AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N° 32
2016 / 04
Page 1

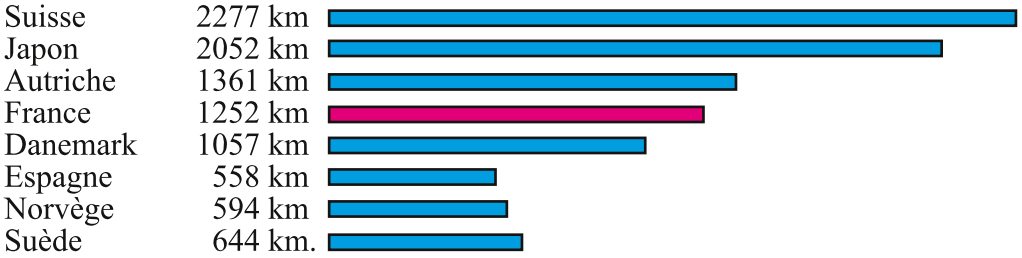
Publication: 14 / 12 / 2016

Le Président et le conseil d'administration de l'AFAC RA vous souhaitent un joyeux Noël et une bonne année 2017.

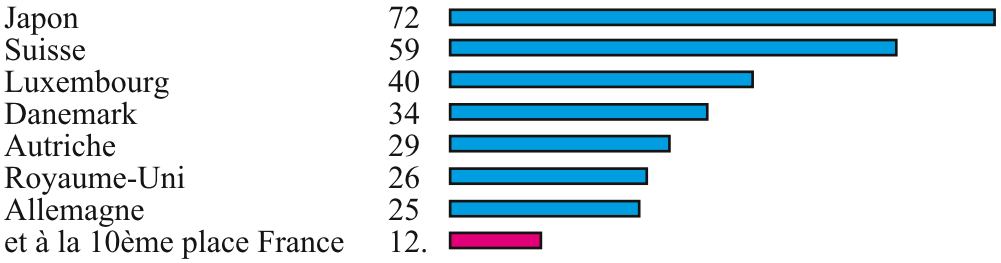
ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT ALAIN THOZET

Libres propos.

Dans un article[1] paru dans « Le Nouvelliste », quotidien publié à Sion (Valais), nous apprenons que les suisses sont les européens qui parcourent le plus de kilomètres en train par an : 2277 km contre 1252 km pour les français.
Le classement mondial s'établit comme suit :



Ce palmarès a été publié par le Service d'Information pour les Transports Publics (LITRA) qui est un organisme situé à Berne[2] . Ce service a exploité les statistiques 2015 de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC).
Un second classement concerne le nombre de voyages par an :



Avec une offre de transport par chemin de fer de qualité, le suisse prend le train malgré un taux de motorisation important : 529 automobiles pour 1000 habitants contre 496 en France. En Suisse nous trouvons un réseau de chemin de fer très dense. Les autorités fédérales ont toujours modernisé le chemin de fer, même à voie métrique. La loi de 1939 (dèjà...) définissait l'aide de la Confédération aux CF privés. Comparons la carte des CF Suisses de 2016 avec celle de 1939; nous trouverons peu de différences. Coté prix du billet, c'est simple. Le choix est très limité. Nous sommes très loin de la loterie pratiquée en France.

Le français fait peu de voyages mais avec un kilométrage non négligeable. Le réseau à grande vitesse a un rôle important dans cette longueur moyenne parcourue. Mais s'il n'existait pas, que resterait-il du chemin de fer en France ? Le réseau de Legrand de 1842 avec le RER parisien. Et c'est tout.

(suite en page 2)

SOMMAIRE

La vie de l'association

Éditorial	1
Compte rendu du CA du 08 / 11 / 2016	2
Compte rendu de l'AG du 26 / 11 / 2016	2
L'AG en images	4

Comptes Rendus et Documents

Grand Train à la Chapelle	6
La 141 R 420 de passage à Lyon	7
Boucle dans les Alpes du Sud - 2eme partie	8
Des Tramways à Porto	13
Une locomotive dans la vitrine..	18
La Micheline électrique	20
Le Musée du chemin de fer de Catalogne	22

Informations diverses

Phototèque	19
Erratum au N° 31	24

Ont participé à ce numéro:

Alain Thozet
Georges Quemin
Jean Pierre Petiot
Michel Forissier
François Charnay
Henna Malvigue
Bernard Cony
Gilles Neyret
Jean Claude Broussier
Roland Racine
René Clavaud
Paul Fourny
P.O. Messner
D. Wannyn

(. . suite de la page 1)

La Déclaration d'utilité publique pour la LN1 Paris – Lyon date du 23 mars 1976. Il est curieux de constater que le TGV est totalement oublié dans le rapport Guillaumat[3,4] publié en 1978. C'est ce rapport qui a généré l'état de délabrement dans lequel se trouvent les chemins de fer en France. Il ne tient pas compte des coûts induits.

Il y eut un petit espoir avec des projets d'investissements financés par l'Ecotaxe. Nous connaissons tous la suite. Mais le Conseil d'État a sommé, le 5 décembre 2016 (C'est tout neuf...), l'exécutif de mettre en place l'écotaxe.

Espérons.

A. Thozet

1 Transmis par Georges Quemin
2 http://www.litra.ch/fr/Willkommen
3 http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/temis/5121/5121_1.pdf
4 http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/temis/5121/5121_2.pdf

Compte-rendu du C A de l'AFAC Rhône-Alpes, du 8 novembre 2016

Convocation
Ordre du jour :
- Préparation de l'AG
- Cotisation 2017
- Les sorties de 2017
- Participation de la section au patrimoine ferroviaire
- Questions diverses.

Je compte sur votre participation.
A. Thozet

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

Le conseil a discuté de l'organisation de l'assemblée générale.
Le conseil a réfléchi à la cotisation 2017
Le conseil a défini les voyages pour 2017.
Le conseil a pris connaissance du compte-rendu du dernier CA du siège.

À 17h00, plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée.

Jean-Pierre PETIOT

Compte-rendu de la 41ème A G de l'AFAC Rhône-Alpes, du 26 novembre 2016

La 41ème Assemblée Générale de la section Rhône-Alpes de l'AFAC s'est tenue le samedi 26 novembre 2016, place des Pavillons, Lyon 7ème arrondissement.
À 10h10 elle est ouverte par le Président, Alain THOZET.
Patrick LAVAL, représente Paris.
Une minute de silence est observée, à la mémoire de personnes disparues au cours de cette année :
- Christianne MATHON.
- Jean ARRIVETZ qui, bien que n'ayant jamais fait partie de l'AFAC, a beaucoup œuvré pour le chemin de fer.

Cette minute de recueillement terminée, la séance débute par un rappel de l'A.G. 2015, tenue à la Maison Ravier.

Les effectifs :

Ils se maintiennent. Pour l'année 2016, il y avait 105 cotisants. Il faut rappeler que les cotisations des conjoints restent acquises à la section Rhône-Alpes.

Rapport d'activités 2016.

L'année a commencé, de façon conviviale, par le tirage des Rois, le samedi 9 janvier.

Les manifestations où l'AFAC avait un stand :
- Expo modélisme de Bourgoin-Jallieu, le 30 janvier 2016.
- Bourse d'échange de l'AMFL à Bron, le 7 février 2016.
- Les 45 ans de « La voie de 38 » à Anse, avec présentation de la machine à vapeur « La Fernande », entièrement construite par les membres.
- Forum des Associations du 7ème, le dimanche 11 septembre, place Jean Macé.
- Bourse de Charbonnières, salle Sainte Luce, le dimanche 23 octobre.

Pour être plus attractif sur notre stand au cours de toutes ces manifestations, la fabrication d'un « réseau-valise » à l'échelle N, aisément transportable, permettrait d'attirer l'attention des enfants et de leurs parents. J-C BROUSSIER et Bernard CONY en ont commencé la réalisation.

Visites :

- En avant-première, l'installation provisoire du réseau MINI-WORLD dans un hangar du quartier de la Soie à Vaulx-en-Velin, le 17 décembre 2015.
- Sur les traces des tramways de l'Ain : Ambérieu- en-Bugey, Nantua, Hauteville, Tenay : le 9 avril 2016, 19 participants.
- Le 28 mai 2016, retour sur les tramways de l'Ain, grâce à M. JOUD, directeur du musée du Cheminot à Ambérieu, qui nous a fait découvrir de nombreux détails sur le tramway dans Ambérieu, (le dépôt du tram, son parcours dans les rues), ainsi que la rotonde SNCF et enfin le Musée.
- Le « Mastrou » le 21 juin, de St Jean de Muzols à Lamaste, avec la locomotive Mallet 403 ; voyage effectuée dans une voiture-salon.

- Exposition « Grand Train », en prélude à la démolition du dépôt de La Chapelle à Paris, le 13 octobre.

Bibliothèque.

