

# RANDONNEES



# FERROVIAIRES

## FICHE ITINERAIRE

### CHEMIN FERROVIAIRE DE L'UBAYE

TYPE :

**Chemin sécurisé**

Long : 6 Km

COMMUNES :

Début :

**Le Lauzet Ubaye (04)**

Fin :

**Le Lauzer Ubaye (04)**

Lieudit :

Route Départementale 954

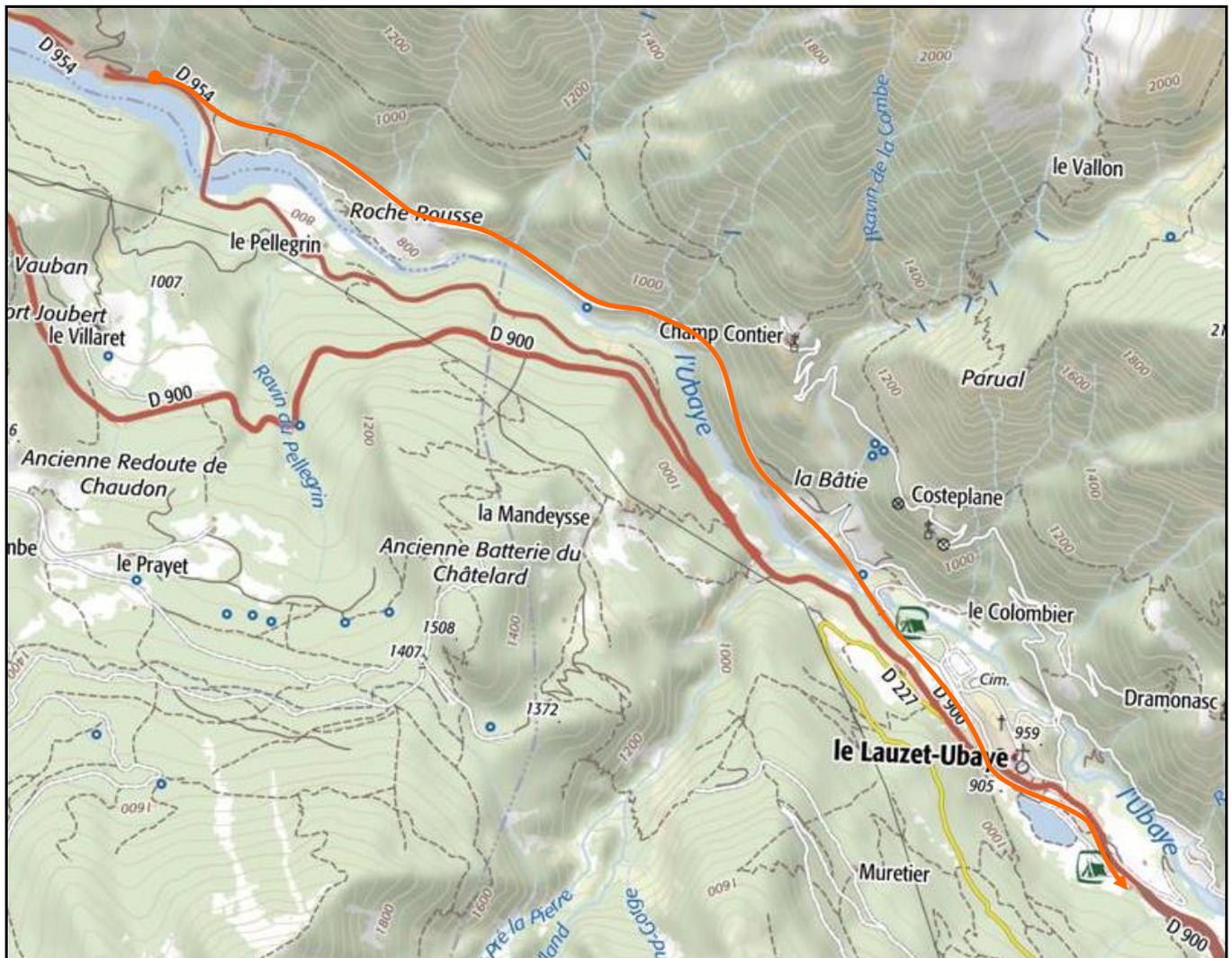
Route Départementale 900

Coordonnées GPS :

