

FICHE ITINERAIRE

CHEMIN DU TRAMWAY DU CHAMPSAUR

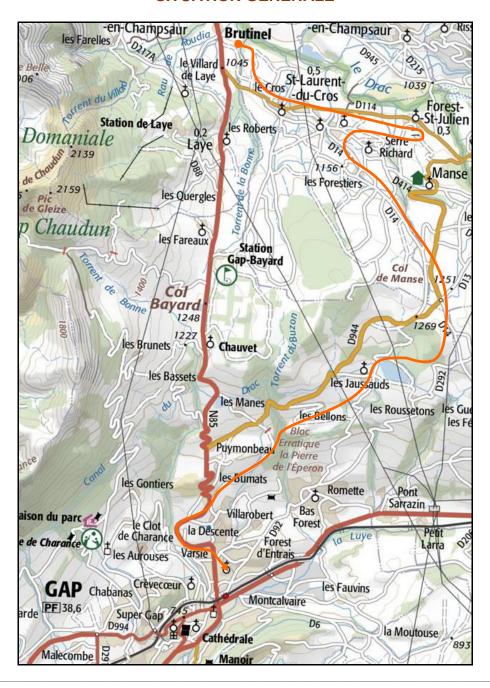
TYPE: Chemin non aménagé Long: 30 Km

COMMUNES: Laye (05)
Lieudit: Route Nationale 85

Coordonnées GPS : 44°39'30.8"N 6°05'05.2"E

Fin: Gap (05) Avenue de Bure 44°34'10.9"N 6°05'11.7"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

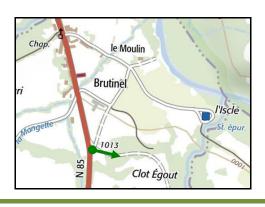
L'idée d'une liaison ferroviaire Grenoble > Gap remonte au milieu du XIX° siècle. Mais ce n'est que le 1^{er} août 1888, qu'une première ligne métrique sera mise en service jusqu'à La Mure. Elle sera prolongée vers le sud à partir de 1904 mais les travaux seront longs et difficiles en fonction de la nécessité de construire deux grands viaducs, ce qui fait que le village de Corps ne sera atteint qu'en 1932.

Côté Hautes-Alpes, en Champsaur, les travaux ne débuteront qu'en 1913. Mais la première guerre mondiale, la concurrence automobile et diverses difficultés provoqueront leur abandon en 1928. Dès lors, la ligne de Corps n'ayant plus d'intérêt, fermera en 1945.

"LA LIGNE DU CHAMPSAUR" VOUS ETES ACTUELLEMENT SUR LE SITE de ce qui aurait du être LA GARE dénommée PONT DE FRAPPE Dès 1876 apparaît la nécessité de desservir le Champsaur par un chemin de fer. En effet le "grand' VALBONNAIS chemin de fer à voie normale venant de Grenoble par le col de la Croix Haute et Veynes avait atteint Gap l'année précédente. 1886: on propose à la compagnie PLM la concession d'une "antenne" de La Freyssinouse à Saint Bonnet. Il paraissait cependant préférable aux élus que la ligne parte de Cap. 1888 : mise en service de la voie ferrée à écartement de 1 m entre (Grenoble) Saint-Georges-de-CORPS Commiers et La Mure (qui sera électrifiée en 1909): ligne SG-LM 1893: premier projet de prolongement de la voie de La Mure à Corps et à Gap. 1906 : (loi du 27 avril) : Déclaration d'Utilité publique de la voie ferrée métrique à traction électrique de La Mure à Gap; ligne LM-G. LES GUINGETTES 1913: début des travaux qui se poursuivront pendant la grande guerre avec des prisonniers. 1925: les travaux s'éternisant, la voie ferrée est ouverte en traction vapeur sur quelques kilomètres au départ de La Mure. GARE de ONT DE FRAPPE 1930 : décision de suspendre les travaux sur la section entre Gap et Corps (48 km) alors que l'infrastructure est entièrement achevée de Gap à Saint Bonnet. 1932: ouverture définitive (en traction électrique) de la ligne entre la Mure et Corps. 1942 : déclassement officiel de la ligne La Mure-Gap ; les chantiers sont fermés : il n'y aura jamais de "chemin de fer du Champsaur". Nous reste heureusement un agréable chemin à faible pente, serpentant

Si la majeure partie de la ligne La Mure > Gap se confond avec la route Napoléon, elle s'en sépare néanmoins sur son dernier quart pour franchir le col de Manse et redescendre vers Gap. Cette section (n° IGRF 38489.01D), mise en chantier mais jamais terminée, est donc la suite logique de la Route Napoléon et du Tramway Valbonnais. Aujourd'hui transformée en chemin parfois balisé, accessible aux piétons et aux vététistes, elle peut donc être suivie sur la presque totalité de son parcours et, outre un viaduc et des vestiges intéressants, offre de superbes dégagements sur la chaîne des Alpes.

