

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

ROUTE NAPOLEON ET DU TRAMWAY VALBONNAIS

TYPE :

Route touristique

Long : 55 Km

COMMUNES :

Début :
La Mure (38)

Fin :
Laye (05)

Lieudit :

Gare

Route Nationale 85

Coordonnées GPS :

44°54'43.8"N 5°47'01.3"E

44°39'30.8"N 6°05'05.2"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

L'idée d'une liaison ferroviaire Grenoble > Gap remonte au milieu du XIX^e siècle. Mais ce n'est que le 1^{er} août 1888, qu'une première ligne métrique sera mise en service jusqu'à La Mure. Son rôle initial sera surtout de descendre le charbon des mines du bassin houiller de la Matheysine vers la vallée. Mais en cette région montagneuse difficile d'accès, elle assurera aussi très vite un service voyageurs et, en raison de son profil difficile et de son trafic, sera électrifiée en 1912.

Par ailleurs, conformément au projet d'origine, le prolongement vers le sud est envisagé dès 1904 pour désenclaver le Valbonnais. Cependant, les travaux seront longs et difficiles en fonction de la nécessité de construire deux ouvrages d'art majeurs : les viaducs de la Roizonne et de la Bonne. Ainsi, le village de Valbonnais ne sera atteint qu'en 1926 et celui de Corps, limite sud du département, en 1932.

Côté Hautes-Alpes, en Champsaur, les travaux ne débuteront qu'en 1913. Cependant continués pendant la première guerre mondiale grâce à des prisonniers allemands, ils auront peine à reprendre après cette dernière. Avec la concurrence automobile, l'heure des voies ferrées secondaires est passée et les travaux seront définitivement arrêtés en 1928. Dès lors, la ligne du Valbonnais n'ayant plus qu'un intérêt limité, fermera à son tour en 1945.



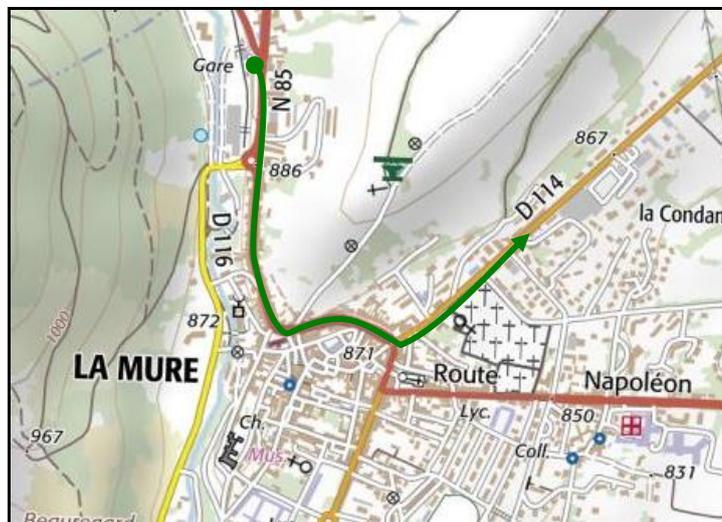
Qu'il s'agisse donc de ses parties mises en service entre La Mure et Siévoz (n° IGRF [38489.01D](#)), entre Siévoz et Valbonnais (n° IGRF [38489.02D](#)), et entre Siévoz et Corps (n° IGRF [38489.01D](#)), la ligne du Valbonnais se confond pratiquement avec la route Napoléon sauf en quelques points où elle arrondit des virages trop serrés de la route.

De même, dans sa partie Hautes-Alpes (n° IGRF [38489.01D](#)), à l'exception d'un court détournement à Aspres lès Corps, sa partie projetée vers Gap aurait-elle suivi la route jusque dans la commune de Laye, point à partir duquel elle s'en séparait pour franchir le col de Manse et redescendre sur Gap selon un tracé qui lui aurait été propre. Tracé non aménagé mais qui reste en grande partie accessible sous la forme du [chemin du Tramway du Champsaur](#) qui fait donc suite à la route Napoléon et du Tramway Valbonnais.

