

Mercredi 11 août 2010

Chers Amis

Il n'y a qu'une chance sur 20 que je puisse participer au congrès de NICE en septembre ce que je regrette en tant que Niçois et parce qu'il me semble que Pierre a bien préparé les choses. Et puis j'aime bien vous rencontrer tous. Quoiqu'il en soit vous allez emprunter le train des Pignes aussi ai-je voulu vous le faire connaître un peu plus.

Si ce texte vous plaît, peut-être le diffuserez-vous à nos camarades.

Avec mes amitiés.

Paul Carencó

LE TRAIN DES PIGNES

Un peu d'histoire

La deuxième partie du 19^{ème} siècle a vu le développement de milliers de projets ferroviaires dans le Monde. En France après que les compagnies des grands réseaux (Nord, PO, Midi, PLM etc. eurent construit les principaux axes dont la plupart subsistent encore de nos jours, elles furent amenées par l'Etat et les collectivités publiques à s'intéresser à des lignes plus modestes et à la rentabilité plus incertaine. Des débats passionnés eurent lieu à la chambre des Députés et dans les journaux multiples de l'époque. Ils portaient sur deux points différents. Le premier : quelles lignes devaient être construites en plus des lignes déjà construites ? Un plan fut établi et approuvé par le Ministre des Travaux Publics **Charles de Freycinet** qui lui donna son nom : 181 lignes à voie normale (c'est-à-dire 1,435 m) étaient retenus dans celui-ci.

Le deuxième portait sur l'écartement d'un réseau secondaire à venir ; ce fut la voie de 1 m d'écartement qui fut retenue (à l'exception de 2 ou 3 réseaux qui adoptèrent la voie de 0,60 m). Notons que la voie métrique (en fait 1,06 m dans ce cas précis) était la seule voie du réseau Japonais jusqu'en 1974 où la voie normale fut introduite pour le Shinkansen et des vitesses de 120 Km/h y sont courantes sur ce réseau dit à voie étroite. De même presque toutes les lignes construites dans leurs colonies par les Français le furent à voie étroite (1 m pour nous, 1,06 m pour les Anglais). Voie étroite ne veut donc pas dire a priori voie désuète (voir plus près de nous les réseaux de montagne modernes Suisses actuels).

Dans ce contexte les méridionaux jouaient leur propre partition.

NICE avait vu arriver les premiers trains le 18 octobre 1864 soit 4 ans après qu'elle soit devenue Française. Mais les Niçois jamais satisfaits (j'en suis un) voulaient une voie directe Avignon – Nice ne passant pas par Marseille déjà considérée comme rivaleD'où l'idée d'un chemin de fer << Central- Var >> qui aurait joint Avignon à Draguignan? L'histoire se reproduisant, ce même débat a eu lieu récemment dans un autre contexte au cours de la dernière décennie pour la future LGV (Ligne à grande Vitesse).

Quoiqu'il en soit et malgré les protestations des Niçois et des Varois ce <<Central-Var >> à voie normale ne vit pas le jour. En compensation furent concédées à une société issue d'une banque Marseillaise la Compagnie des Chemins de Fer du Sud de la France la construction d'un réseau à voie métrique sous le régime dit d'intérêt général allant de Meyrargues situé à quelques kilomètres d'Aix en Provence à Nice via Draguignan, Grasse et Vence. Ainsi naquit le <<Sud France >> qui deviendra au fil des ans <<le train des Pignes >> parce que ses chauffeurs (au sens propre du terme) utilisaient des pignes c'est-à-dire des pommes de pin pour allumer le feu dans le foyer des locomotives à vapeur. Il lui fut aussi concédé la réalisation d'une éventuelle ligne Nice Digne.

Peu après ce réseau englobera la ligne d'intérêt local Toulon-St Raphael par la côte fort pittoresque. Celle-ci qui reçut des rames diesel-électriques modernes dès 1935 subira le débarquement allié le 15 août 1944 et disparaîtra en 1948 par manque de volonté des élus de l'époque ce qui sera regretté plus tard car après quelques aménagements il aurait constitué un métro des plages fort utile quand on voit les embouteillages sur cette côte très urbanisée et surpeuplée en été. Nous ne reviendrons pas sur cette ligne.

L'histoire du <<Sud-France>> est riche en rebondissement. Mais je dois abrégé.

Sachez par exemple que siégeaient dans son conseil d'administration le Baron **Jacques de Reinach** homme d'affaires très influent en Europe qui fut mis en cause dans l'affaire du canal de Panama, démissionna et se suicida.

