AFAC Rhône-Alpes
N° 22
2014 / 02
Page 1
Publication: 31 / 07 / 2014



ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT ALAIN THOZET

Propos d'avant vacances et en vrac :

L'année 2014, comme celle de 1969, sera-t-elle marquée par des fermetures de lignes ? L'opération se fera en douceur. Un tronçon par-ci, un tronçon par-là... Le résultat sera un réseau peau de chagrin grâce au désengagement de l'État avec un grand désert : Le Massif Central. Mais je fais une erreur, ce n'est pas un désert. Il y a des autoroutes.

La transition énergétique ne s'applique pas aux transports. Nous privilégions en France depuis des années la route et ses besoins énergétiques proviennent exclusivement du pétrole que nous importons. Ces importations sont-elles neutres vis-à-vis de l'économie du pays ? Et après les grands discours sur le changement climatique, quelle action concrète au niveau des transports ?

Aux États-Unis une étude a montré qu'un train de marchandises produit entre 6 et 12 fois moins de pollution qu'un camion par mile parcouru. Dans une étude de 2011 de l'Université Texas A & M, les chercheurs ont montré que les embouteillages ont augmenté, par an, les trajets de 5500 milliards d'heures, la consommation de carburants de 2900 milliards de gallons soit 11000 milliards de litres. Pour bien comprendre ces volumes, la consommation journalière de carburant est de l'ordre de 1400 millions de litres. Étonnant non !!!

Une compagne bien orchestrée nous vante les mérites des autocars. Sylvain Zalkind dans un article paru en 1969 analysait la situation après les mises sur route : relations directes rompues, temps de parcours considérablement allongés. Et maintenant que reste-t-il de tous ces services routiers ? des TER dans certaines régions. Mais chacun sait qu'il a une automobile et qu'il consomme du carburant. C'est bon pour le PNB. Donc tout va bien Madame La Marquise.

Dans la saga des quais de gare qui pour certains étaient trop étroits (donc du calibre 17.....) et pour d'autres trop larges, il y a un fait troublant. L'article du Canard Enchaîné concernant la SNCF a été relayé par tous les médias. Les autres articles du Canard n'ont pas eu ces honneurs : Censure ou Haro sur le Chemin de Fer et il y avait, peut-être, des faits aussi graves sinon plus.

La nouvelle structure du Chemin de Fer en France est discutée actuellement au Parlement. Les différentes compagnies exploitant le réseau de Chemin de Fer européen doivent respecter la règle de la concurrence libre et non faussée. Qu'en est-il de la concurrence entre modes ? Depuis la fin de année 20 la route bénéficie, en France, d'une grande indulgence de la part des pouvoirs publics.

SOMMAIRE

La vie de l'association

Éditorial	1
Compte rendu du CA du 21 / 06 / 2014	2
L'AFAC R-A déménage à La Mouche	3

Comptes Rendus et Documents

La fin des trams à Copenhague	7
Le tram de Reims	9
Le 'Strasbourg-Riviera' il y a quarante ans (2)	10

Visites et informations diverses

Visites AFAC en 2014	13
Hommage à Guy Trimbur	14
Cotisations, Abonnements Coupons d'inscription.	15

Ont participé à ce numéro:

Alain Thozet
Georges Quemin
J-Pierre Petiot
Gilles Neyret
Henna Malvigue
Yvon Brument
Jacques Perenon
René Clavaud

La taxe poids lourds devait financer l'agence de financement des infrastructures de transport de France. 70% de ses investissement concernent le Chemin de Fer. Pour une fois le rail a la primauté. Dans un rapport publié en 1995, il est dit que, sur une période de 15 ans, 60% des investissement publics sont pour la route. Mais cela va continuer car la nouvelle mouture est très en retrait.

Profitez de vos vacances pour parcourir en train la France du Massif Central pendant qu'il est encore temps. Notre voyage avec l'un des derniers « Ventadour » nous a conduit dans des paysages magnifiques et calmes.

Alain Thozet

Compte-rendu du C. A. de l'A F A C Rhône-Alpes, du 21 juin 2014

Sur convocation du président Alain Thozet, une réunion do Conseil d'Administration de l'AFAC Rhône -Alpes d'est tenue le samedi 21 juin à partir de 10h00, au nouveau local, à la Mouche.

La vie de l'Association :

- G. NEYRET nous apprend le décès de Christian CHUZEL, d ' Écully la Demi-Lune, survenu le 9 juin 2014.
- Mme TRIMBUR nous a envoyé un mot de remerciement, dans lequel elle nous dit tout l'attachement que Guy avait pour notre association.
-Nouvelles de l'AFAC Paris transmises par A. THOZET: Alain CAIRE nous signale que le président Bernard PORCHER est rentré chez lui, mais qu'il a un traitement médical assez lourd.