Pour cette première partie de La Mure à Laye, cette superbe balade accessible aux cyclotouristes et aux

voitures, révèle les paysages grandioses du Valbonnais, du Champsaur et des Hautes-Alpes, ainsi que deux viaducs ferroviaires majeurs reconvertis pour un usage routier. Mais le randonneur pointilleux, soucieux de suivre le tracé de la voie ferrée dans son intégralité, devra prendre conscience qu'il devra parfois abandonner son véhicule pour suivre quelques boucles abandonnées perdues dans la nature.

DESRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début du parcours devant la gare de La Mure

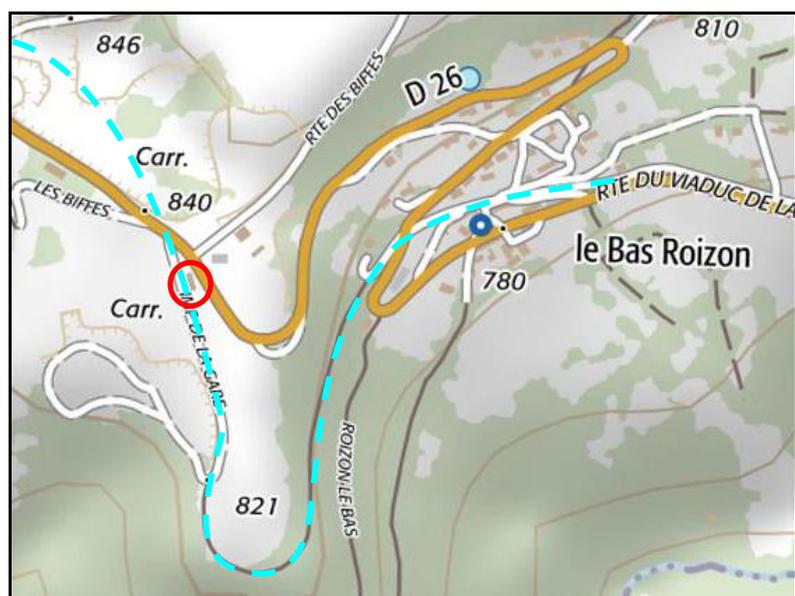
Attention, dans La Mure, il convient de suivre la RD 114 en direction de Nantes en Rattier et Valbonnais, et non la Route Napoléon que le tramway rejoindra plus loin.



La gare de La Mure hier du temps de la traction vapeur, et aujourd'hui fermée depuis l'éboulement du 26 octobre 2010 qui a coupé la ligne touristique



L'éboulement qui a provoqué la fermeture de la ligne entre Saint Georges de Commiers et La Mure



Ci-contre, la gare de Roizon et la première grande boucle de la voie

Au sortir de La Mure, la voie ferrée suivait la RD 114 puis la RD 26 par leur côté gauche, jusqu'au virage de la Nantette.

Là, elle passait plus haut dans la pente, dans une zone aujourd'hui transformée en carrières, avant de recouper la RD 26 juste avant la gare de Roizon.

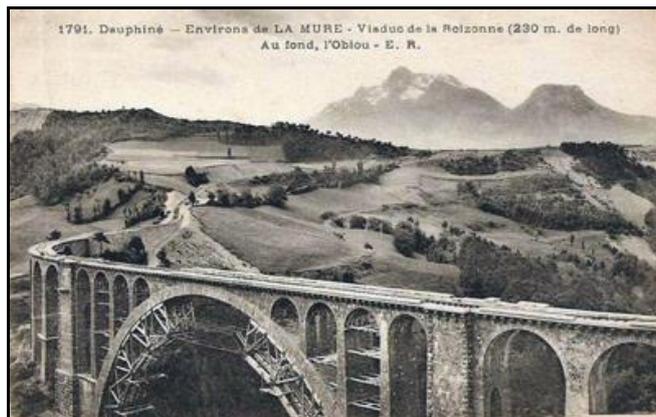
Après laquelle elle faisait une grande boucle qu'il est possible d'emprunter, pour rejoindre le viaduc de la Roizonne.



