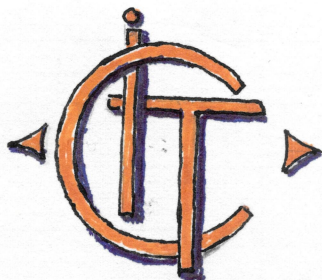


Deuxieme partie

La Compagnie Inter-urbaine
de
Tramways



Réseau de Cilmann

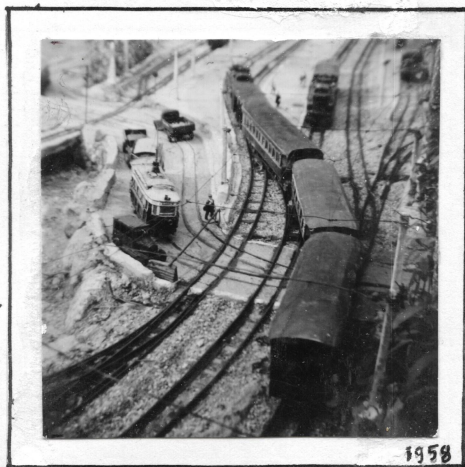
de 1949 à 1958



gare. Il débouche sur la place du même nom où les deux lignes se séparent. La ligne N°2 va vers le nord par l'avenue d'Edmann, tandis que la ligne N°1 est établie à double voie sur le boulevard de la Madeleine qui s'incère en ligne droite entre la gare St Agnès et la rivière Kurempal.

A robinson on laisse à droite la route de Pécheron qui emprunte l'embranchement qui conduit au dépôt, puis après avoir coupé la voie de 0^h76 de la petite ligne de Clagny la double voie suit l'avenue de Kitchener, traverse à niveau les voies S.C.C. de la sortie ouest de la gare et la voie devenue unique tourne à droite dans la rue de Mayner longent la gare des marchandises. Une nouvelle courbe à droite nous engage dans l'avenue de Bagatelle où après avoir franchi à niveau la ligne de Pécheron,

Nous avons vu dans le prologue que la C^{ie}. C. I. T. exploitait deux lignes de Trams au départ de Gilmann. Le temps est venu de les parcourir. Commençons par la ligne N°1 qui est la plus importante. Les deux lignes avaient leur terminus p^{re} de l'Empire en plein centre ville, à 400^m de la gare St Agnès. En tronc commun elles suivaient l'av. de la gare sur 300^m, puis une courbe à droite à 90° leur permettait d'emprunter le pont de la Madeleine qui enjambe la sortie est de la



l'évitement et la boucle de Mayner marque le terminus du service urbain.

Nous sommes à présent dans la proche banlieue résidentielle. La voie en accotement suit l'avenue sur environ 2^{km}. A partir de l'arrêt de Bagatelle la ligne est établie sur plate forme indépendante jusqu'à l'évitement de linetta PK11,6. Elle longe le lac formé par la retenue du barrage de linetta édifié au confluent de la Kurempal et de la rivière de Kindore.

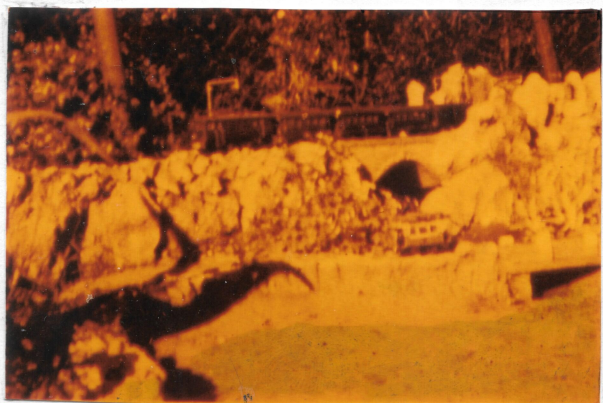




1949

La motrice 742 attend sur l'évitement de Linetta l'arrivée de la 291 que l'on aperçoit sur la route juste à la sortie d'un bosquet. Au dessus des tramways, sur la ligne Cilmann-Pécheron en corniche au flanc de la montagne, l'automotrice 6 et une voiture à 2 essieux monte vers Kindore-Ville.