Y siégeait aussi **Félix Martin** (X-Ponts) venu du PLM qui se fit élire député et maire de St-Raphael qui lui doit son essor. Il dut démissionner aussi.

La première circulation eut lieu entre Draguignan et Salernes le 23 avril 1888. Pour atteindre Nice il fut nécessaire de construire plusieurs grands ouvrages d'art et notamment le viaduc sur la Siagne (4 travées métalliques à 72 m de hauteur), le viaduc courbe en maçonnerie des gorges du Loup (11 arches de 20 à 53 m de hauteur), le pont métallique sur le Var (6 travées de 61 mètres à 2 niveaux pour la route et le rail put arriver enfin par les collines Niçoises dans la très grande <<Gare du Sud>> à Nice qui est en fait au nord de la gare SNCF actuelle. (vous en verrez la façade enfin classée et conservée- la verrière actuellement démontée était celle du pavillon russe à l'exposition universelle de Paris de 1889 ! Elle doit être remontée en 2012 après restauration).

Au début des années 1900 Nice est donc la tête de deux lignes ayant une section commune de 13 km jusqu'à La Manda l'une de 220 Km vers Meyrargues et l'autre plus courte jusqu'à Puget-Théniers atteint en 1892 dans la vallée du Var. Le Sud-France avait aussi construit une ligne de Digne à St André les Alpes ; restait une lacune de 48 Km ! Il fallait notamment percer le long tunnel sous La Colle de St Michel long de 3455 m à l'altitude de 1000 m ; l'Etat prit les choses en main et désigna les Ponts et Chaussées comme maître d'œuvre Le tunnel fut percé dès 1902. Mais il fallut encore plusieurs années d'interventions et de travaux difficiles (avec des équipes d'ouvriers Français et Italiens et de nombreuses tensions et bagarres) pour raccorder les deux tronçons. La ligne dans son ensemble fut ouverte au service public le 3 juillet 1911 et inaugurée le 6 août suivant par le Ministre **M. Augagneur** venu en train spécial d'Avignon à Nice (ce qui ne serait pas possible de nos jours évidemment.....)

La ligne Nice-Digne (150 Km) qui est la seule subsistante du grand réseau <<Sud-France>> (voir plus loin) aura donc 100 ans l'année prochaine.

Pendant ce temps le département des Alpes-Maritimes qui voulait ouvrir son arrière-pays au progrès et au tourisme avait décidé de construire à ses frais un réseau complémentaire LES TRAMWAYS DES ALPES MARITIMES (TAM) constitué de lignes à voie de un mètre et raccordé aux principales gares de la vallée du Var du <<Sud-France>>. Ces lignes remontaient les vallées de La Vésubie, de La Tinée, de Roquestéron etc. Elles furent électrifiées en courant monophasé 6600 volts -50 périodes ce qui était une innovation technique en 1910. Le département en confia tout naturellement l'exploitation au <<Sud-France>>.

A ce moment le réseau atteint son développement maximum.

Il possédait alors 60 locomotives à vapeur, 78 voitures à voyageurs (dont des voitures salons et des premières classes !) et 966 wagons à marchandises de tous types, preuve de la vitalité de ce qu'on appellerait de nos jours <<le trafic fret >> (que notre SNCF n'arrive pas à mettre en œuvre économiquement).

Mais la vie d'un réseau ferroviaire comme celui-ci n'est pas un long fleuve tranquille. Mon ami **José Banaudo** historien du rail a écrit 3 livres sur cette épopée (soit 850 pages remarquablement illustrées –éditions du Cabri). Je ne peux donc vous donner qu'un aperçu de celle-ci.

Arrive la guerre de 1914-1918 qui entraîne des réquisitions de matériel pour le front où il y a des lignes au même écartement, un manque d'entretien etc... A l'issue de celle-ci c'est la concurrence anarchique des autocars, mais aussi des camions (surplus américains) et des voitures individuelles. Et il faut bien le dire la vétusté du matériel voyageur peu apprécié des usagers.

Et n'oublions pas l'inflation et la crise monétaire de 1929.

Les collectivités locales ne font rien pour aider le <<Sud-France>>.

En 1925 une nouvelle convention avec l'Etat n'avait pas apporté grand-chose sinon le changement de nom de la société devenue <<Compagnie des Chemins de fer de la Provence>> (c'est toujours son nom et on dit aussi les CP).

