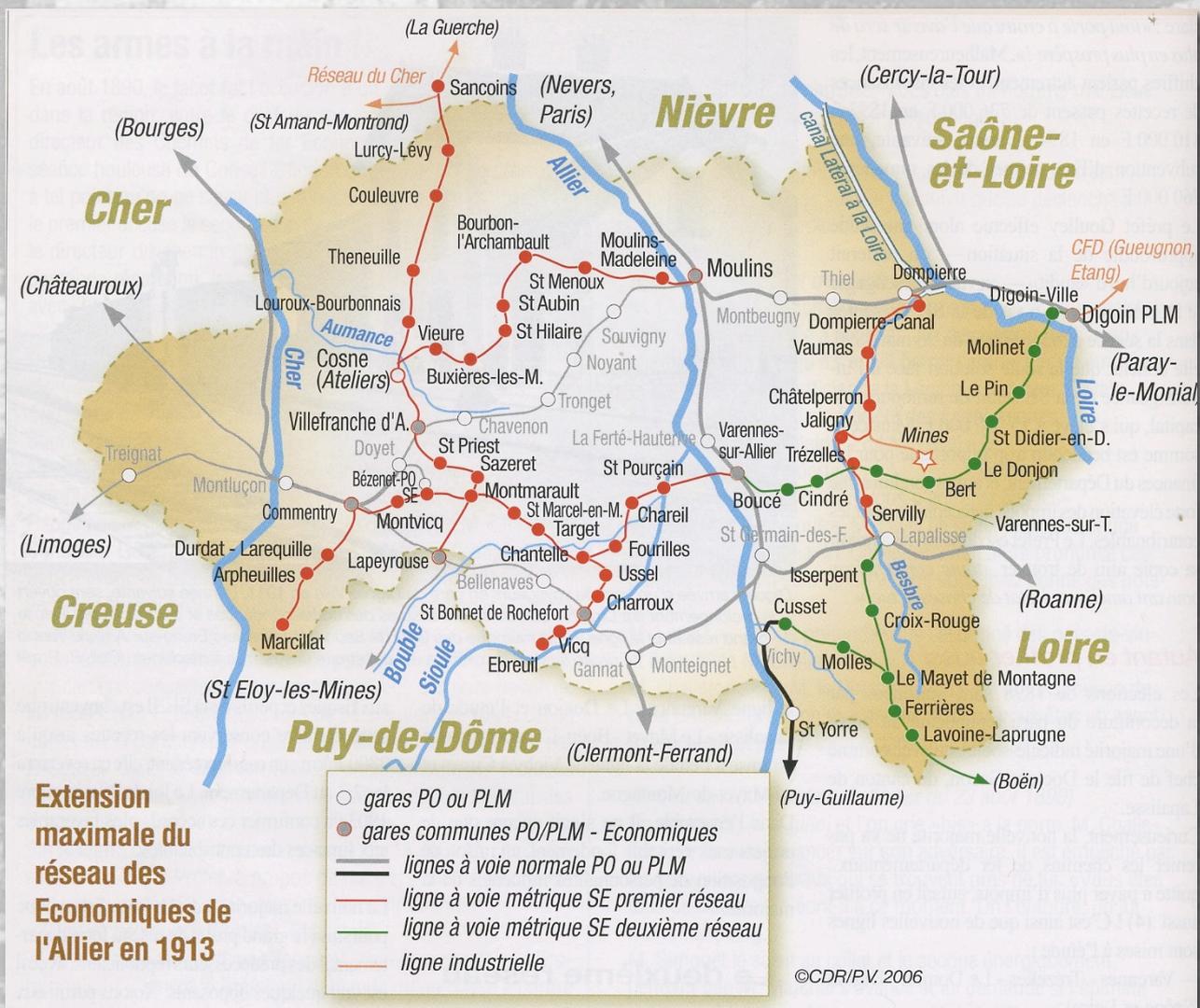


Voyage du GEMME dans l'Allier - Mai 2018

Cette année, le GEMME est allé se promener dans l'Allier sur la piste des chemins de fer économiques, bien connus sous le nom de Tacot de l'Allier.

