RANDONNEES FERROVIAIRES

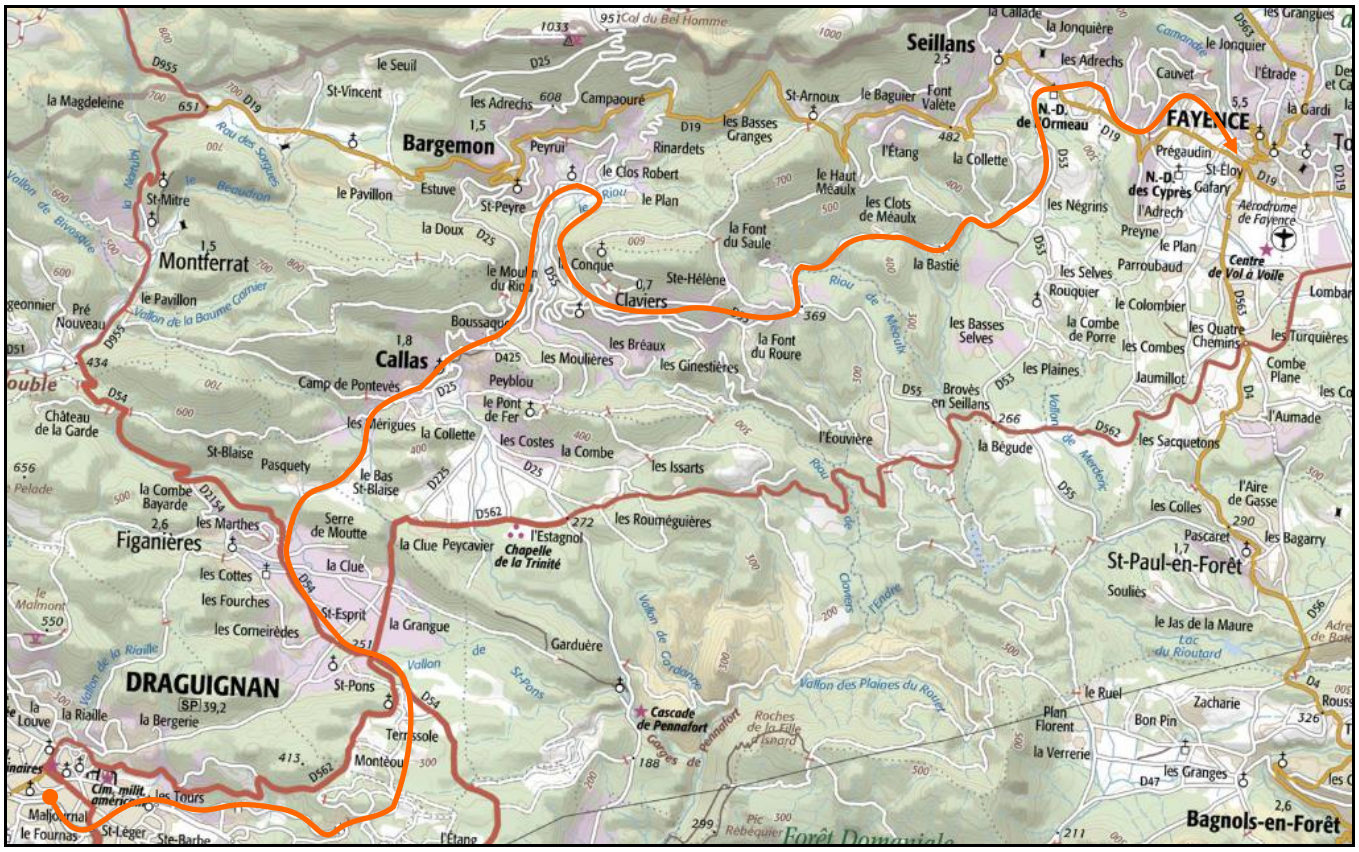
FICHE ITINERAIRE

CHEMIN DU CENTRAL VAR EST

TYPE : Chemins et routes non aménagés **Long : 33 Km**

	Début :	Fin :
COMMUNES :	**Draguignan (83)**	**Fayence (83)**
Lieudit :	Boulevard des Fleurs	Rue du Grand Jardin
Coordonnées GPS :	43°32'02.9"N 6°27'49.5"E	43°37'21.8"N 6°41'24.5"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

La ligne Central Var est une ancienne ligne à voie métrique de 210 km de long, reliant Meyrargues (Bouches du Rhône) à Nice (Alpes-Maritimes) via Draguignan et Grasse. C'était l'une des trois lignes du réseau Sud-France repris en 1925 par la société des Chemins de fer de Provence.

En raison de son tracé très accidenté, le temps de trajet de bout en bout était fort long, onze heures environ. Raison pour laquelle, la desserte globale se transforma très vite en dessertes locales sur des tronçons plus ou moins étendus mais sans correspondances entre eux. Et pour le reste, comme partout ailleurs, les autocars et l'automobile exercèrent leur concurrence inexorable.

Cependant, la ligne survivra jusqu'à la seconde guerre mondiale, rendant d'énormes services dans cet arrière-pays mal desservi. Mais, le 24 août 1944, dix jours après le débarquement allié en Provence, les

Allemands font sauter les trois grands viaducs de la Siagne, du Loup et de Pascaressa. Ils ne seront pas reconstruits. Si bien que des sections de ligne devront être abandonnées et entraineront le déclin du reste de la ligne qui fermera définitivement en 1950.

