AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N° 29
2016 / 01
Page 1

Publication: 10 / 03 / 2016

ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT ALAIN THOZET

Propos sans illusion

En ce début d'année, le navire SNCF se trouve au milieu d'une tempête sans précédent.

Nous constatons des problèmes de matériel. Les vaillants X73500 sont trop légers pour shunter et assurer ainsi la sécurité. Ils n'ont pas de freins à sabot. Ce système fait du bruit mais nettoie le bandage des roues. D'où un meilleur shuntage. Et surtout il y avait plus de circulation, en particulier des trains de marchandises. D'où des rails plus propres... En attendant (quoi ?) des trains sont supprimés et remplacés par des autocars. Les premiers de ces autorails ont commencé à circuler en 1999. Le parc actuel en comporte 317. Le déshuntage est souvent cité comme une maladie de jeunesse. Quelles mesures pouvait-on prendre à cette époque pour remédier à ce défaut ? Un passage dans les ateliers pour tous les véhicules de ce type est en cours actuellement.

Nous avons découvert avec surprise que la SNCF manquait de conducteurs. Ce phénomène n'est pas propre à une région . La plupart des régions sont affectées. Je suppose que lors de l'établissement du service d'hiver le nombre de véhicules et le nombre de conducteurs étaient connus. Il n'y a pas eu une épidémie soudaine qui a cloué au lit de nombreux conducteurs. En réalité tout ce désordre est dû à une mauvaise organisation des congés et à un recrutement insuffisant. La SNCF a été créée en 1938. Depuis, elle a dû acquérir une certaine expérience dans le domaine de la gestion de son personnel. Ou bien, de nouvelles méthodes plus performantes sont en cours d'expérimentation...

Il y a aussi ces informations extrêmement choquantes :
Le Bureau Enquête Accident a publié le rapport définitif concernant la catastrophe de Brétigny et a commandé une analyse des facteurs humains dans 4 événements, analyse qui a été rendu publique. De ces deux documents, il faut retenir la critique sévère de la gestion du personnel chargé de l'entretien des voies, en particulier des aiguillages.
Dans la presse nous trouvons l'allusion à des soupçons de manipulation de témoins en rapport avec l'enquête judiciaire suite à la catastrophe de Brétigny.
Le 19 février dernier, Jacques Rapoport a démissionné de son poste de président de SNCF Réseau.

L'ensemble de ces faits n'a qu'une seule source directe ou indirecte : le sous-financement de la modernisation du réseau de chemins de fer français. Deux possibilités avaient été proposées pour résoudre ce problème. Avant la privatisation des autoroutes françaises, il avait été envisagé d'utiliser une partie de leurs dividendes à cette modernisation. Ensuite l'écotaxe avait été une solution possible. Je rappelle sa fin lamentable. Et enfin une dernière question, n'y avait-il pas d'autres solutions que de transmettre la dette de la SNCF à RFF ?

Espérons, malgré tout, que le navire SNCF ne coule pas...

SOMMAIRE

La vie de l'association	
Éditorial	1
Fête des Rois	2
Expo Modélisme à Bourgoin Jallieu	5
Comptes Rendus et Documents	
Des gares et des trains en Saxe Silésie	7
Stockage d'énergie par volant d'inertie	13
Compte rendu du CA du 09 / 01 / 2016	14
Nouveau en Vivarais	15
Souscription FACS	16
Hommage à J. Arrivetz	17
Visites et informations diverses	
Constitution d'une Phototèque de l'AFAC RA	20
Cotisations, Abonnements Coupons d'inscription.	

Ont participé à ce numéro:

Alain Thozet
Georges Quemin
Jean Pierre Petiot
Michel Forissier
Henna Malvigue
Jacques Dognin
Adrien Gondin
François Charnay
Bernard Cony
Jean Pierre Lardy
René Clavaud
Yvon Brument
Marc Julien
Henri Tenoux
Roland Racine
Gilles Neyret
Michel Bretin
Lorie Vagnotti

09 Janvier 2016 La Scaronne



Des "intervenants" et des auditeurs


Combien de "Rois" combien de "Reines"
de l'AFAC Rhône-Alpes ?



De précieux moments de rencontre.

Reportage photos François Charnay.

Exposition Modélisme à Bourgoin-Jallieu le 30 janvier 2016

Des volontaires passionnés,

des maquettes magnifiques (vapeur vive)







Des trains en « O « à faire regretter le temps ou on assemblait les éléments à 3 files de rails JEP ou HORNBY.



Aujourd'hui c'est le train en « LEGO » qui intéresse les enfants.





Alors que les réseaux en « Ho » ont toujours la vedette.







En espérant que la prochaine édition attire plus de membres de l' AFAC RA.

Photos Bernard CONY et François CHARNAY

Des gares et des trains en Saxe - Silésie

Je vous invite à suivre mon parcours en Saxe et en Silésie, avec un petit détour en Bohême- Moravie.

Leipzig



Fig 1

Ma visite d'une heure à Leipzig Hbf était fortuite, mais quelle gare ! (Fig 1): 21 voies à quai et une façade de 298 m de largeur pour le B.V.!!!



Fig 2

La gare, avec ces 26 voies sous halle (Fig 2) et 5 voies à l'extérieur, fut terminée en 1915. Elle remplaça plusieurs gares régionales et elle fut exploitée par les deux compagnies ferroviaires de Prusse et de Saxe. Cela explique sa construction strictement symétrique. Elle était une de plus grande du monde mais même les merveilles du monde ne durent pas éternellement. ! Le 7 juillet 1944, 46,2 tonnes de bombes de l'US Air force provoquèrent de très grands dégâts, avec notamment l'effondrement de la halle ouest. Il fallut attendre 1965 avant que la reconstruction totale ne soit terminée.(Fig 3)



Fig 3

Cela était en contradiction avec les consignes générales de la RDA, mais la ville de Leipzig avec sa Foire Internationale était la fenêtre du régime vers l'extérieur. Il fallait donc recevoir les hôtes d'une manière présentable.

