SUJET(S)

Réseau des carrières de porphyre du Dramont

LOCALISATION

Var

Code INSEE – Commune(s)

83118 – Saint-Raphaël

SECTION(S) DE LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
83118.01N		ST RAPHAEL – Gare > CANNES - La Bocca Gare - 06	1863	En service
83118.05M	/	SAINT RAPHAEL - Le Dramont Carrières	≥ 1864	≤ 1959
83118.06M	/	ST RAPHAEL - Le Dramont Carrières > ST RAPHAEL - Plage Embarcadère Est	≥ 1864	≤ 1959
83118.07M	/	ST RAPHAEL - Le Dramont Carrières > ST RAPHAEL - Plage Embarcadère Ouest	≥ 1864	≤ 1959
83118.08M	/	ST RAPHAEL - Le Dramont Carrières > ST RAPHAEL - Pourrousset Carrière	≥ 1887	≤ 1959

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Carrières de porphyre de Saint-Raphaël – Photos de 1890	Gallica
Rapport et délibérations, Conseil Général du Var	Gallica
Sous les pavés, la plage …. ou l'histoire des carrières du Dramont (épisode 1)	Capesterel3c
Sous les pavés, la plage …. ou l'histoire des carrières du Dramont (épisode 2)	Capesterel3c
Saint-Raphaël Journal – 09/1899 – Les carrières du Dramont I	AD83

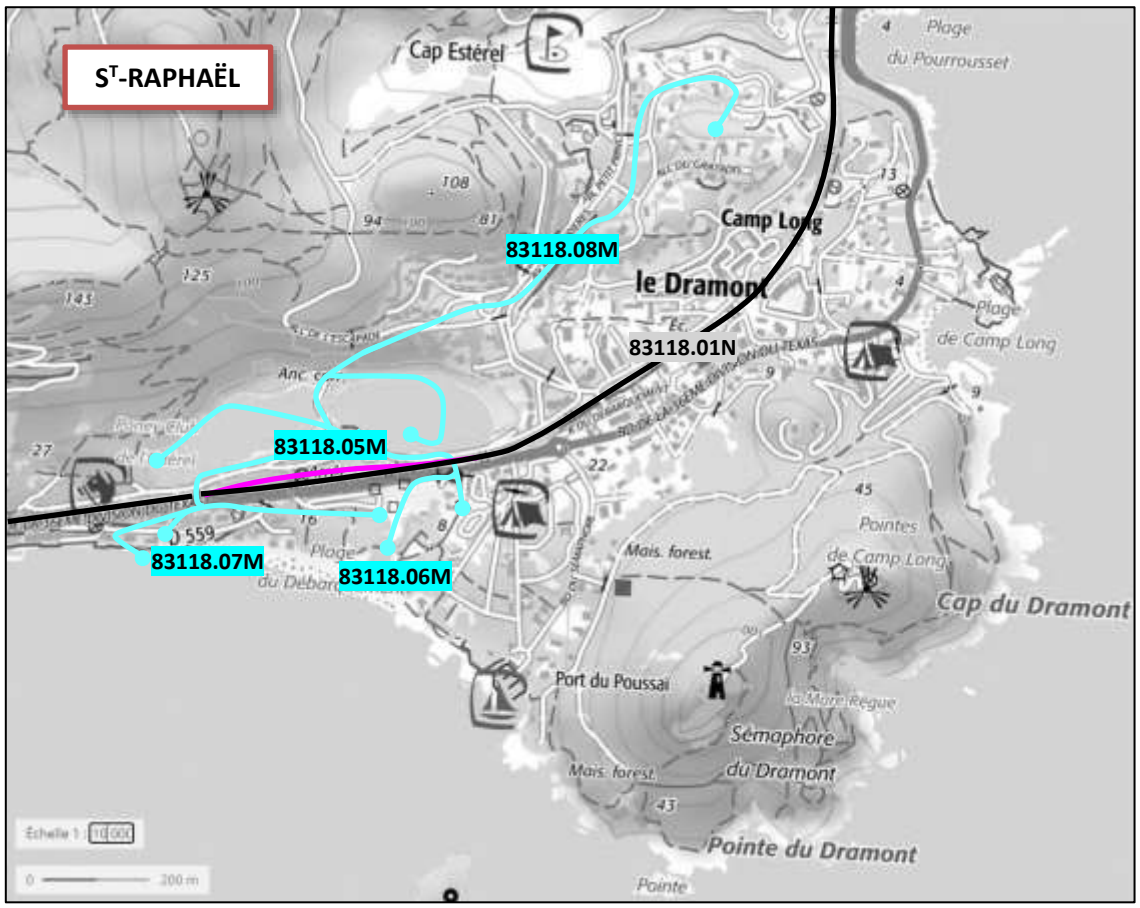
VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS…

irsp-contact@sfr.fr

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

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



Ecartement Etroit abandonné
Ecartement Normal abandonné
Ecartement Normal en Service

BREF HISTORIQUE

L'exploitation des carrières de porphyre bleu du Dramont débute avec construction de la ligne de Toulon à Nice[1], lorsque la pierre est utilisée pour le ballast. Mais ce n'est qu'à partir de 1883 qu'elle se développe considérablement, avec la création de la ***S.A. des Carrières de Porphyre de Saint-Raphaël***[2]. On transforme la pierre en pavés, en bordures de trottoirs, etc. Les déchets de carrière sont passés au concasseur et réduits en ballast pour le chemin de fer ou l'empierrement pour les routes. L'activité extractive atteint son apogée dans les années 1920. Après la capitulation de l'Italie, le 8 septembre 1943, les allemands réquisitionnent les carrières pour la construction du mur de la Méditerranée. Pour des raisons de sécurité vis-à-vis de son personnel, la direction obtient que la Plage du Poussail (ou du Poussaï) ne soit pas minée. Cette exigence et les rejets de déchets de carrière déversés sur la plage favorisent la réussite du débarquement allié du 11 août 1944. Le bitume et le macadam remplaçant progressivement les pavés, l'activité cesse définitivement en 1959.

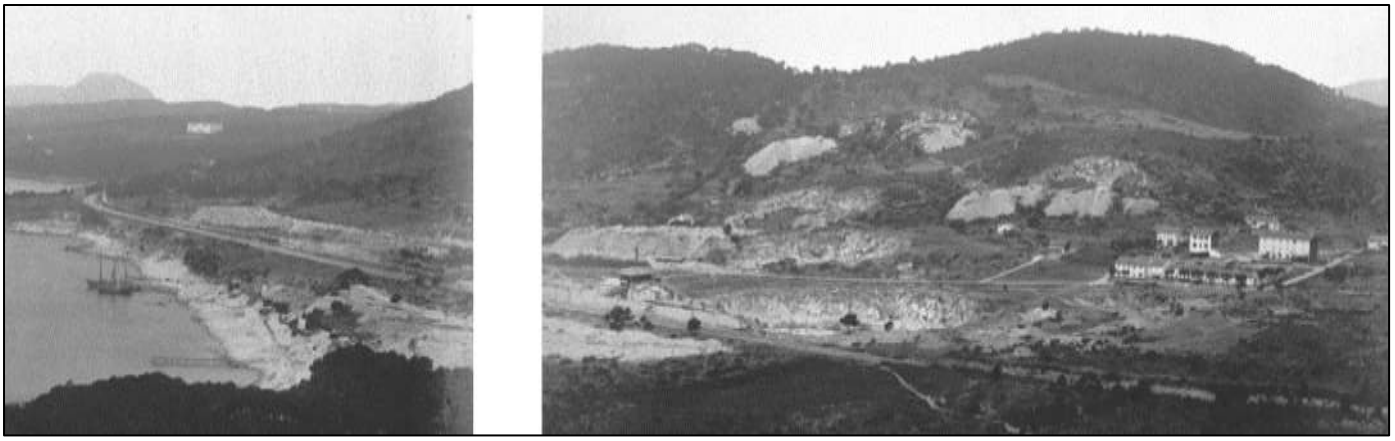
[1] La section entre Toulon et Les Arc a été mise en service par le PLM le 1er septembre 1862 ; la section entre Les Arc et Cagnes-Vence (Cagnes-sur-Mer), le **10 avril 1863** et la section entre Cagnes-Vence et Nice, le 18 octobre 1864.
[2] A partir de 1864, les frères BONNAMY achètent de nombreuses parcelles. En 1876, des parcelles sont acquises par un Belge, Jules DUJAQUIER, qui rachète les parcelles des frères BONNAMY et créé le 13 janvier 1883, la société anonyme.

