

# Le Train des Pignes ou Chemin de Fer du Littoral Sur le secteur de SAINT-AYGULF



1888 - 1944

C'est en 1852 que l'idée d'un chemin de fer reliant Toulon à Saint Raphaël, est évoquée pour la première fois au Ministère des Travaux Publics.

A l'époque le département du Var s'étendait jusqu'au fleuve d'où il tira son nom, cette rivière délimitant la frontière entre Provence et Comté de Nice, depuis 5 siècles.

Quand en 1860, Nice fut rattaché à la France, le Var perdit l'arrondissement de Grasse qui rejoignit celui de Nice pour former le nouveau département des Alpes Maritimes. La ligne Marseille-Toulon fut ouverte le 28 mai 1859.

La ligne Toulon-Les Arcs le 1er septembre 1862 et les Arcs-Saint Raphaël le 10 avril 1863.

La ligne Toulon-Hyères fut terminée le 10 juillet 1876.

Enfin, à la session du 10 Avril 1878 du Conseil Général du Var on évoqua sérieusement l'idée de prolonger la ligne des Salin d'Hyères jusqu'à Fréjus en passant par le golfe de Saint Tropez. Mais jusqu'en 1880, l'Etat français ne fut pas disposé à financer une ligne d'intérêt général à voie normale sur le littoral varois.

Le 11 juin 1880, une nouvelle loi instaura la catégorie des "chemins de fer d'intérêt local", permettant de réaliser des lignes techniquement plus économiques, avec participation financière des départements qui accordaient les concessions (et non plus l'état), des collectivités locales et d'intérêts privés.

De nombreux projets de ligne furent proposés jusqu'à celui de M. SILHOL qu'il déposa le 1er septembre 1883 au Conseil Général et qui prévoyait une ligne partant de Toulon, passant par Hyères et longeant le littoral jusqu'à Fréjus. Grande nouveauté de ce projet, pour compenser le coût supplémentaire de la ligne à cause d'une augmentation de la longueur, la voie ne serait pas normale mais étroite à l'écartement de un mètre, ce qui baissait son coût de construction et d'exploitation de 30 à 40%.

M. SILHOL étonnamment ne se manifesta plus et l'on apprit plus tard qu'un banquier très connu à l'époque, M. De Reinach, le dédommagea grassement pour se retirer au profit d'un autre groupe où il détenait de nombreux intérêts.

Autre personnage important dont le nom reste attaché au train du littoral, Félix MARTIN, maire de Saint Raphaël, grand 'mégalo' qui transforma son village provençal en véritable décor, en retraçant les boulevards, en implantant le casino, un cercle, l'église, l'hôtel des Postes, ... Félix MARTIN est l'homme qui inventa la 'Cote d'Azur'. Il aimait voir grand et eut l'idée d'un chemin de fer qui attirerait de nombreux touristes sur le littoral, et s'attacha à convaincre le Baron de REINACH de lui apporter un appui financier en devenant actionnaire de sa Société des Terrains du Littoral.

Cette société acheta en bordure de mer des terrains au sol impropre à toute culture afin d'y établir de futurs lotissements destinés à la villégiature.

Ces terrains achetés 1F le m2 seront revendus jusqu'à 80F une fois le train en service...

Au printemps 1884, la Société des Ponts & Travaux en Fer (SPTF) dont le Baron de REINACH était actionnaire, représenta le projet SILHOL au Conseil Général.

Le 19 septembre 1884, le préfet du Var et le directeur de la SPTF signèrent la convention de concession.

Félix MARTIN fut chargé de diriger l'étude et la construction de la future ligne.

Le 3 décembre 1885, Une nouvelle société plus appropriée se substitua à la SPTF pour construire et exploiter le futur réseau, la Compagnie des Chemins de Fer du Sud de la France (SF)

Le 17 avril 1886, l'Assemblée Nationale déclara d'utilité publique le chemin de fer d'intérêt local Toulon-Saint Raphaël. Un décret du président de la République Jules GREVY, le 22 juillet 1860, confirma cette déclaration.