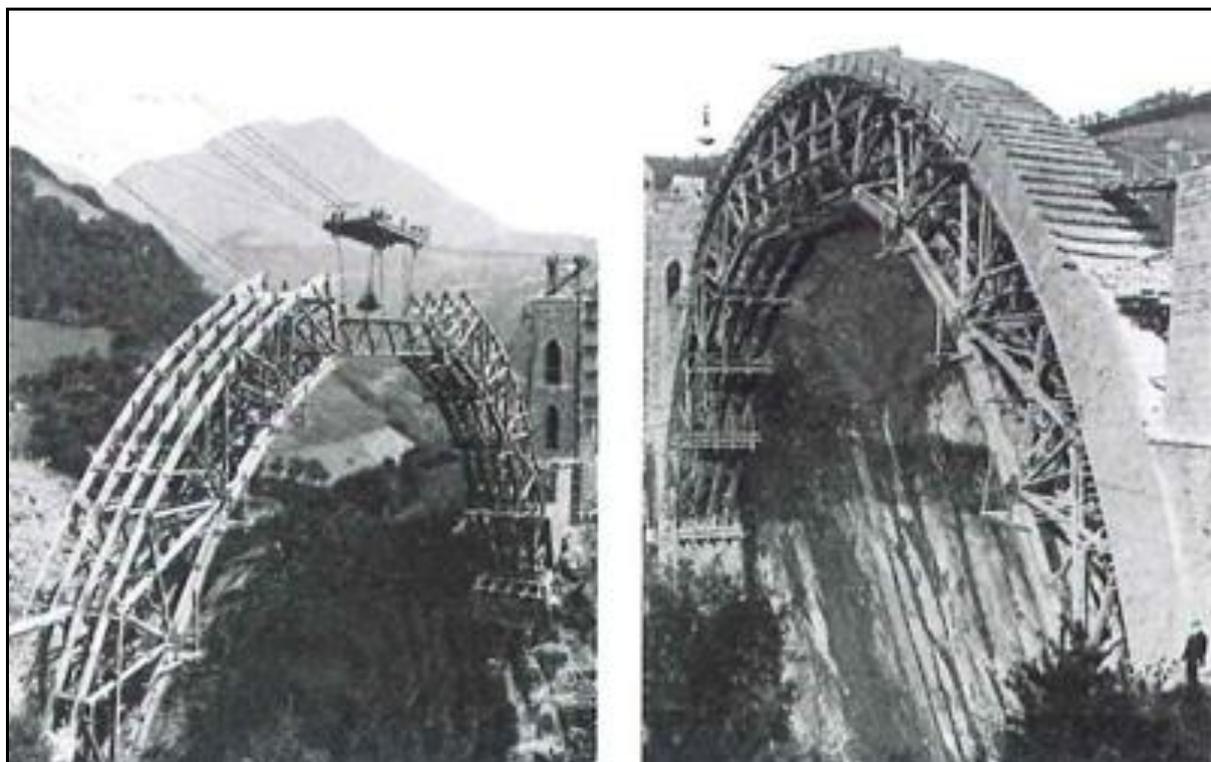
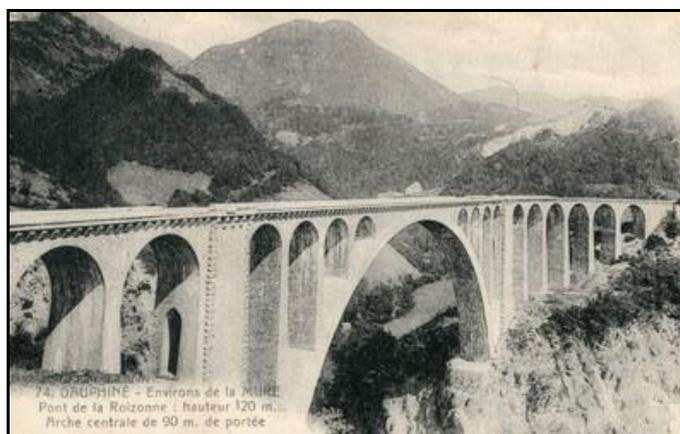
La gare de Roizon en regardant vers le sud
La voie ferrée passait à droite du bâtiment avant d'entamer sa boucle vers la gauche



Deux autres vues de la gare de Roizon



Ci-dessus et ci-dessous, le viaduc de la Roizonne construit par l'ingénieur Paul Séjourné, qui fait 120 m de haut et 230 m de long dont 90 m pour la portée de l'arche principale



Construction des cintres en bois et de la grande arche à l'aide d'un Blondin (téléphérique de chantier)



