AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N° 30
2016 / 02
Page 1

Publication: 01 / 08 / 2016

ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT ALAIN THOZET

Quelques propos libres.

Depuis le numéro 16 des Échos de la Scaronne du début 2013, je vous donne régulièrement mon sentiment sur l'actualité de l'AFAC Rhône-Alpes ou du Chemin de Fer. C'est toujours une actualité faite de mauvaises nouvelles (suppressions de trains ou malheureusement accidents graves) ou de désinformations. Voyez les commentaires des médias qui distillent des contrevérités ou des propos désobligeants.

Exemples :
Suite à l'accident sur la ligne Bari - Barletta, nous apprenons que cette ligne est exploitée avec du matériel vétuste. La consultation du site http://www.railfaneurope.net/ nous indique que les automotrices (18) ont été construites entre 2005 et 2014...
Le chemin de fer fait la une lors d'accidents ou quand les trains sont en retard. Jamais de vision positive du Chemin de Fer. Et pourtant, il a des qualités.

Je ne peux pas imaginer un réseau ferré français ressemblant à ce schéma :
- pour le transport voyageur
  - les lignes à grande vitesse et quelques annexes des lignes classiques indispensables à la desserte des grandes agglomérations,
  - les lignes de la banlieue parisienne,
- pour le transport marchandise
  - les lignes classiques connectées à nos voisins.

C'est un scenario qui nie les qualités intrinsèques de ce moyen de transport :
- économe en espace,
- économe en énergie.

A la ligne de l'Aubrac ou à celle du Cévenol souvent j'associe la ligne des Pennines(1). Celle-ci, longtemps exploitée par le Midland Railway, constituait le 3ème itinéraire entre Londres et l'Écosse. En 1963, elle a été inscrite sur la liste des lignes à supprimer du sinistre rapport Beeching. Mais le gouvernement refusa. Elle périclita doucement entre les fermetures de gares et les suppressions de trains. En 1981 l'association des amis de la ligne *Settle-Carlisle* (the Friends of the Settle-Carlisle Line) fut créée. Ces défenseurs du chemin de fer ont fait la promotion de cette ligne régionale et touristique. En 1989, le gouvernement prit les mesures nécessaires pour sauver la ligne: réparation des viaducs, renouvellement voie-ballast, réouverture des gares.

Est-ce de l'argent gaspillé ? Nous pouvons voir des trains régionaux de voyageurs, des trains de marchandises utilisant cet itinéraire pour soulager la ligne de l'ouest (WCML), des Pendolinos Virgin détournés suite à des travaux sur le ligne ouest. Les britanniques ont conservé la notion de réseau.
Je ne veux pas faire de comparaison avec des situations françaises...

Une future loi, la loi LOMI (loi d'orientation de la mobilité intérieure), doit organiser les transports terrestres, Elle sera une réactualisation de la loi LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs) de 1982. La FNAUT a publié un certain nombre de propositions à la lumière des modifications législatives, économiques et techniques survenues depuis 1982. Nous ne pouvons qu'approuver ses propositions. Mais qu'en restera-t-il dans la loi publiée ? Gardons espoir.

Alain Thozet

1) Chemin de Fer n° 509 Avril 2008

SOMMAIRE

Comptes Rendus et Documents

Éditorial	1
Sur les traces des tramways de l'Ain	2
Les monophasés dans l'Ain	8
Le chemin de fer de la Vallée d'Ouche	11
St Jean - Lamastre	14
Pelliculage	16

Vie de l'association informations diverses

Groupe photothèque	13
OpenStreetMap	17
CR du CA 10/05 et 28/06 2016	18

Ont participé à ce numéro:

Alain Thozet
Georges Quemin
Jean Pierre Petiot
Michel Bretin
Daniel Saillard
Michel Forissier
François Charnay
Henna Malvigue
Roland Racine
Michel Rousseau
Jean-Pierre Lardy
Yvon Brument
Lorie Vagnotti

SUR LES TRACES DES ANCIENS TRAMWAYS DE L'AIN

Visite du 9 avril 2016

Un nouvel épisode de la série "Les Archéologues Ferroviaires" a commencé à se tourner ce matin-là, dans la cour de la gare d'Ambérieu.

Le transport était assuré par un minicar des Transports de l'Ain, ce qui était, somme toute, parfaitement logique, la RDTA (Régie Départementale des **Transports** de l'Ain), en digne héritière, ayant pris la suite de la RDTA (Régie Départementale des **Tramways** de l'Ain).

C'est ainsi que 19 participants motivés, sans oublier le chauffeur et deux compagnons canins, se sont élancés sur les routes du Bugey.





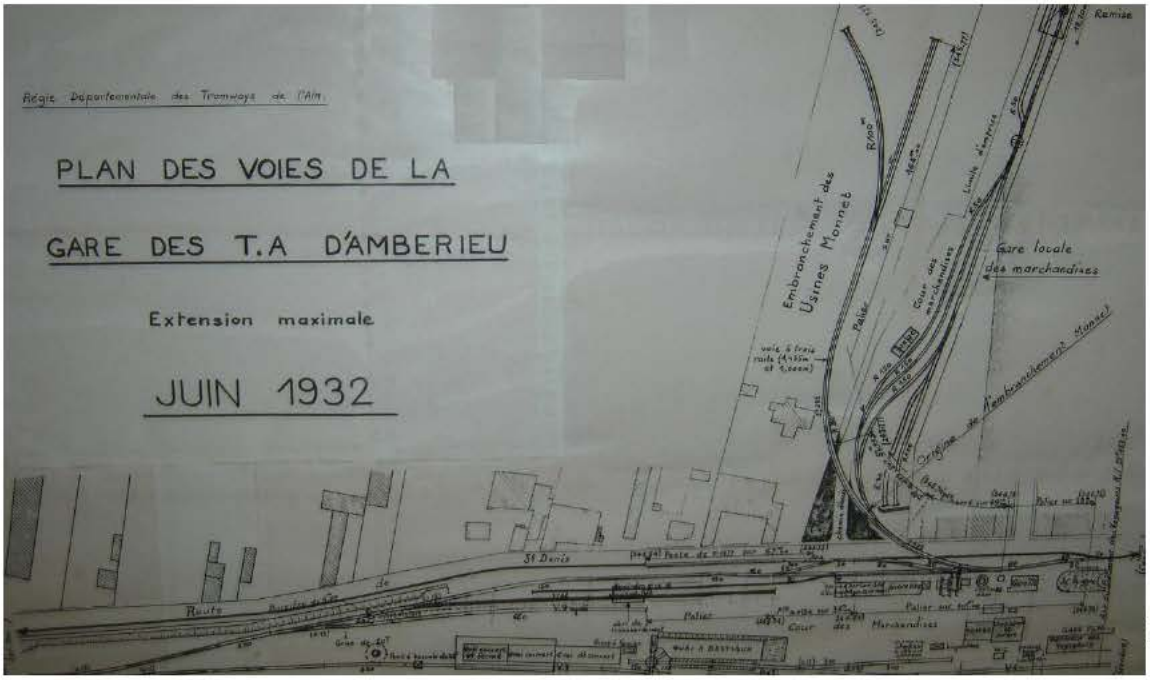
Devant la gare d'Ambérieu en Bugey embarquement des « Archéologues »

