

RÉALITÉ

LA GARE DE SYAM

UN JOLI SUJET DE MODÉLISME

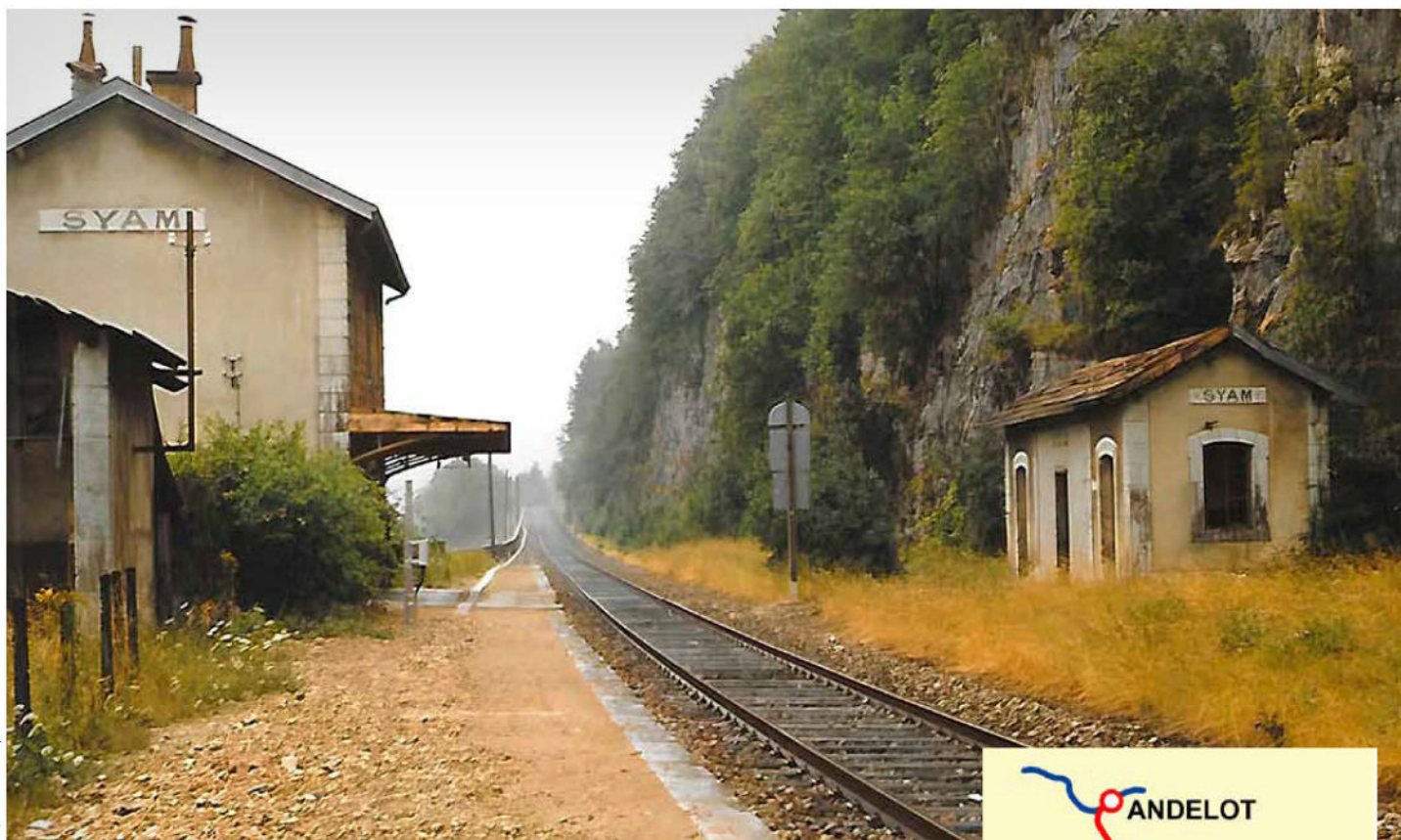
Texte et illustrations : Jean Cuynet (sauf mention contraire)

EN MAI 1991, LA 141 R
568 ABORDE LE GRAND
VIADUC, PEU AVANT
LA GARE DE SYAM.