Elle reste cependant très vivace dans la mémoire locale de par les très nombreux ouvrages d'art aériens ou souterrains qu'elle montre encore et qu'il est possible d'emprunter. Elle est aussi souvent surnommée Train des Pignes par analogie avec l'actuel Train des Pignes auquel elle se raccordait peu avant Nice, au pont de la Manda sur le Var. Mais, hormis ce court tronc commun avant Nice, les deux tracés n'ont rien à voir l'un avec l'autre, et ne doivent pas être confondus.

Aujourd'hui, une grande partie de la plateforme a été transformée en voies publiques de différentes natures : sentiers, chemins, pistes, rues ou routes, et offre diverses possibilités de balades toutes plus séduisantes les unes que les autres.

Le réseau Sud France et ses trois lignes, avec du nord au sud :

- La ligne de l'actuel Train des Pignes, toujours en service entre Digne et Nice ; un voyage de toute beauté à faire absolument pour les amoureux de chemins de fer.
- En rouge, le tracé de l'ancienne ligne du Central Var.
- Et le long de la mer, la ligne du Littoral avec trois voies vertes : la véloroute du Macaron au départ de Toulon, et la piste cyclable du Littoral au départ d'Hyères, suivie du chemin du Train du Littoral jusqu'à Saint Raphaël.

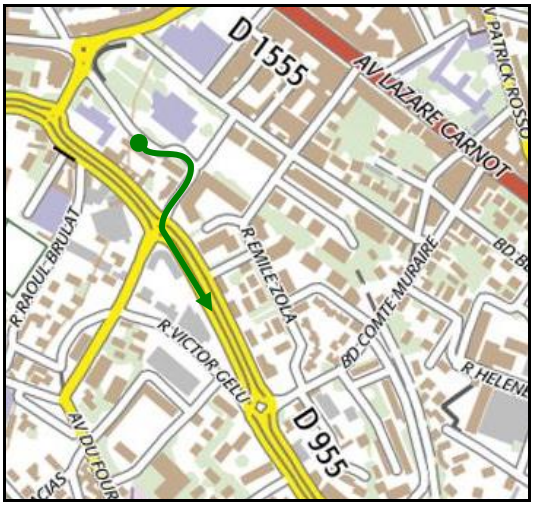
Les sections du varoises Central Var facilement accessibles à la randonnée, se subdivisent, quant à elles, en trois chemins successifs :

- Le chemin du Central Var Ouest, de Rians à Barjols.
- Le chemin du Central Var Médian, de Sillans la Cascade à Flayosc.
- Et le chemin du Central Var Est, de Draguignan à Fayence (n° IGRF 83050.01D), que décrit la présente fiche.

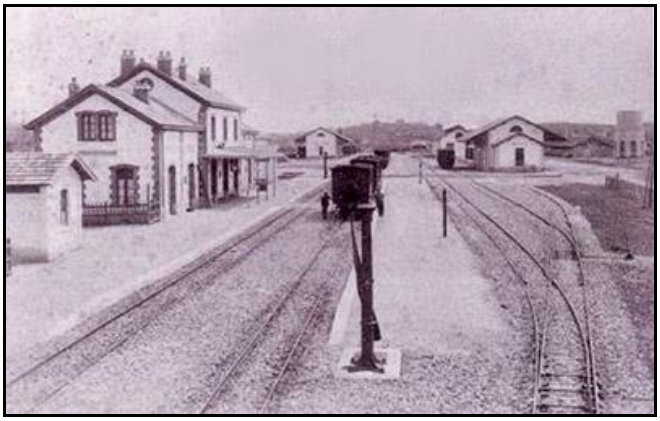
Elles sont suivies dans les Alpes Maritimes par la route ferroviaire des Préalpes d'Azur, entre le Tignet et la Manda.

Sauf en de rares endroits sur chemin, et en raison de leur longueur, ces étapes s'adressent plutôt à des cyclistes qu'à des piétons. Elles sont souvent sur petites routes étroites et sinueuses accessibles aux voitures, ce qui impose donc un minimum de prudence. Par ailleurs, les tunnels sont courbes et assez longs. Une chasuble rétro réfléchissante et un éclairage en état de marche sont donc recommandés. Moyennant quoi vous pourrez découvrir les superbes paysages de l'arrière-pays varois.

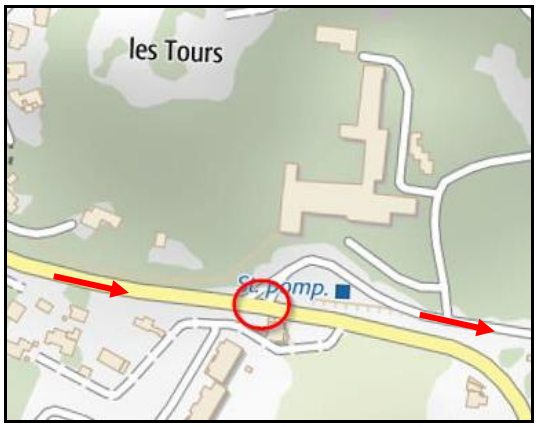
DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Ci-dessus et ci-dessous, le début du parcours devant la gare du Sud France
qui faisait face à la grande gare de Draguignan (actuelle gare routière)

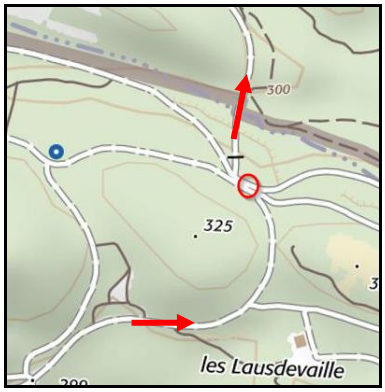


Pour sortir de Draguignan, il faut suivre les RD 955 et RD 59
qui empruntent aujourd'hui le tracé de l'ancienne voie ferrée

