AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N° 31
2016 / 03
Page 1

Publication: 28 / 10 / 2016

ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT ALAIN THOZET

L'avenir du chemin de fer



Pour obtenir ce résultat, vous devez mettre en jeu plusieurs actions.

Pour assécher le trafic marchandise, il faut supprimer les triages et les débords car le trafic diffus n'est pas rentable. Si vous avez l'intention de créer des zones d'activités, évitez de les placer à proximité d'une voie ferrée. Vous n'êtes pas obligés de tout transporter ou bien vous pouvez créer des délais d'acheminement dissuasifs: deux mesures efficaces pour décourager le client.

Pour les voyageurs, la suppression à répétition des trains leur permet de perdre une mauvaise habitude : utiliser le train. La rupture des correspondances entre les trains grandes lignes et les TER est un excellent moyen de vider ces derniers. Si vous entreprenez des travaux sur les voies, là aussi vous supprimez les dessertes par rail et vous les remplacez par des cars : toujours faire perdre les mauvaises habitudes.
Éloigner les clients voilà le maître mot.

La baisse des recettes a entraîné la recherche des économies. Les mesures prises ont touché de plein fouet le fondement du chemin de fer :
« la voie ferrée. Pas de bonnes voies, pas de bons trains »

Elles ont généré une spirale infernale dont nous voyons tous les jours le résultat : l'installation des panneaux de limitation de vitesse. Ceci doit représenter un budget non négligeable.

Le déficit des chemins de fer est à la charge de la collectivité. Combien coûte à cette même collectivité le transfert sur route d'un million de t.km ?

Le lobby routier entretient le mythe du pactole généré par la route par opposition au gouffre financier du chemin de fer. Il faudra bien un jour revenir à la réalité, que le transport routier paye ce qu'il doit à la collectivité.

Le chemin de fer est économe en énergie et en espace. Il est efficace. Existe-t-il en France une volonté pour tenir compte des qualités du chemin de fer ?

A. Thozet

SOMMAIRE

La vie de l'association	
Éditorial	1
Les Tramways de l'Ain à Ambérieu en Bugey	2
Le Musée du Cheminot	4
Hier et Aujourd'hui Les Tram de l'Ain	5
Forum des associations de Lyon 7ème	6
Comptes Rendus et Documents	
Une boucle dans les Alpes du Sud	7
Vu pendant l'été	12
La Pierrot et la 232 P1	17
Informations diverses	
CR du CA du 13 09 2016	22
En souvenir de Christianne Mathon	22

Ont participé à ce numéro:

Alain Thozet
Georges Quemin
Jean Pierre Petiot
Michel Forissier
Henna Malvigue
Michel Bretin
François Charnay
Jean Claude Broussier
Yvon Brument
Lorie Vagnotti
René Clavaud
Philippe Leroux
Danielle Maupetit

A LA RECHERCHE DES PETITS TRAINS PERDUS

PARCOURS ARCHÉOLOGIQUE SUR LES ANCIENS TRAMWAYS DE L'AIN

En complément de la visite du 9 avril 2016

LES TRAMWAYS DE L'AIN à AMBÉRIEU EN BUGEY

Visite du 28 mai 2016, sous la direction de M. Gérard Joud, président du musée du Cheminot

Historique résumé :
Ambérieu – Cerdon ouvert par les ESE en 1897 (1898 entre Ambérieu-Ville et Ambérieu-PLM)

Ars – Ambérieu ouvert par la Cie des TA en 1911.

Ambérieu – Pont de Préau électrifié en monophasé 10 000 V, 25 Hz en 1935.

Fermeture Ars – Ambérieu en 1937 et Ambérieu – Maillat en 1951.

Ambérieu-PLM (Ambérieu-SNCF à partir de 1938) (altitude : 247 m)

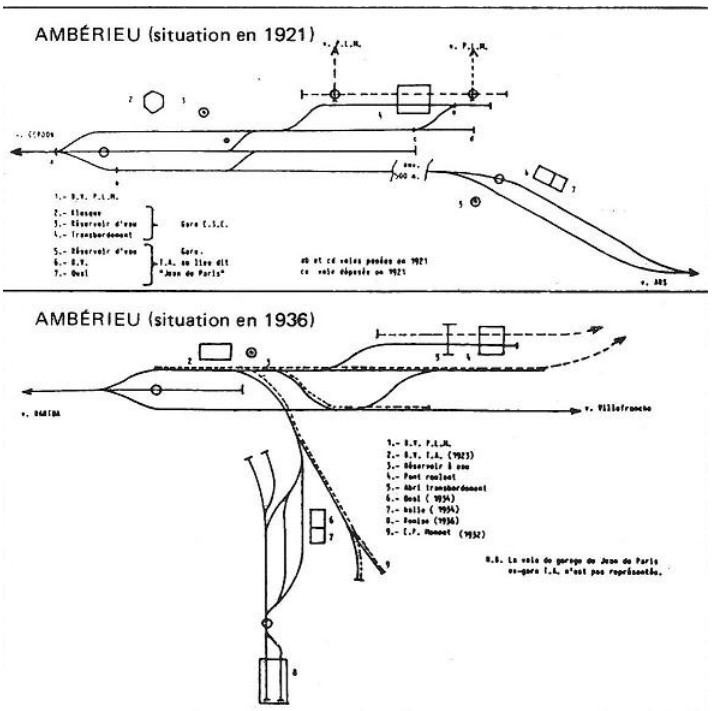


La gare d'Ambérieu-PLM était la tête de ligne en direction de Cerdon (1898) dans un premier temps ; plus tard (1911), elle sera atteinte par la voie de la ligne en provenance d'Ars par Villars et Chalamont.



Le bâtiment de l'ancienne gare, situé du côté de la cour de la gare SNCF, sur l'avenue du Général Sarrail (ancienne route de Saint Denis), est toujours existant, il est aujourd'hui à usage communal. Cet édifice a été construit par la Régie en 1923, en remplacement du kiosque en bois d'origine.

Jouxtant côté Ouest le bâtiment, se trouvait le petit château d'eau de 10 m3, lui-même bordé par un réservoir du PLM de capacité bien plus considérable, au point que le château d'eau TA était presque complètement occulté par le BV des TA et le réservoir PLM, ce qui fait que l'on pouvait croire que ce dernier était le château d'eau du tramway ! Les deux réservoirs ont disparu et à leur emplacement a été aménagé l'accès des cars et des bus à la gare routière.



Le secteur Ambérieu-gare en 1921 & 1936
Les Tramways de l'Ain H.Domengie (Cabri)

Les installations de la gare de marchandises et la remise à automotrices, datant des années trente, occupaient les terrains se situant approximativement à hauteur de la rue Berthelot, de l'autre côté de l'avenue Sarrail (Rep 9). Les voies étaient disposées perpendiculairement à l'avenue Sarrail et se raccordaient à l'embranchement particulier à trois files de rails d'un négociant en bois installé à proximité. De ces installations, Il ne reste que l'ancienne remise à automotrices, difficile à trouver, qui a été profondément transformée et a trouvé un usage bien différent. *(Voir plan dans les Echos N° 30)*

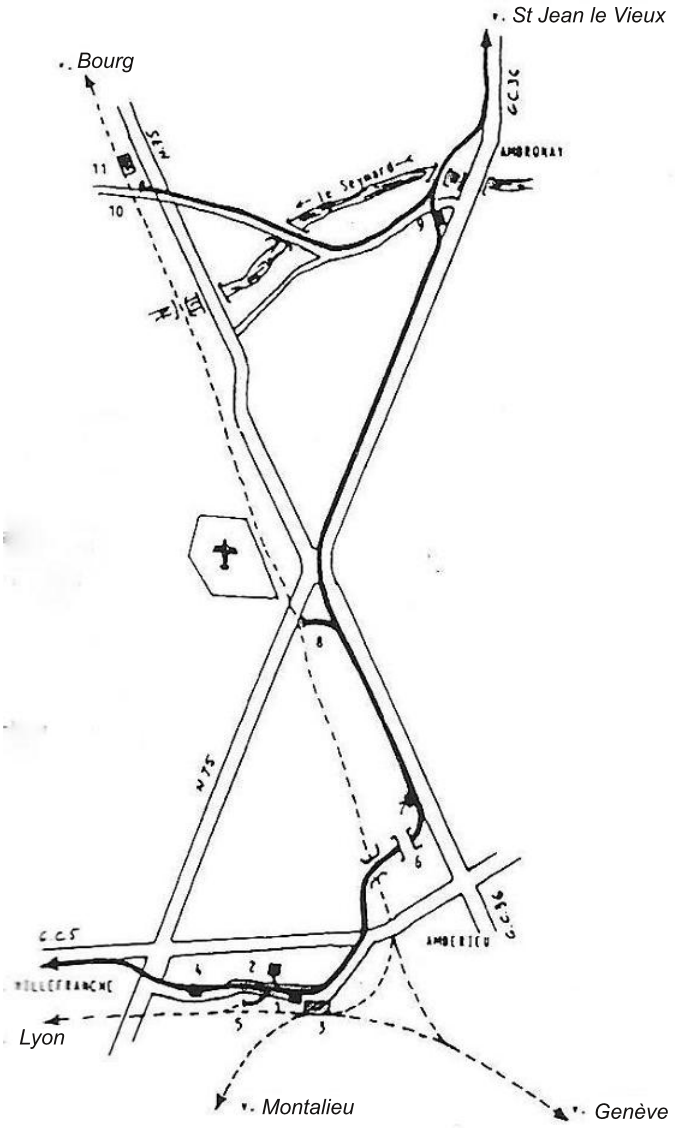
Dates de mise en service des aménagements de la gare de marchandises :

- Aiguillage de raccordement direct entre les lignes d'Ars et de Nantua : 1921
- Embranchement à trois files de rail des Ets Monnet : 1932 (rep 9)
- Gare de marchandises : 1934
- Remise à automotrices : 1936

En direction de Cerdon et Nantua, la voie suivait l'actuelle avenue Roger Salengro (ancienne avenue de la Gare). A

l'époque du tram, l'avenue de la Gare était constituée par la rue carrossable, située à gauche en partant de la gare, et par une allée réservée aux piétons, côté droit, une rangée d'arbres séparant ces deux voies. La voie du tram était installée sur le côté droit de la rue, entre celle-ci et l'allée.