PARCOURS ARCHÉOLOGIQUE N° 1 : LES LIGNES DE LA MONTAGNE

Ligne Ambérieu – Cerdon (23 km), ligne Pont de Préau – St Martin du Frêne (16 km), ligne Pont d'Ain – Jujurieux (8 km).

Historique résumé :

- Ambérieu – Cerdon ouvert par les ESE en 1897 (1898 entre Ambérieu-Ville et Ambérieu-PLM).
- Pont d'Ain – St Jean le Vieux – Jujurieux ouvert par les ESE en 1897.
- Pont de Préau (Cerdon) – St Martin du Frêne – (Nantua) ouvert par les TA en 1911.
- Ambérieu – Cerdon – St Martin du Frêne électrifié en monophasé 10 000 V, 25 Hz entre 1929 et 1935.
- Fermeture Pont d'Ain – St Jean le Vieux en 1934, St Jean le Vieux – Jujurieux en 1950 et Ambérieu – Maillat en 1951.
- Antenne St Martin du Frêne – Maillat maintenue jusqu'en 1954.



Document Musée du Cheminot Ambérieu

Départ : **Ambérieu en Bugey** (altitude : 247 m)

Cour de la gare SNCF : le bâtiment de l'ancienne gare TA,construit par la Régie en 1923 en remplacement du kiosque en bois d'origine, est toujours présent. La gare était aussi l'aboutissement de la ligne TA en provenance d'Ars par Villars et Chalamont.

St Jean le Vieux (255 m)

Le BV est toujours visible (bâtiment "à quatre portes", un peu modifié mais bien entretenu, à usage des associations sportives), mais caché de la D 36 par la salle des sports qui occupe l'emplacement de l'ancien plan de voies. On peut voir une locomotive ... mais seulement en peinture sur la façade aveugle du bâtiment.



La gare de St jean le Vieux B. V.



Halle marchandise

Jujurieux (281 m)

Un embranchement particulier, dans le prolongement de la ligne, menait aux soieries Bonnet, son tracé est repris par l'actuelle avenue des Sports.



Usines Bonnet



Leymiat (278 m) *(hameau de la commune de Poncin)*

La gare de Leymiat





Le bâtiment de 2ème classe de l'ancienne station existe encore (à gauche de la route). Il est intéressant par le fait d'avoir été restauré assez fidèlement, il y a quelques années. Pour cette raison, il est un des très rares témoins en bon état subsistant de ces petits édifices d'origine ESE, qui sont par ailleurs bien peu nombreux à exister encore, quelque soit leur état.

Cerdon (305 m)
La gare de 1ère classe est toujours existante. L'ensemble est même assez bien conservé, puisqu'en plus du BV, la halle a marchandises en bois est encore présente.





La gare de Cerdon

La gare de Cerdon était le terminus de la ligne construite par les ESE et cette situation dura jusqu'à la fin de la ligne (on a vu que la ligne de St Martin du Frêne se détachait à Pont de Préau). A cet égard, elle possédait une remise a locomotives qui est toujours visible, mais il s'agit du bâtiment reconstruit en 1935 pour l'électrification.



Pont de Préau (Commune de Cerdon (297 m)
On remarque au virage du Pont d'Enfer, le monument aux maquis de l'Ain.

Maillat (508 m)
Le bâtiment de 2ème classe est toujours visible, à gauche de la route, dans un état quelque peu dégradé, dû sans doute aux effets de la neige et du sel projetés par les milliers de camions qui transitaient là avant l'autoroute, et peut-être aussi a cause de la qualité médiocre des moellons de béton.



Ligne St Martin du Frêne – La Cluse – Nantua (8 km).

Historique résumé :
- St Martin du Frêne – Nantua ouvert par les TA en 1911.
- St Martin du Frêne – Nantua électrifié en monophasé 10 000 V, 25 Hz en 1933.
- Fermeture La Cluse – Nantua en 1949 et St Martin du Frêne – La Cluse en 1954.

St Martin du Frêne (514 m)

La gare de 1ère classe, située côté droit, a disparu. Par contre le bâtiment de l'ancienne sous-station électrique existe toujours. Son aspect a été légèrement modifie par l'ajout d'ouvertures et par l'installation d'une toiture. Du château d'eau, seul subsiste le soubassement en maçonnerie.





St Martin du Frêne Sous station et ancien dépôt.

Ligne St Martin du Frêne – Brénod – Hauteville (28 km).

Historique résumé :
- St Martin du Frêne – Brénod ouvert par les TA en 1912.
- Brénod – Hauteville ouvert en 1913.
- St Martin du Frêne – Hauteville électrifié en monophasé 10 000 V, 25 Hz en 1932.
- Fermeture St Martin du Frêne – Hauteville en 1954.