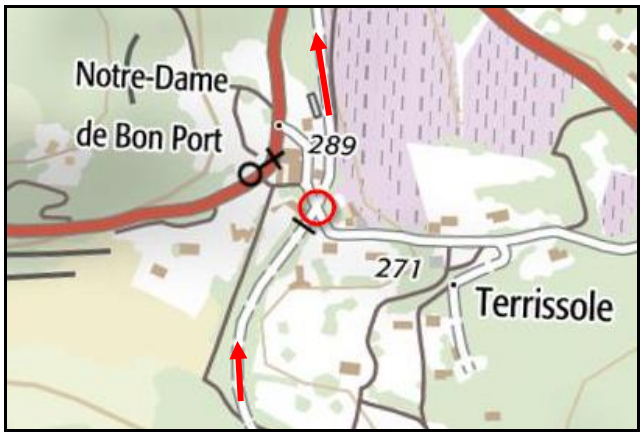


A ce carrefour,
il faut quitter la RD 59 et emprunter l'avenue de la Vaugine qui correspond à l'ancienne voie ferrée

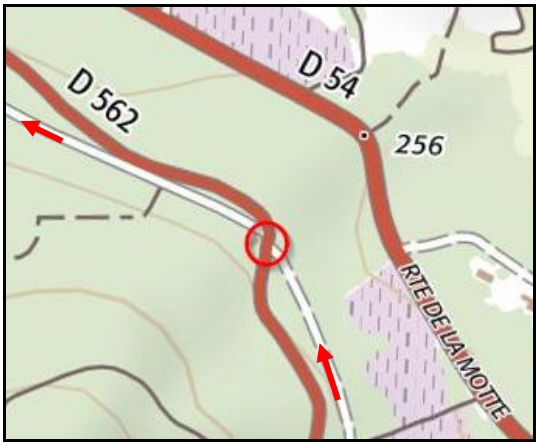
Cette avenue devient très vite une petite route ferroviaire qui passe sous ou sur divers ouvrages d'art



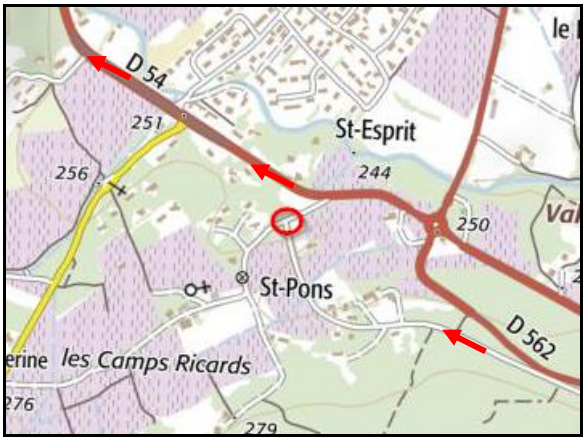
Attention de ne pas vous tromper à cet important carrefour de pistes
Pas de photo disponible pour l'instant.
Il ne tient qu'à vous.



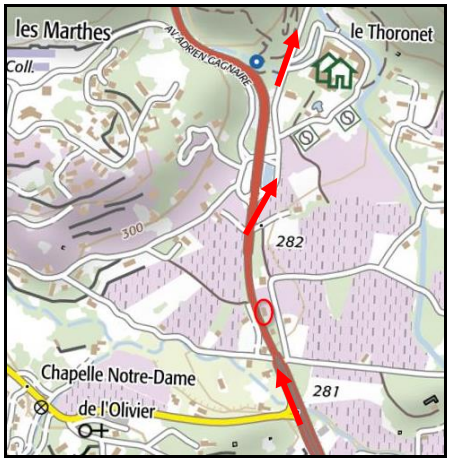
Traversée du chemin de Terrissole



Puis, non loin de là, celle de la RD 562, dans un virage



A Saint Pons, le tracé se termine brutalement et il convient de tourner à droite pour rejoindre la RD 54 que suivait la voie ferrée jusqu'à Figanières

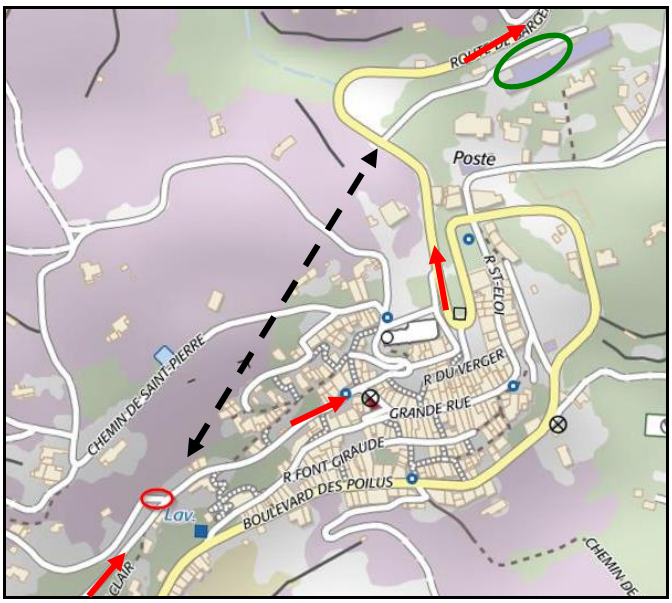


Vue à contresens de la ligne et cachée derrière sa haie, la gare de Figanières
Il convient de quitter la RD 54 sur la droite peu après la gare, vers le Thoronet

