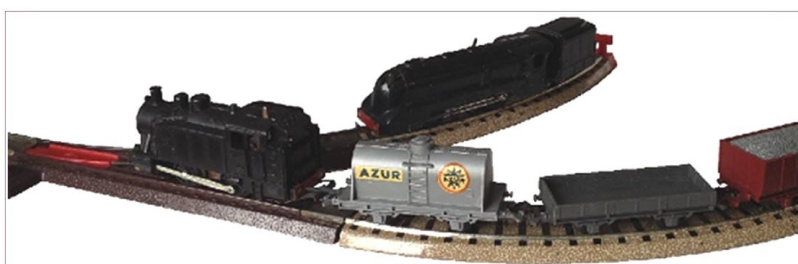


Retour : <https://letraindepapicoco.ovh/>

⚠ Navigation dans ce document .pdf uniquement par défilement dans les pages (absence de lien interne) ; pour le quitter, si le clic sur l'URL ci-dessus ne permet pas de revenir à la page d'accueil, il peut être nécessaire de le recopier dans la barre d'adresse du navigateur ou d'y revenir par clic sur la flèche de retour arrière.

↓ page 1	petite enfance	↓ page 4	grande enfance	↓ page 6	nouvelle enfance	↓ page 10
		▶ train spectacle		▶ rando-train Suisse		
		▶ Paris → Avignon		▶ archéologie ferroviaire		
		▶ Marseille → Zurich		▶ Le Puy ↔ Lalevade-d'Ardèche		
		▶ Marseille → Milan		▶ Chorges ↔ Barcelonnette		

petite enfance



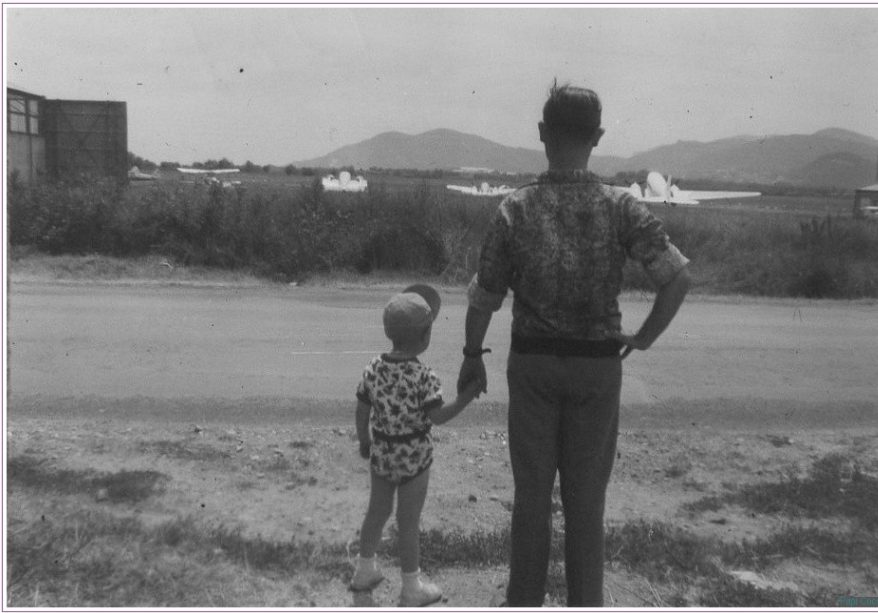
Les trains mécaniques Jouef de mon enfance : le PARIS-ROME 60 (dont seule la loco vapeur type « Diabolic » est présente sur la photo, la voiture Pullman étant absente) et le CIRCUIT 50 (loco-tender et wagons de marchandises) ; je remercie Richard qui m'a fourni le matériel photographié (le mien ayant disparu depuis bien longtemps).

Fin des années 50 / début des années 60, lorsque je ne jouais pas avec mes trains mécaniques, j'allais regarder passer les vrais trains à un passage à niveau entre les gares de Sorgues et Le Pontet (emprunté par mon père pour se rendre au travail). J'ai ainsi suivi les travaux d'électrification qui s'approchaient d'Avignon alors que circulaient encore les trains à vapeur, avec leur odeur caractéristique, encore présente dans mon nez. Concernant ce passage à niveau, je me rappelle que selon la période de la journée, il était, soit normalement ouvert et le garde-barrières ne le fermait que lorsqu'un train était annoncé (début de matinée, milieu de journée et fin d'après midi à cause du trafic routier important entre la cité ouvrière de Poinsard et la zone industrielle), soit normalement fermé et le garde-barrières ne l'ouvrait que lorsqu'une voiture klaxonnait, la sonnerie étant silencieuse (le reste de la journée et la nuit, le trafic ferroviaire étant alors plus important que le trafic routier). Aujourd'hui, la vitesse de ligne ayant été portée à 200km/h, le passage à niveau est remplacé par un pont routier.

A cette époque, je me rappelle avoir vu lors d'une fête foraine de Sorgues, une attraction qui n'était autre qu'un réseau de train miniature, non visible du public, installé à l'intérieur d'une semi-remorque (en quelque sorte, un « micro world » ambulante...). Pour attirer l'attention, dans une minuscule fenêtre visible de l'extérieur, de temps en temps passait un train qui devait certainement parcourir le réseau à l'intérieur. Mais (snif !) mes parents n'avaient pas retenu cette attraction au profit d'autres manèges.

Après la mise en service de l'électrification jusqu'à Avignon, j'ai le souvenir d'une visite spectaculaire sur les quais de la gare d'Avignon où j'ai assisté au relais traction du MISTRAL (Nice ↔ Paris) qui, arrivant depuis Marseille tracté par une imposante locomotive à vapeur 241P, était repris par une locomotive électrique BB9200, flambant neuve, pour continuer vers Lyon et Paris. Hélas, ce jour-là, mon Papa n'avait pas son appareil photo, et les vidéos sur smartphone n'étaient même pas en rêve.