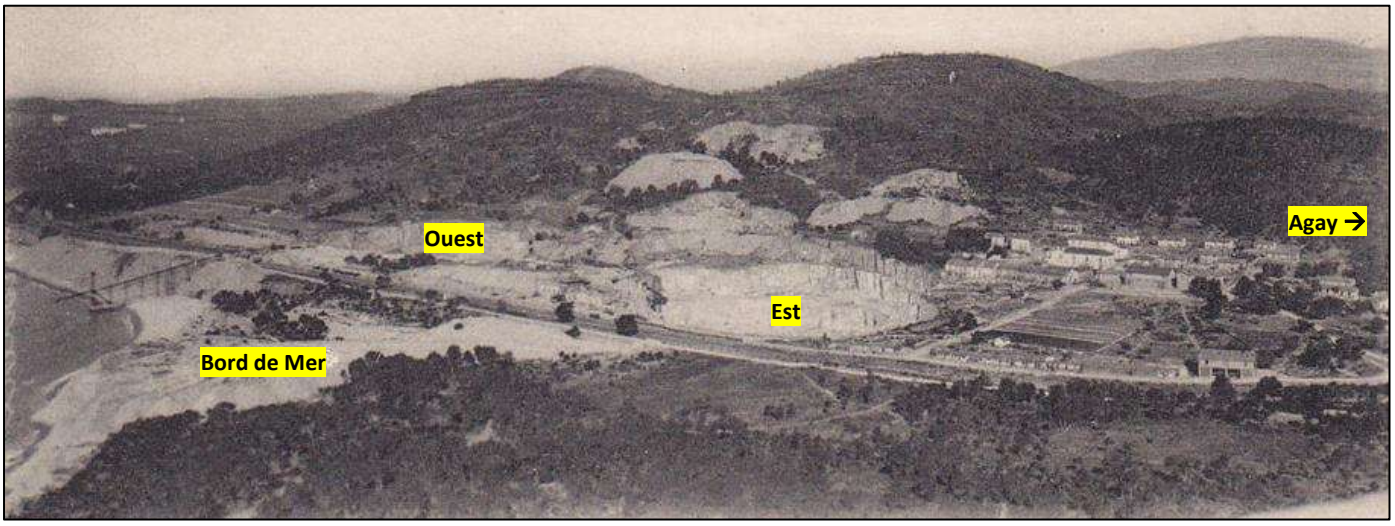
LES CARRIERES ET LES INSTALLATIONS

Vue d'ensemble

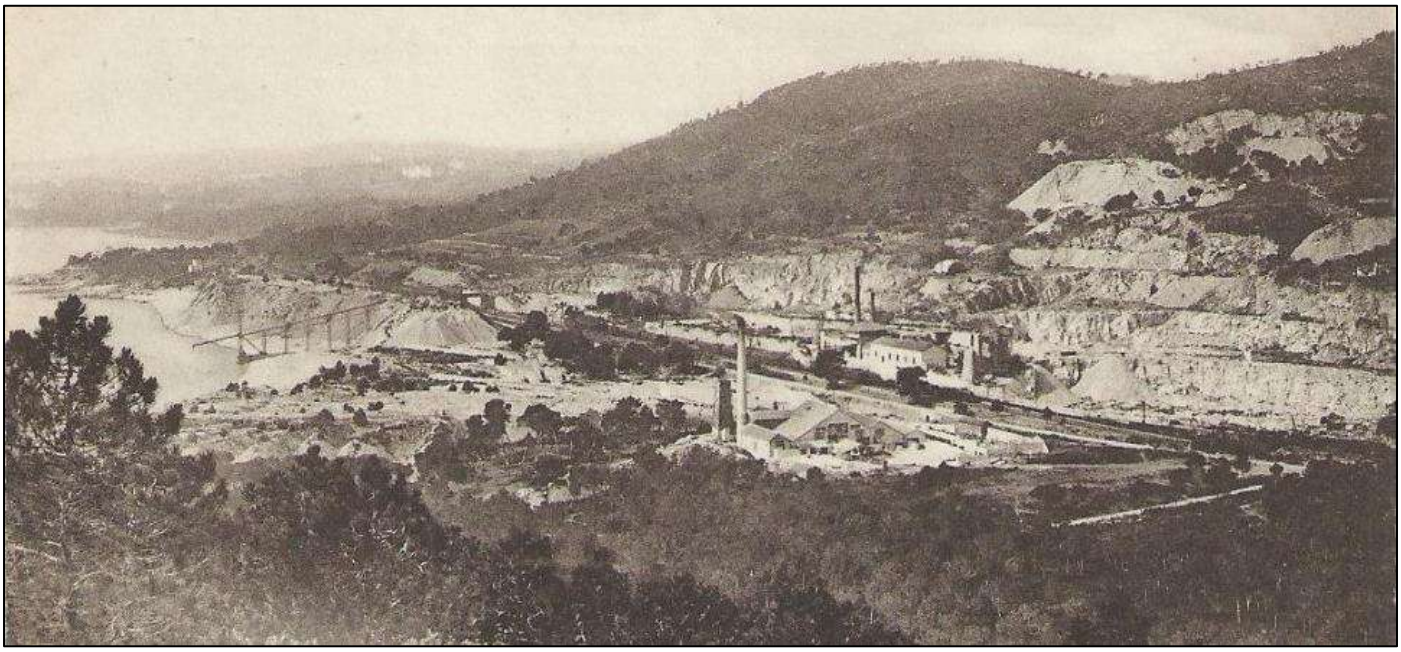
En 1892, huit carrières sont exploitées des deux côtés de la voie ferrée du PLM sur près de 1 km de long. Une neuvième carrière est exploitée au-dessus de la Plage du Pourrousset, en direction d'Agay.

