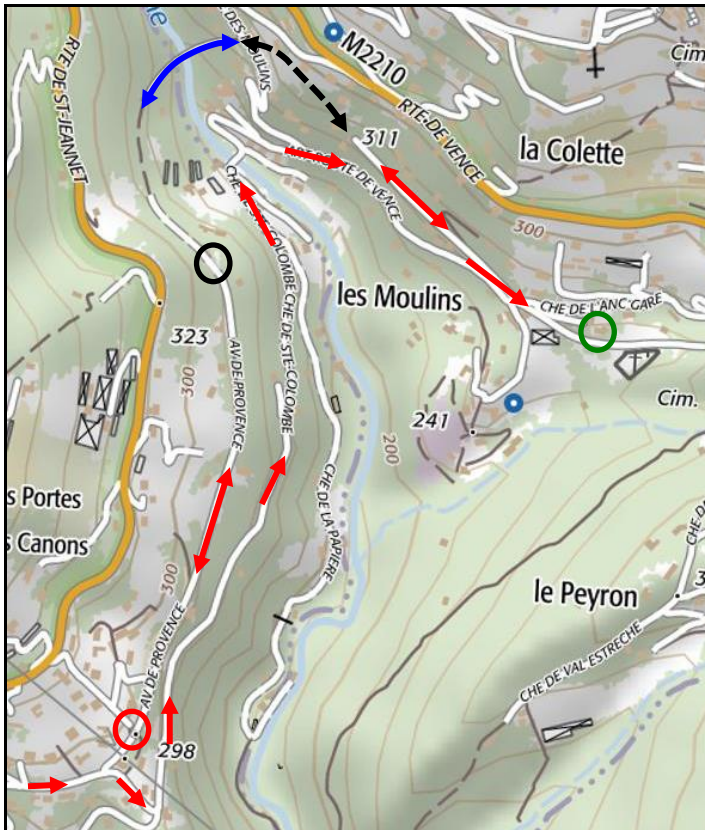


Ci-dessus et ci-dessous, en quittant Vence, les ponts du Claous et du chemin de la Fontette



Ci-contre et ci-après, l'entrée et la sortie du petit tunnel des Fonts, 53 m de long





La voie ferrée franchissait le vallon de la Cagne sur un joli viaduc courbe suivi d'un tunnel de 224 m de long. Mais ce dernier est privé et ne peut plus être traversé, créant une coupure qui doit être contournée (**flèches rouges**) jusqu'à l'ancienne gare de Jeannet (**cercle vert**).

Toutefois, il est possible d'aller jusqu'au viaduc (**flèche bleue**) et de voir en passant le pont des Baous (**cercle rouge**) et le joli petit tunnel des Canons, 30 m de long (cercle noir).

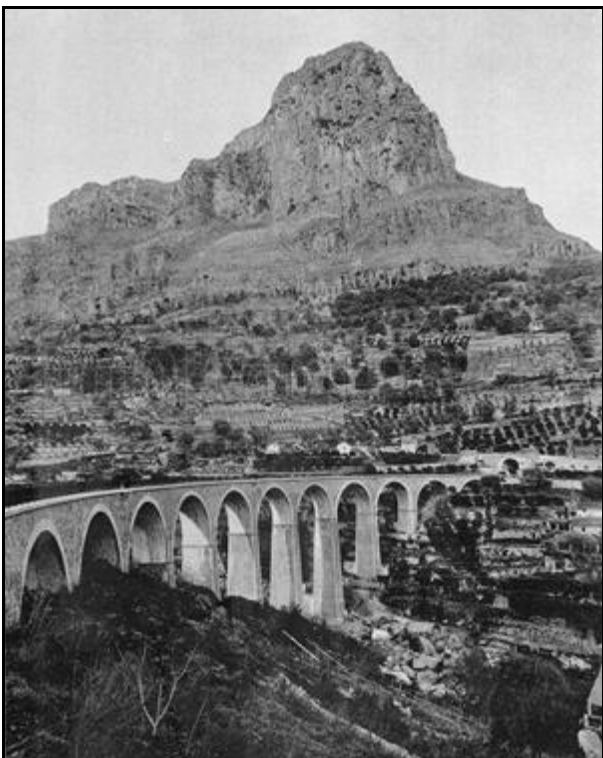
Le viaduc, quant à lui, fait 198 m de long pour 32 de haut.



