

# RANDONNEES



# FERROVIAIRES

## FICHE ITINERAIRE

### CHEMIN DU TRAIN DU LITTORAL

TYPE :

Voie verte aménagée et sécurisée

Voir fiches Voie Verte ►►

Long : 90 Km



COMMUNES :

Début :  
Hyères (83)

Fin :

Saint Raphaël (83)

Lieudit :

Route des Vieux Salins

Rond-point Victor Hugo

Coordonnées GPS :

43°07'27.9"N 6°11'19.7"E

43°25'33.6"N 6°45'44.9"E

### SITUATION GENERALE



### COMMENTAIRES

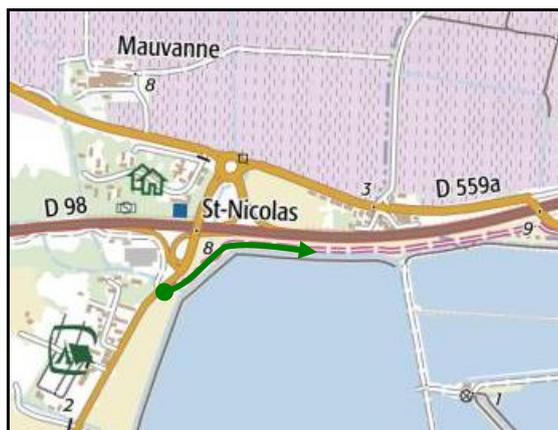
Avec ses 90 km de développement, le chemin du train du littoral varois constitue l'une des randonnées ferroviaires les plus longues et les plus spectaculaires de France. Il fait suite à la [véloroute du Macaron](#) sur l'ancienne ligne métrique d'intérêt local qui reliait Toulon à Saint Raphaël, via Hyères, la Londe, Cavalaire, Cogolin, Sainte Maxime et Fréjus (n° IGRF [83069.05D](#), [83042.01D](#) et [83061.03D](#)).

Bien que globalement considéré comme voie verte aménagée sur des pistes réservées aux circulations douces, cet itinéraire possède cependant quelques coupures qui font appel à des liaisons variées allant

de la route à grande circulation jusqu'au sentier. De même, la voie ferrée a complètement disparu sur une section de 3 km de long, le long du ruisseau de Bourrian, entre le hameau de Gassin et l'ancienne gare de la Foux sur la commune de Cogolin ; ainsi que sur ses dernières centaines de mètres avant la gare terminus de Saint Raphaël. Dans cette région ô combien touristique, l'urbanisation est passée par là et a profondément modifié la structure passée des paysages. Ceux-ci ne sont plus ceux que pouvaient voir les passagers du train.

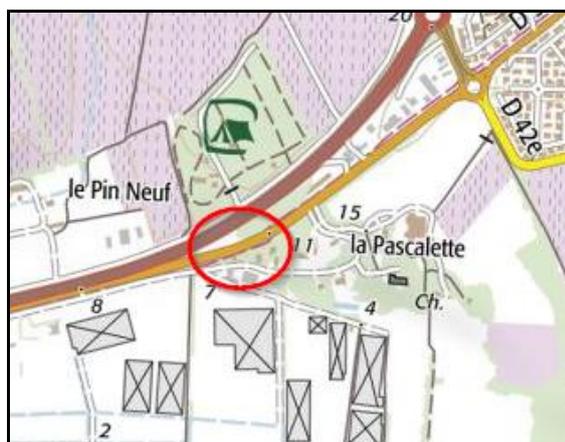
Il n'en demeure pas moins que le piéton ou le cycliste pourra faire une superbe balade depuis ce balcon sur la mer. Il franchira quelques tunnels qui sont tous éclairés et divers vestiges lui rappelleront le passé ferroviaire du parcours.

## DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début du parcours, sur la route des Vieux Salins, au lieudit Mauvanne Saint Nicolas

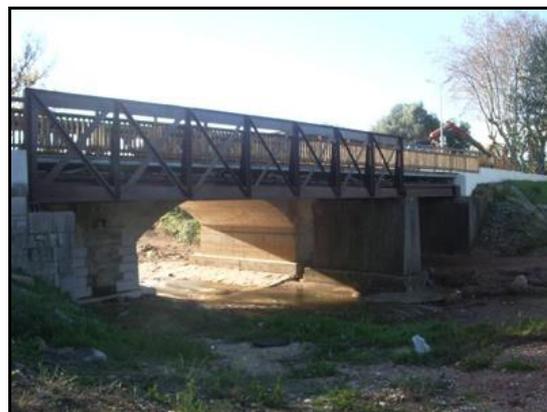
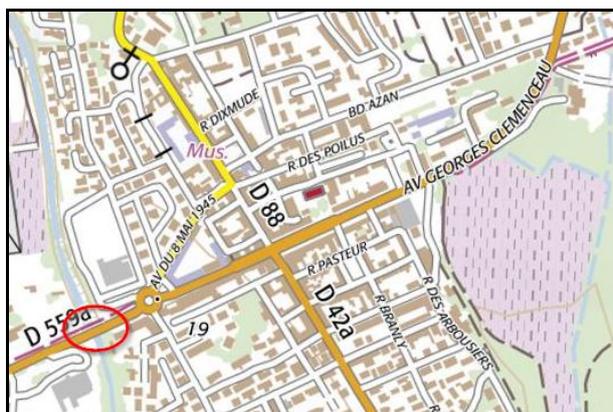
Ci-contre et ci-dessous, à la Pascalette, à l'entrée de La Londe, une ancienne maison de passage à niveau rappelle l'existence de la voie ferrée



La voie ferrée traversait le centre de La Londe et sautait le ruisseau du Pansard sur un pont métallique à poutres latérales ajourées en treillis que la voie verte emprunte toujours. Ce dernier est accolé au pont routier en maçonnerie de la RD 559A.

Juste après le pont, au rond-point de la Poste, la voie verte présente une coupure pour la traversée du centre-ville. Deux choix ont alors possibles :

- Continuer tout droit par l'avenue Georges Clémenceau pour rattraper l'itinéraire en sortie de La Londe. Mais dans ce cas, on ne voit pas la gare.
- Obliquer à gauche par l'avenue du 8 mai et la rue des Poilus au bout de laquelle se trouve l'ancienne gare toujours visible. Ce second choix a en outre l'avantage de coller au tracé ferroviaire.



Le pont métallique sur le Pansard  
En arrière-plan, on voit l'arche du pont routier en maçonnerie



Ci-dessus et ci-contre, l'ancienne gare de La Londe où un panneau rappelle l'existence passée du petit train

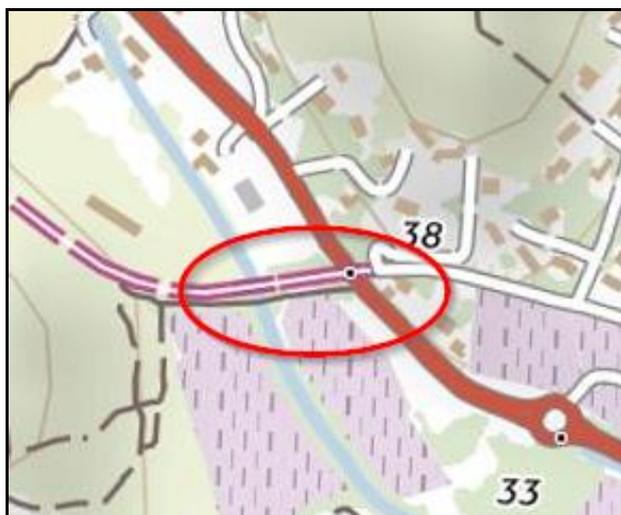


En quittant La Londe, la voie ferrée franchissait le Maravenne par un pont assez important sur lequel passe la voie verte (chemin du Carrubier)

Pas de photo disponible pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.

