

LOCO revue



Gagnez un abonnement en résolvant l'énigme de la page 539



SEPTEMBRE 95 • NUMERO 584

C. de F. réels

**Nuit-fièvre
dans l'ambulant
postal...**

Réseau H0

**Sarrancolin,
une gare Midi
en vallée d'Aure**

Décor

**Ferbach :
la cour
de l'usine**



Comment faire ?

Une rame Capitole

- La gare d'Argentat-POC
- Test : 020.T de LGB

M 1821 - 584 - 35,00 F



245 BEF - 10,50 CHF - 10,50 CAD - 1000 PST



Beuregard-Bregille, au temps de la "ficelle"

Certes, l'étrange chemin de fer qu'est un funiculaire ne permet guère une exploitation variée ! Mais

ce n'est pas dans le maniement des aiguilles qu'il faut chercher les charmes de ces bonnes vieilles "ficelles" qui, hier, permirent à nombre de villes de s'affranchir d'un périmètre trop escarpé. Démonstration par le Club de Besançon qui a tenu à évoquer, au 1/87, l'ancien funiculaire de la ville...

Au tournant du siècle, Besançon est une ville de près de soixante mille habitants, chef-lieu du département du Doubs. L'industrie horlogère, le commerce, l'université, l'établissement thermal et le casino en font une ville très animée. Besançon est construite à l'intérieur d'une boucle du Doubs, qui lui sert de rempart naturel. Les nombreuses collines qui

l'entourent accentuent cet intérêt stratégique et lui procurent un attrait touristique certain. Une de ces collines n'est alors que parsemée de quelques habitations éparses et d'une école. Le fort Beuregard domine la ville. Derrière s'étend le plateau de Bregille ; bien ensoleillé, c'est un lieu de promenade, mais son accès est difficile.

Funiculaire, mode d'emploi

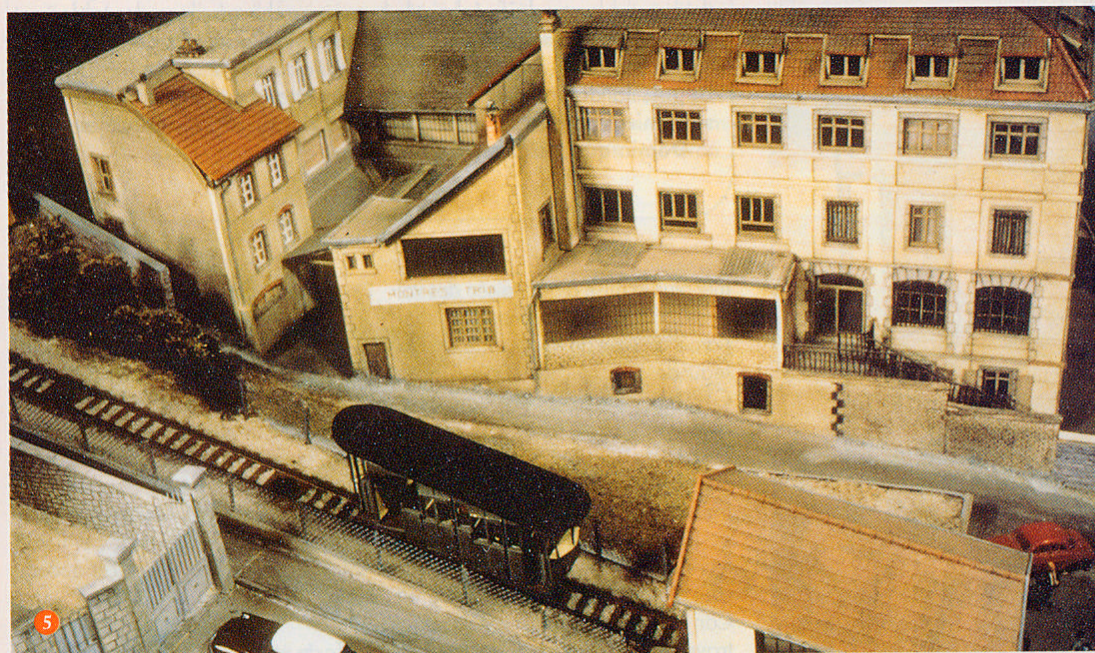
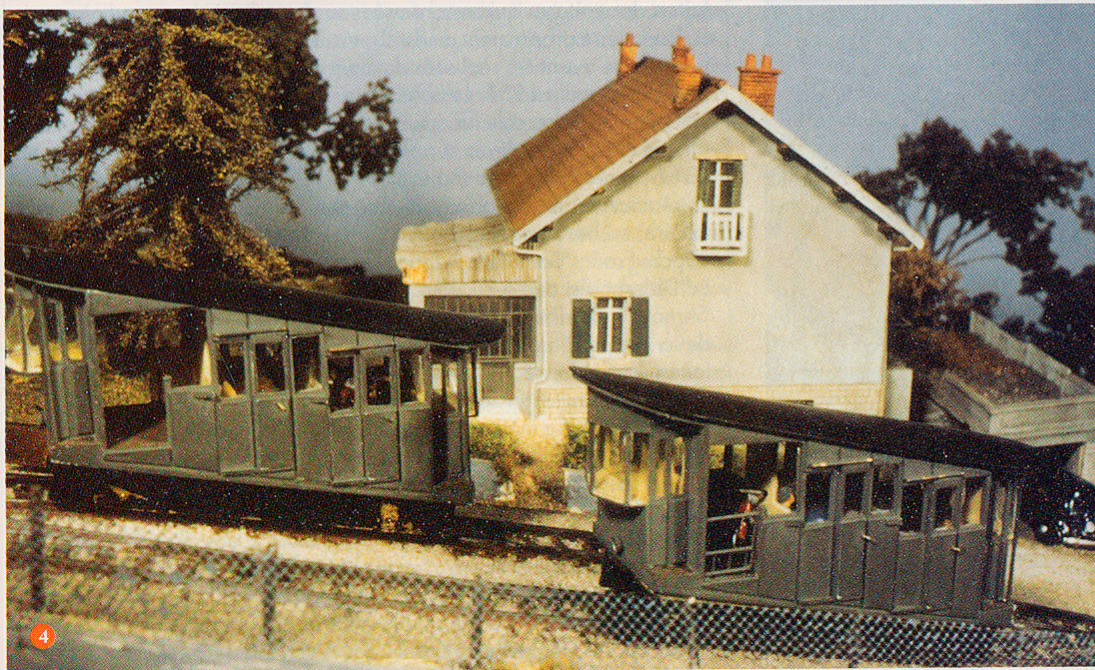
Le principe du funiculaire (lat. funiculus, petite corde) semble connu depuis très longtemps. A Besançon, les voitures, sans énergie motrice, sont tirées par un câble s'enroulant sur un tambour entraîné par un moteur électrique. La voie unique est établie au niveau du sol. Une "demi-lune" permet l'évitement à mi-parcours. Elle est composée de 2 aiguilles fixes, sans lames mobiles. Ce sont les voitures elles-mêmes qui assurent le guidage sur la "demi-lune" par l'intermédiaire d'essieux dissymétriques. Sur chaque voiture, les roues extérieures à la demi-lune sont équipées d'un boudin de chaque côté du rail extérieur, aiguillant ainsi cette voiture toujours sur la même voie. Les roues intérieures se présentent sous la forme d'un tambour lisse chevauchant les files de rails intérieurs. Le centre de la voie est occupé, à intervalles, par des galets de guidage du câble. Verticaux en alignement, ces galets sont inclinés dans les courbes, aux abords et dans la "demi-lune" de façon à diriger le câble toujours dans l'axe de la voie. Le rail est de type Vignole, ou conique inversé, de telle sorte qu'au serrage des freins, la voiture soit plaquée sur la voie pour éviter tout déraillement. ■ Dominique Holtzer

