

Mag

L'AGENDA

**AUJOURD'HUI
SAMEDI 7 MARS**

ANTIBES

THEATRE - Ubu roi

D'après Alfred Jarry, mise en scène et adaptation Daniel Benoin. A 20 h 30. Théâtre Anthéa. De 13 à 42 euros. www.anthea-antibes.fr

THEATRE - Festival Femina'arte

Mata Hari, l'œil du jour de et avec Aurélie de Soissan. 20 h 30. Théâtre du Tribunal. De 12 à 16 euros. www.theatre-tribunal.fr

CANNES

THEATRE - Un Succès Fou

Sébastien Castro et José Paul, reviennent avec une nouvelle création à fous rires. 20 h 30. Théâtre Palais Stéphanie. De 24 à 40 euros. www.palaisdesfestivals.com

ISOLA 2000

LOISIRS - Festival Saveurs de montagne

Thématique : gastronomie mexicaine. Cooking show, atelier, animations. Journée. Station. Gratuit. www.mairieisola.com

MOUANS-SARTOUX

RENCONTRE - Dialogue entre le paysagiste Jean Mus et le parfumeur Jean-Claude Ellena

Dédicaces de leurs derniers ouvrages à la fin de la rencontre. A 16 h. Librairie Forum Arts & Livres. Gratuit. Rens. 04.22.10.67.86.

NICE

LOISIRS - Foire de Nice



PHOTO ARCHIVES J.-F.

10 h. Palais des Expositions. 6 euros, réduit 5 euros, gratuit pour les moins de 12 ans. www.foiredenice.com

DEDICACE - Nathanaël Bentura

Autour de son ouvrage de référence 30 ans de Manga Français, publié chez Pix'n Love. A 14 h. Librairie BDFugue Nice. Gratuit. Rens. 04.93.87.49.22.

CONCERT - Årsenik

A 20 h. Le 109. De 17,49 à 22,49 euros. www.panda-events.com

THEATRE - Sandrine Sarroche

Avec Saison 2. A 20 h. Théâtre Lino Ventura. 37,60 euros. theatres.nice.fr

SAINT-RAPHAEL

LOISIRS - Festival de la BD et de la jeunesse

20 auteurs internationaux. Dédicaces, ateliers créatifs, simulateur de vol, présentation d'un Alpha Jet... 10 h à 18 h. Palais des Congrès. Gratuit. www.ville-saintraphael.fr

VALBERG

CONCERT - Yann Muller

A 16 h 45. Front de neige du Garibeuil. Gratuit. www.valberg.com



PHOTO DR

HISTOIRE Entre 1859 où il arriva à Toulon, et 1872 où il atteignit Vintimille, le chemin de fer se déploya sur toute la Côte d'Azur et révolutionna le mode de vie de ses habitants et ses touristes.

Et un jour le train arriva !

PAR ANDRÉ PEYRÈGNE/ MAGAZINE@NICEMATIN.FR

Le train Nice-Saint Raphaël peint par Paul Levéré.
PHOTO DOCUMENT MUSÉE DE LA BANQUE À HYÈRES



LYEUT un matin où le Var entendit un bruit qu'il ne connaissait pas. Le chemin de fer venait d'arriver. Jusqu'alors notre région se déplaçait au pas lent de ses mulets et au rythme de ses diligences sur les chemins poussiéreux. Et voilà que surgit le fracas métallique et la respiration haletante des locomotives à vapeur. Le chemin de fer était là. Il ne demanda ni aux pins ni aux vignes la permission de poursuivre sa route. Il étendit ses lignes à travers les campagnes, franchit les collines et les restanques, enjamba les vallons et les rivières. Sous l'impulsion de Napoléon III qui souhaitait un maillage ferroviaire serré du pays, la compagnie PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) fit courir ses rails jusqu'à Toulon. Le train y arriva le 15 mars 1859.

Ce fut un événement. Les habitants découvrirent la gare, construite en hauteur, à l'écart de la ville. Sur la façade ils virent l'horloge. Ah, l'horloge ! Désormais on ne partirait plus « quand le soleil se couchera », mais à sept heures vingt précises. Le temps devenait réglé. D'abord hésitants, les gens cédèrent au transport de l'avenir, les convois de l'arsenal arrivèrent plus vite, le commerce s'accéléra. Dans l'ombre des wagons, l'huile d'olive voyagea au milieu des tonneaux de vin et des caisses d'oranges.

