

## SUJET(S)

Chemin de fer électrique des mines de bauxite du *Recoux*.

MC

## LOCALISATION

## Code INSEE – Commune(s)

83031 – Le Cannet-des-Maures  
83136 – Le Thoronet

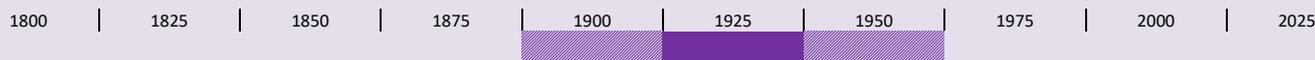
Var

Fiche IRSP de présentation générale  
du bassin de Brignoles : [83000.0](#)SECTION(S) DE  
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
<a href="#">83033.01N</a>	930 000	Carnoules – Les Arcs	1862	En service
<a href="#">83031.01M</a>	/	Mines du Recoux – Les Ribas	≥ 1886	≤ 1960



## PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

SOURCES  
DOCUMENTAIRES,  
ICONOGRAPHIQUES  
ET INTERNET

Revue générale des chemins de fer et des tramways	<a href="#">Gallica</a>
<i>La Revue de Paris</i> – Tome II -1918 – pages 845 à 859	<a href="#">Gallica</a>
<i>Annales de la Société d'histoire naturelle de Toulon</i> – 1910-1945	<a href="#">Gallica</a>
<i>Le Ciment</i> – Mars 1930	<a href="#">Gallica</a>
Annales des sciences géologiques	<a href="#">Gallica</a>
<a href="#">Musée des Gueules Rouges</a>	
<a href="#">Les mines de bauxite de France</a>	
<a href="#">Les mines de Bauxite</a>	
<a href="#">Provence Heritage Railways</a>	
<a href="#">Les mines de bauxite</a>	<a href="#">yopcku</a>
Congrès international des mines, de la métallurgie et de la géologie	<a href="#">Gallica</a>

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

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

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

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

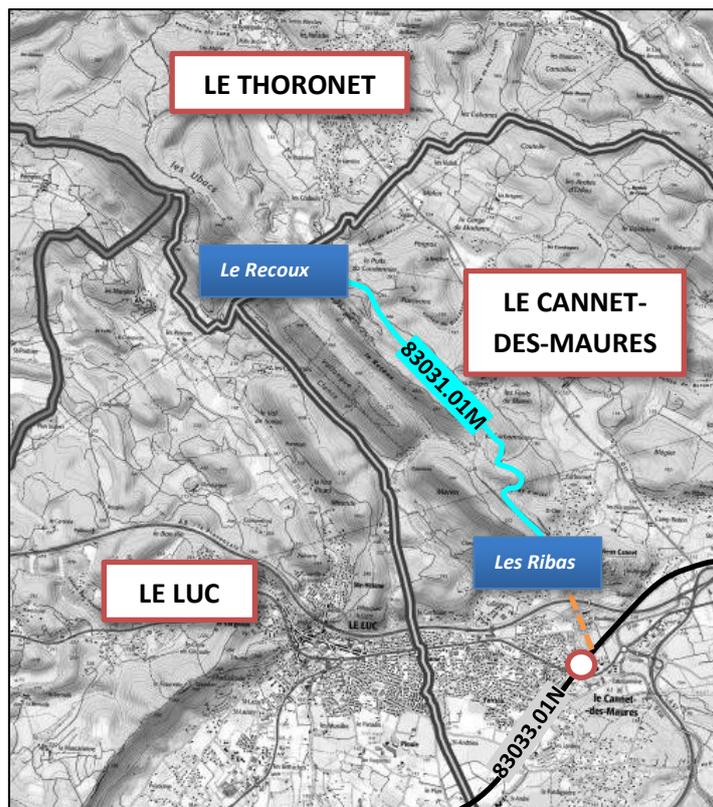
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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.

## LOCALISATION



Carte IGN – 2016

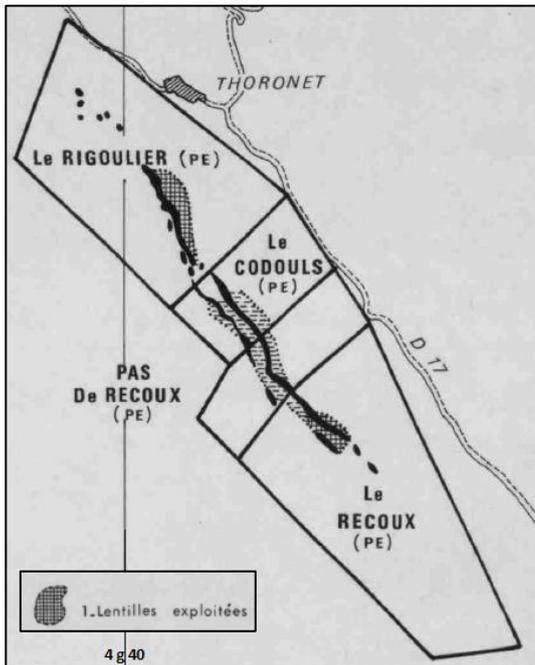
- Ecartement Normal en service      — Ecartement Etroit abandonné  
- - - Câble aérien



