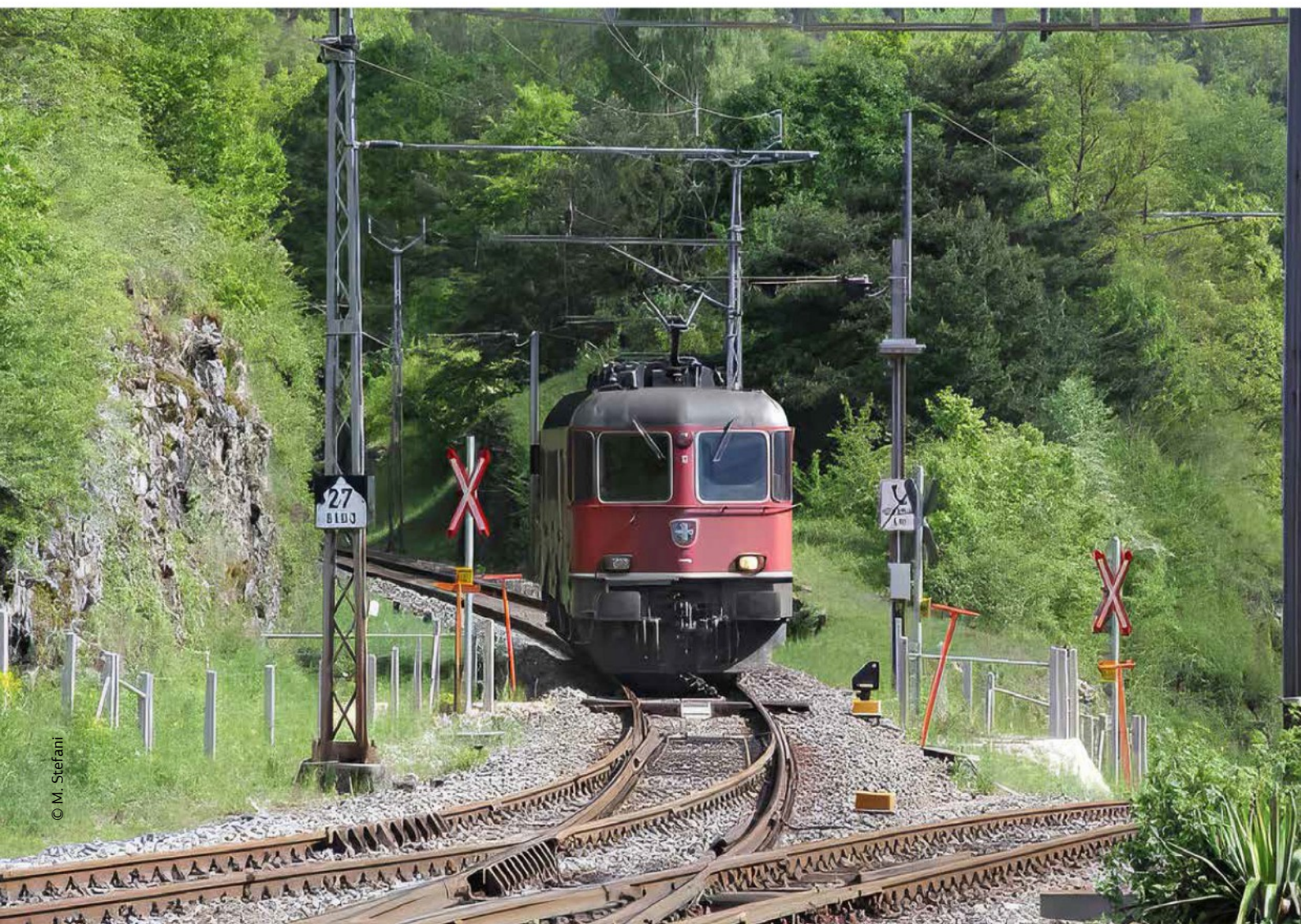


CHAMBRELIEN

Une gare de passage en impasse

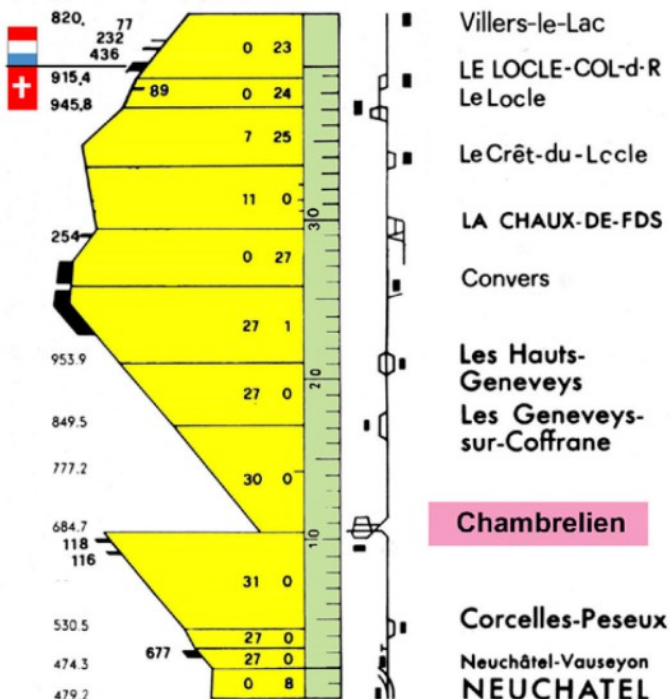
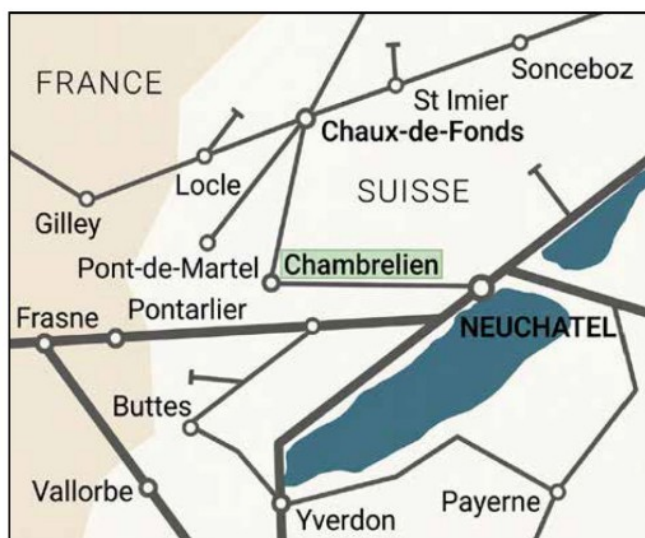
Pour trouver l'inspiration, abattons les frontières ! La Suisse recèle quelques insolites exemples de gares, dont Chambrelieu, pas sans similitudes avec Morez, autre gare jurassienne.

Texte et illustrations: pour le CFFC, Jean Cuyet (sauf mention contraire)



Arrivant de La Chaux-de-Fonds par une rampe de 30 ‰, la Re 6/6 11618 entre en gare de Chambrelieu, 2015

● **FIGURE 1.** Plan de situation



● **FIGURE 2.** Profil de la ligne (doc CFF).



● **FIGURE 3.** Plan des voies à l'époque de la vapeur.



© coll. M. Stefani

Avant l'électrification, une relation voyageurs stationne devant le BV. La C 3/5 va être dételée avant de rejoindre le pont tournant

Cherchez sur une carte de la Suisse, une voie ferrée allant de Neuchâtel au Locle (**figure 1**). Vous trouverez une particularité unique sur le réseau des CFF : une gare de rebroussement. Il ne s'agit pas d'un terminus, mais d'un point singulier où les trains arrivent puis repartent en sens contraire. La topographie des lieux est à l'origine de cette situation. Les rampes sont raides et le terrain peu propice à l'établissement de liaisons ferrées (**figure 2**). Qu'importe ! Pour tracer cette ligne, les ingénieurs ont eu recours à un artifice qui, s'il n'autorise pas des vitesses élevées, permet d'établir une relation en limitant l'importance des ouvrages d'art.

Une ligne très vite électrifiée

Cette ligne ouverte le 1^{er} décembre 1859 relie Neuchâtel aux Hauts-Geneveys. L'année suivante, elle est prolongée jusqu'à Convers assurant des liaisons avec La Chaux-de-Fonds. L'exploitation est confiée à la compagnie du Jura-Industriel (JI) puis, à partir de