Animée par Michel FORISSIER.
Elle regroupe 854 livres ; le scan des couvertures ainsi que la numérisation des sommaires est envisagé, pour permettre de trouver rapidement un ouvrage lié à un sujet particulier. Elle continue à s'enrichir au gré des dons et des legs des adhérents. Il existe aussi 255 vidéos, ainsi que plus de 50 revues, avec des collections souvent complètes et leur sommaire pour 15 d'entre elles ainsi que des documents techniques, articles de journaux, tirés à part etc.
Tous ces documents sont à la disposition des adhérents.

Groupe Histoire des chemins de fer.

Animé par Michel FORISSIER.
Les réunions ont lieu le 3ème mardi du mois, de 18h à 20h00, pour permettre aux gens qui travaillent de participer.
Plusieurs sorties sont envisagées au long de lignes disparues :
La ligne 14, du tramway OTL Oullins-Chaponost, Une visite de reconnaissance est prévue le samedi 3 décembre.
La ligne Marlieux-Chatillon sur Chalaronne dans l'Ain, première voie métrique de France, construite par Alphonse Clément Desormes, déjà initiateur du Dépôt d'Oullins.
Chemin de fer du Cheylas à St Pierre d'Allevard et Allevard dans l'Isère.
Recueil de témoignage et souvenirs sur le train touristique de Meyzieu.

Patrimoine :

Un courrier a été adressé à la SNCF pour la sauvegarde du poste 1 de Perrache, désaffecté. L'AFAC RA pourrait le faire visiter, ce qui serait intéressant pour l'image de l'association auprès des élus et de la SNCF.
Sauvegarde de la Rotonde et de l'atelier de la Mouche.
Une association, présidée par M. Adrien PINON, s'est créée récemment, dont le but est la sauvegarde du dépôt de La Mouche pour l'ouvrir aux habitants du quartier, plutôt que de voir la SNCF le livrer à un promoteur immobilier. La cotisation annuelle est de 5,00 € et il est conseillé aux membres de l'AFAC d'y adhérer. La sauvegarde de la caserne Blandan, devenue Parc Blandan, est un modèle, la Ville ayant été aiguillonnée par une association.
Également à surveiller, les ateliers d'Oullins à La Mulatière. la Halle SERNAM en béton à la Guillotière.

Photothèque :

Intervention de Georges QUEMIN.
La numérisation des collections de photos va débuter avec Roland RACINE et Philippe ANDRO ; des essais ayant déjà été réalisés, avec le pilotage technique d'Yvon BRUMENT. Ceci permettra de retrouver, grâce à l'indexation, les photos ayant trait à un sujet particulier, en permettant la conservation des documents originaux.

La Revue « Chemins de Fer ».

6 numéros par an, avec des articles d'un excellent niveau technique.

Les Échos de la Scaronne.

Le rédacteur est Georges QUEMIN, et Rolando TORRACA signe la mise en page. 4 numéros ont été publiés en 2016, soit un total de 81 pages, avec de 343 photos. 24 personnes ont participé.
Tous les numéros restent disponibles en consultation sur le site de l'AFAC, rubrique section Rhône-Alpes.
Toujours pour la revue, un metteur en page est demandé pour soulager Rolando.
Moyennant un abonnement annuel de 17,00 €, il sera possible d'avoir un exemplaire en couleur sur papier de la revue Les Echos de la Scaronne.

Le site-WEB de l'AFAC.

Il est géré par Yvon BRUMENT.
On constate environ 1000 consultations par mois ; c'est la section Rhône-Alpes qui fournit le plus de mises à jour.

Vote pour le rapport d'activité.

48 présents, 16 représentés, soit 64 sur 105 membres.
Le rapport d'activité est approuvé à l'unanimité.

Bilan financier 2016.

Présenté par Jean-Yves Letellier.
L'année 2016 a été marqué par le paiement à la SNCF des factures de la location du local pour 2014, 2015 et 2016. Le poste local s'élève à 5608 €. Nous avions fait des réserves.
Les détails des comptes sont toujours consultables.

Vote pour ce bilan financier
L'Assemblée Générale approuve à l'unanimité moins une abstention, le bilan financier pour l'exercice 2015-2016, tel qu'il lui a été présenté ci-dessus.
L'Assemblée Générale donne quitus au trésorier pour sa gestion au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2016.

Conseil d'administration.

François BERNARD, Michel. FORISSIER, Marc JULIEN, Lorie VAGNOTTI, qui arrivaient au bout de leurs mandats, sont renouvelés à l'unanimité.
La réélection du président Alain THOZET, à bulletins secrets, donne les résultats suivants :
54 voix pour, 6 bulletins blancs, 1 nul, 1 abstention.
Alain THOZET est réélu au poste de président de l'AFAC Rhône-Alpes.

Prévisions budget 2016-2017 :
(voir tableau page suivante)
Le tableau ci-dessous laisse apparaître un déficit de 830 € pour 2016-2017. Le C.A. a donc décidé une augmentation de 6 € pour la cotisation 2017.

Budget 2016 - 2017			
Dépenses		Recettes	
Loyer	1900 €	Cotisations	1500 €
Assurances	220 €	Voyages	400 €
Divers (Banque..)	500 €	Divers	140 €
Secrétariat	250 €		
Total	2870 €	Total	2040 €
		Déficit	830 €

Intervention de M. Patrick Laval :

Il transmet les salutations de Christophe Keseljevic, nouveau président de l'AFAC. Cette région, où il a des attaches familiales, est chère à son cœur, puisqu'il y a travaillé pendant dix ans dans l'industrie pharmaceutique à Décines. Christophe se souvient également des derniers trams de Lyon et d'une 050 TX du réseau de l'Est Lyonnais. Il souhaite mettre l'AFAC Rhône-Alpes à contribution le moment venu en vue de la préparation d'un colloque international pour les 70 ans du 50 Hz en 2020 à Annecy, avec Rail et Histoire (AHICF) et d'éventuels sponsors. Il faut lancer ça en 2017 pour être prêt dans les temps. Christophe souhaite également que l'AFAC Rhône-Alpes soit associée à la réouverture de la ligne entre Evian et Saint-Gingolph.

Activités programmées pour 2017 :
Vous trouverez tous les détails dans le supplément activités des Échos de la Scaronne

Voyages :
Envisagés :
La ligne Chamonix : en avril-mai ou bien en octobre 2017.
En avril, un samedi, la ligne Grenoble-Gap

Programmés :
Voyage sur le *Räthische Bahn*, du 21 au 24 juin 2017.
Prévoir un budget de 1000 €. Inscriptions définitives début mars.

1er juillet : Lyon-Nîmes-Le Grau du Roi et retour.

23-24 septembre : en Alsace.

Enfin, dans un an, notre association Rhône-Alpes aura **30 ans...** l'occasion d'une A.G. exceptionnelle, le **25 novembre 2017.**

La séance est levée à 12h30, et les membres traversent la rue Marcel Mérieux pour un repas chez « Gamboni ».

Jean-Pierre PETIOT

Souvenirs en images de l'A G du 26 novembre 2016

Photos F. Charnay



1. Assemblée Générale à la Salle du Pavillon Nord, Place des Pavillons, Lyon Gerland





2 et 3. Une partie de l'assistance

Une bonne moitié des membres de l' Association a répondu présent à la convocation.

Les intervenants:



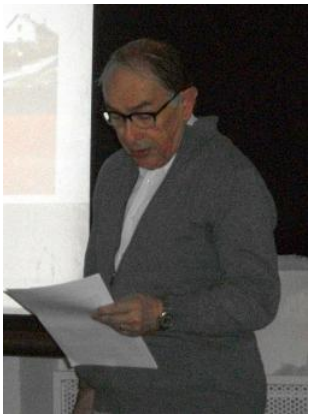
4. A. Thozet Président



5. P. Laval AFAC Paris



6. J.Y. Letellier Trésorier



7. M. Forissier Bibliothèque, Groupe Histoire



8. J.P. Petiot Secrétaire



9. J.C. Broussier Réseaux



13



10. G Quemin, Echos de la Scaronne, Phototèque

Après la partie studieuse de cette Assemblée la restauration avait pour cadre une vieille adresse lyonnaise qui avait l'avantage d'être juste de l'autre côté de la rue.



12



16. Le Cœur du problème qui fait en même temps la réputation de la Maison Gamboni. ►



17



15

« Grand train » à La Chapelle Photos G Neyret

Quelques lyonnais se sont rendus au dépôt de La Chapelle (Paris Nord). Ce dépôt sera bientôt démoli et il a abrité du 30 Avril au 16 Octobre une exposition de matériel appartenant à La Cité du Train de Mulhouse.
En voici quelques images.



Fig 1 Alignement de nez…



Fig 2 BB 9291, BB 20210, BB 63013, BB16113 et BB 26172



Fig 3 & 4 BB 13052 et 230 D9





Fig 5 Le projet de réaménagement.



