

SUJET(S)

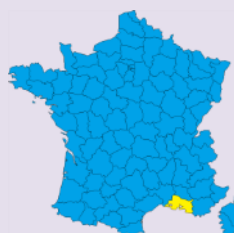
Réseaux ferroviaires (embranchements particuliers et traînages mécaniques) des mines de l'exploitation de Valdonne



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

13020 – Cadolive
13073 – Peypin
13101 – Saint-Savournin



Bouches-du-Rhône



SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
13073.01N	948 000	Peypin (gare) > Aubagne	1868	1987
13040.02N	948 000	Fuveau (La Barque) > Peypin (gare)	1904	1969
13073.02M	/	Peypin (gare) > St-Savournin (Puits Léonie)	1870	≈ 1935
13073.03M	/	Peypin (gare) > Peypin (Puits Armand)	≈ 1890	≈ 1930
13073.04M	/	Puits Armand > Peypin (Le Terme)	≈ 1890	≈ 1930
13073.05M	/	Puits Armand > Peypin (Beaume de Marron)	≈ 1890	≈ 1930
13073.06M	/	Réseau de la cimenterie et carrières Vicat	> 1920	< 1960
13020.01M	/	Cadolive (gare) > Cadolive (La Valentine)	> 1920	< 1960
13020.02M	/	Puits Germain (St-Savournin) > La Valentine	> 1920	< 1960

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE



SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

L'exploitation dans le bassin minier de Provence	TOHM
Le bassin minier et les mineurs du bassin de Provence – Club Cartophile Aubagnais	
Les Houillères du Bassin de Provence	Exxplore.fr
Les portes de Valdonne - Mineurs de Provence	Récits de Vie
Histoires de lignes oubliées - Ligne d'Aubagne à La Barque-Fuveau	
Baguenaude sur la ligne Aubagne—La Barque (Bouches-du-Rhône)	cfchanteraines.fr
Carte des aléas – Commune de Peypin - GEODERIS	

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.



L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.

Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.

Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

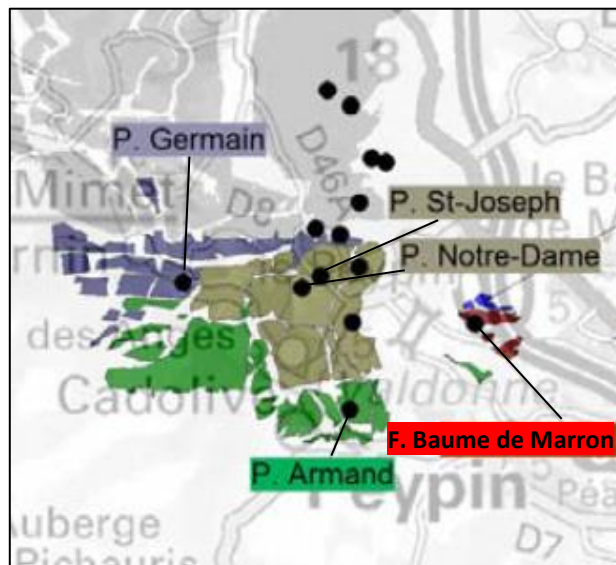
irsp-contact@sfr.fr

HISTORIQUE

Les premiers travaux miniers sur les terroirs de Peypin et Saint-Savournin remonteraient au Moyen-Age (1443-1444).

Entre 1809 et 1981, 16 concessions furent accordées dans le bassin minier de Provence. Du Nord au Sud, l'*Exploitation de Valdonne* se répartissait sur 3 d'entre elles :

- ✓ La **Grande-Concession (C3)**, instituée par décret du 1^{er} juillet 1809 aux sieurs LACOMBE, DUBREUL & C^{ie}.
- ✓ **Peypin-Saint-Savournin-Nord (C8)**, accordée par décret impérial du 1^{er} juillet 1809 aux sieurs et demoiselles GERIN-RICARD.
- ✓ **Peypin-Saint-Savournin-Sud (C9)**, instituée par ordonnance royale du 18 juillet 1823 aux sieurs Esprit et Bernard REVERTEGAT.



En 1818, le Comte de CASTELLANE fait l'acquisition partielle de la Grande-Concession puis en totalité l'année suivante. En 1855 les activités sont regroupées au sein de la **S^{té} LHUILLIER & C^{ie}**. Elle devient **S^{té} Nouvelle de Charbonnages des Bouches-du-Rhône** en 1898.

En 1839, les concessions C8 et C9 sont regroupées au sein de la nouvelle société **MICHEL, ARMAND & C^{ie}** (Jean-Etienne MICHEL et Amédée ARMAND). En 1893, celle-ci devient la **S^{té} Civile des Mines de Valdonne** puis, en 1923, la **C^{ie} des Mines de Valdonne**.

Le tableau ci-dessous recense les puits de l'exploitation, par date de fonçement (source : THOM) :

Nom	Commune	Concession	Fonçage	Fin d'activité
Puits Castellane	Saint-Savournin	GC	1844	1930
Puits Saint-François	Peypin	Nord	1849	1891
Puits Champisse	Peypin	Nord	1851	1890 ?
Puits Lecas	Peypin	Nord	1853	1890 ?
Puits Léonie	Saint-Savournin	GC	1853	1935
Puits Le Cerveau	Peypin	Nord	1857	1959 ?
Puits Saint-Joseph*	Cadolive	Nord	1866	1896
Puits Notre-Dame	Cadolive	Nord	1871	1891 ?
Puits Armand*	Peypin	Sud	1887-1890	1932
Fendue de Baume de Marron dit Plan incliné 8216	Peypin	Nord	1910	1913
Puits Germain	Saint-Savournin	Sud	1919-1925	1959
Puits Baume de Marron	Peypin	Nord	1922	1954

* Réouverture entre 1940/41 et 1954 – GC : Grande-Concession

A l'exception de 4 trainages mécaniques, les réseaux ferroviaires de surface sont peu étendus. Ce sont ces trainages qui sont présentés dans cette fiche, ainsi que la ligne de chemin de fer du PLM et ses embranchements particuliers.

