



Collection Artistique
Ligne du Sud de la France, de Nice à Digne - Section de Puget-Thénières à Annot
Gare du Pont de Gueydan

ges montagneux des Alpes-de-Haute-Provence en toute sécurité.

SOURCES : « Chemins de fer de Provence. »

Train des Pignes, pourquoi ce nom ?

L'appellation Train des Pignes, tortillard provençal, a traversé les générations, les conflits et les difficultés, pour être aujourd'hui ancrée dans la mémoire collective et l'affection des populations. Pourtant, l'origine de son nom reste controversée. L'hypothèse la plus appréciée explique qu'une nuit de Noël, une garde-barrière restée seule avec son enfant malade s'est trouvée à court de bois pour se chauffer. L'équipe d'un train passant dans la nuit s'arrêta pour lui offrir son charbon. Plus loin, la locomotive se trouvant elle-même en manque de combustible, les pommes de pin des arbres bordant la voie tombèrent directement dans le tender de la machine, qui put ainsi continuer son voyage.

Mais d'après la tradition, le nom de ce train viendrait de son extrême lenteur, qui permettait aux voyageurs de descendre, surtout dans les côtes, pour ramasser des pommes de pin (pignes, en provençal). Il se disait aussi que les conducteurs ramassaient des pignes sur le chemin pour le faire fonctionner. Mais pour certains, le nom viendrait plutôt de la suie qui recouvrait les locomotives et les faisait ressembler au fond des marmites italiennes, les pignates. Quoi qu'il en soit, malgré une épopée mouvementée, la ligne continue sa route faisant dire à tous que c'est une bien belle histoire que celle du Train des Pignes !

L'une des premières gares ouvertes pour le Train des Pignes.
CARTE POSTALE ANCIENNE

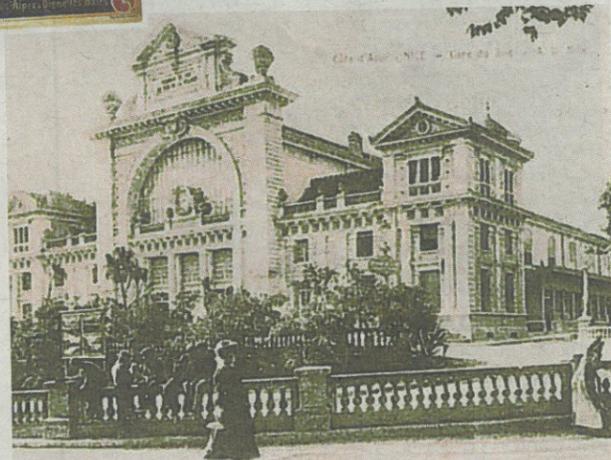
HISTOIRE Le Train des Pignes est un élément clé de la vie de la région. Et, si c'est en 1861 qu'a germé l'idée d'une ligne Nice-Digne, ce n'est qu'en 1892, au départ de la Gare du Sud, que sa véritable aventure a commencé.

L'épopée historique du Train des Pignes

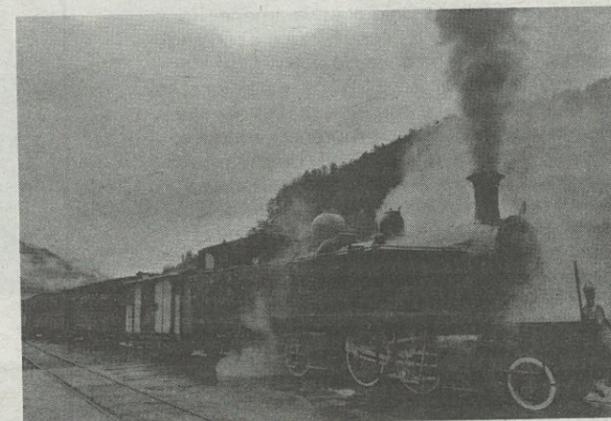
PAR NELLY NUSSBAUM / MAGAZINE@NICEMATIN.FR



Le tortillard provençal, comme l'appellent affectueusement les Maralpins. PHOTO DR