Aujourd'hui, l'avenue Salengro est une large artère qui occupe l'ensemble de l'espace de l'ancienne rue et de l'allée, ce qui fait que si l'on replaçait par l'imagination l'ancienne voie du tramway, celle-ci se trouverait approximativement au milieu de l'avenue…



D'Ambérieu à Ambronay
LesTramways de l'Ain H.Domengie (Cabri)

A hauteur du carrefour avec l'actuelle rue Paul Painlevé (ex N 504, ex GC 5), la voie du tram s'écartait des rues et longeait la voie ferrée de Bourg par l'Ouest (tracé suivi en partie par la rue des Pérouses). Elle franchissait la voie ferrée par un passage supérieur biais (le talus d'accès est encore visible en partie, au niveau de la cité des Pérouses) puis coupait à travers champs en direction de la gare d'Ambérieu-Ville. Le tracé correspond pratiquement à celui de l'avenue de Verdun, artère créée postérieurement à la disparition de la ligne, qui passe juste au Nord du musée du Cheminot.

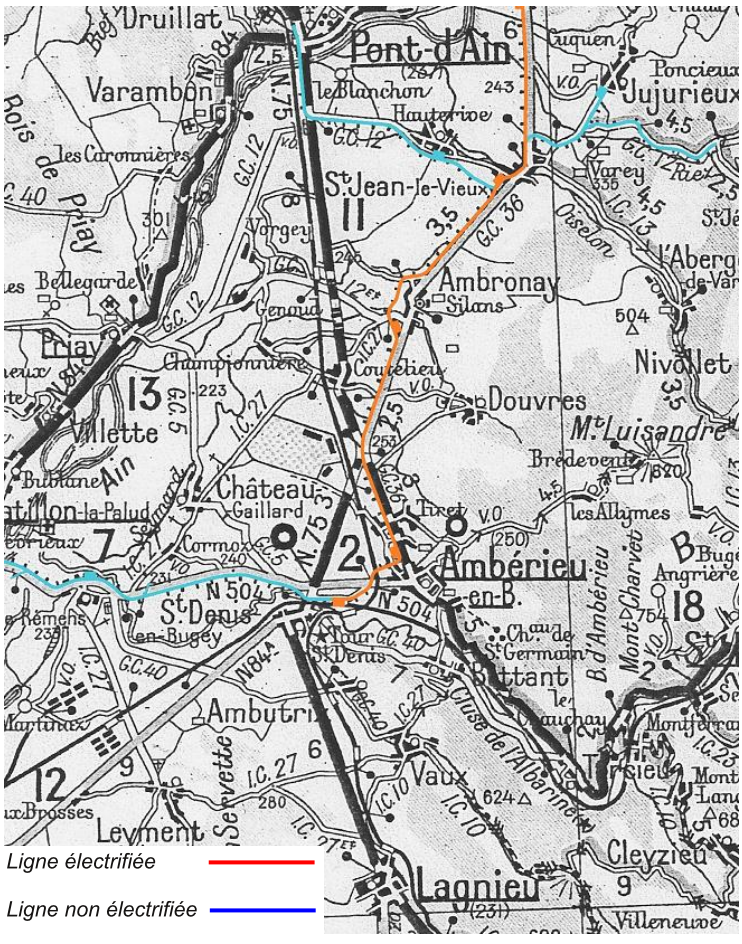
Un petit tunnel se trouvait sur cette section (tunnel du Rozier, long de 17 m...). Aujourd'hui disparu, son emplacement peut être situé à hauteur du mur de soutènement sur le côté gauche de l'avenue. La rue Paul Painlevé, quant à elle, franchissait à l'époque la ligne de Bourg par un passage à niveau, aujourd'hui remplacé par un passage inférieur.

Ambérieu-Ville (altitude : env. 265 m)

La gare de 1ère classe d'Ambérieu-Ville, aujourd'hui disparue, se trouvait à l'endroit où le tracé indépendant (celui maintenant repris par l'avenue de Verdun) rejoignait l'actuelle rue Alexandre Bérard. La ligne continuait le long de la rue Alexandre Bérard en direction du Nord, sensiblement. La gare se situait pratiquement dans la courbe reliant les deux tracés, dans le quadrant Nord-Ouest.

La voie traversait le quartier du Tiret en suivant sur le côté gauche la D 36 (GC 36 du temps du tram, aujourd'hui rue Alexandre Bérard). Le tracé rectiligne aboutissait au carrefour, dit « de l'Aviation », de la N 75 et de la D 36. Dans les années 70, la déviation de la N 75 a été construite pour éviter le quartier de Jean-de-Paris et les deux passages à niveau : à Saint Denis en Bugey sur la ligne SNCF de Lyon, d'une part, et à l'Aviation sur la ligne de Bourg – Macon, d'autre part.

De l'autre côté de la voie ferrée, c'est la Base aérienne d'Ambérieu. Pour l'Histoire, on notera que c'est sur le terrain d'aviation d'Ambérieu que le jeune Antoine de Saint Exupéry reçut le baptême de l'air en 1912.



Carte des lignes TA aux alentours d'Ambérieu
(d'après carte Michelin n° 74 au 1 / 200000e)

Un embranchement avait été construit dans ce secteur en 1939 pour desservir l'usine d'aviation de la SNCASE (Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Est). Raccordé sur la ligne TA en direction d'Ambérieu, il cheminait à travers champs et aboutissait à hauteur du passage à niveau de la N 75. Il avait été électrifié avec du matériel récupéré sur un embranchement à Lompnes inutilisé. Mis en service fin 1939, l'embranchement fut utilisé par des navettes ouvrières en provenance d'Ambérieu-SNCF. L'exploitation fut de courte durée, tout trafic ayant cessé en juin 1940.

Ligne d' Ars à Ambérieu

La voie arrivait par l'Ouest à Ambérieu. La gare de 2ème classe de la Cie des TA se trouvait dans le quartier de Jean-de-Paris. La voie continuait le long de la route de Saint Denis jusqu'à la gare d'Ambérieu-PLM et se terminait en impasse. Le passage de la voie des TA à celle des ESE nécessitait un double rebroussement, ce qui en dit long sur la qualité exécrable des relations entre les deux concessionnaires (cette aberration sera corrigée par la Régie en 1921, comme cela a été précisé plus haut dans le chapitre sur la gare d'Ambérieu-PLM).

Le bâtiment de la gare de Jean-de-Paris, devenu sans utilité après l'absorption des réseaux par la Régie départementale, sera démonté pour être installé en 1924 à la halte de Coberthoud, sur la ligne de Bourg à La Madeleine, et devenir la gare de Dommartin.

Aujourd'hui, il ne reste rien de visible de l'ancienne ligne au départ d'Ambérieu. La première gare rencontrée (de 2ème classe, bâtiment disparu) était celle de Saint Maurice-de-Rémens. Un peu avant, des carrières de gravier avaient été raccordées au tramway. Leurs excavations sont encore visibles au bord de la route.

d'après les documents de Michel Bretin – 25 / 05 / 2016

Le Musée du Cheminot

En complément de ce chapitre sur les tramways de l'Ain, une visite du Musée du Cheminot complétait la journée.

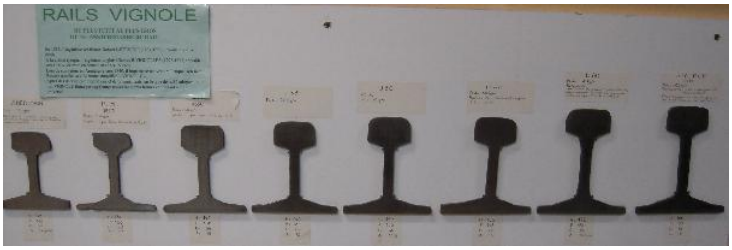






Sous la conduite éclairée de Monsieur Gérard Joud les participants ont pu revoir ou découvrir les « trésors » soigneusement conservés par l'équipe de bénévoles du musée.



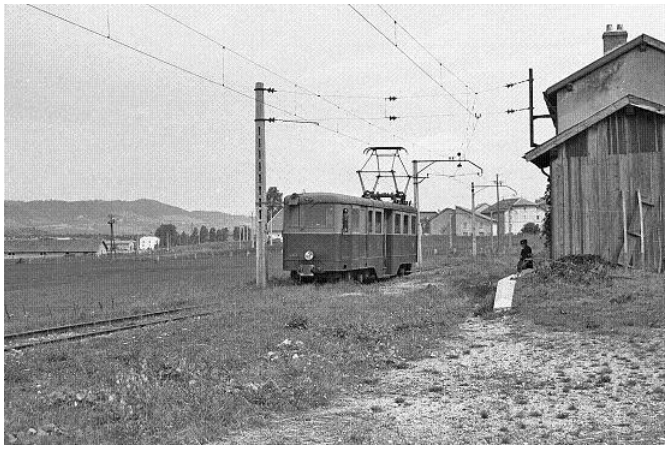


Photos François Charnay.

