AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N° 27
2015 / 03
Page 1

Publication: 29 / 09 / 2015

ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT ALAIN THOZET

Propos décousus de rentrée

La France est enfin entrée dans le 21ème siècle. Tous nos compatriotes vont goûter les joies de l'Autocar « pour pas cher ». La SNCF, qui a perdu sa référence au chemin de fer, va contribuer à la fête.

L'éditorial de la revue *Chemins de Fer Régionaux et Tramways* n° 371 de septembre 2015, publiée par la FACS, est un emprunt d'un texte paru dans la revue du Cercle ferroviaire corse. L'auteur aborde les pratiques actuelles de la communication. Je cite :
« Le jeu consiste, pour un gouvernement, à instiller dans l'esprit du citoyen une idée qui passe pour LA VÉRITÉ afin de faire passer ce qu'il appelle une réforme. »
Ce principe s'applique à toutes les institutions qui gèrent notre vie. Et pour façonner notre cerveau, toute la puissance des media s'exprime avec complaisance.

Dans le numéro de « *Ville Rail & Transport* » du 28 juillet 2010, nous pouvons lire un article signé par le président de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs. C'est une organisation professionnelle regroupant les sociétés de transport routier de voyageurs, qui pratique le lobbying depuis très longtemps. Un argumentaire en faveur de l'autocar est présenté.
Exemples :
- *Le train ne peut pas tout faire. Il ne le peut pas comme en témoigne le phénomène de congestion auquel on assiste parfois, notamment en région parisienne.*
Congestion ferroviaire ou routière ?
- Pour réduire les émissions de CO2, l'autocar serait une alternative à la voiture particulière.
Combien d'automobilistes vont-ils laisser leur véhicule au garage pour utiliser l'autocar ? Mais maintenant changement de discours, les cars c'est pour les pauvres.

La Cour des comptes a présenté, le jeudi 27 juin 2013, son rapport sur la situation et les perspectives des finances publiques. Parmi les mesures envisagées, il y a le remplacement des trains par des autocars. En remplacement des vieilles voitures corail, nous aurons des autocars modernes. La solution miracle a été trouvée. Lors de notre voyage Cévenol-Aubrac en mai de cette année, nous avons pu goûter le plaisir de l'autocar. Nous avions hâte d'arriver à La Bastide pour retrouver l'AGC même s'il n'est pas parfait. A partir du 27 septembre 2015, il y aura remplacement total, par un autocar, du train Cévenol ; le trajet se fera en 6h27min au lieu de 5h9min. Sans commentaire.

Le Lyon-Bordeaux en train direct, c'est de l'histoire ancienne. J'ai vu arriver à Perrache le train assuré par 3 X72500, soit au total 8 caisses. Transport de voyageurs ou circulation d'autorail vide ?
L'Aubrac est un train sans voyageur (il paraît). A-t-on fait une promotion de ce train avec des billets Paris-Languedoc pour 20 € par exemple ? Les prix sont cassés sur les autocars mais pas sur les trains. Les gens pas pressés, pour lesquels sont faits les autocars, auraient garni l'Aubrac. Et pour discréditer le chemin de fer, les titres, à base de trains en retard ou supprimés, font recette.
Il se répand dans l'opinion deux équations:
- Le chemin de fer = moyen de transport dépassé (certains annoncent que lui aussi le TGV est dépassé).
- La route = le progrès.

SOMMAIRE

La vie de l'association

Éditorial	1
Compte rendu du CA du 27 / 06 / 2015	2
L'AFAC au Forum des associations de Lyon	2

Comptes Rendus et Documents

Aux Alentours de Dresde 1ère partie	3
Wagon restauré Petit train du Picodon	8
Souvenirs des anciens tramways de Dijon	9
CC 6500 à Albertville	10
Ligne oubliée Carmaux - Vindrac	11
Marius Berliet et le ferroviaire; conférence	14
Errata à propos du TOD (Les Echos N° 26)	15
40 ans déjà.. Le métro de Lyon	16

Informations diverses

Echos de la Scaronne: rencontre entre les auteurs et la rédaction	16

Ont participé à ce numéro:

Alain Thozet
Georges Quemin
Jean Pierre Petiot
Michel Forissier
François Charnay
Jean Yves Letellier
Henna Malvigue
François Bernard
Roland Racine
Yvon Brument

Ce n'est pas le sentiment que je garde de nos voyages où tout se passe globalement bien.

Si nos contemporains avaient deux sous d'honnêteté, ils reconnaîtraient quelques qualités au CHEMIN DE FER, en particulier au niveau de l'énergie. La comparaison avec la route est sans appel. Dans la revue *FNAUT infos* nº 235 de juin 2015, nous apprenons que le train consomme 10 fois moins que la voiture et 4 fois moins qu'un camion. Et nous assistons au développement du moyen de transport le plus gaspilleur en énergie, une énergie importée. Je cite :

« En 2011, 88 % du déficit commercial de la France étaient dus aux importations de pétrole. »

D'après le ministère de l'écologie, le secteur des transports représentait, en 2011, 32 % de l'énergie finale consommée et 27 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), soit le premier secteur émetteur en France. Nous lisons sur le site du même ministère :
Il faut « Soutenir les modes de transport les moins émetteurs. »

Chiche.

Alain Thozet

Compte-rendu du C. A. de l'AFAC Rhône-Alpes, du 27 juin 2015

Convocation :

Nous nous réunirons le SAMEDI 27 juin 2015 à 10h. au local de la Mouche.

Ordre du jour :

- Point sur l'AFAC RA
- Activités du second semestre
- Les Échos
- Le site internet
- Texte sur les activités sociales
- Questions diverses.

Je compte sur votre participation. **A. Thozet**

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

Le conseil a fait le point sur les effectifs et la situation financière de la section.
Il a été décidé des activités du second semestre.
Le texte sur les activités sociales de la section sera publié sur le site dans sa version définitive.

Il a entendu Rolando Torracca qui a fait un compte-rendu de son travail pour les Échos de la Scaronne. Il est prévu une ou deux réunions pour aider les membres dans la rédaction des articles pour les Échos (mise en forme des photos par exemple).

Le conseil a entendu Yvon Brument responsable du site internet de l'AFAC. Celui-ci a fait part de son travail extrêmement important de reconstruction du site suite au piratage. Il a exposé ses idées sur le site et sur son travail pour le site.

