

Quand la réalité inspire la fiction

ARLANC, UNE GARE ÉVOLUTIVE

Nos réseaux évoluent, avec de nouvelles voies, de nouveaux bâtiments, en fonction des besoins. Ils ne sont en fait que le reflet de la réalité, comme nous le montre Pierre Simonet, qui détaille l'histoire de la gare d'Arlanc. Passionnant.

Texte: Pierre Simonet



© Collection Pierre Simonet

Le PLM dote Arlanc d'un BV de deuxième classe à cinq portes donnant sur le quai. La locomotive 248, une 121 de la série 111 à 400, assure le renfort sur le train 2903 en provenance de Saint-Germain-des-Fossés.

Chef-lieu de canton dans le Puy-de-Dôme, à 595 m d'altitude, Arlanc est située à l'extrémité sud de la plaine d'Ambert où coule la Dore, entre les monts du Forez et ceux du Livradois. La gare de la bourgade est établie au PK 454,249 de la ligne 785,000 de Saint-Germain-des-Fossés

à Darsac, sur la section d'Ambert à Darsac (**plan 2**) Au-delà d'Arlanc, la Dore s'engage dans une gorge sinueuse que va suivre la ligne pour prendre de la hauteur et accéder au plateau nord du Velay, à plus de 1 000 m, si bien que la gare constitue le point de transition entre une ligne de plaine et une ligne de montagne.

Remontons aux origines

La section d'Ambert à Darsac, inscrite en juillet 1879 au plan Freycinet sous le numéro 146, est d'abord étudiée par les ingénieurs des Ponts et Chaussées du Puy-de-Dôme. Elle est déclarée d'utilité publique le 6 août 1881 et son tracé est approuvé le 8 octobre. Sa concession au PLM n'intervient que le 2 août 1886 et ►►



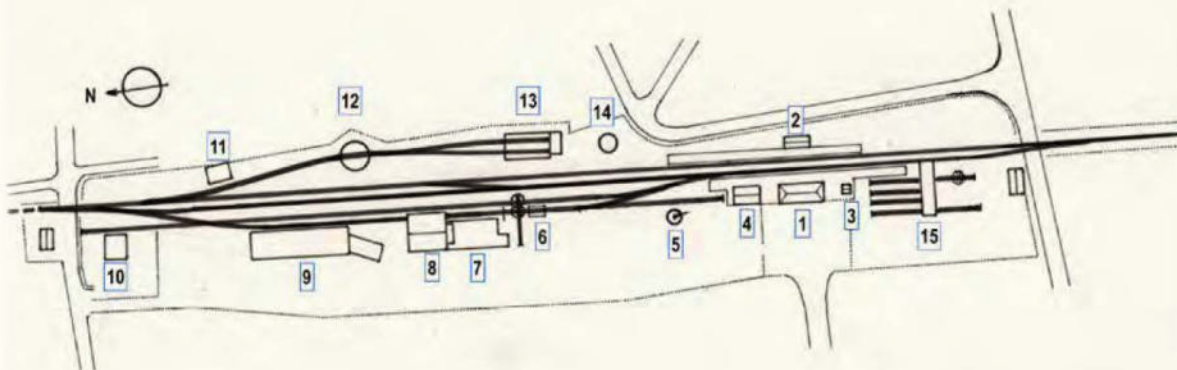
2: Carte de localisation de la gare d'Arlanc.

3: Installations de la gare d'Arlanc prévues en 1887 par le PLM (d'après un plan figurant aux Archives départementales de la Haute-Loire. Aux fins de l'infographie, la longueur des voies a été réduite d'un tiers environ).

4: Plan de la gare d'Arlanc daté du 30 juillet 1894.