Fig 6 Une forêt de panneaux

Créé en 1846 pour la maintenance des trains de banlieue, le Dépôt de la Chapelle a fermé définitivement ses portes en 2014. Situé dans le 18ème arrondissement de Paris, ce site est voué au développement d'un projet urbain. Environ 3,7 ha seront destinés à un nouveau quartier mixte faisant la part belle aux espaces verts et à la conservation du patrimoine industriel remarquable. Un programme ferroviaire de reconstitution de 5 voies de remisage de rames occupera les 2 ha restants.

Le nouveau quartier "Ordener-Poissoniers" en quelques chiffres:
- 3,7 hectares
- 500 logements
- 1 crèche, 1 école
- 1 jardin et espaces végétalisés de 7000 m^2

http://www.espacesferroviaires.fr/operation/ordener-poissonniers-o-30

La 141 R 420 de passage à Lyon Perrache.

10 décembre 2016

Photos P.O. Messner, D. Wannyn & Train à Vapeur d'Auvergne

La Fête des Lumières a motivé une course de Clermont-Ferrand à Lyon par Roanne et le tunnel des Sauvages.

Voici quelques images du trajet et du stationnement à Lyon-Perrache, le retour étant prévu de nuit.



1. En route vers Lyon



2. Passage à l'Arbresle



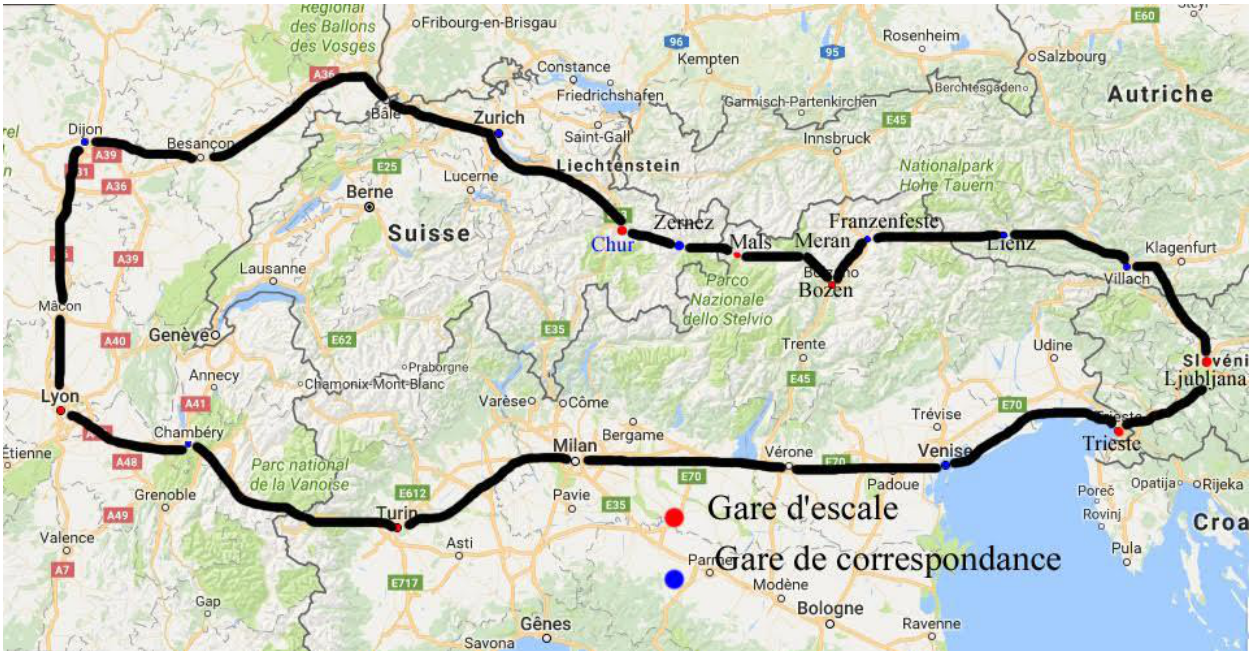
3. L'équipe de conduite





4. et 5. Vapeurs à Lyon Perrache

Une boucle dans les Alpes du sud.
Deuxième partie : Carynthie-Tyrol-Grison



Carte 1.

Arrivée à Villach, je dois imprimer mon billet. Sur Internet j'avais réussi à réserver et à payer de Villach à Bozen, mais les ÖBB[1] insistent pour éditer le ticket. Donc de Ljubljana à Villach, j'ai du l'acheter au guichet, car la SŽ ne vend par sur Internet et si les ÖBB veulent bien vendre, Ljubljana n'est pas une gare autrichienne, même si l'on nomme la ville Laibach ! (Les Slovènes transforment Villach en Beljak).

La Südbahn (SB) a commencé l'exploitation de la Drautalbahn, Maribor -Bleiburg - Klagenfurt –Villach, en 1864. Aujourd'hui la Drautalbahn désigne plutôt la section Bleiburg - Villach - Lienz – Innichen, sous contrôle des ÖBB.

Villach est un important carrefour ferroviaire. Il assure des connexions vers Vienne et Ljubljana et, en direction du nord, par la Tauernbahn, vers Salzburg et Munich. [voir Fig 1 et Fig 2]

(1) Abréviations des noms de compagnies, voir Echos N° 31



Fig 1.



Fig 2.

Je prends donc un train (Bombardier Talent) pour Lienz (au Tyrol-est). [Fig 3]



Fig 3.

Jusqu'à Spittal, c'est la direction de Salzburg et la ligne est à double voie. Ensuite, la ligne est toujours électrifiée mais à voie unique. A Lienz, c'est un Flirt (ETR170) bicourant de Stadler qui prend le relais en principe jusqu'à Franzenfeste. [Voir Fig 4 et 5].



Fig 4.



Fig 5.

Le SAD est le service local ferroviaire du Südtirol [Haut-Adige]. Il assure et finance une grande partie du trafic en coopération ou en compétition avec la FS.

Mais, hélas, prendre un train direct pour Franzenfeste (situé sur la ligne de Brenner), ce n'était pas pour moi ! À Innichen (ou d'ailleurs le courant italien s'impose), il m'a fallu descendre à cause de travaux : Schienenersatzverkehr : substitution par car jusqu'à Bruneck ! Non seulement le car met plus de temps que le train, mais les détours depuis la route principale pour s'arrêter devant la gare, dans chaque petit village, deviennent rapidement énervants. A Bruneck, je retrouve la Pustertalbahn jusqu'à Franzenfeste. La Pustertalbahn, ligne de montagne, fut inaugurée en 1871 et exploitée par la Südbahn (en prolongement de la Drautalbahn). Initialement elle devait assurer la connexion entre Lienz (Tyrol-est) et la capitale du Tyrol, Innsbruck. Le retard pris par le car n'a pas eu de conséquence, car les trains dans le Südtirol sont cadencés à l'heure ou à la demi-heure ! Je pense même avoir rattrapé le train prévu, un IC, mais il existe beaucoup de trains régionaux, eux aussi cadencés. J'arrive donc à Bozen la capitale de la province autonome de Südtirol (Haut-Adige en français, Alto-Adige en italien,).



Fig 6.

Vers le soir, la chaleur étant toujours élevée, prendre le téléphérique me parut une bonne idée. De grandes cabines pour 30 personnes tournant à une fréquence de 4 minutes, vous déposent en 12 minutes à Oberbozen, 950 m plus haut, sur le plateau de Ritten. Le téléphérique mesure 4560 m. de long, ce qui est remarquable. Son état actuel date de 2009 et s'est substitué à une version antérieure de 1966, qui elle-même avait remplacé un chemin de fer à crémaillère, ouvert en 1907. [Voir Fig 6 , 7 et 8.]


Fig 7.

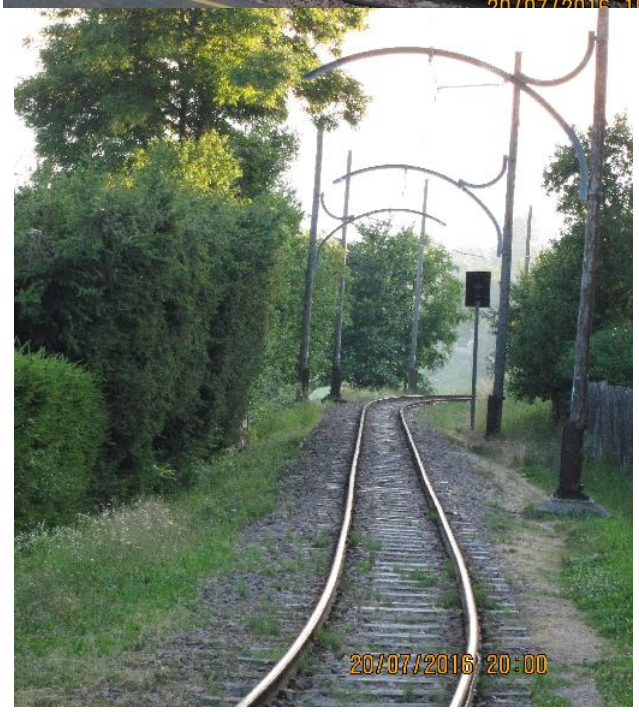


Fig 8.

