

chemin de fer

A l'époque du grand train des Pignes qui reliait Meyrargues à Nice

Le train des Pignes (1) vous connaissez? C'est le moyen de locomotion qui a fait rêver nos ancêtres, à la fin du XIX^e siècle. Bien avant que la Côte d'Azur ne soit vouée à la reine automobile. Le train des Pignes qui reliait Meyrargues (au nord d'Aix-en-Provence) à Nice en passant par Draguignan, Grasse et Vence, se déplaçait alors à la vitesse grisante de 35km/h. C'était fou.

2 h 10 pour relier Grasse à Nice

Cet engin fumant et brinquebalant, qui se tortillait au moindre vallon, a permis à toute une région de se désenclaver et de s'ouvrir au monde nouveau qui se bâtissait, grâce à la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France (2). Sur sa voie métrique (1 mètre de large), les attelages semblaient miniatures, comparés à ceux de la « grande » compagnie, le Paris-Lyon-Méditerranée (PLM).

Mais peu important, le moyen pays avait « son » train. Et il en était fier! Pensez donc, il fallait à peine 2 h 10 pour relier Grasse à Nice, villes distantes de 49 km.

Démantelée en 1950

Cependant, cette fabuleuse compagnie, aux horaires quelque fois aléatoires, n'a pas vécu aussi longtemps que ses fidèles l'auraient voulu. Déjà en difficulté financière, la Seconde Guerre mondiale l'a achevée. Plus particulièrement l'armée allemande en déroute, à partir du 15 août 1944, qui a fait sauter les principaux viaducs de la Siagne, avant



L'imposant viaduc du Pont-du-Loup, 11 arches de 20 mètres, au temps de la splendeur de la ligne. (Collection privée)

Tanneron dans le Var, du Pont-du-Loup, et de Pascaressa, près de Tourrettes-sur-Loup.

Le TER à vapeur des temps anciens

Même si quelques gares ont continué d'être desservies entre Meyrargues et Tanne-

ron, ou entre Nice et Lingostière, la ligne s'est arrêtée définitivement en 1950, après soixante ans d'activité.

Les rails ont été vendus au poids, les « ocos » à d'autres compagnies (en Espagne notamment), les gares soit à des particuliers, soit aux municipa-

lités. Quant aux tunnels, ils ont pour certains été transformés en champignonnières (voir par ailleurs), et les voies ont disparu au profit de routes le plus souvent. Le train des Pignes a vécu, lui que beaucoup d'amoureux considèrent comme le

TER à vapeur des temps anciens. **PA. B.**

1. Le surnom de Pignes a plusieurs possibilités. La région traversée est principalement composée de conifères, donc de pignes. Le train allait si lentement que l'on pouvait ramasser les pignes pour sa cheminée. Les conducteurs de locos s'en servaient pour alimenter les chaudières, ce qui semble peu

probable car le niveau calorifique de la pigne est trop bas.

2. Sur les trois lignes d'origine, seule Nice-Digne est toujours en activité, gérée par les chemins. Renseignements au 04.93.88.44.45, ou 04.97.03.80.80. Sources : « Le siècle du train des Pignes », par José Banauds, aux Éditions du Cabri, à Brail-sur-Roya.

Grâce à une catastrophe... et avec une voie à trois rails !

Considérée comme un réseau secondaire, la petite ligne à voie métrique a amplement justifié sa création en venant au secours de sa sœur aînée, le PLM, que les décideurs du III^e Empire avaient fait passer plus près du bord de mer. Au grand dam des contrées de l'intérieur.

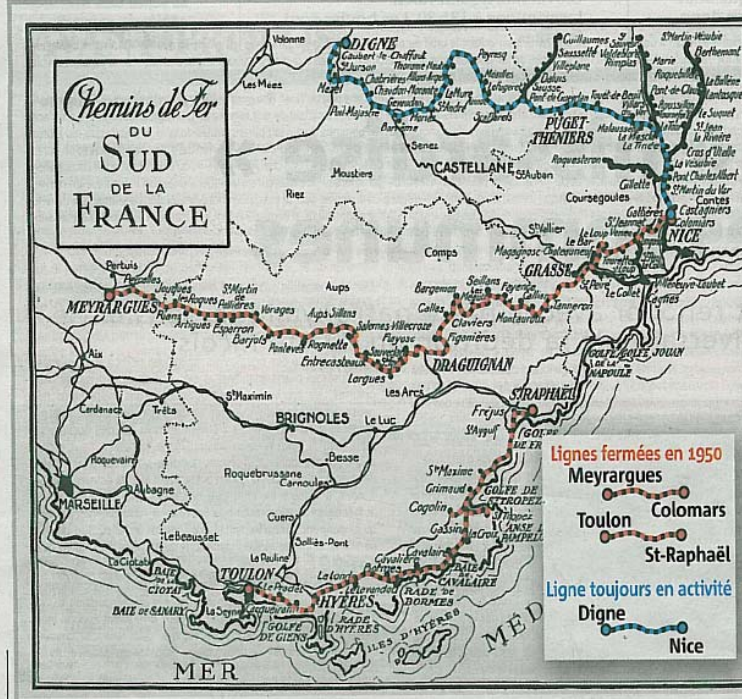
C'est à la suite de l'effondrement d'un pont entre Antibes et Cagnes, en 1874, coupant net la voie pendant de longs mois, que les pouvoirs publics ont compris la nécessité d'ouvrir une seconde ligne. L'idée du train des Pignes était... en train de germer.