Le pont des Baous
et le carrefour où il faut quitter la ligne si l'on ne veut pas aller jusqu'au viaduc de la Cagne



L'entrée, la sortie et la galerie du tunnel des Canons



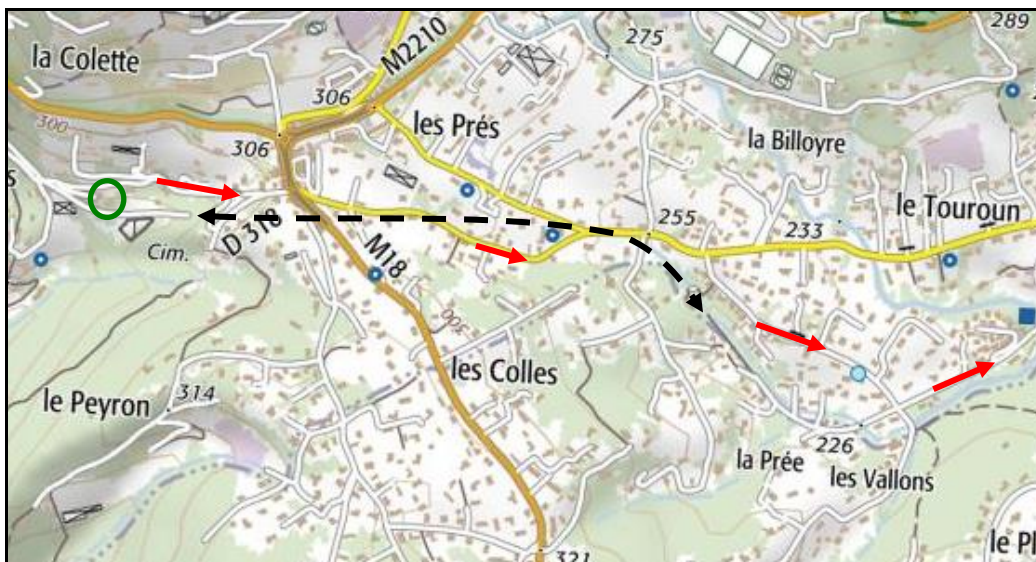
Hier et aujourd'hui, le viaduc de la Cagne dans son magnifique cadre, avec le tunnel à son extrémité



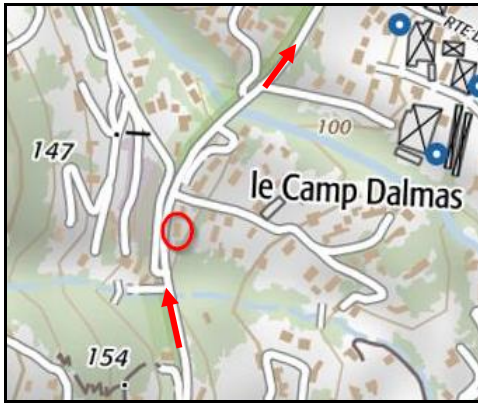
Le tunnel de la Cagne muré et privatisé qui interdit le passage



Ci-contre, la gare de Saint Jeannet à la sortie de laquelle se trouvait le tunnel de la Billoire, 860 m de long, lui aussi privatisé, mais laissé dans un état d'abandon qui le rend difficilement accessible



