



FICHE ITINERAIRE

ROUTE DU TACOT DU DOMBIEF

TYPE :

Route touristique

Long : 26 Km

COMMUNES :

Début :
Clairvaux les Lacs (39)

Fin :
Saint Laurent en Grandvaux (39)

Lieudit :

Gare

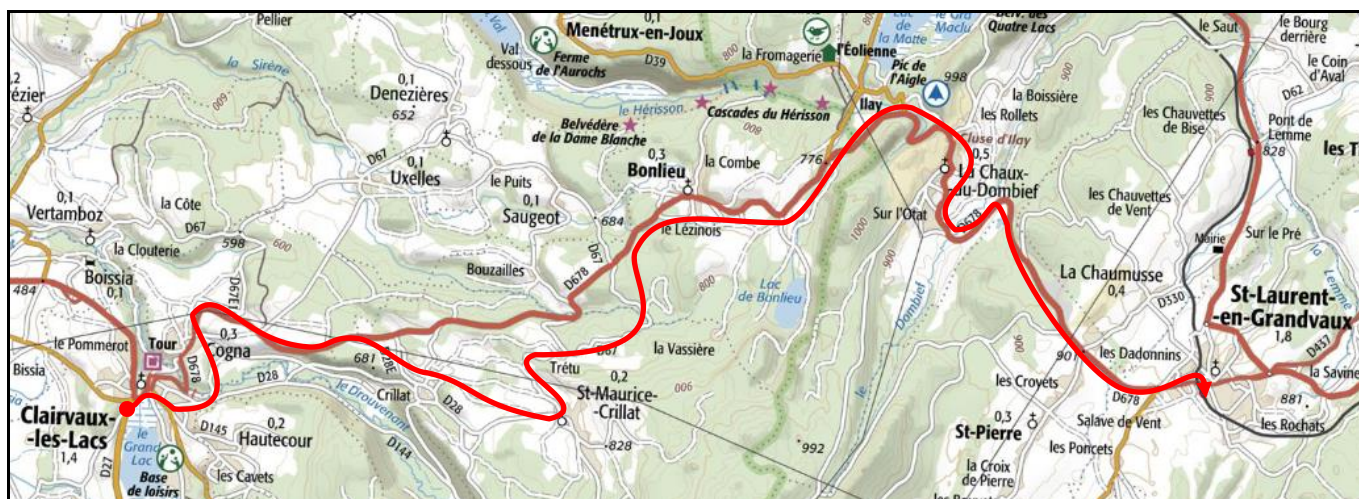
Gare

Coordonnées GPS :

46°34'22.1"N 5°44'46.3"E

46°34'29.5"N 5°57'05.5"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

A l'époque où les voitures n'existaient pas, de par l'isolement de son habitat et les exigences de son climat particulièrement rude, le département du Jura s'est admirablement prêté au développement d'un réseau de petites lignes ferroviaires métriques dont le coût était moindre et mieux adapté à son relief montagneux que celui de lignes classiques.

La ligne Transjurassienne entre Lons le Saunier et Saint Claude constituait l'ossature principale de ce réseau. Elle donnait naissance à deux lignes annexes :

- L'une, au lieudit de la Bifurcation, vers le terminus plein sud d'Arinthod.
- Et l'autre, à Clairvaux les Lacs, vers l'est et le département du Doubs, au-delà de Saint Laurent en Grandvaux.

A l'exception de la montée de la reculée du Creux de Revigny, au sortir de Lons, et de la descente vers la profonde vallée de la Bienne, en arrivant sur Lavans et Saint Claude, tout cet ensemble était presque partout établie en accotement routier et a disparu avec l'élargissement des routes. Il a pourtant laissé de nombreux vestiges, gares et ouvrages d'art, qu'il est toujours possible de voir selon quatre parcours intéressants :

- Au départ de Conliège, la [Voie du Tacot](#), jolie balade protégée, réservée aux mobilités douces, avec tunnel et viaduc, qui remonte le Creux de Revigny.
- Ensuite, à partir de la Bifurcation, le parcours routier de la [Transjurassienne](#) proprement dite qui peut être suivie jusqu'à Lavans lès Saint Claude via Clairvaux, et qui donne à voir des gares et des viaducs.

