AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N° 33
2017 / 01
Page 1

Publication: 03 / 04 / 2017

ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT ALAIN THOZET

Libres propos

Je sais. J'entends certains. Il se répète. Mais en peut-il être autrement ?

La disparition du chemin de fer est-elle inéluctable ?
Aucun fait de l'histoire récente nous incite à penser le contraire.

Exemples : Après de longues années où l'entretien des lignes de chemin de fer a été négligé, des plans de reconstruction ont été mis en place très souvent financés par les régions. Mais parallèlement les trains ont été remplacés par des autocars. Ceux-ci sont beaucoup moins attractifs et à terme la ligne, dotée d'une magnifique voie, fermera. Le Plan Rail Auvergne a permis la modernisation de la ligne de Clermont-Ferrand – Montluçon, mais le Lyon-Bordeaux ne circule plus.

Le non-entretien des lignes hors plan de modernisation a été un excellent motif de fermeture. De nombreuses lignes ne voient plus passer de trains de marchandises qui avaient le mérite, entre autres, de maintenir la voie propre. La qualité des circuits de voie s'est fortement dégradée. Les autorails plus légers ne shuntent plus. Et la desserte est assurée par autocar.
Cette situation présente me rappelle l'histoire de l'éradication des chemins de fer secondaires. Entre les années 30 et les années 60, 99,99 % des lignes ont été détruites. Si le TOD était un chemin de fer mort-né, il est scandaleux d'avoir fermé la ligne Toulon à St Raphaël. Mais le scandale existe ailleurs. Dans tous les cas il a été fait appel au sauveur : l'autocar. Mais il n'a pas résisté longtemps à l'outil qu'il fallait développer : l'automobile. Ce processus a été celui mis en œuvre par Général Motors pour détruire les réseaux de tramways outre-Atlantique[1].

Je suis persuadé que le chemin de fer, en France, a eu un sursis de 30 ans. Dans Wikipédia, la définition de sursis est le suivante :
Le sursis est une mesure probatoire qui sert d'alternative à l'exécution de condamnations fermes. La peine d'un condamné peut être assortie d'un sursis, entraînant la suspension de l'exécution de la peine.

Supposons un instant que le projet ait été abandonné comme le souhaitait le Président Giscard d'Estaing[3]. Dans les années 60, la Datar étudiait l'avenir de la France et elle ne laissait pas de place au chemin de fer. Pour la région lyonnaise, il y avait l'OREAM (Organisme d'étude de l'Aire Métropolitaine Lyon-Grenoble-St Etienne). Dans son schéma des actions dans la 3ème étape (1985-2000)[2] nous voyons les choses suivantes : l'aéroport de Lyon a 3 pistes et les autoroutes ont fleuri ; il existe aussi un développement au niveau portuaire. Mais il n'y a pas de chemin de fer.

Ce schéma est caractéristique de l'état d'esprit des décideurs de l'époque. L'essentiel du transport des voyageurs relève de l'automobile et de l'avion. Mais il en a été autrement. Il faut remercier le Président Pompidou et le Président Chirac d'avoir pris les décisions politiques nécessaires au projet[3].

La fin du sursis est arrivée. Le modèle de société qui se met en place est une copie exacte de celui en vigueur en Amérique du Nord. Le développement des autoroutes a été le remède à la congestion du réseau autoroutier.

(suite en page 2 . .)

SOMMAIRE

La vie de l'association

Éditorial	1
Compte rendu du CA du 10/01 et 14/03 2017	2
Expo AMFL à Bron	2
Tirage des Rois janvier 2017	3

Comptes Rendus et Documents

Electrification en France 25 Hz CA et 3000 V CC	5
Chemin de fer de l'Albret CFTPA	8
Autorails en Ardèche	10
Ligne oubliée Roanne La Clayette	11
Les Tramways de Lille	16
Expo locos à Paris Lyon	19
Rhône Express	22
Le Glacier Express	24

Informations diverses

Publications, 2 livres: 1er Trolleybus et Berliet	23
Souscription pour Autorail Billard	32

Ont participé à ce numéro:

Alain Thozet
Georges Quemin
Jean Pierre Petiot
Michel Forissier
François Charnay
Henna Malvigue
François Bernard
René Clavaud
Yvon Brument
Clément Maron
Philippe Andro
Hervé Quemin
Michel Rousseau
Roland Racine

(. . suite de l'édito de la page 1)

Je pense que la limite a été atteinte au Texas où une autoroute à 26 voies a été construite en 2008. En 2014 elle était saturée[4]. Mais chez nous les projets prospèrent en application de recettes qui sont inefficaces. Le développement d'axes de transport en commun valables (sur rail …) accompagnés de grands parkings construits près des gares serait un placement d'argent public pour l'avenir : *moins de pollution et moins de perte de temps.*

Ce dernier souhait devrait devenir une réalité mais quand ?

1) https://en.wikipedia.org/wiki/General_Motors_streetcar_conspirac
2) Les Charmes de Maggaly par René Waldmann, page 13
3) Contribution à l'histoire du TGV par Jacques Pélissier, RGCF, 10/1996
4) La plus large autoroute du monde est déjà bouchée,Rue69, 06/01/2016

Compte-rendu du C. A. de l'AFAC Rhône-Alpes, du 10 janvier 2017

Convocation :

Ordre du jour :

Activités de 2017
AFAC RA et patrimoine ferroviaire perspective
Questions diverses.

Je compte sur votre participation. A. Thozet

Présents :

François Bernard, Jean-Claude Broussier, Jacques Dognin, Michel Forissier, Jean-Yves Letellier, Henna Malvigue, Gilles Neyret, Jean-Pierre Petiot, Georges Quemin, Alain Thozet.

Absents excusés:

Bernard Cony, Adrien Gondin, Marc Julien, René Margerand, Lorie Vagnotti.

Le conseil a fait le bilan des voyages programmés et a discuté des projets de voyages pour l'automne.
Le conseil a envisagé les différentes actions de AFAC RA concernant le patrimoine.

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

Jean-Pierre PETIOT

Compte-rendu du C. A. de l'AFAC Rhône-Alpes, du 14 mars 2017

Convocation :

Ordre du jour :

Point sur les cotisations.
Activités du 1er semestre.
Activités du 2éme semestre.
Actions de la section pour le patrimoine ferroviaire.
Questions diverses.

Je compte sur votre participation. A. Thozet

Présents :

François Bernard, Jean-Claude Broussier, Jacques Dognin, Michel Forissier, Marc Julien, Jean-Yves Letellier, Henna Malvigue, Gilles Neyret, Jean-Pierre Petiot, Georges Quemin, Alain Thozet, Lorie Vagnotti.

Absents excusés:

Bernard Cony, Adrien Gondin, René Margerand.

Le conseil a fait le bilan des cotisations et des voyages programmés au premier semestre.
Le conseil a discuté des voyages de l'automne et de l'organisation de l'AG.
Le conseil a fait le point sur les actions en direction du patrimoine.
Plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée à 12h15.

Jean-Pierre PETIOT

Bourse de l'AMFL à Bron
5 février 2017

L'AMFL (Association des Modélistes Ferroviaires du Lyonnais) a organisé sa traditionnelle bourse d'échange à Bron le 5 février 2017.

L'Afac Rhône-Alpes a tenu un stand pour se faire connaître et aller à la rencontre des amateurs de chemin de fer.

C'était la dernière édition à Bron ; l'année prochaine la bourse aura lieu à Charbonnières les Bains.



Fig 1. Le stand à la bourse de Bron animé par les membres de l'Afac.

« 7 janvier 2017, Tirage des Rois à l'AFAC Rhône Alpes »

Seuls les courageux ont osé affronter le froid pour se retrouver autour de la brioche et d'un verre ou d'une tasse de café.









C'est l'occasion d'échanger sur des souvenirs ou des projets.





La séance de projections a résumé les activités de l'année 2016.





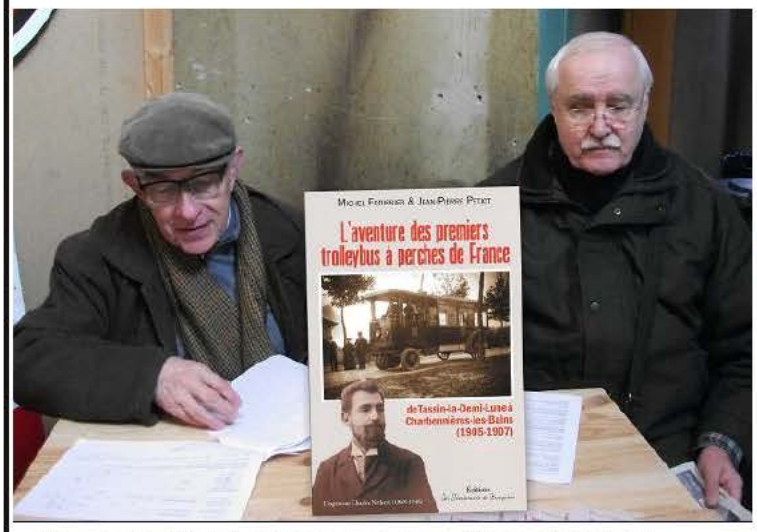




La brioche, accueillie avec le sourire et accompagnée d'un café ou d'un verre, vient réchauffer l'atmosphère.









Nos amis Michel Forissier et Jean Pierre Petiot ont dédicacé les premiers exemplaires de leur livre consacré à l'ingénieur NITHARD…

Photos M. Rousseau, R. Clavaud et F. Charnay

Les deux oubliés de l'électrification ferroviaire en France: 25 Hz CA et 3000 V CC

H. Malvigue

En France, sur les deux premiers essais d'électrification, en dehors des métros ou des lignes suburbaines, on constate d'étonnantes particularités.

Pour la ligne Cannes – Grasse, le PLM avait établi en 1909 une électrification partielle en courant alternatif fourni par le réseau local EELM (Énergie Électrique du Littoral Méditerranéen). Une locomotive neuve, avec une nouvelle conception électro-électrique, fut commandée à la société suisse Alioth. Le courant alternatif de la caténaire était utilisé en passant par un transformateur pour faire tourner un moteur électrique entraînant une dynamo. Le courant continu ainsi produit faisait tourner les moteurs de traction (moteur série à collecteur). (Donc comme pour une locomotive diesel-électrique).

Cette solution qui ressemble à une usine à gaz n'est pas unique mais elle n'a jamais été retenue (trop lourde, trop coûteuse, trop compliquée).