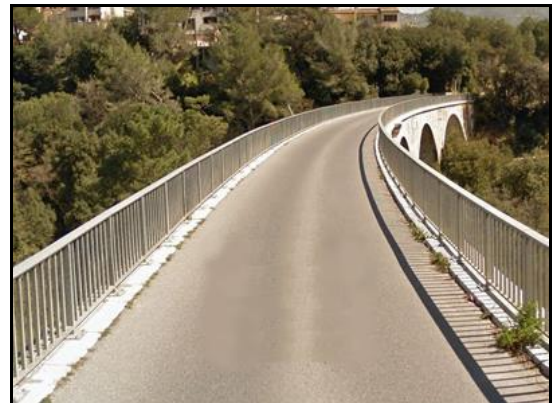
Le tunnel de la Billoire et son contournement (flèches rouges)



La halte de Gattières difficilement visible de la route car située en contrebas de celle-ci

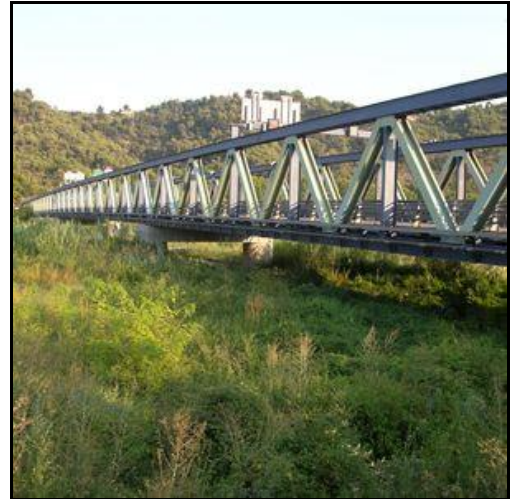


Pont de l'Engiri avant le viaduc du même nom dont on perçoit le début au fond de la courbe