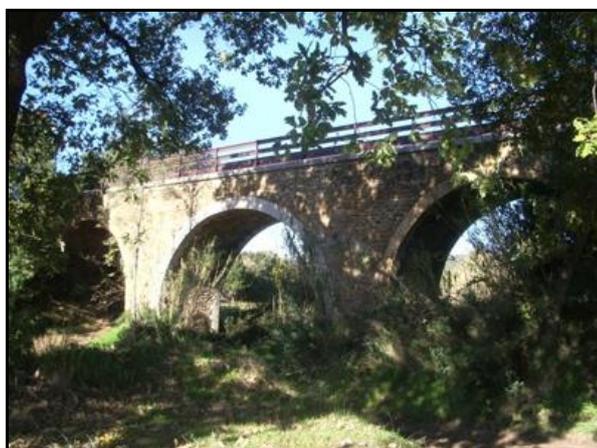


Après le pont sur le Maravenne, la ligne rejoignait la route qu'elle suivait un long moment avant d'arriver à la halte de la Verrerie située à mi-chemin entre La Londe et Bormes les Mimosas



Ci-contre et ci-après, à l'entrée de Bormes les Mimosas, la voie ferrée franchissait deux ponts successifs :

- Un premier en maçonnerie comportant trois arches plein cintre sur le Batailler
- Et un deuxième pont à tablier métallique sur la RD 559. Le tablier actuel, placé plus haut pour permettre le passage des poids lourds, n'est plus d'origine



Les deux ponts



Le dessus des deux ponts vu à contresens de la ligne  
 Dans le fond, celui en maçonnerie sur le Batailler et au premier plan, celui sur la RD 559  
 A noter qu'avec un poids autorisé de 8 tonnes, la voie verte est accessible aux randonneurs obèses

La traversée de Bormes s'effectue en suivant la voie verte et ne présente rien de particulier. La gare a disparu, remplacée par les immeubles situés au niveau de la place de Verdun.

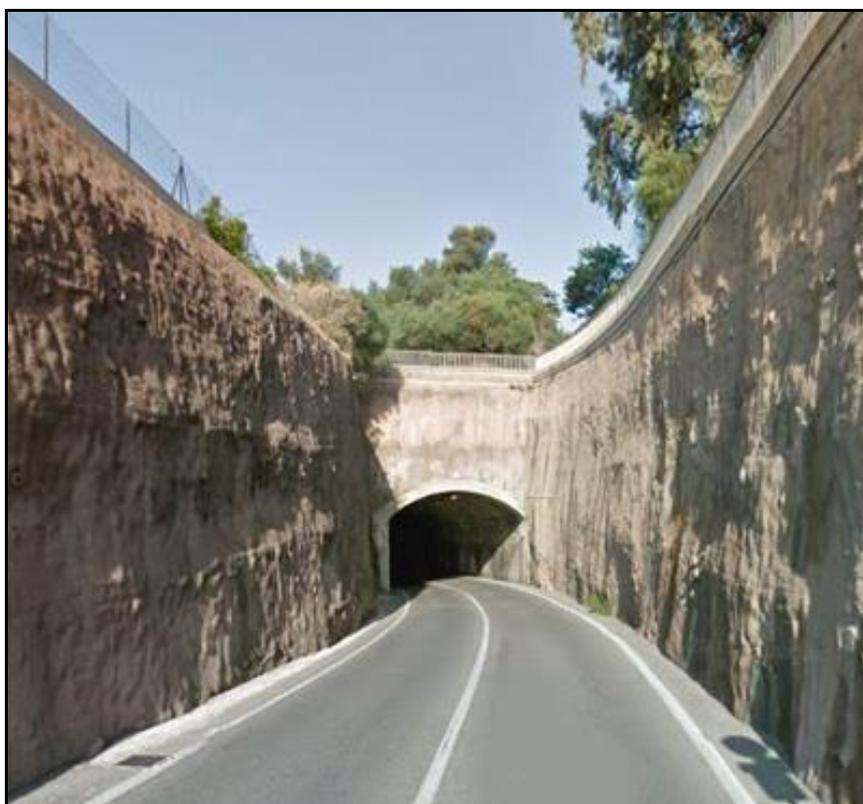


A l'entrée du Lavandou, la voie verte disparaît et la RD 559 emprunte le tracé de l'ancienne voie ferrée  
 Il convient de rester sur la gauche et de rejoindre l'avenue Paul Valéry  
 depuis laquelle on pourra voir l'ancienne gare du Lavandou transformée en gare routière





Après la gare, l'avenue Paul Valéry se prolonge par le boulevard de Stalingrad qui rejoint la RD 559. Comme l'indique l'extrait de carte ci-dessous, il convient alors de toujours rester sur la gauche de la RD 559 pour rejoindre l'avenue de la 1<sup>ière</sup> Division Française Libre qui amène directement à la reprise de la voie verte au-dessus d'une tranchée et d'un tunnel routiers qui, s'ils se trouvent bien sur le tracé de l'ancienne voie ferrée, sont bien postérieurs à celle-ci.



