

Belle source d'inspiration pour un réseau

SAINT-SERNIN

*Texte et illustrations : Pierre Julien
(sauf mention contraire)*



Pierre Julien connaît bien l'Ardèche et son histoire ferroviaire. Il nous décrit en détail un petit établissement typique de la France rurale. Une excellente source d'inspiration pour un réseau, en choisissant par exemple les années 80.



Dans les années 80, Saint-Sernin voit encore un gros trafic de fruits, confié au rail et généré par la coopérative agricole.

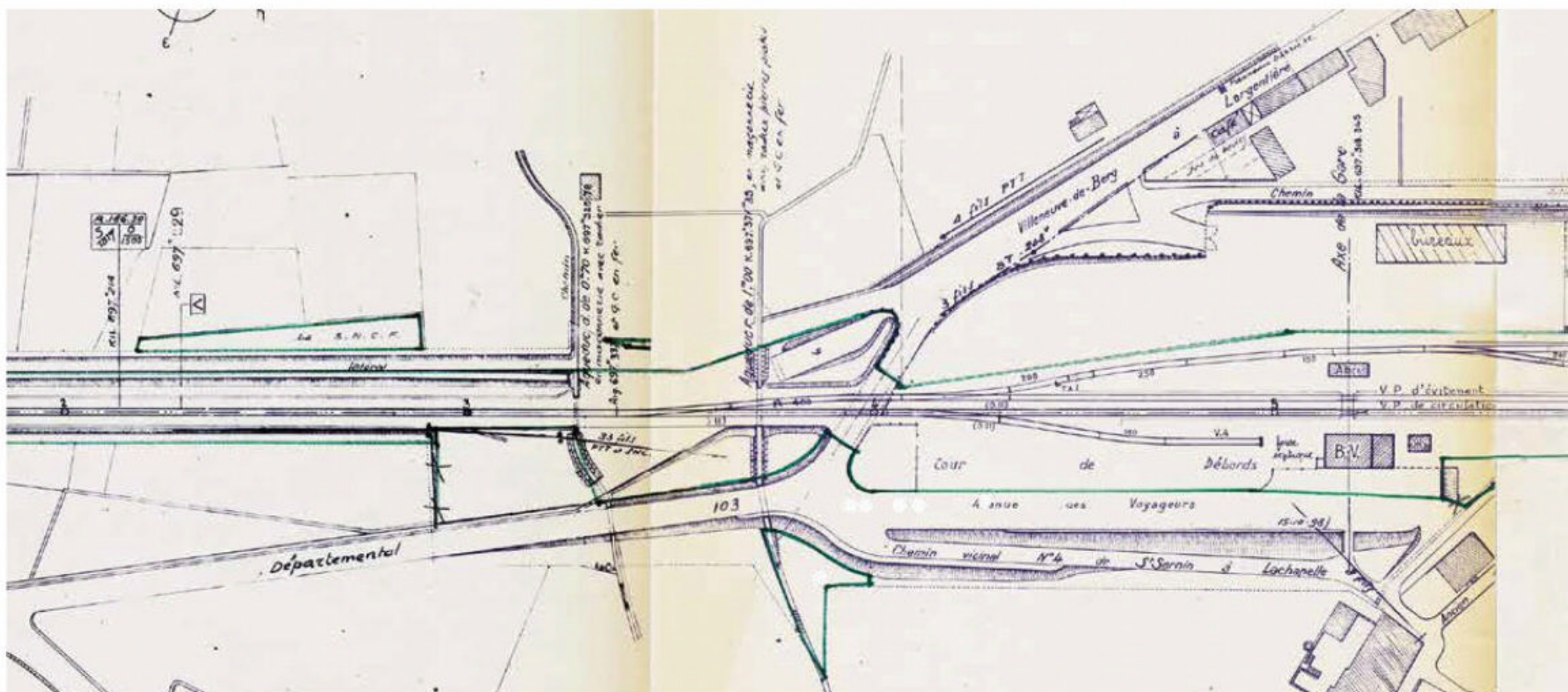


Situation de la gare de Saint-Sernin (carte SNCF de 1965)