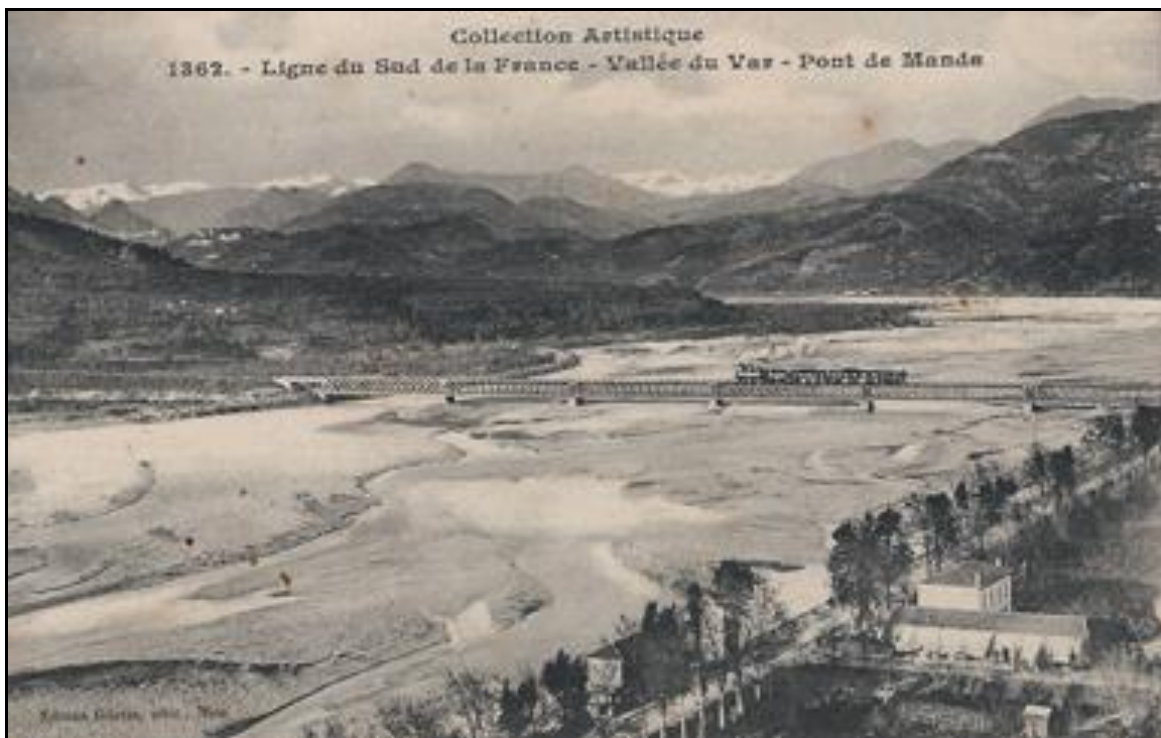


Ci-dessus et ci-dessous, le viaduc de l'Engiri





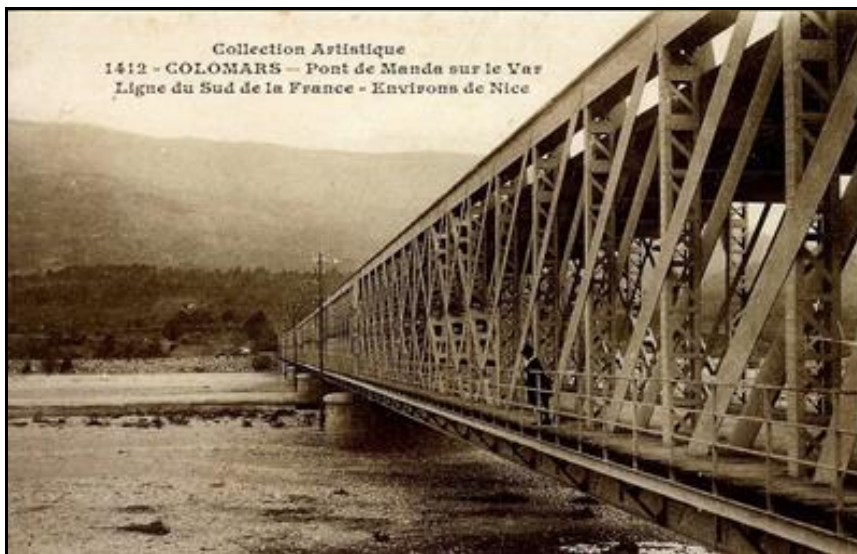
Ci-dessus et ci-dessous, le pont de la Manda sur le Var



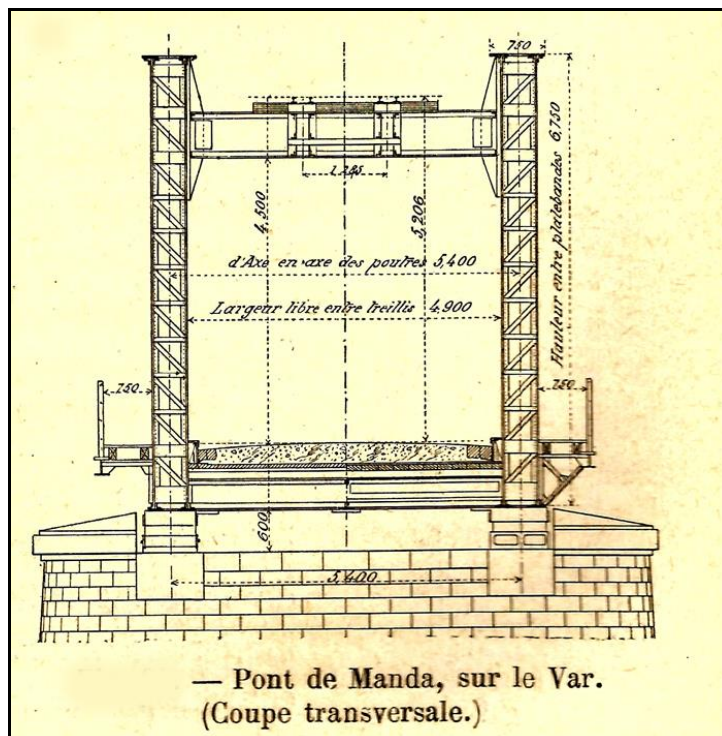
Ci-dessus et ci-après, comme le montrent ces photos anciennes, le pont de la Manda était à l'origine un pont cage à 6 travées dans lesquelles passait une route alors que la voie ferrée passait au-dessus