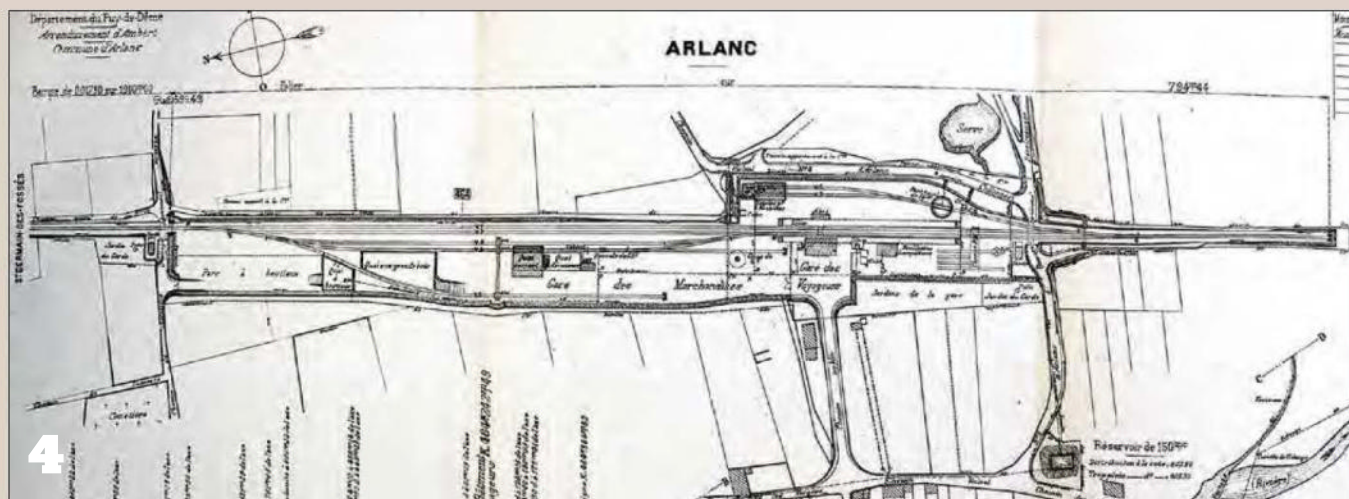
2

© Collection YB



3

- 1: bâtiment des voyageurs
- 2: abri de quai
- 3: édicule d'aisances
- 4: lampisterie, bouillotterie et foyer des agents de train
- 5: grue de chargement
- 6: pont-bascule
- 7: quai découvert
- 8: halle des marchandises
- 9: quai aux grands bois
- 10: quai et parc à bestiaux
- 11: quai à combustibles
- 12: pont-tournant de 14 m
- 13: remise pour deux machines et foyer des roulants
- 14: réservoir de 100 m³
- 15: chariot transversal et parc pour 10 voitures.



4

© Archives départementales du Puy-de-Dôme



© Collection Pierre Simonet

Le PLM a finalement bâti au-delà du BV, en direction de Darsac, la lampisterie, la bouilloterie et le foyer des agents de train.

► la Compagnie décide de s'en tenir d'abord à la construction des 16 premiers kilomètres entre Ambert et Arlanc, d'une exécution aisée puisque le parcours sera en plaine, et elle se contente de reporter à plus tard la construction de la section montagneuse menant à La Chaise-Dieu et à la bifurcation de Sembadel, la plus haute du PLM, à 1 089 m.

Un premier projet

En juin 1887, le Service de la Construction du PLM soumet à l'Administration le premier plan des installations à Arlanc (**plan 3**). La Compagnie positionne la gare à la limite Est de la bourgade entre deux passages à niveau, les futurs PN 89 et 90 de la ligne 785 000. Terminus provisoire, elle disposera seulement de deux voies à quai résultant du dédoublement de la voie unique, toutefois ce statut temporaire amène quand même la Compagnie à vouloir la doter d'une annexe-traction embranchée sur la voie 1 d'entrée, côté Ambert. Les installations prévues pour la traction comportent une remise pour deux machines avec un foyer pour les roulants, un pont-tournant de 14 m et un quai à combustibles, ainsi qu'un réservoir d'eau de 100 m³ alimentant une grue hydraulique placée sous la remise. De plus, le PLM veut installer, au-delà du bâtiment des voyageurs, une parc de voies en épi pour garer dix voitures, desservies par un chariot transversal de