Dans ma tête, je me fais alors un montage photo virtuel avec, d'une part, une photo me montrant avec mon Papa en train d'admirer les avions sur l'aérodrome de Cantarel non loin d'Avignon (voir page suivante), mais, en nous imaginant, avec la même attitude, et ticket de quai en poche, sur les quais de la gare d'Avignon et, d'autres part, les anciennes photos du MISTRAL en gare d'Avignon (1960) parues dans la revue **LE TRAIN SPECIAL 121 4/2025 L'ETOILE FERROVIAIRE DE MARSEILLE** (Editions Publitrains eurl) n°5 page 8 (avec une loco 241P) et n°7 page 9 (avec une BB9200).



Aérodrome de Cantarel près d'Avignon (1958), mon Papa et moi, photographiés probablement par ma Maman, à l'époque où j'ai effectué un baptême de l'air pour, paraît-il, me soigner la coqueluche.

Plus tard, habitant près de la « ligne de la rive droite » du Rhône, j'ai profité d'un autre spectacle ferroviaire, tout aussi intéressant à mes yeux, avec, notamment, les autorails Lyon ↔ Nîmes (j'ai pu en emprunter un sur le trajet Nîmes → Bagnols-sur-Cèze juste avant l'arrêt du trafic voyageurs en 1973. Cependant, les horaires n'étaient pas pratiques pour l'étudiant que j'étais à l'époque. Ces 2 aller-retours quotidiens, le plus souvent assurés par des autorails EAD, étaient parfois remplacés par un train de voitures voyageurs « trois pattes » tractées par une locomotive à vapeur 141R « mazoutière ».

Dans la plaine de Vénéjan, juste avant le tunnel du Pradas, le mécanicien des 141R déclenchait parfois une sorte de ramonage avec émission d'un spectaculaire panache noir et bruyant, heureusement loin des habitations. Ces locomotives se partageaient le trafic marchandise avec les premières locomotives diesel BB66000 et 67000, aidées, pour les trains de desserte, par les BB63000. Dans ces trains de marchandises omnibus (patachon), il y avait toujours un fourgon (et parfois 2) et plusieurs wagons frigorifiques STEF blancs (typiques avec leurs aérateurs rotatifs en toiture) provenant des coopératives fruitières embranchées sur la ligne (à Pont-Saint-Esprit, j'ai travaillé dans l'une d'elles pour acheter mon cyclomoteur Peugeot 102). Aujourd'hui ce trafic de primeurs est repris par la route, la ligne est électrifiée et, bonne nouvelle, en septembre 2022, le trafic voyageurs a repris, d'abord partiellement entre Nîmes et Pont-Saint-Esprit via Avignon.

Au début des années 60, le Père-Noël a récidivé en m'offrant le train électrique TAC (Jouef / ref 754). Le catalogue dans la boîte fut à l'origine de quelques caprices car, évidemment, je voulais tout de suite disposer d'accessoires (wagons, rails, bâtiments,...). Ainsi, j'ai obtenu la gare de Moutiers (Jouef / ref 770) que, plus tard, j'ai regretté d'avoir donnée à un copain, car j'aurais pu l'utiliser pour reproduire ma gare imaginaire de Barcelonnette ([voir wagon réseaux](#)). Mais elle n'était pas une reproduction de la véritable gare savoyarde de Moûtiers Salins Brides les Bains qui est plutôt de style PLM.

A la fin des années 60, la lecture de 2 petits livres (appartenant chacun à une grande collection de mini-recueil encyclopédique traitant de sujets divers) m'a conforté, si besoin était, dans ma passion. Il s'agit, d'abord, de **LES TRAINS MINIATURES** dans la collection MARABOUT FLASH (1965), puis, surtout, de **CHEMINS DE FER MODELES REDUITS** dans la collection LE PETIT GUIDE (1969). Le plus ancien, en noir et blanc, faisait surtout référence au matériel Märklin et Rivarossi, le deuxième, un peu plus récent, généraliste et coloré ne consacrait que quelques lignes au nouveau système de télécommande Jouef, prémices du « Digital », mais, à cette époque, on est encore loin de l'invasion informatique.

Je cite aussi la découverte des revues **RAIL MINIATURE FLASH** et **LOCO REVUE** et, en particulier, le n°271 (1967) de cette dernière, prêtée par un camarade lycéen, avec l'article qui m'avait le plus ébloui « Les chemins de fer appartementaux ». Cet engouement était conforté par le fait que la bibliothèque du lycée proposait plusieurs ouvrages sur les chemins de fer et (idée géniale du bibliothécaire) il y avait à disposition la revue **LA VIE DU RAIL**. J'ai, par exemple, le souvenir de numéros mémorables comme ceux qui relataient l'électrification Paris ↔ Le Havre, la fermeture de la ligne métrique des CFD de la Lozère ou encore la mise en service des puissantes locomotives électriques CC6500.

Au cours de ces jeunes années, j'allais souvent en vacances dans les Alpes. Cela m'a laissé des souvenirs impérissables, comme ces 2 exemples :

- Dans les Alpes de Hautes Provence, dans la gare CP (Chemins de fer de Provence) d'Entrevaux, je ne me lassais pas de voir passer le train de ciment (le trafic marchandise n'existe plus aujourd'hui sur cette ligne) et les autorails ABH (encore en livrée marron) qui, d'ailleurs, furent les premiers trains réels que j'ai empruntés (trajet Entrevaux ↔ Annot pour se rendre au marché).
- En Haute-Savoie, en gare de Sallanches, j'étais surpris par la présence des locomotives BB12000 (que je croyais réservées au « Nord-Est ») et par les rames typiques ex. PLM Z200 de la ligne de Chamonix ainsi que, en franchissant la frontière suisse, par les immenses rayons de trains miniatures dans certains magasins d'où on ne repartait seulement qu'avec du chocolat et des cigares ; tout au plus j'en suis ressorti une fois avec un « énorme » catalogue Märklin.