Un décret du 19 mars 1887 entérina le transfert de la concession de la SPTF à la SF. La construction pouvait commencer non sans susciter de nombreuses polémiques quant aux conditions plutôt favorables consenties au concessionnaire, jugeant les prévisions du trafic trop exagérées et surtout en soulignant que le tracé allait favoriser la spéculation sur les terrains détenus par des propriétaires ayant des liens étroits avec la SF. Face à ces détracteurs, Le maire de Saint Tropez, M. CHAMPMORIN et celui du Plan de la Tour, le Dr. SIGALLAS créèrent le Comité des Intérêts du Littoral du Var afin de soutenir le projet.

Après quelques tractations plutôt étranges et de nombreux pots de vin versés pour obtenir l'attribution de marché, les travaux débutèrent enfin en mars 1888 sur le premier lot La Foux- Saint Raphaël.

Ce premier tronçon suivait en grande partie la route littorale et ne nécessita pas d'importants terrassements sauf dans le secteur rocheux des Issambres et de Saint Aygulf où il fallut employer des explosifs.

De nombreux ponts à tablier métallique furent construits, sur la Giscle, sur le Vallon des Mures, sur le Préconil, la Garonnette et la Gaillarde.

L'entreprise Eiffel dut employer une technique originale pour implanter 5 ponts afin de traverser la vaste plaine inondable de l'embouchure de l'Argens, du Reyran et des étangs de Villepey, en raison de la nature mouvante des fonds sableux.

Entre La Foux et Hyères, la nature rocheuse du trajet obligea de nombreux terrassements et le percement de 4 tunnels.

Du 13 au 18 août 1889, après achèvement de la ligne, on procéda à sa mesure exacte: deux hommes parcoururent le trajet Saint Raphaël-La Foux munis de règles en bois de 5m. de long: ils obtinrent 29 637m. (Les PTT utilisaient un âne pour descendre ou monter le courrier de la gare au village.)



Gare de Saint-Aygulf





Le 22 août, la commission de reconnaissance parcourut la ligne à la vitesse moyenne de 35 km/h. L'inauguration officielle eut lieu le dimanche 25 août 1889 avec un accueil triomphal à Sainte Maxime et à La Foux ou le maire de Saint Tropez fit un discours en souhaitant une réalisation rapide d'un embranchement vers sa commune.

Le jeudi 19 septembre 1889, la section La Foux-Saint Raphaël fut ouverte à l'exploitation. 3 trains mixtes marchandises/voyageurs assuraient la desserte quotidienne dans les 2 sens.

Le 19 avril 1890, suite à de très fortes pluies, les eaux provoquèrent des brèches dans le remblai traversant la plaine de Grimaud: un transbordement à pied des voyageurs dut être instauré pendant plusieurs jours afin de réparer la voie.

Du 1er au 9 juillet 1890, on procéda au métrage du tronçon La Foux-Hyères: 53 159m0. les 22 et 23 juilletes, un train lourdement lesté effectua les épreuves en charge des ponts métalliques.

L'inauguration officielle eut lieu le 25 juillet 1890 et la ligne fut ouverte aux voyageurs le lundi 4 août 1890. Le succès fut immédiat sauf pour les marchandises qui prirent du retard.

Il fallut au plus vite créer des installations complémentaires afin de s'adapter à l'évolution du trafic.

De nombreuses modifications durent être apportées à la ligne suite à des incidents provoqués par des intempéries violentes que l'on n'avait pas prévues ;de nombreux ponts furent rajoutés ( 3 dans la plaine de Grimaud) pour éviter que les remblais ne fassent barrage aux eaux en période de crue.

**Section sur le Village de Saint-Aygulf**

**Les Issambres**

**Arrêt ouvert en 1937.**

**La Gaillarde**

**Halte ouverte en 1889, bâtiment de station et voie principale.**  
**En 1893, création d'une voie marchandises en cul-de-sac côté LaFoux.**  
**En 1903, raccordement de cette voie côté St.Raphaël.**

**Pont de la Gaillarde**

**Une travée métallique de 10 m.**

**Les Rives d'Or**

**Arrêt ouvert en 1938.**

**Saint Aygulf**

**« Rocquebrunre/Saint\_Aygulf » jusqu'en 1894.**  
**Halte ouverte en 1889, bâtiment de station, une voie principale.**  
**En 1890, création d'un quai et d'une voie marchandises en cul-de-sac côté St.Raphaël. En 1894, raccordement de cette voie côté La Foux.**  
**En avril 1944, démolition par les troupes allemandes**