Le déménagement s'est bien passé et l'entreprise de déménagement a été à la hauteur : il faut dire que le terrain avait été bien préparé, puisque tout avait été mis en carton par des membres de l'AFAC R-Alpes.
-L'aménagement du nouveau local de La Mouche est pratiquement terminé : il faut remercier les membres de l'A.M.F.L. qui ont participé de façon très active aux différents travaux (prêt d'outillage, de matériaux etc...) La mise en place d'un velum au-dessus de l'écran, de manière à avoir une projection de meilleure qualité, et la surélévation du dernier rang des fauteuils (grâce à des palettes) sont encore à réaliser, mais nous avons pu reprendre nos projections du samedi après-midi.
-Un planning sera mis en place, pour permettre aux auteurs de photos et vidéos de s'inscrire à l'avance, pour ces projections du samedi.
Le loyer beaucoup plus élevé de ce nouveau local nous amènera à envisager diverses solutions, dont nous parlerons à l'A.G.
A propos de l'A.G. , elle aura lieu le 22 novembre à la Maison RAVIER. L'après-midi à 15h00, après le repas, nous ferons l'inauguration officielle du nouveau local.

- Bilan des activités :

-Le samedi 14 juin notre sortie à la crémaillère du « Panoramique des Dômes »a regroupé 9 lyonnais, qui ont été rejoints par un groupe plus important venu de Paris. Suite à l'ascension, au repas pris au sommet du Puy de Dôme et à la visite du temple de Mercure (facultative) nous avons pu visiter le dépôt où sont entretenues les rames Stadler.
-Vendredi 27 et samedi 28 juin, sortie dans le centre (Périgueux, Toulouse etc...) .Là aussi, tout s'est bien passé (11 participants).
-Un numéro spécial de l'Araire, consacré aux « Chemins de fer entre Rhône et Loire » auquel a participé Paul DAVID, est en vente au prix de 15,00 €.

- Ouverture du local pendant l'été :

J-Y Letellier propose de venir jusqu'au 19 juillet, avec réouverture le 19 ou le 23 août.

- Activités pour le second semestre :

- **06 septembre** : prochain C.A. de l'AFAC. Rh-Alpes
- **13 septembre** : Oingt : M. CHARPIN, président de l'AMFL propose une sortie conjointe AMFL-AFAC, au domaine viticole de la Guillardière à Oingt, avec repas sur place (de l'ordre de 20,00€), visite du réseau installé par l'AMFL et possibilité, au préalable, de parcourir le tracé des chemins de fer du Beaujolais, entre Theizé et le Bois d'Oingt. Le voyage Lyon-Oingt devrait se faire à bord d'un autocar historique (R.B.L.) avec départ de La Mouche.
- **28 septembre** : bourse de la Mulatière.
- Toujours en septembre, participation à la journée des associations du 7 ème arrondissement. L'an dernier cette journée s'était tenue au parc Blandan.
- **18 octobre** : le sillon alpin, avec éventuellement le chantier du CEVA.
- **08 novembre** : C.A. AFAC.
- **15 novembre** : Montpellier avec visite du réseau tramways. (pour profiter des billets réduits SNCF peut-être ?) ou Grenoble (nouvelle ligne de tram, musée des transports).
- **10 janvier 2015** : C.A. et tirage des Rois au local.

Plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée à 12h10.

Jean-Pierre PETIOT

L'A F A C emménage à la Mouche

Le local de La Mouche avant l'arrivée de l'A F A C



La première tâche fut l'aménagement du nouveau local : lessivage et peinture.







Suivant les obligations imposées par la SNCF, il a fallu construire une cloison.







Un grand merci à l'AMFL et à ses très compétents membres ; sans eux la cloison n'existerait pas. Et ils ont travaillé au péril de leur vie...

Tout a été mis dans des cartons à la Scaronne. ▶



Quelques vues du 29 avril 2014.







Le vide







▲ Une cloison a été montée pour séparer le hall d'entrée..



Les déménageurs avaient déposé les cartons dans le nouveau local





Le Président a lancé un appel pour un peu de rangement le samedi 10 Mai. Des bonnes volontés de tous ages se sont manifestées.....pour poser les cartons dans les armoires ou simplement préparer l'évacuation des emballages vides.

Toujours est-il qu'en fin d'après midi, avec une direction efficace, seuls les cartons venant des armoires murales non remplacées * étaient rangés contre le mur en attendant une solution.





Le chantier « La Mouche » à différents stades de rangement.





Une deuxième cloison permet de positionner l'écran plus haut pour une meilleure visibilité.

Depuis, l'aménagement se poursuit, le rangement des sièges dans l'espace « projection » a pris forme , des idées d'amélioration pour le fond de salle sont apparues et devraient être bientôt réalisées.

La plupart des livres et revues sont rangés et classés.Tandis que des spécialistes s'occupaient de la « signalisation » dans l'entrée commune à l' A M F L et l' A F A C.





