

Le Chemin de fer dans le Trièves

Décidée sous le Second Empire, la construction de la ligne de Grenoble à Veynes a été octroyée par décret impérial du 2 janvier 1869 à la compagnie PLM et ouverte le 29 juillet 1878.

Dès le début du XIXème, en plein essor du rail et de ses possibilités, on envisagea la création d'un chemin de fer de France en Italie. Il serait parti de Grenoble.

Le projet débuta réellement vers 1850, avec l'étude de deux tracés : par le col du Lautaret et Briançon ou par la vallée du Drac et Gap.

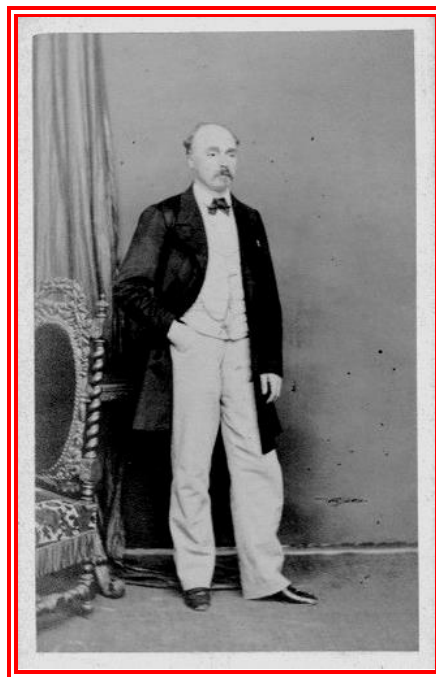
L'hypothèse du passage par le col de la Croix haute est à peine évoquée dans un premier temps, puis étudiée comme étant la seule techniquement possible à l'époque.

Le conseil municipal de Grenoble adopta en 1867 le principe de la ligne Grenoble-Veynes.

Un premier tronçon de la ligne fut mis en service jusqu'à Vif et, un an et demi plus tard, le 29 juillet 1878, eut lieu l'inauguration officielle du deuxième tronçon jusqu'à Veynes.

Le tracé retenu le long des contreforts Est du Vercors s'explique par le fait que les terres traversées sont majoritairement de faible valeur agricole, en pente et d'accès difficile loin des villages.

La ligne comporte un nombre important d'ouvrages d'art (viaduc d'Orbanne : 250 m de long, 44 m de haut ; tunnel de Clelles : 630 m de long).



Claudius CUNIT

Polytechnicien, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées puis directeur de la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné, il s'occupa des études de la future voie ferrée Grenoble-Veynes et de la construction de certains de ses ouvrages d'art.

Il acheta en 1860 le château de Ruthières, sur la commune de Chichilianne. Cet achat fut fait lors d'une vente aux enchères à la bougie. Ce château est toujours occupé par ses descendants.



Cette ligne superbe connaît au début du XXe siècle une grande fréquentation : en 1908, la gare de Clelles vend 12 600 billets et les trains de marchandises contribuent à l'essor économique en acheminant blé, foin, bovins, ovins, bois et même champignons.

Dans les années 60, face à la concurrence de la route, la SNCF ferme des gares par souci d'économie jusqu'à la fermeture de celle de St Maurice en 1997, à ce jour ne restent ouvertes que celles de Monestier de Clermont et Clelles-Mens.



Locomotive « série 4000 » en gare de Clelles : ici la loco n° 4041. *[collection particulière Bonfils]*
En arrière-plan, l'entrée du tunnel, le réservoir et la base du Mont aiguille.

1978, l'implication de « l'Association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes » redonne l'espoir du maintien voire du développement de la ligne après des menaces de fermeture.

2000, une politique plus volontariste de la Région permet l'arrivée d'autorails modernes pendant que des travaux importants de rénovation de la voie sont entrepris.

2007, des horaires cadencés et l'augmentation des liaisons - notamment entre Grenoble et Clelles - font passer le nombre de voyages annuels de 70 000 à 110 000.

La liaison Grenoble Veynes entre les Alpes du Nord et du Sud est l'une des plus belles lignes touristiques ; sur cette voie unique, de nouveaux investissements (signalisation, croisements, arrêts) doivent être réalisés pour en assurer sa pérennité notamment celle de la section Clelles-Aspres-sur-Buech.

2016, le président de la région AURA programme le sauvetage des petites lignes *[in « la Vie du Rail » du 18/11/2016 page 6]...*

Aujourd'hui, quel avenir pour notre ligne préférée ?

« Le serpent à fumée »

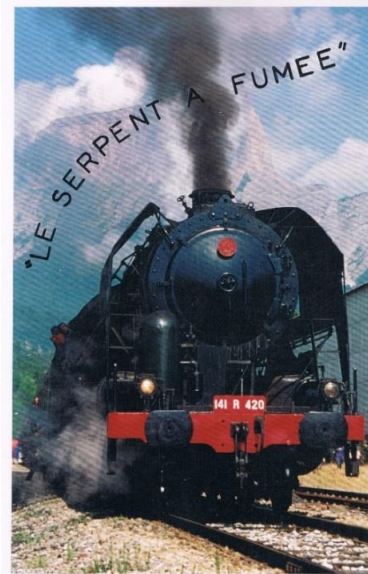
LE CHOIX DU TRACÉ DE LA LIGNE GRENOBLE VEYNES

Après l'abandon du projet initial par Briançon, la vocation de cette voie ferrée fut alors non plus de rejoindre l'Italie mais de doubler la ligne SNCF Lyon-Marseille, au trafic jugé proche de la saturation (déjà!).

