AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N° 34
2017 / 02
Page 1

Publication: 15 / 07 / 2017

ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT ALAIN THOZET

Commentaires après lecture

En lisant les différentes pages du site (1) de la National Association of Railroad Passengers (Association nationale des voyageurs par rail) nous découvrons avec surprise la défense et la promotion du chemin de fer. Étonnant pour nous européens qui pensons que, hors de la route et des airs, il n'y a pas de salut.

Dans les plans de la Maison Blanche il existe un projet de suppression d'un grand nombre de trains de l'Amtrak. Tout le centre des États Unis hormis la région de Chicago ne verra plus de trains de voyageurs, en tout 23 États et 220 villes. Les communes moyennes et petites sont ignorées. Dans les grandes agglomérations, des projets concernant les transport en commun (métro, tram, banlieue ..) ne seront pas financés.

Prenons par exemple le « California Zephyr ». c'est un train qui relie Chicago à San Francisco, plus exactement selon les époques Oakland et maintenant Emeryville avec un trajet terminal à travers la baie de San Francisco en bateau et désormais en bus. En 2016 il a transporté 411000 voyageurs qui ont effectué un trajet moyen de 1228 km. Le trajet total est de 3924 km. Près de la moitié des voyageurs ont parcouru un trajet inférieur à 800 km. Le cabotage est important et concerne ces villes qui vont, peut-être, passer aux oubliettes. J'ai l'impression que nos décideurs, en France ou ailleurs, raisonnent à travers le filtre de l'avion (du point A au point B). C'est le cabotage qui fait vivre le train à longue distance.

La coexistence entre les trains de voyageurs et les trains de marchandises n'a rien de pacifique. En dehors de corridor Nord-Est (Boston – Washington), les trains Amtrak sont toujours sacrifiés et ils sont toujours en retard. Ce n'est pas fait pour inciter à prendre le train. Le voyageur est moins considéré qu'un « transcontainer ».

Suite à notre voyage sur le Chemin de Fer Rhétique (RhB), il me vient quelques réflexions sur le transport des marchandises. Sur l'ensemble du réseau du RhB il circule des trains de voyageurs comme le Glacier Express et des trains de marchandises. En 2016 le trafic marchandise s'est élevé à 670000 tonnes. Imaginons une collectivité locale qui a la charge des chemins de fer et des routes. A-t-elle intérêt à développer la route ou le rail ? L'entretien d'un réseau de chemin de fer est supporté par les deux types de trafic et nous pouvons supposer que le réseau routier est moins dégradé. Combien de camions en moins dans le canton des Grisons ? En prenant une charge utile moyenne de 20t, nous en avons environ 33000. Et n'oublions que le RhB est entièrement électrifié. Merci pour la planète.

SNCF à travers Voyages-SNCF fait de la réclame pour OUIBUS. Et les trains ont-ils disparu ? Voyons-nous des promotions pour la ligne de l'Aubrac ou du Cévenol par exemple? Cette balkanisation des trains entre TGV, Intercités et TER brouille l'image du train. Le bus c'est simple. Avec le train tout se complique.

Passez un bon été en utilisant le train.

(1) https://www.narprail.org/

SOMMAIRE

La vie de l'association

Éditorial	1
Compte rendu du CA du 9 / 05 / 2017	2
Compte rendu du CA du 27 / 06 / 2017	2

Comptes Rendus et Documents

Le Glacier Express (2)	3
Lignes oubliées La Clayette - Cluny	8
Journée photos à Rossillon	14
Visite de l'AFAC Genève	15
Découverte des "Trans N"	18
Tramways de Rotterdam	19
Visite d'un réseau en "O"	22
Bat. Sap. des ch. de fer portugais en 1914 - 18	23
A propos de la 232 P 1	26

Informations diverses

La Flèche des Cévennes est sauvée	7

Ont participé à ce numéro:

Alain Thozet
Georges Quemin
Jean Pierre Petiot
Michel Forissier
Jean Claude Broussier
Michel Bretin
Roland Racine
René Clavaud
Yvon Brument
Daniel Saillard

Compte-rendu du C. A. de l'AFAC Rhône-Alpes, du 9 mai 2017

Convocation :

Ordre du jour :

- participation de la section à l'expo des Ateliers la Mouche.
- activités du 1er semestre et du 2ème semestre.
- Questions diverses.

Je compte sur votre participation.
A. Thozet

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

Absents excusés:
Bernard Cony, Jacques Dognin, P. Dubois-Violette, Adrien Gondin, René Margerand.

Le conseil a fait le bilan 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 participations de l'AFAC RA à des actions en faveur du patrimoine.
Plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée à 12h05.

Jean-Pierre PETIOT

Compte-rendu du C. A. de l'AFAC Rhône-Alpes, du 27 juin 2017

Convocation :

Ordre du jour :

- Participation de la section à l'expo des Ateliers de la Mouche.
- Activités du 2ème trimestre.
- Questions diverses.

Je compte sur votre participation.
A. Thozet

Présents :
François Bernard, P. Dubois-Violette, Marc Julien, Jean-Yves Letellier, Gilles Neyret, Jean-Pierre Petiot, Georges Quemin, Alain Thozet, Lorie Vagnotti.

Absents excusés:
Jean-Claude Broussier, Bernard Cony, Jacques Dognin, Michel Forissier, Adrien Gondin, Henna Malvigue, René Margerand.