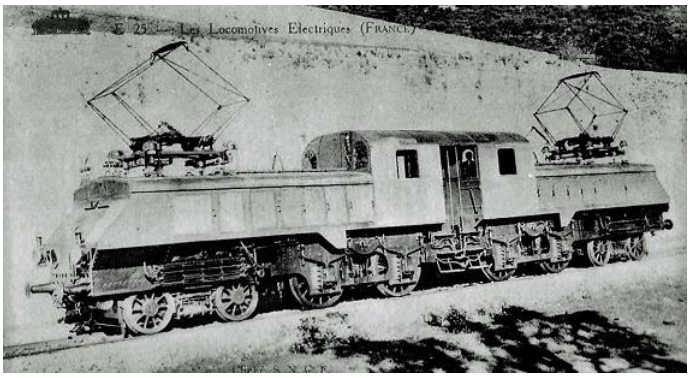


Fig 1 La locomotive d'essai du PLM

Pour la ligne de démonstration de la Compagnie du MIDI, en 1911, Perpignan – Villefranche-de-Conflent, la solution technique était autre. Passant par le transfo, le courant alternatif à 16 2/3 Hz est fourni directement au moteur à collecteur de traction. Le 16 2/3Hz était produit par un convertisseur à partir du réseau local.

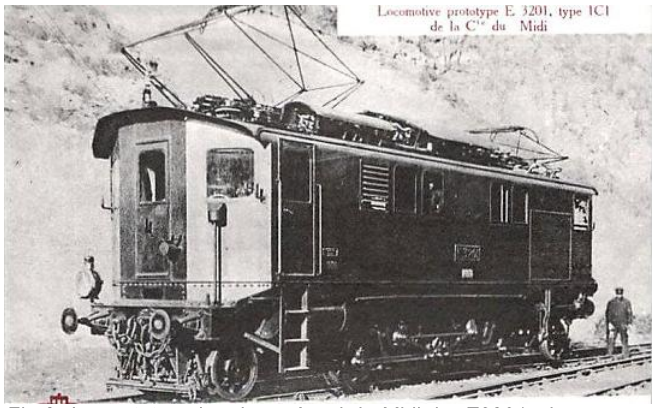


Fig 2 Le prototype le mieux réussi du Midi, la E3201 de Westinghouse qui a servi jusqu'en 1959 SNCF 1C1 3901

Cependant, dans ces deux cas, le réseau local n'était pas à 50 Hz mais à 25 Hz.

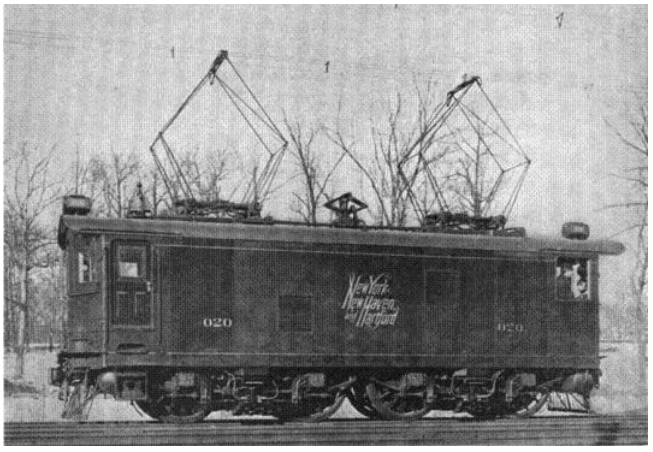


Fig 3 : New Haven EP 1 1907



Fig 4: Locomotive tricourant AEM7 de construction ASEA-EMD servant AMTRAK (North East Corridor / New Haven) Elles viennent d'être retirées du service.

La question se pose donc pourquoi n'avoir pas fourni ce courant directement à un moteur de traction ? Cela était tout à fait possible, comme les lignes de New Haven et Mariazell le montraient et le montrent encore aujourd'hui (à partir respectivement de 1907 et de 1911).

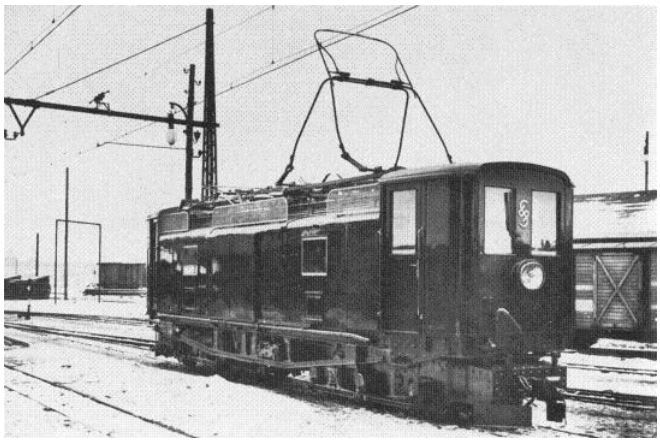


Fig 5: Mariazellerbahn en 1911



Fig 6 :Mariazell 1999

Notons également, la ligne Rotterdam-La Haye (1908), Hamburg Blankensee (1906/08), une ligne suburbaine de Londres (1909), le réseau départemental de Haute-Vienne (1911) et la ligne d'Arles-sur-Tech (1912).



Fig 7: C.F. de la Haute Vienne

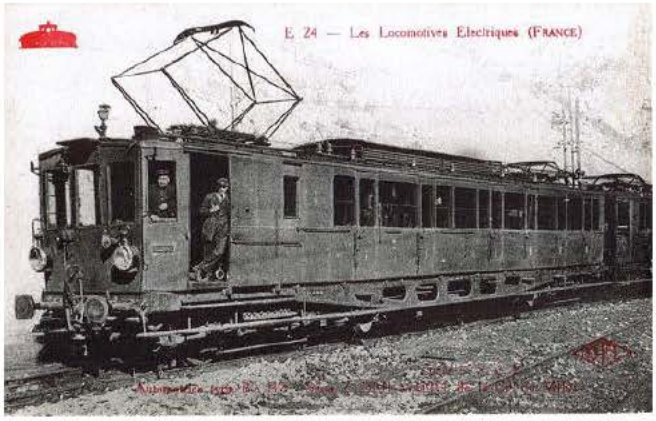


Fig 8 : une des trente automotrices E ABD construites en 1914 pour le MIDI ; 14 étaient laissées en 16 2/3 Hz et ont continué jusqu'en 1971. Numérotation SNCF Z49xx

Ces deux lignes ont bien montré la faisabilité technique, mais le PLM n'a pas souhaité poursuivre. Par contre le MIDI lançait un large programme pour l'électrification de tout le réseau pyrénéen, incluant la construction de centrales électriques, de barrages etc..
En 1920 cinq lignes étaient en fonction (228 km). Cependant la guerre avait ralenti le programme mais avait également clairement montré l'intérêt de l'électrification (vu la pénurie de charbon). Il devenait également évident qu'un réseau de



Fig 9 : La Z 4909 échouée à Limoges. En attendant d'être restaurée pour transfert à Mulhouse, mais le financement manque.



Fig 10 : Modèle de E ABD 5

distribution de courant alternatif à haute tension était nécessaire.

Pour le réseau général de distribution d'électricité, la fréquence de 50 Hz a été imposée selon un décret du 1er avril 1918. Il faut rappeler qu'à ce moment l'électrification de la France était loin d'être terminée et qu'une large partie du Sud de la France était à 25 Hz. La majorité de Paris était à 42 ou 25 Hz et Nice et Monaco à 42 Hz. Le courant continu 110/220V était également très répandu dans les villes par exemple à Lyon. En tous cas, un tel changement ne se fait pas en un jour. Les dernières conversions de EELM eurent lieu en 1948 et pour la France entière en décembre 1957.

Par la suite, le décret ministériel du 29 août 1920, suivant les recommandations d'une commission technique, imposa l'utilisation de courant continu pour toute électrification ferroviaire. Les réseaux PLM, MIDI, PO et État étaient concernés. Pour des raisons militaires aucune électrification du Nord ou Est de la France n'était envisagée ! La tension fut fixée à 1500 V avec une faible possibilité pour le 3000 V. (Voir plus loin)

Avant tout commentaire, on doit noter qu il est plus simple d'évaluer une quelconque décision des années après, même en se basant seulement sur les faits connus à la date concernée. Il est également vrai que la meilleure solution technique ne l'emporte pas facilement sur des considérations politiques, personnelles ou commerciales.

Pourtant il est consternant d'apprendre que le MIDI n'avait pas de représentant direct dans la commission d'évaluation ! Le seul réseau ayant une expérience était mis à l'écart bien qu'il ait réussi à mettre en route une toute nouvelle technique avec tous les risques ! (Comme ses confrères suisses BLS et RhB).

Le 16 2/3 Hz était décrit comme une technique allemande donc à proscrire ! Il était également suisse et avec 25 Hz, plutôt américain, la compatibilité directe avec l'Allemagne aurait été évitée. De plus, le souhait d'utiliser le courant industriel pouvait se faire avec le 25 Hz, qui était déjà répandu en France méridionale et parce que l'électrification ne concernait que la partie Sud de la France.
Éviter un double réseau de distribution était donc possible. D'ailleurs, il faut bien noter que l' Autriche, la Suisse et l'Allemagne ont persisté avec un réseau séparé. et que le réseau spécifique SNCF n'est pas d'une taille négligeable ! Sinon la conversion 50 Hz à 16 2/3 Hz ou à 25 Hz n'est pas plus compliquée que de 50 Hz à 1500 V CC. (utilisé en Suède, Norvège et dans l'ancienne RDA)

Avec le courant alternatif à haute tension > 10 kV, les caténaires sont plus légères et le nombre de sous-stations est fortement diminué par rapport au 1500 V CC. L'interférence avec les lignes téléphonique pour le monophasé semble déjà avoir été maîtrisé par le MIDI (cette discussion revint rapidement avec les redresseurs et plus tard avec les locos à thyristor)

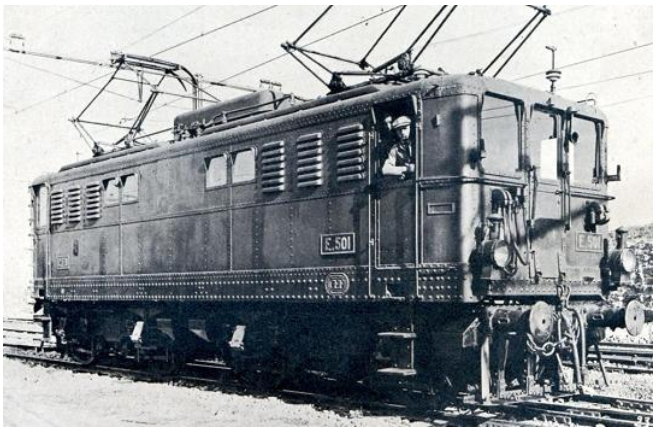


Fig 12 : ONCF E501

Pourtant une autre solution était connue depuis le milieu des années trente mais il a fallu beaucoup de tâtonnement technique avant de fixer la chaîne de traction à partir de 20/25 kV 50 Hz. Le combat de Louis Armand contre les « Parodiens » n'a pas été facile.

En conclusion.