N'ayant plus de trésorerie ni de crédit et l'Etat refusant de revoir la convention d'exploitation l'arrêt total de celle-ci a lieu le soir du 14 juillet 1933.

Le 21 juillet un décret du Président de la République Lebrun met le réseau sous séquestre et en confie la gestion à l'ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des Alpes Maritimes **Charles Chauve**. Celui-ci obtient une modification du cahier des charges et grâce à son esprit novateur va moderniser et dynamiser le réseau. Pour cela il conserve la Direction et les employés en place. La principale décision fut de commander des autorails modernes. Plusieurs constructeurs travaillaient depuis 15 ans sur ce sujet. RENAULT proposa un modèle ABH dérivé de ceux proposés aux grands réseaux. 6 autorails suivis de 6 autres furent commandés et révolutionnèrent l'exploitation : Nice –Digne est parcouru en 3h30 la moitié du temps d'un train à vapeur et le PLM assure une correspondance rapide vers Grenoble. Trois de ces autorails plusieurs fois remotorisés et restaurés sont conservés par le réseau. Le plus ancien a donc 75 ans !

La vie du réseau continua jusqu'à la guerre de 1939-1945 mais celle-ci eut d'énormes conséquences pour les Chemins de fer de la Provence. Plus de fuel, remise en route de vieilles locos à vapeur, manque de pièces de rechange, sabotages par la résistance. Les vieux Niçois vous diront que grâce au train des pignes ils purent de temps en temps aller se ravitailler dans l'arrière-pays car Nice était fort isolé.

D'abord l'aviation alliée bombarda plusieurs fois le pont des CP sur le Var (comme le pont de la SNCF plus en aval mais surtout après le débarquement allié le 15 août sur les côtes Varoises l'armée allemande se retirant vers l'Italie fit sauter de nombreux ouvrages d'art et notamment le pont métallique sur la Siagne et le magnifique pont du loup. A la libération le trafic reprit partiellement sur Nice- Digne et par autocar jusqu'à Tanneron au-delà de Grasse. Enfin le trafic reprit sur toute la ligne vers Digne le 19 décembre 1944 en faisant passer la voie sur un pont routier réparé à La Vésubie (où vous passerez (sur le pont ferroviaire reconstruit) Les années qui suivirent continuèrent à vivre cette situation. La reconstruction des ouvrages d'art de la ligne Nice-Grasse-Draguignan n'étant toujours pas envisagée de nombreuses pétitions, réunions manifestations d'élus eurent lieu ; mais l'Etat devant l'ampleur de travaux s'obstina à refuser (n'oublions pas qu'il y avait d'autres priorités, reconstruction du pays, guerre d'Indochine). Mais la décision fut inexorable La ligne (Nice) La Manda – Meyrargues fut fermée à tout trafic ferroviaire le 2 janvier 1950. Dommage car elle était non seulement très pittoresque mais aurait constitué un métro léger pour desservir toute une zone très urbanisée vers Vence et Grasse. Du grand réseau <<Sud-France >> ne subsiste donc que la ligne Nice-Digne que vous allez parcourir jusqu'à Entrevaux.

En compensation l'Etat accorda des crédits pour l'acquisition de 4 locomotives diesel-électriques de 600 cv ce qui permit la suppression des locomotives à vapeur encore utilisées pour les marchandises. Les 50 ans qui suivirent mériteraient beaucoup d'explications.

J'abrège en ne retenant que quelques points essentiels :

Le régime juridique a évolué. Le séquestre cède la place à une régie en 1952. Puis en 1968 c'est un syndicat mixte (associant les deux départements concernés et les villes de Nice et Digne). Enfin en 2007 l'Etat a confié la ligne à la Région Provence-Alpes – Côte d'Azur qui a pris les choses en mains. Quant à l'exploitation elle a été confiée à la CFTA devenue entre-temps CFSF qui appartient au groupe VEOLIA).

Au cours de ces années 1950-2000 le chemin de fer a fonctionné mais toujours avec des solutions <<à la limite>> ; jamais de travaux d'ensemble, acquisition d'autorails légers CFD suppression du trafic marchandises etc.

De plus la SNCF eut la bonne idée -en 1970- de fermer le court raccordement Digne –St Auban coupant ainsi toute continuité ferroviaire vers Grenoble ! (en 2010 la Région PACA a lancé une étude pour son éventuelle réouverture).