Le conseil a discuté de l'avenir de l'AFAC RA dans le cadre souhaité par Les Ateliers La Mouche.
Le conseil a mis au point les activités du 2ème semestre en particulier l'AG du 25 novembre.
Le conseil a entendu le compte-rendu du CA de l'AFAC du 10 juin 2017.
Plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée à 12h00.

Jean-Pierre PETIOT

Circulations vapeur en Rhône-Alpes



Double traction de Mallets sur le chemin de fer du Vivarais. 28 mars 2017.



La 241P17 à Villars les Dombes. 30 avril 2017.

Le Glacier Expresss (Suite du N° 33)

R. Racine

Le vendredi 13 janvier – Saint Moritz à Tirano par la Bernina.
Départ de Saint Moritz à 8h48 avec l'automotrice Stadler ABe 8/12 n°3511 à laquelle sont attelées trois voitures panoramiques (une 1ère classe et deux 2ème classe) de la Bernina Express.



Fig 45 Automotrice Abe 8/12 n°3511



Fig 46 Les trois voitures du Bernina Express attelées à l'automotrice.



Fig 47 La Ge 4/4 II n°630 en tête d'un RegioExpress en gare de St Moritz.



Fig 48 Gare de Pontresina au début de la montée sur la Bernina.



Fig 49 La gare d'Ospizio Bernina (à 2253 m).



Fig 50 Dans les neiges, vers le lac Blanc.



Fig 51. Chasse neige équipant une locomotive diesel Gm 4/4 II à Ospizio Bernina. ►



Fig 52 La gare d'Alp Grüm (2091 m).

Ensuite la ligne commence sa descente vers l'Italie.



Fig 53 La gare de Cavaglia (à 1700 m) dans la descente sur Poschiavo



Fig 54 En gare de Cavaglia, la vue des montagnes d'où la ligne est descendue au travers de tunnels hélicoïdaux et par les fameuses boucles et lacets.

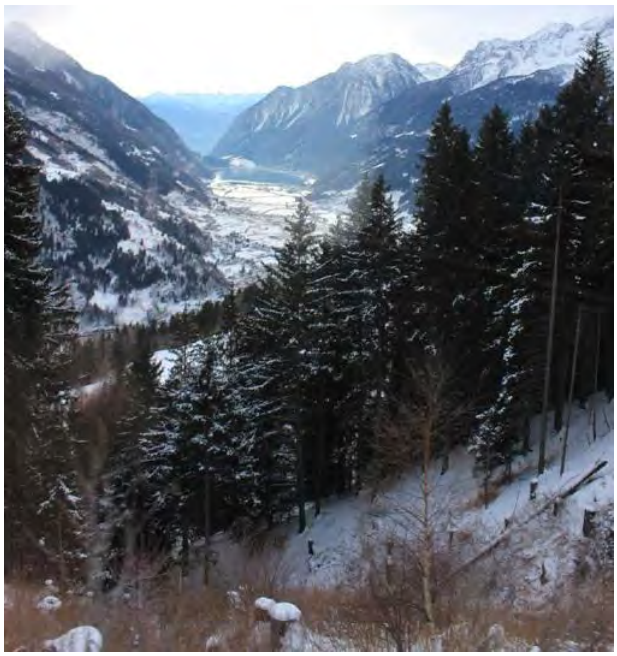


Fig 55 La descente sur le val de Poschiavo.



Fig 56 La ligne serpente dans la neige.



Fig 57 Plusieurs niveaux de voies en contrebas



Fig 58 La gare de Poschiavo à 1000m. Un train identique au notre à destination de St Moritz s'apprête à attaquer la montée.



Fig 59 Dans les rues de Le Prese



Fig 60 Le lac de Poschiavo à Miralago

La voie continue sa descente vers Tirano. Au-dessus de Brusio dans le Val Poschiavo, le train franchit une dénivellation importante en parcourant les deux boucles d'un diamètre de 100 mètres du viaduc de Brusio construit en 1908.



Fig 61 Le viaduc de Brusio,



Fig 62 La voie sur le viaduc.



Fig 63 En bas du viaduc.



Fig 64 Viaduc de Brusio

Avec ses neuf arches, le viaduc permet à la voie de franchir le dénivelé avec une pente inférieure à 7%. La ligne de la Bernina n'a pas de crémaillère.



Fig 65 Tirano - Gares des chemins de fer Rhétiques et des FS (429 m).

A l'arrivée à Tirano (Fig 65 à 68) , le Bernina Express accuse un retard de 10 minutes. Il a fallu faire attendre le train des FS pour Milan au grand mécontentement du contrôleur qui avait obtenu la voie et qui ne se sentait pas, à juste titre, responsable du retard des RhB.

Depuis le col de la Bernina la ligne est descendue de 1771 m avec de nombreux tunnels, des boucles et viaducs.



Fig 66 Un souvenir du passé des FS remisé en gare de Tirano : la 851 057



Fig 67 La gare des FS à Tirano



Fig 68 Le hangar avec la locomotive E636 n° 117 de la seconde série de ces matériels (1952-1956).

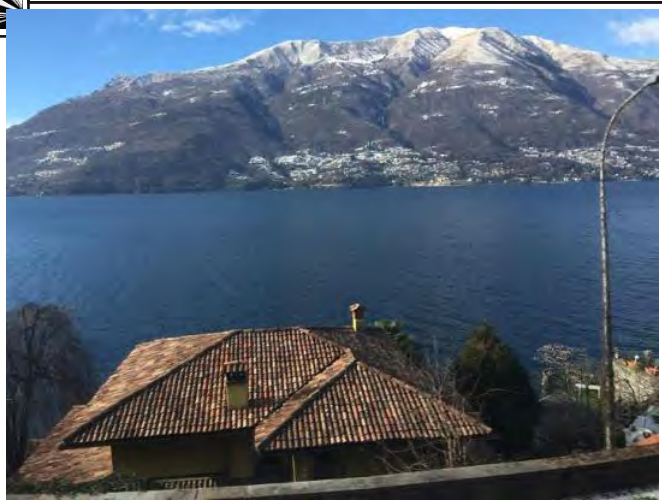


Fig 69 Le long du lac de Lugano.



