PARCOURS DU PATRIMOINE

LE TRAIN DES PIGNES

LIGNE DES CHEMINS DE FER DE PROVENCE

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Essai des rames AMP en gare d'Annot, hiver 2010.

LE TRAIN DES PIGNES

Ligne des Chemins de fer de Provence

LA LIGNE NICE – DIGNE-LES-BAINS

La constitution du réseau des Chemins de fer de Provence

La ligne ferroviaire du « Train des Pignes » qui relie Nice (Alpes-Maritimes) à Digne-les-Bains (Alpes-de-Haute-Provence) est la dernière ligne en service de l'ancien réseau des Chemins de fer du Sud de la France. Ce réseau à écartement métrique a la particularité de n'avoir jamais été exploité par la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) ni par la SNCF créée en 1938. Il s'est constitué dans le dernier quart du 19e siècle et n'a été achevé que peu avant la Première Guerre mondiale.

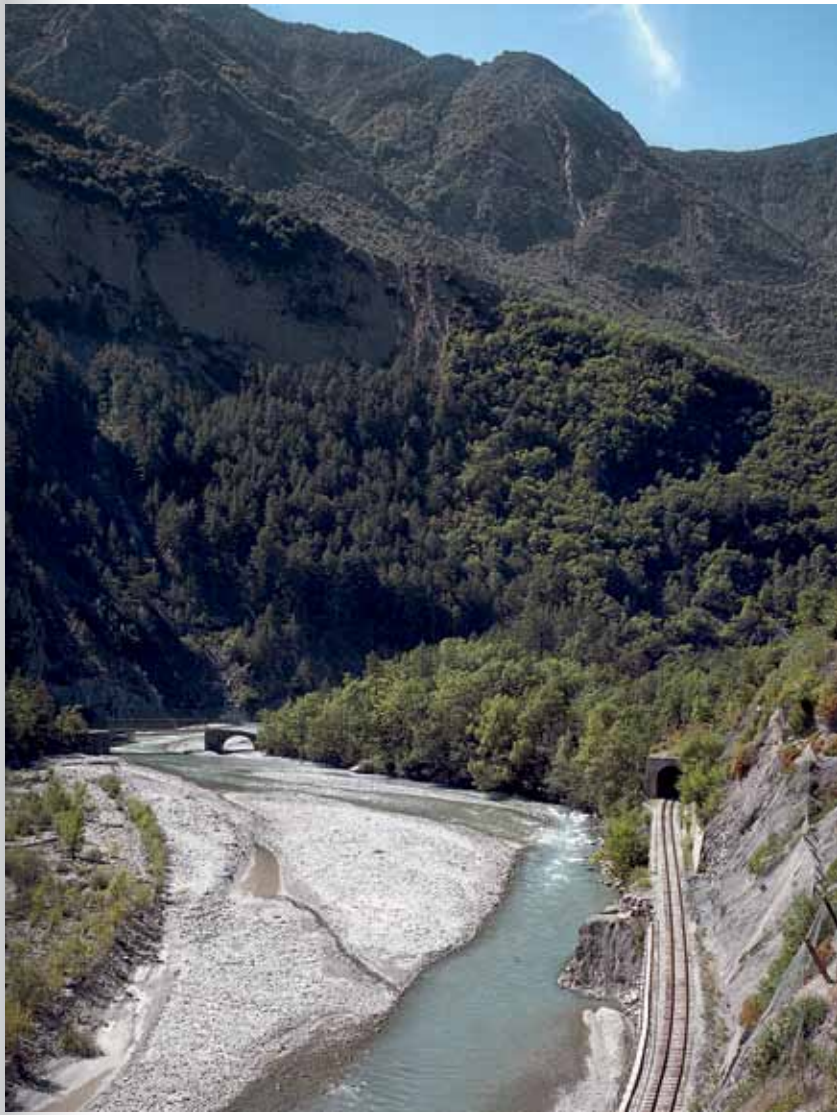
Jusque dans les années 1880, la ligne du PLM, prolongée vers Toulon à partir de 1859 puis vers Nice après 1864, est la seule ligne