Au cours des excursions en voiture avec mes parents, j'ai toujours été intrigué par les lignes de chemin de fer désaffectées. Tout en roulant, j'essayais de suivre leur cheminement dans la campagne. Ensuite, de retour à la maison, je corrigeais ces oublis sur les cartes routières en gribouillant le tracé de ces lignes et, encore mieux, je me prenais pour un ingénieur des chemins de fer et j'ajoutais des lignes imaginaires là où il n'y en avait jamais eu.

La ligne que j'ai le plus « suivie » de cette façon est le tronçon de la ligne de Cavaillon à Volx, depuis Apt jusqu'à Saint-Maime-Dauphin (Vaucluse et Alpes de Haute Provence), lorsque nous faisions le trajet Sorgues ↔ Entrevaux (avant 1961) (*voir lorry escapade à Entrevaux*). Je me rappelle l'époque où Apt était encore desservie en trafic marchandise et où les rails courraient jusqu'à un buttoir en gare de Saignon. A l'autre extrémité de la ligne, j'avais pu observer la circulation d'un petit engin rouge et jaune (mon souvenir n'est pas plus précis, il pourrait s'agir d'une draine ou un autorail X5500 ou FNC) s'approchant de Forcalquier, assurant peut-être une circulation spéciale peu avant la dépose de la voie.

Ces visions de vestiges (talus ou tranchées vides, maisons de garde-barrières à l'abandon, entrées de tunnel dans les broussailles, piles de viaduc sans tablier métallique...) ont marqué ma jeunesse, jusqu'à guider les choix futurs dans mon activité ferroviaire. Je fais ici plus particulièrement allusion à des ballades du côté du Mont Gerbier des Joncs et du lac d'Issarlès (à proximité de la ligne Le Puy ↔ Lalevade d'Ardèche), du côté de Nice et de son arrière-pays (lignes des tramways dans les vallées et des CP vers Meyrargues), et, bien sûr, du côté du lac de Serre-Ponçon et de la vallée de l'Ubaye, à proximité de la ligne Chorges ↔ Barcelonnette (*voir wagon Serre-Ponçon*).

L'image la plus ancienne (années 50) que j'ai encore vaguement en tête, est la vision d'immenses piles d'un viaduc (sans tablier) enjambant une vallée ; (j'ai un doute) soit c'étaient celles du viaduc de Prégodieu avant leur destruction et le remplissage du lac de Serre-Ponçon, soit il s'agissait de celles d'un viaduc des CP (du côté de Grasse) ou d'un tramway, détruit lors de la dernière guerre.

Mes souvenirs nostalgiques concernent aussi les magasins vendant du train miniature au détail, et les magasins de jouets n'étaient pas forcément les mieux lotis. Deux villes à proximité du village de mes parents ont compté, chacune, jusqu'à 3 points de vente :

- A Bagnols-sur-Cèze, un bazar dans la rue principale vendait du Jouef, un magasin de deux-roues proposait du Hornby (l'autorail 425 chevaux en vitrine m'a longtemps fait rêver, bien qu'il fut une reproduction très imparfaite des EAD) et le Monoprix avait du Gégé en rayon à longueur d'année, et pas uniquement à la période de Noël.
- A Pont-Saint-Esprit, dans une petite ruelle, un bazar vendait aussi du Jouef et du Hornby, non loin de là, une maroquinerie avait proposé fugitivement du train (il me semble y avoir vu du Lilliput ou du Fleischmann en vitrine), et, surtout, sur l'avenue principale, il y avait le grand magasin spécialisé dans les arts ménagers tenu par un passionné de train qui disposait d'un véritable atelier de SAV Jouef avec un stock de pièces de rechange, et dans sa grande vitrine, au moment de Noël, il installait un réseau fonctionnel.

Dans les années 80, à Salon-de-Provence, j'ai été surpris qu'un magasin spécialisé dans l'aéromodélisme (proximité de la base aérienne oblige) proposait, dans un recoin d'étagère, quelques modèles, uniquement de marque Liliput. D'ailleurs c'est dans cette boutique que j'avais acheté la loco vapeur 232TC, une de mes préférées (*voir wagonnet µ réseau, lorry matériel roulant*).

A Marseille, lors de mes nombreux déplacements professionnels, dès que je terminais de bonne heure, j'avais l'habitude de faire un crochet dans l'un des nombreux magasins ayant un rayon et un vendeur « trains » spécialisés dignes de ce nom. De nos jours, me semble-t-il, c'est devenu quasiment un désert en la matière.

Aujourd'hui, je pense que tout cela a disparu, et il faut aller beaucoup plus loin pour trouver un rayon de modélisme ferroviaire. Pour s'en convaincre, il suffit de constater, dans les revues spécialisées, la raréfaction des publicités de boutiques ayant pignon sur rue. Si on est réfractaire aux achats par internet, pour voir un vendeur en chair et en os, on peut alors se rabattre sur les bourses d'échanges ou les salons de modélisme auxquels peuvent participer des boutiques, des artisans ou fabricants.