Fig 70 Arrivée à la gare de Milan centrale.



Fig 71 Intérieur de la gare de Milan centrale. Un Frecciarossa ETR1000.



Fig 72 L'extérieur de la gare de Milan centrale

La flèche des Cévennes est sauvée

M. Forissier

Dans le N° 33 page 32, nous vous invitions à apporter vote obole pour refaire la transmission de cet autorail Billard articulé n° 222.

Grand merci à tout ceux qui l'ont fait, l'objectif a été atteint et dépassé (115%) quelques jours avant le premier mai 2017. Les travaux ont commencé et, normalement, nous pourrons le revoir rouler cet été.

L'AFAC-RA qui avait préparé sa carte bleue n'a pas eu à faire de versement, ce sera pour une prochaine occasion.

Plus d'informations sur :

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



Lignes oubliées : La Clayette à Cluny

G. Quemin

La ligne Roanne-La Clayette a été présentée dans le numéro 33 des Echos de la Scaronne. Aujourd'hui nous irons jusqu'à Cluny, autre étape de la ligne Chalon- Roanne construite par le P.L.M. à la fin du 19 ème siècle..



Fig 1 Ligne La Clayette- Cluny

Nous repartons de La Clayette avec une section à 3 voies (2 de la ligne Lyon-Paray et une de la ligne qui nous intéresse) jusqu'au lieu dit Les Bruyères où un passage inférieur permet à la ligne de Cluny de s'orienter vers l'Est. *(voir plan dans N° 33)*



Fig 2 Bifurcation Les Bruyeres

La ligne est entièrement à voie unique et cette section plus accidentée que la précédente possède deux tunnels et un viaduc près de Montmelard.

Gibles

La première localité rencontrée est Gibles dont la population a diminué de moitié en un siècle. (600 hab. En 2013) avec autrefois des activités de Grands Moulins, Forges (Machines agricoles, charbon pour les forges) et Bois





Fig 3 & 4 Gare de Gibles (3 portes, 2 niveaux)

Avec un tracé tortueux et accidenté la ligne se dirige vers Montmelard (340 hab en 2013) en empruntant le premier tunnel de Montmelard 423 m (Fig 5) puis après la gare le tunnel de Longvergne 588 m (Fig 6) avant de traverser le viaduc du Grand Chemin (Fig 7) qui, vendu, devait être démoli, mais ne le fut pas, le cultivateur propriétaire du champ en contrebas en ayant refusé l'accès.



Fig 5 Tunnel de Montmelard ou Longuebise



Fig 6 Tunnel de Longvergne



Fig 7 Viaduc du Grand Chemin

La Fig 8 nous montre la ligne toute nouvelle juste après sa construction et avant l'entrée dans le tunnel.



Fig 8 Près de Montmelard

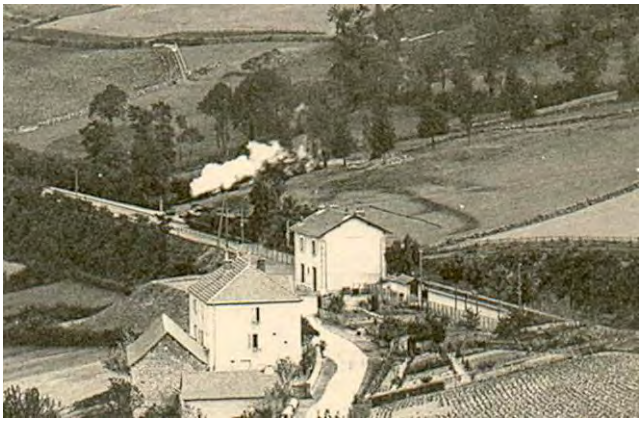


Fig 9 Gare de Montmelard (2 portes, 2 niveaux)



Fig 10 La Gare de Montmelard aujourd'hui

Après une grande courbe la ligne se dirige vers la gare de Dompierre les Ormes, bourg rural passé de 1300 à 930 habitants en un siècle.



Fig 11 & 12 Gare de Dompierre les Ormes (3 portes 2 niveaux)



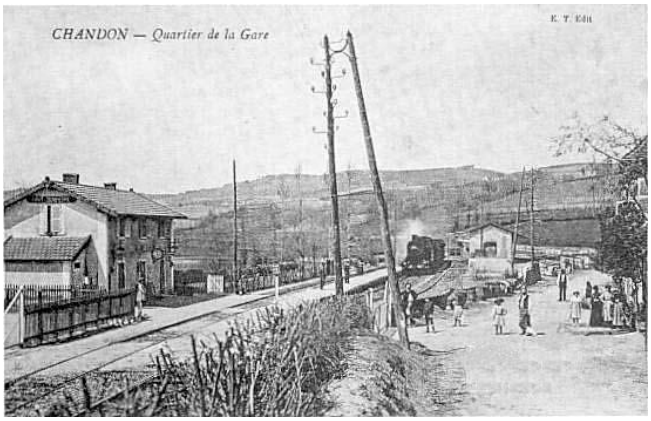


Fig 13 Gare de Dompierre les Ormes aujourd'hui

Cette localité possédait une seconde gare plus au nord et située sur la ligne Cluny-Paray le Monial appelée Trivy-Dompierre et située au hameau de Chandon.