Merci à toutes les bonnes volontés.

Les« reporters » de service : Alain Thozet et Gilles Neyret et Georges Quemin



La fin des tramways à Copenhague

Ou …...les trams modernes à Alexandrie. *(Égypte)* *par* ***Henna Malvigue***

Le réseau de Copenhague était composé de 18 lignes totalisant environ 200 km au milieu des années cinquante. Le réseau physique totalisait 100 km parce que plusieurs sections étaient utilisées par deux ou trois lignes. Début 1964 après quelques grignotages et suppressions de lignes, il restait 154 km mais le 22 avril 1972 le dernier tramway roulait dans les rues de Copenhague. Comment une telle hécatombe ?



à gauche :Au même endroit à la lumière de jour et avant 1965, deux Düsseldorfs (804 et 808)
(Droit photo Tommy Jørgensen)



à droite; Callissensvej, jour & soir; lignes 1 & 14; 1960 :
Les deux motrices furent construites avant la municipalisation de réseau (avant 1911), donc âgées d'environ 50 ans. Remarquer les gros panneaux indiquant le numéro de ligne et les lanternes en haut des voitures dans les mêmes couleurs. Très pratique pour les utilisateurs de jour ou de nuit.

La première ligne de tram avait vu le jour en 1863 et rapidement elle était suivie par plusieurs autres octroyées à différents concessionnaires. Les trams étaient certainement hippomobiles, mais en 1901-02 l'électrification eut lieu. Cela entraînait évidemment la construction de nouveaux matériels.



à gauche : Svanemollen Ligne14 4 générations_de tram en1965 (Droit photo Erik Reimann)
De gauche à droite : N° 361, le standard à deux essieux construit en 1915, mis hors service 1965 mais conservé par le musée de tram. La voiture scrap des années 40. La voiture Lunding à bogie n° 549 construite en 1935. Un Düsseldorf de début 196x.



à droite : Mozartsplads 7Ligne 3 Noël1965 (Droit photo Tommy Jørgensen) N° 617 (=NESA929) à Noël 1965. Conservée au musée des trams.

Le modèle standard à deux essieux fut construit à plusieurs centaines d'exemplaires (environ 350) avec quelques variantes et modernisations au cours des années, mais le type de base a eu la vie longue sur les lignes secondaires – jusqu'à 1967.



à gauche KgsNytorv KS 811
Düsseldorf n° 811 au grand square Kgs Nytorv (L'ambassade de la France en arrière) Construit en 1960.



à droite HolmensBro1 ChrBorg Ligne 10 1968
Un Düsseldorf devant le parlement danois Christianborg (Borgen) en 1968.

Dans les années 1930 un tout nouveau type de tram à bogies fut fabriqué à 118 exemplaires. Une progression notable et en plus esthétiquement bien réussi (architecte Lunding).
La guerre montrait les avantages des trams qui furent très sollicités - mais il y eut aucune possibilité pour continuer la construction de nouveaux trams modernes. Cependant en utilisant les matériaux en stock, 44 motrices à deux essieux furent construites pendant l'occupation et les années suivantes. Cela explique leur nom populaire « les voitures scrap ». (*)
Les ateliers centraux de trams qui avaient construit les motrices Lunding et scrap lançaient en 1949 un nouveau type moderne à bogies. Il n'était pas trop réussi et assez cher et en conséquence la série fut limitée à 8 exemplaires.



à gauche :Raadhuspladsen 12_L2 (Droit photo Finn Bøglund)
La motrice 708 dernière de la petite série de 8 construit en 1950.Enghaveplads2_L10.
Sur le boulevard de H.C. Andersen et la place de l'Hôtel de ville. La Mairie à gauche et Tivoli à droite (hors photo).



à droite :Enghave Plads 2 Ligne 10 Voiture scrap sur la ligne 10 au Enghave Plads.

Avec beaucoup de motrices âgées de 40 à 50 ans, le besoin de matériel nouveau persistait et la construction locale fut abandonnée avec la commande de 100 motrices articulées GT6 chez Düwag - après essai d'un tram de Düsseldorf.
Vers 1962 on a envisagé de supprimer (« bussificer ») les lignes secondaires. Seules les lignes principales seraient desservies par les motrices Düsseldorf et les Lundings, avant une deuxième tranche de Düsseldorf.
Regardant la situation début 1960 : On était dans les trente glorieuses, le tout automobile, le pétrole bon marché et donc avant les crises pétrolières. Il existait des projets d'autoroutes urbaines et de métros (réalisés 30-40 ans plus tard ou jamais).
Pourtant, il faut maintenant regarder l'opérateur et propriétaire du réseau à Copenhague. Depuis 1911/19 c'était la municipalité de Copenhague. Les décisions étaient donc fortement sous influence politique. La majorité traditionnelle sociale-démocrate était favorable aux trams, mais à l'élection 1962 une majorité de conservateurs et de gauche socialiste était capable d'imposer un changement radical. Il fut décidé de supprimer tous les trams en dix ans et quelques années plus tard une accélération fixait la fin au printemps 1972.



