

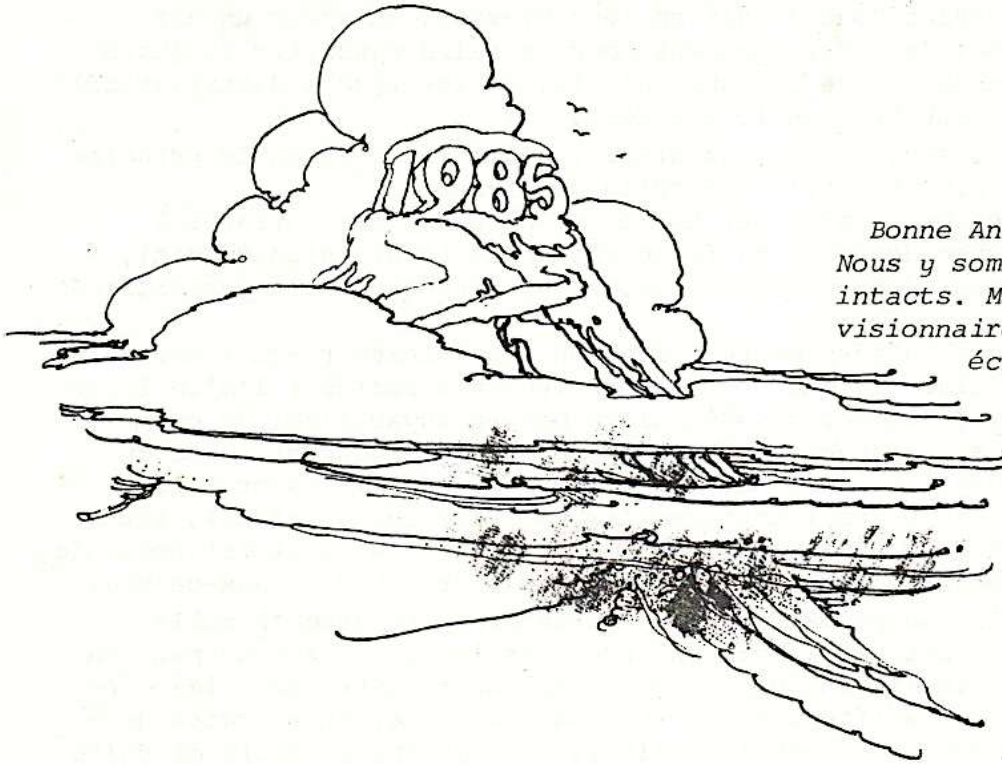


Entrevue

REVUE
BIMESTRIELLE

Jan-Fév
1985

" L'eau tranquille stagne lorsqu'elle dort trop "



Bonne Année !

Nous y sommes arrivés, plus ou moins intacts. Malgré les prédictions des visionnaires, des prophètes et des écrivains pessimistes.

Mais si le calme semble régner ici (sans mentionner cette fois notre vieux soleil, ni d'autres ondes insaisissables), les nouvelles venant d'ailleurs comme une marée noire sont bien inquiétantes.

Nous apprenons des accidents chimiques épouvantables, de nombreux désastres écologiques en mer.

Nous sommes informés de plus en plus souvent des effets destructifs et parfois irréversibles de notre façon de vivre, d'entretenir notre cher bien-être.

Sans même considérer la pollution de l'esprit humain, le terrorisme rampant, les guerres politiques, nous abusons de notre petite planète d'une manière flagrante.

Sujet un peu lourd pour commencer une nouvelle année. Mais on est tous concernés, et responsables, nous le savons bien.

Cultivons nos jardins sans nuire à ceux des autres. L'échelle est relative.

A travers ces nuages dépressifs, revenons au pays, où certaines traditions (et vapeurs) sont en meilleure harmonie avec la nature. Comme le procédé si simple mais miraculeux qui fait cette eau sans âge: l'eau-de-vie. Voilà enfin une note optimiste, enivrante ... et volatile.