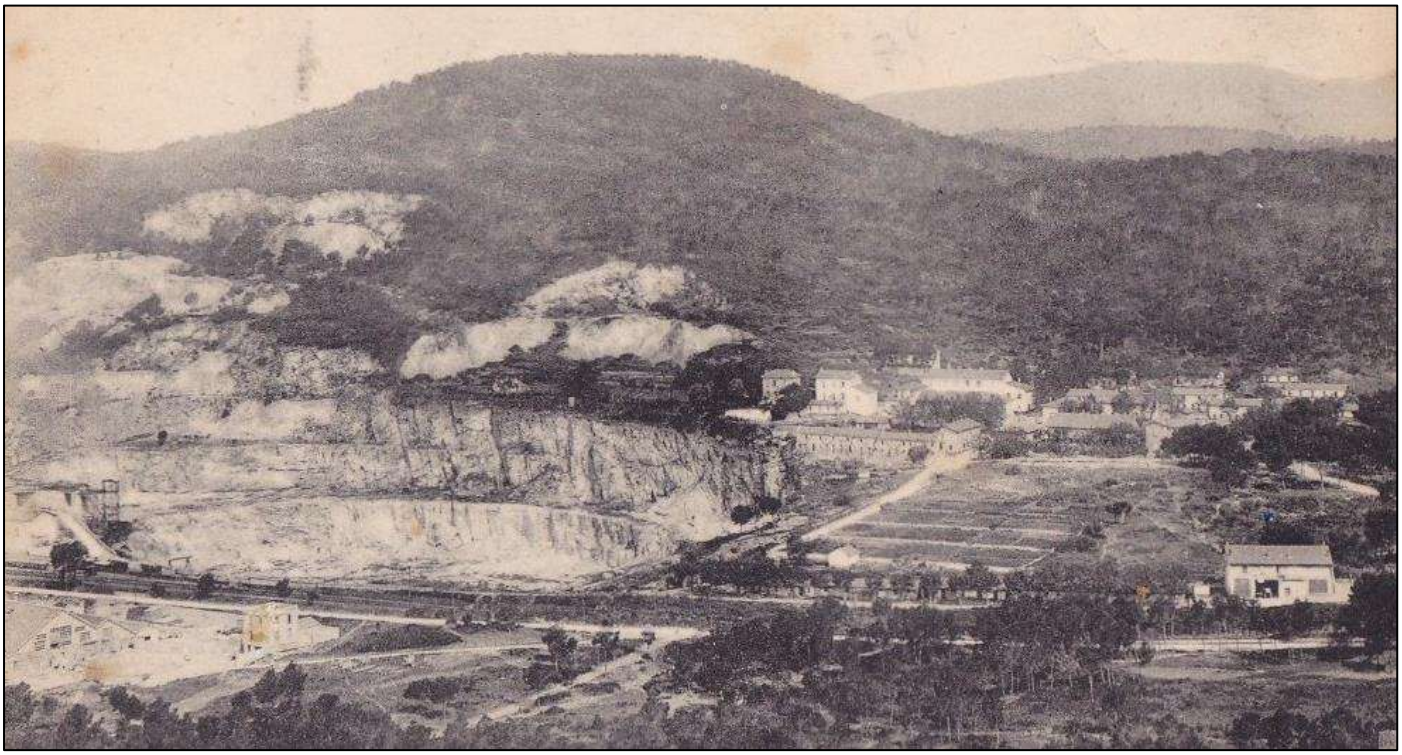
Ci-dessous, le site photographié depuis le sémaphore du Dramont, au milieu des années 1890 (en haut) et dans les années 1900-1910 (en bas). A l'extrême gauche, la Plage du Poussail (aujourd'hui Plage du Débarquement). A la fin du XIX^{e} siècle, le chargement des bateaux se fait depuis une jetée et une estacade. Au début du XX^{e} siècle, on utilise un chargeur. L'estacade et l'ancienne jetée se retrouvent sous les amas de pierres. On aperçoit au centre, les deux excavations Ouest et Est avec entre les deux, le concasseur. On peut noter la présence d'autres carrières situées sur les hauteurs. On suppose une liaison avec les carrières inférieures par plan(s) incliné(s). La carrière du Pourrousset (ou d'Agay) est hors champ à droite. On aperçoit la ligne de chemin de fer de Toulon à Nice. Entre les deux vues, on peut également apercevoir la nouvelle route nationale n°7, construite en 1903 et longeant au sud, la ligne de chemin de fer. Elle deviendra N98 à partir de 1933 puis sera déclassée en D559 avec la réforme de 2005.





Les deux vues ci-dessous, toujours photographiées depuis le sémaphore, sont estimées être datées des années 1920. L'usine de concassage s'est agrandie et une seconde usine a été construite au sud de la voie ferrée.

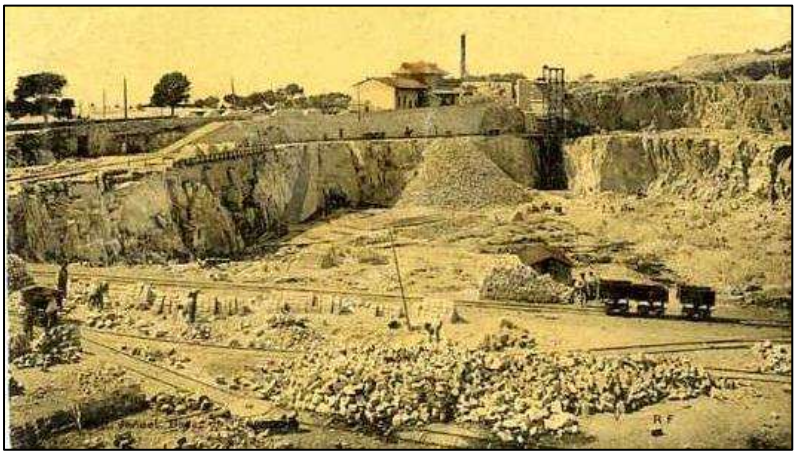




La carrière Est

La carrière Est est la plus profonde, creusée jusqu'à 8 mètres en dessous du niveau de la mer, et la plus grande avec plus de 3 hectares. Noyée après l'arrêt de l'exploitation sur une hauteur d'une vingtaine de mètres, elle est devenue une base de loisir nautique.

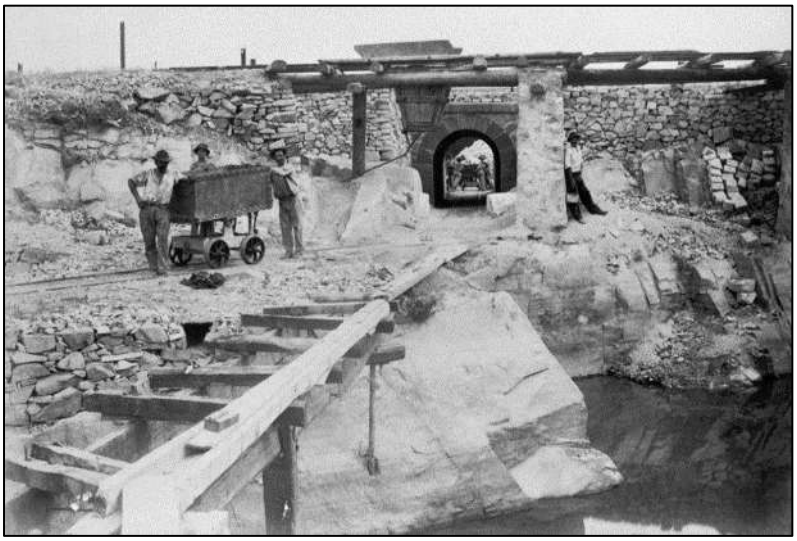
Ci-contre, la carrière dans les années 1920 avec au-dessus, la cité ouvrière du Dramont.



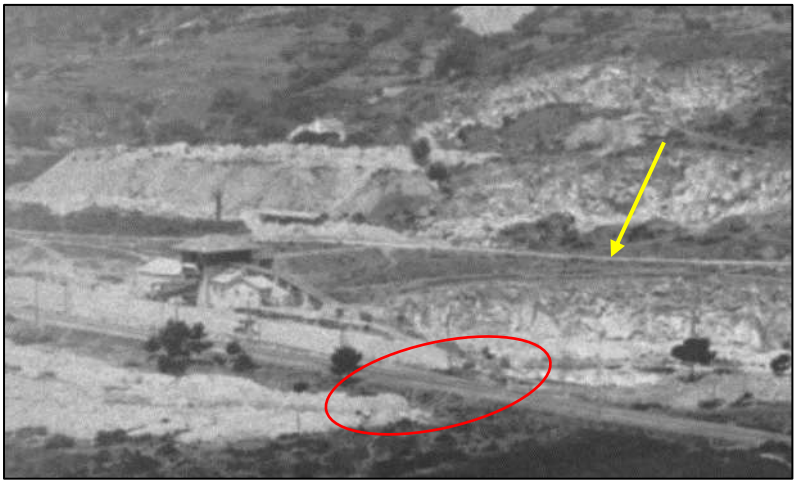
Photographie prise à l'opposé de la précédente à la même époque.

Ci-contre, photo prise en 1895. Une partie des pierres est dirigée au sud de la ligne de chemin de fer du PLM afin d'être entreposé en bord de mer.

On suppose que l'eau contenu dans le petit barrage visible au premier plan était utilisée par la machine à vapeur actionnant le concasseur, les treuils des plans inclinés et l'élévateur.

