

Le « tacot d'Terzelle »

Souvenirs de Léon Mazoit datés du 9 septembre 1989.

« Le tacot d'terzelle ? M'en parlez pas. C'est une partie de mon enfance et de mon adolescence. Alors, pensez si je m'en souviens ! En parler me flanquera sans doute un peu le cafard. Mais, qui sait ? Peut-être en serai-je un peu rajeuni. Alors, ne portez pas peine, je vais faire de mon mieux.

Né à Trezelle avant la guerre de 1914, j'y ai habité jusqu'en 1931. Donc, le tacot, je le connaissais bien. D'autant plus que de la fenêtre de ma chambre je voyais la gare et aussi la ligne de Cindré, avec cette côte qui, pour certains trains très chargés, exigeait deux locomotives : l'une en tête, l'autre en queue. Cette dernière n'était pas attelée : elle poussait jusqu'au moment où, tout en haut de la côte, le mécanicien de celle de tête, par un joyeux coup de sifflet prévenait l'équipage de celle de queue que « c'était gagné » et que désormais il se sentait assez grand garçon pour mener son train à bon port.

A la gare, il y avait quatre trains dans la matinée, à des heures différentes. Mais le soir, quatre trains s'y rencontraient, y séjournant entre 15 et 30 minutes environ : Lapalisse-Dompierre ; Dompierre-Lapalisse ; Digoin-Varennes/Allier et Varennes/Allier-Digoin. Cette rencontre quotidienne faisait que d'aucuns disaient : « Trezelle, c'est le Saint-Germain des Fossés de l'Economique. » Car, à l'époque, Saint-Germain était une très grande gare...

(...)

Le tacot (à ma connaissance, personne n'employait un autre terme) était un chemin de fer à voie unique, de 1 mètre de largeur, ce qui impliquait que les croisements ne pouvaient s'effectuer que dans les gares. Dans celles-ci, en effet, il y avait à cette intention, au moins deux voies et le plus souvent trois, voire quatre (voies de garage). A Trezelle je crois me souvenir qu'il y en avait au moins six.

Au lieu d'être constitué de cailloux comme pour les grandes lignes, le ballast était fait de sable. Par contre, la fixation des rails était assurée par des tirefonds vissés dans des traverses de chêne, comme pour les voies normales, mais tirefonds et traverses étant d'un calibre inférieur. Les aiguillages fonctionnaient sur le même principe que les aiguillages à main des voies de 1.33m. Sur les grandes lignes, les raccordements entre rails ont lieu l'un en face de l'autre. Sur les tacots que j'ai connus, il en allait différemment, ils étaient placés en quinconce. Si cette disposition évitait une forte secousse à chaque raccordement, elle avait le grave défaut de donner un tangage prononcé aux trains, dont les wagons penchaient tantôt d'un côté, tantôt de l'autre.

La traversée des routes et chemins se faisait par des passages à niveau sans barrières protectrices. Pour prévenir piétons, cyclistes et conducteurs de voitures auto et hippomobiles ainsi que de tous autres attelages, un panneau était planté sur la droite de la route, à environ 2 mètres de la voie. En outre, le mécanicien donnait un vigoureux coup de sifflet à 100 – 150 mètres avant le passage à niveau et le renouvelait plusieurs fois jusqu'à la traversée.

A la sortie nord de la gare de Trezelle, jusqu'un peu plus loin que la dernière maison du Gabouillat on pouvait croire que le tacot était un chemin de fer à voie double. En effet, les

lignes de Lapalisse-Dompierre et Varennes-Digoin, après s'être chevauchées, circulaient parallèlement pendant environ 200 mètres, puis celle de Digoin s'éloignait à droit par un brusque tournant à l'est, se dirigeant vers le hameau de la Grange qu'elle laissait ensuite au nord.

Tout au long de la voie, une ligne téléphonique permettait d'assurer la communication des gares. L'entretien des voies et des annexes était assuré par des équipes de cantonniers du chemin de fer. Le transport du matériel nécessaire à ces opérations se faisait sur des lorries. Lorsque le chantier était un peu éloigné, ce lorry était accroché à la queue d'un train, puis détaché à proximité du lieu des travaux. Lorsque le trajet était court, les cantonniers se relayaient à pousser le lorry. En cas de besoin, pour permettre le passage d'un train, par exemple, on déraillait ce lorry sur le côté de la voie. Les cantonniers étaient groupés par équipes, sous la conduite d'un chef cantonnier, tel M. Miniaud à Trezelle.