Ci-contre et ci-dessous, après fermeture de la ligne en 1945, des travaux ont été entrepris pour élargir le sommet du tablier et reconverter l'ouvrage à un usage routier

La photo ci-dessous est prise à contresens



Ci-dessus et ci-dessous, toujours en bordure de la RD 26, la gare de Siévoz transformée en maison forestière





Ci-dessus et ci-dessous, le viaduc de la Bonne à l'entrée duquel se trouvait la bifurcation entre les lignes vers Valbonnais à gauche (RD 26), et vers Corps à droite (RD 26a)

Mais avant de franchir le viaduc, nous vous conseillons de tourner à gauche et de pousser une pointe jusqu'à l'entrée de Valbonnais (5 km AR). Cette bretelle a fonctionné de 1926 à 1945. Elle montre deux gares.



Tout d'abord la gare du Pont du Prêtre, ci-dessus et ci-dessous

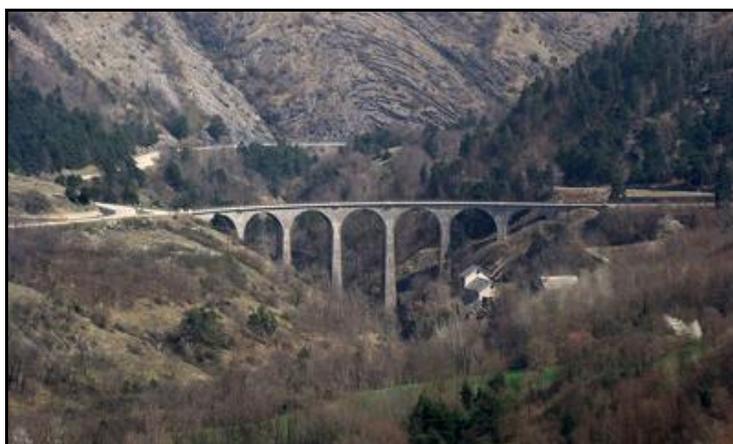




Et celle, terminus, de Valbonnais avec ses deux remises

Ci-dessous, le bâtiment de la gare d'origine, dont on voit encore les deux cheminées, a été rallongé par ses deux bouts

Par ailleurs, les deux remises que l'on voit au fond de la photo ancienne, sont toujours là



Retour au viaduc de la Bonne



De même que le viaduc de la Roizonne, celui de la Bonne a été reconverti à un usage routier. Il comporte 7 arches plein cintre de 20 m d'ouverture pour une longueur totale de 180 m et 55 m de haut.



Aux Miards, la gare de Saint Laurent en Beaumont

Peu après cette gare, la ligne quitte la RD 26a et rejoint la RN 85, alias Route Napoléon, qu'elle ne quittera pratiquement plus, sauf en de rares points, jusqu'à Laye.

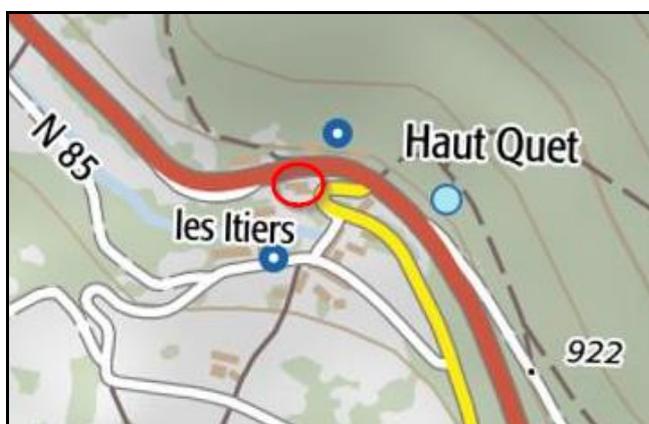
Petit aparté sur ce nom de Route Napoléon. Après les désastres de la campagne de Russie et de la bataille de Leipzig, Napoléon est déchu du trône de France et se voit contraint à l'exil sur la petite île d'Elbe. Mais pressentant que la France lui reste tout de même en grande partie favorable, il décide de revenir sur le sol français en 1815 et de reconquérir son trône. Débarquant le 1^{er} mars 1815 à Golfe-Juan avec plus d'un millier d'hommes, il se dirige vers Grenoble via Gap, Corps et La Mure afin d'éviter les populations royalistes de la vallée du Rhône ; et après 20 jours de marche, arrive à Paris sans avoir tiré un seul coup de feu. C'est pour commémorer cet exploit que cet itinéraire recevra le nom de Route Napoléon en 1932.