La route sous la voie ferrée



Comme le montre la coupe ci-dessous, deux passages piétonniers couraient de part et d'autre du tablier du pont





La fin du parcours devant la gare de Colomars

A l'extrémité est du pont, la ligne du Central Var se raccordait à celle du train des Pignes par un triangle ferroviaire :

- En tournant à droite, les trains descendaient la vallée du Var et allaient vers Nice.
- En tournant à gauche, ce qui était plus rare, ils pouvaient remonter vers Digne.

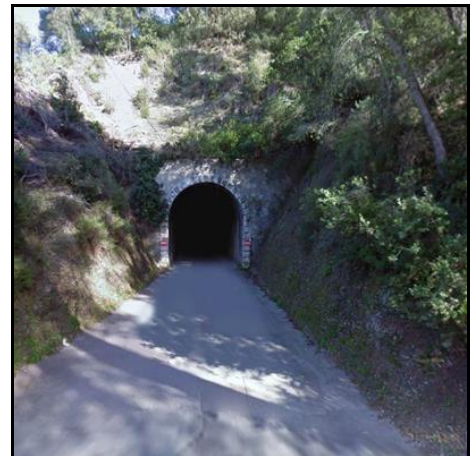
La pointe nord de ce raccordement triangulaire comportait le court tunnel de Vallade, 50 m de long. Et sa pointe sud, la gare de Colomars que l'on voit ci-dessous avec le pont en arrière-plan.



A noter qu'avec la disparition du Central Var, ce raccordement n'avait plus de raison d'être
C'est pourquoi la ligne du train des Pignes a été rectifiée le long du Var
et la gare de Colomars abandonnée



Ci-dessus et ci-après, l'ancienne gare de Colomars aujourd'hui, côté cour et côté voies



La sortie du tunnel de Vallade à la pointe nord du raccordement triangulaire, hier et aujourd'hui
La voie de gauche rejoignait le pont de la Manda et la ligne du Central Var

Une curiosité anecdotique pour finir :

La construction de la ligne de chemin de fer Marseille > Nice par la côte provoqua la colère des élus varois car elle évitait les principales villes de l'arrière-pays : Brignoles, Draguignan et Grasse. Des comités se formèrent pour obtenir une seconde ligne plus centrale. D'ailleurs, le 24 janvier 1872, un gros éboulement entre Antibes et Cagnes démontra la fragilité de l'unique lien ferroviaire entre vallée du Rhône et Nice, et la nécessité d'avoir une deuxième liaison. Celle-ci fut actée par le plan Freycinet de 1879 qui retint deux lignes à construire : Draguignan > Cagnes par Grasse, et Draguignan > Mirabeau (Vaucluse) par Barjols.