La gestation allait encore se compliquer. Le ministère de la Guerre ne la

voulait pas trop proche de la frontière, pas trop près de la côte, en cas de conflit. Et ce n'est pas tout. Après avoir étudié des voies ferrées à quatre rails pour permettre aux locomotives du PLM de tracter des convois militaires aux écartements plus grands, la Compagnie du Sud de France et le ministère de la Guerre décidaient qu'il n'y aurait que... trois rails (3). C'était tout aussi efficace que celle à quatre et, sûrement, plus économique.

1. Quatre rails : les rails du petit train des Pignes se situaient entre les deux rails de convois plus larges. Trois rails : la voie du petit train des Pignes était complétée d'un 3^e rail pour permettre le passage de convois plus larges.

qui reliait Meyrargues à Nice



Des trois lignes de la Compagnie du Sud de France, deux ont disparu (en rouge), depuis plus de cinquante ans. En bleu, la liaison Nice-Digne est toujours en activité. Les lignes (en noir) qui se greffent sur les parcours ferroviaires sont celles des trams, disparues depuis les années vingt. (Collection Groupe d'étude pour les chemins de fer de Provence)



Tourrettes-sur-Loup : la gare abrite désormais le club de pétanque tourretan. (Photo G. F.)

De la vapeur au diesel

La ligne des Chemins de fer du Sud de la France qui reliait

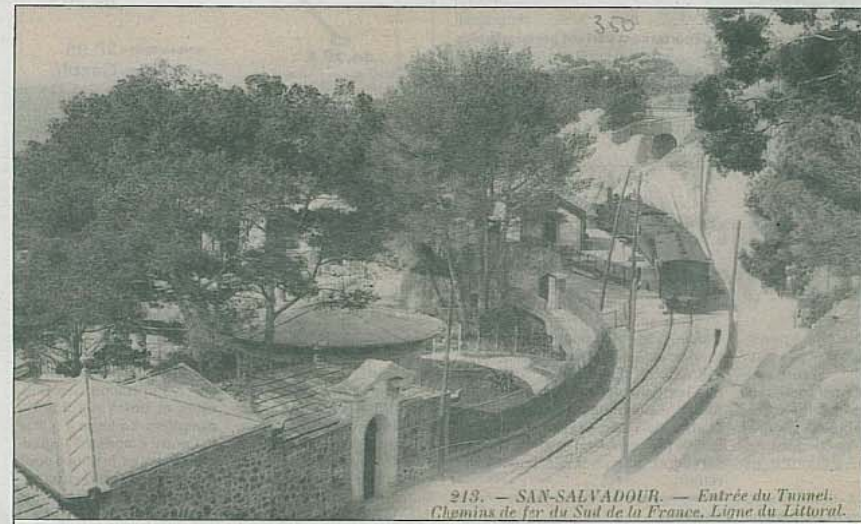
Nice à Meyrargues, au nord d'Aix s'étendait sur 223 km et traversait trois départements : les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes. Elle desservait cinquante gares ou haltes, passait sur plus de vingt ponts ou viaducs et près d'une vingtaine de souterrains. Au début de l'exploitation,

c'était des locomotives à vapeur qui tractaient les convois.

À partir de 1935, les autorails vont prendre le relais et gommer, en partie le temps. Il fallait 2 h 10, à la moyenne de 22,7 km/h, pour relier Nice à Grasse en locomotive vapeur. Avec les autorails diesel, 1 h 15 suffisait, à la vitesse moyenne toujours plus élevée de... 39,5 km/h.



Peymeinade : la gare est devenue une office de tourisme. (Photo Loïc Temporelli)



213. — SAN-SALVADOR. — Entrée du Tunnel. Chemins de fer du Sud de la France. Ligne du Littoral. (D.R.)