

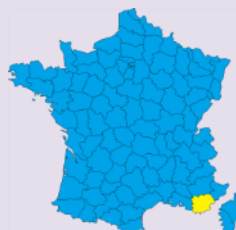
SUJET(S)

Chemin de fer reliant les mines de bauxite de *Combecave* au quai de transbordement de Brignoles, dit « *Chemin de fer minier de la TODT* ».



MC

LOCALISATION



Var

Code INSEE – Commune(s)

83023 – Brignoles
83026 – Cabasse
83032 – Carcès
83151 – Vins-sur-Caramy

Voir également fiche IRSP n°[83000.0](#)



SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
83140.01N	947 000	Tourves – Carnoules	1880	1939 ^(v)
83023.01P	/	Chemin de la Ceinture- Le Pré de Pâques	1944	1950
83023.02M	/	Le Pré de Pâques – Triangle Combecave	1944	1950
83026.00R		Triangle Combecave		
83026.01M	/	Trémie Dauphin – Triangle Combecave	1944	1950
83026.02M	/	Trémie OT/SGBM – Triangle Combecave	1944	1950
83026.03M	/	Faisceau Garage	1944	≤ 1950
83026.04M	/	Trémie BDM – Triangle Combecave	1944	1950
83026.05M		Carrière Ballast	1944	1950
83151.01M	/	EP Saint-Christophe	≥ 1944	≤ 1950
83151.02M	/	EP Sainte-Suzanne	≥ 1944	≤ 1950

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025

SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Chemin de Fer régionaux et Tramways – N°337, Janvier/Février 2010

[FACS](#)

La Revue de Paris – Tome II -1918 – pages 845 à 859

[Gallica](#)

Annales de la Société d'histoire naturelle de Toulon – 1910-1945

[Gallica](#)

Le Ciment – Mars 1930

[Gallica](#)

Annales des sciences géologiques

[Gallica](#)

[Musée des Gueules Rouges](#)

[Les mines de bauxite de France](#)

[Les mines de Bauxite](#)

[La libération de Brignoles](#)

[Mur de la Todt](#)

[Provence Heritage Railways](#)

[Les mines de bauxite](#)

[yopcku](#)

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

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.

Symbole « » : Crtl+clic pour accéder au site.



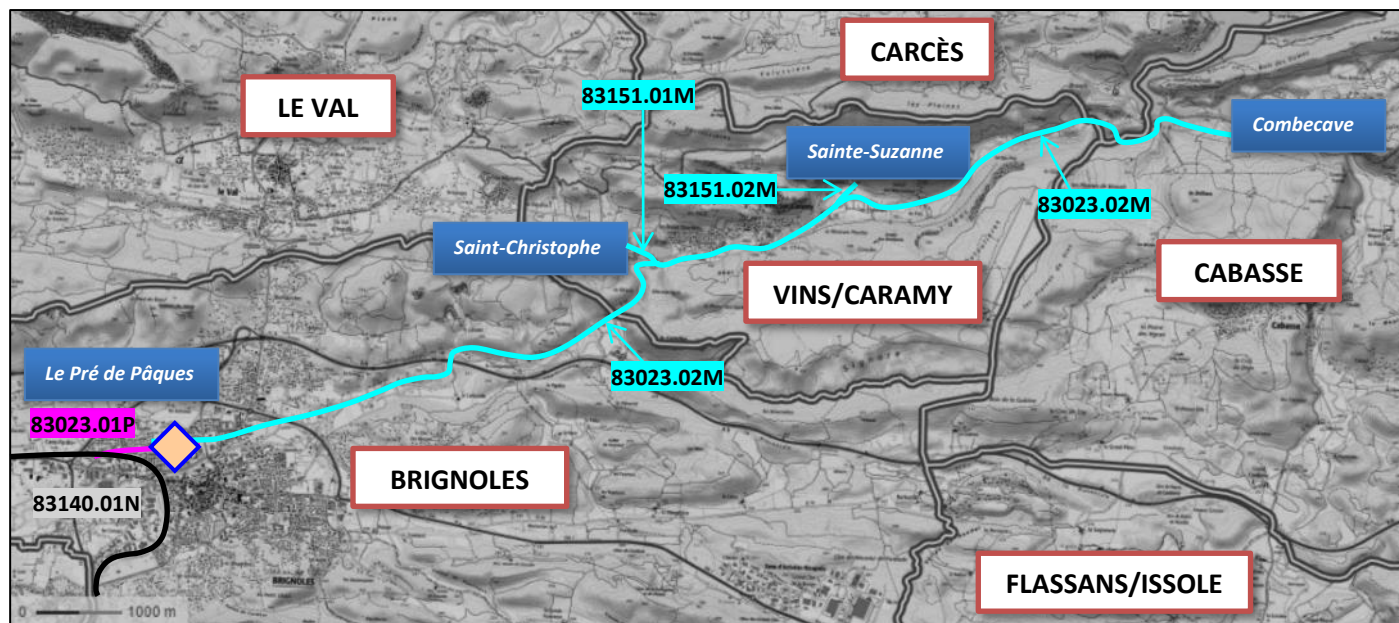
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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.

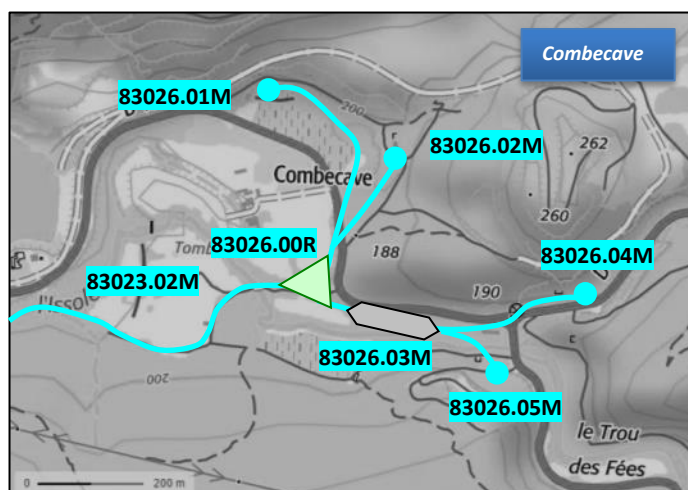
Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

PLAN DE SITUATION



Carte IGN – 2016

- Ecartement Normal en service
- Ecartement Normal abandonné
- Ecartement Etroit abandonné
- ◊ Contact entre réseaux d'écartements différents
- ▲ Raccordement triangulaire
- ◻ Faisceau



POUR ALLER PLUS LOIN...

En 2010, le chemin de fer minier a fait l'objet d'un article très détaillé dans la revue n°337 « Chemins de fer Régionaux et Tramways », illustrée de nombreuses photos et plans. Cet article reprenait des extraits de celui paru en décembre 2008, dans le n°34 de la revue « Rail et Industrie ».