Laurent Tessier

DR, coll. C. Frère



La gare de Syam juste avant sa démolition est à l'abandon depuis plusieurs années.

Comme une kyrielle de petits établissements nés à la fin du XIX^e siècle, la gare de Syam n'a jamais connu ni gloire ni prospérité. C'est justement cette discrétion qui incite qu'on s'y intéresse !

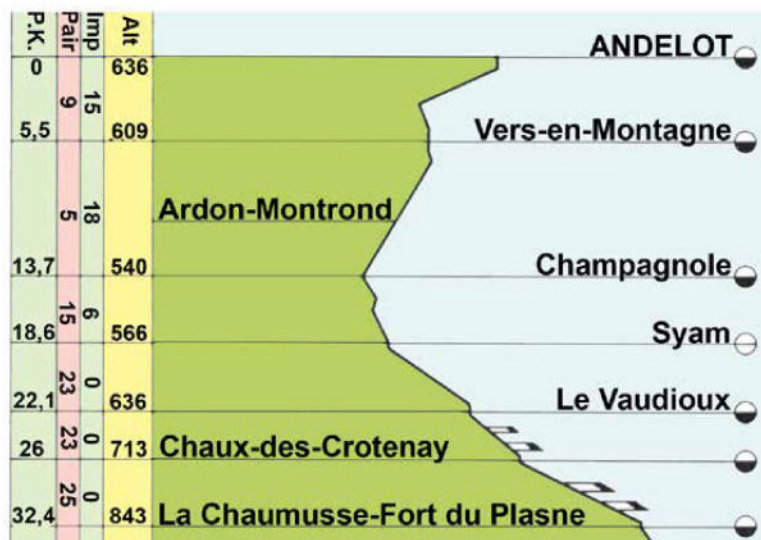
Le village de Syam est situé à proximité de la ligne dite « des hirondelles », joignant Andelot à Saint-Claude, via Champagnole et Morez. C'est une ligne de montagne à voie unique, ponctuée de nombreux ouvrages d'art (**figures 1 et 2**). Le site de Morez est très connu pour ses multiples viaducs.