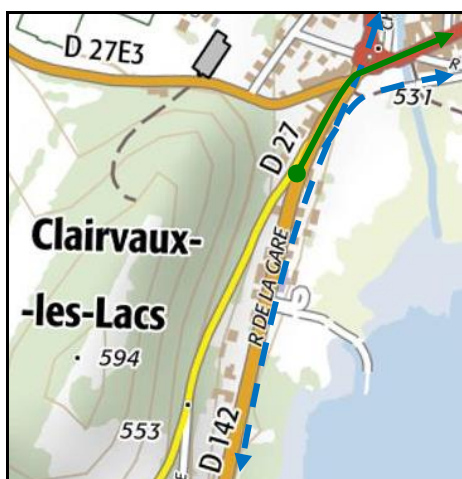
- Puis, toujours à partir de la Bifurcation, la [balade routière de l'Arinthod](#), sans ouvrage d'art mais avec de belles gares joliment retapées.
- Enfin, entre Clairvaux et Saint Laurent, la route du Tacot du Dombief (n° IGRF [39154.01D](#)) qui, moyennant quelques écarts à pied ou à vélo, permet de découvrir les vestiges d'un imposant viaduc et de traverser un tunnel de 456 m de long (éclairage électrique obligatoire).



La ligne Transjurassienne et ses deux branches vers Arinthod et Saint Laurent en Grandvaux

Les adeptes du vélo noteront que tous ces parcours sont joliment sportifs et plutôt recommandés à des personnes entraînées.

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début du parcours devant la gare de Clairvaux

D'ici partait en rebroussement la voie ferrée vers Saint Laurent en Grandvaux



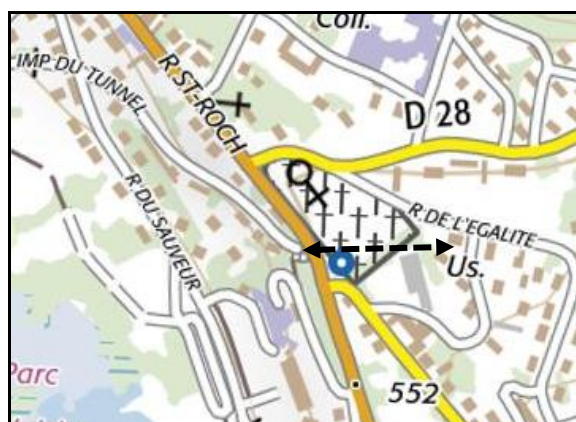
Ci-dessus et ci-dessous, hier et aujourd'hui, la gare vue dans le sens de la Transjurassienne
 La ligne vers Saint Claude continuait tout droit vers le fond
 Celle vers Saint Laurent dont on voit l'amorce, partait en rebroussement sur la gauche (**flèche rouge**)



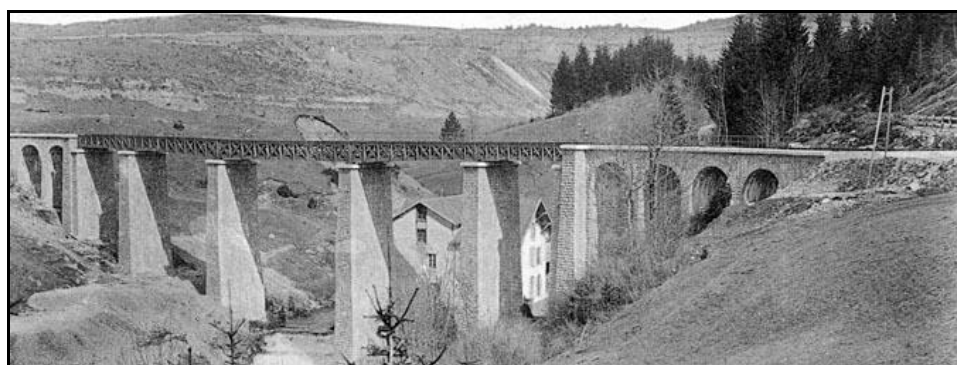
Vue depuis le chemin situé derrière l'hôtel des Lacs,
 la bifurcation en rebroussement de part et d'autre de la remise à locomotives
 A gauche, **flèche bleue**, la ligne vers Lons le Saunier ; et à droite, **flèche rouge**, celle vers Saint Laurent



