



Le Train Jaune

Les fiches documentaires



N°6 – Mars 2013



par Julien Bouton

LES INDISPENSABLES DE LA LIGNE

Dans ce nouveau numéro des fiches documentaires du Train Jaune, nous allons découvrir des éléments peu évoqués mais très importants de la ligne de Cerdagne. Tout d'abord, la ligne télégraphique, qui longeait, il y a peu, la ligne. Les poteaux ont été déposés durant l'année 2012. Elle ne servait plus, mais donnait un cachet à une ligne de la France profonde. Il faut savoir que cette ligne télégraphique pouvait servir en cas d'incident sur la ligne. Les automotrices étaient pourvue d'un poste portatif que l'on reliait directement sur les câbles au moyen de perche prévue à cet effet.

(Ci-dessus), Un train se dirige vers Bolquère, dans un paysage figé par la neige. Photo: Julien Bouton (Février 2013).

(Ci-contre à gauche), Un poteau télégraphique peu après la gare de Saillagouse. Photo: Julien Bouton (Avril 2010).



<http://modelisme.uaicf.asso.fr/>

L'autre élément implanté sur la ligne du Train Jaune est le support du parafoudre. On les trouve seulement sur le plateau cerdan du PK 28 au PK 40. En effet, cette région est sujette à des violents orages pouvant endommager les installations. Pour prévenir d'éventuel incident, la compagnie du Midi a fait installer des parafoudres comme sur la photo ci contre.

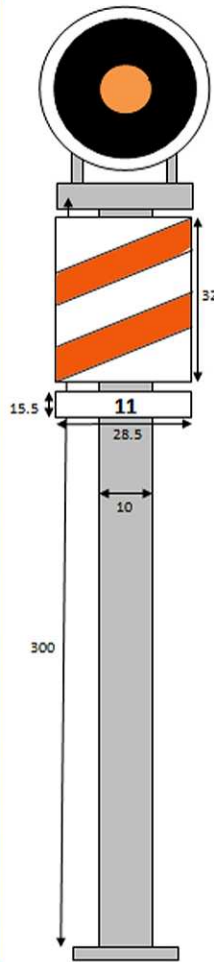
(Ci-contre à droite), Un parafoudre installé à proximité de la gare de Bolquère. Photo : Julien Bouton



Dans chaque gare de croisement, on trouve un signal spécifique à la ligne du Train Jaune ainsi que diverses pancartes métalliques utiles aux conducteurs. Il y a quelques années, on pouvait trouver des panneaux indicateurs de vitesse. Ils sont aujourd'hui supprimés.

(Ci-dessus à gauche), deux panneaux caractéristiques de la ligne de Cerdagne. Informant des risques ferroviaires. L'un pour le danger du troisième rail, l'autre pour la traversée des voies. Photo: Julien Bouton (Janvier 2013)

(Ci-contre à gauche), On peut apercevoir le signal juste avant l'aiguille de la gare de Fontpédrouse ainsi que la pancarte d'autorisation de départ pour le conducteur. Photo: Julien Bouton (Avril 2012)



Le signal ci-contre se trouve dans les gares intermédiaires dites de croisement. Les trains y sont normalement reçus sur la voie de gauche. Les aiguilles d'entrées sont talonnables et disposées pour que le train s'engage sur la voie de gauche. Le signal est là pour le contrôle de position de l'aiguillage, constitué par un feu jaune fixe. Il est implanté en avant de cet appareil de voie. Le conducteur entre gare que si ce feu est allumé; dans le cas contraire l'arrêt est obligatoire avant l'aiguillage. Les vitesses pratiquées sur la ligne varient de 30 à 50 km/h en fonction du profil de la ligne. Il existait, il y a quelques années, des panneaux d'abaissement de vitesse de forme carrée à fond noir, avec un triangle jaune pointe en bas sur lequel est indiqué la vitesse. Les panneaux de reprise de vitesse ont la même forme, sauf que la pointe du triangle est en haut. Ils sont aujourd'hui tous déposés. Toutes les gares d'arrêt général sont précédées de chaque côté, d'une pancarte gare ainsi que d'un repère d'entrée constitué par un chevron pointe en bas, placé avant l'aiguillage d'entrée.

En bout de quai, on trouve une pancarte "ATTENTION, départ après autorisation du chef de ligne". Elle rappelle au conducteur qu'il lui faut demander l'autorisation de départ avant de partir.



(Ci-dessus), Le signal de positionnement de l'aiguillage en gare de Fontpédrouse. Au fond, on peut voir les restes du bâtiment "commutateurs" Photo : Julien Bouton (Janvier 2013)

(Ci-contre à droite), Pancarte indiquant le rappel de l'obligation de demander l'autorisation de départ au chef de ligne. On trouve aussi des chevrons pointe en haut. Photo : Julien Bouton

(Ci-dessus à droite), Exemple de panneaux de ralentissement (40km/h), de relèvement de vitesse (55km/h) et une pancarte gare. Plan: Julien Bouton





Voici en exclusivité, les premières photos de l'automotrice Z100 reproduit par Train d'Antan. Dans quelques semaines, les premiers stages de montage auront lieu à Chartres en Mars et Perpignan en Avril. En attendant, les associations continuent les travaux sur le futur réseau Train Jaune. Par exemple, Le Modélisme Rail Catalan avance les travaux sur le futur viaduc Séjourné. N'oubliez pas d'envoyer des photos de vos travaux à Julien Bouton (jb.train66@orange.fr) ou à Pierre Lherbon (pierre.lherbon@wanadoo.fr) pour les voir dans les prochains bulletins.



(Ci-dessus à gauche), L'association de Perpignan continue les travaux sur le réseau Train Jaune. Photo : Julien Bouton

(Ci-contre à gauche), Un train se dirige vers Font Romeu dans un paysage blanchi par la neige. Photo: Julien Bouton (Février 2013)