LE CHEMIN DE FER

La déclaration d'utilité publique, pour la création d'un chemin de fer entre Aubagne et les mines de Fuveau, date du 11 juin 1863.

Dans un premier temps, le 27 janvier 1868, la **C^{ie} du Paris-Lyon-Méditerranée** ouvre uniquement la portion d'Aubagne à Valbonne.



Extrait carte 1892-1895

Il faut attendre le 3 novembre 1904 pour que soit ouverte la section de Valbonne à La Barque-Fuveau.

Après celle de Valbonne-Peypin (ci-contre), deux autres gares sont mises en service : Cadolive-Saint-Savournin (ci-dessous) et Puits-Léonie.

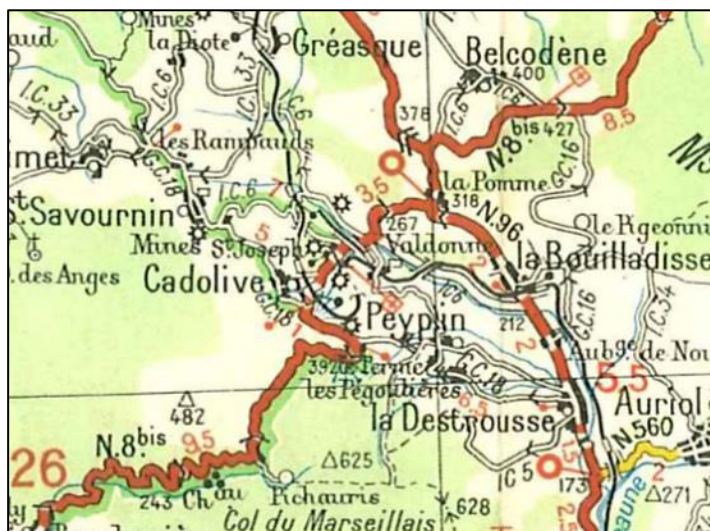
Le tracé de cette deuxième section s'apparente à un tracé de montagne avec des pentes de 26,5%.

Entre les gares de Valbonne-Peypin et Cadolive-Saint-Savournin distantes de 1,1 km, un tunnel de 380 mètres est creusé (voir fiche **TFE n°13073.1**).



La ligne ferme aux voyageurs le 18 avril 1939. Un train de mineurs est maintenu jusqu'à la fin des années 1960.

La section de Valbonne à La Barque-Fuveau ferme aux marchandises en 1969 ; celle d'Aubagne à Valbonne, le 1^{er} avril 1987.



Carte Michelin - 1937

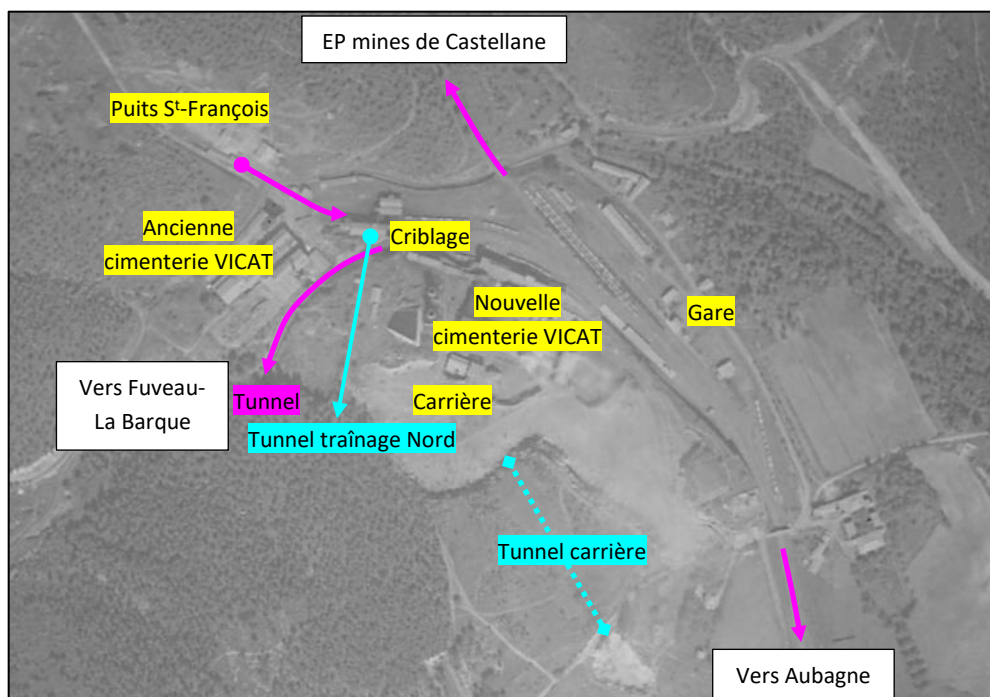
LA GARE DE VALDONNE-PEYPIN

Les cimenteries VICAT et le quai de transbordement

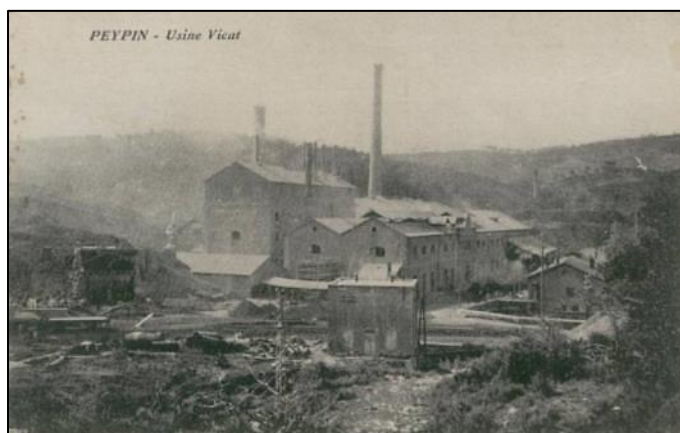
Terminus de la ligne jusqu'en 1904, c'est une gare avec une activité importante.

