AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N°020
2013 / 05
Page 1

Publication: 20 / 12 / 2013

ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT ALAIN THOZET

Fin d'année.

Cette fin d'année laisse un goût amer pour l'amateur de chemin de fer.
Deux accidents terribles ont endeuillés le chemin de fer.
Sur le plan local l'arrêt sine die du tram-train de l'ouest lyonnais est un choc. Ce matériel est bien adapté au service de cette banlieue où l'habitat est dense. Tout n'est pas encore parfait mais les habitants des communes traversées se sont bien accaparés le tram. Nous pouvons être légitimement surpris par cette litanie de matériels, dans toute l'Europe, présentant des défauts à la mise en service ou au cours de leur vie : les X72500, le S-Bahn de Berlin, les rames Fyra.

Sur le plan national, une partie du réseau ferré est en mauvais état, mais existe-t-il au niveau national une volonté politique de maintenir le chemin de fer ? Ce dernier doit-il être 2 ou 1 ? Le développement du réseau TGV est repoussé à 2030. Montpellier - Perpignan est oublié. Mais raccorder deux réseaux à grande vitesse est un symbole fort au niveau européen surtout si, dans ce cas, cela permet une amélioration du trafic marchandise et le fameux report modal. Que va-t-il rester des idées du Grenelle de l'environnement au niveau du chemin de fer ?

Sur le plan européen, nous allons assister à la naissance des TGV entre la France et l'Espagne mais que d'obstacles à surmonter. Et puis il y a cette malheureuse ligne Nice-Coni et son embranchement vers Vintimille. Est-elle victime de la guerre qui existe maintenant entre les différents exploitants européens ? Les pères de l'Europe ne voulaient plus de conflits mais les us et coutumes de l'économie actuelle en créent de nouveaux.

Lors de notre assemblée générale j'ai dit :
«Nous sommes anachroniques» en parlant des amis des chemins de fer. C'est une erreur de ma part ; nous ne sommes pas en arrière mais en dehors des idées du moment. Nous ne hurlons pas avec les loups. Nous avons des convictions que nous défendons. Je prendrais l'exemple du tramway. Dans les années 60, il était «ce pelé, ce galeux» . Et maintenant…
Allons-nous assister au même phénomène dans 20 ans ?

Nous ne serons pas là pour le voir.

Et maintenant terminez bien l'année.

Alain Thozet

SOMMAIRE

Comptes rendus et documents	
Éditorial	1
Voyage FACS en Belgique du 19 au 22 / 09 / 2013 (1)	2
Voyage en Belgique (2)	3
Les tramways de SAMARA	4
Locomotives électriques du Transsibérien.	5
À bord de l' Eastern & Oriental Express	6
Musée de RÜDESHEIM AM RHEIN	7
Voyage en Forêt Noire. Première relation directe en AVE Lyon - Barcelone	8
Hommage à Pierre VIROT	9
La vie de l'association Informations diverses	
Assemblée générale du 30 novembre 2013	10
Compte rendu du CA du 9 novembre 2013. Groupe d'histoire du chemin de fer. À Lyon une boulangerie originale.	11
À noter sur vos agendas. Mon dernier bulletin.	12
Cotisations. Abonnements.	13

Ont participé à ce numéro

Alain Thozet
Yvon Brument
Boris Chomenko
Luc Chanteloup
Yves Le Bescond
Georges Quemin
Gilles Neyret
Adrien Gondin
René Clavaud
François Collardeau
Philippe Lépine
Robert Chappelet
J-Pierre Petiot
Michel Forissier
François Charnay
Jacques Dognin

AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N°020
2013 / 05
Page 2

Retour sur le voyage FACS en Belgique du 19 au 22 septembre 2013

(Y. Brument Texte et photos)

Organisé par la FACS, ce voyage accueillait sept personnes de l'AFAC Rhône-Alpes sur 32 participants. Au programme, de ces trois journées, des découvertes culturelles et ferroviaires qui nous ont conduits à Bruxelles, Bruges, Ostende, Dinant, et enfin dans les Ardennes.

À Bruxelles, les curiosités ne manquent pas : 15 lignes de tramways avec de nombreuses sections en tunnel, 4 lignes de métros… mais aussi la Grand'place, le Manneken Pis ou les Galeries Royales Saint-Hubert où le chocolat coule à flots. La ville héberge de nombreux musées, l'architecture y est variée et, pour se restaurer, direction la Petite rue des Bouchers.
Et n'oublions pas la Gare du Sud où en deux heures le trafic permet d'admirer une bonne partie du matériel voyageurs circulant en Belgique.
La carte *Discover Brussels* donne accès à l'ensemble du réseau.



Tramways Type T2000 N°2031 et 2032



La Grand Place



Motrices N°428 et 7126

Puis ce fut l'accueil au Musée des Transports Urbains de Bruxelles (**MTUB**) pour une sortie avec la motrice N° 5008, livrée en 1935, et déclassée en 1976. La motrice 5008 fut d'abord conservée au dépôt d'Ixelles jusqu'en novembre 1987 où elle a rejoint le dépôt musée.
Un buffet attendait ensuite les participants.
Sur plus de 1.500m², ce musée abrite une large collection de tramways, d'autobus, de trolleybus et de taxis qui ont sillonné la capitale belge entre 1869 et aujourd'hui.



Motrices N°9079, 56 et 1308



Motrice SE 9093 (1957) à Blankenberge



Motrice BN N°6003 de Lijn au terminus de La Panne



Bruges : la cathédrale Saint-Sauveur

Le lendemain, direction Knokke pour la découverte du tramway de la Côte avec un trajet entre Knokke, Zeebruge et Ostende à bord de la motrice SE N°9093 de 1957 du **TTO Noordzee** (tram historique de la Côte), ponctué par de nombreux arrêts photos.
Après une étape à Ostende, parcours aller–retour Ostende - La Panne à bord d'un tram régulier, permettant de découvrir Nieuwpoort et la Côte.
En parallèle, se déroulait une visite-découverte de la cité de Bruges.



