

Conçu par :

Jean-Paul Cousin
d'après photo

© L. Delevay/Klivade
pour le train de face
et d'après photo

© C. Besnard/La Vie
du Rail pour le train
sur le pont

Imprimé en :

héliogravure

Couleurs :

bleu, jaune, rouge,
blanc, gris, vert

Format :

horizontal 36 x 22
50 timbres à la feuille

Valeur faciale :

3,00 F - 0,46 €



11 00 016

premier jour



Dessiné par
Charles Bridoux
Oblitération disponible
sur place
Timbre à date 32 mm
"Premier Jour"

Vente anticipée

Les vendredi 14, samedi 15 et dimanche 16 juillet 2000
de 9h30 à 17h.

Un bureau de poste temporaire sera ouvert à la gare SNCF,
le Village, 66500 Villefranche-de-Conflent

Sans mention "Premier Jour"

Les vendredi 14, samedi 15 et dimanche 16 juillet 2000
de 9h30 à 17h.

Un bureau de poste temporaire sera ouvert à la salle
de la Bergerie, rue de la Bergerie, 66800 Sainte-Léocadie.

Autres lieux de vente anticipée

Le samedi 15 juillet 2000 de 9h à 11h 30
au bureau de poste de Villefranche-de-Conflent.

*Ce bureau sera muni d'une boîte aux lettres spéciale pour le
dépôt des plis à oblitérer. Il ne sera pas possible d'obtenir
l'oblitération "Premier Jour" sur place.*

Le samedi 15 juillet 2000 de 10h à 18h au musée de La
Poste, 34, boulevard de Vaugirard, 75731 Paris Cedex 15.
(uniquement pour la vente du timbre, pas de boîte aux lettres
spéciale).

. . . . Le Train jaune de
Cerdagne



Vente anticipée le 14 juillet 2000
à Villefranche-de-Conflent
(Pyrénées-Orientales)

Vente générale
dans tous les bureaux de poste
le 17 juillet 2000

Les Timbres-Poste de France



• • • Le Train jaune de Cerdagne

Timbre-poste de format horizontal 22 x 36

Conçu par Jean-Paul Cousin d'ap. photos

© L. Develay/Klivade et © C. Besnard / La Vie du Rail

Imprimé en héliogravure

50 timbres par feuille

Franchissant tout autant les ravins que les générations, le train jaune de Cerdagne est bien plus qu'un moyen de transport : une invitation au voyage pour ceux qui veulent découvrir dans toute leur pureté les superbes paysages de cette terre catalane, au cœur des Pyrénées-Orientales. Gravissant opiniâtement la montagne, franchissant vaillamment vallées encaissées et gorges abruptes, le "canari" comme l'appellent affectueusement ses fidèles, emprunte, sous ses allures débonnaires, l'une des plus audacieuses lignes ferroviaires jamais réalisées par l'homme.

Sa construction remonte aux années 1900. Il s'agissait alors de désenclaver la Cerdagne et de la faire entrer de plain-pied dans le nouveau siècle. Le chantier mobilisa des milliers d'hommes – tailleurs, mineurs, terrassiers... – qui construisirent pas moins de 650 ouvrages d'art, dont le superbe pont Séjourné, avec ses 16 arches en pierre de taille, et l'audacieux pont Gisclard, unique en son genre avec ses haubans métalliques surmontant un pont suspendu.

Ce train acrobate entame son périple à Villefranche-de-Conflent, à 427 m d'altitude, pour le terminer, 63 km plus loin, à Latour-de-Carol, gare internationale située à 1231 m d'altitude, à proximité de la frontière espagnole. De la forêt du Conflent aux pâturages de Cerdagne, le petit train emprunte des pentes pouvant atteindre 6 %, pourfend la roche au fil des tunnels, se faufile sur des corniches, négocie quelque 390 courbes, enchaîne brusques montées et redescentes...

Distillant une musique caractéristique de frottements métalliques et de bruissements d'air, il prend son temps pour laisser aux voyageurs – surtout ceux qui ont la chance, l'été, de monter en voiture découverte – le loisir de goûter la diversité des paysages et de vivre pleinement le contact direct avec la montagne. Si ses machines sont capables d'atteindre la vitesse de 55 km/h, il est rare qu'il se risque à de telles extrémités : musarder fait partie du charme du voyage, et il faut compter environ deux heures et demie pour effectuer le trajet.

Utilisé jadis, non seulement pour le transport des voyageurs, mais aussi pour le trafic de marchandises et la desserte des mines de la région, un temps menacé de fermeture avant d'être classé ligne touristique et de faire peau neuve grâce à une "grande révision générale" dans les années 80, le train jaune de Cerdagne vit aujourd'hui une seconde jeunesse avec l'essor du tourisme, convoyant chaque année, à la belle saison, quelque 200 000 adeptes.

Le Train Jaune

Cerdagne

Concepteur : Jean-Paul Cousin
Photos © L. Develay/Klivade
et © C. Besnard / La Vie du rail
Imprimé en offset



Franchissant tout autant les ravins que les générations, le train jaune de Cerdagne est bien plus qu'un moyen de transport : une invitation au voyage pour ceux qui veulent découvrir dans toute leur pureté les superbes paysages de cette terre catalane, au cœur des Pyrénées-Orientales. Gravissant opiniâtement la montagne, franchissant vaillamment vallées encaissées et gorges abruptes, le "canari" comme l'appellent affectueusement ses fidèles, emprunte, sous ses allures débonnaires, l'une des plus audacieuses lignes ferroviaires jamais réalisées par l'homme.

Sa construction remonte aux années 1900. Il s'agissait alors de désenclaver la Cerdagne et de la faire entrer de plain-pied dans le nouveau siècle. Le chantier mobilisa des milliers d'hommes – tailleurs, mineurs, terrassiers... – qui construisirent pas moins de 650 ouvrages d'art, dont le superbe pont Séjourné, avec ses 16 arches en pierre de taille, et l'audacieux pont Gisclard, unique en son genre avec ses haubans métalliques surmontant un pont suspendu.

Ce train acrobate entame son périple à Villefranche-de-Conflent, à 427 m d'altitude, pour le terminer, 63 km plus loin, à Latour-de-Carol, gare internationale située à 1231 m

d'altitude, à proximité de la frontière espagnole. De la forêt du Conflent aux pâturages de Cerdagne, le petit train emprunte des pentes pouvant atteindre 6 %, pour fendre la roche au fil des tunnels, se faufiler sur des corniches, négocier quelque 390 courbes, enchaîner brusques montées et redescentes...

Distillant une musique caractéristique de frottements métalliques et de bruissements d'air, il prend son temps pour laisser aux voyageurs – surtout ceux qui ont la chance, l'été, de monter en voiture découverte – le loisir de goûter la diversité des paysages et de vivre pleinement le contact direct avec la montagne. Si ses machines sont capables d'atteindre la vitesse de 55 km/h, il est rare qu'il se risque à de telles extrémités : musarder fait partie du charme du voyage, et il faut compter environ deux heures et demie pour effectuer le trajet.

Utilisé jadis, non seulement pour le transport des voyageurs, mais aussi pour le trafic de marchandises et la desserte des mines de la région, un temps menacé de fermeture avant d'être classé ligne touristique et de faire peau neuve grâce à une "grande révision générale" dans les années 80, le train jaune de Cerdagne vit aujourd'hui une seconde jeunesse avec l'essor du tourisme, convoyant chaque année, à la belle saison, quelque 200 000 adeptes.