En novembre 2016, les deux numéros étaient toujours disponibles à la vente auprès de :

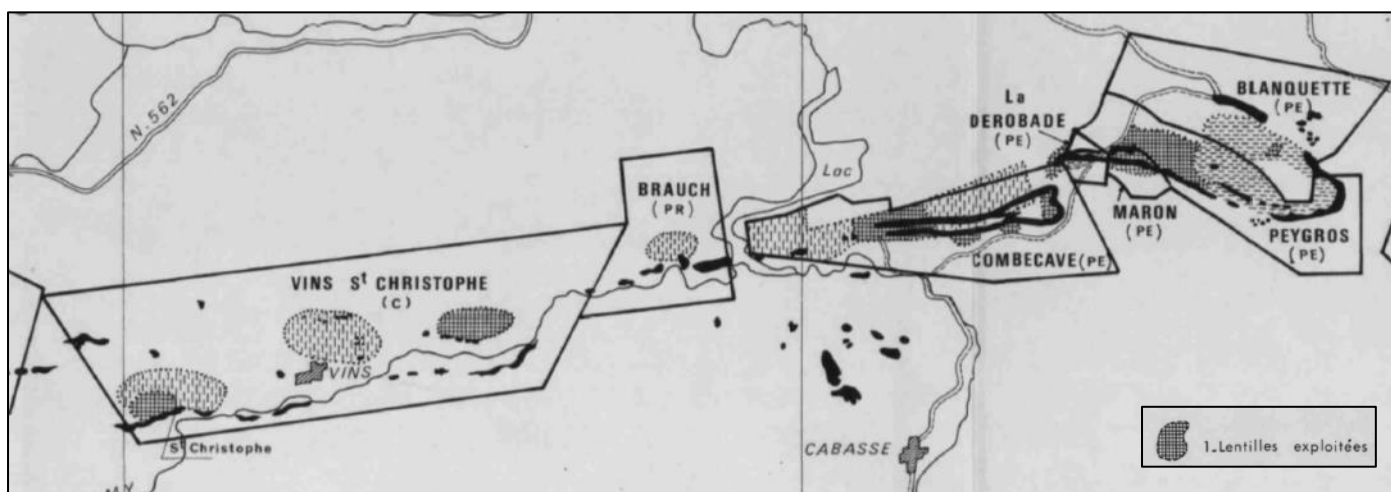
- ✓ La Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires (FACS). Site Internet : <http://www.trains-fr.org/> ;
- ✓ Rail et Industrie. Site Internet : <http://www.railetindustrie.com/>

La présente fiche reprend une partie des informations de la revue éditée par la FACS et analyse le plus précisément possible, le tracé de l'ancien chemin de fer.

LES CONCESSIONS ET PERMIS D'EXPLOITATION

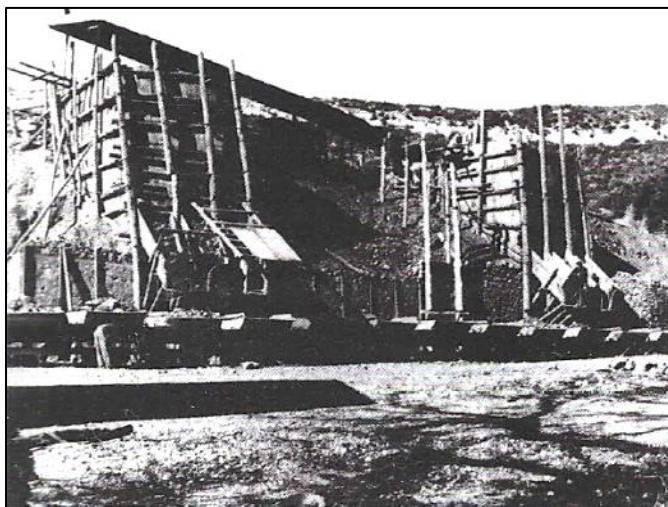
Les mines de *Combecave* et de *Vins* étaient situées au centre du synclinal nord du bassin de Brignoles. Ce secteur était divisé en 7 concessions ou permis d'exploitation :

- **Vins-Saint-Christophe ;**
- **Brauch ;**
- **Combecave ;**
- **La Dérobade ;**
- **Maron ;**
- **Peygros ;**
- **Blanquette.**

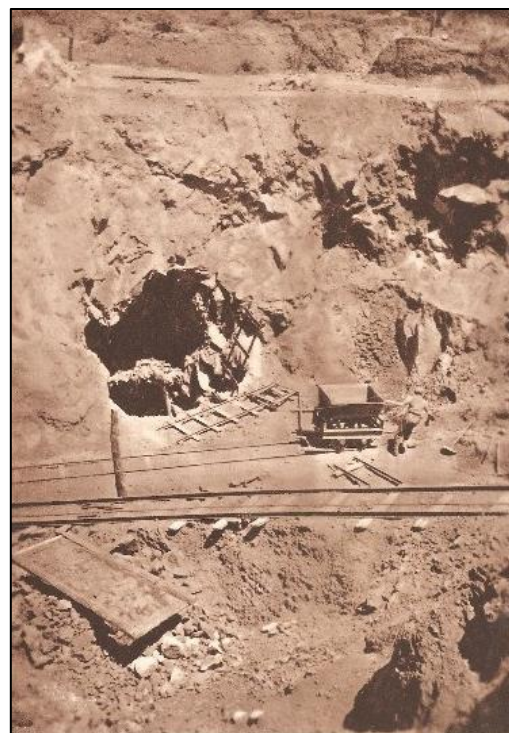


BRGM – Octobre 1975

La carte IGN de 1950 indique la présence de lignes de chemins de fer uniquement à *Combecave*. C'est malheureusement le seul document trouvé sur le Net.



Wagonnets de la Todt, en cours de chargement sous les trémies du « stock Todt ».



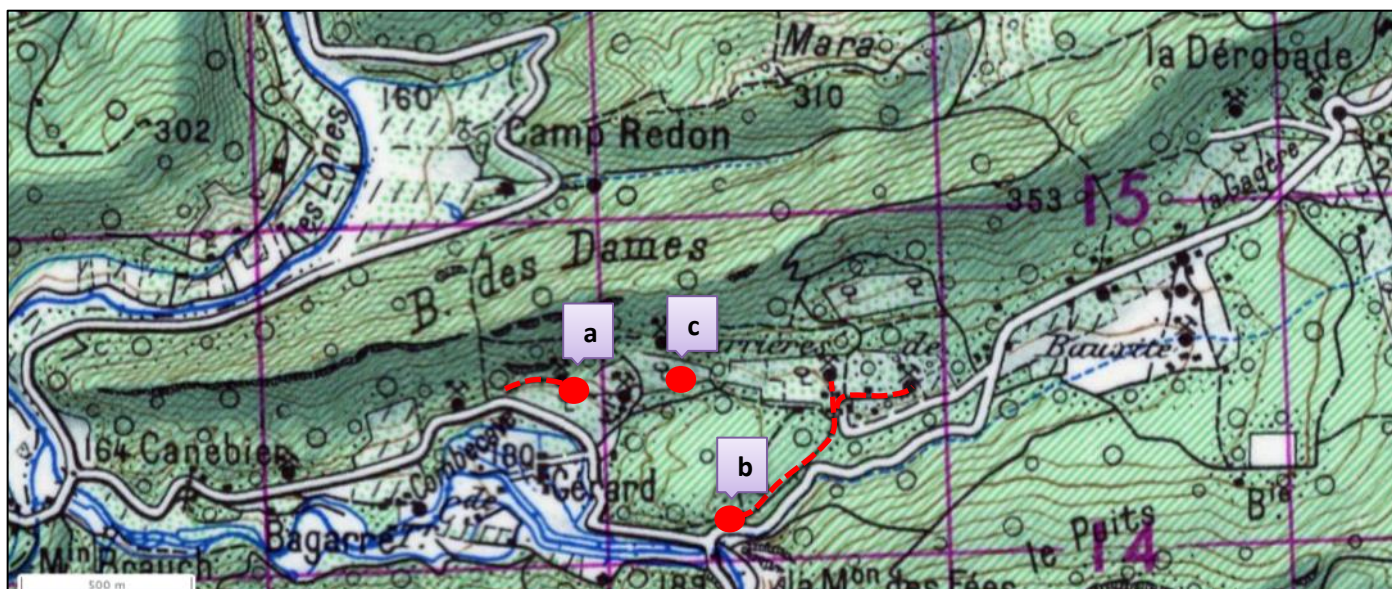
Mine à Cabasse

LES RESEAUX DES MINES DE COMBECAVE

Voici l'extrait de la carte IGN de 1950. C'est essentiellement ce secteur qui sera exploité lors de l'occupation allemande.

