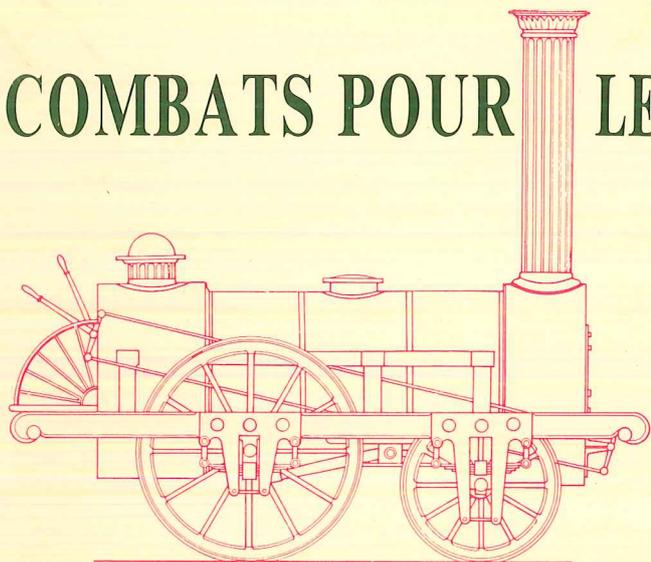


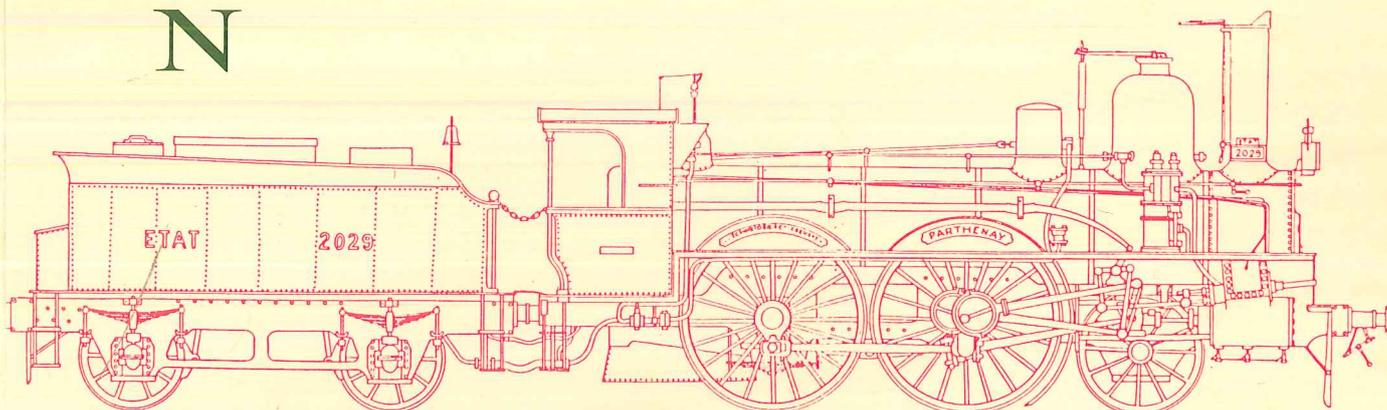
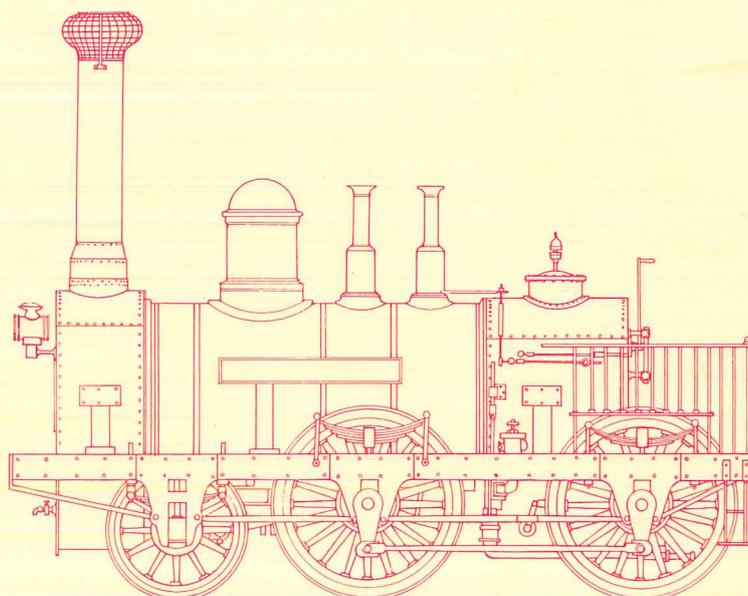
ARCHIVES DÉPARTEMENTALES
DES ALPES DE HAUTE-PROVENCE

COMBATS POUR LE



RAIL

E
X
P
O
S
I
T
I
O
N



DÉCEMBRE 1991 - MARS 1992

ARCHIVES DEPARTEMENTALES
DES ALPES DE HAUTE-PROVENCE

COMBATS
POUR LE RAIL

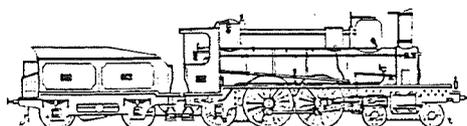
CATALOGUE DE L'EXPOSITION
DE DECEMBRE 1991 A MARS 1992

DIGNE-LES-BAINS 1991

I/ NAISSANCE DU CHEMIN DE FER

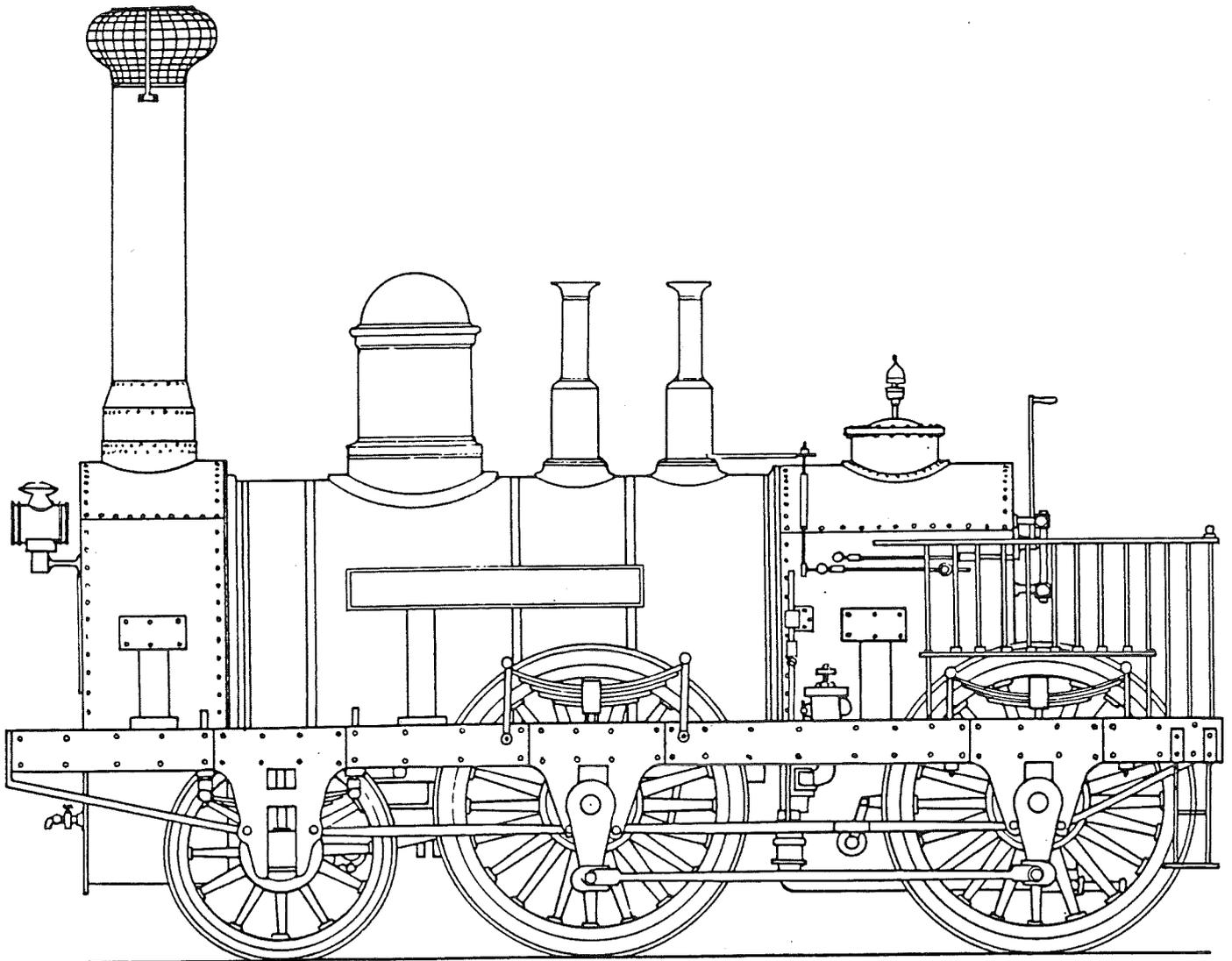
L'origine du chemin de fer remonte aux tentatives très anciennes pour améliorer le roulement sur le sol dans les mines en particulier. Déjà au XVIème siècle en Angleterre, des chariots munis de roues en bois mus par des chevaux circulaient sur des barres de bois. Au XVIIIème siècle on améliora le système grâce à des traverses puis à l'utilisation de rails en fonte. A la même époque en 1770 Joseph Cugnot mettait au point son fardier à vapeur premier véhicule mécanique ayant réussi à progresser par la force de son seul moteur. Au début du XIXème siècle apparut l'idée d'utiliser la vapeur pour la circulation sur des voies ferrées. Divers essais eurent lieu dans les mines en Angleterre. Georges Stephenson apporta d'importantes améliorations et réalisa la première ligne de chemin de fer ouverte au public en 1825 entre Stockton et Darlington. En 1828 le Français Marc Seguin inventa la chaudière à tube générateur. Ce système de machine tubulaire permettait une grande vitesse par une vaporisation considérable. Il fut mis en application avec succès par Stephenson sur sa locomotive Rocket rendue célèbre par son importante évolution. La première voie ferrée mise en exploitation en France en 1828 relia Saint Etienne à Andrézieux sur la Loire.

La France prit un certain retard sur ses principaux voisins européens pour l'établissement des voies ferrées. Le premier succès populaire survint en 1837 avec l'ouverture de la ligne de Paris à Saint Germain. Dicté par la structure centralisée de la France, le programme de construction fut établi pour relier Paris aux grandes villes de province. A la fin du Second Empire tous les grands axes étaient en place mais aucun ne traversait le département des Basses-Alpes.

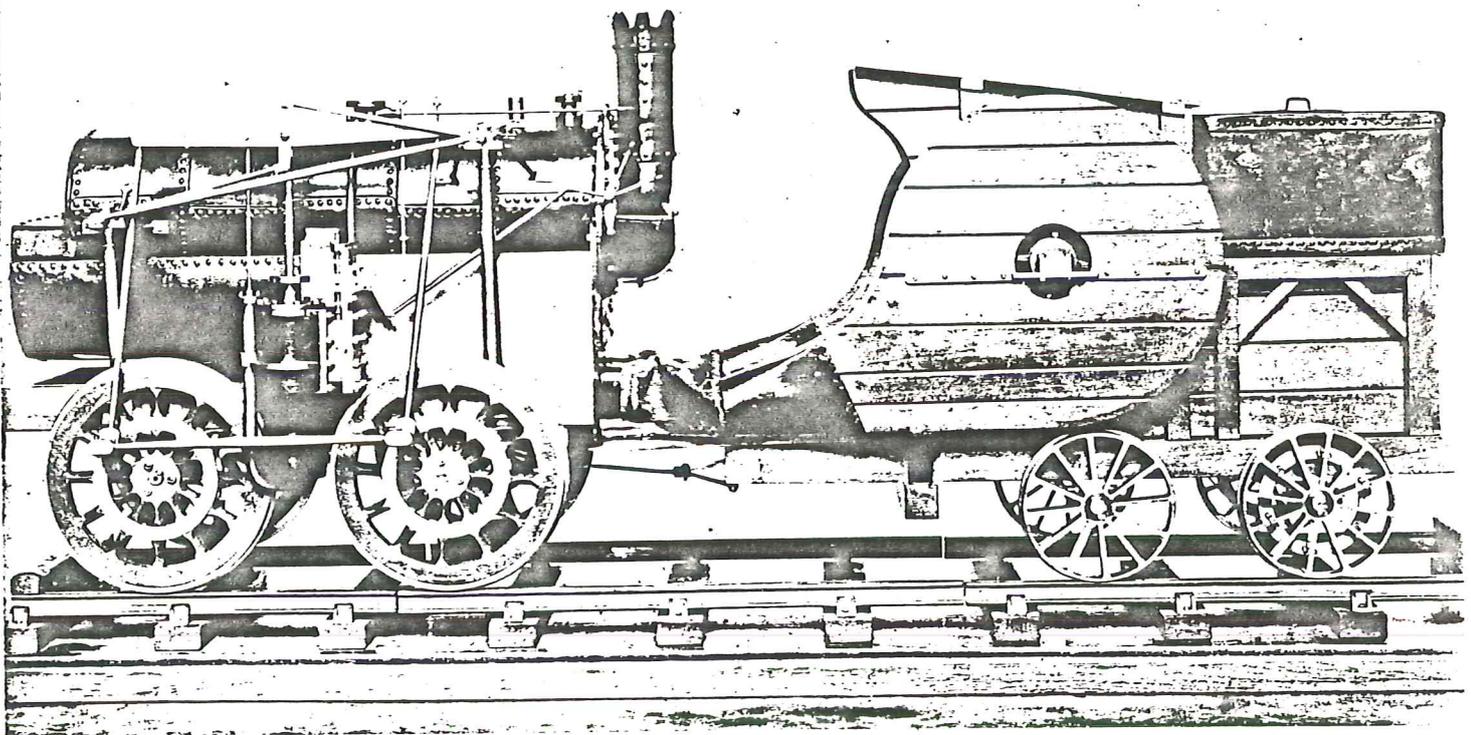


- 1/ Portrait de Georges Stephenson (1781-1848)
- 2/ Dessin en couleur de la "locomotion" en service sur la première voie ferrée ouverte au public de Stockton à Darlington, extrait de "locomotives à vapeur" par L. Greggio
- 3/ Portrait de l'ingénieur français Marc Seguin (1786-1875)
- 4/ Dessin en couleur de la machine sur laquelle Marc Seguin a adapté le système de chaudière tubulaire
- 5/ Dessin en couleur de la locomotive "rocket" de Stephenson rendue célèbre par son importante évolution technologique
- 6/ Dessin en couleur de la locomotive utilisée sur la première voie ferrée inaugurée en France en 1828 entre Saint Etienne et Andrézieux
- 7/ Gravure en couleur réalisée à la suite de l'inauguration du chemin de fer de Paris à Saint Germain en 1837

- 8/ Carte de l'état du réseau ferroviaire français en 1870
- 9/ Dessin en couleur d'une locomotive française modèle 720-791 en service sous le Second Empire



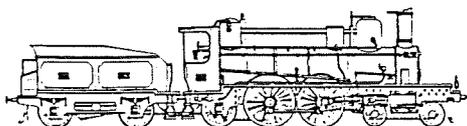
CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS & MÉTIERS, 292, rue St-Martin, Paris

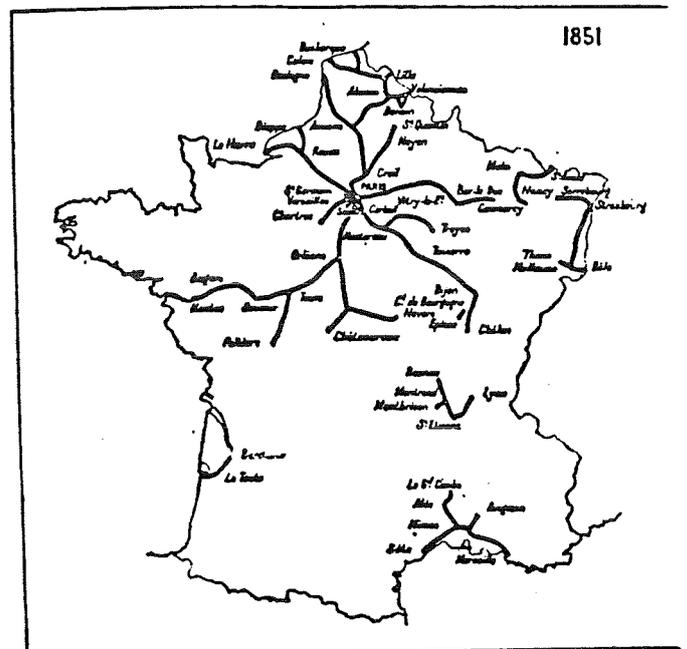
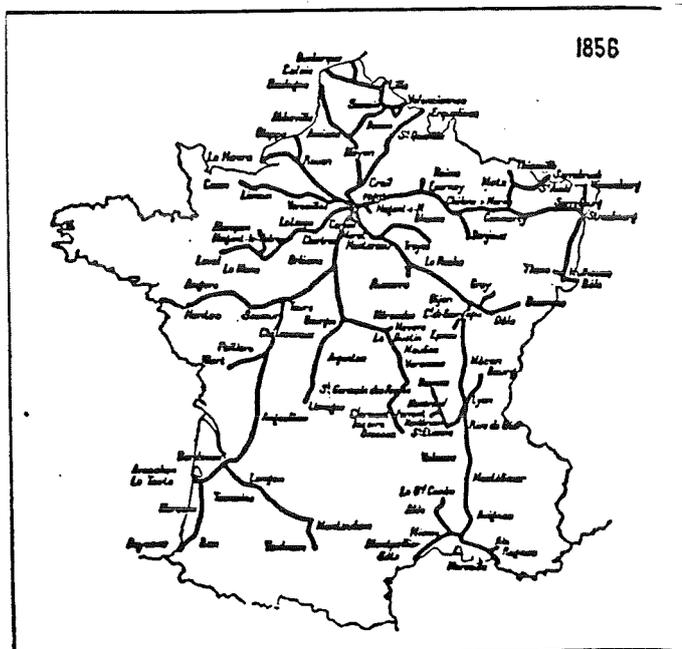
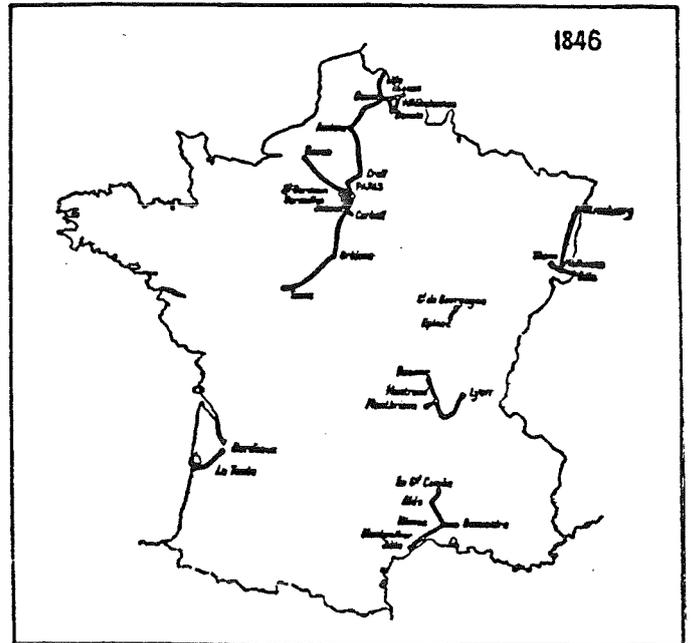
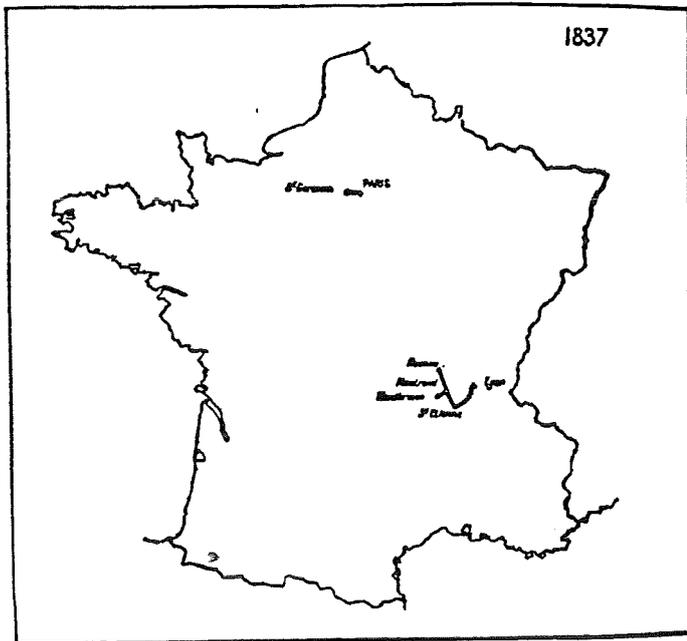


12151 — Première Locomotive tubulaire construite en 1827 par Marc Seguin pour le Chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon. — B-3

VITRINE HAUTE

- 10/ Lanterne type Est, du modèle employé pour éclairer les signaux. Autrefois éclairée au pétrole, cette lanterne devait être allumée chaque soir par les agents des gares, puis était hissée au sommet d'un signal. Présentant un simple feu blanc, elle indiquait "voie libre"
Masquée par un verre vert, elle commandait "ralentissement"
Masquée par un verre rouge, elle commandait "arrêt"
Collect. Groupe d'Etudes pour les chemins de fer de Provence (GEPC), Puget-Théniers
- 11/ Ancienne horloge de la gare PLM de Digne ; collect. Barthélemy, Forcalquier
- 12/ Lanterne de cheminot ; collect. Raymond, Digne et Manosque
- 13/ Poste télégraphique de gare système BREGUET. Se compose des éléments suivants:
- Une console en bois
- Un appareil émetteur avec manipulateur alphabétique
- Une sonnerie d'appel
- Un appareil récepteur avec cadran alphabétique
Cet appareil, provenant de la ligne Toulon-Saint Raphael des Chemins de fer de la Provence (réseau du littoral), est identique à ceux qui étaient utilisés sur la ligne Nice - Digne (réseau des Alpes). Jusqu'à la mise en service du téléphone en 1930, le télégraphe BREGUET était l'unique moyen de communication entre les gares. Il était utilisé pour régler la circulation des trains, sous forme de "dépêches" réglementaires, et pour envoyer des messages de service.
Collect. GEPC, Puget-Théniers
- 14/ Plaque de destination des trains recto-verso ("Nice-Digne" et "Digne-Nice")
Collect. GEPC, Puget-Théniers
- 15-16/ Composteurs à billets, employés pour valider et dater les billets le jour de leur vente (l'un d'eux provient de la gare PLM de Digne), collect. GEPC et Barthélemy





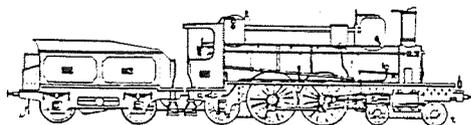
II/ LA LIGNE DES ALPES D'AVIGNON A GAP

En 1857 le réseau ferré exploité en France atteint 8 700 kms. L'étude d'un chemin de fer des Alpes est à l'ordre du jour notamment avec les travaux de Beau de Rochas mais la crise financière commence à faire sentir ses effets et c'est au nord des Alpes que vont s'effectuer les percées alpines (tunnel du Mont Cenis) au détriment du Sud. De plus en 1860 le gouvernement décide de subordonner la concession des voies d'importance secondaire au concours des départements et des localités traversées. A ces difficultés s'ajoute une polémique sur le tracé du chemin de fer d'Avignon à Gap. Celui par Apt, plus direct, n'a pas la faveur de la Compagnie qui escompte une meilleure rentabilité de ses investissements en desservant tout le cours de la Durance, par les Bouches du Rhône. C'est sur cette base qu'intervient la concession définitive le 25 août 1861 avec un délai de réalisation fixé à huit ans.