Après la réunification, d'importants travaux supplémentaires et des modifications de voies eurent lieu, avec la création d'un centre commercial – partiellement en sous-sols – et la conversion des voies le plus à l'est en parking. Récemment le City-Tunnel, connexion souterraine à la gare bavaroise, lui a retiré son strict caractère de gare en cul-de-sac.

Dresde



Fig 4

La gare de Dresden Hbf (Fig 4: Entrée Est) fut inaugurée en 1898. Avec ses 14 voies sous toiture, elle est à la fois une gare de passage et en cul de sac. Les 7 voies en cul de sac sont au niveau de la rue et entourées par les voies de passage qui se situent à un niveau de + 4,5 m. (Fig 5)



Fig 5

La gare était donc assez importante et, à la fin des années 1930, elle était à 100 minutes de Berlin avec les autorails rapides (aujourd'hui 118 mn.). Comme à Leipzig la reconstruction fut très lente et c'est seulement après 2000 que la gare a retrouvé un fonctionnement et une esthétique convenable.

La malchance a également joué car les travaux de rénovation furent sévèrement retardés par les inondations de 2002. De plus, le toit en membrane translucide, très fin et très cher (85 millions d'€) del'architecte Norman Foster, était peut-être trop innovant. (Problème de neige et de moisissures). *(Fig 6)*



Fig 6

Les activités commerciales extra-ferroviaires sont heureusement assez modestes. Le Wiener Platz (Fig 7)et la Prager Strasse au nord de la gare vous laissent la possibilité de vider votre porte-monnaie !



Fig 7 Wiener Platz

La gare Dresden Neustadt à 4 km plus au nord, de l'autre côté de l'Elbe, fonctionne en symbiose avec la gare principale ? *(Fig 8 & Fig 9)*



Fig 8



Fig 9

Elle possède 8 voies sous halle où les trains régionaux ainsi que la plupart des trains venant de Leipzig, Berlin, Görlitz et Prague s'y arrêtent. *(Fig 10)*



Fig 10

Görlitz

La gare de Görlitz est la plus orientale d'Allemagne actuelle et sa position périphérique explique certainement sa gloire passée. Autrefois elle a joué un rôle important pour beaucoup de relations internationales à longues distances. (Fig 11 Fig 12)



Fig 11

Elle eut aussi un rôle pionnier dans l'électrification du réseau de Silésie. Commencée en 1914, elle aboutit en 1938 à un réseau de 391 km entre Görlitz et Breslau (Wroclaw). Néanmoins, aujourd'hui, il n'y a plus de caténaires autour de Görlitz ! (Fig 13) Après la guerre les Russes se sont servis – sinon la Pologne aurait plutôt adopté le système 15 kV 16,7 Hz. De nos jours, les lignes principales ont été ré-électrifiés en 3 kV CC.



Fig 12

Au moment où j'ai commencé à planifier mon voyage, il y avait une relation directe entre Dresde et Wroclaw. Mais en dépit de trains spécifiquement faits pour cette ligne, l'exploitation fut arrêtée le 1er mars

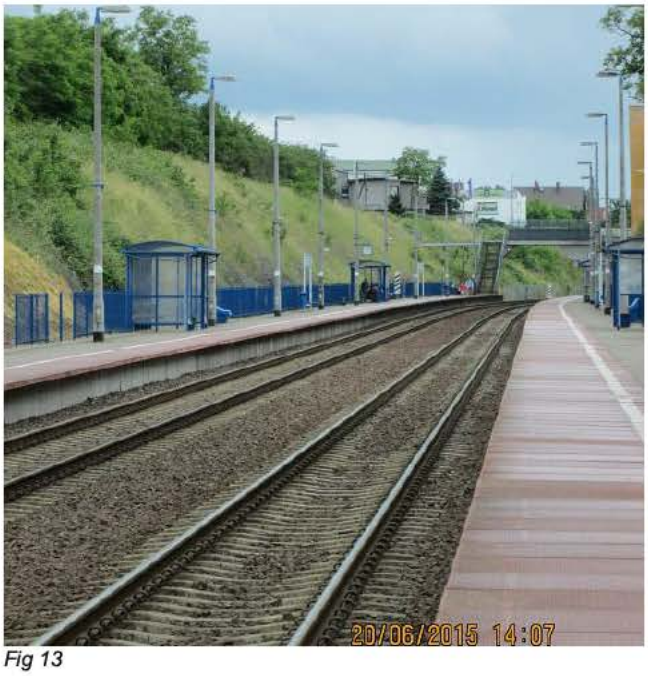


Fig 13

Aujourd'hui il faut prendre un petit bus (très peu de passagers en ce samedi 20 juin) pour aller à Zgorzelec (Görlitz-est) - dans une gare dont les quais ont été refaits récemment mais dont le BV est en ruine (il sert de pigeonnier) (Fig 14). Ayant trouvé le bon quai vous prenez le train pour Wegliniec à 27 km. Il s'arrête un peu avant le BV. Alors faut-il prendre le train à côté ou l'autre qui arrive un peu plus tard devant le BV ??? Rien n'est indiqué ! Tout me semble un peu désordonné et délabré.
L'étendue des espaces ferroviaires montre bien que l'importance de cette gare était plus grande dans le passé. (Fig 15- Fig 16)



Fig 14


Fig 15

Le train pour Wroclaw est très moderne et confortable et j'arrive même à obtenir un billet en payant en Euro. Mais, bien entendu, j'avais prévu de l'acheter et de changer de l'argent dans la gare de Zgorzelec. (Il faut dire que sur tout mon voyage en Saxe et Silésie la qualité des trains fut bonne ou très bonne.)