Sundby Remise 3générations1965. (Droit photo Ulrich Fröhberg)
Trois générations sur la ligne 9 devant le dépôt en 1965.

De cette manière les derniers Düsseldorfs furent livrés en 1968 et dès 1969 les premiers envoyés en Égypte. Cela s'appelle économie selon les politiques. Les 99 trams vendus à Alexandrie (en réalité donnés) roulent toujours pour la majorité dans les rues d'Alexandrie avec les mêmes numéros d'immatriculation et avec tous les petits panneaux danois.





APTA811 ; Trois photos 50 ans plus tard à Alexandrie de la voiture 811

La vie d'un tram est longue, il est vrai.
C'est la fin de cette histoire « belge ».
P.-S. pour tous les autres trams, c'était le bûcher.

(*) Scrap, mot anglais, ferraille, reste.

Symphonie de couleurs sur fond de champagne.....

Yvon Brument nous invite à Reims.



Photos prises au terminus « Robert Debré », vers la gare et dans le quartier de l'Opéra.











LE 'STRASBOURG-RIVIERA' *De Lyon à Nice par le rail il y a quarante ans……*

(deuxième partie; la 1ère partie est parue dans "Les Echos de la Scaronne" N° 21)

par Jacques PERENON

Texte paru dans le magazine « la Vie du Rail » n°3006 du 6 juillet 2005 sous le titre :
« Eté 1966, de Lyon à Nice par le Strasbourg – Riviera »

Trois heures avaient passé, et le voyage commençait à nous paraître un peu long….

Après avoir desservi les gares de Vienne, St. Rambert d'Albon, Valence, la première où le haut-parleur a l'accent du Midi, Montélimar avec ses vendeurs de nougats déambulant sur le quai, puis Orange, le train avait atteint Avignon à 9h33. Ce trajet de 230Km parcouru en 2h30mn avec 5 arrêts intermédiaires, soit à une vitesse moyenne de 92Km/h, constituait une performance tout à fait honorable pour le lourd convoi mais nous en avions peu conscience, l'excitation du départ ayant rapidement fait place à l'impatience de l'arrivée….

Après cinq minutes d'arrêt dans la Cité des Papes, le 'SR' avait repris son chemin vers le sud ponctué d'une seule étape en Arles où des personnages en costume provençal aux couleurs vives étaient peints sur le bâtiment de la gare, décoration inhabituelle à l'époque qui anticipait de plusieurs décennies la mode actuelle des murs décorés de fresques.

Puis, l'instant magique était arrivé :

« Regarde, on voit la mer !

— Mais non ! c'est l'Etang de Berre ! »

Méprise habituelle qui se reproduisait avec les mêmes répliques lors de chaque voyage.

L' Etang de Berre, bien sûr, mais pour nous c'était déjà le bord de la mer et nous plongions soudain dans un bain de lumière irradié par le scintillement des flots qui semblaient s'étendre à l'infini.

Bientôt on verrait l'aéroport de Marignane, et, après de longues minutes passées au cœur des profondes ténèbres du tunnel de la Nerthe, on atteindrait la banlieue marseillaise avec ses cabanons et ses immeubles bardés de kilomètres d'étendages recouverts de linge aux multiples couleurs se chauffant au soleil du Midi.

Passage en trombe à la gare du Canet avec la vision fugitive de l'autobus bleu et crème du '29' **(4)** stationnant dans une petite rue en pente, comme assoupi dans ce lointain terminus aux confins de la cité.

Marseille St. Charles, 10h53 : une immense verrière, flanquée d'une réclame d'eau avec des bulles, recouvre un large faisceau de voies parallèles qui se terminent brusquement sur des heurtoirs rouges et blancs, marquant la fin de l'artère

impériale à 863Km des brumes de la capitale.

Depuis plusieurs minutes, une sourde agitation se faisait sentir dans les voitures, provoquée par les



préparatifs de départ d'une bonne moitié des occupants qui terminaient leur voyage dans la cité phocéenne. Leurs bagages rassemblés, nos voisins sortaient du compartiment, et après nous avoir aimablement salué et souhaité « Une bonne fin de voyage », disparaissaient dans le couloir déjà bondé alors que les bogies tressautaient en grinçant sur les aiguillages, croisements, jonctions et autres 'traversées doubles' implantées en avant gare.

« Marseille St. Charles, 17 minutes d'arrêt » aboyait le haut parleur avec un accent venu tout droit de la partie de cartes du film de Pagnol.

Sur le quai, une intense activité régnait, bien différente de celle que nous avions connu au départ de Lyon. Effervescence typiquement méridionale, avec des acteurs hauts en couleurs et en verbe, qui déjà envahissaient les compartiments à la recherche d'une place assise.

