

e



#### En chiffres :

- 500 000 voyageurs par an.
- 4 allers-retours par jour Nice-Digne, 20 arrêts et 20 allers-retours Nice-Carros.
- 140 salariées, 10 autorails, 3 locomotives et 25 wagons ; 25 tunnels, 16 viaducs et 15 ponts métalliques sur 150 km...

#### L'histoire :

L'ingénieur dignois Alphonse Beau de Rochas imagine le premier en 1861 de relier Nice à Grenoble par la vallée du Var, Digne et Gap. Le percement des 3 457 m du grand tunnel de la Colle Saint-Michel mobilise en 1902 plus de 400 ouvriers pendant de 2 ans. À plus de 1 000 m d'altitude, il fait communiquer les vallées du Vaire et du Verdon. La première liaison Nice-Digne est inaugurée le 3 juillet 1911.

#### La légende :

On raconte qu'une nuit de Noël, une garde-barrière, seule avec son enfant malade, était à court de bois de chauffage. Un train de nuit fit halte pour lui offrir son charbon. Quand la locomotive vint elle-même à en manquer, des pignons bordant la voie tombèrent directement dans le tender de la machine qui put ainsi continuer son chemin...



#### David Spanu,

chef de train.

« Depuis plus d'un an, je suis chef de train sur la ligne des Pignes. En réalité, c'est une longue histoire de famille. Je suis né à Fugeret, qui est un village-halte de la ligne. Mon père a toujours travaillé sur les voies et mon frère est lui aussi cheminot. Ici, on est tous attachés au Train des Pignes. Il est un lien indispensable vers l'extérieur, efficace et adaptable pour tous les riverains. L'été, évidemment, nous rajoutons un wagon pour transporter les touristes. Mais, c'est toujours « à l'ancienne » : une loco ancienne, pas de climatisation. Ce qui n'empêche pas les voyageurs d'apprécier le parcours et de nous mitrailler de questions... ».

médecin, pour aller à l'école, pour passer commande de marchandises...

#### Avenir et modernisation

La ligne confirme ses atouts exceptionnels : un moyen rapide et fiable de circuler au quotidien, un potentiel touristique énorme, l'attachement de son personnel, une dimension humaine qui lui offre réactivité et proximité avec son environnement. Elle demeure un élément indiscutable du désenclavement des Alpes du sud comme le note Gérard Piel, président du syndicat gestionnaire de la ligne (SYMA) : « La Région entend assurer la survie de cette ligne menacée de fermeture dans les années 90. D'ici la fin de l'année, la liaison sera régionalisée. Avec 500 000 passagers

annuels, il s'agit d'une véritable mission de service public qui intéresse la majorité de la population locale. »

L'attachement, la mobilisation des habitants des vallées et des élus locaux assurent ainsi l'avenir de cette ligne mythique. Un vaste plan de modernisation vise à lui redonner toute sa place. À Annot, on croise la nouvelle machine, entièrement remise à neuf aux Ateliers de Lingostière, actuellement en période test. Le sifflet retentit, le wagon se met en branle, il reprend son bonhomme de chemin en vitesse de croisière (60 km/h) et quitte les sommets enneigés pour entamer sa descente vers les palmiers de la Côte d'Azur. Pour, quelques heures plus tard, faire le chemin inverse, cette fois vers Digne...