La tranchée et le tunnel du Lavandou vus à contresens de la ligne  
 La voie ferrée passait bien à cet endroit, mais... en surface  
 La tranchée et le tunnel sont récents et purement routiers  
 Sur cette photo, la voie verte se trouve au sommet du bord droit de la tranchée

Après le Lavandou, la voie verte et la route cheminent à nouveau parallèlement jusqu'à la baie de la Fossette où se trouvait une gare qui existe toujours.

Ci-contre, la jolie gare de la Fossette superbement restaurée

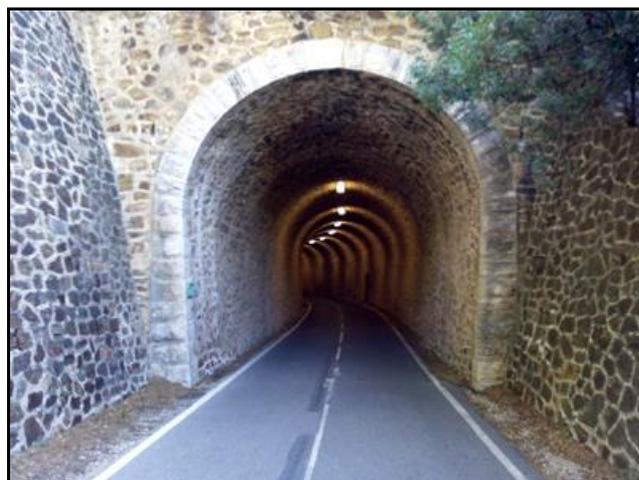


Juste après la gare, la voie ferrée faisait une courbe à gauche dans une profonde tranchée en partie recouverte aujourd'hui d'une dalle en béton qui reçoit un court de tennis qui n'existait pas à l'époque (rectangle sur l'extrait de carte ci-dessus).



A Aiguebelle, la voie verte passe du côté gauche au côté droit de la RD 559 par un passage sous ce pont



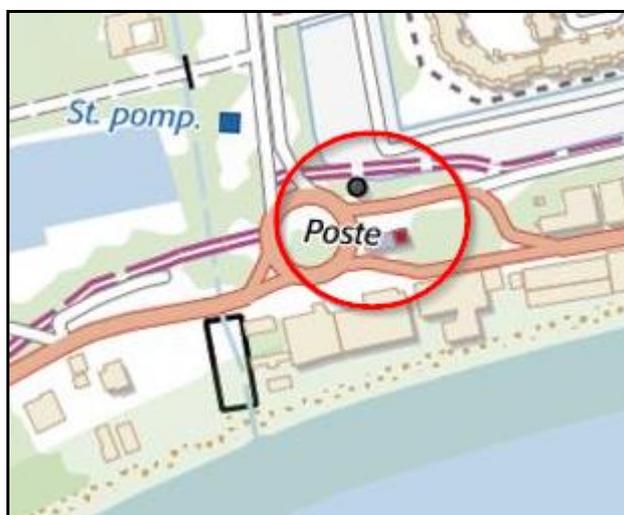


Ci-dessus et ci-dessous, la voie ferrée passait derrière la pointe du Layet par un vrai tunnel courbe de 160 m de long et aujourd'hui éclairé

L'entrée en haut à droite, la galerie et la sortie ci-dessous



Elle arrivait alors à Cavalière où il est possible de voir l'ancienne gare transformée en poste et, en face de celle-ci, la base en maçonnerie du château d'eau métallique qui approvisionnait les locomotives à vapeur en eau.