En 1867 à deux ans de l'expiration de ce délai le préfet des Basses-Alpes se fait le porte parole des conseillers généraux en écrivant au ministre : "bien que six années se soient écoulées, sur les 220 kms concédés, la Compagnie n'a encore travaillé que sur 39 kilomètres et on va commencer seulement la section de Pertuis à Volx, (40 kilomètres); de Volx à Gap, sur plus de 100 kms de longueur les projets des travaux ne sont même pas présentés". Il ajoute : "depuis que la France a été dotée presque partout de nombreux réseaux de chemin de fer, le département des Basses-Alpes est toujours resté, non seulement en dehors de ces voies de communications mais même à une grande distance de la voie la plus proche (il faut encore aujourd'hui 16 heures au moins pour arriver au point le plus rapproché du chemin de fer de la méditerranée.)"

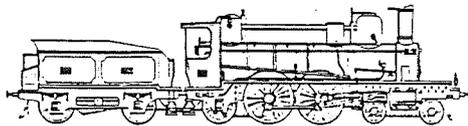
Le préfet conclut : "Aussi pendant que tous les autres départements profitaient si largement des bienfaits du gouvernement de l'empereur, celui des Basses Alpes voyait-il au contraire ses produits de plus en plus délaissés et sa population qui ne pouvait plus trouver dans le pays les ressources nécessaires à son commerce, décroître dans des proportions inquiétantes".

Ainsi alors que les chemins de fer se sont considérablement développés sous le Second Empire ils ignorent toujours les Basses-Alpes en 1870.



- 17/ Article de Damase Arbaud dans "l'Ami de l'ordre" du 6 décembre 1855 relatif au chemin de fer des Alpes ; Pér 504
- 18/ Lettre de négociants de Manosque du 24 août 1860 réclamant la création d'un grand axe ferroviaire alpin ; S 1029
- 19/ Etude imprimée de Beau de Rochas sur la réalisation d'un axe alpin et d'une percée vers l'Italie par la Madeleine concurremment au Mont Cenis, 1861 ; Br C 443

- 20/ Portrait de Beau de Rochas
- 21/ Le percement du Mont Cenis ; extr. de "l'Illustration"
- 22/ Lettre du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics mettant en doute la rentabilité du chemin de fer étudié par Beau de Rochas, 19 novembre 1861 ; S 1026
- 23/ Carte figurative des deux tracés en discussion d'Avignon à Volx par Apt ou par Pertuis, 1861 ; Br 3159
- 24/ Tableau des productions des régions desservies (cantons de Forcalquier, Reillanne, Saint Etienne, Banon) à l'appui du mémoire pour la défense de la ligne d'Avignon à Volx par Apt, 1861 ; Br 3159
- 25/ Rapport du préfet sur "l'impatience extrême" du département pour le chemin de fer et sur les conséquences économiques graves engendrées par le retard des travaux, 1867 ; S 1029
- 26/ Pétition imprimée des communes adressée au ministre des travaux publics réclamant l'ouverture de la ligne pour la fin de 1870 ; S 1029



Ministère
DE L'AGRICULTURE, DU COMMERCE
ET
DES TRAVAUX PUBLICS
— D D G E —
DIRECTION GÉNÉRALE
des Ponts et Chaussées
" "
des Chemins de Fer.
— — —
CHEMINS DE FER
— — —
DIVISION DES ÉTUDES ET TRAVAUX
1^{er} Bureau

Demande d'autorisation
d'étude d'un réseau
de Chemins de fer dans
les Alpes.

18

Paris, le

18 *juin* 1861

Monsieur le Préfet, vous m'avez fait l'honneur de me transmettre le 8 Avril dernier, avec plusieurs pièces à l'appui, une demande formée par M. Beau de Rochas, Ingénieur Civil, à l'effet d'obtenir l'autorisation de faire l'étude d'un réseau de Chemins de fer dans les Alpes, lequel se composerait des lignes de Grenoble à Nice par Gap, d'Avignon sur Rhône par Barcelonnette et le col de la Madeline & de Vola à Tignes.

J'ai soumis cette demande au Conseil Général des Ponts & Chaussées et ce Conseil, après examen de la question, a fait observer, d'une part, que les frais d'exécution des dites lignes, au lieu de ne s'élever qu'à la somme de 126,000,000^{fr.} ainsi que le suppose M. Beau de Rochas, entraînaient, au contraire, une dépense de 209,000,000^{fr.} chiffre fort élevé et peu en rapport avec la longueur des chemins, laquelle n'est que de 666 Kilom. qu'ainsi, les résultats à espérer de leur exploitation seraient loin de donner aux capitaux engagés un revenu

A SON EXCELLENCE

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS



MONSIEUR LE MINISTRE,

S. M. l'Empereur, prenant en considération l'état d'isolement où se trouvaient réduits les Départements des Alpes, depuis l'établissement des voies ferrées qui relient le Midi et le littoral de la Méditerranée au reste de la France, voulut bien, dans sa sollicitude paternelle, leur accorder le chemin de fer d'Avignon, de Marseille, et d'Aix à Gap par la vallée de la Durance.

Ce Chemin de fer, outre son importance stratégique, avait pour but immédiat d'arrêter le dépeuplement chaque année croissant des contrées alpestres. Il fut concédé à la Compagnie de la Méditerranée, avec un délai de douze ans pour sa construction. Le terme du 25 août 1869 fut fixé pour l'achèvement de cette œuvre, qui était à proprement parler destinée à conserver plusieurs départements à la France.

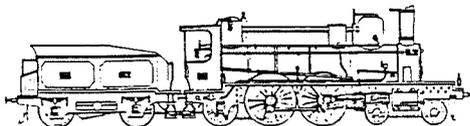
Grâce à un mauvais vouloir dont les raisons sont faciles à apprécier, l'exécution de ce chemin, sans cesse ajournée, n'a été, chose remarquable, précisément entreprise que pendant l'année même qui avait été assignée par décret impérial pour sa terminaison. En ce moment encore, ce même mauvais vouloir se manifeste dans toute sa force par l'opposition de la Compagnie, à la prochaine ouverture des gares de Pertuis, de Manosque et de Volx, qui pourrait si grandement faciliter les relations de nos contrées avec les villes d'Aix, de Marseille, et les régions méditerranéennes, qui peuvent seules entretenir le mouvement et la vie si près de s'éteindre dans notre pays.

Un simple coup-d'œil sur la carte de nos contrées suffit pour démontrer que l'ouverture des gares de Pertuis, de Manosque et de Volx diminuerait déjà la moitié du temps actuellement nécessaire pour parcourir la distance qui sépare Aix, Avignon et Marseille, des chefs-lieux et des principaux cantons des deux départements des Alpes. L'ouverture de ces gares serait, suivant l'heureuse expression d'un ancien ingénieur de la Compagnie, dont nos populations ont déploré la perte si prématurée, serait la création presque immédiate des *premiers ports* à établir sur la vallée de la Durance, que la gare actuelle de Meyrargues est impuissante à desservir.

Nos populations sollicitent, avec d'autant plus d'instances et de confiance l'exécution de cette mesure, dont votre Excellence ne peut manquer de reconnaître la justice, que cette exécution ne saurait accroître en rien les charges de la Compagnie de la Méditerranée, puisque les travaux sont à peu près terminés jusqu'à ces dites gares. Elle réparerait en partie les graves préjudices portés à l'agriculture, à l'industrie et au commerce de nos contrées, par l'inexécution des conventions souscrites en 1857 et en 1861 par la Compagnie de la Méditerranée. Elle faciliterait également les transports des céréales et des autres produits alimentaires, si, ce qu'à Dieu ne plaise, le mauvais état de nos récoltes venait à rendre ces transports nécessaires pendant le courant de l'hiver prochain.

III/ L'ARRIVEE DU CHEMIN DE FER

Le projet définitif du premier tronçon de la ligne des Alpes implanté dans le département des Basses Alpes depuis Pertuis jusqu'à Volx n'a été approuvé qu'en 1867. L'enquête d'utilité publique a lieu un an plus tard. En 1870 lorsqu'éclate la guerre, les travaux ne sont pas terminés et le conflit engendre de nouveaux retards au point que la première partie de ligne ouverte dans le département ne le sera qu'en 1872.



- 27/ Carte générale au 1/100 000ème du tracé de la ligne dans la traversée des Basses Alpes de Corbières à Sisteron établie en 1868 ; S 1030
- 28/ Plan parcellaire au 1/1 000ème pour la construction de la ligne sur la commune de Volx établi en 1868 ; S 1030
- 29/ Photographie de la gare de Volx vers 1910
Collect. Dominici, Château Arnoux
- 30/ Arrêté préfectoral prescrivant l'enquête d'utilité publique pour l'expropriation des terrains de Corbières à Volx, affiche apposée à Volx le 31 mai 1868 ; S 1030
- 31/ Lettre du directeur général des Ponts et Chaussées annonçant l'ouverture de la ligne jusqu'à Volx au printemps 1872 ; S 1030
- 32/ Photographie de la gare de Manosque vers 1910, avec une locomotive 230 munie d'un carénage coupe vent
Collect. GEPC, Puget Théniers

NOUVELLES DIVERSES

M. le Préfet des Basses-Alpes a reçu le 5 juillet courant de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, copie de l'ordre de service qui règle la marche des trains entre Marseille et Volx.

Il y aura journellement deux trains de voyageurs de Volx à Marseille et réciproquement. Ces trains seront mixtes, c'est-à-dire qu'ils contiendront des voitures de 1^{re}, 2^e et 3^e classe.

Voici leur itinéraire :

Départ de Volx à 8 h. 42 m. du matin, arrivée à Pertuis à 9 h. 57 m., à Aix à 11 h. 15 m., à Rognac à midi 12 m. et à Marseille à 1 h. 5 m. du soir. Ce train correspond avec le train de Marseille à Nice.

Départ de Volx à 5 h. 20 m. du soir, arrivée à Pertuis à 6 h. 50 m., à Aix à 8 h. 40 m., à Rognac à 9 h. 56 m. et à Marseille à 11 h. du soir. Ce train correspond à Rognac avec le train qui remonte vers Lyon.

Départ de Marseille à 6 h. du matin, arrivée à Rognac à 6 h. 50 m., à Aix à 8 h. 5 m., à Pertuis à 9 h. 40 m. et à Volx à 11 h. 22 m. du matin.

Départ de Marseille à 2 h. 40 m. après-midi, arrivée à Rognac à 3 h. 16 m., à Aix à 3 h. 58 m., à Pertuis à 5 h. 40 m. et à Volx à 7 h. 21 m. du soir.

La vitesse moyenne sera de 40 kilomètres à l'heure.

Le train de marchandises qui quitte la gare de Volx à 2 h. 20 m. après-midi et qui s'arrête à Pertuis à 4 h. 39 m. prend des voyageurs de toutes classes entre ces deux points.

De même le train de marchandises qui part de la gare de Pertuis à 4 h. 55 m. du matin pour arriver à Volx à 7 h. 12 m. prend des voyageurs de toutes les classes.

M. le Préfet a également reçu la dépêche officielle suivante :

Versailles, le 5 juillet 1872, 11 h. 15 m. du matin.

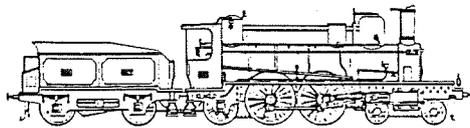
Le Ministre des travaux publics

à Préfets Vaucluse, Avignon et Basses-Alpes, Digne.

Par décision de ce jour, et sur le rapport de la commission de réception, j'autorise l'ouverture, à partir du 8 juillet, de la section de Pertuis à Volx, sous réserve qu'avant cette époque, les clôtures seront achevées, les sonneries électriques posées et que les ponts métalliques d'une ouverture supérieure à 4 mètres auront satisfait aux épreuves.

IV/ VITRINE

- 33/ Maquette de la gare de Sisteron au 1/87ème
collec. du groupement amateur modéliste alpin cheminot
(GAMAC) à Gap
- 34/ Modèle réduit au 1/87ème d'une locomotive à vapeur
141 R, dernier type de locomotive à vapeur en service
sur la ligne
Collect. Orgeas, Chorges
- 35/ Dessins des menuiseries de la station de Sisteron
dressés en 1871 ; Collect. Laurent, Sisteron
- 36/ Carnet de signaux du service de la voie, édition
de 1927 ; Collect. Laurent, Sisteron
- 37/ Modèle réduit au 1/43ème d'une locomotive à vapeur
Crampton en laiton ; Collect. Roche, Digne
- 37 Bis/ Régulateur de Félix Barthélémy pendant la première
guerre mondiale ; Collect. Perin Gouron, Digne



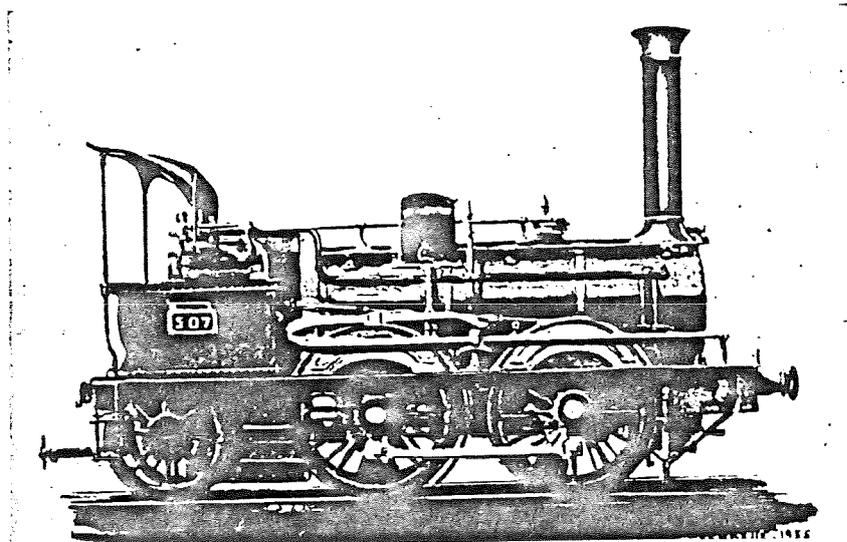


Fig. 170. — Lyon-Méditerranée. Locomotives mixtes à mouvement intérieur, série 506-515 (1857).

(Aquarelle de M. Lengellé)

moteurs, offrant $1,05 \text{ m}^2$ de surface de grille, régulateur à tiroir horizontal placé dans une cuvette spéciale avec conduits intérieurs, soupapes à balances sur le corps cylindrique, timbre 8 kg/cm^2 , échappement variable.

En 1860, la 512 a été modifiée aux usines Koecklin à Mulhouse, avec adjonction d'un dôme de chaudière et de balanciers Beugnot.

En 1872-1877, les machines 507, 510, 512 et 513, eurent leur chaudière reconstruite à 9 kg/cm^2 , avec $1,03 \text{ m}^2$ de surface de grille, boîte à feu Crampton, dôme volumineux à l'extrême arrière du corps cylindrique avec soupapes à balances, cylindres de $380 \times 560 \text{ mm}$, roues de $1,485 \text{ m}$, poids définitif $26,4 \text{ t}$ dont $21,4 \text{ t}$ de poids adhérent.

En 1878, ces machines ont été renumérotées 991 à 994 pour celles à chaudière primitive et 995 à 1000 pour celles à chaudière reconstruite. En 1885, les 991 à 993, ont reçu également une nouvelle chaudière.

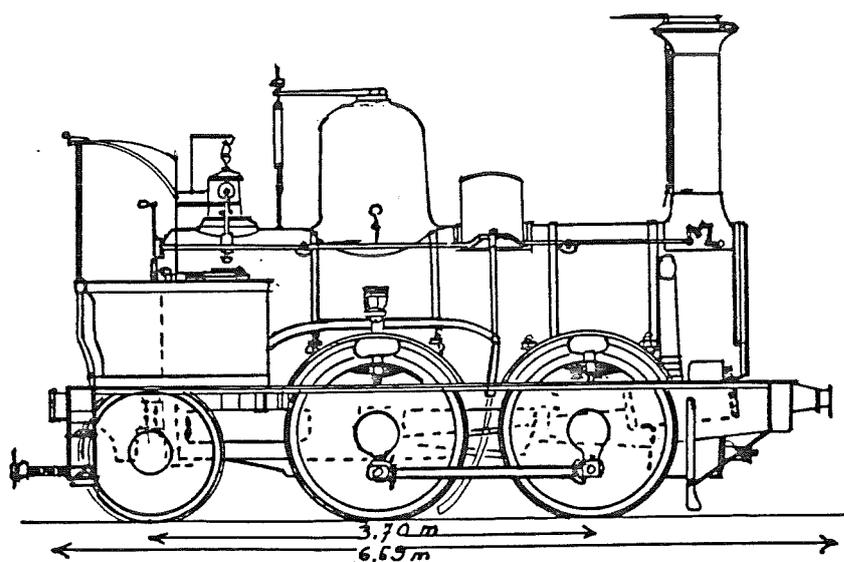


Fig. 171. — Machines 506-515. Chaudière reconstruite (1872-1877).

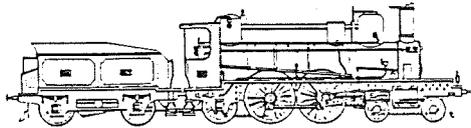
Les tenders accouplés, à 3 essieux, contenaient $4,7 \text{ m}^3$ d'eau, 4 t de charbon et pesaient avec agrès 19 t . Frein à vis.

Ces locomotives ont été affectées au service des voyageurs au dépôt de Marseille pour la ligne de Marseille à Meyrargues par Aix-en-Provence.

V/ LA PERCEE DE SISTERON

Pour achever la ligne des chemins de fer de la Durance dans la traversée du département les travaux sont menés activement jusqu'à Sisteron au cours de l'année 1871, mais au delà vers Gap on en est encore au stade des expropriations. La traversée de Sisteron nécessite des chantiers importants avec le passage en tunnel sous la citadelle puis la réalisation d'un viaduc pour franchir le Buech.

Le premier train parvient en gare de Sisteron le 25 novembre 1872 : "Toute la ville s'est transportée sur la magnifique avenue de Provence. Le hennissement strident des machines l'a ravie, étonnée et remplie d'enthousiasme", écrit le correspondant du journal des Basses Alpes le 15 décembre 1872.



- 38/ Plan au 1/1 000ème de la ligne de chemin de fer à établir sur la commune de Sisteron de la gare au viaduc sur le Buech, 1869 ; S 1031
- 39/ Article du journal des Basses-Alpes du 23 mars 1873 sur un accident mortel lors des travaux au viaduc du Buech ; Per 504
- 40/ Photographie du viaduc du Buech, vers 1920 ; 3 Fi 17 383
- 41/ Numéro du publicateur de Sisteron du 27 décembre 1868 avisant de l'enquête sur l'emplacement des stations ; S 1029
- 42/ Photographie de la gare de Sisteron vers 1880 ; 3 Fi 17 388
- 43-44/ Photographies de la gare de Saint Auban vers 1910 Collect. Dominici, Château Arnoux
- 45/ Lettre de l'ingénieur des Ponts et Chaussées du 9 mars 1872 annonçant l'ouverture prochaine de la ligne jusqu'à Sisteron ; S 1029
- 46/ Tableau des horaires des trains de Sisteron à Marseille et Avignon publié dans le journal des Basses Alpes pour l'ouverture du trafic de la gare de Sisteron le 25 novembre 1872 ; Pér 504

LE PUBLICATEUR

DE SISTERON (BASSES-ALPES)

Annonces Judiciaires, Commerciales et Réclames.

Prix de l'abonnement, pour la localité : 5 francs par an ; par la poste, 6 francs. Prix des annonces légales 20 centimes la ligne ; commerciales 25 centimes ; et réclames, 30 centimes. — Les annonces et les abonnements sont reçus au bureau du journal place, de l'Horloge, 9, à Sisteron ; et à Paris, à l'Administration centrale des Journaux réunis des départements, Cité Bergère, 3. Ce journal est reçu dans 10 principaux cafés de Paris.

Annonces Légales, Affiches et Avis divers.

La publication des annonces légales et judiciaires est obligatoire, pour l'année 1868, dans les trois journaux suivants :

*L'Ami de l'Ordre ;
Le journal de Forcalquier ;
Le Publicateur.*

PRÉFECTURE DES BASSES-ALPES.