L'année 1950 indiquée par l'IGN pour la carte ci-dessous nécessite d'être confirmée : Le barrage de Carcès est mentionné mais il n'est pas en eau !

Le chemin de fer de la TODT n'est pas mentionné.



Carte IGN 1950.

Sur la carte, deux portions de voies sont indiquées :

- de l'exploitation **Dauphin** à la trémie [a] du même nom, construite avant le conflit ;
- à voies de 60, des exploitations de **La Gagère** et des **Pins Bâtards** à la trémie des **Bauxites du Midi** [b], construite en 1926-1928 (ci-dessous).

La revue de la FACS indique un troisième groupe de trémie [c], là où était stocké le minerai (photo page précédente). Des voies de 50 y arrivaient en provenance des mines exploitées par l'OT et la *S^{té} Générale des Bauxites et Minerais* (ex Léon GUILLON).



Les vues aériennes de 1949 et 1951 n'ont pas la résolution nécessaire pour distinguer les voies ferrées et l'activité ferroviaire.

HISTORIQUE DU CHEMIN DE FER

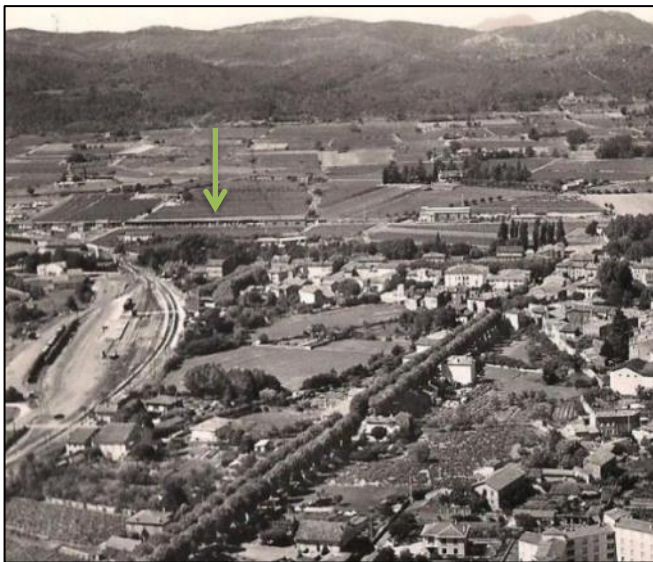
En novembre 1942, en réponse au débarquement anglo-américain en Algérie et au Maroc, les allemands occupent la zone « libre ». L'Organisation TODT (OT) prend alors la direction des mines de bauxite du Var. Pour augmenter la production de celles de *Combecave* (Cabasse), et en raison de la pénurie des transports routiers, deux solutions sont envisagées au départ des mines, pour rejoindre la ligne SNCF de Carnoules à Gardanne :

- Un câble transporteur aérien jusqu'à Besse-sur-Issole ;
- Un chemin de fer à voie étroite jusqu'à Brignoles.

C'est la seconde solution qui sera adoptée.

*L'Organisation Todt, du nom de son premier dirigeant **Fritz TODT**, était un groupe de génie civil et militaire de l'Allemagne nationale-socialiste, créé par Hitler en 1938.*

L'organisation fut chargée de la réalisation d'un grand nombre de projets de construction dans les domaines civil et militaire jusqu'en 1945, tant en Allemagne que dans les pays d'Europe sous domination nazie. On lui doit notamment le mur de l'Atlantique.



Ci-dessus, le quai de transbordement (flèche) et la gare PLM

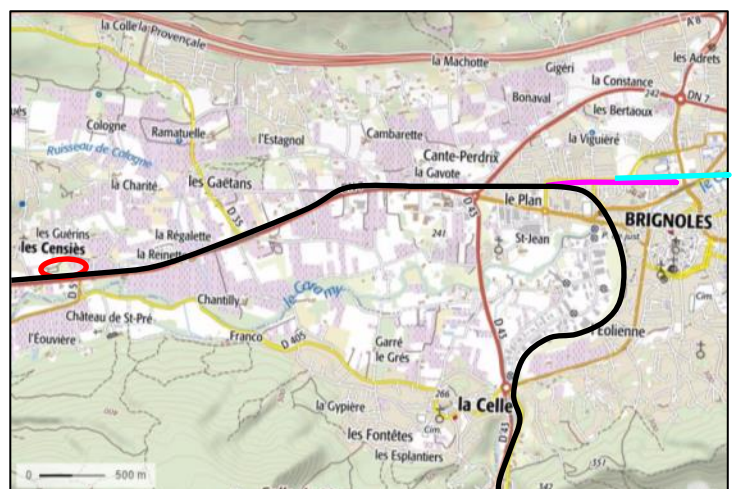
Les travaux débutent à la fin de l'année 1943. Ils concernent :

- Une ligne de 17 km à double voie de 60 entre les mines de *Combecave* et de Vins-sur-Caramy et le quai de transbordement de Brignoles ;
- Un quai de transbordement à Brignoles, desservi par un EP à voie normale.

L'embranchement particulier de Brignoles est raccordé à la ligne SNCF à la fin du mois de janvier 1944. L'ensemble est opérationnel au cours du premier trimestre 1944. L'exploitation est momentanément suspendue après la libération de Brignoles, le 18 août 1944. Elle reprend à la fin de la même année avec la *S^{té} Alais-Froges-Camargue*.

Construite en quelques mois sous la contrainte et par l'expropriation de terrain sans compensation financière, le chemin de fer de la Todt n'a jamais été apprécié. Le lobby routier et la volonté des propriétaires de récupérer leurs terres ont sonné la fin de la ligne minière. Elle ferma au début de l'année 1950 et les installations de Brignoles furent reportées la même année aux *Cenciès*, à l'ouest du territoire de la commune (voir la fiche [IRSP n°83037.1](#)).