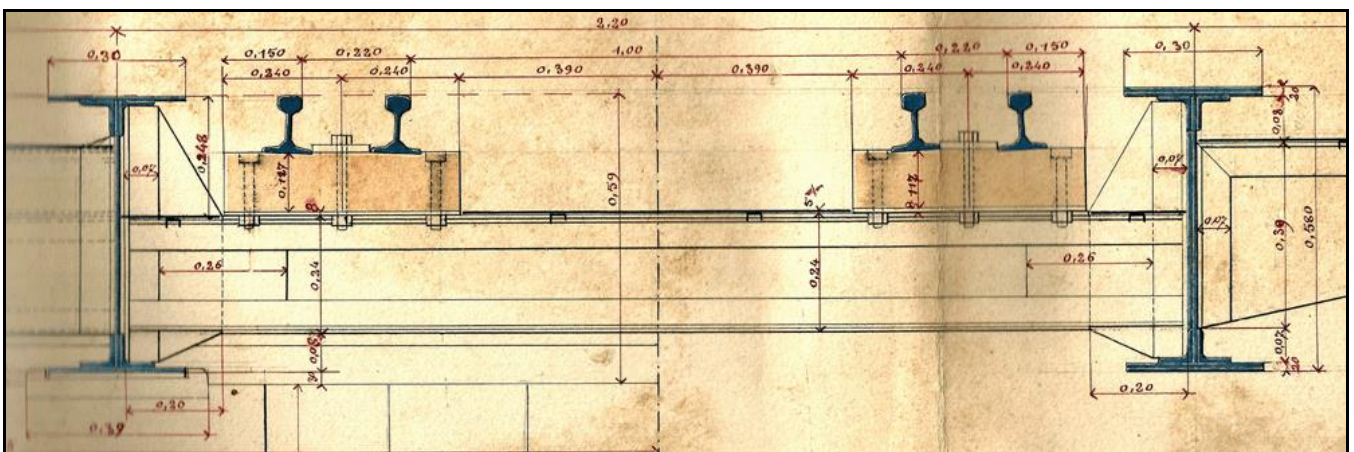
Jusqu'alors tous les projets de lignes ferroviaires avaient été conçus pour un écartement de voie normal, les lignes métriques restant une exception. Mais compte tenu du relief très tourmenté de la région, décision fut prise en 1883 que la ligne Central Var serait à voie métrique, certes plus sinueuse mais moins coûteuse.

Les travaux débutèrent à partir de Draguignan en 1886 et la ligne fut ouverte jusqu'à Meyrargues en 1889, puis jusqu'à Nice l'année suivante. Mais la situation étant à cette époque particulièrement tendue avec l'Italie suite à l'annexion du comté de Nice par la France, les militaires exigèrent que le tronçon Nice > Draguignan puisse accepter le passage de trains à écartement normal. Par conséquent, il fallut reprendre les travaux, élargir le gabarit de la ligne et la doter d'un double écartement. Ce qui fait que les ponts et tunnels situés à l'est de Draguignan sont plus larges que ceux situés à l'ouest, vers les Bouches du Rhône.

Quant à la voie, on adopta alors un curieux système d'écartements imbriqués l'un dans l'autre avec quatre files de rails, permettant ainsi de faire circuler sur la même ligne des trains normaux et des trains à écartement métrique.

Puis, par souci d'économie, des essais dans des courbes à faible rayon ayant démontré la possibilité de passer d'une voie à 4 files de rails symétriques à une voie asymétrique à 3 files de rails, on décida de démonter le premier système pour le remplacer par celui à trois rails, soit un rail commun aux deux voies et deux rails indépendants pour chaque écartement. Bien entendu, tout cela prit du temps et la pose du troisième rail n'était toujours pas terminée en 1892. Par ailleurs, l'autorité militaire s'aperçut qu'il y avait diverses malfaçons : le troisième rail était complètement enfoui sous le ballast en certains endroits, son ornière de passage était comblée aux passages à niveau, des aiguillages manquaient, etc... Bref, la voie à écartement normal existait bien, mais elle était totalement inutilisable.