La gare à l'époque du Central Var

Un transbordeur aérien provenant d'une mine de fer locale, arrivait à proximité de la gare

Encore un pont sous le chemin de Camp Pontevès

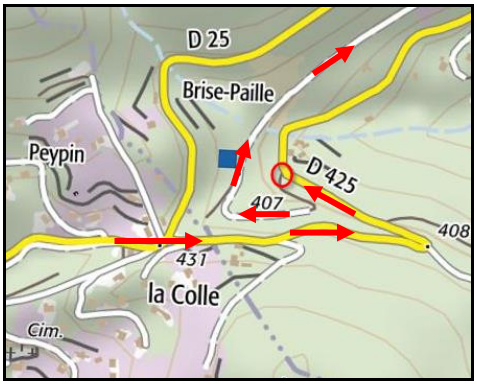


Ci-dessous, un autre pont à Callas, qui précède un tunnel fermé qu'il faut contourner

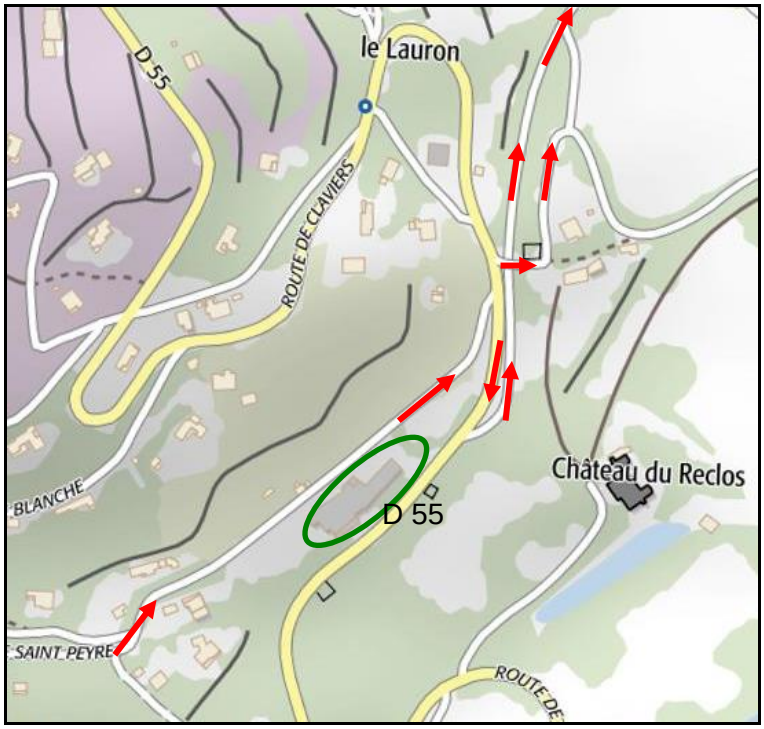
La fermeture du tunnel impose un contournement par le centre ville de Callas
La gare (ellipse verte) a disparu au profit d'une grande clinique qui occupe les lieux

La sortie du tunnel visible sur la route de Barjemon et la gare disparue

Après Callas, la voie ferrée ne peut plus être suivie sur un gros kilomètre, jusqu'au col de Boussaque sous lequel elle passait par un autre tunnel lui aussi condamné. Pour rattraper le tracé, il convient de descendre la RD 425 jusqu'au virage marqué d'un cercle rouge. Et là, remonter le chemin à contresens.



Le chemin à contresens qui permet de remonter vers la voie ferrée depuis la RD 425



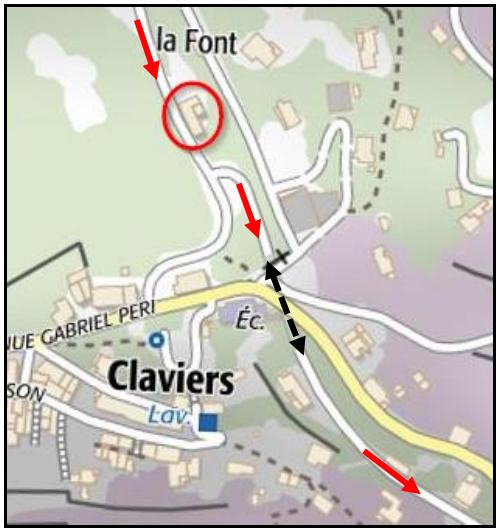
A Bargemon, la gare (ellipse verte) a elle aussi été remplacée par un établissement sanitaire qui se contourne par la gauche (chemin de Saint Peyre).

En arrivant sur la RD 55, le randonneur a alors le choix de passer sur ou sous le pont de chemin de fer.
Cette dernière option nécessite de revenir un peu sur ses pas, mais a le mérite de montrer le dessous de ce bel ouvrage en forme de tunnel à parement oblique.