Les Grands-Moulins (commune de Maillat) (555 m)

Une gare de 1ère classe avait été édifiée ultérieurement (1922-23) en ce lieu, au carrefour de la D 12 et de la D 12h.
L'ancien BV-logement, toujours existant, est devenu une habitation. La halle à marchandises accolée est toujours présente, elle n'est pas en bois comme l'étaient les autres halles, mais en maçonnerie.



Vieu d'Izenave (649 m)

Au Sud de Vieu d'Izenave, le tracé franchit le Flon (ou Félon) par un pont voûté en maçonnerie.
Ensuite, le tracé, occupé par les broussailles, fait une courbe vers la gauche en direction de l'ancienne gare d'Outriaz.



Lantenay (724 m)

La ligne évitait le bourg de Lantenay par l'Est et, après une boucle en fer à cheval, passait sous un passage supérieur, toujours existant, qui était l'unique ouvrage de ce genre sur le réseau.





Le passage supérieur de Lantenay

Tunnel de la Chenalette ou de Corcelles (commune de Corcelles) (898 m)

Le tunnel existe toujours mais pour des questions de sécurité il est fermé au public, ses entrées Ouest et Est sontcondamnées. Cet ouvrage permettait à la ligne de passer de la Combe du Val au plateau d'Hauteville, en franchissant la ligne decrêtes qui prolonge les monts d'Ain. Sa longueur est de 971 m. Son entrée est fermée par une grille.





Corcelles (849 m)

Après la sortie du tunnel à la Chenalette, la voie entreprenait une descente à travers prés en direction de la gare de Corcelles dont le bâtiment est toujours existant.

Champdor (823 m)

La ligne évitait le village par l'Ouest. Un peu avant de rejoindre la D 21, le bâtiment de 1ère classe est toujours présent, la halle à marchandises en bois a disparu. A noter, sur le pignon Sud, un cadran solaire, œuvre d'un artiste local.





Le B. V. de Champdor

En guise de conclusion :

Bien sûr au cours de cette visite il n'y avait plus aucun rail ou traverse à voir et pas plus d'anciens wagons, voitures, locomotives ou automotrices (sauf en peinture !). Mais on aura pu constater, qu'en y regardant d'un peu plus près, on peut retrouver de nombreux autres témoignages des tramways disparus.

C'est ainsi qu'on aura redécouvert :

- 6 gares de 1ère classe.
- 3 stations de 2ème classe.
- 5 bâtiments "techniques" (remises à machines, sous-station).

Il ne reste que deux halles à marchandises, une en bois, l'autre en maçonnerie. Il faut dire que celles-ci ayant été, presque toutes, construites en bois, elles n'ont donc pour la plupart pas bien résisté aux outrages des ans.

Certes, on n'a pas vu de viaducs, pour la simple et bonne raison qu'il n'y en avait pas sur ce groupe de lignes ! (pour cela, sur les anciennes lignes TA, il faut aller sur le Bellegarde – Chézery).

Par contre, sur les parcours en site indépendant, dont on a vu qu'ils étaient nombreux sur ces lignes de la montagne, il existe encore quelques petits ponts propres au tram sur des cours d'eau, sans oublier le passage supérieur de Lantenay.

N'oublions-pas le tunnel de la Chenalette qui, avec presque un kilomètre de longueur, représente un ouvrage respectable pour ces anciennes lignes secondaires.

Pour terminer, quelques vestiges de la ligne jamais terminée Tenay- Hauteville :



Pont près de Hauteville (Les Lésines)



Plateforme vers le tunnel des Cascades 3 (Nantuy, cascade de la Charabotte)



Pont sur l'Albarine (restes) et entrée du tunnel des cascades 3



Pile de pont sur l'Albarine à Tenay



Entrée du tunnel de Malix

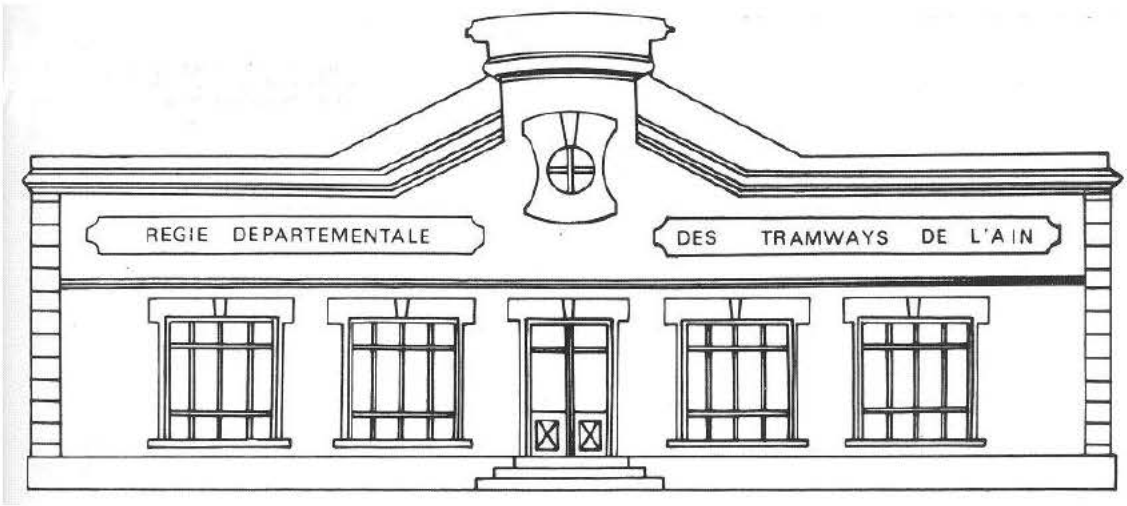
Texte extrait du guide fourni par Michel BRETIN

Photos Daniel SAILLARD, François CHARNAY & Georges QUEMIN

N D L R : Merci à Michel BRETIN pour sa très bonne organisation

NDLR : Le compte rendu de la sortie du 28 Mai à Ambérieu sur le thème des Tramways de l'Ain et de la visite du dépôt SNCF paraitra dans le prochain numéro des Echos de la Scaronne.