Le village de Saint-Sernin se situe dans le département et la vallée de l'Ardèche, au sud du Vivarais, à 5 km d'Aubenas, importante ville commerçante de la région. En 2017, on recense 1663 habitants alors que dans les années 1900, 660 personnes y habitent. La dépression où est implantée la commune est couverte de parcelles de vignes et d'arbres fruitiers. La gare de Saint-Sernin, implantée à une altitude de 186,796 m, est située sur la ligne à voie unique Vogüé à Lalevade-d'Ardèche-Prades (**figure ci-dessus**), comme indiqué dans certains projets de sa construction, qui s'embranchent à Vogüé sur la section reliant Le Teil à Alès. En direction du nord et en sortie de gare, un embranchement de 12 km emmène le rail jusqu'à Largentièrre, sous-préfecture de l'Ardèche (gare décrite dans LR 846 janvier 2018). L'axe du bâtiment voyageurs est situé au PK 697,5 km. La gare précédente est Vogüé, située à 4,6 km. La suivante est Aubenas, à 5 km. La ligne est mise en service le 18 août 1879 entre Vogüé et Aubenas. La circulation des trains de voyageurs réguliers s'arrête le 09 mars 1969 pour l'ensemble des lignes de l'étoile de Vogüé, et le trafic marchandises cesse toute activité le 4 avril 1988. Sur l'antenne de Largentièrre, le service voyageurs s'était déjà arrêté le 01 décembre 1934.

La gare de Saint-Sernin : un archétype

Au début de l'exploitation, les installations bâties comportent un bâtiment voyageurs à trois portes de style PLM, avec des ouvertures rectangulaires. Une génoise, très présente dans l'architecture environnante, donne un



Plan SNCF de mars 1963, pour extension de la coopérative.



Au début du XXe siècle, la desserte locale arrivant de Largentière ou Nieigles-Prades est assurée par une 030 Mammouth série 1268 à 1287, mise en service de 1856 à 1859 par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

cachet méridional au bâtiment. Un peu plus tard, y sera accolé une aile supplémentaire côté Aubenas. Dans son prolongement se trouve le WC de type PLM. En face, un abri de quai dans le même style d'architecture que le BV.

Une halle à marchandises accueille, avec sa voie couverte, quelques wagons de marchandises. Le pignon côté Vogüé est recouvert de bois. Elle est du type à trois portes sur le côté. La gare est encadrée par des passages à niveau, côté sud se trouve le PN n°2 qui livre passage à la route départementale, de Villeneuve-de-Berg à Largentière. Il est équipé de barrières pivotantes. Côté nord, sur l'embranchement d'Aubenas on rencontre le PN n°3 établi sur un chemin vicinal. Celui-ci

franchit également l'embranchement de Largentière par le PN n°1. Ils ne sont pas munis de barrières mais sont signalés par des croix de St-André. Une maison de garde barrière est construite pour le PN n°3.

Une voie de croisement est établie sur 400 m environ. Côté nord, au PK 697,7, une aiguille donne les directions d'Aubenas ou de Largentière. Cette bifurcation est protégée par des carrés implantés sur les deux branches des lignes. Une double voie de débord dessert la halle marchandises et ses abords.