		
↓ page 1	↓ page	↓ page 10
	4 ► train spectacle	6 ► rando-train Suisse
	4 ► Paris → Avignon	6 ► archéologie ferroviaire
	5 ► Marseille → Zurich	7 ► Le Puy ↔ Lalevade-d'Ardèche
	6 ► Marseille → Milan	9 ► Chorges ↔ Barcelonnette

► **train spectacle**

Au sortir de la véritable enfance, le Service Militaire en Allemagne m'a permis au début des années 70 d'utiliser des trains de permissionnaires encore assurés par des locomotives à vapeurs type 150 des chemins de fer allemands sur le parcours final Apach / Trèves.

A cette même époque, en passant en Savoie, je me suis offert le spectacle ferroviaire des trains remorqués et poussés par les locomotives électriques CC6500 vertes qui cohabitaient pour peu de temps avec les anciennes « unités Maurienne », alimentées par le troisième rail pas encore totalement remplacé par la caténaire. J'ai encore dans la figure l'impression de puissance avec le courant d'air chaud qui sortait des persiennes de ces machines en passant lentement devant moi, en rampe de 30‰ du côté de La Praz, près de Modane.

Mes déplacements professionnels ont généralement été faits en voiture (plus d'un million de kilomètres parcourus durant ma carrière) et, en certaines occasions, en avion, notamment pour des interventions à l'étranger. Exceptionnellement, ils m'ont amené à prendre le train (période de bouchon, contraintes climatiques ou simple volonté personnelle) et, parfois, à ma grande satisfaction, pour des trajets intéressants comme Paris ↔ Cherbourg en RTG ou le parcours de la ligne des Cévennes dans le Panoramique du « Cévenol » Miramas ↔ Brassac-les-mines Sainte-Florine. Ci-dessous, j'ai sélectionné 3 aventures parmi celles qui m'ont laissé les souvenirs les plus marquants :

► **Paris → Avignon**

Un trajet de Paris à Avignon a suscité beaucoup d'émoi de la part de mon chef lorsqu'il a découvert ma note de frais. En ce début d'après-midi d'un vendredi d'été 1977, alors que j'avais en poche ma réservation pour un départ vers 18h30 pour rentrer « chez moi dans le Sud » (dernier train diurne me permettant d'arriver à destination vers 0h15), il me demande de partir sur le champ pour un dépannage urgent (certes tout à fait justifié). Connaissant mes habitudes et sachant que cette demande me mettrait de fort mauvaise humeur, il s'était empressé de me dire : « Ne t'inquiète pas, si tu rates ton train, prends le suivant, et voyage couché, on te remboursera le supplément... ! ».

Le dépannage se révéla laborieux et lorsque je suis arrivé à la gare de Lyon vers 22h, fatigué par le travail et par la course dans le métro, il ne restait plus qu'un seul train de nuit à partir, en places couchées uniquement (probablement « Phocéén », « Train Bleu » ou « Paris Côte d'Azur »).

Or, il était complet sauf en wagon-lit de 1^{ère} classe (compartiment « single » dans une voiture CIWL inox type « P »). Le tarif était exorbitant, mais il était hors de question que je passe la nuit dans la gare à attendre un train du lendemain qui me prendrait une partie du samedi. La décision a été vite prise et, comme convenu (!), j'ai voyagé couché...

Quant à mon chef, il s'attendait, bien sûr, à ne trouver sur ma note de frais, qu'un supplément couchette de 2^{ème} classe. Une autre fois, malgré le tarif 1^{ère} classe + supplément, j'ai fait ce trajet dans le « Rhodanien » classé Trans Europ Express (matériel « 69 » identique à celui du « Mistral »), mais, ce coup-ci à titre « perso » par pure curiosité et ce fut, évidemment, « pour ma pomme ».

► Marseille ↔ Zurich

La Suisse est réputée pour être le « paradis des trains » et, paraît-il, aussi celui des banques. Ces deux adages allaient pourtant, à mes yeux, être vraiment mis à mal lors d'un voyage de Marseille à Zurich.

En plein été, comme d'habitude, ceux qui sont en congé ont bien de la chance, mais il en va tout autrement pour ceux qui assurent les permanences et qui doivent donc « courir de partout » à cause du personnel réduit. C'était mon cas lorsque survient, vers 17h, une panne à Zurich chez « un gros client ». En temps normal le travail aurait été évidemment fait par le collègue basé en Suisse. En ce début des années 80 il n'y en avait qu'un seul pour couvrir tout le pays et c'était suffisant. Mais lorsqu'il était en congé, on faisait appel à du personnel français disponible dans une région la plus proche possible. Vu l'urgence, le fait que je n'avais rien de très important à faire le lendemain et que j'avais les compétences requises, bien que je m'apprêtais à rentrer à la maison et que Zurich était à 700km, mon chef me charge de cette mission avec départ quasi immédiat.

J'avais juste le temps de passer à la maison pour prendre ma brosse à dent et filer à l'aéroport de Marseille pour attraper le dernier vol pour Genève me permettant d'avoir la correspondance pour Zurich. Je devais y arriver en soirée pour être le lendemain. Il y avait juste un petit problème, à priori très mineur : je n'avais que quelques Francs en poche en partant de chez moi. Qu'à cela ne tienne, je pensais que, même si je n'avais pas le temps de retirer de l'argent dans un DAB à l'aéroport de Marignane, je pourrais le faire à Genève ou à Zurich.

Hélas je n'ai effectivement pas eu le temps de retirer de l'argent avant de décoller de Marseille. A l'escale de Genève, quelle ne fut pas ma surprise d'apprendre qu'il n'y avait pas de DAB à l'aéroport, pas plus qu'à celui de Zurich. Je découvre que, si en Suisse, il y a une banque à tous les coins de rue, contre toute attente, à cette époque, le pays est en retard sur la France concernant l'implantation de DAB. Heureusement loueur de voiture, hôtel et restaurants ont accepté ma carte bancaire internationale. Mais je n'étais pas au bout de mes surprises.