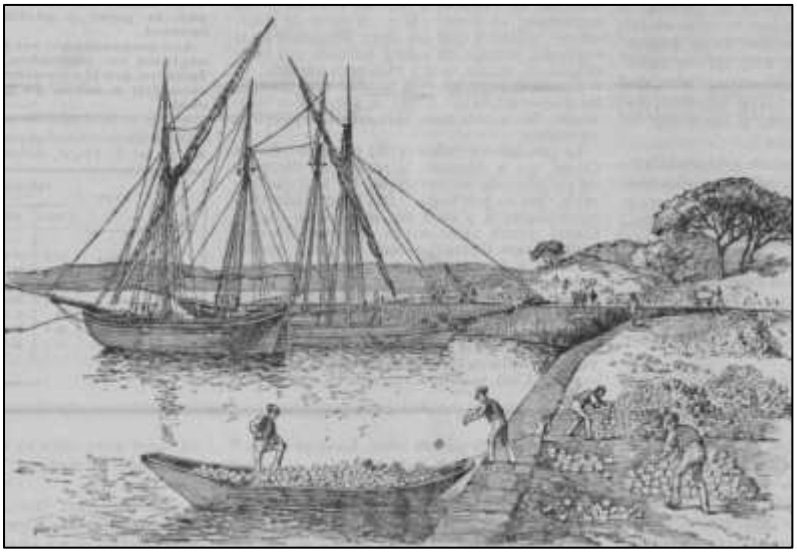


Ci-contre photo prise vers 1890. La voie emprunte le passage sous les voies du PLM (voir fiche ITFF n°83118.5).

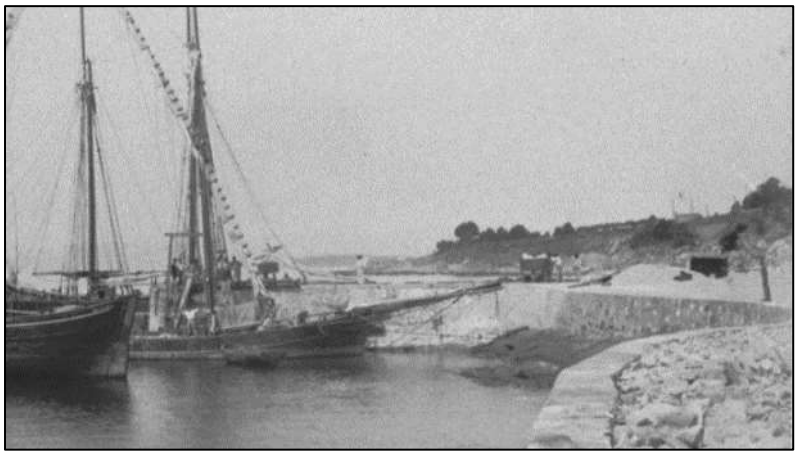


Ci-contre, photo prise à la même période. L'ellipse rouge indique l'emplacement du passage sous les voies du PLM. A cette époque, la route (pointée par flèche jaune) passe au milieu des carrières, comme le confirme l'extrait de carte daté de 1887.

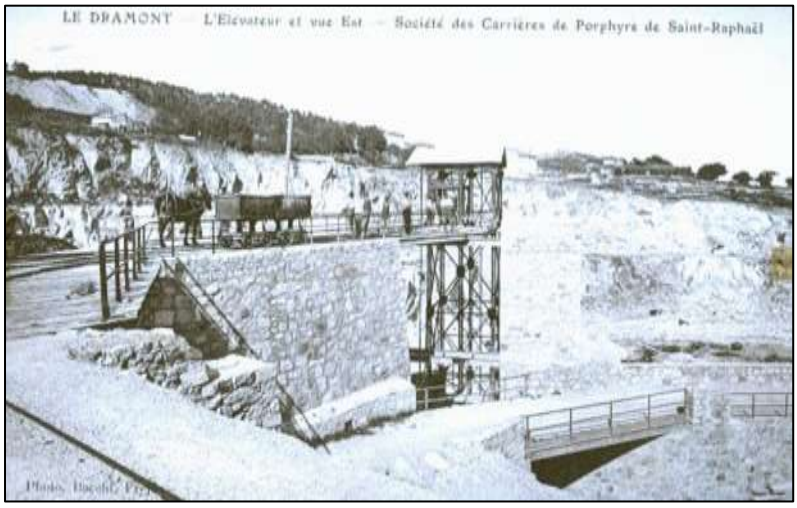
Toujours vers 1890, la voie descend au milieu des tas de pavés et se prolonge par un plan incliné qui descend jusqu'à la mer.



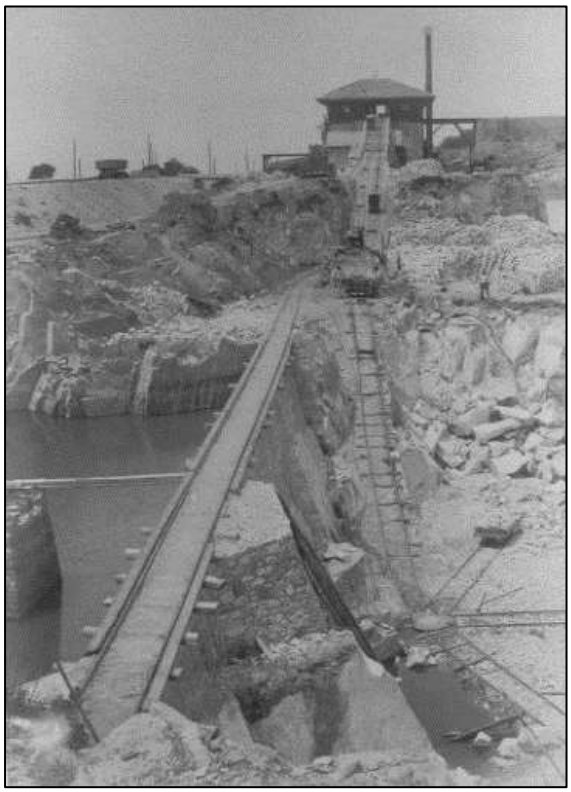
Une estacade et un quai permettent le chargement de bateaux, mais également de barques.



Dans les années 1900-1910, le plan incliné est remplacé par un élévateur

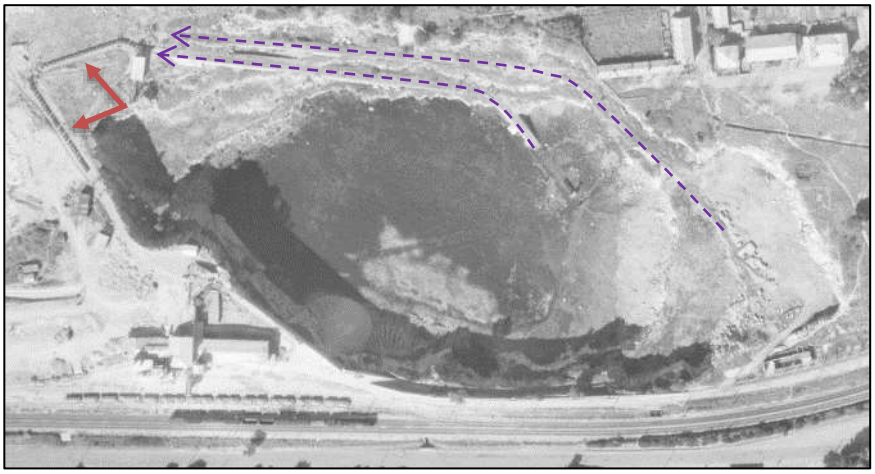


Une autre partie de la pierre était concassée pour être transformée en ballast. Vers 1890, un plan incliné permettait de sortir les wagonnets de la carrière afin de les monter au concasseur.



