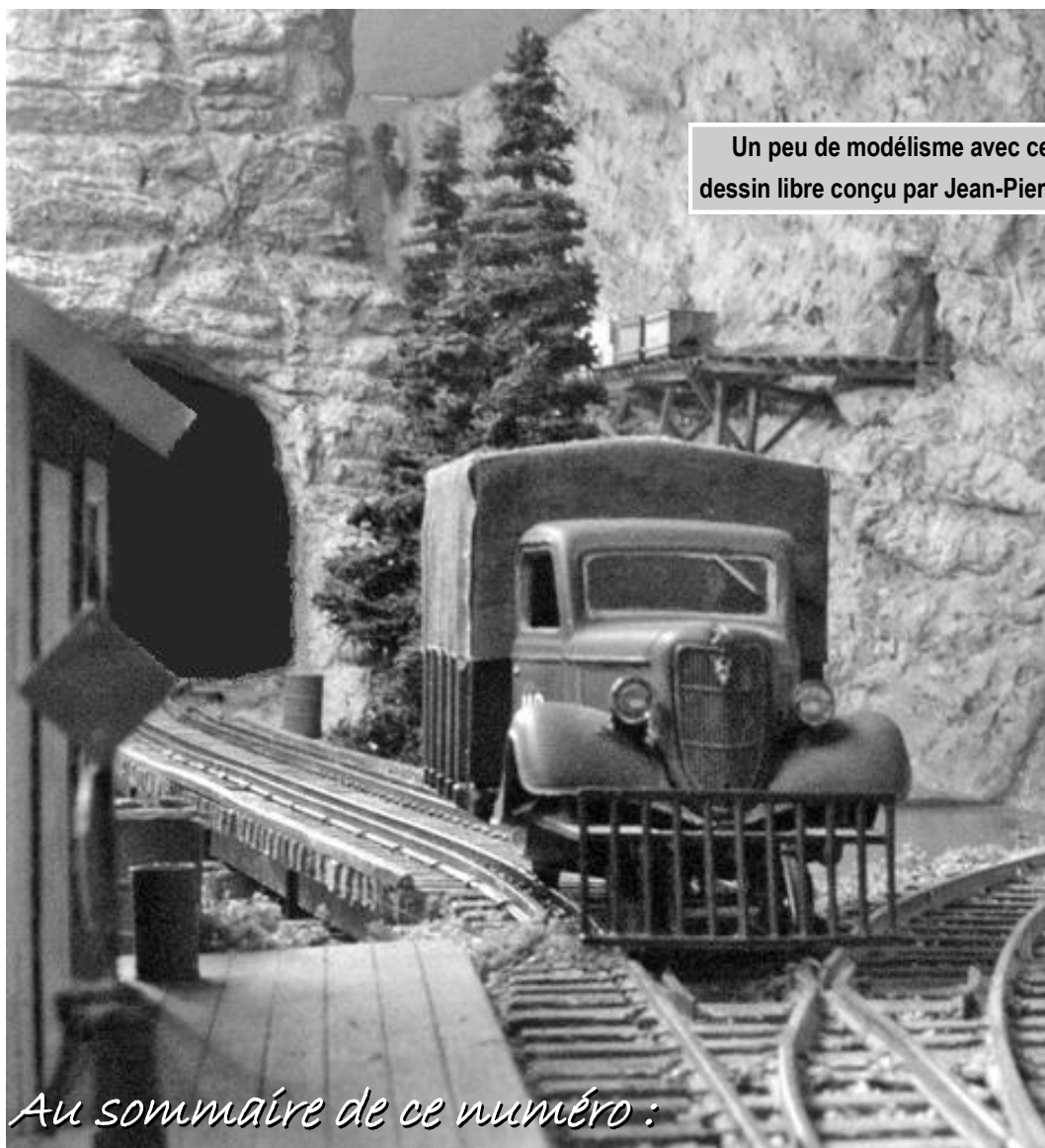


N° 72

La Gazette

JUIN
2011

des secondaires et des amateurs de voie étroite



Un peu de modélisme avec cet engin de
dessin libre conçu par Jean-Pierre Dumont

Au sommaire de ce numéro :