Chemin de Fer de Cavaillon à Gap

Arrondissement de Sisteron

ENQUÊTE

SUR L'EMPLACEMENT DES STATIONS

Vu le décret du 25 août 1861, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'Avignon à Gap, ledit décret rendant définitive la concession de cette ligne, accordée à titre éventuel à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée par les conventions des 11 avril 1857, 22 juillet 1858 et 11 juin 1859 ;

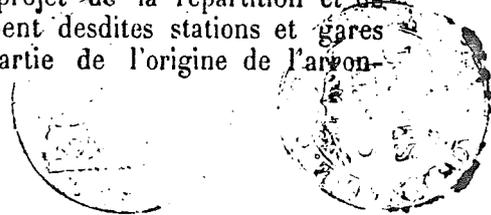
Vu : 1° les articles 3 et 4 de la convention du premier mai 1863, entre M. le Ministre des travaux publics et la compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ; 2° le

décret impérial du onze juin 1863 approuvant ladite convention ; 3° la loi du 11 juin 1863, approuvant les articles 2, 3, 4, 7, 8 et 9 de ladite convention, de l'ensemble desquels il résulte qu'il y a lieu de distinguer dans la ligne d'Avignon à Gap, avec embranchement sur Aix et sur Miramas, déclarée d'utilité publique et concédée définitivement par le décret du 25 août 1861, d'une part, une ligne d'Avignon à Salon définitivement concédée et une ligne de Salon à la ligne d'Aix à Arles, concédée à titre éventuel, lesquelles font partie de l'ancien réseau ; d'autre part une ligne de Cavaillon à Gap et une ligne de Pertuis à Aix, toutes deux définitivement concédées et qui font partie du nouveau réseau ;

Vu la décision ministérielle en date du 10 octobre 1868, approuvant le projet définitif présenté par la compagnie du chemin de fer pour le tracé et les terrassements de la partie de la ligne de Cavaillon à Gap, comprise dans le département des Basses-Alpes, entre Volx et Sisteron ;

Vu l'article 9 du cahier des charges annexé aux loi et décret du 19 juin 1857, qui constituent le réseau des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ledit article concernant le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises ;

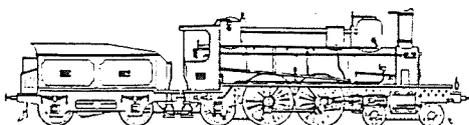
Vu le projet de la répartition et de l'emplacement des dites stations et gares pour la partie de l'origine de l'arron-



VI/ DIGNE ABSORBE COURBONS, GAUBERT ET LES SIEYES

En 1861 lorsqu'est conçue la ligne de chemin de fer de la Durance on pense relier la préfecture du département par une voie de raccordement et pour faciliter l'implantation de la gare le préfet suggère d'étendre à la rive droite de la Bléone le territoire de la commune de Digne en y adjoignant les communes des Sièyes, de Courbons et de Gaubert. Le 1er juillet 1861 le préfet lance l'enquête d'utilité publique et si les habitants des Sièyes ne font pas d'objections dans l'ensemble, les populations de Courbons et de Gaubert se montrent hostiles au projet n'y voyant qu'inconvénients et notamment l'augmentation prévisible des impôts.

Le gouvernement passe outre et la loi du 4 juin 1862 proclame la fusion.

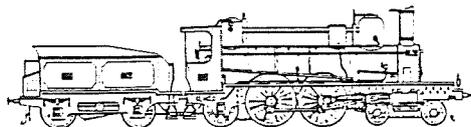


- 47/ Avis d'enquête pour la réunion des communes de Courbons, Gaubert et Les Sièyes à la commune de Digne, 1 juillet 1861 ; 1 Fi 3/284
- 48/ Plan d'assemblage des communes à unifier établi en 1861 et annexé à la loi de 1862 ; CP 687
- 49/ Réclamation d'habitants de Gaubert contre la fusion, 1861 ; 1 M 180
- 50/ Copie du procès verbal de séance extraordinaire du conseil municipal de Courbons, du 20 juillet 1861 s'opposant à l'annexion de la commune par Digne 1 M 180
- 51/ Déclaration d'habitants des Sièyes pour le procès verbal d'enquête, 17 juillet 1861 ; 1 M 180
- 52/ Texte de la loi sur la fusion des communes de Digne, Courbons, Gaubert et des Sièyes, 4 Juin 1862 ; extrait. du bulletin des lois
- 53-54/ Gravures représentant la ville de Digne sous le Second Empire ; 5 Fi 51 et 52
- 55/ Budget de la ville de Digne pour l'exercice de 1861 annexé au dossier de réunion des communes 1 M 180

VIII/ VITRINE

MODELES REDUITS : COLLECTION ROCHE

- 56/ Train au 1/87ème comportant une locomotive à vapeur 030 Bourbonnais, cinq voitures de voyageurs de la fin du XIXème siècle et un fourgon
- 57/ Train au 1/43ème comportant une locomotive diesel BB 67000 et deux wagons de marchandises pour transport d'essence
- 58/ Autorail 425 CV de la ligne Marseille-Briançon au 1/87ème
- 59 Remorque du chemin de fer de Provence, série Billard (voie métrique) au 1/87ème
- 60/ Machine de chantier de construction du chemin de fer de Provence au 1/87ème



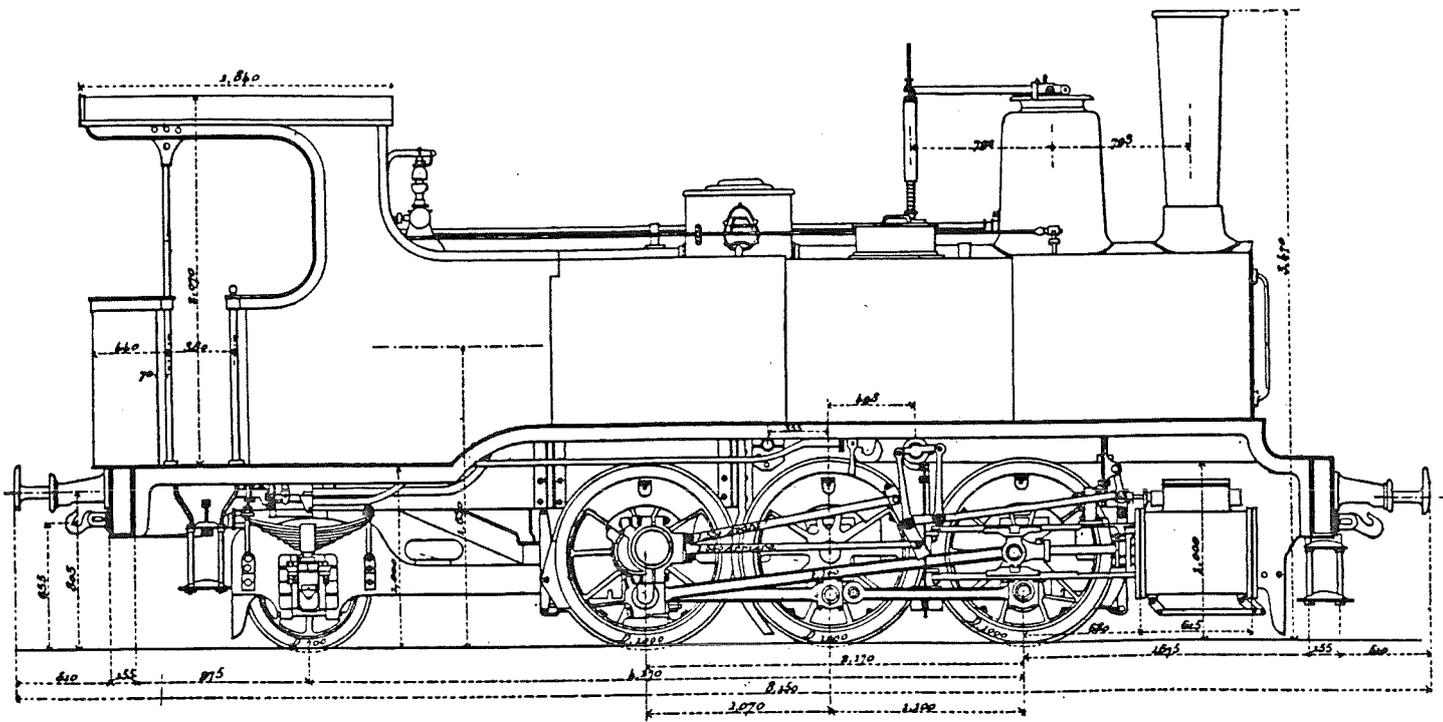


Fig. 673. — Élévation longitudinale.

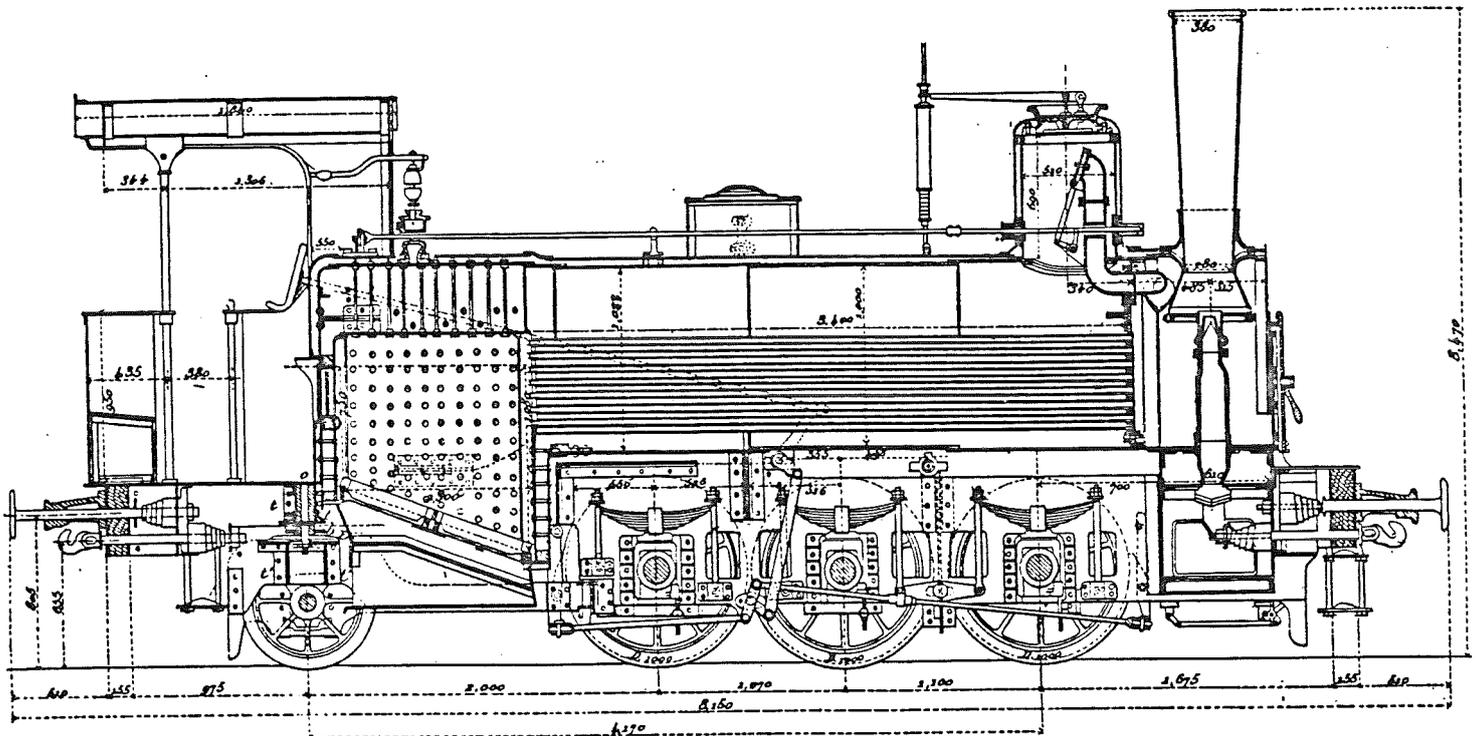


Fig. 674. — Coupe longitudinale.

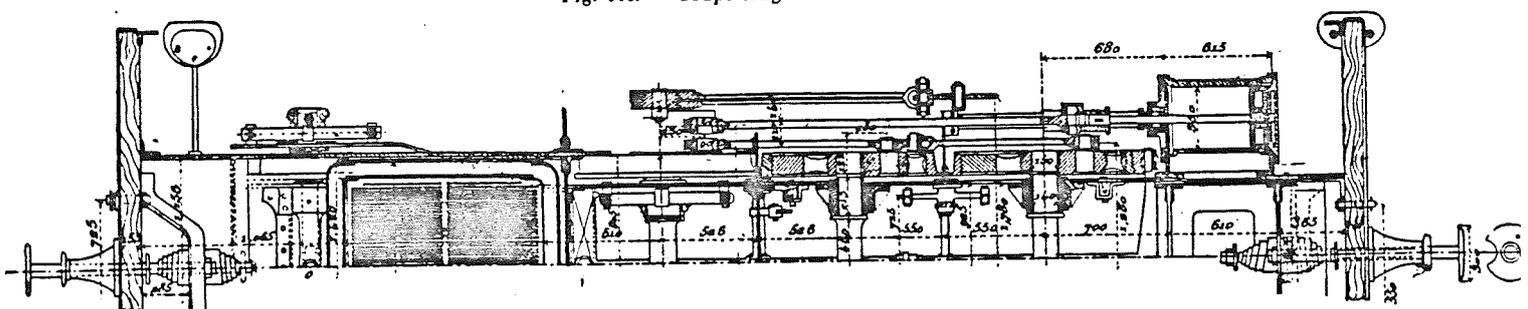


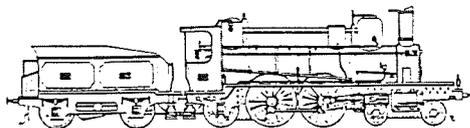
Fig. 675. — Plan.

VIII/ L'EMBRANCHEMENT DE DIGNE

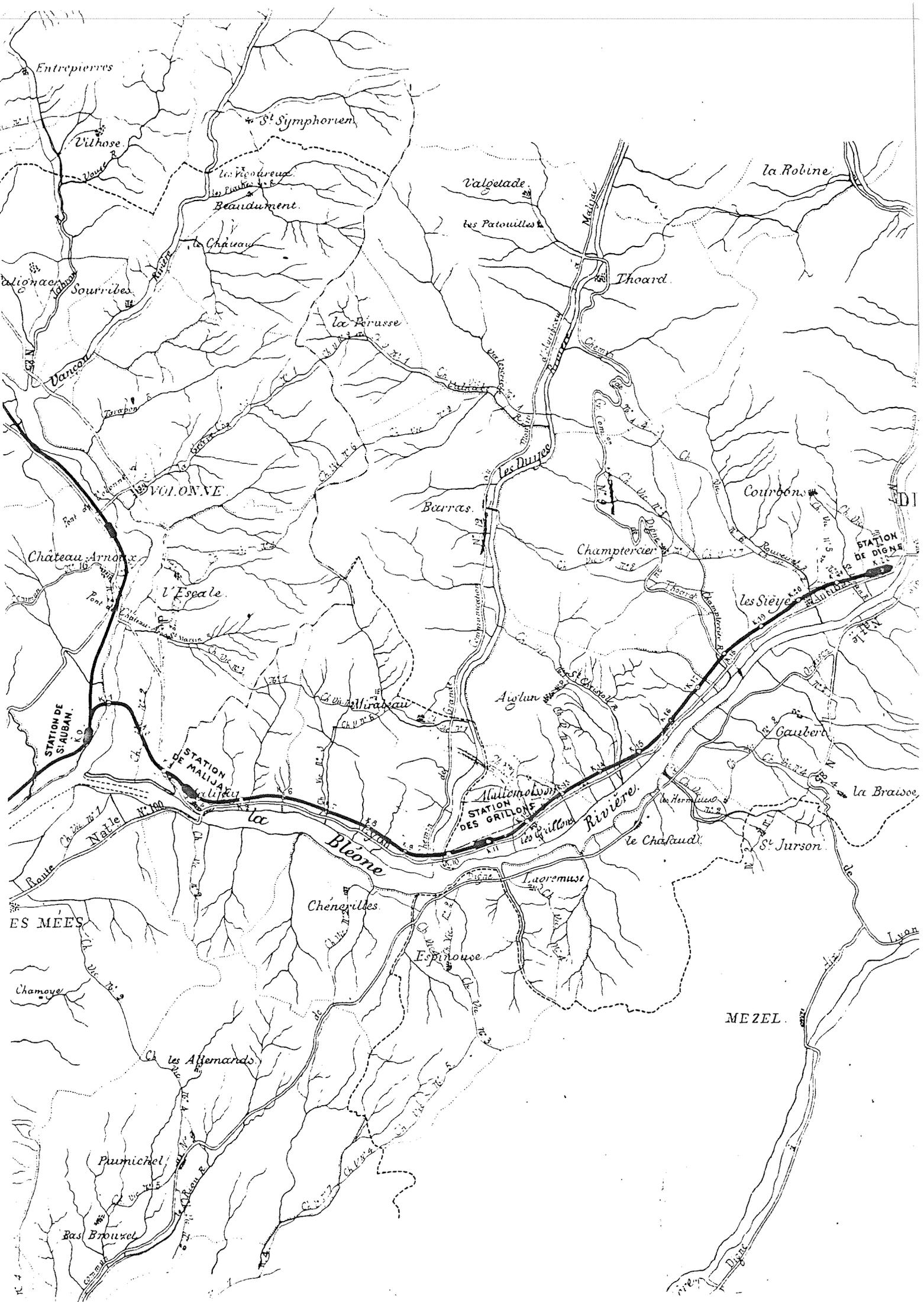
La réalisation de l'embranchement permettant au chef-lieu du département des Basses Alpes d'être relié au réseau ferré français représente un long cheminement de quinze ans ponctué de réclamations incessantes. Sur le plan administratif tout est réglé dès 1862 avec l'annexion de Courbons et des Sièyes qui permet d'envisager l'implantation de la gare sur la rive droite.

En 1863, dans un mémoire imprimé, la société centrale d'agriculture et d'acclimatation des Basses Alpes défend l'idée de cet embranchement comme complément indispensable de la ligne des Alpes pour dynamiser le commerce et l'agriculture des Basses Alpes mais il faudra encore cinq ans pour que la ligne soit déclarée d'utilité publique par décret du 18 juillet 1868 et les études ne seront réalisées qu'en 1874.

La réception des travaux après épreuve des ouvrages métalliques intervient en décembre 1876.



- 61/ Lettre du maire de Digne du 17 Janvier 1862 se félicitant de la décision d'engager les études de l'embranchement de Saint Auban à Digne ; S 1029
- 62/ Pétition d'habitants de Digne pour l'implantation de la gare en rive gauche de la Bléone au quartier des Chauchets et lettre du ministre des travaux publics prenant acte de la volonté municipale d'accepter la gare en rive droite pour ne pas retarder la réalisation de la ligne ; S 1034 et S 1035
- 63/ Vue de la gare de Digne (inaugurée en 1876), collect. Dominici, Château Arnoux
- 64/ Journal des Basses Alpes du 21 décembre 1873 sur la question de l'embranchement et la polémique concernant la gare ; Pér 504
- 65/ Plan au 1/100 000ème et profil de la ligne de Saint Auban à Digne établi en 1873 ; S 1034
- 66/ Fiche de contrôle des travaux de la ligne dressée par l'ingénieur en chef le 10 mai 1876 ; S 1034
- 67/ Article relatant l'ouverture de la ligne dans l'indifférence des autorités le 27 novembre 1876
- 68/ Horaire et tarif des trains publiés le 27 novembre 1876
- 69/ Photographie de l'arrivée du train en gare de Mallemois Les Grillons.
Collect. Dominici, Château Arnoux



« Embranchement de Digne.

PONTS ET CHAUSSÉES.

CONTROLE DES TRAVAUX

DES

CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.

RÉSEAU

de Paris - Lyon - Méditerranée

~~CHEMIN DE FER~~

COMPTE MORAL.

Mois d'Avril 1876.

M. Hoslin,

Ingénieur en chef.

Longueur totale de la Ligne	22.200 ^m 00
Évaluation totale de la dépense.	6.800.000 ^f 00
Crédit porté au budget de 1876.	1.140.000 ^f 00
Dépenses faites pendant le mois d'Avril 1876	75.721 ^f 41
Dépenses faites du 1 ^{er} janvier au 31 mars 1876	334.963 ^f 64
Dépenses totales dans le courant de l'exercice.	410.685 ^f 05
Dépenses afférentes aux exercices antérieurs.	4.288.213 ^f 89
Total des dépenses depuis l'origine des travaux.	4.698.898 ^f 94

Époque d'achèvement, d'après le cahier des charges:

28 Janvier 1876 -

Section unique.
de St Alban à Digne.
Longueur 22.200 mètres.



Situation des projets : Tous les projets sont approuvés.

Acquisitions des terrains: Tous les terrains sont acquis et payés.

Travaux : Les 26 tranchées que comporte l'embranchement sont à peu près terminées -
Le volume total des terrassements à exécuter était de 604.000^m 00
On a fait antérieurement au mois d'Avril 1876 - 595.100^m 00
- inf - pendant le mois d'Avril 1876 - 800^m 00
Total depuis le commencement des travaux... 595.900^m 00

Reste à exécuter 8.100^m 00

CHEMIN DE FER

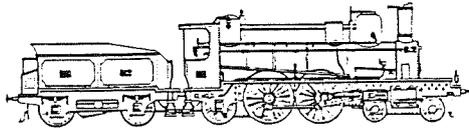
L'ouverture de l'embranchement de Saint-Auban à Digne, aura enfin lieu lundi prochain, 27 novembre courant.

Voici le tableau des heures de départ et d'arrivée des quatre trains montants et descendants :

(Aller)									
GARES.	1, 2, 3	1, 2, 3	1, 2, 3	1, 2, 3	Kilo- mètres	PRIX DES PLACES.			
	classe	classe	classe	classe		1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	
	matin.	matin.	soir.	soir.		fr. c.	fr. c.	fr. c.	
Digne.....	7 »	11 »	3 35	7 15	»	»	»	»	
Champtercier	arrivé... 7 9	11 9	3 44	7 24	4 »	0 50	0 40	0 30	
	départ... 7 10	11 10	3 45	7 25					
Les Grillons....	7 21	11 21	3 56	7 36	9 5	1 20	0 90	0 65	
	7 22	11 26	3 57	7 37					
Malijai.....	7 37	11 41	4 12	7 52	18 2	2 20	1 65	1 20	
	7 38	11 52	4 13	7 53					
Saint-Auban....	7 46	12 »	4 21	8 01	22 »	2 65	2 »	1 45	
	matin.		soir.	soir.					
(Retour)									
Saint-Auban....	matin. 8 15	soir. 12 35	soir. 4 45	soir. 8 25	»	»	»	»	
Malijai.....	8 23	12 43	4 53	8 33	3 8	0 45	0 35	0 25	
	8 24	12 48	4 54	8 34					
Les Grillons....	8 41	1 05	5 11	8 51	12 5	1 50	1 15	0 85	
	8 42	1 10	5 12	8 52					
Champtercier...	8 55	1 23	5 25	9 05	18 »	2 20	1 65	1 20	
	8 56	1 24	5 26	9 06					
Digne.....	9 06	1 34	5 36	9 16	22 »	2 65	2 »	1 45	
	matin.	soir.	soir.	soir.					

IX/ VITRINE

- 70 à 77/ Documents et objets d'Emile Chaspoul chef de gare de Château-Arnoux - Saint Auban :
casquette ; portrait dessiné par Marinig ; bulletin individuel (1935) ; diplôme de la médaille d'honneur des chemins de fer (1953) ; médailles (argent, 1953; or, 1963) ; deux photographies ; collect. Péraldi, Digne
- 78/ Registre de correspondance au départ du chef de gare de Gap en 1876 ; Collect. SNCF, Gap
- 79/ Manuel de bonne conduite du cheminot, édité par la SNCF
- 80/ Modèle réduit au 1/87ème d'autorail ayant assuré la desserte ferroviaire entre Saint Auban et Digne
- 81 Modèle réduit au 1/87ème d'une locomotive diesel modèle 6 6000 ; Collect. Barthélémy, Forcalquier



NOUBLIEZ PAS QUE LE CLIENT VOUS OBSERVE...