La magnifique gare de Nice-Sud à l'époque de sa gloire.
CARTE POSTALE ANCIENNE



Sur la ligne, le long de la Tinée, vers 1920. La traction vapeur règne sans partage. PHOTO CHEMIN DE FER DE PROVENCE

EN 1861, L'INGÉNIEUR dignois Alphonse Beau de Rochas, inventeur du moteur à quatre temps, imagine une ligne ferroviaire à voie métrique pour relier Nice à Digne. S'il faut 20 ans pour que la Ville de Nice en obtienne l'autorisation, il faudra encore quelques années pour qu'elle voit le jour.

Des travaux considérables

Sa réalisation exigea des prodiges d'ingéniosité. Pendant une décennie, des centaines d'ouvriers s'activèrent dans la montagne, édifiant remblais et viaducs, creusant tranchées et tunnels, comme le grand tunnel de la Colle Saint-Michel - 3457 mètres de long à plus de 1000 m d'altitude - sans oublier la construction des gares.

L'exploitation est confiée à la Compagnie des Chemins de Fer du Midi. Longue de 151 km, la ligne de Nice à Digne a été terminée en 1911 après une ouverture par sections. Le premier tronçon de 13 km est ouvert entre Digne-les-Bains et Mézel, le 14 août 1891. Les tronçons Nice-Colomars (13 km), Colomars/Puget-Thénières (45 km) et Saint-André-les-Alpes/Mézel (31 km) sont mis en service en 1892. En 1907, c'est Puget-Thénières/Pont-de-Gueydan (Saint-Benoît) soit 12 km, en 1908, le tronçon Pont-de-Gueydan/Annot (8 km) est ouvert pour enfin arriver à Digne le 3 juillet 1911 dans

l'allégresse générale. Au total, sur cent cinquante kilomètres, la ligne emprunte 25 tunnels, 16 viaducs et 15 ponts métalliques.

Une histoire mouvementée

La ligne Nice-Digne va rapidement connaître la prospérité. Mais, la Première Guerre mondiale, le déclin démographique et le développement de l'automobile ont failli en signer la fermeture. Malheureusement en 1926, le trafic s'effondre de 60 % et le train connaît son premier arrêt d'exploitation le 15 juillet 1933. En 1935, la ligne renoue avec le succès grâce aux nouveaux autorails Renault

“
Longue de 151 km, la ligne de Nice à Digne a été terminée en 1911 après une ouverture par sections.

diesel qui remplacent la vapeur et permettent de relier Nice à Digne en 3 h 30. En 1944, l'armée allemande ayant fait sauter les principaux ponts des Alpes-Maritimes, la ligne s'arrête. Rouverte en 1946, elle connaît une première menace

de fermeture en 1959, rapidement écartée. En 1967, l'État menace de tout fermer. Mais, Digne et Nice s'associent en un Syndicat mixte Méditerranée-Alpes (SYMA), qui obtient la concession de la ligne par décret ministériel du 19 décembre 1972. La neige du rude hiver 1978 interrompt la circulation. Lorsqu'en 1989, Nice réclame la fermeture de la ligne, une mobilisation d'usagers fait reculer la Ville. L'année 1994 apparaît comme une année noire dans la vie du Train des Pignes. Vieillissante, la ligne subit l'usure de ses infrastructures, une baisse de sa fréquentation, sans compter que le pont de Gueydan est submergé par les eaux du Var. Au terme de dix-huit mois d'interruption nécessaires à la réparation des dégâts provoqués par les crues, la ligne rouvre le 25 avril 1996. À cela, il convient d'ajouter de nombreuses difficultés et catastrophes climatiques. Le Couloir, et plus encore le Var, ont englouti les voies sous les eaux en 1906, 1910 et 1914.

Aujourd'hui, le Train des Pignes s'étend sur 150 km entre Nice et Digne-les-Bains, avec plus d'une trentaine d'arrêts, certains fixes et d'autres facultatifs. Le Train des Pignes est une belle balade touristique avec d'innombrables ouvrages d'art qui permettent de traverser les magnifiques paysa-