Fig 16

Wroclaw

Après une réfection en 2010-12 la gare de Wrocław est ressuscitée dans sa splendeur d'antan. (Fig 17)



Fig 17

Le bâtiment d'accueil en style néogothique (Tudor) date de 1857 et la halle (style art nouveau) couvrant les neuf voies, de 1903 La salle des pas perdus (Fig 18) avec les guichets est également de 1903. La réfection du 2012 a coûté 162 M€ avec un financement à 70% par l'Union européenne.



Fig 18

Je suis arrivé avec une automotrice à 4 caisses Newag Impuls 31 WE, d'une longueur de 74,4 m. avec une motorisation 4x500 kW, donnant une vitesse de 160 km/h. *(Fig 21)* Le chemin de fer de Basse Silésie (KD) a acheté 5 unités avec une grande subvention de l'UE, ce qui est dûment indiqué sur les motrices. *(Fig 20)*



Fig 19

A la gare on trouve également des automotrices EN57 et EN71 de Pafawag (Wrocław), modernisées ou non et, plus intéressant, une automotrice Intercity à 7 caisses, Alstom Pendolino ED 250 faisant partie d'une série de 20 - reçue récemment par PKP. (Fig 19)

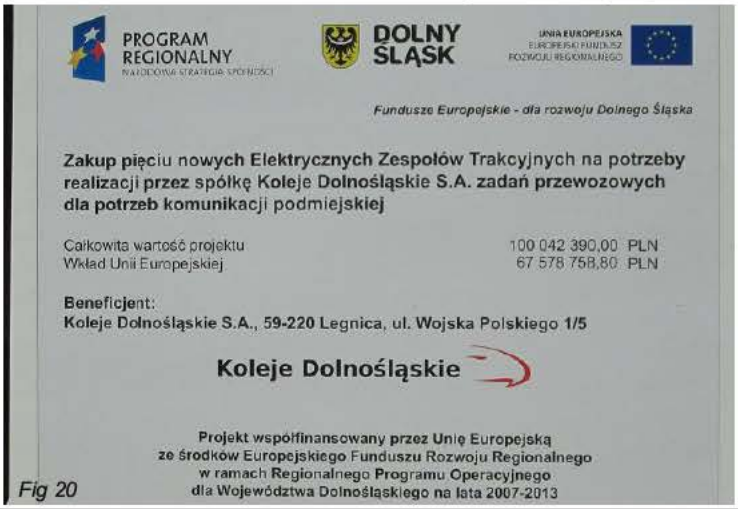


Fig 20



Fig 21

Enfin, j'ai trouvé une locomotive Škoda du ČD pour une liaison vers la République Tchèque. *(Fig 22)*



Fig 22

Cracovie

À Cracovie il n'y a plus de gare, seulement un centre commercial avec connexion ferroviaire – quand même avec 10 voies sous toiture ! (Fig 23)



Fig 23

Depuis 2014, la superbe gare de 1847/71/94 n'est plus utilisée et elle reste sans emploi.(Fig 24) Les guichets et autres services ferroviaires se situent au sous-sol, difficiles à distinguer du centre commercial.

Un grand parking couvre toutes les voies mais avec ascenseurs aux cinq quais, ce qui donne une très bonne dépose-minute.

Je suis arrivée avec un Intercity, venant de Szczecin et terminant à Przemysl. Cela fait presque 1 000 km en 13h30 avec arrêts dans 24 gares. C'est la relation la plus rapide et la plus directe.

La Pologne n'est pas un petit pays ! (Entre Wroclaw et Cracovie 3h20 suffisent) (Fig 25)



Fig 24



Fig 25

J'ai trouvé les mêmes types de train qu'à Wroclaw, incluant le Pendolino. (Fig 26- Fig 27)

Entre Cracovie et Katowice il y a seulement 77 km mais le voyage prend deux heures avec de nombreux arrêts. Pas étonnant que les relations en car soient si nombreuses !



Fig 26



Fig 27

Katowice

Comme à Cracovie la gare de **Katowice** est noyée dans un centre commercial.

La première gare de Katowice a vu le jour en 1846 et l'avant-dernière fut terminée en 1972. De celle-ci, il reste le tunnel aux quais - qui est très spacieux etsoigneusement rénové - et un petit bâtiment à la sortie au sud des voies. La gare actuelle avec un portail d'entrée entre les voies et le centre commercial date de 2012. C'est une gare de passage avec 8 voies.

On peut y voir des automotrices bien connues mais dans des nouvelles couleurs. Par exemple Newag Impuls 36WE (à 3 caisses) et PESA 27WEb à 6 caisses (bleues), sous les couleurs respectivement.de la Petite Pologne et de la Silésie

Hranice

Hranice na Morave (Mährisch Weißkirchen), une petite ville au fin fond de la Moravie est un nœud ferroviaire. La gare fut établie en 1847 pour le chemin de fer de Varsovie à Vienne (Nordbahn).*(Fig 28)*



Fig 28

Pour aller à Prague j'ai dû prendre une correspondance : l'Express Intercity EC103 "Varsovie – Vienne" à Katowice. Billet acheté très cher et de façon très bureaucratique au guichet ; il n'y a aucun distributeur ou possibilité d'Internet. (24€ pour 130 km, par comparaison avec les 10 € pour 296 km, vers Prague, dans un superbe train tout confort ! *(La Fig 29 montre le train antérieur pour Prague)*



Fig 29

Pour la petite histoire, je note que c'est seulement en 2012 que la ligne austro-tchèque Vienne – Bohumin (à la frontière polonaise) fut convertie à la conduite à droite.

N'ayant pas osé une correspondance de 12 min (qui aurait réussi), j'avais donc une bonne heure dans cette gare pour prendre des photos (Fig 30) et me réconforter avec une petite bière à un prix dérisoire (50 centimes).

