

Retour : <https://letraindepapicoco.ovh/>

⚠ Navigation dans ce document .pdf uniquement par défilement dans les pages (absence de lien interne) ; pour le quitter, si le clic sur l'URL ci-dessus ne permet pas de revenir à la page d'accueil, il peut être nécessaire de le recopier dans la barre d'adresse du navigateur ou d'y revenir par clic sur la flèche de retour arrière.

↓ page

1 historique...

3 barrage et lac...

↓ page

6 vestiges...

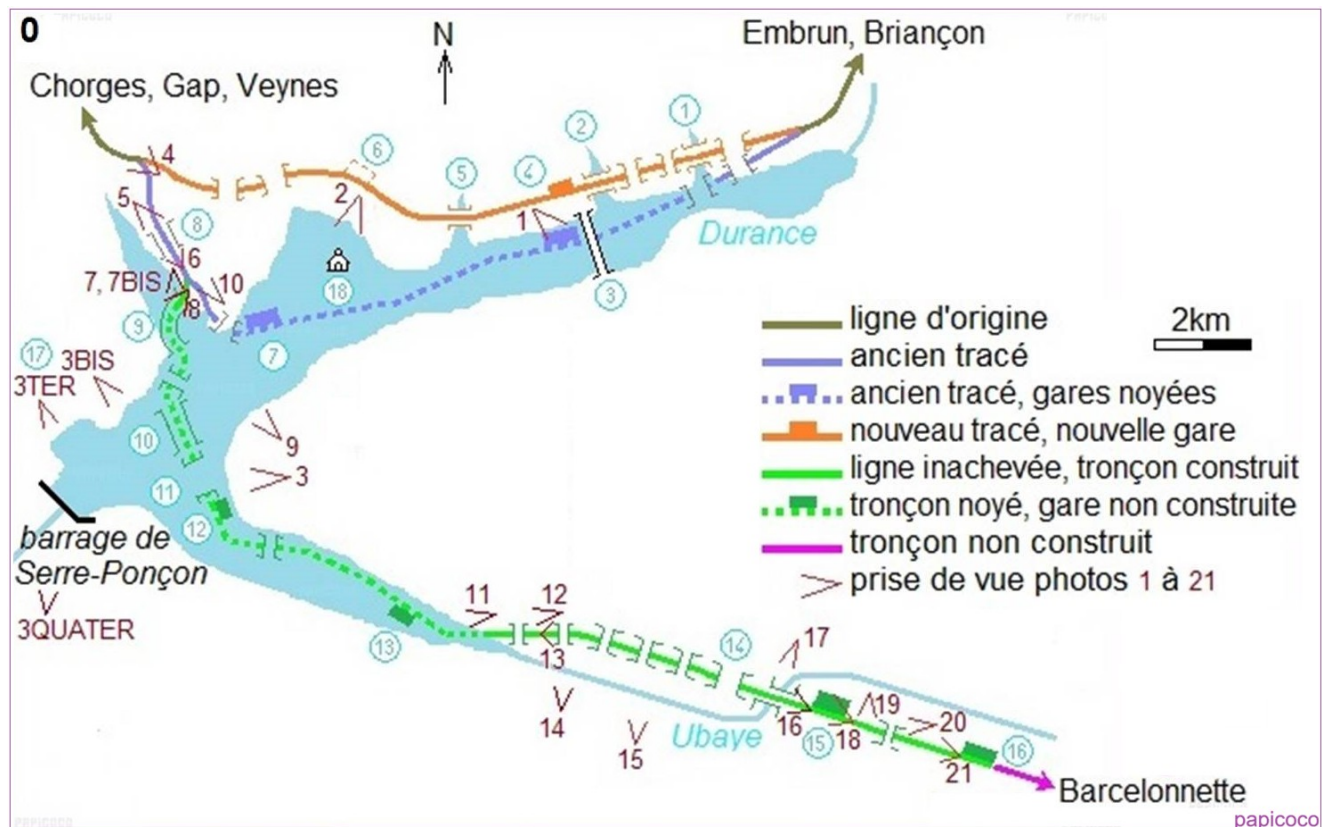
15 Briançon et projet...

↓ page

17 adaptation anciens réseaux...

20 adaptation µ réseau

► historique ferroviaire et hydroélectrique du site de Serre-Ponçon



0 Croquis approximatif de l'environnement ferroviaire du lac de Serre-Ponçon :

- | | | |
|--|---|-----------------------------------|
| ① viaduc de l'Estrée | ② viaduc du Réallon | ③ pont routier de Savines |
| ④ ancienne et nouvelle gare de Savines | ⑤ 5 viaduc du Riou-Bourdou | ⑥ ancienne halte de Prunières |
| ⑦ ancienne gare de Prunières | ⑧ viaduc des Moulottes | ⑨ viaduc de Chanteloube |
| ⑩ viaduc de Prégio-Diou (825m) | ⑪ tunnel du Sauze (2km) | ⑫ site de la gare du Sauze |
| ⑬ site de la gare d'Ubaye | ⑭ tunnel de S ^t Martin-la-Blache (1,6km) | ⑮ site de la gare du Lauzet |
| ⑯ site de la gare du Martinet | ⑰ Muséoscope et belvédère | ⑱ île de la chapelle Saint Michel |

En 1879, la loi Freycinet décrète que toutes les préfectures et sous-préfectures de France doivent être desservies par le chemin de fer. Donc, un projet concerne une ligne vers Barcelonnette, sous-préfecture du département des Basses-Alpes (04, devenue par la suite Alpes de Haute Provence).

Un raccordement à la ligne Veynes / Briançon dans le département des Hautes-Alpes (05) est préféré à une ligne directe, mais plus longue, vers la préfecture de Digne-les-Bains. La compagnie PLM débute les travaux de construction de la ligne en 1913 alors qu'EDF étudie déjà la faisabilité d'un barrage sur la Durance pour produire de l'électricité et maîtriser les violentes crues de la rivière.

Le site de Serre-Ponçon, au niveau d'un rétrécissement de la vallée de la Durance, était idéal pour édifier un barrage. Cependant, des considérations géologiques ont vite freiné les ardeurs des ingénieurs car, à cet endroit, le fond rocheux s'est avéré être sous une couche d'alluvion trop épaisse.

A cette époque la seule technique éprouvée était celle du mur en béton solidement ancré de toutes parts dans la roche. Cette vicissitude, bien que temporisant la décision de construction, n'a pas empêché EDF, dans l'attente de la solution technique adaptée, de prévoir un barrage dont la hauteur d'eau était estimée, à l'époque, à la côte 752m. La compagnie PLM avait intégré le projet de barrage EDF en prévoyant le franchissement de la vallée de la Durance par le gigantesque viaduc de Prégo-Dieu à la côte 770m, donc au-dessus du niveau maximum de la retenue envisagée.