La motrice 291 assurant un service partiel Empire-Merard qui vient de quitter l'évitement de Linetta va franchir le pont routier sur la Kurempal.



1949

Sur la grande ligne l'omnibus en provenance de Pécheron via Lourwig, formé de voitures à 2 essieux remorquées par l'automotrice 7, descend vers la gare de Cilmann St. Agnés.

Entre Linetta et St. Louis la voie des tramways occupe le centre de la chaussée de la route nationale N° 5 de Cilmann à Blockson. Un convoi en provenance de Kindore-Lac formé par la motrice 743 et de la remorque 334 file vers Cilmann.



1949

La motrice 742 et la remorque 333 franchissent la rivière de Kindore et vont arriver à l'évitement de St Louis. Au dessus sur la grande ligne,



1949

l'automotrice 8 avec 2 voitures et un fourgon descend vers Cilmann.

En décembre 1958 la 743 attend à l'évitement de St Louis le croisement d'un autre convoi venant de Cilmann. Le délabrement tant de la



12. 1958

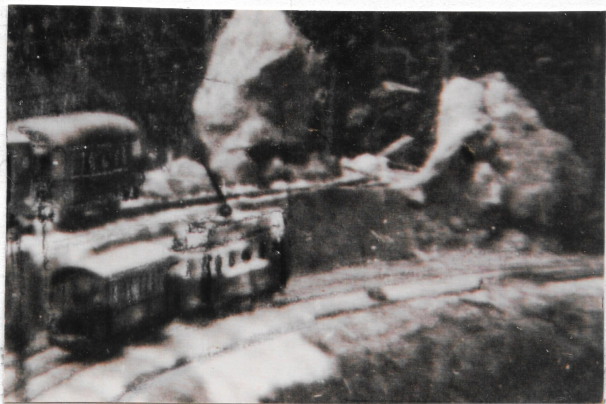
voie que de la motrice qui apparaît dans cette vue annonce une fin proche. En effet le 15 janvier 1959 les trams roulaient pour la dernière fois entre Empire et Mérard.

La motrice 291 et la remorque 248 arrivent au terminus intermédiaire de Merard (Village). Desservant directement le bourg de Merard, il était pourvu d'un évitement permettant la remise en tête de la motrice. Il se trouvait à l'extrémité d'un court embranchement de 250m dont l'origine située au P.K. 13 de la ligne se trouvait juste au dessous du viaduc de la ligne Cilmann-Pécheron.

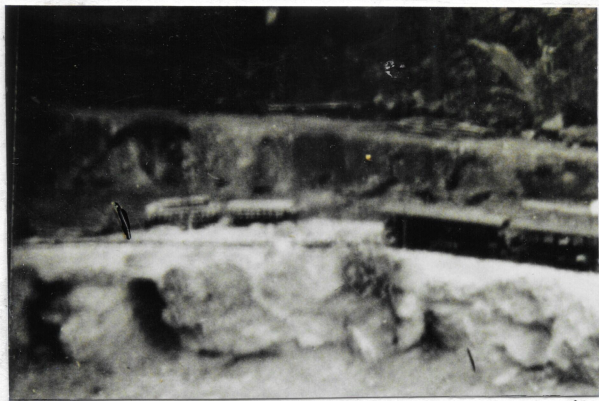


2. 4. 1952

Après une rude montée atteignant 110‰ la ligne, toujours noyée dans la chaussée, franchissait le col de Simiane de même que la voie du Cilmann Côte Nord, avant de redescendre doucement vers le lac de Kindore



