

Petite gare, gros trafic

TENAY-HAUTEVILLE

En quête de sujet d'inspiration pour un réseau destiné à une exploitation intense, Pierre Julien nous invite à découvrir un modeste établissement dont le relief semble avoir été créé pour faciliter la transposition en modélisme.

Texte et illustrations: Pierre Julien (sauf mention contraire)



De passage à Tenay-Hauteville en mai 2011, un train d'eau d'Évian.

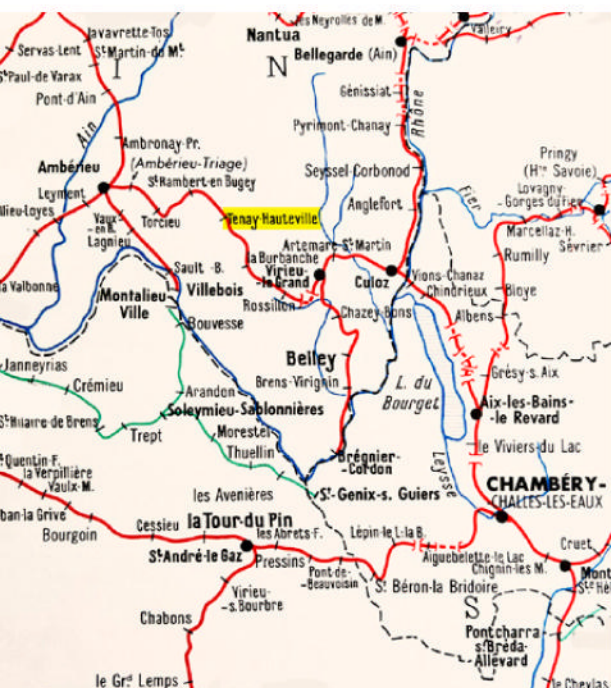


FIGURE 1.
Plan de situation

La gare de Tenay-Hauteville se situe au PK 69 de la ligne Lyon – Genève, précisément entre Ambérieu-en-Bugey et Culoz (fig. 1), dans le département de l'Ain, en région Auvergne-Rhône-Alpes. Elle dessert la localité de Tenay, de l'autre côté de la rivière Albarine. Autrefois, ce village blotti au fond de la cluse jouissait d'une activité industrielle considérable avec les usines textiles Schappe qui ont employé jusqu'à 2000 personnes. Le nom d'Hauteville y est associé, une bourgade située à 13 km de la gare. Alors que Tenay se situe à 300 mètres d'altitude, Hauteville est à 1000 mètres environ et au siècle dernier, un chemin à voie étroite devait relier les deux villages. Les travaux commencèrent dans la partie haute mais ne furent jamais terminés (fig. 2).

Des bâtiments pour les voyageurs

La ligne a été mise en service le 22 avril 1857. Le bâtiment voyageurs date de la même époque, classique à trois portes, avec un étage qui comporte deux chambres, une cuisine, une salle à manger ainsi qu'un



Vue générale du site de Tenay en 1908.



DES PHOTOS ACCOMPAGNÉES

Dans cet article, vous verrez de nombreuses photos prises dans les parties non accessibles au public. Lors des prises de vue, j'étais accompagné par un agent de la SNCF. Il est absolument interdit de pénétrer dans les emprises ferroviaires.