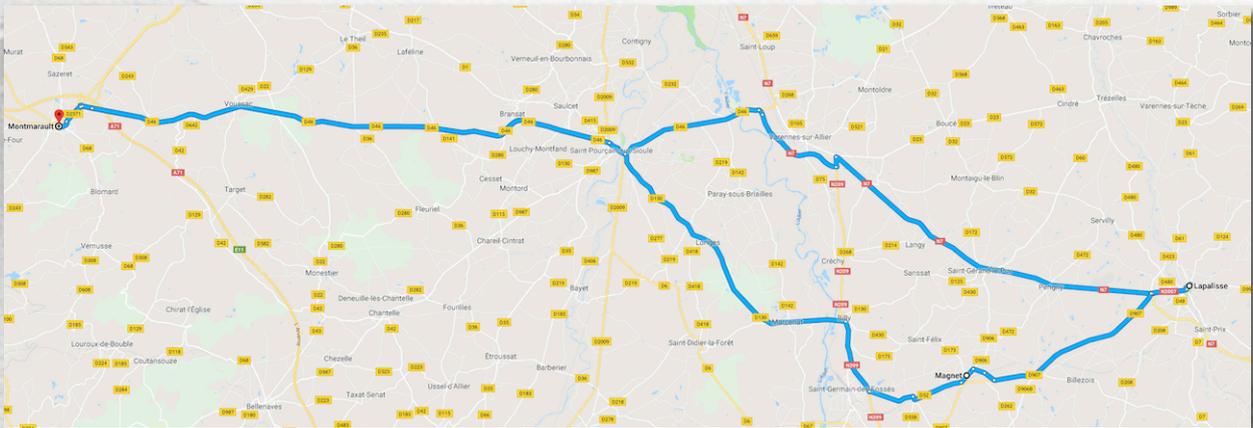
Comme l'indique la légende de l'image ci-dessus, tirée de l'ouvrage *Les Économiques de l'Allier* aux Éditions de l'Ormet, elle représente le réseau en 1913. C'est le long de ces voies que notre voyage nous a emmené du soir du 7 mai à l'après-midi du 13.



Mardi 8 mai

Nous n'étions que trois, arrivés la veille à l'Hôtel de France, à Montmarault à prendre part à l'excursion prévue ce jour là.

Petite sortie pour se remettre du voyage d'approche de la veille. Pas trop de trains ce jour là, mais des véhicules anciens à Saint-Prix le matin et de l'électricité à Magnet après avoir déjeuné à La Palice.



Nous avons été accueillis à Saint-Prix, sur le site de l'AVAIA par Mr. Thierry James qui nous a guidés et renseignés tout au long de notre visite des plus intéressantes.

Créée en 1997 par un groupe de passionnés, l'association a pour objet principal la sauvegarde, la conservation et la valorisation des véhicules anciens.

Les locaux où sont conservées les collections appartiennent à l'association. Il

s'agit d'une ancienne usine de fabrication de boutons pour l'habillement construite en 1921 par un anglais Mr ROWE.

Les collections comptent de nombreux matériels agricoles, poids lourds, bus, autocars ainsi que des véhicules utilitaires, militaires et de pompiers.

Une visite que nous ne regrettons pas et que nous vous conseillons si vous passez du côté de La Palice.

Il n'est pas question de présenter ici les 49 photos que nous avons rapportées de ces collections. En voici un florilège.





Deux tracteurs routiers, un Dodge et, à l'avant-plan, un Somua JL 19 de 1956.



En 1924, un marchand de textile ambulant avait aménagé cet UNIC M102 en camping-car avant l'heure.



Un camion Rochet-Schneider mixte essence-gazogène.





On rencontre quelques véhicules militaires au hasard des déambulations.



Ainsi que des curiosités comme ce tracteur de marque « Fait Maison », modèle Petit Poucet de 1975 fabriqué artisanalement à partir de pièces de 2CV et de TUB Citroën. Il s'agit naturellement d'un exemplaire unique.



Le matériel agricole constitue d'ailleurs un bonne part de la collection.





Comme ce tracteur Farmall dont le train avant est calculé pour passer entre deux sillons.



Quelques reliques apparaissent au détour d'une allée, ce Citroën U 25 par exemple.



Et notre visite se termine avec les véhicules de pompiers.

Il est temps pour nous de quitter Saint-Prix et de retrouver La Palice où nous avons prévu de déjeuner.



Après le déjeuner, ce n'est pas une sieste mais bien une promenade post-prendiale qui devait nous amener à Magnet, petit village non loin de La Palice.

Il doit son qualificatif de *Premier village électrifié de France* à une expérience qui s'est déroulée en deux temps : d'abord de 1936 à 1939 où elle fut interrompue par la guerre, puis reprise en 1952.

Le syndicat départemental d'électricité mettait, lors de cette expérience, durant un an, gratuitement, à la disposition des usagers qui le désiraient, des appareils électriques tels que cuisinières, moteurs et appareils agricoles fonctionnant à l'électricité.

En 2000, une association Magnet Village Électrifié fut créée et après avoir acheté un bâtiment en 2002, ouvrait l'Électrodrome, où sont rassemblés plus de 1000 objets montrant comment l'électricité a modifié notre mode de vie.

Nous y avons été accueillis par Mr. Roux dont les multiples et intéressantes explications nous ont permis de ne pas voir passer le temps.



Avant de distribuer de l'électricité, il faut la fabriquer. Ici c'est un énorme moteur diesel doté d'un non moins énorme volant d'inertie qui va fournir la puissance mécanique...

... transformée en puissance électrique par un gros alternateur et sa dynamo d'excitation.

Il n'y a rien de bien nouveau de nos jours dans le principe. Seuls les sources d'énergie mécanique varient : hydraulique, éolienne et, en France, la principale, le nucléaire.





La meunerie, surtout l'éolienne, a grandement profité de l'électrification car il n'était plus nécessaire d'attendre le vent pour faire tourner le moulin.

Ici un moulin à une meule...



... qui, comme cette blutterie était actionnée par un petit moteur électrique.



Vue générale de la galerie et vue en détail de l'engrenage entraînant la meule et de son astucieux remplacement des dents usées qui sont en bois et ne réclament d'autre outil qu'un bon couteau pour les tailler.



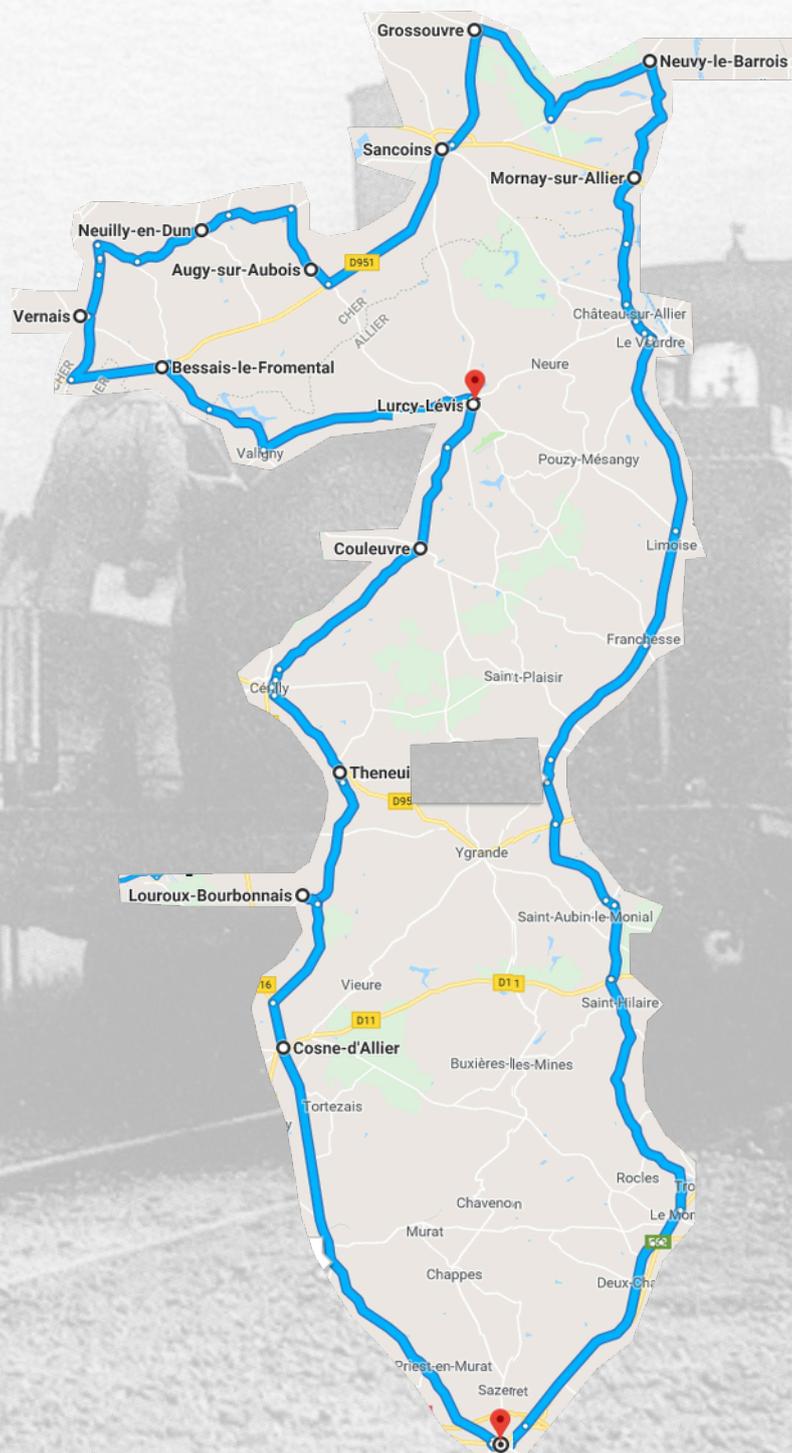
L'agriculture et la couture ont su profiter de l'électricité.



Mais c'est dans la maison qu'elle a apporté la révolution la plus importante en y faisant entrer des ustensiles dont nous ne saurions plus nous passer.

Mercrèdi 9 maí

Longue journée d'excursion vers le Nord du département jusqu'au Sud du Cher. Un peu de trains, beaucoup d'art roman et de longues et intéressantes conversations entre les arrêts ont fait que la fin du voyage a du être légèrement écourtée pour pouvoir être à temps à Montmarault et accueillir les autres participants.



Donc, partant de Montmarault nous prîmes la direction du Nord vers le Montet et Saint-Hilaire, après être passés dans le Cher, nous fîmes haltes à Mornay-sur-Allier et à Neuvy-le-Barrois avant d'arriver à Grossouvre, une des étapes principales de notre balade.

Grossouvre a été un important centre métallurgique depuis le XVIII^e siècle. En 1779, Jean-François Durand¹ afferme la seigneurie de Grossouvre au comte de Grivel puis lui achète en septembre 1785 par contrat passé à Colmar. Il est le premier maître de forges « moderne » à Grossouvre. En 1791 il fait travailler à Grossouvre 840 ouvriers. Son fils, François Durand de Grossouvre, également maître de forges mais moins entreprenant que son père vendra le château et les terres en 1822. Un célèbre maître de forges, Georges Dufaud polytechnicien, dont le père dirigeait les forges de Guérigny dans la Nièvre, développera les activités métallurgiques à Grossouvre à partir de 1815. Georges Dufaud introduit à Grossouvre l'affinage au coke dans un four à réverbère

1 - Il est l'ancêtre de François Durand de Grossouvre, conseiller de François Mitterrand qui se serait suicidé dans son bureau de l'Élysée le 7 avril 1994.



Une grue à eau entr'aperçue sur le bord de la route, nous fait arrêter en catastrophe, warning allumés pour la photographe. Nous sommes du côté du Montet.



Jean-Pierre en profite pour revenir en arrière à pied et photographe la cloche également conservée.



Et nous voici à Saint-Hilaire, où l'église Saint-Loup nous attend. Datée de la fin du XII^e siècle, elle a été remaniée au XIX^e, la façade est donc moderne mais la porte du XII^e y a été remplacée. On a affaire là à une belle restauration de ce bâtiment roman.



L'église Saint-Symphorien de Mornay-sur-Allier devenue Saint-Paixent, fin du XIIIe siècle-1880.



Saint-Martin à Neuvy-le-Barrois, datée du XIIe et du XVIe siècle a conservé son cimetière autour de l'église.

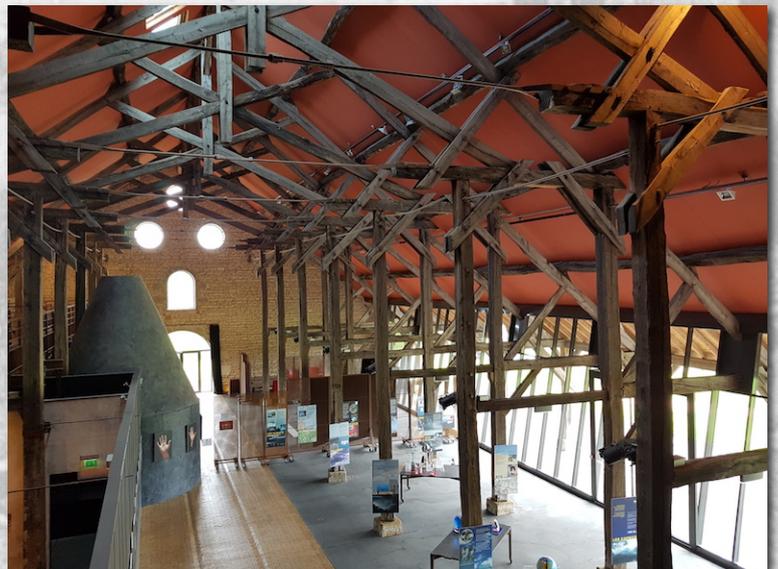




Nous voici à Grossouvre. Avec sa halle à charbon réhabilitée en Espace Métal où une série d'animation permettent de découvrir, avec l'aide de Georges Dufaud et de Jamy Gourmaud l'histoire du fer.



Près de la Halle subsiste une briquetterie. Bel exemple d'inspiration pour des modélistes ferroviaires.



L'intérieur de la Halle vu du balcon supérieur. Cette partie est réservée à des expositions temporaires.

Nous savions qu'il y avait une gare à Grossouvre. Partis à sa recherche et n'ayant pas bien compris les explications du responsable de la Halle, nous avons fait un petit bout de chemin dans la campagne environnante en remarquant que la pente que nous emprunions par la route était totalement incompatible avec un chemin de fer.

En faisant demi-tour nous essayâmes de nous renseigner auprès de braves gens qui étaient sur le pas de leur porte. Mais ils avaient l'air de ne même pas savoir ce qu'était un train !

Enfin, en réfléchissant sur la topographie et en consultant les cartes, nous trouvâmes la plateforme et l'empruntâmes, un peu... mais à l'envers !

Finalement nous la vîmes enfin cette gare fantôme que nous n'espérions pas aussi bien conservée.



Nous avons prévu de déjeuner à Sancoins. Une gare nous y attendait également comme nous le savions déjà. Pas de recherche difficile cette fois là, elle était en bordure de route.

Encore une belle réhabilitation comme on peut en trouver dans le Bourbonnais et ses alentours berrichons.



Rien de bien ferroviaire à Augy-sur-Aubois, nous poursuivions nos recherches d'art roman et cette petite bourgade, un peu endormie à l'heure où nous l'avons traversée ne nous a pas déçus.

On est accueilli, dès l'arrivée par une magnifique tour qui se détache d'une maison bordant la place de l'église.

Au centre, l'église Saint-Ludre, datant du XI^e siècle, se détache, montrant son chevet au visiteur¹.