En 1940, alors que la construction de la plateforme de la ligne avait atteint le hameau du Martinet (commune de Méolans-Revel) et que les piles du viaduc de Prégo-Dieu étaient quasiment terminées, le chantier fut définitivement stoppé pour des raisons économiques. Le cout d'achèvement de la ligne représentait alors le double du cout des travaux déjà réalisés. De plus, l'intérêt stratégique avait disparu, tout comme l'espoir de rentabiliser la ligne.

En s'inspirant d'une technique déjà mise en œuvre aux Etats-Unis, EDF a fini par trouver la solution pour construire le barrage : ce sera un barrage-digue en « terre » construit au-dessus d'un voile étanche injecté en profondeur. Le chantier démarre en 1955 et, comme à cette époque il n'était plus question de la construction de la ligne Chorges ↔ Barcelonnette, EDF en profita pour rehausser la hauteur du barrage pour obtenir une retenue à la côte 780.

En 1961 le barrage est terminé et le lac atteint sa côte maximale. A ce niveau, même si elles n'avaient pas été dynamitées, les piles du viaduc de Prégo-Dieu n'auraient plus été visibles. En revanche le viaduc de Chanteloube n'a pas été détruit et sa tête côté Chorges est à fleur d'eau lorsque le niveau est au maximum, et il devient entièrement visible dès que le niveau baisse.

Un chantier important mené en concomitance avec celui du barrage fut le détournement de la ligne de Briançon entre Chorges et Embrun. En effet, peu après l'endroit où était prévue la bifurcation vers Barcelonnette, la ligne passait en dessous de la côte 780 pour descendre dans la vallée. Elle desservait alors les gares de Prunières et de Savines et remontait le cours de la Durance, rejoignant Embrun. Sur le nouveau tracé de la ligne, une nouvelle gare de Savines fut créée face au village reconstruit, les deux étant relié par un spectaculaire viaduc routier traversant le lac ([photo 1 page suivante](#)).

D'autres villages noyés, dont Ubaye, ne furent pas reconstruits, mais la petite chapelle Saint-Michel qui dominait celui de Prunières s'est retrouvé sauvée des eaux sur une petite île, et en période de hautes eaux elle n'a que quelques mètres carrés de terre autour d'elle ([voir photo 2 ci-dessous](#)).

Le barrage de Serre-Ponçon est un maillon essentiel de l'aménagement hydroélectrique de la vallée de la Durance ([voir photos 3 à 3 quater ci-dessous](#)). Le système de canaux et de centrales électriques qui débutent au pied du barrage (complété plus en aval par celui du Verdon) se poursuit, tantôt en rive droite, tantôt en rive gauche, jusqu'au seuil de Lamanon près de Salon-de-Provence.

A cet endroit, outre des prises d'eau pour l'irrigation de la plaine de la Crau, le canal quitte le bassin de la Durance et se dirige plein Sud pour se jeter dans l'étang de Berre près de Marseille par la centrale de Saint-Chamas. On pourrait presque dire que, depuis la côte 780 du barrage et jusqu'au niveau de la mer, pas un seul mètre n'a été perdu pour produire de l'électricité...

De nos jours, les vestiges les plus visibles de l'ancien tracé de la ligne de Briançon et de la ligne de Barcelonnette sont :

- côté Chorges, la plateforme (entre le point origine du nouveau tracé et le viaduc de Chanteloube) réutilisée par la route menant au centre nautique ([voir photos 4 à 10 ci-dessous](#)).
- côté Barcelonnette, la plateforme émergeant des eaux du lac en remontant la vallée de l'Ubaye ([voir photo 11 ci-dessous](#)) croisant la route Le Lauzet / Savines avec un tunnel réutilisé par une des voies de la route ([voir photo 12 ci-dessous](#)), puis, après Le Lauzet et jusqu'au Martinet, la plateforme, là aussi, réutilisée par endroit par un dédoublement de la route en direction de Barcelonnette ([voir photos 13 à 21 ci-dessous](#)).

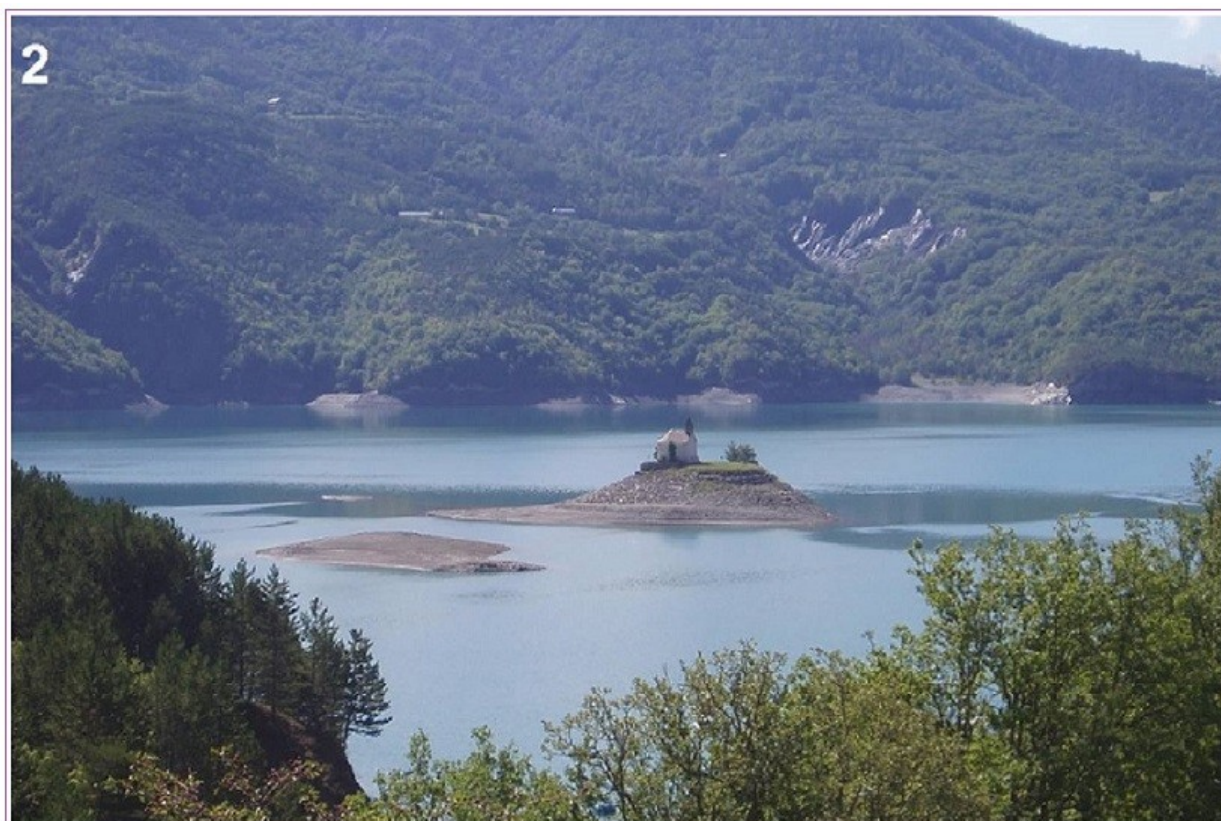
Si la voie ferrée était arrivée à Barcelonnette (et si elle n'avait pas été supprimée entre-temps...) elle aurait pu rendre service aux skieurs arrivant en train et se rendant aux stations proches de la ville (comme Pra-Lou et Le Sauze) en leur évitant le trajet routier d'environ 70km depuis la gare de Gap. La ville aurait pu alors rivaliser avec des terminus voisins comme Briançon ou Bourg Saint Maurice.