Au terminus du téléphérique, la section ferroviaire métrique sans crémaillère subsiste sur 6,8 km jusqu'à Klobenstein. Le matériel roulant est constitué en partie de voitures historiques, avec un complément de voitures d'occasion venant de la Trogenerbahn (AB).

Le lendemain, je prends le train pour la ville thermale de Meran, à 32 km . J'y reste une ou deux minutes, le temps de changer de quai pour prendre la Vinschgaubahn menant à Mals, 60 km plus à l'ouest. Cette ligne ouverte en 1906 a été fermée en 1990 après avoir été longtemps délaissée par les autorités italiennes. Pourtant c'est un ingénieur italien qui avait été



Fig 9.

responsable de sa construction comme en atteste la plaque commémorative trouvée dans le musée de Trieste [Fig 9].

Cependant en 2005 la province de Bozen a rétabli la ligne et le SAD est seul responsable de la circulation, avec 12 GTW 2/6 de Stadler, nommés ATR 100 etc. ([voir Fig 10 au terminus de Mals].



Fig 10

Le succès a été fulgurant (aujourd'hui 2 millions de voyageurs par ans !) et l'électrification de la ligne en 25 kV est prévue vers 2019. Les FLIRTs qui roulent sur les autres lignes du Südtirol sont en cours de modification pour le 25 kV (devenant tricourant).

Après une journée passée dans la petite ville de Mals, mon voyage se poursuit en car, un postauto n° 811 de la poste suisse. Avant la guerre 14-18, en 1909, une concession avait été accordée et un projet élaboré en détail pour prolonger le chemin de fer vers Zernez dans les Grisons, en passant par l'Ofenpass (Pass dal Fuorn). Une fois de plus, la guerre a tout bouleversé, mais l'idée a récemment refait surface et il existe des études très poussées. Cependant, les projets actuels comprennent beaucoup de tunnels (jusqu'à 85 %) et les coûts s'élèvent à au moins à un milliard d'euros!

Tout au long des 51 km de la route, le car traverse avec difficulté de petits villages, ainsi que de nombreux virages et des cols, mais le paysage est très intéressant : en effet la partie grisonne est majoritairement située dans un parc naturel. Le car circule toute l'année, même en hiver.

A Zernez on atteint le territoire de la Viafier Retica. Quelques kilomètres plus loin, à Saglians, il faut changer le train, avant de traverser le plus long tunnel à voie métrique du monde (21 km). Au bout de ce tunnel on est presque arrivé à Klosters. Le train continue vers Chur (Coire), en passant par Landquart (mon train s'arrête à toutes les gares.) Le tunnel est très utilisé pour le transport d'automobiles, de la même manière que le service BLS à Kandersteg. À noter que ce tunnel de Vereina propose des trains directs entre Coire et Saint Moritz. Ils sont moins chers que par la ligne de l'Albula, mais l'intérêt touristique n'est pas le même.



Fig 11

A Landquart, où la RhB possède des dépôts et ateliers, la ligne rejoint la voie normale des CFF, s'en écartant de temps en temps de quelques centaine de mètres, avant d'atteindre Coire. [Voir Fig 11].



Fig 12

À propos de Coire, je vous invite à regarder quelques photos supplémentaires de la gare et les trains associés. [Fig 12, 13, 14 et 15.]



Fig 13


Fig 14


Fig 15

Les photos [IMG_16 et 17] se situent à l'extérieur de la gare, car la ligne d'Arosa débute dans les rues de Coire. Le train y circule très lentement mais les caténaires à 11kV (16,7 Hz) sont impressionnantes.

Cette ligne à voie métrique, d'une longueur de 25,7 km, a été ouverte en 1914, avec une alimentation en 2400 V CC qui a duré jusqu'à 1997.



Fig 16



Fig 17

Il a fallu réaliser une multitude d'ouvrages d'art et souvent cette ligne se colle au flanc de la montagne. Le viaduc de Langwies est l'ouvrage le plus remarquable.

Cette ligne accepte des rampes à 60 ‰ et des courbes à rayon de 60 m ; elle rattrape ainsi un dénivelé de 1155 m.[Voir Fig 18, 19, 20 et 1269].



Fig 18



Fig 19



Fig 20



Fig 21

Le matériel roulant inclut également des voitures panoramiques, [Fig 22 prise à la gare d'Arosa].



Fig 22

On trouve tout près le téléphérique pour le Weisshorn (2653 m) que j'avais prévu de prendre. Mais, à cause du mauvais temps, j'ai préféré faire une petite randonnée sur une piste d'écureuils à Maran (1862 m).



Fig 23

Le voyage touche à sa fin, il est temps de quitter Coire en jetant un dernier coup d'œil sur des matériels roulants très différents [Fig 23, 24, 25 et 26].



Fig 24



Fig 26

Le retour s'effectue grâce à une correspondance à Zürich, suivie par deux TGV (via Dijon), mais en parcourant seulement 137 km de LGV sur les 513 km !

Henna Malvigue

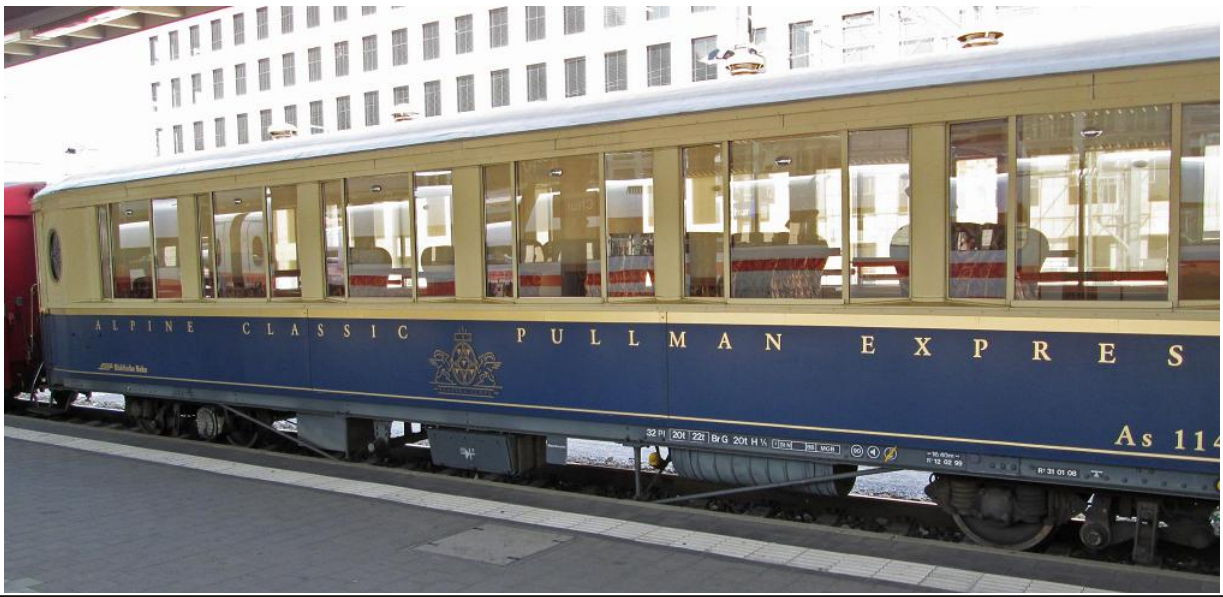


Fig 25

Des tramways à PORTO.



1. Place Batalha en direction de la rue Santa Catarina.

L'histoire du tramway à Porto remonte à 1872 et n'a jamais cessé depuis. Au départ, la traction se fit par des chevaux, puis avec la vapeur et enfin avec la traction électrique qui fut mise en œuvre à partir de 1896. Comme dans la plupart des villes, ce mode de transport connut un fort développement dans la première moitié du XX^{ème} siècle avant de connaître le déclin dans la seconde moitié de cette même période. Il fut remplacé progressivement dès le lendemain de la seconde guerre mondiale par les trolleybus et les autocars.



2. Porto sur la rive nord du Douro vu depuis Vila Nova de Gaia.

Dans la pire époque de la fin des années 1990 le réseau se limitait à la seule ligne 18 reliant Boa-Vista à Infante à l'aide de trois véhicules et une fréquence de 35 minutes.



3. Pont Luis I sur lequel passe la ligne D du métro. Inauguré en 1886, ingénieur Théophile Seyrig, longueur 385 m, corde 172 m, flèche 45 m

Depuis, si le rayon d'action de ces anciens tramways s'est encore réduit, ils bénéficient d'une valorisation à vocation touristique. Le réseau a d'ailleurs été réorganisé en trois courtes lignes qui privilégient la desserte des sites touristiques avec une fréquence de 30 minutes tous les jours de 9h à 19h.

