

LE CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DU REYRAN : FRÉJUS – MONTAUROUX – CALLIAN

Guy MEYNEUF

Le long de la vallée du Reyran existaient plusieurs exploitations minières :

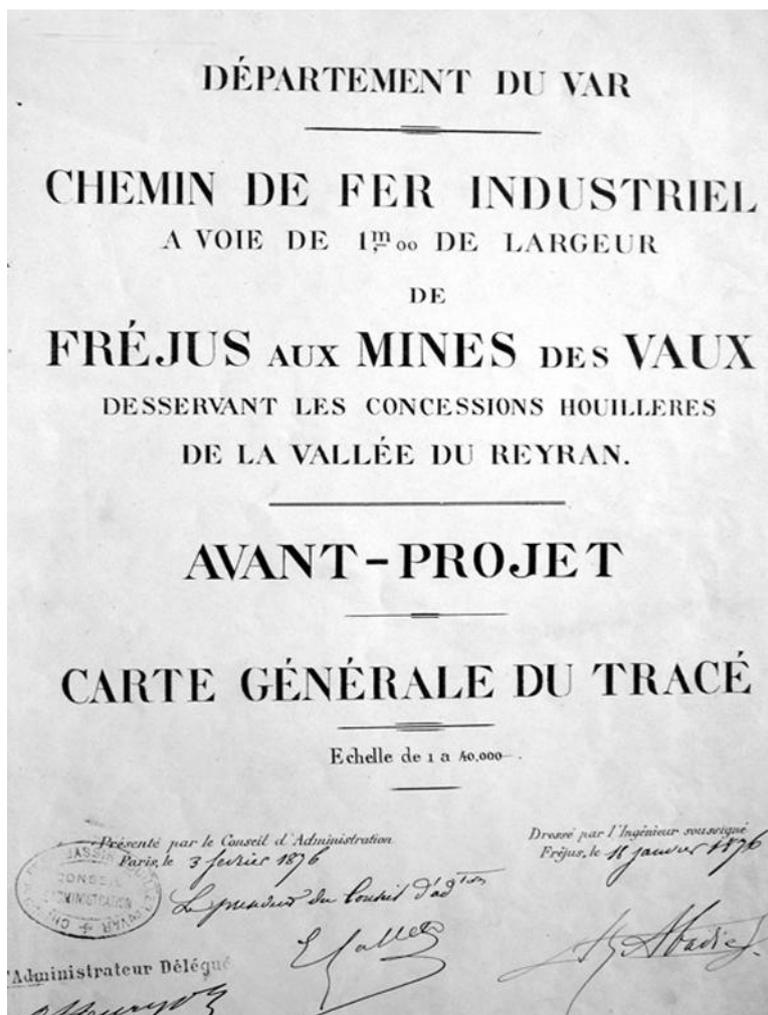
Mines de Boson (charbon et schistes bitumineux)

Mines de la Madeleine (charbon)

Mines de Garrot (Spath fluor)

Mines des Vaux (charbon)

La compagnie du Sud France exploitait deux lignes, Nice à Meyrargues (appelée familièrement train des pignes) et Toulon à St Raphaël par Fréjus. Un projet de 1877 prévoyait de relier ces deux chemins de fer en desservant les exploitations minières.



Projet de desserte par voie métrique

La gare de départ se situait à Fréjus au numéro 126 avenue de Verdun avec une halle à marchandises. Un petit dépôt pour deux locomotives était construit au numéro 226 de la rue Henri Vadon. La ligne contournait ensuite les arènes romaines par une tranchée appelée passage des arènes et suivait la route de Boson (aujourd'hui route de Malpasset) jusqu'à la plateforme d'un chemin de fer minier à traction par chevaux ou mulets que la voie empruntait ensuite pour desservir la mine de Boson. Le Reyran était franchi par un pont aujourd'hui détruit (par la catastrophe de Malpasset) pour remonter la vallée en franchissant la Buème, affluent du Reyran (le pont existe toujours) et en suivant la rive droite pour desservir les mines de la Madeleine, puis les mines de Garrot. Un pont (détruit depuis) ramenait la ligne sur la rive gauche pour passer du bassin du Reyran dans celui du Biançon par une tranchée (comblée lors de la construction du barrage de Saint-Cassien) atteignait les mines de Vaux.