Marseille Saint Charles
Photo Internet

Scène oubliée aujourd'hui de cette porte coulissante qui s'ouvrait avec la sempiternelle question : « C'est libre ?».

Interrogation unique et réponses variées, parfois positives, parfois négatives mais aussi légèrement mensongères du genre « Y a quelqu'un qu'est aux WC » commises par des quidams asociaux prêts à toutes les bassesses « pour voyager tranquille ». Stratégie nécessitant une minutieuse préparation qui commençait tout d'abord par fermer soigneusement la porte du compartiment, voir à baisser les rideaux du couloir pour décourager les éventuels quémandeurs, lesquels, pas dupes de la mauvaise foi de l'occupant des lieux, s'imposaient néanmoins : « On va s'installer quand même, on verra bien s'ils reviennent… » . Raté…

Tandis que ces scènes de la vie quotidienne du rail se déroulaient tout au long du convoi, la 9200, coincée en bout de ligne, avait baissé ses deux pantographes et attendait patiemment le départ du 'Vintimille', puis le dégagement des trois voitures 'Bruhat' avant de pouvoir enfin se diriger vers le dépôt.

Pendant ce temps, sa cousine flambant neuve de type 25200 'bicourant', avait accosté le 'SR' par l'arrière en poussant un panachage de voitures italiennes et allemandes pour Trieste, Munich et Vienne. Avec les tranches d'origine Hagen et Strasbourg – Vintimille complétées à Marseille par les voitures remontant vers l'Allemagne et l'Autriche via l'Italie, le 'Strasbourg-Riviéra' dessinait un immense 'U' de plusieurs milliers de kilomètres sur les rails de l'Europe.(5)

Le nouveau train ainsi formé s'ébranlait à 11h10 précises utilisant, jusqu'aux Arcs, la toute nouvelle caténaire 25 000 volts qui commençait à tisser sa toile sur la Côte d'Azur.

Au passage de la gare de La Blancarde, on se tordait le cou à la fenêtre avec l'espoir, rarement exaucé, d'apercevoir pendant une fraction de seconde un tramway de la ligne 68 (6), puis au-delà d'Aubagne on retrouvait la vue sur la mer, la vraie, au passage de Cassis et de La Ciotat.

Après un arrêt en gare de Bandol, où l'autocar en livrée vert olive de la société 'Littoral Cars' attendait les voyageurs pour Sanary, le train abordait la banlieue toulonnaise et l'on apercevait à l'entrée de la ville les trolleybus 'Chausson' jaune et crème de la ligne de l'Escaillon (7) qui nous accompagnaient un bout de chemin, leur trajet longeant la voie ferrée sur un petit kilomètre. Peu après, un long freinage annonçait la gare de Toulon qui était à toute heure de la journée envahie par la Marine Nationale. A l'ombre de la marquise protégeant les quais, les bérets blancs à pompon rouge formaient une sorte de vague bicolore parsemée ça et là de coiffures civiles qui semblaient bien perdues au milieu de cette marée …de marins dont certains cherchaient à grimper sur les marchepieds avant l'arrêt du convoi. Les cinq minutes d'arrêts prévus à l'horaire étaient tout juste suffisants pour absorber cette affluence militaire, et une minute après le douzième coup de midi le 'Strasbourg-Riviéra' entamait son onzième démarrage depuis Lyon-Perrache.

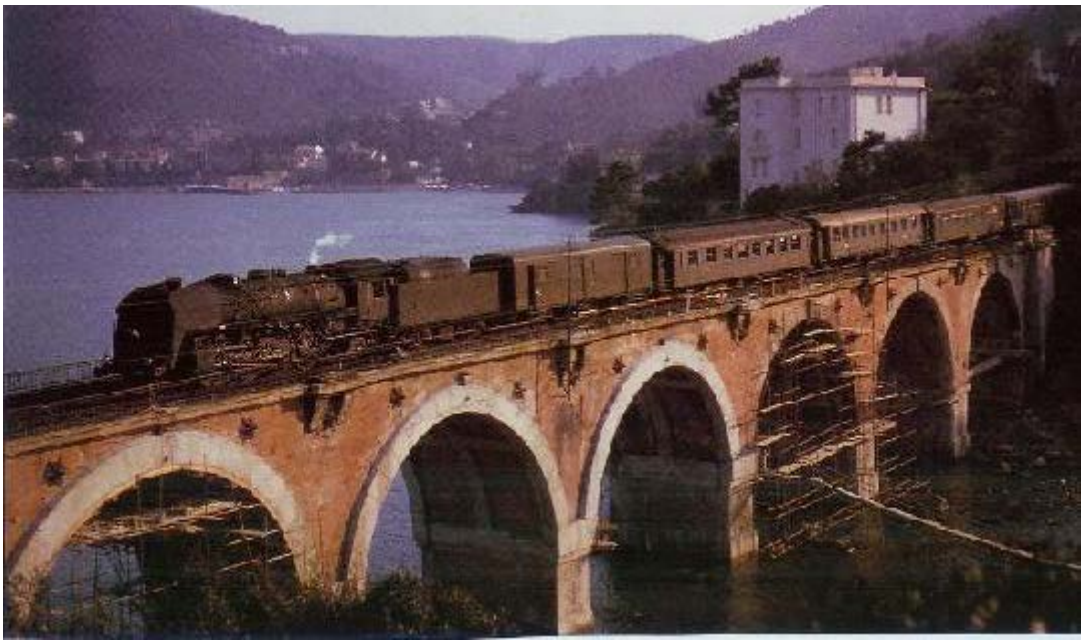
A partir de Toulon, après cinq heures de trajet, la fatigue d'un réveil à l'aube commençait à se faire sérieusement sentir. La voie ferrée avait abandonné le bord de mer et nous roulions dans la vaste plaine aride de l'arrière pays varois où régnait déjà une chaleur torride.