Vers Ambérieu et Lyon

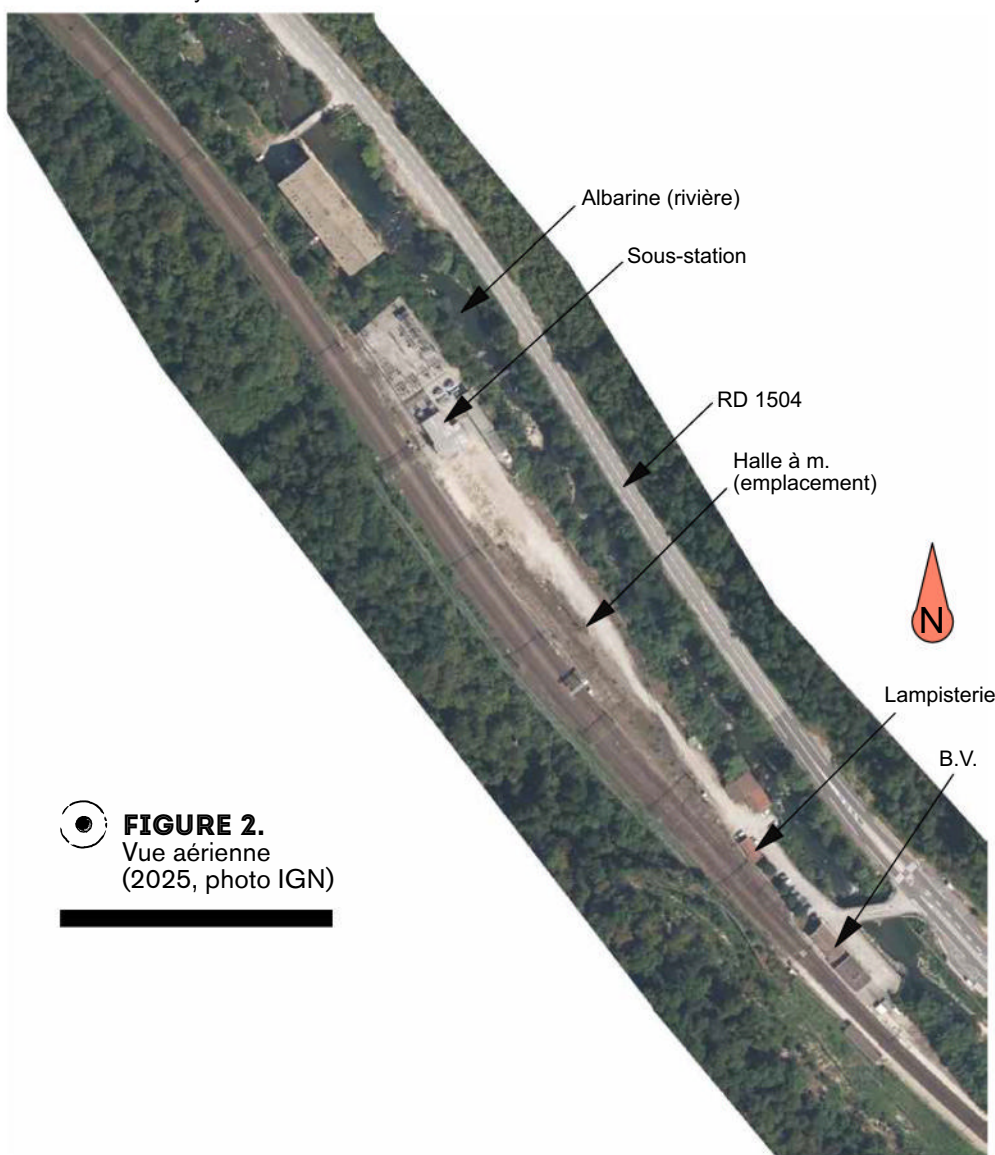


FIGURE 2.
Vue aérienne
(2025, photo IGN)

Vers Culoz et Chambéry



La gare de Tenay-Hauteville, vue depuis le haut des falaises le 30 mai 2011, alors qu'une rame TER réversible marque l'arrêt.



Le 30 mai 2011, la BB 36357 file vers Modane avec un train de fret.



La gare présente la particularité d'être blottie entre l'Albarine et la falaise.