Il se confirme qu'une décision technique pourrait avoir des répercussions à très long terme mais aussi qu'elle dépend étroitement de la connaissance et les opinions personnelles des décideurs.
Les producteurs de cuivre et les petits oiseaux peuvent encore aujourd'hui se réjouir. *

* (La section des fils de contact pour la Maurienne dépasse 700 mm² et déjà en 1952 l'alimentation pour Paris-Lyon était à 975 mm². C'est presque le troisième rail aérien !)

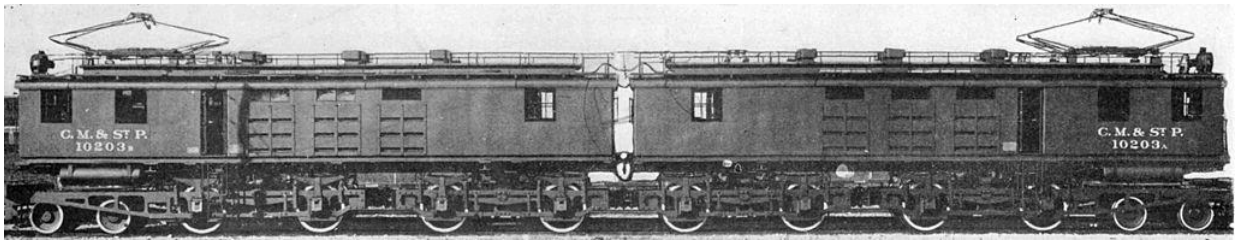


Fig 11 : Milwaukee Railroad EF-1 en 3000 V en 1915

La Tension ! Pourquoi 1500 au lieu de 3000 V ? La commission d'étude a été très impressionnée par la ligne de Chicago-Milwaukee ; 705 km électrifiés en 3000 V. Cependant, elle se contente de recommander 1500 V, s'inspirant d'une autre ligne visitée dans le Nord de l'Angleterre.

Notons que la ligne de La Mure était électrifiée depuis 1906 (totalement depuis 1912) en 2400 V.

Encore plus étonnant, la ligne Paris-Vierzon électrifiée (1500 V) fut ouverte en décembre 1926 mais déjà en 1925 l'électrification des chemins de fer du Maroc avait été décidée en 3000 V et les premières locomotives E500 roulaient dès 1926.

L'erreur du 1500 V était rapidement perçue mais l'électrification a continué selon le plan de Parodi, avec Paris –Lyon (1952), Lyon –Marseille (1958), Lyon-Nîmes (1979) et encore d'autres.



Fig 13: Locomotive de fret 2ES10 de RZD, 8,4MW sous 3000V. Construite par Sinara Siemens à partir de 2011

Mes sources pour cet article sont des recherches sur Internet et surtout des publications dans la revue « Chemin de fer » n° 429, 430 433 et 481 (auteurs: Aimé Conseil †, André Gache † et MM Christophe Keseljevic et Yves Machefert-Tassin que je remercie).

Ballade dans le Sud-Ouest sur le chemin fer touristique de l'Albret (CFTPA)

Ph Andro

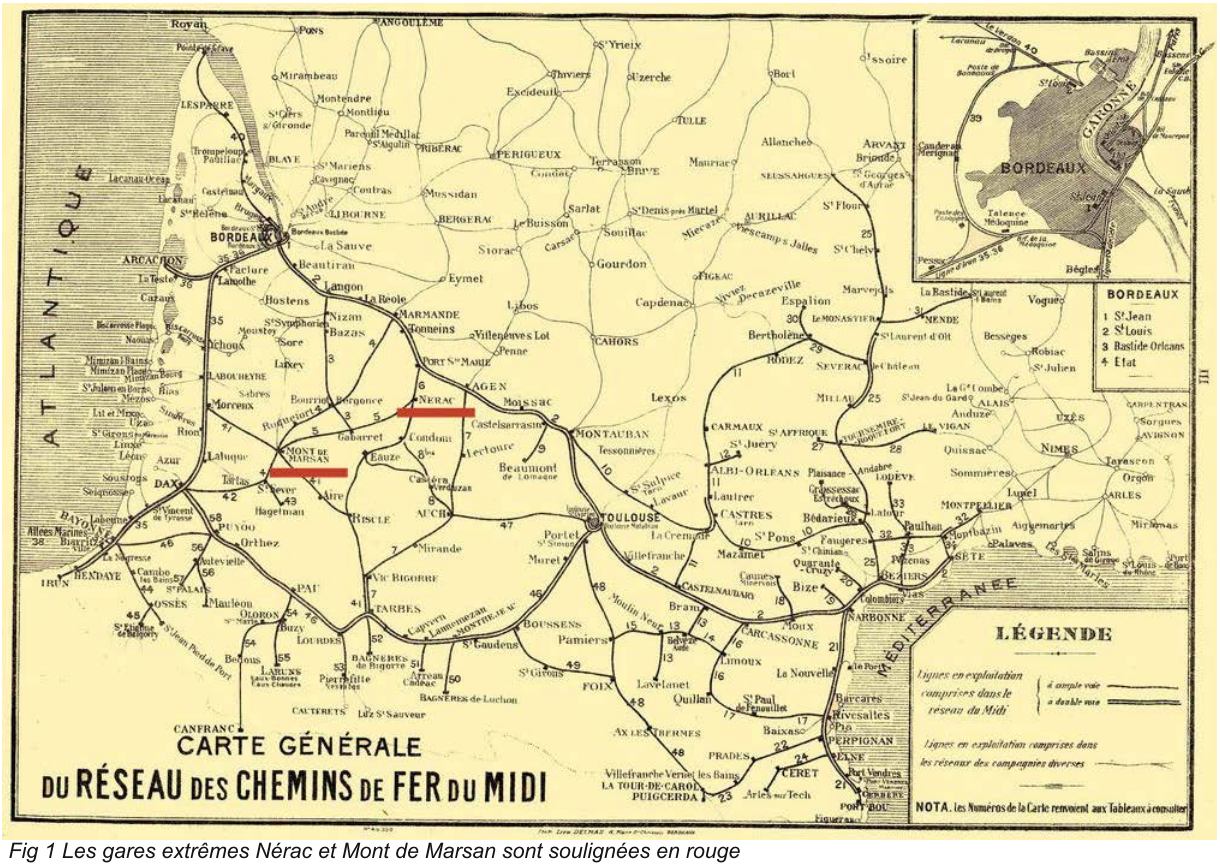


Fig 1 Les gares extrêmes Nérac et Mont de Marsan sont soulignées en rouge

L' histoire

Ce chemin de fer touristique circule sur 13km de l'ancienne ligne Nérac à Mont de Marsan. Il relie Nérac charmante citée du Lot et Garonne (7085 habitants) et Mézin (1578 habitants) au cœur de la Gascogne et aux confins des départements du Lot et Garonne, du Gers, et des Landes. *(Fig 1)*



Fig 2 La gare de Nérac

La ligne démarre donc de Nérac (Fig 2), qui se trouve situé, sur la ligne SNCF Port-Ste Marie à Condom et qui fût inaugurée en 1880 par les chemins de fer du Midi puis prolongée jusqu'à Eauze en 1888 et enfin à Riscle en 1893.

En 1881 dans le cadre du plan Freycinet, la compagnie du midi réalise des études pour l'établissement d'une **ligne Nérac à Mézin** qui sera terminée en 1889 après des financements qui auront été longs à réunir et enfin prolongée jusqu'à Mont de Marsan (Landes) en Décembre 1897.

Début 1890 a lieu la réception d'achèvement des travaux. Le 22 Juin de la même année Armand Fallières ministre de la justice et enfant de Mézin (Futur président de la République) aux côtés de Yves Guyot ministre des travaux publics sont accueillis à Nérac puis se rendent à Mézin afin de procéder à son inauguration.

Dix trains circulaient quotidiennement sur la ligne mais, celle-ci est fermée au trafic voyageurs à la création de la SNCF et aux marchandises en 2007. La gare de Nérac disposait d'un grand bâtiment voyageurs équipé d'une marquise couvrant trois voies, d'une halle à marchandises, une annexe traction, remise à locomotives à une voie, château d'eau, lampisterie, pont tournant de 14m et deux voies de garage.

Aujourd'hui il ne subsiste que le BV et la remise en assez bon état général. La gare de Mézin était plus petite avec bâtiment à trois portes et halles à marchandises.

Le train touristique

En 2004 Francis Combes crée le train touristique de L'Albret et le 24 Avril de la même année, le premier train circule entre Nérac et Mézin. Mais en 2007 suite à l'arrêt d'exploitation de la ligne par la SNCF et son manque d'entretien, l'existence du train touristique est remise en question.

Un montage financier de différents partenaires (CG du Lot et Garonne, ville de Mézin, commune de Nérac, communauté des communes des côteaux du Val d'Albret, communauté des communes du Mézinais et celle du Val

d'Albret, l'exploitant) permet la réalisation des travaux indispensables à son exploitation par RFF.
En Mai 2013 l'exploitation cesse et le chemin de fer est vendu puis racheté pour redémarrer en 2015.

Le matériel roulant dont il dispose est le suivant :
-Une draisine DU65 ex SNCF *(Fig 3)*



Fig 3 Draisine DU 65

-Un locotracteur Y6500 (6546) (Fig 4)



Fig 4 locotracteur Y 6500

-Une machine à vapeur 030TU, ex Transportation Corps US Army puis SNCF et après avoir fait un petit tour dans les Balkans, dans l'industrie, a circulé sur le chemin de fer des Alpilles puis sur celui de Martel dans le Lot. *(Fig 5)*



Fig 5 Locomotive 030 TU

-Quatre voitures à plate-forme ouverte *(Fig 6 & 7)*





Fig 6 & 7 Voitures à plate-forme ouverte

-Deux voitures baladeuses ouvertes construites sur la base de wagons couverts.



Fig 8 un rescapé du service marchandises

L'exploitation touristique

La saison 2016 a duré du 10 Avril au 30 Octobre.
Le trajet s'effectuant en 2h05 A-R

- Deux trains par jour circulaient en Avril, Mai, Juin, Septembre, Octobre.(basse saison)

- Trois trains du 10/07 au 31/08. (haute saison)
En basse saison :
Départs de Nérac à 10h30 ou 15h00; arrivée une heure plus tard à Mézin avec pause d'un quart d'heure et retours à Nérac soit à 12h35 ou 17h05

En haute saison :
Départs de Nérac à 10h30, 14h30 ou 16h50 arrivée une heure plus tard à Mézin avec pause d'un quart d'heure et retours à Nérac soit à 12h35, 16h35, ou 18h55.

Un peu de géographie...

Nérac, petit hameau fortifié connaîtra une croissance tranquille jusqu'au XVIe siècle. Il devient alors la possession des seigneurs d'Albret et de Navarre, auparavant installés dans le Béarn. Cette puissante famille apprécie beaucoup Nérac et s'y installe pendant de longues périodes.