**S.t. Aygulf-Plage**

**«Villepey-les-Bains » jusqu'en 1924.**  
**Arrêt ouvert en 1903, desservi d'avril à octobre seulement**  
**Métallique de 40 m sur le canal d'embouchure des étangs.**

**2ème Pont de Métallique de 55 m sur, le grand bras des étangs .**

**3ème Pont de Villepey**

**Métallique de 12 m, sur le bras des étangs.**

**Pont de Grand Argens**

**Métallique de 75 m sur, le lit principal de l'Argens.**

**Pont de Petit Argens**

**de 60 m, sur le confluent de l'Argens et du Reyran.**

**Au sud de la gare de Fréjus la ligne est aujourd'hui utilisée par les voitures, sous le nom de l'Avenue de Provence**  
**("Fréjus Sud de France")**

**Gare ouverte 1889, bâtiment 2ème classe, halle à marchandises, dépôt pour deux machines, ateliers de réparation, deux voies principales et une voie marchandises, château d'eau de 10 m2.**

**En 1900, dédoublement de la remise du dépôt pour abriter quatre machines.**  
**Rien ne subsiste des installations, excepté une travée du dépôt des locomotives, transformée en garage par la Direction départementale de l'Equipement. Tous les autres bâtiments ont été rasés en 1966.**

**Entre Fréjus et St.Raphaël, la ligne est maintenant utilisée par les voitures, sous les noms de l'Avenue de Provence et de l'Avenue Victor Hugo.**

**Fréjus-Plage**

**Arrêt ouvert en 1938.**

**81,565 Embranchement pour la scierie de Fréjus-Plage. Une voie en cul-de-sac de 150 m. Elle réceptionnait des billots de bois brut et réexpédiait des planches.**

**81,993 Embranchement pour desservir l'usine d'agglomérés de Fréjus-Plage. Une voie en cul-de-sac de 50 m.**

**82,283 Pont du Pédégal**

**Une travée métallique de 10 m sur le ruisseau; aujourd'hui' reconstruit pour la route**

**La ligne Toulon - St.Raphaël avait une distance de 103,4 km**

**Définitions .**

**Les gares** sont ouvertes au trafic des voyageurs et des marchandises, et assurent une fonction de sécurité dans la circulation des trains. Elles sont gérées par un **chef de gare** et comportent des installations plus ou moins importantes. Hormis les principales, la plupart se composent de deux voies de passage encadrant un quai central, avec une troisième voie longeant le bâtiment accolé des voyageurs et des marchandises. A Puget-Théniers les deux voies de passage sont au contraire encadrées par les quais, et es installations marchandises sont reportées à l'écart.

**Les stations** sont ouvertes aux mêmes catégories de trafic, mais n'assurent pas de fonctions de sécurité. Elles sont confiées à un **gérant** qui n'assure qu'un rôle commercial, et possèdent des installations plus réduites que celles des gares.

**Les haltes** sont ouvertes aux voyageurs et aux bagages, aussi parfois à un service marchandises restreint. Elles sont confiées à un **gérant** qui assure la vente de billets, et ne comportent généralement qu'une voie de passage.

**Les arrêts** ne sont ouverts qu'aux voyageurs. Aucun personnel n'y est affecté et les billets sont délivrés à bord des trains, qui ne s'y arrêtent qu'en présence de voyageurs à prendre ou à laisser. Leurs installations sont réduites à leur plus simple expression: un quai, parfois garni d'un abri avec banc

Sources/ [www.atelier.crabe.com](http://www.atelier.crabe.com) et [www.Railtrain.org](http://www.Railtrain.org)