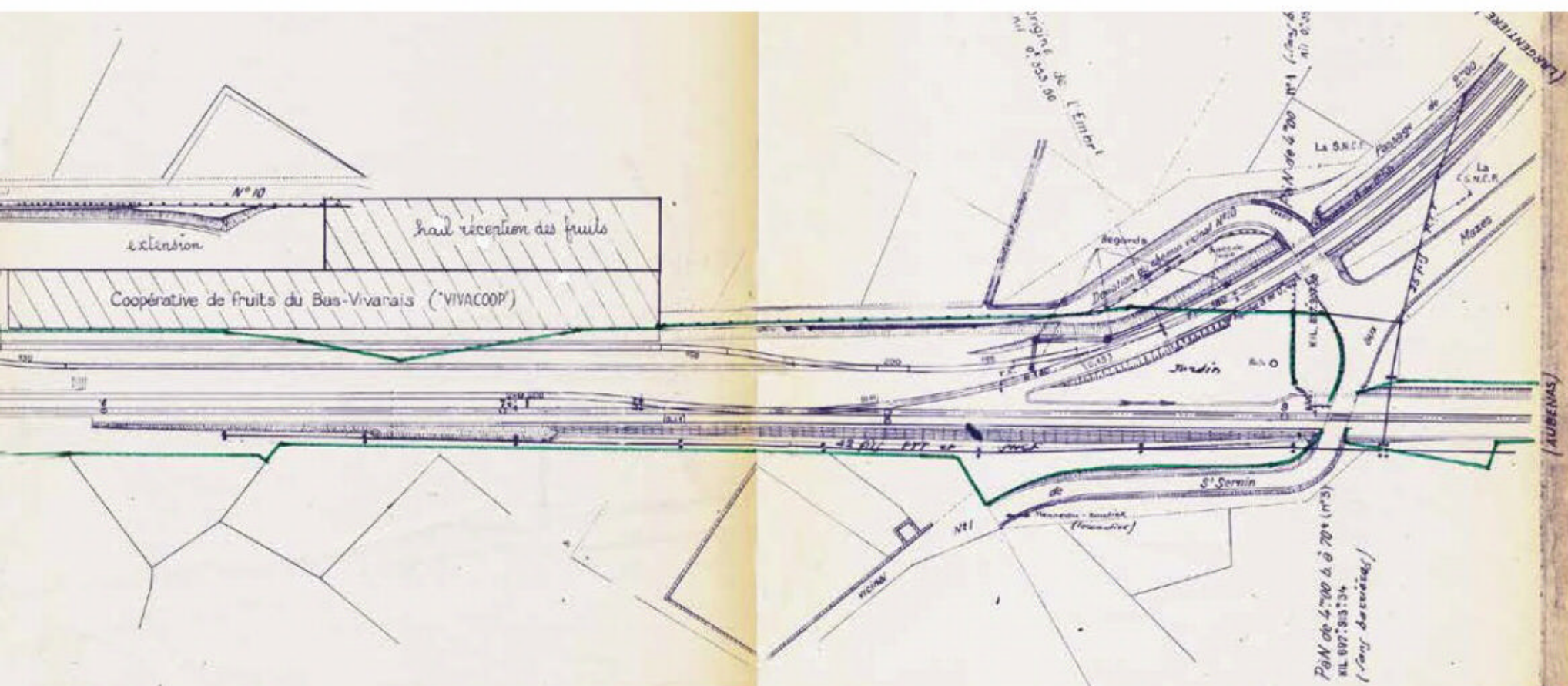
Evolution des installations

Les installations voyageurs ne vont pas varier durant des décennies. Par contre, les voies marchandises vont subir de gros

bouleversements avec l'implantation de la coopérative fruitière Vivacoop. Celle-ci voit le jour en 1949 et regroupe les producteurs de fruits et légumes dans un rayon de plus de 30 km. La halle marchandises est agrandie une première fois en 1956, puis en 1958. La production devenant de plus en plus importante, le bâtiment devient plus imposant. C'est un vaste édifice parallélépipédique en béton, pas très esthétique, qui va accueillir dans d'immenses chambres froides les excellents fruits et légumes du Bas-Vivarais. Ainsi, tout au long de l'année, des quantités importantes de marchandises y transitent : des cerises et des fraises puis, en été, des pêches, melons, abricots, et raisin de table. Depuis les Cévennes, en automne, arrivent les châtaignes, l'Ardèche est un des plus gros producteurs de ce fruit célèbre pour ses marrons confits et sa crème. De la montagne arrivent également des framboises et des cassis. Dans les vallées sont plantés des pommiers et des poiriers. Ces fruits sont alors expédiés durant les périodes d'automne et d'hiver. Le plan des voies sera modifié, une double voie sera installée le long du nouveau bâtiment et se raccordera sur l'embranchement de Largentière. Une voie de débord s'embranchera côté Vogüé dans l'alignement du BV.

Au temps du PLM

A cette époque la gare de Saint-Sernin est desservie par sept omnibus. Trois sont en provenance du Teil, les quatre autres ont Vogüé pour origine. De plus, bien qu'étant une



En mai 1987, cette courte rame comprend des wagons bâchés, sans doute chargés d'eau de Val-les-Bains.



gare de bifurcation, l'antenne de Largentière est parcourue par deux omnibus et deux trains mixtes, dont l'origine et le terminus se trouvent à Vogüé. Ce sont des trains courts composés de trois ou quatre voitures à essieux, encadrées par des fourgons à bagages. Les trains mixtes incorporent différents types de wagons plats, couverts, tombereaux à essieux. Les locomotives proviennent du dépôt du Teil. Elles peuvent être abritées sous la rotonde de Vogüé, ou dans les remises de Largentière ou de Lalevade. Au début de l'exploitation, les circulations sont assurées par des 121, série de 1 à 50 ou des 111/400 pour les trains de voyageurs. Les trains mixtes et les trains de marchandises sont tractés par des 030 dites « Mammouth » ou par les populaires Bourbonnais toujours en configuration 030. Par la suite, avec l'augmentation du tonnage, les trains sont remorqués par des 040 série 4001/4159 ainsi que des 220 B111-400. La gare voit passer des circulations tractées par des 031 31 A, des 230 A ainsi que des 050 B d'origine prussienne.