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

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

## LES CONCESSIONS

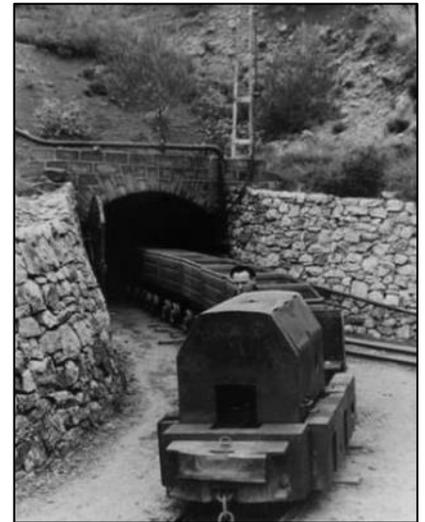


BRGM – Octobre 1975

Même si la présence de réseaux de surface est attestée par quelques photos, il est très difficile d'en extraire le plan. Le cadastre rénové de 1958 n'en fait pas mention et les vues aériennes manquent de résolution.

Seul un chemin de fer combiné à une télébenne entre la concession du *Recoux* et la gare du Luc-et-Le Cannet a pu être retrouvé.

Le gisement de bauxite de la **Montagne des Ubacs** est situé à l'extrémité orientale du synclinal nord de Brignoles. Il était divisé en 4 concessions (permis d'exploitations) : **Le Rigoulier**, **Le Codouls**, **Le Pas de Recoux** et **Le Recoux**.



Sortie du travers-banc Gullini au Pas de Recoux.



Traction animale au Rigoulier.

## HISTORIQUE DE LA CONCESSION DU RECOUX

L'exploitation du gisement du *Recoux* débute lorsque le 9 février 1886, la comtesse de Colbert permet à la **S<sup>té</sup> Augié & C<sup>ie</sup>** d'exploiter les bauxites de ses propriétés. Au décès de la comtesse, le marquis de Colbert proroge la concession jusqu'au 31 décembre 1903. La **S<sup>té</sup> Gebruder & Giulini** devait reprendre la concession pour 20 ans et 9 mois à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1904, mais elle céda ses droits à **Klapa & Testard** qui les cédèrent à **Dupuy, Beuf & Imbert**. Le 27 février 1905, ces derniers font apport de leurs droits à la **S<sup>té</sup> des Bauxites de France**, filiale du groupe germano-suisse *Aluminium Industrie Aktien Gesellschaft*. Deux ans plus tard elle est la plus importante du bassin varois.

Les années 1970 marquent la fin de l'embellie. La dernière exploitation souterraine ferme en mars 1989.

Le chemin de fer industriel du Recoux fait l'objet d'un article dans la [Revue générale des chemins de fer et des tramways](#) du 1<sup>er</sup> semestre 1908 (pages 241 à 248), consultable sur le site de la Bibliothèque Nationale de France : Gallica. Une grande partie de l'article est consacrée aux locomotives et à leur alimentation électrique.

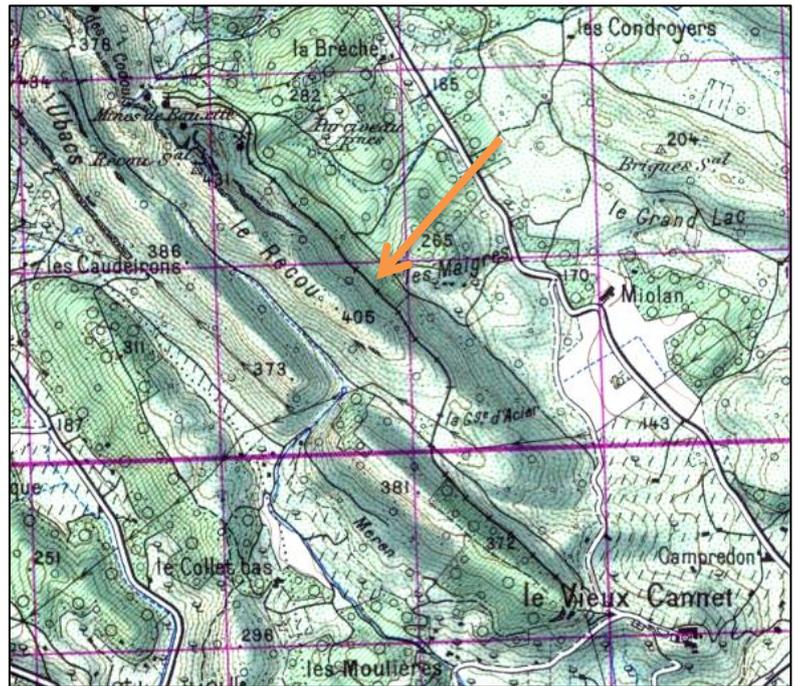
L'expédition des bauxites s'effectuait à l'aide des deux moyens de transport suivants:

- 1) Un chemin de fer industriel entre les mines et la station de transbordement des Ribas ;
- 2) Un câble aérien entre station de transbordement du Vieux-Cannet et la gare du Luc-et-Le Cannet.

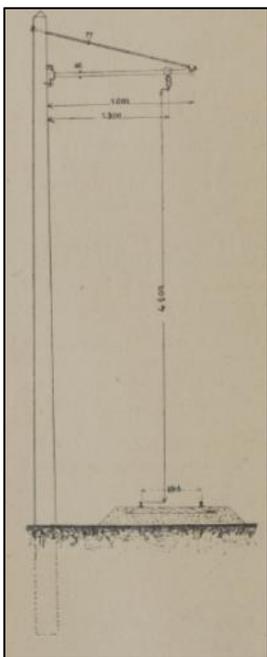
## DES MINES A LA STATION DE TRANSBORDEMENT

Il semblerait que la ligne de chemin de fer était déjà en fonction avant son électrification, puisque prévue initialement pour la traction animale. Sa date de construction est actuellement inconnue, mais pourrait logiquement se situer à la fin des années 1880. Elle aurait été déposée vers 1955.

La ligne avait une longueur de 2,9 km avec des courbes de 30 mètres. Le profil était en dos d'âne avec un point culminant au milieu du parcours. Les rampes atteignaient 2,8‰ dans le sens Recoux – Vieux-Cannet et 3,8‰ dans le sens opposé. Les traverses des rails de 9 kg/m furent consolidées et renforcées pour assurer une stabilité suffisante pour supporter des trains roulant à 15 km/h. Ces traverses étaient presque partout métalliques.



Carte IGN - 1950

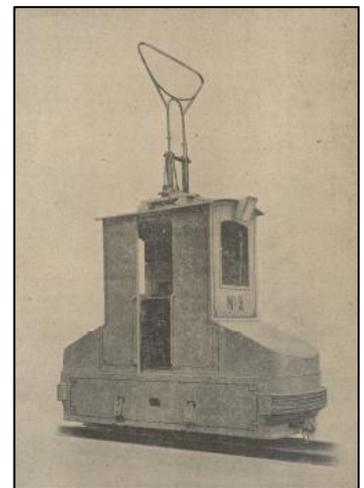


La ligne était alimentée en 500 V continu. Le courant (3 500 V triphasé, 25 Hz) était fourni par l'usine de *Pont-d'Argens* (les Arcs). Les poteaux étaient en bois. La ligne aérienne était située à 4,5 m au dessus des rails.

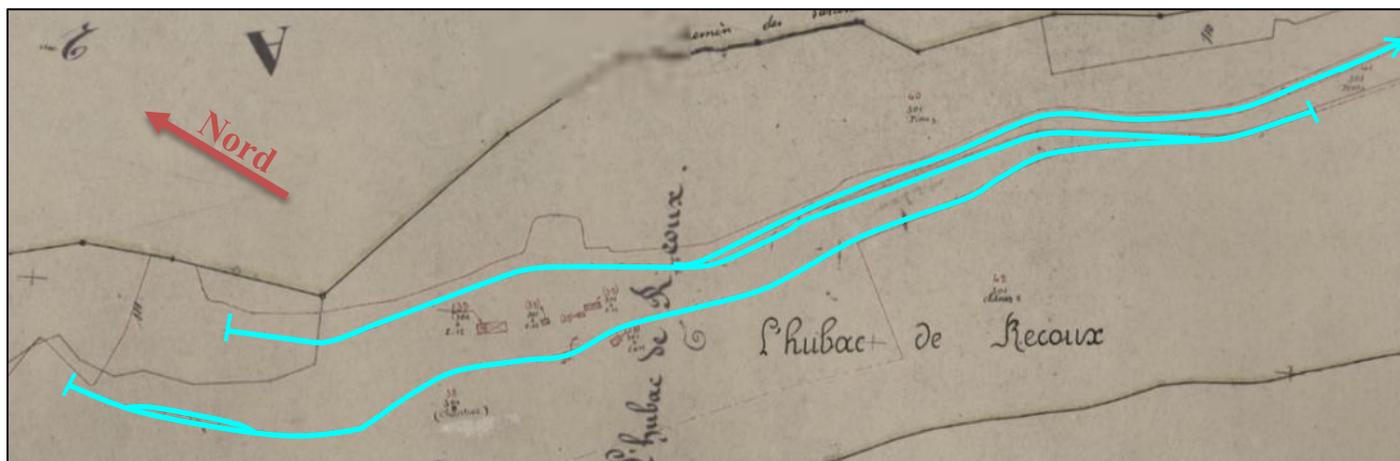
Les performances des deux locomotives avaient été calculées selon les critères suivants :