Alain Thozet a fait un compte-rendu du CA de l'AFAC nationale du 30 mai 2015.
Plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée à 12h27.

Jean-Pierre PETIOT

L'AFAC Rhône-Alpes, au Forum des associations de Lyon 7ème
13 Septembre 2015

L'AFAC Rhône-Alpes était bien représentée dimanche au forum des associations du 7ème arrondissement de Lyon, place Jean Macé, avec une belle bannière !

La preuve en image...



Jean Pierre Petiot et René Margerand sur le stand de l'AFAC Rhône-Alpes sur la Place Jean Macé à Lyon

François CHARNAY

Aux alentours de Dresde……. Introduction

Dans la seconde moitié du mois de juin, j'ai fait un voyage en **Saxe** et en **Silésie**.

Le but, était de visiter des villes importantes de ces régions, en combinant tourisme ordinaire et culturel avec mon intérêt pour le ferroviaire.

L'aller et le retour se sont faits évidemment en trains de nuit (en couchette !).

Cependant, dans la réalité, les horaires du chemin de fer ne sont pas toujours aussi précis qu'une horloge suisse, il faut donc prendre des précautions.

Donc, en principe éviter les correspondances à 12 min dans une gare au milieu de nulle part en Moravie Et pourtant, les deux train étaient à l'heure !.

En revanche, je pensais avoir suffisamment de temps pour la correspondance à Bâle (45 mn) mais hélas non, le TGV direct de Lyon est arrivé avec 51 mn en retard ! Le train pour Dresde était donc parti. La SNCF n'a aucun guichet à Bâle et à 21h20, tous les guichets suisses étaient fermés. Des cheminots suisses, très aimables, m'ont guidée vers un guichet d'urgence, un peu caché. L'employée présente m'a rapidement concocté un voyage de remplacement avec une arrivée à Dresde 2 h 30 après l'horaire prévu. Cela impliquait une correspondance à l'aéroport de Francfort à 3 h 39 avec une attente d'une heure avant de poursuivre sur Frankfurt Hbf pour une rapide correspondance avec le train pour Leipzig. Nouveau changement et enfin arrivée à Dresde où j'ai eu le bonheur d'obtenir ma chambre d'hôtel tout de suite.

Je dois dire que la gare de «_Francfort aéroport_» à cette heure là – le plus creux de toute la journée (ou de la nuit !) – c'est une ambiance bien spéciale ! Heureusement, la petite escale à Leipzig m'a permis de visiter cette gare importante, et d'y faire beaucoup de photos, notamment de tramways à l'extérieur de ce bâtiment impressionnant.

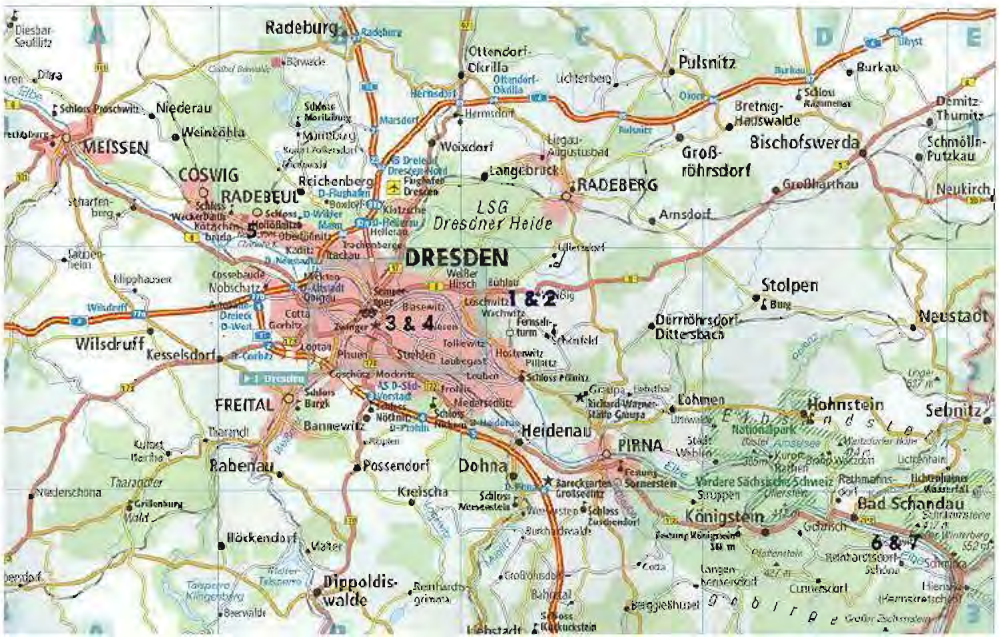
La suite du voyage n'a pas présenté d'imprévus similaires. (voir mon itinéraire ci-après)

Vous trouverez par la suite dans "Les Échos de la Scaronne" quelques articles qui décrivent en mots et photos mes souvenirs et observations.



NDLR : Vous trouverez dans ce numéro ce qui concerne Dresde et les moyens de transport autres que les tramways et la voie normale. Ces deux thèmes seront traités dans le ou les prochains numéros des « Echos de la Scaronne ».

Les numéros 1 à 7 situent géographiquement les sujets des paragraphes des articles «Aux alentours de Dresde»



1	Luisenhof Funiculaire
2	Schwebebahn
3	Grosser Garten
4	Parkeisenbahn
5	Lößnitzgrundbahn
6	Vallée de l'Elbe
7	Kirnitzschtal

La vallée de l'**Elbe** avec ses collines plantées de vignes et ses villages de pêcheurs, a attiré beaucoup d'artistes et de gens fortunés à la fin du XIX ème siècle.. Il est étonnant de trouver dans l'ancien village de **Loschwitz** deux matériels –très différents– pour transporter des voyageurs sur un dénivelé de quelques centaines de mètres.

1) Un funiculaire menant à **Luisenhof** date de 1895. Long de 500 m, il rattrape un dénivelé de 100 m. En descendant de l'arrêt de tram à la Bautzner Straße, on peut voir beaucoup de villas fin de siècle très bien restaurées. Après environ 700 m on arrive à la station haute du funiculaire.







La carte hebdomadaire à 21 €, couvrant toute la ville de Dresde, est valable (sinon le trajet coûte 4,00 €). Dès le départ, on pénètre dans un tunnel avant de découvrir une belle vue sur la vallée de l'Elbe. On croise la voiture montante sur un un pont – les aiguilles étant sans parties mobiles. La descente s'achève rapidement et l'on sort à la station basse.