La production privée de l'eau-de-vie, malgré son nom, est un art condamné à mourir. Un privilège reconnu par la loi seulement dans des limites strictement contrôlées, sa mort garantie par le décret qu'il ne sera pas héréditaire. Sa durée donc dépend de celle du propriétaire légal de cet appareil alchimique et vieux comme le monde, l'alambic. Ses enfants n'auront pas le droit de continuer cette distillation.

L'extinction est assurée. Cette production limitée de l'alcool non taxé sera enfin bouchonnée pour de bon. Les dirigeants d'une loi inflexible, passée dans les années 50, pourront trinquer en se félicitant d'avoir bien 'encavé' un art local qui n'était pas auparavant tout-à-fait en leur pouvoir. Et c'est un art car il faut savoir bien jouer de cet instrument pour en faire ressortir la juste tonalité. En plus, chaque alambic (de l'arabe, al- le, ambic- vase à distillation) a son propre caractère. Il faut le connaître à fond.

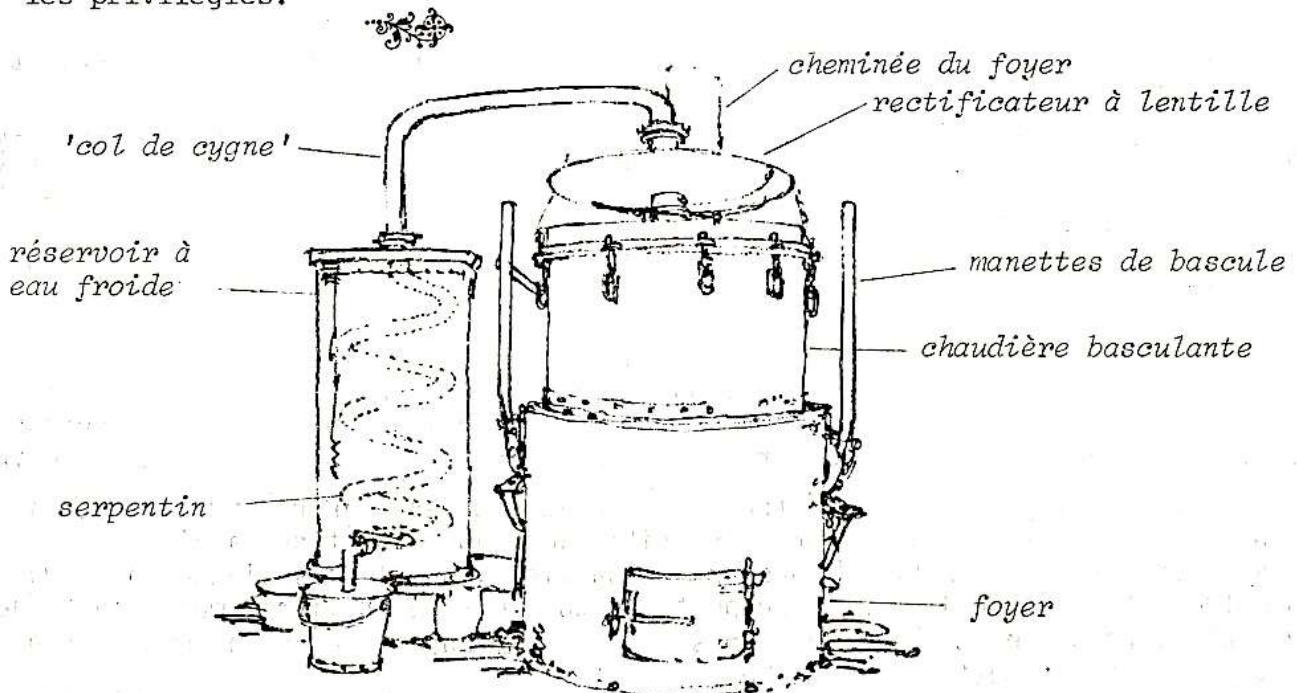
Le fonctionnement d'un alambic est assez simple. Il marche d'après le principe que la vapeur d'alcool est plus volatile que celle de l'eau.