A.9515 Type M2, Le Roeulx 1918

Le samedi était consacré à la découverte du riche musée de l'**ASVI** (Association de sauvegarde du Vicinal) à Thuin.
Ce musée abrite une collection de véhicules des chemins de fer vicinaux (SNCV) qui constituèrent l'un des plus grands réseaux de tramways du monde.
Des parcours Thuin – Biesme-sous-Thuin avec l'autorail ART 300, en tête d'une composition voyageurs marchandises, puis Thuin – Lobbes à bord de la motrice Type M4 N°10308 ont été effectués.



Rame SNCB N°626 et Motrice M4 10308 de l'ASVI



Locomotive type HL N°303—Tubize 1888



Motrice type M4 N°10308 de l'ASVI



ART 300 et Motrice 9974 à Thuin



Autorail ART 300 en tête d'une composition MV



150 DR 50 3696-7 Krupp de 1939 et autorail type 604



29.013 type 140 "Consolidation" MLW de 1945



130 T ELNA 158 Henschel 1940



030 T SA 01 Franco-Belge de 1945

L'après-midi, direction Mariembourg pour goûter à l'ambiance vapeur du festival organisé chaque année par le Chemin de Fer des 3 Vallées (**CF3V**) qui fêtait son 40 ième anniversaire.
Assurant, en tête de rames historiques, des navettes vers le musée de Treignes, on pouvait admirer en chauffe :

la 130 T ELNA 158 Henschel de 1940,
la 150 DR 50 3696-7 Krupp de 1939,
la 030 T SA 01 Franco-Belge de 1945,
la 29.013 type 140 "Consolidation" MLW de 1945,
la TKt 48 N°87 ex PKP,
la 030T Énergie N°507 de L'AMTF,
la 131T DR 64 250 Henschel 1933,
la 040 T AD 05 Ateliers de la Meuse 1950,
la 030 T US ARMY N°4389,
la 020 T St Léonard.



TKt 48 N°87 ex PKP



030 T Énergie N°507 de L'AMTF



040 T AD 05 Ateliers de la Meuse 1950



030 T Energie N°507 et 030 T US ARMY N°4389



131 T DR 64 250 Henschel 1933



020 T "YVONNE" St. Léonard (Liège), 1893



Autorail AR 133 à Pont-d'Érezée

Enfin, le dimanche, ambiance vicinale avec le parcours entre Han sur Lesse et ses grottes à bord d'une composition emmenée par l'autorail AR 159 .
Enfin après avoir apprécié la voiture restaurant des **TTA**, la journée s'est poursuivie par un parcours entre Pont-d'Érezée et Forge-à-La-Plez à bord de l'AR 133.



Autorail AR 159 à Han sur Lesse

Un grand merci aux associations qui nous ont accueillis, aux organisateurs de ce riche programme, en particulier à Patrick Fitting et Jacques Vierne.

Sur le net

FACS : http://www.trains-fr.org/facs/index.htm
ASVI : http://www.asvi.be/fr/index/index.htm
TTO : http://www.ttonoordzee.be/trams-d-antan.html
MTUB : http://www.trammuseumbrussels.be/2010/fr
CF3V : http://www.cfv3v.com
TTA : http://www.tta.be
Han : http://www.tramdehan.net
STIB : http://www.stib.be/index.htm?l=fr
Galerie : http://picasaweb.google.com/yvon.brument/

AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N°020
2013 / 05
Page 4

LES TRAMWAYS DE SAMARA (RUSSIE)

(Par Boris Chomenko et Luc Chanteloup)



La ville de Samara (la sixième de Russie avec ~1 200 000 h) se situe sur les bords de la Volga, à 860 km au sud-est de Moscou. La vue générale des lignes de transports en commun ci-dessous, montre leur importance et leur étendue.

◄ Après desserte de la station Barbochina Poliana, le 5 assuré en Tatra T3SU se dirige sur le grill de remisage ou de demi-tour sur fond de la cathédrale de style néoclassique, de construction récente, et consacrée aux Apôtres des Slaves Cyrille et Méthode.



SAMARA: lignes de transports en commun



Au nord du réseau le 22 et le 24 se croisent à la station Prospekt Kirova. Motrices Tatra T6B5SU. ◄



► Motrice de service avec grue modèle Tatra de 1967 T3SU 2 portes sur la boucle entre les stations Torgovy Tsentr "Apel'sin" et Zavod Imeni Tarasova.

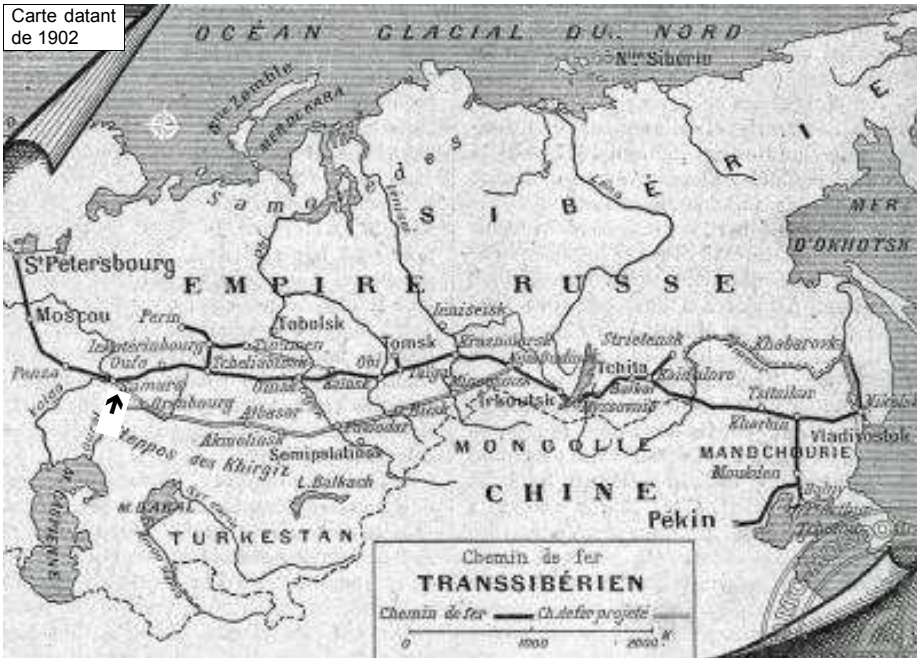


◄ Le réseau des tramways de Samara vers le centre-ville est en site partagé : entre la station oulitsa Oul'ianovskaïa et celle de oulitsa Brat'iev Korosteliovykh le "3" se dirige vers l'ouest et donc en direction de la Volga



▲ Un début de modernité sur le réseau ? Test d'une motrice fabriquée par l'usine Kirov à Oust-Katav, référencée 71-623 tout en restant propriété du constructeur. Boucle de Postnikov Ovrag pour la ligne 18.