44°27'26.0"N 6°22'59.8"E

44°25'33.1"N 6°26'14.7"E

### SITUATION GENERALE



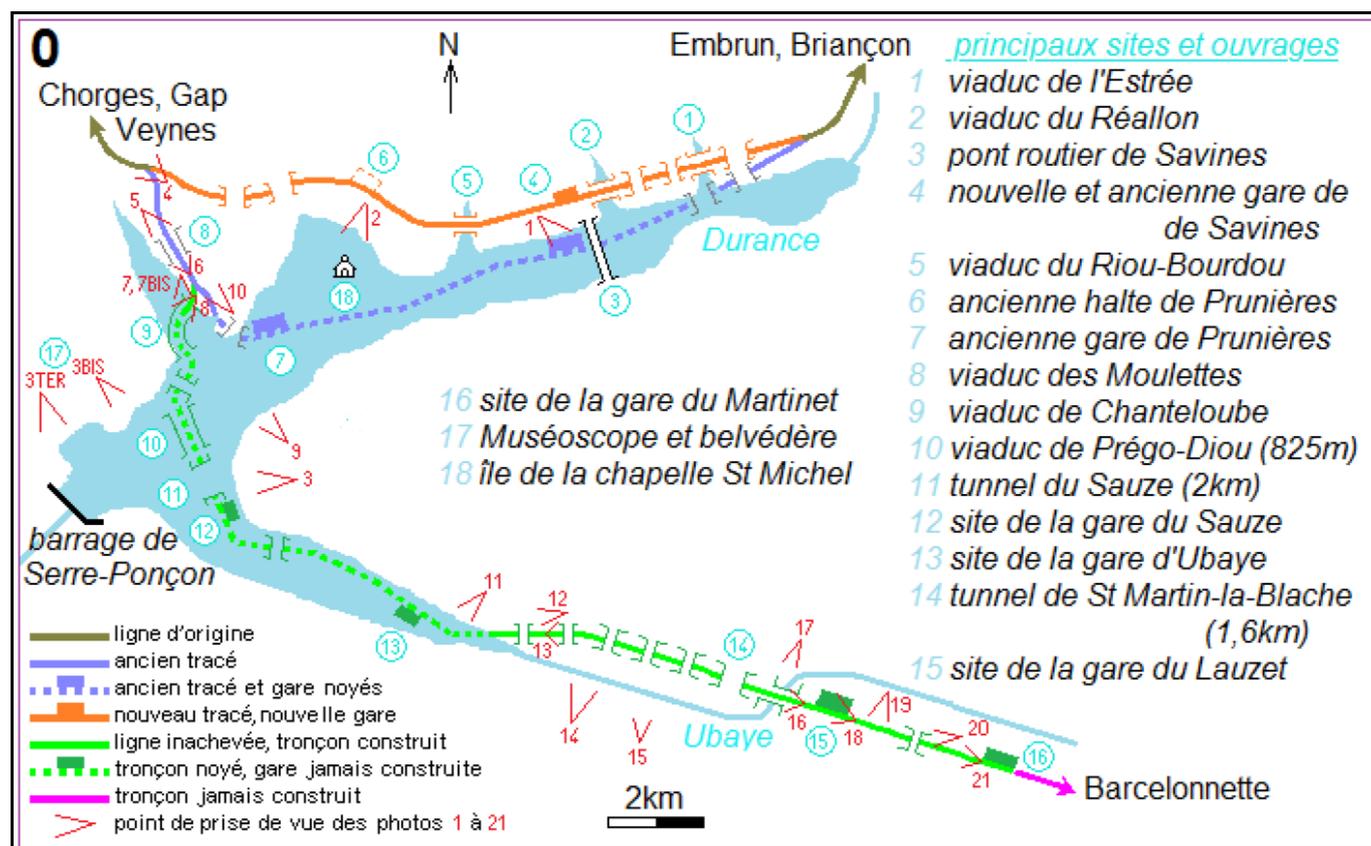
### COMMENTAIRES

En 1879, le plan Freycinet prévoit que toutes les préfectures et sous-préfectures de France soient reliées au réseau ferroviaire national. Ainsi est-il décidé de créer une liaison (n° IGRF 05040.04N) entre la sous-préfecture de Barcelonnette et la voie ferrée la plus proche, la ligne de Briançon qui passe à Chorges (Hautes Alpes).