HIER et AUJOURD'HUI

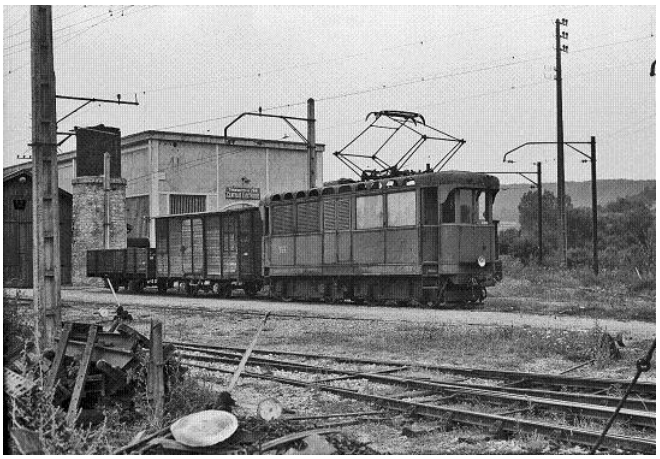
Dans le prolongement de la visite du 9 avril 2016 des anciens tramways de l'Ain.

Quelques associations de photos, à l'époque du tram et actuelles, et prises aux mêmes endroits, qui permettront d'apprécier l'évolution des lieux.





Les deux vues de **Champdor**, l'une prise en 1953 (celle de gauche bien sûr !) et l'autre récemment, montrent que, hormis le fait de déplorer la disparition du chemin de fer, peu de choses ont changé dans le paysage de ce village rural du plateau d'Hauteville. Après plus de soixante ans, excepté un bâtiment agricole, on peut reconnaître les mêmes constructions. L'ancienne gare est toujours au bord des prés.





Les deux vues du dépôt de **St Martin du Fresne**, en 1952 et actuellement (2014), permettent de constater, qu'aujourd'hui, les lieux sont bien reconnaissables. A gauche, les remises de l'ancien dépôt vapeur ; le château d'eau voisin a perdu sa cuve métallique mais le soubassement en maçonnerie n'a pratiquement pas changé. Le bâtiment de la sous-station électrique, à droite, est à présent coiffé d'un toit en bardage.

Photos : François Collardeau, Michel Bretin





La gare d'**Ambérieu**-SNCF (ex-PLM) en août 1949 et le même lieu actuellement (2016). Le bâtiment TA de 1923 (à gauche) est resté pratiquement inchangé. Les deux châteaux d'eau ont disparu : celui d'origine PLM et le plus modeste des TA, dont on aperçoit la cuve derrière la première voiture sur la photo de 1949. Dans l'espace dégagé, on aperçoit à présent le BV de la gare SNCF.

Sur la photo de 1949, on voit un échantillonnage du matériel TA d'après-guerre : derrière le tracteur T1, se trouvent les deux voitures dites "de luxe" LB1 et LB2, et après le fourgon de queue du train stationne une automotrice.

Photos : François Collardeau, Michel Bretin





A **Jujurieux**, pratiquement aucun indice ne subsiste aujourd'hui qui pourrait rappeler le tramway ESE. Même l'Avenue de la Gare est devenue l'Avenue de Verdun.
Pourtant, si l'on fait abstraction des équipements urbains modernes, on remarquera que tous les bâtiments qui étaient sur la vue de l'époque du tram, sont toujours bien présents actuellement (y compris la croix). En imaginant que l'on replace les rails et le train, on pourrait pratiquement refaire la photo d'époque.

Photos Claudius Corne, Michel Bretin
Texte: Michel Bretin

Dimanche 11 Septembre 2016: Forum des Associations Lyon 7ème

L'AFAC Rhône Alpes était présente Place Jean Macé lors du forum des associations du 7ème arrondissement de Lyon.

Après avoir installé notre stand avec René, Jean-Pierre et moi-même nous avons pu prendre un petit déjeuner avec viennoiseries à l'intérieur de la mairie puis nous avons vu les élus lyonnais avec Gérard Collomb à leur tête qui a adressé un petit mot devant chaque stand.

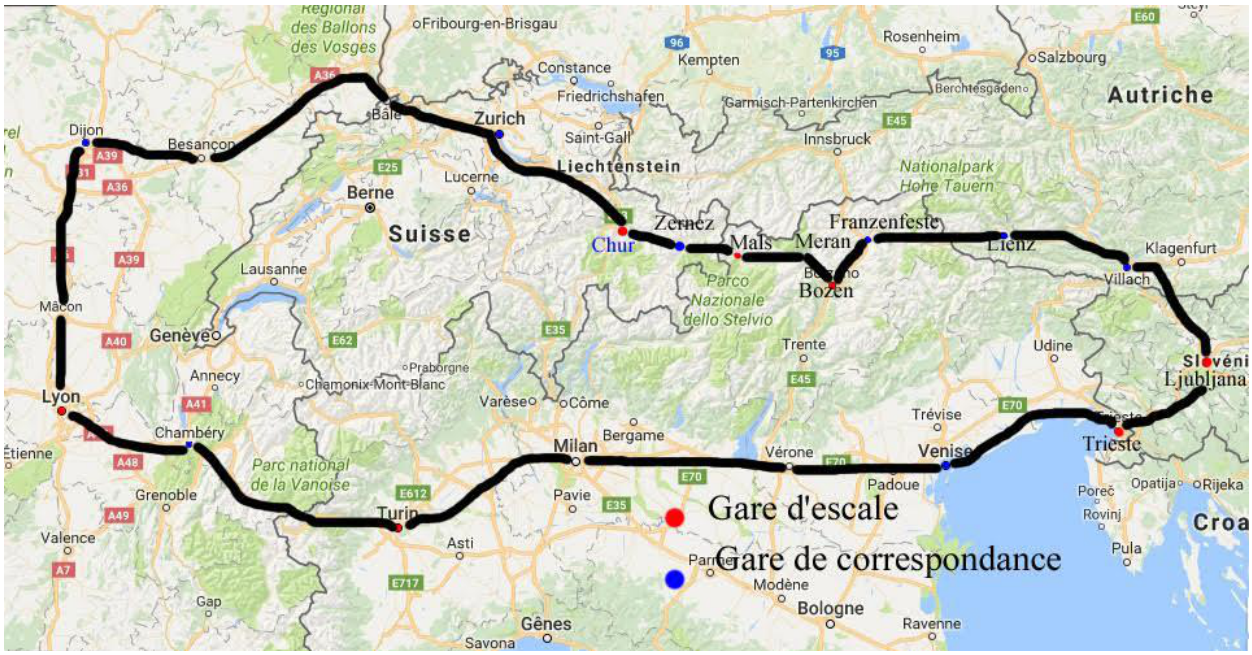




Bien qu'entouré par de nombreuses associations dont l'activité était très loin du chemin de fer, nous avons pu répondre à diverses questions concernant notre association, ce qui nous a motivés et nous espérons voir d'autres personnes nous rejoindre prochainement. Les « renforts AFAC» sont arrivés en début d'après-midi. Merci à tous

J.C. Broussier

Une boucle dans les Alpes du sud.



Carte N° 1
Voyage été 2016

Pendant 13 jours, en juillet 2016, j'ai fait une boucle ferroviaire dans les Alpes du sud. Le parcours est indiqué sur le plan ci-dessus. Il a comporté six escales, d'un à trois jours, au départ de la France, en passant par l'Italie, la Slovénie, l'Autriche, encore l'Italie (Südtirol), la Suisse (Grisons) et retour en France.

J'ai prévu au moins deux articles et vous trouverez ci-dessous le premier.

Trieste et le chemin de fer slovène.

Sur les plans historique et ferroviaire la ville et le port de Trieste sont liés à leur « hinterland « au sens large : la ville est souvent dépeinte comme le port de Vienne. Les guerres, le nationalisme, surtout italien, et le désintérêt de la FS ont changé la donne.

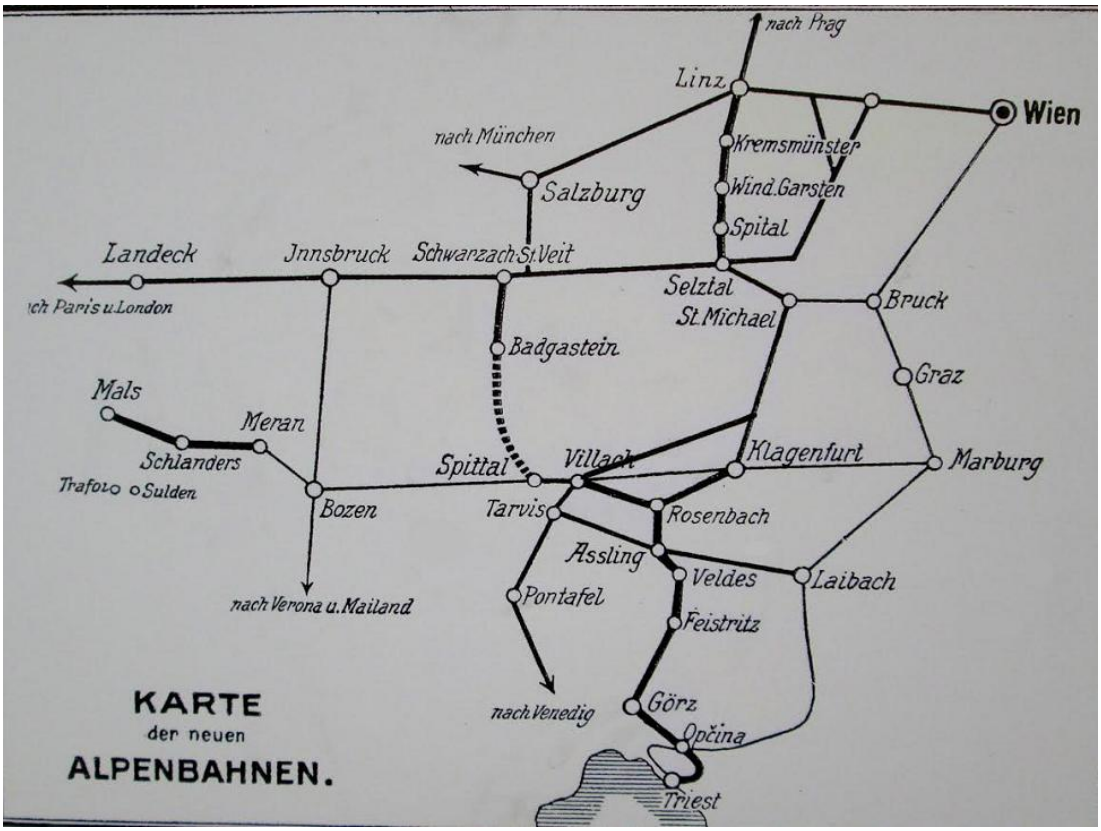
Trieste fut reliée à Vienne par la Wiener-Südbahn (par Semmering, Graz, Maribor et Ljubljana) en 1857 et, en 1860, à Venise par Udine, Gorizia et Monfalcone.