Ci-contre et ci-dessous, la gare de Saint Pierre de Méaroz au lieudit les Egats



Puis celle de La Salle en Beaumont, dans l'impasse de la Roche, légèrement au-dessus de la route



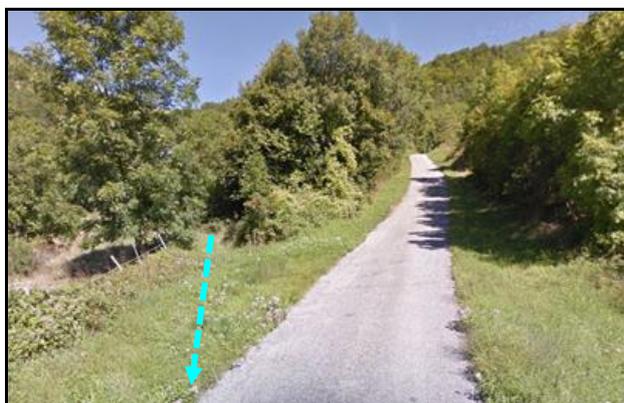
Le village de Quet en Beaumont n'avait pas de gare
 Sans doute le tram s'arrêtait-il face à cet ancien bureau de tabac épicerie
 qui jouait peut-être le rôle de halte



Pour franchir la vallée du ruisseau du Villard, la voie ferrée arrondissait les virages trop serrés de la route.

Cet itinéraire peut être suivi à pied malgré qu'il soit en grande partie repris par la végétation, surtout en été.

Il laisse néanmoins voir un joli pont à quatre arches sur la petite route qui monte vers les Dauphins (**cercle bleu**)



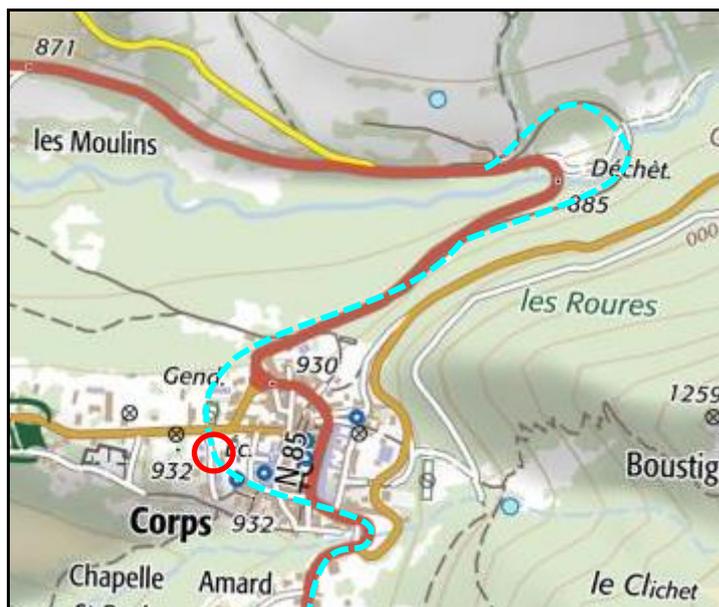
Vu à contresens de la ligne, le débouché de la voie ferrée sur la route des Dauphins et, quelques dizaines de mètres plus bas, le pont sur le ruisseau du Villard



Après une autre courbe en site propre dans la vallée du ruisseau de la Salette, la voie ferrée arrivait à Corps qui sera le terminus actif de la ligne (**cercle rouge**).

Là encore, le contournement de la voie ferrée peut être suivi à pied.

A ce niveau, la prolongation de la ligne vers les Hautes Alpes n'a pas été tracée mais elle aurait à nouveau suivi la RN 85 à la sortie du village.