1956

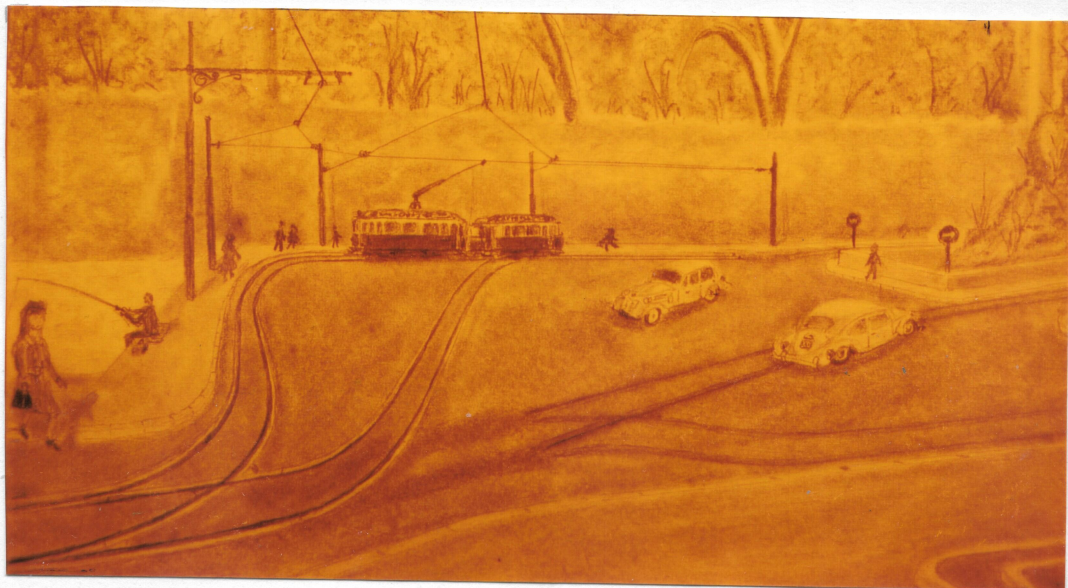


1949

Au col la ligne opère un quart de tour vers le nord. Désormais à double voie, elle emprunte la chaussée de la route intercommunale 53 qui par une pente de 25 ‰ descend en corniche vers le lac. Elle en atteint le bord 600 m avant le terminus. La 742 avec la 334 s'élance vers le col.

Le terminus est établi à l'extrémité nord du lac sur la place de la gare de Kindore-Lac tout près du centre de l'agglomération. La voie se ter-

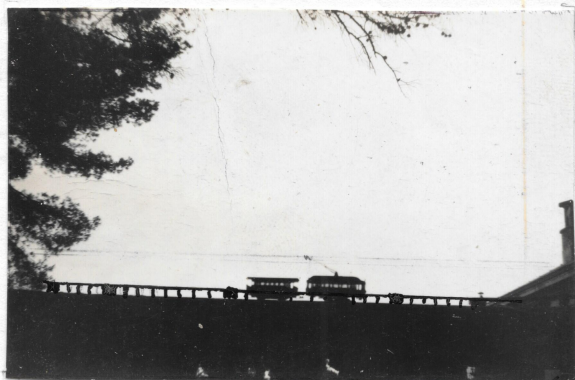
mine au PK.16,3. Autrefois elle continuait vers Ance PK.18,3, Marquitta PK.26,8 où elle retrouvait la ligne N°2 venant de Cilmann par Edmann, et Léon PK.31,3 village forestier au pied des montagnes. Ce tronçon desservant des zones rurales à faible densité de population ne connaissait qu'un très faible trafic. Sa fermeture intervint le 31.4.1948. Le bourg de Kindore-Lac fait partie de la ville de Kindore et y est relié par la route (5^{1/5}) et par la ligne S.C.C.(5^{1/9}). Au terminus sur la place de la gare la 743 et la remorque 248 attendent l'heure du départ.



