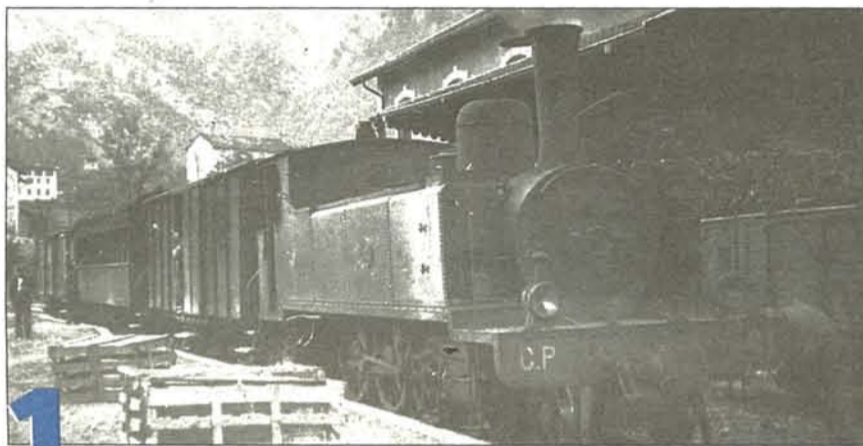


# Nice à Digne : il y a 70 ans, le dernier train à vapeur

**Récit en images :** retour sur les derniers instants de cette ligne mythique des chemins de fer de Provence avant l'arrivée du diesel : ses locomotives, ses chauffeurs, ses mécaniciens.

C'est le 70<sup>e</sup> anniversaire de la fin de la traction à vapeur aux chemins de fer de Provence. L'occasion de revenir sur cette ligne mythique pour le secteur. « C'est entre février et août 1951 que les locomotives diesel-électriques de 600 chevaux n° 61 à 64 ont été livrées. Début mai : trois unités sont disponibles et il est décidé de les mettre en service aussitôt pour éliminer les dernières locomotives à vapeur », restitue José Banaudo. Il est secrétaire du groupe d'étude pour les chemins de fer de Provence (GCEP), l'association du train des Pignes à vapeur.

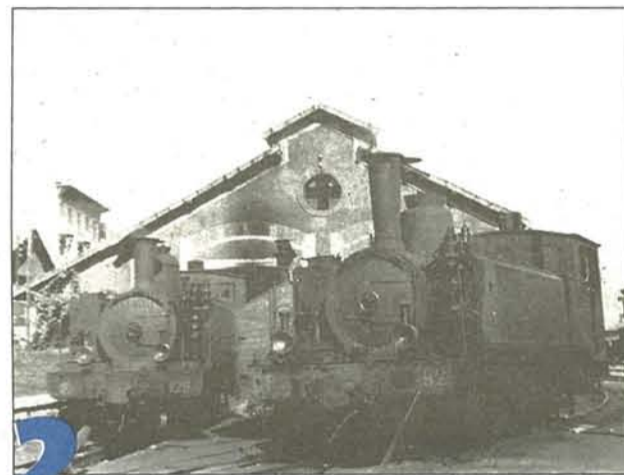
**MORGANE TYMEN**  
Photos : PIERRE LAURENT ; JOSEPH CARLAVAN ; COLLECTIONS GCEP ; J.B et STUDIO PHOTOMIC



**1** Samedi 5 mai 1951 : locomotive 230T n° 81.

Mécanicien : Jean Alliès. Chauffeur : Anicet (†). Elle effectue son dernier aller-retour de Nice à Annot, ici en gare de Villars-sur-Var. José Banaudo indique : « Construite par la société alsacienne de constructions mécaniques (SACM) à Belfort en 1902, c'est la plus ancienne des 28 locomotives type 230T. Pendant une quarantaine d'années, elles ont constitué la base du parc moteur des chemins de fer de Provence. Elle a participé au tournage du film d'André Hunebelle, Mon mari est merveilleux, en gare de Puget-Théniers. »

Le mécanicien est le conducteur. Le chauffeur est celui qui produit de la vapeur. Chaque machine avait sa propre équipe titulaire.



**2** Vendredi 11 mai 1951 : locomotive 230T n° 92

Mécanicien : Champoussin. Chauffeur : Dubois. Elle « assure ses dernières manœuvres à la Gare du Sud et jette le feu : c'est la fin de la vapeur au dépôt de Nice. On la voit en août 1949 aux côtés de la 129. La 92 a été livrée par Pinguely à Lyon en 1907 et a parcouru 1 120 365 km au long de sa carrière », explique le secrétaire du groupe d'étude pour les chemins de fer de Provence.



**3** Samedi 19 mai 1951 : locomotive 230T n° 126

Mécanicien : Émile Mauduech. Chauffeur : Félix Bagarry. Après un ultime aller-retour Digne - Annot, la traction à vapeur disparaît définitivement, sans cérémonie. « Émile Mauduech, mécanicien du dépôt de Digne, a conduit le tout dernier train vapeur sur les chemins de Fer de Provence. On le voit ici en 1946 à Annot avec son chauffeur. Livrée en 1911 par la société Franco-Belge, [la 126] n'a parcouru que 915 684 km en quarante années de service », raconte l'expert.



**4** Dimanche 20 mai 1951 : présentation officielle des nouvelles locomotives

« Le 20 mai 1951, place au diesel ! Réunis autour du directeur des chemins de fer de Provence, Édouard Robion et de l'ingénieur de la traction Jean Paban, les représentants des Ponts et Chaussées et de l'Administration du séquestre posent devant une des nouvelles machines à la Gare du Sud. »