La Südbahn (SB) fut bien construite par l'État mais privatisée en 1858 pour des raisons financières. La première gare à Trieste était très modeste et la gare actuelle fut construite en 1878. (voir Fig 1). Dans le musée de Ljubljana on trouve une locomotive (n° 718) de 1861 qui a roulé de longues années sur la SB. [voir Fig 2]

En 1906 arriva du nord le deuxième chemin de fer, qui faisait partie d'un grand système transalpin. Il était en régie du chemin de fer de l'Etat, « **kkStB** »*. Il fut inauguré par l'archiduc François-Ferdinand d'Autriche, (héritier du trône) en dépit de menaces terroristes. (En 1914, c'est lui qui devait tomber sous les balles d'un terroriste serbe, prétexte à la guerre de 14-18).



Carte N° 2
Sur chaque ligne, la date de construction est mentionnée



Carte N° 3

Fig 1.



La Wocheinerbahn (Jesenice-Nova Gorica) et la Karstbahn (Nova Gorica-Triest) furent construites, entre autres, pour des raisons militaires. Les combats d'Isonzo, pendant la guerre 1915-18 entre l'Autriche et l'Italie, se sont déroulés en effet, auprès de cette ligne.
[Pour bien se situer voir les cartes n° 2 & 3].



Fig 2.

Pour le Südbahn comme pour la Karstbahn, la traversée de ce massif karstique posa de nombreux problèmes de construction. A cela s'ajouta la descente rude d'Opicina à Trieste avec plus de 300 m de dénivelé.
La Karstbahn a son terminus à Campo Marzio (St Andrae), plus au sud que Trieste Centrale.



Fig 3.

Dans cette ancienne gare se trouve un musée très intéressant. [Voir photo de l'entrée actuelle Fig 3 et un superbe modèle Fig 4].



Fig 4.

Malheureusement le toit sur les quais a disparu depuis longtemps et, en conséquence, les locomotives et voitures sont garées en plein air, ce qui nuit à leur conservation. [Voir Fig 5 et Fig 6].



Fig 5.



Fig 6.

La locomotive à vapeur (FS 476.073, ex.JŽ 28-023, ex kkStB.80.100) date de 1911 et elle est en bien meilleur état que sur une photo de 2008.



Fig 7.

La photo [Fig 7] montre un ancien tram et la Fig 8 le funiculaire pousseur utilisé entre 1978 et 2005.



Fig 8.

A l'intérieur du musée sont exposés des équipements électriques, des cartes et photos et également une collection de plaques de locomotive. Un guichet de gare et un modèle de réseau autour de la gare d'Opicina complètent cette exposition.

Pour aller en Slovénie il faut passer par Opicina. Mais aujourd'hui, il n'existe pas de circulation-voyageur à partir de Trieste centrale (pas plus qu'à partir de Campo Marzio). En effet, la FS n'offre aucune connexion avec la Slovénie (non plus qu'entre Gorizia et Nova Gorica).

Il faut donc prendre le très intéressant tramway de Piazza Oberdan à Villa Opicina. (Oberdan était un irrédentiste italien qui en 1882, tenta un attentat contre l'empereur François-Joseph. Celui-ci visitait Trieste pour fêter les 500 ans d'appartenance de la ville à la dynastie des Habsbourgs. Cela n'a pas plu à l'autorité autrichienne qui a pendu le terroriste.) Ce tramway à écartement métrique a une longueur de 5,2 km et il doit s'élever de 365 m. Après 440 m, commence la rampe raide d'une longueur de 799 m et d'un dénivelé de 160 m. Au début cette section fut desservie par des locomotives à crémaillère, mais à partir de 1928, une voiture de type funiculaire assure la pousse ou le freinage. La dernière mise à jour du réseau date de 2014.
Pour les motrices etc... voir Fig 9 et Fig 10.



Fig 9.



Fig 10.

À quelques endroits, la vue sur la ville ou la baie est magnifique. Arrivé au terminus, j'ai cherché la gare d'Opicina, où un train local passe la frontière slovène, après 2 km. C'était pour préparer la continuation de mon voyage mais je n'ai rien trouvé. Aucun panneau et pourtant j'étais allée dans la bonne direction. Entre 1906 et 1938 le tram continuait environ 1 km plus loin, jusqu'à la gare ferroviaire.
Résultat de cette guerre froide entre FS et SŽ, pour aller à Ljubljana, j'ai été obligée de prendre un Flixbus !

Si le car roule bien sur l'autoroute, il faut noter qu'il a du mal à sortir et à entrer dans les villes. Ljubljana est le premier arrêt (le car continue vers Maribor, Graz et Vienne). J'arrive jusque devant la gare, qui semble bien occupée, avec toutes sortes de matériels roulants. Des quais peu couverts facilitent les photos mais pour les voyageurs en hiver, il me semblent peu confortables. [Voici quelques photos : Fig 11, 12, 13 et 14].



Fig 11.



Fig 12.



Fig 13.

La solution slovène au graffiti semble être des graffitis contrôlés / officieux. La circulation soutenue de fret est surtout due au transit entre l'Autriche / Hongrie et le port de Koper. Connecté au réseau slovène depuis 1967, c'est vraiment un port ferroviaire et il concurrence Trieste avec succès.

Le port de Koper est situé non loin de Trieste sur la côte slovène adriatique, qui fait seulement 46 km. Inutile de dire qu'une circulation ferroviaire directe entre Trieste et Koper est



Fig 14.

inexistante. La Slovénie a récemment électrifié (3000 V CC) et modernisé la connexion directe pour la Hongrie.

Le musée des chemins de fer slovènes (*Slovenski železniški muzej*) se situe à 1 km de la gare centrale, mais il est difficile à trouver. Dans l'ancien dépôt se trouve un nombre important de locomotives à vapeur. Entre autres les suivantes :

- La SB 29-718 =(JDZ 29718) construite en 1861 par SteG (l'usine de kkStB) et déjà nommée à Trieste [fig 2].

- La K3 à voie étroite (760 mm) de 1892, provenance Kraus à Linz, (Fig 16). Utilisée pour une ligne locale de 21 km mais qui termine sa carrière de 1930 à 1974 dans une aciérie à Jesenice.



Fig 16

- La SB 17c-406 de 1896 de l'usine de Wiener Neustadt [Fig 17].



Fig 17

- La kkStB 73.372 de 1906 (SteG) [voir Fig 18 et Fig 19].
- La BBÖ 81 devenu JDZ 29-010 de 1922 (Wiener Neustadt) [voir Fig 20]
- Enfin dans l'atelier, en parfait état de marche, une 141 de Borsig (fabriquée spécifiquement pour les chemins de fer de SHS.

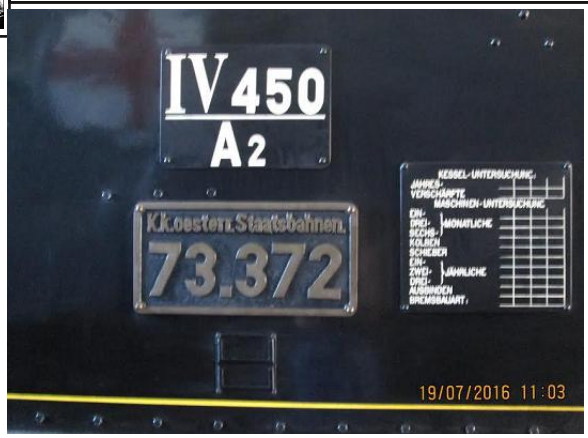


Fig 18



Fig 19



Fig 20

Le musée possède d'autres machines stationnées dans le pays qui servent pour des voyages touristiques, par exemple sur la Wocheinerbahn.

Le musée ne se limite pas aux locomotives mais expose également des équipements de signalisation et d'aiguillage ou pour l'entretien des voies, des uniformes ainsi que l'intérieur d'une gare d'autrefois.

Voir Fig 21, Fig 22 et Fig 23

Il est le temps de prendre le train vers le nord, via Bled et Jesenice. La tension change, passant à 15 kV 16,7 Hz, avant l'entrée dans le tunnel de Karawanken (long de 8 km et datant de 1906).