Années 50 : la vie paisible d'une gare ardéchoise

Après la guerre la gare retrouve de l'animation, elle est même desservie par une relation directe voyageurs pour Paris ; en effet au service d'été, un train comporte des voitures de première deuxième et troisième classe Paris - Vals-les-Bains ainsi qu'une voiture deuxième-troisième classe Lyon - Vals-les-Bains. Pour le trafic voyageurs local, les autorails FNC assurent les relations depuis Le Teil. La relation depuis Valence est confiée aux autorails doubles Somua du dépôt d'Avignon, autorails articulés dont la partie voyageurs repose sur un bogie et un essieu tandis que le fourgon à bagages et le moteur sont positionnés dans une caisse à deux essieux (on peut voir en photo cet engin en gare de Saint-Sernin dans La Vie du Rail n° 944 du 26 avril 1964). Les circulations via La Voulte-sur-Rhône sont possibles grâce à la reconstruction du viaduc en béton sur le Rhône entre Livron et cette gare. Les trains de marchandises sont remorqués par des 5-140 B, 5-140 E puis des 140 J. La traction diesel commence à s'implanter dans le secteur, les 040 DE (futurs BB 63000) prennent le relais des machines à vapeur. Les installations marchandises sont encore dans leur morphologie du début. Le trafic y est normal comme dans de nombreuses gares rurales à cette époque. La coopérative expédie en 1953, 244 wagons,



À PROXIMITÉ DE VOGÜÉ,
CE TRAIN DE DESSERTE
COMPRED DES COUVERTS
UIC SPÉCIALISÉS DANS LE
TRANSPORT DE FRUITS, ET
DES WAGONS ISOTHERMES,
DONT UN FRANGECO.



Ci-contre : Saint-Sernin expédie aussi du bois, dans des tombereaux.

À gauche : Sur la branche venant de Vals-les-Bains et Aubenas, entrée en gare d'un train de wagon bâchés.



Découvrez les magnifiques photos de Pierre Julien dans notre Hors-Série PK n° 2. Chez votre marchand de journaux ou notre site internet





en 1957, 663 dont la moitié de frigos. Les trains formés rejoignent ainsi la vallée du Rhône où ils sont raccordés aux trains internationaux de marchandises. Ils ont pour destinations le nord de l'Europe, l'Allemagne et la Grande-Bretagne. Certaines circulations comportent également des wagons estampillés Provence Express.

Années 60 : extension de la gare marchandises

En 1958 la Vivacoop construit une nouvelle halle et double la superficie de l'ancienne. La maison de garde barrière n°2, côté Vogüé, est démolie en janvier 1970. La commande des barrières oscillantes de ce PN se fait depuis le bâtiment voyageurs. Un nouveau plan de voies voit le jour. Devant la longue halle marchandises est posée une nouvelle

voie, doublée d'un évitement raccordé sur l'embranchement de Largentièrre. Une voie de débord est établie en bout du bâtiment voyageurs côté Vogüé. Dans les années 60, la gare va connaître une intense activité avec le trafic voyageurs et marchandises. En ce qui concerne les trains de voyageurs à l'horaire d'hiver 1962, l'autorail 2949 en deuxième classe est le premier train du matin. Il effectue le trajet Le Teil-Lalevade et s'arrête à Saint-Sernin à 6 h 35. Il revient de Lalevade à 7 h 34, et a pour terminus Le Teil, où il donne la correspondance à la relation express 904 Nîmes - Lyon. Au début, c'est un autorail FNC, puis un X 5500-5800 qui assure en solo cette relation. A partir de Vogüé ils sont accrochés à deux autres éléments du même type. Un peu plus tard dans la matinée, c'est l'arrêt du Valence - Lalevade

à 8 h 34 (2919). Traditionnellement c'est un autorail VH qui a la charge de cette relation. Il tracte une remorque FNC. Pendant les vacances scolaires, en raison de l'affluence, une rame de voitures courtes à trois essieux ex-PLM avec un fourgon-chaudière assure cette relation. Elle est remorquée par des BB 63000 puis 66000. Les autorails Picasso seront introduits sur les dernières circulations. A 11 h 37 s'arrête le train 2953, assuré par un autorail en solo de type FNC puis de 150 ch (5500-5800). Il est en provenance du Teil où il a donné la correspondance à l'autorail 901 Lyon - Nîmes. Depuis le Teil, il est accouplé à deux autres autorails qui continueront sur Alès, la séparation s'effectuant en gare de Vogüé. Pendant les vacances scolaires, une rame de voitures à trois essieux ex-PLM courtes est alors engagée. Les mois d'hiver,