- ❖ Vitesse moyenne de marche commerciale : 10 km/h ;
- ❖ Durée des manœuvres aux 2 terminus : 30 min ;
- ❖ Durée d'un voyage aller-retour : 36 min ;
- ❖ Poids à transporter : 300 t/j ;
- ❖ Poids à vide des wagonnets : environ 500 kg ;
- ❖ Charge utile des wagonnets : 2 t.

Les trains tractaient 9 wagonnets. Chaque train transportait ainsi 16 à 18 tonnes de minerai, soit une charge maxi de 22,5 tonnes.



Le terminus de la mine du *Recoux* était situé à **L'Hubac du Recoux**. Le cadastre rénové de 1938 permet d'en avoir une vision très précise.

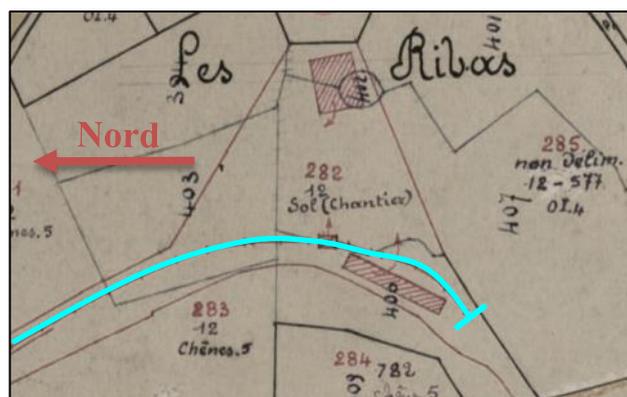


Extrait du cadastre rénové de 1938, section A1 – [Archives départementales du Var](#)



Extraits du cadastre rénové de 1938, section A3 – [Archives départementales du Var](#)

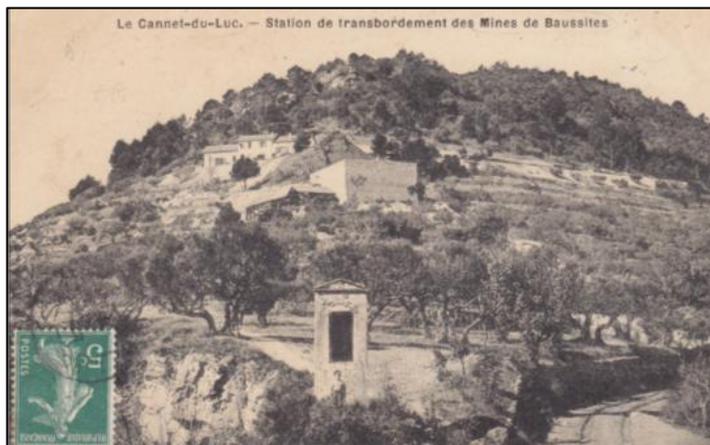
A **La Gorge d'Acier**, un croisement avait été prévu.