Le tracé devait atteindre le lieudit Les Terrassones, commune de Callian, pour rejoindre la ligne Meyrargues – Nice.



Gare de départ, avenue de Verdun (Fréjus)



Dépôt de 2 locomotives, rue Vadon (Fréjus)



Passage des arènes (Fréjus)

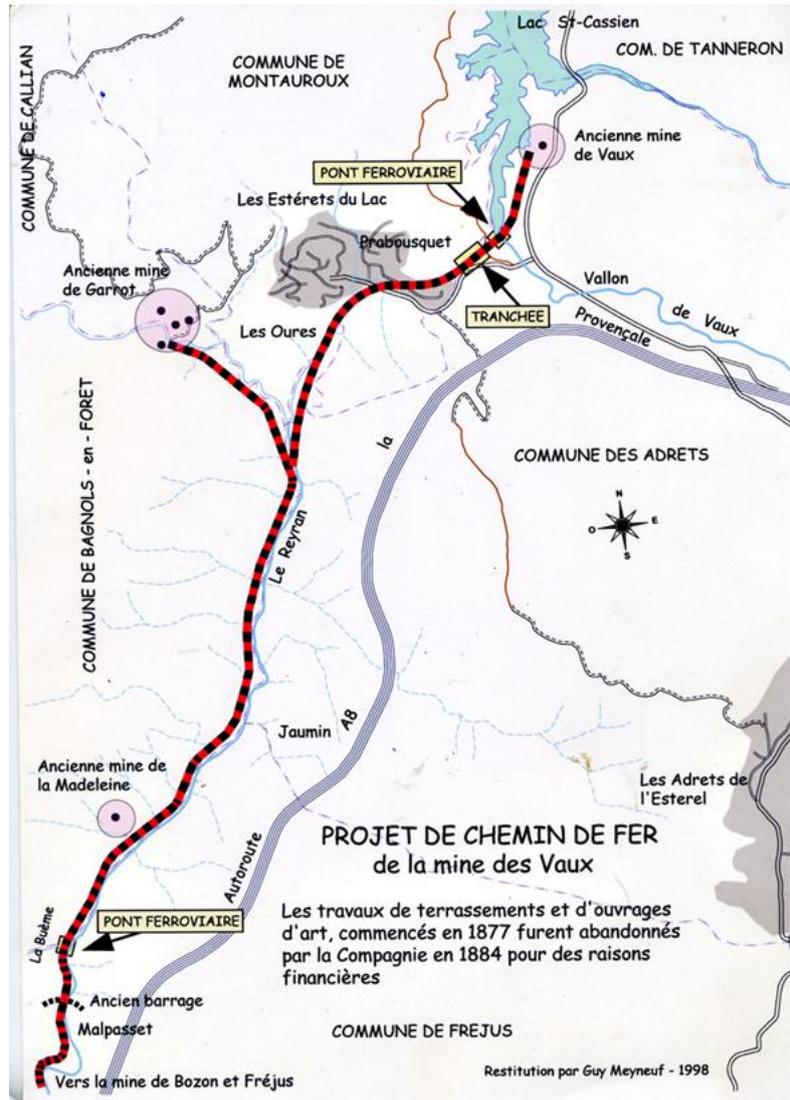


Pont de la Buème

Deux locomotives d'origine allemande avaient été achetées. De type 030 T à trois essieux moteurs, elles pouvaient circuler dans les deux sens et ne nécessitaient pas de plaque tournante. Elles circulaient sur du rail Vignole de 16 kg au mètre. Un coupon de ce rail a été retrouvé près du pont autoroutier, après 50 années passées enfoui dans le sol.

Des actions de 500 francs, au porteur, avaient été émises. Mais des difficultés financières mirent fin au projet et la jonction entre les deux réseaux ne fut jamais réalisée. La ligne ne dépassa pas le vallon des Vaux. Des vestiges sont visibles lorsque le niveau du lac de Saint-Cassien est très bas.

Les deux locomotives, baptisées Reyran et Estérel ont été vendues à une exploitation du département de la Gironde.



La plateforme de la voie a été utilisée en partie pour créer la route départementale n°37 qui est interrompue au niveau des ruines du barrage de Malpasset.

Si cette ligne avait été réalisée, elle serait en grande partie submergée par les eaux du barrage de Saint Cassien, sur le Biançon.



Vestige de la voie

Les illustrations sont de l'auteur.