Je n'avais pas des couronnes tchèques mais il y avait un distributeur sur place. Donc après les zlotys polonais encore besoin de changer – vive l'euro !



Fig 30

Prague

Ayant franchi la porte de Moravie, il ne reste que 300km dans les paysages de Moravie et de Bohême pour arriver à **Prague** à 16h. Le but n'était pas à visiter cette belle ville sur la Moldau mais de retrouver le train de nuit CNL 458 qui passe par Dresde. De cette manière la boucle (le « ring ») d'un parcours de 1400 km se referme.



Fig 31

A la gare, j'ai photographié la locomotive qui m'a amenée à Prague, une Škoda type 151 *(Fig 31)* datant de 1978 avec les nouvelles couleurs bleu-gris et semble-t-il, modernisée par rapport à une photo de 2013. Également visibles, des compositions suburbaines à deux étages, par exemple l'Elefant qui roule sur la ligne S7. *(Fig 32)*



Fig 32

La gare n'a pas échappé au centre commercial mais le bâtiment de 1871/1909 est partiellement conservé. Il est relié directement à la nouvelle gare et la coupole avec les blasons (*Fig 33)* est bien restaurée. Seulement, ce patrimoine ne sert plus à grands choses.

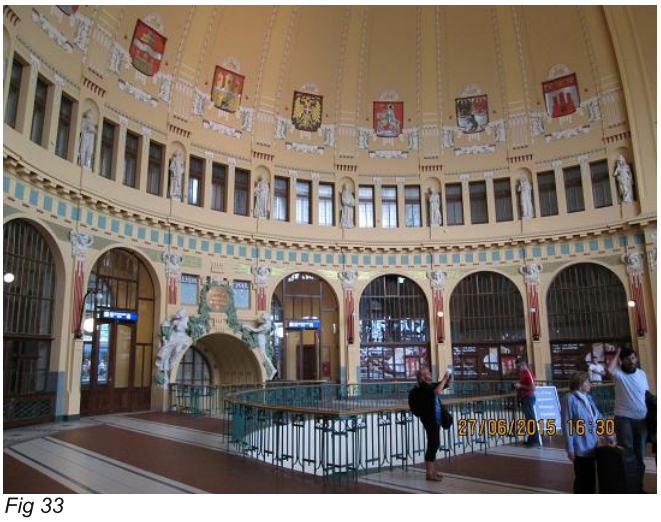


Fig 33

Juste devant de la porte, stationne un car gris avec une enseigne bien connue.*(Fig 34)* Serait-ce l'avenir de l'Europe ferroviaire ? À méditer... !



Fig 34

Texte & Photos Henna Malvigue

Le temps passe et le monde change. Quelques fois dans la bonne direction. Dans ma contribution prévue pour le n° 29 il est écrit que la connexion directe entre Dresde et Wroclaw était supprimée.
Dans le numéro de février de **Rail Passion** je viens d'apprendre que cette connexion a été ranimée.

Reprise des relations directes Dresde - Wroclaw

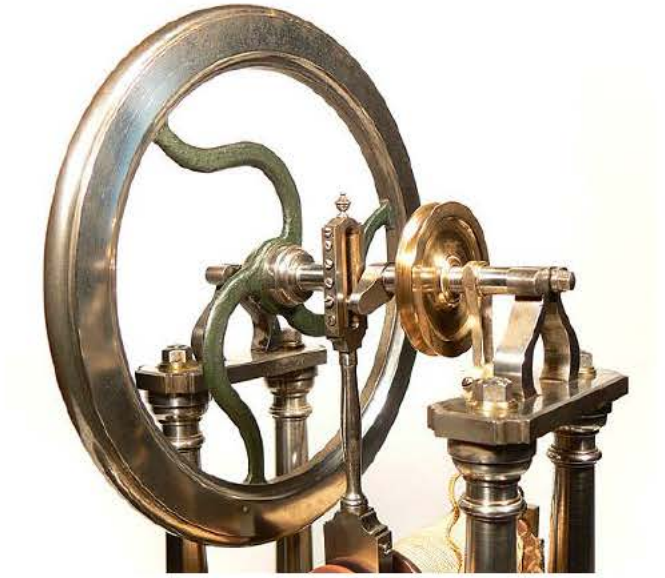
Depuis le 13 décembre 2015, des trains régionaux directs relient à nouveau Dresde en Allemagne à Wroclaw en Pologne. Cette relation avait été suspendue après six ans d'exploitation le 1er mars 2015 côté polonais par PKP Przewozy Regionalne suite à l'arrêt du versement des subventions pour les relations transfrontalières en Pologne. Après des négociations entre les autorités régionales de Basse-Silésie et l'opérateur Koleje Dolnoslaskie, qui exploite certains trains régionaux de Basse Silésie, il a été décidé début novembre de reprendre l'exploitation en prolongeant vers l'Allemagne des trains régionaux du service intérieur exploités par Koleje Dolnoslaskie. La nouvelle desserte est basée sur trois AR quotidiens Dresde - Görlitz - Zgorzelec - Wegliniec - Legnica - Wroclaw Glowny, avec des temps de parcours oscillant de 3 heures 29 au mieux pour un semi-direct sur le parcours polonais à 3 heures 56 pour les trains desservant toutes les gares. L L

Le stockage d'énergie par volant d'inertie

Utilisation dans les transports

Jean-Pierre Lardy

L'utilisation du volant d'inertie remonte au néolithique (environ 6 000 ans avant JC) notamment avec l'usage des tours de potier. Mille ans plus tard, le rouet se voyait perfectionné par un volant qui accumulait l'énergie fournie par les jambes du fileur, améliorant ainsi l'uniformité et la continuité de l'enroulement des fibres. Il est aussi utilisé dans les jouets : les petites voitures appelées à tort « à friction », nos trains miniatures et les toupies mais aussi dans la danse et le patinage artistique. On peut multiplier les exemples.