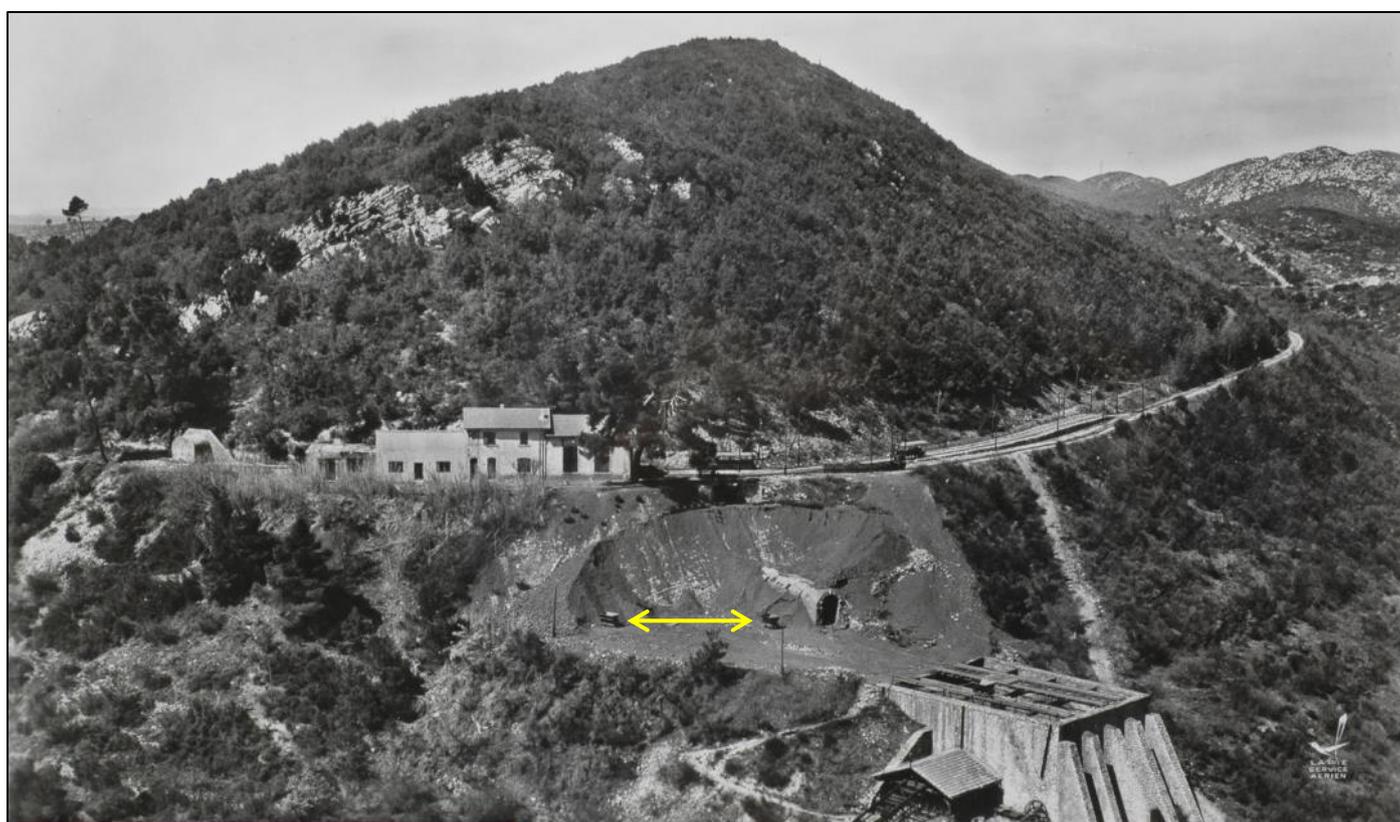
La station de transbordement était située aux **Ribas**, face au *Vieux-Cannet*. Le plan des voies présenté sur le cadastre rénové de 1938, diffère de celui visible sur le zoom de la carte postale des années 1950 : en plus de la voie principale, deux voies de garage ont été ajoutées.

Une voiture (ou automotrice ?) ouverte, chargée de transporter le personnel, est également visible. Une seconde apparaît sur la carte postale.





Ci-contre, une vue du début du XX<sup>ème</sup> siècle de la station de transbordement des **Ribas**. Ci-dessous, photo prise vers les années 1950, dont est extrait le zoom précédent. Deux wagonnets sont visibles (flèches jaunes).



Ci-contre, le site à l'abandon en janvier 1967. La flèche en pointillés orange indique l'emplacement du câble aérien.



## DE LA STATION DE TRANSBORDEMENT A LA GARE DU LUC-ET-LE CANNET



Vue aérienne IGN - 1951

Ci-contre, un des rares vestiges, route du *Vieux-Cannet*.

Le câble aérien permettait de franchir un dénivelé de 130 mètres.

Aux *Ribas*, le minerai était transbordé dans des bennes acheminées jusqu'à la gare PLM du Luc-et-Le Cannet par un câble aérien.



*La gare du Luc-et-Le Cannet est située sur le territoire de la commune du Cannet-des-Maures, à proximité de la commune du Luc. Elle a été construite par le PLM en 1862.*