La gare de Cavalière et le vestige de son château d'eau transformé en office du tourisme

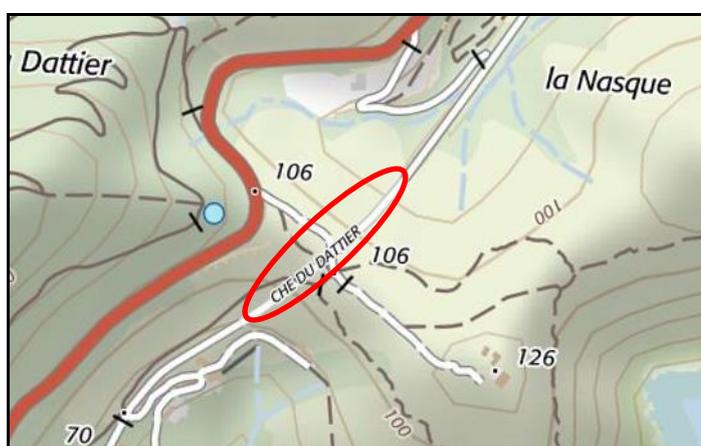


Après avoir dépassé Pramouquier, la ligne passait sous la RD 559

Les gares de Canadel et du Rayol ont disparu, détruites par les bombardements américains de la seconde guerre mondiale, au moment du débarquement en Méditerranée



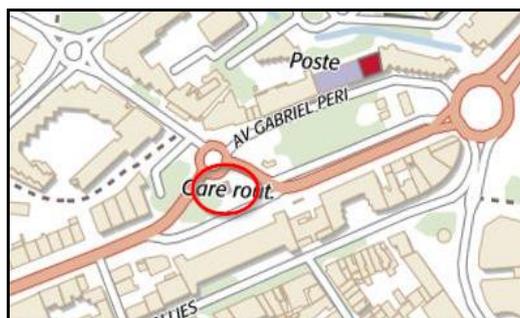
Par contre, ci-dessus et ci-après, on trouve le court tunnel courbe du Rayol : 42 m de long  
 Dont les extrémités sont maçonnées et la galerie à l'état brut, en roche vive  
 L'entrée ci-dessus, la galerie et la sortie ci-après



Après le Rayol, la voie ferrée entamait une montée vers le col du Dattier (ou Bonporteau) qu'elle franchissait par un souterrain droit qui était le plus long de la ligne : 245 m  
L'entrée en haut à droite, la galerie et la sortie ci-dessous



Après le col du Dattier, la voie ferrée redescendait sur Cavalaire dont la gare existe toujours et a été transformée en gare routière.



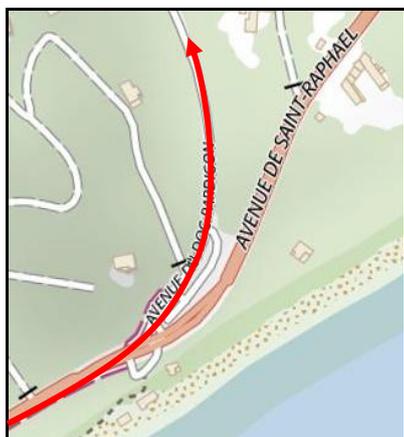
Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Cavalaire



Côté cour



Et côté quai



Après avoir traversé la ville, à la sortie de Cavalaire, la voie ferrée retrouvait la mer qu'elle longeait sur 2 km environ avant de bifurquer à gauche (actuelle avenue du Docteur Pardigon) et d'entreprendre une longue montée vers le village de La Croix Valmer qui constituait le point culminant de la ligne avec son altitude d'une centaine de mètres.

A noter qu'à l'endroit où la voie ferrée quittait la côte pour pénétrer à l'intérieur des terres, se trouvait la halte Pardigon endommagée pendant la guerre et démolie par la suite.

Au sommet de cette longue rampe, la ligne atteignait donc la gare de La Croix Valmer qui existe toujours mais à laquelle on a accolé le bâtiment de la bibliothèque municipale, en prenant soin toutefois de le construire dans le même style que la gare.

Par ailleurs, juste après cette dernière, la voie ferrée franchissait le col de La Croix Valmer par un court tunnel de 30 m de long. Côté entrée, c'est-à-dire côté gare, ce souterrain a été détruit et a laissé place au parking souterrain d'une résidence privée.