La carrière Ouest

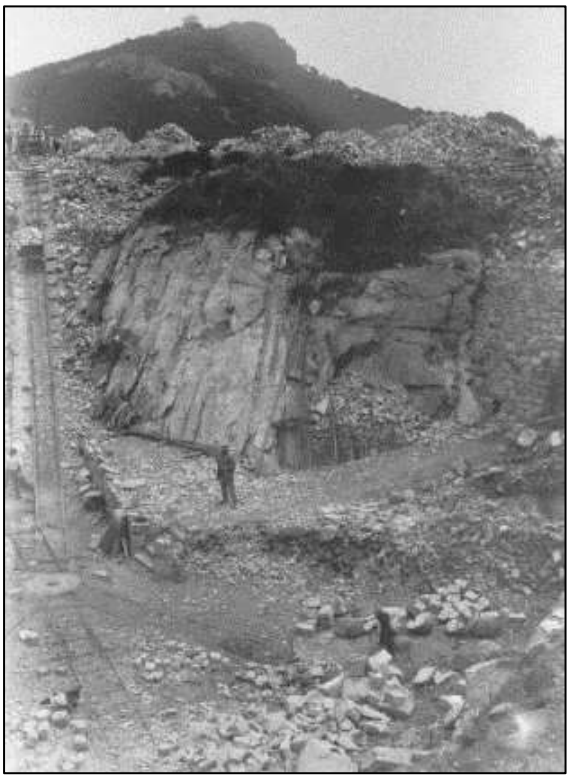
Ci-contre, la carrière Ouest en mars 1954. La sortie des wagonnets (flèches rouges) depuis deux niveaux s'effectue uniquement à l'aide de plans inclinés (flèches violettes).



Vue aérienne IGN - 1954

La carrière Ouest est moins profonde, creusée à 4,30 mètres au-dessous du niveau de la mer, et moins grande avec moins de 3 hectares. La remontée des pierres étaient réalisées à l'aide de plans inclinés. Noyée après l'arrêt de l'exploitation sur une hauteur d'une dizaine de mètres, elle est devenue une réserve d'eau d'irrigation.

Ci-contre, le front de taille dans la carrière Ouest, vers 1890. Ci-dessous, l'un des plans inclinés à la même époque.



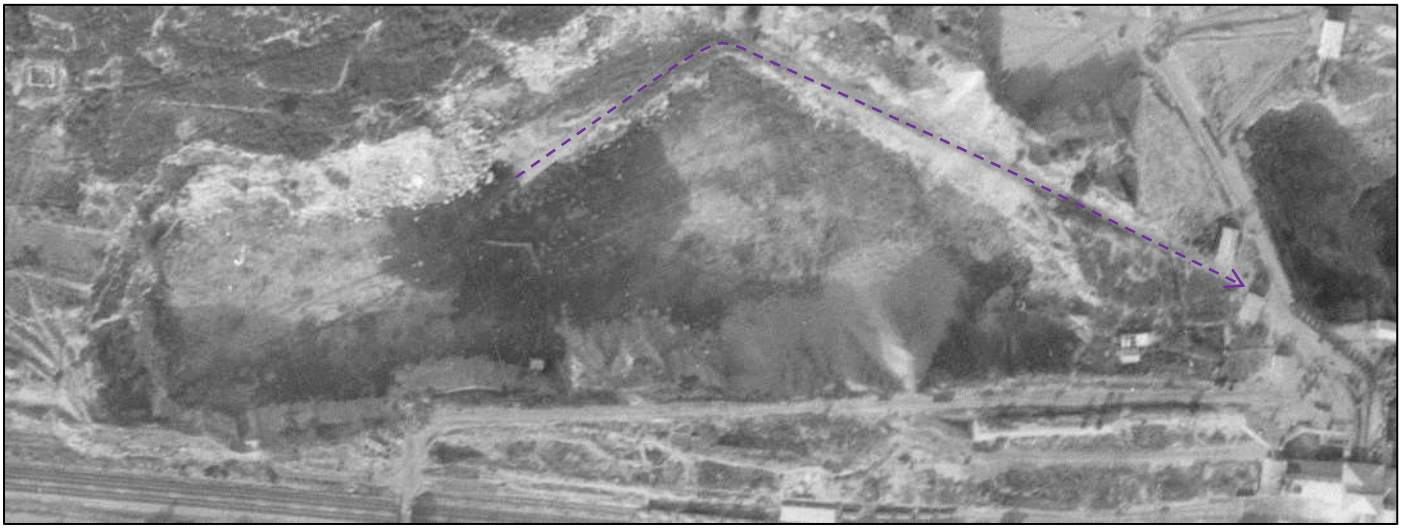
Ci-contre, vue d'ensemble de la carrière avec un deuxième plan incliné.

Une carte postale trompeuse…

Nous pourrions penser que la carte postale ci-contre correspond à la carrière Ouest, avec un élévateur similaire à la carrière Est. Mais il n'en est rien…

… Un retournement horizontal de la photo permet de s'apercevoir qu'il s'agit bien de la carrière Est, photographiée dans les années 1920. Une simple erreur lors du développement de la pellicule !

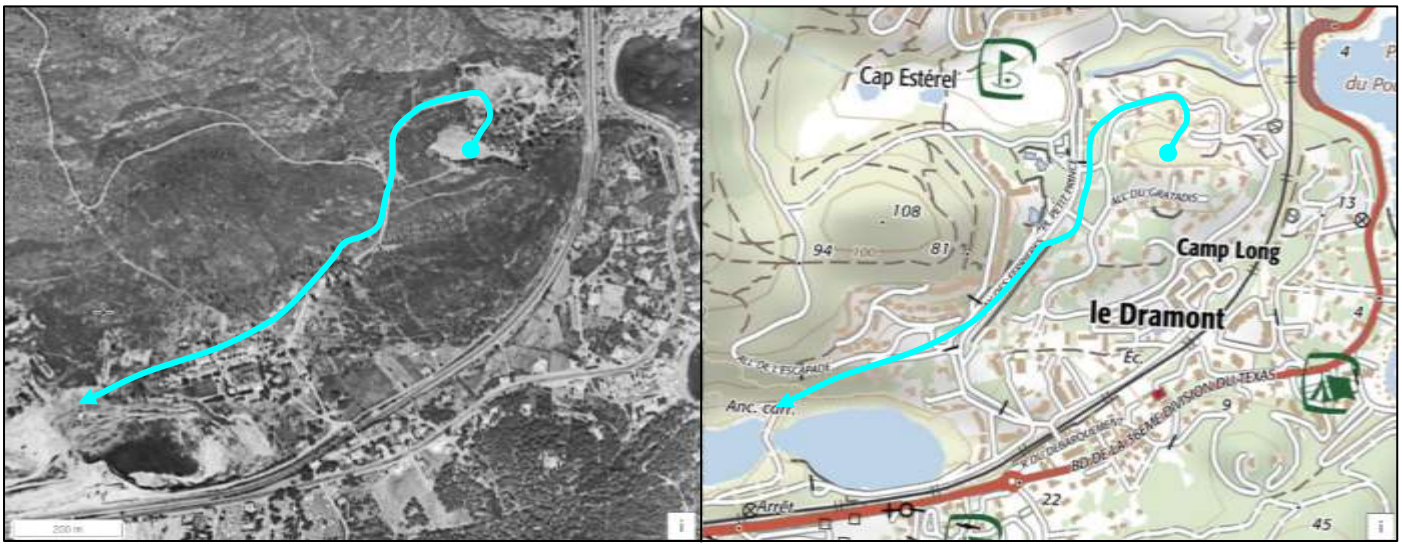
Ci-dessous, en novembre 1947, la sortie de carrière Ouest s'effectue à l'aide d'un plan incliné.



Carte IGN – 1947

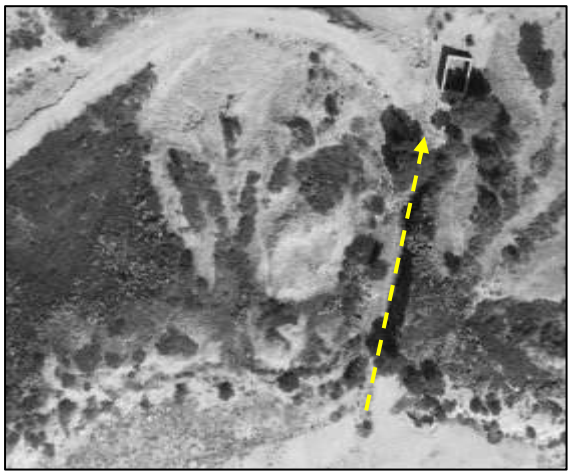
La carrière d'Agay (ou du Pourrousset)

Nous n'avons pas de photos de cette carrière de moins d'un hectare, située au-dessus de la plage du Pourrousset. La sortie des wagonnets s'effectuait à l'aide d'un plan incliné puis un chemin de fer permettait d'acheminer la pierre jusqu'au concasseur.