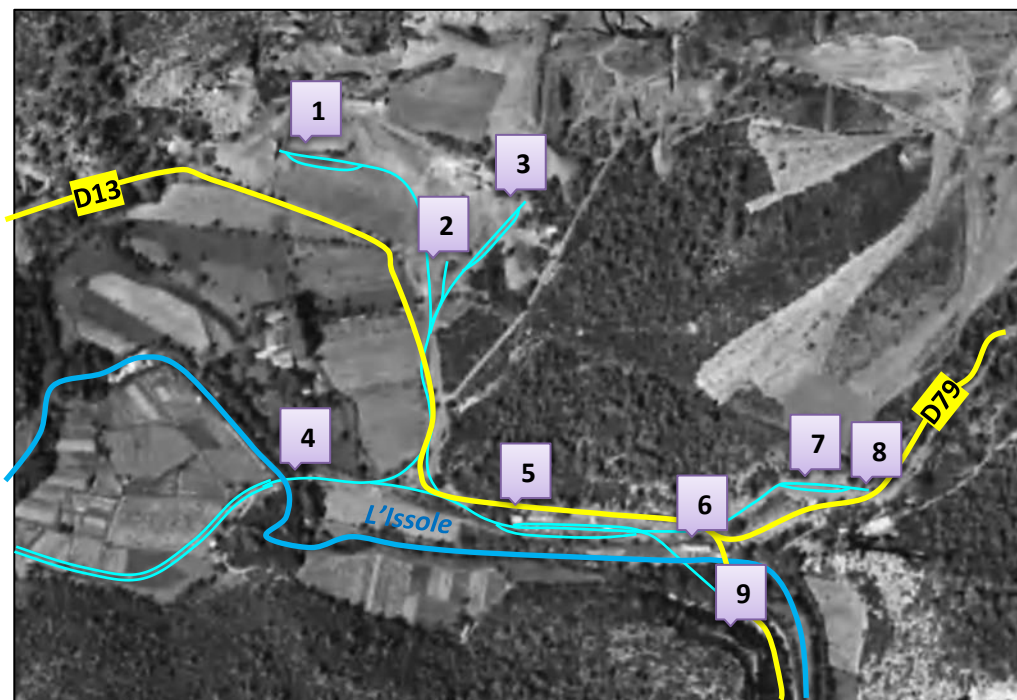
Avec ses 17 km, la ligne fut l'une des plus importantes installations industrielles à double voies de 60 de France.



LA DESSERTE DES MINES DE COMBECABE

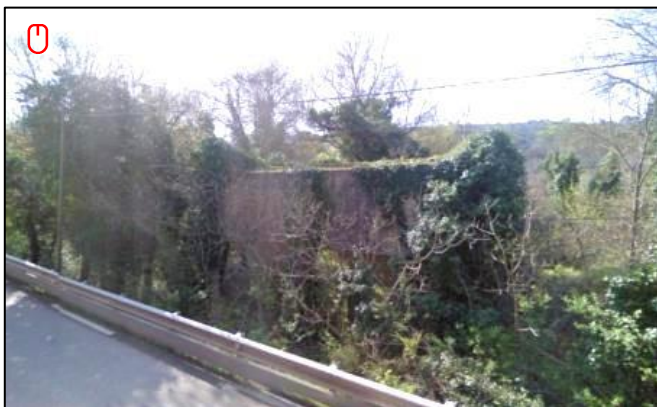
Le chemin de fer de la Todt était alimenté par 3 lignes, ayant pour origine les 3 trémies précédemment citées. Une quatrième branche avait pour origine une carrière, peut-être ouverte pour la construction de la ligne.

Le tracé terminal des lignes 1 à 3 sur la vue aérienne de 1949 est approximatif et peut comporter des erreurs.



Vue aérienne IGN – 1949

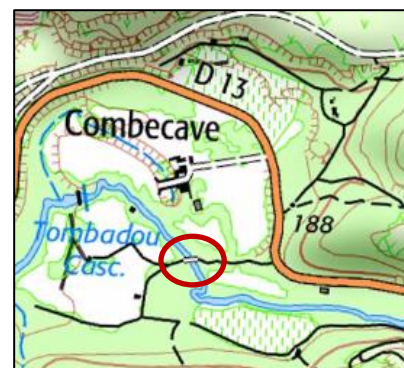
1. Trémie Dauphin	4. Château d'eau	7. Trémie BDM
2. Dépôt, remise	5. Trémie à voie normale inutilisée	8. Tunnel en impasse
3. Trémie stock Todt	6. Bâtiment de la Todt	9. Carrière



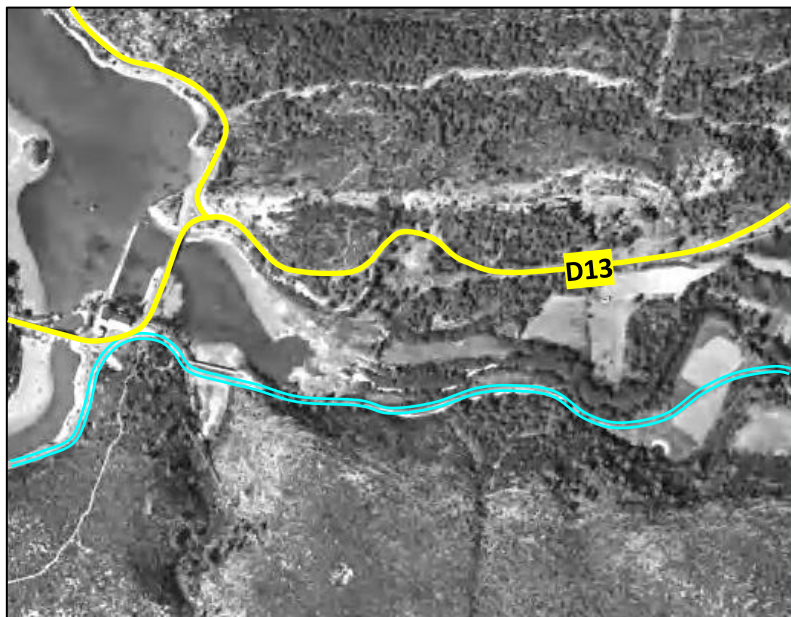
La trémie [5] (ci-contre) avait été construite en prévision d'une mise à voie normale de la ligne.

Le tunnel en impasse [8] permettait la manœuvre des rames complètes (voir fiche ITFF n°[83026.1](#)).

Deux ponts traversaient L'Issole. De celui permettant de rejoindre la carrière [9], il ne reste qu'une pile au milieu de la rivière (voir fiche IPVD n°[83026.07N](#)). Celui près du château d'eau [4] existe toujours (plan IGN ci-contre). La double voie de 60 prenait naissance après ce pont sur l'Issole.