# A HYÈRES ET A SAINT-RAPHAEL

14 14	16 45	18 30	St-Raphaël (S.-F.) dép.	...	6 30	...	12 13	...	16 59	19 20
14 19	16 50	18 35	Fréjus (F.)	...	6 39	...	12 22	...	17 7	19 29
14 23	16 54	18 39	<b>St-Aygulf (halte)</b>	...	6 49	...	12 32	...	17 17	19 39
14 27	16 58	18 43	La Gaillarde (halte)	...	6 55	...	12 38	...	17 23	19 45
14 30	17 1	18 46	La Garonnnette (halte)	...	7 4	...	12 47	...	17 32	19 54
14 34	17 5	18 50	La Nartelle (halte)	...	7 12	...	12 55	...	17 40	20 2
14 37	17 8	18 53	Ste-Maxime-P.d.l.-T.	...	7 26	...	13 9	...	17 48	20 16
14 42	17 16	18 59	Guerrevieille-Beauv.	...	7 33	...	13 16	...	17 55	20 23
14 58	17 32	19 15	St-Pons-les-Mures	...	7 40	...	13 23	...	18 2	20 30
			La Foux (B.)	arr. dép.	7 44	...	13 27	...	18 6	20 34
15 9	17 43	19 26	Gassin	...	8 4	...	13 47	...	18 16	...
15 13	17 47	19 30	La Croix	...	8 14	...	13 57	...	18 26	...
15 23	17 57	19 40	Pardigon (halte)	...	8 23	...	14 6	...	18 34	...
15 38	18 2	...	Cavalaire	...	8 31	...	14 14	...	18 42	...
15 49	18 12	...	Le Canadel (halte)	...	8 49	...	14 25	...	18 47	...
16 1	18 34	...	Cavalière	...	...	...	14 47	...	19 7	...
16 24	18 55	...	La Fossette-Aig. (h.)	...	...	...	15 1	...	19 22	...
16 36	19 4	...	Le Lavandou	...	...	...	15 9	...	19 30	...
16 45	19 13	...	Bormes	...	...	...	15 22	...	19 38	...
16 57	19 25	...	La Londè	...	...	...	15 34	...	19 45	...
17 9	19 37	...	St-Nicolas-Mauv. (h.)	...	...	...	15 58	...	20 2	...
17 30	19 58	...	Hyères-Ville (B.)	arr. dép.	...	...	16 6	...	20 10	...
17 34	20 1	...	L'Almaharre-P. (h.)	...	...	...	16 17	...	20 20	...
17 50	20 18	...					16 32	18 13	20 25	...
17 57	20 25	...					16 43	18 24	...	...

Hyères-Ville (B.) dép. 12 28 16 50  
 Hyères (S.-P.) arr. 12 33 16 55  
 Hyères (S.-P.) arr. 12 33 16 55

231

HYÈRES-VILLE A HY

COMPAGNIES DIV



Chemins de Fer  
 DU  
 SUD  
 DE LA  
 FRANCE



## LE TRAIN DU LITTORAL

TOULON - ST. RAPHAEL  
 COGOLIN - ST. TROPEZ



MS



Diligence train des pignes vers St. Tropez



Accident du Train des Pignes 1922



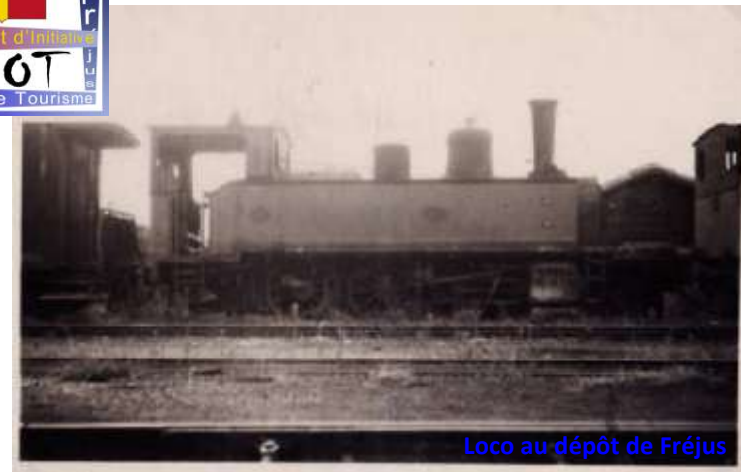
Gare de Gassin—1900



(1900) - La gare et le train des Pignes Gare de Cavalaire—1900



Gare de Saint-Aygulf



Loco au dépôt de Fréjus



Près de la gare de St.Raphaël



Café épicerie de la Gare de Saint-Aygulf