Le premier véritable essor du volant d'inertie en tant que système de stockage d'énergie date de la révolution industrielle. Des volants d'inertie massifs et de grande taille, généralement en métal, étaient utilisés pour lisser la production des machines à vapeur.

Le premier brevet où l'on retrouve l'expression "volant d'inertie" date du 26 décembre 1868 déposé par l'ingénieur mécanicien Louis Guillaume Perreaux (1816-1889). Il permet d'accumuler de l'énergie dans le but de lisser un mouvement de rotation. Il l'utilisera plus tard dans une invention le faisant entrer dans l'histoire : le vélocipède à vapeur, ancêtre de la motocyclette.

Le second essor des volants d'inertie date de la seconde moitié du XX^{e} siècle où des problématiques d'économies d'énergie, de lissage des énergies renouvelables et de stabilité des réseaux ont remis au goût du jour cette technologie.

Dans le domaine du spatial, les volants d'inertie sont utilisés à la place des batteries classiques afin d'améliorer la longévité des satellites.

Principe

Un volant d'inertie permet de stocker de l'énergie en convertissant de l'énergie cinétique de rotation en électricité et inversement. On peut distinguer les trois phases suivantes :

- en phase de stockage, le moteur convertit l'énergie électrique entrante en énergie cinétique, ce qui augmente la vitesse de rotation de la masse ;
- en phase stationnaire, c'est-à-dire de conservation de l'énergie, la vitesse de rotation de la masse doit être maintenue constante. L'apport d'énergie est alors minime et ne fait que compenser les pertes liées au frottement ;
- en phase de déstockage ou de restitution, le générateur convertit l'énergie mécanique en électricité, freinant ainsi la masse.

L'énergie stockée est proportionnelle à la masse et au carré de la vitesse de rotation du volant.

Deux stratégies de stockage sont possibles : l'une jouant sur la masse, l'autre sur la vitesse.

- les volants d'inertie basse vitesse sont les systèmes classiques. Ils mettent en jeu des masses importantes dans des matériaux lourds type acier. Leur vitesse de rotation est inférieure à 10 000 tr/min ;
- les volants d'inertie haute vitesse, plus récents, utilisent des matériaux légers type fibre de carbone ou de verre. Leur vitesse de rotation peu atteindre 60 000 tr/min.

Le principal critère pour le fonctionnement d'un volant est sa capacité à minimiser les pertes d'énergie. Ainsi il est nécessaire de limiter les frottements subis par la masse en rotation. Parmi les solutions utilisées, on peut citer : l'utilisation de roulement à bille haute performance, l'enfermement de la masse dans une enceinte sous vide, la suspension magnétique de la masse et même l'utilisation de matériaux supraconducteurs.

Un second critère concerne la résistance à la rupture du matériau. En effet, les vitesses de rotation élevées entraînent des contraintes importantes sur les masses qui peuvent se rompre provoquant alors la destruction du volant.

Applications aux transports

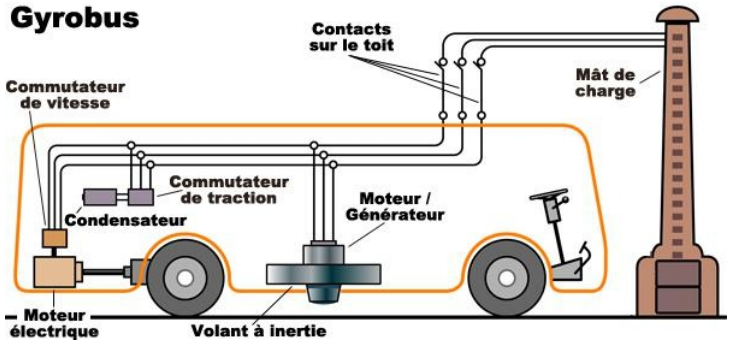
Le Gyrobus

Dans les années 1950, le Gyrobus utilise une propulsion au moyen d'un moteur à inertie, développé par la société Suisse Oerlikon. Contrairement au Trolleybus, le Gyrobus pouvait circuler en s'affranchissant du réseau de caténaires. Utilisés dans plusieurs villes en Belgique, les Gyrobus étaient équipés d'un moteur électrique de traction couplé à une roue à inertie en acier de 1500 kg et 1,6 mètre de diamètre, disposée à plat sous le plancher. Le système donnait une autonomie suffisante de quelques kilomètres pour atteindre l'arrêt suivant. Pendant le renouvellement des passagers, une perche située sur le véhicule alimentait un moteur/générateur (mode moteur) spécifique au volant qui, lui, était alors relancé à 3000 tr/min. L'opération ne durait que de 2 à 3 minutes. Le Gyrobus repartait ensuite à 50-60 km/h, le moteur de traction recevant le courant du système gyroscopique via son moteur/générateur (mode générateur).



Ce système présentait certains inconvénients avec une conduite peu agréable des bus qui, soumis à une force gyroscopique, peinaient à changer de direction ainsi qu'un risque majeur en cas d'accident.

S'il s'échappait de son logement, le volant à inertie, tournant en périphérie jusqu'à presque 900 km/h sur les Gyrobus, pouvait poser de graves problèmes de sécurité.



Essais sur Citadis

Alstom s'est associé à Williams Hybrid Power pour monter sur les tramways Citadis le système de la R18 e-tron quattro. En 2005, cette architecture a été testée à Rotterdam avec 2 volants contra-rotatifs pour limiter l'effet gyroscopique. A Londres des bus utilisent un procédé similaire.

Métro de Rennes

En 2010, Keolis et Rennes Métropole ont mis en place un système très différent pour la ligne de métro. La structure de 9 tonnes environ n'est pas installée sur les véhicules mais au niveau de la station Gares. Afin d'aider les rames à repartir, l'énergie récupérée lors de leur freinage est transmise à la base dans un volant d'une masse de 2,5 tonnes, prête à être restituée en fonction des besoins de la ligne. Ce système permet de récupérer 230 000 kwh par an soit 11 jours de consommation électrique du métro.