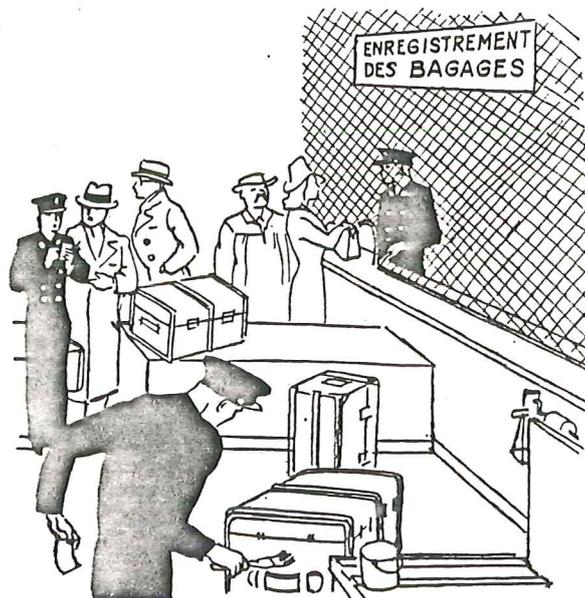
Le spectacle qu'il ne faut pas donner



La gare vend des kilomètres, c'est un magasin...

... DONNEZ-LUI, PAR VOTRE ATTITUDE, UNE BONNE OPINION SUR VOTRE COMPTE. SON OPINION SUR VOUS, C'EST SON OPINION SUR LE CHEMIN DE FER.

Le spectacle qu'il faut donner



... Soignez-en "L'ÉTALAGE"

AGENTS DES TRAINS ! LE VOYAGEUR NE VOUS VOIT QUE PENDANT VOS INTERVALLES DE TRAVAIL...

Un spectacle qu'il ne faut pas donner



On n'est souvent jugé...

... NE LUI LAISSEZ PAS CROIRE QUE VOUS N'AVEZ RIEN A FAIRE

Ce qu'il faut faire

Lorsque vous n'êtes pas de service, tenez-vous dans vos postes



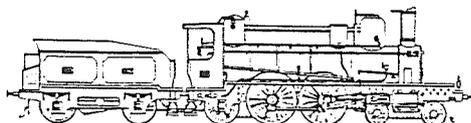
... que sur les apparences

X/ UNE TRANSVERSALE D'APT A VOLX

En cette même année 1876 la ligne d'Avignon à Apt est livrée à la circulation mais il n'existe pas de débouché sur les Basses Alpes alors qu'on avait évoqué cette possibilité vingt ans plus tôt. L'existence de mines (Bois d'Asson notamment) sur le tracé renforçait la détermination des Bas-Alpins pour exiger cette ligne qu'il s'agisse des lignites ou encore de phosphates minéraux, "véritable guano fossile, lit. on dans une publication de l'Athénée de Forcalquier de 1877, Pérou français et fortune de notre devenir agricole". En 1881 le conseil général intervient pour que les travaux soient entrepris au plus tôt. A la fin de 1885 le vicomte de Salve, maire de Reillanne proteste énergiquement contre "les retards inexplicables de la mise en adjudication des sections de Saint Maime au Calavon", d'autant que la situation économique est très mauvaise et que selon lui "l'ouverture de ces voies de communication peut apporter quelque soulagement aux cruelles épreuves de l'agriculture locale par l'abaissement des prix de transport des denrées agricoles et quelque atténuation à la misère toujours croissante de la population par l'établissement de chantiers importants".

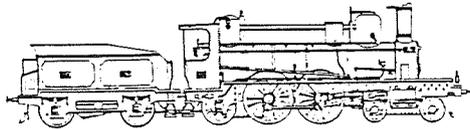
C'est au cours de la construction de cette ligne que s'est produit l'un des plus graves accidents survenus sur les chantiers de chemin de fer du département. Le 3 janvier 1884 l'effondrement d'un échafaudage sur le viaduc de Forcalquier fait six victimes. L'expertise judiciaire comporte pour la première fois un dossier photographique.

Commencée en 1882 la ligne est inaugurée le 26 octobre 1890 mais, arrivé trop tard et sans politique économique d'accompagnement, le chemin de fer n'apportera pas le remède espéré au déclin du département et à l'exode dû à son appauvrissement.



- 82/ Plan au 1/80 000ème du tracé de la ligne projetée d'Apt à Forcalquier et Volx, 1878
- 83/ Lettre de l'inspecteur de l'exploitation sur le tonnage expédié de la gare de Volx en provenance des mines, 24 février 1880 ; S 1037
- 84/ Lettre relative aux pertes d'une entreprise sur le chantier à la suite d'une crue du Largue du 9 au 12 novembre 1886 ; S 1038
- 85 à 87/ Photographies de la gare de Forcalquier vers 1910. Collect. Dominici, Château Arnoux
- 88/ Photographie de la gare de Reillanne avec une locomotive à vapeur 030 Bourbonnais vers 1910. Collect. Amis des Arts de Reillanne
- 89/ Mémoire imprimé en faveur de la réalisation de la ligne d'Apt à Volx, 1878 ; Br C 434

- 90 à 93/ Photographies prises après l'accident sur le chantier de construction du viaduc de Forcalquier, 3 janvier 1884 ; 12 Fi 48, 49, 51, 52
- 94/ Procès verbal de gendarmerie relatant l'accident de chantier du 3 janvier 1884 ; 3 U 2/301
- 95 Affiche d'adjudication des travaux de construction de la voie ferrée, 6 mars 1882 ; S 1038
- 96/ Article du journal de Forcalquier du 9 octobre 1892 dénonçant l'insuffisance des relations ferroviaires sur la ligne d'Apt à Volx ; Pér 533



GENDARMERIE NATIONALE.

COMPAGNIE
de Basses-Alpes

ARRONDISSEMENT
de Forcalquier

BRIGADES
de Forcalquier

N° de { la brigade
l'arrondissement
la compagnie

Du 3 Janvier 1884

PROCÈS-VERBAL
CONSTANT

Mort accidentelle
de 5 ouvriers charpentiers,
au pont du chemin de fer
en construction à Forcalquier
(Basses-Alpes.)

2^e EXPÉDITION.

Vu et remis par le commandant de l'arrondissement
à M^e le chef de Basses-Alpes
Forcalquier le 4 Janvier 1884

Ce jour d'hui Trois janvier mil huit cent quatre-vingt quatre
à Sept heures du soir
Nous, soussigné, Gay Marichat Des Logis, Coste Lima, brigadier
et tous les

gendarmes à _____ à la résidence de Forcalquier département
de Basses-Alpes, revêtus de notre uniforme, et conformément
aux ordres de nos chefs, ayant été informés que l'effondrement
d'une partie de la charpente du pont du chemin de fer en
construction à Forcalquier, avait eu lieu ce matin à 9 h. 1/2, et
que cinq ouvriers avaient été tués, qu'un sixième avait reçu de
graves blessures mettant sa vie en danger. Nous nous sommes
immédiatement rendus sur les lieux, où nous avons trouvé
M^e le Procureur de la République, M^e le Juge d'Instruction,
ainsi que M^e Giraud médecin, et les diverses autorités de la
localité.

Quatre cadavres avaient été retirés de dessous les débris
ainsi que deux autres ouvriers gravement blessés qui ont été trans-
portés à l'hôpital où l'un d'eux est mort en arrivant. L'autre
Mammi Bernard, a survécu à ses blessures, bien qu'il y ait peu
d'espoir de le sauver.

Les victimes de cet accident sont les suivantes: 1^{er} Gerber, âgé
de 34 ans; 2^e Albert de Bouquignon; 3^e Bernard, tous les
Charpentiers; 4^e Ricci Antonio; 5^e Macelli Thomas; et 6^e Girard
Gabriel, sujet italien, tous trois manœuvres travaillant au dit pont.

Ces six malheureux sont tombés d'une hauteur de 40 à 50 m.

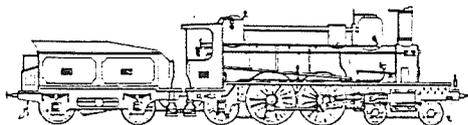
Des renseignements par nous recueillis il résulte ce qui suit:
1^{er} Le Sieur Richard fils, entrepreneur à Forcalquier déclare que
les fermes supportant les cintres doivent avoir glissé sur
leurs supports à cause de la pluie. Ces fermes qui sont retenues
par deux cordes ont dû pencher sous l'effet d'une de ces cordes
qui avait été plus raidie par l'effet de l'eau. Ce qui fit
que le poids du bois qui en a monté sur l'échafaudage occasiona
le renversement des fermes qui ont entraîné la chute de
Le Sieur Gerber, Armandé, frère du M^e Gerber victime de
l'accident nous a fait la déclaration suivante:

« Ce matin en arrivant sur le chantier j'ai remarqué que
les fermes penchaient beaucoup. Peut-être de leur solidité

NOTA: Lorsqu'il y a lieu de donner
un signalement, il est placé à la suite
du procès-verbal, après les signatures.

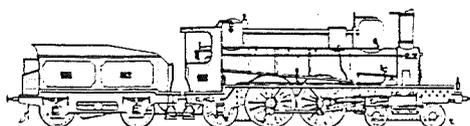
XI/ ECHEC DU DESENCLAVEMENT DE L'UBAYE

L'idée d'une ligne reliant Turin à Marseille par les Alpes et notamment par l'Ubaye est très ancienne. Elle ne verra jamais le jour ainsi que le tronçon de Digne à l'Ubaye par le Labouret qui a pourtant fait l'objet d'études. La section de Chorges à Barcelonnette illustre quant à elle l'échec du chemin de fer en Haute Provence par les retards accumulés et l'absence de rentabilité de lignes dont l'existence doit beaucoup à la volonté politique déterminée des élus du département et tout particulièrement d'André Honnorat pour l'Ubaye. "Cette ligne est son oeuvre" écrit le Journal de Barcelonnette le 12 décembre 1917. Il a fallu 50 ans pour réaliser une ligne qui n'est jamais entrée en service. En 1890 commencent les études, elles sont ajournées en 1894, reprises en 1895, modifiées en 1897. L'enquête d'utilité publique est lancée en 1901 et la loi déclarative est promulguée le 12 février 1904. Le tracé est approuvé en 1906, une galerie de sondage est entreprise en 1908 mais en 1910 le projet de barrage à Serre Ponçon nécessite l'étude de nouvelles variantes du tracé. L'approbation n'en est faite qu'en 1913. La guerre survient, marque un temps d'arrêt. A partir de 1920 (30 ans après le début des études) commencent les premières adjudications de lots, notamment le viaduc de Rego Dieu qui franchit la Durance. André Honnorat intervient à plusieurs reprises pour accélérer la réalisation des travaux. L'arrondissement de Barcelonnette est alors le seul de France à ne pas être touché par le chemin de fer. Pourtant le manque de crédits et plus encore les études négatives sur la rentabilité de la ligne aboutissent en 1937 à l'arrêt du chantier. La loi du 30 novembre 1941 procède au déclassement de la ligne "dont l'achèvement ne présente pas d'intérêt pour le chemin de fer".



- 97/ Carte du département des Basses Alpes montrant les lignes ferroviaires projetées pour le désenclavement de l'Ubaye établie en 1875 ; S 1117
- 98/ Lettre du comité pour l'établissement d'une ligne ferroviaire de Turin à Marseille par l'Ubaye en 1875 ; S 1116
- 99/ Lettre du préfet au ministre des travaux publics du 20 septembre 1875 sur un projet de chemin de fer de Turin à Marseille par Barcelonnette et Digne S 1116
- 100/ Article du journal de Barcelonnette du 17 décembre 1911 sur une intervention d'André Honnorat à la chambre au sujet du chemin de fer de Chorges à Barcelonnette ; S 1047

- 101/ Article du "Petit Marseillais" du 29 septembre 1913
évoquant le coût élevé de la construction
S 1047
- 102/ Plan général de la ligne au 1/80 000ème avec le
graphique d'avancement des travaux établi en 1932
S 1047
- 103/ Profil en long au 1/5 000ème de la ligne approuvé
en avril 1931 ; S 1047
- 104-105/ Deux photographies d'une cavalcade caricaturale
à Barcelonnette en juin 1928 dénonçant les lenteurs
des travaux du chemin de fer ; 22 Fi 1 et 3
Collect. Lejeune, Le Sauze
- 106/ Photographie du site du souterrain de Roche Rouse
après l'achèvement des travaux de terrassement et
des ouvrages d'art de la ligne de Chorges à Barcelonnette,
vers 1935 ; 2 Fi 1088
- 107/ Article du "Courrier des Alpes" du 1er juillet 1937,
annonçant l'abandon de la ligne de chemin de fer
de Chorges à Barcelonnette





Dronero, 6 novembre 1875.

CITTÀ DI DRONERO

COMITATO PROMOTORE

DELLA

Ferrovìa Torino-Marsiglia

PER SALUZZO E DRONERO

Circolare

OGGETTO

Studi sul territorio francese.
Comunicazioni.

La Commissione Esecutiva del Comitato per la Ferrovìa Torino-Marsiglia per Saluzzo e Dronero ha ricevuto dall'ingegnere Giacomo Cora la seguente Relazione contenente raggugli sommari sugli studi di terreno compiuti nella decorsa stagione estiva sul territorio Francese, in conformità della deliberazione del Comitato Promotore del 6 maggio ultimo scorso.

La Commissione si fa debito di comunicare tali nozioni ai signori Sindaci dei Comuni interessati e ai Membri del Comitato, riservandosi di trasmettere loro la Relazione tecnica definitiva appena presentata dallo ingegnere Cora, e di convocare il Comitato per le sue deliberazioni.

LA COMMISSIONE

LAVALLE-CHIORANDO - ROVERA GIACOMO.

Il Segretario del Comitato
VALLE, medico.

Al Signor

Prefetto

del Dipartimento Basse Alpi

Signe

Une Ligne de Chemin de Fer qui coûtera un Million le Kilomètre !

C'est la Ligne stratégique de Chorges à Barcelonnette. — Elle desservira la sauvage Vallée de l'Ubaye. — Quel sera son Tracé.

Quels seront les remarquables Ouvrages d'Art dont elle sera semée.

Chorges, le 27 septembre.

Cette ligne de chemin de fer que va construire la Compagnie P.-L.-M. lui reviendra à un prix total qui variera entre trente et trente-cinq millions. Comme la ligne n'a qu'un parcours de 42 kilomètres, on peut donc dire, sans trop exagérer, que, en chiffre rond, le prix de revient du kilomètre de voie sera de un million de francs. C'est dire en même temps quelles difficultés l'ingéniosité humaine aura à vaincre pour triompher des obstacles que la nature a jetés sur le parcours choisi. C'est laisser deviner quel nombre et quelle diversité d'ouvrages d'art seront édifiés pour surmonter ces obstacles.

La vallée de l'Ubaye, que desservira cette nouvelle ligne, n'est pas une vallée populeuse. Ce n'est pas non plus une vallée riante et fertile.

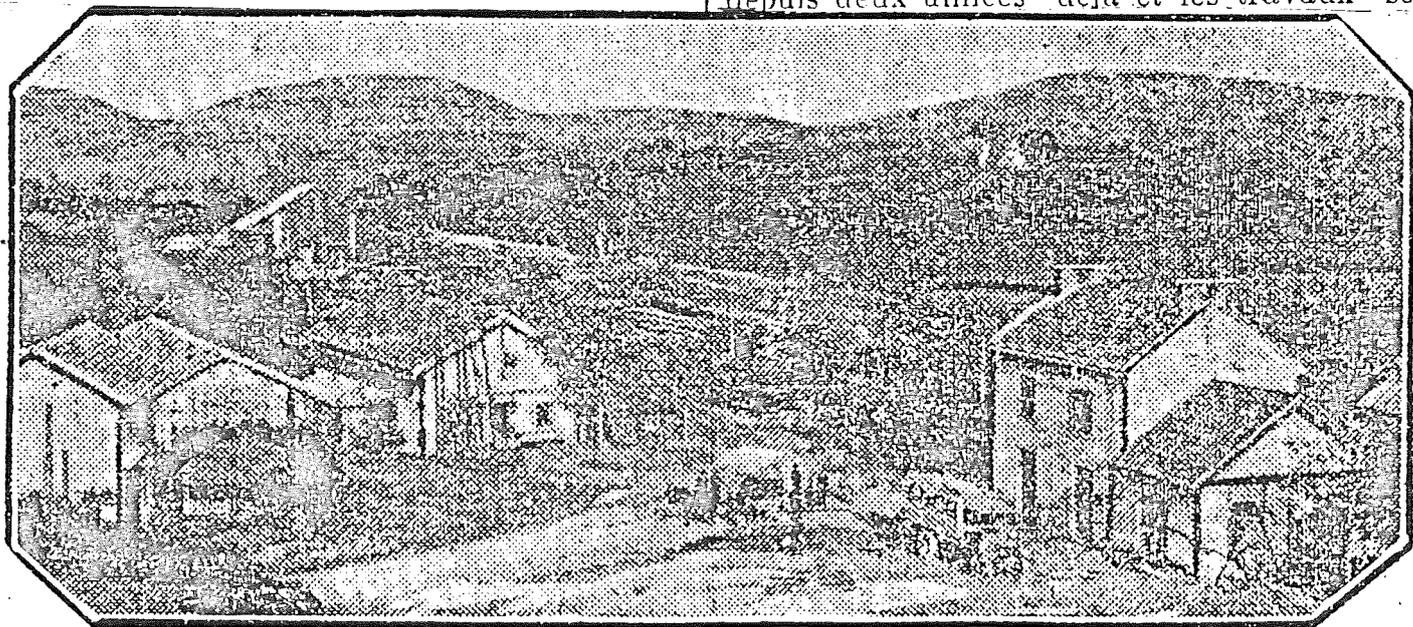
Elle s'ouvre sur des terrains incultes et déserts, bornée par des montagnes aux versants noirs et ravinés, dont l'aspect sauvage s'ajoute à la tristesse ambiante. Soudain, la vallée s'égaie un peu. Le village de l'Ubaye, puis celui de Saint-Vincent l'animent. On découvre bientôt le fort pittoresque de Saint-

Vincent qui la domine et la batterie qui, du haut du mont Colbas (2.510 mètres), balayerait l'envahisseur éventuel. Puis, voici le village du Lauzet, cédé par son petit lac aux eaux mortes où se reflètent les cimes neigeuses des Séolanes (2.910 mètres).

Voici ensuite les impressionnants cônes de déjection du torrent dévastateur Riou-Bourdoux ; voici Barcelonnette, station estivale, qui étale dans la plaine les villas luxueuses de ses anciens habitants revenus enrichis d'Amérique ; voici le joli village de Jausiers ; voici la curieuse Condamine, l'important fort Tourneux ; voici la bourgade de Larche ; voici les solides batteries de Virayse qui, de 2.700 mètres d'altitude, sont prêtes à battre ce col de Larche, terminus de cette vallée et point d'accès le plus commode pour passer en Italie, passage qu'empruntèrent les Français, en 1515, avant la bataille de Marignan.

Et c'est parce que cette vallée constitue le couloir le plus commode pour s'introduire d'Italie en France que, en dépit de la formidable dépense à engager, la création de la ligne Chorges à Barcelonnette a été décidée.

Les études de cette ligne seraient terminées depuis deux années déjà et les travaux se-

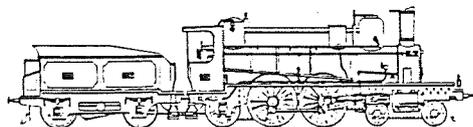


LA GARE DE PRUNIERES, QUI DISPARAITRA A LA CREATION DE LA LIGNE STRATEGIQUE

XIII/ LE VIADUC DE SERRE PONCON

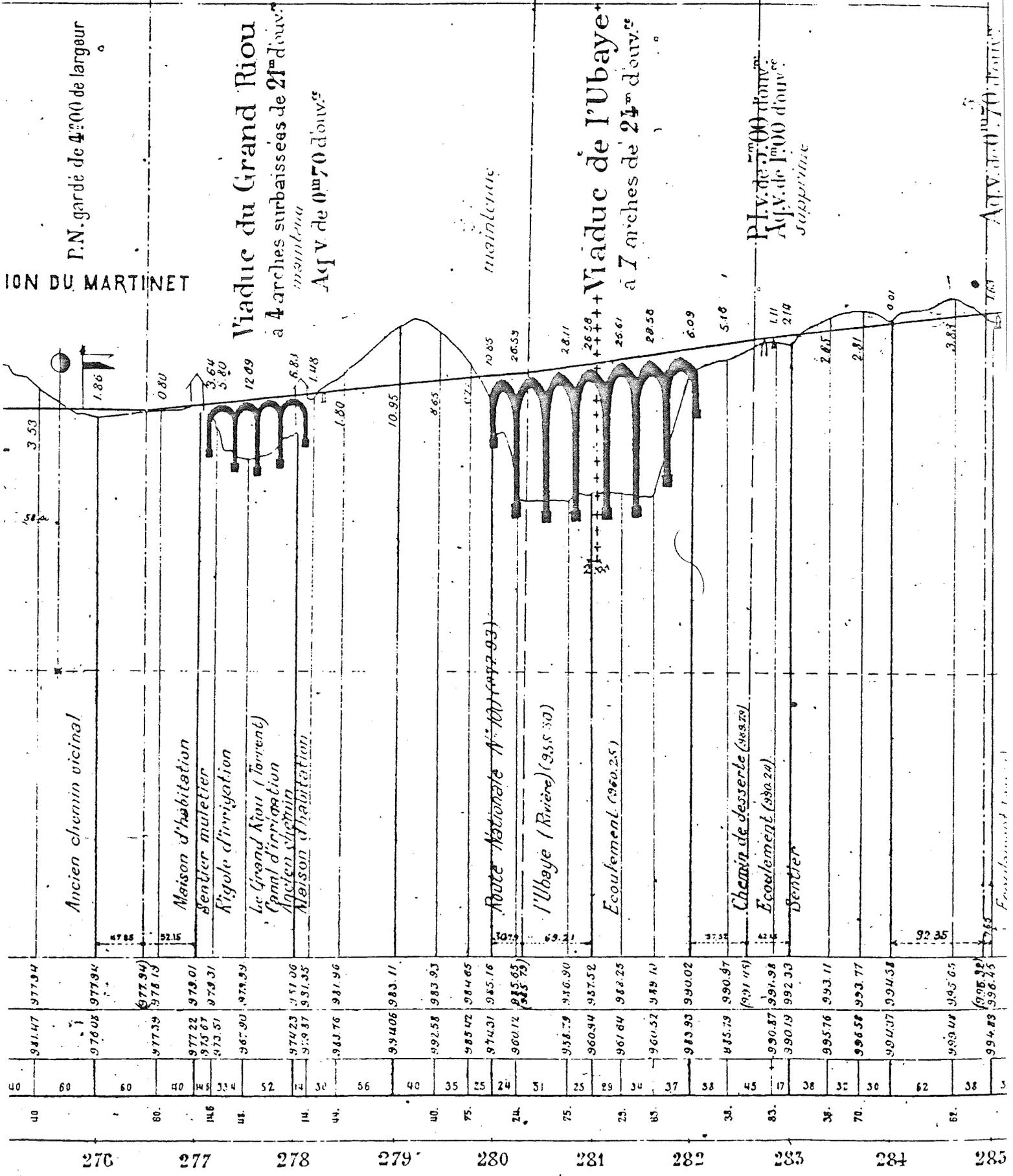
La ligne de Chorges à Barcelonnette imposait la traversée de la Durance au niveau du Sauze avec une contrainte supplémentaire due au projet toujours retardé de barrage de Serre Ponçon évoqué dès 1861. Armand Gerbe dans le Petit Marseillais du 29 septembre 1913 écrit: "Là, pour la traversée de la Durance, se place le plus formidable ouvrage d'art de la ligne. Ce sera une imposante merveille.