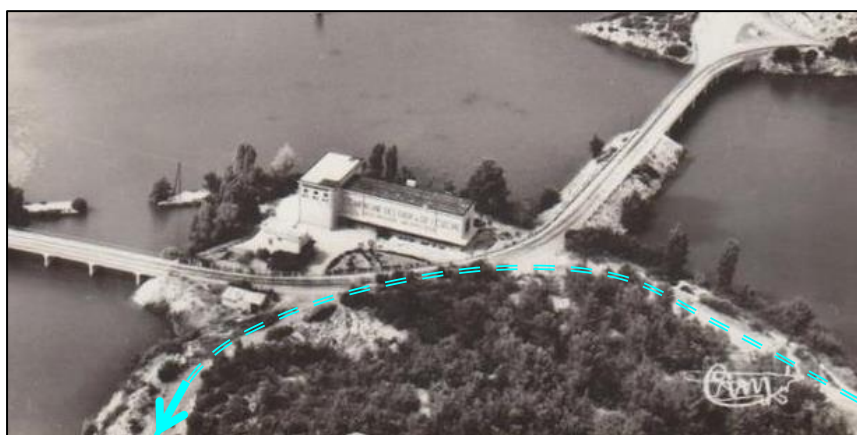
DE COMBECAVE A SAINTE-SUZANNE



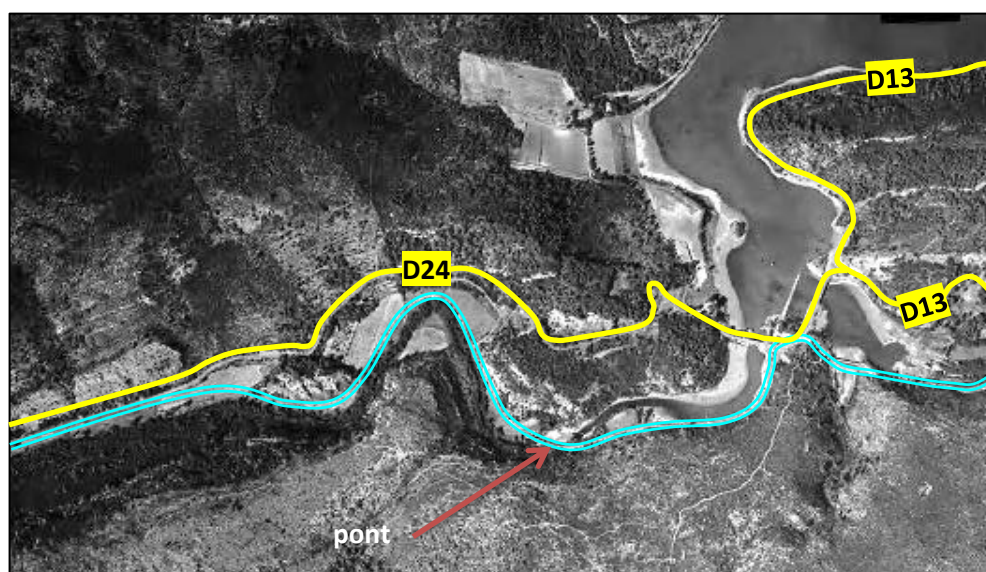
Après avoir traversé *L'Issole*, les deux voies suivaient la rive gauche de la rivière jusqu'à la station de pompage du barrage de Carcès.

Le barrage de Carcès a été construit en 1933-1934. C'est un ouvrage rectiligne en terre, de 14 mètres de haut pour 160 mètres de long en crête. Il crée une retenue d'environ 8 hm³ de capacité, destinée à l'alimentation en eau potable de la Ville de Toulon.

Après avoir côtoyé un bref instant la D24, le chemin de fer s'engageait dans les gorges du *Caramy*, qu'il remontait rive droite sur quelques centaines de mètres.



Sauf mention contraire, les vues aériennes IGN suivantes sont datées du 19 septembre 1949.



Les voies traversaient *Le Caramy* (voir fiche IPVD n°83032.017) pour basculer sur la rive gauche de la rivière. Elles pénétraient, sur quelques centaines de mètres, sur le territoire de la commune de Carcès.

Les piles du pont sont toujours en place. Le tablier a disparu entre septembre 1949 et mars 1951. La rivière à 4 à 6 mètres de profondeur à cet endroit.

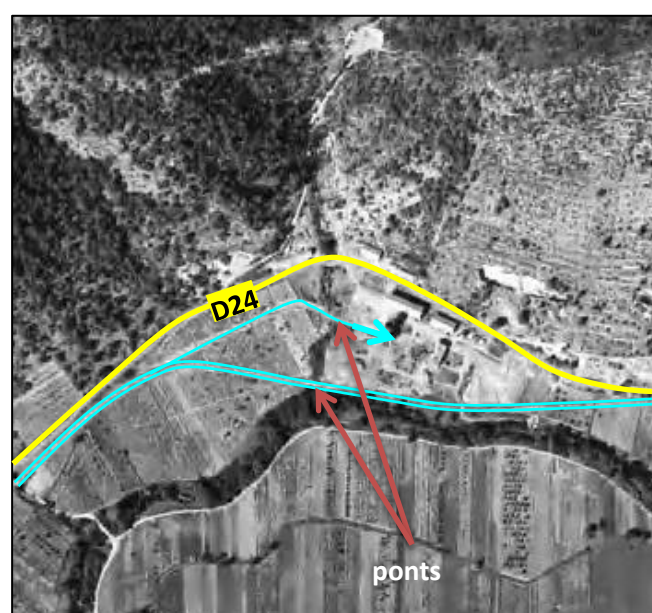
Le 11 juin 1946, le pont sur le Camary a été le théâtre d'un tragique accident : Le pont de la D24 étant inutilisable, le trafic routier était dévié par la plateforme ferroviaire. Alors qu'un camion transportant des ouvriers allait franchir l'ouvrage, il entra en collision avec un train descendant des mines. Le pont ne possédant pas de parapet, le camion en reculant glissa dans la rivière. Trois hommes périrent noyés.



Aux abords du lieu-dit *Le Lauron*, les voies traversaient par deux fois la D24.

Le chemin de fer parvenait ensuite à *Sainte-Suzanne* où se trouvait le puits de la *S^{té} Electrochimie-Ugine*. Le site était raccordé par un EP qui n'a, semble-t-il, jamais été utilisé.

Deux ponts permettaient aux voies de traverser un ruisseau, affluent du *Camary*.



LE Puits DE SAINT-SUZANNE



Vue aérienne IGN – 1972

Le carreau de la mine était situé à l'emplacement de la station d'épuration. Il y avait des bâtiments industriels de part et d'autre de la D24.

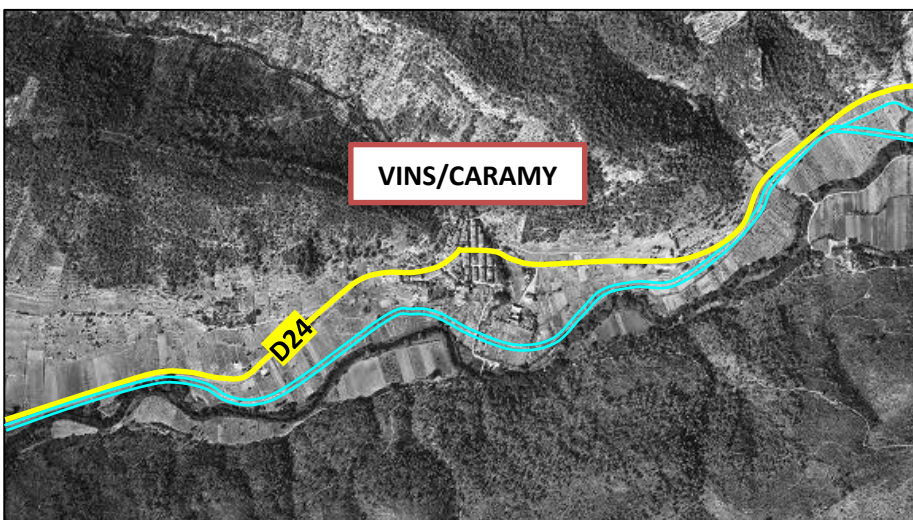
Un vestige surprenant est visible juste après le pont routier, au bord de la D24 : une portion de voie Decauville partant en direction de *La Font du Bouis*. Les vues aériennes ne permettent pas d'en connaître la destination exacte. Peut-être rejoignait-elle simplement le puits situé de l'autre côté de la D24.



Marc-André DUBOUT a réalisé une peinture présentant le chevalement du puits de l'Electrochimie avec des wagonnets à son pied.