Les monophasés à 25 Hz dans l'Ain.



Les chemins de fer départementaux n'ont généralement pas une bonne réputation technique, surtout quand on parle de tramways (ces tacots folkloriques ayant terminé leur vie au plus tard dans les années 1930). Mais pas toujours ! Les lignes que nous venons de visiter lors de notre excursion d'archéologique ferroviaire, ne correspondent pas à cette image. Elles ont perduré jusqu'à 1954 et elles avaient été électrifiés à partir de 1930 avec du matériel moderne.

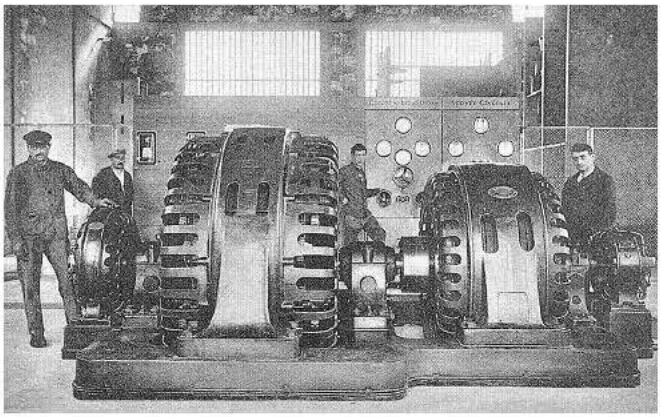


Fig 2.



Fig 3.

L'électrification a été réalisée en courant monophasé à 10 kV (10 000 volts), ce qui a permis de n'utiliser qu'une unique sous-station pour tout le réseau. La dénomination de l'époque « Centrale électrique » n'était pas vraiment fausse,

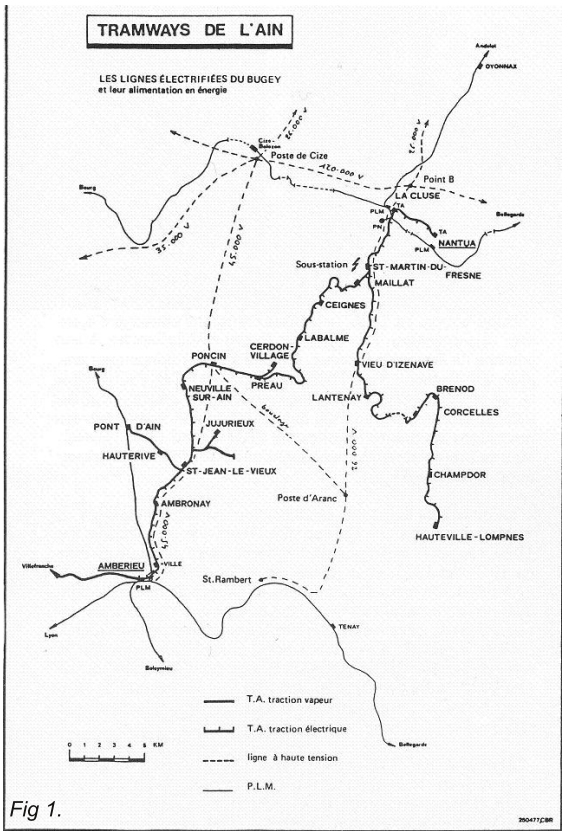


Fig 1.

car il ne s'agit pas d'un simple transformateur, mais d'un moto-convertisseur (moteur synchrone + alternateur) produisant un courant à 25 Hz. (Fig 2)

L'électricité, arrivant sous 26 kV et 50 Hz, était produite à moins de 10 km, par le barrage de Cize-Bolozon (à quelques centaines de mètres du viaduc de même nom Fig. 3).

Ce barrage sur l'Ain (Fig 4) a été mis en service en 1931, donc juste à temps pour cette électrification des Tramways de l'Ain. (Voir carte de réseau électrique / ferroviaire fig 1).


Fig 4.

Au fur et à mesure du progrès de l'électrification, des convertisseurs furent rajoutés avec, pour finir, trois unités d'une puissance unitaire de 350 kW.

L'utilisation du courant à 25 Hz pourrait surprendre car une décision ministérielle, imposant presque l'utilisation de 1500 V CC, date de 1920. (forçant, par exemple, le Midi aux coûteuses conversions)

Cependant, il semble qu'elle n'était obligatoire que pour les grandes sociétés ferroviaires Le seul souci de l'administration était le risque de perturbation des réseaux téléphoniques et télégraphiques.

(Personnellement, je note que cette décision de 1920 était plus politique que technique : si la France avait alors opté pour alimentation à 10/15 kV à 16 ou 25 Hz, la cohabitation éventuelle avec le 25kV à 50 Hz eût été moins coûteuse que la situation actuelle)

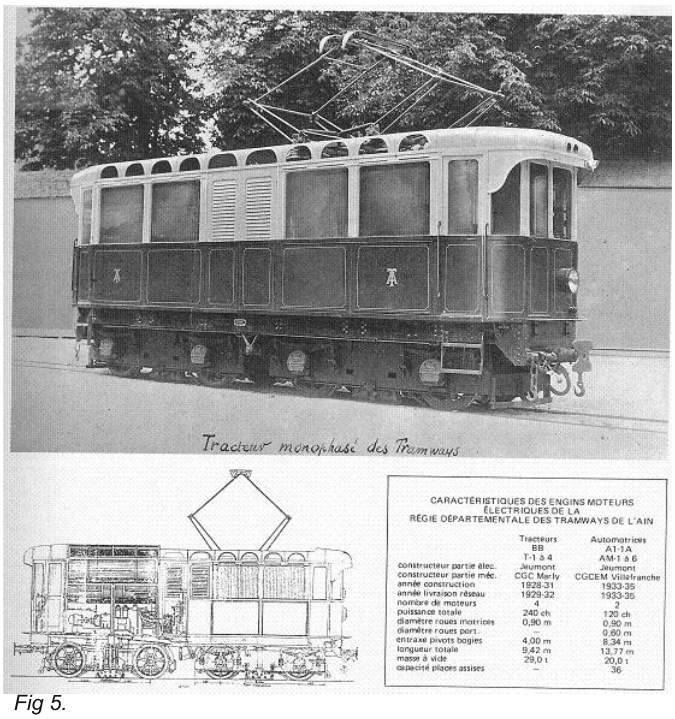


Fig 5.