LA BB 66204
MANŒUVRE EN
EMPRUNTANT LA
BRANCHE VERS
LARGENTIÈRE, EN
JUILLET 1985.

le train comporte un fourgon-chaudière. Sur cette relation, j'ai eu l'occasion de voir une double traction de BB 63000 et de 140 J pour pallier à l'absence du fourgon-chaudière. Le retour de cette rame s'effectue en fin de journée, à 19 h 11 sous le n°2960. Au Teil, ce train donnera la correspondance à l'autorail 914 Nîmes - Lyon.

Il est à noter que durant cette époque, le chef de gare assure tous les services d'une grande gare pour les renseignements, les billets, les réservations, etc.

Les fruits animent la gare à marchandises

Dans les années fastes de la production des fruits en Ardèche, la gare est animée toute la journée par les dessertes fruitières ferroviaires ainsi que par le ballet des camions en provenance de toutes les succursales de Vivacoop.

Dès le matin un contingent de wagons frigo STEF à essieux ou à bogies arrive vers 8 h, quelquefois des wagons à toits blancs ou d'autres couverts font partie du convoi. Les frigos seront chargés dans la journée et regagneront la vallée du Rhône en milieu d'après-midi. Ils sont ajoutés à la desserte de Grospierres à Vogüé. Dans la vallée du Rhône, ils sont intégrés aux relations internationales vers les pays européens. En milieu de matinée et en début d'après-midi, on observe des relations vers Lalevade. Quelquefois, ce train comporte des wagons destinés à la coopérative. En fin de soirée, l'ultime desserte en provenance de

Lalevade ramène les wagons pour le Teil. En plein été, un train uniquement composé de wagons de fruits regagne la vallée du Rhône, il comporte quelquefois des wagons à appellation Provence Express en direction de Paris. Enfin, tous les jours un convoi de quatre ou cinq wagons tombereaux, au début à essieux, et par la suite à bogies, évacue le minerai de la société minière Penarroya de Largentièrre. Sur la voie de débord, un marchand de bois charge de temps en temps des rondins dans des wagons tombereaux. Dans les années 60, ces trains sont remorqués par des 040 DE puis les 63000. Par la suite apparaissent les 040 DG, puis BB 66000 jusqu'à la fermeture des lignes.

Des circulations spéciales, aussi

Après la fermeture de l'étoile de Vogüé au service régulier, un certain nombre de circulations spéciales vont encore animer la gare. C'est ainsi que, le 14 octobre 1979, un couplage de BB 66000 (66246 et 66267) avec deux voitures Bruhat affrêtées par les Amis du Rail du Forez manœuvre en gare, en provenance de Valence pour parcourir les antennes de Largentièrre et de Lalevade. D'autres spéciaux traversent la gare : en juin 1984, une rame de huit voitures tractées par deux 66000. En février 1987, c'est une relation Paris - Aubenas qui emmène les cadets de la RATP découvrir la Basse Ardèche. Ils reviendront le 11 février 1988 en affrétant un Paris - Vals-les-Bains-Labégude.

Des autorails spéciaux viennent animer la gare. En 1984 et 1985, le foyer des jeunes du Teil organise un voyage à Vals-les-Bains-Labégude à bord d'un couplage d'X 4500. En 1987, l'autorail Picasso X 3989 des Modélistes et Amis du Rail Vivarois effectue un trajet depuis Annonay jusqu'à Lalevade-d'Ardèche le matin, et l'après midi jusqu'à Grospierres. La même année, le 24 mai, l'autorail panoramique X 4208 d'Agrivap est en charge d'un voyage depuis Lyon-Perrache jusqu'à Lalevade-d'Ardèche. Enfin, la dernière circulation voyageurs aura lieu le 29 mars 1992. Ce jour-là, l'autorail Picasso de l'association Viaduc 07 quitte le secteur d'Aubenas pour se rendre à Vogüé où l'association exploitera la section touristique entre cette gare et Montfleury pendant quelques années. La gare de Saint-Sernin, on l'a compris en s'y intéressant de plus près, se révèle être une belle source d'inspiration pour un réseau Ho. C'est ce que nous allons voir dans les pages qui suivent. ■



En mars 1966, il existe encore un service voyageurs. À proximité de Saint-Sernin, cet autorail unifié de 150 cv assure une relation Le Teil - Lalevade.