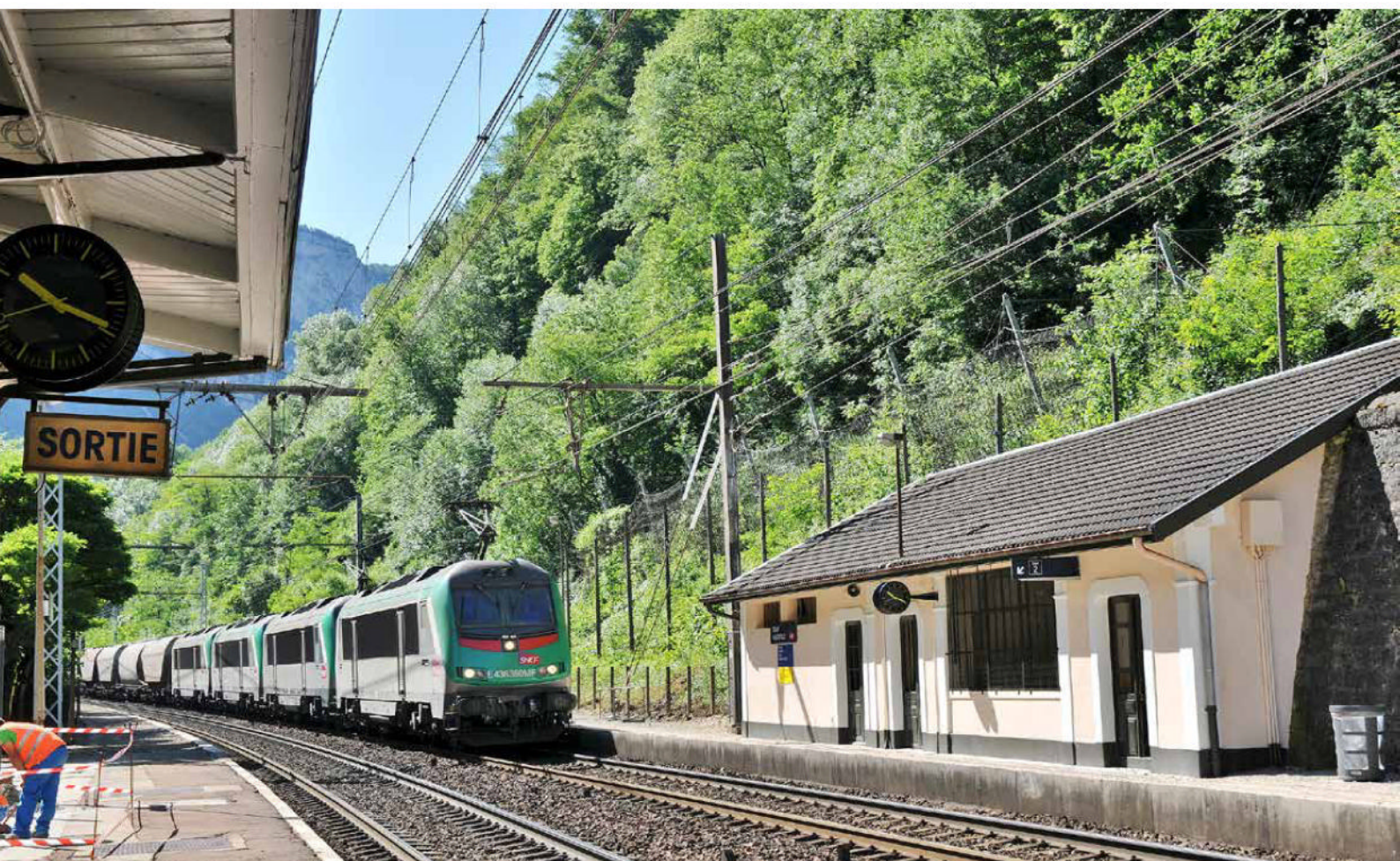
débarras. Un escalier tournant donne accès au rez-de-chaussée. Par deux fois, il a été agrandi côté Ambérieu sur un seul niveau avec quatre portes. Les quais de la gare mesurent 410 mètres de longueur, permettant la desserte par des express. En face du BV, un abri de quai fermé est implanté, tandis que dans son prolongement côté Ambérieu, se trouve un bâtiment sans étage abritant des locaux techniques ou lampisterie.