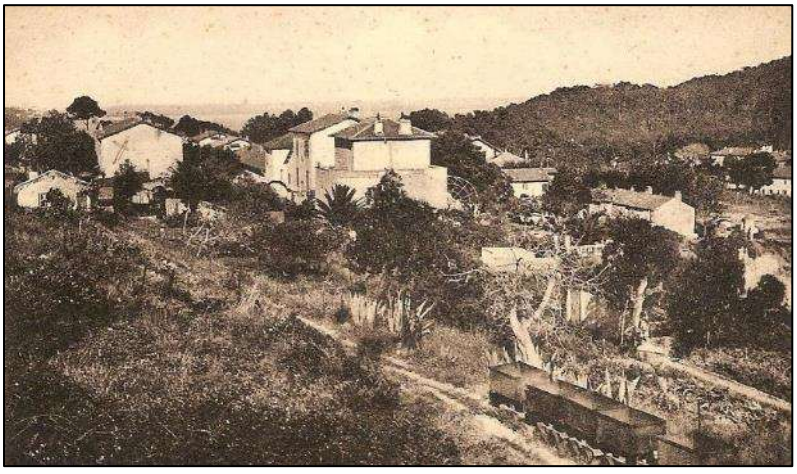


Vue aérienne IGN – 1955

Ci-contre en octobre 1947, la tranchée du plan incliné (flèche jaune dans le sens de la montée). On aperçoit les murs du bâtiment qui abritait le treuil.



Vue aérienne IGN - 1947



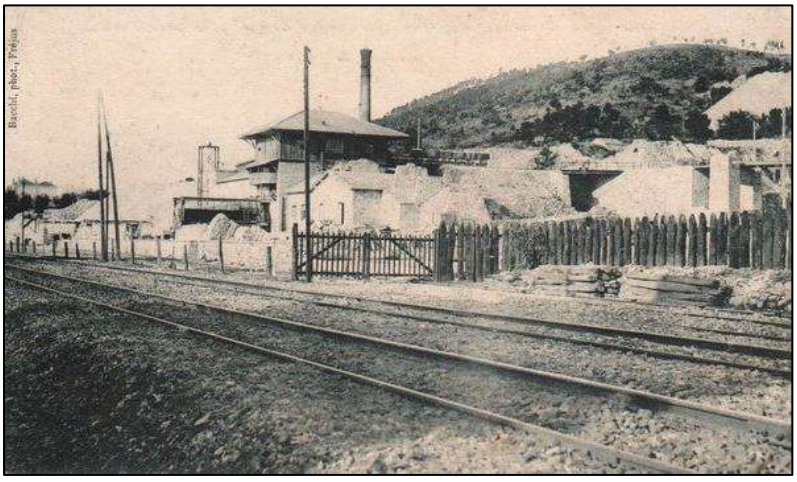
https://goo.gl/maps/GszxeWV76o6GafV38

Ci-contre, la voie à travers le quartier du Dramont (ancienne cité ouvrière), photographiée en direction de l'Est approximativement depuis l'Allée de l'Escapade.

Les usines

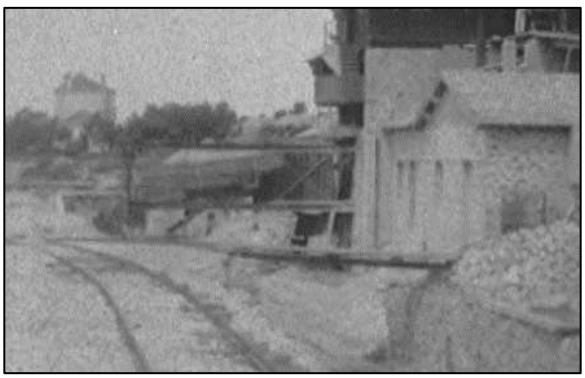
Le concasseur était situé entre la carrière Est et la carrière Ouest. Une autre usine a par la suite été construite au sud des voies du PLM, à la sortie du souterrain.

Deux vues du concasseur prisent à quelques années d'intervalle, à gauche avec le plan incliné et en dessous avec l'élévateur (hors champ à droite).

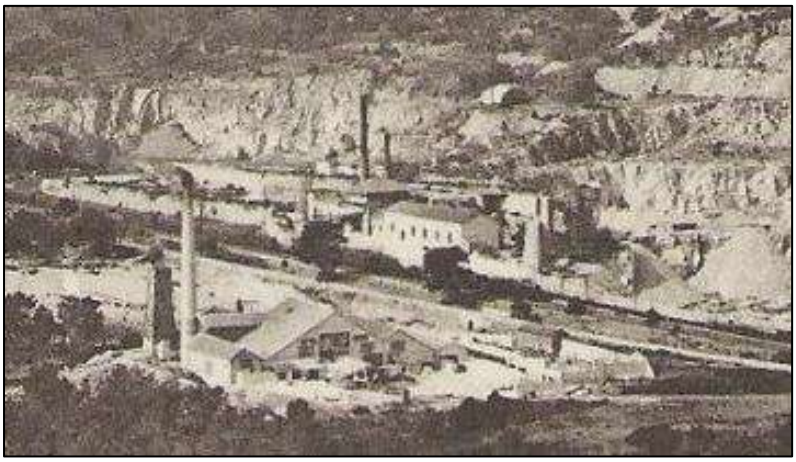


On peut noter la présence de plusieurs ponts autour de l'usine.

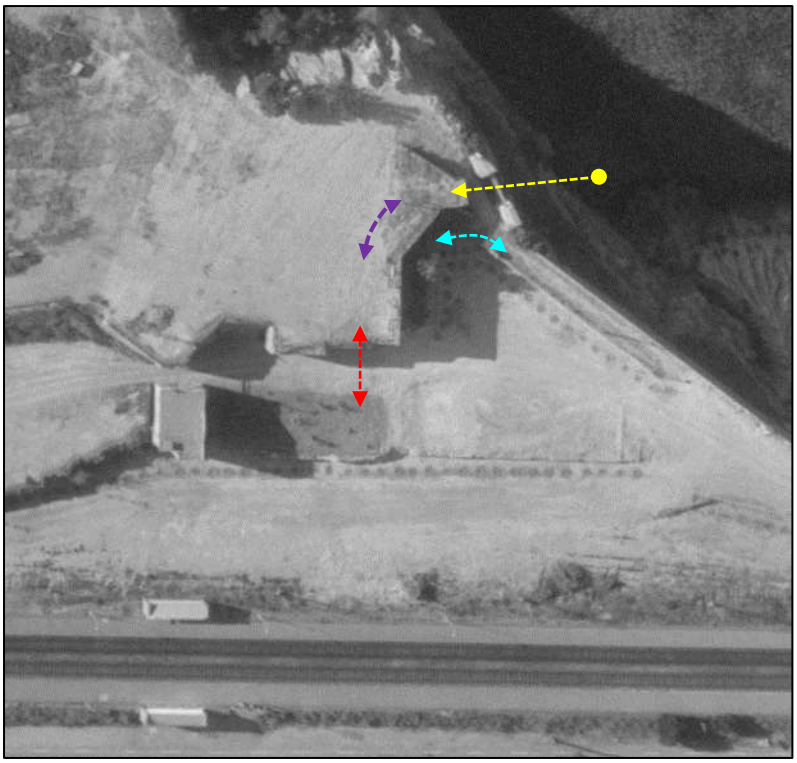
L'expédition par chemin de fer s'effectuait à l'avant du concasseur, ci-contre vers 1890. A noter la présence d'au moins deux ponts.