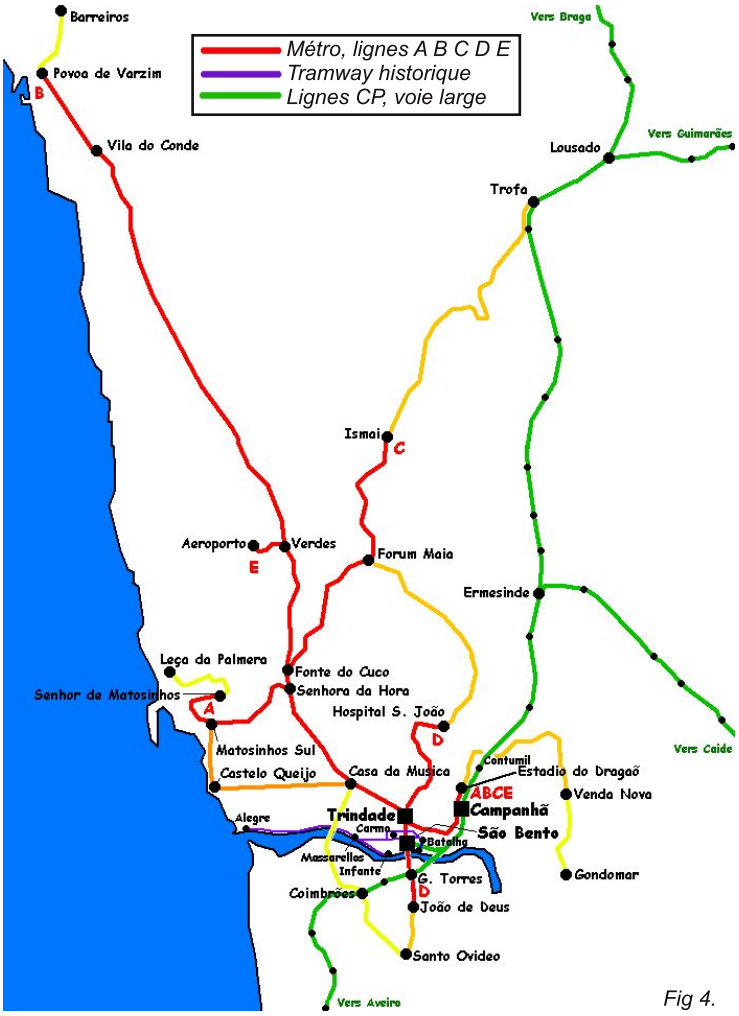


Fig 4.

L'atelier de Massarelos a été réaménagé pour accueillir le Musée des Tramways qui retrace cette histoire. Il est fermé au public depuis novembre 2014 pour raison inconnue ??

1) <u>ANCIENS TRAMWAYS DE PORTO</u> exploités par STCP *Sociedade de Transportes Colectivos do Porto*



5. Tram N° 218 sur la ligne 1, le long du Douro, rue de Sobreiras, Foz.

Actuellement, il reste 3 lignes historiques (1,435 m) 600 volts exploitées par des motrices anciennes sur châssis Brill à 2 essieux principalement dans la série 200 : environ 15 à 20 véhicules sans compter les véhicules du musée qui roulent occasionnellement.

Ligne 1 : Passeio Alegre à **Infante** qui longe le Douro en correspondance à Massarelos avec la ligne 18 site du Musée inauguré en 1992 et qui sert de dépôt.
En projet : les extensions de à Castelo do Queijo ou Matosinhos et de Infante à la gare de São Bento (voir article dédié à cette gare)

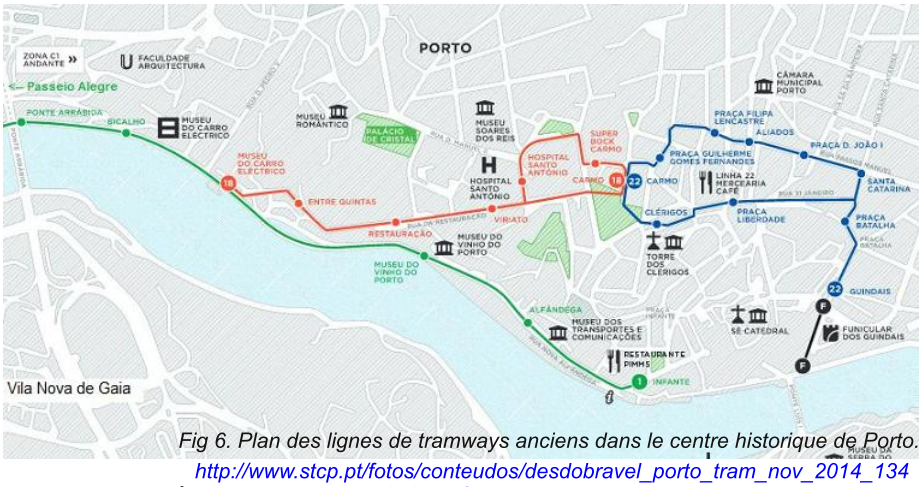


Fig 6. Plan des lignes de tramways anciens dans le centre historique de Porto.
http://www.stcp.pt/fotos/conteudos/desdobravel_porto_tram_nov_2014_134054785355a4dbc6e8889.pdf



7. Tram N° 205 au terminus de la ligne 1, Infante.

Ligne 18 : Massarelos à **Carmo** en correspondance avec les lignes 1 et 22



8. Tram N° 213 sur la ligne 22 à la place Batalha.



9. Tram N° 213 sur la ligne 22 au terminus devant l'église du Carmo.

Ligne 22 : Carmo à **Batalha** en correspondance avec la ligne 18 et également en correspondance avec toutes les lignes de métro et les CP (Chemins de Fer Portugais) en gare de São Bento.



10. Tram N° 220 sur la ligne 22 dans la rue Santa Catarina



11. Tram de la ligne 22 dans la rue Augusto Rosa arrivant au terminus Batalha en correspondance avec le funiculaire des Guindais.



12. Tram N° 220 sur la ligne 22 à la place Batalha, passant devant l'église St Ildefonso.

2) METRO DO PORTO (En fait nouveaux tramways) géré par « Metro do Porto » et dont l'exploitation est confiée depuis avril 2015 à un groupe espagnol : Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) et Moventis.

Ce nouveau réseau comporte 6 lignes (A à F) à voie normale (qui reprennent notamment en direction du Nord d'anciennes lignes à voie métrique des CP - Chemins de Fer Portugais)

Ouvert progressivement de 2002 à 2011, il comporte actuellement 66 km dont seulement 8 km sont en tunnel dans le centre-ville.

Plusieurs projets d'extensions existent.

Matériel roulant : Toutes les rames peuvent rouler en UM (Unités multiples)

72 rames MP 001 à MP 072 de 35 mètres Eurotram construites par ADtranz à partir de 2002 (semblables aux tramways de Strasbourg)



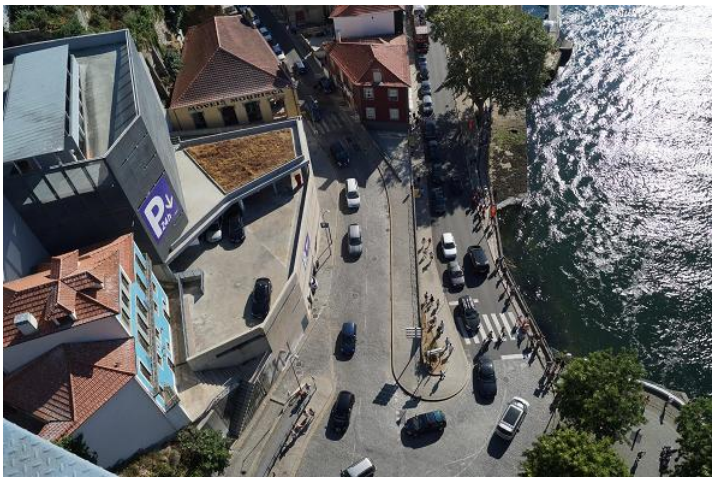
13. Une rame du métro (Eurotram) sur la ligne D va traverser le Douro sur le pont Luis I en direction de Porto.



14. Une rame à la station Jardim do Morro (Vila Nova de Gaia), ligne D.



15. Une rame du métro, ligne D, sur le pont Luis I.



16. Vue plongeante depuis le viaduc sur le Douro.

30 rames MP 101 à MP 130 de 37 mètres Flexity Swift construites par Bombardier de 2008 à 2010.



17. Une rame de la ligne C (Flexity Swift), station Sete Bicas.



18. Une rame de la ligne B, station Senhora da Hora, fin du tronc commun pour les lignes A B C E F; bifurcation de la ligne A.



19. Une rame de la ligne B, station Fonte do Cuco, (tronc commun pour les lignes B et E, bifurcation de la ligne C).

LA GARE DE SÃO BENTO

C'est un peu le pendant de notre gare St Paul à Lyon, car arrivant en plein centre – ville de Porto et en tunnel.

Cette gare est la seconde de Porto, la gare principale située à l'Est de la ville est celle de Porto – Campanhã ouverte en 1875, mais qui est excentrée du centre – ville.