Fig 14 & 15 Gare de Trivy-Dompierre (3 portes, 2 niveaux)



Vient ensuite la gare de Trambly-Matour située à 800 m de Trambly (800 hab. en 1900 et 400 aujourd'hui) et 4 km de Matour (1700 hab en 1900 et 1000 aujourd'hui).



Fig 16 & 17 Gare de Trambly Matour





Fig 18 gare de Trambly-Matour aujourd'hui

Trambly fut envisagé en 1890 comme terminus dans une étude de tramway venant de Beaujeu, projet sans suite car la ligne fut construite entre Monsols et la Clayette.

Ensuite cap au Nord avec une gare située en rase campagne, au passage à niveau de la route nationale et qui devint par la suite autorisée aux voyageurs avec bagages, il s'agit de la gare de Pari-Gagné ou Paris Gagné.



Fig 19 La gare de Pari-Gagné à la fin du siècle dernier



Fig 20 La gare de Pari-Gagné aujourd'hui,

A partir de ce lieu la plate forme de la voie a souvent été transformée pour améliorer les routes et le secteur de Clermain à Cluny a été bouleversé par la création de la Route Centre Europe Atlantique* qui utilise elle la plate-forme de la ligne Macon- Paray le Monial.

* Route réputée la plus meurtrière de France

Clermain (365 hab en 1900 et 235 aujourd'hui) était la gare de jonction de la ligne Cluny-Paray et La Clayette- Cluny.

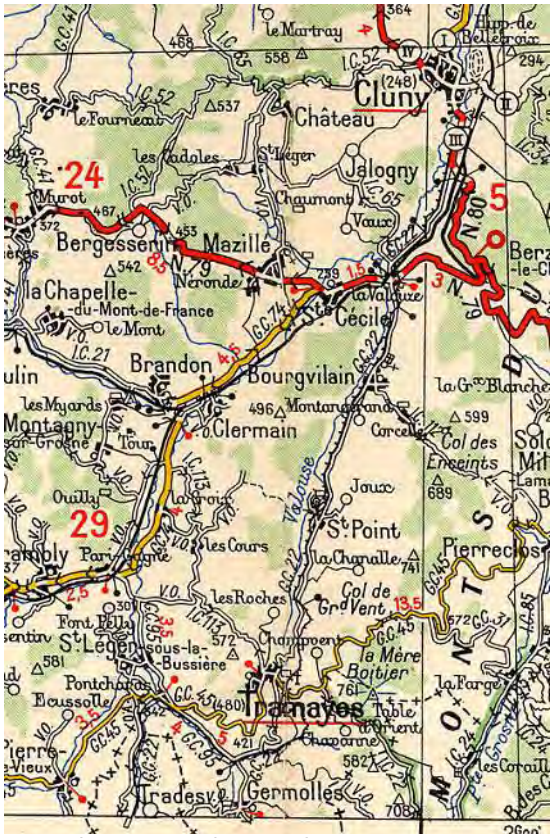


Fig 21 Carte secteur Clermain Cluny

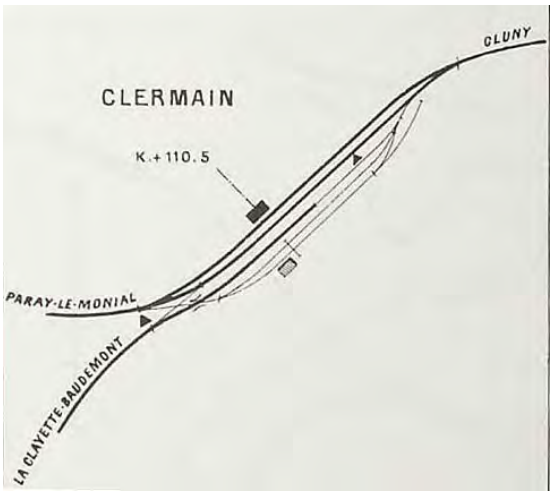
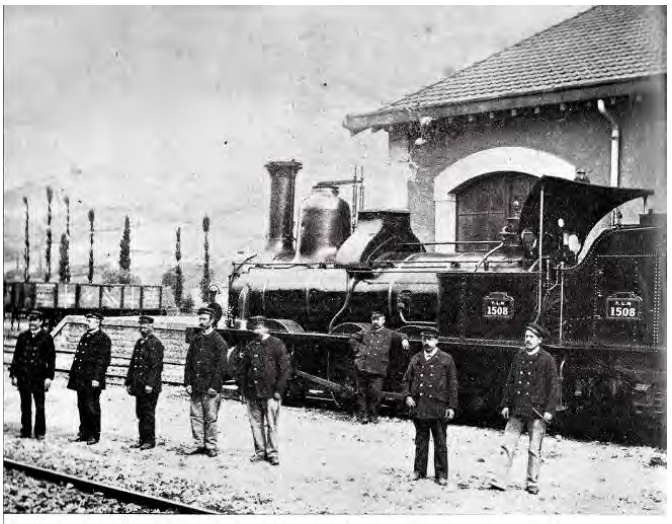


Fig 22 Plan de la gare de Clermain.