Il existe peu de cartes postales anciennes du site. Elles se limitent à celle de la gare (page précédente), et à celles des usines de ciments VICAT (ci-dessous) appartenant à la **S^{té} Pavin de Lafarge**.

Le ciment est extrait d'une couche située entre 2 couches de lignite. Il est connu, sous le nom de *Valentine*, comme ciment à prise rapide.



Vue aérienne IGN – 1933



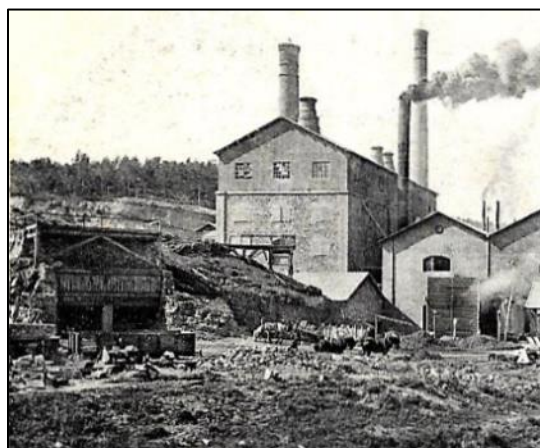
Ancienne cimenterie VICAT



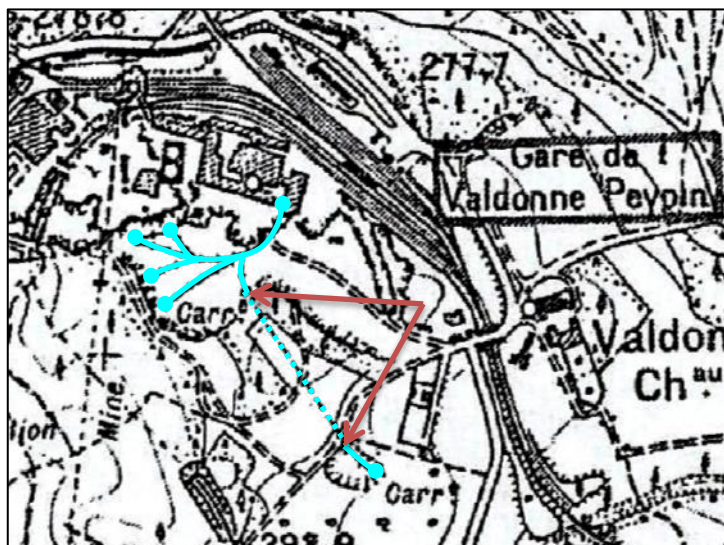
Nouvelle cimenterie VICAT

Alors que l'ancienne usine employait des houilles du Gard et de la Loire, la nouvelle s'alimentait sur place. Elle a été mise en service dans les années 1920. Cette usine était reliée à la carrière par une voie de 50 cm. Elle ferme en même temps que les puits, à la fin des années 1960.

Entre les deux cimenteries, un quai de transbordement est visible sur les vues aériennes et à gauche de l'ancienne cimenterie (ci-contre). Il était alimenté par un traînage mécanique en provenance du *Puits Armand*.



Le réseau et le tunnel de la carrière VICAT



Ce petit réseau recensé sous le n° RSU **13073.06M**, est mentionné sur la carte IGN de 1935. Selon certaines sources, il était à l'écartement de 50 cm. Un tunnel avait été creusé afin de rejoindre une seconde carrière.



Vue aérienne 1933



Vue aérienne 1937

Les entrées et sorties du tunnel ont disparus suite à l'agrandissement de la carrière, mais sa portion NO pourrait toujours exister.

La localisation du tunnel en pointillés bleus est approximative.



Vue aérienne 1950

LES EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

L'embranchement particulier des mines de Castellane

Cet EP est recensé sous le n°RSU **13073.02M**. Sa construction est autorisée par décret du 1^{er} juillet 1865 afin d'accéder aux mines de Castellane. Il est mis en service en 1870. D'une longueur d'environ 1,2 km, il permettait de desservir les puits *Castellane* (ci-dessous) et *Léonie*.



Carte IGN - 1950



Cet EP semble avoir été déposé à la suite de la fermeture du puits *Léonie*, en 1935. Il subsiste un pont, sur la D908.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

L'embranchement particulier du Puits Saint-François



Ce petit EP d'une centaine de mètres, mentionné sur la vue aérienne de la page précédente ainsi que sur la carte Michelin, desservait le puits *Saint-François*. Après 1891, ce dernier est utilisé pour l'extraction des pierres à ciment.

Trois wagons sont visibles sur le site, sur la vue aérienne de 1933.

L'embranchement particulier de la Valentine

Cet EP est recensé sous le n°RSU **13020.01M**. Il desservait le criblage de *La Valentine* (aussi nommé *Chante-Coucou*) relié par un traînage mécanique au *Puits Germain*. Il aurait été mis en service au début des années 1920 et aurait été déposé au début des années 1960.

Vue aérienne IGN – 1947



Carte IGN - 1950

Sur la vue aérienne ci-contre, le traînage est repéré en bleu ; la ligne PLM, en mauve. Entre les deux, le centre de criblage de *La Valentine*.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Il existerait peu de vestiges : le pont situé à l'entrée de l'EP et les restes d'un mur de soutènement au niveau d'une placette (ovale bleu foncé).