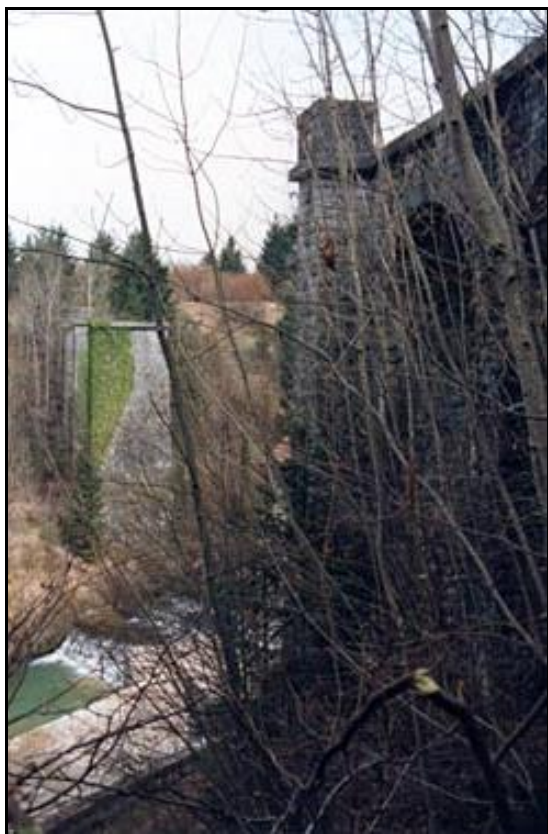
Ci-dessus et ci-dessous, peu après avoir quitté la gare, la ligne franchissait un pont métallique sur la Raillette, vu depuis la RD 678 voisine



Ensuite, non loin de là, la ligne passait dans un tunnel de 170 m de long sous le cimetière. La première partie de cet ouvrage a été privatisée et est fermée, mais on peut cependant en voir l'entrée. Par contre, sa deuxième moitié a été totalement détruite et n'a pas laissé de trace.

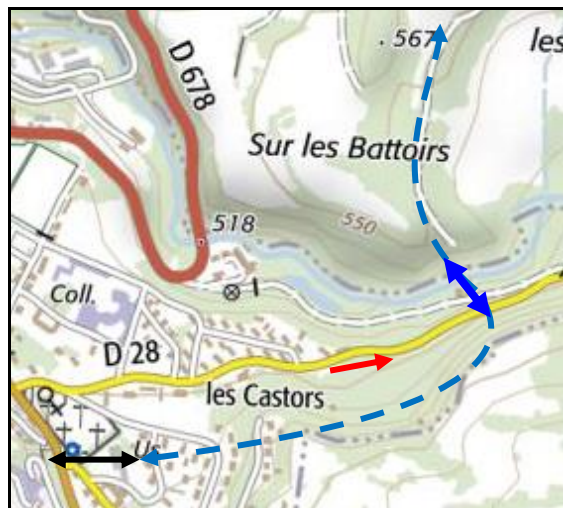


Ci-dessus et ci-après, le grand viaduc du Quinquena



Cet ouvrage mixte de 81 m de long et 21 m de haut se composait de trois parties :

- Un premier avant-pont en maçonnerie comptant 4 arches plein cintre.
- 3 grandes travées métalliques centrales encadrées par deux plus petites.
- Et un avant-pont de sortie comptant 2 arches plein cintre.