Par contre, sa sortie côté nord existe toujours mais est perdue au fond d'une tranchée envahie de végétation et difficile d'accès.



La gare de La Croix Valmer  
La partie gauche du bâtiment n'est pas d'époque et correspond à la bibliothèque



L'entrée sud du tunnel, juste après la gare, a laissé place à ce parking souterrain



Mais sa sortie nord existe toujours

Pour contourner l'ancien tunnel depuis la gare (cercle rouge), il convient de suivre la RD 559 jusqu'à la ZA Le Gourbenet dans laquelle il faut entrer vers la droite pour retrouver le tracé ferroviaire sous forme de chemin non aménagé.

Début alors la plus mauvaise section du parcours, sur 6 km environ, jusqu'à la Foux de Cogolin.

Le tracé est tout d'abord un chemin en plus ou moins bon état qui redescend de la Croix Valmer jusqu'à la RD 559 en faisant deux grandes courbes : la première vers la droite jusqu'au moulin de Verdagne, et la deuxième vers la gauche.

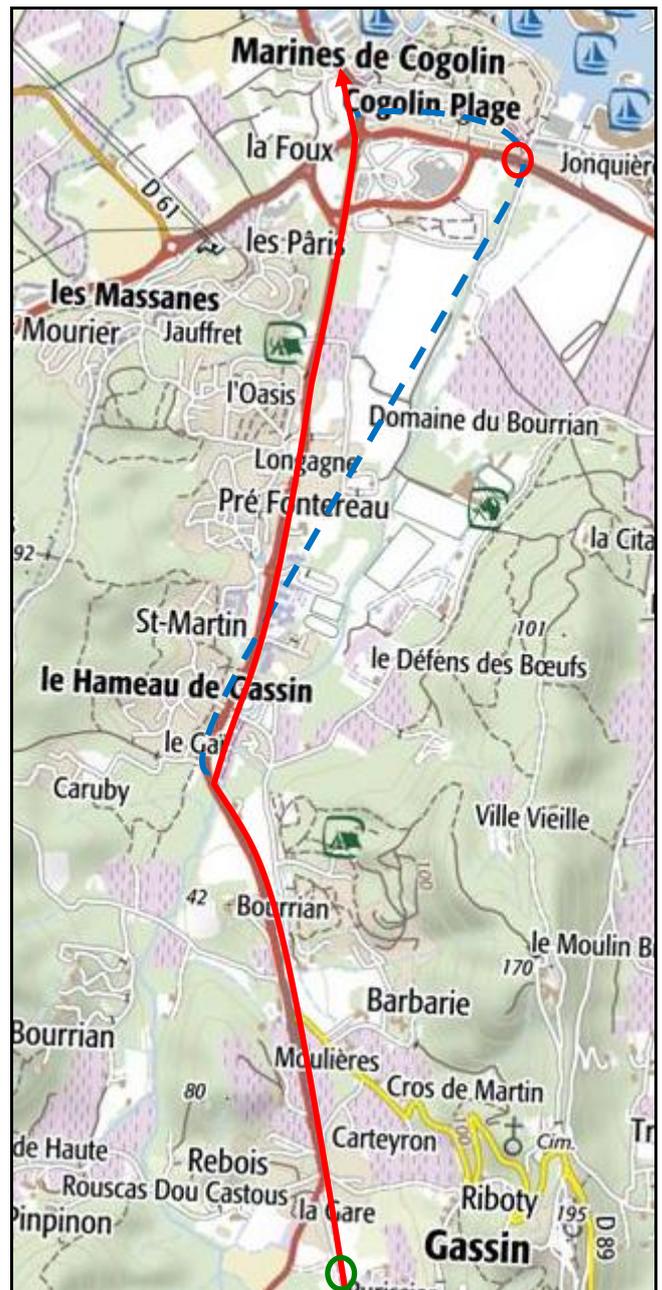
Peu avant la RD 559, au niveau de l'ancienne gare de Gassin (cercle vert en bas de l'extrait de carte ci-contre), il rejoint une piste cyclable qui va longer la route confondue avec l'ancienne emprise ferroviaire, par son côté droit, jusque peu après le pont sur le Bourrian.