Carte datant de 1902



AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N°020
2013 / 05
Page 5

LES LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES DES LIGNES DU TRANSSIBÉRIEN *(Boris Chomenko)*

Cette page ne peut faire l'inventaire exhaustif de tout le parc traction électrique des lignes du Transsibérien. On constatera, en lisant leurs caractéristiques, que ces locomotives sont à l'échelle de cette ligne mythique. Les itinéraires au départ de Moscou sont nombreux, mais tous les principaux sont intégralement électrifiés et sont communs à partir d'Omsk. Le dernier tronçon pour assurer la continuité de la traction électrique ayant été mis sous tension en décembre 2002 : section Gouberovo – Dal'neretchensk – Roujino – Sviyagino en Extrême-Orient, entre Khabarovsk et Vladivostok.

(*caractéristiques techniques: écartement 1,520 m. Tensions: 3 kV CC ou 25 kV 50 Hz*)



◄ ЧС2 (TchS2), Co-Co. Puissance continue : 4200 kW. sous 3 kV CC . Vitesse maxi 160 km/h. 120 à 128 tonnes à vide selon modèle. Longueur HT 18,92 m. Construites entre 1958 et 1973 par Škoda (Tchécoslovaquie). 942 exemplaires produits. Surnommées "Tchebourachka" en référence à un personnage de la littérature enfantine Russe.
En tête du Rossia (Moscou—Vladivostok) Balezino (2012)



◄ ЧС2К (TchS2K).
Version modernisée de la TchS2, caractéristiques identiques. Moscou, gare de Kazan, train Moscou—Douchanbé (2012)



◄ ЧС7 (TchS7), doubles Bo-Bo.
Puissance continue : 6160 kW. Sous 3 kV CC Vitesse maxi 180 km/h. Masse à vide 172 tonnes. Longueur HT 34,04 m. Construites entre 1983 et 1997 par Škoda (Tchécoslovaquie) 321 exemplaires produits. Moscou gare de Iaroslavl'. Train Severodvinsk et Arkhangelsk—Moscou (2012)



◄ ВЛ10 (VL10), double Bo-Bo.
Puissance continue 4480 kW ou 4600 kW selon modèle. Sous 3 kV CC
Masse 200 tonnes, longueur HT 32,84 m. Vitesse maxi 100 km/h.
Construites par Tbilissi et Novotcherkassk de 1961 à 1977 en 1899 exemplaires. Omsk 2012
(Cliché Luc Chanteloup)



◄ ВЛ11 (VL11),
double Bo-Bo.
Puissance continue 4480 kW. Sous 3 kV CC. Masse à vide 182 tonnes, longueur 32,88 m. Vitesse maxi 100 ou 120 km/h selon modèle.
Construites par Tbilissi de 1975 à 2008 en 1283 exemplaires.



◄ (VL60), Co-Co.
Puissance continue 3300 kW ou 4050 kW selon modèle. Sous 25 kV 50 Hz. Masse 136 tonnes, longueur HT 20,8 m. Vitesse maxi 100 km/h (110 km/h pour le trafic voyageur).
Construites par Novotcherkassk de 1957 à 1967 en 2618 exemplaires.
Surnommées les "fers à repasser".



ВЛ65 (VL65), Bo-Bo-Bo.
Puissance continue 4680 kW,
Sous 25 kV 50 Hz.
Vitesse maxi 120 km/h.
Construites par Novotcherkassk de 1992 à 1998 en 48 exemplaires.
◄ Oulan-Oudé (2012)





▲ ЭП1 (EP1), Bo-Bo-Bo. Directement dérivée de la VL65 Puissance continue 4400 kW. Sous 25 kV 50 Hz. Masse 130 tonnes, longueur HT 22,5 m. V. max 140 km/h.
Construites par Novotcherkassk de 1998 à 2007 en 321 exemplaires. Surnommées "Briques" ou "Trépieds". *Ci-dessus à droite*. Variantes ЭП1М et **ЭП1П ▲** (vitesse maxi 120 km/h) construites à partir de 2007 en 398 et 91 exemplaires respectivement. Photos prises à Oulan-Oudé (2012)

ЭП2К (EP2K) Co-Co. ►
Puissance continue 4320 kW.
Sous 3 kV CC. Masse 135 tonnes à vide, longueur 21,7 m.
Vitesse maxi 160 km/h.
Construites par les usines de Kolomna et Novotcherkassk depuis 2008 en plus de 220 exemplaires à ce jour.
Omsk. Train Vladivostok-Penza. (2012)



ЧС4Т (TchS4T), version modernisée des ЧС4 (TchS4), Co-Co. Puissance continue 4920 kW. Sous 25 kV 50 Hz. Vitesse maxi : 160 km/h. Masse à vide 126 tonnes. Longueur 19,98 m. Construites entre 1971 et 1986 par Škoda (Tchécoslovaquie) en 608 exemplaires. Balezino.
Train Moscou-Harbin-Pékin.(2012) ►





◄ ЭЭС5К (3ES5K),
triples Bo-Bo. Puissance continue 9180 kW. Sous 3 kV CC. Vitesse maxi 110 km/h. Masse 285 tonnes à vide.
Construites depuis 2006 par l'usine de locomotives électriques de Novotcherkassk. Plus de 450 produites à ce jour.



