La « Ligne des Alpes »

Historiquement, la **ligne des Alpes** s'étendait de Grenoble à Marseille via Veynes.

Avec la suppression des trains directs et la régionalisation des transports ferroviaires, la partie sud fait aujourd'hui partie de la ligne du Val de Durance (relation Marseille - Briançon).

La Ligne des Alpes se trouve en Dauphiné à cheval sur les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elle constitue aujourd'hui la partie centrale de la ligne 905 000 (de Lyon-Perrache à Marseille Saint-Charles via Grenoble et Veynes) du Réseau Ferré National.

Historique

Par convention en date du 1er mai 1863, validée par un décret le 11 juin suivant, le gouvernement français a concédé à la compagnie du PLM la construction et l'exploitation d'une éventuelle ligne entre Grenoble et la future ligne « d'Avignon à Gap1 ».

Lors des études préliminaires antérieures, les ingénieurs de l'État avaient privilégié des tracés passant par les vallées de la Romanche et de la Guisane (séparées par le col du Lautaret), ou la vallée du Drac et le col de Manse.

Cependant, l'ingénieur en chef du PLM responsable de l'étude d'avant-projet, pressentant les difficultés techniques des deux variantes, a envisagé un passage par le col de la Croix-Haute. Cette option, nettement moins coûteuse et incertaine techniquement que les deux autres fut finalement retenue au terme de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, en 18662.

La ligne est déclarée d'utilité publique par un décret impérial le 2 janvier 1869 qui rend la concession définitive.

Chronologie

- Le 15/09/1864, mise en service de la ligne Grenoble - Montmélian, avec **section commune de la ligne des Alpes** jusqu'à "Grenoble-Bif." (Bif. = bifurcation), par le PLM. Bifurcation déplacée en 1967 dans la cadre des aménagements liés aux Jeux olympiques d'hiver de 1968.

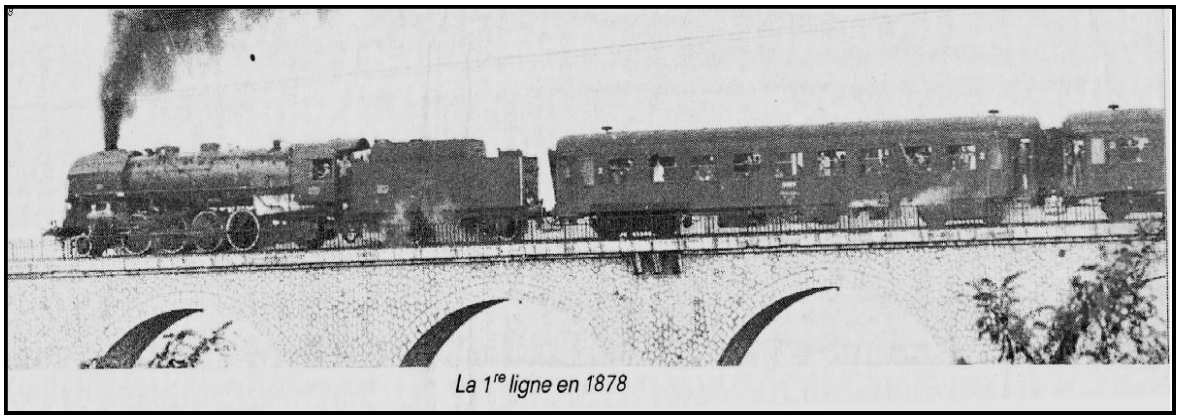
- Le 15/09/1864, mise en service de la ligne Grenoble - Montmélian, avec **section commune de la ligne des Alpes** jusqu'à "Grenoble-Bif." (Bif. = bifurcation), par le PLM. (Bifurcation déplacée vers le sud en 1967 dans la cadre des aménagements liés aux Jeux olympiques d'hiver de 1968)

- Le 11/12/1876, mise en service de la section de ligne de 19 km entre Grenoble-Bif. Et Vif, par la société PLM.

- Le 01/02/1878, **ouverture complète de la ligne PLM** Grenoble - Gap via Veynes.

