

Petite gare du Cantal

SAINT-SATURNIN- SAINT-BONNET

Le club de Sedan a déjà de nombreuses réalisations à son actif, que vous avez pu découvrir dans *Loco-Revue*. Il s'est lancé dans la construction d'un nouveau réseau d'expo, présenté pour la première fois à Meursault, en décembre prochain. Laurent, qui en est l'initiateur, nous présente sa source d'inspiration.

Texte et photos : Laurent Allombert pour le CMS (sauf mention contraire)



© DR, coll. Laurent Allombert

Emblématique des lignes du Massif central dont Bort – Neussargues, un X 2800 bleu traverse la gare de Saint-Saturnin-Saint-Bonnet à la toute fin des années 80.



Au cœur d'un rude hiver des années 70, l'X 2479 dessert la gare, en direction de Neussargues.

En janvier 1984, Jean-Hubert Lavie proposait dans le cadre de « Un projet par mois » un réseau imaginé autour de la gare de Saint-Saturnin-Saint-Bonnet (*Loco-Revue* 456). Certes, cette proposition d'un réseau-plateau ne correspond plus, 40 ans plus tard, aux standards actuels mais l'article m'avait fortement impressionné au point que je l'avais découpé et conservé dans un porte-vues toujours en ma possession. Depuis 25 ans, je passe également l'été dans Le Cantal, à quelques kilomètres de Neussargues, origine de la ligne en direction de Bort-les-Orgues. J'ai eu l'occasion de parcourir certains tronçons en draine à pédales, en particulier entre Landeyrat-Marcenat et Lugarde en juillet 2011. J'avais pu alors réaliser une longue vidéo et redécouvrir la gare de Saint-Saturnin. Le Cantal a inspiré de nombreux modélistes et donné naissance à de superbes réseaux d'exposition : Christophe

Constant avec ses reproductions des gares de Riom-ès-Montagnes (LR 698) et de Saint-Jacques-des-Blats sous la neige en H0 (LR 749), Jean-François Lavrut avec un réseau à l'échelle 0 (LR 844), le club de Limoges avec une reproduction de la gare de Landeyrat-Marcenat en H0 (LR 799), Jean-Pierre Lescure avec une reproduction de la gare de Condat-Saint-Amandin en H0. Récemment, un groupe de modélistes a reproduit le viaduc de Barajol (à voir sur le forum *Loco-Revue*). La publication, à partir de 2006 de trois livres *Le triangle du Cantal* de Patrick Garinot (aux éditions PEF) a également joué son rôle dans mon addiction au Cantal et à ses petites lignes.

La ligne et son histoire

La ligne Neussargues – Bort-les-Orgues est l'une des trois lignes du fameux triangle du Cantal avec Massiac – Neussargues – Aurillac et Bort-les-Orgues – Miécaze. C'est l'une des dernières lignes construites en

France à écartement normal. Elle est mise en service en 1908 par la compagnie du PO et fait partie de la radiale Paris – Montluçon – Bort – Neussargues – Béziers qui offrait le kilométrage le plus court pour le transport des vins du Midi vers la capitale (carte). Longue de 71 km, elle a été construite à l'économie avec les 9/10 du parcours en courbes, seulement deux tunnels et quelques viaducs dont ceux de Barajol et de Saint-Saturnin. Toujours par souci d'économie, le rayon des courbes descend à 150 mètres et le profil en long compte des rampes pouvant atteindre 3 %. La ligne ne pratique donc guère la ligne droite et se caractérise par un profil accidenté. De Bort à 438 m d'altitude, elle atteint son point haut au col de Clavières juste avant Landeyrat-Marcenat à 1082 m pour redescendre ensuite à Neussargues à 562 m. Jusqu'en 1949, elle a vu circuler des express en provenance et en direction de Paris. Mais la construction du barrage hydro-électrique ►►



© DR, coll. Laurent Allombert

Dans les années 60-70, les élégants autorails Renault ADP, numérotés dans la série X 4900 desservent les gares de la ligne.

► sur la Dordogne a entraîné la coupure de la ligne vers Eygurande et Montluçon en 1950 et réduit fortement le trafic marchandises et voyageurs.

Après guerre : un plan simplifié

Pendant la Seconde Guerre mondiale, certaines gares ont perdu leur troisième voie, interdisant désormais les croisements de trains. Dans les années 50 et 60, la desserte comportait deux allers-retours omnibus assurés par des autorails ainsi que deux allers-retours marchandises-voyageurs assurés par rames tractées. Des trains de marchandises pouvaient être mis en route pour le transport du bétail vers la gare de Landeyrat-Marcenat. Les vaches de la région d'Aurillac voyageaient alors en train pour gagner les estives et fournir leur lait pour la production du Cantal dans les burons (abris en pierres utilisés durant l'estive). En 1962, les convois MV (marchandises-voyageurs) disparaissent ne laissant plus la place qu'à des autorails circulant la plupart du temps en solo et des dessertes marchandises. La ligne est fermée au trafic voyageurs en 1990, puis au trafic marchandises en 1991.