2) Une autre moyen de transport original se situe à cent mètres. Mais il n'est pas signalé dans les guides. Je n'ai pu faire ce trajet que trois jours plus tard. Il s'agit d' une **«Schwebebahn»** qu'on traduit normalement par « téléphérique »... Mais ici, il s'agit d'un monorail suspendu, comme à Wuppertal. Le constructeur en 1901 l'a nommé «Schwebebahn» et le nom est resté. À Wuppertal,









le monorail se nomme également «Schwebebahn_» mais il est beaucoup plus long : 13,3 km. Le petit monorail de **Loschwitz** parcourt seulement 274 m et s'élève de 84 m pour atteindre Oberloschwitz. Il faut donc rapidement profiter de la vue et observer l'autre voiture qui descend ou monte sur l'autre rail. À la station supérieure se situe une plate forme «panorama » et un musée intéressant sur le monorail.

3) Revenons sur terre et au modélisme mais à l'échelle 1 : 3,33. Dans le **Großer Garten** (grand jardin), à Dresde, sur un réseau de 5,6 km de longueur tournent quatre locomotives avec plusieurs dizaines de voitures. Deux de ces locomotives sont des vraies machines à vapeur 231 produit par Krauss à Munich. Cette usine bien connue, en a fabriqué au total 15 exemplaires, à partir de 1925. L'écartement est de 381mm (15 pouces) pour ces locomotives «_Liliput_» conçues par l'ingénieur Marten. Treize locomotives sont encore répertoriées et actives (à Dresde, Leipzig, Vienne, Stuttgart, en Espagne et aux Indes, à Delhi). Sous une pression (vapeur) de 13 bars, les cylindres développent 30 ch, ce qui donne une vitesse maxi de 30 km/h.



4) Encore à Dresde, l'actuel **Parkeisenbahn** est l'héritier du Pionierbahn (chemin de fer des pionniers, à l'époque de la R.D.A). Il fonctionne toujours avec du personnel très jeune dans les cinq gares. Depuis 2007 l'échange de personnel avec le réseau de Budapest a repris (cette année fin juillet). Par manque de chance, le jour où j'ai parcouru le circuit, était un jour





d'exploitation électrique avec les deux locomotives EA-01 et EA-02 (à batteries et avec une motorisation de 18 et 34 kW respectivement) ! Ces deux locomotives ont été construites localement (RAW Dresden) en 1962 et 1982.






En **Saxe** se situent plusieurs lignes à voie étroite (750 mm) et souvent en traction-vapeur.

5) La **Lößnitzgrundbahn** près de Dresde entre Radebeul Ost et Radeburg date de 1884. D'une longueur de 16,55 km, elle emprunte les rues du village de Radebeul avec beaucoup de PN accompagnés du son des cloches. Elle poursuit son tracé dans la forêt avec un long remblai dans le Dippeldorfer Teich pour arriver à la gare de Moritzburg, à 2 km du château du même nom. Ensuite 4 haltes et un remblai (Großteich) pour arriver à Radeburg où se situe le dépôt.





Entre les deux terminus on compte deux gares et sept haltes.





La SDG (Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft), responsable de l'exploitation de trois lignes en Saxe gère ses locomotives en pool. Elles datent de 1921 à 1957. Celles des années 1950 sont évidemment les plus utilisées. La série 99-77-79, ont toutes été fabriquées par LKM Babelsberg (héritière d'Orenstein & Koppel) et la 99 17 89-9 de 1957 ne fait pas exception.

Les prédécesseurs de SDG étaient «_k.sächs.Sts.E.B._» (chemin de fer d'État du Royaume de Saxe), puis la DRG, et la DR. Quelques usines près de Radeburg ont sauvé la ligne de la fermeture avant la réunification de l'Allemagne. Dés 1974, des amis des chemins de fer avaient réussi à faire rouler des trains touristiques.



6) La **Vallée de l'Elbe** est bien connue, comme la vallée du Rhin, pour ses paysages magnifiques avec, entre autres, des falaises abruptes et des châteaux ou des fortifications en hauteur. La vallée et ses environs en amont de Dresde sont connus comme «_la Suisse Saxonne» et dans la partie tchèque, comme «la Suisse de Moravie». Les deux forment aujourd'hui un parc national unique. Cela inclut des trains qui traversent sans formalités la frontière et la possibilité d'avoir un billet qui couvre tout le territoire du parc. Les trois photos d'autorails ont été faites à Sebnitz et Děčin à la frontière et à Bad Schandau.







La ligne entre Dresde - Bad Schandau - Děčin et Prague est également très importante pour le fret - incluant la voie fluviale. Le caractère industriel est plus prononcé côté tchèque où il y a une ligne ferroviaire sur les deux rives du fleuve. (cf photo).







7) A la gare de Bad Schandau existe un petit ferry qui traverse l'Elbe. Dans le parc de cette ville d'eau se trouve également le départ d'un tramway métrique qui parcourt toute l'année le **Kirnitzschtal** jusqu'à Lichtenhainer Wasserfall (une bien petite chute d'eau). Le paysage est agréable et le restaurant au terminus est bon !



Les motrices proviennent des anciens tramways de Plauen, Jena et Radeburg, mais toutes fabriquées par Wagonbau Gotha dans les années 1957-60.



Cependant pour des excursions spéciales, les tramways historiques de 1926-28 sont à l'honneur. La ligne est à voie unique avec évitements. La "signalisation" c'est le transfert manuel du bâton (bâton-pilote). (cf photo).

Cette ligne d'une longueur de 8 km, date de 1898. De nos jours,360 m² de panneaux photovoltaïques sur le dépôt assurent 30% de la consommation électrique.



Je n'ai pas pris le tram de retour parce que j'ai aperçu un panneau pour randonneurs indiquant que la ville de Sebnitz était à 1h45. C'était une belle randonnée avec un balisage pas toujours rassurant et évidemment, je ne l'ai pas faite en deux heures ! Juste avant la gare, un panneau signalait l'entreprise Tillig, à 1,5 km. Malheureusemen il était trop tard pour visiter cette société de modélisme ferroviaire, le leader en échelle TT !

A la gare de Sebnitz était stationné un train (Desiro) exploité par SBS (Städtebahn Sachsen) avec départ une heure plus tard. Cependant, même avec un billet acheté au distributeur, il ne m'a pas été possible d'y monter tout de suite et, de plus, la salle d'attente était fermée !