1951

Dépêchons nous d'aller y prendre place. Nous en descendrons à Cilmann à l'arrêt de la place de la Magdeleine où d'autres convois nous feront découvrir la ligne 2.

Ainsi que nous l'avons vu, la ligne 2 quittait le tronc commun a la sortie du pont de la Magdeleine, qu'est en train de franchir la motrice 733 et la remorque 335, avant de s'engager a droite sur la place du même nom.



1950



1953

Après avoir contourné le rond point central, la ligne croisait a niveau la voie de 0^m76 de la ligne C.T.S. Magdeleine-Clagny. Puis prenant la direction du nord, elle s'engageait dans le B^d d'Edmann qu'elle suivait en double voie jusqu'à la place du Marché, traversant ensuite la rivière Kurempal sur le pont de l'av. F. Mistral.

La sortie du pont marquait la fin de la double voie et l'origine d'un court embranchement (P.K.4) qui se terminait en cul de sac 150^m plus loin dans la petite gare de passage de Cilmann Rive Droite sur la ligne S.C.C. de fort Kurson. Là se trouvait le terminus des navettes du service urbain. Cette vue nous y montre la 1229 en correspondance avec un train pour Fort Kurson.

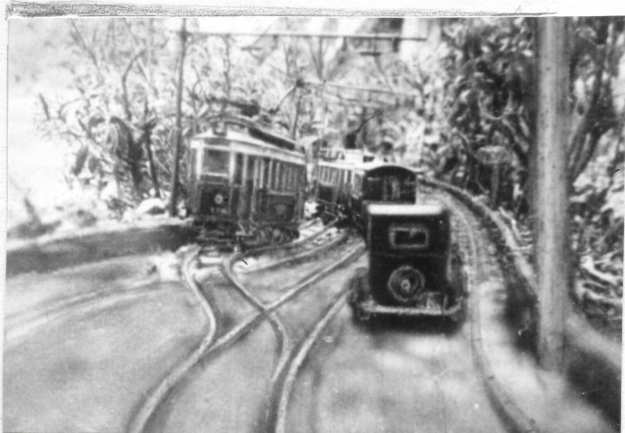


1958



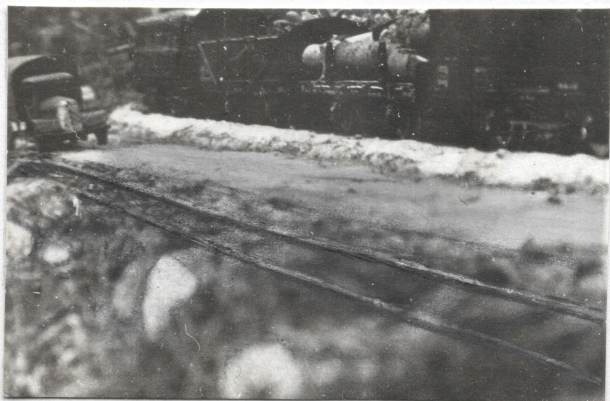
6. 1949

Pendant 4 Km. la ligne en plate forme indépendante et en alignement droit traverse la forêt domaniale d'Edmann dominant de loin la rivière Léon. Ce train réversible "Kodak" 1612^R. 1^{er} fonce en ligne droite vers Edmann.



8. 1950

La motrice à boggies 1216 croise la B vestibulée 742 avec la remorque 333 à l'évitement d'Edmann sur la route nationale N°1 de Cilmann à Pécheron P.K.10,5. L'important bourg d'Edmann se trouve à droite à 50 mètres de l'évitement.



1953

Au hameau du Pêcheur la voie toujours en accotement de la route de Pécheron rejoint sur 600 mètres la ligne S.C.C. de Cilmann à Fort Kurson sur la quelle passe un train mixte.