L'idée d'un transport public

Le 22 mars 1907, un industriel, Emile Picard, signe une convention pour créer la "Compagnie du Tramway Electrique de Besançon au Plateau de Beuregard-Bregille", le 25 mars 1908. Dans son "exposé - mémoire descriptif & financier" sur le Chemin de fer Electrique de Besançon-Mouillère au Plateau de Beuregard-Bregille, Picard

argumente pour le système funiculaire, en s'appuyant sur des exemples déjà en exploitation à cette époque : St-Imier, Fourvière, etc., construits par la société des usines de Roll, à Berne. Il rappelle que le système ne nécessite "qu'une consommation d'énergie insignifiante" comparativement à celle qu'il eût fallu dépenser avec un chemin de fer à crémaillère. Prudent, il justifie





1 - La demi-lune, avec ses drôles d'aiguilles, permet le croisement des deux voitures.

2 - En réalité, la station inférieure offre un aménagement sommaire !

3 - Au 1/87, la station a été reproduit dans son état "années 50".

4 - C'est le funiculaire Brawa qui a servi de base aux voitures H0.

5 - La ligne du funiculaire longe l'usine des montres Trib : honneur à l'industrie horlogère de Besançon !

par avance la construction du seul funiculaire, celle du tramway étant subordonnée au peuplement du plateau... Le funiculaire est construit en 1910, par la Société des usines de Roll, qui fournit la voie, la machinerie, les voitures, et la mise en service est prévue pour le 1^{er} juillet 1912. Sans doute quelques incidents auront retardé le projet, car en réalité, il semble n'avoir été mis en service que le 29 juin 1913 ! Après un début d'exploitation qui génère de nombreuses plaintes d'usagers, les recettes ne confirment pas les espérances et les subventions, régulières ou exceptionnelles, se succèdent. Parallèlement, les négociations en vue du rachat des biens de la compagnie et de l'exploitation par la ville se poursuivent. La guerre retarde ces négociations, qui aboutissent au décret du 29 novembre 43, qui approuve la convention de rachat de la compagnie par la ville.