Texte et photos Henna Malvigue.

Un wagon restauré à Dieulefit.

Profitant d'un séjour en Drôme Provençale, j'ai assisté le vendredi 7 août 2015 à l'arrivée (par la route) d'un wagon de marchandises à voie métrique, à la gare de Dieulefit.





Ce wagon a été entièrement restauré par des passionnés de l'association : **« Le petit train du Picodon »**.

Cette association commémore l'existence de ce petit train (Tram?) à voie métrique qui reliait la gare de Montélimar P.L.M. à Dieulefit (29 Km), à partir de 1893. La ligne fut fermée pour les voyageurs en 1934 et pour les marchandises en 1936.

Cette dynamique association a d'autres projets de restauration, dont la voiture-salon du président Loubet, propriétaire d'un château à La Bégude de Mazenc, sur le trajet du petit train.

Dans l'ancienne halle à marchandise de la gare de Dieulefit, un réseau en modèle réduit de la ligne est en cours de



construction. De nombreux panneaux présentent des cartes postales agrandies et photos anciennes du train.

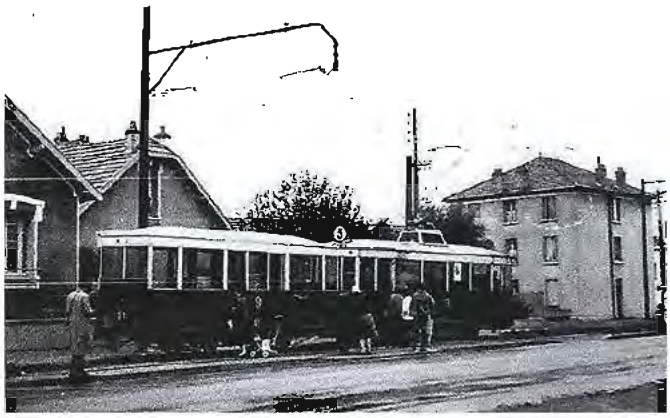


Le wagon de marchandises est resté ouvert au public les samedi 8 et dimanche 9 août 2015, dates de la fête du Picodon à Dieulefit. Par la suite, il devrait être garé sur le parking de la gare, à l'emplacement de l'ancienne remise.

Texte et photos Jean-Pierre PETIOT

Souvenirs des anciens trams de Dijon

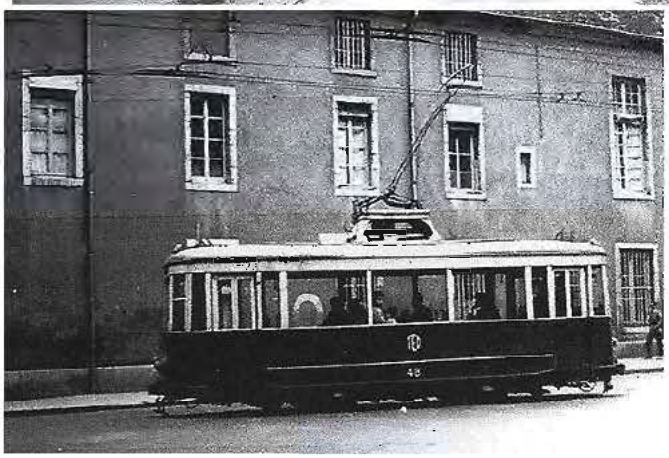
Mon premier contact avec ce réseau date de septembre 1951. Avec un camarade de lycée nous nous sommes arrêtés à Dijon lors de la deuxième étape d'un parcours à vélo qui nous a conduits de Neuchâtel à Orléans. Arrivant d'Auxonne nous sommes entrés en ville au niveau du Parc, sur la ligne 1, et pour moi agréable surprise : les trams étaient surmontés d'un archet, c'était donc un réseau « civilisé » comme celui de Neuchâtel. Je considérais à l'époque qu'un réseau était sous-développé si les motrices prenaient le courant par perches comme Genève, Lausanne ou Fribourg. Et de surcroit, comme à Neuchâtel, quand les trams ralentissaient, on entendait le bruit du frein électrique !



Ce n'est que l'année suivante, en septembre 1952, que j'ai eu l'occasion d'emprunter les trams de Dijon, et en particulier, avec mes parents, d'utiliser une Satramo sur la ligne de Dijon-Canal à Gevrey qui roulait avec une fréquence d'un tram par heure. Après la visite d'une cave je me souviens qu'au retour il y avait foule. D'où une composition renforcée avec une voiture à bogies de l'ancien chemin de fer à vapeur, d'un vert foncé qui ne s'harmonisait guère avec le rouge (bordeaux ? !) de la motrice. Ce fut inespéré de faire un aller-retour sur ce tram qui n'a dû rouler que jusqu'à la fin de 1952.

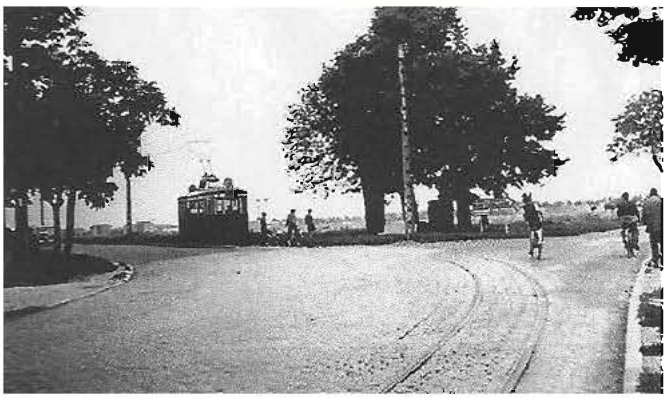






Ayant résidé à Paris de 1958 à 1969 je suis retourné trois fois à Dijon avec mon premier appareil photo, un Exacta. La première fois le 14 juillet 1956 pour assister au défilé, donc peu de photos. Mais la « Vie du Rail » ayant annoncé que le réseau était en sursis, par prudence, avec Jean Robert, l'auteur du livre sur les tramways français, nous nous sommes rendus à Dijon le 22 octobre 1960. Nous avons parcouru tout le réseau et certaines photos faites ce jour-là sont particulièrement intéressantes.