La section entre Pont-de-Préau et St. Martin-du-Fresne a servi à la validation du matériel et de divers choix techniques. Avec plusieurs rampes à 50 ‰, les avantages techniques et économiques par rapport à la traction vapeur se confirmèrent rapidement.

Le matériel moteur était composé de 4 locotracteurs (Fig 5) et 6 automotrices (Fig 6).


Fig 6.

Les locotracteurs (locomotives électriques) avaient 4 moteurs série-compensés et les automotrices deux, d'une puissance unitaire de 60 ch (44 kW). Le transfo principal alimentait les moteurs à 280 V.

Tous les équipements électriques étaient fournis par FACE à Jeumont et la mécanique par CGC à Marly-les-Valenciennes pour les tracteurs et par CGCEM à Villefrance-sur-Saône pour les automotrices.

Étant donné les pentes importantes et une mauvaise expérience au début de l'exploitation, les tracteurs possédaient quatre systèmes de freinage : frein à vis, frein rhéostatique, frein à vide automatique, frein électromagnétique. Ils portaient les noms

suivants : L'Ain, L'Oignin, L'Albarine et La Valserine.

La construction des automotrices ne permettait pas le remorquage ou la circulation en UM. D'ailleurs elles n'avaient pas le frein électromagnétique.

La cohabitation avec le PLM n'était pas facile, voilà un cas très intéressant : La traversée à niveau de la ligne PLM, Bourg-Bellegarde, à Port, un peu à l'est de La Cluse, où de nos jours la D984 et la ligne de Haut-Bugey se croise toujours au PN42 (Fig 7 avant 1954 et Fig 8 aujourd'hui)

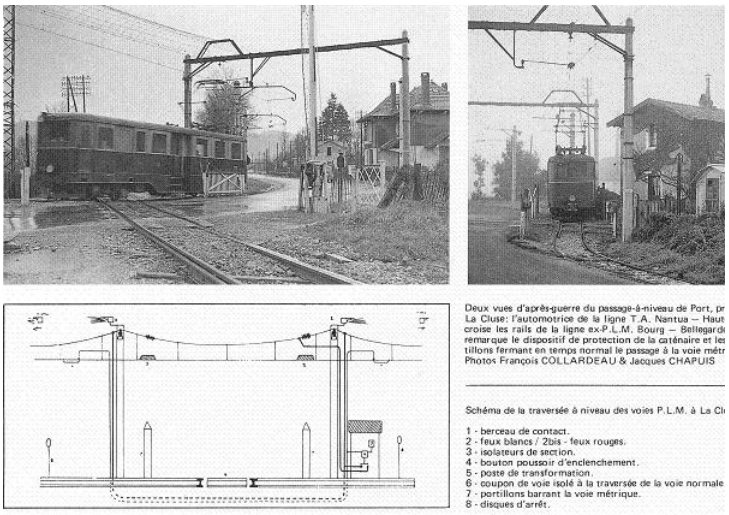


Fig 7.

Les trains de PLM (SNCF) avaient la priorité absolue, la ligne des TA était fermée avec des barrières, la caténaire hors tension, sauf au moment de la traversée. Les voies TA étaient constamment isolées des voies PLM. Le (ou la) garde-barrière était évidemment maître (sse) des lieux et une signalisation spéciale existait.

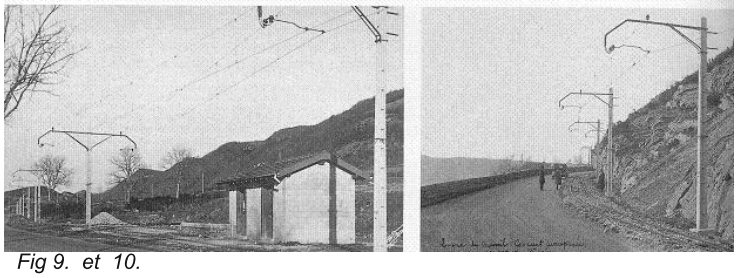

Fig 8.

Les lignes électriques des TA étaient établies comme pour un vrai chemin de fer, avec des caténaires – pas question d'un simple fil de trolley ! Le fil porteur en acier avait 29 mm² de section et le fil de contact en cuivre, 35 ou 50 mm² de section. Le fil était à 5,5 m au-dessus des rails, les pendules étaient espacées de 5 m et les poteaux de 70 m. (Fig 9 & 10)

Pour assurer une meilleure alimentation de la ligne Cerdon à Ambérieu un feeder de 28 mm² de section fut déroulé entre St. Martin-du-Fresne et Pont-de-Préau.

Aujourd'hui encore, on arrive à déceler quelques bases des poteaux en béton. (Fig. 11)

Dans la traversée des villes, on utilisa des fils transversaux et on voit encore des rosaces sur plusieurs façades :


Fig 9. et 10.

par exemple sur Hôtel Terminus à Ambérieu, au tout début de notre parcours du 9 avril,

Des isolateurs sous les ponts ou les tunnels, la sous-station et quelques remises pour les automotrices complètent le patrimoine encore visible des TA électriques en Haut Bugey.