Dans une chaudière (curcubite) montée sur un foyer, on place les matières à distiller. Le marc (les restes des raisins fermentés après la pression du vin), les poirés, ou des cidres (qui donnent le calvados), ne sont que trois possibilités parmi d'autres.

Les vapeurs de ces matières chauffées montent dans un rectificateur -quelquefois à lentille (de forme lenticulaire), qui sert à purifier et à enrichir l'alcool par recondensation des vapeurs. Celles-ci passent alors par un tuyau ('col de cygne') dont le bout se joint à un autre tuyau en forme de spirale (serpentin) submergé dans un profond réservoir d'eau froide. Là, les vapeurs se refroidissent et se condensent enfin en gouttelettes que l'on recueille. Leur teneur en alcool, stabilisé à une température de 15°C, est en moyenne de 50 degrés. Mais il est possible d'obtenir avec un rectificateur jusqu'à 90 degrés du premier jet des eaux-de-vie.

Ce privilège de distillation permet une production gratuite jusqu'à mille degrés. Après cela, l'alcool est taxé. Mais en aucun cas le producteur ne peut en vendre une goutte. Il doit établir un compte-rendu dans un registre pour les contrôles. Ce registre peut être vérifié sans préavis par la Régie, et si cette dernière a quelque raison de soupçonner une illégalité, elle a même le droit de faire une perquisition.

Heureusement il existe toujours quelqu'un de 'privilegié' à Entrevaux de pouvoir produire encore cette eau-de-vie, et qui connaît bien son art. Art et partie du patrimoine par définition. Et peut-être c'est nous aussi qui sommes, au moins pour quelque temps encore, les privilégiés.



(Pour distiller mille degrés de marc moyen (20 l. 50) il faudra 150 à 200 kilos de raisin fermenté).



Chaque jour des incidents, des articles et des reportages nous rappellent plus fréquemment que jamais les méfaits de la pollution causés par notre société productive.

Les tankers qui sombrent dans les mers et vomissent des nappes de pétrole, ruinent la faune et la flore sous-marine et côtière; les pluies acides sur les forêts en dégénérescence, les fûts fantômes de Dioxine, enterrés et déterrés au gré des frontières, ou d'autres substances aussi dangereuses qui peut-être jonchent le fond des mers bien avant l'accident du St Louis; les fuites et les explosions de réservoirs d'usines chimiques qui répandent l'horreur comme par exemple aux Indes tout récemment, et sans doute dans bien d'autres pays dont nous sommes moins informés.

A coté de tout cela, notre 'petite' pollution domestique paraît dérisoire : décharges sauvages ou légales, détritiques et rejets privés ou communs, insecticides pour quelques lopins de terre et usage du particulier d'une quantité infinie de détergers etc. Nous entrevoyons à peine les effets rajoutés les uns aux autres de nos voitures et moteurs alimentés à l'essence. Si nous ajoutions ceux de nos poubelles personnelles à toutes les autres, à commencer par le nombre d'habitants de notre pays, nous serions déjà atterrés par l'énormité de cette somme, et qui vaut bien peut-être les catastrophes 'd'ailleurs' dont nous entendons parler et qui nous émeuvent tant -sans pour cela réfléchir profondément à la responsabilité que nous portons tous finalement.

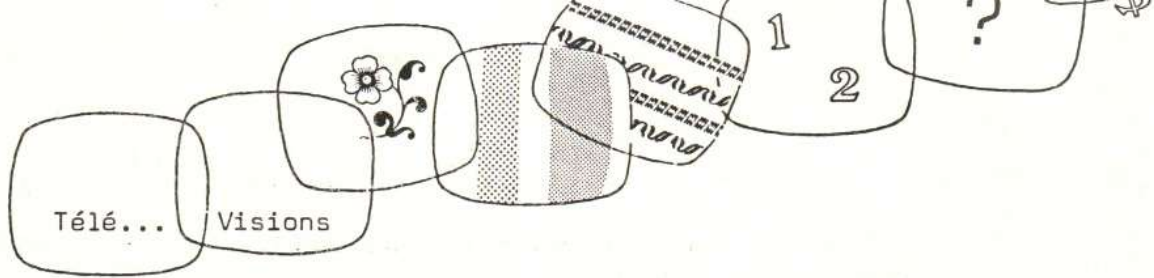
Il est difficile d'enrayer le cours des choses, et des sociétés en pleine expansion engendrent forcément ce type de problèmes. Mais si, ici et là, des mesures sont instituées pour les diminuer, si des efforts sont fournis grâce à une prise de conscience assez tardive il faut le dire, tout cela n'est pas suffisant, et les événements qui continuent à se produire et à plus grande échelle, prouvent que nous n'avons pas encore atteint le point de conscience aigüe des effets destructeurs de notre constructivité débordante.