Après l'arrivée à Rosenbach en Carynthie (Kärnten), la suite de ce voyage sera publiée dans un numéro suivant des *Échos de la Scaronne*. .

Texte et photos Henna Malvigue



Fig 21



Fig 22



Fig 23

Abréviations ou sigles des compagnies concernées :

kkStB : kaiserlich-königliche Statsbahn, Chemin de fer d'État (impérial-royal) [de la partie autrichienne de l'empire austro-hongrois]

SB : Südbahn (k.k. priv. Südbahngesellschaft), Chemin de fer de Sud (Le PLM de l'Autriche)

BBÖ : Bundesbahn Österreichs, Chemin de fer fédéral de l'Autriche

ÖBB : Österreichische Bundesbahnen, Chemin de fer fédéral autrichien

StEG : Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Société de chemin de fer d'État (Un constructeur de matériels roulants)

FS : Ferrovie dello Stato Italiane, Chemin de fer d'État italien

JŽ : Jugoslovenske_Železnice (ЈЖ : Југословенске Железнице) Chemin de fer de Yougoslavie

JDŽ : Jugoslovenske Državne Železnice, Chemin de fer d'État de Yougoslavie

SHS : Železnice Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca Chemin de fer du royaume des serbes, croates et slovènes

SŽ : Slovenske Železnice, Chemin de fer slovène

Vu pendant l'été ..

Le site de Lyon St Clair

a été le théâtre d'une opération d'envergure pour la rénovation (remplacement) de plusieurs appareils de voie conditionnant l'entrée par le Nord en gare de Lyon Part Dieu.

C'est le week-end du 15 Août qui a été mis à profit pour cette opération .



1.



2.

St Etienne

Le Musée des Transports Urbains de la STAS présente des tramways, des autobus, trolleybus ayant circulé sur le réseau stéphanois.



3.

Une motrice est habilitée pour des trajets « spéciaux ». Les personnes chargées de l'accueil sont particulièrement accueillantes et motivées.



4.

Lamastre

Le quatrième autorails « corse » est arrivé en Ardèche. Il est surtout destiné à être cannibalisé pour réparer ses congénères.



5.

Un stop sur une voie ferrée…



6.

Et oui, cela devient banal avec la multiplication des « vélorail », ces véhicules doivent respecter un minimum de règles pour cohabiter avec les autres moyens de déplacement.

Exemple à Noyant d'Allier Vélo rail du Bourbonnais longueur 10 km (Ancienne ligne Montluçon Moulins) ou celui du Sud Ardèche St Jean le Centenier Aubignas.



7.



8.

Funiculaire de St Hilaire du Touvet

Créé en 1924, tombé en désuétude au début des années 1970, il fut sauvé par le C F T M de 1973 à 1977.


9.


10

Sur une longueur de 1400 m pour un dénivelé de 750 m il conduit touristes et amateurs de parapente sur le plateau de Chartreuse en dominant de façon impressionnante le Grésivaudan.


11

La gare de Châteaubriant (Loire Atlantique)

La voie est interrompue en pleine gare avec au nord des X 2100 Bretagne à destination de Rennes et au sud des Tram trains Pays de Loire à destination de Nantes.



12


13

A remarquer la différence d'aspect des 2 zones d'une même gare... et les matériels en livrée « Pays de la Loire » : Z TER 21500 et ZGC 2750



14

AGRIVAP

Les 30 ans du chemin de fer touristique ont été fêtés à la mi-Juillet. Un aperçu des différentes machines et autorails visibles entre Ambert et La Chaise Dieu.



15. CC 65000



16. Picasso X 3800



17. X 2800

Dépôt O T L puis TCL de Parmentier



18

La démolition, certains diront déconstruction, a commencé.



19

Les lignes 4, 12, 18, 23 entre autres ont utilisé ces installations, le 4 étant le dernier avec la desserte de la Foire à « rendre les armes ».
C'est un projet immobilier qui prend la place.



20

St Pierre la Palud

La réplique de la machine de Marc Seguin lors des Fêtes en l'honneur des « Mangini ».



21

L'AFAC Rhône-Alpes à Anse le 4 septembre 2016

L'Association « La voie de 38, Chemin de Fer Touristique d'Anse » a fêté ce jour-là ses 45 ans. Dans son atelier, des associations voisines sont venues animer cette grande journée. Nous pouvons citer l'AMFL, le train de la Brévenne ou le Mini Train des Monts du Lyonnais.



22

L'AFAC était présente et a été sollicitée par les visiteurs.

Les trains ont circulé, emportant les petits et les grands voyageurs. Mais le clou de la manifestation fut le baptême de la locomotive à vapeur « La Fernande ». Il y eut des personnalités, un ruban tricolore et des discours. Ce fut un événement extraordinaire : baptiser une machine locomotive neuve.



23


24

Depuis combien d'années n'avons-nous pas eu un tel plaisir en France ? Peut-être au début des année 50 avec les 242 et les 142 pour le Brésil, locomotives construites sous la direction d'André Chapelon, considéré par les britanniques comme le « *Genius of French Steam* » . Un grand merci aux courageux et même téméraires amateurs de la voie de 38.

A. Thozet



25

Navya à Confluence


26

1 er essai : Un pigeon nous a valu un arrêt d'urgence plutôt brutal.

Suite à l'absence d'acquittement d'une manœuvre de croisement, une reprise en mode manuel s'est avérée nécessaire. Elle se fait à l'aide d'une manette assez voisine de ce que l'on rencontre sur les consoles de jeux vidéo.



27

Le dispositif comporte encore de nombreuses interventions manuelles certainement appelées à disparaître.


28

Après mise au point et sur des parcours adaptés ce moyen de transport a certainement un avenir, en témoignent les nombreux partenaires de l'expérimentation.

Dossier presse :
http://www.keolis.com/sites/default/files/atoms/files/dossier_de_presse_-_navly.pdf
> Sur le net :
https://fr.wikipedia.org/wiki/Navya
http://www.sncf.com/ressources/communique_de_presse_-_navly.pdf
http://www.mobilicites.com/011-5360-A-Lyon-Keolis-et-Navya-lancent-deux-navettes-sans-conducteur.html

Achenseebahn

Lors de mon excursion dans le Tyrol Autrichien en août dernier, j'ai eu l'occasion d'emprunter le chemin de fer d'Achensee à bord de la loco vapeur la plus ancienne d'Europe encore en service, puisqu'elle fut construite en 1889.


29

La ligne débute à Jenbach et se termine à Seespitz, au bord du lac d'Achensee. La machine roule d'autre part sur de la voie métrique, avec une portion à crémaillère sur une rampe à 16 pour cent au milieu des montagnes.



30

La ligne étant à voie unique, elle a une particularité dans le sens de la descente où la locomotive retient les voitures qui sont généralement au nombre de deux par voyage.
J'ai gardé très peu de photos du trajet effectué, mais parole de ferroviphile, le voyage vaut le coup si vous passez dans le coin.

Lorie Vagnotti

A Velizy-Villacoublay, une rame de la **ligne T6 de la RATP.**



31

La ligne de Chatillon Montrouge à Viroflay Rive droite inaugurée le 13 décembre 2014 a été prolongée de R Wagner à Viroflay le 28 mai 2016, sur 14 km avec 21 arrêts parcourus en 40 mn.
Les 21 rames Translohr STE6 sur pneus sont appréciées pour la qualité de roulement.



32. Tronçon en tunnel mis en service le 28 mai 2016

http://www.tramway-chatillon-viroflay.fr/le-trace/la-carte-du-trace/

Un dimanche à Robinson, sur la ligne B du RER.

Dans les années 1930 Reda Caire chantait :
"Les beaux dimanches de printemps
Quand on allait à Robinson…"

Le site a bien changé et aujourd'hui dimanche matin, les rames MI 79 rénovées ou non de la RATP ou SNCF se côtoient dans la gare du RER B.

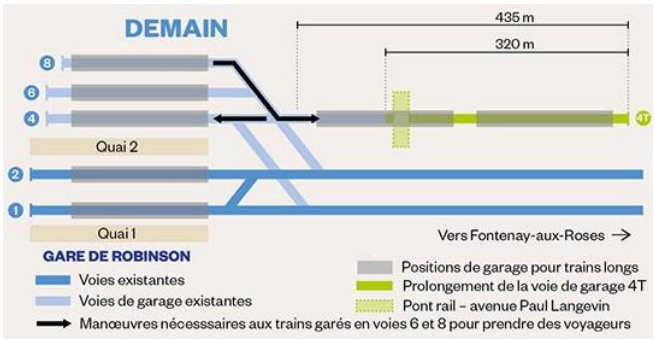


33



34

http://www.ratp.fr/informer/pdf/orienter/f_plan.php?loc=reseaux&nompdf=rer_B&fm=gif



35. Plan des voies de Robinson. Des travaux sont prévus en 2017-18 pour prolonger le garage 4T, ce qui permettra la manoeuvre des trains longs sans gêner les voies principales.

http://www.ratp.fr/fr/ratp/r_128660/concertation-ligne-b-robinson/

Photos : J.P. Petiot, Y. Brument, R. Clavaud, F. Charnay, L. Vagnotti, Ph. Leroux, G. Quemin

La Pierrot et la 232 P1

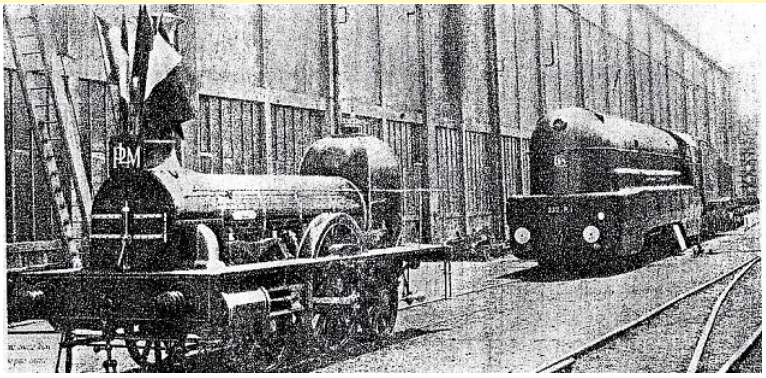


Fig 1.