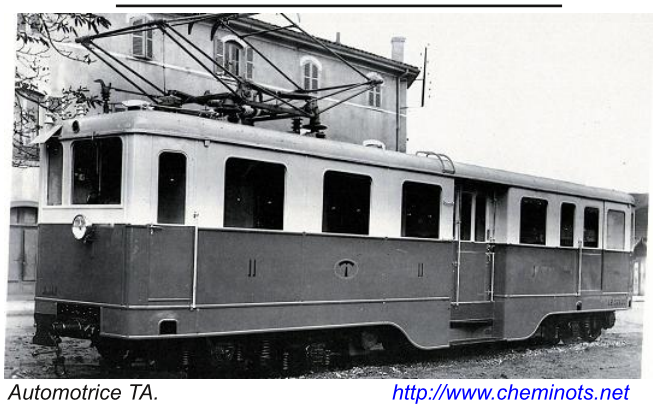


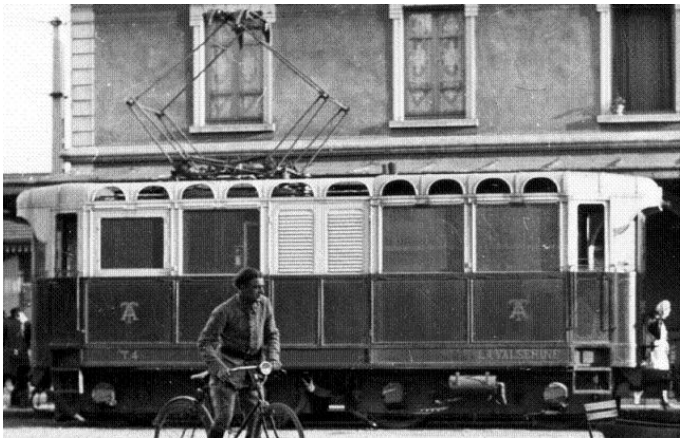
Fig 11.

P.-S.

Les photos proposées sont surtout issues du livre « Les Tramways de l'Ain » de Henri Domengie, de Google Maps, de François Collardeau et personnelles.

Henna Malvigue.

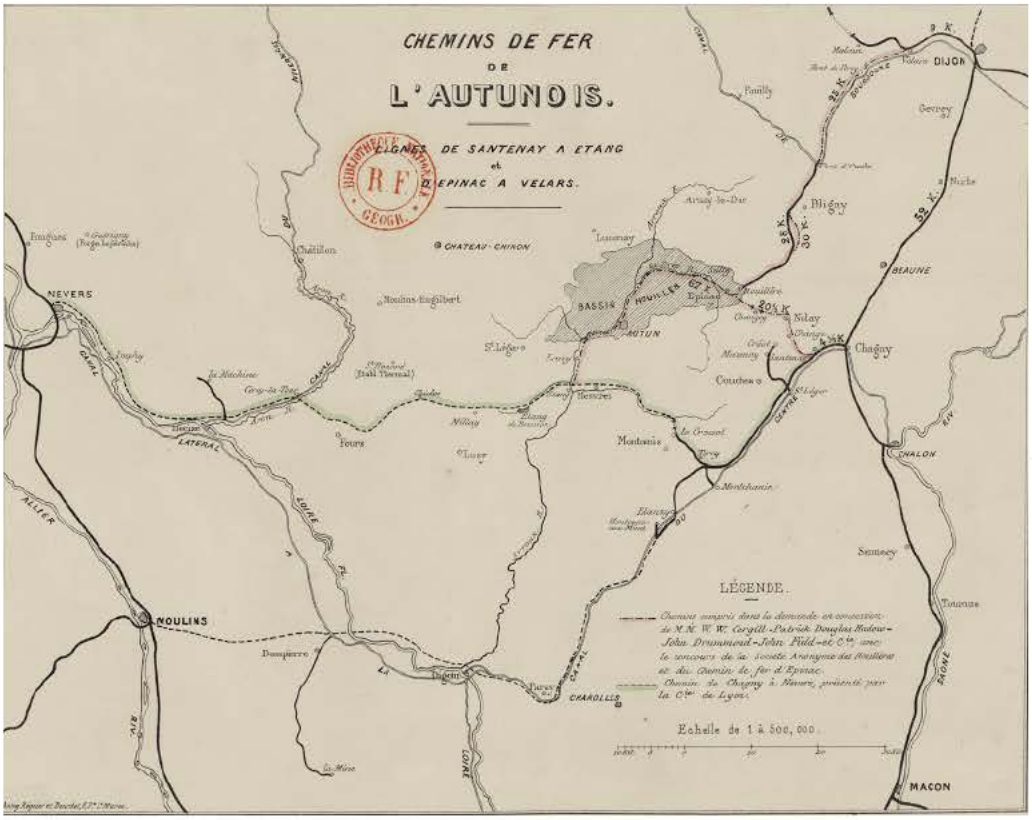

Automotrice TA. http://www.cheminots.net


Tracteur T4, "La Valserine". http://forum.e-train.fr

Le Chemin de fer de la Vallée d'Ouche

Les origines de la ligne : Dijon - Epinac les Mines

La concession de la ligne fut une des premières de France, en 1830, concédée à perpétuité pour une ligne minière d'Epinac à Pont d'Ouche, sur le canal de Bourgogne. Elle fut ouverte en 1835 sur 27 km. Dijon fut atteint, par le PLM, et l'ensemble de la ligne fut inaugurée en 1905.
Dès son ouverture en totalité, la ligne accueille quotidiennement 3 circulations voyageur ou mixte qui couvrent les 56 km entre 2h30 et 3h30. A cette époque apparaît le dimanche après-midi le populaire train des pêcheurs Dijonnais, qui les emmène dans les gares de la Vallée de l'Ouche jusqu'à Gissey. Il ne fut pas rare que ce service soit doublé voire triplé.
Le service est voyageurs est supprimé en 1939 sur la section Gissey - Epinac, puis en 1953 sur le reste (sauf le train des pêcheurs les dimanches de mars à novembre).



Pour les marchandises, ce sera la fin du service en 1942 d'Epinac à Ivry. La fermeture de la section Ivry-Cussy - Velars la Cude (sur Ouche) arrive en 1968 suite aux travaux de l'autoroute A38 , et la SNCF reprend à son compte la dernière section Velars - Dijon jusqu'en 1971 et la réduit encore en 1971 entre le lieu-dit Neuvon et Dijon Ville. Entre 1971 et 1988 la SNCF dessert encore Plombières Canal.