◄ ВЛ80 (VL80), doubles Bo-Bo. Puissance continue : 4880 ou 5760 kW. Sous 25 kV 50 Hz. (suivant le modèle). Vitesse maxi : 110 km/h. Un demi élément = 16,42 m et 92 tonnes à vide.
Construites entre 1961 et 1964 par l'usine de locomotives électriques de Novotcherkassk. 4917 exemplaires produits. Elles se rencontrent parfois sous la forme de trois demi-unités.

(Clichés: Boris Chomenko, sauf indication contraire.)

La ligne du Transsibérien comporte plusieurs itinéraires. L'itinéraire nord est celui sur lequel est basé le kilométrage de la ligne jusqu'à Vladivostok :
Moscou (gare de Iaroslavl') – Iaroslavl' – Danilov – Bouï – Galitch – Kotel'nitch – Perm' – Iékatérinbourg – Tioumen' – Omsk.
L'itinéraire via Nijni-Novgorod qu'emprunte maintenant le "Rossia" : Moscou (gare de Iaroslavl') - Vladimir – Nijni-Novgorod – Kotel'nitch est commun avec le précédent ensuite.
Mais on trouve aussi l'itinéraire central : Moscou (gare de Kazan'- Iékatérinbourg et commun ensuite avec les précédents). Et l'itinéraire sud Moscou (gare de Kazan') – Omsk.

À bord de l'Eastern & Oriental Express du 15 au 17 Novembre 2013 *(Yves Le Bescond)*



Quel souvenir ! 2000 km de Singapour à Bangkok en traversant toute la péninsule malaise et thaïlandaise, organisation sans faille, qualité de l'hébergement et de la restauration parfaite.



Arrivée en gare de Penang

Au plan ferroviaire le train se compose de 22 voitures, faisant près de 500 m de long, comprenant entre autres 3 voitures-restaurant avec 2 services, une voiture-bar, une voiture salon, la voiture plate-forme observatoire en queue de train et 3 voitures réservées au personnel, le reste se composant de voitures-lit de 3 types, cabine de 6 m^2 (Pullman), 8 m^2 (State) et 12 m^2 (présidentielle). Les voitures, construites au début des années 70, étaient initialement utilisées en Nouvelle Zélande. Elles ont été entièrement reconditionnées au début des années 90 à Singapour par la compagnie Orient Express. Le train circule depuis Septembre 1993 avec une vingtaine de parcours par an dans chaque sens.

Notre train comportait 104 passagers, Anglais, Américains, Australiens et Chinois pour la plupart, très peu de Français, environ 5% mais le Manager et le Cuisinier (évidemment !) ainsi que le Directeur Général de la Compagnie sont français. Les paysages traversés ne sont pas très diversifiés, forêt tropicale avec palmiers, hévéas, etc... Curieusement, les vitres des voitures côté couloir sont toutes masquées par un store en position fermée pour question de sécurité paraît-il , dommage. Après un arrêt à minuit en gare de Kuala Lumpur (où j'ai oublié de me réveiller pour photographier la magnifique gare coloniale !), le train fait une escale prolongée pour aller visiter l'île de Penang, "perle de la *Malaisie*" et repart en direction de la Thaïlande, avec changement de locomotive à la frontière. Puis il continue sa remontée vers le Pont de la rivière Kwaï qu'il traverse au ralenti après avoir déposé les passagers pour la photo, et rebrousse direction Bangkok pour arriver en fin de journée, 48 h après son départ de Singapour.

Le réseau ferroviaire malais (*) est en pleine



Franchissement de la rivière Kwaï

reconstruction sur toute sa longueur, traverses béton, électrification, réfection de nombreuses gares, c'est assez impressionnant; par contre dès que l'on arrive en Thaïlande le réseau est vieillot, occasionnant des secousses assez importantes dans le train.



Croisement en Malaisie , tout est neuf !



Voiture plate-forme observatoire en queue de train

(*) Il s'agit d'une voie métrique.



Le pont de la rivière Kwaï

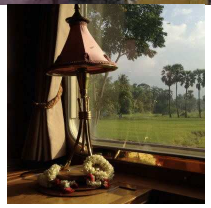


▲ À la frontière notre locomotive malaise nous laisse
Sa remplaçante thaï qui nous conduira jusqu'à Bangkok ▼





Voiture salon



Les Échos de la Scaronne
www.afac.asso.fr
AFAC Rhône-Alpes
N°020
2013 / 05
Page 7

VISITE DU MUSÉE DE RÜDESHEIM AM RHEIN (Hesse Allemagne)

(Georges Quemin)

http://www.selzer-toy-auction.com

Cette ville de 10 000 habitants abrite, entre autres trésors, un **Musée du train et du jouet.**
De nombreuses vitrines nous présentent de belles maquettes et jouets dont les trains sont la majorité.





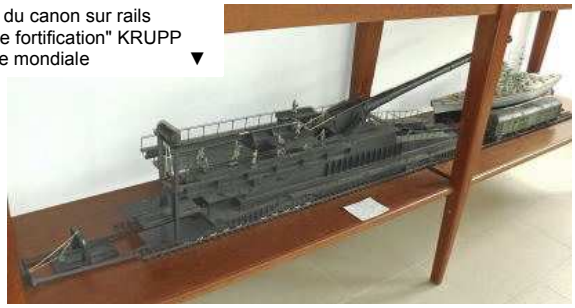


Bien sûr "Märklin" règne en maître, mais "Trix" est bien présent avec des locomotives, des wagons, des automotrices, des voitures et aussi des tramways.



Karl BUB
Nüremberg
(1930)

Maquette du canon sur rails
"briseur de fortification" KRUPP
2ème guerre mondiale ▼





Un modèle à grande échelle de 17 x 3 m représente le Rhin romantique de Rüdesheim à Coblence dans le style des années 1930 à 1950. La collection intègre un vaste éventail de différents types de modèles réduits.