En particulier celle montrant le gabarit enchevêtré de la rue Monge sur la ligne 5 Pouilly-Chenôve. La ligne 6, qui était en tronc commun avec la ligne 1 jusqu'au Parc, passait dans la rue centrale très étroite d'Ouges, un petit bourg encore très villageois en 1960. Il n'était pas possible d'y établir un terminus partiel. Le tram continuait alors jusqu'à la bifurcation de la route de Longvic avec la route de Seurre, l'actuelle D996. On voit sur la photo le tram en attente à ce terminus en bordure d'un immense champ de blé. Inutile de dire qu'aujourd'hui ce site est méconnaissable.





Les photos montrent les deux terminus de la ligne 5 à Chenôve et à Pouilly, sites où passe le tram actuel, sites également totalement changés. Par contre la photo de la bifurcation des lignes 1/6 et 5 à République montre que l'environnement haussmannien est pratiquement inchangé.

Le niveau technique du réseau était assez remarquable : les voies étaient en très bon état, le roulement était très stable. Il était très agréable de rouler dans les 8 motrices de la série 40. Elles avaient été construites par Carel et Fouché juste avant la guerre : d'après Jean Robert c'était l'aboutissement de la motrice à deux essieux en France. La mise en marche comportait cinq crans en série, quatre crans en parallèle et cinq crans de frein rhéostatique. Par contre elles n'avaient pas de sabot magnétique pour le freinage d'urgence. Les deux autres séries de motrices, les 21 à 25 et les 31 à 33 construites à partir de 1930 étaient attribuées à la longue ligne 5 où elles remorquaient des voitures à entrée centrale construites à Dijon par Pétolat. Je n'ai vu qu'une fois une 40 remorquer sur Longvic. Ce matériel qui avait alors moins de trente ans assurait un excellent service. J'ai circulé une dernière fois sur le réseau le 15 août 1961 : le conducteur en déplorait la suppression qui eut lieu le 1er décembre.

Texte & Photos François BERNARD

Il y a près de 10 ans... les CC 6500 en gare d'Albertville

A la fin de leur carrière, les CC 6500 se sont vues confier un certain nombre de services voyageurs au sein de la région Rhône-Alpes. Parmi ceux-ci, des TER Lyon - Bourg Saint-Maurice dans la partie Lyon - Albertville (où un changement de locomotive était effectué).

Les CC 6500 ont ainsi pu circuler jusqu'à leur radiation totale en 2007 sur les 16 premiers kilomètres de ligne de la Tarentaise qui en compte 80 (no 899 000 du RFN) sur la section Saint-Pierre d'Albigny – Albertville...





Pour illustrer ce propos, 2 photos de la CC 6551 relayée par une BB 22200 tractant une rame V2N, prises à Albertville en février 2006 par Daniel SAILLARD.

Pour tout savoir sur l'histoire de la ligne de la Tarentaise, vous pouvez vous référer à l'excellent ouvrage écrit par Pierre Messiez avec la collaboration de José Banaudo - Le rail en Tarentaise - Breil-sur-Roya - Éditions du Cabri - 1993 - 151 p. - ISBN 2-90881 6-07-5

François CHARNAY

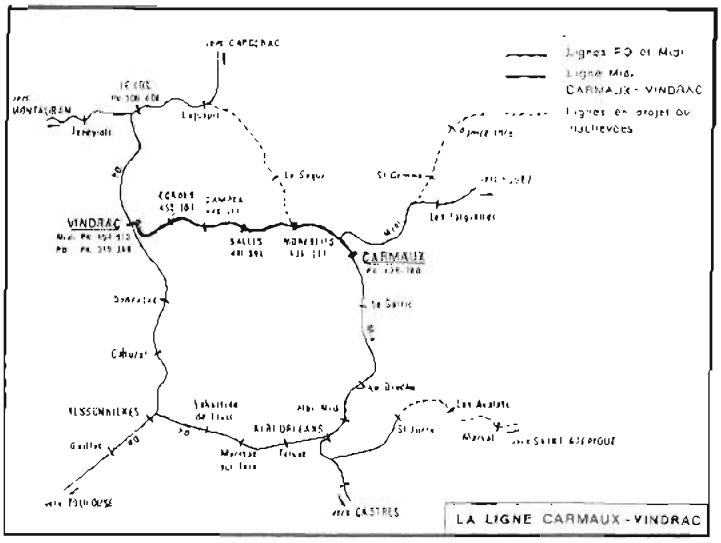
Ligne oubliée : La voie ferrée CARMAUX-VINDRAC : 25 Km 990 m

Une ligne qui n'a fonctionné que pendant 2 ans et 1 mois (du 31/05/1937 au 30/06/1939).

Depuis 1858, la ligne Montauban - Lexos -Capdenac est en service ainsi que la voie ferrée qui relie Albi à Carmaux.



Le 24 octobre 1864, la ligne Lexos - Toulouse par Vindrac ouvre au trafic. Grâce au chemin de fer, le trajet Vindrac - Paris s'effectue en 16 heures, alors que la veille il fallait cinq jours en diligence. Toulouse est à 2h21 de Vindrac et l'on peut effectuer l'aller et retour dans la journée.



On envisage dès ce moment-là, l'établissement d'une voie ferrée reliant Carmaux à Vindrac par la vallée du Cérou. Les habitants de Cordes vont pouvoir disposer d'une gare qui leur permettra de recevoir directement des marchandises et d'expédier leurs produits. C'est le plan Freycinet de 1879, concernant les voies ferrées à établir en France, qui va permettre de retenir la ligne Carmaux – Vindrac alors classée sous le N°159.

La ligne est concédée, en 1883, à la Compagnie du Midi pour satisfaire à la demande des parlementaires du Tarn désirant doter la cité minière de Carmaux d'un débouché plus rapide vers la capitale et Bordeaux que celui fourni par la compagnie concurrente du P.O. via Albi et Tessonnières.

Le projet retombe dans l'oubli pour apparaître en 1899 quand le ministre des Travaux Publics fait procéder à des études préliminaires en vue de la déclaration d'utilité publique.