100. La gare des Arcs en 1966, établissement frontière de l'électrification de la ligne de la Côte d'Azur. On voit ici un train en partance pour Marseille avec mise en tête d'une BB 25500.
Photo : Y. Broncard

Un arrêt de dix minutes aux Arcs pour le changement de locomotive ravivait l'intérêt du voyage : après un parcours de 135 Km, la 'bicourant' s'éclipsait discrètement et laissait la place à la traction vapeur représentée par une 141R au fuel qui allait tracter le convoi sur les 90 Km nous séparant de Nice.

Cette modeste gare des Arcs, origine de l'embranchement vers Draguignan, alors préfecture du Var et encore desservie en 1966 par deux autorails quotidiens, avait été promue gare d'arrêt général depuis la mise sous tension de la caténaire depuis Marseille en décembre 1965 (8).



De ce fait, une incessante activité y régnait quasiment jour et nuit, faite de manœuvres, de refoulements, de sifflements et de crachements de vapeur. Seul, le Mistral, le roi des trains, ignorait superbement la gare des Arcs, qu'il 'brûlait' à pleine vitesse, n'ayant pas une minute à perdre pour changer de mode de traction dans cet établissement secondaire, lui préférant la prestigieuse gare de Marseille St. Charles (9). L'échange effectué, notre express redémarrait une nouvelle fois et nous sentions bien que quelque chose avait changé : l'accélération du convoi était moins nerveuse, l'ombre d'un panache de vapeur se dessinait sur les champs alentours et des volutes de fumées venaient nous visiter, entrant par les baies ouvertes. Le tout était accompagné par cette incontournable odeur âcre de combustion, odeur que nous trouvions très désagréable à l'époque, mais qui fait pâmer d'aise en 2005 les amateurs de traction vapeur….

Les supports de la caténaire avaient laissé place au défilement de la nappe des fils téléphoniques qui s'élançaient d'un poteau à l'autre, spectacle monotone dont l'observation attentive, jointe au 'tac-tac' rythmé du passage des roues sur les joints de rails, faisaient sombrer en quelques minutes dans un profond sommeil le plus incurable des insomniaques…

Fréjus 13h09 : Les traces de la tragédie du barrage de Malpasset avaient fini par s'estomper sept années après la catastrophe (10). Le quartier de la gare, complètement dévasté par la furie des flots, avait enfin retrouvé l'aspect insouciant des petites villes de Provence, à l'ombre des vestiges romains bimillénaires, qui eux, n'avaient pas bougé d'un pouce…

Trois kilomètres plus loin et quatre minutes plus tard, nouvel arrêt à Saint Raphaël, élégante station balnéaire qui avait défrayé la chronique l'été précédant avec, pour la première fois en France, l'instauration du stationnement payant contrôlé par des parcmètres : on avait frôlé l'émeute, le matériel avait été plusieurs fois détruit, mais la municipalité avait tenu bon, et ce principe, premier remède pour décongestionner les villes, s'est depuis répandu à travers tout l'hexagone.

Les 33Km nous séparant de Cannes se déroulaient en longeant la mer dans le cadre presque surnaturel des roches rouges d'Anthéor, du Trayas et de Théoule, où le chemin de fer surplombe sur d'élégants viaducs des baies à l'aspect paradisiaque. Après Cannes, l'impatience de l'arrivée augmentait brusquement, une ambiance de fin de voyage s'installait dans les voitures de Vintimille dont les compartiments s'étaient vidés progressivement depuis St. Raphaël. On s'arrêtait encore à Juan-les-Pins et à Antibes, puis quelques minutes de patience s'avéraient nécessaires pendant les 20 derniers kilomètres parcourus par la 'Mikado' à sa vitesse maximum de 105 Km/h.