Fig 9 La Baïse à Nérac

Le petit château est étendu, des parcs sont créés. La cité garde aujourd'hui de nombreuses traces de cette période faste (l'aile renaissance du château où vous pourrez visiter le musée archéologique, les jardins le long de la Baïse, (*Fig 9)* les belles demeures, le vieux pont...). Vous aurez beaucoup de plaisir à découvrir ce patrimoine, à vous balader le long de la rivière ou à rêver le temps d'une promenade en bateau.

Mézin est un bourg ancien fondé sur un petit éperon rocheux, probablement habité avant le début de notre ère. Aujourd'hui, la visite de Mézin est assez agréable. Certains endroits offrent une atmosphère médiévale, *(Fig 10)* notamment autour de l'église fortifiée (du XIe siècle) et de la place principale qui présente de belles arcades.

Il ne faut pas non plus hésiter à se promener dans les petites ruelles et à profiter des panoramas qui s'offrent sur la campagne d'Albret.

Le musée de bouchon et du liège vous éclairera sur cette activité qui fut si importante pour la région et ses habitants.



Fig 10 Mézin: les fortifications

Les autorails « corses » en Ardèche.

Clément Maron



Libérés des tâches de l'exploitation quotidienne depuis la fin de la saison d'été, nos amis du Chemin de Fer du Vivarais ont travaillé dur sur les X5000, dont ils avaient pris possession en janvier 2016. Après la mécanique et l'électricité, ce sont les caisses qui ont été rajeunies. Le 5002 arborait une peinture éclatante dès la fin octobre et le 5001 a suivi deux mois plus tard, car sa tôlerie a nécessité plus de soins. La livrée rouge rubis et gris perle, dont la découpe volontairement « classique » rappelle celle des ABH jusqu'aux années 1970, a été choisie pour que ces engins s'accordent avec les autorails Billard du cru. Pour voyager en X5000 (et, aussi, en train à vapeur) : rendez-vous en Ardèche, dès le retour du printemps !

Pour voir les premiers tours de roues ….
https://www.youtube.com/watch?v=28mxbEplC6Q

La lettre du mastrou N° 75
Cercle Ferroviaire Corse N° 13



Une remorque « pilote » est attendue.



Lignes oubliées : Roanne (le Coteau) à La Clayette

G Quemin

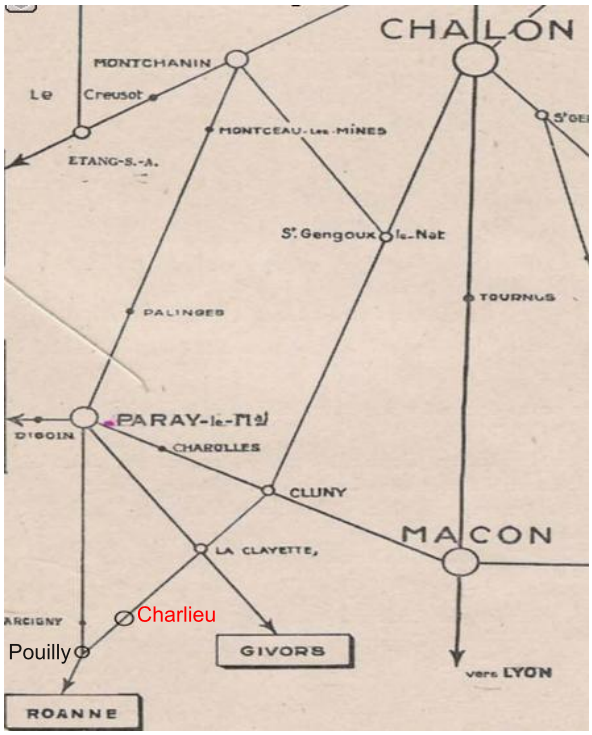


Fig 1. Située au bas de cette carte, la section Roanne - La Clayette fait partie de la ligne Chalon sur Saône - Roanne ouverte par tronçons au 19ème siècle.

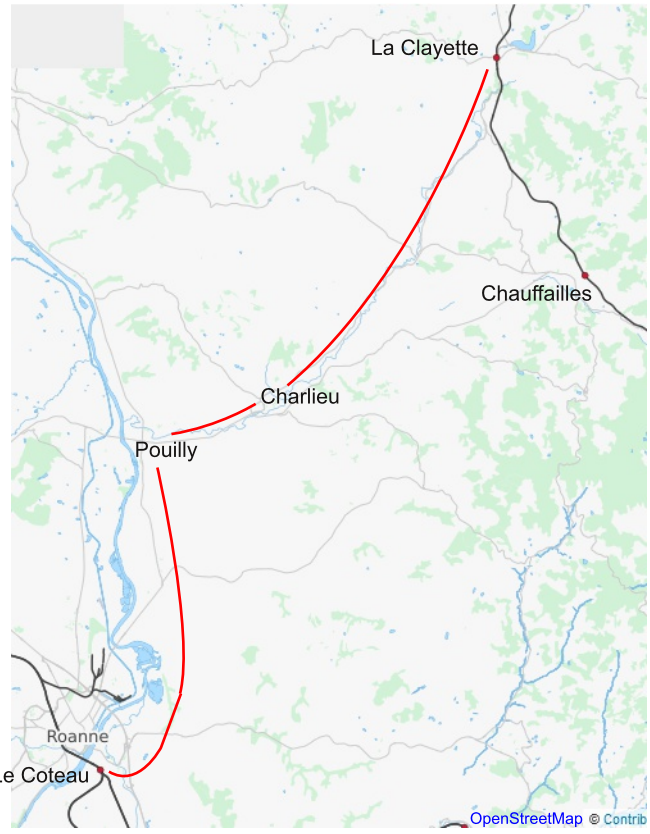


Fig 2

En partant de Roanne et en voie unique, elle est en tronc commun avec les lignes vers St Etienne et Lyon (par les Sauvages) jusqu'à la gare du Coteau. Après avoir quitté ces deux lignes elle se sépare de la ligne vers Paray le Monial (par Marcigny) à Pouilly sous Charlieu. Ensuite elle quitte la Loire à St Denis de Cabanes pour se déployer en Saône et Loire jusqu'à La Clayette où elle rejoint la ligne venant de Lyon par Claveisolles. Elle a vu au maximum 5 AR par jour.

Section Le Coteau – Pouilly sous Charlieu

Ouverte en 1882 jusqu'à Paray, elle ferme en 1990.



Fig 3 La Gare du Coteau



Fig 4 Le Coteau Au fond à droite direction St Etienne, à gauche direction Lyon et Pouilly.

Elle dessert Vougy.



Fig 5 La Gare de Vougy

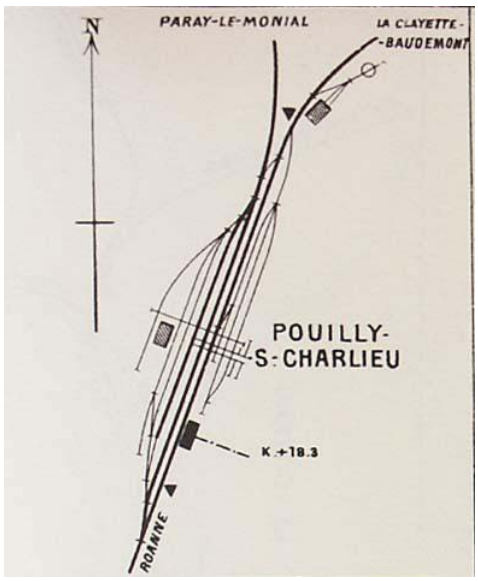


Fig 6 Schéma de la gare de Pouilly.

La gare de Pouilly sous Charlieu, gare de Bifurcation a fonctionné jusqu'en 2005 date de la fermeture de la ligne vers le Coteau. La ligne vers Paray a été fermée en 1954.



Fig 7 La gare de Pouilly sous Charlieu

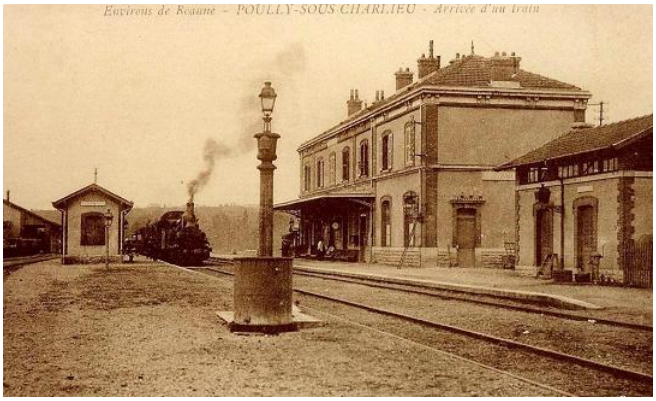


Fig 8 La gare de Pouilly sous Charlieu

La principale activité du secteur était les tuileries.Dès la sortie nord de la gare de Pouilly les deux lignes se séparaient, celle de Charlieu partant vers l'Est.
Voir Fig 9.

Pouilly sous Charlieu avait été le théâtre, un jour en 1868, d'un essai de système Fell ,sur 1580m.



Fig 9 Pouilly sous Charlieu, tracés de la bifurcation (vers la droite direction Charlieu)

Section Pouilly sous Charlieu – Charlieu

La ligne est ouverte en 1889 et ferme en 2005.





Fig 10 & 11 La gare de Charlieu

Charlieu a surtout travaillé les soieries, il y avait 5400 habitants en 1900, il en reste 3700 en 2013.



Fig 12 Gare de Charlieu aujourd'hui Google Earth

Section Charlieu – St Maurice lès Chateauneuf

La ligne se dirige ensuite vers St Denis de Cabanes dernière localité de la Loire. Ouverte en 1889 elle ferme en 1972.



Fig 13 Gare de St Denis de Cabanes

St Denis avait 1600 habitants en 1900, il y en a 1300 aujourd'hui. C'est cependant, la capitale de la bétonnière (groupe Altrad).

St Maurice et Chateauneuf, deux bourgades voisines partagent la gare située entre les deux.



Fig 14 Gare de St Maurice lès Chateauneuf

Comme St Denis, elles ont divisé par deux ou trois le nombre d'habitants par rapport à 1900.

Les activités étaient :
- Vins durs, les meilleurs sont récoltés aux Rechelles et à la Morelle.
- Commerce de bétail gras, de fourrages.
- Carrières de pierres de taille. Fours à chaux, tuileries, tissage de la soie.



Fig 15 Carrieres à Chateauneuf

Section St Maurice les Chateauneuf – La Chapelle sous Dun

Ouverte en 1899, elle ferme en 1949, la ligne suit la vallée du Sornin.



Fig 16 La rue principale de La Chapelle sous Dun

Le site était une cité active avec les mines de La Chapelle-sous-Dun et des Moquets.