Profitant de ma présence en Suisse, alors que mon intervention à Zurich était rapidement terminée dans la matinée, on me demande de ne pas reprendre l'avion comme prévu, mais de garder la voiture de location et de filer à Genève, pour y faire une intervention de routine, et ensuite, reprendre un avion en soirée à l'aéroport de Genève pour rentrer à Marseille. C'était jouable, mais c'était sans compter sur ce que je nomme pudiquement les impondérables. La durée de cette deuxième intervention a dérapé et j'ai raté le dernier vol Genève → Marseille de la soirée. Fort de mon expérience précédente, avec les mêmes idées en tête (rentrer chez moi au plus vite et ne pas passer une nuit de plus à l'hôtel) et comme je ne pouvais pas franchir la frontière avec le véhicule de location suisse, je file à la gare de Genève-Cornavin. Après m'être assuré que, par chance, il y avait bien un train de nuit pour Marseille avec un départ imminent, je me dépêche de restituer la voiture de location et je cours jusqu'au guichet de la gare.

Et là, j'ai à nouveau cru que j'avais changé de monde. Quand je tends ma carte bancaire à la guichetière pour payer mon billet de train pour Marseille, celle-ci la regarde sous toutes les coutures, sort un catalogue de photos de cartes bancaires et me dit « je ne peux pas accepter votre carte, son modèle est inconnu ». Aucune discussion n'y a fait (« cela fait 2 jours que je l'utilise en Suisse, voyez mes reçus, c'est une carte d'une grande banque française... »). Heureusement elle acceptait l'argent français. Je vide mon portefeuille de la monnaie qu'il contenait et je lui demande « avec cela, jusqu'où je peux aller ? » ; réponse « Bellegarde » (à 35km).

Sur le quai, j'explique mon histoire au contrôleur français et lui demande si je peux lui acheter directement le trajet complémentaire Bellegarde → Marseille. Il me répond « oui, installez-vous, je viendrais vous voir plus tard ». J'ai pris une couchette (seul dans un compartiment), donc, ce coup-ci, pas de problème avec le chef, d'autant plus que je n'ai jamais revu le contrôleur...

► Marseille → Milan

Je cite cette autre aventure du même acabit, le train venant au secours de l'avion lors d'une intervention urgente. Il fallait, en fin d'après-midi, se rendre à 2 techniciens à Milan. Par malchance, le vol direct Marseille → Milan était complet, et (malchance très, très aggravée à mes yeux...), il était trop tard pour attraper à Marseille le TEE « Ligure » direct pour Milan. La solution fut alors de prendre deux vols en correspondance via Paris, mais avec changement d'aéroport.

Après le transfert par taxi Orly → Roissy, pour une raison qui ne me revient plus à l'esprit, le vol Paris → Milan n'a pas eu lieu et il a fallu, en ultime solution, se rabattre sur le train. Et nous voilà reparti, Joël et moi, pour un deuxième transfert en taxi Roissy → Gare de Lyon pour prendre un train de nuit Paris → Milan, attrapé de justesse. Par contre, cette fois, ce ne fut pas un voyage dans le grand luxe (donc pas dans un wagon-lit du Galiléo), mais un vulgaire express au long-court bondé en couchette de 2^{ème} classe. Finalement, ce voyage s'est révélé bien plus long et plus fatiguant que prévu, alors que l'idée de départ était de passer une bonne nuit de repos à Milan avant d'attaquer le boulot le lendemain matin, de bonne heure et de bonne humeur.

► rando-train Suisse

En Suisse, il y a des trains de partout. Pour ma part je qualifie ce pays de « réseau de trains miniatures à l'échelle 1/1 ». Dans les années 90 j'ai surtout emprunté les réseaux proches de la Haute-Savoie (cantons du Valais et Sud du canton de Vaud) en concomitance avec des randonnées pédestres :

- La Cour → Champéry (sur la ligne Aigle → Champéry)
- Bex ↔ Bretaye
- Ausserberg ↔ Brigue ↔ Zermatt (et sa « suite logique » Zermatt → Gornergrat)
- Ausserberg → Hottenn (rampe Sud du tunnel du Lötschberg) ; à cette époque le tunnel de base du Lötschberg n'était pas encore en service et le trafic de la ligne sommitale était important et je l'admirais depuis les fenêtres de l'Hôtel Bahnhof d'Ausserberg.

Toutes ces excursions m'ont été inspirées par le livre **LA SUISSE DES CHEMINS DE FER PRIVÉS** (M. Chevalley, R. et A. Zurbuchen, F. Lauras) présentant à mes yeux un grand intérêt sous un petit format. Toutes les lignes (hors CFF) y sont répertoriées avec, pour chacune, une suggestion de balades (parfois agrémentées par un trajet en bateau ou en remontés mécaniques) démarrant d'une gare avec, souvent, la possibilité de faire une boucle en reprenant le train dans une autre gare.

► archéologie ferroviaire

Pour assouvir mes envies de pratiquer activement l'archéologie ferroviaire, j'ai fait de nombreuses randonnées à pied ou à vélo, en suivant le tracé d'anciennes lignes du Sud-Est, par exemple :

- Tournemire → Le Vigan, notamment le tronçon depuis le portail Nord du tunnel de Tournemire jusqu'à l'Hospitalet du Larzac (voie, jadis déposée, puis reposée par les militaires puis à nouveau abandonnée après des manifestations d'opposants) ; j'avais pu faire cette magnifique randonnée, traversant viaducs et tunnels, à une époque où cette partie de la ligne n'avait pas encore été reprise par le train touristique et le vélorail du Larzac (Saint-Eulalie-de-Cernon)
- Breil-sur-Roya → Tende, alors que les travaux de reconstruction venaient juste de commencer à certains endroits (viaduc de la Chapelle, site de la Ceva au niveau du portail haut du tunnel de Berghe, viaduc de l'usine électrique...) ; d'ailleurs je m'étais fait grondé par une équipe de surveillance qui m'avait surpris, un dimanche, en train de cheminer tranquillement sur une partie de la ligne pas encore en chantier...