Elle est visible sur son [site Internet](#).

DE SAINT-SUZANNE A SAINT-CHRISTOPHE

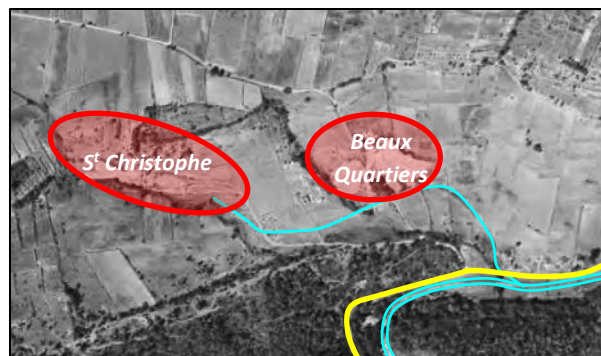


Après Sainte-Suzanne, La ligne s'éloignait de la D24 pour longer les berges du *Carmy*. Cet itinéraire a été réutilisé pour le contournement routier de Vins.

Un faisceau de voies de garage avait été établi en sortie ouest du village, à proximité de la D24, avant l'EP des mines de *Saint-Christophe*.

LES MINES DE SAINT-CHRISTOPHE

Avant de quitter le territoire de la commune de Vins-sur-Caramy, la ligne desservait les mines de *Saint-Christophe* à l'aide d'un EP, orienté coté *Combecave*.



L'EP desservait deux mines : l'une aux **Beaux Quartiers** (*Puits Blanc*) puis la seconde à **Saint-Christophe** (*Puits Rouge*).

En raison de l'inondation des travaux des *Beaux Quartiers*, causée par une panne électrique en 1944, l'EP aurait peu ou pas été utilisé.



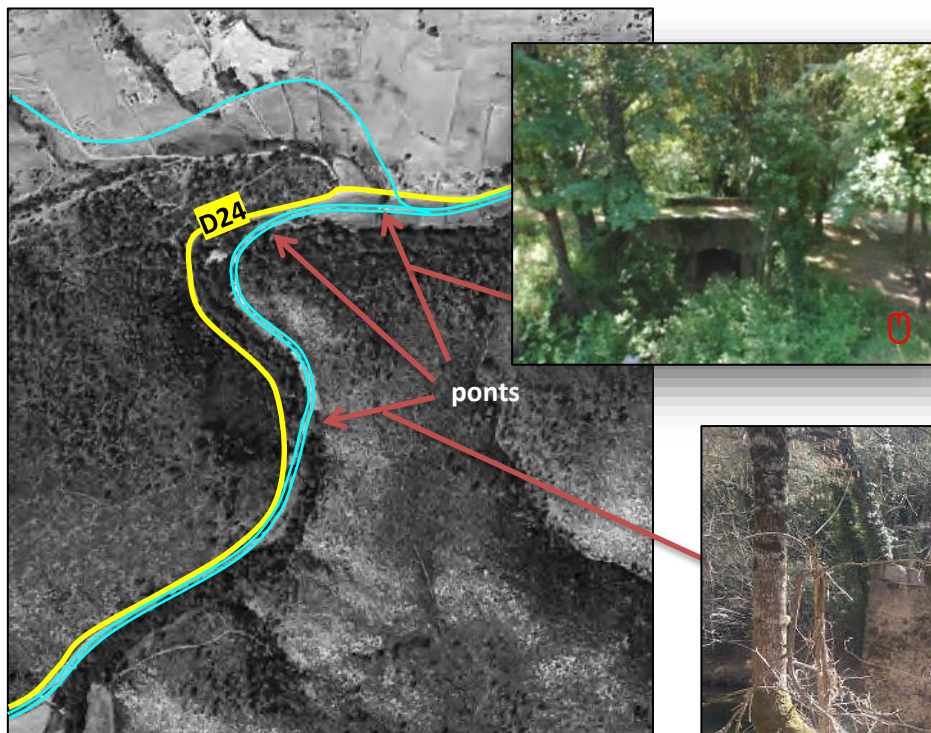
Carte IGN – 1950

Dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle, les deux mines seront exploitées à ciel ouvert.

Les mines sont aujourd'hui totalement noyées. Le lac des *Beaux Quartiers* est aménagé pour le public, le lac de *Saint-Christophe* est interdit au public (exploitation EDF).



DE SAINT-CHRISTOPHE AU PRE DE PAQUES

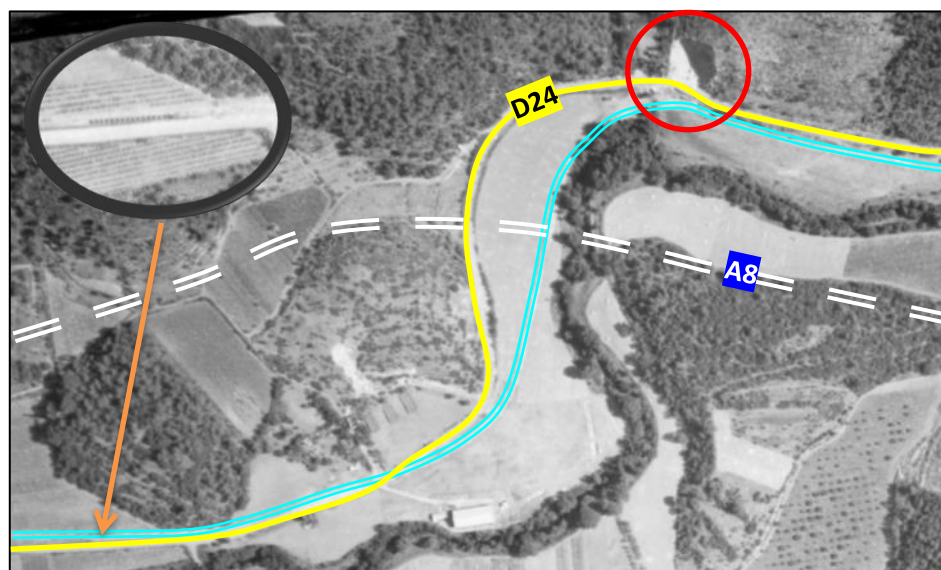


Après l'EP des mines de *Saint-Christophe*, les voies traversaient un petit ruisseau, aujourd'hui déversoir du lac qui a noyé les anciennes mines.

Source : panoramio.com



La voie s'éloignait de la D24. Deux ponts avaient été construits sur *Le Caramy* (voir fiches PVD n°83151.01A et n°83151.01B). Les piles subsistent toujours sous la végétation.



Vue aérienne IGN -1945.

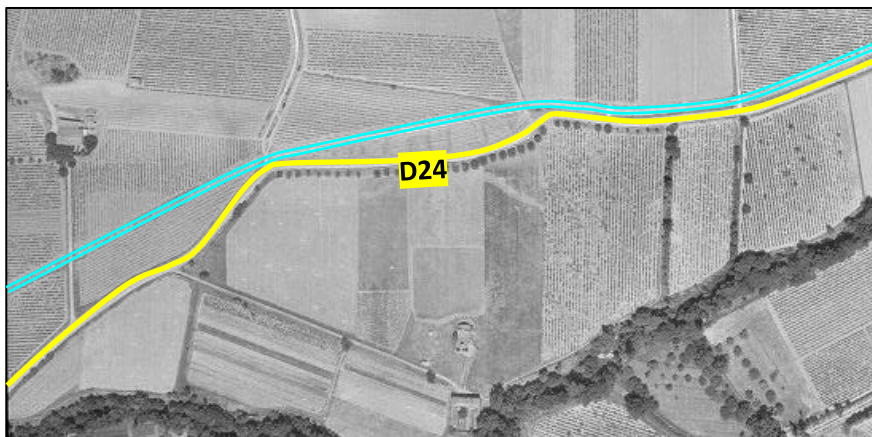
Au croisement de la future A8, les voies s'écartaient de la D24 sur quelques centaines de mètres puis traversaient la route à niveau.