Fig 17 Mine à La Chapelle sous Dun

Les premières recherches datent de l'année 1800. Elles sont faites au sud est de la route de la Clayette à Châteauneuf. On découvre une petite couche. L'extraction se ait au moyen de treuil à bras. L'abatage de la houille se fait avec le pic, la poudre et le coin. La production, en 1883, atteint 28.000 tonnes et se maintient à ce chiffre jusqu'en 1889 où elle passe subitement à 42.000 tonnes, par suite de la mise en exploitation de la ligne Roanne-Chalon avec gare à La Chapelle; en 1880, la production monte à 47.000 tonnes puis suit une marche ascendante, passant successivement à 54, 55, 61, 66, 70 et 80 000 tonnes en 1900.

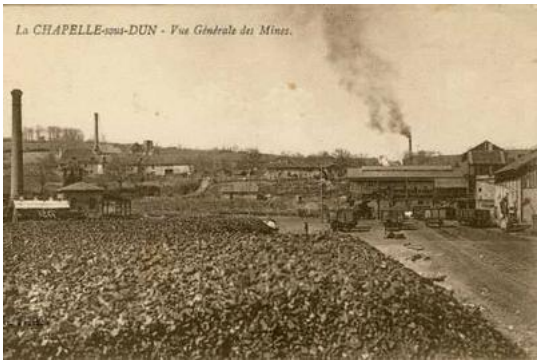


Fig 18 Vue générale des mines

Des recherches ont été faites dans les communes voisines de Chassigny sous Dun et Chauffailles, sans succès.



Fig 19 Gare de La Chapelle sous Dun



Fig 20 Les dernières circulations….

Les mines ont connu une première cessation d'activité en 1931, et après plusieurs « reprises » et tentatives de relance, elle ferment définitivement en 1960.

La commune abritait 1200 habitants en 1900 et 400 aujourd'hui.

Section La Chapelle sous Dun – La Clayette

Ouverte en 1899 elle ferme en 1966.C'est la que la ligne Roanne- Chalon rejoint la ligne Lyon- Paray et une étude de la seconde prévoyait un tronc commun jusqu' à la Chapelle sous Dun, c'est pourquoi le tunnel du Gothard a été établi au gabarit double voie.



Fig 21 Tunnel du Gothard

Mais la recherche de pentes raisonnables a imposé de démarrer la rampe dès la sortie de gare de La Clayette en direction de Chauffailles et passant sur le viaduc du Gothard (Fig 23).



Fig 22 Plate-forme sortie sud de La Clayette

La Fig 22 nous montre la largeur encore visible de la plate-forme pour 3 voies.



Fig 23 Viaduc du Gothard



Fig 25 Gare de La Clayette

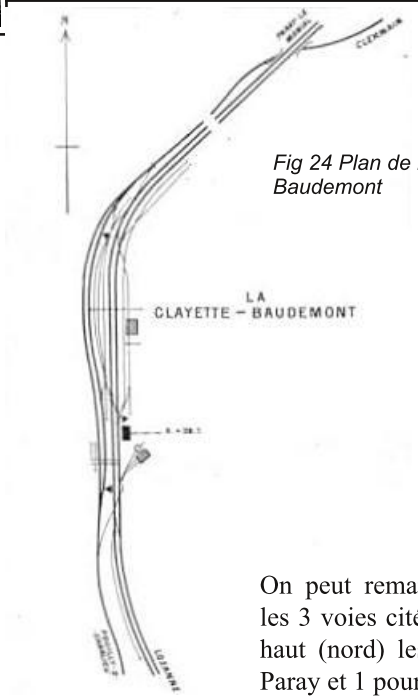


Fig 24 Plan de la gare de La Clayette-Baudemont

On peut remarquer en bas (sud) les 3 voies citées plus avant et en haut (nord) les 3 voies : 2 pour Paray et 1 pour Clermain.



Fig 26 Avenue de la Gare

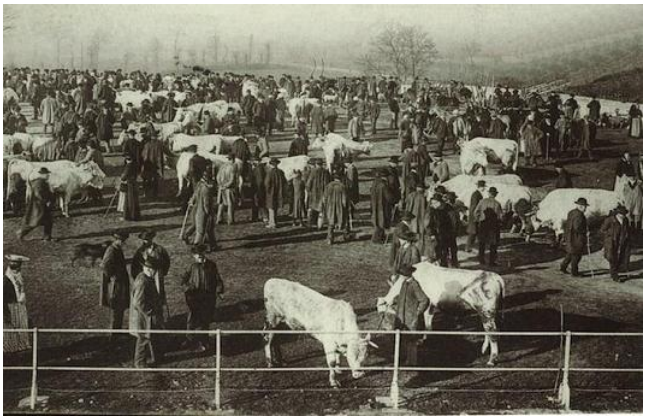


Fig 27 Marché aux Bestiaux

A côté des activités de la Société Potain, La Clayette est connue pour les activités liées à l'élevage (Brionnais et Charolais).

La ville de La Clayette avait 1700 habitants en 1900 comme aujourd'hui après en avoir compté 2900 dans les années 1970.



Fig 28 Les deux gares de La Clayette

La deuxième gare était celle du tramway qui assurait la ligne Monsols- La Clayette (Rhône- Saône et Loire) de 1911 à 1934.



Fig 29 Gare R S L



Fig 30. Train vers Monsols.



Fig 31.

Et à quelques Kms au nord on voit l'empreinte de la bifurcation vers Clermain et Châlon. Nous la suivrons peut être un jour….ou dans le numéro 34 des Echos..

Merci aux sites des différentes mairies, Google Earth et Wikipédia pour leur iconographie et leur rubriques « Histoire ».

Les anciens tramways de Lille

François Bernard

La première fois que je suis allé à Lille c'était lors du pont du 1er novembre 1958 avec un ami de l'AFAC Paris, professeur d'histoire et de littérature au lycée de St-Maur et qui était un spécialiste des vicinaux belges.

Ce jour-là il y avait encore huit lignes de tram en service sur le réseau T. E. L. B. (Compagnie des Tramways Electriques de Lille et de sa banlieue), les lignes H, I, J, B, E, C, V et la longue ligne X vers Lambersart. Nous avions eu le temps de parcourir les deux lignes du Mongy, l'ELRT. Le lendemain nous avions fait un aller-retour sur le vicinal belge de la ligne KMx, Kortrijk – Mont-à-Leux, supprimé peu après, dont le terminus était situé à la frontière dans un quartier de Tourcoing.

J'ai eu la chance à partir de 1961 d'aller fréquemment à Lille. Travaillant dans une filiale de la CEM qui avait un atelier près de la Porte de Béthune je m'y rendais plusieurs fois par an. D'où une bonne collection de photos dont j'ai reproduit les plus intéressantes. Dans mon activité professionnelle Lille a été la seule ville où j'ai emprunté le tram de façon utilitaire, en particulier pour me rendre aux ateliers de Fives-Lille situés pratiquement au terminus de la ligne B



Fig 1 Il était très spectaculaire les dimanches matin de voir arriver et repartir simultanément sur la Grand-Place les trams des quatre lignes H, I, J et B



Fig 2 Motrice ligne B à Grand-Place



Fig 3 Au débouché de la Rue Esquermoise sur la Grand-Place se situaient les terminus des lignes C (PN d'Arras) et X (Lambersart).



Fig 4 Motrices lignes X et C à Grand-Place. La motrice 800 ligne X était le prototype de la série 801 à 881. Elle était la seule à posséder un lanterneau (1/11/1958)



Fig 5 Motrice ligne J Rue Faidherbe arrivant Place de la Gare



Fig 6 Motrice ligne E pour Ronchin devant la gare.



Fig 7 Motrice ligne B au terminus d'Hellemes



Fig 8 Motrice ligne E au terminus de Ronchin. Auparavant la ligne E passait au-dessus des voies du Nord en empruntant la rampe dont la pente était la plus forte du réseau



Fig 9 Motrice ligne E au terminus de Ronchin côté Lille (Juillet 1962)



Fig 10 Motrice ligne I Rue des Jardins se dirigeant vers la Porte de Roubaix



Fig 11 Motrice ligne I entrant sous la Porte de Roubaix



Fig 12 Motrice ligne J Porte de Gand (mai 1962).



Fig 13 Motrice ligne B à proximité de la Foire de Lille

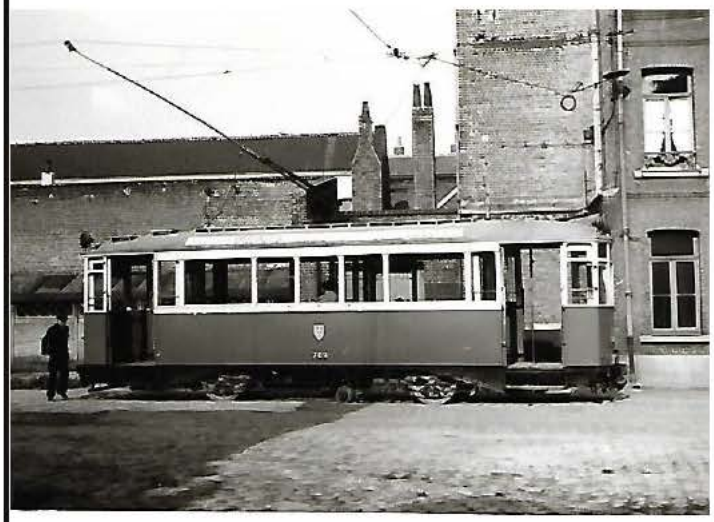


Fig 14 Motrice 709 au dépôt du Lion d'Or.

Fig 14 : Cette motrice faisait partie d'une série de 16 motrices possédant la même technique que les motrices L de Paris. Elle était entraînée par un moteur longitudinal attaquant les essieux par des ponts. Ce moteur reposait sur un châssis à faux essieu dont on voit la petite roue. Ces motrices avaient mauvaise réputation : elles avaient tendance à dérailler !

Rien d'étonnant lorsque l'on voit sur la photo suivante un aiguillage sans lame courbe. Cet aiguillage se trouvait à la bifurcation de Lomme de la ligne I. A gauche un tram arrive du terminus de Lille-Délivrance et au fond la ligne continue en direction du Calvaire de Lomme (Mai 1962).



Fig 15 Bifurcation de Lomme Ligne I



Fig 16 Terminus de la ligne V au bord de la Deûle



Fig 17 Motrice au terminus de la ligne B à Porte de Béthune. Au premier plan : le raccordement de la ligne B avec la ligne H.

Fig 18 : Motrice 881, la dernière de la série, sur la ligne H à Porte de Béthune. Le terminus de la ligne B se trouvait au bout de la rue au fond à droite (4 Mai 1965).



Fig 18 Terminus de la ligne B à Porte de Béthune.

Mais dans la période de la fin des années 50 et début des années 60 on assistait au démantèlement des réseaux de tramways.

Des photos que j'ai faites, ce sont les lignes V et X qui ont été les premières à disparaître en 1959, puis les lignes H, I, J et E en 1963/1964 et la dernière, la ligne B le 29 janvier 1966.