Nous choyons nos habitats, et nous pouvons apprécier ce bonheur quand tant de par le monde ne bénéficient pas du strict minimum et aspirent aux premières nécessités que nous trouvons naturelles. L'Europe peut se payer le luxe de se chamailler sur le prix des tomates et l'excès de vin, les "Grandes Puissances" s'intimider avec un armement galopant pour négocier la paix mondiale. La terreur des révoltés sert plutôt la cause des marchands de canons, tandis que l'identité des premiers que nous, nous n'avons plus besoin de chercher, se perd dans des trafics diplomatiques toujours guidés par des intérêts matériels. On en viendrait à se demander s'il n'existe pas en parallèle une pollution des esprits qui ne nous permet pas de saisir l'origine de nos problèmes, cet attachement forcené à notre bien-être envers et contre tout.

Il est vrai que ceux qui l'ont acquis ont pour la plupart travaillé dur pour cela, et que ceux qui prospèrent sur la fortune de leurs prédécesseurs doivent travailler tout autant pour la préserver. Mais quelle valeur a le travail s'il se fait aux dépens de notre environnement, en ignore l'importance et au bout du compte met en danger le fondement même de l'univers? C'est la bête qui se mord la queue et finit pas se manger tout entière, avec une voracité qui dépasse l'entendement. Qu'on ne se méprenne pas : le monde est fait d'individus, et aucun de nous ne peut se dissocier du Grand Tout. Cultiver son jardin est une fraction du Cosmos, et si les étoiles nous paraissent si loin, on les aperçoit quand même entre deux brouillards. Il serait dommage de devoir y porter nos poubelles quand nous ne serions pas parvenus à s'en débarrasser d'abord sur notre planète, chacun à notre modeste façon.

Mettre une graine dans la terre, et la voir devenir arbre, avec le temps et le soin qu'il faut, est la meilleure des initiations au respect de la vie. Un vieux proverbe dit : On n'a pas réussi sa vie si on n'a pas planté un arbre, fait un enfant et écrit un livre. On ne peut pas tous écrire un livre, mais c'est facile de planter un arbre et de monter à ses enfants comment faire. Et on est content que d'autres écrivent cette belle histoire.





Les satellites passent, les câbles serpentent à l'infini et les micro-systèmes de télécommunication se perfectionnent de jour en jour. Et nous voilà, oubliés dirait-on, sur notre îlot d'Entrevaux, résignés à regarder, entre les grèves et les coupures d'électricité, toujours nos deux chaînes. En espérant qu'un beau jour peut-être, nous aurons le privilège de pouvoir capter cette fameuse troisième chaîne, sans oser s'attendre à plus...

Bien des arguments sont avancés depuis longtemps pour expliquer l'absence de relais spécifique sur Entrevaux, ce qui ne permet pas le captage et la retransmission d'une plus grande variété de chaînes de télévision, comme la 3ème chaîne et éventuellement Canal Plus, pour ne parler que des programmes français. Le nombre trop restreint d'habitants pour justifier ces installations, l'énormité des sommes exigées par le monopole d'Etat, l'enclave d'Entrevaux qui échappe aux relais couvrant plusieurs communes à la fois etc. Bien des arguments techniques qu'on accepterait de meilleure grâce s'ils ne devenaient désuets avec le temps -le nombre d'habitants n'est plus un critère, des relais poussent peu à peu dans des communes avoisinantes et aussi enclavées, et selon certains techniciens, les frais d'installation, quand on n'en est pas exempté, n'ont pas à être si élevés.

On se trouve devant une situation un peu préoccupante. Le Triangle d'Entrevaux perdu au milieu des mers d'antennes et de câbles, figé dans le temps, et on ne sait à quelle onde se vouer, quelle bouteille jeter à ces mers pour signaler cet espace biscornu.

On se pose des questions, on se concerte, on fait même des essais, histoire de se prouver qu'on a raison de s'étonner de cet état de choses. Certains particuliers sont allés jusqu'à proposer d'installer eux-mêmes et à leurs frais des relais, mais qu'on a prophétisés immédiatement de pirates et qu'on a refusés purement et simplement en haut lieu.

La seule chose dont on soit sûr, c'est qu'un certain manque de télécommunication va de pair avec un manque certain de communication. Projets préparés disent les uns, connais pas disent les autres, et flots d'hypothèses aux courants contraires.

Quel est donc ce mystère épais qui recouvre Entrevaux et ne permet pas de percer ses cieux? Est-il apparenté à celui d'autres communes de par la France dont on sait les mêmes manques?

Autrefois quand la télévision n'existait pas ou n'était qu'une nouveauté réservée aux tout premiers réseaux, on se contentait dans les villages des contacts humains, alors plus nombreux -ces temps étranges aujourd'hui, quand on ne fermait pas les portes, quand il n'y avait même pas de serrures...

Mais les temps ont changé, nos portes sont verrouillées pour nous laisser tout au loisir et au paradoxe de connaître le reste du monde à travers la petite boîte.

Il est naturel de s'attendre à bénéficier autant que ses voisins des miracles de la télécommunication. Une évolution en suit une autre. Cette petite boîte nous démontre d'ailleurs que cette histoire de relais n'est pas du domaine des sorciers, électroniciens ou financiers, qu'on n'est plus nulle part au bout du monde et qu'on a bien le droit de profiter comme ailleurs, sans difficultés excessives, de l'avance de la technologie.

Aussi tous ces arguments paraissent bien dérisoires. Suffirait-il d'un peu plus d'imagination, de cohésion, de dynamisme, pour franchir plus aisément les remparts administratifs et se débrouiller d'obtenir meilleurs crédits et équipements? Doit-on s'interroger aussi comme ailleurs sur l'intérêt de chaînes privées?

La patience quelquefois se perd dans ces conjectures, et on reste rêveur planté devant ses deux chaînes à Entrevaux.

La question n'est plus de se demander si la télévision est après tout de première nécessité: le pas est déjà franchi et dépassé depuis longtemps.

C'est une question de choix désormais, que ce choix soit disponible, de regarder ou non ce que la multiplicité des programmes nous propose.

1 ? 2 \$

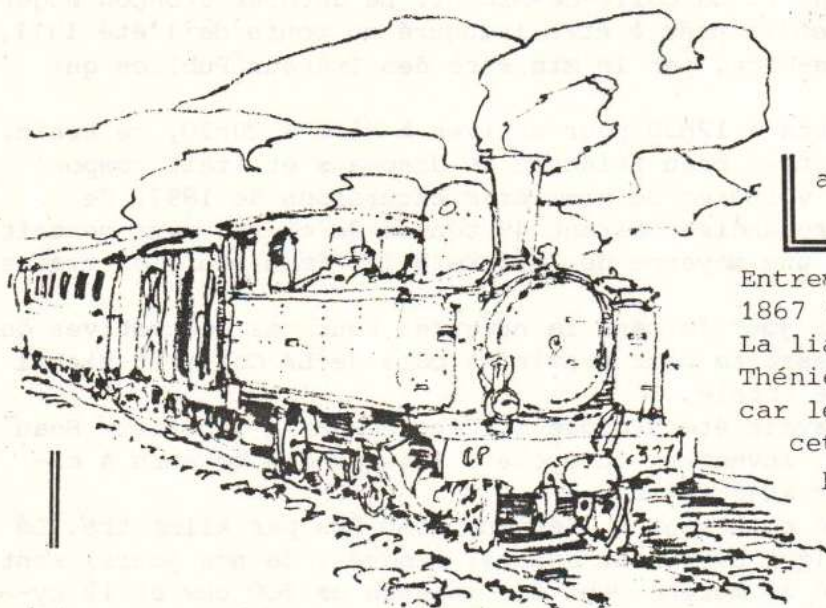
Une petite concentration d'efforts sera-t-elle aussi souhaitable dans ce cas ?

Peut-être une sorte de pèlerinage clandestin, portant le nécessaire en un haut lieu pour capter ces ondes si sacrées...

On nous rappelle la dilution des énergies, mais voilà Une Cause pour laquelle les Entrevalais peuvent enfin se réunir oubliant leurs différences, etc.

Hissons le vieux drapeau sur la Citadelle ! (Un relais, une antenne...?!)

Vauban serait bien fier de voir enfin une telle solidarité. Lui aussi, s'il était toujours parmi nous, exigerait au moins la troisième chaîne, j'en suis persuadé...



Notre Cher Train des "Pignes"

La route de Digne à Entrevaux fut entreprise sous Louis-Philippe. Elle atteint Annot en 1861 et Entrevaux en 1863. Elle est baptisée en 1867 "Nationale 207 d'Avignon à Nice". La liaison entre Entrevaux et Puget-Théniers fut très longue et difficile car les travaux d'endiguement du Var à cette époque étaient durs. Ce qui permit par la suite dès l'arrivée du train dans notre vallée de suivre ces ouvrages.

De l'orgueilleux réseau des Chemins de Fer de Provence traversant le Var et les Alpes-Maritimes, -le plus important des réseaux secondaires français conçu pour des raisons stratégiques, militaires et civiles-, il ne reste plus qu'une seule ligne, en sursis permanent malheureusement pour l'économie et le tourisme de la région qu'il traverse : Nice-Digne, où serpente le "Train des Pignes" puisqu'il faut l'appeler par son nom depuis son existence.

"Train des Pignes", pourquoi ? Plusieurs versions sont retenues. Les uns nous diront que le premier train à vapeur allait si doucement que les voyageurs auraient eu le temps de descendre ramasser des pignes de pins pour allumer leurs feux du soir.

D'autres nous expliqueront que pendant la guerre la pénurie de charbon était si grande qu'en cours de route on s'arrêtait pour recharger le foyer avec du bois et des pignes...

Un de ces jours, il faudra organiser un concours sur le sujet, on en fera un livre savoureux. Car d'autres versions existent et même un très joli conte de Noël que j'ai écouté il y a longtemps à la radio.

Cette ligne du Sud-France/Nice-Digne, car il y avait aussi celle qui longeait la côte de Nice à Toulon, a été inaugurée le 6 Août 1911. Elle faisait 151 Kms et compte 24 tunnels, en tout 12 Kms de tunnels et de ponts, de très beaux ouvrages d'art pour l'époque, même Gustave Eiffel (ingénieur ayant construit la Tour portant son nom à Paris) a participé à ces travaux.

Les premiers travaux depuis Nice vers Puget-Théniers furent entrepris en Août 1892, Nice-Colomars/La Tinée fut inauguré en Juillet 1892 et La Tinée/Puget-Théniers en Août 1892. A cette époque une diligence faisait la liaison en une journée, Puget-Théniers/Annot/Saint-André, car la ligne du côté Digne arrivait seulement à Saint-André-les-Alpes; La Colle-St-Michel et son tunnel -3457 mètres à 1018 m d'altitude, étant un gros obstacle dans ces travaux, des machines spéciales à forer la montagne furent utilisées et marchaient nuit et jour dans un vacarme d'enfer et de poussière, et très souvent les ouvriers se relayaient car ce bruit assourdissant arrivait à leur faire saigner les oreilles (commentaires qui me furent rapportés il y a quelques années par M. Domenge, frère de St Jean-du-Désert et centenaire du village, sur les quais de la gare en attendant l'arrivée du train que j'allais prendre).

La section Puget-Thénières/Entrevaux fut inaugurée en même temps que Entrevaux/Pont-de-Gueydan, le 14 Septembre 1907. Les travaux furent commencés en 1900, travaux difficiles aussi car de très beaux ouvrages d'art furent nécessaires -pont en fer au départ de la gare vers Annot, une arche de 21 m de long, tunnel de 164 m puis de 127 m et 62 m à Cornillon (passage à niveau), et le pont de Gueydan sur le Coulomp, une arche de 65 m de long.

Ces travaux effectués par l'entreprise Oriset permirent de faire vivre beaucoup de personnes à Entrevaux et dans le secteur, et même des ouvriers italiens. Des carrières auraient été ouvertes sur la Place Louis Moreau ainsi qu'aux abords du Relais St Jean, route d'Annot, et on m'a raconté aussi qu'une draine remontait le long de la Chavagne chercher des pierres extraites d'une carrière située dans ces Gorges. Attelages de chevaux, tailleurs de pierres, maçons, mineurs et métalliers y trouvaient leur compte et animaient notre région.

Les travaux continuèrent sur Annot et La Colle-St-Michel. Le dernier tronçon Puget-Thénières/St André-les-Alpes fut enfin prêt à être inauguré au cours de l'été 1911, ainsi que la ligne complète Digne-Nice, par le Ministre des Travaux Publics qui venait de Paris.

Le train d'inauguration démarra à 12h30 pour arriver à Nice à 20h20, ce train, un 2.3.0 CAIL, était décoré d'un très beau faisceau de drapeaux et était composé d'un fourgon de 1888 et de trois voitures de premières excursions de 1897. Ce vapeur-express sans wagons de marchandises tirant 49 tonnes de charge maxi mettait 5h30 pour parcourir 151 Kms soit une moyenne de 26,5 Km/h (22 Km/h pour les trains de marchandises).

Il y avait 5 trains par jour faisant la navette. Pour ces locomotives de 340 chevaux, une heure était nécessaire pour gravir la côte de La Colle-St-Michel (17 Kms) avec 80 tonnes de charge totale.

L'itinéraire de Nice à Digne avait été proposé à l'époque par l'ingénieur Beau de Rochas né à Digne le 5/4/1815, inventeur du cycle à 4 temps des moteurs à explosion dont on ne peut se passer aujourd'hui.

Les 28 Kms d'Annot à St André coûtèrent à l'époque 5650 Frs par kilomètre. Le 1/4/1935 deux autorails Renault (qui circulent encore, renoués, de nos jours) sont mis en service -28500 Kg en ordre de marche pour des moteurs de 300 chv et 12 cylindres en V, atteignant la vitesse de 76 Km/h. Il fallait 3h30 pour faire la ligne complète.

Les machines à vapeurs passèrent à l'arrière-plan, servant à tirer occasionnellement des wagons de marchandises ou à faire les chasse-neige, mais étaient toujours là, vaillantes et très solides. Elles reprirent leurs services à la déclaration de la guerre, puis le 31 Juillet 1943 les alliés anglais ayant bombardé le Pont de la Vésubie endommagèrent la ligne ce qui la neutralisa en partie.

Remises en service total sitôt après la Libération, les "Vapeurs" furent utilisées jusqu'en 1955 où malheureusement elles finirent à la ferraille, après plus de cinquante années de bons et loyaux services, personne n'ayant eu l'heureuse idée qu'un jour elles pourraient refaire le bonheur et la joie de beaucoup de gens amoureux fous de trains à vapeur.

Heureusement pour nous, les fanatiques du "Train des Pignes" dont j'admire la volonté et le courage ainsi que la passion des "belles choses anciennes", grâce à leur association qui a permis la remise en service d'une machine à vapeur, nous replongent dans le passé -du temps où enfant, je courais au tunnel adresser un chaleureux bonjour aux mécaniciens et voyageurs, dans le vacarme de la machine et la fumée qui me piquait les yeux.

Georges Léon-Gibelin

*Nos meilleurs vœux pour 1985!
Ame.*

(c) AME. 1985. Tous articles et dessins non signés.