Fig 23 Gare de Clermain





1895 - Le personnel de la gare de Clermain, ainsi que le mécanicien et le chauffeur de la locomotive n° 1508 d'un train de marchandises venant de Roanne, posent pour la postérité. *(Photographie De Witte).*

Fig 24 et 25 Gare de Clermain

En 1976 les bâtiments voyageurs et marchandises ont été rasés et les surfaces réutilisées pour un échangeur routier.
En se dirigeant vers Cluny la gare de Ste Cécile La Valouze était commune avec le tramway Monsols-Cluny du réseau Rhône-Saône et Loire.



Aux alentours de 1930, un train omnibus pour Cluny entre en gare de Ste-Cécile-la-Valouze, tiré par la locomotive mixte 130 A n° 35.

Fig 26 & 27 Gare de Ste Cécile la Valouze





Fig 28 Ste Cécile la Valouze Gare du tramway Monsols-Cluny

Quand on arrive près de Cluny il est impossible de retrouver les traces des lignes anciennes tant le secteur a été bouleversé par à la fois la RCEA et par l'implantation de la ligne TGV Paris Lyon.

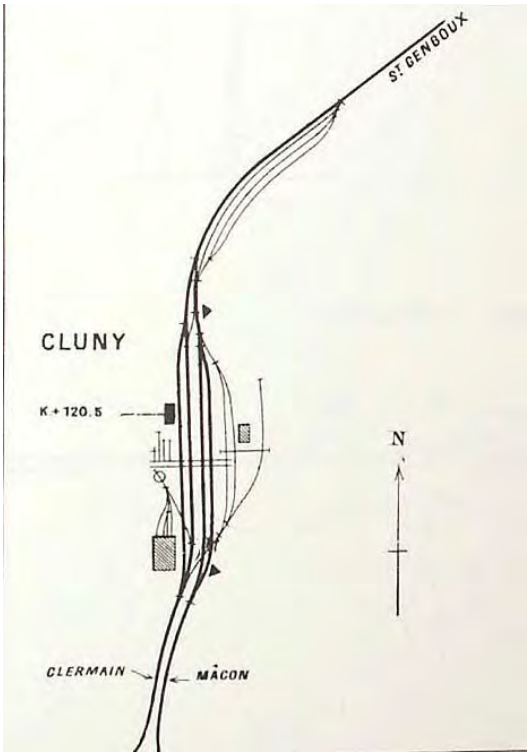


Fig 29 Plan Gare PLM de Cluny



Fig 30 Gare de Cluny



Fig 31 Installations Gare de Cluny

La gare de Cluny voyait passer les circulations en provenance et à destination de Macon, Paray le Monial, Chalon Montchanin et Roanne. De plus les installations terminus du tramway pour Monsols étaient contiguës à la gare PLM.

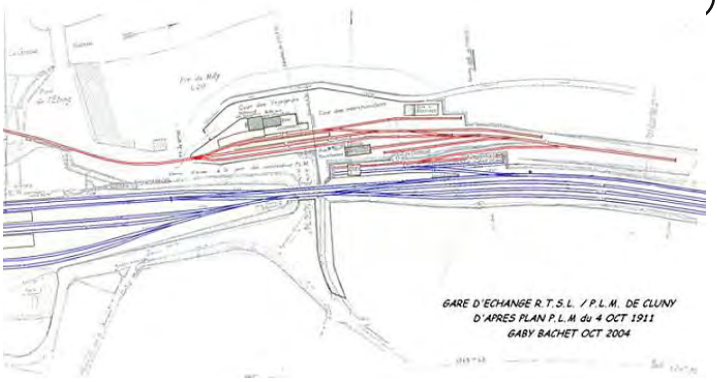


Fig 31 Gares R.S.L et P.L.M.



Fig 32 Gare tramway RSL pour Monsols.



Fig 33 Autorail Billard à Cluny

En dehors des machines PLM que nous verrons ci dessous, la gare de Cluny a vu circuler de 1951 à 1954 des autorails Billard loués par les CFD pour des services Macon-Chalon.

Principales machines utilisées sur la ligne Cluny-Roanne.

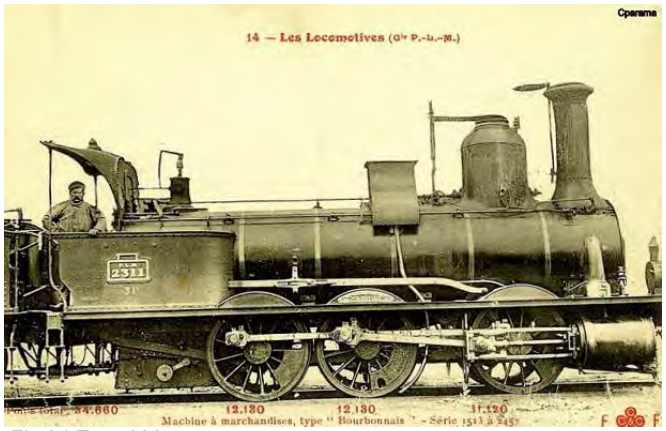


Fig 34 Type 030



Fig 35 Type 120



Fig 36 Type 130

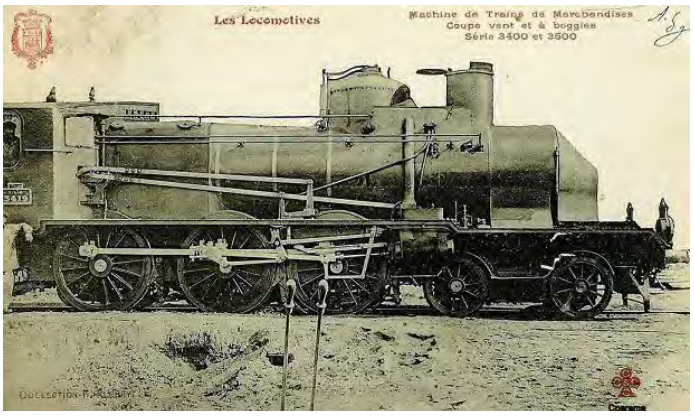


Fig 37 Type 230

Les dernières circulations marchandises ont intéressé le secteur Charlieu-Le Coteau * avec le traditionnel locotracteur des dessertes locales.



