

SAINT-CLAUDE LE PROJET IDÉAL



TRÈS BELLE VUE DE SAINT-CLAUDE EN 1964.
Un court train comprenant un fourgon et trois voitures, des « trois-pattes » s'appelées à partir en direction de Mores. La longue barre rocheuse de droite résulte des excavations nécessaires pour l'établissement de la gare.

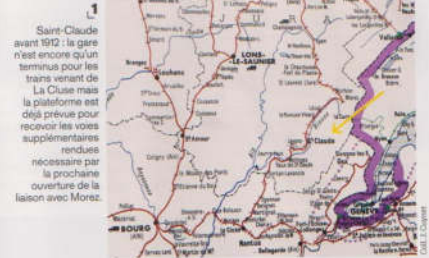
Projet de réseau

Un établissement modeste, sur une voie unique, avec un petit dépôt, adossé à la montagne. Énoncé comme cela, on croirait le cahier des charges d'un modéliste. Pourtant, cette gare existe en réalité ! Direction le Haut-Jura !

Toute et illustrations pour le CFFC, Jean Cuyret
Photos (sauf mention contraire) : G. Jacquier



Cette commune moyenne de 10000 habitants du Haut-Jura est connue pour ses fabrications de pipes, ses diamantaires et les Soufflacars (illustration ci-dessous). Arrivant d'Oyonnax, le chemin de fer dessert la ville depuis le 10 juillet 1889 (photo 1 et carte). La liaison avec Mores est prévue (figure 1), mais l'exécution de cette ligne nécessitant de nombreux ouvrages d'art et jugée peu rentable se fait désirer. La concession date de 1886, mais il faut attendre 1899 pour qu'un avant-projet soit déposé. Sur les 24 km du parcours, seuls 11 sont en alignement. Il faut percer dix-huit tunnels et tranchées couvertes totalisant près de 5 km et lancer neuf viaducs. Le plus beau enjambe la ville de Mores. Les plans sont établis par l'ingénieur Séjourné. La construction dure deux ans en raison de la nature du sol. Les travaux sont enfin reconus le 20 juillet 1912 et la ligne ouvre le 10 août suivant.



1 Saint-Claude avant 1912 : la gare n'est encore qu'un terminus pour les trains venant de La Cluse mais la plateforme est déjà prévue pour recevoir les voies supplémentaires rendues nécessaires par la prochaine ouverture de la liaison avec Mores.

Gare de passage devenue terminus

Saint-Claude est situé à la rencontre de deux courants. Le plus important se dirige en direction de Mores et Andelot où la « ligne des hirondelles » se raccorde à la Boisse (ligne Dole - Vallorbe). Des relations, essentiellement assurées par autorails ont pour origine Dijon, Dole, voire Mouchard.

À l'opposé, un trafic similaire a pour destination La Cluse, Bellegarde ou Lyon. Jugée trop déficitaire, cette relation est supprimée le 9 décembre 2017 (photo 2, p. 58). Notre étude portera sur les années précédant cette fermeture, durant lesquelles cette gare connaît un trafic relativement soutenu. ➔



Autrefois, le Mercredi des Cendres, des moines en chemises blanches et masques noirs parcourent les rues de la ville avec des soufflets pour déloger l'esprit malin se cachant sous les jupes de femmes. Cette tradition est devenue une manifestation folklorique.

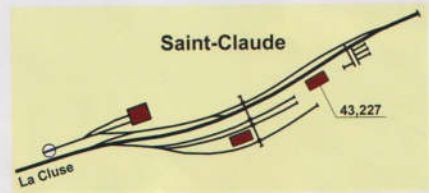


FIGURE 1. PLAN DE LA GARE INITIALE.

2008Loco-revue877p56_Clairvaux-jcu

Projet de réseau

SAINT-CLAUDE

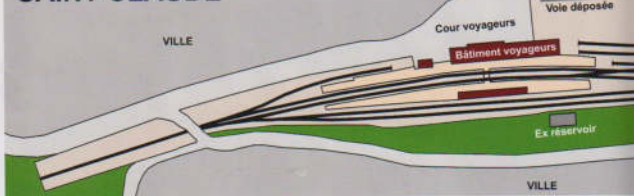


FIGURE 2. PLAN DE LA GARE.

Prédisposée au modélisme

Établie à flanc de montagne, la gare s'étend sur une distance de 750 m (figure 2). Arrivant de Mores par un tunnel, la voie unique passe sous un pont où se trouvent les premiers appareils de voie. Deux quais assurent la desserte des mouvements voyageurs. Plus loin, une halle et des voies de débord accueillent le trafic marchandises. Comme des relais de locomotives sont prévus, un pont tournant de 14 m puis de 17 m permet d'accéder à une remise

à trois voies. Il n'en reste plus que deux à partir de 1973. La voie unique poursuit son chemin en direction d'Oyonnax. Tout cet ensemble repose sur un terrassement artificiel relativement étroit. Une telle implantation va faciliter l'adaptation de ce site à une reproduction en modélisme.

Les bâtiments : PLM pur jus

Ce sont des réalisations typiquement PLM. Le BV à cinq portes est complété par deux

ailes latérales. Plus tard, l'aile gauche est modifiée par l'ajout d'une construction supplémentaire. La halle, très classique, est proposée par la firme Bête Modélisme, tout comme la remise à trois voies et le long abri de quai.

Est-il nécessaire de placer toutes les voies de service ? Cela dépendra de la place disponible. Les bâtiments de la ville pourront être oubliés. Ceux placés en arrière de la gare et en hauteur pourront à la rigueur être limités à leurs façades, voire complètement oubliés.



2 Le 9 décembre 2017, à 6h45. Triste fin pour la relation Saint-Claude - Oyonnax. l'AGC B 8198 va partir pour une dernière course, sous la neige et sans cérémonie.

2008Loco-revue877p58_Clairvaux-jcu

2008Loco-revue877p57_Clairvaux-jcu

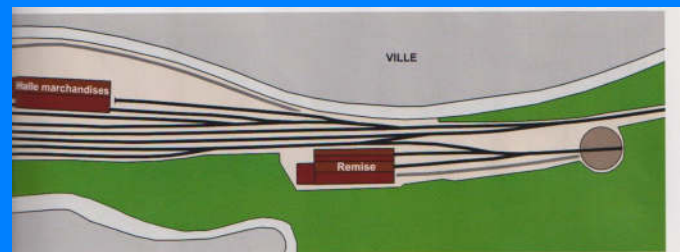


FIGURE 3. PLAN MAQUETTE.

Un réservoir fixe ou transportable

La nature des circulations - des autorails ou des rames remorquées courtes - permet de tasser les longueurs. La reproduction sera limitée à la partie ferroviaire du site qui pourra entrer dans un rectangle de 6,3 m de long pour une largeur variant de 0,40 à 0,60 m (figure 3). Une telle construction sera composée de trois éléments de 2,10 m ce qui facilitera l'exécution des travaux et un déménagement éventuel. Une structure en contre-plaqué de 10 mm sera légère et rigide. Elle reposera sur des pieds maintenant le plan de roulement aux environs de 1,30 m, hauteur favorable pour avoir une vision latérale, plus agréable qu'une vue de dessus.

Au temps de la vapeur

Sans remonter aux origines, intéressons-nous aux dernières « bouilles » ayant fréquemment Saint-Claude. Jusqu'en 1949, les 240 A du dépôt de Lons-le-Saunier assurent encore la traction des rames remorquées. Elles sont remplacées par des 140 L venues de Lons-le-Saunier et Besançon. À l'hiver 1957, les dernières 140 L sont détachées à l'annexe de Mores. Elles disparaissent à leur tour avec l'élec-

tification de Dole - Vallorbe au printemps 1958. Quelque 140 J résident à Mores pour le déneigement hivernal avant d'être radiées en 1966 (140 J 24 et 83).

Place au diesel !

Les Michelins d'origine PLM renforcés par un contingent venu de l'Ouest sillonnent le Haut-Jura jusqu'en 1952. Les VII de Lyon-Vaise sont remplacés par de

rars X 2400. Les ABJ vont devenir des habitués incontournables des omnibus locaux jusqu'à leur réforme et la fermeture du centre autorails de Besançon en 1975. Des Picasso X 3800 les accompagnent jusqu'au début des années 1980 (photo 3). Les puissants X 2800 prennent la relève. D'abord rouges à toit jaune (puis à toit rouge), ils sont modernisés et reviennent en livrée bleue et blanche à partir de ➔



3 Photo historique. Lors du tournage du film Le Voyage du père, Fernand va monter dans ce Picasso pour Bellegarde.

2008Loco-revue877p59_Clairvaux-jcu

Projet de réseau



4

Hiver 1988. La gare est très active. Remarquons la présence d'une RGP de deux X 2800 tractant une remorque unifiée, de deux autres X 2800 encadrant deux remorques et, en arrière-plan, de wagons couverts et citernes.

• 1978 (photo 4). Ils sont remplacés par des nouveaux X 7350 en 2004. Les X 2700 RGP 1 modernisés font des courses Dijon - Bourg-en-Bresse (photos 5 et 6) jusqu'à leur remplacement par les X 7350 et AGC. Des X 2100 arrivant de Bourg, fréquentent Saint-Claude en 1981-1982. En parallèle, des 040 DE à moteur

MGO (futurs BB 63500) de Besançon prennent en charge la traction des rames remorquées à partir de 1956. Elles sont remplacées au début des années 1960 par des BB 66000 (photo 7) et des BB 67300, devenues rares avec la fermentation (complémentarité camion chemin de fer) de la ligne.



5

Août 1991. Cette RGP (rame à grand parcours) arrivant de Morez va embarquer ces voyageuses en direction de Bellefleur.

2008Loco-revue877p60_Clairvaux-jcu

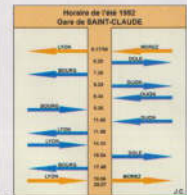
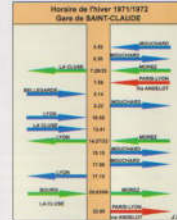


7 Mars 1989. À l'époque du SERNAM, ce court train de marchandises arrive de Morez. Le wagon plat portant une machine agricole précède deux transports de gaz.

Comment exploiter ?

Saint-Claude est une gare à autorails. Au cours des années, il est possible de trouver des VH, des AB1, des Picasso, des X 2800, des X 2100, des X 73500, des X 73500 et AGC. Un train de nuit encore présent en 1972 arrive de Morez. Il passe la journée à Saint-Claude pour en partir le soir. Le trafic marchandises est modeste. Il peut arriver par Morez ou Oyonnax. Outre des couverts et quelques citernes, des expéditions de bois permettent de voir des wagons spécialisés chargés sur place. La plupart des ces mouvements ont Saint-Claude pour terminus.

La majorité des circulations se fera par des allers-retours entre les couloirs et la gare. D'un côté, ce seront les trains arrivant de Morez qui repartiront en coulisse. De l'autre, ils arriveront d'Oyonnax pour y retourner (voir grilles horaires ci-contre). Les coulisses sont prévues pour ces mouvements, assurés principalement par des autorails. Arrivant en gare pour déposer les voyageurs, ils sont garés avant de partir pour une nouvelle course. Il faut faire quelques manœuvres en raison des remorques ou des compositions à plusieurs engins qu'il faut dissocier. L'examen des



Grille horaire 1971-1972. Les flèches bleues désignent les autorails ayant Saint-Claude pour terminus. Les flèches vertes sont les circulations poursuivant leurs courses, tandis que les rouges identifient le train de nuit qui passe la journée en gare.

Grille horaire 1992. Les flèches bleues correspondent aux mouvements des X 2800. Le déséquilibre des allers-retours est dû à la coupure de compositions intégrant plusieurs autorails. Les flèches jaunes représentent les passages de RGP.

6

Juillet 1997. Arrivée de Bourg-en-Bresse d'une RGP modernisée. Elle passe devant l'ancienne annexe-tracteur. Si le bâtiment de la remise est toujours en place, le foyer a aujourd'hui disparu.



2008Loco-revue877p61_Cclairvaux-jcu

Projet de réseau

LE PROJET EN BREF

- Echelle conseillée : N0 (V80)
- Dimensions principales : 410 x 180 cm
- Note conseillée : Picaux code 75
- Principe de structure : système assemblé
- Principe de tracé : réseau bouclé (avec couloirs cachés)
- Style : gare de passage sur ligne à voie simple
- Région : Nord-Jura
- Époque : années 1950 à 2000

• horaires montre que des rames composées de plusieurs autorails avec leurs remorques peuvent repartir isolément à différents horaires. Les rames tractées nécessitent quelques manœuvres. Seules les liaisons rapides par RGP ne marquent qu'un court arrêt en gare. Les mouvements de ces RGP seront limités à des allers-retours depuis les coulisses.

Le train de nuit fait un simple aller-retour côté Morez, ce qui imposera de pouvoir inverser la position de la motrice. Cette opération sera facile en gare; elle devra

être prévue en coulisses et sera facilitée par la présence de BB 63500 ou BB 66000, motrices bidirectionnelles. Les autres autorails ne feront des allers-retours que sur des trajets de la moitié du réseau : Morez - Saint-Claude et Oyonnax - Saint-Claude. Une exploitation numérisée avec rétrosignalisation permettra d'établir tout un scénario pour que tous ces mouvements s'enchâssent dans un ordre logique.

Une signalisation rudimentaire
La signalisation se limite à deux séma-phores mécaniques placés aux sorties de la gare et quelques tableaux fixes à quatre chevrons pointés en haut, trois crocodiles, un stop avant le pont tournant. Les transmissions par barres rigides gagnent à être reproduites. Elles se partagent en trois zones : côté Morez, côté Oyonnax et partie centrale. Nous aurons l'occasion d'y revenir lors de leur mise en place.

La structure
Une gare à flanc de colline, soutenue par un mur devant et par une longue falaise en arrière-plan possède un avantage esthétique certain. Cette disposition en escalier

reste limitée aux emprises ferroviaires. La ville située en avant ou au-dessus de la falaise n'a pas besoin d'être reproduite. Une profondeur réduite, plus importante au milieu qu'aux extrémités, permet de se focaliser sur les installations de la gare et évite de longs travaux pour reproduire un environnement « civil ». Ce projet, car il s'agit de l'établissement du cahier des charges d'une future réalisation, est désormais bouclé. En choisissant un site existant, tout est défini. Le plan des voies, les bâtiments, le matériel roulant et l'exploitation future sont connus (photos 8 et 9). Maintenant, il ne reste plus qu'à se concentrer sur la construction qui va demander un... certain temps! À bientôt pour de nouvelles aventures saclaudiennes (photo 10). ♦

REMERCIEMENTS

Un grand merci à Guy Jacquier qui a largement participé à l'illustration de cet article.



8 Le 10 août 1992. Rencontre inattendue entre l'X 2886 et la CC 72054 dont la présence en cette gare est exceptionnelle.

2008Loco-revue877p62_Cclairvaux-jcu



9 Août 1994. La BB 67346 va partir sur Oyonnax avec une courte rame de wagons chargés de grumes.

10 C'est le printemps! LX 73799 stationne en gare dans l'attente d'un prochain service.



2008Loco-revue877p63c_Cclairvaux-jcu