6,80 m de long. Les installations voyageurs, situées sur des trottoirs de 100 m de long, comprendront, longeant la voie 2, un BV de deuxième classe de 21 x 8 m, des cabinets d'aisances de 3,5 x 3,5 m à quatre sièges, ainsi qu'un bâtiment technique de 17 x 8 m abritant la lampisterie, les bouillottes et le foyer des agents de trains. Un abri de quai de 12 x 3,5 m longeant la voie 1, fait face au BV. Les installations marchandises seront situées du même côté des voies principales que le BV, côté Ambert. On retrouve successivement un quai découvert de 30 x 12 m, une halle de 20 x 12 m avec bureau de la Petite Vitesse accolé sur le pignon sud. Enfin, un quai aux grands bois occupera un espace de 50 x 12 m. Toutes ces installations seront desservies par deux voies embranchées à leurs extrémités sur la voie principale 2. Ces voies 4 et 6 seront reliées entre elles avant le quai découvert grâce à une voie transversale avec plaques tournantes. La voie abritée sous la halle sera prolongée vers le BV par un tiroir desservant une grue de chargement de 6 t, alors qu'une bascule et un gabarit de chargement seront placés devant le quai découvert. Côté Ambert, une traversée de jonction double donnera accès à la voie 2 et à un tiroir longeant un parc à bestiaux où sera établi un quai de 13 x 15 m destiné à l'embarquement ou au débarquement des animaux. Au terme de l'enquête sur l'emplacement des stations, la décision

ministérielle du 26 juin 1888 approuve la localisation proposée par le PLM.

Les installations retenues

Le 5 février 1890, le PLM dépose les plans définitifs de la gare d'Arlanc (**plan 4**) qui déplacent vers le sud les installations de la traction, branchées plus logiquement sur le tiroir en cul-de-sac. Agrandie pour abriter quatre machines, la remise est désormais presque en face du BV. La grue hydraulique et une fosse à piquer précèdent le pont-tournant, mais le quai à combustibles n'est pas prévu. Un réservoir maçonné sera construit à l'ouest de la gare, alimenté par une conduite d'amenée à partir de la rivière la Dolore. La longueur des quais est portée à 120 m. Le bâtiment de la lampisterie et des bouillottes est à présent positionné entre les cabinets d'aisances et le parc des 10 voitures et sa longueur est réduite à 14 m (**photo 5**). Le plan des voies marchandises est aussi revu, le tiroir du parc à bestiaux est remplacé par une voie de débord branchée sur les voies 4 et 6. Le long de cette voie 8, à son début, on retrouve de part et d'autre le quai à bestiaux puis le quai aux grands bois. Une voie transversale avec plaques tournantes de 4,4 m relie ces trois voies au nord de la halle couverte dont la longueur a été portée à 25 m. Après avoir examiné ce plan lors de sa séance du 6 août 1890, le Conseil général des Ponts et Chaussées ►



Les installations pour les marchandises sont situées du même côté des voies principales que le BV. On notera la présence d'un signal d'aiguille commandant l'accès aux voies de services 4 et 6 à partir de la voie 2.

Extraits des horaires de novembre 1895 pour les circulations voyageurs de sens impair (7A) et de sens pair (7B).

● Pont-de-Dore (B)	dép.	7 10	11 35	soir	7 10
Courpière.....		7 28	11 55	...	7 28
Giroux.....		7 49	midi 22	...	7 51
Olliergues.....	8 »		midi 35	...	8 2
Vertolaye.....	8 15		midi 54	...	8 18
Ambert.....	8 36	1 17	...	...	8 41
Marsac (Puy-de-D.)	8 52	1 33	...	...	8 57
Arlanc..... arr.	9 5	1 47	...	...	9 10
	matin	soir			soir

Arlanc.....	dép.	4 45	...	matin	8 34	...	soir	4 10
Marsac (Puy-de-D.)	5 »	...	...	...	8 53	...	...	4 26
Ambert.....	5 17	...	...	...	9 15	...	...	4 48
Vertolaye.....	5 36	...	...	...	9 36	...	...	5 7
Olliergues.....	5 50	...	...	...	9 52	...	...	5 21
Giroux.....	6 »	...	...	...	10 5	...	...	5 31
Courpière.....	6 19	...	...	...	10 28	...	...	5 52
● Pont-de-Dore	arr.	6 37	...	matin	10 47	...	...	6 10
								2450

7a

7b



Vue aérienne de l'annexe-traction à la fin des années 1950 ou au début de la décennie suivante. L'une des voies est déjà déposée.