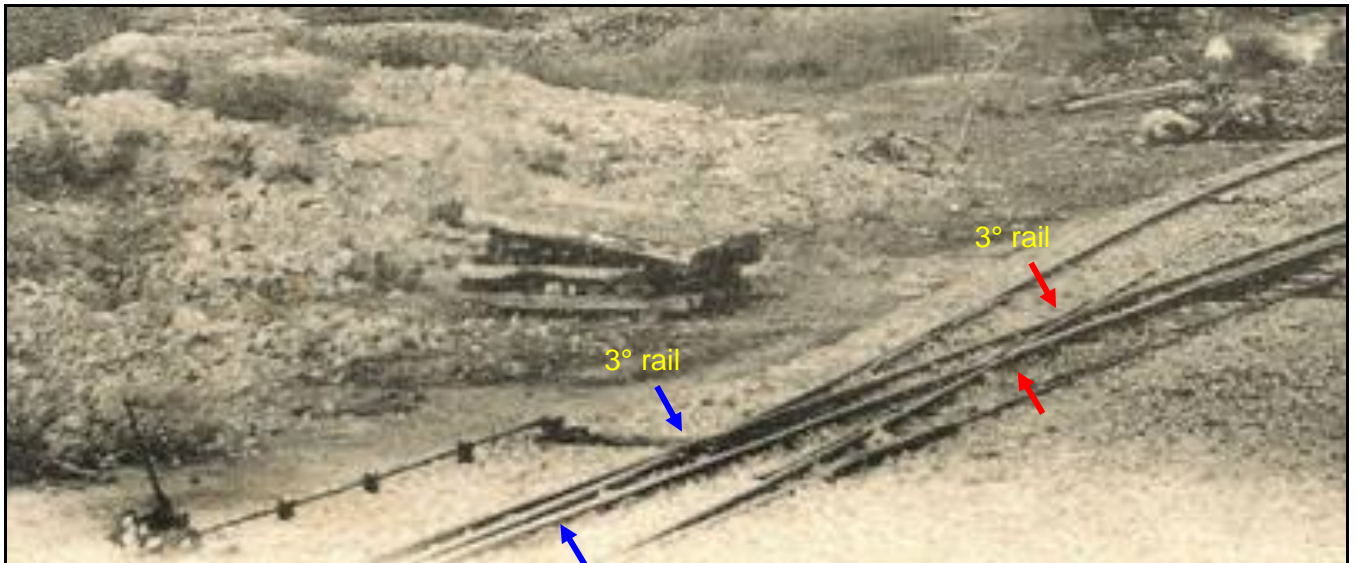
En mars 1896, le ministère des Travaux Publics met donc la compagnie du Central Var en demeure d'effectuer les travaux nécessaires, et de terminer partout la conversion de 4 à 3 rails, les 4 rails n'étant maintenus que sur les ouvrages métalliques où l'on ne peut modifier les longerons supportant les rails.



Coupe d'un pont métallique du Central Var montrant les quatre files de rails installées sur le tablier

Les travaux s'achèveront à la fin du siècle, juste au moment où s'apaisera la tension internationale entre la France et l'Italie, rendant ainsi obsolètes ces coûteux investissements militaires. En 1914, le réseau verra partir vers le front son personnel et son matériel roulant. Puis un nouvel ordre de réquisition sera lancé le 20 mai 1916. Il s'agit cette fois de récupérer du matériel de voie pour le mettre à disposition du corps expéditionnaire d'Orient qui sera impliqué dans ce qui deviendra "le fiasco des Dardanelles". Le troisième rail en fera les frais.

Son démontage sera opéré par un détachement du génie en quelques semaines. Ainsi disparaît cet appendice dont on avait tant vanté l'intérêt stratégique et qui avait fait l'objet de nombreuses études avec ses aiguillages compliqués.



Comme le montre cette photo, chaque aiguillage à trois rails avait deux cœurs décalés (flèches rouges) et deux aiguilles elles aussi décalées (flèches bleues) du côté du troisième rail

L'opération permettra de récupérer 17 000 longueurs de rails, 93 aiguillages, 10 000 paires d'éclisses, autant de traverses créosotées et autres accessoires qui seront expédiés sur le front de Macédoine et seront perdus à jamais.

Comme quoi le gaspillage n'est donc pas une notion propre à notre époque.

Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.

★ ★ ★