de chemin de fer dans cette partie du territoire français. Dès cette époque, un premier projet de voie ferrée entre Nice et Digne-les-Bains, portion d'une voie entre Lyon et Nice par les Alpes, est imaginé par le célèbre ingénieur Beau de Rochas. Au moment où le rail se développe rapidement en France, il parait de plus en plus anormal que les sous-préfectures de Castellane, Barcelonnette, Brignoles et Puget-Théniers ne bénéficient d'aucune desserte ferroviaire. Les villes de Grasse et même Draguignan, pourtant préfecture du Var, ne sont reliées à la voie du PLM que par un raccordement en cul-de-sac. Plusieurs projets de voies ferrées voient alors le jour malgré le relief accidenté des Alpes du sud dans les trois départements concernés. Le but de tels projets est autant de désenclaver ces villes que de doubler la voie côtière du PLM dont on craint l'interruption en cas de conflit armé.

Constitution de la ligne Nice – Digne-les-Bains

En 1883, un premier chantier est ouvert. Il s'agit d'une ligne Digne-les-Bains – Draguignan, dont les travaux commencent entre Digne-les-Bains et Saint-André-les-Alpes.

La gare du Sud à Nice vue en 1992 peu après son déclassement.



La vallée du Var près de Villars-sur-Var.

Cette ligne devait offrir à terme une liaison Nice – Digne-les-Bains en passant par Castellane, Draguignan et Grasse. Au même moment se dessine le projet d'une voie ferrée longeant le Var pour désenclaver Puget-Théniers en établissant une liaison ferroviaire avec Nice. En 1884, devant l'explosion du coût des travaux, les autorités décident que ces nouvelles voies ne seront pas construites avec l'écartement normal entre les deux rails comme cela était jusqu'alors prévu, mais avec un écartement d'un mètre seulement.

types pour les édifices qui se dressaient à intervalles réguliers le long des réseaux de circulation dont elle maillait le territoire. Ce système uniformisé a été particulièrement complet pour les voies de chemin de fer après le lancement du plan Freycinet (voir *supra*). Dans le cadre de ce plan, des circulaires décrivaient les modèles types des gares et des différentes infrastructures récurrentes. Les gares étaient divisées en classes selon le nombre des voyageurs qui devaient les fréquenter, et à chacune de ces classes correspondaient un gabarit et un modèle précis.

Très classiquement pour ce type d'architecture ferroviaire, les gares de la ligne Nice – Digne-les-Bains étaient à l'origine réparties en 4 classes, la gare du Sud, à Nice, étant une gare « hors classe ». De la catégorie dépendaient la longueur du bâtiment et donc le nombre de ses travées ainsi que les distributions et aménagements intérieurs. Le plus souvent était accolée au bâtiment des voyageurs une halle des marchandises alignant de une à quatre baies de chargement et caractérisée par de grands avant-toits débordant de part et d'autre par-dessus la voie. Ce système, très cohérent, est encore bien lisible sur l'ensemble de la ligne.

Façade sur cour de la gare de Digne-les-Bains.

Chaque compagnie tentait ensuite d'adapter ces dispositions pour faire émerger une identité architecturale qui lui fût propre. Les ingénieurs déclinaient les plans types selon la compagnie ferroviaire concernée.

… où l'on rencontre cependant quelques spécificités

Les bâtiments des voyageurs des gares de la Compagnie des chemins de fer du sud de la France sont assez directement dérivés des modèles élaborés par la compagnie du PLM. Les chaînes d'angle et les encadrements des baies de ces gares, où une harpe de briques et de pierres assure une légère polychromie, constituent la principale « signature »

L'ancienne gare de la Madeleine.

La gare de Puget-Théniers où un grand cèdre, à l'instar des séquoias géants dans d'autres gares, poursuit un triple objectif : embellissement, signal visuel et agrément d'une esplanade ombragée.

LE GECP À PUGET-THÉNIERS

Le Groupe d'Étude pour les Chemins de Fer de Provence est une association de passionnés qui défend depuis 1975 l'existence de la ligne. Elle assure depuis 1980 la circulation du train vapeur les samedis et dimanches à la belle saison. Elle possède en outre un important fonds d'archives concernant cette ligne et entretient et restaure du matériel roulant.