À deux pas on peut signaler :

Cabinet de musique mécanique de Siegfried

La collection comprend les instruments les plus divers, de la petite boîte à musique à l'orchestrion de plusieurs tonnes.

www.smmk.de



AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N°020
2013 / 05
Page 8

VOYAGE EN FORÊT NOIRE du samedi 28 septembre 2013 *(Texte et clichés Alain Thozet)*

Le samedi 28 septembre nous nous sommes retrouvés en Gare de Perrache pour un petit voyage en Allemagne. Organisé par nos amis parisiens ce périple fut une réussite. La rame PSE n°47 nous a amenés sans encombre jusqu'à Mulhouse. L'autorail 73906 nous attendait pour un petit parcours transfrontalier pour rejoindre à Mulheim le Regionalbahn avec la 146 232 à destination de Freiburg. Une petite marche pour gagner le restaurant nous a permis de découvrir, pour certain, une ville très animée parcourue par de magnifiques tramways avec un peu beaucoup de publicité mais des goûts et des couleurs … Le restaurant se trouve sur la place de la cathédrale où avait lieu le marché ; il était difficile de se frayer un chemin avec tout ce monde. Le repas se termina par une de ces constructions pâtissières comme en savent faire nos amis allemands. L'après-midi fut réservée à la ligne du Höllental pionnière en matière de traction électrique. Les trains sont tractés par les locos de la série 143 ex DR. Parcours Freiburg Seebrugg puis halte à Titisee où un repos fut apprécié surtout devant une bonne bière. L'hôtel se situait à Neustadt où après le repas certains se sont retrouvés en gare pour regarder des manœuvres. Incorrigibles... certes, mais l'hôtel était à 100 m. alors quand on aime...

Le matin du dimanche fut consacré à la ligne de la Wutach appelée aussi le Sauschwänzlebahn ou chemin de fer en queue de cochon. Ce chemin de fer touristique de 26 km. comporte 6 tunnels (4000 m. au total) dont celui hélicoïdal de Stockhalde de 1700 m. et 4 viaducs métalliques d'une longueur totale de 1000 m. C'est une ligne construite pour le transport de troupes entre la Bavière et la vallée du Rhin lors d'une éventuelle invasion de l'Allemagne par la France après 1870. Dans les année 1960 l'OTAN a donné des crédits pour la remise en état de l'infrastructure de cette ligne et la modernisation de la signalisation. Depuis 1976 une équipe de passionnés a pris en main le destin de ce chef d'œuvre du génie civil. Nous avons rejoint la gare de Blumberg-Zollhaus par autocar où se trouve un petit musée rassemblant des objets, plans et une maquette. Le parcours jusqu'à Weizen fut accompli avec un train vapeur tracté par la 93 1360 de provenance autrichienne. Un magnifique voyage avec la soleil plein d'images, de sons et d'odeurs. Nous avons tous replongé dans des souvenirs de jeunesse, dans une petite dose de nostalgie et surtout une grande joie de voir un chemin de fer vivant.
Si par hasard vous passez par l'Alsace, poussez jusqu'au Sauschwänzlebahn. Indispensable sur le carnet de route de l'amateur.



Viaduc de Epfenhoffen



Viaduc de Besenbach



Freiburg

Voir la carte de la ligne dans l'Écho de la Scaronne n°18 page 8.

Pour en savoir plus :

La Vie du Rail n° 1002 juin 1965

Chemins de fer n° 494 octobre 2005

http://de.wikipedia.org/wiki/Wutachtalbahn

mais il faut lire l'allemand....



Weizen

DERNIÈRE MINUTE. 15 décembre 2013: Première relation directe en AVE Lyon - Barcelone

(Gilles Neyret)

Images prises à l'occasion de la première relation directe en AVE Lyon - Barcelone du dimanche 16 Décembre 2013 transmises par notre testeur maison.



◄ AVE à Barcelona Sants prêt à assurer le 1er Barcelone - Lyon - 15 / 12 / 2013

Tramway Citadis 14 sur la T4 - avenue Meridiana avec au fond la Tour Agbar de Jean Nouvel - 15 / 12 / 2013 ►



AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N°020
2013 / 05
Page 9

HOMMAGE À PIERRE VIROT

Par Adrien GONDIN Président d'Honneur de l'AFAC Rhône-Alpes.

À mon Ami Pierre Virot
décédé brutalement le 05 novembre 2013.



2011
(Cliché Philippe Lépine)

J'ai connu Pierre Virot en 1948 grâce à son père polytechnicien et ingénieur à la SNCF. Très humaniste et passionné de chemins de fer, M. Virot père me conseilla de m'inscrire à l'AFAC et de communiquer à Pierre les connaissances que je possédais sur les tramways de Lyon et les réseaux secondaires de la région.

Liés d'amitié avec Pierre, nous avons fait tout un périple ferroviaire qui commença tout d'abord en 1957 avec la section lyonnaise de la FACS, en essayant de sauver la ligne en voie métrique des C.E.N (Chemins de Fer Économiques du Nord) reliant Annemasse à Sixt en Haute Savoie.
Puis, c'est en 1959 que nous entreprenons la construction du CFTM. (Chemin de Fer Touristique de Meyzieu.) Ligne en voie de 60, longue de 1,5 km, située au Grand Large.
Je rappellerai aussi notre participation au sauvetage du funiculaire de St Hilaire du Touvet (Isère) en obtenant sa concession en 1972. La commune en reprit l'exploitation cinq ans plus tard.

L'aventure du Vivarais en 1969 a été une étape très importante de notre collaboration, riche en péripéties, avec la création de la nouvelle Société CFTM (Chemins de Fer Touristiques et de Montagne) sur un tronçon sauvegardé de 33 km d'une ligne en voie métrique des CFD à exploiter entre Tournon et Lamastre (Ardèche).
Pierre Virot deviendra Directeur puis PDG du CFTM qui exploitera la ligne du Mastrou de 1969 à 2003.