La gare marchandises

La halle à marchandises, du type PLM à cinq portes, s'élève côté Ambérieu, et il n'en subsiste aujourd'hui que le quai haut intérieur et extérieur. Une voie de desserte la traverse de part et d'autre. Un bâtiment annexe à un niveau abrite les services de la brigade de la voie, et différents locaux techniques. Il se compose de deux parties accolées, implantées côté rivière. Une partie est construite sur une voûte parallèle au lit de l'Albarine. Une sous-station électrique est construite à l'Est. Une grue de type PLM de 6 t permet la manipulation des charges lourdes et une bascule pour peser les wagons complète les installations.

Blottie entre falaise et rivière

L'Albarine est un torrent capricieux qui draine une partie des eaux dont la fonte des neiges du plateau d'Hauteville. Un pont l'enjambe pour donner accès aux installations de la gare. Un deuxième ouvrage aurait dû être ►►



De passage à Tenay-Hauteville le 30 mai 2005, un train de fret de Modane au triage de Sibelin.

► construit pour faire passer le chemin de fer à voie métrique en provenance d'Hauteville. Il n'en existe qu'une pile. La plateforme où est établie la gare marchandises, côté Ambérieu, est beaucoup plus large, au pied de la montagne et soutenue par de grands murs qui bordent la rivière. Depuis Ambérieu-en-Bugey, la rampe est continue, elle devient plus raide, à 9 pour mille, entre Saint-Rambert-en-Bugey et Tenay puis 12 pour mille pour atteindre le seuil de La Burbanche. L'endroit du basculement était célèbre auprès des tractionnaires vapeur qui le désignait comme « le mur du père Toussaint », surnom dont voici l'explication. Ce mécanicien était titulaire d'une locomotive type 031. Tous les mécaniciens de ce type de machine s'arrêtaient en gare pour faire remonter la pression dans la chaudière afin de pouvoir passer la bosse, mais notre père Toussaint, un peu têtù, avait décrété qu'il ne s'arrêterait pas en gare et il plantait un chou toujours au même endroit, près d'un grand mur de soutènement. Si ce point était dépassé, le train pouvait basculer tranquillement sur la pente le conduisant vers Virieu-le-Grand et Culoz. Le surnom est resté ancré au fil du temps.

Les trains de voyageurs

Depuis la mise en service de la ligne, de nombreux trains internationaux ont franchi sans arrêt ce modeste établissement. En 1856, les locomotives du type 120 tractent les trains de voyageurs vers et depuis Genève jusqu'à Ambérieu.

Entre 1880 et 1900, les trains express sont remorqués par les machines de type 121, série 111-400, qui ont pour destination Genève, Saint-Jean-de-Maurienne et Modane. En tête d'autres trains de voyageurs, on retrouve des 120, série 401 à 455, 599 à 633, et 824 à 930, ainsi que des 021 série 841 à 850.

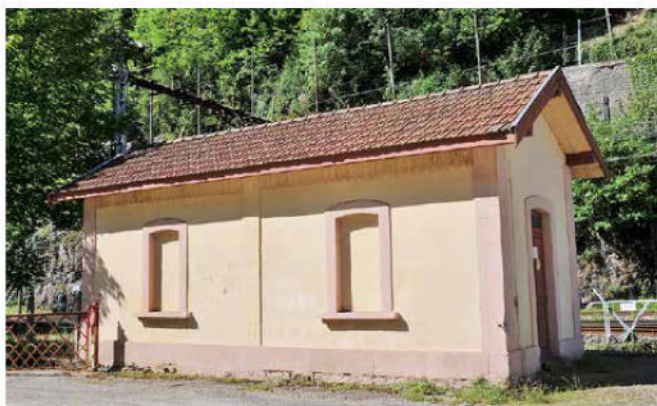
En 1911, six allers-retours omnibus Lyon – Genève desservent la gare.