A noter la présence d'une carrière fraîchement exploitée, qui a vraisemblablement servi au remblai de la plateforme.

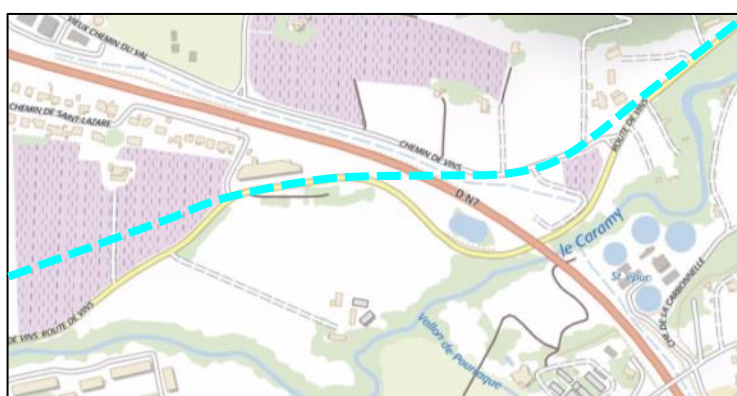
En médaillon, un convoi est visible. Comme en Allemagne, il circule sur la voie de droite. Celui-ci remonte donc vers les mines.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Aux abords Brignoles, les voies s'écartaient de la D24 et coupaient à travers les vignes.

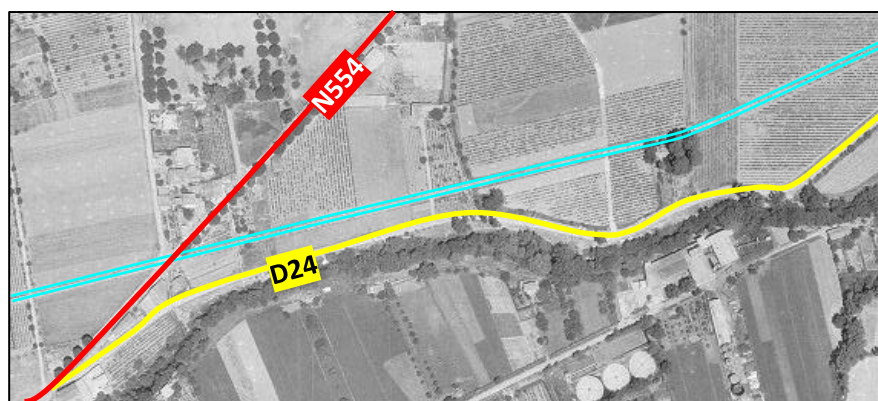


Sauf mention contraire, la vue aérienne IGN ci-dessus et les suivantes sont datées du 24 juin 1947.



Ce secteur est aujourd'hui coupé en deux par le contournement de Brignoles. Certaines portions de la plateforme ont été réutilisées par la D24 (Route de Vins) et le Chemin de Vins.

Peu avant l'arrivée aux installations terminales de Brignoles, les voies traversaient la N554 (actuelle D554/Avenue Martyrs de La Résistance) à niveau.

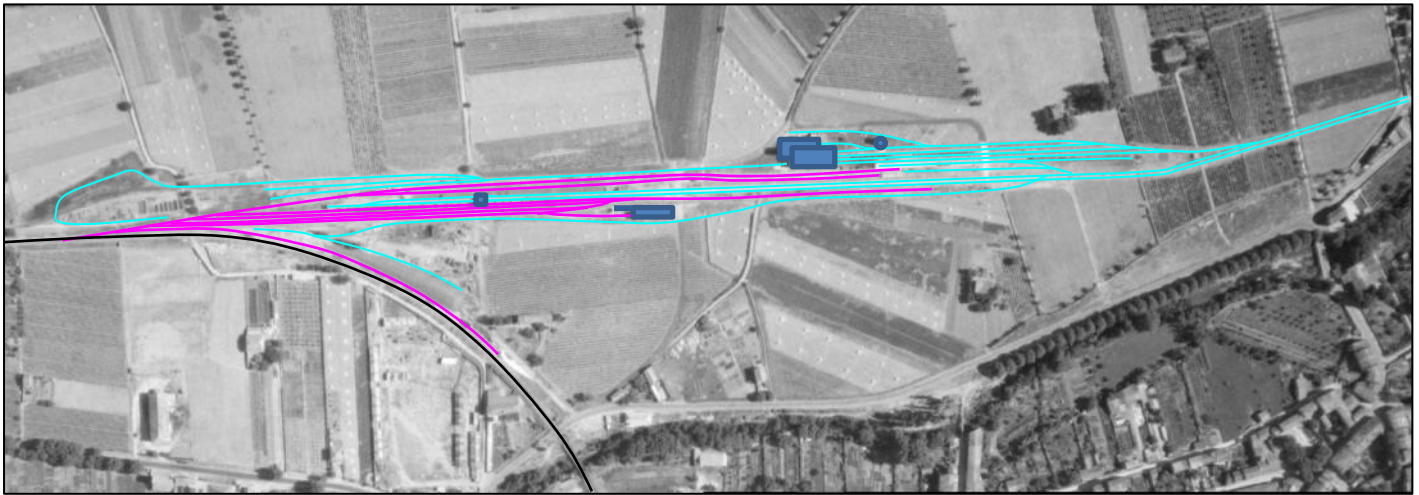
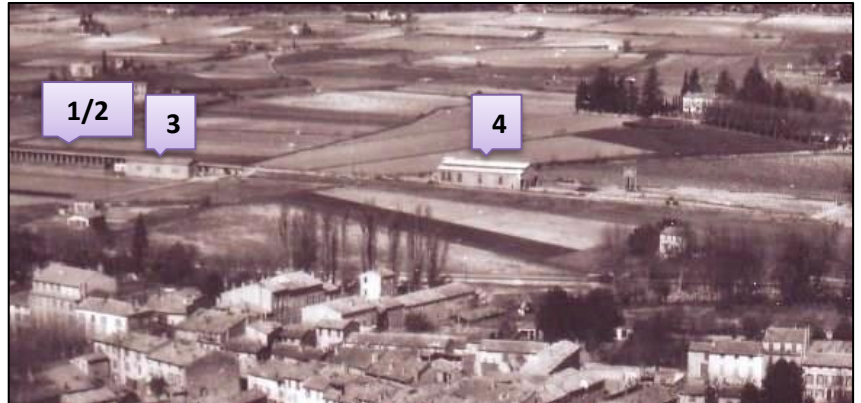


Il n'existe plus aucune trace de la plateforme du chemin de fer éphémère.

LES INSTALLATIONS TERMINALES DE BRIGNOLES

Les installations terminales de Brignoles étaient situées au *Pré de Pâques* et s'étendaient sur environ 1 km. D'est en ouest, on trouvait :

1. Un quai de transbordement en voies de 60 ;
2. Deux groupes de voies normales de part et d'autre de ce quai ;
3. Une remise en voie normale ;
4. Un dépôt-atelier en voies de 60.