► barrage & lac de Serre-Ponçon (photos)

Voici quelques photos dans l'ordre géographique du cours de la Durance de l'amont vers l'aval. Les photos sont de qualité inégale : photos argentiques numérisées (août 2002, lac proche du niveau maximum), photos numériques (août 2005 ou septembre 2018, lac en période de basses eaux).



1 *Face au village reconstruit de Savines-le-lac, la route Gap / Briançon enjambe le lac par un imposant viaduc (2005).*



2 *L'île de la chapelle Saint Michel (2005).*





3 *Le barrage vu depuis le village de Sauze-du-lac qui domine le confluent de l'Ubaye (à gauche) et de la Durance (à droite), au fond, sur l'autre rive, le belvédère du MUSEOSCOPE de Serre-Ponçon (2005).*



3bis *A l'opposé de la photo précédente, vue depuis le belvédère du MUSEOSCOPE, au loin, la Durance arrive par la gauche et l'Ubaye par la droite (2002).*





3ter *Le barrage de Serre-Ponçon (nom du site sur lequel il a été édifié) vu depuis le belvédère (2002).*



3quater *A l'opposé de la photo précédente, vue du barrage de Serre-Ponçon depuis la route Gap / Barcelonnette par une journée calme, c'est à dire sans l'énorme jaillissement qui serait visible à droite si les vannes de vidange de fond étaient ouvertes pour procéder à un lâcher d'eau (21/09/2018).*



► vestiges de la ligne inachevée Chorges ↔ Barcelonnette (photos)

Photos de la plateforme (achevée) de la ligne (inachevée) présentées depuis Chorges, vers Barcelonnette :



4 En fait, sur cette photo ainsi que les photos 5, 6 et 10, il ne s'agit pas ici de vestiges de la ligne de Barcelonnette elle-même, mais de vestiges de l'ancien tracé de la ligne de Briançon avant la construction du barrage de Serre-Ponçon. Peu après Chorges, débute la déviation de la ligne : à gauche, derrière le photographe, la route descendant vers le site de Chanteloube sur l'ancienne plateforme de la ligne et à droite la ligne de Briançon déviée (2005).



5 Descendant vers la vallée de la Durance en direction du site de Chanteloube, la route empruntant l'ancienne plateforme franchit le viaduc des Moulettes ; le nouveau tracé, qui n'est plus visible, s'est éloigné vers la gauche pour rejoindre un peu plus loin le flanc de la montagne qui domine le lac de Serre-Ponçon (2005).



6 *A cet endroit, à proximité du centre nautique de Chanteloube, devait se situer l'aiguillage en pleine voie à l'origine de la ligne de Barcelonnnette ; celle-ci se détache, derrière le photographe, vers la gauche, tandis que l'ancienne plateforme de la ligne de Briançon descend vers le lac (2005).*



7 *Juste après la « bifurcation », la ligne franchit son premier ouvrage d'art : le viaduc de Chanteloube. Il n'a pas été détruit lors de la mise en service du barrage, malgré qu'il puisse présenter une gêne pour l'activité nautique selon le niveau du lac ; mais il en fait aussi son charme (2005).*





7bis Autre vue du site de Chanteloube par un temps maussade, alors que le lac est presque au niveau maximum ; tel le Titanic l'amorce du viaduc s'enfonce dans les eaux du lac... (2002).



8 Sur cette autre vue du viaduc prise depuis la plateforme de la « voie » entièrement hors eaux, on distingue bien sa forme en S inversé. On aperçoit au fond un pont-route au-dessus de la ligne avant qu'elle ne disparaisse dans les eaux du lac (2005). Un randonneur qui tenterait de traverser le viaduc devra être prudent car il n'y a pas de rambarde ou parapet.





9 Depuis la rive gauche du lac, la recherche du lieux idéal pour prendre cette photo n'a pas été facile. Ici, le tablier du viaduc de Chanteloube est entièrement visible (2005). La Durance arrive par la droite et le barrage de Serre-Ponçon est à gauche. A droite du viaduc, derrière le centre nautique, se trouve la bifurcation origine de la ligne de Barcelonnnette et, derrière le viaduc, le vallon des Moulettes par où arrive la ligne descendant de Chorges. En période de basse eau, la majestueuse réalisation de ce viaduc est bien visible : une succession de 6 grandes arches, encadrée de part et d'autre par une approche de 4 arches plus petites. Par ce tracé en pente, la ligne descend vers les ruines englouties du viaduc de Prégo-Dieu pour traverser la Durance, mais rien n'est visible de ce gigantesque viaduc (prévu avec des travées métalliques), même lors d'une vidange du lac, car ses piles ont été détruites avant la mise en eau du barrage.



10 Après la bifurcation, l'ancien tracé vers Briançon plonge à son tour dans le lac (derrière le photographe) vers un tunnel détruit (tunnel de Grand Pré n°1), pour se diriger vers le village noyé de Prunières (2002).



11 Remontant la vallée de l'Ubaye, en contre bas du village du Sauze, le talus de la ligne de Barcelonnette refait surface après avoir franchi le tunnel du Sauze long de 2km dont les portails détruits sont sous les eaux (2005).



12 Peu après son émergence au-dessus du niveau du lac, la ligne vient recouper la route joignant Le Lauzet-Ubaye à Savines au niveau du tunnel de la Roche, son premier tunnel accessible. En doublement d'un tunnel routier (entrée non visible sur la droite), ce tunnel est réutilisé pour un sens de circulation de la route, ici vue de son portail Est (2005). C'est au niveau du portail Ouest de ce tunnel, juste avant que la ligne ne disparaisse sous les eaux, que mon imagination a positionné la gare fictive de **Serre-Ponçon** du train touristique TVU « reproduite » sur mon μ réseau (voir le wagonnet μ réseau et ci-dessous pages 19 et 20).





13 Peu après le tunnel de la Roche, le tunnel de Combas a échappé de peu à la destruction, la nouvelle route créée pour contourner le lac a grignoté tout son flanc (2005).