En 1912, apparaissent les 230 à roues de 1,80 m de diamètre (série 2430 à 2599). On les voit en tête des rapides et express sur Lyon – Genève, et vers Chambéry et au-delà, vers Saint-Jean-de-Maurienne. Elles sont à l'effectif du dépôt d'Ambérieu et seront remplacées par les Mikado de la série 141 au début des années 1920. Pendant la guerre 1914-1918, des 141 série 3741 à 3975 et des Mikado série 1013 à 1129 dites américaines tractent leurs convois vers Genève ou l'Italie. En 1922, arrivent les

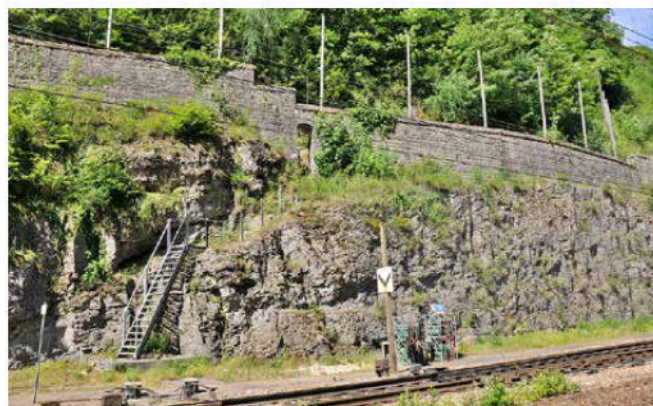
premières Mikado dites les 1000, futures 141 C (Série 1130 à 1369). À partir de 1924, entre en service la nouvelle numérotation des machines, les 1000 deviennent 141 C, dont 68 unités appartiennent au dépôt d'Ambérieu. Depuis les années 30 et jusqu'aux années 1940, les trains desservant ou traversant la gare sont des 140 F, 141 C, 141 A, 141 E. À la libération, les 141 R américaines arrivent et tractent toutes catégories de trains. En 1953, la mise en service de l'électrification met un terme au règne de la vapeur.

Les services marchandises à vapeur

Comme on peut le voir sur les nombreuses cartes postales anciennes, la gare connaît un trafic important et soutenu. Les marchandises arrivent ou partent la plupart du temps dans des wagons couverts à deux essieux. Le faisceau est souvent saturé. Pour augmenter les possibilités de garage et de manœuvre, la gare marchandises est pourvue de plaques tournantes. Des wagons tombereaux chargent la roche calcaire, abondante dans la région. Au début du siècle, la vallée est industrialisée, avec le tissage de la soie. Une scierie hydrau-



Ce petit bâtiment date de la création de la ligne, et n'est bien sûr plus une lampisterie.



Pour éviter les chutes de roches, au-dessus du mur de soutènement, un système de grillage de protection.



En 2005, la halle à marchandises est toujours debout.

lique est implantée le long de l'Albarine, ainsi qu'un moulin à farine. On travaille la tôle dans un atelier de ferblanterie. Dans ce pays calcaire, une fabrique de ciment romain est également implantée. De ce fait, une desserte marchandises est mise en route tous les jours depuis Ambérieu.

Au début de l'exploitation, de 1856 à 1876, les locomotives Mammouth série 1347 à 1364 sont affectées aux trains de marchandises. À partir de 1896, des types 040 série 4001 à 4165 (4A après 1924) tractent les lourds convois de marchandises. En 1900, les types 030 Bourbonnais séries 1513 à 2457 leur viennent en aide. En 1905 arrivent les premières locomotives type 230, série 3400 à roues de 1,65 de diamètre pour les services mixtes. En 1910, les locomotives type 140 série 4295 à 4499 sont

neuves, elles sont vues remorquant les trains de marchandises, en remplacement des 040. À la fin de la première guerre mondiale, les trains de marchandises sont tractés par les 140 Baldwin ayant pour destination Genève ou Chambéry.