La gare de Corps côté cour et côté voies

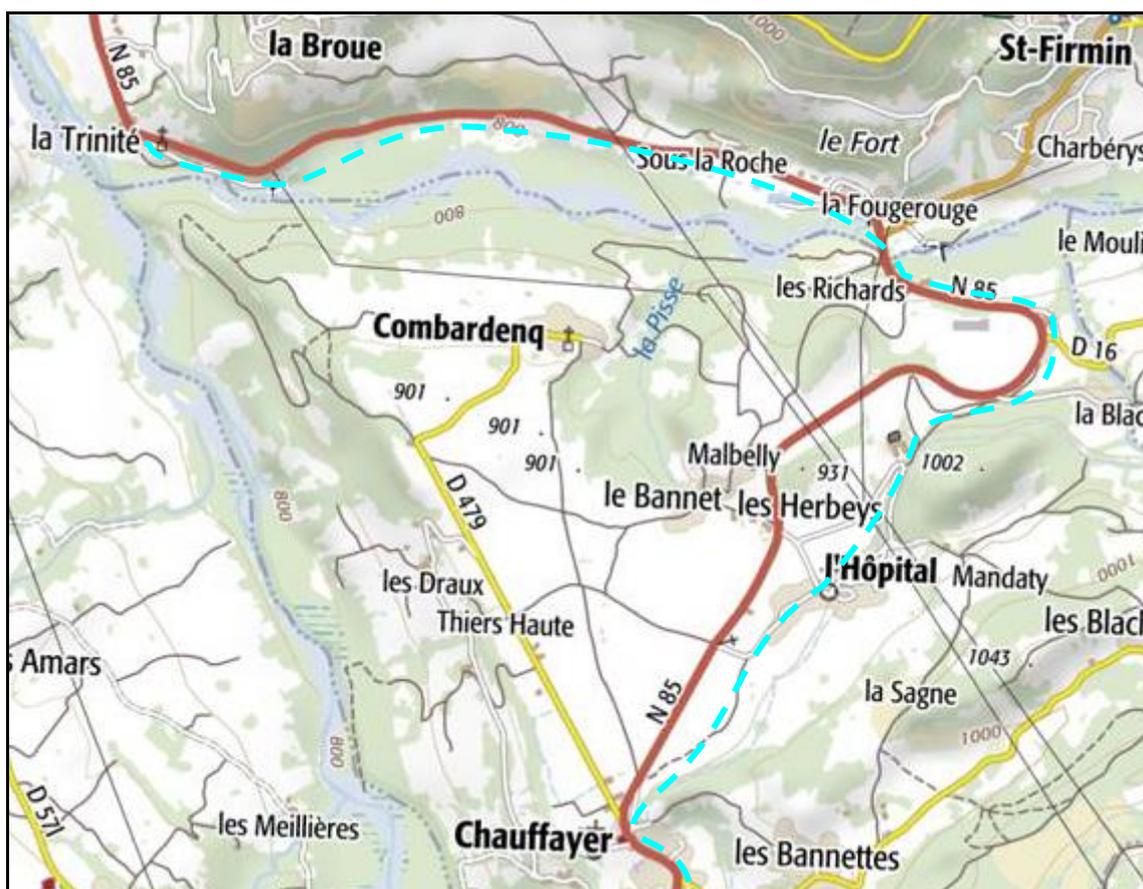


Après Corps, la ligne projetée devait suivre la route sauf au niveau d'Aspres lès Corps où elle s'en écartait.

Mais la plateforme et une gare prévue sous le village ne furent jamais construites.