Un long déclin

Le funiculaire est remis en service. Besançon s'agrandit, Bregille se couvre de constructions nouvelles, les voies d'accès s'améliorent et la fréquenta-

tion du funiculaire est en baisse régulière. Un service de cars, pris en charge par la ville, se substitue au funiculaire, arrêté de mars à fin avril 1959 pour réparations. Par deux fois, à un an

d'intervalle, le passage à niveau de la rue Brochet est le théâtre d'accidents avec des automobiles ! A l'automne 66, il faut raccourcir le câble qui s'est allongé de plusieurs mètres, et "ne per-

6 - Photographie rare, surtout en couleurs, le funiculaire avec ses anciennes cabines !

7 - En 1981, le funiculaire fait peau neuve, grâce aux ateliers municipaux qui reconstruisent des caisses plus modernes !



En H0, l'évocation d'un site précis

Construite en 1989, la maquette reproduit le funiculaire lui-même et le site de la ligne Besançon/Morteau, aux alentours de la gare de la Mouillère : l'entrée en gare, le passage à niveau. Une partie des entrepôts des "Docks Francs-Comtois", l'éclairage des rues et bâtiments, le passage à niveau fonctionnel et un système de va-et-vient sur la voie SNCF ont été ajoutés en 1994. Le module non normalisé du funiculaire mesure 0,60 x 2,20 m, la hauteur allant de 0,25 à 0,9 m afin de respecter le profil réel. Le module de la gare de la Mouillère - et son coffre de transport encore moins normalisé ! - ont une forme qui rappelle celle d'une cocotte en papier, de près de 1,10 x 2,10 m de côté ; pour la manipulation et le rangement, c'est pratique !... Ces modules sont de conception classique : structure contre-plaqué supportant la plate-forme de la voie, ballastage et relief liège, plâtre et flocage. Tous les "constructeurs" habituels du club y ont participé ! Quelques années d'exploitation de cette maquette ont mis en évidence que ce sont les roues en laiton des voitures qui se sont usées sur le rail en plastique !

Le funiculaire proprement dit est construit sur la base du modèle Brawa, les voitures ayant été réalisées de main de maître par F. Cheveau dans leur état d'avant 1981. Les bâtiments sont en carton de récupération, emballages divers, calendriers..., les grilles des portails en laiton d'après photos et croquis relevés sur place et chaque habitant du coteau peut aisément reconnaître sa maison.

La réalisation de la maison, du magasin, du portail à gauche du funiculaire, en bordure du chemin de l'aiguille, des bâtiments des anciens "Docks Francs Comtois", le long de la "rue des Docks" devenue depuis Bd Diderot, est due à Ph. Miroudot. M. Chaillard a réalisé : la maison "Arnoux", derrière l'usine, et celle du garde-barrière, la main-courante de la rampe d'escaliers, les sapins, la passerelle de gauche en fil de laiton soudé, laissé partiellement en l'état afin de pouvoir apprécier le travail. Une mise en scène de peinture par deux ouvriers permet de l'intégrer dans la maquette. La passerelle en arc est de J.-J. Meylan. B. Sauvaget a réalisé l'usine "Tribaudeau" et son portail, les autres maisons et les arbres caducs. L'hôtel et le magasin du premier plan sont de C. Mazeau. M. Davier a conçu et réalisé les systèmes de va-et-vient du funiculaire et de l'entrée en gare, de même que le passage à niveau. Les lampadaires et leur alimentation ont été fabriqués à partir d'ampoules de montre et baguettes pour brochettes, au cours d'ateliers du soir. Les mêmes, avec les mêmes ampoules à fibres optiques illuminent les véhicules, phares, feux et clignotants. Les bâtiments sont éclairés globalement par l'intérieur ou seulement quelques pièces aménagées : dans le bureau du directeur de l'usine, un buste trône sur le dessus de la bibliothèque, un lampadaire éclaire le bureau surchargé, il y a des tableaux dont le Pont du Chemin de Fer à Argenteuil, la Gare St Lazare de Claude Monet !

Depuis la disparition de l'original, cette maquette concrétise le souvenir des anciens, et fait figure de témoin pour les plus jeunes !

■ Dominique Holtzer

met plus la mise à quai aisée des voitures". 68 ! Les événements de mai, l'amélioration de la desserte du plateau de Bregille par les bus de la CTB affectent profondément les recettes du funiculaire.

En 81, les voitures font peau neuve aux ateliers municipaux qui leur reconstruisent des caisses rutilantes. L'accès du funiculaire est autorisé aux porteurs d'un billet CTB en 84, un sursaut d'intérêt, hélas de courte durée. Car malgré d'importants et coûteux travaux de réfection de la voie, les

systèmes de sécurité vieillissants se déclenchent de façon intempestive au passage sur la demi-lune.

Le 5 janvier 1988, 10h52, c'est l'ultime entrée en gare... et la décision du Conseil Municipal de renoncer à l'exploitation de la régie à caractère industriel et commercial du funiculaire de Beauregard-Bregille à compter du 1^{er} janvier 1989 ne fait qu'entériner un fait accompli. ■

Texte et photos : Dominique Holtzer