  Juillet 1878 : mise en service du tronçon Vif-Veynes
  Dans le numéro 799 du Dauphiné, daté du 25 juillet 1878, un entrefilet rappelle que :
  « le ministre des travaux publics vient d'autoriser la Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée à livrer à l'exploitation la section du chemin de fer de Grenoble à Gap comprise entre Vif et la ligne de Cavaillon à Gap. Cette section, dont la longueur est de 84 750 mètres, complète le chemin de fer de Grenoble à la ligne de Cavaillon à Gap ».
  Dans la marge du journal, une annotation au crayon, sans doute de la main de Marius Beaup, précise : « c'est le 28 juillet 1878 que la première locomotive en service régulier a franchi le col de la Croix Haute ».

Locomotive à vapeur, type 121, construite en 1880 par les Ateliers du P.L.M. de Paris.

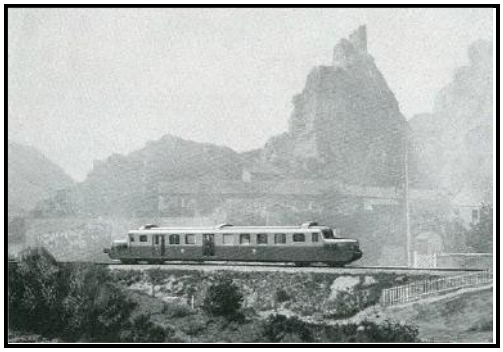


La 1re ligne en 1878

- Le 01/071935, mise en service d'une relation estivale Grenoble - Digne par le PLM, assurée par les **autorails Michelin ZZR** 1 et 2, surnommés Michelines, du Centre autorails de Grenoble.

· En 1937 et 1938, mise en service des **autorails de montagne Decauville** ZZP 1 à 9 dits "Nez de Cochon" (modifiés en 1952/1953 et renumérotés X 52001 à X 52009 en 1962) du Centre Autorails de Grenoble sur la ligne des Alpes.

· En 1938, création d'un train express quotidien Lyon - Marseille via Grenoble et Veynes. qui circula jusqu'en septembre 1972.



Le « nez de cochon » - La Rochette (05) -1937

Decauville 521 arrivant à Grenoble

· En 1945, mise en service de la seconde série d'autorails **Decauville XDC** 2101 à 2110 (renumérotés X 52101 à X 52110 en 1962) qui viennent renforcer la série initiale. Les X 52000 et les X 52100 assurent des relations directes Grenoble - Briançon et Lyon - Marseille via Grenoble et Veynes – Dévoluy.

· En été 1946, reprise de la relation estivale Grenoble-Digne interrompue pendant la période de guerre, assurée par des autorails Decauville du Centre autorails de Grenoble.

- En mai 1950, une **locomotive à vapeur 141R** du dépôt de Grenoble effectue pour la première fois un aller-retour Grenoble – Veynes.

- En 1952 et 1953, modification des **autorails Decauville ZZP** 1 à 9 (futurs X 52000) du Centre autorails de Grenoble, avec transformation sur le modèle des autorails XDC 2101 à 2110 (futurs X52100) avec, entre autres la suppression des capots d'extrémités qui leur avaient valu le surnom de "Nez de cochon".

- En juin 1953, la relation estivale Grenoble - Digne est amorcée à Genève et assurée par des autorails Decauville des séries X 52000 et X 52100.

· Le 10/06/1959, première circulation du **train « Alpazur »** Genève - Grenoble - Veynes - Digne , assuré par les **autorails panoramiques Renault** X 4205 et X 4206 (de la série X 4200 du dépôt de Marseille).

Le train Alpazur donnait correspondance à Digne à un train du même nom des Chemins de fer de Provence (CP) reliant Digne à Nice. L'Alpazur a circulé chaque été jusqu'en 1975.

Trains panoramiques – gare de St Maurice en Trièves

Locomotive BB 67 000

· Le 23/07/1963, la **locomotive de BB 67001** (engin de présérie des BB 67000) vient en essais sur la ligne des Alpes. Peu après, la même année, la locomotive A1A A1A 68001 fait de même.

• Le 14/04/1964, essais de la **locomotive diesel** BB 69001 (l'un des deux prototypes de BB 69000) sur Grenoble – Veynes.