Nous avions parlé dans le N° 26 des Echos de la Scaronne de « **la Pierrot** », sur la photo ci-dessus dans la même présentation de matériel en 1946, on peut voir en arrière-plan la locomotive **232 P1.** (Fig 1**)**
Voici quelques éléments sur cet engin. Reportons nous aux écrits de l'époque.

Les années 1930 ont vu les compagnies se poser la question de la pérennité des solutions utilisées sur les locomotives à vapeur omniprésentes sur tous les réseaux. Les pistes explorées ont concerné surtout l'augmentation du timbre des chaudières (au-delà de 25 Bars) pour améliorer le rendement des machines et à un degré moindre les solutions permettant de s'affranchir du système de bielles qui entrainait l'augmentation du diamètre des roues et de la longueur des locomotives.
Un certain nombre de solutions ont été soit présentées seulement, soit réalisées comme notre 232 P1.

L'O.C.E.M. (Office Central d'Etudes de Matériel créé le 21/08/1919 par les réseaux) lance en 1933 un concours pour un type de machine « sans bielles », le réseau du Nord s'adresse à 3 constructeurs :
- Société Alsacienne de Constructions Mécaniques qui réalisa la 232 P (commandée le 09 Mars 1936)
- Fives Lille
- Schneider et Cie qui réalisa la 232 Q (commandée le 09 Mars 1936)

avec comme objectifs la réduction des consommations et l'augmentation de la puissance.

C'est un **projet suisse** , le « Swiss EB3 /5 locomotive à haute pression », qui a inspiré ce projet français de locomotive. (Fig 2)
Cette solution a été testée sur le réseau de l'Est, et a clairement impressionné les observateurs. On a prétendu que le rendement était supérieur de 40 % pour la même consommation de carburant qu'une locomotive conventionnelle.

Les premiers essais français ont été réalisés en 1931 (?) Sur un Pacific modifiée pour ressembler à la machine suisse, avec une machine à vapeur « moteur Uniflow » monté à l'avant de la chaudière, et entraînant les roues principales par l'intermédiaire d'un faux-essieu et de couplage (bielles). Aucune photographie de cette machine n'a jusqu'à présent été retrouvée.

Il a été jugé qu'une locomotive puissante et lourde était nécessaire et ne pouvait pas être entraînée par un seul moteur à vapeur et ainsi la conception finale a prévu pas moins de six moteurs, deux sur chaque essieu, entraînant les roues grâce à un réducteur. Le doublement de la vitesse d'un moteur entraîne le doublement de sa puissance de sortie, si tout le reste est constant, alternativement, on peut avoir la même puissance avec un moteur plus petit et plus léger. Un autre avantage le couple d'entraînement à partir de plusieurs cylindres, est plus « lisse ».

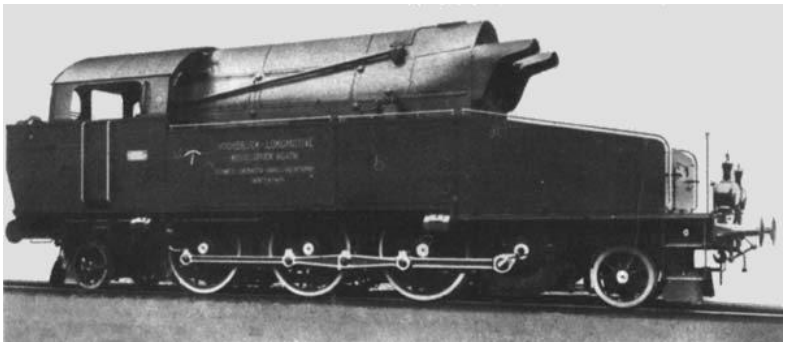


Fig 2. Le prototype Winterthur avec moteur Uniflow unique pour 3 essieux.

. **« Locomotive à commande individuelle des essieux. » 232 P1**
Elle est de type Hudson avec une disposition d'essieux de type 232. Elle présente deux solutions innovantes :
- Chaudière à haute pression
- Moteurs » à grande vitesse »

La chaudière choisie est du type « tubes à eau » timbré à 60 bars «, contrairement à la **232 Q1** dotée du type classique « à tubes à fumée» timbré à 25 bars.(Fig. 3)
Chacun des 3 essieux-moteurs est actionné par deux moteurs alternatifs séparée tournant à 1000 tours pour 500 ch chacun et reliés à l'essieu par engrenages. A cette vitesse et avec des roues de 1,500 m le locomotive roule à 140 km/h, de plus grâce à la suppression des bielles d'accouplement et à la régularité parfaire du couple moteur, elle a la souplesse d'une machine électrique.

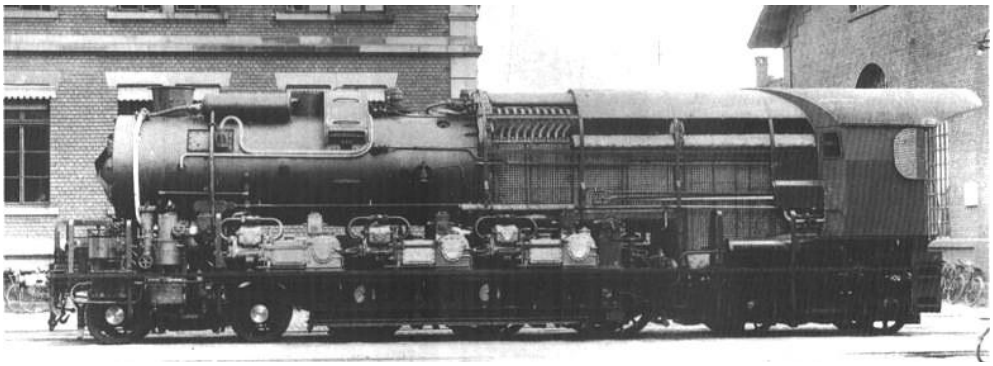


Fig 3. La 232 P Côté gauche sans carénage.

Pour empêcher le patinage, chaque essieu comporte un dispositif spécial d'anti patinage réalisé, croyons nous, pour la première fois et qui est basé sur la comparaison des vitesses de rotation de l'essieu moteur considéré et d'un essieu porteur ne patinant pas.

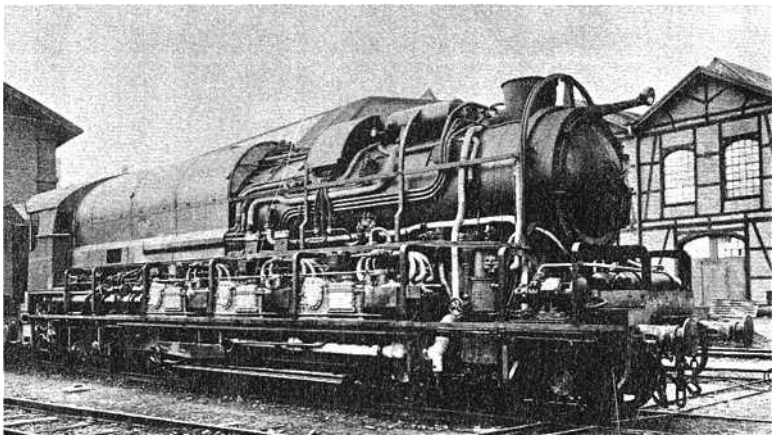


Fig. 4. La 232 P1 sans carénage, les moteurs « alternatifs » sont visibles.

Le moteur « alternatif » de la 232 P1 : schéma (Fig 5)

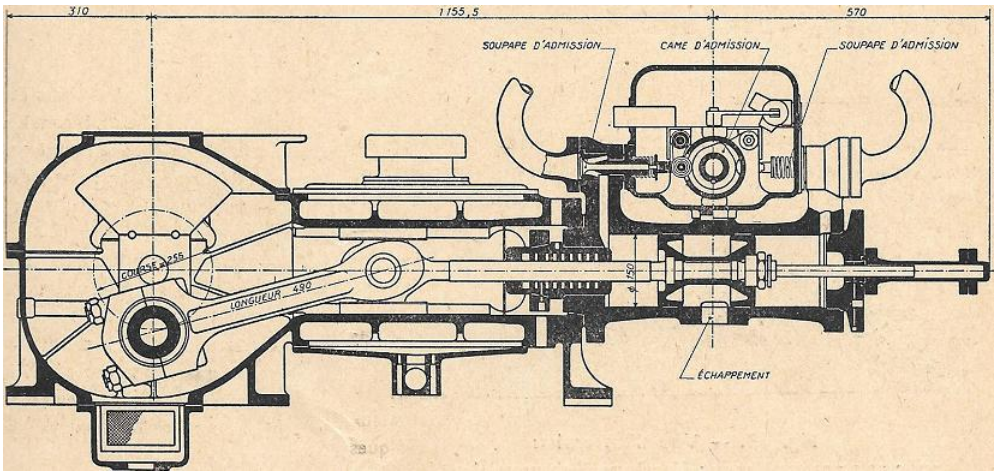


Fig 5.