En bleu ciel : voies de 60 – En violet et noir: voies normales

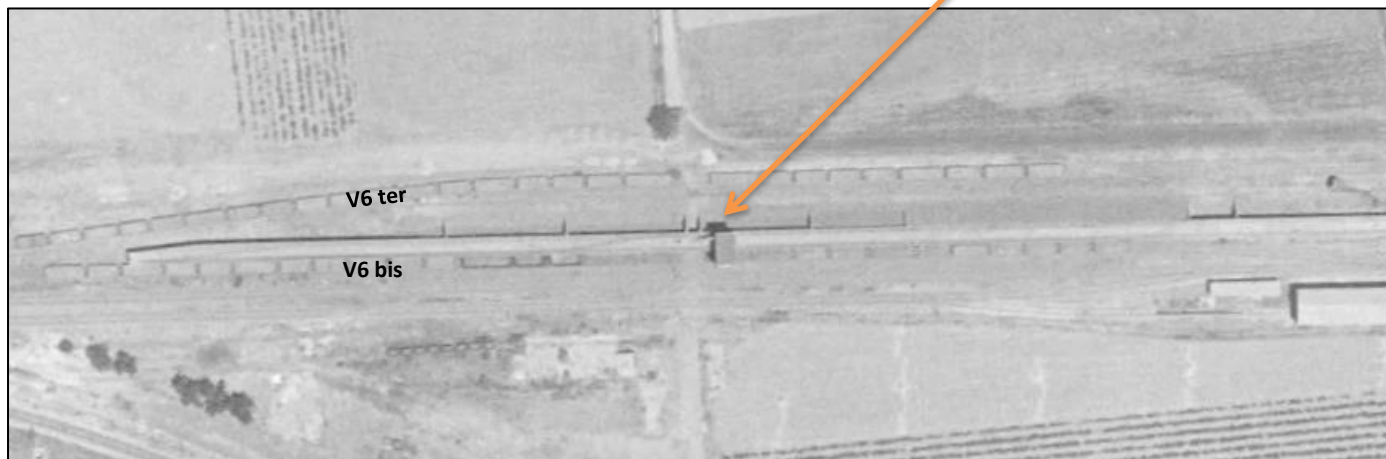


Un château d'eau, avec réservoir hexagonal, avait été construit devant le dépôt-atelier. Deux tours permettaient de surveiller l'ensemble des installations : la première à l'extrémité ouest du dépôt-atelier, et la seconde au milieu du quai de transbordement.

La remise à voie normale, le dépôt-atelier et le château d'eau ont été rasés à la fin des années 2000 / début 2010, pour laisser place à des lotissements.

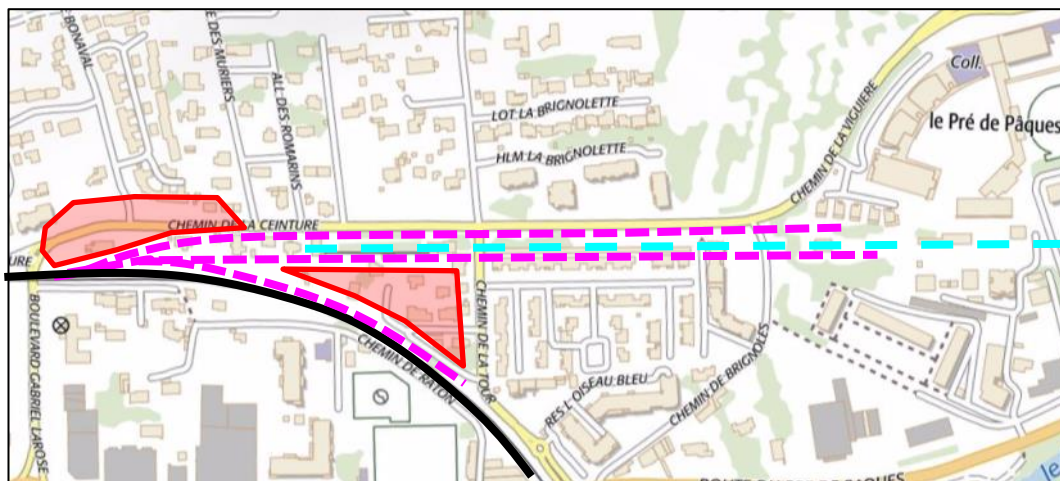


Le quai de transbordement mesurait 324 mètres. La double voie y accédait directement à l'aide d'une rampe. Des bretelles permettaient la remise en tête des engins moteurs. Au milieu, la tour de surveillance surplombait les deux voies de 60 et une voie normale.



Côté sud, les wagonnets étaient directement basculés dans les wagons stationnés en contrebas, sur la voie normale adjacente V6 bis.

Côté nord, le minéral était vidé dans des soutes délimitées par des murs, prenant appui contre le quai. Deux grues, circulant sur la voie normale adjacente au quai, chargeaient les wagons sur la voie contiguë V6 Ter.



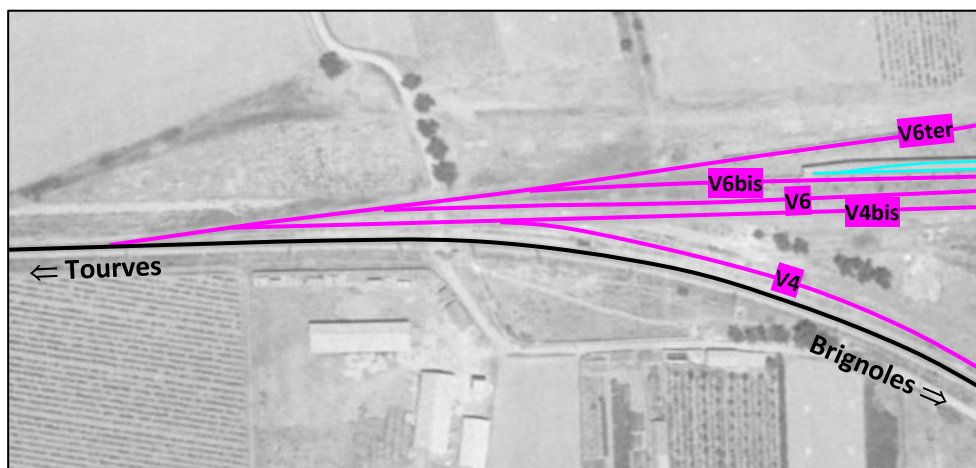
A l'ouest, deux zones de stockage avaient été prévues.

Les principaux axes ferroviaires sont reportés sur la carte IGN actuelle.

L'ancien quai aérien est appelé « Mur de la Todt » ou « La Taude » par extension provençale.

« La Taude » est presque intacte et se fond dans l'urbanisation. Certains l'ont même intégrée à l'architecture de leur maison.





L'EP prenait naissance près de l'actuel PN18-2, au PK 24,510 de la ligne de chemin de fer de Carnoules à Gardanne (1880-1939_v).

Les voies de 60 desservant les deux zones de stockage ne sont pas représentées.

En 1950, les voies sont déposées puis les pavillons commencent à prendre possession des lieux...



Vue aérienne IGN -1959



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

irsp-contact@sfr.fr