La construction des lignes avait nécessité l'emploi d'un très grand volume de sable. En particulier à Trezelle, on fit un très large emprunt au sable que la Besbre avait déposé. On créa ainsi un véritable lac qui, au début, atteignait jusqu'à 6 mètres de profondeur à certains endroits. Ce lac allait depuis une centaine de mètres en amont du confluent de la Tèche, jusqu'à proximité de l'endroit où se trouvait la gare. Ce tronçon de rivière a, dès lors, pris le nom de « l'excavateur », ce qui indique que le sable était extrait par un appareil à godets, vraisemblablement monté sur bateau.

Le personnel et le matériel nécessaires à la construction des lignes avaient été importants : géomètres, géologues, dessinateurs, terrassiers, carriers, chefs de chantiers ... excavatrices, foreuses, mines, etc Ces chantiers, qui se déplaçaient à mesure des progrès de la construction et qui disparaissaient lorsque deux tronçons avaient été raccordés, avaient créé une grande animation le long du tracé, apportant, en particulier dans les cafés, restaurants et les rares hôtels un regain d'activité provisoire générateur de profits. Particulièrement, disait-on, chez la mère X, au hameau de la Brosse, à mi-chemin entre Lapalisse et Trezelle, au sujet de laquelle on colportait des histoires trop corsées pour être crédibles. On affirmait, par exemple, qu'un soir où il y avait presse et où on venait de lui commander une omelette de 12 œufs, la mère X, trop pressée pour chercher le beurre ou n'en ayant plus, avait pris sa chaussette pour essuyer la poêle....

Maintenant que nous avons construit la ligne, voyons un peu le matériel roulant. Nous commencerons, bien sûr, par les locomotives. Elles comportaient, de chaque côté, une roue porteuse avant, deux motrices et (je n'oserais l'affirmer, mais j'en suis à peu près persuadé) une porteuse arrière. Pas de tender, le charbon, en général des briquettes, était entassé à l'arrière de la cabine où se tenaient mécanicien et chauffeur. Les trajets n'étant jamais très longs, la réserve n'avaient pas besoin d'être importante. Quant à l'eau elle était stockée dans un réservoir situé de chaque côté de la locomotive, à peu près au milieu. La fumée était expulsée par une cheminée relativement haute, située à l'avant. J'ai failli oublier un organe capital : le sifflet, placé à l'avant de la cabine. Cet organe était important car, eu égard aux très nombreux passages à niveau, au fait que le sifflet permettait une correspondance en code avec le chef de train, servait à aviser la prochaine gare de l'arrivée imminente du train et peut-être à d'autres usages, le tacot ne restait pas longtemps silencieux.

Le ravitaillement en charbon et en eau s'opérait dans les gares pourvues d'un dépôt, c'est-à-dire les têtes de ligne et Trezelle. L'eau était emmagasinée dans un château d'eau cylindrique en tôle épaisse surmontant un petit bâtiment en maçonnerie, qui contenait, entre autre, la pompe d'alimentation du château d'eau. Un dispositif de vanne permettait le remplissage du réservoir de la locomotive grâce à une colonne montante et une manche en toile. A Trezelle, le château d'eau se trouvait à la partie amont de la gare, presque en bordure de la Besbre, à proximité du dépôt. La pompe était alimentée en vapeur par la locomotive de réserve qui venait se placer à l'endroit où elle pouvait se raccorder à la conduite de vapeur. L'eau provenait d'un puits creusé dans les alluvions, en dessous du château d'eau. Un système de flotteur, poulies et index extérieur permettait de connaître à tout instant le niveau du château d'eau. A proximité se trouvait la plaque tournante permettant de faire faire demi-tour aux locomotives. Pas de moteur pour la faire tourner, mais chauffeur et mécanicien qui, appuyés contre la « machine », s'arc-boutant et poussant sur leurs pieds, faisaient effectuer la manœuvre.