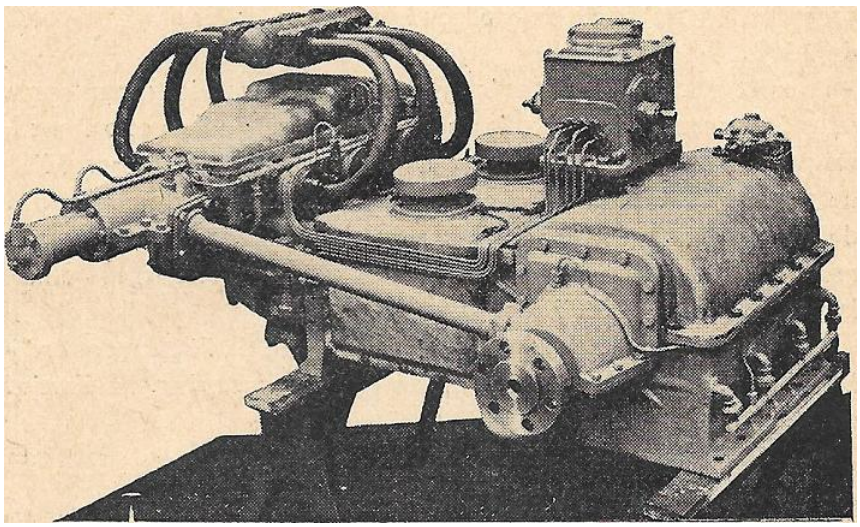


Fig 6. Vue extérieure

Les caractéristiques de ces moteurs sont :
- 3 cylindres de 150 mm d'alésage et de 255 de course commandent par pistons et bielles un arbre manivelle dont les 3 manetons sont calés à 120 degrés les uns des autres,
- Fonctionnement en simple expansion et équicourant, moteur travaillant à double effet,
- Vitesse de rotation : 1000 tours à la vitesse de 148 km/h et environ 800 tours à la vitesse de 120 km/h.

La distribution est du type à soupapes pour l'admission, l'échappement étant commandé, suivant le principe même des cylindres à équicourant, par le piston moteur lui-même; qui découvre à chaque fin de course une lumière située au milieu du cylindre (voir Fig 5)

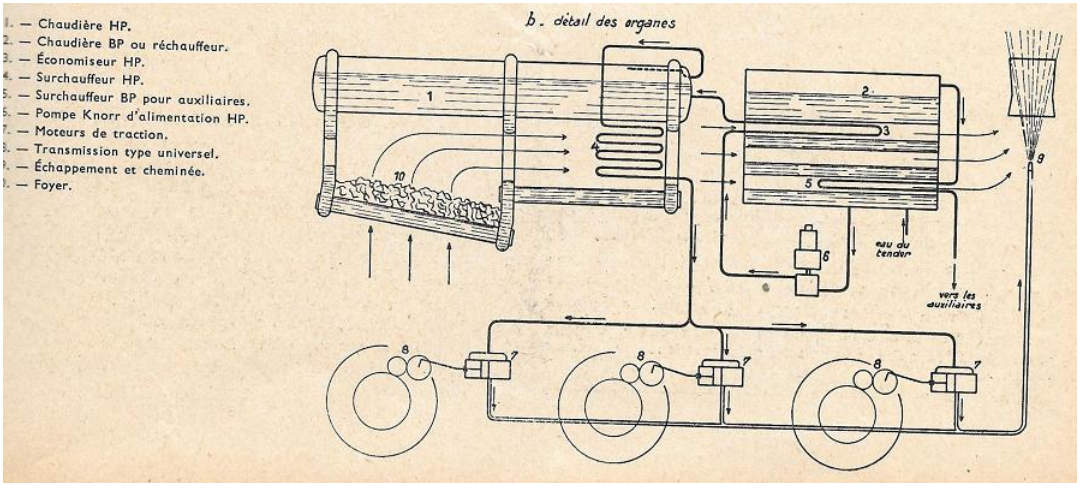


Fig. 7. Schéma de la chaudière HP et BP.

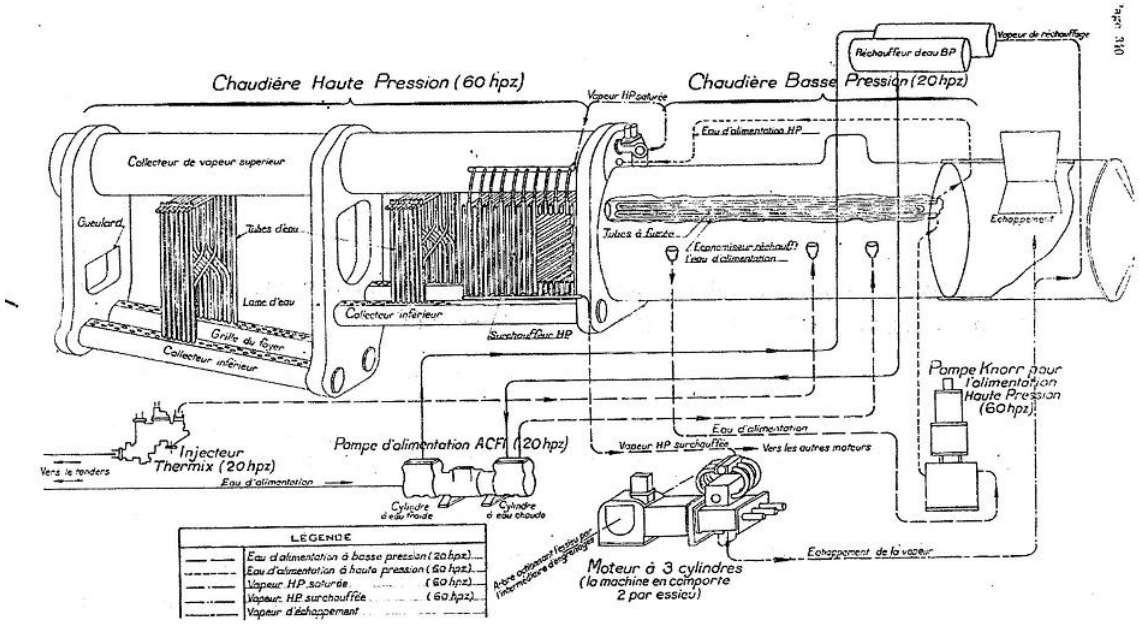


Fig. 8. Schéma des 2 chaudières HP et BP.

La chaudière HP 60 Bars est du type à tubes d'eau (au lieu de tubes à fumées) elle est complétée par une chaudière BP à tubes à fumée dont le but principal est de servir d'épurateur et de réchauffeur secondaire d'eau d'alimentation de la chaudière HP et des auxiliaires 20 Bars. (Fig. 7 & 8)

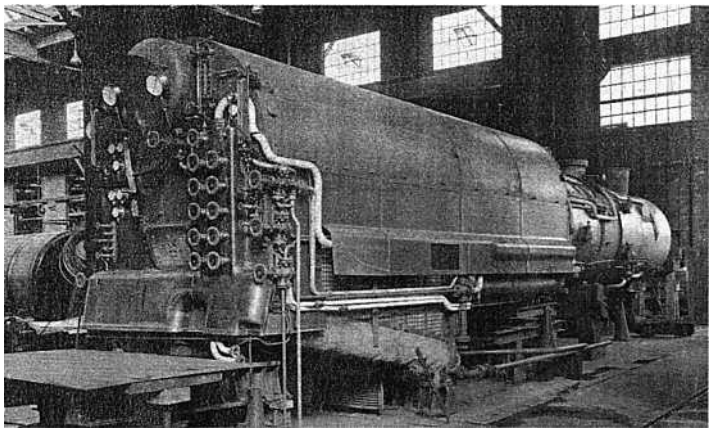


Fig 9. La machine en cours de construction.

Caractéristiques

Nous avons ajouté la bien connue 232 U pour comparaison des machines de la génération 1930-1940.

	232 P1	232 Q 1	232 U
Type	232	232	232
Chaudière	Tubes à eau	Tubes à fumée	Tubes à fumée
Timbre	60 bars	25 bars	20 bars
Moteur	**Alternatif**	**Turbine**	**4 Cylindres**
Nb moteurs	2/essieu	1/essieu	Compound
Vit. rotation moteur	1000 t/mn	1000 t/mn	
Transmission	engrenages	Élastique Westinghouse	bielles
Diamètre Roues	1,55 m	1,50 m	2,00 m
Vitesse max	140 Km /h	130 Km/h	140 Km/h
Bielles	non	non	oui
Carénage	oui	oui	oui
Tender	36 B	36 A	36 B
Masse	126 t	122 t	129 t
Longueur	15,07 m	15,80 m	15,70
Commande	09/03/1936	09/03/1936	1938
Fabricant	S A C M	Schneider & Cie	SACM & Corpet-Louvet