Les travaux commencent en 1909 mais sont très vite contrecarrés par un projet de barrage sur la Durance à Serre-Ponçon. Le tracé initial doit être modifié et rallongé vers l'amont pour éviter le lac qui se formera. Cette déviation nécessitera la construction de deux grands viaducs complémentaires, celui de Chanteloube (300 m de long et 61 m de haut), et celui de Prego Deu (825 m de long pour 70 de haut), et le percement de plusieurs tunnels dont un, celui de Sauze, fera 2030 m de long en contrebas du village du même nom.

Cette modification est validée en 1913 mais la première guerre mondiale arrête quasiment les travaux. Ces derniers ne seront que très mollement repris après guerre car il y aura d'autres urgences. En fin de compte, le chantier sera abandonné en 1935 et s'arrêtera à 15 km de Barcelonnette. La ligne restera inachevée et ne servira jamais.

De plus, la mise en eau du barrage de Serre-Ponçon épargnera le viaduc inachevé de Chanteloube, mais exigera la destruction des piles du viaduc de Prego Deu. Par ailleurs, les tunnels des Hyvans et de Sauze seront bouchés puis noyés dans les eaux du lac.



Le barrage de Serre-Ponçon et son impact ferroviaire sur les voies ferrées des vallées de la Durance et de l'Ubaye



Le beau viaduc inachevé de Chanteloube aujourd'hui (notez sa pente)  
Sur la photo de gauche, on devine plus loin un autre pont sous lequel aurait dû passer la voie ferrée



Le grand viaduc de Prego Deu peu avant l'arrêt des travaux et la destruction de ses piles  
 Il se trouvait en sortie du tunnel des Hyvans dont on voit l'orifice à l'extrémité du viaduc  
 Et il précédait le long tunnel de Sauze qui se trouvait derrière le photographe  
 Par ailleurs, on devine à droite dans le lointain le viaduc de Chanteloube

Au terme de cette histoire, seule la partie de voie ferrée remontant du lac vers l'Ubaye a survécu. Une partie a été reprise par les routes locales et le reste est devenu un chemin de randonnée très apprécié qui permet de passer dans 4 tunnels non éclairés, d'où nécessité de prévoir l'éclairage en conséquence.

### DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



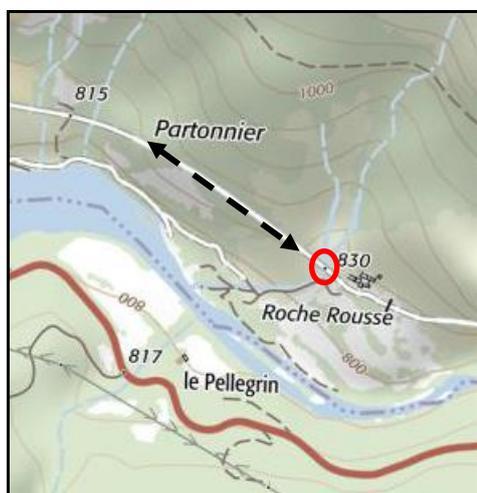
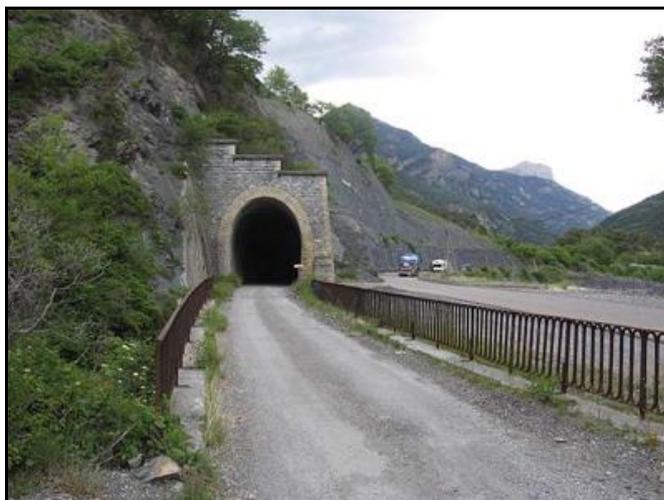
Le début du parcours, au bord de la RD 954

A noter que l'un des deux tunnels routiers qui précèdent le départ, correspond à l'ancienne voie ferrée



Ci-contre, le tunnel de gauche a été construit pour la voie ferrée. Il a été doublé par un tunnel routier pour faciliter la circulation.