Après avoir acquis en 1982 un système vidéo portable amateur, initialement dans un but familial, J'ai profité de ce matériel pour engranger un certain nombre de séquences ferroviaires, filmées à l'occasion de déplacements privés (et parfois, professionnels), par exemple, à bord des trains sur le trajet Nîmes ↔ Bagnols-Chadenet (cure thermique à Bagnols-les-Bains oblige...), et plus particulièrement, à partir de La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains. A l'avant des autorails X2100, la partie droite du pare-brise était accessible aux voyageurs ([voir page suivante](#)).



Cette photo est de piètre qualité car elle est extraite d'une cassette vidéo déjà recopiée à 2 reprises. Il s'agit, en quelque sorte, un « cab ride » personnel. Débuté à Nîmes en RGP, puis à bord d'un autorail X2100, j'arrivais en gare de Bagnols-Chadenet (Lozère) où m'attendait un comité d'accueil... (été 1990 ou 1991 ?).

Autre séquence remarquable, en me rendant à Font-Romeu, j'avais « poursuivi » le « train jaune », alors qu'il était encore en livrée rouge et jaune et j'avais même pu capter le son particulier de son sifflet, surprenant pour une motrice électrique équipée habituellement d'un klaxon « pin-pon-pin » classique. Un jour, peut-être, je mettrai ces vidéos en ligne...

Deux opérations majeures sortent du lot, il s'agit des lignes inachevées Le Puy ↔ Lalevade d'Ardèche et, évidemment, Chorges ↔ Barcelonnette.