Afin de parvenir à São Bento, il est décidé de construire en 1893 un embranchement depuis la gare de Campanhã comprenant un tunnel, puis à l'air libre, une voie en surplomb au-dessus de la rive droite du fleuve Douro et de nouveau un tunnel pour aller jusqu'à la nouvelle gare.



20. Place Almeida Garrett et la gare São Bento à droite.

Afin de permettre la construction de cette gare, il faut démolir un ancien couvent situé à son futur emplacement.
La gare reprend le nom de cet ancien couvent « São Bento de Avé Maria » [St Benoît].



21. La gare São Bento

L'inauguration d'une gare provisoire a lieu le 8 novembre 1896, et c'est en 1900 qu'à lieu la pose de la première pierre du nouveau bâtiment mais il faudra attendre 1915 pour assister à son inauguration.

L'intérieur du hall est rendu célèbre par les « azulejos » c'est-à-dire les faïences bleues portugaises qui recouvrent ses murs et qui représentent des scènes folkloriques où historiques du Nord Portugal.



22. Intérieur du hall de la gare décoré d'Azulejos.



23. En haut, une frise polychrome représente l'évolution des transports à travers les âges. Sur le mur de droite en haut, une scène d'inspiration ferroviaire.



24. Détail : Arrivée du 1er train au nord du fleuve Douro, de Porto à Braga (XIXème siècle)
Ce panneau représente l'arrivée du train à Braga, le 1er à circuler au nord, en mai 1875. L'artiste Jorge Colaço représente des personnages du Minho et du Douro en costumes régionaux qui attendent le passage du train. (extrait de : "Les panneaux d'Azulejos de la gare de São Bento"*, par Ednilson Leandro PINA FERNANDES, sous la direction du Professeur Dr Luís Alberto Esteves dos Santos Casimiro, Faculté des lettres Université Porto, Département sciences et techniques du patrimoine, Porto 2010. [p. 72, fig. 49]) disponible ci-dessous:*

https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/55773/2/TESEMESEDNILSONFERNANDES000126872.pdf

En août 2011, elle a été élue comme l'une des plus belles gares du monde.

De nos jours, la ligne qui est électrifiée en 25 kV 50 Hz depuis 1965, assure un trafic de banlieue et à moyenne distance vers le Nord et l'Est du pays à l'aide d'automotrices.


Fig 25



Fig 26



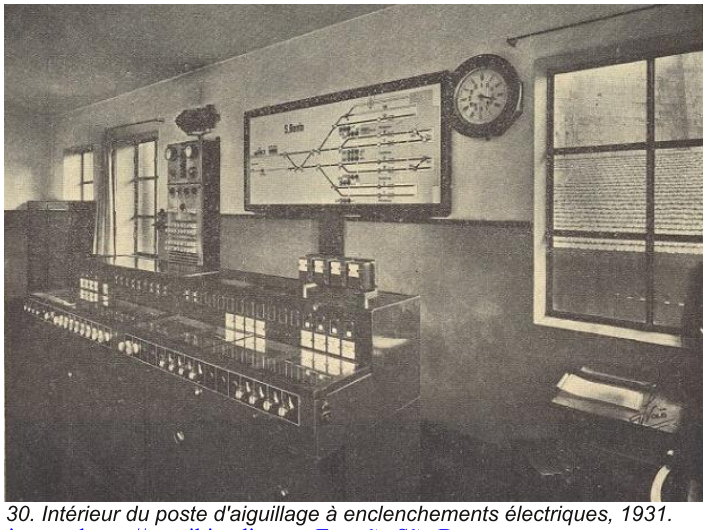
Fig 27


Fig 28.

27 et 28. Rames articulées série UME 3400 (Unité Multiple Électrique) appartenant à l'Unité des Suburbains du Grand Porto.



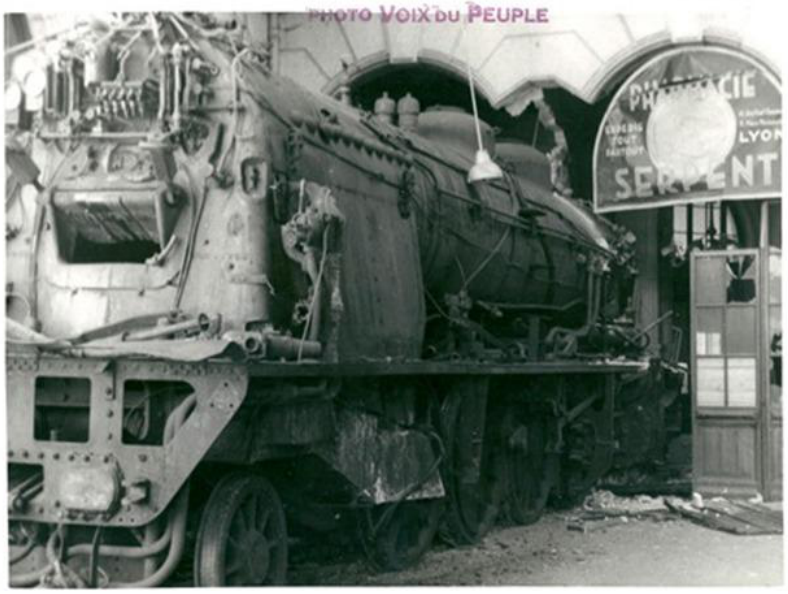
29. Tunnel Dom Carlos I en direction de Porto-Campanhã, et le poste d'aiguillage à droite.


30. Intérieur du poste d'aiguillage à enclenchements électriques, 1931.
image: https://pt.wikipedia.org Estação São Bento


31. Un tram de la ligne 22 descendant la rue Passos Manuel

texte et photos: **Bernard Cony**

Une locomotive dans la vitrine…



Notre ami Roland Racine préparant un livre sur les gares de l'agglomération lyonnaise a trouvé cette photo d'une locomotive ayant éventré le B. V. d'une gare identifiée comme la Gare St Paul à Lyon (à l'aide de la publicité Pharmacie du Serpent) et d'une période : la seconde guerre mondiale.

Plusieurs membres de l'AFAC RA ont fait des recherches pour en savoir plus et c'est J. P. Petiot qui a trouvé après plusieurs séances aux Archives départementales.

A Lyon,
Une locomotive fantôme
défonce la gare Saint-Paul.

Hier, à midi, une locomotive de 85 tonnes, stationnée à Tassin-La-Demi-Lune pour être réparée, rompit subitement l'attelage qui la reliait au convoi dont elle faisait partie, entraînée par la déclivité, se mit à dévaler la ligne jusqu'à la gare Saint-Paul.

La machine folle traversa en trombe la gare de Gorges [sic]-de-Loup, où, malgré l'alerte donnée de poste en poste, il ne fut pas possible de l'aiguiller sur un butoir, puis, franchissant en trombe le tunnel de Loyasse, déboucha à 80 kil. à l'heure dans le « cul de sac » de Saint-Paul , évacué d'urgence.

Bien que les « sabots » aient été posés à la sortie du tunnel, la vitesse acquise restait suffisante pour que le bolide, culbutant un pilier massif, parvienne jusque dans le couloir d'entrée.

Seul un chef de train, qui dut sauter en marche, fut blessé légèrement et, grâce au sang froid des agents de la SNCF, il n'y a pas eu à déplorer d'autres accidents de personne.


LA VOIX DU PEUPLE
QUOTIDIEN D'INFORMATION DE LA RÉGION LYONNAISE DU PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS
1 fr. 50
Soulignant, à l'Assemblée Consultative, la nécessité du renouveau national
le général de Gaulle déclare :
A LYON
Une locomotive fantôme défonce la gare Saint-Paul

Extrait de « La Voix du peuple ».
Samedi 3 et dimanche 4 mars 1945, page 2.
Consulté aux ADR, cote PER 912/3.

Saisie : Jean-Pierre PETIOT

Mais l'histoire ne s'arrête pas là ..

Gaël CHANDIOUX nous a transmis des infos complémentaires de **Xavier PIN** et **Paul FOURNY**.

Comme j'avais dit à Roland, nous avons la chance à l'AMFL d'avoir parmi nous un membre qui a vécu dans la Gare de Saint-Paul, et au moment des faits. Voici donc son récit :

- Bravo, vous avez retrouvé la fameuse photo de la « machine dans la gare Saint Paul ».

Voila : mon père était de service ce jour là. Il a été informé qu'une machine dévalait la voie en direction de Saint Paul.
Origine de cette machine: Elle provenait du dépôt de la gare de Vaise, qui a été bombardé le 26.Mai 1944. il s'en suivit une importante fumée noire qui venait de Vaise et qui dura plusieurs jours..
La SNCF après ce bombardement, a « nettoyé » le dépôt, a récupéré les locomotives sinistrées, en a fait un train et l'a envoyé

pour se garer sur la ligne de Brignais . Dans la pente avant Tassin, la locomotive était raccordée au train par le tender.Sur les cotés du tablier étaient posées les bielles. Sur le tender un agent « serre frein » était en place. Il faut savoir que les locomotives à vapeur « froides » n'avaient pas de frein mécanique. Seul le tender en était équipé. La locomotive « froide » a rompu l'axe qui la reliait au tender certainement détérioré par le bombardement. La machine a commencé à descendre, et le « serre frein » a pris les bielles et les a jetées devant la machine qui les a toutes écartées de son chemin. L'employé a alors sauté en marche ..