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



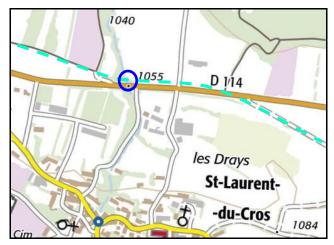
dans le bocage, qui fait le bonheur des piétons, cavaliers ou "vététistes"

Ci-contre et ci-après, le début du parcours qui constitue la continuation de la ligne du Tramway Valbonnais





Peu après Brutinel, pour grimper le col de Manse, la voie ferrée abandonne la Route Napoléon et son tracé se confond avec ce chemin situé à gauche de la chaussée



En dessous de Saint Laurent du Cros, la ligne passait sur un pont (cercle bleu) sur le torrent de la Vière et recoupait la RD 114 pour entamer une longue épingle à cheveux destinée à lui faire prendre de l'altitude dans sa montée vers le col de Manse

Ci-dessous, en contrebas de la RD 114, le pont de chemin de fer sur le torrent de la Vière Et à droite, la continuation de la voie vers l'épingle à cheveux située au-dessus de Forest Saint Julien









Ci-dessus et ci-après, la tranchée du Pont de la Frappe qui marque l'épingle à cheveux de Forest Saint Julien





La tranchée de Forest vue dans le sens de la ligne et à contresens





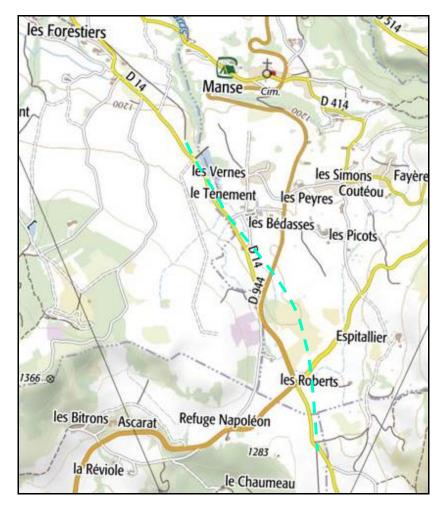
Peu après l'épingle à cheveux, la ligne passait sur ce joli pont à arche plein cintre à parement oblique





Ci-dessus et ci-dessous, le ponceau sur le ruisseau des Forestiers





Ci-contre, section de ligne abandonnée ou non réalisée à contourner par la route

Le tracé existe entre les Forestiers et l'étang des Bédasses.

Mais il est abandonné à partir de celuici, puis disparaît complètement car il n'a jamais été construit.

La reprise ne s'effectue que de l'autre côté du col de Manse.





Ci-dessus et ci-dessous, ce pont un peu en amont de l'étang des Bédasses







Ci-dessus et ci-dessous, perdu au milieu des Sagnes du versant nord du col de Manse, ce pont orphelin et presque achevé qui n'a jamais vu la ligne venir à lui









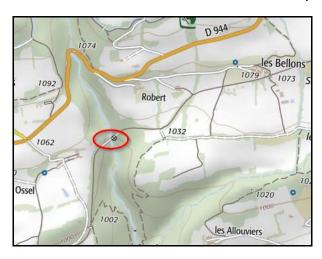
Juste au sud du col, la reprise du parcours sur chemin, à droite de la route



En descendant vers le lac des Jaussauds et vers les Bellons, la voie passe sur de nombreux petits ponts dont il n'y a pour l'instant aucune photographie. Il ne tient qu'à vous.

Ci-contre et ci-dessous, le viaduc du Buzon après Bellons

Il fait 30 m de haut et compte 5 arches plein cintre pour une longueur de 130 m

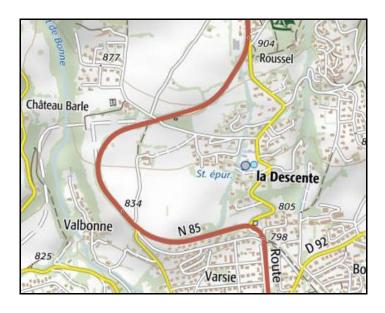








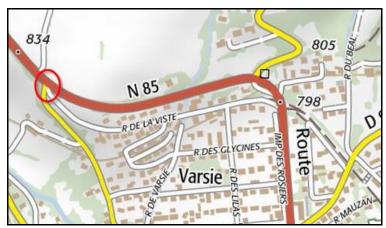




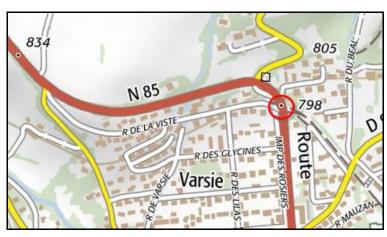
A l'entrée de Gap, la voie ferrée faisait une large boucle pour perdre de l'altitude tandis que la route nationale descendait par des lacets à travers le lieudit La Descente.

Après abandon du projet, le tracé ferroviaire a été récupéré par la route





Dans le sud de la boucle, le tracé de la voie redevient indépendant et emprunte ce qui est devenu aujourd'hui la rue de la Viste



Ci-dessus et ci-après, la route Napoléon passe sur l'ancien tracé ferroviaire par un pont qui n'existait pas à l'époque et qui a été construit pour sécuriser l'allée piétonne qui remplace aujourd'hui la voie ferrée

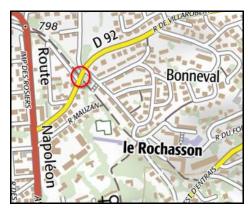
Ci-dessous, ce pont vu dans le sens de la ligne et à contresens





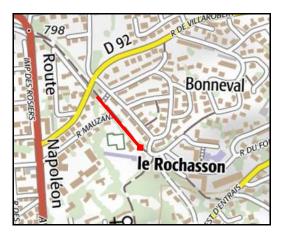


La voie ferrée pénétrait dans Gap par une tranchée qui a été partiellement comblée et transformée en allée piétonne





La RD 92 la traverse par un petit remblai sous lequel a été aménagé un petit faux tunnel





La fin du parcours, avenue de Bure au quartier du Rochasson

La ligne se prolongeait jusqu'à la gare mais sa fin est trop morcelée et ne permet plus le passage.

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.

 $\star\star\star$