Ce fut un demi-siècle de perpétuelles menaces pour le réseau : tentations de supprimer la voie dans la vallée du Var pour agrandir la N 202, suppression des emprises de la Gare du Sud et de celle-ci à Nice, coût jugé élevé de toute modernisation pérenne et même la nature s'attaqua plusieurs fois à la voie (effondrements, blocs de rochers tombés de falaises ...).

Jusqu'à ces journées de novembre 1994 où le fleuve Var en crue se déchaina sur les routes et la voie ferrée qui le longeait les emportant sur des centaines de mètres en plusieurs points du parcours entre Nice et la partie haute de son lit. Le pire fut atteint au pont métallique de Gueydan dont le pilier central s'écroula et dont le tablier se vrilla totalement (je suis monté dessus quelques semaines plus tard, avec de basses eaux. C'était spectaculaire).

On crut que cela sonnait la fin de la ligne. Mais les élus, les usagers, et même des centaines d'étrangers signèrent des pétitions pour conserver cette ligne pittoresque trait d'union entre le Nord et le Sud des Alpes. L'Etat et les collectivités locales s'associèrent pour financer sa restauration. les travaux commencèrent quelques semaines après et la réouverture complète de la ligne eut lieu le 25 avril 1996.

Petit intermède : on a bien compris que les méridionaux sont très attachés à cette ligne seule subsistante du grand réseau du train des pignes. Aussi dès 1975 une association le GECP (Groupe d'études pour les Chemins de fer de la Provence) se créa pour défendre et valoriser cette ligne utile et touristique. Présidée par **Jacques Chaussard** journaliste à télé monte – Carlo elle fit la promotion de la ligne auprès des pouvoirs publics et de l'opinion souvent mal informés. Elle contribua grandement à une prise de conscience.

Elle fit mieux. Puisque tout le monde parlait du train des pignes et bien on allait le refaire vivre ! Une équipe de volontaires (non cheminots et de tous les corps de métier) se mit au travail. Il restait quelques voitures de voyageurs en piteux état qui furent achetées au réseau, idem pour quelques wagons puis ils acquirent des voitures de réseaux Suisses au même écartement, mais il n'y avait plus de locomotives à vapeur celles-ci ayant toutes été ferraillées 20 ans avant. La FACS (Fédération des amis des Chemins de fer secondaires) avait sauvé une locomotive 230 du réseau Breton lors de la disparition de celui-ci en 1968 et la leur mis à disposition. Plus tard l'association acheta grâce à une souscription une locomotive Mallet articulée aux Chemins de fer Portugais (CP aussi !). Mais ne croyez pas que cela soit si simple. Un seul exemple pour refaire un foyer de locomotive (et le faire agréer par l'Apave cela peut coûter plus de 100.000 euros. Aussi tous les travaux de ferronnerie et de menuiserie ont-ils été faits par les membres de l'association.

Ainsi est né un nouveau train des pignes avec du matériel ancien authentique. Celui-ci circule –en accord avec les Chemins de fer de Provence- tous les étés entre Puget-Théniers et Annot (demandez le dépliant à la gare de Nice). Il a beaucoup de succès auprès des touristes

Modernisation de la ligne

Depuis 5 ans les pouvoirs publics et notamment depuis la reprise par la Région PACA des travaux de voie importants sont en cours d'exécution ; rails neufs, ballast refaits, réfection des ouvrages d'art etc.

De plus la Région a acheté 4 rames d'autorails doubles articulées climatisées avec des baies panoramiques (construites par CFD à Bagnères de Bigorre située dans l'ancienne DOT de Tarbes ... vieux souvenirs !) Elles ont été livrées au cours du premier semestre 2010 et sont actuellement en cours de rodage sur la ligne. Peut-être en croiserez-vous une ?

En résumé :

Vous allez parcourir une partie de la ligne Nice-Digne. Que devez-vous en retenir ?

1- C'est une ligne très pittoresque en cours de modernisation qui assure un service public et un service touristique entre Nice et Digne (3 Aller –retours par jour).

2- C'est de plus une ligne qui a un fort trafic (plus de 20 A-R par jour) de banlieue entre Nice et la zone d'activités de Carros (voir **Pierre Cordéro** qui vous expliquera son développement dans un secteur où il y avait des maraichers quand nous étions enfants).

3-Enfin si vous voulez retrouver ou découvrir l'atmosphère d'un chemin de fer secondaire à vapeur d'il y a un siècle vous pourrez le faire sur une section attractive de montagne dont les deux extrémités (Puget-Théniers et Annot) ont des restaurants <<sympas>>.

BON VOYAGE

Paul Carencio