Chaque gare voyait passer la machine et prévenait la suivante… c'est ainsi qu'à Gorge de Loup un aiguillage avait été mis en point milieu, mais la machine a tout repoussé et est entrée dans le tunnel. Mon père était donc de service ce jour là. Il reçoit l'information et demande au poste d'envoyer la machine sur cette voie ou elle ferait le moins de mal possible… puis il remonte le quai en direction du tunnel avec le visiteur, et lui demande s'il n'a pas un sabot de frein.. le visiteur lui répond : « oui mais on a pas le droit de s'en servir », « qu'importe dit mon père, allez le chercher »… Muni du sabot, mon père descend du quai et tente de le poser sur le rail, mais il n'est pas assez large … en même temps un grondement vient du tunnel, la machine arrive. Mon père se jette en arrière, la machine prend le sabot et des flammes s'élèvent le long de la machine qui poursuit sa course , arrache le butoir et rentre dans la bâtiment.

Les techniciens ont estimé qu'elle était entrée dans la gare à 90 km/h.Je jouais alors aux billes devant la gare, les gens qui étaient dans la salle des pas perdus croyaient à un attentat et partaient en criant « Salauds ». Puis ils se rendaient chez les commerçants du quartier pour faire épousseter leurs vêtements.

A la maison, dans notre appartement (à coté de l'horloge) le charbon contenu dans le charbonnier s'est répandu dans la cuisine. Ma mère ne brillait pas, car elle pensait qu'il était arrivé un accident de service et que mon père serait puni. Des voisins qui avaient leurs fenêtres du coté des voies avaient vu mon père crier pour faire évacuer les quais, et nous ont dit qu'il était sauf.

Mon père a été récompensé par une prime de 500.FF je crois...

Un grand merci à Paul pour ces précisions.

Xavier PIN, AMFL Lyon - Secrétariat

PHOTOTHEQUE

L'association a reçu les « fonds » légués par les familles de membres décédés ces dernières années. Il y a des centaines, peut-être des milliers de clichés, diapos, cartes postales ou fichiers numériques stockés en boites, disques ou enveloppes.

Plutôt que de les laisser s'abîmer, un petit groupe sous la houlette de Roland Racine et Philippe Andro a entrepris de les numériser et de les recenser.

Un logiciel a été choisi, une méthode a été définie et du matériel (disques durs) acquis.

Il n'est pas nécessaire d'être expert en informatique pour suivre les consignes, on peut s'engager pour quelques dizaines ou centaines de saisies. Vous trouverez ci-dessous quelques exemples de photos du fond « Cochet » …

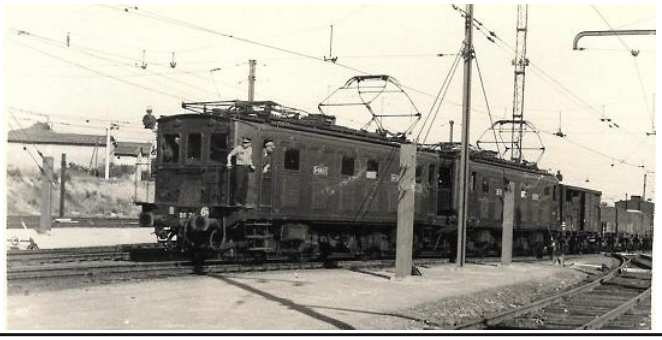
Alors, participez à cette œuvre commune en vous adressant aux responsables des archives ou de la photothèque.

Roland RACINE



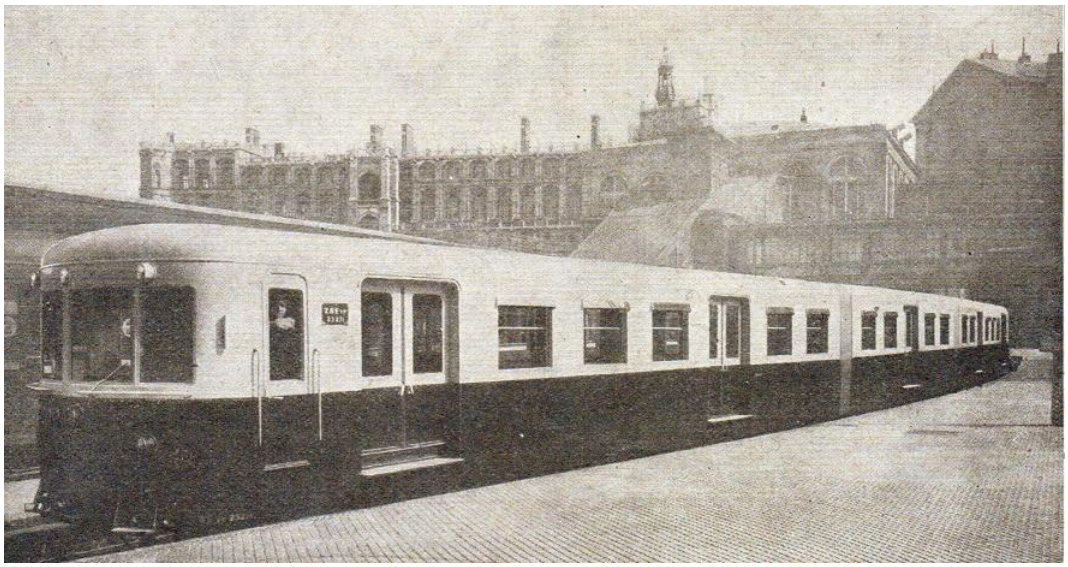






La Micheline électrique…

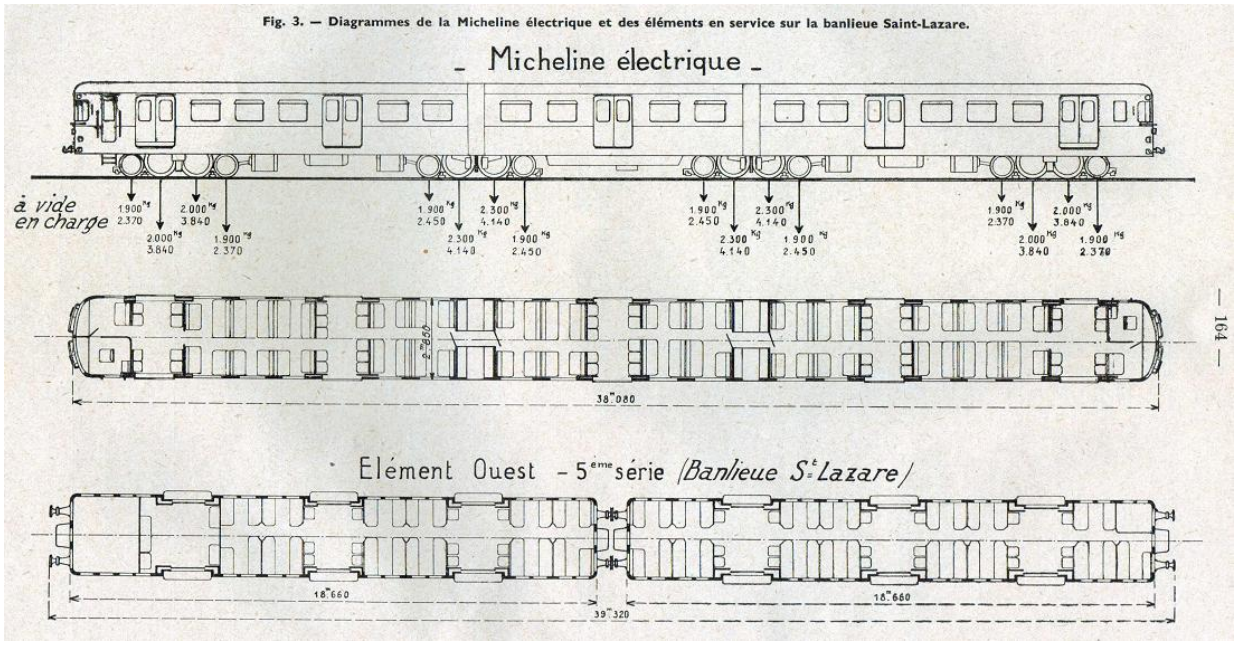
Eh oui, elle a existé mais nous l'avons un peu oubliée…



La Micheline électrique en gare de St-Germain en Laye
Documents RGCF 1941

Ce prototype de la Cie des Chemins de fer de l' État Z 23271 fut construit par Michelin et présenté en gare Saint-Lazare le 27 Mai 1938 (réceptionné par la SNCF).

Automotrice type 1B1' - 1B1' - 1B1' - 1B1', Z 23 271 des Chemins de fer de l'État



Formée de 3 caisses sur 4 boggies pour une masse en charge de 51 tonnes et 32 t a vide, elle pouvait emmener 256 personnes dont 136 assises.