« Les locomotives mythiques. »
Exposition à Paris Gare de Lyon les 10 & 11 décembre 2016.

Photos Hervé Quemin





Fig 1 & 2 L'expo sur voie M





Fig 3 & 4 2D2 9135 « Paris - Lyon »





Fig 5 & 6 BB 348 Midi
Utilisée pour les « remontes » ou amenées de voitures à quai.





Fig 7 & 8 BB 9337 Trains rapides Région Sud Est

Un certain nombre de machines avait été adapté à la traction des « Talgo».





Fig 9 & 10 BB 22345 Bi courant





Fig 11 & 12 BB 26049 Bi courant





Fig 13 & 14 BB 67596 Diesel





Fig 15 & 16 BB 88511

Transformation de BB 8500 pour les manœuvres





Fig 17 & 18 CC 6530





Fig 21 & 22 CC 7102





Fig 19 & 20 CC 6549





Fig 23 & 24 CC 72084

Ce sont essentiellement des machines 1500 V ou bi courant, car l'expo concernait les engins ayant fréquenté la gare de Lyon et le dépôt du Charolais contigu.(avant démolition de ce dernier)



Fig 25. Voici un aspect du projet d'aménagement du quartier, la zone « dépot » étant en jaune près du repère Gare de Lyon.

Si vous désirez en savoir plus sur le sujet, une adresse parm d'autres :
http://www.paris.fr/services-et-infos-pratiques/urbanisme-et-architecture/projets-urbains-et-architecturaux/gare-de-lyon-daumesnil-12e-3715

Le Rhône Express arbore une nouvelle tenue (éphémère).

Info et photos : Yvon Brument et Edouard Paris



Fig 1 et 2. La rame en livrée publicitaire surprise à l'arrêt Meyzieu-Gare du tram T3

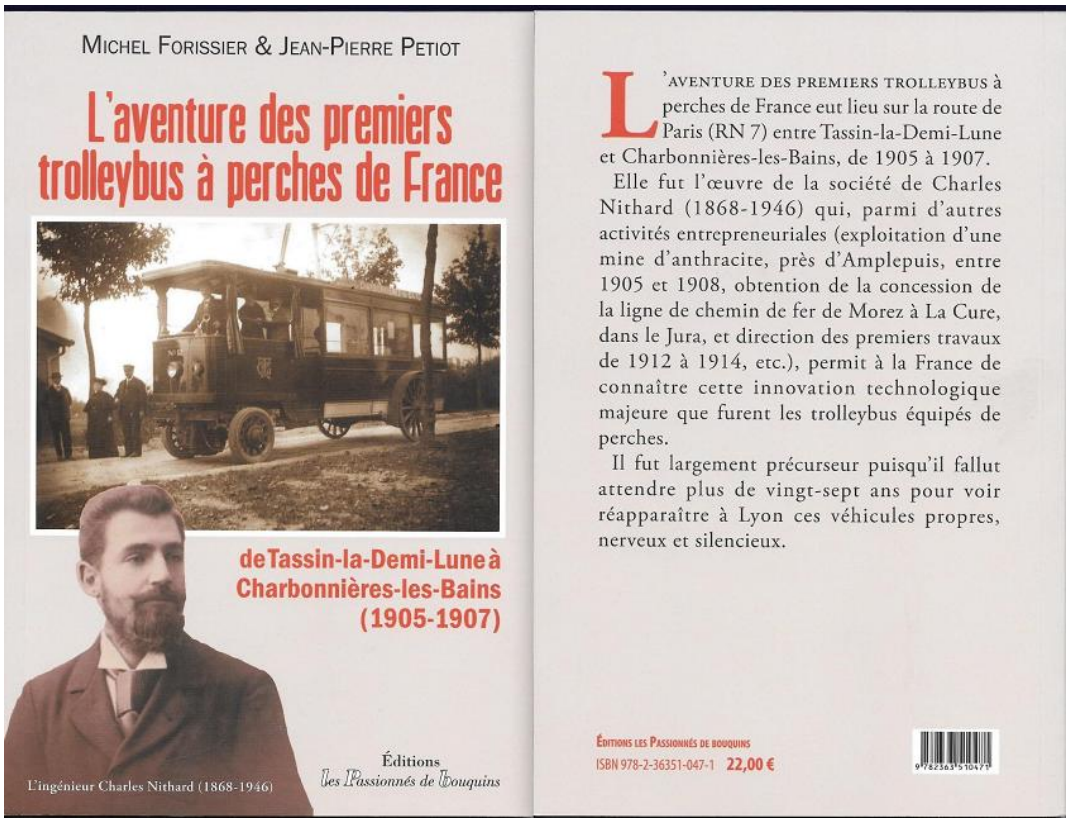
Entre 2014 et 2016 Rhône Express a vanté les mérites de :
- Eurostar voir Echos N° 26
- Les Rencontres Nationales du Transport Public voir Echos N° 28
- La liaison aérienne Lyon – Montréal voir Echos N° 32.

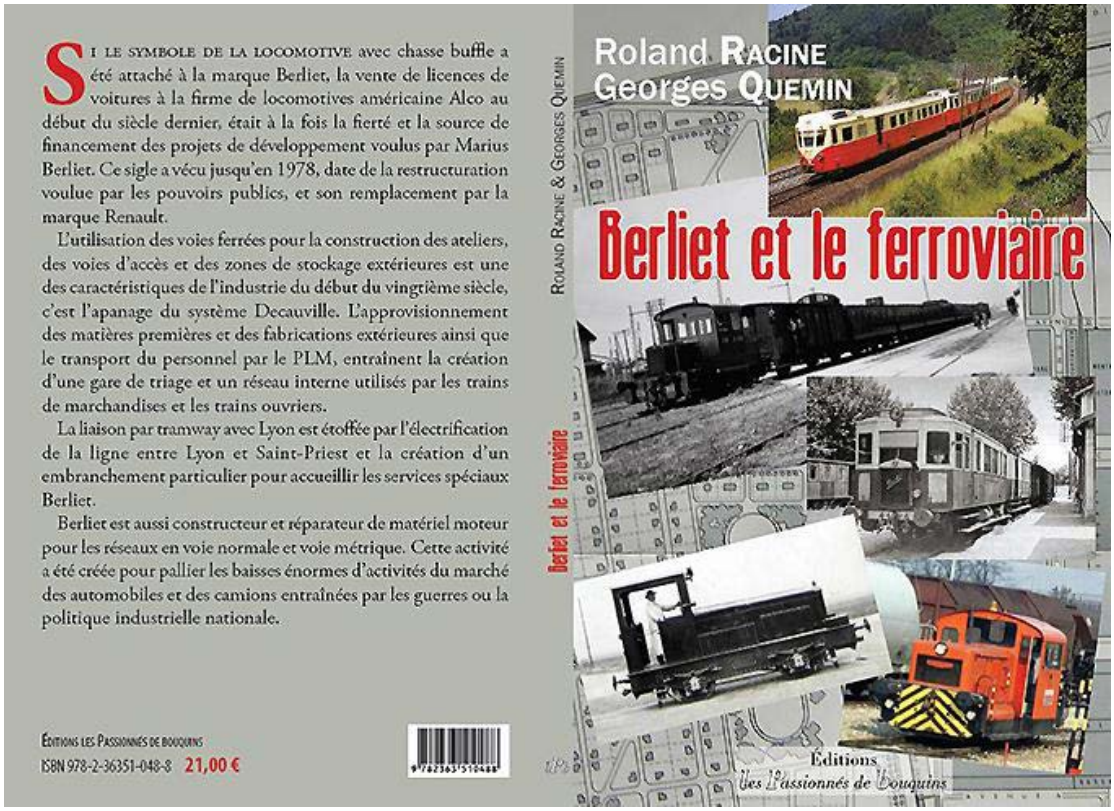
Pour quelques jours, la rame 105 Tango Stadler Rhône Express circule entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Lyon-Saint Exupéry, dans les deux sens, revêtue d'un habillage aux couleurs de la compagnie aérienne russe Aeroflot qui propose des vols pour l'Asie via l'aéroport de Moscou-Sheremetyevo.

La fréquence entre Moscou-Sheremetyevo et Lyon Saint Exupéry vient de passer à un vol quotidien dans chaque sens depuis le dimanche 25 décembre 2016, contre quatre vols aller-retour par semaine entre Juin 2016 et Décembre 2016.



MM. Forissier, Petiot, Quemin et Racine publient les résultats de leurs recherches…





Disponibles auprès des auteurs

Editions Les Passionnés de bouquins
Tel: 04 78 24 90 02
www.les-passionnes-de-bouquins.com

Le Glacier Express et la Bernina (1ère partie)

R. Racine

Je vous propose un petit reportage de voyage fait début janvier 2017 sur le glacier express et la Bernina, de Zermatt à Tirano, périple ferroviaire qui doit rappeler des souvenirs à nombre d'entre vous. La neige venait juste de tomber, mais malheureusement le soleil n'était pas au rendez-vous, toutefois la visibilité était suffisante.

Le premier train « **Glacier express** » a fonctionné le 25 juin 1930, mettant 7h30 pour relier Zermatt à Saint Moritz. Surnommé le plus lent train express du monde, ce train à voie métrique circule sur deux réseaux, celui du Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) entre Zermatt et disentis, et celui des chemins de fer Rhétiques (RhB) entre Disentis et Saint Moritz ou Davos via Coire. C'est avant tout un train touristique. En effet, même si, en hiver, il constitue le seul débouché possible au fond de la vallée du Rhône (les cols de la Furka et du Grimsel étant fermés), le temps de parcours est trop long pour qu'il soit intéressant à utiliser lors d'une traversée ouest-est de la Suisse. On trouve cependant sur le tronçon entre Brig et Coire d'autres types de trains, notamment des omnibus, ainsi que des navettes spéciales qui assurent le ferroutage des véhicules légers entre Oberwald et Realp (*via* le tunnel de base de la Furka) ainsi qu'entre Nadermatt et Sedrun (*via* le col de l'Oberalp). En hiver, le train est utilisé par les skieurs pour relier différentes stations de ski situées sur la ligne, Andermatt, Hospental, Sedrun et Disentis.



Fig 1.

Depuis 2006, le train a de nouvelles voitures panoramiques en 1re et 2e classe. Chaque train est composé de 6 voitures, 2 de première classe, une voiture office-Bar, et 3 voitures de seconde classe, construites par Stadler Rail. Le repas de midi est servi aux voyageurs à leurs sièges. Des écouteurs diffusent en allemand, français, anglais, italien, chinois et japonais des commentaires sur les régions traversées et curiosités rencontrées sur le parcours.

Le 23 juillet 2010, une rame du Glacier Express déraille à cause d'une vitesse excessive. Une touriste japonaise de 64 ans décède et 42 autres touristes sont blessés.