Les locomotives tiraient soit des trains de voyageurs-marchandises, soit des trains de marchandises, soit des trains composés uniquement de wagons de voyageurs. Ceux-ci étaient très rares. Il fallait une occasion telle que le Concours Agricole de Moulins pour qu'on formât un tel train. Bien entendu, le tout était complété par un fourgon destiné au transport des vélos et des petits colis, du courrier postal et utilisé par le personnel en déplacement (hommes d'équipes ou autres se rendant à leur lieu de travail ou en revenant). Le fourgon était le domaine du « chef de train » qui, en plus des tâches impliquées par les transports ci-dessus, était chargé du contrôle des billets des voyageurs, du serrage des freins à main et, entre le 1^{er} novembre et le 31 mars, du chauffage des wagons de voyageurs. Pour lui permettre d'accomplir ces diverses missions, les wagons de voyageurs étaient à côté du fourgon, celui-ci étant le plus souvent en queue.

Le chef de train était pourvu d'une trompette métallique afin de donner le signal du départ au mécanicien. En effet, si le chef de gare ou son représentant donnait, d'un vigoureux coup de sifflet, l'autorisation de partir, le train attendait ensuite le coup de trompette du chef de train, ordre de départ, auquel succédait, en dernier, le coup de sifflet du mécanicien, indiquant le départ : « Roule tacot ! » les wagons de voyageurs comportaient deux classes. Ils n'avaient pas de compartiments, étant traversés longitudinalement par un couloir situé entre deux rangées de banquettes de quatre places chacune, dirigées deux vers l'avant, deux vers l'arrière. Pour autant que ma mémoire soit fidèle, il y avait 12 places en première classe et entre 30 et 40 en seconde où les sièges étaient en bois. Ceux des premières étaient capitonnés et recouverts de tissu. Le chauffage était assuré par un poêle à charbon installé dans le vide ménagé dans la cloison séparant les deux classes. Il chauffait ainsi les deux parties en même temps, mais eu égard à la différence des volumes, on avait chaud en première, mais en seconde, surtout à l'autre bout !!! Brrr.

Les wagons étaient constitués d'une longue caisse sur roues, sans boggies, bien entendu, terminée à chaque extrémité par une plateforme à l'air libre, avec le dispositif de manœuvre du frein. On accédait à ces plateformes par un escalier latéral de 3 marches. Elles permettaient de pénétrer dans la partie close des wagons. Des vitres latérales pouvaient être fermées ou ouvertes totalement ou en partie grâce à une courroie. Lorsque le temps le

permettait, quelques voyageurs occupaient la plateforme mais la majorité des utilisateurs préféraient voyager assis. L'éclairage était pauvre. Il était assuré par des lampes à huiles dont je ne vous indiquerai pas les emplacements, ayant peur d'être trahi par ma mémoire car, bien entendu, j'ai aussi connu l'éclairage à huile sur le PLM et même sur l'Est et je pourrais confondre.

Les wagons de marchandises étaient de trois types : ceux dotés d'un toit, dits wagons à bestiaux, les wagons découverts haut (demie hauteur des wagons à bestiaux) et les wagons plats, dont les côtés ne dépassaient pas 40 à 50 cm de hauteur. Ces trois sortes de wagons correspondaient aux wagons classiques des grandes lignes, toutes proportions gardées. On transportait de tout dans ces wagons : bestiaux, charbon, bois, meubles etc ... J'ai même vu, en 1917, un wagon avec les restes d'un avion abattu près du front. Le pilote était le fils adoptif d'un couple trezellois habitant les Rois. Que sont devenus les restes de cet appareil entoilé ? Le plus souvent les wagons de marchandises utilisaient des trains mixtes voyageurs-marchandises, mais il y avait aussi quelques trains réservés aux seules marchandises. Je crois qu'ils étaient réguliers, mais quelle était leur fréquence ?

Ces wagons de marchandises n'allaient pas tous du point de départ jusqu'au terminus. Beaucoup étaient destinés aux gares intermédiaires, d'autres devaient emprunter une autre ligne, donc changer de voie à Trezelle, ce qui obligeait à effectuer des « manœuvres », donc couper le train en deux ou davantage de tronçons, de façon à amener les wagons sur la voie qu'ils devaient prendre ensuite ou sur la voie de garage s'ils avaient atteint leur destination. Ces manœuvres étaient faites par un ou plusieurs « hommes d'équipe » dans les gares importantes. Il s'agissait de scinder le train, commander au mécanicien mises en marche, arrêts, reculs, arrêts ... , de manœuvrer les aiguillages, etc ... Les ordres étaient donnés à l'aide de signaux-drapeau rouge pendant la journée, lanterne portative l'obscurité venue. Dans les petites gares, c'est le chef de gare et le chef de train qui faisaient les signaux et manœvraient les aiguilles.