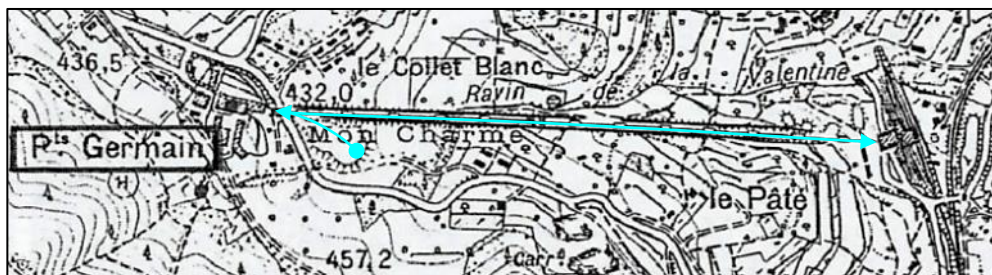
Ci-contre, une photo du centre de criblage. Le traînage mécanique arrive de la gauche.

LES TRAINAGES MECANIKES

Un exemple de traînage mécanique est visible ci-contre. Il s'agit de celui du *Puits Hély d'Oissel* à l'arrivée du centre de criblage de Gréasque. Les wagonnets sont accrochés à une chaîne flottante. Sur la voie de gauche, la chaîne tracte des wagonnets vides ; sur la voie de droite, un wagonnet plein.



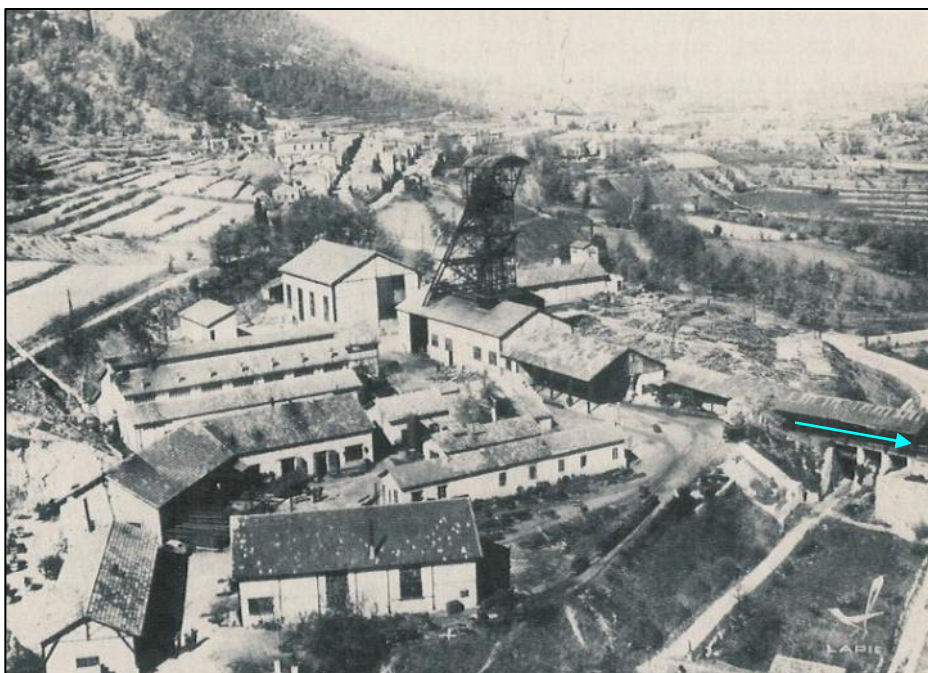
Le traînage du Puits Germain



Carte IGN - 1935

Ce traînage est recensé sous le n°RSU **13020.02M**. Il avait une longueur de 1,2 km avec un dénivelé d'une centaine de mètres. Il fonctionna entre 1920 et 1960. Au départ de la mine, une voie bifurquait vers une zone de décharge des résidus miniers.

La carte postale ci-contre présente le *Puits Germain*. Il est possible de discerner le petit réseau de surface et le départ du traînage (flèche bleue).



Le *Puits Germain* était situé sur la commune de Saint-Savournin. Il était relié au centre de criblage de *La Valentine* ou *Chante-Coucou* (commune de Cadolive), par un traînage mécanique.

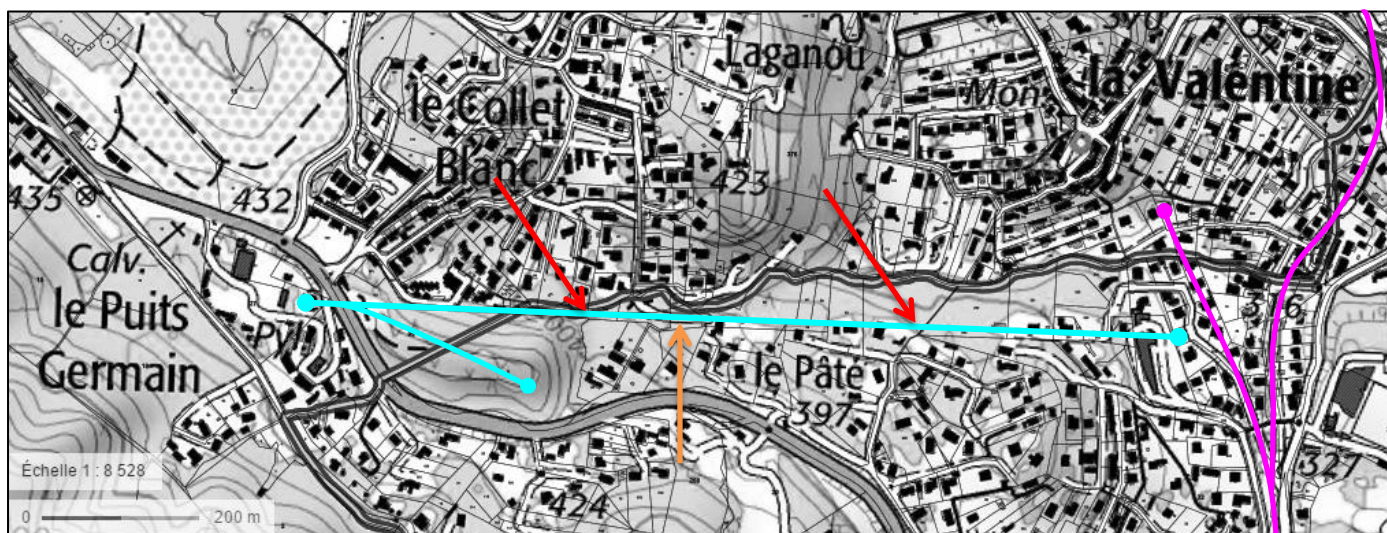


Vues aériennes IGN - 1947

Ci-contre, vue aérienne du *Puits Germain*, prise en juillet 1947.

Un pont enjambait la D7 (ex CG18). Il a été démoli en 1971, lors de l'élargissement de la route.

A mi-distance, le traînage traversait un bâtiment (flèche orange ci-dessous).

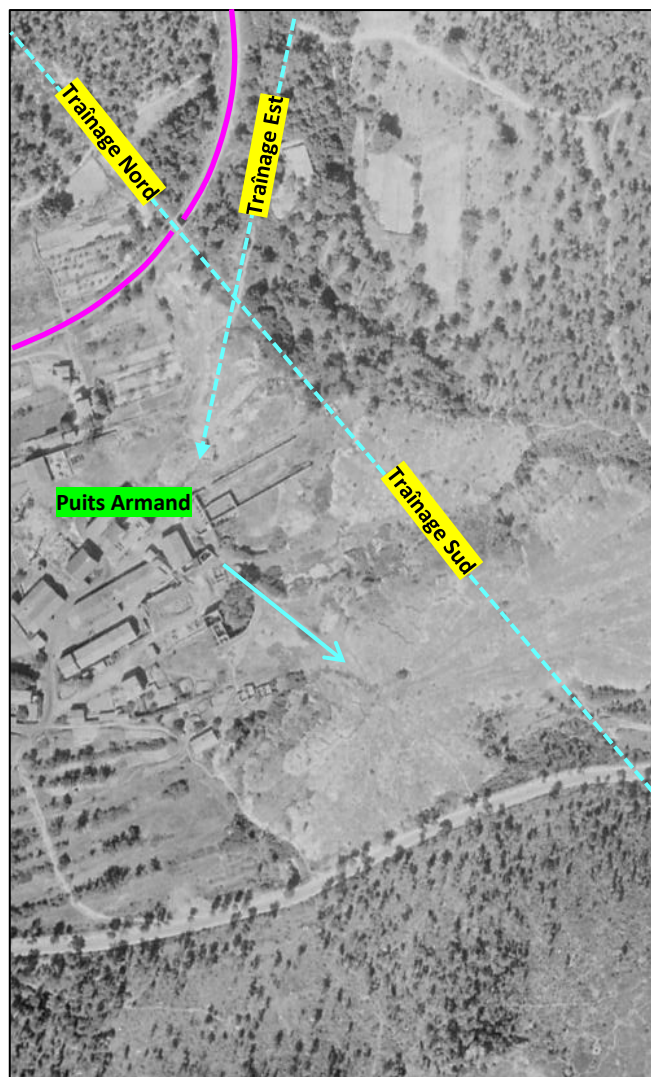


Par ailleurs, en plus du pont de la RD7, il y aurait eu deux petits ouvrages d'art (flèches rouges ci-dessus) : un ponceau au premier quart du trajet qui existerait toujours, et un petit pont aux trois quarts du trajet qui aurait disparu.

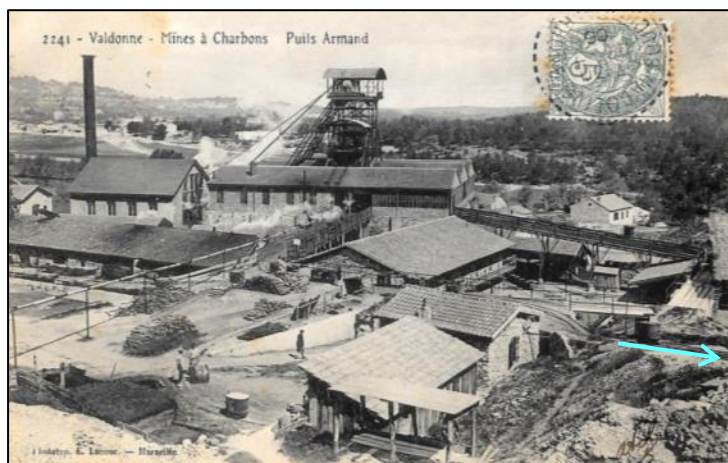
Les traînages du Puits Armand

Deux traînages partaient du *Puits Armand* et un y arrivait :

1. Du *Puits Armand* au quai de transbordement de *Terme*, arbitrairement baptisé « **Traînage Sud** » ;
2. Du *Puits Armand* au quai de transbordement de la gare *Valdonne*, arbitrairement baptisé « **Traînage Nord** » ;
3. Du *Puits Baume de Marron* au *Puits Armand*, arbitrairement baptisé « **Traînage Est** » ;



C'est peut-être son extrémité opposée que l'on retrouve sur la CPA ci-contre.



Ces 3 traînages ne sont pas visibles sur les cartes postales anciennes. Ils sont reportés sur la vue aérienne de 1947, ci-contre, à partir des tracés indiqués sur une carte IGN de 1935, sous le nom de « *ancien plan incliné de la mine* ».