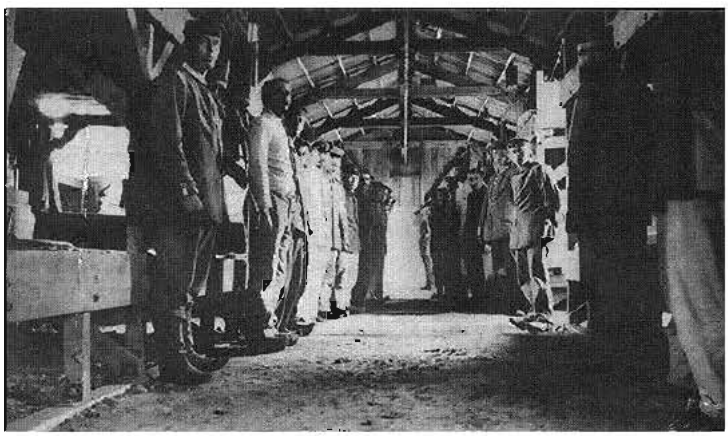
Le 21 novembre 1904, une réunion publique est provoquée par les conseillers généraux de Carmaux, Cordes et Monestiés afin d'inviter les pouvoirs publics à faire exécuter au plus tôt la construction de la ligne de chemin de fer de Carmaux-Vindrac. Cette réunion a également pour but d'éliminer le projet de substitution par une ligne Carmaux-Laguépie dont les études sont en cours.

La loi du 19 juillet 1905 déclare la ligne Carmaux-Vindrac d'Utilité Publique et la concession est acquise définitivement à la compagnie du Midi. La longueur de la ligne est de 25,990 km. Le tracé, les plans de terrassement et l'emplacement des stations, sont approuvés le 2 avril 1908 et comprennent les gares de Monestiés, Salles, la halte de Campes et Cordes.

Fin 1910, une réunion se tient à Albi où le syndicat d'initiative de cette ville décide de demander la construction de la ligne de chemin de fer de Carmaux à Laguépie.... Le syndicat d'initiative d'Albi va jusqu'à proposer un tramway électrique de Carmaux à Vindrac ! Le conseil municipal de Cordes n'accepte pas cette substitution et fait valoir que le S.I. d'Albi n'a pas.qualité pour promettre un tramway.

Bien que le pays soit en guerre, les travaux commencent en janvier 1915 à l'aide d'un millier de prisonniers allemands cantonnés à Vindrac, Cordes, Monestiés et Carmaux. Ils sont retirés en 1917. A cette date, les travaux d'infrastructures sont presque achevés et le raccordement de Vindrac est à peine commencé.

Le 11 août 1920, le Conseil Municipal de Cordes s'inquiète de ce que les terrains pris aux propriétaires pour la ligne ne leur soient pas encore payés.



Hütte einer Arbeitskolonie bei Vindrac (Tarn).

A la fin de 1923, l'infrastructure est pratiquement achevée. Le tracé suit la vallée du Cérou dont il franchit le cours à treize reprises par de petits ponts ayant entre 18 et 25 mètres de portée. Un tunnel de 138 mètres sera creusé au Colombier après Monestiés vers Carmaux.

Dans le projet de la ligne figurait un dépôt à créer à Vindrac dans la fourche formée par les lignes de Carmaux et Tessonnières.

Afin de limiter les frais et d'éviter aux voyageurs de



Tunnel du Colombier.



Le TARN ILLUSTRE. 2. VINDRAC -- La Gare

changer de train à Vindrac et à Lexos pour se rendre à Montauban, il est décidé, le 5 avril 1924, de reporter à Lexos le terminus de la ligne de Carmaux - Vindrac. Cette modification entraîne l'agrandissement de la gare de Lexos avec dépôt et halle de marchandises. Les travaux démarrent en 1925 pour se terminer en 1927. Ils consistent à agrandir le dépôt de la compagnie du P.O. en accolant une remise Midi à celle déjà existante. Un local d'agent de trains Midi est construit.



La Gare de LEXOS

Treize maisons de gardes-barrière sont adjugées le 25 août 1923. Leur construction sur le type de la ligne « Ax-les-Thermes – La Tour de Carol », est terminée en 1926.



Maison garde-barrière

Le 15 février 1929, la Compagnie du Midi décide l'emploi de la traverse mixte. Ce choix s'avèrera néfaste. La pose de la voie débute côté Carmaux le 1er novembre 1929. Les traverses mixtes donnent vite des signes de fatigue prononcés, se déforment provoquant des « surécartements » entraînant des déraillements (à Salles, le 10 décembre 1930). Malgré un bourrage des traverses mixtes, la « maladie » réapparaît et le 16 octobre 1930 on procède à la substitution d'une traverse mixte sur deux par une en bois.

La construction des stations de Monestiés, Salles, Campes et Cordes commencée en 1930 est terminée l'année suivante.



▲ *Gare de Monestiés*



▲ *Gare de Salles*

Gare de Campes ▼





Gare de Cordes

La fameuse crue du Cérou du 3 mars 1930 ne compromettra pas la solidité des ouvrages d'art.

Alors que la crise économique commence à se faire ressentir en France, l'automobile et les autocars sont de plus en plus utilisés par les voyageurs des lignes secondaires. La compagnie du Midi évoque cette concurrence pour compromettre la mise en service de la ligne Carmaux - Vindrac. Cette même compagnie projette d'ouvrir la ligne au seul trafic des marchandises et d'assurer le service des voyageurs par la route. Un compromis est passé avec le ministre des Travaux Publics, Camille Chautemps, pour la mise en exploitation de la ligne par automotrices. Mais le Midi considérant cette ligne comme un fardeau gênant, fait en sorte de faire traîner les travaux de finition. La ligne est mise en sommeil jusqu'en 1936 où on commence des travaux de remise en état.

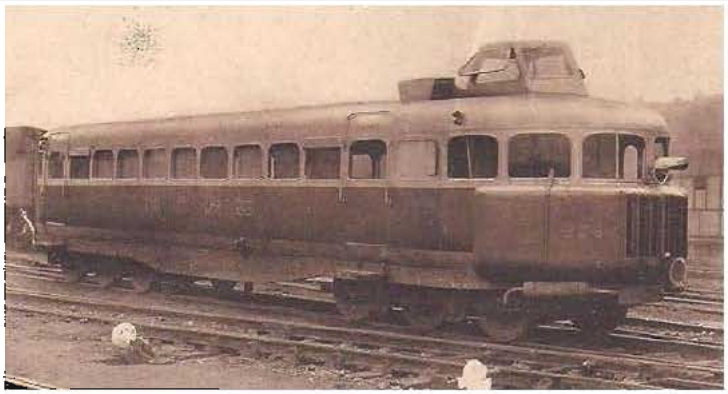
Elle ouvre enfin le 31 mai 1937 seulement pour les voyageurs sans bagages avec des autorails Renault VH du PO Midi et des Michelines couleur bleu ciel sur pneus de 56 places (type 20 à 22) qui font le trajet Carmaux-Vindrac en 47 minutes. Les Michelines construites à Clermont Ferrand, chez Michelin, sont dotées d'un moteur Hispano Suiza de 12 cylindres en V pouvant atteindre 110 km/h. Le conducteur pilote debout. Ces matériels sont basés dans le dépôt de Carmaux.