1875, au Jura-Bernois (JN) avant de passer aux CFF, en 1913. L'électrification en courant alternatif 15000 V 16 2/3 Hz est mise en service le 4 octobre 1931. C'est la dernière gare de rebroussement à voie normale des CFF. Le tracé initial, établi pour la traction vapeur, comporte trois voies se terminant par un pont tournant formant une impasse plus une voie de service pour desservir la halle à marchandises (**figure 3**). Les machines à tender séparé sont « tournées » avant d'être mises en tête des convois. Avec des équipes bien rodées, cette opération ne prend que quelques minutes. Plus tard, une quatrième voie est ajoutée en élargissant la plateforme du côté de la montagne. Avec la disparition de la traction vapeur et l'emploi de motrices bidirectionnelles, le pont tournant disparaît. Seule subsiste l'impasse qui autorise une remise en tête des motrices. L'évolution du trafic rend la quatrième voie inutile, désormais déposée. Cependant, le matériel récent nécessite un renforcement des installations électriques. Un poste de sectionnement est implanté au niveau des aiguilles d'entrée de la gare. La signalisation, depuis longtemps lumineuse, est modifiée. Les signaux de sortie, à l'origine placés au début des voies de sortie, sont déplacés vers le bâtiment voyageurs.

Manœuvres obligatoires

Le trafic de cette gare n'est pas négligeable. Les rames tractées réservées aux voyageurs sont équipées de voitures pilotes, ce qui élimine l'inversion de la motrice. Le mécanicien doit cependant changer d'extrémité. Pour gagner un peu de temps, certains trains ont un mécanicien à chaque extrémité. Les automotrices ou éléments automoteurs sont naturellement réversibles. Il n'en va pas de même pour le trafic de marchandises. L'inversion de la motrice reste obligatoire. ■

Le pont tournant est tout juste suffisant pour accueillir la machine et son tender. Un agent surveille le mouvement depuis la petite plateforme de gauche. La voie servant d'impasse est visible au premier plan

Vue de la gare en 2015 : la Re 6/6 panto levé attend que l'automotrice reparte pour aller se placer en tête de la rame marchandises.