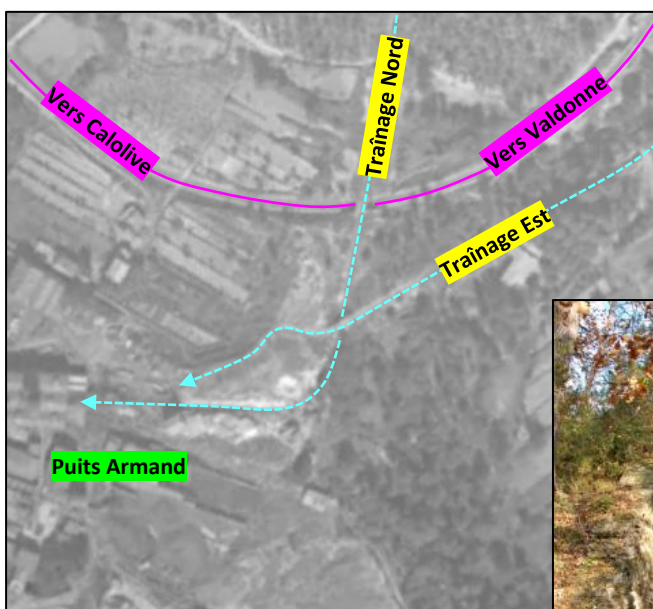
La flèche en trait plein indique le tracé du petit traînage, visible à droite de la CPA ci-dessus, desservant le sommet du terril.



Le traînage Nord

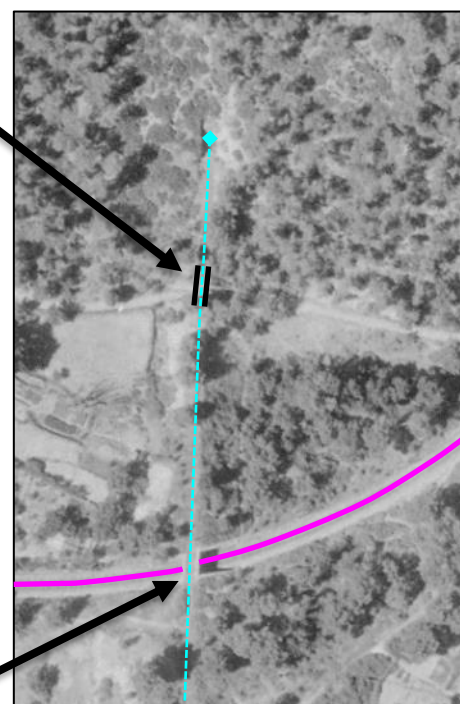
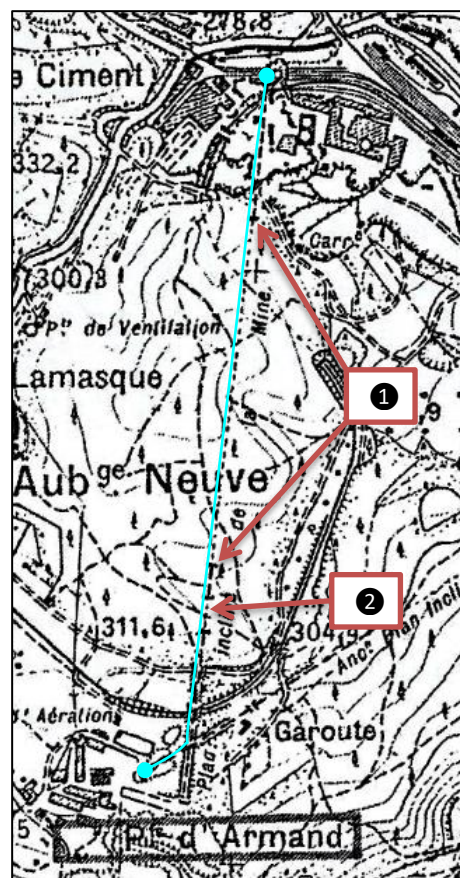
Ce traînage d'environ 1,1 km recensé sous le n°RSU [13073.03M](#) reliait le quai de transbordement de la gare de *Valdonne*, au carreau de mine du *Puits Armand* en empruntant deux souterrains. Le premier ① avait une longueur de 481,6 mètres et le second ② de 81,7 mètres (source TOHM). Ceux-ci sont mentionnés sur le plan IGN de 1935 et sont inventoriés par ITTF sous les n° [13073.2](#) et [13073.3](#). Ils avaient une section voutée moyenne de 4 m².

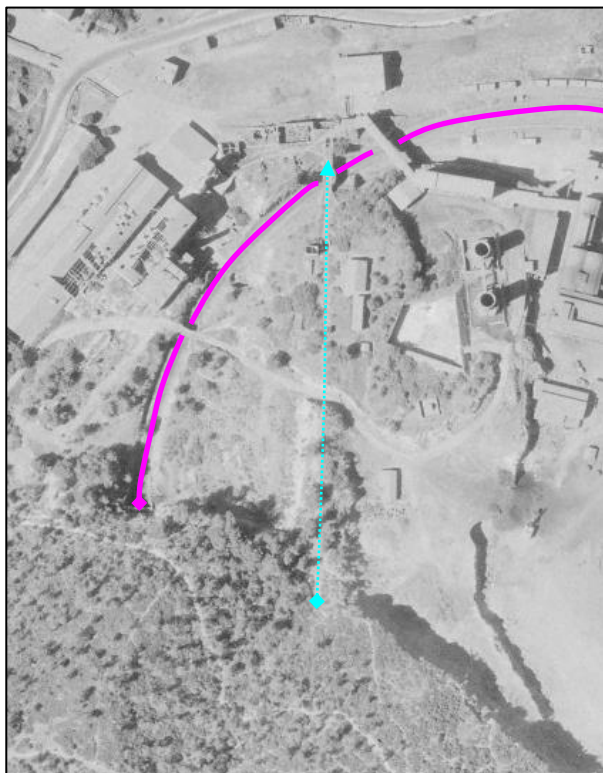
La vue aérienne ci-dessous date de 1933. Seuls les traînages Est et Nord sont visibles. Le traînage Sud ne l'est plus.