Depuis la desserte est supprimée et le pont qui enjambe la RN5 est supprimé. La plateforme est réutilisée de la RN5 à Plombières par une piste cyclable (qui longe le lac Kir), ensuite il y avait un train touristique jusqu'à Velars (fermé).

Une autre section de 6.5 km, depuis Bligny sur Ouche vers Dijon est-elle réutilisée par un autre train touristique, toujours ouvert.

C'est le « Chemin de fer de la Vallée de l'Ouche » CFVO …









Locomotive 130T « La Meuse »

Pour la petite histoire régionale la 130T "La Meuse" N° 8 a été prêtée par le Chemin de Fer du Haut Rhône (Montalieu) en échange de sa remise en état.





Locomotive 020 Decauville





Locotracteur Simplex



Locomotive Couillet



Locotracteur Plymouth



L'idée de ce train touristique en voie de 0,60m a germé en 1971. Une ouverture partielle en Avril 1978 et des difficultés de tous ordres, ont amené à la longueur actuelle (6, 800 km) de ligne en 1986.

Locotracteur Jung en atelier.

Photos : Yvon Brument **Textes : G Quemin avec**

http://petittraindebligny.blogspot.fr
http://cfvo.blogspot.fr
http://chemindefervalleedelouche.blogspot.fr
https://fr.wikipedia.org/wiki/Chemin_de_fer_d'Épinac
www.lignes-oubliees.com/index.php?page=epinac
http://rue_du_petit_train.pagesperso-orange.fr/lignes/sudest/dijon-epinac.htm
https://fr.wikipedia.org/wiki/Chemins_de_fer_départementaux_de_la_Côte-d'Or

Groupe Photothèque

La création de ce groupe a été annoncée dans le dernier numéro des Echos….
Un rappel de ses objectifs :

- répertorier les photos, diapos et films de l'AFAC issus la plupart du temps de « dons » et dont nous ne connaissons pas la teneur exacte,
- créer un système de recherche efficace pour trouver ou retrouver les pièces soit par thème, soit par date, soit par lieu, soit par évènement, soit par créateur de collection, etc…
- assurer la sauvegarde des documents,
- assurer que ces documents consultables par les membres de l'AFAC ne tombent pas dans le domaine public.

Depuis, plusieurs réunions et essais ont été faits sous la « houlette » de Y Brument.
Un premier logiciel de gestion testé : « Xn view » n'a pas apporté toute satisfaction et c'est finalement « **Bridge CC** » qui est retenu (logiciel gratuit). http://www.adobe.com/fr/products/bridge.html



Une douzaine de critères ont été sélectionnés pour permettre la description et les choix lors des recherches futures.
Tous ces critères ne peuvent pas être renseignés sur le champ, il sera fait appel aux « spécialistes » de l'AFAC lors de séances de projection du samedi.

Les premières « saisies » démarrent et **les bonnes volontés sont les bienvenues** et n'oubliez pas que ayant chargé « **Bridge CC** » pour ces photos de collection, vous pouvez l'utiliser pour gérer vos photos personnelles.

R. Racine **G. Quemin**

Le train du marché : St Jean de Muzols – Lamastre

Sortie AFAC RA du 21 Juin 2016



Fig 1. La Gare de St Jean de Muzols

En gare la rame du Train du Marché est près du bâtiment, la seconde rame est celle du Train des Gorges (trajet : St Jean-Colombier le Vieux).



Fig 2. La Mallet 414

La machine 414, avant la traction du Train des Gorges, assure la « pousse » au démarrage du Train du Marché (10 voitures + 1 fourgon pour vélos).



Fig 3. La Mallet 403

Derniers préparatifs avant l'ascension vers Lamastre.

La voiture verte (ex chemins de fer de Provence) est réservée à l'AFAC, sous l'œil du Président. (Fig 4.)



Fig 4. Avant le départ



Fig 5. Les premiers hectomètres….

Un cycliste fait la conversation avec les voyageurs.



Fig 6. Dans les gorges du Doux

Fig 7. Sur le viaduc de Troye



Fig 7

La sécurité a été améliorée tout le long du parcours, aux barrières métalliques sont venues s'ajouter des piquets supportant une trame de câbles en acier. (Fig. 8)



Fig 8. Près du site de Mordane



Fig 9. L'arrière du train près du pont des Etroits



Fig 10

Fig 10 & 11. Boucieu le Roi: Base des vélos rails et Billards



Fig 11



Fig 12. La "bicabine TOD" est toujours là.



Fig 13. l'AFAC RA Arrive à Lamastre



Fig 14. La gare de Lamastre côté ouest, le tronçon de voie qui s'éloigne sur le pont était la ligne qui continuait vers Le Cheylard au temps des CFD. Aujourd'hui il ne sert plus que pour les manœuvres des locomotives et autres engins.

Fig 15. Ci-après, la Mallet 403 avant «tournage».



Fig 15



Fig 16. Les Mallet non rénovées..



Fig 17. Le troisième autorail «corse» est en attente devant l'atelier



Fig 18. Un des deux autorails «corse» en cours de remise en état, sous le hangar de Lamastre.



Fig 19. Sur le trajet retour, avec un personnel féminin d'accompagnement apprécié.

22 personnes ont participé à cette sortie, commencée dans la grisaille et terminée sous un chaud soleil. Il est vrai que nous avons franchi le 45ème parallèle..

Photos: Michel Rousseau, G. Quemin

Pelliculage… vous avez dit pelliculage...







Nous avons déjà montré plusieurs aspects pris par le Rhône Express pour vanter divers produits. Le dernier en date… nous invite à franchir l'Atlantique.

Mais le tramway n'est pas en reste…...il nous vante la Drôme.

Photos Yvon Brument et internet.

OpenSreetMap

Quel plaisir de voir de belles cartes géographiques où les chemins de fer sont bien visibles.

Un site participatif proche de Wikipedia vous le permet : vous aurez les informations générales sur :
http://openstreetmap.fr
et https://fr.wikipedia.org/wiki/OpenStreetMap



Fig 1 Le parcours de la voie de 38 à Anse.