Le site et la gare

Comme son nom l'indique, la gare de Saint-Saturnin – Saint-Bonnet est établie entre les villages du même nom, en pleine campagne (figure 1). Une situation qu'on retrouve ►

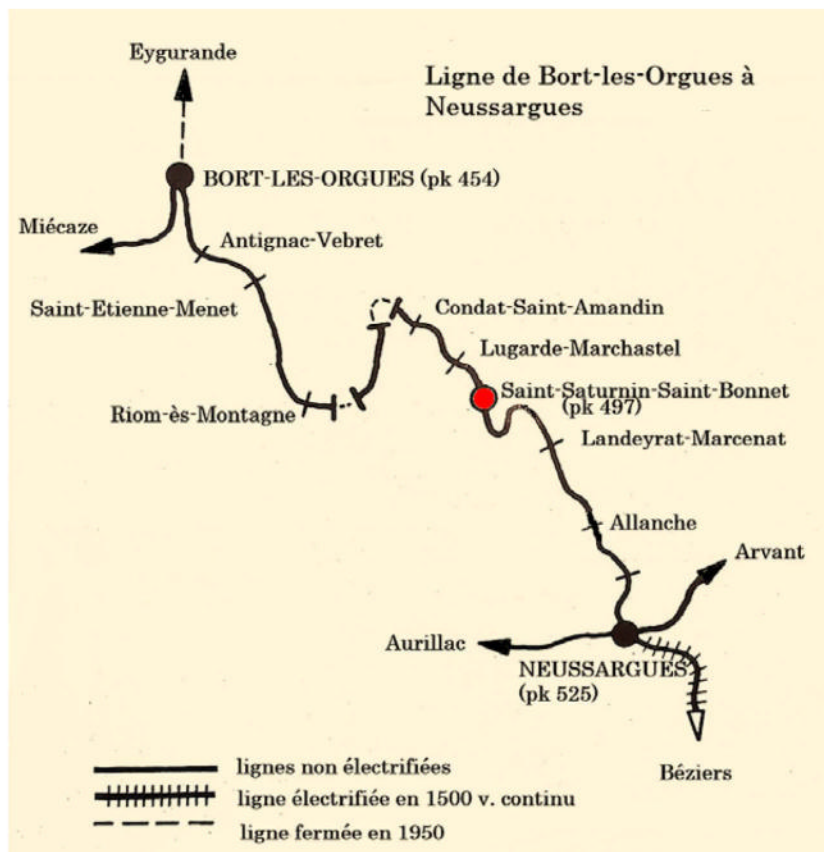


FIGURE 1.
Carte de la ligne de Bort-les-Orgues
à Neussargues.

© L. Pilloux, coll. Laurent Allombert



Au début des années 80, la BB 67628 démarre de Saint-Saturnin-Saint-Bonnet avec un train vide de bétail.

© DR, coll. Laurent Allombert



Au début des années 90, le trafic a disparu, sur la seule voie principale traversant la gare.