► est d'avis de l'approuver, sous réserve de ramener la taille de la remise à deux machines, de réduire à 20 m la longueur de la halle couverte et à 25 m celle du quai découvert (**photo 6**). Quant au réservoir maçonné, sa contenance devra être limitée à 150 m³. La décision ministérielle du 29 septembre 1890 permet aux travaux de commencer. Au 31 mai 1892, le BV, l'abri de quai et la lampisterie

sont couverts, tandis que les fondations de la remise des machines sont en cours. Le tronçon Ambert-Arlanc est mis en service le 1^{er} juillet 1893. La gare d'Arlanc s'anime alors au rythme de trois trains de voyageurs quotidiens par sens (**photos 7A et 7B**) auxquels s'ajoute une desserte marchandises paire et impaire répondant aux besoins à travers plusieurs marches facultatives.

La remise est agrandie

En juillet 1892, les ingénieurs du PLM ont déposé le plan du tracé et le profil en long de la section d'Arlanc à Darsac, approuvé en août 1893. Arlanc sera le point de rupture dans le tracé comme dans le profil, puisque dès la sortie de la gare la voie prend de l'altitude par une rampe de pratiquement 30 mm/m sur un tracé en fer à cheval avec

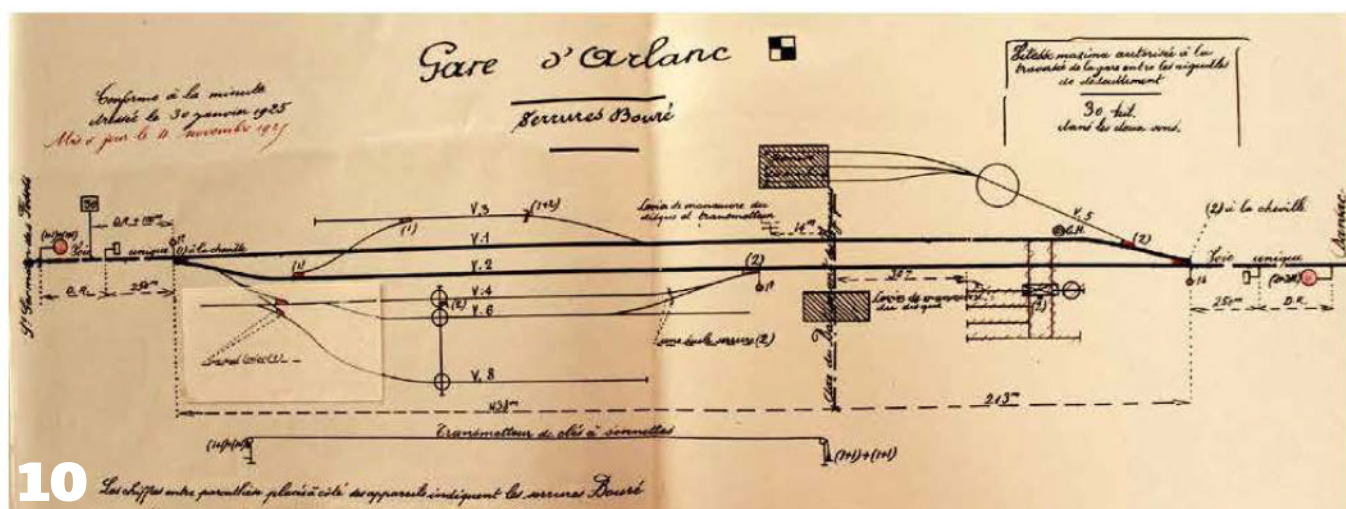
RÉALITÉ

Comme la remise, le foyer des roulants a été agrandi à la condition de disposer d'une bonne fenestration.