Mais avant, faisons un peu d'histoire et étudions comment s'est construite cette ligne. *(Fig 1)*

La ligne Brigue Zermatt

Depuis 1891, la compagnie Brigue-Viège-Zermatt (BVZ), exploite la ligne de chemin de fer à voie étroite de Viège à Zermatt. A l'origine, c'est est une ligne estivale, Zermatt ne semblant pas pouvoir attirer des touristes en hiver. Les premières démarches pour ouvrir la ligne en hiver datent de 1911 et ce n'est que durant l'hiver 1928-1929 que des trains de ski circulent. L'exploitation toute l'année commence en 1933, après la construction de nombreux ouvrages de protection contre les avalanches. C'est le premier chemin de fer à utiliser, en Suisse, des crémaillères à double lamelles du système Abt.

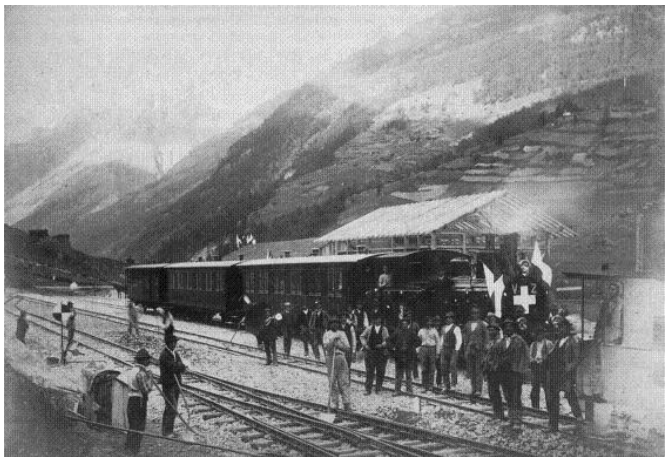


Fig 2 L'arrivée du premier train à Zermatt le 18 juin 1891

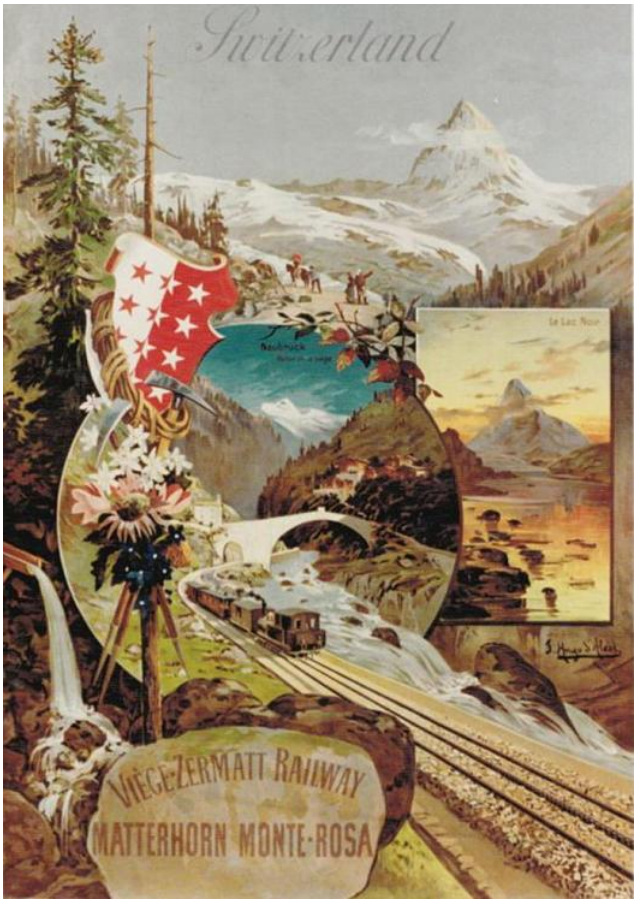


Fig 3 Publicité de la ligne Brigue Zermatt



Fig 4 La ligne Viège Zermatt, la gare de St Nicolas

La ligne du Gornergrat

La ligne du Gornergratbahn (GGB) relie la station de Zermatt, située à 1,604 m à la gare du sommet du Gornergrat à 3,089 m, en voie étroite et à crémaillère. C'est la seconde ligne la plus haute d'Europe après celle de la Jungfrau, la première ligne à avoir été électrifiée en Suisse (725 V). La ligne est inaugurée le 20 aout 1898.

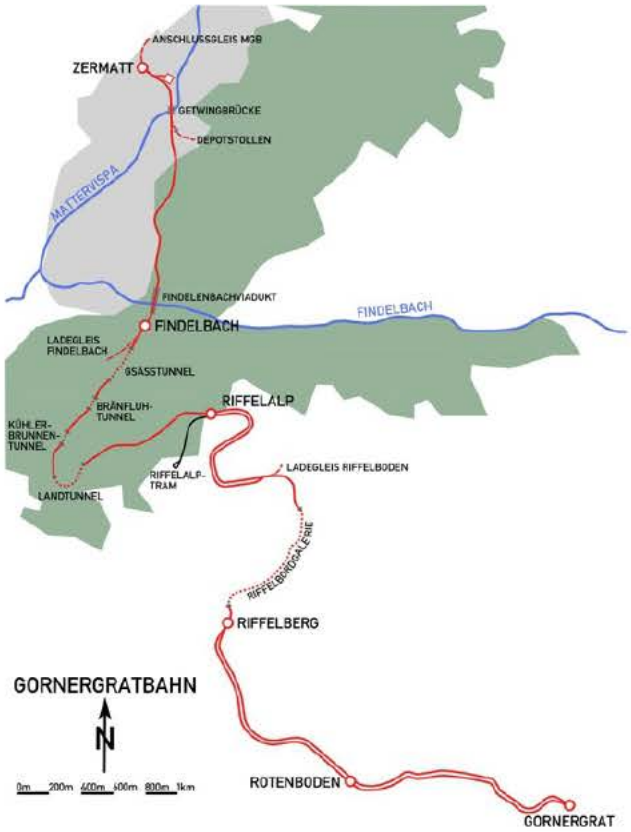


Fig 5 La ligne du Gornergrat

La Ligne Brigue Disentis

La compagnie de chemin de fer Brigue - Furka - Oberhalp - Disentis (BFD) est fondée en 1910 pour la construction d'une ligne de Brigue à Disentis-Muster. Les travaux, réalisés par la société française des Batignoles, débutent en 1911. La compagnie fait le choix de la traction vapeur alors que déjà la traction électrique était largement utilisée dans les réseaux de montagne. Le tronçon de Brigue à Gletsch (42 km) est inauguré le 30 juin 1914. Mais, en 1916, les difficultés financières obligent à l'arrêt des travaux. La compagnie est mise en faillite en 1923.



Fig 6 La ligne du Gornergrat

Une nouvelle société Furka – Oberalp (FO), créée à Brigue en 1925, reprend les infrastructures et le matériel roulant. Elle poursuit les travaux et les termine. Dès 1926, les trains à vapeur peuvent circuler de Brigue à Disentis-Muster. La ligne, longue d'environ 97 km, comprend alors neuf sections à crémaillère. Elle gravit le col de la Furka (jusqu'à un tunnel sous le col) offrant la vue sur le glacier du Rhône. Le 5 juin 1929, la liaison entre Brigue et Viège réalisée par le BVZ permet le lancement du Glacier express.

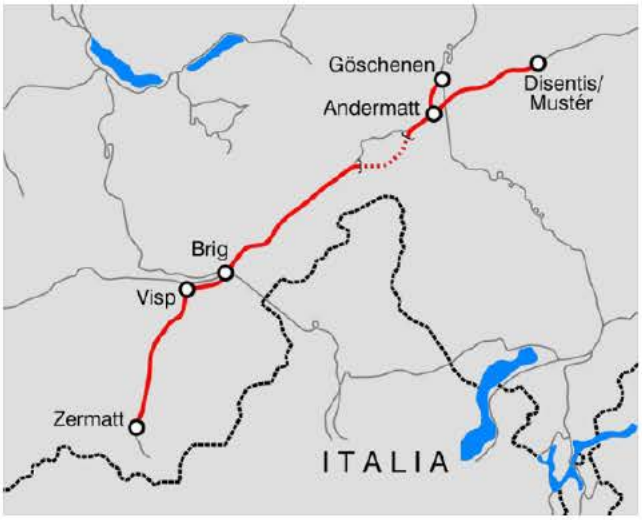


Fig 7 La ligne de Brigue à Disentis-Muster



Fig 8 Glacier Express – Oberalpsee (18 juillet 1891)



Fig 9 Furka Oberalp



Fig 10 Furka Oberalp, le 13 juin 1965 à Disentis-Muster

L'électrification de la ligne été réalisée entre 1939 et 1942. En 1982, le tunnel de base de la Furka, qui évite l'ascension du col, est ouvert permettant la circulation des trains en hiver et le ferroutage En 2003, La compagnie du Matterhorn-Gotthard Bahn (MGB) est créée en regroupant les trois compagnies Furka Oberalp (FO), Brigue – Viège – Zermat (BVZ), Gornergrat (GB). Elle exploite la ligne de Zermatt à Disentis.



Fig 11 Glacier Express dans la vallée de Mattertal

Les chemins de fer Rhétiques

Le 8 février 1888, un Néerlandais, Willem-Jan Holsboer, propriétaire d'un hôtel à Davos, crée.la société anonyme des chemins de fer à voie étroite Landquart - Davos (LD).

Le 9 octobre 1889 sont mis en service les 33 km de Landquart à Klosters et le 21 juillet 1890 les 17 km de Klosters à Davos. Une seconde ligne relie Landquart à Coire et Thusis (Coire et Thusis, ouverture le 1er juillet 1896, 32,6 km, Landquart à Coire, ouverture le 1er septembre 1896, 17 km).

La compagnie des chemins de fer Rhétiques (RhB) est créée en 1898, se substituant à la compagnie Landquart-Davos. Elle continue le développement du réseau entre 1898 et 1913. La ligne Reichenau- Ilanz est mise en service le 1er juin 1903, la ligne de l'Albula (Thusis - Saint-Moritz) le 1er juillet 1903, la ligne Davos - Filisur (19 km) le 1er juillet 1909, la ligne Ilanz - Disentis en 1910. La ligne Bever-Scuol, électrifiée dès sa construction est ouverte le 1er juillet 1913. Cette ligne est électrifiée dès sa construction.