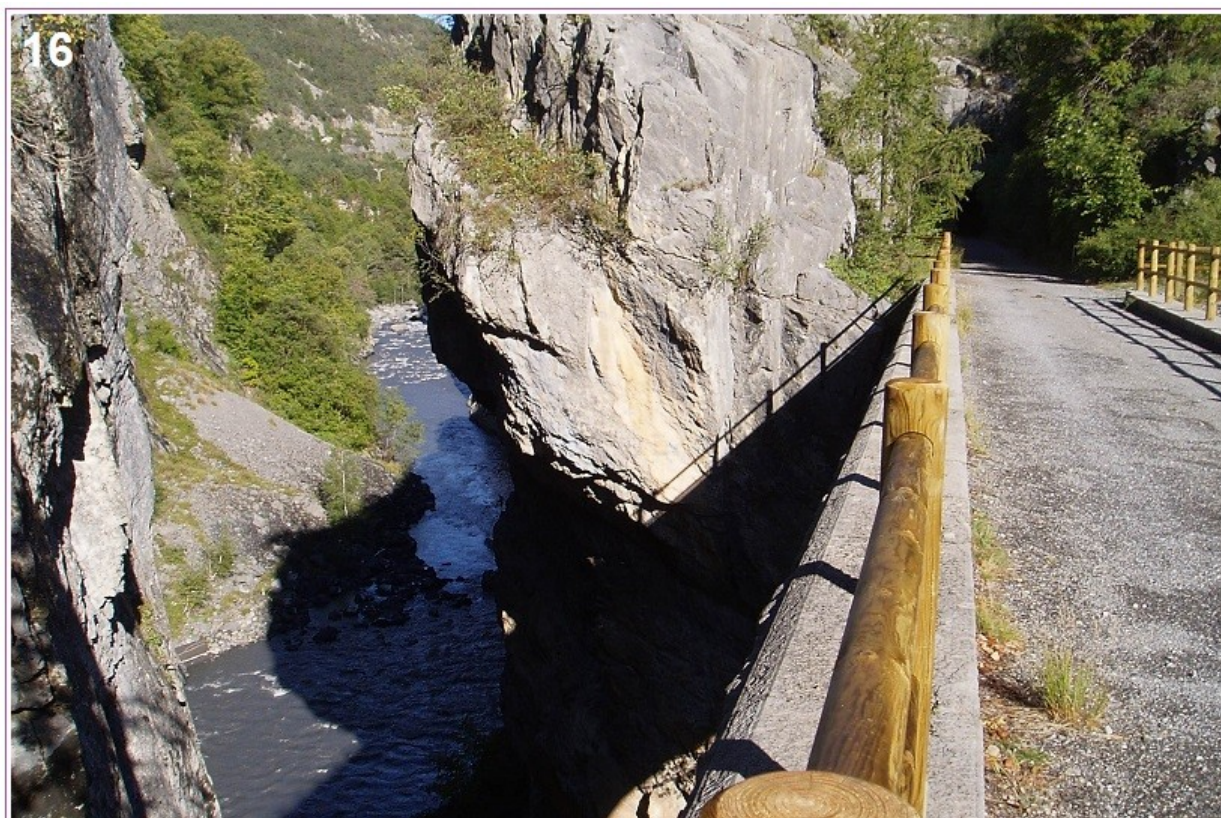


14 Franchissant un pont, la ligne arrive au bout du lac, à l'endroit où l'Ubaye reprend ses prérogatives de rivière (2005).



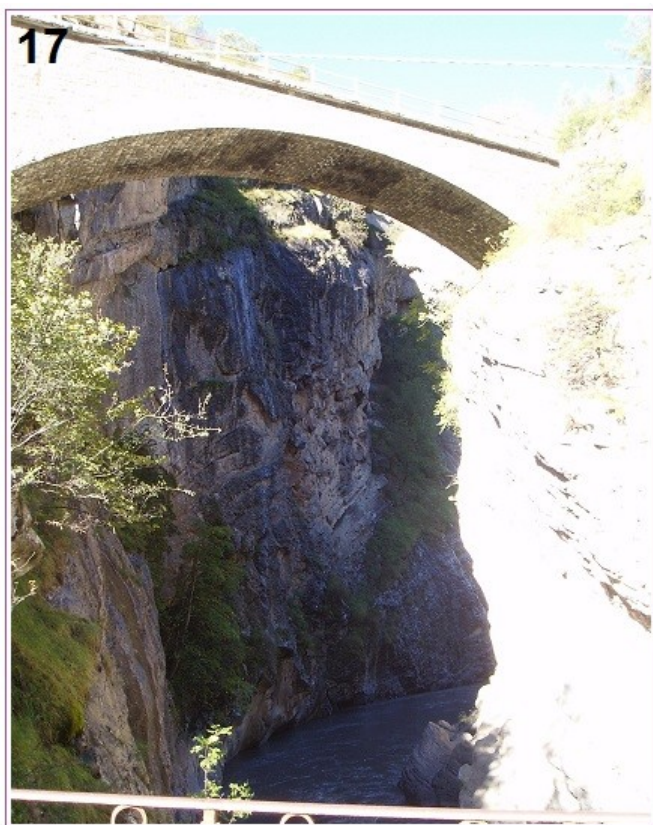


15 A l'approche du Lauzet-Ubaye, depuis la route en rive gauche, un œil averti remarquera, sur la rive opposée, les ouvrages de la ligne qui remonte la vallée de l'Ubaye (ici portail Est du tunnel de Roche Rousse, murs de soutènement...) (2005).



16 Par ce pont, émergeant du tunnel de Saint-Martin-La-Blache (environ 1600m, le 2^{ème} plus long après celui du Sauze), la ligne passe en rive gauche en profitant du rétrécissement des gorges de l'Ubaye (2005).





17 Par cette autre vue, la construction de ce pont et son environnement (adossé aux parois de la gorge) rappelle un peu celui du pont de Saorge (ligne Nice ↔ Coni) avant sa destruction au cours de la deuxième guerre mondiale (2005).



18 Vue de l'esplanade où aurait dû être édifïée la gare du Lauzet-Ubaye (2005). D'ailleurs, contrairement à la ligne inachevée Le Puy ↔ Lalevade d'Ardèche, aucune gare n'était construite entre Chorges et Barcelonnette au moment de l'arrêt des travaux. Mais, dans mon imagination, c'est ici qu'est prévue la gare principale du TVU... (voir le wagonnet [µ réseau](#) et ci-dessous pages 19 et 20).





19 Au-delà du Lauzet-Ubaye la ligne (repérable par les murs de soutènement) côtoie la route. Sur certains tronçons, elle est utilisée pour le passage de la voie de circulation routière de sens montant (2005).



20 Ici, contrairement à la photo précédente, le tunnel de Bouille n'a pas été utilisé pour la voie montante de la route Le Lauzet-Ubaye ↔ Barcelonnette du (2005).





21 Arrivant au hameau du Martinet (commune de Méolans-Revel), la plateforme de la ligne se termine brutalement peu après ce pont-route, quelques dizaines de mètres derrière le photographe (un peu à la manière de la ligne Le Puy ↔ Lalevade d'Ardèche qui, au moment où elle a connu le même sort funeste, se termine aussi, à la sortie du tunnel de Présailles, juste après un pont-route, au milieu d'un pré). Il restait encore 15 kilomètres de voie à construire pour arriver au terminus de Barcelonnette (2005). Toujours dans mes délires imaginaires, le TVC aurait posé la voie jusqu'ici pour allonger le parcours possible du train touristique... (voir le wagonnet μ réseau et ci-dessous page 19 et 20).