Le débouché du chemin de Saint Peyre sur la RD 55 avec le passage sur le pont à gauche, ou le petit détour pour passer sous le pont, au fond et ci-dessous

Ci-dessus et ci-après, côté cour et côté voies, la gare disparue de Bargemon

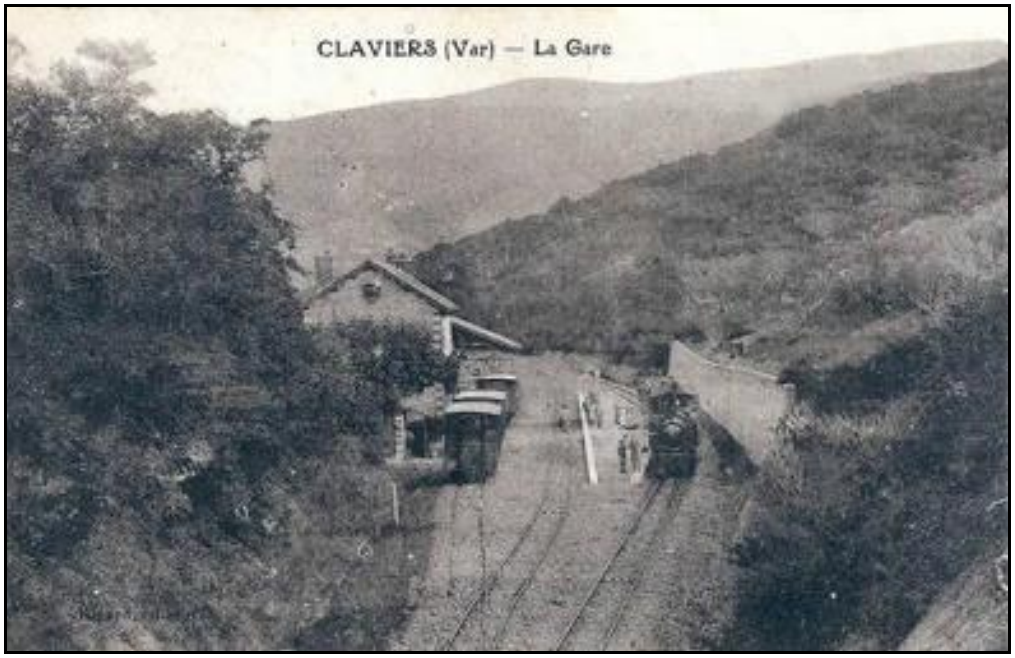
Et le dessous du petit pont à parement oblique



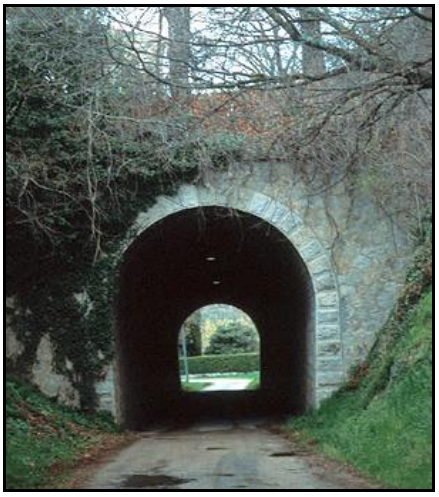
La gare de Claviers, aussitôt suivie d'un tunnel de 51 m de long qu'il est possible de traverser

La gare de Claviers côté rue et côté voies

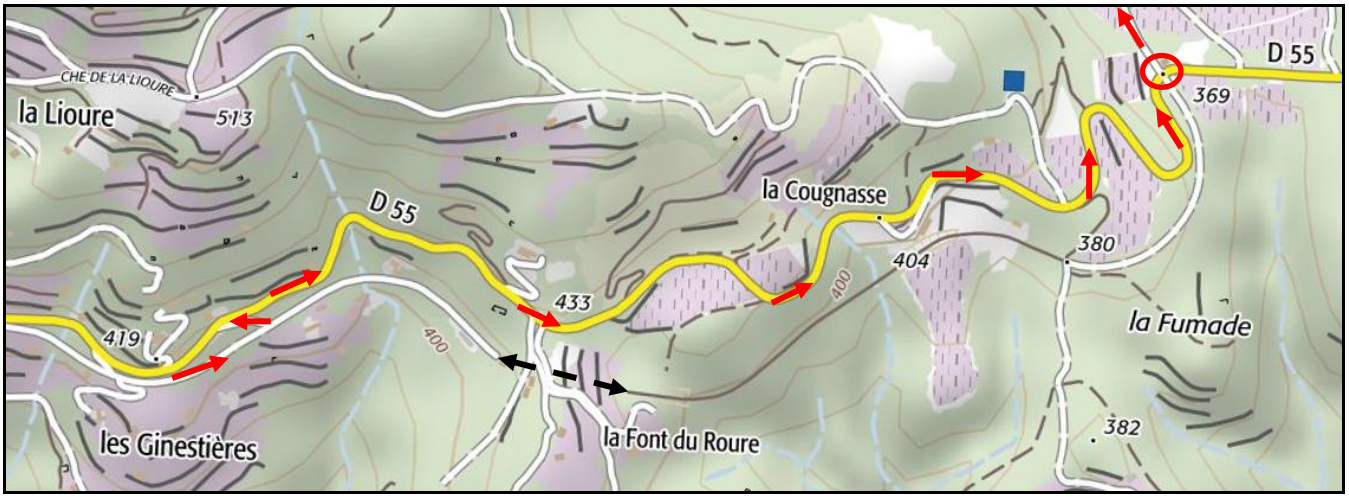
La gare vue hier dans le sens de la ligne avec la fumée du train qui cache l'entrée du tunnel