Il aurait pu, un soir, y avoir une grave catastrophe à Trezelle, mais le saint patron des cheminots et celui des voyageurs avaient dû se mettre d'accord pour l'éviter. Voici les faits : aux environs de 18 heures, ainsi que je l'ai dit au début, quatre trains se rencontraient à la gare de Trezelle, n'arrivant pas tous à l'heure exacte, en fonction des manœuvres à effectuer le long du trajet. Un soir, par suite d'un mauvais fonctionnement des freins, le train venant de Cindré, riche de l'élan que lui avait donné la forte pente, a traversé la gare en trombe, accompagné de coups de sifflet ininterrompus, ne s'arrêtant qu'au Gabouillat ! Vous imaginez-vous ce qui se serait passé si un train en cours de manœuvre s'était trouvé aux aiguillages du cimetière ? Quand je vous le disais que seule l'intervention conjuguée de deux saints patrons avait pu empêcher la catastrophe.

Le raccordement entre les wagons se faisait comme sur les grandes lignes d'alors :

- Tampons frottant l'un contre l'autre, les parties en contact étant légèrement bombées pour faciliter les glissements des deux parties l'une sur l'autre.*
- Chaînes terminées par des crochets, maintenues toujours un peu lâches.*
- Dispositif pourvu d'une vis dotée de deux filets à pas inverse et pourvue d'une tige métallique permettant de la faire tourner pour arriver à la tension voulue.*

Le bâtiment principal de chaque gare comprenait le bureau, réservé au chef de gare ou à son représentant et à tous ceux ayant à y officier. A côté, séparée par une cloison, une pièce où l'on prenait les billets et où se trouvait une bascule pour peser les colis, vélos et bagages enregistrés. Dans les gares importantes, Trezelle en particulier, une salle d'attente jouxtait cette pièce. Une bibliothèque, presque du même type que celles existant encore sur les grandes lignes offrait aux voyageurs journaux, revues et livres. J'ai connu comme bibliothécaires d'abord, me semble-t-il, madame Lafaye, ensuite madame Levif, mère de l'abbé Robert Levif, curé de Molinet, récemment décédé. Bien que n'ayant rien à faire à la gare, plusieurs jeunes se retrouvaient très souvent le soir, à côté de la bibliothèque, l'un achetant un hebdomadaire, l'autre commandant un livre ... Pendant les vacances scolaires, je fréquentais assidûment ce cénacle.

En fait, j'avais d'abord fait partie d'une bande de garnements, nettement plus jeunes, dont le grand plaisir était de participer aux manœuvres des trains en montant sur les marchepieds des wagons, se laissant véhiculer et sautant rapidement à terre à proximité des aiguillages, afin de ne pas s'exposer aux « encouragements » de l'aiguilleur et y montant à nouveau lorsque la file de wagons passait à nouveau à proximité, en marche arrière cette fois. Ces jeux avaient lieu de préférence la nuit venue, toujours pour éviter les « encouragements ». Par quel miracle n'y a-t-il jamais eu d'accident ? Là aussi, il s'agit certainement d'une céleste intervention.

Le bâtiment de la gare comportait aussi, côté nord, le bâtiment des marchandises, avec deux grandes portes à coulisse et un quai surélevé. Un étage, au-dessus de la partie centrale, constituait le logement du chef de gare. Même à cette époque, personne ne trouvait celui-ci grandement logé. En plus, à proximité, chaque gare était dotée d'un édicule Hommes Dames ... Dans les gares importantes, en particulier à Trezelle, il y avait en outre le « dépôt » que j'ai évoqué plus haut. C'était le pendant exact des dépôts des grandes lignes. Il servait au garage des locomotives. Il y avait celle de dépannage qui devait être toujours prête à porter secours. Elle servait aussi à pomper l'eau dans le château d'eau et, à Trezelle, à pousser le train de Cindré quand il était trop chargé, ainsi que nous l'avons vu. Il y avait aussi les « machines » en réparation ou en révision, le dépôt de Trezelle étant équipé d'un vaste atelier doté d'ouvriers spécialisés : chaudronniers-tôliers, mécaniciens-ajusteurs, tel M. Bauffety. Ce personnel était sous les ordres d'un chef de dépôt. J'ai connu à ce poste M. Bertin puis M. Lestruhaut.