Différents tracés furent envisagés et soumis à l'enquête d'utilité publique.

Ceci donna lieu à d'âpres discussions avec les habitants de Gap, la Mure et Vizille qui se désespérèrent de voir la ligne s'éloigner de chez eux.

De même, le nombre et l'emplacement des gares ne se décida pas sans lutte d'influence. Seule la commune de Mens se distingua en refusant une gare sur son territoire..



CULTURE ET MONTAGNE
« Antoine de Ville »
2004



Gares désaffectées entre Grenoble et Veynes

- Saint-Martin-de-la-Cluze
- Le Percy
- Saint-Maurice-en-Trièves
- Col de la Croix-Haute - Lalley
- Saint-Julien-en-Beauchêne
- La Faurie - Montbrand

<<< les maçons de la Creuse, ouvriers expérimentés sur ces chantiers

CLELLES. Dimanche dernier, jour de la paye des huitième et neuvième lots par les entrepreneurs du chemin de fer de Grenoble à Gap, vers quatre heures du soir, une dispute s'est engagée sur la place publique à Clelles, entre Piémontais, Auvergnats et Savoyards ; il y avait au moins quatre cents personnes dans la mêlée.

Au moment de la lutte un cri d'alarme se fait entendre : "Brigadier ! Brigadier ! Au secours ! Au secours !" M. Sylvestre, brigadier de gendarmerie de Clelles qui se trouvait chez M. Sarrazin, buraliste, arrive seul à l'instant au milieu de la foule, armé de son revolver, dégage un des combattants qui était tout couvert de sang, fait volte-face et présente son arme contre les perturbateurs qui se dispersent immédiatement. Grâce à ce trait de courage, l'ordre est rétabli à l'instant et l'on a aucun accident grave à déplorer.

(L'Unité française, 28 juillet 1876).

Les aléas de la ligne

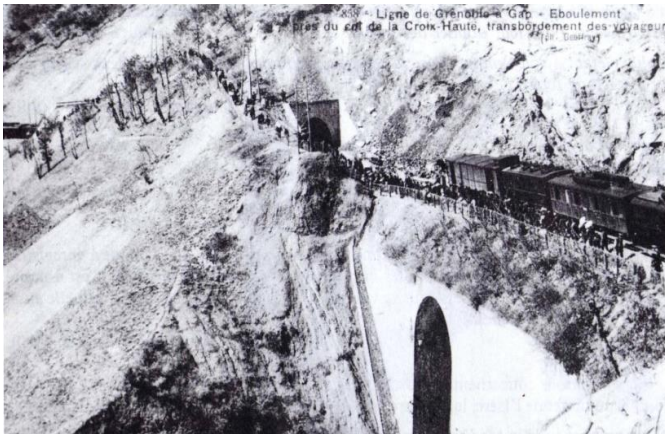
Les éboulements et les fortes chutes de neige

MONESTIER-DE-CLERMONT. Eboulement.

Un éboulement considérable d'environ 2000 mètres cubes s'est produit sur la voie ferrée de Grenoble à Gap à la sortie du dernier tunnel avant d'arriver à Monestier-de-Clermont et a intercepté la circulation des trains.

La compagnie a organisé un service de transbordement et on espère que les travaux de déblaiement qui sont poursuivis nuit et jour, seront assez avancés pour que la circulation des trains soit rétablie dans deux ou trois jours.

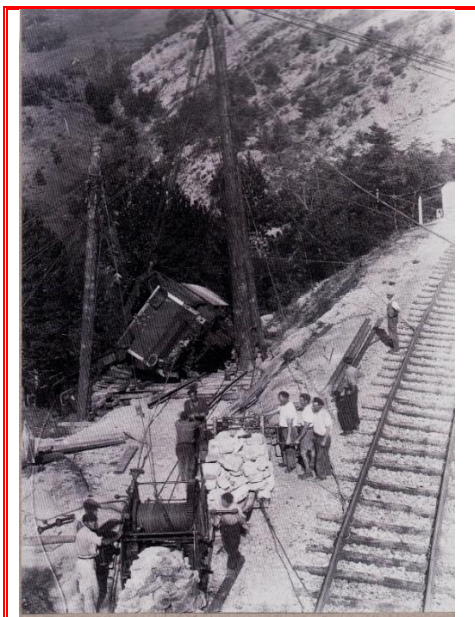
(Le Réveil du Dauphiné, 13 février 1892).



Eboulement en 1907
transbordement des voyageurs



Déneigement
chasseurs alpins au travail en 1917



Résistance

Après le sabotage du 28 octobre 1942, les deux locomotives terminent leur course en contrebas de la voie et se renversent près du viaduc de Saint Michel les Portes.

Ci-contre, le relèvement de la locomotive 242 TD auquel succèdera celui de la 140 J. Les travaux sont terminés le 3 novembre suivant.

Photo SNCF – collection H Billiez

Mais le pire des aléas, ce serait sa disparition! Gardons la ligne !