Et à contresens, vue depuis le dessus du tunnel



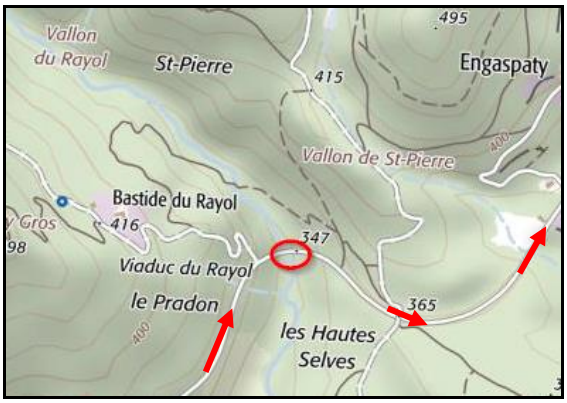
L'entrée et la sortie du tunnel



La voie ferrée franchissait le col de la Font du Roure par un tunnel qui a été privatisé et fermé
Ce qui impose un détour par la RD 55 située au-dessus de la ligne (flèches)

Et la reprise du tracé à partir de la RD 55 (cercle rouge)

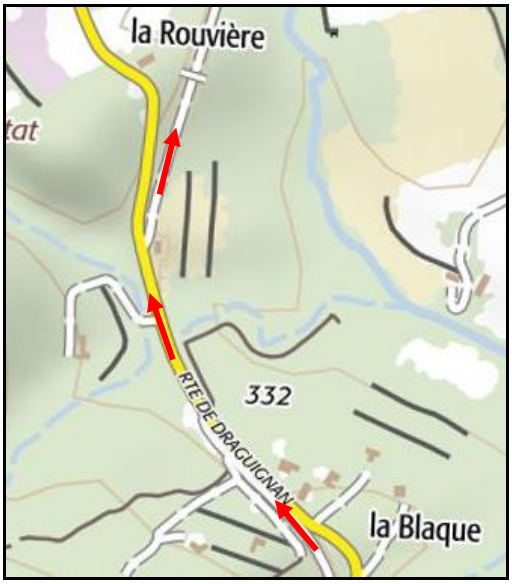
Et encore des ponts sous lesquels passait la voie ferrée



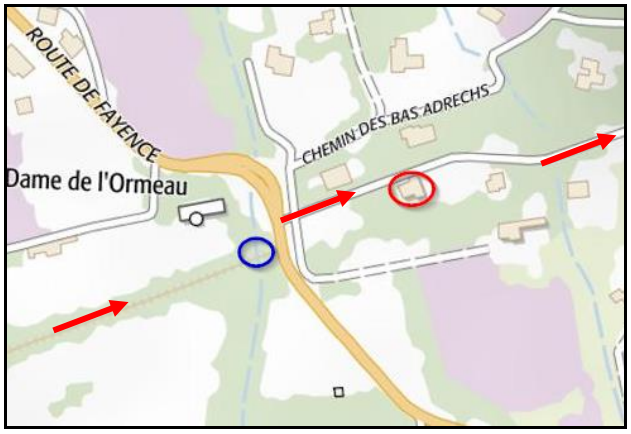
Puis, ci-dessus et ci-dessous, l'un des ouvrages d'art les plus importants de la ligne :
le viaduc en maçonnerie du Rayol, long de 159 m, haut de 40, avec 6 arches plein cintre

Le dessus du viaduc vu dans le sens de la ligne et à contresens

Et encore un pont différent de tous les autres



Avant d'arriver à Seillans, la ligne traversait la RD 53 très tangentiellement
Ci-dessus, le débouché de la piste sur la route
Et ci-dessous, cent mètres plus loin, sa reprise près de cette jolie maison de passage à niveau



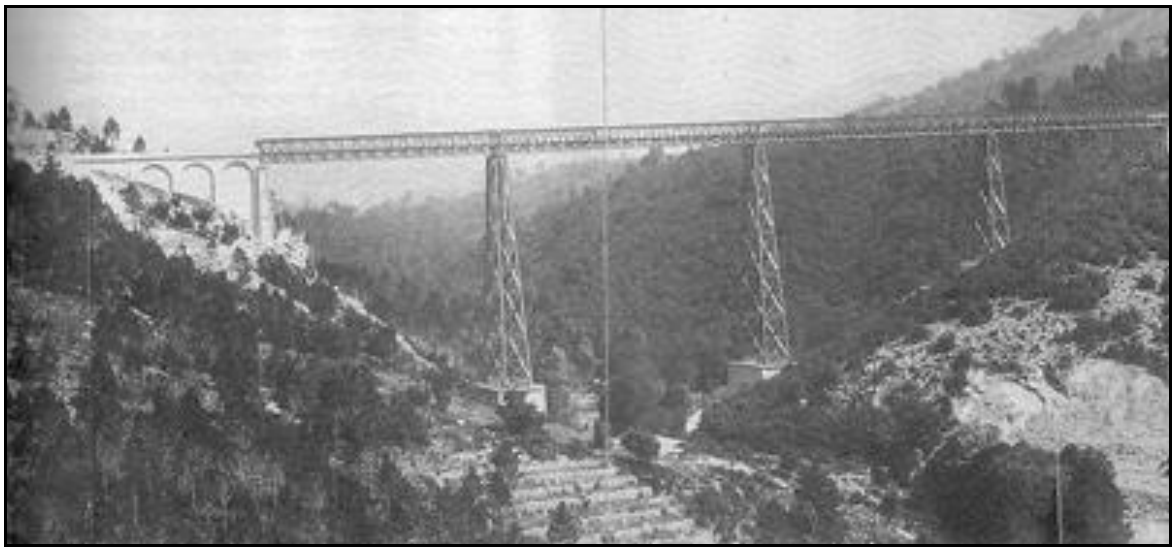
Le passage sous Seillans est transformé en sentier à cause d'un petit pont métallique détruit
(cercle bleu)
dont on peut encore voir les culées en bordure de la RD 19, juste avant la gare