A la sortie du tunnel, la ligne faisait une grande courbe sur la gauche, traversait la RD 28 à niveau et passait sur le viaduc de Quinquenna au-dessus de la vallée du Drouvenant. Ses tabliers métalliques ont été ferrailés et il n'en reste que les avant-ponts et les piles



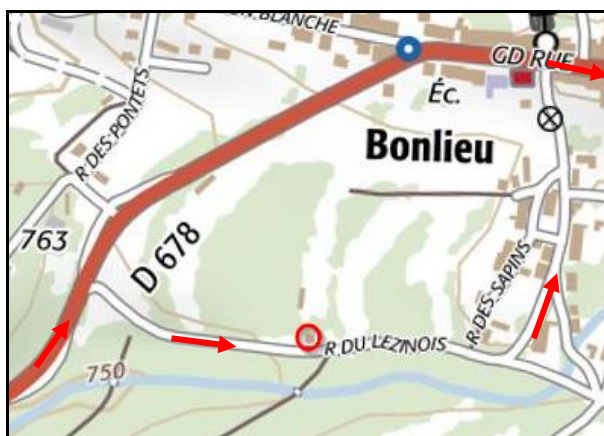
Isolée au-dessus du village sur le chemin du Tacot, la gare de Crillat



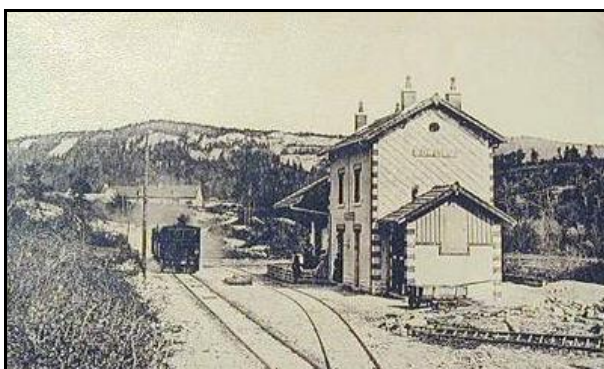
Puis, devenue propriété privée, celle de Saint Maurice



Ci-dessus et ci-dessous, deux vues anciennes de la gare de Saint Maurice Crillat qui possédait deux ponts roulants car elle était un gros centre exportateur de grumes



Incendrée par les Allemands en 1944, la gare de Bonlieu n'a jamais été reconstruite





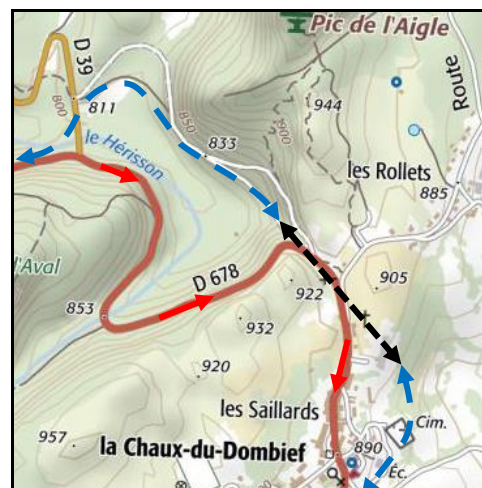
Au carrefour de la route vers le lac de Bonlieu, l'abri de l'ancienne halte bien conservé



Ci-dessus et ci-dessous, hier et aujourd'hui, la gare d'Ilay vue sous le même angle



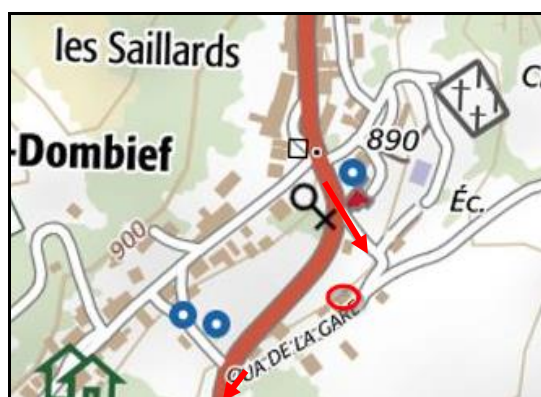
La flèche indique l'emplacement de la gare aujourd'hui disparue
Tout droit, la RD 678 ; et à gauche, la RD 75 vers Ilay



Après la gare d'Ilay, la ligne montait par une sévère rampe jusqu'à la cluse de la Chaux du Dombief qu'elle franchissait par un tunnel de 456 m de long qu'il est encore possible de traverser