Gare de triage de Carmaux

Ces michelines avaient une fâcheuse tendance à dérailler au-dessus d'une certaine vitesse. Elles sont remplacées par les autorails Renault plus lourds, plus puissants et de plus grande capacité surtout lorsqu'on va leur adjoindre des remorques.

Dès la nationalisation des compagnies en août 1937, trois allers-retours sont proposés de l'automne 1937 à mai 1938. A l'horaire d'hiver 1938, deux allers-retours sont proposés. (Création de la SNCF le 01 janvier 1938).

Dès l'ouverture, les voyageurs s'aperçoivent que l'horaire semble avoir été étudié pour les éloigner de cette ligne.


Micheline type 22

Par exemple, il faut que les voyageurs en provenance de Carmaux attendent quatre heures en gare de Vindrac la correspondance de Paris. Aucun effort de mise en relation entre le bassin houiller de Carmaux et celui de Decazeville ne sera fait par la compagnie du Midi.


Autorail Renault VH

Il n'y a pas de possibilité de croisement de trains de sorte qu'il n'existe aucun aiguillage sur la ligne. La vitesse est limitée à 60 km/h sauf dans les courbes où elle est réduite à 45 km/h.

Les gares ne seront jamais occupées par des employés et c'est le contrôleur du train qui délivre les billets. La plupart des passages à niveau ne sont pas gardés et il faut que le mécanicien utilise la trompe lorsqu'apparaît le panneau « sifflez ».

Pour la fête de Saint Privat de l'été 1938 à Carmaux, il fallut coupler deux michelines. Près de 350 voyageurs sont transportés dans un seul service pour une capacité de 120 places.

Le 1er juillet 1939, la ligne concurrencée par l'autobus et par l'imminence d'une déclaration de guerre est fermée au trafic voyageur. Quelques trains de marchandises circulent encore jusqu'au début de la guerre, époque où la ligne est complètement abandonnée.

La voie unique est déposée à la fin de la guerre en 1945 et déclassée le 3 septembre 1953. Les bâtiments des gares et des 31 passages à niveau sont vendus. La gare de Salles devient l'école publique du village. Les bâtiments de la gare de Cordes et les terrains attenants abritent une colonie de vacances de la SNCF. Ils sont cédés à la commune de Cordes en 1967. Cette ancienne gare est aujourd'hui le Collège du canton de Cordes. Les Houillères récupèrent un morceau de la ligne non déposée au départ de Carmaux sur 2,5km et une usine de produits chimiques expédie ses produits par wagons grâce à ce morceau de voie conservée. Ce dernier tronçon est fermé en 1970.

Plus de 60 années de gestation laborieuse pour un peu plus de deux ans de service…

Texte et photos Roland Racine

Marius Berliet et le ferroviaire



Tous les lyonnais connaissent le nom de Berliet, surtout pour les camions, sous cette marque jusqu'en 1978, date à laquelle la marque Renault a pris la suite.

Mais depuis le début du 20 ème siècle jusqu'à la seconde guerre mondiale Berliet a fabriqué des voitures, et ceux qui connaissent « Le Montellier » ont apprécié la diversité des modèles présentés .

Justement dans cette exposition on peut voir un autorail de chemin de fer secondaire et un locotracteur.



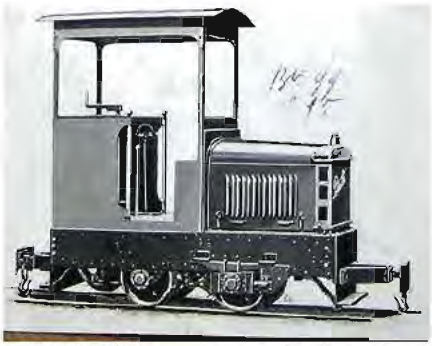


Une société de fabrication mécanique avec fonderie, forges, emboutissage, usinage et carrosserie ne pouvait, au 20 ème siècle, se bâtir, s'agrandir, s'adapter et vivre sans voies ferrées.

Durant la période de construction, la première guerre mondiale et ses fabrications de munitions comme dans ses conséquences sur le marché du camion, le ferroviaire était indissociable de la vie industrielle.



◀ *Le tramway et le T O D et leurs services adaptés au transport des ouvriers*

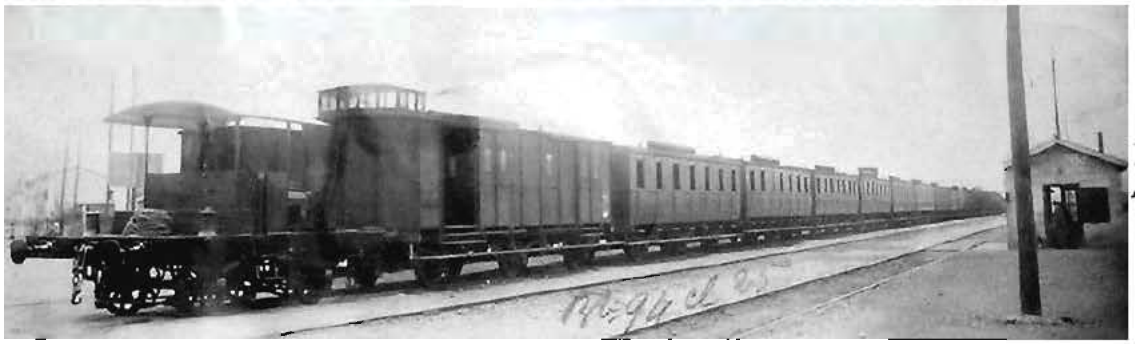




Decauville et ses voies de 0,60 pour la construction et la desserte des ateliers



Un embranchement, un triage et un réseau interne de 15 km raccordé au PLM permettant l'arrivée des matières comme la livraison des véhicules



La création avec le PLM de trains ouvriers en 1915 et qui dureront jusque dans les années 1950



La conception et la fabrication de locotracteurs et d' autorails pour voies métrique et normale.