Durant les années 20 et jusqu'à la deuxième guerre mondiale, on trouve souvent des 140 B, série 1 à 205 en tête de trains lourds de marchandises. Les 140 F assurent également beaucoup de trains entre Ambérieu et Culoz. En 1940 arrivent dans la région les premières 141 E puis, en avril et juin, 4 locomotives à vapeur des CFF type 150 appelées Éléphants. Notre gare a vu passer à nouveau des locomotives Suisses d'octobre 1944 à juin 1946, les séries C 4/5 type 140 et les 150 type C5/6 sont détachées à Ambérieu pour tracter des trains

de ravitaillement. Après la guerre, les locomotives américaines 141 R seront présentes aussi sur tous les trains de marchandises.

1953 : l'électricité entre en scène

L'inauguration de l'électrification en 1500 V, entre Lyon et Culoz a lieu le 29 septembre 1953. C'est la CC 7106 qui a les honneurs de tracter la rame inaugurale de 19 voitures comprenant deux voitures Pullman. Une sous-station électrique est édifée dans la cour de la gare, alimentée par les lignes EDF de 63 kV. Sa fonction est de transformer le courant pour alimenter les locomotives en courant 1500 V continu. Elle comprend un poste extérieur d'arrivée des lignes haute tension avec les systèmes de coupure et ►►



Ce train pour Modane stationne sur voie centrale pour laisser passer des trains plus rapides.

» de protection. Elle est complétée par plusieurs groupes de transformation dont un abaisseur, un redresseur ou une commutatrice pour transformer le courant alternatif en continu. Par ailleurs, on remarque les départs du courant continu équipés de sectionneurs et de disjoncteurs pour alimenter la caténaire. Elle est commandée par le central sous-station de Chambéry. Dans la gare, le long des installations marchandises, la voie centrale de garage est allongée de 600 mètres à 750 mètres, avec une entrée directe dans les deux sens. Un poste électrique à leviers individuels (PELI) équipe la gare. Des filets de détection de chutes de rochers sont mis en place en 1966-1967, des PK 70 à 75. Le block automatique lumineux (BAL) est activé le 23 septembre 1966 depuis Ambérieu poste 4 à La Burbanche. »



La halle présente un dessin particulièrement caractéristique du PLM.



Ce TER Lyon – Genève passe à Tenay le 12 février 2007, laissant sur sa droite l'évitement central.



Contrairement à ce qu'on aurait pu imaginer, la potence ne porte pas le signal de protection des aiguilles de jonction avec la voie d'évitement, mais plutôt un carré violet, adressé aux marches de manœuvre.



Le 11 janvier 2026, alors que passe ce TGV Paris – Bourg-Saint-Maurice, la halle à marchandises a disparu depuis longtemps.

Traction électrique pour les trains

Dès la mise en service, les CC 7100 remorquent la plupart des express et rapides qui ignorent notre modeste gare. C'est l'époque des trains à tranches multiples : Paris – Saint-Gervais, Évian, Genève, Lyon, Milan, Rome, Genève, Port-Bou, etc. À partir de l'été 1963, des trains prestigieux traversent Tenay-Hauteville : l'Hispania Express reliant Copenhague, Cerbère et Port-Bou, le GB/BG (Genève Bordeaux via Clermont-Ferrand), le Rhodanien (Genève, Marseille via Lyon), le Catalan-Talgo (Genève – Barcelone via Lyon), le Rhône-Océan (Genève, Quimper via Nantes et Auray), pour ne citer que quelques exemples. Les 8100 sont plutôt affectés aux marchandises et assurent quelques omnibus qui desservent la gare. Les antiques machines de la Maurienne descendent de temps en temps jusqu'à Ambérieu.