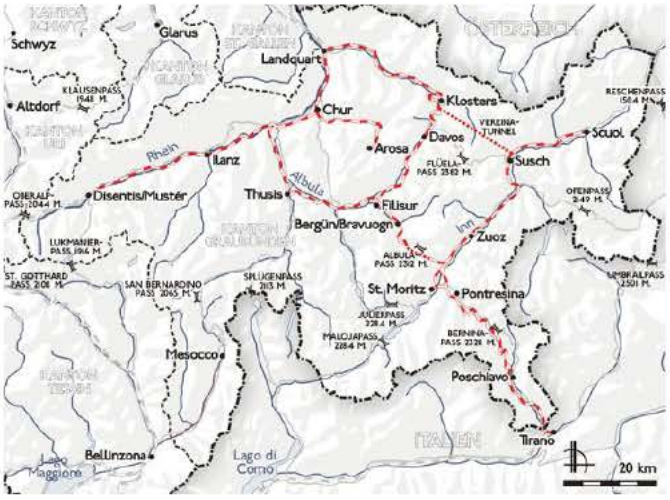


Fig 12 Les Chemins de Fer Rhétiques

En 1942, les RhB absorbent le chemin de fer Coire-Arosa (Chur-Arosa-Bahn), ligne construite en 1914 et la ligne Bellinzonna Mesocco (canton du Tessin).
Entre 1913 et 1921, les lignes sont progressivement électrifiées en courant alternatif à simple phase 11 000 V 16 2/3 Hz. Le 29 novembre 1997, la section Coire – Arosa, initialement en 2 400 V continu passe en 11 000 V.

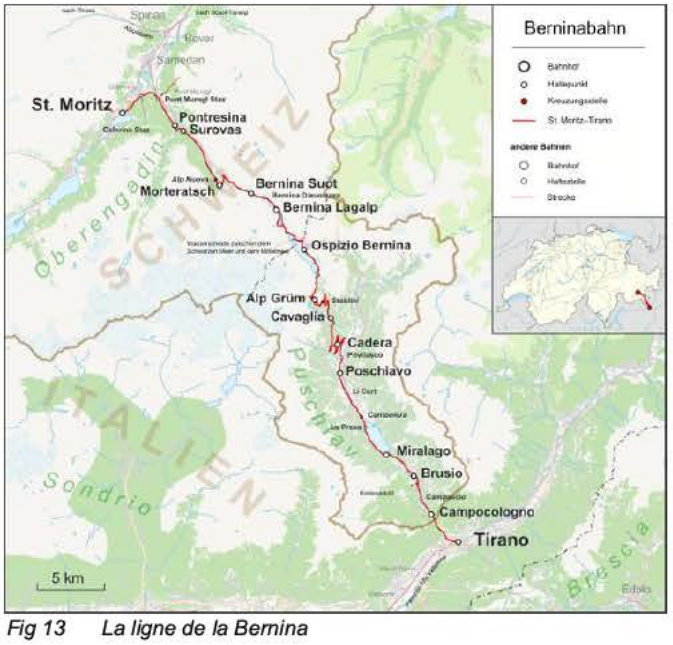


Fig 13 La ligne de la Bernina

La ligne de la Bernina (BB) est créée pour relier Saint Moritz à Tirano (frontière italienne). La ligne est concédée en 1906. Elle ouvre dans son intégralité le 5 juillet 1910. Dès le début, elle est exploitée en traction électrique à courant continu de 750 volts qui est augmentée à 1000 volts en 1935. Initialement conçu pour un service estival, la ligne de la Bernina débute une exploitation hivernale en 1913/14 après la construction de nombreux murs pare-avalanche. En 1943, le chemin de fer de la Bernina est absorbé par les chemins de fer Rhétiques. En 2008 la ligne, ainsi que celle de l'Albula, est inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO.



Fig 14 Une automotrice Abe 4/4 (1908-1909) le long du lac Blanc.


Fig 15 Chasse neige avec une locomotive Gem 4/4 (bimode thermique électrique) et une automotrice Abe 4/4



Fig 16 4/4 II N° 47 en gare de Bernina - Hospiz

Le voyage

Notre périple suisse a débuté en gare de Lausanne avec l'arrivée du Lyria en provenance de Paris. En ce 11 janvier 2017, un incident en gare de Genève en matinée a interrompu le trafic entre Genève et Lausanne. Heureusement un train supplémentaire a été formé en gare de Lausanne, ce qui nous permis de partir à l'heure pour Viège.


Fig 17 TGV Lyria arrivant en gare de Lausanne à 11h37.



Fig 18 Annonce du train de remplacement au même horaire que celui qui devait venir de Genève. Changement de train à Viège pour Zermatt.



Fig 19 Locotracteur Moyse Gm 3/3 n°71 en gare de Viège (Visp).

Arrivés à Zermatt, malgré la brume et le risque de neige, nous entreprenons la montée du Gornergrat avec la crémaillère.



Fig 20 Croisement à Riffelberg d'une rame Bhe 4/8 (n°3041 mise en service en 1965).



Fig 21 Rame Stadler Bhe 4/6 n° 3082 (à plancher bas, mise en service en 2006) en gare du sommet du Gornergrat à 3086 m d'altitude.



Fig 22 L'observatoire du Gornergrat, à 3200 m d'altitude dans la grisaille de la fin de journée.

Le jeudi 12 janvier 2017 – Zermatt à Saint Moritz
Il a neigé dans la nuit, ce qui va nous permettre un voyage au milieu des champs de neige. Départ à 8h52 du glacier express de Zermatt pour Saint Moritz tracté jusqu'à Disentis par la HGe 4/4 II n°105



Fig 23 La locomotive HGe 4/4 II n°105 (baptiqsée "Oberalp / Alp Su", fabriquée par SLM Wintherthur)

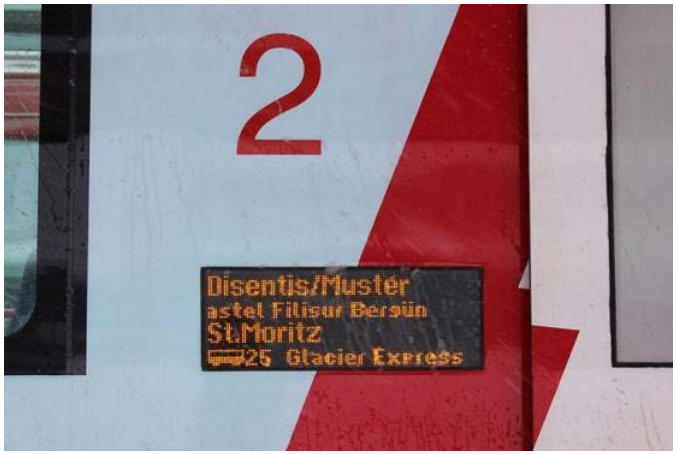


Fig 24 Destination St Moritz



Fig 25 Le train chemine dans la neige avec une visibilité réduite.



Fig 26 En gare d'Andermatt

Il emprunte le nouveau tunnel de la Furka pour atteindre Andermatt.



Fig 27 Après Andermatt, c'est la montée sur l'Oberalp pass que l'on distingue à peine sous la neige.

A Disentis, changement de réseau et changement de locomotive. Le glacier express est tracté par la Ge 4/4 I n° 603 des chemins de fer Rhétiques (baptisée « Badus », fabriquée par SLM Winterthur, mise en service le 13 aout 1947).



Fig 28 Disentis-Muster Ge 4/4 I N° 603



Fig 29 Le poste de conduite de la 603



Fig 30 La Ge 4/4 II n° 633 en gare de Disentis (baptisée « Zuoz », mise en service le 30 janvier 1985).



Fig 31 On la retrouve en gare de Coire.



Fig 32 La voie ferrée longe le Rhin antérieur (cours principal qui descend de l'Oberlap) et surplombe son confluent avec le Rhin postérieur à Reichnau-Tamins.

Gare de Coire, annonce (Fig 33) du RegioExpress pour Saint Moritz.
Les voitures du Glacier express sont raccrochées à un train régional. Une voiture restaurant, le Gourmino est également ajoutée (Fig 34).



Fig 33 Annonce en gare de Coire


Fig 34 Voiture restaurant, le "Gourmino"


Fig 35 Pour aller prendre le thé !



Fig 36 Coire Ge 4/4 III 651

A Coire le train repart en sens inverse jusqu'à Reichnau-Tamins pour Saint Moritz. Il est tracté par la Ge 4/4 III n°651 (baptisée « Fidéris » fabriquée par ABB/SLM, mise en service en le 28 septembre 1999 avec une livrée promotionnelle du Glacier Express, Fig 36).



Fig 37 Automotrice Be 4/4 n° 514 (fabriquée par FFA, SIG, SAAS, mise en service en 1971) en gare de Thusis.


Fig 38 Le viaduc de Landwasser (construit entre 1901 et 1903, mesurant 136 m de long et 65 m de hauteur) enjambe la gorge de Landwasser pour accéder à un tunnel de 216 m de long vers Filisur.



Fig 39 La gare de Filisur



Fig 40 Les paysages de l'Albula avec la voie en contrebas.

En 2021, la ligne du RhB de l'Albula disposera d'un nouveau tunnel parallèle au précédent. La solution d'une rénovation de ce dernier n'a pas été retenue. L'actuel tunnel de l'Albula va être remplacé par un nouvel ouvrage, établi parallèlement et désigné Albula II. Les travaux de percement ont débuté le 31 août 2015 et la jonction est prévue pour le 6 novembre 2017. La mise en service du tunnel Albula II doit intervenir le 30 avril 2021.



Fig 41 Les travaux du nouveau tunnel de l'Albula



Fig 42 La gare de Samedan



Fig 43 Arrivée à la gare de Saint Moritz à 17h03.



Fig 44 Un bus d'hôtel attend les clients.

Le voyage n'est pas terminé…..

Nous le poursuivrons dans le N° 34 des Echos de la Scaronne.

Autorail articulé Billard n° 222 dit flèche des Cévennes

M. Forissier



Fig 1.

Beaucoup d'entre nous connaissons ce véhicule, classé monument historique, qui a transporté un groupe de l'AFAC-RA il y a quelques années. Ce bel autorail géré par le Chemin de Fer Historique VELAY-EXPRESS a besoin de rénovation de sa transmission pour continuer a accomplir sa mission.

Le Conseil d'administration de l'AFAC-RA soutient ce projet et aussi incite tout ses membres à participer au sauvetage de ce véhicule rare en contribuant directement et personnellement.

https://fr.ulule.com/fleche-cevennes/

Si l'objectif financier n'est pas atteint, vous serez intégralement remboursé.
S'il est atteint, vous recevrez un reçu fiscal vous permettant de déduire 66% de votre don de vos impôts.
Suivant le montant de votre don, vous pouvez récupérer quelques contreparties (voir le site ci-dessus).
L'opération doit être terminée avant le premier mai 2017.
Pour contribuer, « Ulule » vous invite à créer un compte et a verser par carte de crédit.



Fig 2. Autorail articulé Billard "La Flèche des Cévennes" en gare de Tence. Voyage Afac le 26 avril 2008.

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

Publication: 03/04/2017
www.afac.asso.fr

Contact président:
Messagerie : alain.thozetchezwanadoo.fr

Rédaction:
Georges Quemin

Mise en page:
Rolando Torracca

QR Code Afac-Rhône-Alpes

Prochain bulletin:
N° 34
Date de publication:
juin 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