En ce point, lorsque, plus tard, sera édifié le barrage de Serre-Ponçon, s'étendra un lac immense dont la profondeur sera de 60 mètres environ. C'est en prévision de ce futur lac et pour le franchir que sera édifié un viaduc de 800 mètres de longueur. Ce viaduc sera constitué par six arches voutées de 12 mètres chacune, et par six travées métalliques. Quatre de ces travées auront 107 mètres, deux auront 115 mètres 70 chacune. La hauteur moyenne du pont immense sera de 68 mètres. Si bien que, lorsque le barrage construit, le lac sera envahi par les eaux, les voyageurs qui passeront sur le viaduc ne se douteront pas qu'au dessous du point où ils roulent se trouvent des piles de près de 70 mètres de haut". Le lot concernant les fondations est concédé en 1926 et mené à bien en 1927. Les finitions des piles et du tablier ne reprendront qu'en 1932. Les travaux étaient presque terminés en 1936 lorsque fut prise la décision d'abandon de la ligne "120 millions inutilement engloutis" regrette le Courrier des Alpes et pour le viaduc du Prego Diou "onze millions dépensés en pure perte".



- 108/ Détails des ouvrages d'art d'accès au viaduc de Prego Diou sur la Durance établi en 1914 ; S 1061
- 109/ Plan de l'appareil de dilatation de la voie destiné au viaduc de Prego Diou sur la Durance ; S 1061
- 110/ Article du journal de Barcelonnette de décembre 1926 au sujet des fondations du viaduc
- 111-113/ Photographies du viaduc de Suspinon sur la commune d'Ubaye en construction puis en cours de démolition en 1958, avant la mise en eau du barrage de Serre-Ponçon

sur 232.85 R^{no} de 0.0205 sur 382.94 R^{no} de 0.025 s: 226.73 R^{no} de 0.0205 sr 234.83

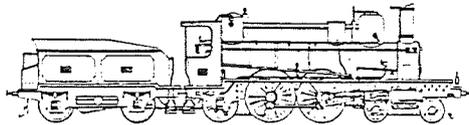


K.28

XIII/ VITRINE

MODELES REDUITS : COLLECTION ROCHE

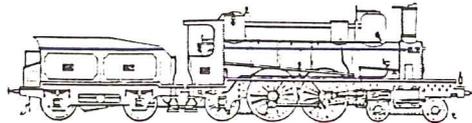
- 114/ Train au 1/87ème avec décor comportant une locomotive à vapeur 030 Bourbonnais et quatre voitures de voyageurs datant du Second Empire
- 115/ Train au 1/87ème comportant une locomotive à vapeur PLM 050 B avec deux voitures de voyageurs à bogies dont les premiers modèles de seconde classe apparurent en 1906 sur la ligne PLM et une voiture de poste et porte conteneurs.



XIV/ LES ORIGINES DE LA LIGNE DE NICE

Voulue dès 1860 lors du rattachement de Nice à la France qui soulevait pour la région de grands espoirs dans le domaine des échanges économiques, la ligne de chemin de fer de Nice à Digne fit l'objet en 1872 d'un avant projet par l'ingénieur Lefèvre, également député des Alpes Maritimes.

Il conçoit la ligne comme un grand axe de transit réduisant de 124 km le trajet de Nice à *Lyon* tout en désenclavant les Alpes : "la construction de cette voie ferrée si utile à la France entière serait pour le pauvre département des Basses Alpes un dédommagement de l'oubli coupable dans lequel l'ont longtemps laissé les gouvernements précédents". Mais la commission centrale des chemins de fer estima, compte tenu de la configuration du terrain, que la dépense était hors de proportions avec les recettes probables. Dix ans plus tard après de multiples interventions, le conseil général obtient que l'administration du chemin de fer prescrive les études mais la commission militaire supérieure fait aussitôt savoir à la fin de 1881 qu'elle "s'oppose formellement à l'exécution de la ligne de Saint André à Puget Théniers".



- 116/ Article de l'"Ami de l'ordre" du 14 Mars 1861 sur le chemin de fer dans les Alpes ; Pér 504
- 117/ Demande de concession de la ligne de Nice à Digne par l'ingénieur Lefèvre en 1872 ; S 1075
- 118/ Plan du tracé de la ligne avec variantes par l'ingénieur Lefèvre en 1872 ; S 1069
- 119/ Lettre du ministre des travaux publics du 24 novembre 1874 évoquant le coût de la construction de la ligne réclamée par le conseil général des Basses Alpes; S 1075
- 120/ Lettre du ministre des travaux publics du 18 novembre 1881 annonçant le refus de la commission supérieure militaire ; S 1075



Rte.

Gassend

Sossy

Ravins de Ferréols

1a

Hugues

Austin

Grand

N° 85

R. 500.44

R. 500.44

LYONNE DE 1200 de long

de 1.00 P.C.

de 1.00 P.C.

de 1.00 P.C.

Chemin

Ravins

Ravin de

de

DE LA

La Cèbe

STATION DE DIGNE

Moulin

Les Basses

Bonnette

P.I. n° 11. de 400

P.I. n° 11. de 700

P.N. de 4.00

Aq. de 1.00

P.I. n° 11. de 3.00

Aq. de 0.60

CHEMIN

Aq. de dalles

Basse Hôtellerie

DE

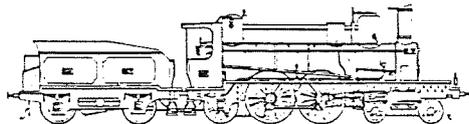
Ravin

Ravin

C.

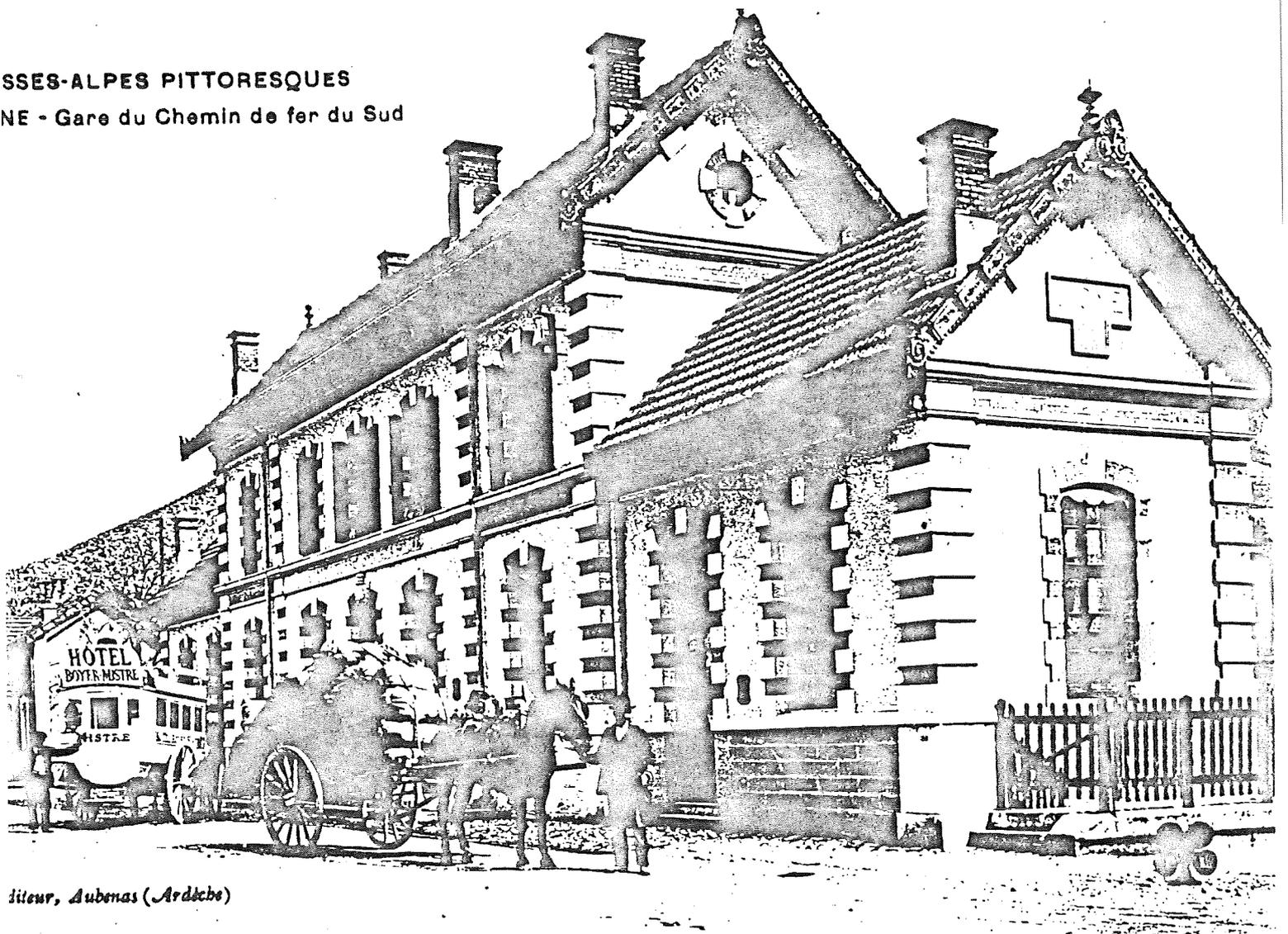
XV/ DE DIGNE A SAINT ANDRE

En 1881, malgré les obstacles administratifs la ligne de Nice n'est pas irrémédiablement condamnée. Un tronçon de Digne à Saint André est déclaré d'utilité publique le 28 juillet 1881. Il s'agit en fait de la première partie d'une ligne de Digne à Draguignan par Castellane. Après d'âpres discussions sur le tracé au départ de Digne, certains préconisant un passage par les thermes, les premiers marchés de Digne à Châteauredon sont passés en 1883 mais les travaux sont interrompus en 1884 du fait d'instructions nouvelles pour l'étude d'une ligne à voie étroite de Digne à Nice. Elle est approuvée en 1886 et la loi du 2 août 1886 attribue la concession non pas à la compagnie PLM mais à la compagnie Marseillaise à laquelle s'est substituée la compagnie des chemins de fer du Sud. La construction du pont sur la Bléone est adjugée en 1889 et la gare de Digne en 1890. Ils sont terminés en 1891 et la section de Digne à Mézel est inaugurée le 14 août 1891. Le tronçon de Mézel à Saint André est mis en exploitation le 15 mai 1892. Il n'est déjà plus question, malgré les vagues promesses du ministre des travaux publics, de continuer jusqu'à Draguignan, ni même Castellane ce qui provoque de vigoureuses protestations des élus.



- 121-122/ Mémoire imprimé et plan au sujet du tracé possible de la ligne de Digne à Barrême par les Bains, 1878; Br 2469
- 123/ Plan général du tracé au 1/10 000ème sur la commune de Digne établi en 1882 ; S 1067
- 124/ Profil en long de la section de Digne au Chaffaut, projet d'exécution du 1er lot établi en 1883 ; S 1071
- 125/ Photographie du train inaugural en gare de Digne le 14 août 1891
Collect. R Zérubia
- 126/ Le train à la station provisoire de Mézel le 14 août 1891 ; Collect. R. Zérubia
- 127-128/ Lettre d'envoi et graphique de la marche des trains pour le premier service d'hiver entre Digne et Mézel en novembre 1891 ; S 1075
- 129/ Photographie du pont métallique construit par la Société Eiffel pour le franchissement de la Bléone
Collect. Dominici, Château Arnoux

ALPES-PITTORESQUES
NE - Gare du Chemin de fer du Sud

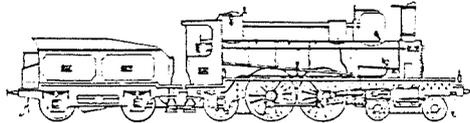


Hotel Boyer-Mistre, Aubenas (Ardèche)

XVI/ LE SOUTERRAIN DE LA COLLE SAINT MICHEL

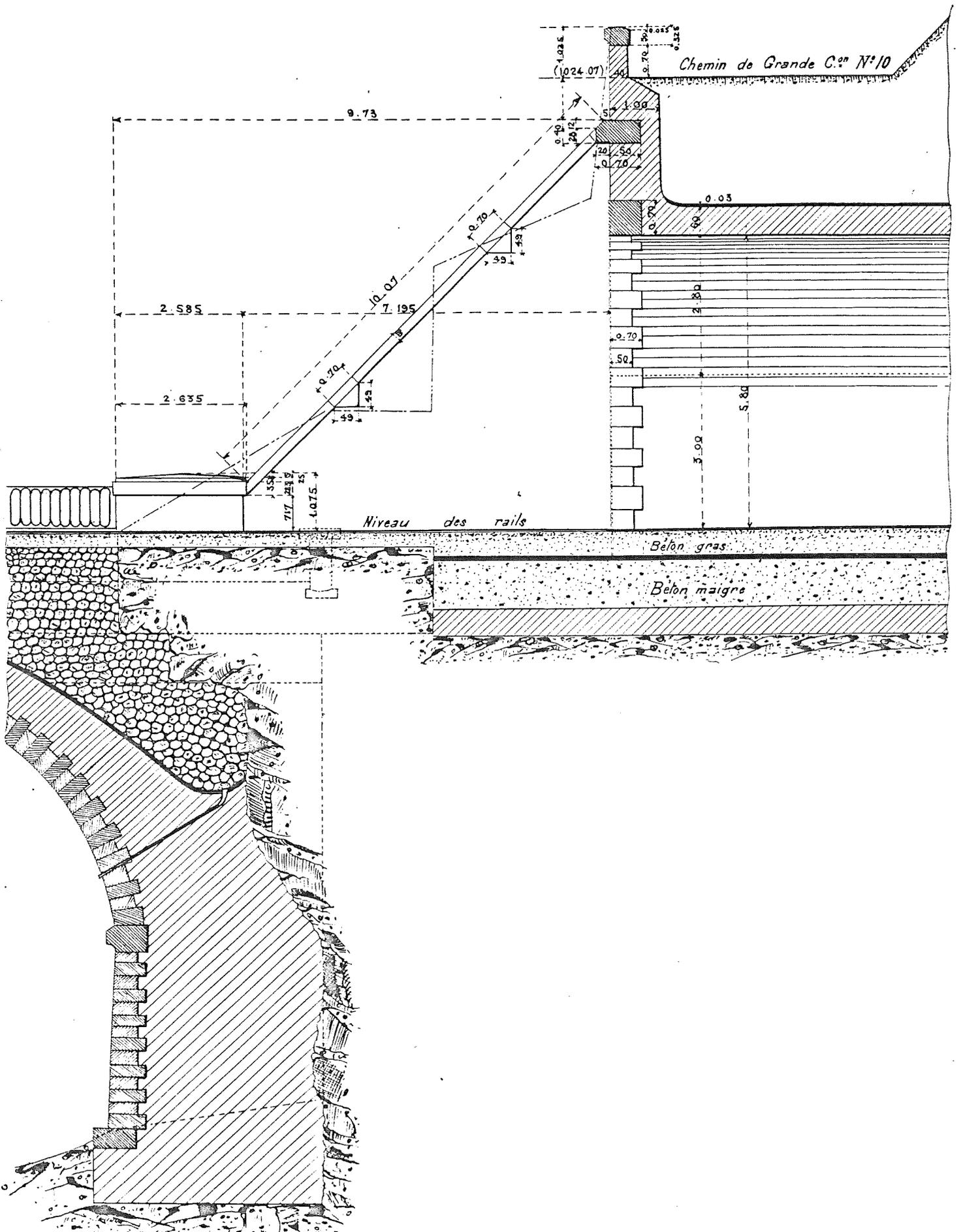
Ainsi en 1892 la ligne Digne-Draguignan amenait le chemin de fer à Saint André, tandis que depuis Nice, le rail était parvenu à Puget Théniers.

Dés lors le conseil général des Basses Alpes intervient inlassablement pour obtenir l'achèvement de la ligne. Le passage sous La Colle Saint Michel étant définitivement acquis en 1897, les travaux sont adjugés le 30 novembre 1899 à l'entreprise Marlaud pour une longueur de 3 455 mètres. Le 23 février 1902 le journal des Basses Alpes peut écrire : "pendant des années d'un travail souterrain, d'un véritable travail de taupes, deux équipes, lentement, à travers la terre argileuse, à travers le roc résistant ont cheminé l'une au devant de l'autre... La dernière couche verticale est enfin tombée sous les coups... Les deux galeries souterraines se rencontraient, le tunnel de la Colle Saint Michel était percé". L'euphorie était de rigueur mais Ernest Jaubert plus lucide doutait que "l'utile, certes, mais modeste ligne de Nice à Digne puisse concurrencer le puissant PLM".



- 130/ Journal des Basses Alpes du 1er novembre 1903 avec un article du docteur Jacquet sur les travaux de percement du tunnel ; Pér 504
- 131/ Plan au 1/10 000ème du souterrain de La Colle Saint Michel établi en 1893, approuvé en 1897 ; S 1096
- 132/ Photographie de l'entrée du tunnel ; Photo archives départementales
- 133/ Délibération du conseil général du 22 août 1889 réclamant la réalisation de la liaison entre Saint André et Puget Théniers ; S 1075
- 134/ Affiche du règlement de l'entreprise Vitte et Allard chargée du travail de construction de la ligne S 1082
- 135/ Dessins des ouvrages d'art du tunnel établis en 1899

Coupe suivant l'axe du Souterrain. (fig 1.)

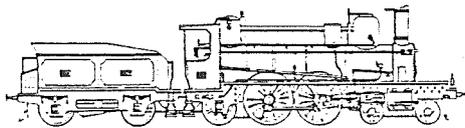


XVIII/ LE TRAIN RELIE ENFIN DIGNE ET NICE

Bien que le tunnel soit achevé en 1903, il faudra encore huit ans pour la mise en service de l'ensemble de la ligne. Ce n'est qu'en 1908 qu'on parvient de Nice jusqu'à Annot. Le conseil général s'indigne ne comprenant pas "les retards invraisemblables apportés à l'achèvement de cette ligne". Léon Honnorat, le rapporteur dénonce l'incroyable lenteur des travaux puisqu'en "dix neuf ans on n'a pu arriver à construire 45 kilomètres (...). Il y a trente cinq ans que les cartons de l'administration des ponts et chaussées et de la Compagnie du Sud ont commencé à engloutir des études ; s'il existait un concours de lenteur nous détiendrions certainement le record du monde" et, reprenant l'historique de l'affaire, il souligne qu'après la mise en tutelle de la compagnie du Sud en crise, en 1894 un traité intervenu avec l'Etat prévoyait que ce dernier construirait lui même pour le compte de la Compagnie. Pour Léon Honnorat "l'Etat escomptait sans doute faire des économies en ne construisant pas du tout". "Seize ans de retard, c'est un vrai scandale pour une oeuvre d'aussi faible importance" et il conclut sur "la tristesse de ce spectacle d'un grand Etat comme l'Etat français, mettant vingt ans pour construire une lacune de chemin de fer de 45 kilomètres".

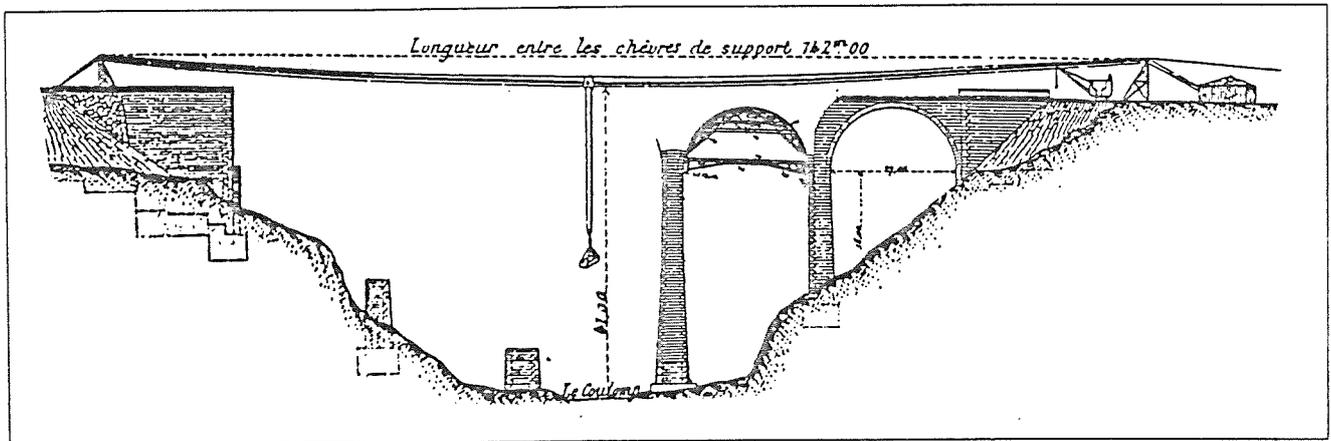
L'inauguration de la ligne peut enfin donner lieu à de grandes manifestations à Digne et à Nice du 5 au 7 août 1911 en présence du ministre des travaux publics. Celui-ci regagne Paris par la route en remontant le Haut Verdon avec une étape à Barcelonnette en compagnie d'André Honnorat alors président du conseil général.