Peu après Blackmir P.K.
18. petit village bucoli-
que parmi les champs
et les bosquets la
voie quitte l'accote-
ment de la route de
Pécheron et continue
en plate forme indé-
pendante jusqu'au

terminus. Nous sommes vers la fin de l'exploitation. Après avoir franchi la Léo
sur un pont en béton armé la vieille motrice 291, déjà bien délabrée, et désér-
tée par un public qui lui préfère la moderne automobile entame tristement
la montée vers Marquitta.



En septembre 1946 la motrice 742 en provenance de Léo (N° de ligne 7) et Marquitta



vient de quitter l'arrêt
desservant le hameau de
Rozemont, P.K. 20,8, s'élan-
ce dans la descente vers
Blackmir à travers un
bucolique paysage ponc-
tué de champs et de bois
avec en toile de fond les
hautes montagnes qui oc-
cupent le centre de
l'île.

9 1946

Et nous voici arrivé au terminus de Marquitta, P.K 22, petite ville de 3500 âmes, chef lieu de canton, blottie au cœur d'une région forestière et champêtre au pied des sommets enneigés qui forment le toit de l'île Cilmania. Jusqu'au 30 avril 1948 les rails continuaient sur 300 mètres après la station et venaient se raccorder à la longue antenne, qui venant de Cilmann par Kindore montait jusqu'au village de Léo à l'entrée des gorges du torrent du même nom.

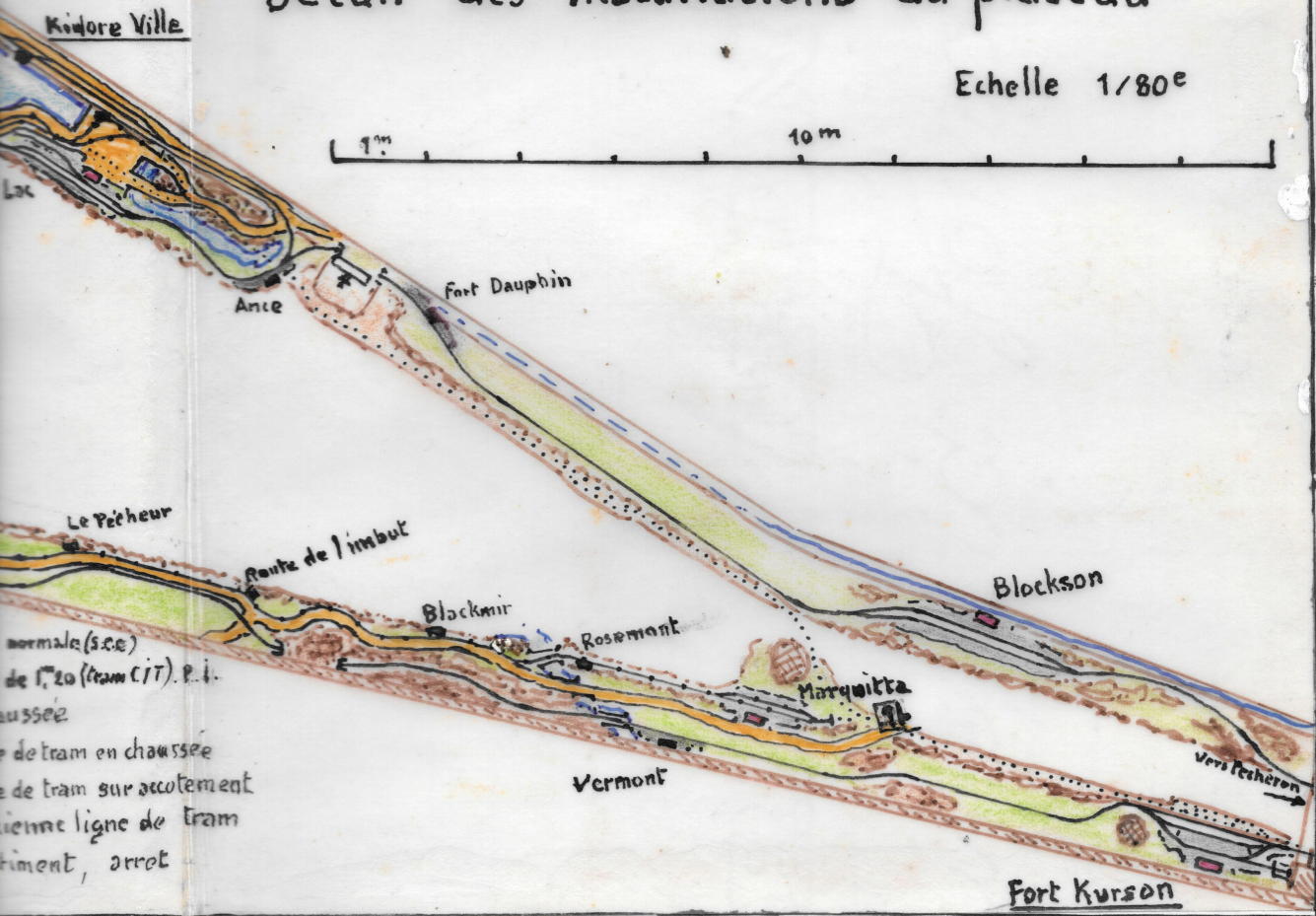
Malgré son tracé favorable et bénéficiant de longues sections en cite propre cette ligne qui desservait une région rurale faiblement peuplée, vit au fil des années qui ont suivi la guerre, s'effondrer son trafic à cause de la concurrence de l'automobile. La fermeture intervint le 30 Octobre 1953, suivie par la dépose immédiate de la voie. Seule resta exploitée, pour quelques années encore, la section urbaine de 4 kilomètres allant de la place de la Magdeleine au Marché.