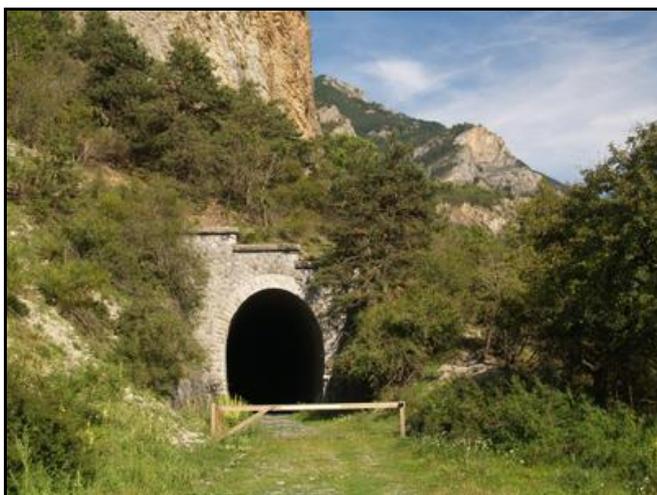
Le départ est aussitôt suivi d'un ancien pont dont il reste les ramparts puis du tunnel de Combas, 198 m de long, dont on voit ici l'entrée.



Ci-dessus et ci-dessous, l'entrée et la sortie du tunnel de Derbezi, 442 m de long, qui se trouve près du hameau ruiné de Roche Rousse



Il était suivi d'un pont en maçonnerie à arche plein cintre sur le torrent de Roche Rousse



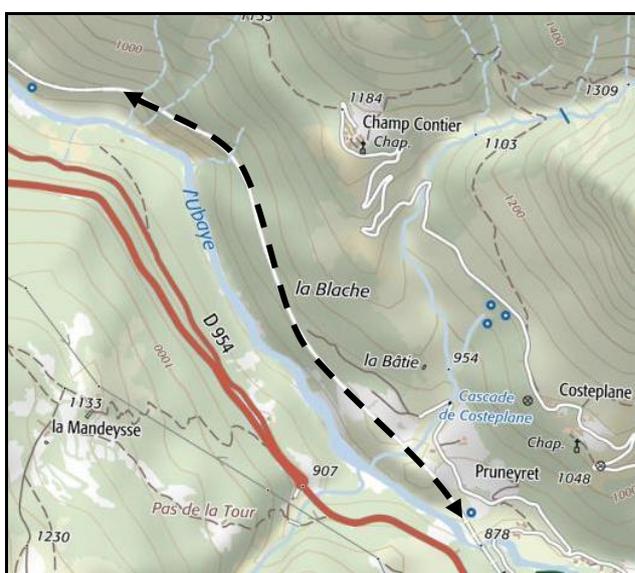
Ci-dessus et ci-dessous, l'entrée et la sortie du tunnel de Roche Rousse, 236 m de long



Le pont en maçonnerie de l'Enduchet, presque identique à celui de Roche Rousse, a été dynamité à la fin de la guerre par les Allemands fuyant vers l'Italie devant les Américains qui remontaient la route des Alpes. Resté longtemps détruit et coupant carrément le passage, il a été remplacé à des fins touristiques par une passerelle métallique moderne au début des années 2000.



La passerelle vue de dessous avec la naissance de l'arche surbaissée de l'ancien pont détruit