Fig 38 Y 8535 avec la desserte de Charlieu; Le Coteau le 25 juin 1997

* voir Echos de la Scaronne N° 33

L'ensemble de la ligne Roanne-Cluny a fait l'objet d'un diaporama complet le 18 Février 2017 au local de l'AFAC.

Bibliographie

- Les chemins de fer dans le Charolais, le Clunysois et la vallée de la Grosne J.C. Bas
- Nos.gares.hier.et.aujourdhui./CheminsDeFer71/LigneCluny
- Les chemins de fer PLM la Vie du Rail
- Wikipedia
- Google Earth
- Documentation AFAC RA
- Documents pour servir à l'histoire des mines de La Chapelle sous Dun P Martin 2014
- Drames à La chapelle sous Dun P Martin 2014
- Un tout petit bassin houiller Histoire Généalogie Thisa
- Histoire des lignes oubliées
- Inventaire des tunnels ferroviaires de France

Belle journée ensoleillée
journée photo avec mon ami Vincent Guiffray

D. Saillard

Rossillon, section Ambérieu Culoz, Vion-Chanaz et Chindrieux, se situent entre Culoz et Aix les Bains, à l'approche du Lac du Bourget (73).

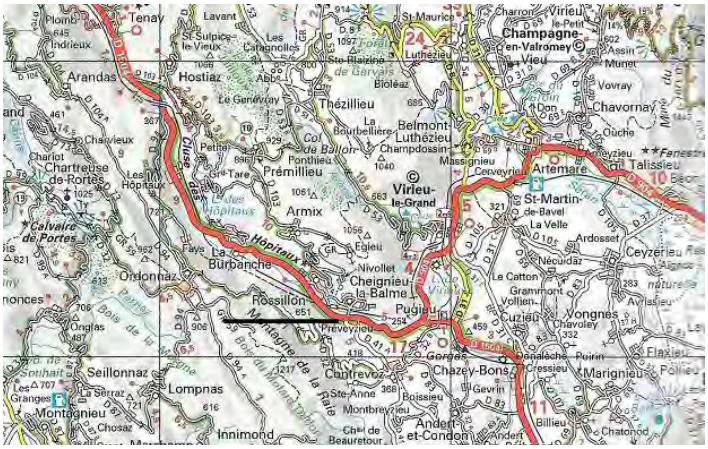




*Fig 1 B 82621-22 ARA * en UM*



Fig 2 TGV Thalys 4301 en UM vers Bourg St Maurice

Période de vacances scolaires oblige, circulation de Thalys, entre Amsterdam, Bruxelles et Bourg St-Maurice, de l'Eurostar, trajet retour, entre Bourg St-Maurice et Londres.



*Fig 3 BB 22350 + TER ARA**



*Fig 4 BB 22400 + TER ARA**



Fig 5 E 37501 Europorte + Plats pour camionnettes



*Fig 6 & 7 Class 66234 & 66032 ECR** en pousse + train eaux minérales*



A noter la reprise par ECR ** du train d'eau minérale en provenance d'Evian assuré par des Class 66, une en tête et une en pousse, auparavant du ressort de Fret SNCF.



Fig 8 E 436337 + citernes



Fig 9 TGV Duplex 4724



Fig 10 Z 27529- 27530 ARA en UM vers Lyon Part Dieu.*

** ARA région Auvergne Rhône Alpes*
*** ECR Euro Cargo Rail du groupe DB*

Visite de l'AFAC Genève à Lyon

Jean Claude BROUSSIER – Alain THOZET

Les 19 et 20 Avril 2017 **l'AFAC Rhône-Alpes** a reçu et guidé les collègues de **l'AFAC Genève** lors d'une découverte des transports en commun lyonnais.

A 9h25, nous avons accueilli 9 personnes à la descente du train venant de Genève.



Fig 1 Rame ligne T3 à Part-Dieu Villette

Afin de respecter le planning, nous avons pris rapidement la ligne T3 pour aller à Meyzieu ZI visiter le centre de maintenance du RhônExpress.

Judicael Esmieu, responsable maintenance, a répondu aux questions venant des visiteurs.



Fig 2 Centre de maintenance RhônExpress Meyzieu



Fig 3 Motrice Vienne 4038 de Vienne « Hôte » à Meyzieu



Fig 4 Motrice Vienne 4038



Fig 5 Motrice Vienne 4038 Intérieur

Après un coup d'œil sur la motrice 4038 de Vienne, direction l'aéroport St Exupéry



Fig 6 Rame Stadler RhônExpress à Meyzieu Z I

De retour à la Part-Dieu à bord d'une rame Stadler, les bagages sont déposés à l'hôtel pour les personnes restant les 2 jours et direction Charpennes pour se restaurer.



Fig 7 Rame Stadler RhônExpress

L'après-midi un grand tour sur le réseau de tramways TCL s'imposait pour les photos, Part-Dieu sud, Jet d'eau, le pont Raymond Barre et le terminus de T1 à Debourg.