TGV

La récupération de l'énergie de freinage fournit environ 6 % des besoins sur les 300 km de la LGV Paris-Strasbourg. Les travaux permettront de la généraliser en 25 000 V. En région parisienne, elle fournit environ 20 % des besoins de traction.

Bus de Londres

En 2015 c'est sur la base du volant d'inertie développé par l'écurie Williams pour le SREC de ses F1 que l'équipementier britannique GKN compte équiper les bus londoniens d'un système hybride pour supprimer les batteries, plus lourdes et encombrantes.

Voitures de sport

- - Dans la Porsche 911 GT3 hybrid 2010, l'énergie est récupérée pendant les phases de freinage par un volant d'inertie capable de tourner à 40 000 tr/min puis transformée en électricité pour alimenter deux moteurs électriques de 60 kW pendant les phases d'accélération. Le système pourrait fournir jusqu'à 164 ch supplémentaires pendant des périodes de 6 à 8 secondes.

La masse élevée handicapant l'équilibre général des monoplaces, le coût de son développement et le faible rendement sur la majorité des circuits utilisés en championnat du monde, ont conduit à l'abandon de la plupart des écuries sauf Ferrari et McLaren.

- Le volant d'inertie Flybrid utilisé par Volvo Cars dans le système expérimental est constitué d'une combinaison d'un moyeu en acier et d'une roue extérieure en fibre de carbone. Il pèse environ 6 kg pour un diamètre de 20 cm. La roue en fibre de carbone tourne dans le vide afin de minimiser les pertes par frottement.

Suite à la présentation du 6 février 2016 à l'A F A C RA

https://fr.wikipedia.org/wiki/Louis-Guillaume_Perreaux
https://fr.wikipedia.org/wiki/Système_de_récupération_de_l'énergie_cinétique

Compte-rendu du C. A. de l'AFAC Rhône-Alpes, du 9 janvier 2016

Convocation :
Ordre du jour :
-activités du 1er semestre
-questions diverses.
Je compte sur votre participation.
A. Thozet

Présents :
Alain Thozet, Henna Malvigue, Lorie Vagnotti, René Margerand, Michel Forissier, François Bernard, Jean-Yves Letellier, Gilles Neyret, Adrien Gondin, Jean-Claude Broussier, Bernard Cony, Paul Dubois-Violette, Jacques Dognin, Marc Jullien, Jean Pierre Petiot

Absent excusé : Georges Quemin.

Le conseil a étudié les activités du premier semestre.
Le conseil a pris connaissance du compte-rendu du conseil d'administration de l'AFAC du 12 décembre 2015.

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

Jean-Pierre PETIOT



Ensemble moteur - volant gyroscopique (accumulateur cinétique), développé par MFO Oerlikon, qui équipe les Gyrobus de Léopoldville (Congo); 12 véhicules (1955-1959). http://gazeo.pl

Du nouveau sur le « Vivarais »

Peut être avez vu déjà quelque photo sur cette opération spectaculaire ; l'arrivée à St Jean de Muzols de 3 autorails CFD venant de Corse.

Deux autres feront le même voyage.



Fig 1 L'embarquement sur le ferry « Paglia Orba »



Fig 2 L'arrivée à St Jean de Muzols



Fig 3 Le chantier de remise sur les rails.

Cette opération s'est déroulée sur les derniers jours de janvier et les premiers jours de février.

Les autorails CFD devraient assurer la relève des « Billard »



Fig 4 Levage du X 5002



Fig 5 Le locotracteur 404 à la manœuvre



Fig 6 Les 3 autorails X 2001 – X 5001 & 5002 prêts au départ pour Lamastre.

Photos : SGVA , Cercle Ferroviaire Corse et H Tenoux.

En liaison avec l'article précédent, nous faisons écho à la F A C S pour la sauvegarde d'un autorail corse.

COMMUNIQUE DE PRESSE

Lancement d'une souscription publique pour la préservation de l'autorail Renault **ABH8 X201** des chemins de fer Corse

La Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires (FACS) poursuit ses activités de sauvegarde et de préservation du patrimoine ferroviaire

FACS

Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires

SIRET 784 286 718 00035

APE 9499Z

Opérateur de voyages N° IM075140065

N° TVA : FR 36 784 286 718

Depuis sa création, la FACS a sauvegardé 12 locomotives à vapeur dont 4 classées MH, qui ont été mis à
disposition de différentes structures ferroviaires pour circulation sur le réseau national (le Vermandois, le
MFPN, …) ou sur des lignes à voie étroite (le Vivarais, le Velay, la Provence, la Baie de Somme, le train du Bas Berry, le MTVS, ….).

En ce début d'année 2016, la Facs continue son action de préservation du patrimoine ferroviaire. En effet, elle vient de faire l'acquisition d'un autorail ABH 8 des chemins de fer Corses (X 201). Cette conservation se fait en partenariat avec le Musée des Tramways à Vapeur et des chemins de fer Secondaires français, (MTVS) qui aura en charge de le remettre en état de marche pour le présenter et le faire circuler au sein de son nouveau Musée vivant dans l'Oise.

Les autorails ABH8 ont été construits, en 8 exemplaires, par la Régie Nationale des Usines Renault en 1949 – 1950 à Boulogne- Billancourt. Il s'agit de la dernière série d'autorail ABH, adaptation à la voie métrique des autorails de type VH construits au début des années 1930 pour les Grands réseaux, qui ont précédé la création de la Sncf.
L'X 201 a été utilisé sur la ligne centrale de Corse entre Bastia et Ajaccio et sur la ligne de Calvi. Sa carrière s'est achevée en 2008, il assurait depuis plusieurs années la navette du tramway de la Balagne entre Calvi et l'Ile Rousse.
A titre d'information une telle préservation, achat et transport coûte environ 30.000 Euros.