- ➡ **EXPOSITIONS :** EXPO-TRAINS à Walferdange
ONTRAXS à Utrecht
- ➡ **HISTOIRE :** Les voies ferrées d'Hourtin
Le Verdon
La Zouille (1ère partie)
- ➡ **MODÉLISME :** Une Galloping Goose à la française



BULLETIN
DE LIAISON
DES MEMBRES
DU GEMME

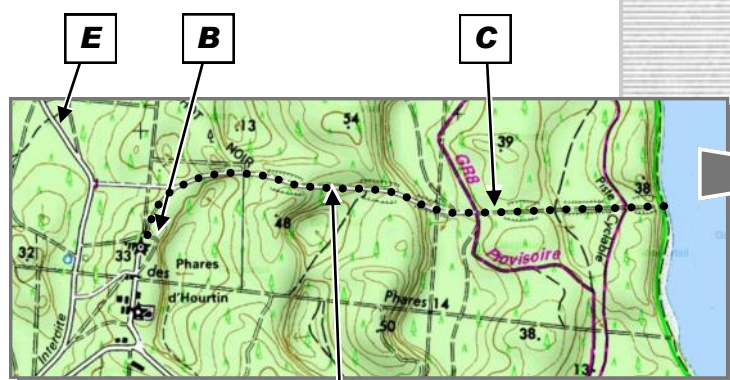
LES VOIES FERRÉES DE LA FORÊT D'HOURTIN

En 1993, nous vous avions promis de vous parler de ces chemins de fer à voie étroite, afin de boucler le dossier concernant la pointe de Grave.



C'est donc avec... un peu de retard que nous le faisons aujourd'hui !

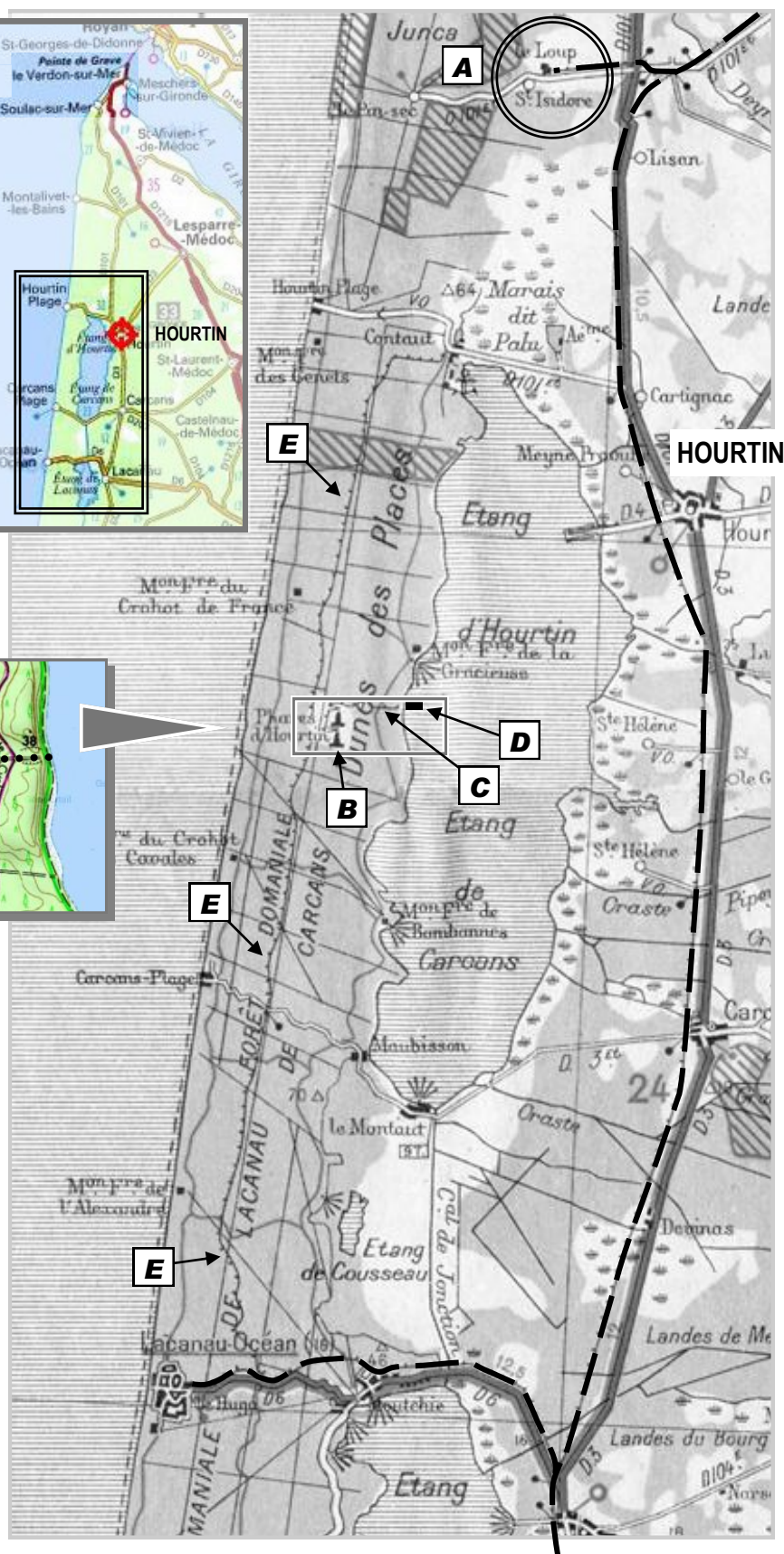
> Exploration 1993 : Patrick Deludín + Marc Guyet
Photos (1993), documents & dessin : Patrick Deludín