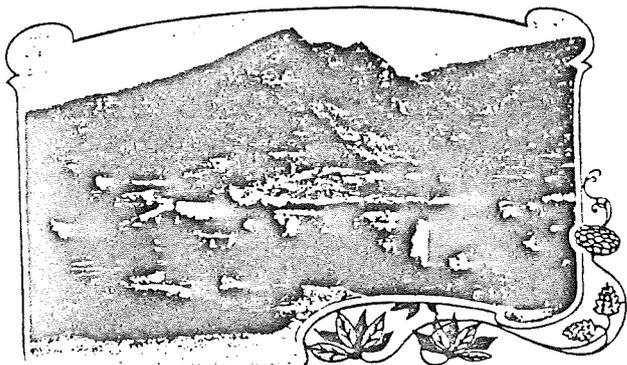
L'idée d'un grand axe PLM Nice-Digne évoquée en 1931 restera sans lendemain. C'est le tournant du chemin de fer en Haute Provence. Désormais les élus n'auront plus à se battre pour obtenir des lignes mais pour empêcher qu'elles ne disparaissent.



- 136-138/ Photographies des travaux de réalisation de la portion de tronçon à Annot en 1907 ; 3 Fi 3056-3061-3068
- 139/ Lettre du syndicat d'initiative d'Annot insistant sur le préjudice causé par le retard d'ouverture de la ligne en 1911 ; S 1075
- 140/ Journal des Basses Alpes du 13 août 1911 relatant la visite du ministre des travaux publics pour l'inauguration de la ligne de Digne à Nice ; Pér 504
- 141/ Programme de voyage d'Augagneur ministre des travaux public en août 1911
- 142/ Menu d'André Honnorat pour le diner offert à Nice à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer 7 Fi 105

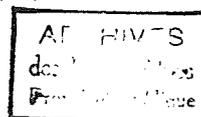
- 143-144/ Photographies prises à Barcelonnette lors du voyage de retour d'Augagneur ; 7 Fi 106 et 107
- 145/ Photographie de la locomotive 120 en gare de Barrême. Ces locomotives assuraient le service lors de l'inauguration de la ligne et furent utilisées jusqu'en 1951 ; 3 Fi 7659





SYNDICAT D'INITIATIVE

ANNOT (BASSES-ALPES)



Annot, le 18 Avril 1917

copie

Monsieur Henry Michel

sénateur des

Basses Alpes

Monsieur le sénateur

Vous nous faites remarquer, dans les quelques mots aimables que vous joignez à la lettre de Monsieur le Ministre des travaux publics, qu'ouvrir à la fin juillet c'est trop tard.

Il est évident que ce serait parfaitement désastreux pour nous, et que tout l'intérêt que l'on pouvait escompter de l'ouverture de la ligne au point de vue estival, disparaît.

Le motif qu'invoque M. le Ministre, pour reporter la date de la mise en exploitation à un mois et demi après la reconnaissance des travaux, est un motif qu'il était aisé de prévoir.

L'administration ayant, comme vous le savez, tardé retardé les autorisations de construire le matériel, la Compagnie se retranche derrière ce fait et cherche à se faire prier. Or il est évident que la Compagnie a tout intérêt à ouvrir la ligne avant la saison d'été, et elle peut parfaitement le faire.

Le motif le plus sérieux qu'elle aurait pu invoquer, eût été le manque de locomotives assez puissantes pour opérer la traction sur le réseau très accidenté d'Annot à ligne.

Je viens d'apprendre que cette question serait résolue d'une manière aussi heureuse que fortuite.

La Cie du Sud a commandé et est en construction dix locomotives, mais ces machines ne seront pas terminées fin juin. Or, le même constructeur qui les établit vient de terminer une série de cinq locomotives du même modèle

Publié le vendredi 28 juillet 1933 (n° 980)

C. 427

Programme du Voyage

de

Monsieur AUGAGNEUR

Ministre des Travaux Publics

POUR

l'Inauguration de la Ligne de NICE à DIGNE

(Section de SAINT-ANDRÉ à ANNOT)

□ ✕ ✕ ✕ □

Départ de Paris le 5 Août 1911, par train rapide n° 5, P.L.M., 2 h. 25

Arrivée à Avignon le 6 Août 1911, à 2 h. 25 matin

D'Avignon à Digne en train spécial P.L.M

Départ d'Avignon à 2 h. 40

Manosque	arrivée	6 h. 05
	départ	6 h. 15

Peyruis	arrivée	6 h. 52
	départ	6 h. 57

Saint-Auban	arrivée	7 h. 04
	départ	7 h. 14

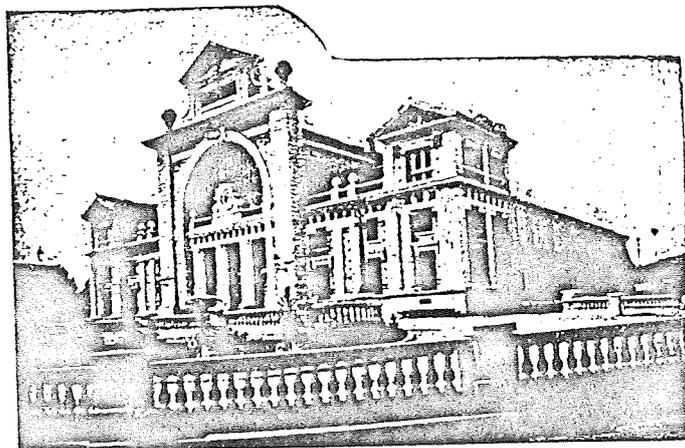
Arrivée à Digne à 7 h. 45

Départ de Digne en TRAIN d'INAUGURATION S.F. à 12 h. 30

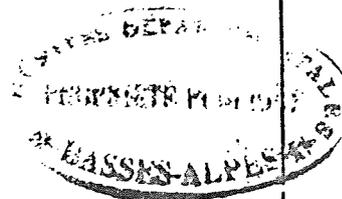
Arrivée à Nice à 8 h. 20 soir

Le 7 Août 1911 : Séjour à Nice

Le 8 Août : Départ pour Paris

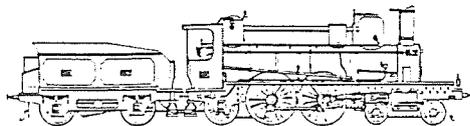


Nice. — La Gare du Sud



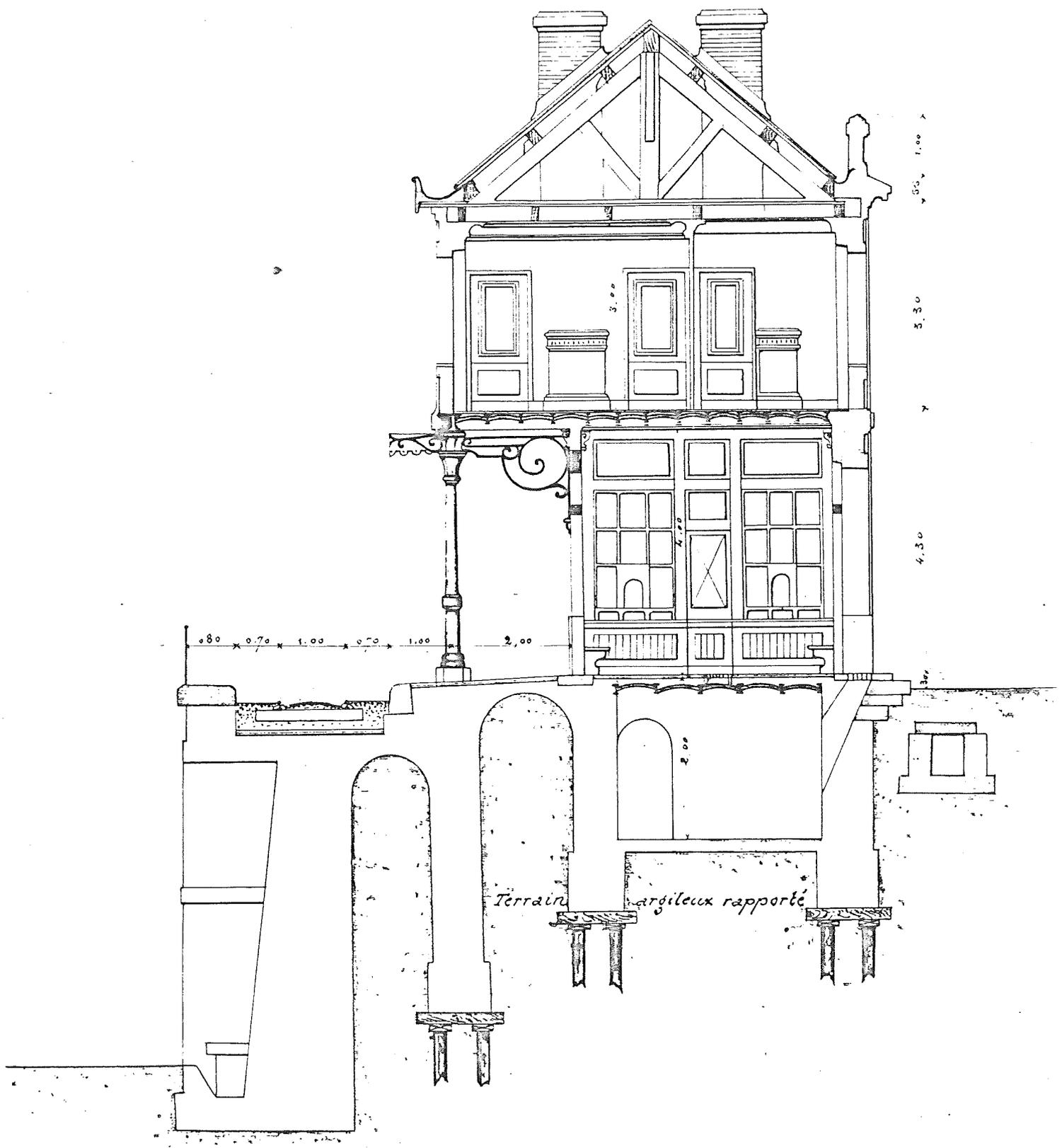
XVIII/ LES INSTALLATIONS DE LA GARE

La gare ou station est l'emplacement où s'arrêtent les trains pour prendre ou déposer les voyageurs et les marchandises. Elle comporte un bâtiment spécifique pour les voyageurs avec services (buffet, bibliothèque, distributeurs automatiques) et des installations destinées aux marchandises (halles). Il existait des plans types que l'on adaptait à l'importance du trafic. Une troisième sorte de bâtiment concerne le service de la traction pour abriter et entretenir machines et voitures. Ils consistent en remises appelées "dépôts". Il s'y ajoute des installations fixes pour l'alimentation des machines (quai à combustible pour recharger le tender, prise d'eau dont sont grandes consommatrices les locomotives à vapeur) et pour les marchandises (grues de déchargement, ponts à bascules).



- 146/ Dessin des bâtiments de la gare de Digne de la compagnie des chemins de fer du Sud de la France, 1886
S 1088
- 147-148/ Concession et plan de situation d'un distributeur automatique de produits alimentaires en gare des Grillons à Mallemoisson, en 1895 ; S 1027
- 149/ Concession à l'hotel Mistre du buffet de la gare de Digne, 1904 ; S 1074
- 150/ Menu du buffet de la gare de Digne le 8 janvier 1910 ; 3 Fi 7765
- 151/ Autorisation de gérer une bibliothèque en gare de Manosque en 1901 ; S 1027
- 152-154/ Photographies des gares de Digne, vers 1910
Collect. GS. Reymond
- 155/ Photographie de Morel chef de gare de Digne de 1893 à 1906, collect. Jany 3 Fi 7597
- 156/ Plan des bâtiments de service des marchandises de la gare de Digne établi en 1886 ; S 1088

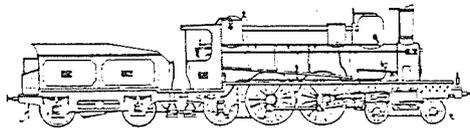
Coupe en travers suivant A.B



XIX/ VITRINE

157-184/ Objets et documents ayant appartenu aux cheminots François-Léon Reymond (1873-1947) et à son neveu Marcel Reymond:

Boîte SNCF avec lunettes, lunettes de conducteur de locomotive à vapeur, lampe de la SNCF, gamelle de cheminot, sifflet, montre, foulard, chiffon SNCF, plaque de locomotive "Marseille", boutons "PLM", "Etat" et "SNCF", presse papier PLM, plaque d'identité de Marcel Reymond, mouchoir brodé "souvenir du 5ème génie", insigne du 5ème génie (1889), carte de réduction de famille nombreuse d'Antoinette Martel de Sisteron (1930), autorisation de circuler pendant le couvre-feu (1943), notification de sanction pour dégagement de fumée (1946), almanach du cheminot (1956), médailles d'honneur des chemins de fer de Marcel Reymond (argent, 1958 et or, 1964), photographies de Marcel Reymond, apprenti à Veynes, en tenue PLM et conducteur avec une locomotive à vapeur 140 J, modèle réduit au 1/87ème d'une locomotive 141 R offerte à Marcel Reymond en 1962 pour son départ à la retraite ; Collect. famille Reymond, Digne et Manosque



ALSACE ET LORRAINE, EST, ÉTAT (ensemble du réseau), MIDI, NORD,
PARIS A ORLÉANS, P.-L.-M., CEINTURES DE PARIS,
ALGÉRIENS DE L'ÉTAT (Ensemble des Réseaux, y compris la ligne du tramway
de Saint-Paul à Randon, la ligne d'intérêt local de Tiarat à Trumelot,
et la ligne de Biskra à Touggourt et Embranchements), P. L. M. (Réseau Algérien)

**Familles comptant au minimum
3 enfants de moins de 18 ans**

CARTE D'IDENTITÉ N° 61.37

valable jusqu'au

10 JANVIER 1928

DONNANT DROIT
à une réduction de

30 0 / 0

sur le prix des billets simples
ou d'aller et retour ordinaires

Délivrée à M^{lle} Martel Aubouette

2, rue de Cordeliers

DOMICILE :

Digue

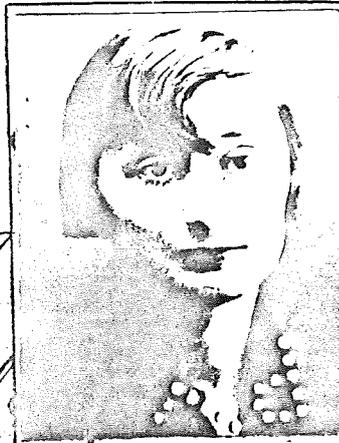
(B.A.)

SIGNATURE DU TITULAIRE (1) :

M Martel
Quai 4.5.1928

SIGNATURE DU REPRÉSENTANT
DU RÉSEAU QUI DÉLIVRE LA CARTE

[Signature]



CETTE CARTE NE PEUT, EN AUCUN CAS, SERVIR DE TITRE
DE CIRCULATION et doit être présentée à toute réquisition.

(1) Le Chef de famille signe quand le titulaire est un enfant
de moins de 7 ans.

XX/ TYPES DE LOCOMOTIVES

Les locomotives en usage sur les lignes ferroviaires du département correspondent à deux grandes catégories :

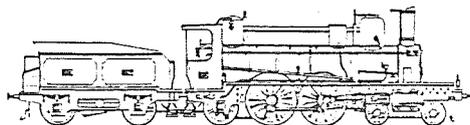
- Modèles spécifiques pour voies étroites (voie métrique) sur la ligne de Nice à Digne
- modèles des grandes lignes PLM sur l'axe de la Durance et en usage sur le tronçon de raccordement de Digne à Saint-Auban

Sur la ligne de Digne à Saint André les premières locomotives mises en service en 1891 furent des 120 (n°9 à 12). La dernière en usage (n° 12) servit en 1938 au tournage du film "Gargousse" à Entrevaux.

La compagnie adopta ensuite les 230 T étudiées par le ministère des colonies pour différentes lignes d'Afrique noire. Ces machines pesaient environ 28 tonnes à vide. Une série fut spécialement construite au Portugal pour la desserte de la ligne complète en 1911. Elles circulèrent jusqu'à la disparition de la vapeur en 1951.

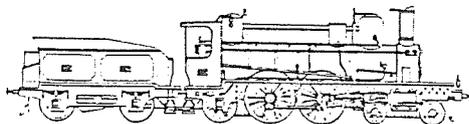
N'ayant pu électrifier le réseau, les chemins de fer de Provence s'orientèrent à partir de 1933 vers la traction diésel. Les premiers furent deux autorails Renault ABH d'une capacité de 40 voyageurs. D'autres livraisons s'échelonnèrent de 1936 à 1945 . En 1951 quatre locomotives diésel Brissonneau Lotz remplacent définitivement la traction à vapeur. En 1972 ce parc subit une cure de jeunesse avec la commande d'engins construits par les ateliers CFD de Montmirail, les SY de couleur jaune (repeints en orange et gris).

Sur la ligne principale en direction de Briançon nombreux furent les modèles de puissantes locomotives à vapeur de la Compagnie PLM qui se succédèrent pour assurer le trafic des marchandises et des voyageurs notamment les 140 J ou encore 141 R jusqu'au remplacement par des locomotives diésel électriques.



- 185/ Photographie d'une locomotive à vapeur Mammouth PLM (modèle 1856-1858)
- 186/ Photographie d'une locomotive à vapeur compound 230 avec carénage coupe vent (modèle 1899-1902)
- 187/ Photographie d'une locomotive à vapeur 240 A
Photo Vilain
- 188/ Photographie d'une locomotive à vapeur Mikado 141 E (modèle 1936)
- 189/ Photographies de Marcel Reymond avec ses enfants dans le poste de conduite d'une locomotive à vapeur 140 J ; Collect. Reymond
- 190/ Photographie d'une locomotive à vapeur 140 A devenue J en 1942.

- 191/ Photographie d'une locomotive à vapeur tender compound 242 DT (modèle 1933)
- 192/ Dessin en couleur des locomotives à vapeur 141 R (modèle 1945) et 241 P (modèle 1948); extrait de "locomotives à vapeur" par Luciano Greggio
- 193-194/ Photographies prises en 1967 à Manosque lors du dernier passage d'une locomotive à vapeur sur la ligne de Marseille à Briançon
Collect. Reymond
- 195/ Photographie d'une locomotive diésel BB 66 000 en gare de Saint Auban en 1991
- 196/ Photographie d'une locomotive diésel BB 67 000 en gare de Saint Auban en 1991
- 197/ Photographie d'une locomotive à vapeur 120 (voie métrique) sur la ligne de Digne à Saint André en gare de Barrême, vers 1910 ; 3 Fi 7659
- 198/ Photographie d'une locomotive à vapeur 230 T (voie métrique) mise en service après l'ouverture complète de la ligne de Digne à Nice
Collect. GEPC, Puget Théniers
- 199/ Photographie d'un autorail Renault ABH 1 mis en service en 1933
Collect. GEPC, Puget Théniers
- 200/ Photographie d'une locomotive diésel Brissoneau Lotz ; Collect. GEPC, Puget-Théniers
- 201/ Photographie d'un autorail SY Montmirail
Collect. Amis des Arts de Reillanne



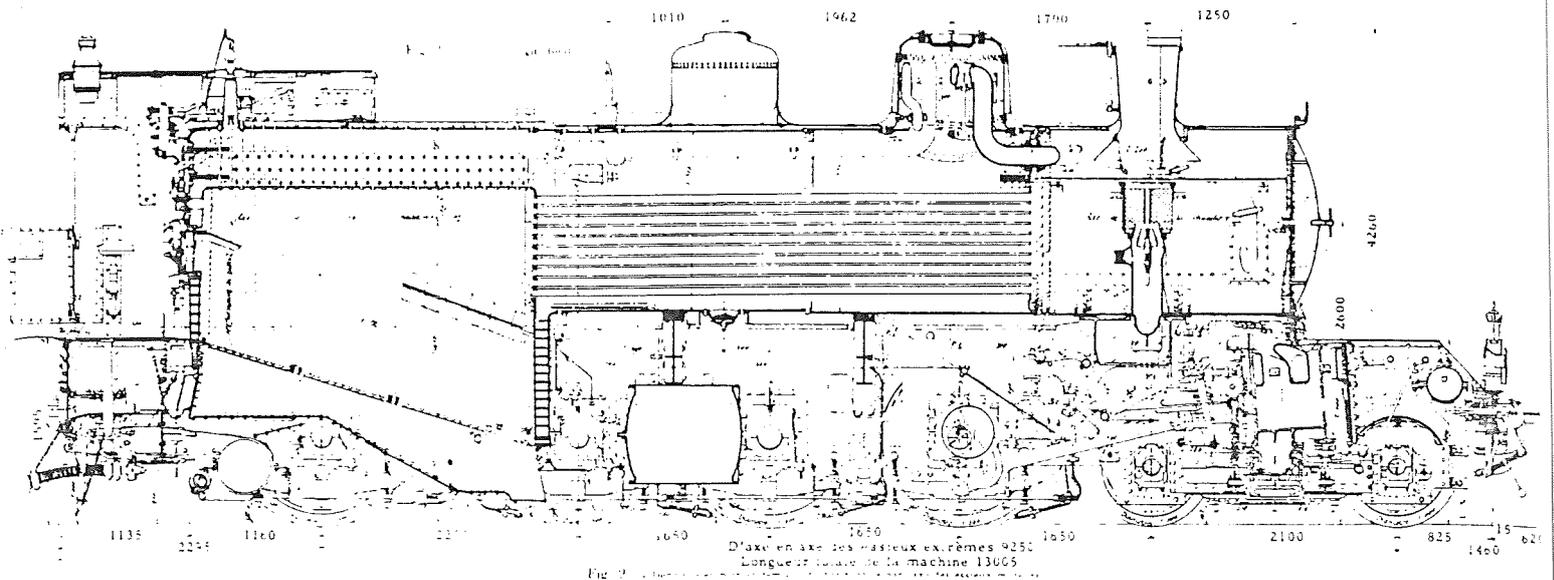


Fig 249. — Locomotives 240 A. Coupe longitudinale avant application d'un surchauffeur.