C'est pour cela que l'association sollicite votre soutien financier. La FACS est reconnue d'intérêt général, tous les dons sont déductibles, à hauteur de 66%, des impôts sur le revenu ou 75% de l'ISF pour les particuliers et à hauteur de 60% des impôts sur les sociétés pour les entreprises.

Les dons peuvent être adressé par chèque au siège social, par virement bancaire ou par paiement en ligne Paypal. Tous renseignements sur le site internet
www.trains-fr.org



L'autorail X201 en 2000 assure les navette du tramway de la Balagne

Ph. P Bejui

Jean ARRIVETZ un passionné de chemin de fer

par Adrien Gondin

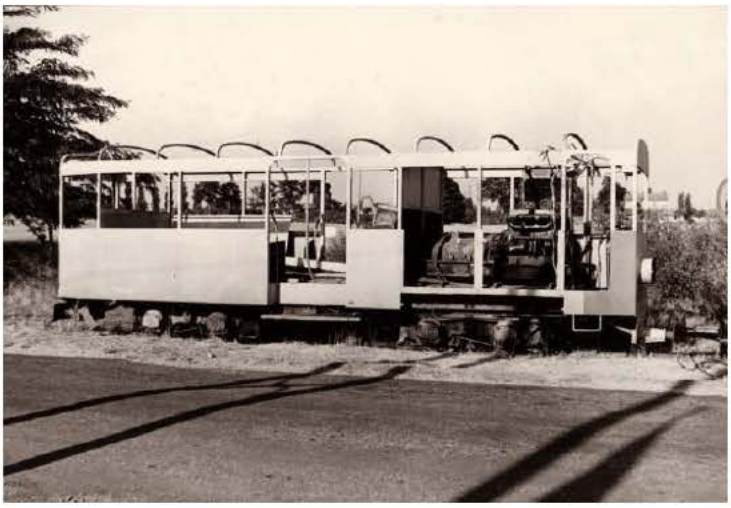
(Propos recueillis par Jacques Dognin)

J'ai connu Jean Arrivetz à l'OTL . (*Omnibus et Tramways de Lyon*). Nous étions tous deux au siège social 50 cours Lafayette. Il était chef du service de la publicité et moi-même chef de la comptabilité générale. Nous nous sommes liés d'amitié et à la suite de diverses conversations nous avons découvert notre intérêt commun pour les chemins de fer. Nous sommes tombés d'accord en 1959 pour fonder un petit réseau touristique à Meyzieu. Le Chemin de Fer Touristique de Meyzieu (CFTM) était né.



CFTM-01. Adrien Gondin aux commandes de l'automotrice Crochat lors d'un essai en ligne.

Il s'agissait d'une ligne d'environ 1,5 km à voie de 60 (Meyzieu-le Carreau - le Grand Large.) Nous l'avons entièrement construite, selon ses plans, à la pelle, à la pioche et à la brouette avec notre équipe d'amateurs. Le matériel roulant, véhicules-moteurs ou remorqués, a été acheté à divers réseaux. Jean Arrivetz avait l'art de les dénicher et de négocier leur achat. J'ai le souvenir d'une automotrice à bogies à caisse en bois. (*pétroléo-électrique Crochat*) Je l'avais modernisée avec une caisse métallique en faisant appel à un artisan local. Les amateurs-bénévoles contribuent souvent au financement de certains travaux.



CFTM-26. L'automotrice Crochat (diesel-électrique) en cours de restauration

Parallèlement, une association de soutien, la SGVA (*Sauvegarde et Gestion de Véhicules Anciens*) a été fondée. Ce sigle cache, en filigrane, le côté amical de l'association gestionnaire de ce chemin de fer touristique. (S G V A = Serre-Gondin-Virot-Arrivetz)



CFTM-31. Jean Arrivetz en serre-frein d'un train de travaux lors de la construction de la ligne.

Ce réseau, non subventionné, a fonctionné avec des recettes équilibrées jusqu'à la fin 1970, date à laquelle la municipalité de Meyzieu en a imposé la suppression pour cause d'urbanisation. Tout le matériel, d'abord garé en bout de ligne, fut transféré sous un hangar de Miribel-Jonage, dans l'espoir, resté sans suite, de le remettre en service sur le site. Parallèlement, Jean Arrivetz poursuivait son projet de construction d'une ligne de tramways auxquels il tenait fort.



CFTM-07. Un train tracté par la 030 Decauville "La Beaujolaise"

On connaît le succès du Mastrou, projet très risqué que beaucoup considéraient comme une aventure vouée à une faillite rapide. Il a su réaliser son rêve de manière remarquable. L'équipe SGVA s'impliqua en 1969 dans la fondation du Chemin de Fer du Vivarais (Tournon – Lamastre). Le sigle CFTM est devenu alors "Chemin de Fer Touristique et de Montagne"... d'Ardèche. Chacun apporta sa contribution. Pour ma part, j'ai collaboré au montage juridique de l'acquisition des infrastructures avec l'aide de mon père qui avait d'excellentes relations avec le conseil général d'Ardèche de

l'époque. Je suis resté quelque temps directeur général du réseau. On peut dire que le Mastrou est synonyme de Jean Arrivetz. Il a eu le plaisir de voir refonctionner ce chemin de fer.



CFTM-13. Arrivée de la 030 Decauville

Nos liens professionnels et cette collaboration d'amateurs passionnés m'ont fait apprécier Jean Arrivetz, homme aux mille projets, qui s'est révélé être l'un des pionniers des chemins de fer touristiques en France.



CFTM-35. La Coquette (020 Decauville 1912)

Photos de la collection personnelle d'Adrien Gondin
Numérisées par Yvon Brument.