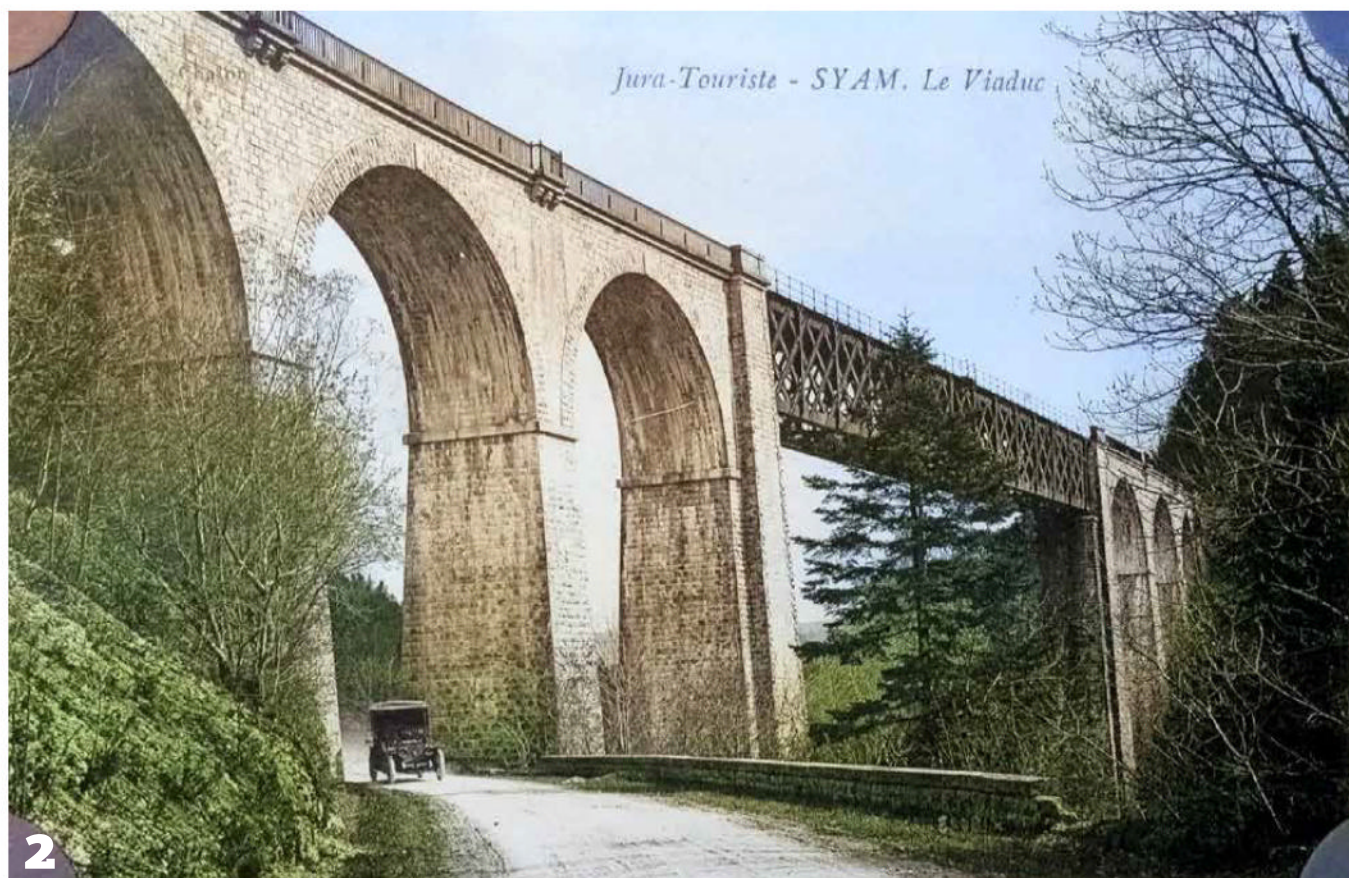
Un archétype de la modeste gare

La section Champagnole - Saint-Laurent ouvre le 10 juillet 1890. La station de Syam est établie à flanc de montagne, sur une plateforme taillée dans la roche (**photo 1**). Elle est précédée par un haut viaduc enjambant l'Ain par une travée métallique de 60 m reliant deux parties en maçonnerie, à 46 m au-dessus du niveau de ►

Figure 1
Syam se situe dans le Jura, sur la ligne d'Andelot à Saint-Claude, par Morez.

Figure 2
Profil de la ligne aux alentours de Syam.





Coll. LR Presse

► l'eau (**photo 2**). Le bâtiment des voyageurs à trois portes, typique du PLM, est accompagné d'une petite halle à marchandises, d'un abri de quai et d'un « chalet de nécessité » (**photo 3**). Une grue est placée dans la cour de débord, et deux petites plaques tournantes permettent de déplacer des wagons sans l'aide d'une locomotive (**figure 3**). Ces installations s'avèrent importantes par rapport au trafic local. Les petites plaques tournantes disparaissent, sans doute avant la Seconde Guerre mondiale, et le plan initial est allégé (**figure 4**). La voie d'évitement ne sert qu'au garage d'un train croiseur avant de disparaître à son tour. Aujourd'hui, les trains ne s'arrêtent plus à Syam, et il ne reste rien de ces installations.