► Briançon et projet de prolongement vers l'Italie

Un projet, évoqué dès que les trains sont arrivés à Briançon, consistait à prolonger la ligne jusqu'en Italie au moyen d'un tunnel, à percer sous le col de l'Echelle ou du Montgenèvre, pour rejoindre, à Bardonnèche ou à Oulx, la ligne Lyon / Turin. Si elle existait aujourd'hui, il serait possible de créer des relations TGV depuis Paris, via le tunnel du Fréjus et le nouveau tunnel, vers les stations de ski de la haute Durance, beaucoup plus rapides que par l'itinéraire via Valence et Veynes. Il serait aussi possible de mettre en place un flux de fret entre le Sud de la France (ou l'Espagne) et Turin, Milan (ou au-delà) sans faire le crochet par la ligne de la Maurienne ou celle de la côte d'Azur. D'ailleurs, cette percée pourrait aussi servir d'itinéraire de secours en cas d'interruption du trafic sur ces deux lignes, comme lors de l'éboulement important survenu sur la ligne de Maurienne en 2023.

Des organismes comme SETUMONT (Syndicat mixte d'Etudes pour le TUnnel ferroviaire du MONTgenèvre), ARTUMONT (Association pour la Réalisation du TUnnel sous le MONTgenèvre) ou l'association BIF (Briançon-Italie Ferroviaire) défendent (ou ont défendu) ce projet.

Compte tenu de la conjoncture actuelle et des vicissitudes de la réalisation du tunnel de base Lyon / Turin, il est peu probable que ce projet se concrétise rapidement. Si toutefois il devait un jour sortir des cartons, je me demande bien par où pourrait passer ce prolongement. Le terminus de la ligne en gare de Briançon est en pleine ville et, compte tenu de l'urbanisation du quartier, prolonger la ligne au-delà du butoir actuel poserait des problèmes. Cela nécessiterait sûrement de fortes rampes pour rejoindre l'entrée du tunnel, à moins de le faire plus long et plus bas en altitude (tunnel de base...).

Une autre possibilité consisterait, peut-être, à abandonner la gare actuelle, en détournant la ligne avant l'agglomération (en rive gauche ou rive droite de la Durance, par exemple à partir de la sortie des gorges du côté de Prelles) pour gagner en altitude en passant à la hauteur de Briançon et en essayant de ne pas dépasser des rampes de 25%... En Haute-Savoie, un projet du même ordre avait été envisagé pour faire « monter » la voie normale jusqu'à Chamonix en amorçant la rampe à partir de Sallanches mais il a été abandonné au profit de la ligne à voie métrique actuelle.

Si côté Barcelonnnette cela semble quasiment impossible, j'espère que, côté Briançon, un jour mes anciens réseaux (*voir les wagonnets PRCI MAXI et PR*) auront été des précurseurs et ne resteront pas de la simple science-fiction. Comme disait mon Papa : « Tout ce que l'homme peut imaginer, un jour il peut arriver à le réaliser, tout n'est que question de temps et de volonté... »



22 Derrière le carré violet des voies de débord, un TER en provenance de Marseille entre en gare de Briançon : locomotive diésel BB67400 et voitures voyageurs DEV ou UIC (2002).



23 Le même train arrivant à quai ; au fond des autorails TER X72500 qui, à cette époque, remplacent de plus en plus les rames tractées, et, à peine visible, la rame du train de nuit Paris / Briançon. Aujourd'hui, ce train est l'un des rares trains de nuit encore en service en France et les X72500 ont été remplacés par du matériel plus récent. La vallée menant à Névache et au col du Montgenèvre est sur la droite de la photo (2002).



24 A l'extrémité de la gare, le tiroir de manœuvre (derrière le photographe) utilisé pour les remises en tête des locomotives ; de moins en moins utilisé depuis l'arrivée des automoteurs (X72500, AGC...). A cet endroit, le raccordement d'une hypothétique ligne vers l'Italie serait compliqué (2002).

► adaptation anciens réseaux PRCI MINI, PRCI MAXI et PR

Le choix de situer mes réseaux (sauf mon **premier réseau**) (*voir wagon réseaux*) dans l'environnement du lac de Serre-Ponçon (à cheval sur les départements des Alpes de Haute-Provence et des Hautes-Alpes) a été guidé par certains aspects ferroviaires, mais aussi affectifs. Ainsi, outre le fait que le département des Alpes de Haute-Provence est terre de mes ancêtres (plus précisément Digne-les-Bains et Entrevaux), je peux rendre hommage à deux personnalités de ma famille qui ont participé, chacune à leur manière, à la vie de cette contrée : un de mes oncles (*Tonton Casimir*) a été, dans sa jeunesse, berger à Saint-Paul-sur-Ubaye (en amont de Barcelonnette) et mon beau-père fut mécanicien à Tallard sur le chantier de construction du canal en aval du barrage de Serre-Ponçon.

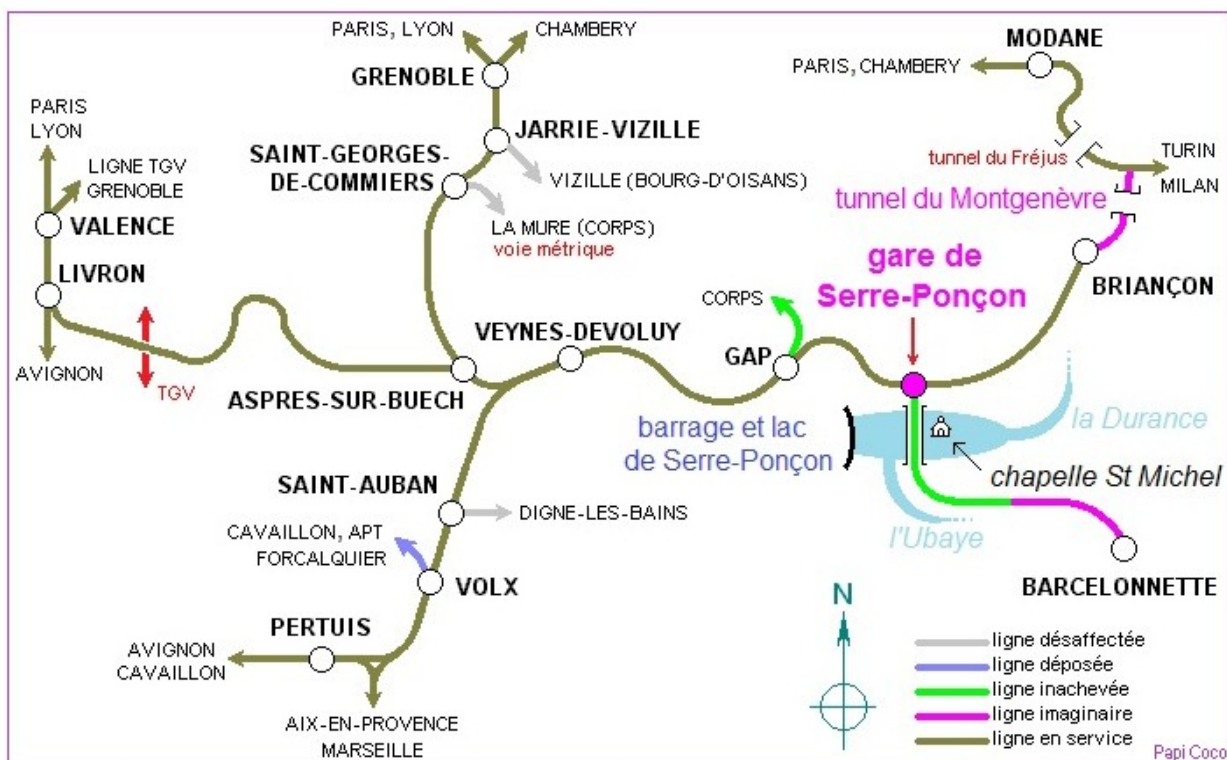
Je dois dire aussi, qu'à une époque, j'avais envisagé de reproduire la gare d'Entrevaux (ligne des Chemins de fer de Provence, entre Annot et Puget-Théniers). J'ai vite délaissé ce projet à cause de la rareté du matériel HOm adéquat et du difficile travail de reproduction du village fortifié (mais je sais que cela a déjà été fait magnifiquement, pour l'avoir vu dans une revue). J'avais aussi pensé à reproduire une gare fictive sur la ligne inachevée Le Puy ↔ Lalevade d'Ardèche comme celle du Lac d'Issarlès, elle aussi située près d'un lac.