La gare de Seillans vue dans le sens de la ligne et à contresens

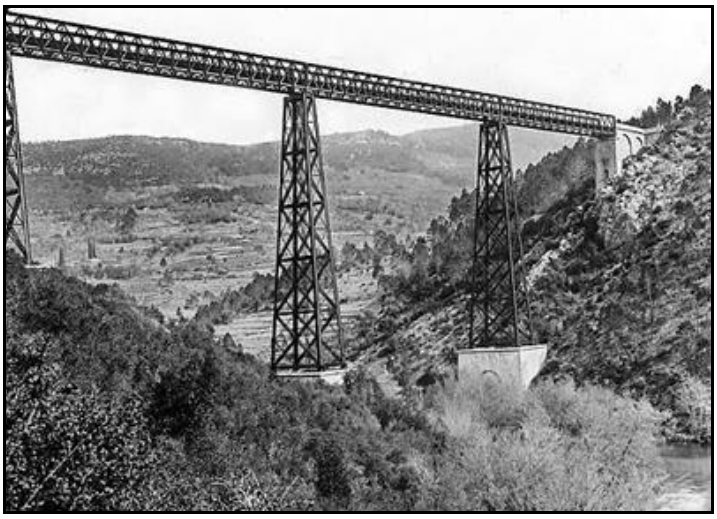
Et toujours, ici et là, des petits ponts sous lesquels passait le train

Et, ci-dessus et ci-dessous, la fin du parcours devant la belle gare de Fayence

Après Fayence, le tracé de la ligne a en partie disparu puis quitte le département du Var par un magnifique viaduc détruit par les Allemands en 1944 et dont il ne reste qu'une grosse culée côté Alpes Maritimes.



Le viaduc métallique de la Siagne, 72 m de haut,
dont les Allemands firent tomber deux travées au fond de la vallée
Jamais reconstruit, il n'en reste aujourd'hui que la grosse culée que l'on voit à gauche



La culée côté Alpes Maritimes

★ ★ ★

Une curiosité anecdotique pour finir :

La construction de la ligne de chemin de fer Marseille > Nice par la côte provoqua la colère des élus varois car elles évitait les principales villes de l'arrière-pays : Brignoles, Draguignan et Grasse. Des comités se formèrent pour obtenir une seconde ligne plus centrale. D'ailleurs, le 24 janvier 1872, un gros éboulement entre Antibes et Cagnes démontra la fragilité de l'unique lien ferroviaire entre vallée du Rhône et Nice, et la nécessité d'avoir une deuxième liaison. Celle-ci fut actée par le plan Freycinet de 1879 qui retint deux lignes à construire : Draguignan > Cagnes par Grasse, et Draguignan > Mirabeau (Vaucluse) par Barjols.

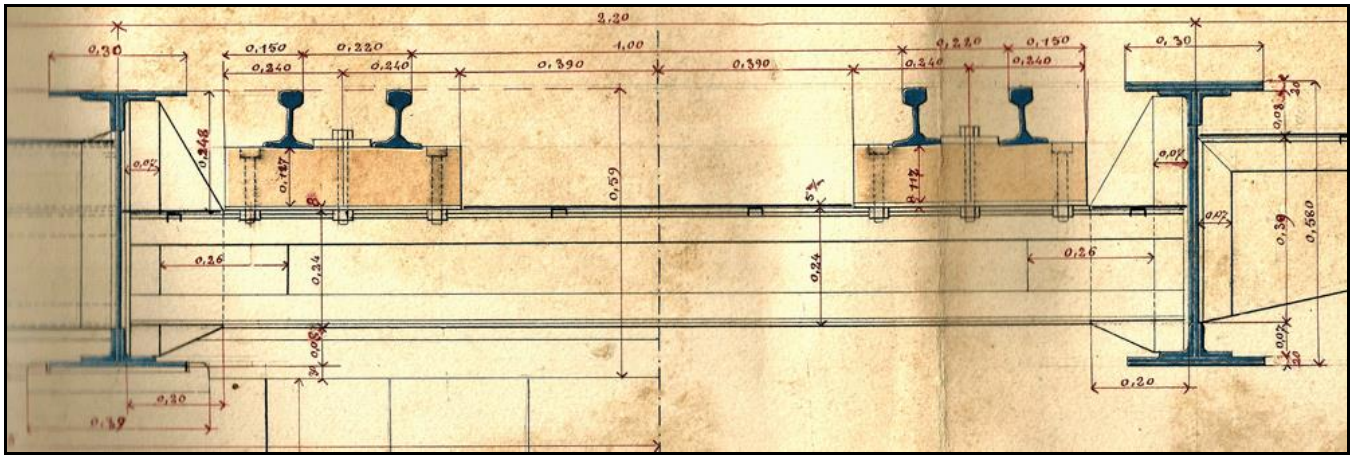
Jusqu'alors tous les projets de lignes ferroviaires avaient été conçus pour un écartement de voie normal, les lignes métriques restant une exception. Mais compte tenu du relief très tourmenté de la région, décision fut prise en 1883 que la ligne Central Var serait à voie métrique, certes plus sinueuse mais moins coûteuse.

Les travaux débutèrent à partir de Draguignan en 1886 et la ligne fut ouverte jusqu'à Meyrargues en 1889, puis jusqu'à Nice l'année suivante. Mais la situation étant à cette époque particulièrement tendue avec l'Italie suite à l'annexion du comté de Nice par la France, les militaires exigèrent que le tronçon Nice > Draguignan puisse accepter le passage de trains à écartement normal. Par conséquent, il fallut reprendre les travaux, élargir le gabarit de la ligne et la doter d'un double écartement. Ce qui fait que les ponts et tunnels situés à l'est de Draguignan sont plus larges que ceux situés à l'ouest, vers les Bouches du Rhône.