BB 69 000

CC 7000

• Le 29/09/1966, la **locomotive diesel électrique** CC 70002, l'un des deux prototypes de locomotives bi-rotors CC 70000, effectue des essais sur la ligne des Alpes.

• Le 21/06/1967, la locomotive CC 70002 revient une seconde fois pour des essais sur Grenoble – Veynes

• Le 12/04/1968, la locomotive diesel électrique CC 72002 (série CC 72000), du dépôt de Rennes, effectue des essais sur Grenoble – Veynes.

· En août 1970, essais du **turbotrain ETG X** 4806/4706 entre Grenoble et Marseille via Veynes

· .En été 1972, les locomotives diesel CC 72000 du dépôt de Vénissieux assurent la traction du train Lyon - Marseille via Grenoble et Veynes, ce train direct étant supprimé à la fin de l'été 1972.

Turbotrain ETG en gare de Grenoble

141 R

· De 1972 à 1975, circulation de nombreux **trains spéciaux** avec les locomotives à vapeur 141 R 1244 et surtout 141 R 1187 (cette dernière est aujourd'hui au Musée français du chemin de fer de Mulhouse), de la série des 141R, sur la ligne des Alpes.

• Le 10 juin 1973, dernière circulation des autorails Decauville du Centre Aurorails de Grenoble avec un aller-retour Grenoble - Vif effectué par les autorails X 52006 et X 52103 encadrant deux **remorques d'autorails unifiées** Decauville.

· L'autorail X 52103, représente la 1ère génération d'autorails diesel-électriques de France au Musée français du chemin de fer à Mulhouse.

Decauville X 52100

• Le 08/01/1974, le **prototype expérimental de turbotrain à grande vitesse TGV 001** effectue des essais entre Grenoble et Monestier de Clermont.

Le T.G.V. 001 en rampe de 25 ‰ à la sortie d'un des nombreux tunnels de la ligne des Alpes.

• En septembre 1975, dernière circulation du train temporaire d'été "Alpazur".

· Le 02/01/1976, détournement par la ligne des Alpes de Grenoble à Veynes des trains lourds de voyageurs Paris - Briançon par suite de l'affaissement du viaduc du Claps (entre Livron et Veynes), entraînant l'utilisation (pendant plus de 10 mois) de **locomotives diesel en triple traction**, (3 BB 67400 ou 1 BB 66400 + 2 BB 67400) tractant des trains de voyageurs de 700 à 750 tonnes. Quelques trains eurent deux locomotives en tête et une en pousse en queue du train.

- La BB 66259 en couplage avec une UM de BB 67300 arrive au mur de soutènement en amont du souterrain de Deveys. *Photo P. Bouillin*

- En été 1976, le train "Alpazur" est remplacé par un turbotrain ETG Genève - Valence donnant correspondance à Grenoble avec un autorail Grenoble - Digne assuré en X 2800.

Centenaire de la ligne

· Le 01/10/1978, **cérémonies du centenaire de la ligne** Grenoble - Veynes avec un train spécial tracté par la locomotive diesel CC 72084 et des festivités dans chaque gare de la ligne.

En gare de Monestier de Clermont

En gare de Clelles

4X 2100

· Du 17 au 20 juin 1980, essais de l'autorail X 2101, prototype de la série X 2100, avec deux remorques XR 6000 et l'X 2848 (série X 2800), tous en livrée bleue et blanche, sur la ligne des Alpes.

- Le 02/06/1981, voyage inaugural avec la Rame à grand parcours RGP-1 de la série X 2720 double X 2729 + XR 7729 + XR 7723 + X 2733, pavoisée aux couleurs françaises et suisses pour relancer la desserte "Alpazur" entre Genève et Digne via Grenoble et Veynes, à nouveau commercialisée dès le 13/06/1981.

· Le 20/08/1982, la locomotive diesel BB 67302 tracte le train d'agence "Reiseburo Mittelturgau Panorama" composé de 5 voitures panoramiques de l'ex TEE "Rheingold" de Marseille à Grenoble via Veynes.