Schéma du plan de voie modifié en 1925 par la suppression du parc à voiture ainsi que par l'ajout de la voie 3 et du tiroir des voies 4 à 8.

© Pierre Simonet

9



10

Les chiffres entre parenthèses placés à côté des appareils indiquent les appareils existants.

© Archives départementales du Puy-de-Dôme

une courbe de 200 m de rayon, sur plus de 3 km. Jusqu'à La Chaise-Dieu, fortes rampes et courbes serrées vont se succéder, si bien que ce tronçon montagneux nécessitera l'emploi de locomotives de renfort : Arlanc sera non seulement le lieu de leur relais, mais aussi l'endroit où les trains seront fractionnés ou recomposés. Aussi, dès la mise en service de la section Arlanc-Darsac, le 29 septembre 1902, le PLM inclut dans les travaux l'agrandissement de la remise pour qu'elle puisse abriter six machines. La Compagnie désire allonger la remise à deux voies déjà en place pour pouvoir y accueillir deux locomotives supplémentaires et elle prévoit de lui coller une travée additionnelle d'une longueur équivalente pour abriter deux autres machines l'une derrière l'autre (photo 8). Cette troisième voie additionnelle sera dotée d'une fosse sur toute la longueur de cette remise à voie unique. De plus, l'annexe initiale sera agrandie pour pouvoir héberger douze roulants. Mais le projet soumis en 1903 par le PLM est rejeté au ministère par l'ingénieur des Mines chargé du Contrôle qui met en avant une solution moins coûteuse avec report à Ambert de l'origine de la ligne.

Le PLM renouvelle sa demande, un nouvel ingénieur du Contrôle, favorable au projet, est entré en poste. L'autorisation est donnée en juillet 1906, avec la réserve d'avoir un nombre suffisant de fenêtres à l'annexe afin que les chambres ne manquent pas de lumière ! (photo 9). L'agrandissement de la remise sera l'occasion d'installer une grue hydraulique additionnelle à l'extrémité du trottoir de la voie 1, afin que les machines puissent faire une prise d'eau avant d'attaquer les rampes conduisant à Sembadel.

Années 1920 : le plan de voies évolue

À la mise en service du prolongement vers Darsac, le PLM maintient une exploitation avec trois trains de voyageurs par sens, mais dans la première décennie d'existence de la ligne, la Compagnie ajoute un quatrième train de voyageurs dans chaque sens, tandis que pour les marchandises, le train régulier de desserte aller et retour entre Saint-Germain-des-Fossés et Sembadel se trouve complété par trois circulations facultatives par sens. Dans la première moitié des années 1920, un cinquième train de voyageurs assure, deux

jours par semaine, un aller-retour entre Sembadel et Saint-Germain-des-Fossés durant une bonne partie du service d'été. En juin 1924, ce cinquième train devient quotidien dans le sens impair entre Arlanc et Vichy et les circulations facultatives pour les marchandises passent à quatre par sens dont trois d'entre elles ont Arlanc pour origine ou terminus. L'augmentation du trafic amène le PLM à remanier en gare d'Arlanc la composition des trains de marchandises et à différer des trains de voyageurs impairs une tranche de voitures qui est remise aux trains pairs. Ces manœuvres entraînent un long stationnement d'une rame et engagent simultanément les deux voies principales pendant de longs intervalles de temps ou nécessitent un remisage sur la voie 4, ce qui entrave le service des marchandises. Pour remédier à ces inconvénients, la Compagnie adresse au ministère des Travaux publics, en octobre 1923, un projet pour l'établissement d'une voie 3 de 100 m de longueur utile, située à gauche de la voie 1. Cette voie supplémentaire sera branchée sur la voie 1, côté Darsac, et sur la voie 2, côté Ambert et elle se prolongera par un tiroir (plan 10). ►►