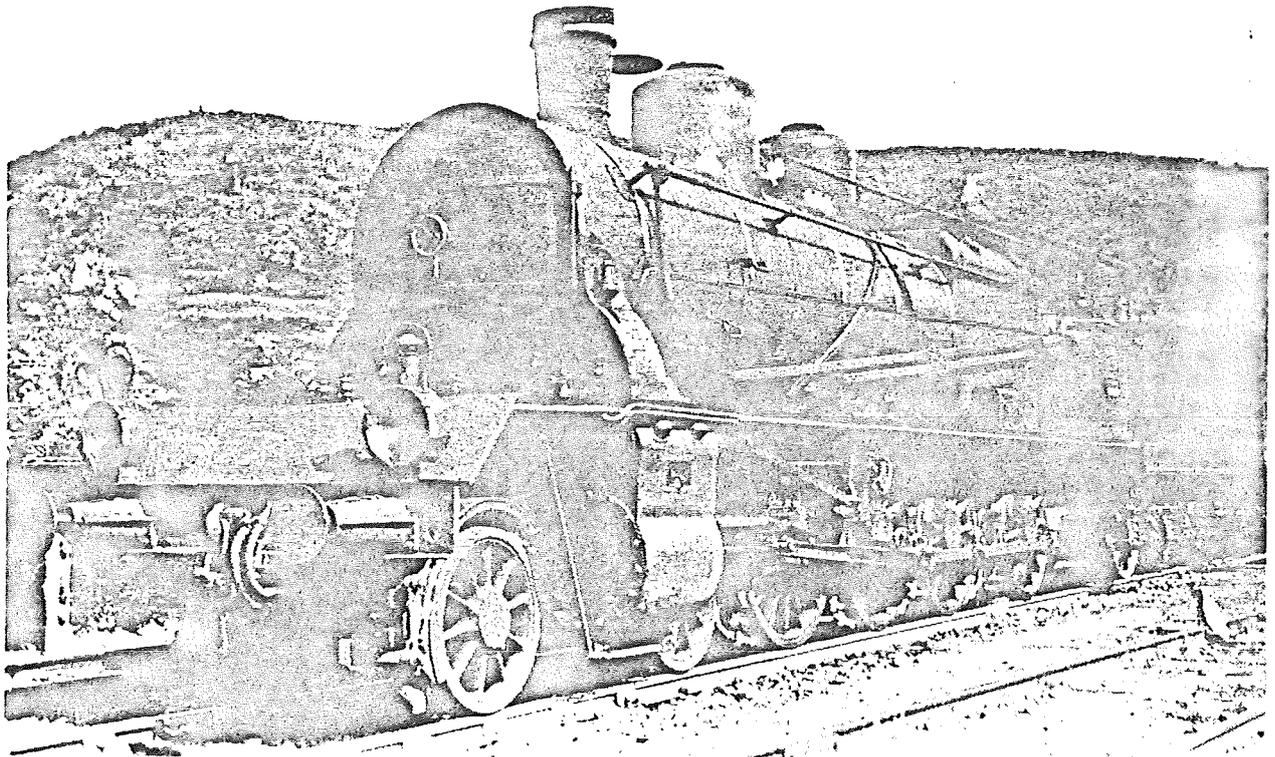


Fig. 250. — Locomotive 240 A (ex-4700) à surchauffeur, en service sur la ligne des Cévennes.

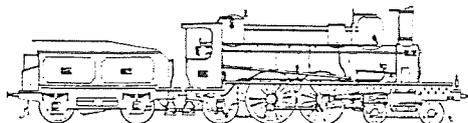
(Photo A. Dubois)

et elles furent affectées en particulier à Langeac (19) et Alès (11). Les dépôts de Portes et Marseille en reçurent 7 et 24.

Les machines de Langeac, assuraient, outre le service messageries et marchandises, les trains de voyageurs directs Paris-Nîmes entre Langeac et Alais, où existent des rampes de 8 à 18 0/00 dans le sens impair de Langeac à La Bastide et des rampes de 25 0/00 avec nombreux courbes et tunnels dans le sens pair de La Bastide à Alais.

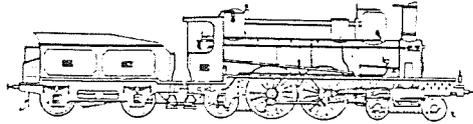
XXI/ CIRCULATION FERROVIAIRE

Le chemin de fer est un moyen de transport très sûr reposant sur des règles de signalisation parfaitement définies et strictement respectées. Le traité publié par Humbert en 1891 souligne qu'il "est hors de doute que la sécurité est infiniment plus grande sur les voies ferrées qu'elle ne l'était sur les routes au temps des messageries". Ceci n'empêche pas pour autant incidents et accidents. Parmi ceux qui se sont produits dans le département, celui des Bons Enfants consécutif à un éboulement le 14 novembre 1886 a été le plus meurtrier. Les autres accidents bien que parfois spectaculaires n'ont pas été aussi tragiques.



- 202/ Gravure représentant l'aiguilleur, XIXème s.
Collect. Amis des Arts de Reillanne
- 203/ Poste d'aiguillage de la gare de Veynes, photographie prise en 1980 ; collect. privée
- 204/ Intérieur du poste d'aiguillage
- 205/ Indicateur de direction installé à Veynes en 1889 sur la ligne Grenoble - Marseille
- 206/ Signal combiné de voie unique sur la ligne de Grenoble
- 207/ Signal :
Carré violet percé d'un rond derrière lequel était posé une lampe à pétrole. Le volet fermé donnant une lumière violette marque le passage interdit; Le volet ouvert signale par la lumière blanche la voie libre
- 208-209/ Rapport concernant un tamponnement en gare de Saint André en 1930 (3 U 1/458)
- 210-215/ Rapport de gendarmerie et photographies du tamponnement de deux trains de marchandises en 1942 sur la commune de Sisteron au quartier des Bons Enfants (51 W 175 et collect. Raymond)
- 216-217/ Avis de détresse du service d'exploitation, concernant un train bloqué par une avalanche à Thorame Haute en 1915, et photographie ; S 1075
- 218-220/ Journal des Basses Alpes du 14 novembre 1886 relatant un accident ferroviaire entre Peipin et Sisteron avec deux photographies.
Pér 504 et collect. Lorenzi

- 221-222/ Rapport de gendarmerie et télégramme concernant un déraillement à la sortie du tunnel de Moriez en 1922 ; S 1075
- 223/ Photographie du déraillement d'un train avec locomotive 030 sur la ligne de Digne à Saint Auban au lieu dit Beauvezet (sans doute entre 1900 et 1910)
Collect. Archives Municipales de Digne



1 Distances - Installations - Gantonnement (Suite)

NOMBRE de voies	PRISES d'eau	PONTS tournants et Triangles de tournage	SECOURS R : Machies S : Vagons I : Incendie	LONGUEUR utile des voies de garage		COMMUNICATIONS de voies en longueur utile de déboulement	DISTANCES		GARES ET POSTES	KILOMETRAGE sur le terrain	OBSERVATIONS	MODE DE CANTONNEMENT			RESUME de protection	
				impaires	paires		depuis	de gare à gare				Voie 1	Voie 2	Observations	Sans impair	Sans pair

6.09-1 VEYNES A MARSEILLE-SAINT-CHARLES (Suite)

Voie unique	Une voie	Double voie	de Lyon-Perrache	de Lyon	GARES ET POSTES	KILOMETRAGE	OBSERVATIONS	MODE DE CANTONNEMENT	RESUME de protection
○			407,5	407,496	Marchandises.....				
○			408,3	407,502	Bif. de Rognac.....			Canton tunnel	
○	⊕ (17m)		414,9	408,274	Voyageurs.....				
○			419,4	414,875	Luynes S S.....				
○			423,3	419,361	GARDANNE.....				
○			426,7	420,099	Embr. Houillères de Provence.....		Gare Temporaire		
○			430,2	423,264	Simiane S S.....		Gare Temporaire	Block de voie unique type S.M.C.F.	
○			434,9	426,698	Bouc-Cabriès.....			Poste Temporaire	
○			439,4	430,228	Septèmes.....			Poste Temporaire	
○			444,0	434,913	Saint-Antoine S S.....				
○				439,374	Sainte-Marthe-en-Provence.....				
○				439,997	Embr. Essences-du-Sud.....				
○				441,089	Panneau 109.....				
○				441,709	Bif. kil. 441.7.....				
○				861,257	Bif. des Chartreux.....				
○					Kil. 860.9.....				
○				861,221	Marchandises.....				
○				861,517	Poste central.....				
○				892,050	Voyageurs.....				

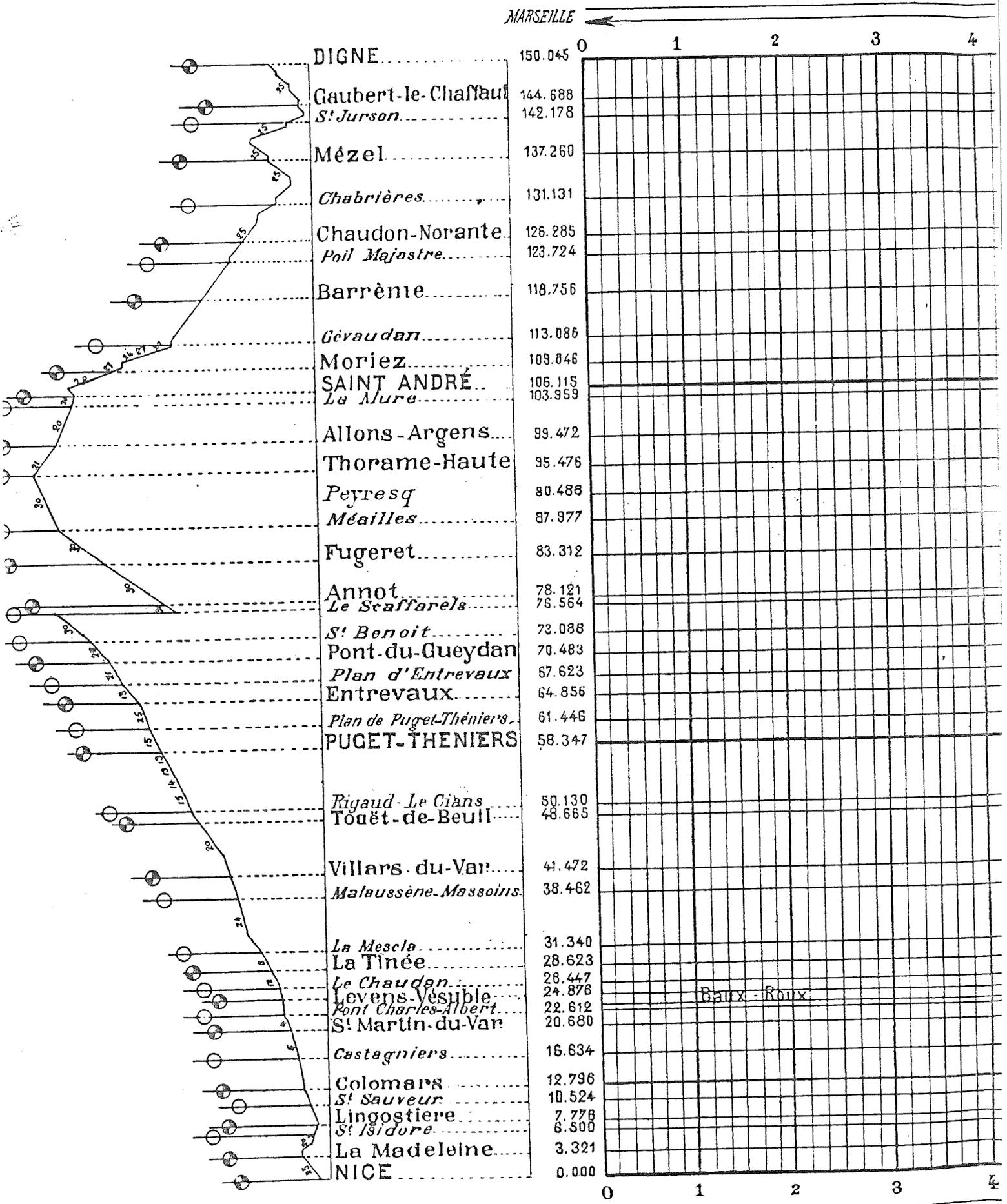
6.09-1 Raccordement de PERTUIS

Voie unique	de Lyon	de Lyon	de Lyon
	371,2	371,163	371,163
	{ 371,8	Racc. de PERTUIS { Alg. (kil. 371,163)	371,847
	{ 379,8		

6.09-2 SAINT-AUBAN A DIGNE

Voie unique	de Lyon	de Lyon	de Lyon
○		SAINT-AUBAN.....	306,940
○	⊕ (23m)	Malijai S S.....	310,694
○		Mallemoisson.....	319,442
○		Aiglun S S.....	321,333
○		Champtercier S S.....	324,926
○		DIGNE.....	328,938

Chemins de fer du Sud de la France



GENDARMERIE NATIONALE

XV^e LÉGION bis

COMPAGNIE

MODÈLE GÉNÉRAL N° 9

Art. 136 du Règlement sur le Service intérieur

(1) Arrondissement ou section

d des Basses-Alpes

A Digne, le 13 Mars 1922.

(1) _____

d _____

N° 378

OBJET

Le Chef d'Escadron MAUREL
commandant la Compagnie.

au M. le Préfet des Basses-Alpes

à DIGNE.

au sujet de :

Déraillement d'un train.

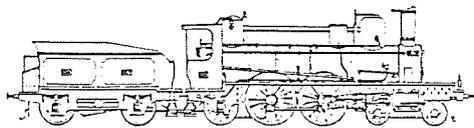
J'ai l'honneur de vous adresser la copie d'un message téléphoné reçu hier 12 courant à 18 heures du Lieutenant Commandant l'Arrondissement de Castellane :

du Sud-France
" Aujourd'hui à 13 heures un train se dirigeant sur Digne a déraillé en sortant du tunnel de Moriez - deux wagons de marchandises sont sortis des rails - les wagons des voyageurs ont pu être dégagés et le train a continué sa route avec un retard de plusieurs heures - aucun accident de personnes - la voie est endommagée sur un parcours de 60 mètres environ - un des wagons chargé de bois est renversé sur la voie et l'autre a simplement déraillé - la circulation sera interrompue pendant 48 heures - l'accident est dû à la rupture d'un essieu " .



XXIII/ LES CONDITIONS DE TRANSPORT

Les conditions de transport ont contribué à l'échec des lignes secondaires. Tarifs jugés trop élevés, durée des trajets, matériel défectueux ou vétuste, tout a joué pour détourner progressivement le public vers les transports routiers. Ainsi dès 1903 le conseil général dénonce la lenteur des trains qui n'ont apporté aucun progrès dans la rapidité des relations (7 heures de Digne à Nice, 4 heures de Digne à Forcalquier alors qu'on en mettait trois avec la diligence). Le confort laisse également à désirer avec de vieilles voitures, particulièrement celles de 3ème classes ouvertes dont on se plaint l'hiver. Dans ces conditions on comprend les protestations contre les hausses de tarifs.



- 224/ Transmission au préfet des Basses Alpes de son titre de circulation sur le réseau du chemin de fer du Sud en 1911 ; S 1024
- 225-226/ Modèles de billets des chemins de fer du Sud délivrés à M. L'abbé Ventre curé d'Allons en 1922 ; 30 J 5
- 227/ Affiche des horaires du train de Nice à Digne pour l'année 1948 ; 1 Fi 5/588
- 228/ Extrait de délibération du conseil municipal de Saint André, protestant contre le relèvement des tarifs et la suppression d'un train en 1921 ; S 1021
- 229/ Délibération du conseil général dénonçant la lenteur des trains pour se rendre de Digne à Forcalquier en 1910
- 230-231/ Correspondance relative au remplacement des wagons ouverts de type Dombes par des voitures fermées en hiver (1894) ; S 1026
- 232/ Photographie d'un wagon mixte de 1ère et 2ème classe sur la ligne de Nice à Digne vers 1900 ; 12 Fi 869
- 233/ Photographie d'un wagon de 3ème classe sur la ligne de Nice à Digne vers 1900 ; 12 Fi 871 bis
- 234-236/ Scènes en gare de Barrême à l'arrivée d'un train vers 1910 ; 3 Fi 656, 657, 658
- 237/ Réponse du ministre des travaux publics à une plainte du conseil général concernant la qualité du matériel roulant sur la ligne de Saint Auban à Digne en 1912; S 1026
- 238/ En gare de Mallemoisson à l'arrivée d'un train vers 1910 ;

CHEMINS DE FER
DU
SUD DE LA FRANCE

Paris, le 8 Janvier 1912



DIRECTION

66, Rue de la Chaussée-d'Antin

PARIS

N° 73.460

Monsieur le Préfet
du Département des Basses Alpes
à Digne

OBJET

cartes de circulation.

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de mettre
ci-jointes à votre disposition et à celle
de M. M. le Secrétaire Général, les Sous-
Préfets et les Fonctionnaires de votre
Préfecture des cartes de libre circulation
sur les lignes de notre Compagnie
pour l'année 1912.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet,
l'expression de mes sentiments de haute
considération.

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE

CHEMINS DE FER DU SUD DE LA FRANCE

1^{re} Classe Carte de circulation N°
Exempte du droit de timbre (Décision ministérielle du 10 Août 1897)

"Réseaux du Sud"

PARCOURS

M. Bordenave, Préfet du Département
des Basses Alpes

SIGNATURE DU TITULAIRE, LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE,

valable pour l'année 1912

(Observations essentielles, voir au dos.)

CHEMINS DE FER DU SUD DE LA FRANCE

Nombre de Voyageurs 1 CHEMINS DE FER DU SUD DE LA FRANCE

N° 541 **AUTORISATION pour obtenir un Titre de Parcours A DEMI-PLACE**

Sur présentation de la présente autorisation, valable pour un seul voyage à effectuer dans un délai de trois mois à dater du 23 août 1922, la gare initiale de chacun des trajets d'aller et de retour délivrera au titulaire un billet à demi-place, contre paiement du prix de ce billet et de l'impôt de 10% de l'exemption établi par la loi du 29 Juin 1918.

De allons à allons

Motif de la délivrance Autorisation spéciale

Délivré par LE CHEF DES SERVICES DE L'EXPLOITATION

PASSIBLE DE L'IMPOT PERÇU

SIGNATURE DU TITULAIRE Léon Ventre

NOTA. Il ne doit être délivré de billets au retour qu'autant que la fiche de contrôle ci-contre est présentée adhérente à l'autorisation.

La présente autorisation ne peut donner accès dans un train que si elle est présentée conjointement avec un billet de place afférent au trajet à effectuer (aller ou retour). Chaque coupon de l'autorisation doit être remis à la gare d'arrivée avec le billet correspondant.

IMPOT PERÇU

N° 541 Retour.

VOIR EN OUTRE AU VERSO LES OBSERVATIONS ESSENTIELLES

IMP. R. BONAERDEL, 35, RUE FIOALLE — PARIS

Validité prorogée jusqu'au 29 Septembre

CHEMINS DE FER DU SUD DE LA FRANCE N° 541

BON DE REMISE DE DEMI-PLACE EN 1^{re} CLASSE

Valable pour un voyage dans un délai de trois mois à dater du 1^{er} Mars 1918

N° l'abbé Ventre Cure d'allons

Motif de la délivrance: bonification spéciale

de allons à allons

de allons à allons

Délivré par Léon Ventre Signature du Titulaire, Le Directeur de la Compagnie.

VISAS DES GARES DE DÉPART

Ce permis ne sera valable qu'il aura été payé de l'impôt de 10% de l'exemption prescrit par l'article 1^{er} de la loi du 29 mars 1918 et que ce timbre aura été apposé par la gare de départ.

IMPOT DE 10% DE L'EXEMPTION

Le titulaire est invité à apposer ce timbre.

IMPOT PERÇU

Le timbre est de 0 fr. 20 par voyage simple ou d'aller et retour et par personne.

Il est perçu par l'apposition de timbres quittances de timbres d'affaires, à l'exclusion de tous autres.

IMPOT PERÇU

Les Enfants de trois à sept ans portés sur ce Bon, ne paient que quart de place. (VOIR AU VERSO)

DÉPARTEMENT DES BASSES-ALPES

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du

CONSEIL GÉNÉRAL

Séance du 14 septembre 1910

Chemins de fer.

Circulation sur les petites lignes.

M. **Dozoul**, rapporteur :

Messieurs.

Notre collègue, M. Heyriès, nous a saisis du vœu suivant :

« J'ai l'honneur d'appeler l'attention de mes honorables collègues sur la nécessité de demander à l'Etat que quelques progrès soient apportés dans la marche des trains qui circulent sur nos petites lignes ferrées. Il est à remarquer, en effet, qu'en général les trains mettent une moyenne d'une heure pour parcourir 40 à 45 kilomètres. C'est ainsi que les voyageurs qui se rendent de Forcalquier à Digne se voient imposer un minimum de quatre heures de route, lorsque autrefois, avec les diligences, on ne mettait que trois heures ; il en est de même pour effectuer le trajet d'Apt à Forcalquier, etc. Ces exemples suffisent pour montrer la nécessité d'accélérer la vitesse et surtout de diminuer les battements des trains à chaque station.

» En conséquence, j'ai l'honneur de prier mes collègues de vouloir bien émettre le vœu que l'Etat donne des instructions toutes particulières à la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. pour que les trains soient accélérés et que la durée de leur stationnement dans les gares soit diminuée le plus possible. »

Votre commission est d'avis d'adopter ce vœu.

Adopté.

Certifié conforme :

Le Secrétaire général,

867
Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

Direction de la Compagnie.

Paris, le 3 Décembre 1894.
88, rue Saint-Lazare



120
249
e 96°
N° Prière de rappeler dans
la réponse le N° de cette lettre.

Monsieur le Préfet,

Par votre lettre du 26 Novembre, vous avez bien voulu me communiquer une délibération du Conseil Municipal de la Commune de Saint-Maime demandant que les voitures de 3^e classe du type "Dombes" qui circulent sur la ligne de Volx à Forcalquier soient remplacées, pendant l'hiver, par des voitures ordinaires.

Vous ajoutez qu'une mesure semblable serait utilement prise pour l'embranchement de Digne à St Auban.

J'ai l'honneur de vous informer que, pour donner satisfaction à une demande du Conseil Municipal de Forcalquier le changement dont il s'agit a déjà été effectué sur la ligne de Volx à Forcalquier.

En ce qui concerne l'embranchement de Digne à St Auban, des ordres sont donnés pour que le même changement ait lieu à bref délai.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Directeur de la Compagnie,

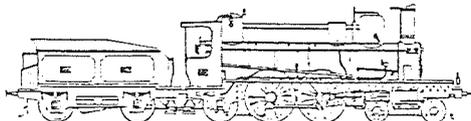
Etienne

Monsieur le Préfet
des Basses-Alpes, à Digne.

XXIII/ LA FERMETURE DES LIGNES

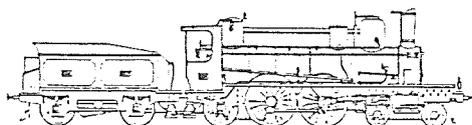
Dès la fin du XIXème siècle, il faut se rendre à l'évidence, le chemin de fer n'a pas apporté l'expansion tant espérée. Aux mines de Gaude et de Bois d'Asson on réduit les effectifs et à Lincel c'est le licenciement total : "l'industrie minière écrasée par la concurrence étrangère est à l'agonie" assure-t-on au conseil général en 1896. "Les charbons anglais arrivent plus abondants sur la place de Marseille et sont vendus à un prix inférieur aux charbons français qui ne trouvent plus acquéreur".