A partir de là, la ligne (tirets bleus) longeait ce ruisseau mais a totalement disparu pour cause d'urbanisation. Le randonneur n'a alors d'autre choix que de suivre la RD 559 jusqu'au Marines de Cogolin où il retrouvera la voie verte.

Pour info, notons que la gare de la Foux se trouvait au niveau de l'actuel lotissement de Cogolin Plage qui était à l'époque un désert absolu. C'était cependant une gare importante car elle recevait deux lignes annexes : l'une en provenance du village de Cogolin et l'autre en provenance de Saint Tropez.

Aujourd'hui, seule la maison de garde-barrières (cercle rouge) de la route de Saint Tropez, près du pont sur le Bourrian, situe le passage du chemin de fer.

Ci-dessous, l'ancien passage à niveau sur la route de Saint Tropez



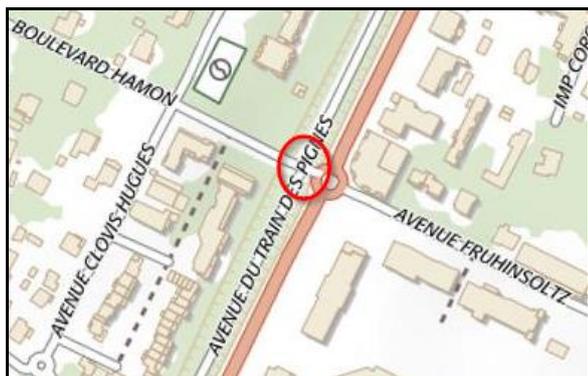
Passé Cogolin, la ligne reprenait sa course vers le nord, toujours selon le tracé de l'actuelle RD 559 que suit la voie verte. Elle ne s'en détournait qu'à Sainte Maxime pour contourner le massif du Meinier par le nord (route Jean Corona et avenue du Débarquement). Urbanisation de la côte aidant, tous les vestiges ferroviaires ont disparu à l'exception d'un ancien pont sur la Garonnette, juste avant le port des Issambres.



Après celui-ci, par contre, l'ancienne voie ferrée se détache de la RD 559 et s'élève au-dessus de cette dernière (tirets bleus) pour contourner le promontoire des Issambres.



Elle reprend ensuite son tracé commun avec la route jusqu'à Saint Aygulf dont la gare, située au niveau de l'actuelle place du marché, a disparu. Une longue tranchée rectiligne lui faisait suite et passait sous ce pont en maçonnerie à arche surbaissée.



A la sortie de Saint Aygulf, la voie ferrée franchissait le grand chenal de l'étang de Villepey par un pont cage métallique de 55 m de long construit par la société Eiffel. Il n'en restait que la culée nord toujours visible.



Mais, rongée par les marées et les hautes eaux, elle a dû être finalement détruite par sécurité.



Ci-contre, les lieux aujourd'hui



Un peu plus au nord, trois autres ponts lui faisaient suite :

- Un pont métallique à tablier simple, de 12 m de portée, sur le petit chenal de Perrussier.
- Un grand pont métallique cage de 75 m de long sur l'Argens.
- Presque aussitôt suivi d'un autre identique de 60 m sur le Reyran.

Ces trois ponts ont aujourd'hui disparu et ont été remplacés par des ponts routiers modernes situés aux mêmes emplacements.

Pas de photos anciennes de ces ouvrages pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.

La carte ci-contre, montre les positions respectives de ces ouvrages du bas vers le haut



Au-delà du rond-point Victor Hugo, il n'est plus possible de suivre le tracé de la ligne  
**Le rond-point marque donc la fin de ce long parcours depuis Hyères**

La voie verte se perd au niveau du centre commercial situé à l'entrée de Fréjus mais la ligne se prolongeait, quand à elle, jusqu'à la gare de Saint Raphaël, toujours selon le tracé de l'actuelle RD 559 via les avenues de l'Argens, de Provence et Victor Hugo. Ces trois derniers kilomètres sont un parcours strictement urbain qui n'offre plus rien à voir si ce n'est le fait de se dire qu'on est toujours sur l'ancienne voie ferrée.

---

**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.**

★ ★ ★