Jean ARRIVETZ, la Vallée Bleue, le Haut Rhône, souvenirs...

par Jacques Dognin

J'ai longuement collaboré avec Jean Arrivetz sur le Vivarais après un stage-vapeur et surtout par la suite dans le Nord-Isère à Montalieu sur la base de loisirs de la Vallée Bleue.

Tout le matériel de l'éphémère chemin de fer de Meyzieu était rassemblé sous un hangar de Miribel Jonage. Une opportunité de le remettre en service s'est présentée au moment de l'installation de la Vallée Bleue. J'ai alerté Jean Arrivetz qui fut rapidement enthousiasmé. L'aventure commença pour établir le tracé de la ligne et mettre en place le chemin de fer du Haut-Rhône.



Fig 1 en 1986 Miribel Jonage : Entrepôt du matériel de Meyzieu De D à G Jean Arrivetz, le Chef de travaux du Centre d'Apprentis de Montalieu, J. Dognin, E. Serre, V. Rossi

Nos négociations sur les stratégies à adopter nécessitaient parfois des discussions délicates. Jean Arrivetz était un homme pressé et ses projets devaient se concrétiser rapidement. Il avait en même temps une vision assez particulière du chantier. Je me souviens des interrogations du poseur (ex chef-poseur de l'Est de Lyon) pour l'assemblage de rails aux cotes très différentes... Il devait faire vite. Fallait-il suivre à la lettre les consignes en réutilisant en priorité tous les rails (assez hétéroclites) de l'ex-chemin de fer de Meyzieu, ou ceux que nous venions de récupérer avec leurs éclisses sur l'ancienne plate-forme de l'Est de Lyon ?

Jean Arrivetz s'exprimait souvent avec humour et au second degré lors de nos contacts. Il m'avait dédicacé son livre "*Histoires sur Rails*" en ces termes: "*Très cordialement à mon ami, compagnon de divers coups fumants en Vivarais ou en Dauphiné...* " Il connaissait bien mon attrait particulier pour la vapeur. Il résumait ainsi mon



Fig 2 Sur l'ex plateforme PLM (circulations arrêtées en 1940) De D à G Jean Arrivetz, R. Bal maire de Montalieu, V. Rossi, Le responsable du Chantier vallée Bleue (de dos)

implication dans le Haut-Rhône tout en faisant un clin d'œil à mon attrait particulier pour la vapeur.

Je garde de lui le souvenir d'un grand personnage ferroviaire dont le nom restera incontestablement attaché à l'histoire des trains touristiques.



Fig 3 Fondations du futur dépôt (vallée bleue)



Fig 4 Dépôt en cours de finition et arrivée du matériel

Photos de la collection de Jacques Dognin

Numérisées par Yvon Brument.

C'est en 1959 qu'à l'initiative de Mr Jean ARRIVETZ, cadre de l'O T L, un petit groupe d'amateurs de chemin de fer s'installa sur un terrain en rive gauche du canal de Jonage pour y établir une voie ferrée à écartement de 0,60m afin d'y rassembler une collection de véhicules anciens et les faire circuler. Le C F T M (Chemin de Fer Touristique de Meyzieu) fut ouvert au public le 22 Avril 1962 et cessa son activité en 1971. Une grande partie du matériel sera réemployé sur le Chemin de Fer du Haut Rhône (1988)

En 1968, à la fermeture du réseau des Chemins de Fer Départementaux du Vivarais avec la constitution de la S G V A (Sauvegarde des Véhicules Anciens) et de la Société des Chemins de Fer Touristiques et de Montagne, jean Arrivetz et l'équipe du C F T M firent circuler dès 1969 des trains touristiques entre Tournon et Lamastre, en 2004 le Département de l'Ardèche a repris en main cette exploitation.

D'après J. Banaudo (Sur les Rails du Lyonnais Tome 2)



La FACS en visite à Meyzieu 1962 (au premier plan J. Arrivetz)

N D L R : Jean Arrivetz n'était pas membre de l'AFAC, mais beaucoup le connaissaient ou bien en avaient entendu parler.

Projet de Photothèque A F A C Rhône Alpes

Une nouvelle activité

En grand nombre, photographies et diapositives sont parvenues à notre association provenant de dons suite à la disparition d'un membre (par exemple Jean Cochet et Robert Chappelet) ou pour toute autre cause. Ces documents sont dans des boites ou classeurs plus ou moins bien identifiés et la recherche s'en trouve très pénalisée.

Des bonnes volontés se sont manifestées et il a fallu trouver cadre, méthode et moyens pour réaliser cette opération avec le maximum d'efficacité.

Une équipe se constitue….

Chef de projet : Roland Racine
Responsable ordinateur : Philippe Andro
Responsable documents sources : Michel Forissier

Membres du groupe : Bernard Cony, Paul Dubois Violette, Henna Malvigne, Gilles Neyret, Georges Quemin, Marc Riboulon, Alain Thozet, ……..

Conseil : Yvon Brument

Un plan de travail est établi :
Un plan de travail est établi :

- Constitution de l'équipe projet.
- Choix des logiciels.
- Installer les logiciels retenus.
- Définir la structure de la photothèque.
- Définir les mots clés (tags).
- Former à l'utilisation des logiciels.
- Définir les paramètres de scan.
- Définir comment scanner les diapositives.
- Répertorier les documents à numériser
- Les classer par origine
- Photos
- Diapositives
- Films
- Répartir les travaux.

Vous pouvez rejoindre le groupe car la masse de documents à inventorier est importante et plus nous serons nombreux plus la mise à disposition des résultats sera rapide.

C'est peut être aussi l'occasion d'acquérir les connaissances nécessaires pour mieux organiser son classement personnel de vidéos, photos et autres documents.

R Racine G Quemin

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

Publication: 10/03/2016
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° 30
Date de publication:
juin 2016

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