L'entrée et la sortie du tunnel

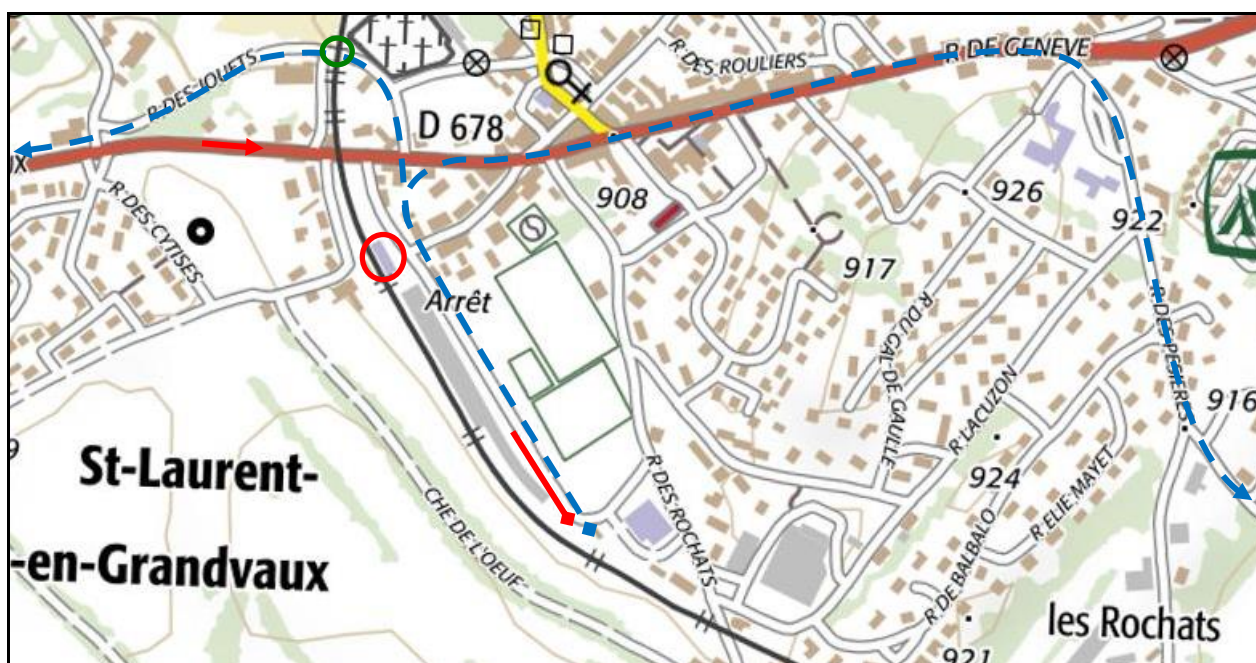


Aujourd'hui et hier, vue pratiquement sous le même angle, la gare de la Chaux du Dombief





La gare de La Chaux



La fin du parcours au niveau de la gare de Grandvaux

A l'entrée de Saint Laurent en Grandvaux, la ligne métrique s'écartait de la RD 678 pour effectuer une grande courbe qui lui permettait de passer sous la ligne Andelot > Morez (**cercle vert**) et de gagner la gare (**cercle rouge**).



Sur cette photo aérienne, on voit clairement la courbe qu'effectue la ligne métrique pour gagner la gare
A gauche, le pont sous la ligne Andelot > Morez ; et à droite, la gare de Grandvaux



Le point où la ligne s'écartait de la RD 678 et le pont du tacot sous la ligne Andelot > Morez



Au sortir de la courbe, la ligne recoupait la RD 678 à angle droit et le garage n'existait pas



Elle arrivait alors devant la gare où elle rejoignait la ligne métrique venue du Doubs via Foncine
 Sur la voie de gauche, un train s'apprête justement à remonter vers Foncine
 La voie de droite correspond à la ligne du Dombief venue de Clairvaux





Vue générale du fond de la gare de Grandvaux
 Une voie de service poussait jusqu'à une remise (flèche rouge)
 qu'il est encore possible de voir après le long hangar actuel qui borde la gare



Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.

★ ★ ★