La portion de ligne entre les deux souterrains est difficile à discerner sur les vues aériennes.

Après le second souterrain, les voies franchissaient un chemin (ci-dessus) sur un pont dont il reste les culées et une partie du tablier (voir fiche IPVD [13073.04U](#)), puis la ligne PLM sur un autre pont (ci-dessous).

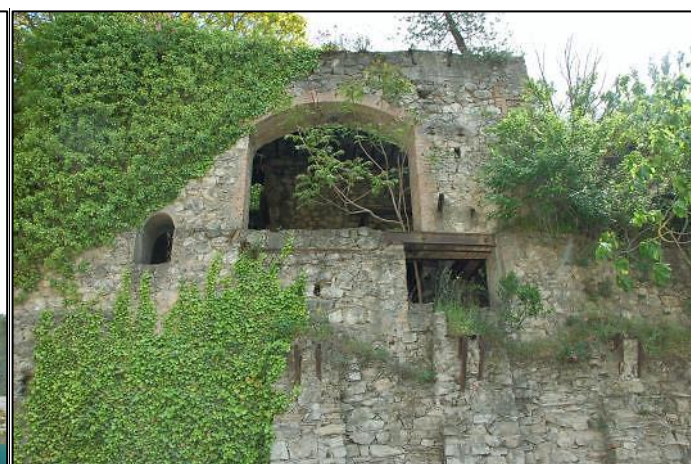
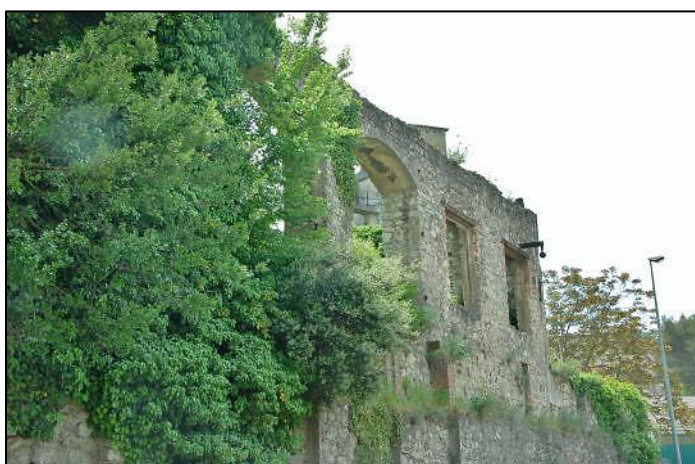




Le tunnel du PLM fut creusé sous le premier souterrain du traînage. Puis, comme le montre la vue aérienne de 1969 ci-dessous, l'agrandissement de la carrière Vicat détruisit le tiers nord de ce dernier.



Après la sortie du premier souterrain raccourci, les voies franchissaient un chemin sur un pont, puis la ligne PLM. Le premier pont a été démoli mais les vues aériennes ne disent pas si le second ouvrage existe toujours, derrière les ruines du centre de criblage et transbordement (ci-dessous).

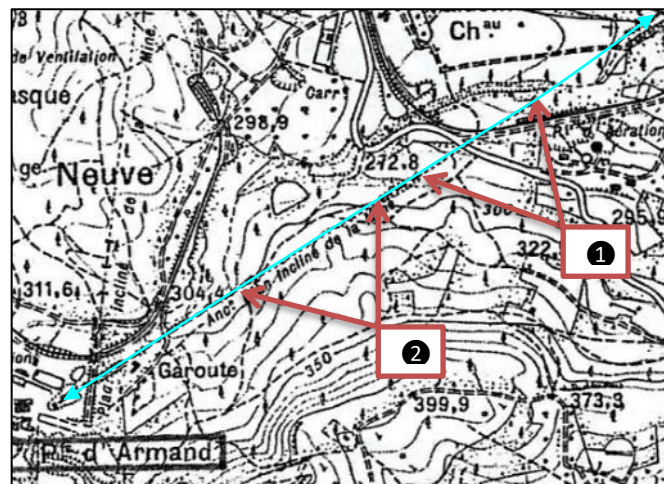


Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Le traînage Est

Un peu plus d'informations sur ce traînage recensé sous le n°RSU **13073.05M**. Le document cité en référence (THOM) indique qu'il reliait la mine de *Baume de Marron* au carreau de la mine du *Puits Armand*. Creusée à une date inconnue, le traînage d'environ 1,4 km de long traversait deux souterrains de 281 **①** et 345 mètres **②** (fiches ITFF n°**13073.6** et n°**13073.7**). Ceux-ci avaient une section voutée de 4 m² en moyenne.