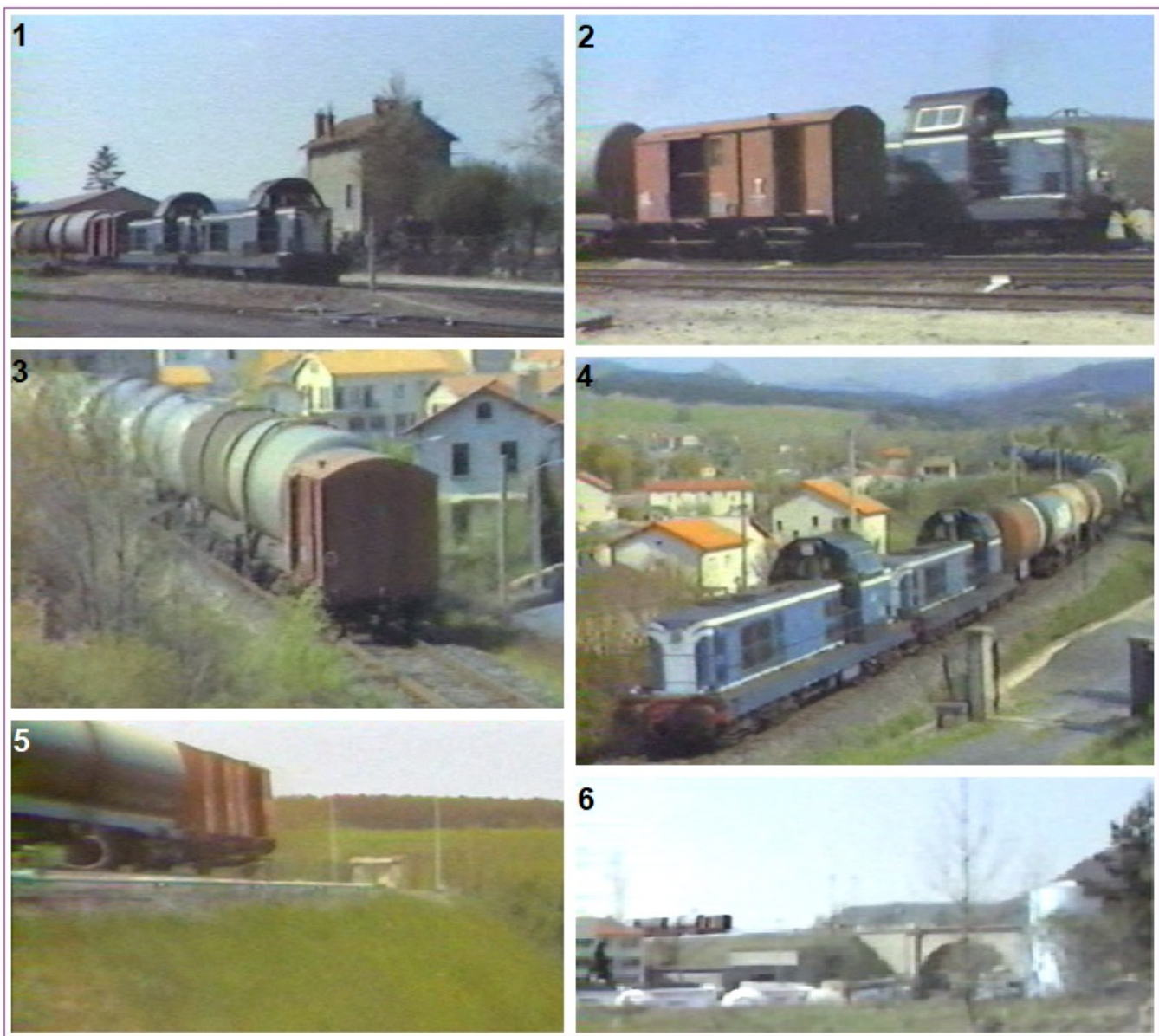
► **Le Puy ↔ Lalevade-d'Ardèche**

Avec ma vidéo portable d'amateur, en 1984 et 1985, suite à une annonce parue dans la presse, je m'étais mis en tête de réaliser un film pour le présenter au festival du film ferroviaire de Brioude. Cet ensemble magnétoscope en bandoulière et caméra d'épaule (aujourd'hui disparus) représentait un poids 50 fois plus lourd et un volume 100 fois plus grand qu'un simple smartphone d'aujourd'hui ; mais c'est surtout à cause de l'impossibilité de faire un montage présentable que j'ai fini par jeter l'éponge. Durant ces 2 années, j'avais tout de même travaillé sur le projet : choix du sujet (ligne inachevée Le Puy-en-Velay ↔ Lalevade-d'Ardèche), étude du scénario, recherches de documentation et, bien sûr, déplacement sur place pour prises de vue et rencontre avec des personnes érudites sur le sujet.

Lors de ces virées en Haute-Loire, j'ai pu ainsi assister à la manœuvre du train de citernes desservant le dépôt pétrolier de Brives-Charensac et au passage d'un train à destination du silo céréalier de Landos. Malheureusement, aujourd'hui, la voie ferrée depuis Le Puy en direction de Landos (déjà antérieurement neutralisée au-delà de Landos vers Langogne) ainsi que la courte antenne gare de Brives-Charensac vers le dépôt pétrolier (qui n'était en fait que l'amorce de la ligne vers Lalevade-d'Ardèche) ont été supprimées, certains tronçons devenant des voies vertes.

Comme pour la photo ci-dessus, les photos extraites des séquences vidéos recopiées ([voir page suivante](#)) sont de mauvaise qualité, mais elles ont le mérite d'exister et de rappeler aux plus jeunes ce que le train permettait de faire et que, pour diverses raisons, il n'arrive plus à faire aujourd'hui.





Le train de citernes à Brives-Charensac à l'époque où les voies étaient encore en service (1984) :

1 arrivée en gare de Brives-Charensac du convoi en provenance du Puy-en-Velay, UM de BB66000 en tête

2 les locomotives manœuvrent pour aller se positionner en queue

3 et 4 la rame de citernes est poussée, fourgon pilote en tête, vers le dépôt pétrolier distant de quelques centaines de mètres, à grand renfort de klaxon des locomotives compte tenu de la présence d'un passage à niveau non gardé et du délai de transmission radio entre le pilote dans le fourgon et les locomotives à l'arrière du convoi

5 le convoi immobilisé en face des tuyaux de vidange, au niveau du heurtoir, situé juste avant le viaduc d'Orzilhac

6 autre vue de la queue du convoi et de la première arche du viaduc sur la Loire n'ayant jamais vu circulé de train (voie jamais été posée au-delà du heurtoir) ; des arches de ce viaduc ont été détruites par crainte d'effondrement.



Brives-Charensac (1984), dans un environnement aujourd'hui méconnaissable (zone commerciale, rocade, « voie verte »...), ce train réduit, à sa plus simple expression, amène un wagon céréaliier vers Landos, déjà terminus de la ligne Le Puy ↔ Langogne, très loin des heures de gloire qui avaient vu circuler ici l'autorail direct Lyon ↔ Toulouse

Compte tenu de son intérêt historique, et malgré qu'elle soit très loin de la qualité 4K, je présente ici cette vidéo constituée d'un montage de 3 minutes de mes prises de vue de l'époque (dont sont extraites les photos page précédente). Les manœuvres en gare de Brives-Charensac sont précédées par le départ de la gare du Puy d'un autorail X2800 en composition renforcée avec 3 remorques suivi par le passage de la desserte de Landos dans la zone où cette ligne se sépare de la ligne de Saint-Etienne. La vidéo (initialement mise sur YouTube) est maintenant accessible sur mon site par le lien [Le Puy-en-Velay / Brives-Charensac](#).

Au cours de mes investigations, j'avais eu la chance de rencontrer Mr Maurice Therme, habitant de Lantriac (Haute Loire). Il avait travaillé dans les années 1930 sur le chantier de construction de la ligne. Il était alors employé, par la compagnie PLM, comme porte-mire sur le chantier de construction du viaduc du Roure, à proximité de son village. J'avais aussi rencontré un figurant qui avait participé au tournage du feuilleton télévisé « La Princesse du Rail » (années 1960) dont des scènes, reproduisant le chantier de la ligne des Cévennes, ont été tournées sur un simulacre de chantier reproduit près de Lantriac vers le viaduc du Roure.



Hommage à Mr Maurice Therme, montage photographique réalisé avec 2 vues extraites du travelling vidéo lors de mon interview (1984). Avec fierté, il avait tenu à m'emmener sur place, près du viaduc du Roure sur lequel il avait travaillé une cinquantaine d'années auparavant

La partie la plus spectaculaire de cette ligne est celle comprise entre le tunnel du Roux et Lalevade-d'Ardèche (en tout cas sur le papier...) ; en réalité ce tronçon n'a pas été construit. Mais je me demande si un modéliste n'aurait pas eu l'idée saugrenue de construire un réseau reproduisant les nombreux tunnels en boucle de ce tracé titanesque (certains se sont bien « amusés » à reproduire les rampes du Saint-Gothard au musée suisse des transports de Lucerne...).