Quant à la voie, on adopta alors un curieux système d'écartements imbriqués l'un dans l'autre avec quatre files de rails, permettant ainsi de faire circuler sur la même ligne des trains normaux et des trains à écartement métrique.

Puis, par souci d'économie, des essais dans des courbes à faible rayon ayant démontré la possibilité de passer d'une voie à 4 files de rails symétriques à une voie asymétrique à 3 files de rails, on décida de démonter le premier système pour le remplacer par celui à trois rails, soit un rail commun aux deux voies et deux rails indépendants pour chaque écartement. Bien entendu, tout cela prit du temps et la pose du troisième rail n'était toujours pas terminée en 1892. Par ailleurs, l'autorité militaire s'aperçut qu'il y avait diverses malfaçons : le troisième rail était complètement enfoui sous le ballast en certains endroits, son ornière de passage était comblée aux passages à niveau, des aiguillages manquaient, etc… Bref, la voie à écartement normal existait bien, mais elle était totalement inutilisable.

En mars 1896, le ministère des Travaux Publics met donc la compagnie du Central Var en demeure d'effectuer les travaux nécessaires, et de terminer partout la conversion de 4 à 3 rails, les 4 rails n'étant maintenus que sur les ouvrages métalliques où l'on ne peut modifier les longerons supportant les rails.

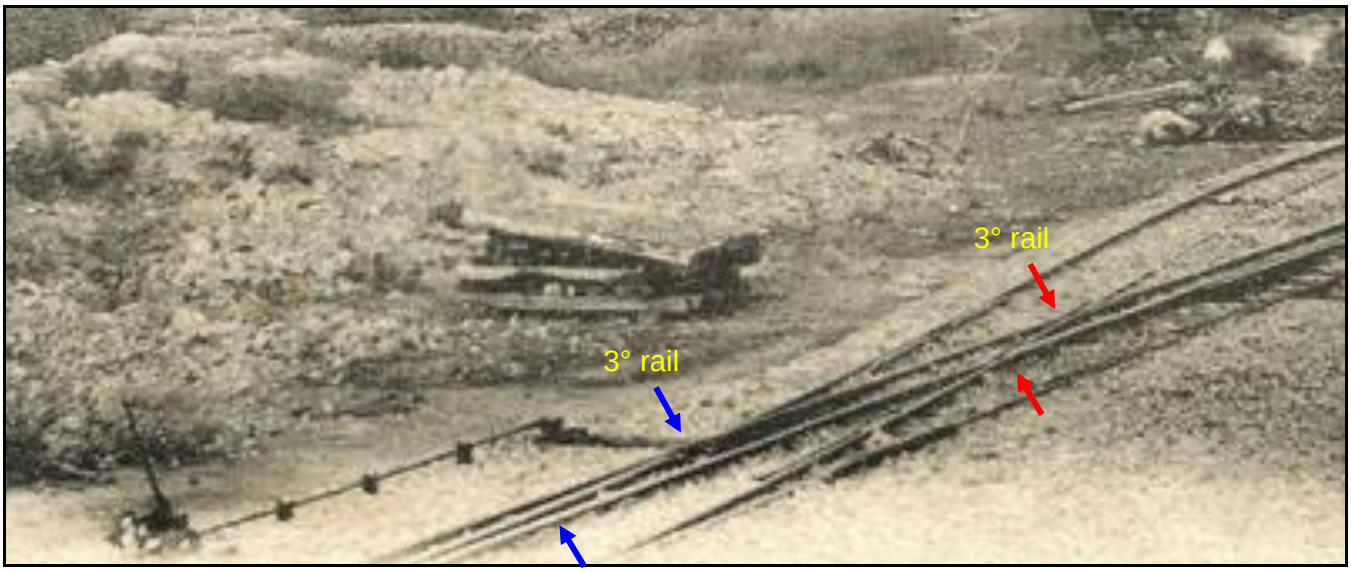


Coupe d'un pont métallique du Central Var montrant les quatre files de rails installées sur le tablier

Les travaux s'achèveront à la fin du siècle, juste au moment où s'apaisera la tension internationale entre la France et l'Italie, rendant ainsi obsolètes ces couteux investissements militaires. En 1914, le réseau verra partir vers le front son personnel et son matériel roulant. Puis un nouvel ordre de réquisition sera lancé le 20 mai 1916. Il s'agit cette fois de récupérer du matériel de voie pour le mettre à disposition du

corps expéditionnaire d'Orient qui sera impliqué dans ce qui deviendra "le fiasco des Dardanelles". Le troisième rail en fera les frais.

Son démontage sera opéré par un détachement du génie en quelques semaines. Ainsi disparaît cet appendice dont on avait tant vanté l'intérêt stratégique et qui avait fait l'objet de nombreuses études avec ses aiguillages compliqués.



Comme le montre cette photo, chaque aiguillage à trois rails avait deux cœurs décalés (flèches rouges) et deux aiguilles elles aussi décalées (flèches bleues) du côté du troisième rail

L'opération permettra de récupérer 17 000 longueurs de rails, 93 aiguillages, 10 000 paires d'éclisses, autant de traverses créosotées et autre accessoires qui seront expédiés sur le front de Macédoine et seront perdus à jamais.

Comme quoi le gaspillage n'est donc pas une notion propre à notre époque.

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.

★ ★ ★