Ci-contre, dans les années 1920, d'autres bâtiments sont construits, et une seconde cheminée apparait.



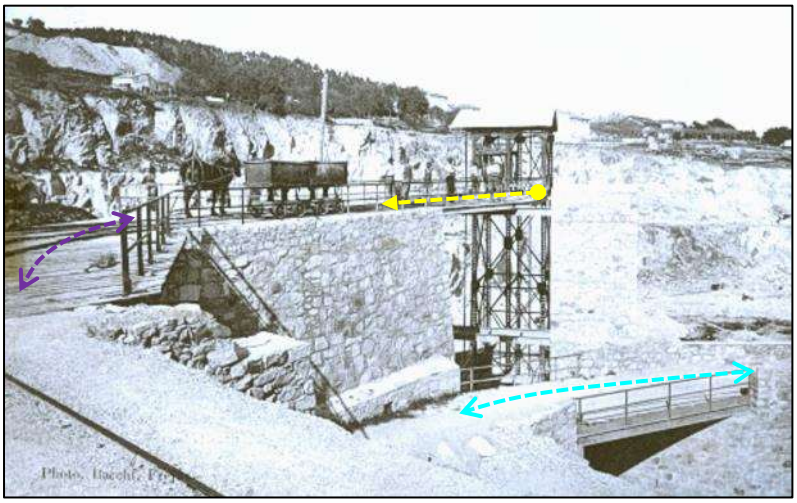
Ci-contre, toujours dans les années 1920, les usines avec en arrière-plan, le concasseur primitif et au premier plan, la nouvelle usine.

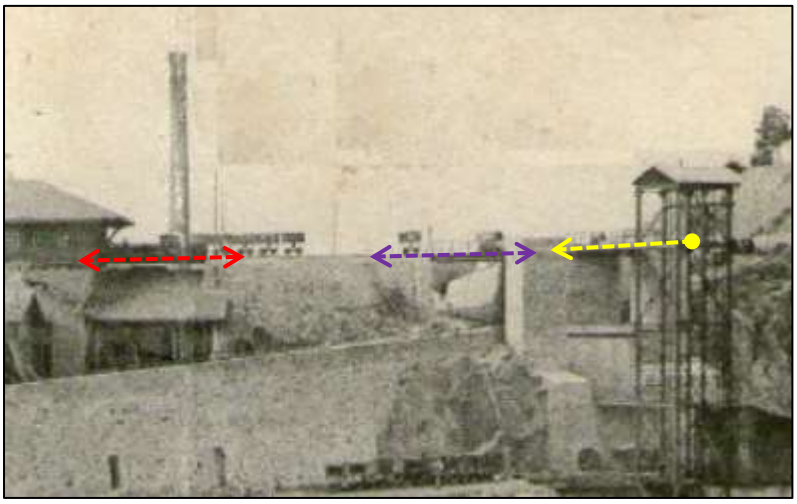


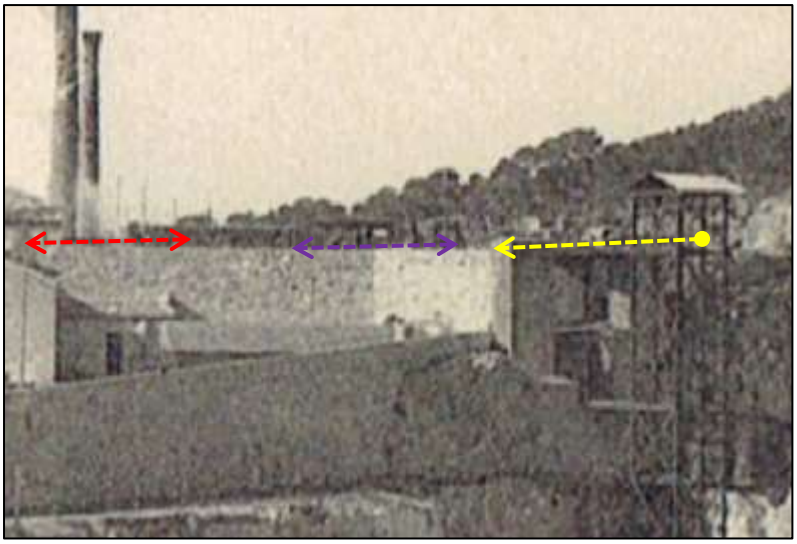
Vue aérienne IGN -1966

Aujourd'hui, il subsiste des vestiges de l'usine primitive (ci-contre en 1966). Il ne s'agit pas des ruines du concasseur, démoli en 1965 (ci-dessous), mais de la structure située à l'arrière. Quatre ponts visibles sur les photos anciennes sont reportés ci-contre. Seul celui en tirets bleus subsiste aujourd'hui.

Vue aérienne IGN - 1965



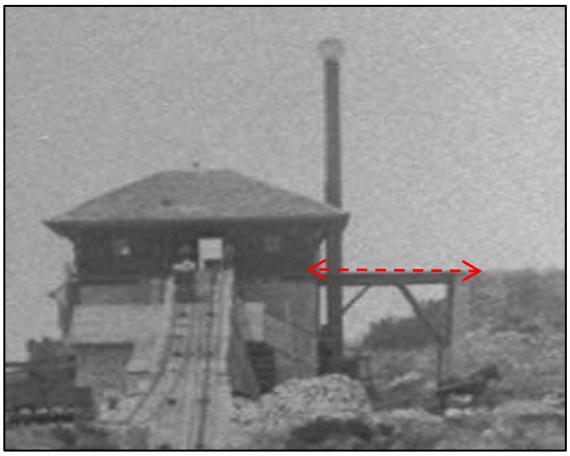




Ci-dessous, le pont subsistant, repéré par les tirets bleus.

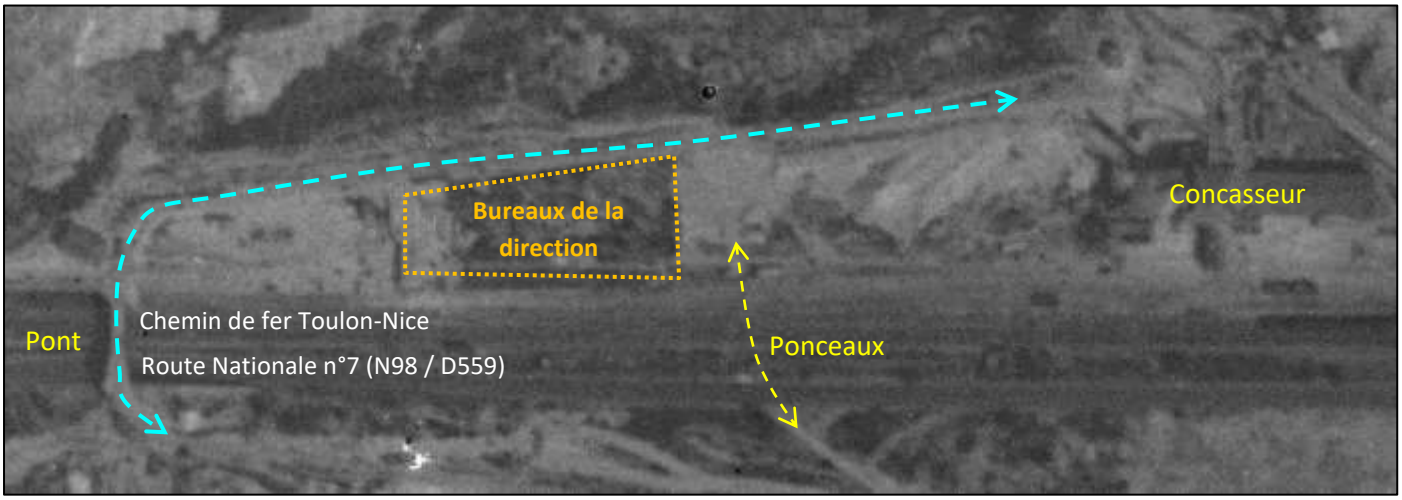
https://goo.gl/maps/HuX9UpP5S6LUWXav5

Comme on peut le voir sur la vue de côté, le pont indiqué en tirets rouge permet d'accéder directement au concasseur. Il a été muré, avec celui indiqué en tirets violets, lors de l'agrandissement de l'usine. Etant caché par le parapet du mur de soutènement, le pont repéré par des tirets bleus n'est pas visible.