L'appétit des conquérants

Toulon n'était pas un terminus. Le rail avait l'appétit des conquérants. Dès mai 1859 il rejoignit La Seyne, puis Draguignan en 1862. En 1860, un événement historique se produisit : le rattachement de Nice à la France. Le train devait désormais conquérir ce nouveau territoire. On creusa, on dynamita, on enjamba les rochers rouges de la corniche des Maures. Travail colossal mené au milieu de la poussière des carrières, de la sueur des chantiers et de la mort de plusieurs ouvriers !

En avril 1863, la voie ferrée atteignit Cagnes-sur-Mer. La même année, on ouvrit la gare de Saint-Raphaël. Il restait à pousser jusqu'à l'Italie. En 1864 fut achevé le pont

sur le Var ; le 26 septembre, on inaugura la gare de Nice. Le 19 octobre 1868, l'arrivée du train changea l'existence de Monaco : sans lui, la Principauté serait restée un village à l'écart du monde. Menton fut atteint en 1869, Vintimille en 1872.

Pendant ce temps, Grasse accueillit en 1871 le train en provenance de Cannes-la-Bocca. Une gare pourtant manquait encore : Hyères. Elle ouvrit le 6 décembre 1875.

L'aventure du tourisme

Alors tout sembla prêt pour une grande aventure : le tourisme. Les étrangers affluèrent. Dames pâles aux ombrelles délicates, messieurs coiffés de feutres clairs, têtes couronnées à la recherche d'hivers cléments. Ils parlaient anglais, allemand, russe. Ils louaient des villas à Hyères ou Saint-Raphaël, cherchant dans la douceur du climat à apaiser leurs douleurs pulmonaires. D'autres s'installaient dans les palaces de la Croisette, fréquentaient la Promenade des Anglais, ou venaient risquer leurs fortunes au Casino de Monte-Carlo.

Les trains des collines

La grande voie de circulation ouest-est était desservie. Il fallait à présent s'intéresser aux villages qui patientaient dans l'arrière-pays. C'est à cela que s'employa la Compagnie des chemins de fer du Sud. Elle fit serpenter ses voies ferrées entre les collines. En 1881 Nice fut reliée à Grasse par Vence, en 1889 Draguignan à Meyrargues, Saint-Raphaël à Saint-Tropez puis à Hyères. En 1890, on put se rendre de Draguignan à Grasse. Il y eut aussi ce train dont les anciens parlent encore avec un sourire attendri : le « Macaron ». Ouvert en 1889, il reliait Toulon à Saint-Raphaël en longeant la côte. Il se hâtait avec lenteur, s'arrêtant où on levait la main. Il y eut aussi ce « train des Pignes » entre Nice à Digne, commencé en 1892, achevé en 1911 qui poursuit toujours son existence au travers de ses tunnels et viaducs, dont on ne sait s'il appartient davantage à la réalité qu'à l'histoire.

A la fin du XIX^e siècle le train était devenu quotidien. Il acceptait les familles, les paniers d'artichauts, les cages de poules. On n'hésitait plus à se déplacer d'une vallée à l'autre, amenant avec soi les nouvelles des patelins et des familles. Les journaux arrivaient plus vite que les rumeurs. On pouvait naître dans un village, travailler à Toulon ou Nice et rêver de Paris. Et l'on voyait descendre des wagons de première les voyageurs venus de Londres, Berlin ou Saint-Petersbourg chargés de bagages, d'argent et d'orgueil. La Côte d'Azur pouvait aller ailleurs et l'ailleurs venir à elle.

PLM et les Chemins de fer du Sud

DEUX COMPAGNIES PRINCIPALES se partagèrent la gestion des chemins de fer dans notre région au XIX^e siècle PLM et les Chemins de fer du sud. La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, communément désignée sous le nom de Paris-Lyon-Méditerranée ou PLM, fut l'une des plus importantes compagnies ferroviaires privées françaises entre sa création en 1857 et sa nationalisation en 1938, lors de la création de la SNCF. Desservant le sud-est de la France, notamment la Côte d'Azur, la Provence, les Cévennes, et les Alpes, le PLM était la compagnie des départs en villégiature. La gare parisienne du PLM était la gare de Lyon.

La Compagnie des chemins de fer du Sud de la France ou Sud France (SF), exploita, elle, plusieurs réseaux des chemins de fer secondaires entre 1886 et 1925. Créée à Marseille en 1885, elle exploita jusqu'à 900 kilomètres de voies ferrées à son apogée en 1910, dont plus de 500 kilomètres sur ses lignes de Centre-Var et Littoral-Var. Elle géra également à partir de 1910 les tramways des Alpes Maritimes. Elle disparut en 1925 en laissant la place à la Compagnie des chemins de fer de la Provence.