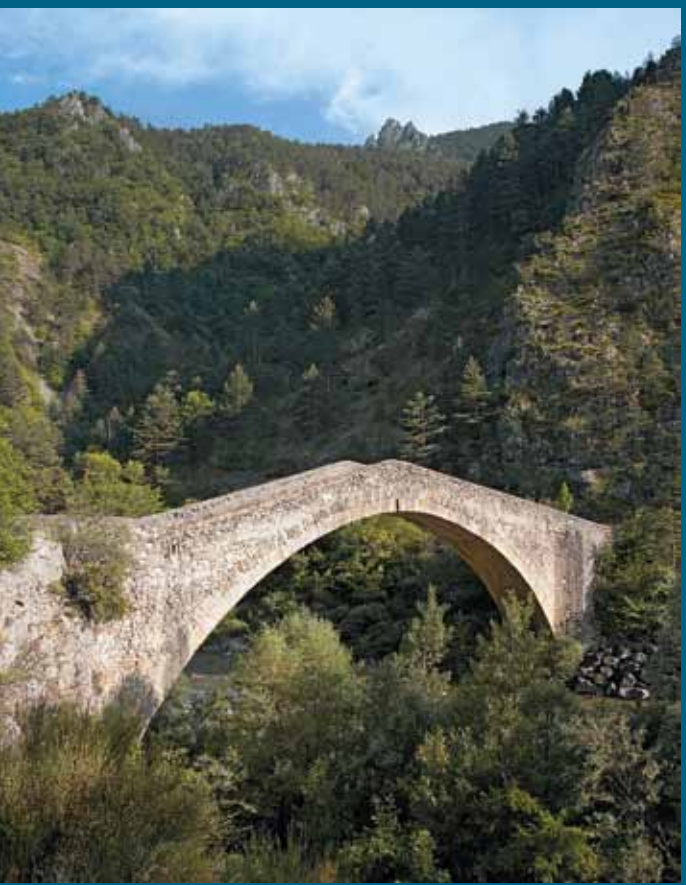
Passage du train vapeur sous une des galeries-aqueducs des Cornillons à Entrevaux.

Ce matériel provient soit de celui de la ligne elle-même, soit d'autres réseaux à écartement métrique, français ou européens. Parmi ces locomotives, voitures, fourgons et locotracteurs, signalons deux locomotives classées au titre des Monuments historiques : la locomotive-tender 230 TE 327 qui circulait sur l'ancien réseau breton et fut classée le 30 octobre 1987 et la locomotive portugaise E 211, locomotive-tender de type, 120-030T, Mallet provenant du réseau portugais et classée le 23 juillet 1992. C'est cette dernière, récemment restaurée, qui assure aujourd'hui la traction du train vapeur touristique. Le départ se fait en gare de Puget-Théniers où l'association conserve son matériel roulant.

http://gecp.asso.fr

LE PONT DE LA REINE JEANNE

En contrebas de la gare de Saint-Benoît se dresse le pont de la Reine Jeanne, remarquable ouvrage d'art construit entre 1727 et 1733 par l'entrepreneur Joseph Blanc, du Fugeret, d'après les plans de Georges Vallon, architecte des États de Provence. Cette appellation est trompeuse et sa construction ne doit pas grand-chose à la Reine Jeanne (1326-1382), dont le nom n'est associé au pont qu'à partir du 19e siècle. Le site, assez encaissé, est connu pour avoir abrité un pont au moins depuis 1296. Il s'y prêtait bien puisque le cours de la rivière se rétrécit fortement à cet endroit. La ligne très élégante du pont tient à son arche unique de 30 m de portée marquée par un dos d'âne très accusé. Il a été inscrit au titre des Monuments historiques en 1928.



La voûte effondrée à l'entrée de la galerie des Scaffarels.

Avant d'arriver à la hauteur de la gare des Scaffarels dont les terrassements ont entraîné la construction d'un imposant mur de soutènement, le train passe sur une longue barre rocheuse très escarpée au-dessus de la route nationale. Le passage à travers cet endroit accidenté s'effectue grâce à une galerie artificielle dont le piédroit sud est ajouré en arcades. Le train s'engouffre ensuite dans un véritable tunnel, le souterrain des Scaffarels. Autrefois, ces deux ouvrages, contigus, n'en formaient qu'un d'une longueur de 379 m. Mais depuis l'effondrement de leur jonction en 1932, ils sont séparés par un espace à ciel ouvert. À la tête ouest de la galerie, la voûte naissante à l'aspect inachevé qui a résulté de cet effondrement paraît bien fantaisiste pour une construction ferroviaire.

