

Les grandes heures d'une gare internationale

MODANE DANS LES ANNÉES 80

Une gare internationale, c'est un sujet trop rarement abordé en modélisme. Et pourtant, quel bonheur que d'organiser les relais de locomotives en tête de trains. À Modane, traction électrique française et italienne se côtoient...

Texte et photos: Jean-Luc Bobier (sauf mention contraire)



SCÈNE COURANTE DES ANNÉES
80, LA CC 6554 VIENT DE
REPRENDRE À UNE LOCOMOTIVE
ITALIENNE UN TRAIN PROVENANT
DE TURIN (JUILLET 1988).



En juillet 1988, le gril du dépôt de Modane est bien garni. C'est encore la grande époque des CC 6500 et BB 7200.

Située à 1057 m d'altitude, la gare de Modane présente bien des atouts pour le modéliste. Jonction entre la France et l'Italie, électrifiée en 1500 V continu, les locomotives italiennes fonctionnant sous 3000 V continu y évoluent, à puissance réduite de moitié depuis 1963. Les installations sont conséquentes. Elles comportent un faisceau réception-export sur la commune de Fourneaux. Puis, en entrant sur Modane, d'un côté le dépôt, ou plus exactement l'annexe-traction qui comporte une rotonde de quinze voies et un gril ; de l'autre les débords. Dans la suite du dépôt on trouve le faisceau import. La gare, construite en 1958, comporte quatre voies dont une hors quai sert aux mouvements de machines ou à garer des trains. Elle est doublée, sur le quai en face, d'un bâtiment destiné aux douanes et pouvant servir d'abri de quai (le passage souterrain y est reçu). Plus loin, dans le prolongement de la gare, le dépôt des locomotives italiennes composé de cinq voies dont trois sous une remise. Jusqu'à hauteur du ►►



La 22307 entre en gare avec un train en provenance de Chambéry (été 2004).

Attelage de la 6536
au Mont-Cenis. Au
fond, un autorail
X 2800 en cours de
lavage (juillet 1983).

► passage supérieur de la RN 6 (ou ex-RN 6) il y a encore un faisceau réception import pour les trains de marchandises en provenance d'Italie, et à quasiment à hauteur du pont, la séparation 1500 V/3000 V.

Un peu d'histoire : des années 70 à 90

Au début des années 70, le trafic de la ligne de la Maurienne, encore électrifiée par troisième rail, est en croissance continue. Son parc de locomotives est ancien bien que renforcé par des unités multiples de BB 1 à 80 (dites unités Maurienne) et par six CC 7100 équipées de frotteurs. Une mise à niveau du matériel moteur et de l'équipement de la ligne s'impose. Elle intervient en deux temps. Premier temps : l'affectation de vingt-et-une CC 6500 neuves, équipées de frotteurs pour capter le courant sur le troisième rail. Montrant une livrée verte à bandes blanches, plus sobre que celle des « rouges » 6501 à 6538, elles ne sont employées – tout au moins les premières années – que sur le rapport PV (vitesse limite 100 km/h) : des machines qui permettent d'augmenter les charges admises, de donner de la souplesse à l'exploitation et d'éliminer le parc d'origine PLM vieillissant. Deuxième temps : la réélectrification et la modernisation de la ligne. Opération qui s'accomplit en plusieurs années, avec le remplacement du troisième rail par la caténaire et qui s'achève à l'été 1976.

Côté traction, désormais toutes les CC 6500 peuvent être employées sur la ligne. La mise en service progressive des BB électroniques (7200 et 22200) puis du TGV les écarte des grands trains de la ligne impériale et les rend disponibles pour la Maurienne où leur grande puissance trouve pleinement à s'exprimer. Dans le même temps, la décision est prise d'affecter au dépôt de Chambéry une soixantaine de BB 8100 qui vont cette fois permettre d'éliminer les unités Maurienne de BB 1 à 80. La période de fin des années 70/début des années 80 voit un trafic continu sur la ligne, assuré essentiellement par les BB 8100 et les CC 6500, épaulées parfois par les CC 7100 voire par des incursions de BB 25150. Jusqu'en 1984, les omnibus sont assurés par des RGP 1 et/ou par des X 2800. Ce paysage commence à évoluer avec l'introduction de trente-huit BB 7200 en septembre 1983 et le départ concomitant d'une première vague



La CC 6548 relaie une machine italienne, visible au fond, sur le tiroir



La CC 7116 arrive en tête du 319 pour Turin. La voiture technique sera détachée du train par la 7116 avant la suite de son parcours (été 1983).



Devant la remise FS, les locomotives E 652 et E 633 des FS.

de BB 8100. S'ouvre alors une période de cohabitation entre les CC 6500, les BB 8100 et les BB 7200. Aux CC 6500 les voyageurs, tandis que les messageries et marchandises sont partagées entre les trois séries.

Modane vit ses années belles

Les années 80-90 constituent la grande époque de la ligne de Maurienne avec des circulations fréquentes et répétées.

À l'aide des fascicules horaires de 1979, et des horaires de l'indicateur officiel de 1981 et de 1984, il est possible de se faire une idée du trafic de l'époque. Ainsi, c'est près d'une centaine de circulations quotidiennes voire plus avec des « fac » que débite alors la section de Saint-Jean-de-Maurienne à Modane: une vingtaine de trains de voyageurs dans les deux sens, des messageries, des marchandises, et des trains de locomotives redescendant sur Saint-Jean.

La trame de dessertes voyageurs est alors constituée comme suit:

- Trois à quatre aller/retours omnibus longs temps assurés conjointement par des ►►

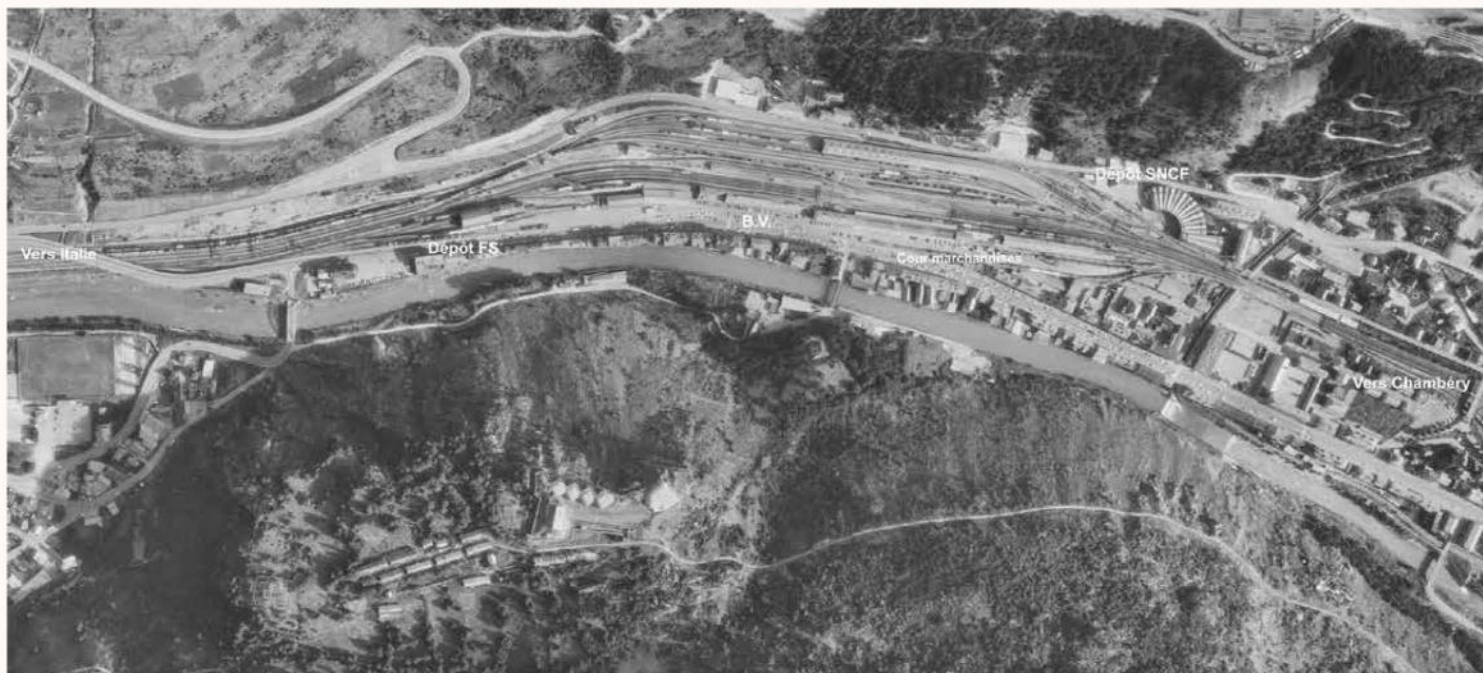


FIGURE 1.

Photo aérienne de la gare de Modans dans les années 70 (document IGN)

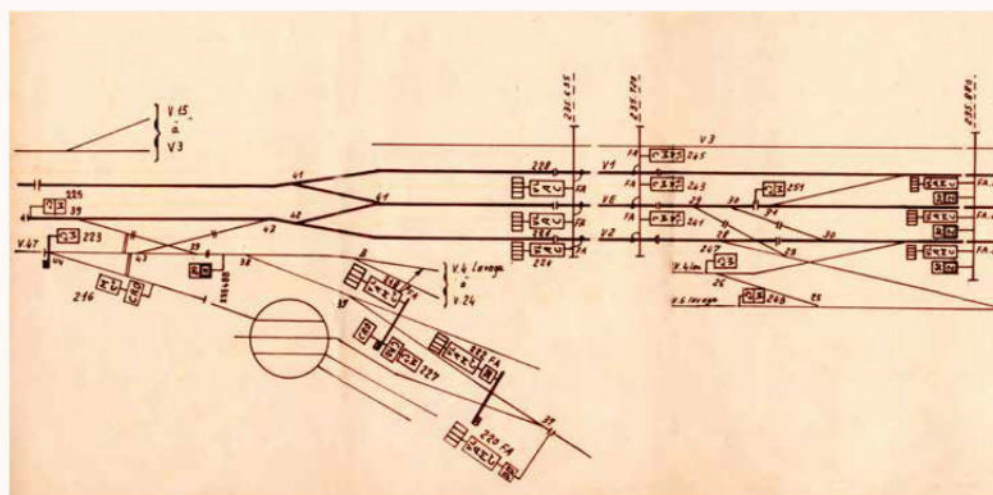


FIGURE 2.

Plan schématique de l'extrémité côté Chambéry de la gare.



MODANE: QUELQUES COMPOSITIONS DE TRAINS À REPRODUIRE (ANNÉES 1980-1985)

Rapide 214 Le Mont-Cenis au départ de Modane: CC 6500 + trois B10tu + B6Du + deux A9u VSE des FS (livrée C1).

Roco a sorti un coffret Mont-Cenis réf. 74032 (trois B10tu SNCF) et 74033 (deux A9u FS). On ajoutera la B6Du Piko.

Express 319 Lyon – Turin CC 6500, CC 7100

+ B12 FSA10 FS + quatre B12 FS + B5D. Voitures type des FS: ACME, voiture B5D: REE, R37.

Rapide 213 Palatino CC 6500 + quatre B10c10ux + WL T2S FS + WL M FS + deux WL MU FS + deux B10c10ux (nb: un Gril Express a été détaché à Chambéry).

Les B10c10ux ont été reproduites par Roco et par Piko.

WL T2S: ACME. WL M et MU: Rivarossi, Jouef.

Express 218 au départ de Modane: CC 6500 + trois B11tu + Dd²s MC 76 + A4B6u + deux B12 FS (tranche Paris-Lyon) + A5B6FS + deux B12 FS + B5D. *Les Corail ont été reproduites par Roco, Piko, L.S.Models; le fourgon MC 76 par Roco; les voitures type X des FS par ACME.*

Omnibus 8486 au départ de Modane: CC 6500, BB 25100 A3B5 métallisée PLM + trois à quatre voitures DEV d'embranchement. Ce train a aussi été composé de voitures Romilly avec BB 25150 en tête. On lui a aussi vu des Bruhat. Voitures Romilly EPM et Bruhat Roco. L'A3B5 métallisée pourra être remplacée par une OCEM RA. Quant aux voitures DEV d'embranchement voir AMF 87 (en kit ou monté).



Escale au dépôt de la CC 6570 est préservée par l'APCC 6570 (Association pour la préservation de la CC 6570).

► mouvements autorails (RGP, X 2800) et par des trains; puis, au milieu des années 80 uniquement par des trains (CC 6500 + quatre à cinq voitures).

- Des circulations express et rapides Lyon – Turin, dont le 215/214 Mont-Cenis
- Une circulation express Paris – Rome, avec tranche en provenance de Lyon ajoutée ou retranchée à Chambéry (Express 219/218)
- Plusieurs trains de nuit en provenance de Paris vers l'Italie, 213/212 Palatino (Rome), 211/210 Napoli-Express (Naples), 216 Stendhal (provenance Milan)
- Un train de nuit pour Modane 5617/5616

La gare de voyageurs constitue à elle seule un intérêt évident pour le modéliste avec les changements de locomotives entre France

et Italie, des dépôts SNCF ou FS à la gare et vice-versa. Les compositions variées de ces trains ajoutent du piment.

Une tranche de trafic le matin

Au départ de Modane, de 9 h à 12 h par exemple, les circulations se suivent.

Le bal s'ouvre dès le départ par un train de remorques routières en sens pair remorqué par une CC 6500. Il croise l'omnibus 7293 assuré par un X 2800 avec une remorque Decauville arrivant à 9 h 06 en gare de Modane. Des circulations messageries et marchandises s'ensuivent. L'express 319 Lyon – Turin atteint Modane à 10 h 25 avec des voitures type X des FS en majorité. Cet express est remplacé en 1984 par un rapide

Corail, le 415 puis 410/1 avancé d'une heure à 9 h 34 Modane.

Train phare, le Mont-Cenis, rapide 214 part à 10 h 37. Il est bien souvent confié à une CC 6500 rouge. Le « Bovins-Express » arrive à Modane vers 11 h : un train qui provient de Parthenay dans les Deux-Sèvres via Saint-Germain-des-Fossés et Saint-Etienne. À destination de l'Italie, il transite par Chassas-sur-Rhône où il est repris par une CC 6500. À Saint-Jean-de-Maurienne, le renfort se fait en tête principalement avec une seconde 6500. À Modane, a lieu le contrôle vétérinaire, les animaux étant nourris avant de repartir pour l'Italie, au début de l'après-midi. Ce train roule deux fois par semaine : le jeudi et le samedi. Enfin, le 8486 omnibus composé de voitures DEV d'embranchement quitte Modane à 11 h 48. Au milieu de la décennie, les autorails sont remplacés sur les omnibus par des rames tractées, confiées aux CC 6500.

Dans les coulisses, visite au dépôt de Modane

Il est 9 h 45 en cette matinée de juillet 1984, visite au dépôt où six CC 6500 garnissent le gril et la rotonde. Le bonheur ! À l'inventaire :

- Arrivée à 9 h 29 avec le 8481, la **CC 6544** repartira avec le 8486 à 10 h 30 derrière le 214 le Mont-Cenis.
- Arrivée à 9 h 34 avec le 415, la **CC 6560** repartira à 10 h 50 au 43706 pour Culoz
- Arrivée à 7 h 08 en pousse du 43769 la **CC 6546** repartira à 13 h 48 avec le 43714 pour Culoz.
- Arrivée à 4 h 15 avec le 42717 en provenance d'Ambérieu, la **CC 6501**, tête de la série, repartira à 11 h 40 au 43708 pour Culoz.
- Arrivée à 8 h 47 avec le W8495 la **CC 6554**, verte à l'origine et fraîchement repeinte en livrée rouge « coup de soleil » repartira ►



Au dépôt de Modane, une BB 8100 en stationnement. Au fond, la CC 6543.