Un dernier ralentissement accompagné par le long suintement du frein à air, puis l'ultime crissement des sabots sur les bandages concluait le voyage en gare de Nice-Ville à 14h30 précises.

Les bagages rassemblés, nous descendions sur le quai, les genoux flageolants, avec, pendant les premières secondes, cette furtive impression que le paysage continuait à avancer. Sortis de la salle des 'pas perdus', expression bien oubliée aujourd'hui, nous nous retrouvions dans un autre monde, comme si nous étions passés à travers le miroir de la vie quotidienne. Le bleu du ciel avait une teinte incomparable, les palmiers s'épanouissaient sur l'esplanade de la gare et deux calèches hippomobiles, sorties tout droit du siècle précédant, attendaient leurs clients pour le traditionnel circuit sur la mythique Promenade des Anglais.

De cet interminable voyage en train (11), il ne nous restait plus qu'un bourdonnement obsédant qui déjà s'estompait, des odeurs de fumée, et une cargaison d'images de gares, de locomotives de wagons et de paysages qui avaient superbement rempli cette première journée de vacances…..

Lyon, le 1er juin 2005
Jacques PERENON

Nota : dans le N° 23 nous publierons quelques notes techniques sur le Strasbourg - Riviéra

Renvois:

(4) : Ligne n°29 Canebière – Le Canet de la RATVM (Régie Autonome des Transports de la Ville de Marseille) exploitée en 1966 avec des autobus Berliet type PLR

(5) : Composition de l'express 'SR' au service de l'été 1966 :
1° et 2° cl, couchettes 1° et 2° cl Strasbourg – Nice,
2° cl Hagen – Vintimille,
2° cl Lyon – Marseille,
2°cl et Buffet–Bar Lyon – Nice,
1° et 2°cl Marseille – Vienne (Autriche),
1° et 2°cl Marseille – Trieste,
1° et 2°cl Marseille – Munich.

(6) : La ligne de tramways n°68 (Noailles – St. Pierre), passait devant la gare de Blancarde. Unique rescapée depuis 1960 de l'immense réseau marseillais, grâce à son passage dans le tunnel de Noailles, elle était exploitée en 1966 avec 19 motrices rénovées dans les années quarante et cinquante. Modernisée avec des tramways type 'PCC' en 1969, elle a été provisoirement supprimée le 8 janvier 2004

(7) : La ligne de trolleybus n°1 (L'Escaillon – La Valette) de la RMTT (Régie Mixte des Transports Toulonnais) longeait la voie ferrée avenue Edouard Herriot. Elle était équipée, entre autre, de 6 trolleybus Chausson, véhicules peu répandus que l'on trouvait seulement au Havre, à Brest et à Toulon. Les trolleybus de Toulon ont disparu en 1973.

(8) : Ce statut de gare de changement de traction prendra fin en septembre 1969, lors de la mise sous tension de la section Les Arcs – Vintimille.



(9) : En réalité, d'autres trains ne marquaient pas l'arrêt aux Arcs, citons entre autre :
- Le 'Paris- Côte d'Azur' (changement de traction à Marseille),
- Le 'Train Bleu' (changement à Toulon)
- Le rapide 'YM' (Metz – Nice)
- Le rapide 'FR' (Bruxelles – Vintimille) qui échangeaient leur locomotives à Marseille et bien sûr le TEE 'Ligure' Marseille – Milan exploité avec des automotrices diesel italiennes

(10) : Dans la soirée du 2 décembre 1959, la voûte du barrage de Malpasset, situé dans la vallée du Reyran, à 10Km environ au nord de Fréjus, s'était rompue libérant une énorme masse d'eau qui déferla dans la vallée détruisant tout sur son passage. Cette catastrophe fit plus de 400 victimes.

(11) :
- Temps de parcours Lyon –Nice (576 Km) de l'express 'SR' en été 1966 (traction électrique de Lyon aux Arcs): 7h27 avec 16 arrêts intermédiaires, soit une vitesse moyenne de 77 Km/h
- En juin 1957, intégralement en traction vapeur : 8h23 avec le même nombre d'arrêts, soit une vitesse moyenne de 68 Km/h
- En septembre 1974, intégralement en traction électrique : 6h30 avec 15 arrêts intermédiaires, soit une vitesse moyenne de 89 Km/h
- En 2005, le TGV le plus rapide relie Lyon à Nice en 4h27 avec 6 arrêts intermédiaires

A noter sur vos agendas :

- **Samedi 13 septembre Oingt** : M. CHARPIN, président de l'AMFL propose une sortie conjointe AMFL-AFAC, au domaine viticole de la Guillardière à Oingt, avec ;
- possibilité, au préalable, de parcourir le tracé des chemins de fer du Beaujolais, entre Theizé et le Bois d'Oingt.
- repas sur place (de l'ordre de 20,00 €),
- visite du réseau installé par l'AMFL.