Fig 8 Rame Citadis Ligne T1 à Debourg

Après un coup d'œil à Oullins, nous avons repris la ligne B pour revenir à Jean Macé et Part-Dieu.



Fig 9 Rame Citadis ligne T1 à la Part Dieu

Le lendemain matin, tout le monde était sur le pied de guerre pour partir à l'Arbresle.



Fig 10 Tram-train Dualis en gare de Lyon St Paul



Fig 11 Tram train Dualis en gare de Tassin

La visite du centre de maintenance du tram-train s'est bien passée malgré l'interdiction de faire des photos. Un bon repas et retour à St Paul par le tram-train.

Arrivé à Hôtel de Ville tout le groupe prend la ligne C pour monter à la Croix Rousse.



Fig 12 Métro ligne C station Hôtel de Ville Louis Pradel

Le conducteur de service était notre ami Christian Aragnetti, pas le temps de s'attarder car horaire oblige. La déception fut de trouver des autobus sur la ligne S6 à la place des trolleybus Man Hess.



Fig 13 Trolleybus ligne S6 à Hôtel de Ville

Il est décidé de redescendre par la 13 . De retour à Part-Dieu, nous avons laissé nos amis suisses ravis de leurs 2 journées passées à Lyon.



Fig 14 Rame Stadler RhônExpress à Satolas

Découverte des « TransN » (Transports publics de Neuchâtel)

J. C. Broussier

A Neuchâtel :

- Trois Funiculaires
  - Ecluse/Plan
  - La Coudre/Chaumont
  - Université/Gare CFF
- Trois lignes de trolleybus et lignes d'autobus

- La ligne du Littoral (Littorail) entre Boudry et Neuchâtel – Long 8km 800



Fig 1 Littorail Motrice 501 + VP

Exploitation : Motrices Be4/4 N° 501 à 506 avec voitures pilotes N°551 à 556 Fréquence : 20' dans chaque sens.



Fig 2 Littorail Motrice 503



Fig 3 Musée ANAT Motrice historique n° 73

Mario Stéfani qui nous a servi de guide a permis de visiter des musées comme l'ANAT (Association Neuchâteloise des Amis du Tramway du Littoral) et celui de TransN (Ancienne motrice du réseau de Neuchâtel)



Fig 4 Musée Trans N



Fig 5 Musée Trans N Bus 103

Après avoir fait un crochet par Chambrelien (Rame reversible et rame Flirt du BLS) nous sommes allés aux Ponts de Martel et à La Sagne (gare de croisement de la ligne) Rames Be 4/4 N°1 à 6



Fig 6 Le croisement à La Sagne est utilisé lors du renfort pour les scolaires



Fig 7 Les Brenets Motrice BDe de 1950



Fig 8 Les Brenets Voiture pilote BT 12

Le retour se faisant par Pontarlier, nous nous sommes arrêtés à la gare terminus « Les Brenets » de la ligne Les Brenets – Le Locle. La ligne longue de 4km est exploitée avec des automotrices BDe4/4 de 1950.



Fig 9 Neuchatel Trolleybus articulé N° 161 à 172

Pour voir le matériel préservé, regarder ma vidéo sur You tube :
https://www.youtube.com/watch?v=VIbnwuLgyuU

Tramways de Rotterdam

Yvon Brument

Ouvert en 1879 et exploité par la RET (Rotterdamse Elektrische Tram) depuis 1927; le réseau de tramways de Rotterdam comporte 9 lignes plus 3 ayant un service occasionnel.

La voie a un écartement de 1.435 mm, la tension est de 600 v et l'exploitation est principalement réalisée avec des rames unidirectionnelles Alstom Citadis 302 livrées en 2003 (60 rames) et 2007 (53 rames).

Quelques photographies réalisées devant la gare centrale et à proximité du pont Erasmus



Fig 02-RET-Tramway Alstom Citadis N° 2101 vers la gare centrale de Rotterdam



Fig 01-RET- Tramway Alstom Citadis N° 2002 sur la ligne 25 devant la gare centrale de Rotterdam



Fig 03-RET-Tramway Alstom Citadis N° 2118 vers la gare centrale de Rotterdam



Fig 04-RET-Tramway Alstom Citadis N° 2006 vers la gare centrale de Rotterdam



Fig 05-RET-Tramway Alstom Citadis N° 2144 vers la gare centrale de Rotterdam



Fig 06-RET-Tramway Alstom Citadis N° 2059 vers la gare centrale de Rotterdam



Fig 07-RET-Tramway Alstom Citadis N° 2059 vers la gare centrale de Rotterdam



Fig 08-RET-Tramways Alstom Citadis N° 2059 et 2146 vers la gare centrale de Rotterdam



Fig 09-RET-Tramway Alstom Citadis N° 2122 vers la gare centrale de Rotterdam



Fig 10-RET-Tramway Alstom Citadis N° 2122 vers la gare centrale de Rotterdam



Fig 11-RET-Tramway Alstom Citadis N° 2122 vers la gare centrale de Rotterdam



Fig 12-RET-Tramway Alstom Citadis N° 2110 vers la gare centrale de Rotterdam



Fig 13-RET-Tramway Alstom Citadis N° 2110 vers la gare centrale de Rotterdam



Fig 14-RET-Tramway Alstom Citadis N° 2053 vers la gare centrale de Rotterdam



Fig 15-RET-Tramway Alstom Citadis N° 2127 au terminus de Willemsplein à Rotterdam