Par une belle journée de l'automne 1949 la motrice à boggies 1229 et la remorque "Orléans" 63 vont quitter le terminus de Marquitta pour Cilmann place de l'empire.

lignes en service en septembre 1952

Détail des installations du plateau



ipale
tracé
ée, sur

accotement ou sur plateforme indépendante. On peut aussi avec les N^{os} des lignes y suivre les 5 itinéraires exploités, soit deux lignes urbaines N^{os} 3 et 5, une ligne banlieue N^o 4, et deux lignes inter urbaines N^{os} 1 et 2.

Comment la passion des Trams surmonte les temps difficiles et se concrétise dans le modélisme

Nous venons de découvrir au fil de cet album, ces lignes constituant un réseau modèle réduit de jardin, qui en son temps procura à ses constructeurs tout comme à ses nombreux visiteurs, de délicieux instants de rêve et d'évasion.

Mais que de peine et combien d'heures fallut-il pour arriver à ce remarquable résultat? Nous répondrons tout simplement qu'il en fallut beaucoup. Quant à chiffrer tout cela l'idée ne nous en est jamais venue, et pour tout avouer, nous préférons en rester dans l'ignorance. Nous nous contenterons donc de noter dans les lignes qui suivent quelques étapes marquantes qui ont jalonné cette réalisation née de notre passion de toujours pour le rail.

1942, année noire s'il en fût. Le monde est en feu, l'occupant s'installe dans ce qui reste de la France libre, Restrictions, attentats, répression et bombardements sont au quotidien. Dans cet infernal cahot seuls les tramways au prix de bien des sacrifices roulent toujours et donnent encore une trompeuse impression d'ordre et de sécurité. C'est dans ces conditions que la passion de deux adolescents les emmena à reproduire en petit ces infatigables machines qu'ils utilisaient chaque jours.

Dans un premier temps on utilisait de vieux jouets transformés, mais le résultat laissait à désirer. Il fallait donc tout faire! Quelques boîtes de cajot et les tolles d'aluminium (*il n'y avait pas de fer*) tirées de trois ou quatre boîtes de conserve permirent de reproduire à une échelle approximative, mais tout de même assez conforme à leur prototype quelques motrices et remorques du réseau Marseillais. Restait le problème de la voie. Nous ne possédions en tout et pour tout qu'un cercle formé de quatre courbes à l'écartement de 27^{mm} provenant d'un train jep bas de gamme, ce qui fixa du même coup l'écartement des voies du futur réseau.