L'autre circuit d'évacuation des pierres vers la mer

A partir du milieu des années 1890, une seconde liaison fut créée en direction la plage, à l'Ouest du concasseur et des bureaux de la direction. Mais au lieu de passer sous les voies du chemin de fer du PLM, c'est au-dessus qu'un pont fut construit, précédé par deux autres ponts sur des chemins (voir fiches IPVD 83118.06L, 83118.06M et 83118.06N). La vue aérienne de 1926 révèle un autre passage sous les voies du PLM et sous la N7, entre le concasseur et le pont, mais il ne s'agirait que d'un ponceau pour l'évacuation des eaux.

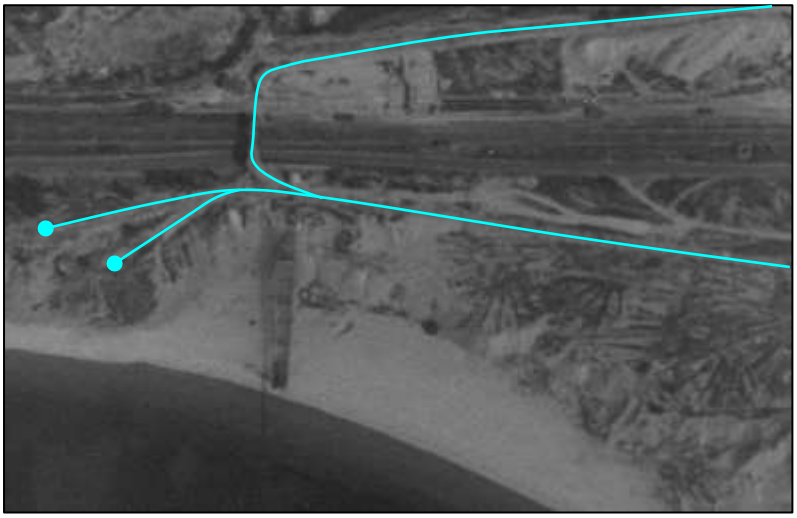


Vue aérienne IGN - 1926

Ci-contre, les bureaux de la direction photographiés vers 1900-1910. Ils seront détruits dans les années 1920 et reconstruits au sud de la ligne du PLM afin d'augmenter l'emprise de l'embranchement particulier.

Les bureaux vus depuis la carrière du bord de mer vers 1890.

Une fois les ponts franchis, la voie parvenait en bord de mer où les pierres étaient entreposées. Vers 1900, une structure métallique fut mise en service afin de faciliter le chargement des bateaux.

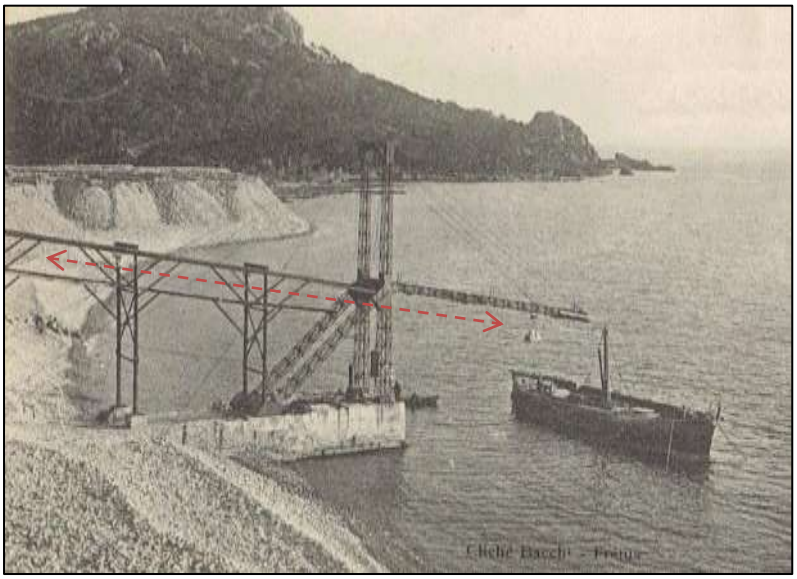


Vue érienne IGN - 1926

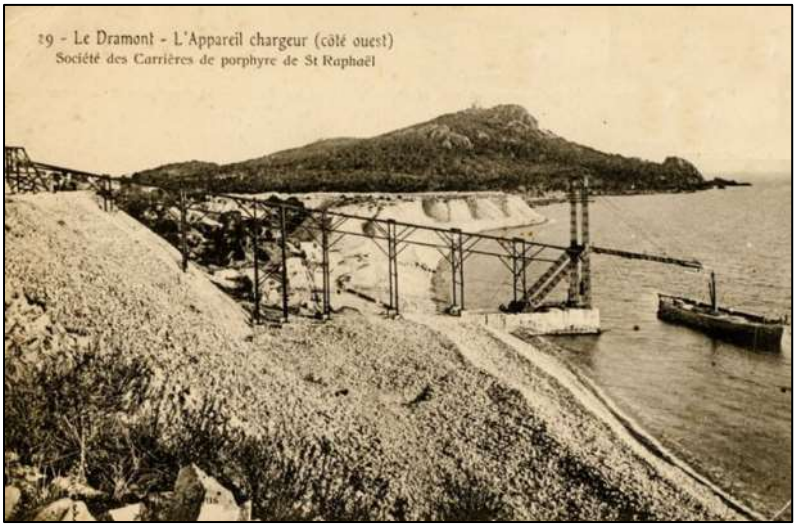
Ci-contre, la configuration approximative des voies en 1926. A noter la structure du chargeur présenté ci-après.

Ci-contre, les monticules de pierres sur la Plage du Poussail.

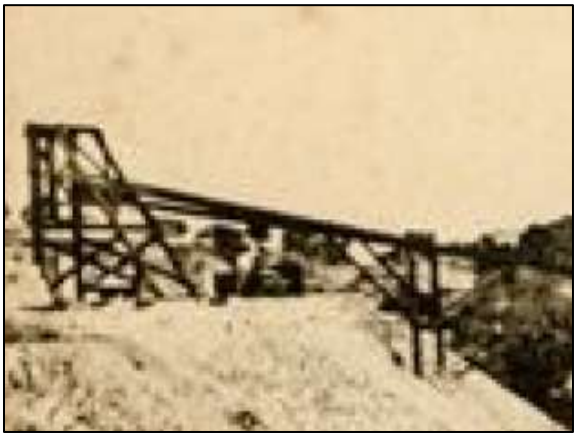
Le chargeur.



On suppose que le godet de chargement translatait sous le portique, comme l'indique la flèche.



Nous ne disposons pas de photo en gros plan permettant de montrer le système de chargement.



UN INGÉNIEUR TUÉ. — M. Fernand Bourdin, âgé de vingt-cinq ans, ingénieur à la Société anonyme des carrières de porphyre du Dramont, territoire de Saint-Raphaël (Var), procédait, hier, au montage d'une charpente métallique à l'extrémité d'une jetée sur la mer et se trouvait à la partie supérieure, à une hauteur de 6 mètres environ. Tout à coup un des câbles qui retenaient une pièce de fer du poids de 1,500 kilos s'étant rompu, toute la charpente éprouva une telle secousse que M. Bourdin perdit l'équilibre et fut lancé sur la jetée. Il fut relevé dans un état désespéré et transporté chez lui, où il a rendu le dernier soupir deux heures après l'accident.

Le Temps – 30/10/1900

Un accident dramatique a eu lieu sur la structure, à la fin du mois d'octobre 1900, ce qui permet de dater sa construction.

Vestige de la base en béton du chargeur.

Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...
irsp-contact@sfr.fr