Les demandes pressantes auprès de la Compagnie PLM pour abaisser les tarifs, malgré une suite favorable, n'y apporteront aucun remède. Déclin démographique, économie moribonde, développement des transports routiers collectifs plus diversifiés sur un réseau amélioré, tout concourt dans les premières décennies du XXème siècle à accroître le déficit d'exploitation des lignes ferroviaires secondaires. Les années 1930 marquent un tournant décisif pour le chemin de fer dans le département. Les études de rentabilité sur la ligne de l'Ubaye s'avèrent désastreuses tant pour le trafic des voyageurs que celui des marchandises conduisent à l'abandon de la ligne en 1936 ; celle d'Apt à Volx est partiellement fermée par décision ministérielle du 30 novembre 1941 et déjà en 1934 on parlait de remplacer les trains par un service d'autobus entre Digne et Saint Auban ce qui avait amené une vive réaction de la chambre de commerce. Après la seconde guerre mondiale malgré les protestations des élus, des agents et des usagers les fermetures de gares, réductions des liaisons et suppressions des lignes conduisent à la disparition progressive du service ferroviaire dans le département.



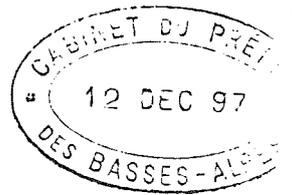
- 239-240/ Correspondances du sous préfet de Forcalquier et de la direction des mines et usines de Manosque en 1897 au sujet du coût du transport du charbon sur Marseille ; S 1027
- 241/ Photographie de la ligne de chemin de fer desservant la commune de Saint Martin Les Eaux et les mines de soufre de Biabaux vers 1910 ; Collect. groupe d'études pour les chemins de fer de Provence
- 242/ Article du "Provençal" du 24 mars 1955 relatant une réunion de protestation contre la fermeture de la ligne de Volx à Forcalquier ; 20 J 18
- 243/ Article du "Provençal" du 15 août 1961 sur le dernier train parti de Forcalquier ; 20 J 18
- 244/ Lettre de la Compagnie PLM au sujet du faible trafic dans les gares de Peyruis et La Brillanne en 1908; S 1027

- 245/ Lettre de la Compagnie PLM refusant la création d'une 3ème classe ou le doublement de l'express Marseille-Briançon en 1913 ; S 1026
- 246/ Article du "Provençal" du 28 décembre 1979 concernant la suppression de la gare de Volx ; 20 J 18
- 247/ Lettre de la compagnie PLM du 3 juin 1910 faisant état de l'important déficit d'exploitation de la ligne de Saint Auban à Digne ; S 1026
- 248/ Projet de substitution d'autobus aux trains de voyageurs de la ligne de Saint Auban à Digne en 1933 ; 4 J 59
- 249/ "Pot pourri du chemin de fer", chanson des scouts de France de Digne publiée en 1934 à propos de la disparition de la desserte de Digne à Saint Auban
- 250/ Affiche du syndicat des cheminots dénonçant la menace de suppression de la desserte ferroviaire de Digne en 1945
- 251/ Cars SNCF sur le Boulevard Gassendi à Digne vers 1952 ; photographie Jany 21 Fi 250
- 252/ Article du "Provençal" du 29 juin 1970 au sujet d'une réunion de protestation à château Arnoux contre la fermeture des lignes omnibus ; 20 J 18
- 253/ Article de "Nice Matin" du 15 mai 1980 "Digne a perdu la bataille du rail" au sujet de la fin de la liaison ferroviaire avec Grenoble ; 20 J 18



Mines et Usines de Manosque

Société à responsabilité limitée : Capital 600,000 fr.



ADRESSE DES LETTRES

A. M. le Directeur
DE LA
Société des Mines et Usines
A MANOSQUE
(Basses-Alpes)

Adresse télégraphique

MINES, MANOSQUE



Manosque, le 11 Décembre 1897

Monsieur le Préfet

Nous avons l'honneur de vous remettre sous ce pli copie d'une lettre que nous adressons à Monsieur le Ministre des Travaux publics, au sujet des modifications proposées au tarif de transport des charbons sur Marseille, par une lettre en date du Courant de N^o. Le Directeur de la C^{ie} des chemins de fer P.L.M. a N^o. Le Ministre des Travaux publics, lettre dont vous avez dû avoir communication.

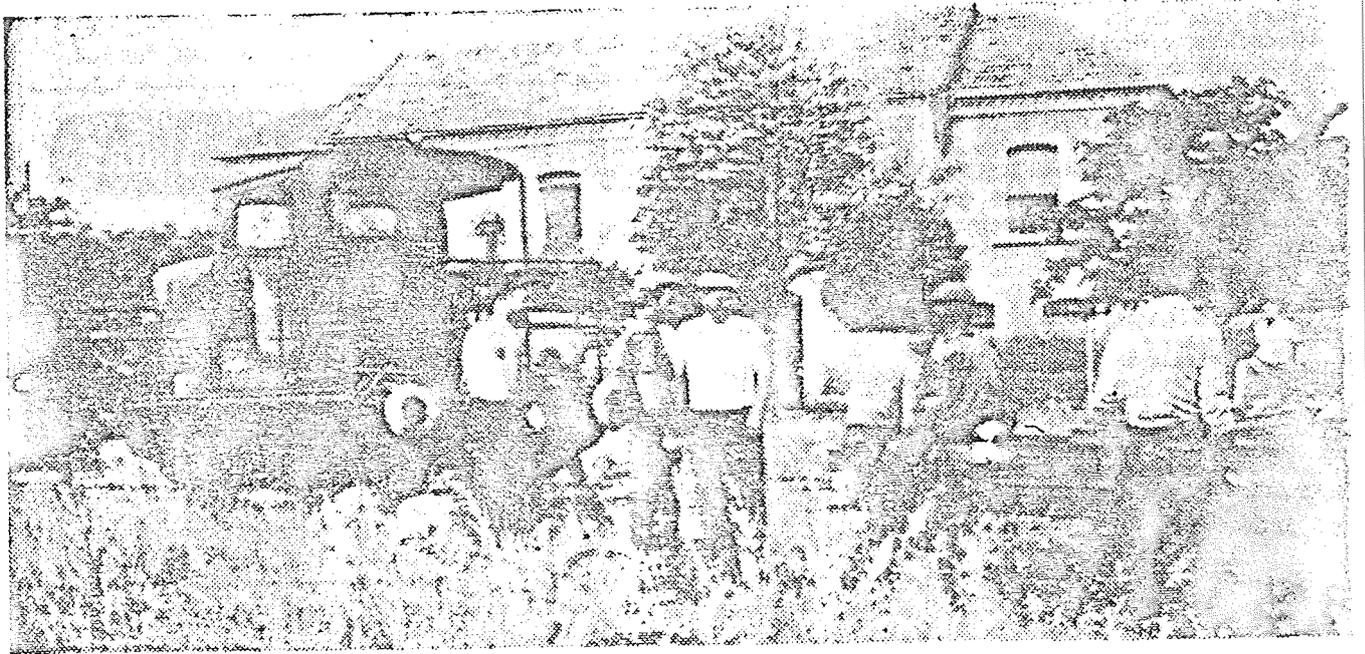
Il ne vous échappera pas, Monsieur le Préfet, que si les propositions qui sont faites étaient adoptées, la situation déjà si précaire des Charbonnages des Basses Alpes serait encore aggravée au grand détriment de la population qui vit de ces exploitations.

D'autres exploitants que nous, nous le croyons, protesteront contre cette inexplicable différence de traitement entre les Charbonnages du Département des Bouches du Rhône, cependant placés aux portes de Marseille et ceux du Département des Basses Alpes qu'il faudrait au contraire favoriser en raison de l'éloignement des débouchés.

Nous vous demandons, Monsieur le Préfet, de vouloir bien associer vos efforts aux nôtres et nous prêter dans cette circonstance l'appui de votre haute autorité afin d'obtenir
le Préfet des Basses Alpes
à Digne.

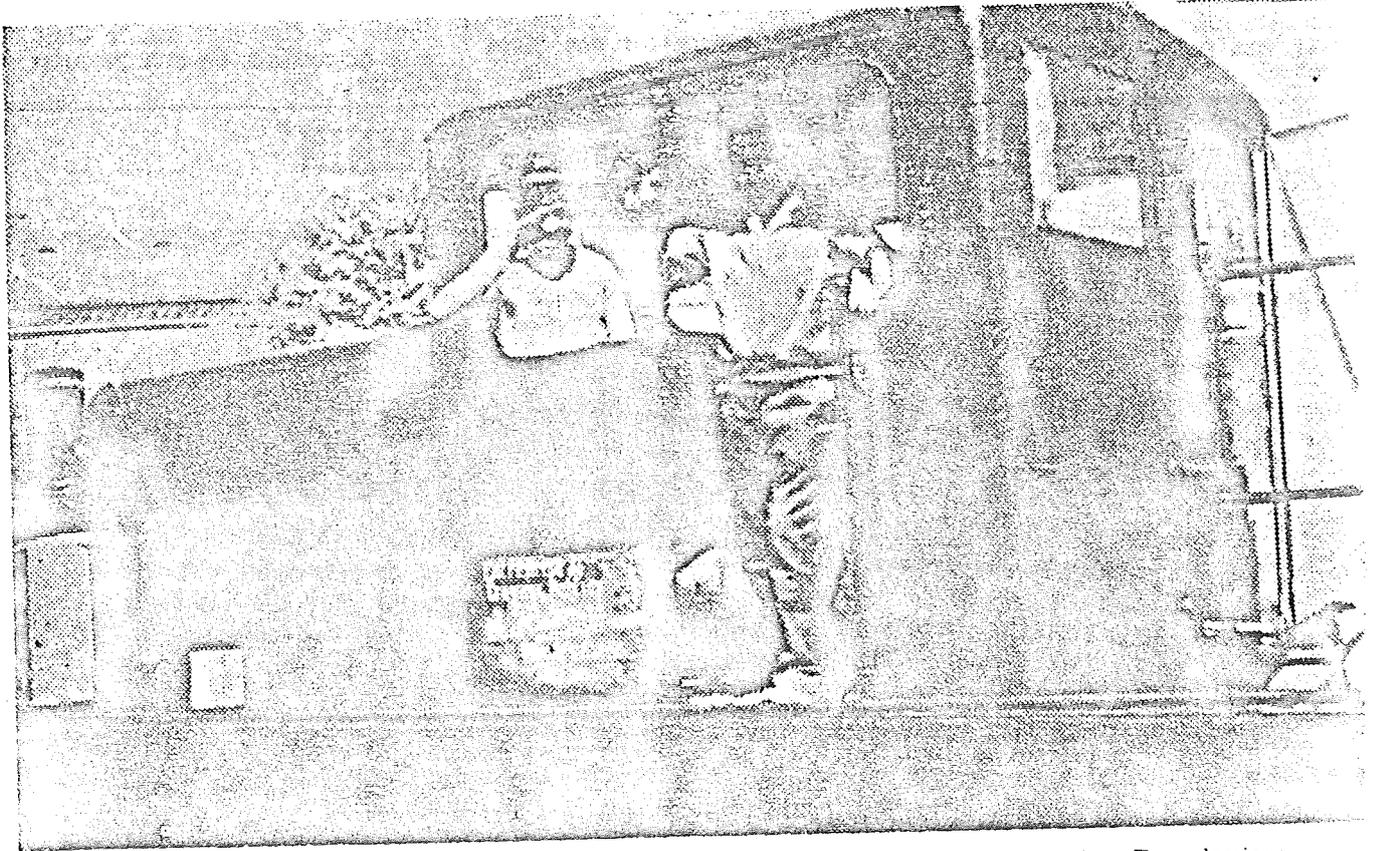
Monsieur

LA GARE DE FORCALQUIER a vu partir le dernier train



Une équipe de cheminots démontant les rails.

(Ph. « Le Prov. », Forcalquier)



Le chef de train fait ses adieux.

(Photo « Le Provençal », Forcalquier)

C'est avec un peu de tristesse que nous avons vu samedi un locotracteur en notre gare. Cette machine sera la dernière à fouler le sol de notre sous-préfecture car la ligne de chemin de fer est supprimée depuis quelque temps. Les rails qui reliaient Forcal-

quier à Volx ont été enlevés par une équipe d'ouvriers de l'entreprise Laval, de Salon-de-Provence. Les meilleurs éléments vont être dirigés vers les Pyrénées, pour un nouvel ouvrage.

Bien vite l'on oubliera que Forcalquier était desservi par voie

ferrée. Sans doute une route sera prochainement envisagée sur le parcours de la gare. L'avenir nous le dira.

Provencal AS-8-1961

Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

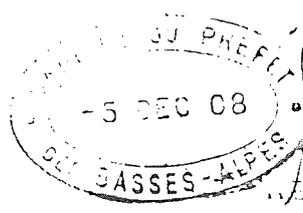
Direction de la Compagnie.

N^o 212/24

N^a Prière de rappeler dans la réponse le N^o de cette lettre.

Paris, le 3 Décembre 1908.

88, rue Saint-Lazare.
(Paris. 9^e)



*40 X le
Copie conforme
transmise à la
Mairie de
L'Intendance*

Monsieur le Préfet,

Vous avez bien voulu, le 5 novembre dernier, me communiquer une délibération du Conseil Municipal des Mées, tendant à obtenir la création d'un emploi d'homme d'équipe à chacune des gares de Peyruis - les-Mées et La Brillanne Oraison.

Le trafic de ces deux gares est peu important, ainsi qu'il résulte du relevé ci-après, indiquant les moyennes journalières de travail de chacune d'elles pendant le premier semestre de l'année courante :

Peyruis - les - Mées

Nombre de billets délivrés	_____	40
— d ^o — d'enregistrements G.V.	_____	30
— d ^o — de Kilogs de messagerie	_____	760
— d ^o — d'enregistrements L.V.	_____	10
— d ^o — de tonnes manutentionnées	_____	8
— d ^o — de véhicules manœuvrés	_____	5

La Brillanne - Oraison

Nombre de billets délivrés	_____	65
----------------------------	-------	----

Monsieur le Préfet des Basses-Alpes, à Digne.

Air : *Si vous n'étiez pas si jolie*

Ah, mais si pourtant la Micheline
Avait pu venir jusques à Digne,
Le Mair', la Lyre et les pompiers,
L'auraient attendue sur le quai
Ah, mais si pourtant la Micheline
Avait pu nous sauver de la ruine,
Tra la la la
Ah, qu'elle était belle ma Micheline.

Air : *J'ai deux amours*

J'ai deux amours : mon pays et Peyruis,
Par eux toujours mon cœur est ravi.
Notre gare est belle, mais à quoi bon le nier,
Ce qui nous ensorcelle, c'est Peyruis, Peyruis
[tout entier]

Descendre un jour
Dans sa gare jolie
Pour nos vieux jours sera le Paradis.

Air : *Mon amour quand je danse avec toi*

Quand je dois prendr' le train,
À six heures du matin,
Je suis seul sur le quai en détresse.
Les wagons sont déserts
Et pleins de courants d'air
Qui risquent d'enrhumer ma jeunesse.
C'est ainsi que partir
N'est pas qu'un peu mourir.
Alors l'on songe à tout ce qu'on laisse
C'est un cruel destin
Quand parfois le matin
Il nous faut hélas prendre le train.

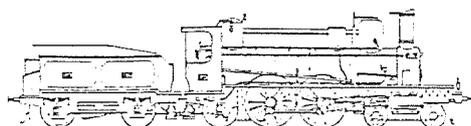
Air : *Couchés dans le foin*

Assis dans le train
Avec les banquetts pour témoins,
Un auto-car qui corne au loin,
On se meurt d'ennui, on est triste, on a du souci,
On est tout seul et sans ami,
Dans le wagon il n'y a personne,
Ah, que la vie est monotone,
Assis dans le train, avec les banquetts pour témoin

XXIV/ LE TRAIN DES PIGNES

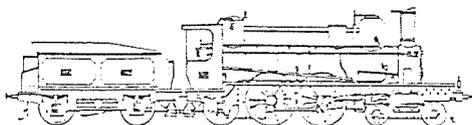
Très tôt la ligne de Nice à Digne a connu elle aussi ses premières menaces de fermeture. On peut lire dans le provençal du 22 juillet 1966 alors que la ligne paraît pratiquement condamnée : "en 1928 le conseil général réuni à Saint André avait réussi à maintenir la ligne en faisant ressortir la nécessité stratégique. Aujourd'hui la stratégie n'a que faire de cette liaison mais l'essor touristique en dépend". Après la seconde guerre mondiale il aura fallu toute l'énergie des élus et leur intervention au plus haut niveau pour sauver la ligne en 1950 auprès d'Antoine Pinay, en 1966 auprès de Georges Pompidou. Pour conserver cette liaison dont le déficit s'est alourdi les deux départements et les villes de Nice et Digne se constituent alors en syndicat mixte (SYMA). Désormais c'est la vocation touristique qui prévaut avec l'apparition dans les années 70 du qualificatif autrefois péjoratif de "Train des Pignes".

Après 1980, sous l'impulsion du groupe d'étude des chemins de fer de Provence la vapeur a fait sa réapparition sur la ligne et connaît un grand succès.



- 254/ Lettre du syndicat autonome du personnel des chemins de fer de Provence adressée à André Honnorat concernant les menaces sur le chemin de fer de Nice à Digne, 16 août 1933 ; 4 J 59
- 255/ Lettre de Marie Béraud conseillère générale de Barrême adressée au préfet pour dénoncer les menaces contre la ligne de Nice à Digne ; 43 W 83
- 256/ Article de "La Marseillaise" du 23 décembre 1950 relative à l'intervention du député Virgile Barel auprès d'Antoine Pinay ministre des travaux publics pour sauvegarder la ligne de Nice à Digne
- 257/ Article de "La Marseillaise" du 24 Mars 1951 sur la modernisation du matériel de la ligne et l'espoir de repousser les menaces de suppression ; 20 J 18
- 258/ Affiche publicitaire pour l'autorail touristique Genève-Nice en 1955 ; Collect. Régis Catallon
- 259/ Article du "Provençal" du 14 septembre 1966 relatif aux protestations contre le projet de suppression de la ligne ; 20 J 18
- 260/ Article du "Nice Matin" du 16 septembre 1966 et télégramme de Michel Jobert directeur de cabinet de Georges Pompidou à propos de la suppression de la ligne ; 20 J 18 et 69 W 12

- 261/ Article du "Nice Matin" du 27 janvier 1975 évoquant la possibilité de réduire le "train des pignes" à un train de banlieue niçoise ; 20 J 18
- 262-264/ Photographies de l'arrivée le 23 juillet 1986 de la locomotive à vapeur rachetée au Portugal destinée à un train touristique estival ; 17 Fi 16, 18 et 20
- 265/ Photographie du train à vapeur et de l'autorail en gare de Thorame Haute en 1988
- 266/ Guide touristique du chemin de fer de la Provence carte du circuit du train des Pignes édité en 1987.



Affaires départementales

SYNDICAT AUTOCOME

DU

Personnel des Chemins de Fer

DE

LA PROVENCE

SECTIONS DE

NICE - DRAGUIGNAN - DIGNE



Le 16 août 1933

Monsieur le Député,

Nous avons l'honneur d'attirer votre attention sur la situation qui nous est créée du fait de l'exploitation de notre Compagnie, se séquestre.

Lors de notre entrevue du 20/7/1933 avec M. CHAUVE, Ingénieur en Chef du Département des Alpes-Maritimes, Administrateur-séquestre du réseau, nous avons pu espérer que vers le 15 courant nous aurions une réponse favorable, tant au point de vue de la reprise de notre service que de la révision de nos traitements.

Nous nous permettons de vous signaler qu'à maintes reprises, la Compagnie avait sollicité la suppression de certains trains, suppression qui fut refusée, par suite de notre intervention auprès des parlementaires des départements intéressés.

Les pouvoirs exacts du séquestre ne nous sont pas connus, mais il n'en est pas moins vrai et désolant qu'un seul horaire sera mis en vigueur à dater du 17 courant avec suppression de deux trains, tant à l'aller qu'au retour entre Nice et Colomars, ce qui ne peut qu'entraîner une mise en disponibilité d'employés.

Comme par le passé nous comptons sur vous, Monsieur le Député, pour défendre nos légitimes revendications et nous vous prions de croire à nos sentiments les plus reconnaissants.

P. LE SECRETAIRE GENERAL,



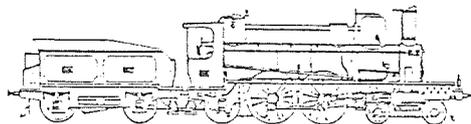
"La Bretonne" et "La Portugaise"
au dépôt de Puget-Théniers

Alain Lucoté - Février 1988

HORS PANNEAUX

- A/ Dessin en couleur d'une machine locomobile exécuté par E. Vial du pensionnat des frères en 1864, collect. Gonin, Cruis
- B à E/ Série quatre photographies d'ouvrage d'art réalisés par les entreprises Orizet et Ville - Allard sur la ligne de Digne à Nice, don de l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Perrisoud au musée de Digne
- Pont sur le Verdon dans la section de Saint André
 - Viaduc du gros vallon
 - Viaduc de la Beite à Annot : deux vues en cours de construction
- F/ Affiche publicitaire en couleurs "les chemins de fer de Provence de Nice à Digne par l'autorail", Annot, par G. Chanteau, 1935, impr. de l'Eclaireur de Nice

Collect. Archives Départementales
des Alpes de Haute Provence



LISTE DES PRETEURS ET PERSONNES
AYANT CONTRIBUE A LA PREPARATION DE L'EXPOSITION

- Les Amis de Arts de Reillanne (M. Lauga)
- M. Aubert à Gap
- M. Emile Barthélémy à Forcalquier
- Bibliothèque municipale de Digne
- M. Blanc à Digne, Courbons
- M. Régis Catalon à Veynes
- M. Chapuis, chef de gare de Gap
- M. André Desolme à Saint Martin de Brômes
- Direction départementale de l'équipement (Mme Ranchon)
- M. Alain Dominici à Château-Arnoux
- M. Philippe Estord à Digne
- M. M. Gilly à Digne
- Groupe amateur modélisme cheminot (GAMAC) Gap
- Groupe d'études des chemins de fer de Provence à Puget-Théniers
(M.M. Goujon et Ba naudo)
- M. Laurent, chef de district de Sisteron
- M. Georges Lorenzi à Sisteron
- Musée municipal de Digne
- M. Orgeas à Chorges
- Mme Luc Péraldi à Digne
- M. Perrin Gouron à Digne
- M. Jean Reyes à Sisteron
- MM. Marcel, Michel et Guy Reymond à Digne et Manosque
- M. Jean Michel Roche à Digne
- M. Bernard Chevallier à Digne
- Archives Départementales des Hautes Alpes à Gap
- M. Gonin à Cruis