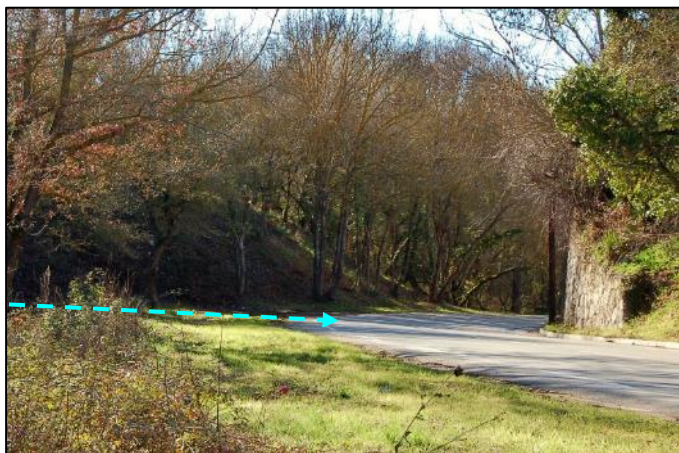
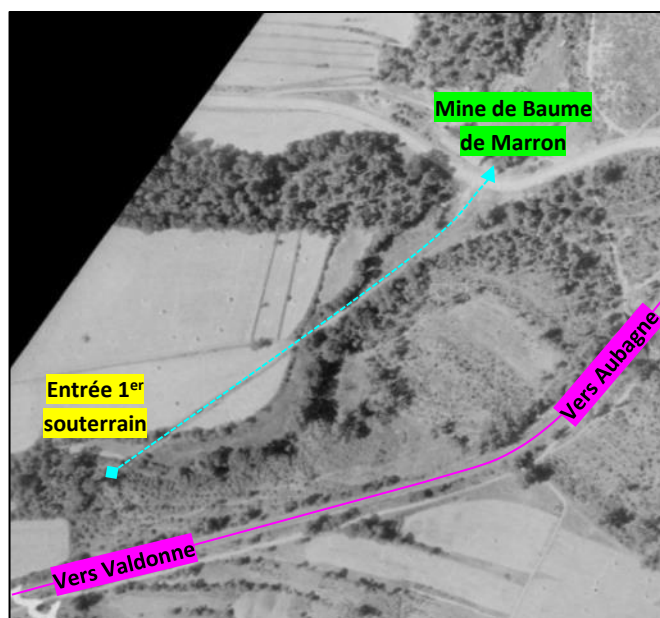
Contrairement aux deux autres traînages, les emplacements des souterrains sont indiqués sur le cadastre ; ce qui permet d'en indiquer précisément les coordonnées :



Coordonnées Lambert II étendu		X (Est)	Y (Nord)
1^{er} souterrain	Entrée	862,263	1826,812
	Sortie	862,022	1826,648
2nd souterrain	Entrée	861,934	1826,582
	Sortie	861,649	1826,385

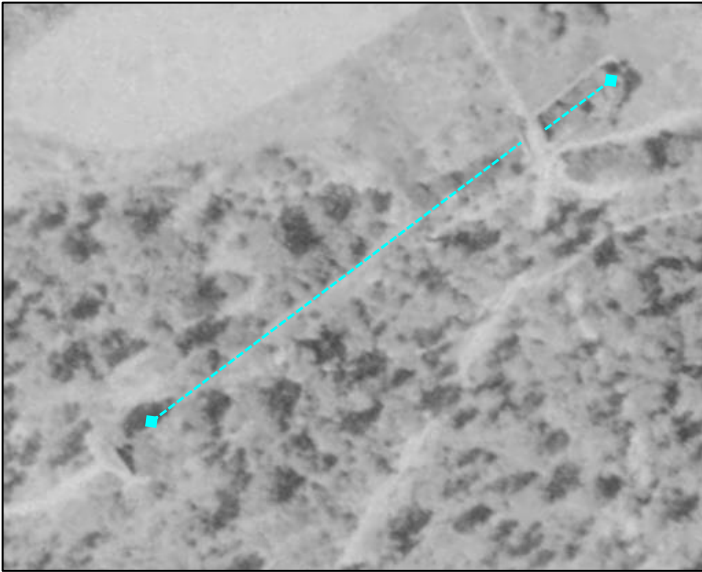
La vue aérienne de 1947 ci-contre, présente la première partie du tracé, entre la mine de *Baume de Marron* et l'entrée du premier souterrain.

En quittant la mine, il ne semble pas que le traînage franchissait un pont, mais partait plutôt au niveau de la route. La butte à gauche de la photo de gauche serait les vestiges d'un terril.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

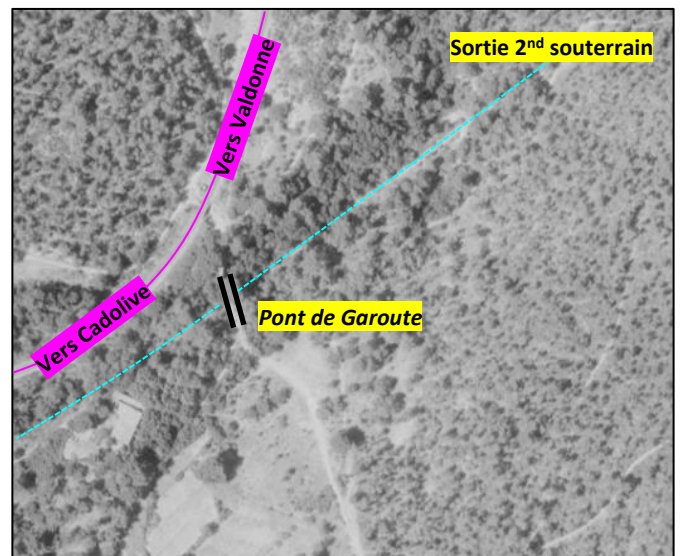




Après être passé sous la voie PLM, on retrouve le tracé du traînage entre les deux souterrains. Juste après la sortie du premier, les voies passaient sous un pont.

Ce secteur a été profondément modifié à la suite de la création du parc de loisir « [Le Bois des Lutins](#) ».

Entre la sortie du second souterrain et le carreau de la mine, les voies passaient sous un pont. Il existe toujours et porte le nom de *Pont de Garoute*.



Sur l'extrait de carte IGN ci-contre, le repère indique la sortie du second souterrain.

Enfin, juste avant d'arriver sur le carreau de la mine, les voies passaient au-dessus du traînage Nord (voir paragraphe concernant ce dernier).

Le traînage Est aurait cessé d'être utilisé vers 1930.



Pont de Garoute - Photo : JP Vigouroux