▲ Vivarais 1974 en gare de TOURNON
Pierre Virot et le chef mécanicien Louis LUTAUD auprès de la Mallet 403.
(Cliché François Collardeau)

Il est inutile de dire que sa disparition me touche profondément.
Pour les amis des chemins de fer, c'est l'un des précurseurs des trains touristiques qui disparaît. Connu comme l'un des pionniers qui ont contribué à la sauvegarde d'un matériel ferroviaire ancien, aujourd'hui classé monument historique pour la plupart, Pierre Virot restera ainsi dans notre mémoire.

(Propos recueillis par René Clavaud)



▲ 23 juillet 1994.
Ambiance "Belle époque". Inauguration à Boucieu le Roi du service en ligne de la 040 Corpet n°24, à l'occasion du 25 ème anniversaire du CFTM.



Pierre Virot avec le ministre des transports Jean-Claude Gayssot et le président du conseil général Michel Teston.

◄ 24 août 1998 Boucieu le Roi. ►

Le Ministre des transports avait été invité sur le Vivarais, en vue de la signature d'un protocole de principe de rapprochement entre le Conseil Général et le CFTM.

Un train spécial, avait été organisé.
Le Ministre Jean-Claude Gayssot, ancien cheminot, avait fait le trajet Colombier - Boucieu le Roi sur la Mallet 403.

Clichés et légendes:
archives François Collardeau



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 30 NOVEMBRE 2013 (*d' après le compte rendu du secrétaire J-P. Petiot. Clichés R. Chappelet*)





Notre assemblée Générale s'est tenue le samedi 30 novembre 2013 à la maison Ravier, dans le 7 éme arrondissement. 64 membres étaient présents ou représentés. M. DUCARD, 2ème adjoint au maire nous a fait l'honneur de sa présence, et a également participé à notre repas. Patrick LAVAL représentait le siège parisien.

Après l'ouverture de l'Assemblée à 9h10, le président Alain Thozet nous demande une minute de silence et de recueillement en mémoire des deux adhérents qui nous ont quittés l'année passée : Georges PATUREL et Pierre VIROT.

Le rapport moral confirme que le gros souci de l'Association est le local, que nous occupons depuis 2000 et pour lequel la SNCF nous a donné congé pour le 31 mars 2014. L'Association a reçu, de la part de la SNCF, une proposition pour un nouveau local situé dans le même bâtiment, mais nous perdons beaucoup de surface. À suivre...
Le nombre d'adhérents est passé de 114 en 2012 à 107 en 2013.

Intervention des responsables des différentes.

Pour le réseau Bernard Cony, fait part de son désarroi à l'idée de devoir déménager le réseau. Roland Torraca a réalisé différentes photos et vidéos, pour en garder une trace.

La bibliothèque, est présentée par Michel Forissier, qui remercie Mme Guichard pour le don de différents ouvrages. Il y a plus de 580 livres, des collections complètes de revues, et des documents audio-visuels (DVD et Cassettes VHS). Réunions le jeudi après-midi.

L'histoire du chemin de fer, groupe qui se réunit une fois par mois, lui aussi présenté par Michel Forissier, (voir en p. 11)

Les Échos de la Scaronne le bulletin est présenté par le rédacteur, Jacques Dognin, (voir p.12)

Le site WEB national, géré par Yvon BRUMENT. (voir ci-dessous)

La Trésorerie, présentée par Jean-Yves LETELLIER : comptes en excédent, avec des recettes provenant principalement des cotisations et des reliquats des voyages. La location du local et les frais d'envoi par poste représentent les plus grosses dépenses.

Le rapport financier est adopté.

Élections : Trois membres dont le mandat arrivait à expiration, François BERNARD, Michel FORISSIER, et Guy TRIMBUR sont réélus Marc JULIEN qui se présente pour s'occuper des voyages, est élu.

Alain THOZET est réélu président de l'AFAC Rhône-Alpes.

L'édition ferroviaire par Guy TRIMBUR présente quelques titres. Les tirages diminuent, le lectorat vieillit, Internet fournit aux plus jeunes des détails qu'on ne trouvait que dans les livres ; qui ne sont souvent que des recueils de photos

Patrick LAVAL nous lit un message du président PORCHER qui nous souhaite le succès dans la recherche d'un nouveau local. La revue « Chemins de fer » imprimée à Saint-Étienne nous coûte 40% moins cher à qualité égale. Les adhésions sont en légère progression, ce qui est encourageant.

La séance est levée à 12h30, et un repas est servi dans la salle voisine pour les participants.
Nous avons ensuite pu suivre la conférence sur la Cie de l'Est de Lyon

▼ **Le Progrès du mardi 3 décembre 2013**

« Notre association contribue à la conservation de la mémoire liée au chemin de fer »



Alain Thozet et Patrick Laval
Photo Jean-Marc Manificat



Le monde ferroviaire... souvenirs d'enfance. Photo Jean-Marc Manificat

Créée en 1946, l'Association française des amis des chemins de fer – Rhône-Alpes (Afac) a tenu son assemblée générale samedi à la Maison Ravier. Rencontre avec Alain Thozet, président, et Patrick Laval, représentant national de l'association.

Qu'est-ce que l'Afac ?
Notre section régionale compte 106 membres. Cette association s'efforce de développer la connaissance et les cultures ferroviaires en France et dans le monde et la conservation de la mémoire liée au chemin de fer.
La structure vise ainsi à favoriser le développement des moyens de transports collectifs et consommant peu d'énergie.
L'association diffuse des revues traitant des chemins de fer -en particulier ceux de la région-, mais aussi des tramways.

Un ouvrage en cours d'élaboration sur le tramway à Lyon
Pour ce faire, nous effectuons des recherches historiques.
D'ailleurs, à ce sujet, trois de nos membres préparent actuellement un ouvrage sur les tramways lyonnais.

Quelles sont vos activités ?
Nous allons sur le terrain en organisant des visites de sites et de lignes ferroviaires. Nous participons également à l'organisation des plusieurs expositions sur les thèmes du ferroviaire.
Nous contribuons de la sorte à la conservation du patrimoine. Enfin, nous disposons d'une vidéothèque et une filmothèque de 237 titres et d'une bibliothèque de 562 ouvrages. ■

Pratique
Afac : Association française des Amis des chemins de fer (section Rhône-Alpes)
11, avenue Général-Leclerc. Lyon 7e.
Site : www.afac.asso.fr

24 ■ LE PROGRES - MARDI 3 DÉCEMBRE 2013

Cliché Robert Chappelet

La Compagnie de l'Est de Lyon.