► Charges / Barcelonnette

Plus tard, après l'avoir visitée à plusieurs reprises, c'est la ligne inachevée Charges / Barcelonnette, à proximité du lac de Serre-Ponçon (Alpes de Haute Provence / Hautes Alpes) ([voir wagon Serre-Ponçon](#)), que j'ai choisie pour le contexte imaginaire de mes réseaux, d'abord, chronologiquement, **PRCI MINI**, **PRCIMAXI** et **PR** (aujourd'hui tous disparus) ([voir wagon réseaux](#)), puis mon nouveau actuellement en chantier ([voir wagonnet µ réseau](#)). En plus de mon sentiment affectif pour cette contrée, l'intérêt ferroviaire d'une bifurcation mystique entre une grande ligne au trafic international et une ligne secondaire en cul de sac a fortement contribué pour faire ce choix.

Le modélisme ferroviaire, avait effectivement débuté en 1978 avec mes premiers achats et la construction de mon **premier réseau** ; sans oublier, en 2002, la création de mon site internet. Plus tard, en 2006, tout a été mis en sommeil à cause d'un déménagement, pour ne reprendre qu'en 2014...

↓ page	petite enfance	↓ page	grande enfance	↓ page	nouvelle enfance
1		4	► train spectacle	6	► rando-train Suisse
		4	► Paris → Avignon	6	► archéologie ferroviaire
		5	► Marseille → Zurich	7	► Le Puy ↔ Lalevade-d'Ardèche
		6	► Marseille → Milan	9	► Charges ↔ Barcelonnette
				10	

Après la période de latence de 2006 à 2014, je mets à profit la retraite pour me remettre au modélisme ferroviaire en poursuivant la construction du réseau **PR**, tout en en restant fidèle à mon choix historique de piloter le réseau avec un ordinateur et le **JAO Système** ; mais cela sera remis en question en 2023 (*voir wagonnet PR*). J'en profite pour relancer mon site internet personnel **le train de papi coco** (nouveau nom, soufflé par ma petite fille) dans lequel je relate l'avancée de mes travaux sur les réseaux successifs et d'autres sujets annexes comme la **musique** ou la **spéléologie** (*voir wagon bonus*).

Aujourd'hui, mais surtout les jours de mauvais temps, je voyage beaucoup à travers le monde en pratiquant le vélo d'appartement (*voir wagon vélorail virtuel*) devant l'écran du PC sur lequel j'affiche des films montrant le défilement de la voie depuis la cabine de conduite des trains, me donnant ainsi l'illusion de faire moi-même avancer le train en pédalant. Ainsi, je visionne, par exemple, les DVD de la collection « Aux commandes de ... » (éditions La Vie du Rail), ou « Locovision » (éditions du Cabri) et aussi, sur internet, les très nombreuses vidéos de lignes françaises et de divers pays du monde entier, visibles gratuitement sur les sites comme YouTube ou Dailymotion (trouvées, par exemple, en recherchant par « en cabine de conduite » ou « cab ride »). Certaines de ces vidéos sont peu intéressantes (météo maussade, mauvaise qualité d'image ou de son, temps d'arrêt en gare non raccourcis, choix de lignes et paysages sans grand intérêt...) mais beaucoup sont très attractives : excellente qualité d'image, montage et commentaires pertinents, magnifiques paysages, durée parfois de plusieurs heures permettant de passer plusieurs jours pour les parcourir.

Mais au fil des années, après moult tergiversations, en 2023, le réseau **PR** est toujours inachevé (comme la ligne ferroviaire dont il est inspiré...). Compte tenu de plusieurs facteurs, en voulant rester le plus réaliste possible, j'ai pris une décision délicate mais nécessaire. Non seulement j'ai arrêté toute activité concernant le réseau **PR** et son pilotage avec le **JAO Système**, mais je l'ai carrément démantelé. D'autres mots en « dé... » pourraient être tout aussi judicieux : déconstruire, démonter, débarrasser, détruire et, en rentrant dans le détail, dévisser, décoller, découper ; avec, en ligne de mire le « dé... » final qui est déménager (assorti de la précision ...dans un logement plus petit). Cette décision de libérer un maximum d'espace dans la « chambre du train » va de pair avec le fait qu'il faut que je me sépare de la majorité de mon matériel roulant.

Qui dit majorité, dit minorité. En effet j'ai tout de même décidé de construire un nouveau réseau, encore plus petit que **PR** (*voir wagonnet µ réseau*), qui, selon le concept envisagé, ne tiendra pas plus de place qu'une valise (12 x 25 x 86cm, soit, en volume, 8 fois plus petit que **PR**). Sur ce réseau, qui rappellera un peu **PRCI MINI** et qui utilisera l'infrastructure de l'ancien **réseau-test**, (*voir wagonnet PR, lorry équipements ► outils de test*), ne pourra circuler qu'un seul convoi très court, en va-et-vient (par exemple, un autorail mono-caisse ou une locomotive courte accompagné d'un unique wagon tout aussi court) ; donc j'ai l'intention de ne conserver que les quelques matériels roulants répondant à ces critères. Quant au devenir du reste? Quant à la viabilité de ce projet? A suivre...

le train de papi coco **accueil**
Retour : <https://letraindepapicoco.ovh/>

petite enfance	grande enfance		nouvelle enfance
↓ page	↓ page	↓ page	↓ page
1	4 ► train spectacle	6 ► rando-train Suisse	10
	4 ► Paris → Avignon	6 ► archéologie ferroviaire	
	5 ► Marseille → Zurich	7 ► Le Puy ↔ Lalevade-d'Ardèche	
	6 ► Marseille → Milan	9 ► Chorges ↔ Barcelonnette	