Le voyage Lyon - Oingt devrait se faire à bord d'un autocar historique (R.B.L.) avec départ de La Mouche.

- **Samedi 13 et Dimanche 14 Septembre : Fête de l'Amitié Ferroviaire franco-suisse**

A l'occasion de la modernisation de la ligne Bellegarde - Genève et notamment de sa conversion en 25 kV 50Hz, elle se tiendra à Genève - Zimeysa .
Une exposition de locomotives historiques françaises (de construction suisse) et suisses sera organisée sur l'embranchement de la société ABB Sécheron qui a aimablement accepté de nous accueillir. Ce sera la première fois que ces engins seront exposés côte à côte.
L'entrée sera gratuite, de 10 h à 17 h le 13 et de 10 h à 16 h 30 le 14. Le site est accessible depuis la halte CFF de Zimeysa à 6 mn de Cornavin.
Cette information sera relayée dans la presse spécialisée suisse et française ainsi que genevoise.

- **Dimanche 28 septembre** : bourse d'échanges de la Mulatière.

- Toujours en septembre, participation à la journée des associations du 7 ème arrondissement. L'an dernier cette journée s'était tenue au parc Blandan.

- **Samedi 18 octobre** : le sillon alpin, avec éventuellement le chantier du CEVA.

- **Samedi 15 novembre** : Montpellier avec visite du réseau tramways. (pour profiter des billets réduits SNCF peut-être ?) ou Grenoble (nouvelle ligne de tram, musée des transports).

- **Samedi 22 Novembre :** A. G. de l'AFAC RA.

- **Samedi 10 janvier 2015** : tirage des Rois au local.

Guy TRIMBUR nous a quittés

le 27/04/2014 d'une crise cardiaque à son domicile.

*Dans sa jeunesse, après son école primaire, **Guy** a fréquenté le Lycée Ampère de Lyon .*
Par la suite, son père s'étant installé en Belgique, il a fréquenté le Lycée français de Bruxelles. Ensuite il a fait des études de droit à l'Université de Lille.

Dans son parcours professionnel on trouve les sociétés: Distrifact, Schaeffer et Exointernational où il est entré après une période de travail à son compte et une de chômage.

***Guy,** homme de passions, a été président du club de pêche de Meyzieu. Il a fait partie de l'association du club de tir de Satolas. Il était aussi passionné par la photographie.*
Et il était bien sûr un grand amoureux des chemins de fer, il faisait partie de l' A F A C.

***Guy** a épousé Marie-Marthe en 2003. Il est parti en vacances au Cameroun afin d'y rencontrer sa belle-famille. Mais il en a aussi profité pour visiter et prendre des photos des chemins de fer de Douala. Il en a d'ailleurs fait une présentation à l' A F A C.*

A sa retraite, il souhaitait préparer un circuit des chemins de fer de Stuttgart pour l' A F A C.

***Guy** était très proche de nous. Il a beaucoup aimé ma mère. Il nous a élevés comme ses propres enfants, sans faire de distinction à cause de notre couleur de peau. Il nous a appris beaucoup de choses sur la vie et nous a inculqué des valeurs. Pour moi, il était une encyclopédie vivante.*

*Actuellement, je vis en Allemagne où j'ai trouvé un emploi depuis plus d'un an. Ceci c'est grâce à **Guy**. Il ma toujours conseillé et aidé à faire de bons choix dans ma vie. Je ne pourrais jamais l'oublier…*

Tatiana. fille de Marie-Marthe TRIMBUR.

Guy, membre de l' A F A C depuis des décennies, membre du Conseil d'Administration, trouvait le temps malgré ses obligations professionnelles, de lire, puis de conseiller ses collègues sur les publications ferroviaires de l'année.
Si on le voyait un peu moins souvent aux réunions et sorties, sa passion restait entière.

René Clavaud Georges Quemin



Le 25 Juin 1987, de G. à D., Guy, avec J Dognin, le maire de Pont de Chéruy et le conducteur, Guy suivait le dernier convoi de l'Est de Lyon.

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

Publication: 31/07/2014
www.afac.asso.fr

Contact président:
Messagerie : alain.thozetchezwanadoo.fr

Rédaction:
Georges Quemin

Mise en page:
Rolando Torracca

QR Code Afac-Rhône-Alpes

Prochain bulletin:
N° 23
Date de publication:
automne 2014

Envoyez vos documents, projets d'articles et photos rapidement pour faciliter la préparation.

Association Française des Amis des Chemins de Fer 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 :

L'AFAC Rhône Alpes a besoin de vos cotisations. Pouvez-vous vérifier si vous nous avez transmis votre cotisation 2014 ? Car vous avez peut-être oublié et le temps passe.

Nous vous rappelons :

Membres actifs (y compris les conjoints) : 24 Euros
Avec revue 36 euros + 24 Euros
junior 12 Euros

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 Tel 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.

BULLETINS 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