Des fils de fer et surtout deux gros rouleaux de fil d'aluminium de 30/10^e empruntés sur un chantier, le tout attaché à l'aide de minces fils de cuivre sur des bouts de bois transversaux fournirent la voie et les aiguilles, et le jardin familial l'espace nécessaire. Quant à la motorisation rien n'existant alors, il valait mieux ne point y songer. On poussera

les motrices à la main. Le premier décembre 1942 la première ligne, longue de 20 mètres, était inaugurée en présence des copains. Et cela fonctionnait, et même plutôt bien, c'était merveilleux! La Compagnie Inter Urbaine de Tramways venait de naître et avec elle l'île Cilmanis. Les rails de l'évasion étaient enfin en service...

Nous ne nous étendrons pas sur les innombrables péripéties qui jalonnèrent l'existence de ce premier réseau. La technique évolua rapidement. Des essais de motorisation eurent lieu avec des fortunes diverses, dont un essai d'électrification en 220 volts avec lampe en série qui aurait certainement tourné au drame sans la présence d'esprit du mari de ma sœur qui arracha les fils in extremis, et on s'en tira avec quelques bonnes brûlures.

En 1946 le réseau comptait cinq lignes totalisant plus de 120 mètres quand survint un événement capital. Peu à peu les restrictions s'étaient estompées et la vie redevenant normale arrivaient les objets de loisir. C'est alors que mon ami et partenaire modéliste acheta un train JEP à l'écartement "O" de 35^{mm}. Extrayant moteur et mécanique de la locomotive jouet, il remonta le tout sur un engin de sa fabrication (*fausse loco diesel*). Puis s'inspirant des rails en fer blanc, il en construisit de semblables à l'aide d'un gros eteau en repliant plusieurs fois des bandes de fer blanc tirées de boîtes de conserve, à l'intérieur desquelles est passé un fil de fer, retiré par la suite, qui sert à former le champignon du rail. Ceux-ci étant cloués sur de grossières traverses confectionnées dans des planches de caisses. En moins de deux mois il construisit ainsi dans son propre jardin une ligne de plus de 30 mètres avec gare et dépôt et qui fonctionnait parfaitement! L'idée était géniale, mais il y avait une ombre au tableau. En effet je ne pouvais me résoudre à ce troisième rail central inesthétique et irrealiste, et qui de plus cause les jours de pluie d'énormes pertes de courant. Il y avait aussi le problème des engrainages à l'air libre qui se trouvaient souvent bloqués par de minuscules graviers. La solution n'était cependant pas très loin.

Nous sommes au début de l'année 1947, et c'est le moment où sortent les premiers trains de la marque B.L.Z. dont les locomotives possèdent une mécanique protégée par un carter entièrement fermé. C'était la solution, mais ces engins n'étaient pas donnés. 5000 francs de l'époque pour la seule locomotive! Tant pis, j'avais quelques économies destinées à acheter un vélo neuf, le vieux tiendra bien encore quelques temps! Sur ce, j'achète deux BLZ. Quant à la prise de courant, les tramways serviront encore une fois de modèle. L'alimentation s'effectuera par un fil aérien et le captage du courant fera appel à un archet. Les pentographes plus dif-

1
 faciles à construire viendrons plus tard. Le fil de contact alimenté sous 24 volts est supporté par des poteaux formés par de gros fils de fer recourbés sur lesquels sont fixées des perles. A l'intérieur de celles-ci passe un petit fil de cuivre verni qui sert de transversal sur lequel vient se fixer la ligne de contact qui consiste en un fil de cuivre de 7/10^e bien tendu. C'est réaliste et l'isolement est parfait même les jours de pluie. Ainsi les plus gros obstacles étaient surmontés. Une ligne de 44 mètres a voie de 35^{mm} construite selon ces principes vint se superposer aux 130 mètres des lignes de tramways à voie de 27. A cette époque fut également réalisée à l'aide d'un moteur "Jaky" d'engrenages "Meccano" et de roues "Hornby" la première automotrice de dessin libre entièrement maison. C'était l'apogée de ce premier réseau, mais c'était aussi son chant du cygne.