Maud ROY, historienne et archéologue, nous a présenté l'histoire de la ligne de l'Est de Lyon illustrée de nombreuses photos et plans. De nos jours, c'est la ligne de tram T3 qui utilise ses emprises jusqu'à Meyzieu. Cette conférence a été unanimement appréciée.

L'étude sur "Le chemin de fer de l'Est de Lyon" publiée en 1948 par Madame M.-A. Carron dans "Les Études rhodaniennes" que Madame ROY a citée est consultable et téléchargeable à l'adresse :

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geoca_1164-6268_1948_num_23_1_5262





Le site Web national est géré par Yvon Brument. 77 mises à jour ont été réalisées entre octobre 2012 et novembre 2013. Une partie de l'activité de gestion est consacrée à l'entretien technique du site (versions, surveillance intrusions…). L'activité de consultation est en baisse; tendant à passer de 1.500 par mois en 2011 à 1.100 en 2013. Le site souffre d'un déficit de promotion et l'on peut regretter que quelques sections ne participent pas à son animation.

AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N°020
2013 / 05
Page 11

COMPTE RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU SAMEDI 9 NOVEMBRE.

(Par le président Alain Thozet.)

Le Conseil d'Administration de l'AFAC Rhône-Alpes s'est réuni le samedi 9 novembre 2013, à 10 h 00 au local, 16 avenue Leclerc.

Présents : A. Thozet, A. Gondin, J-C Broussier, F. Bernard, P. Dubois-Violette, G. Neyret, J. Dognin, M. Vandenbroucke, G. Trimbur, M. Forissier, J-Y Letellier, G. Quemin, J-P Petiot.
Excusés: B. Cony, R. Margerand.

Le conseil a fait le point sur l'avenir du local.
Il a pris acte de l'absence de solution pour l'AFAC pour le moment.
Le conseil a préparé la prochaine assemblée générale.
Il a proposé des activités pour 2014 qui seront présentées lors de l' assemblée générale.
Le prochain conseil d'administration aura lieu le samedi 11 janvier 2014 à 10 h. au local.

GROUPE D'HISTOIRE DU CHEMIN DE FER.

(Par Michel Forissier et François Charnay)

Le groupe "d'histoire du chemin de fer" de l'AFAC Rhône-Alpes se réunit chaque troisième mercredi du mois, de 18 à 20 heures.
Il a été créé à l'initiative du "groupe bibliothèque" qui souhaitait développer l'usage des nombreux livres, revues et documents que notre association conserve.
La première réunion, le 17 avril 2013, a permis de confronter les propositions de sujets de travail et de passer en revue les principales sources de documentations ferroviaires. Le choix d'une première étude s'arrête sur la ligne TDI (Tramway de l'Isère), plus connue sous le sigle TOD (tramway de l'Ouest Dauphiné), que François Charnay connaît bien pour en avoir parcouru la plate-forme.
Les séances suivantes (15/05, 19/06, 18/09, 16/10 et 20/11) ainsi que les sorties sur le terrain (des 5/10, 13/10) nous ont permis de voir et photographier des vestiges (gares, ponts, restes de plate-forme), de préciser les tracés (carte détaillée de René Clavaud) et association "Les Compagnons de Maître Jacques " de Saint Georges d'Espéranche, de compléter nos documents iconographiques par une visite à M. Georges Nemoz, auteur du livre " Vapo tours en Isère à la belle époque, tramways CEN et TDI " et collectionneur de cartes postales anciennes, de mieux visualiser l'aspect du matériel roulant grâce aux modèles réduits confectionnés par Georges Nemoz et Philippe Lépine et aux photos prises par François Collardeau de la bicabine n° 31, préservée par la SGVA (Sauvegarde et Gestion de Véhicules Anciens).
Il nous reste à reconnaître la partie sud de la ligne de Roybon à Saint Marcellin, à approfondir son utilité économique (les usines, commerces et institutions développés grâce à elle), à consulter les archives départementales de l'Isère, à préciser comment s'est développée la concurrence routière qui l'a conduite à sa fin.
Il nous faudra enfin décider sous quelle forme faire connaître le résultat de ces recherches (exposés, visites, brochure, DVD, ou le site Internet de l'AFAC: www.afac.asso.fr)



Modèle réalisé par Philippe Lépine photographié sur le réseau AFAC. *(cliché François Charnay.)*



Modèle de Georges Nemoz photographié sur son réseau.
(cliché Michel Forissier)

À LYON: UNE BOULANGERIE ORIGINALE *(Yvon Brument)*





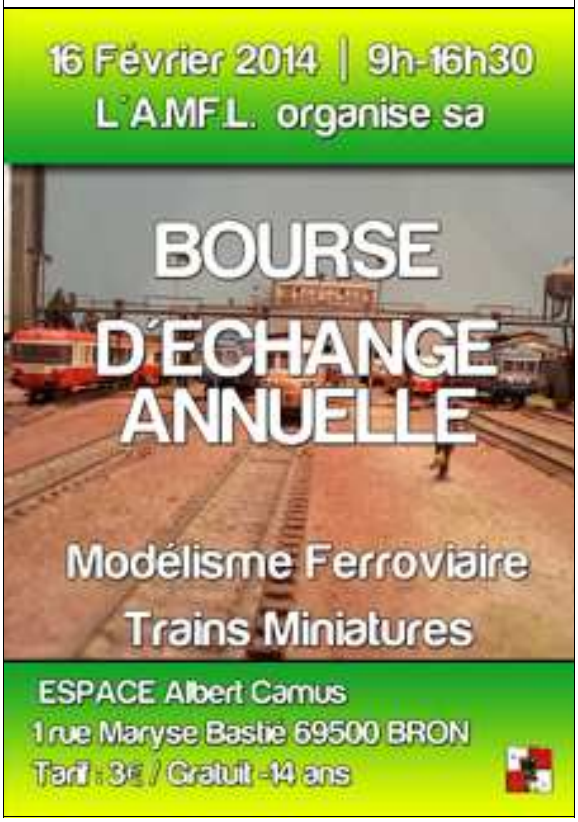


En se promenant dans Lyon, appareil photo en poche, on peut rencontrer des sujets intéressants.
Par exemple la boulangerie Alain Prost au **29 de la rue Bouteille** dans le premier arrondissement.
Champion de la baguette, certainement, mais aussi une devanture chatoyante rendant hommage aux Transports en Commun de Lyon. Un détour en perspective.