Grande époque des 6500
au dépôt de Modane, en
juillet 1983: les CC 6544
et 6564 s'y rencontrent.



La locomotive historique
E 636 en visite à Modane à
l'occasion d'un train spécial
en partenariat avec l'APMFS.

© L. Mollard



La BB 63074 en piteux état évolue en gare de Modane, le 24 février 2005.



LES LOCOMOTIVES À MODANE (ANNÉES 1980-85)

CC 6500 des trois sous-séries, rouges et vertes: TAB, Jouef, Roco, L.S.Models
BB 8100: Roco, Piko
CC 7100: REE, Rivarossi
BB 7200: Roco, L.S.Models
BB 25150: Roco, REE (à venir)
RGP: Roco, REE

X 2800: Roco, REE
E 652 des FS: Rivarossi, ACME
E 656 des FS: Roco, ACME
En remontant un peu plus loin, on pourra aussi trouver les BB 1 à 80 (Mistral) et les E 636 des FS (ACME). À l'inverse, plus récentes, les BB 36000 (Jouef)

- à 15 h 15 avec le 8488, un omnibus pour Chambéry.
- Arrivée à 8 h 06 avec le 43707 la **CC 6564** repartira à 10 h 27 avec l'IC 214 le Mont-Cenis.

1984, suivons le mécano de la 6564

Au dépôt de Modane, il est possible d'assister au spectacle de l'évolution des machines. En ce jour de 1984, le mécano de la CC 6564 s'apprête à rejoindre la gare pour se mettre en tête du 214, après avoir effectué une préparation courante (PC). La machine, stationnée sur le gril juste à côté de la 6544, se met en marche lentement et pénètre sur le pont tournant qu'elle traverse directement pour prendre la voie de sortie du dépôt qui longe la rotonde, côté Chambéry. La locomotive passe

sur le dérailleur qu'elle talonne. C'est une protection de sécurité. Elle est destinée à éviter qu'une machine roulant en sens inverse ne tombe dans la fosse lorsque le pont tournant est orienté sur une autre voie. Repéré par la pancarte CRO, il franchit le crocodile d'essai dont la répétition « signal fermé » retentit. Le test est bon ! Le carré violet 216 est fermé. Le mécano descend pour téléphoner. « Bonjour. Au carré 216, machine du 214 » : « À l'ouverture ! » répond le poste de gare. Le signal s'ouvre. La 6564 s'avance sur la voie 47 en impasse jusqu'à dégagement du carré violet 223 orienté en sens inverse, qui lui permettra de faire mouvement vers la gare de Modane une fois l'itinéraire tracé. Changement de cabine. Le carré violet 223 s'ouvre. La 6564 va pouvoir faire mouvement jusqu'à son

train. La machine repasse devant le dépôt, cisaille les voies à l'entrée de gare, longe le chantier de remisage des matériels voyageurs et contourne les bâtiments de la gare internationale pour arriver sur voie D. C'est de là que part le 214 qu'elle doit assurer. Mise en tête. La rame comprend six voitures : B10 tu VTU + B10 tu VTU + B10 tu VTU + B6Dd2 VU + A9u VSE livrée C1 (FS) + A9 u livrée C1 (FS). Le 214 est prêt à partir, ce qui se fait à l'heure comme il se doit. Peu après, la 6564 en tête du Rapide 214 repasse devant le dépôt, en route pour Saint-Jean-de-Maurienne, son premier arrêt. Fin de la séquence !

L'apogée: un beau thème de modélisme

Au début des années 80, que ce soit en gare ou au dépôt, la partie haute de la ligne de la Maurienne, avec son trafic international, offre un spectacle vivant. Elle est probablement à son apogée, c'est cette période que le modéliste pourra s'attacher à faire vivre, à moins qu'il ne préfère plus contemporain, avec les BB 36000 et les TGV. Pour le moment, la liaison est interrompue suite à l'éboulement du 27 août 2023 à la Praz. Les circonstances veulent que cette interruption vienne en quelque sorte illustrer de manière flagrante le déclin de la ligne. ■