Pour voir des cartes :
https://www.openstreetmap.org/relation/120965
Avec le zoom (+), les détails apparaissent : tunnels, aiguillages, même le tramway, le métro et les chemins de fer touristiques et quelques mentions historiques.

En plus, on peut voir les lignes de bus, avec leurs arrêts, en cliquant à droite sur le petit « sandwich » puis sur « carte de transport ».
Remarquez qu'à Lyon les numéros de ligne TCL se mélangent allègrement avec les lignes du département.

Il est aussi possible de visualiser les cheminements piétonniers, les pistes cyclables, les lignes haute tension, les emprises des maisons et leur numéros dans la rue, les escaliers publiques, des traboules, des restaurants des bars et autres institutions … On peut visiter ainsi le monde entier … Non, on n'accède pas aux devantures des magasins, c'est un autre site.

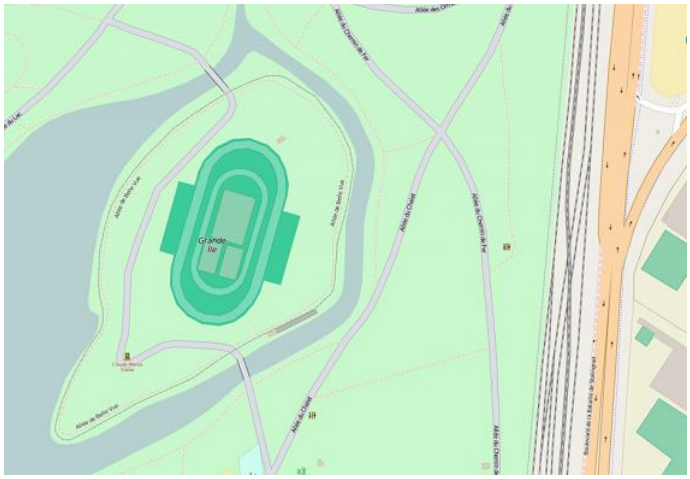


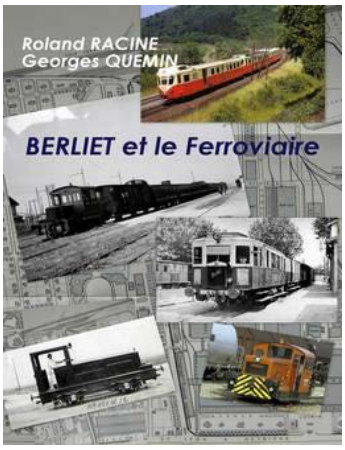
Fig 2 Le parc de la « Tête d'Or » sa voie de 60 et les « saute-moutons »

Merveilleux ? Oui, mais il y a des erreurs … mais comme tout un chacun peut les corriger, elles disparaissent assez vite.

Grand concours des « Échos de la Scaronne » : signaler nous les erreurs, si elles sont avérées, vous aurez le droit de les corriger …

Michel Forissier.

Avis aux personnes qui ont souscrit pour cet ouvrage sans donner d'adresse E mail :



Nous avons lancé au début de 2016 une souscription en vue de l'édition de notre ouvrage:

"Berliet et le ferroviaire"

A ce jour les objectifs de souscription sont atteints et le livre sortira.
Seulement les auteurs ont pris un peu de retard, l'éditeur aussi et les prévisions sont :
- vérification fin septembre 2016
- mise en impression mi-octobre 2016
- livraison fin octobre 2016.

Les chèques de commande que vous nous avez remis ne seront encaissés qu'en octobre 2016.
Très cordialement.

Les auteurs
Roland Racine, Georges Quemin

L'éditeur
Guillaume de Uffredi

Compte-rendu du C. A. de l'AFAC Rhône-Alpes

C.A. du mardi 10 mai 2016

Convocation :
Ordre du jour :
- Activités du 1er et du 2ème semestre
- Projet de réseau miniature
- Avenir de la section au dépôt de la Mouche

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, Georges Quemin, Marc Jullien, Jean-Pierre Petiot.

Absent excusé : Jacques Dognin.

Le conseil a étudié les activités du premier semestre.
Le conseil a envisagé les activités pour le second semestre.
Le conseil a examiné les possibilités pour un réseau miniature.
Pas de projet de réseau sans solution de local approprié.
Le conseil a échangé sur l'avenir de la section à La Mouche.

À 16h40, plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée.

Jean-Pierre PETIOT

C.A. du mardi 28 juin 2016

Convocation :
Ordre du jour :
- Bilan du 1er semestre : voyages, activité photo, etc...
- Préparation du 2ème 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, Bernard Cony, Paul Dubois-Violette,, Marc Jullien, Georges Quemin, Jean-Pierre Petiot.

Absents excusés: Jean-Claude Broussier, Jacques Dognin.

Le conseil a étudié le bilan des activités du premier semestre.
Le conseil a préparé les activités du second semestre.
Le conseil a pris connaissance du compte-rendu du conseil d'administration de l'AFAC du 11 juin 2016.
Le conseil a envisagé des projets pour 2017.

À 17h15, plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée.

Jean-Pierre PETIOT

Erratum : Le stockage d'énergie par volant d'inertie

Dans l'article paru dans le N° 29, merci de rayer le paragraphe :
*"**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."*

où le moment d'inertie n'est pas concerné.

Jean-Pierre Lardy



Une application du volant d'inertie: le Gyrotracteur ElektroGyro, Mines de St Pierremont. Conservé au musée de la mine du Gonzen.
http://www.rail.lu/materiel/mfogyrolok.html

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

Publication: 01/08/2016
www.afac.asso.fr

Rédaction: *Georges Quemin*

Mise en page: *Rolando Torracca*

Contact président:
Messagerie : alain.thozetchezwanadoo.fr

QR Code Afac-Rhône-Alpes

Prochain bulletin:
N° 31
Date de publication:
septembre 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
23 rue Pierre Sémard
69007 LYON

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