J'ai parlé des gares importantes et des petites gares, mais il y avait d'autres endroits où les voyageurs pouvaient prendre le train : les haltes. Il y en avait plusieurs, de-ci, de-là, mais je ne me souviens plus que d'une, celle des Dahlins, entre Trezelle et Servilly. Là, pas de bâtiments, même pas un abri contre les intempéries, tout au moins avant mon départ de Trezelle (1931). Seul un poteau marquait l'emplacement où les candidats au voyage devaient se tenir pour faire signe au mécanicien. C'était le chef de train qui délivrait ensuite le billet. Lorsqu'il s'agissait, non plus de monter dans le train à une halte, mais d'en descendre, on devait en informer le chef de train, à charge pour lui d'en aviser le mécanicien.

Au-dessus de tout le personnel dont j'ai parlé jusqu' alors, il y avait, à Trezelle, un inspecteur dont la compétence couvrait tout ce qui se passait dans le secteur Lapalisse-Dompierre-Varennes/Allier-Digoin. J'ai connu successivement deux inspecteurs, l'un très

grand, M. Fondrat, l'autre plutôt petit, M. Clain. Leur travail occasionnait des déplacements quasi quotidiens et, presque chaque matin, l'inspecteur, portant d'une main sa serviette (le terme porte-documents n'avait pas encore été inventé) et de l'autre le panier en osier à couvercle dans lequel était placés son déjeuner et la vaisselle ad hoc, et prenait le train. Presque toujours il revenait le soir, ayant passé sa journée à inspecter la comptabilité, mais aussi à résoudre les problèmes qui se présentaient dans toutes les branches, car, en principe bien entendu, dans ce vaste secteur, tout dépendait de lui. A cause de ses responsabilités, ce personnage vivait un peu à l'écart de la population trezelloise.

Les pages ci-dessus concernent une époque antérieure à 1930, mais il n'y figure pratiquement pas de dates. En effet, il s'agit uniquement d'un ensemble de souvenirs. (...) Il y avait des tacots partout. J'ai appris que le Maine et Loir possédait, lui aussi, son réseau. Mais on ne l'avait pas baptisé tacot. On parlait du « petit Anjou ». Je me souviens aussi avoir vu des chemins de fer à voie étroite de-ci, de-là, dans ma jeunesse, sans pouvoir préciser où je les ais vus. Il est à peu près certain que presque tous les départements français possédaient leur réseau, parce que ces tacots répondaient à un besoin. L'énorme progrès apporté par les chemins de fer explique l'extrême rapidité de leur développement.

Les tacots ont eu un grand succès et ont eu une époque de prospérité remarquable. N'allez pas en déduire qu'on prenait le tacot pour un oui ou pour un non. Mais les jours de marché à Lapalisse, à Jaligny, il était bien difficile de trouver une place assise, bien qu'au lieu d'un seul wagon de voyageurs, il y en eut deux ces jours-là. De là à faire du bénéfice, voire simplement boucler le budget, il y a certainement une marge. Mais on doit reconnaître que, sans les tacots, il y aurait eu deux catégories de citoyens : les gens « bien » qui avaient le privilège du chemin de fer et les autres ... Et il est certain qu'évitant l'isolement des campagnes, les tacots ont eu une grande part dans le progrès. Mais, l'automobile, me direz-vous ? Oui, peu à peu, elle a fait son chemin, mais elle avait un retard énorme. Jugez-en : A Trezelle, au milieu de la guerre de 1914-1918, il y en avait une, celle de M. Morel, le minotier, et, lorsqu'elle traversait le bourg, tous les enfants qui le pouvaient, venaient l'admirer et l'accompagner en courant derrière. Non, l'automobile n'était pas assez développée pour s'opposer à la naissance du tacot. »