Reiseburo Mittelturgau Panorama

Turbotrain … Alpazur

- Le 21/06/1983, essais du turbotrain ETG T-1006/1506 (ex X 4806/4706) entre Grenoble - Veynes et Marseille.
- Pour la saison 1984, la relation "Alpazur" devient Lyon-Nice via Digne-les-Bains.
- Pour la saison 1985, la relation "Alpazur" est limitée à Grenoble-Nice, toujours via Digne-les-Bains.

· Le 26/06/1987, le train "Alpazur" entre dans la catégorie des "Loisirail" de la SNCF.

· Le 22/05/1994, la rame automotrice diesel VT 613 - 620 (ex VT 08 520) de la Deutsche Bahn (chemins de fer allemands) assure une course spéciale d'amateurs allemands d'Hanovre transitant par la ligne des Alpes dans le sens Grenoble - Veynes - Marseille (retour via l'Italie).

automotrice diesel VT 613

X 72500 en gare de Veynes

· Du 23 au 25 et du 28 au 30/04/1997, essais de l'autorail X-TER X 72501/502 (1er de la série X 72500) sur la ligne Grenoble – Veynes.

· Le 22/09/2007, circulation expérimentale d'un train de fret avec 10 wagons à bogies chargés de gypse entre Laragne et Chambéry via Veynes, Lus-la-Croix-Haute, Grenoble et Montmélian, tracté par les BB 67444 et BB 67494.

- Un long convoi de marchandises gravit la rampe menant au faîte de La Croix Haute. *Photo P. Bouillin*

· Le 29/06/2008, l'autorail historique X 2403 (de la série X 2400) fait un aller-retour entre Veynes et Monestier-de-Clermont.

Voir ci-dessous l'histoire de cet « autorail historique ».

• En octobre 2008, les nouvelles locomotives diesels fret BB 75000, du dépôt d'Avignon, tractent le train bihebdomadaire de wagons citernes Jarrie - Miramas via Pont-de-Claix, Grenoble, Valence et Avignon.

· Le 14/12/2008, mise en place de l'horaire cadencé sur la ligne Grenoble - Veynes - Gap avec services assurés par des autorails X 73500.

· Le 12/12/2010, introduction des automoteurs BGC (bimode-bicourant) B 82500 sur la relation Grenoble - Veynes - Gap - Briançon en période de pointe hebdomadaire.

X 73500 en gare de Gap

l'autorail historique X 2403 du 26 juin 2008. Les autorails X 2400 ont été conçus au lendemain de la deuxième guerre mondiale. La SNCF doit alors reconstituer son parc d'autorails largement décimé par le conflit. Ce parc était alors constitué de séries disparates héritées des grandes compagnies (Est, Nord, PLM…). Pour la première fois, on va voir apparaître des grandes séries d'engins prévus pour circuler dans toute la France, les autorails « unifiés ».

Trois séries sont prévues, pour répondre aux différents types de trafic. La série des X 2400 est la plus puissante, grâce aux deux moteurs Renault délivrant 600 ch. Cette puissance permet à l'autorail de grimper les rampes les plus fortes en montagne ou de pouvoir tracter trois remorques en plaine. L'X 2400 est donc l'engin type des services courants sur lignes à profil difficile.

La série compte 79 exemplaires, commandés à partir de 1947 et livrés entre 1951 et 1956. Ils sont fabriqués par Decauville. L'X 2400 ne pèse que 42,5 t, un poids relativement léger dû à une structure basée sur une caisse-poutre et à un aménagement faisant appel à des matériaux légers (aluminium, contreplaqué…). Ce faible poids, associé à une adhérence totale (les deux bogies sont moteurs) permet au X 2400 de circuler à la vitesse maximale de 120 km/h avec 80 passagers et 2,5 t de bagages. La caisse de l'autorail est très longue, avec 27,73 m.

Ces autorails puissants sont en service à la SNCF des années 50 aux années 80. Pendant toute cette période, très peu de modifications leurs seront apportées. La plus visible concerne la toiture. A l'origine, tous les engins sont peints en «rouge et crème», la livrée typique des autorails français, avec toute la toiture crème. Mais cette couleur claire est très salissante, et il est donc décidé de peindre les toitures en rouge. L'X 2403 des Chemins de Fer de Haute Auvergne présenté ici a sa toiture crème, conforme à la version d'origine !