Sur cette carte MICHELIN de 1947, on distingue nettement les voies étroites qui sillonnaient la forêt d'Hourtin.



Tracé de la voie mise en œuvre pour la construction des phares d'Hourtin

-  Réseau de la S.E. Gironde (voie normale)
-  Réseaux en voies étroites
- A** Scierie du Flamand
- B** Phares d'Hourtin
- C** Voie établie pour la construction des phares d'Hourtin
- D** Embarcadère
- E** Voie-mère d'exploitation de la forêt



Les voies étroites ont sillonné la forêt d'Hourtin ; citons, parmi celles dont l'histoire, à défaut du tracé, nous est parvenue :

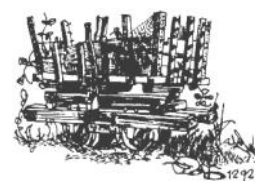
- ◇ la construction des phares jumeaux (à l'époque d'Hourtin nécessita la création d'une ligne à voie étroite de 1,5 km entre l'étang de Carcans et le site, pour l'approvisionnement des matériaux de construction. Ceux-ci venaient d'Hourtin par bateau, et un quai avait été construit sur le lac pour le déchargement.
- ◇ en 1889, pour l'exploitation de la forêt (poteaux de mines destinés à l'Angleterre), furent établies des lignes d'abord en voie de 70 et à traction animale, sur lesquelles on greffait des antennes mobiles au gré des besoins et suivant les coupes. Ces voies sont passées à l'écartement de 60 cm en même temps que leur motorisation.



Anciens appontements sur le lac d'Hourtin : on peut supposer que celui en bois est le plus ancien, ensuite remplacé par l'ossature en béton.



Arrivée de la voie près du phare nord, qui a conservé sa fonction première (le phare sud est devenu une "oreille" militaire).



Énorme remblai destiné à franchir l'espace séparant 2 dunes entre le lac, qu'on discerne au fond, et les phares dans notre dos.



Les rares vestiges du tracé qui restent sont difficilement accessibles, puisque la voie-mère traversant le massif boisé du nord au sud a fait place à une piste forestière interdite à la circulation automobile (sauf pour une certaine AX blanche...).

Les voies ont depuis longtemps disparu de leur emplacement d'origine, mais en 1993 elles servaient à entreposer les bidons destinés à collecter la résine de pin : celle-ci était encore utilisée pour fabriquer l'essence de térébenthine (désormais issue d'un dérivé du pétrole).



