

Atelier Internet février : Un écrit à partir d'un titre célèbre, de conte, livre ou film, mais qui raconterait une histoire totalement différente.

La construction de la ligne Saint-Gervais - Chamonix (d'après l'*Histoire des chemins de fer français*)

Le grand projet était de construire la ligne de chemin de fer allant de Saint-Gervais à Chamonix. Ce ne fut pas rien de stocker les rails, les attaches, et mille petites choses pour construire cette petite ligne, même en voie unique. Il fallut d'abord déblayer le terrain, faire de la place, ôter tout ce qui n'avait pas d'utilité et aurait gêné l'établissement de cette ligne. Il y avait tant de choses qui occupaient son futur tracé ! Les négociations pour laisser le champ libre furent longues et orageuses.

Mais les autorisations virent le jour, souvent avec des contreparties.

Il était nécessaire d'établir la gare. Une question se posa : combien de voies étaient-elles nécessaires, et en conséquence, combien de quais ? Comme nous l'avons évoqué, l'espace était restreint. On s'accorda à penser que quatre voies à quai pouvaient satisfaire au trafic : une double voie centrale dans l'axe du bâtiment voyageurs, encadrée de deux quais, eux-mêmes desservis par une voie extérieure. On jugea que l'ensemble était suffisant et harmonieux. Restait un autre point d'ordre architectural : la position de l'église. On s'arrangea, après d'âpres négociations, pour que le Bâtiment-Voyageurs soit bien dans l'axe de la vieille église afin qu'un beau boulevard se dessine et mette en valeur les espaces de la ville. Les réflexions urbaines étant arrivées à leur terme, il fallut passer aux vraies nécessités ferroviaires.

Dans tout ensemble ferroviaire, et en particulier quand il s'agit d'un terminus, un dépôt à locomotives s'avère obligatoire. Allait-on s'orienter vers la pose d'une rotonde, ce qui imposait une plaque tournante ? Réflexion faite, cette section ferroviaire ne serait exploitée qu'en traction électrique, donc pas de nécessité de plaque tournante pour changer les orientations des locomotives, puisqu'il y avait un poste de conduite de chaque côté des engins. Pas de toboggan pour alimenter les tenders, pas de prises d'eau, et pas de ces dizaines d'annexes, comme les grues hydrauliques, les fosses à piquer ou ces petites maisons annexes pour le traitement du TIA*, les sablières... Sablières ? Avec des machines électriques, nul besoin de ces charpentes métalliques pour mener le sable au-dessus des chaudières, le remplissage était à portée de main. Les choses se simplifiaient. Pour l'alimentation des engins de traction, ce serait un troisième rail. Ah ! Il fallait le poste de commandement : la feuille, un bureau pour le chef de dépôt, un autre bâtiment pour les gens de la paperasse, les vestiaires. Cela fut vite pensé, car ils ne nécessitaient pas de relations directes avec l'infrastructure, ils pouvaient être n'importe où, là où il y avait encore un peu de place. Restait un bâtiment essentiel : le poste Saxby**. Là, la décision fut unanime : au bout d'un des quais. Il ne



prendrait aucune place utile à d'autres fonctions et occuperait un emplacement stratégique et harmonieux s'il était placé au bout du quai numéro 1.

Un peu plus loin, il faudra franchir l'Arve, on fera appel aux établissements Trix-Meccano. Cet ouvrage sera vite réalisé, l'entreprise offrant un système de poutres standardisées qui se boulonnent rapidement. Ensuite, pour éviter un coude de l'Arve, un bref tunnel fera traverser la ligne sans offrir de courbes serrées au franchissement de ce pli montagnoux.

– Maman, il est possible de se brancher sur la prise de courant ?

– Oui mon chéri, je ne repasse pas.

Vite dit, vite fait. La première rame est en place au quai numéro 2. Le transformateur s'allume. Marche avant ! Plus qu'à tourner le bouton du rhéostat et soudain, le tunnel vole en l'air ! Le chat y avait trouvé refuge, il est électrocuté par la mise sous tension du train LR***. La locomotive percute le chat et le train déraille entièrement. Catastrophe !

Jean Gènesseaux



*TIA : procédé chimique destiné à éviter la formation de tartre et la corrosion dans les tuyauteries des locomotives à vapeur, inventé par Louis Armand (1905-1971), ingénieur en chef à la SNCF.

**Saxby : ancienne entreprise française spécialisée dans les équipements ferroviaires.

***LR : Le Rapide.

À propos de ce texte, les ateliécourriéristes ont dit :

– Tu décris bien ce que furent, partout, les conditions d'une création de ligne ferroviaire, en particulier en zone de montagne où la place disponible pour les infrastructures n'est pas si facile à trouver, même s'il s'agit d'une voie unique, métrique. L'anecdote du chat électrocuté est à la fois cocasse et crédible, tant il est vrai, hélas, que l'électrification d'une ligne conduit systématiquement à des accidents.

– Tu m'as bluffé avec toutes tes descriptions (je suppose qu'il y a une part de vérité dans tout cela), même si ton vocabulaire ferroviaire m'est parfois difficile à comprendre (traitement du TIA, poste Saxby...). Et, cerise sur le gâteau, la chute est surprenante et complètement inattendue. Un plaisir de lecture !

– Je n'ai pas bien compris si tu avais inventé ou si tu t'étais contenté de reprendre des éléments du livre original pour simplement en modifier la fin. Mais l'effet de chute est très réussi et amusant... sauf pour le chat qui se fait électrocuter !

- J'avoue avoir été fort désorientée par la chute de ton texte et je n'avais pas décrypté qu'il s'agissait d'une construction enfantine. Tout était si bien décrit que je suis tombée dans le panneau. Bravo pour la facétie.
- Relation d'une construction de ligne de chemin de fer. De ta part, c'est normal ! La chute est jolie parce qu'inattendue. Donc, d'après ce que je comprends, l'histoire réelle est réinventée par un enfant qui joue. Pauvre petit chat !
- Merci de m'avoir rappelé aussi pas mal de souvenirs de ma gare où j'ai débuté : Saint-Rambert d'Albon. Une double voie centrale (Voie 1 Valence, Voie 2 Lyon), encadrée de deux quais avec la voie extérieure de chaque côté, le poste Saxby, un dépôt de locomotives mais sans rotonde. Par contre l'église n'était pas dans le prolongement de la gare. Mais nous avons deux lignes VUTR (voie unique à trafic restreint) : une sur Beaurepaire-Izeaux (Isère) et l'autre sur Annonay (Ardèche) Bourg-Argental (Haute-Loire). J'y ai accroché les wagons pendant deux ans ! J'y pense, à cette époque, j'ai assisté un jour à une manœuvre spéciale et pas très réglementaire qu'on appelait une « anglaise » ; ça te parle ? Jusqu'à l'électrocution j'ai bien cru que c'était du vécu... Je ne m'attendais pas à une chute comme chat, ça !
- Le titre m'a plu, moi qui ai la chance de bien connaître cette voie métrique qui aboutit, en fait, à Vallorcine (la vallée des ours dans le langage local) et se prolonge jusqu'à Martigny en Suisse ; ligne qui a failli être abandonnée. Cette histoire m'a appris une foule d'informations sur cette ligne que j'ai empruntée de nombreuses fois.
- Je ne sais pas trop comment il faut prendre l'histoire des chemins de fer français qui se termine par une catastrophe, mais en tout cas cette chute est drôlissime.