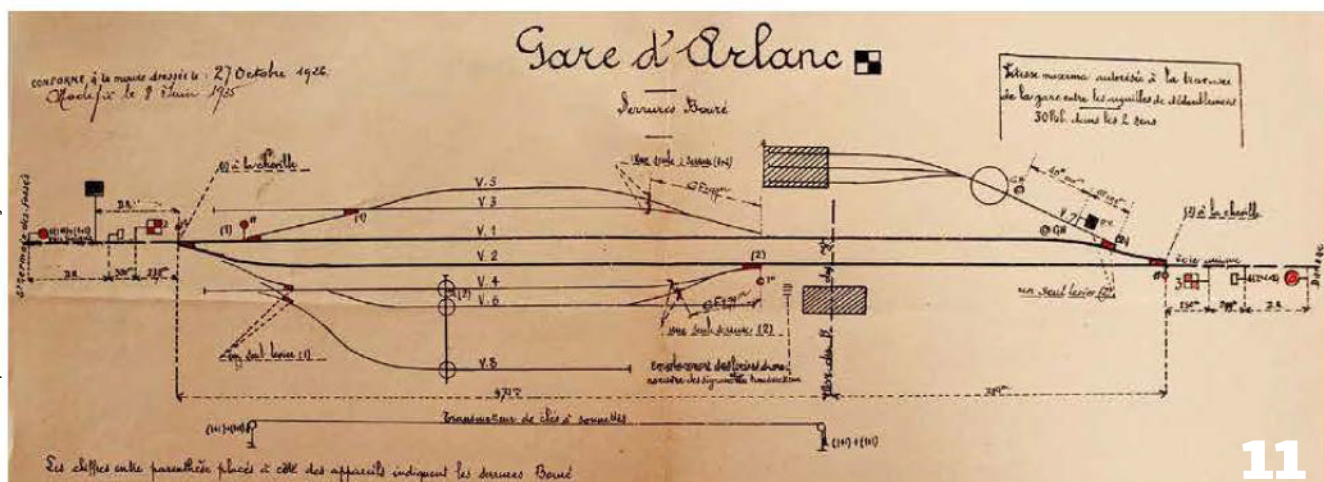


Schéma du plan de voie modifié entre 1926 et 1935 avec l'allongement de la voie 3, l'ajout de la voie 5 et l'introduction de la signalisation.



12



13

À la fin des années 1920, le PLM ajoute une annexe à deux portes au BV, côté Darsac. Les Bourbonnais ont laissé place aux 230 D et aux 040 C dont les n° 34 se croisent en gare.

La gare d'Arlanc en janvier 1983, vue en direction d'Ambert. Sous le pignon de la halle des marchandises, l'ex-bureau de la Petite Vitesse vient de disparaître

► L'autorisation ministérielle est donnée le 27 novembre, mais la Compagnie ne s'arrête pas là. En novembre 1925, elle demande d'une part, de doter les voies 4, 6 et 8 d'un tiroir en cul-de-sac de sécurité, et d'autre part, de supprimer les voies du parc des voitures ainsi que le chariot transversal.

La signalisation s'adapte

Ces travaux seront terminés en février 1926. En octobre de la même année, le PLM demande l'installation de signaux carrés d'arrêt à 250 m avant les deux aiguilles d'entrée, ce qui va impliquer le déplacement de chaque panneau de limite de gare et celui des disques rouges avancés assurant la protection de la gare. En effet, les manœuvres engagent fréquemment la voie unique, et le Règlement Général d'exploitation exige le recours à un drapeau rouge tenu pour

couvrir le mouvement à 100 m au-delà de son point extrême. Ces carrés d'arrêt éviteront de déplacer un agent, ils seront enclenchés avec les disques rouges et leurs leviers seront groupés à proximité de la façade nord du BV. L'autorisation ministérielle est donnée le même mois. Dans les faits, le carré d'arrêt côté Ambert sera implanté à 217 m de l'aiguille d'entrée (**plan 11**). À la mi-janvier 1927, après avoir constaté que les voies 3 et 4 sont insuffisantes pour garer tant les voitures en attente que les wagons différés, alors que par ailleurs, les manœuvres sur les voies principales redevenaient courantes et que la voie 6 est utilisée pour le remisage des rames, le PLM soumet un nouveau projet au ministère. Il consiste en l'allongement de la voie 3 de 120 m, côté Ambert, et l'établissement d'une nouvelle voie 5 d'une longueur utile d'environ 200 m, qui sera branchée à ses extrémités sur la voie 3. La