Le matériel roulant : règne de l'autorail

Les débuts de la traction diesel, BB 63500 puis BB 66000, commence au début des années 1960, en remplacement des locomotives à vapeur issues du PLM : 240 A, puis 140 J et L. De modestes dessertes marchandises circulent en compagnie d'ABJ du centre autorails de Besançon (**photo 4**) renforcés par des X 3800 dits Picasso. La fin des ABJ, en 1975, marque la

venue de X 2800, qui assurent durant une trentaine d'années des relations voyageurs à raison de trois à quatre allers-retours quotidiens. Dans les années 1980, il n'y a plus qu'un arrêt dans chaque sens à Syam, et plus du tout en 1990. Cependant, des RGP modernisées assurent des relations rapides sur la ligne. Plus récemment, des AGC et surtout des X 73500 restent les seules circulations encore en service. ■



Coll. C Frère

↑↑ Le viaduc de Syam, long de 144 m, enjambe l'Ain.

↑ Au début du XX^e siècle, la gare est à son développement maximal, même si la voie d'évitement est parfois utilisée pour garer du matériel en cours de réforme.

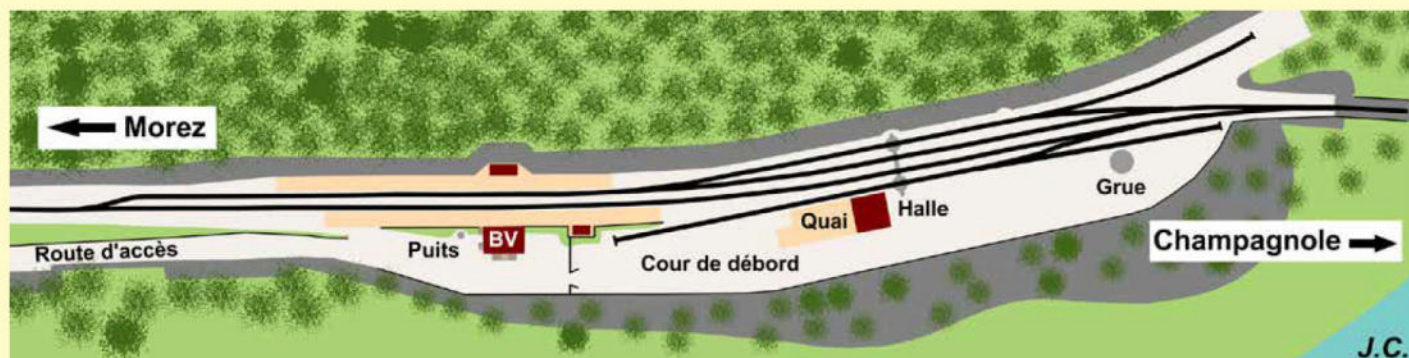


Figure 3. Plan de la gare initiale, aux installations importantes par rapport au trafic local.

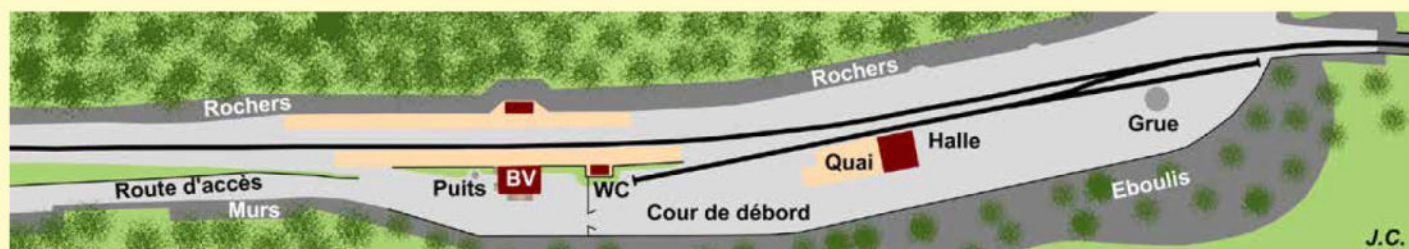


Figure 4. Configuration adoptée depuis les années 1960.



L'X 3018, un ABJ 1 du centre autorail de Besançon, marque l'arrêt en gare dans les années 1960. La voie d'évitement est défermée et le quai 2 envahi par la végétation. La 2 CV stationnant sur le quai 1, malgré des travaux de maçonnerie en cours, montre bien la faible fréquentation de cette station.