Dans les années 60, les BB 9200, 9300 se trouvent en tête des express et rapides vers Genève et l'Italie. Les 9400 devenues 9600 s'arrêtent en gare sur des relations Lyon – Chambéry. Les années 70 voient l'arrivée de nouvelles séries comme les CC 6500, que l'on voit indifféremment tracter des trains de

fret ou des rames Corail. Les BB 7200, 7300 et les 22200 assurent aussi des trains de toutes catégories. Les 25100 et 25200 se voient confier des relations vers Genève ou vers les stations de sports d'hiver. Des Z2 assurant des Lyon – Genève marquent l'arrêt en gare.

Du TGV à nos jours

Les années 80 voient la mise en service des premiers TGV orange. À cette époque la ligne Bellegarde – Bourg-en-Bresse n'est pas encore opérationnelle. Tous les Paris – Genève passent par Tenay ainsi que les relations Genève – Nice, puis Genève – Marseille. Toutes les générations de TGV ont fréquenté la ligne, les Atlantique sur des relations Brest – Bourg-Saint-Maurice, les Réseau, les Duplex ainsi que les Thalys entre Amsterdam et Bourg-Saint-Maurice, Eurostar de Londres à Bourg-Saint-Maurice. À la même époque, les automotrices à deux niveaux Z 23500 et 24500 prennent en charge les relations vers Genève ou les villes alpines, certaines desservent la gare.

Les BB 36000 sont mises en service depuis 1997. Elles sont rouges ou vertes. Leur rayon d'action s'étend jusqu'en Italie. Ces machines arborent alors une moustache rouge de

sécurité. Les années 2000 voient l'arrivée des AGC et BGC. Quelques relations pour Genève s'arrêtent en gare.

Avec l'ouverture à la concurrence, les compagnies privées de fret entrent en service. La société Régio-Rail prend en charge les trains d'eau d'Évian jusqu'à Ambérieu. Elle utilise les Prima BB 27100 et 27300 ainsi que des 37000. La société ECR, groupe DB, assure des trains vers l'Italie (Class 66 ou Traxx 185) ainsi qu'Europor, en collaboration avec Trenitalia.

Et maintenant, en 2026

Depuis quatre ans maintenant, une relation Milan – Paris passe par la Cluse des Hôpitaux. Elle est assurée par les rames rouges Frecciarossa ETR 1000 de Trenitalia. Quelquefois, la relation impaire emprunte cet itinéraire également.

Les TER qui s'arrêtent en gare ont Genève pour origine ou destination, avec six rotations par jour. Elles sont assurées par des AGC série 27500.

Des relations TER omnibus marquent également l'arrêt, ce sont des couplages de 73500 qui roulent entre Chambéry et Ambérieu et retour. Les TGV et autres relations rapides ignorent bien sûr le modeste établissement. ■



En 2005, les circulations TER d'Ambérieu à Chambéry sont confiées à des automotrices Z2.



POUR EN SAVOIR PLUS

Je dédie cet article à Gérard Joud qui nous a quittés malheureusement il y a quelques années. Il a présidé pendant de nombreuses années aux destinées du musée du cheminot d'Ambérieu. Il nous a laissé une œuvre magistrale sur les lignes de son cher département de l'Ain. Pour cet article, j'ai puisé de nombreux renseignements dans ses ouvrages. La collection s'intitule Voies Ferrées de l'Ain:

Tome 1: L'étoile ferroviaire

d'Ambérieu de 1856 à nos jours

Tome 2: Ambérieu Cité Cheminote

de 1856 à nos jours

Tome 3: Au Fil des lignes oubliées

Ces ouvrages sont disponibles au musée du cheminot d'Ambérieu-en-Bugey (<http://musee.cheminot.fre.fr>), dont je vous recommande fortement la visite.

En voici les horaires: toute l'année, les samedi et dimanche de 14 h à 18 h et pendant les vacances scolaires de la zone A, du mardi au dimanche de 14 h à 18 h.



À Argis, ce train d'essai Régio-Rail d'Ambérieu à Modane va brûler la gare de Tenay-Hauteville. Les BB 37049 et 27177 sont en pousse (17 février 2023).