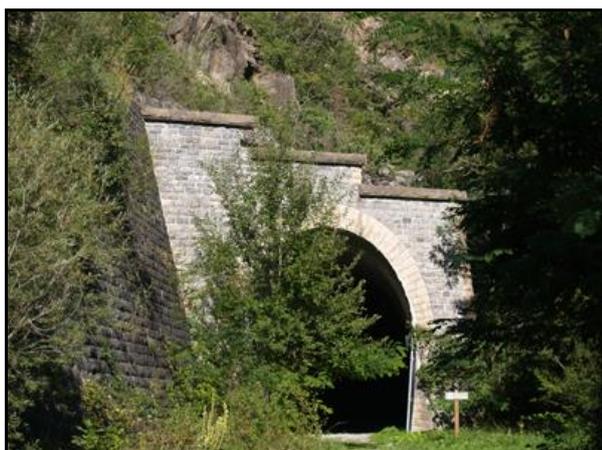


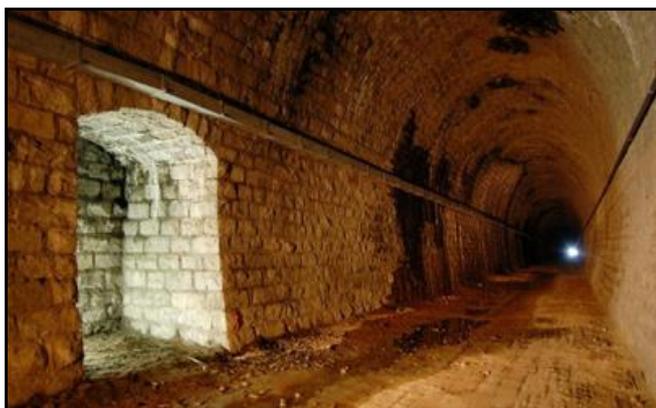
Ci-contre, le tunnel de Saint Martin la Blache est le plus long du parcours avec ses 1622 m.

Après avoir été privé et reconverti en fromagerie, il livre aujourd'hui passage au chemin de randonnée.

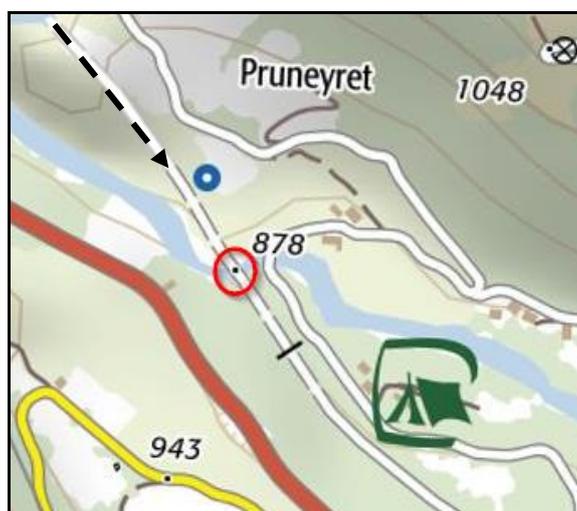
A mi longueur, sa paroi droite présente une galerie perpendiculaire (fenêtre) de 50 m de long qui s'ouvre sur la gorge de l'Ubaye. Elle a facilité l'évacuation des déblais lors du creusement et elle devait aussi aider à l'aération du tunnel.

Ci-dessous, l'entrée et la sortie du tunnel

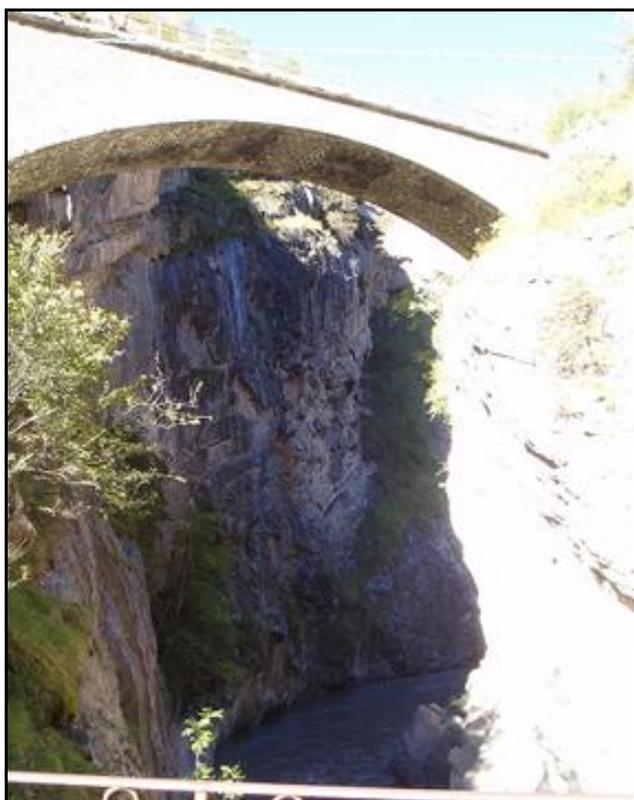




La galerie et la fenêtre perpendiculaire qui donne sur la gorge de l'Ubaye



Ci-dessus et ci-dessous, juste après le tunnel de Saint Martin la Blache, la voie ferrée franchissait la profonde gorge de l'Ubaye par un pont impressionnant





Après avoir traversé le Lauzet Ubaye, la fin du parcours  
entre l'hôtel de la Lauzetane et le tennis qui se trouve au bord de la RD 900

**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.**

★ ★ ★