Puissance 4 x 94 ch Longueur 38 m
Vitesse maxi : 115 km/h 0 à 80 km/h en 160 m

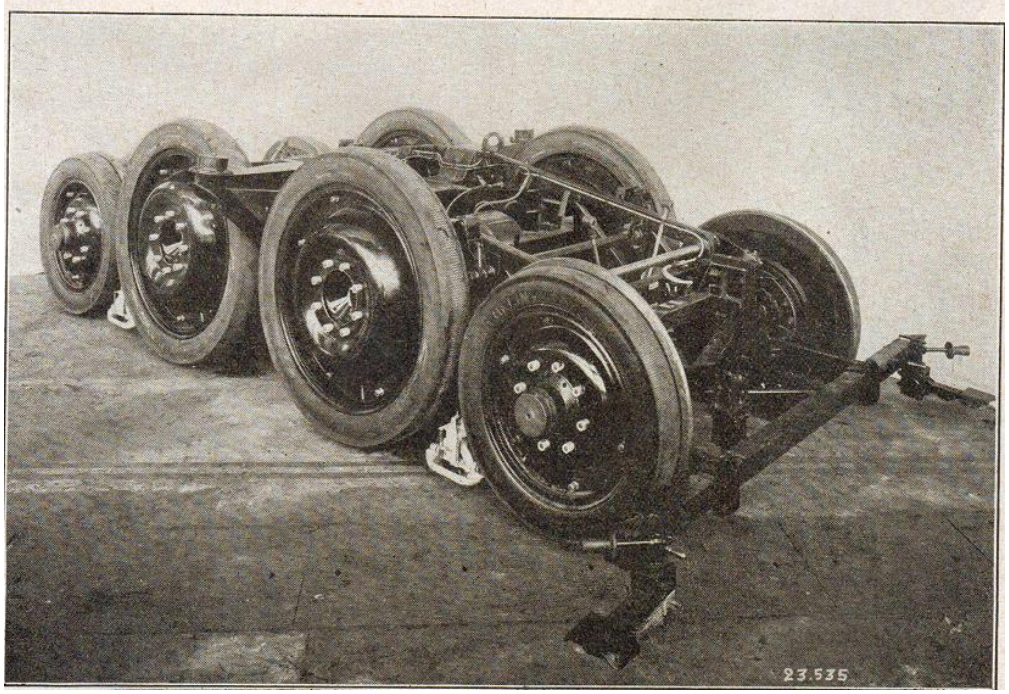
Caractéristiques :

- Absence presque complète de bruit
- Vitesse moyenne entre arrêts séparés de 1065 m : 42 km/h
- Économie énergie 24 % par rapport aux éléments à bandages métal

Construite en 1938, elle a été affectée en Août 1940 à la ligne Pont Cardinet- Auteuil.
Un incendie détruit la caisse centrale et l'appareillage électrique, le 11 Août 1943 à la sortie de la gare d'Auteuil.

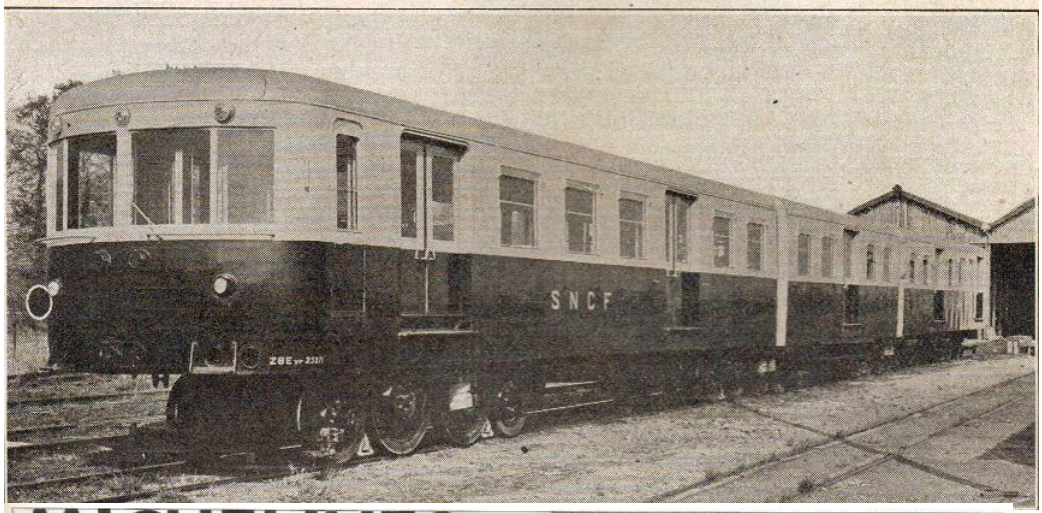
Un lien vers un diaporama : http://www.ppsmania.fr/2016/la-micheline-patagon.pps

Fig. 5. — Bogie



Détail des boggies avec 2 x 4 roues, dont les plus grandes au centre sont sans boudin. Un système de leviers reporte la plus grande partie du poids sur ces roues.

Fig. 2. — La Micheline électrique





Sur le plan didactique, voilà comment on expliquait la conception Michelin: en haut la morphologie de l'autorail de plus de 30 m de long et en bas la « micheline électrique ».

Éléments Revue Générale de Chemins de Fer 1941

G. QUEMIN

Un " riche " Musée près de Barcelone

R. Clavaud

Le **Musée du chemin de fer de la Catalogne** est consacré à l'histoire du chemin de fer de la Catalogne et il se trouve dans la ville de **Vilanova i la Geltru**, juste à côté de la ligne Barcelone- Tarragone



Dans le bâtiment principal, attaché au musée, le visiteur peut trouver une bibliothèque, une collection d'objets relatifs au monde des chemins de fer comme les casquettes, miniatures, machinerie, etc.

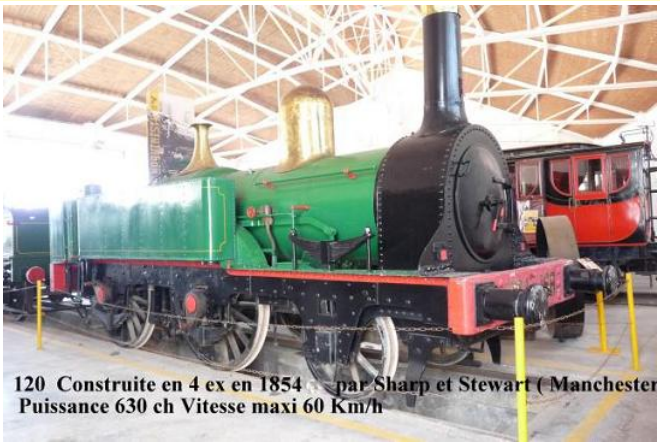


Le musée occupe l'ancien dépôt de locomotives, espace construit à la fin du XIXe siècle, fermé en tant que tel en 1967 pour ouvrir à nouveau comme musée en 1990.

La collection a plus de soixante véhicules de toutes les périodes de l'histoire, de divers pays d'origine et technologies différentes. Il y a 28 locomotives à vapeur dont les plus anciennes datent de la fin du XIXe siècle, y compris la plus ancienne d'Espagne, une 120, et la dernière machine ayant circulé sur le réseau.



Une partie des locomotives vapeurs exposées en extérieur.



La plus ancienne locomotive d'Espagne.



La plus grande série de locomotives vapeur utilisées en Espagne. Elles ont été construites en partie en Angleterre, puis moitié en Angleterre et Espagne, puis entièrement en Espagne.
18 exemplaires ont été conservés sur le territoire espagnol.



Une des plus grosses machines du parc vapeur construite à Barcelone (57 ex)



Locomotive BoBoBo construite aux USA en 1954



Locomotive 2 C C 2 de 1929 construction suisse.



Locomotive de TALGO III construite en Allemagne



Locomotive CoCo de 1928, Euskalduna -Oerlikon



Locomotive de TALGO III



Locomotive ALCO de 1958



Rame TALGO II



Locomotive de TALGO II construite en 1950



Face arrière de la rame TALGO II



◄ *Intérieur du TALGO II*



C'est un petit aperçu des richesses de ce musée et il n'est pas possible de donner plus de renseignements sur chaque type de machine dans le cadre de cet article.

Lors de la projection du diaporama le 17 Décembre 2016, un large panorama sur ces matériels et surtout sur les " TALGO " a été présenté.

Erratum N° 31 Rubrique « Vu cet été »

Les experts l'auront reconnu, celui qui se cachait sous le nom de « Picasso » était en fait le X5845 exploité et entretenu par l'Agrivap, surnommé « la mobylette », autorail unifié U 150 à moteur Renault.





▲ On le reconnaît mieux sous cet angle.

◄ En ce qui concerne « vrai » Picasso le voici et toujours à l'Agrivap.

La rédaction

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

Publication: 14/12/2016
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° 33
Date de publication:
mars 2017

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