Je peux ajouter d'autres justifications pour conforter mon choix pour cette contrée :

- (grand réseau) reproduire une gare de bifurcation (Serre-Ponçon) entre une grande ligne et une ligne secondaire, en imaginant que la ligne de Barcelonnette soit effectivement en service
- reproduire un trafic de transit important avec l'Italie et la vallée de la Maurienne en imaginant que la grande ligne continue au-delà de Briançon par le tunnel sous le col du Montgenèvre ou de l'Echelle, avec interpénétration de matériel italien pouvant descendre jusqu'à Veynes
- (petit réseau) reproduire une gare terminus de montagne (Barcelonnette), pouvant être celle d'un train touristique
- les systèmes hydro-électriques, les barrages et les lacs de montagne m'ont toujours captivé

Ainsi, aux 2 extrémités de la ligne Serre-Ponçon ↔ Barcelonnette, les « grands réseaux » **PRCI MAXI** et **PR** ont été conçus avec l'idée de représenter la gare de bifurcation imaginaire de Serre-Ponçon sur une grande ligne, le « petit réseau » **PRCI MINI** représentant la gare de Barcelonnette, toute aussi imaginaire, terminus d'une petite ligne.

Dans les 2 cas, leur trafic est impacté par l'existence du tunnel du Montgenèvre pouvant induire la circulation de matériel italien et à caractère international. Donc, sur **PRCI MAXI** ou **PR**, le trafic est plutôt constitué de trains à long parcours comme des TEE ou des trains de ferroutage et, pour **PRCI MINI**, majoritairement constitué de navettes Serre-Ponçon ↔ Barcelonnette et de quelques rares trains spéciaux pouvant avoir une origine/destination plus lointaine ; le trafic de **PRCI MINI** étant évidemment aussi présent dans **PRCI MAXI** ou **PR** puisque la gare de Serre-Ponçon est aussi le départ de la ligne de Barcelonnette.



Carte de la région autour du lac de Serre-Ponçon montrant la réalité et l'imaginaire (les proportions des distances ne sont pas respectées).

Ce choix de réseau-fiction permet de laisser place à la rêverie sans se préoccuper de l'exactitude de la reproduction d'un site réel. Cependant, afin d'avoir un certain support historique, je voulais que tous ces projets de réseaux se rapportent à un contexte réel existant, ou ayant existé ou ayant pu exister...

Concernant **PRCI MAXI** ou **PR**, la gare de Serre-Ponçon était censée se situer proche du lac, dans un lieu au positionnement imprécis, différent de l'endroit où était prévue la vraie bifurcation (site de Chanteloube) et dans un environnement incertain dépendant de la côte maximale du lac (752m ou 780m) et du tracé emprunté par la ligne de Barcelonnette pour rejoindre la vallée de l'Ubaye (éventuellement dans un endroit où le lac est plus étroit comme à proximité de Savines). Quoi qu'il en soit, en fond de décor, il était prévu d'apercevoir la chapelle Saint Michel depuis la gare... Quant à **PRCI MINI**, la gare de Barcelonnette se trouve dans un environnement encore plus vague car j'ignore si elle avait été positionnée précisément lors du projet de construction de la ligne. J'imagine qu'elle aurait été édifiée du côté de l'entrée Ouest de la ville le long de la route de Gap, en rive droite de l'Ubaye...

Bien que j'ai décidé de me séparer de **PR**, comme il est récent, j'en évoque ici les principaux concepts. Contrairement à **PRCI MAXI**, qui représentait la gare imaginaire de de Serre-Ponçon avec la bifurcation vers Barcelonnette invisible, cachée dans la coulisse technique, sur **PR**, l'aiguillage de la bifurcation vers Barcelonnette était bien visible dans la gare.

Contrairement à la ligne réelle inachevée, l'embranchement de la ligne de Barcelonnette se faisait avec pointe d'aiguille côté Briançon et non pas côté Gap. Ce choix permettait de disposer le sémaphore mécanique et sa motorisation coté « intérieur » du réseau, entre les voies et le fond du décor.

Située sur la ligne Veynes ↔ Briançon, la gare de Serre-Ponçon avait 2 utilités :

- bifurcation vers Barcelonnette (accès direct pour les trains allant ou venant de Briançon)
- transition entre une section à voie unique (côté Briançon) et une section à double voie (côté Veynes) comme ce fut le cas à une époque (et à plusieurs endroits) dans la vraie vie de la ligne (de nos jours, seul le tronçon Veynes-Devoluy ↔ Aspres sur Buëch est resté à double voie)