La gare d'Annot

À Annot, village médiéval blotti aux pieds de montagnes de grès, la gare est située en hauteur, à proximité d'une église du 12e siècle, Notre-Dame-de-Vers-la-Ville. Sa plate-forme a été implantée dans le grès. L'accès à la gare se fait grâce à de profondes tranchées dont le creusement a été des plus difficiles. Le 29 juin 1908, la gare est ouverte à la circulation. Tête de ligne provisoire, elle a été équipée de toutes les installations nécessaires : remise pour quatre machines, remise pour quatre voitures, pont-tournant, corps de garde et ateliers, quai découvert, halle aux marchandises et bâtiment des voyageurs

Pont sur le Verdon et entrée ouest du souterrain de la Colle Saint-Michel à Thorame-Haute.

La pyramide (mire) de la Colle Saint-Michel à Thorame-Haute.

Dans le tunnel été aménagée une « chambre de remisage », petit espace creusé à côté de la galerie pour abriter le matériel et les chevaux pendant la suite du chantier. Car, après le percement, de longs travaux furent encore indispensables, notamment pour consolider la voûte naturelle et en construire une seconde, en maçonnerie, là où la nature de la roche n'était pas satisfaisante. En 1966, une porte a été installée à la tête côté Saint-André-les-Alpes. En période de grand froid, elle permet de limiter la formation de stalactites due au courant d'air dans le tunnel.

La gare de Thorame-Haute

L'existence de cette station, isolée, s'explique par la volonté de desservir les villages de la haute vallée du Verdon, de Thorame-Haute à Allos. Elle est située en pleine campagne, à 7 km du village dont elle porte le nom. Son implantation a causé de nombreuses difficultés. Envisagée d'abord en rive droite, puis finalement aménagée près de l'église Notre-Dame-de-la-Fleur où a lieu chaque année un pèlerinage marial, elle a occasionné d'importants travaux. Le mur de soutènement, particulièrement imposant, a été construit à la suite de l'éboulement d'une vaste partie du flanc de la montagne à l'été 1908 et au mois d'avril 1909. Cet ouvrage d'apparence anodine est cependant beaucoup plus profond et complexe qu'il n'y paraît. Sur 140 m de longueur, il consolide et draine le flanc de la montagne. Une ancienne grue, une ancienne bascule et un buffet orné de frises et d'enseignes peintes contribuent au charme suranné qui se dégage de la gare de Thorame-Haute.

La gare de Thorame-Haute. De gauche à droite : la halle des marchandises, le bâtiment des voyageurs et le buffet.

Pour les 500 000 touristes et usagers réguliers qui l'empruntent chaque année, le Train des Pignes est tout à la fois un moyen de découverte original des beautés reculées des Alpes du sud et un service public à même de garantir les déplacements quotidiens. À la fin du 19e siècle, l'ouverture de cette ligne a créé de grandes difficultés aux ingénieurs chargés de la concevoir et son passage à travers les éléments tourmentés du relief semble aujourd'hui encore relever de l'obstination. Ces difficultés, qui furent d'abord un obstacle à l'achèvement du chantier de construction, restent, un siècle plus tard, une lourde contrainte pour son entretien et son exploitation par les Chemins de fer de Provence. Mais au prix d'une succession impressionnante d'ouvrages d'art de haute volée, elles font désormais sa richesse. Car les allers-retours du train à travers ces paysages abrupts offrent un spectacle fascinant pour les yeux. C'est aussi une source inépuisable d'étonnement pour la curiosité de celui qui veut bien s'intéresser à son histoire et à son patrimoine.

L'Inventaire général recense, étudie et fait connaître le patrimoine historique et artistique de la France. Les *Parcours du Patrimoine*, conçus comme des outils de tourisme culturel, sont des guides sur les chemins de la découverte.

9 782362 190247

Lieux Dits Éditions

ISSN : 1956-0346
ISBN : 978-2-36219-024-7

Prix : 8,50 €

100 ans Chemins de fer de Provence 1911 2011

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur