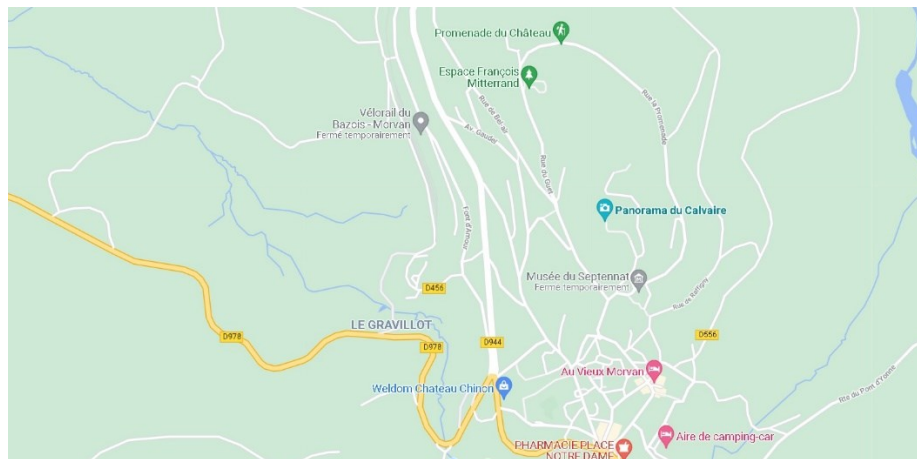


Le Vélorail Bazois-Morvan



C'était mieux avant ? Pas sûr !

Situation



La gare du Vélorail se situe juste à côté de l'ancienne gare de Château-Chinon

Les origines

Pascal Mercier a grandi tout près de cette voie ferrée...

Et comme pour Olivier Curie, son collègue de l'autre vélorail ([Voir sa page ici](#)), l'idée a germé.

Après avoir émigré vers la capitale pour travailler, chaque visite familiale était pour lui l'occasion de constater la vitesse à laquelle la nature reprenait ses droits sur cet ouvrage. L'abandon était évident et la question de plus en plus prégnante : que faire ? et comment ?



Petit rappel

Cette ligne fut déclarée d'intérêt public le 19 Juillet 1880



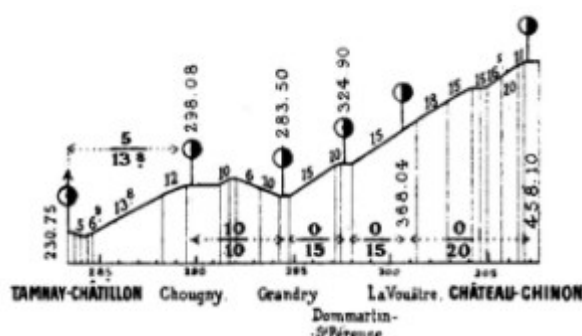
Déclaration d'utilité publique

C'est en 1889 que fut construit ce tronçon de 23 km (exactement 23,145 km) entre Tamnay-en-Bazois et Château-Chinon.



Illustration des travaux entre Nevers et Tamnay

Pour cette faible distance, la dénivellation est de 221 mètres et les sections les plus fortes sont situées vers Château-Chinon (15 mm/m) et vers Tamnay-Châtillon (10 mm/m).



Dénivelé de la ligne de Tamnay à Chateau-Chinon



Le site converti en plate-forme « bois » après quelques 600 000 Euros (4 millions de francs à l'époque) de travaux d'investissement est à l'abandon car non rentable.

Le motif souvent invoqué concerne la rampe. Mais dans le sens de la rampe les trains arrivent à vide...

Et pourtant, ne serait-il pas plus intelligent de considérer les problèmes liés à la pente : La structure de la voie ? Son état ? Son faible ballastage ? Le profil des rails ? Des éléments qui fragilisent évidemment la sécurité d'un ensemble chargé en descente.

Une évidence pourtant : la gare était déjà bien à cette même place avant le début des travaux...

Point n'est besoin d'avoir vécu l'époque héroïque de cette ligne pour comprendre. Il y a 30 ans, des trains (on n'ose malgré tout pas dire « les » trains ») circulaient encore sur cette voie.

Au fil des années, le trafic s'est estompé, pour disparaître complètement en septembre 2006 à la suite du fameux rapport généraliste de Jacques Chauvineau «Transport ferroviaire de fret et développement territorial » qui ne laissait pas vraiment d'espoir à la plate-forme bois de Château-Chinon.



La gare PLM de Château-Chinon (Campagne) est aujourd'hui transformée en logements.

Caractéristiques de la ligne de Tamnay-Châtillon à Château-Chinon

Type : Intérêt général

Écartement : Voie normale (1,435 m)

Longueur : 23,145 km

Nombre de voies : Voie unique

Numéro de la ligne : 763 000

Déclivités maximales : 15 mm/m vers Château-Chinon, 10 mm/m vers Tamnay-Châtillon

Concessionnaire : Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

Historique de la ligne de Tamnay-Châtillon à Château-Chinon

Déclaration d'utilité publique : Tamnay-Châtillon - Château-Chinon : 19/07/1880

Concession : Tamnay-Châtillon - Château-Chinon : 26/05/1883, avenant du 09/07/1883, approuvée le 20/11/1883



Ouverture : Tamnay-Châtillon - Château-Chinon : 19/09/1889

Fermeture aux voyageurs : Tamnay-Châtillon - Château-Chinon : 05/04/1932 (Un service mixte est rétabli au cours de la seconde guerre mondiale)

Fermeture aux marchandises : Tamnay-Châtillon - Château-Chinon : inconnue (La desserte marchandises a été suspendue du 2 octobre 1938 jusqu'au 28 mars 1939)

Les gares

Tamnay-Châtillon (283,540) => Bifurcation (283,741) => Chouigny (289,6xx) => Grandy (294,4xx) => Dommartin-Saint-Pereuse (297,397) => La Vouâtre (300,8xx) => Château-Chinon (306,685)



Souvenirs, avec d'anciennes vues de la Gare de Tamnay et de Dommartin-St Pereuse

Un début d'idée

En 2013, l'idée d'un chemin de fer touristique sur la ligne Tamnay / Château-Chinon est envisagée par les représentants de l'Union nationale des exploitants de trains touristiques (Unecto) qui se seraient rendus en divers point de la ligne... Plus de nouvelles...

En février 2018, la réponse a commencé à murir, mais pas avec l'Unecto.

Pascal décide d'explorer la voie ferrée... Enfin pas toute, elle va jusqu'à NEVERS... La voie, les bois, les ouvrages et les coups d'œil sur le Morvan ont fait le reste.

L'idée du Vélorail (qui n'était pas encore du Bazois - Morvan) prenait forme.

Le montage du dossier

Le 03 mai 2018, le dossier de présentation parvenait aux deux Communautés de Communes concernées, « Morvan Sommets et Grands Lacs », et « Bazois Loire Morvan ».

L'idée est intéressante et raisonnable mais le projet pèse tout de même 100 000 euros. Certes il comprend les études, les travaux, certains équipements sur la voie, l'accueil, l'achat des vélorails, l'assistance électrique, l'entretien... sans parler des autorisations, contrôles, assurances etc...

L'Europe et la Région devaient donner un coup de pouce, l'ont-elles fait ?

Le budget était déficitaire de quelques 15 000 euros et un appel aux dons a été lancé pour mener à terme ce projet.



Les débuts

Inutile de revenir là sur tous les obstacles qui ont dû être surmontés...

Début Juin 2020 ça roule pour le Vélorail Bazois-Morvan.

Pascal et son copain Cyrille assurent.

Pascal, le « Chef de Gare », gère l'affaire, Cyrille le « Cheminot » s'occupe de l'exploitation.

Les 2 parcours



Tracé du Vélorail Bazois Morvan

La Fontaine d'Amour :

Pas de fantômes, c'est juste le nom de la rue dans laquelle se trouve la gare de départ. 14km Aller et Retour, 1h45 au total, que de la descente... à l'aller...

Le Tacot : Rien à voir avec les tacots du Morvan qui n'ont jamais circulé sur cette ligne (les Tacots circulaient sur des voies métriques), juste une sympathique évocation historique. 24km Aller et Retour, 3h au total, presque que de la descente... à l'aller.

Pour revenir, il suffit de tourner le vélorail dans l'autre sens sur les plateformes de retournement, même les enfants doivent y arriver.

Pour votre information (mais aussi votre confort et votre sécurité), il est interdit de s'arrêter en pleine voie pour aller cueillir des girolles... Sauf si vous êtes missionné pour accompagner Cyrille dans sa tournée d'inspection hors ouverture au public...



Quelques girolles pendant et après





Le flyer du vélorail

Un parcours et des ouvrages exceptionnels

Le parcours permet la découverte d'ouvrages d'arts exceptionnels comme des ponts, une superbe passerelle datée des Fonderies de Fourchambault en 1884 ou encore de vieilles gares réhabilitées.



Un pilier de la passerelle et un magnifique sous-bois



Le cadre, majoritairement en sous-bois, apporte sa note de fraîcheur et laisse entrevoir les paysages typiques du Morvan.

Faite vous une idée avec le diaporama à cette adresse :

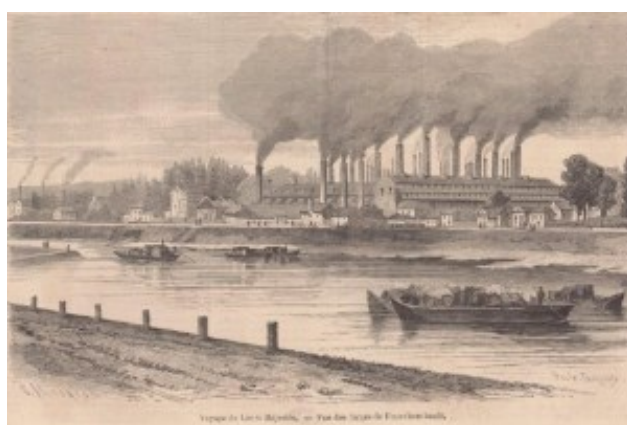
<http://www.eulglod.fr/morvan/Diapos/VelorailBazois/VelorailBazois.html>

La fonderie de Fourchambault

Parmi les ouvrages vus au long du premier parcours, il y a donc cette superbe passerelle métallique réalisée en 1884 par la fonderie de Fourchambault.

La grande forge, tout comme la ville de Fourchambault d'ailleurs, fut bâtie par les frères Boigues ainsi que par Jean Georges Dufaud.

Ils choisirent cet emplacement situé sur les bords de Loire pour installer cette grande forge dite « à l'anglaise », comportant une grande halle dotée de fours à réverbères, de laminoirs, de voies de transport ainsi qu'une organisation rationnelle des productions.



Quelques vues anciennes de l'usine de Fourchambault

C'est en 1820 que les terrains sont achetés.

Une gare d'eau est creusée permettant le transport des produits par la Loire.

En octobre 1822, l'usine est construite, un an après, elle produira 500 tonnes de fer et emploiera 4 000 ouvriers.



Le « village Dufaud » est construit et hébergera jusqu'à 80 ménages.

Une église, un cimetière, une école, une boulangerie et une boucherie viendront compléter cet ensemble.

La fonderie édiflée par Emile Martin complètera les ateliers dès 1825.

Elle fabriquait chaînes, essieux, poutrelles et charpentes métalliques (c'est de là que proviennent les poutrelles des serres du Jardin des Plantes à Paris), mais aussi des fers de chaudières, des rails, des roues de wagon ainsi que des fers en barre.

En 1838, Fourchambault s'approvisionne dans 10 hauts-fourneaux dont 5 sont situés dans la Nièvre (au 19ème siècle, la Nièvre a compté jusqu'à 30 hauts fourneaux...).

En 1854 : les frères Boigues s'associent aux Houillères de Commentry (Stéphane Mony est propriétaire de la mine de Commentry dans l'Allier) et aux mines de Montvicq sous le nom de Boigues, Rambourg et Cie (en 1912, le gisement de Montvicq est pratiquement épuisé et malgré la présence de réserves en profondeur, l'irrégularité des passes de charbon et les coûts d'exploitation entraînent la fermeture de la mine).

L'explosion des besoins nécessaires aux chemins de fer et aux navires, la production atteint un maximum en 1883 avec un volume de 47 000 tonnes.

En 1889, l'usine occupera jusqu'à 1 000 ouvriers.

En 1893, les fontes déphosphorées de l'Est de la France concurrencent fortement la production qui chute fortement.

La fermeture de l'entreprise est décidée le 31 octobre 1901 alors qu'elle n'emploie plus que 238 ouvriers.

Les ateliers sont rachetés par la société Magnard.

Cette société fabriquera du matériel pour l'armée puis, dès 1916, des wagons sous la marque « Le Matériel Roulant ».

En 1924 les usines seront mises en liquidation et l'ensemble du site détruit.

La tréfilerie sera cédée en 1903 à la société Nothon et Cie et continuera la fabrication des câbles et fils d'acier.

En 1940, Nothon devient Guillien frères et Cie et ses 12 000m² emploient encore une centaine d'ouvriers. Elle fermera elle aussi en 1970.

Le site doit (devrait) se transformer en un lotissement et un musée de site.

L'un des bâtiments d'une forge a été conservé et devrait servir de salle d'exposition.



Pour le retour, assistance électrique !

Bafang est une société chinoise basée à Suzhou au sud de la province du Jiangsu, dans l'est de la Chine.

Elle fournit près de la moitié des équipements de vélos électriques en Europe.

Chaque vélorail du Bazois-Morvan (qui pèse environ 140 kg) est équipé d'un moteurs Bafang 36V, BBS02, 500W spécialement adapté au matériel utilisé.



Bien utile pour le retour cette assistance...

Ces moteurs d'assistance sont programmés pour être opérationnels après un tour de pédale (et coupés après arrêt du pédalage).

La vitesse limite assistée est de 15 km/h

Chaque vélorail est équipé d'une batteries Lithium 36V, 30Ah (prévue pour une autonomie de 30 km de montée), ainsi que d'un boutons d'arrêt d'urgence.

Et comme il y a beaucoup de descente, il y a aussi des freins sur les Vélorails !

Ensuite ?

Les « Cheminots » nous ont laissé entrevoir l'étude d'un « petit parcours » pour rejoindre Châtin. L'idée est séduisante !

Sources documentaires

- Vélorail du Bazois Morvan Pascal et Cyrille ainsi que leur site Web :

<https://velorailbazoismorvan.fr/>

- Ancien site web : <https://velorailmorvandiau.fr/>

- Tracé de château-Chinon à Tamnay en Bazois :

<https://www.openstreetmap.org/relation/6462259#map=12/47.0674/3.8480>

- Ministère de la culture : <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/merimee/IA58000649>

- Gennievre : https://www.gennievre.net/wiki/index.php/Forges_de_Fourchambault

- Patrimoine Région Centre : <https://patrimoine.regioncentre.fr/gertrude-diffusion/dossier/port-dit-port-des-usines-de-fourchambault/18305b39-d288-4c09-bfcd-1dc4dbc8dc10>