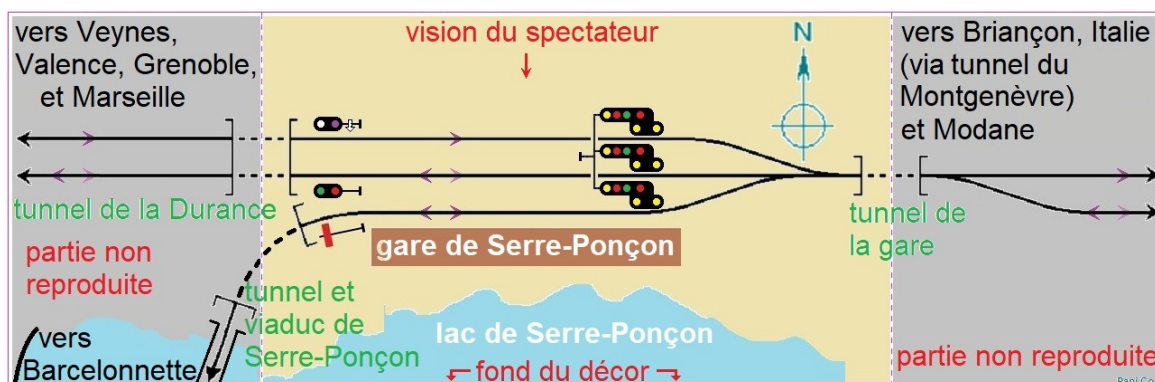


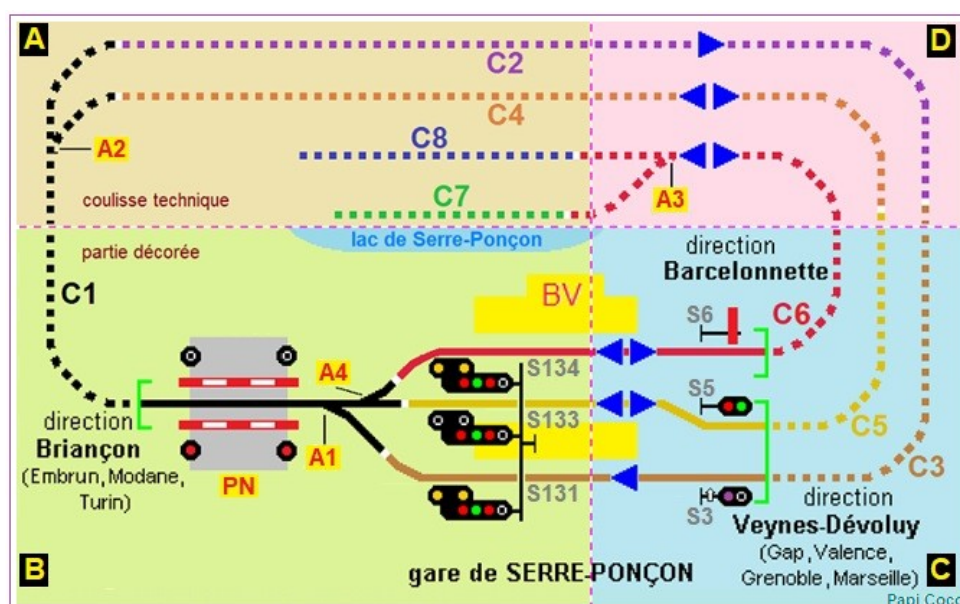
Schéma de principe de la gare imaginaire de Serre-Ponçon dans sa version PR. Ce réseau est présenté ici selon une vision du spectateur du haut vers le bas, donc avec le Nord géographique en haut (contrairement à d'autres schémas visibles ailleurs sur le site). PR ne représentait que la partie centrale de ce schéma, c'est-à-dire la gare elle-même, délimitée à l'Est (donc, ici, à droite) par le tunnel de la gare et, à l'Ouest (à gauche) par les tunnels de la Durance et de Serre-Ponçon (appellation imaginaires...). Le rebouclage de la ligne Veynes / Briançon et le terminus de Barcelonnette à 2 voies, n'apparaissant pas ici, constituant en fait une coulisse technique non décorée.

Dans le schéma ci-dessus, au-delà du tunnel de la gare à voie unique (dans ma composition imaginaire, ce tunnel de quelques centaines de mètres, était impossible à mettre à double voie compte tenu de la topographie des lieux...), l'aiguillage (en coulisse) permettait de retrouver une double voie.

La signalisation de la gare de Serre-Ponçon était donc équipée de :

- côté Barcelonnette, un **sémaphore mécanique unifié**, mis en place à l'époque où le trafic justifiait un bloc manuel de voie unique avec une gare intermédiaire de croisement au Lauzet-Ubaye
- côté Veynes (double voie), un **sémaphore lumineux type BAPR** dans le sens normal, complété par un **carré violet lumineux** sur la voie de sens inverse
- côté Briançon, la double voie Veynes → Briançon devenant à voie unique pour le franchissement du **tunnel de la gare**, pour les 3 voies convergentes, des **cibles lumineuses pouvant présenter le carré ou le rappel de ralentissement** lorsque l'aiguillage au-delà du tunnel est en voie déviée vers la voie à contresens ; j'ai volontairement interdit la présentation de l'avertissement en privilégiant la présentation voie libre car, compte tenu du bouclage serré du réseau, le feu vert ne serait que rarement présenté ; de plus cela permet de simplifier le câblage

Dans mon contexte imaginaire, la ligne secondaire de Barcelonnette est « actuellement » exploitée par la compagnie de chemin de fer touristique TVU (au choix, *Train de la Vallée de l'Ubaye* ou *Train à Vapeur de l'Ubaye...*). Elle met en circulation un train à vapeur ou de petits autorails et, lors de manifestations particulières, fait circuler certains matériels préservés dans son dépôt du Lauzet-Ubaye. L'interconnexion avec la ligne principale n'est alors utilisée qu'occasionnellement...



Traduction du schéma précédent, plutôt artistique, en schéma plus technique montrant certains aspects de la réalisation pratique du réseau (fractionnement en 4 modules, gare en coulisse, certains feux des signaux sont factices, sens de circulation autorisés...) ; ici la vision d'un spectateur présent normalement devant le réseau, côté gare, est bien du bas vers le haut, avec le lac en toile de fond.

► adaptation μ réseau

Après l'abandon du réseau **PR**, c'est maintenant avec le **μ réseau** que je reprends le flambeau. Pour ce nouveau réseau, de dimensions extrêmement réduites, j'ai choisi de conserver le même thème, c'est à dire reproduire un site ferroviaire imaginaire, dans l'environnement du lac de Serre-Ponçon et des emprises de la ligne inachevée Chorges ↔ Barcelonnette, mais dans un contexte un peu moins fantastique, ne faisant appel qu'à des principes qui, somme toute, auraient très bien pu devenir réalité pour peu que l'espace-temps se soit déroulé différemment...

Donc, dans ce délire, j'imagine qu'au moment où la construction du barrage de Serre-Ponçon a été décidé (à sa hauteur actuelle, noyant le viaduc de Prégo-Diou), en concomitance avec l'abandon du chantier de la ligne Chorges ↔ Barcelonnette, en fait la voie avait déjà été posée, au moins jusqu'à la gare du Lauzet-Ubaye et qu'elle était effectivement praticable par les trains depuis Chorges (ce qui signifie que le viaduc de Prego-Diou était déjà en service...).