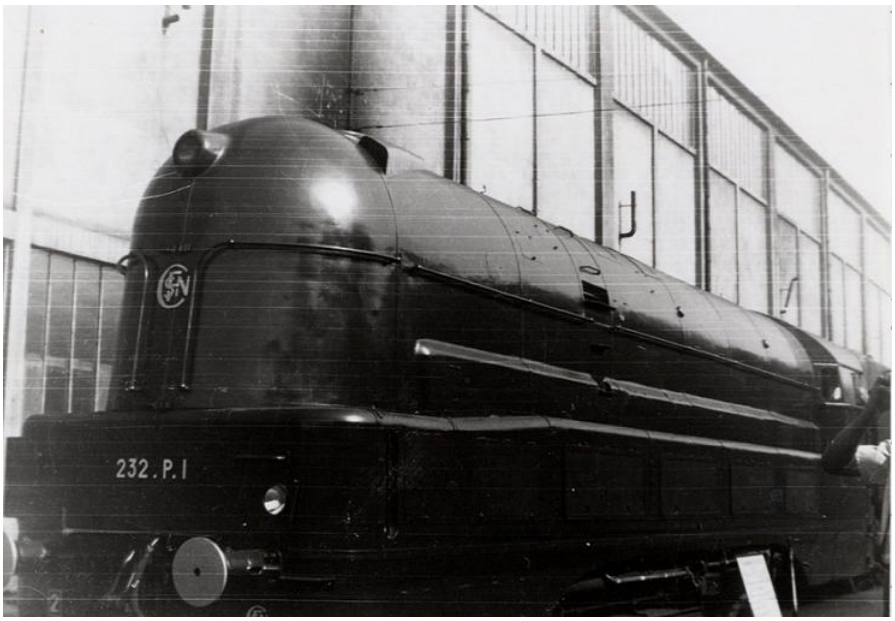


Fig 10. La 232 P1 à Oullins

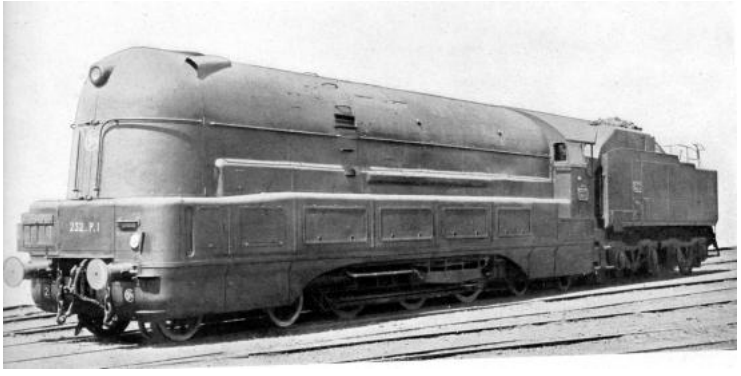


Fig 11. La 232 P1



Fig 12. La 232 Q1

Contemporaine de la 232 P1 elle ne connut pas un meilleur sort.



*Fig 13. * La 232 U est présentée à la Cité du train à Mulhouse.*

Conclusion

Cette locomotive 232 P1 devait répondre au souci d'augmenter le rendement et de faire baisser la consommation pour la même puissance. Cependant, le retard dû à la Seconde Guerre Mondiale, le fait que la conduite des chaudières soit plus délicate et la difficulté d'entretien de la chaudière à très haute pression, firent que les gains obtenus, à savoir l'économie de combustible de l'ordre de 30 %, n'eurent aucune incidence sur les locomotives à vapeur à venir.
Selon Louis Armand, l'inaccessibilité pour l'entretien est un problème majeur. Les moteurs à vapeur ont fonctionné convenablement, mais le système de chaudière complexe avait de mauvaises performances.

Sortie des ateliers de la SACM*, sise à* Graffenstaden*, dans les premiers jours de* 1939 *elle entreprit immédiatement des essais. L'arrivée de la* Seconde Guerre *Mondiale que ces essais furent très vite interrompus et la machine fut expédiée aux ateliers d'Oullins où elle fut garée. La reprise des essais ne se fit qu'en* 1943 *et à l'issue d'une présentation en* 1946 *aux ateliers précédemment cités et d'une série de prises de mesures au* banc d'essais de Vitry sur Seine *en* 1947 *la machine fut de nouveau garée. Placée en attente d'amortissement en* 1948*, elle fut finalement radiée en* 1949.
La « Vapeur » était en fin de règne et les développements concernaient surtout l' »Electrique » et le « Diésel » .

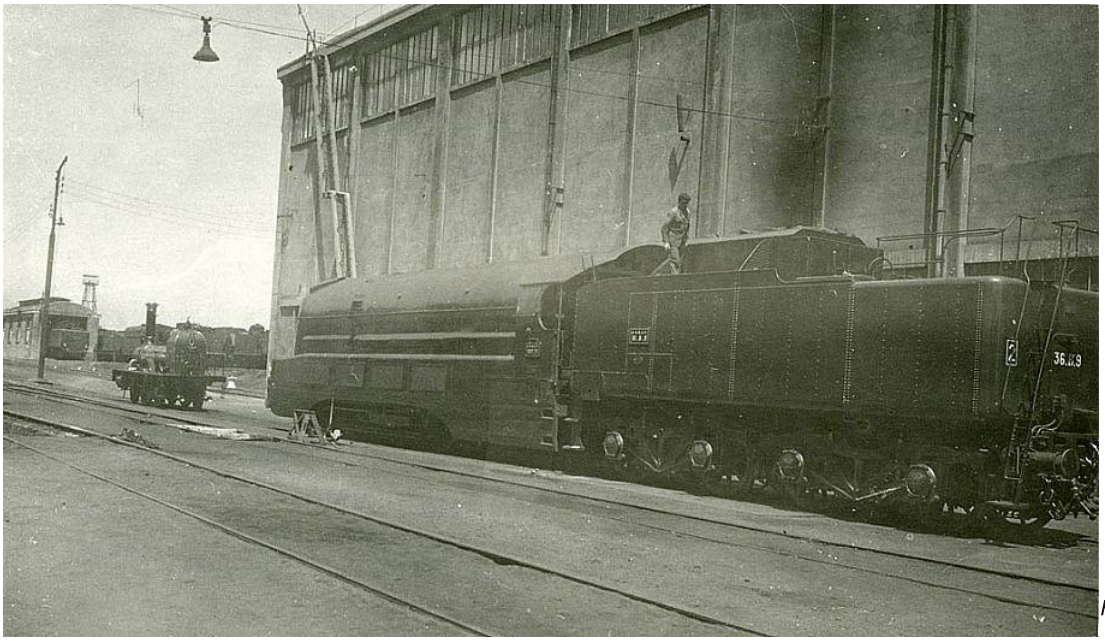


Fig 14. Ateliers d'Oullins

Sources : Wikipédia
Bulletin PLM Novembre 1937
Revue Générale des Chemins de Fer N° 5 septembre-octobre 1943
Revue Générale des Chemins de Fer N° 2 mars- avril 1942

https://translate.googleusercontent.com/translate_c?depth=1&hl=fr&prev=search&rurl=translate.google.fr&sl=en&u=http://www.douglas-self.com/MUSEUM/LOCOLOCO/swissHP/swissHP.htm&usg=ALkJrhgEdM34X7ZIdab27VY2oLro9cm1Iw

G. Quemin

Rappel

Assemblée Générale Ordinaire :

Elle aura lieu le **samedi 26 novembre 2016** à 10h, au pavillon Nord, 232-234, rue Marcel Mérieux (place des Pavillons) Lyon 7ème. L'accueil se fera à partir de 9h30, l'ouverture de l'assemblée est fixée à 10h.
Si vous voulez utiliser les transports en commun, ligne tram T1, station ENS Lyon.

Un repas nous réunira à partir de 13h00 à la Maison Gamboni. Veuillez SVP vous inscrire avant le 15 novembre 2016. Merci.

(Le bulletin d'inscription a été diffusé dans le *Supplément Activités 2016 - 4*)

Journées modélismes

2 et 3 décembre 2016
Les *Journées Internationales du Modélisme Ferroviaire* auront lieu les vendredi et samedi 02 et 03 décembre 2016 de 14h à 18h dans les locaux de l'AFAC Gare de l'Est à Paris.

A l'initiative Européenne du MOROP, la FFMF, le Cercle du Zéro et l'UAICF seront présents.

Compte-rendu du C. A. de l'AFAC Rhône-Alpes, du mardi 13 septembre 2016

Convocation :
Ordre du jour :
-Activités du 2ème semestre, en particulier l'AG
-Cotisation 2017
-Des idées pour 2017
-Participation de la section au patrimoine ferroviaire
-Animation lors des expositions
Je compte sur votre participation. A. Thozet

Présents : Henna Malvigue, Lorie Vagnotti, Alain Thozet, René Margerand, Michel Forissier, François Bernard, Gilles Neyret, Adrien Gondin, Jean-Claude Broussier,, Marc Jullien, Jean-Pierre Petiot, Georges Quemin.

Absents excusés : Jean-Yves Letellier, Jacques Dognin, Bernard Cony, Paul Dubois-Violette.

Le conseil a étudié les activités du second semestre, en particulier l'AG.
Le conseil a mis sur pied des voyages pour 2017.
Le conseil a affiné son projet concernant le poste 1 de Perrache.
Le conseil a émis quelques idées pour animer le stand AFAC dans les manifestations.

À 16h30, plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée.

Jean-Pierre PETIOT

En souvenir de Christianne Mathon

"Alors que le CA était en réunion le mardi 13 Septembre, Christiane MATHON prenait un chemin différent des autres"

Nous ne reverrons plus jamais **Christiane MATHON**, mon amie.

Toujours aimable et souriante malgré un handicap qui l'obligeait à se déplacer difficilement, accompagnée de Bernard DORLEANS qui l'aidait de son mieux.

Elle assistait aux réunions de l'A.F.A.C et participait à certains voyages au cours desquels elle montrait beaucoup de témérité.

Elle reposera dans le petit cimetière de son pays natal, Saint Jean de Muzols qu'elle affectionnait et, là où le train du Vivarais prend son départ …..

Danielle MAUPETIT



Christianne Mathon lors d'un voyage avec le groupe AFAC le 20/11/2010.

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

Publication: 28/10/2016
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° 32
Date de publication:
décembre 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