Nos connaissances en la matière avaient entretemps beaucoup évoluées et nous ne pouvions plus nous contenter de ces lignes établies selon le gré de notre fantaisie sans plan ni calculs. C'était l'époque où je me préparais à partir pour mon service militaire que je devais effectuer dans les transmissions au Maroc. C'était une magnifique occasion pour repartir sur des bases solides. Je consacrais donc durant la fin de 1947 et le début de 1948, tout mon temps libre à faire un relevé extrêmement précis à l'échelle du 1/20^e, des lieux avec angles, dénivellations, et toutes mesures utiles. Tout cela avec les conseils d'un ami géomètre également passionné du rail. Le 30 avril 1948, la presque totalité du réseau était déposé, tandis que le 11 mai j'embarquais pour le Maroc via Oran, avec dans mes bagages la matière nécessaire à l'élaboration de mon projet.

Labas je fus aidé par la chance. Connaissant parfaitement l'alphabet morce je fus affecté en tant que radiotelegraphiste à la tenue d'un poste dans le Bled, ce qui me dispensait de toutes les servitudes inhérentes à la vie de caserne, et me laissait le temps libre nécessaire à la mise au point de mon projet.

C'est ainsi que le 30 avril 1949, un an jour pour jour après le démontage de notre premier réseau, et trois semaines après mon retour en permission libérable le premier coup de pioche de la nouvelle installation était donné, et vous connaissez la suite...

Ce réseau qui nous fit tant rêver durera dix ans. Il fut modifié et amélioré à plusieurs reprises jusqu'à un beau jour de 1959 où les techniques ayant énormément progressé entre temps, il dut à son tour céder la place à une autre réalisation bien plus sophistiquée, mais cela est une autre histoire.

Plan des lignes en service au 31. 12. 1947.



Echelle 1:200 1m. 10m.

Il s'agit des lignes du tout premier réseau qui rayonnait à partir du terminus central de Hanoi. Elles ont été ouvertes dans l'ordre suivant: Pheon-Louwig, 1.12.1942, prolongée à Hanchansara début mars 1943. San Pedro-Moussim, octobre 1943 et Laigle-Kindore le 20.11.1943, prolongée à Linetta en janvier 1945. En mars 1945 est ouverte l'antenne Maquitta-Cimann, tandis que Louwig-Fort Rouge marque le 3.8.1947 la dernière extension du réseau de tramway. La ligne de chemin de fer électrifiée à voie normale de Cimann à Blockson avait été ouverte quant à elle en mai 1943. Apart les 2 tronçons Maquitta-Cimann et Kindore Linetta, tout le réseau fut déposé le 30 avril 1948.

En guise de conclusion.

Si les pages qui précèdent vous ont fait un peu rêver et ont peut-être éveillé en vous le désir de goûter à cet extraordinaire moyen d'expression et de dé-lassement qu'est le modélisme, notre but sera atteint.

Alors avant de refermer ces pages, continuez un moment à rêver en contemplant cette carte de l'île imaginaire de Cimanía, havre de joie et de paix au cœur de la tourmente telle que l'inventèrent un jour de 1943 deux jeunes adolescents passionnés de chemin de fer. Vous comprendrez à ce moment tout ce que furent pour eux les Rails de l'Évasion.



Dessin de mars 1944

En mars 1944 un convoi de la ligne Pácheron-Kindore vient de marquer l'arrêt de Wespierre et monte vers le

10 km.