A ce moment là, juste avant la démolition du viaduc et la mise en eau du barrage, un organisme que je nomme **TVU** (*voir page précédente*) (entité inconnue, mais probablement dirigé par des passionnés de chemin de fer possédant « le bras long » financièrement et politiquement...) organise le rapatriement en gare du Lauzet-Ubaye de matériel ferroviaire à préserver (locomotives à vapeur, autorails anciens...) ainsi que de l'armement de voie (rail, traverses...) démonté de la partie devant être noyée (!). Le projet consistait en la création d'un musée du train en gare du Lauzet-Ubaye et, après finition de la pose de la voie jusqu'au terminus du chantier de la plateforme (hameau du Martinet) (*voir ci-dessus photos 11 à 21 pages 10 à 15*), en la circulation de trains touristiques de part et d'autre de la gare, c'est à dire entre Le Martinet (hameau de la commune de Méolans-Revel) et la sortie Ouest du tunnel de la Roche, juste avant l'endroit où la ligne plonge dans le lac, soit environ 11km...

μ réseau représente la gare fictive du terminus aval (côté Chorges) ; je l'ai évidemment baptisée Serre-Ponçon. Elle se situe juste avant (ou juste après selon le sens considéré) le portail Ouest du tunnel de la Roche. Le mot « gare » est un peu pompeux car il ne s'agit en fait que de la ligne sortant du tunnel et se terminant par un butoir avec seulement un quai (pas de BV, pas d'aiguillage). Cette situation s'apparente avec celle du terminus du Nid d'Aigle du Tramway du Mont Blanc (Compagnie du Mont-Blanc) où tout convoi qui s'y présente se doit de repartir en sens inverse vers la gare précédente pour, éventuellement, croiser un autre train qui viendra prendre temporairement sa place (situation réelle devant évoluer...). Concernant le **TVU**, l'unique gare permettant le croisement est la gare centrale du Lauzet-Ubaye avec dépôt / musée disposant de plusieurs voies de garage.

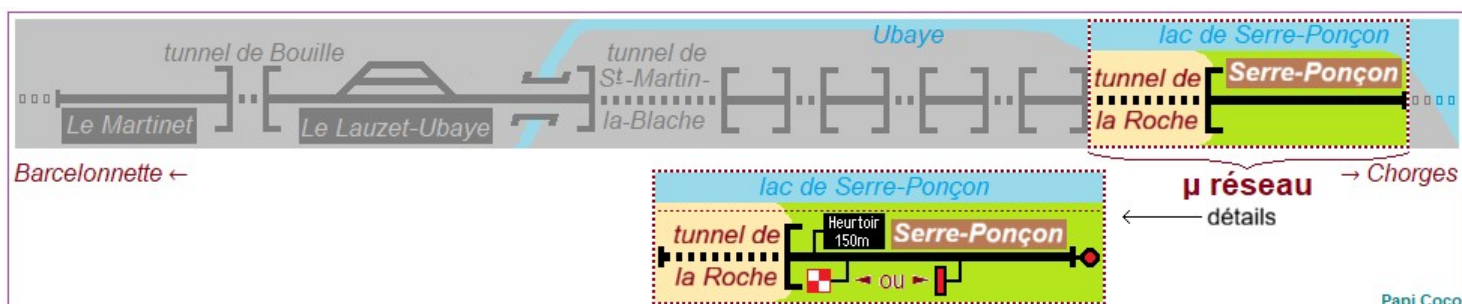



Schéma de l'ensemble de la ligne imaginaire exploitée par le TVU. μ réseau ne représente en fait que la gare terminus de Serre-Ponçon côté Chorges, à proximité de la branche Ubaye du lac.


Ce scénario surnaturel sous entend évidemment, d'une part, que sur les 11km concernés, l'infrastructure soit restée intacte (donc sans transformation en voie routière ou chemin de randonnée) et, d'autre part (en cas d'opération de maintenance nécessitant le transfert de locomotives vers des ateliers extérieurs), malgré que la ligne du **TVU** ne soit plus raccordée au réseau national, il soit possible d'acheminer du matériel roulant en convois exceptionnels par la route D900B (assez pentue) menant du pied du barrage de Serre-Ponçon au Lauzet-Ubaye...

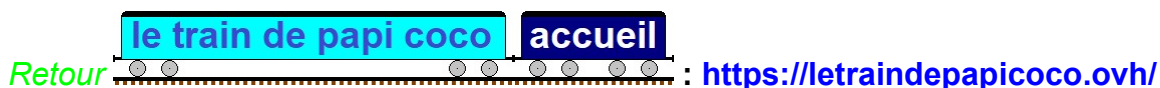
Pour la « petite histoire », pour aménager la gare terminus de Serre-Ponçon, la compagnie **TVU** a voulu joindre l'utile (pour la sécurité d'exploitation) à l'agréable (pour l'attrait des touristes ferroviophiles) en implantant un signal ancien (**carré mécanique**) pour donner la voie dans le sens Serre-Ponçon → Le Lauzet-Ubaye. En cas de défaillance de ce signal ancien, les techniciens de **TVU** ont prévu qu'il puisse être remplacé par un signal lumineux plus fiable (**guidon d'arrêt**). Il s'agit de signaux récupérés auprès de SNCF Réseau lors de travaux de modernisation des lignes autour de Veynes-Devouly.

En complément, à l'extrémité de la voie, pour minimiser le risque que, malencontreusement, un train ne défonce le heurtoir et se retrouve les roues dans l'eau, un panneau fixe **Heurtoir à 150m** (éclairé la nuit) a été posé, complété par un **feu rouge** sur le heurtoir lui-même.

Le signal **carré mécanique** est un modèle unifié SNCF à cocarde , bénéficiant d'un moteur électrique *Mors* commandé à distance depuis la gare du Lauzet-Ubaye. Bien que cela n'est pas d'utilité (seul un unique train pouvant être présent sur ce canton), le signal est présenté en position fermé dès qu'un train arrive en sens inverse ou en cas de manœuvres en gare de Lauzet-Ubaye engageant la voie côté Serre-Ponçon ou en cas de travaux sur la ligne.

La compagnie **TVU** a ainsi prévu de faire circuler du matériel pouvant embarquer des touristes et, forcément, de faible longueur (par exemple autorail sans remorque, locomotive courte + une voiture...); mais aussi, pour faire du spectacle en certaines occasions, du matériel ancien préservé dans son musée du Lauzet-Ubaye (par exemple, locomotive à vapeur 141R, 241P...).

Pour revenir à la vraie réalité, dans ma conception du **µ réseau**, en cas de problème réel ou imaginaire, avec le signal **carré mécanique** (commandé par un moteur *DL Ymoteur* caché dans le tunnel), il peut, effectivement, être remplacé par un signal lumineux **guidon d'arrêt** (présentant une bande lumineuse **rouge** horizontale éclairée ou éteinte ) plus facile à commander (*voir le wagonnet µ réseau*).



↓ page

1 historique...

3 barrage et lac...

↓ page

6 vestiges...

15 Briançon et projet...

↓ page

17 adaptation anciens réseaux...

20 adaptation µ réseau

Page modifiée le 06/04/26 © Papi Coco 2002 – 2026