1 C'est en écrivant cette relation de notre voyage que je m'aperçois que ni Jean-Pierre, ni moi n'a pensé à faire le tour pour voir le portail, pris comme nous l'étions par la fontaine de la page suivante.



Une fontaine tout à fait particulière orne le centre de la place. Loup et dauphin sont présents dans les décors.



Il devait être un peu tôt pour que cette réplique d'un Magasin Général québécois ait ouvert ses portes. Dommage !

Saint-Roch de Neuilly-en-Dun ne paie pas de mine. C'est un long bâtiment rectangulaire et étroit, datant du milieu du XII^e siècle, surmonté d'un clocher carré et terminé par une abside semi-circulaire.

La nef unique de l'intérieur est séparée en trois parties par deux arcatures auxquelles vient se joindre un troisième arc qui soutient le clocher.

Malgré sa simplicité, elle est entièrement voutée, ce qui montre le soin apporté à sa réalisation.





Dans la travée du clocher les colonnes sont surmontées de chapiteaux berrichons à collerettes végétale sauf un montrant Daniel dans la fosse aux lions.



Saint-Jean Baptiste, gardant les fonds batismaux.

Notre dernier monument religieux de la journée nous a posé un petit problème : il y avait bien une église en arrivant à Venay, mais pas celle que nous nous attendions à trouver, Notre-Dame dont l'abside date du XII^e siècle. Celle que nous avons devant les yeux avait été construite, sans aucun doute, au XIX^e !

Il fallait en fait contourner cette église moderne pour retrouver l'ancienne, orientée perpendiculairement et quelque peu ruinée bien qu'elle ait été transformée en ferme. Elle a été pourtant classée monument historique en 1930 et 1938.



La fin de l'après-midi arrivait et nous nous arrivions à Lurcy-Lévy vers 17 h 00. La gare nous y attendait, réhabilitée en centre sportif.

C'est la dernière gare de l'Allier avant l'entrée dans le Cher sur la voie Ébreuil-Sancoins. Voici comment la décrit Louis, dont les voyages de mai 1914 sont relatés dans l'opuscule de l'Ormet :

À Lurcy-Lévy (1300 habitants) la gare est bien située à proximité du bourg. Le train parti de Sancoins nous attend pour le croisement ; comme le nôtre, il ne comporte qu'une unique voiture voyageur, de type mixte 1^{re}/2^e/fourgon, ainsi que quelques wagons de marchandises. Sur la voie de pourtour contournant la cour de la gare, des wagons sont en cours de déchargement à l'aide d'une grue.

Nous traversons la grande route protégée par des barrières à la sortie du bourg, et allons la longer sur notre gauche.





Nous aurions pu nous arrêter encore en chemin. Mais la journée s'avanceit et nous devons retrouver le reste du groupe à Montmarault où il n'allait pas tarder à arriver. Nous retournâmes donc rapidement plein sud, nous sans prendre le temps de photographier au passage une maison de garde barrière très reconnaissable en bord de route.



C'est la fin de ce premier chapitre. La suite viendra durant l'été.

Cette suite sera plus ferroviaire quoique également touristique et modélisitique. L'Allier et plus particulièrement le Bourbonnais fourmille de choses à ne pas manquer. Il y aurait là de quoi faire plusieurs voyages sans épuiser totalement le sujet.

Aujourd'hui où la mode est aux destinations lointaines et aux découvertes exotiques, on oublie souvent que des contrées plus proches, non loin de chez nous permettent un dépaysement total tant au point de vue des paysages que des modes de vie ou que de la gastronomie.

À quoi bon aller se nourrir de larves à Bangkok alors que l'on peut déguster un très bon pâté bourbonnais bien roboratif avec ses pommes de terre et sa crème fraîche, version en croûte du gratin dauphinois.



À suivre...

GEMME Info est une publication du
Groupe d'Étude du **Modélisme Ferroviaire à Voie Métrique et à Voie Étroite**
Les photographies sont de Jean-Pierre Dumont et Christian Humbert

Infographie : Christian Humbert
Directeur de la Publication : Yves Alamargot