communication voie 3-voie 2 sera supprimée au profit d'une communication voie 3-voie 1, tandis que les serrures Bouré appliquées aux leviers commandant les aiguilles de la première communication (3-2) seront reportées sur les leviers de manœuvre des aiguilles de la seconde (1-3). Un signal d'aiguille sera aussi installé au pied de l'aiguille de la communication située sur la voie 1. Enfin dans le bâtiment technique, les locaux pour héberger les agents des trains sont insuffisants et le PLM doit loger ces derniers à l'hôtel. Pour mettre fin à cette situation onéreuse, la Compagnie propose d'agrandir ce bâtiment pour y créer deux dortoirs amenant sept lits supplémentaires et augmenter la surface du réfectoire et des lavabos. Enfin, le PLM désire doter le BV d'une annexe sans étage à deux portes sur le quai, côté Darsac (**photo 12**), pour y installer les bureaux restants préala-



© Cliché IGN

Photo aérienne datée du 20 avril 1953. Toutes les installations sont encore en place. Une rame est garée sur la voie 3, des wagons occupent les voies 4 à 8, tandis qu'un train de messagerie attend le départ sur la voie 2 avec, en tête, une 242 TC. On distingue aussi un généreux réseau à voie étroite, au sein de la scierie.

blement localisés dans le bâtiment technique initial. L'ensemble du projet est approuvé par le ministère en mars 1927. Les bâtiments de la gare d'Arlanc prennent alors leur aspect définitif, le bâtiment technique finira par être utilisé par le Service de la Voie (**photo 13**). Début juillet 1935, la Compagnie compte installer un petit signal carré violet sur la voie 7 de sortie de l'annexe-traction, à une quarantaine de mètres du garage franc. L'année suivante voit l'installation d'un crocodile d'essai sur la voie d'entrée et de sortie de la remise, car certaines locomotives relayant à Arlanc vont effectuer le trajet jusqu'à Saint-Germain-des-Fossés. Or, à partir de Vichy, les signaux de la dernière section de la ligne sont munis de crocodiles et les machines

doivent être équipées pour la répétition des signaux. Il importe donc de vérifier, à la sortie de l'annexe-traction d'Arlanc, si les appareils avertisseurs enregistreurs des machines fonctionnent normalement.

De la SNCF à nos jours

L'ensemble de ces installations vont subsister sous la SNCF jusqu'au milieu des années 1950 (**photo 14**). Avec la disparition de la vapeur, l'annexe-traction perd une, puis deux voies, le pont-tournant est déposé vers la fin des années 1960, puis la voie 5 disparaît. Au milieu de cette décennie, les circulations voyageurs se réduisent à deux trains par sens entre Arlanc et Sembadel, supprimées le 26 septembre 1971. La section de Pont-de-Dore à Arlanc connaîtra le même sort le 28 septembre 1980. Le service des marchandises sera supprimé au-delà d'Arlanc le 26 mai 1974 sur le tronçon des gorges de la Dore où sont concentrés viaducs et tunnels, soit jusqu'à Saint-Sauveur-la-Sagne, mais sur la section Arlanc-Courpière, il reste actif (**photo 15**), la SNCF le poursuivra jusqu'au 5 février 1988, avant qu'AGRIVAP le reprenne dans les jours suivants. De nos jours, la gare d'Arlanc voit passer les circulations touristiques au départ d'Ambert organisées par cette association. ■



En janvier 1983, le service des marchandises est toujours bien actif et le trafic du bois reste significatif. La bascule a été déplacée sur le tiroir de la voie 6. À droite, la voie 3 est toujours en place.

© Pierre Simonet