[Photos Fondation M Berliet et R Clavaud]



La réparation de 220 locomotives pour le PLM dans les années 1920

Tous ces aspects seront abordés, même si des zones d'ombre existent encore, et développés par les auteurs de cette recherche.

Présentation par Roland Racine & Georges Quemin

le samedi 17 octobre 2015 à 15 h 00

à l'AFAC Rhône-Alpes.

Errata et compléments aux Echos N°26 T O D

Deux erreurs se sont glissées dans l'article des échos de la Scaronne n°26 (2015/02 P.20), relatant la Sortie sur le Tramway de l'Ouest Dauphiné du 21 mars 2015. En voici les correctifs :

* Page 18 : 3ème paragraphe les temps de parcours ont été inversés. Il fallait, au service d'hiver de l'année 1910, 8h 40 mn de trajet pour faire Lyon à Saint-Marcellin et 12 h 18 mn dans l'autre sens.

Lyon-St-Marcellin — Service hiver 1910

	1	3	5	9	11	11/13	13	17
Lyon, Dép.		5.17		9.19			14.39	18.44
Heyrieux		6.25		10.29			15.47	19.53
St Jean-de-Bournay		7.45		11.48			17.08	
La Côte-St André-Ville, Arr.		8.47		12.48			18.07	
La Côte-St André-Ville, Dép.		9.26	5.20	13.33			18.17	
La Côte-St André PLM, Arr.		9.44	5.39	13.52			18.34	
La Côte-St André PLM, Dép.			6.21			14.23	18.52	
Roybon, Arr.			7.39			15.41	20.08	
Roybon, Dép.	4.17		7.49			16.14		
St Antoine	5.10		8.40		13.16	17.10		
St Marcellin, Arr.	6.03		9.36		14.04	17.59		

	2	4	6	10	12	14	16	18	22
St-Marcellin, Dép.			7.22		10.49		14.24		18.23
St-Antoine			8.10		11.29		15.15		19.12
Roybon, Arr.			9.10				16.12		20.10
Roybon, Dép.	4.25					12.34	17.18		
La Côte-St-André PLM, Arr.	5.40					13.51	18.33		
La Côte-St-André PLM, Dép.	6.20			10.03		14.22	18.51		
La Côte-St-André-Ville, Arr.	6.38			10.21		14.40	19.09		
La Côte-St-André-Ville, Dép.	6.46			10.54				16.11	
St-Jean-de-Bournay	7.43			11.48				17.08	
Heyrieux	9.10	6.30		13.12				18.30	
Lyon, Arr.	10.17	7.37		14.17				19.40	

Figure 1: « Lyon - Saint-Marcellin - Service hiver 1910 » donne les temps de parcours des différents trains du service d'hivers 1910.

* Page 19 : la légende de la carte postale ancienne montrant les 2 gares de Saint-Jean de Bournay est inversée. La gare du TOD se situe à droite et celle du CEN (Vienne - Charavines) à gauche (P.K.45, alt. 371m) [Coll. G. Némoz]



Figure 2: « Saint-Jean de Bournay Gares TOD et CEN » précise la position des deux gares.

F Charnay & M Forissier

40 ans déjà.. Le métro de Lyon

Dans la matinée du 7 août 1975, la première rame du métro de Lyon est arrivée à La Part Dieu. En provenance d'Aytré en queue d'un train de marchandises, celle-ci était encadrée par 2 wagons-raccord (différence d'attelage oblige) avec, en plus 2 autres wagons pour le freinage.

Ce petit convoi a été acheminé sur le faisceau d'échange SNCF-EL. [photo 1].
Encadré par 2 locotracteurs de l'Est de Lyon, il a traversé Lyon, Villeurbanne pour arriver au niveau du dépôt métro de la Poudrette [photo2].
Pour permettre la livraison de la rame, le convoi a stationné au-delà de l'aiguille. Là, nouvelle manœuvre : le locotracteur de queue a poussé la rame sur l'embranchement après désaccouplement [photo3 et photo4].
Les 2 motrices et la remorque ont voyagé sur leurs bogies [photo5].

Sachez que, lorsque vous prenez la rame **608**, vous utilisez la première rame du métro de Lyon.
Nous rappelons que, pour l'exploitation des lignes A et B, il existe 32 rames (601 à 632) livrées en 2 lots : 1975-1977 (21 rames) et 1981-1982 (11 rames) .
Ce matériel, du type **MPL**75 (Métro Pneu Lyon), a une largeur de 2,89m. et une longueur totale de 54,37m.

d'après CFRU n° 131 de 1975 et des souvenirs personnels.

Alain Thozet



photo 1: La Part-Dieu



photo 2: La Poudrette, ligne Est-Lyon







◄◄ *photo 3: La Poudrette, ligne Est-Lyon*
◄ *photo 4: Embranchement du dépôt du métro*

photo 5: bogie MPL75 ▲

Échos de la Scaronne

Depuis le début de 2014, R. Torracca et G. Quemin ont assuré la publication du journal de la Section Rhône Alpes de l'AFAC.

Nous vous proposons 2 heures de rencontre le :
Samedi 21 Novembre à 10 h 00
Local AFAC à La Mouche

Nous rappellerons :
- les objectifs de notre parution,
- le rôle de l' Auteur de l'article.
- les rôles du Directeur de Publication et des Responsables de la Rédaction et de la Mise en page

Nous examinerons des possibilités d 'amélioration de ce fonctionnement.

Nous présenterons un certain nombre de recommandations pour la proposition d'articles:
- Logiciels, Police, Format
- Séparation texte et photos
- Repérage des emplacements d'illustrations
- Définition des photos

Vous avez déjà fourni un article ou plusieurs,
vous avez envie de le faire,
vous avez des craintes de ne pas savoir faire,

réservez votre matinée et notre, votre journal : « *Les Échos de la Scaronne* » n'en sera que plus agréable à lire.

A Thozet G Quemin R Torracca

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

Publication: 29/09/2015
www.afac.asso.fr

Rédaction:
Georges Quemin

Mise en page:
Rolando Torracca

Contact président:
Messagerie : alain.thozet wanadoo.fr

QR Code Afac-Rhône-Alpes

Prochain bulletin:
N° 28
Date de publication:
automne 2015

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