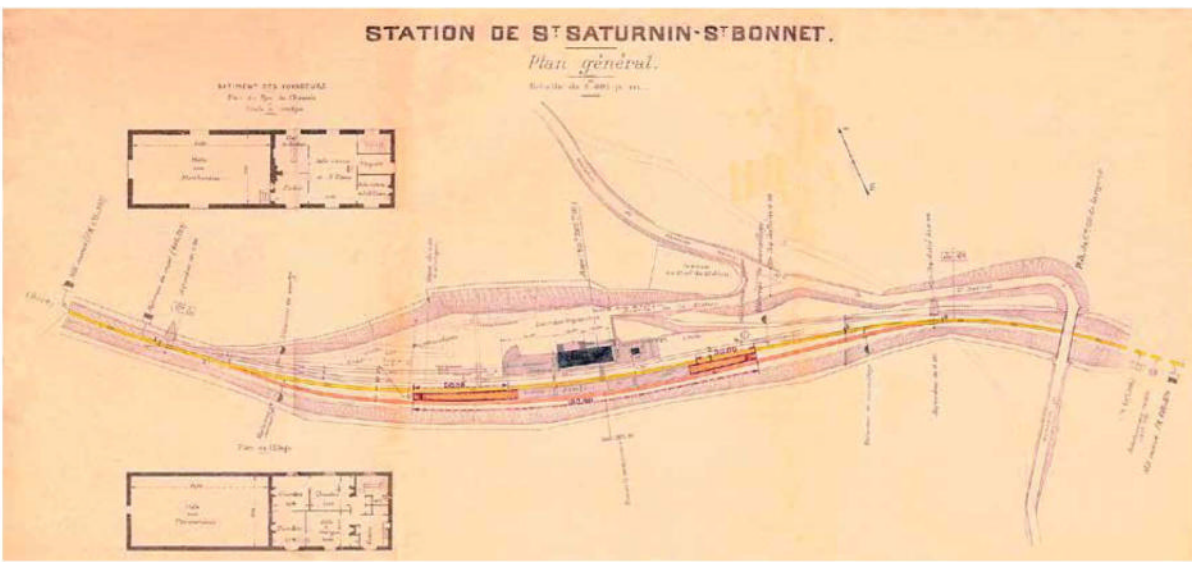


FIGURE 2.
Plan des installations ferroviaires au moment de l'allongement des quais.

En venant de Neussargues, après avoir franchi la Santoire par le viaduc visible au fond à gauche, la ligne gagne en courbe, contre-courbe et rampe, le site de la gare.



► à Condat – Saint-Amadin et Landeyrat – Marcenat sur cette même ligne. Les emprises de la gare sont établies sur une plate-forme artificielle 500 mètres après le franchissement de la vallée de la Santoire par le viaduc de Saint-Saturnin. Elle se situe au point kilométrique 497 (kilométrage mesuré depuis la gare de Paris-Austerlitz) et à 957 m d'altitude (**figure 2**). Pendant longtemps, la voie était composée de rails à double champignon type PO, avec des barres de 16,50 mètres de long, les appareils de voie étant souvent remplacés par des aiguilles en rails Vignole. La vitesse en ligne autorisée ne dépassait pas les 60 km/h et certaines courbes aux rayons serrés étaient limitées à 40 km/h. La signalisation qui comportait avant-guerre un disque rouge de protection 400 mètres avant la première aiguille a été remplacée par la signalisation simplifiée avec panneaux « Gare » et chevrons.

Des vapeurs aux derniers autorails

À l'ouverture de la ligne, en 1907-1908, ce sont principalement des 030 Forquenot du Paris – Orléans qui assurent la traction des trains. À partir de 1913, les 141 du PO, série 5301 à 5490 (futurs 4-141 TA à la SNCF) arrivent à Aurillac pour assurer le trafic des marchandises-voyageurs et des dessertes marchandises, et auront une belle carrière, jusqu'en 1968. Certaines sont affectées également aux dépôts de Bort, Murat et Neussargues. Pour les autorails, se sont succédés et/ou côtoyés les Renault ADP X 4900 d'Aurillac jusqu'en 1974, occasionnellement des ADX2 X 5100/5200 de Carmaux puis de Limoges, dans les années 1950 et 1960, VH X 2200 du même dépôt, jusqu'au début des années 1960, X 2400 de Limoges surtout dans les années 1970, Picasso X 3800 du dépôt de Nevers entre 1974 et 1982 et, enfin, les X 2800 de Toulouse dès les années 1960 puis en version modernisée Massif central du dépôt de Limoges dans les années 1980 et 1990 c'est-à-dire jusqu'à la clôture du service voyageurs. À la disparition des 141 TA, à l'été 1967, les BB 66000, 67000, 67300 puis 67400 des dépôts de Limoges, Clermont et Nevers prennent en charge les convois marchandises.



Le passage routier supérieur, avant la gare, côté Neussargues.

L'ancien café de la gare s'élève de manière caractéristique face au BV.





Vue générale du site de la gare, prise du passage routier supérieur, à 964 m d'altitude.



Franchissant le viaduc de Saint-Saturnin, ce train de bâchés descend vers Neussargues.

Un réseau H0 à découvrir

La reproduction en H0 de la gare de Saint-Saturnin-Saint-Bonnet est déjà bien entamée, en vue de sa présentation à Meursault en décembre. Vous découvrirez le plan du réseau dans les pages suivantes et nous détaillerons dans ces colonnes certains moments de sa construction, à commencer par la menuiserie. Pour conclure, je voudrais remercier chaleureusement Jean-Pierre Lescure pour les différents documents (plans et photos) et informations qu'il a gentiment mis à notre disposition ainsi que Patrice Robinet (auteur du livre *Les 141 TA et le dépôt d'Ussel*, aux éditions LR Presse pour le plan de la gare réelle issu de sa collection personnelle et qu'il nous a permis d'utiliser dans cet article. ■