À NOTER SUR VOS AGENDAS

BOURSE D'ÉCHANGE ANNUELLE DE L'AMFL
(*Association des Modélistes Ferroviaires du Lyonnais*)



" LA BRIOCHE " Samedi 11 janvier à 14 h 30.

Projections :

11 janvier 2014 : Rétrospective 2013 par Gilles NEYRET. (*à 14 h 30*)
25 janvier 2014 : Panaches vapeur par M. CHABERT.
08 février 2014 : Vapeur au Gothard, par Jean-Pierre HUMBERT.
22 février 2014 : Photos de l'OTL, par François COLLARDEAU.
23 mars 2014 : Le tunnel sous la Manche, par Patrick LAVAL.

Projets de sorties pour 2014. (*extrait du procès verbal de l'AG.*)

Voyage de deux jours.
Grenoble et le sillon alpin : après février 2014.

Lyon-Bordeaux, via Tulle et Ussel : plutôt en période de congés scolaires, car sinon, il n'y a qu'un Corail le vendredi. Au printemps.

Le Vivarais CFV: en septembre en train jusqu'à Tain puis en car. Peut-être prévoir un mardi pour pouvoir monter jusqu'à Lamastre.

Le Puy de Dôme, (… mais beaucoup l'ont déjà fait.)

La baie de Somme : 2 ou 3 jours.

La Côte Cantabrique.

Nice-Coni.

MON DERNIER BULLETIN

Jacques Dognin

Comme je l'ai confirmé lors de notre dernière AG, après l'avoir annoncé l'an dernier, je cesserai la rédaction du bulletin en 2014.
Parmi les traditions du monde ferroviaire, celle de "mon dernier train" est l'une des plus sympathiques. La manière amicale de dire au revoir prédomine.
C'est cette forme empruntée au chemin de fer que j'emploie aujourd'hui pour annoncer ma décision d'arrêter d'assurer la rédaction du bulletin de l'AFAC Rhône-Alpes après avoir terminé ce numéro 020.
Le bulletin 001 avait été publié en mars 2010 afin d'ajouter des documents illustrés aux informations de l'association qui forment le socle de ce genre de publication.
Le bulletin N° 001 assurait une continuité en proposant une nouvelle édition, plus étoffée, dans laquelle les membres de l'association pouvaient participer en envoyant des articles et des photos.



Je remercie tous ceux qui ont "joué le jeu". Nous avons parfois voyagé loin de notre hexagone avec certains d'entre eux.
Je suis aussi très reconnaissant envers Yvon Brument *("Le Sorcier")* qui m'a beaucoup épaulé dans cette aventure.
Le bulletin de l'AFAC R.A. n'appartient pas à son rédacteur et, à l'évidence, un prochain suivra, différent peut-être encore dans sa présentation.
Comme je reste, bien sûr, membre de l'AFAC R.A, il est certain que dès que j'en aurai l'opportunité, j'enverrai un article au prochain rédacteur à qui je souhaite de prendre autant de plaisir que moi en réalisant cette tâche pour notre association.

Contact bulletin: bulletin-ra@afac.asso.fr

Publication : 20 / 12 / 2013
www.afac.asso.fr

Contact président:
Messagerie : alain.thozetchez**wanadoo.fr**

Rédaction:
Jacques Dognin
Yvon Brument

Préparation et recadrage des photos:
Yvon Brument

QR Code AFAC Rhône-Alpes

Prochain bulletin
N°021
La date de publication :
……
Envoyez vos documents, projets d'articles et photos rapidement pour faciliter la préparation.

Association Française des Amis des Chemins de Fer
Section Rhône-Alpes
Association loi de 1901
déclarée à la Préfecture du Rhône le 21 décembre 1987
publiée au J.O. le 20 janvier 1988 p.15
11 Avenue LECLERC
69007 LYON

Directeur de publication:
A.Thozet. Président de l'AFAC Rhône-Alpes

Cotisations 2014

Plus de la moitié des cotisations 2014 ont déjà été encaissées.

Membres actifs (y compris les conjoints) : 24 Euros

Avec revue 36 euros + 24 Euros

junior 12 Euros

Pour ne pas interrompre le service de la revue par courrier et entraîner des frais supplémentaires, vous êtes priés de verser la cotisation d'ici la mi-janvier.

Comment régler sa cotisation ?
Vous pouvez venir un samedi à une réunion hebdomadaire et donner votre chèque à notre trésorier.

Vous ne pouvez pas vous déplacer.
Alors vous envoyez votre chèque à l'ordre d'AFAC Rhône-Alpes à :

M. Jean-Yves Letellier 284 rue Garibaldi 69003 Lyon Tél 04 78 60 55 32.

Mais vous ne ferez qu'un seul chèque pour la cotisation et l'abonnement.

Joindre SVP les bulletins de renouvellement et une enveloppe timbrée pour recevoir la vignette.
Ces documents sont exigés par la Commission Paritaire des Publications et Agences Presse.

✂.....

BULLETIN DE RENOUVELLEMENT COTISATION 2014

Nom : Prénom : Membre n°

☐ Membre actif 24 €

☐ Membre junior 12 €

A , le signature

✂.....

ABONNEMENT 2014

Nom : Prénom : Membre n°

☐ Abonnement à tarif réduit pour les membres – France 36 €

A , le signature