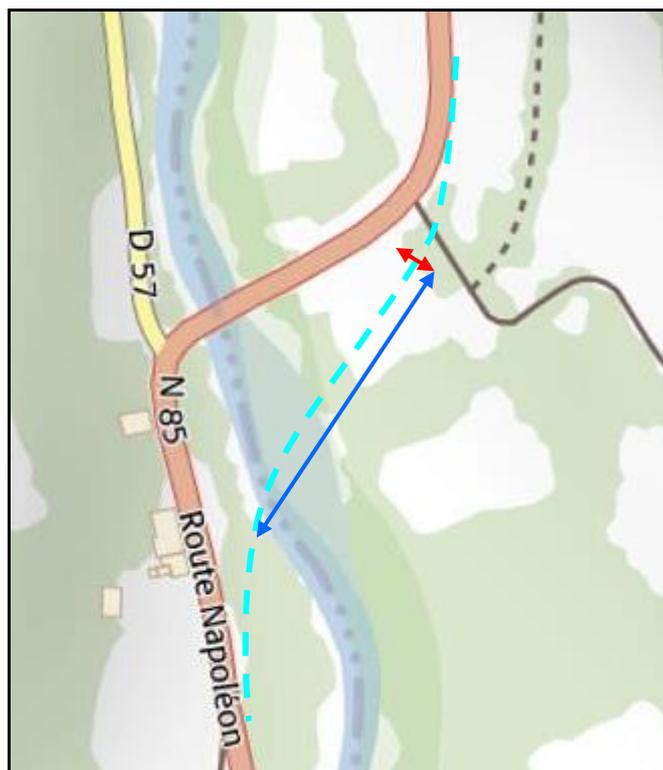
Par contre, la construction d'un pont sur le torrent du Brudour, au-dessus de Motty, fut amorcée. On peut en voir l'arche qui donne passage à un sentier de randonnée

Ci-contre et ci-dessous, le pont inachevé du Brudour ou de Motty dont la structure se limite à l'unique rouleau de son arche sur laquelle a été installée une passerelle de randonnée



Plus loin, la ligne se limite à quelques vestiges de remblais qui suivent plus ou moins la route mais ne sont pas fréquentables

Passé Chauffayer, elle serait descendue en droite ligne le long de la route, jusqu'au pont du Drac, dit aussi de la Guinguette



Ci-contre, le pont du Drac ou de la Guinguette

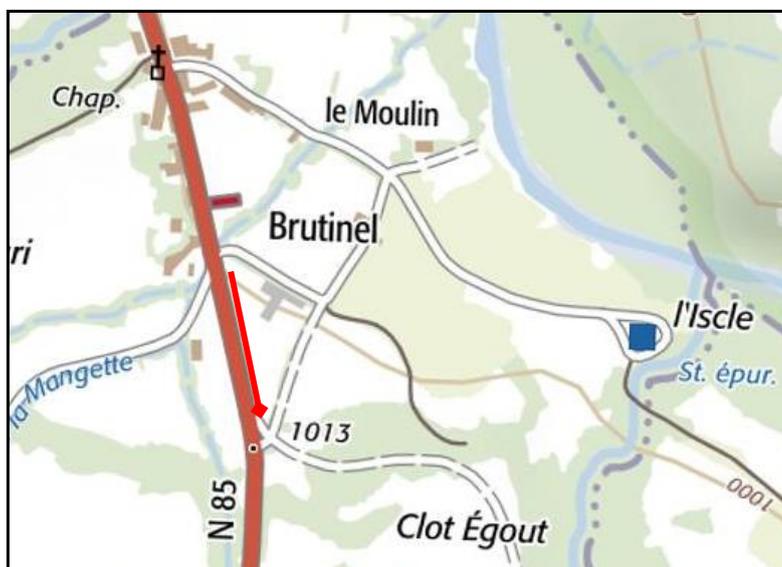
Alors que la route fait deux virages assez marqués pour franchir le pont, la voie ferrée aurait franchi la rivière en biais par un ouvrage, probablement métallique et assez long (**double flèche bleue**) si l'on en croit la cote d'implantation de sa première culée (**double flèche rouge**) qui est le seul élément à avoir été construit et qui est très éloigné de l'eau. Mais le Drac est réputé pour ses crues extrêmement violentes et dévastatrices, ce qui explique qu'on ait pris la peine de concevoir un ouvrage qui aurait été important.

Passé la Guinguette, la ligne devait reprendre le bas-côté de la route et ne plus la quitter jusqu'à Brutinel, commune de Laye. Si une plateforme ferroviaire a été amorcée à ce niveau, elle a totalement disparu par suite des réfections et des élargissements de la route.



La première culée du pont du Drac se situe à gauche de la route non loin du premier virage. Sur la photo de gauche, elle est vue ici à contresens de la ligne, le Drac étant derrière le photographe.

Ci-contre, la fin du parcours routier auquel fait suite le [Chemin du Tramway du Champsaur](#)





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 et qu'il est possible de suivre pratiquement jusqu'à Gap

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.

★ ★ ★