Châssis de wagon en voie de 70 (Scierie de St Isidore).

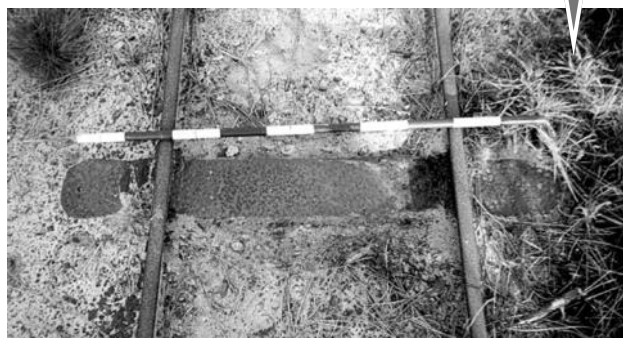


Pour l'entreposage des tonnelets de résine en aluminium, l'écartement a été déplacé à 43 cm, ce qui correspond à l'extérieur des 2 nervures circulaires de renfort des tonnelets.

On retrouve les 3 types de traverses connues dans le secteur : bois avec emplacement fraisé de la voie de 60 (fixation par tire-fonds), métallique à bout arrondi avec un retour vertical périphérique (genre Decauville) et métallique en U retourné.

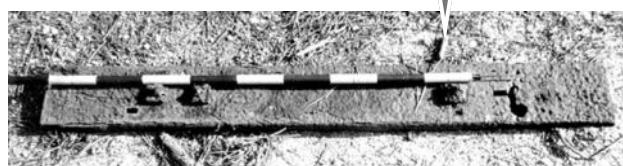


Rare exemple de voie encore en place : traverse métallique à bout arrondi, écartement de 60 cm.

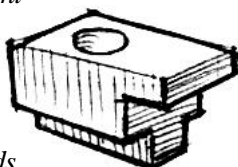


Traverse bois anciennement en voie de 60 : les rails étaient fixés par des tire-fonds.

Traverse en U d'origine inconnue.
Elle mesure 1300 x 150 mm.



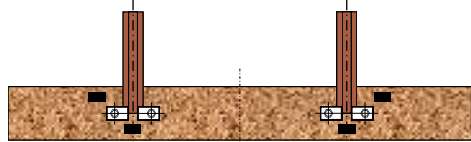
Les traverses en U retourné présentent 8 lumières rectangulaires qui permettent astucieusement de régler l'écartement à 60 ou 70 cm selon l'emplacement de tire-fonds spéciaux, disons plutôt des crapauds.



Vue de dessus, la traverse et ses 8 lumières



...avec les crapauds pour voie de 60



...et pour voie de 70 cm d'écartement



Quelqu'un connaît-il le fabricant de cet ingénieux type de traverse, et peut-il nous en dire plus ? ■

UN DERNIER

DES DATES

Ce réseau, situé dans la pointe du Médoc, relie les localités du Verdon, la Pointe de Grave et Soulac. Sa situation géographique au bout de la presqu'île du Médoc est certainement pour quelque chose dans le fait qu'il soit peu connu. Pourtant ses voies métriques puis normales, imbriquées ou pas, sa voie-mère longue de presque 10 km, et ses deux points d'embranchement sur le réseau Midi puis SNCF, ses grues américaines au gabarit US, ses locotracteurs à voie normale tirant des wagonnets métriques, ses draisines, en faisaient un chemin de fer industriel de premier ordre.

Il est historiquement très ancien puisque ses origines remontent à 1843 lors de la construction de la première digue située à la pointe de Grave. A l'origine conçu pour apporter le matériel nécessaire à la construction des digues et épis conçus pour lutter contre l'érosion des terres par la mer, ce réseau s'est développé et a permis de maintenir les différents ouvrages en état par la suite.

On peut diviser son existence en quatre grandes parties :

- 1/ La construction - 1843 à 1924,
- 2/ La modernisation du réseau - 1924 à 1939,
- 3/ Le réseau durant la guerre - 1939 à 1945,
- 4/ Époque 1945 à la fin des années 80.

Christophe Mercier