Fig 16 -RET-Tramway Alstom Citadis N° 2043, ligne 20, au terminus de Willemsplein à Rotterdam



Fig 17-RET-Tramways Alstom Citadis N° 2040 et 2043, ligne 25, au terminus de Willemsplein à Rotterdam



Fig 18-RET-Tramways Alstom Citadis N° 2040 et 2043, ligne 25, au terminus de Willemsplein

Ce réseau est complété par 4 lignes de métro et une ligne desservant La Haye au nord (Randstadt Rail)

Sur le net:

Urbanrail : Tramways de Rotterdam :

http://www.urbanrail.net/eu/nl/rot/rotterdam-tram.htm

et Métro de Rotterdam :

http://www.urbanrail.net/eu/nl/rot/rotterdam.htm

Wikipédia :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_de_Rotterdam

Site des RET : https://www.ret.nl

Visite AFAC d'un réseau en « O » en région lyonnaise.

Photos: René Clavaud



Fig 1 Une partie de la collection



Fig 2 Gare et halle



Fig 3 Voitures suisses et locomotives, voies à 3 rails



Fig 4 Gare et matériels divers



Fig 5 Gare et poste d'aiguillage, voies à 2 arils



Fig 6 Locomotives et remise



Fig 7 Locomotives vapeur

Bataillon des sapeurs de chemins de fer Portugais 1914-18

R. Torracca

Exposition temporaire: Bataillon des sapeurs des chemins de fer (1914-1918)

Le Musée National Ferroviaire du Portugal, à Entroncamento, évoque la participation du Bataillon des Sapeurs des Chemins de Fer à la Première Guerre Mondiale au travers d'une exposition du 10 mars au 23 juillet 2017. L'inauguration a eu lieu le 9 mars au cours de la célébration du Jour du Bataillon des Sapeurs des Chemins de Fer.
(ce bataillon a été dissous et par la suite c'est le 1er Régiment du Génie qui assure les commémorations)



Fig 1 et Fig 2. Affiche de l'exposition



Fig 2.

Les chemins de fer ont joué un rôle très important durant la 1ère guerre mondiale, surtout sur le front européen, où l'intensification d'une guerre de tranchée rendit essentiel le transport de soldats et matériel militaire, ainsi que l'approvisionnement des populations.
La gestion et la maintenance d'un moyen de transport de cette nature, exigeant et complexe, en territoire de guerre ouverte, seront attribués à des bataillons techniques spécialisés, avec une préparation militaire, capables d'assurer la construction, la réparation des voies et du matériel roulant, et la circulation des trains.

Bataillon des Sapeurs de Chemins de Fer dans la 1ère Guerre Mondiale (1914-1918)

Ce bataillon constitué par un contingent initial de 1248 soldats et 40 officiers fut rendu autonome du Corps Expéditionnaire Portugais (**CEP**) et placé sous la dépendance directe du Haut Commandement Britannique. Initialement composé de 4 compagnies, subdivisées en 5 sections, il fut plus tard restructuré de façon à mieux répondre aux nécessités de guerre.

Le Bataillon des Sapeurs de Chemins de Fer (**BSCF**) devint responsable de l'exploitation de la gare et dépôt de Rouxmesnil[1] et de la gestion des lignes de Yron à Conteville, de Abbeville à Conteville et Candas, de Proven à Bergues, de Conchil à Authie et Vrom et de Béthune à La Gorgue. Il remplit aussi d'autres fonctions à caractère technique comme la réparation de ponts, la construction de dépôts et docks et la réparation ou le relevage de lignes sujettes à bombardements fréquents.

Le Bataillon des Sapeurs de Chemins de Fer (BSCF) rendit de précieux services au Portugal durant la Grande Guerre en France et en Belgique.



Fig 3. Carte postale militaire à l'entête du Bataillon ferroviaire, avec la devise "Sempre Fixe"

Le BSCF du Corps Expéditionnaire Portugais (CEP) fut mobilisé à Cascais du 16 février 1917 au début avril 1917.
A la fin de ce mois, embarqua pour la France le 2ème Groupe composé de 2 compagnies (la 3e et 4e), les 2 compagnies restantes embarqueront à la fin de cette année.
Les 3ème et 4ème Compagnies furent utilisées pour des travaux dans la région de Albert et Peronne, consistant en la conservation et le relevage de voies ferrées.

[1] Rouxmesnil: voir l'article de la revue AFAC « Chemins de Fer» N°564 "Une radiale disparue: Paris Dieppe par Gisors"

Les 1ère et 2ème Compagnies suivirent pour la région de Ypres et Messines en Belgique, pour des travaux de construction et réparations de voies ferrées, réalisés de nombreuses fois sous le feu de l'artillerie allemande.

Le nouveau plan de travail d'août 1917 détermina que le BSCF fut concentré dans la région de Arras – St Pol – Duisans. La maintenance des lignes de la Région comprenait un secteur qui allait depuis le front, dans la Vallée de la Scarpe, jusqu'à la liaison avec la zone de l'arrière, une des Compagnies étant destinée à travailler dans le secteur portugais à La Gorgue et les lignes adjacentes jusqu'à Lavantie et Bac – St Maur.
Après cette période (qui va jusqu'en mars - avril 1918), le BSCF fut redistribué, Les 1e et 2e Compagnies suivirent le mouvement de la V^{ème} Armée anglaise pour effectuer des travaux sur Abbeville – Candas.
La 3e Compagnie, après la bataille de La Lys (offensive allemande du 9 avril 1918), continua dans cette région à Berguette, occupée à des tâches de sauvegarde du matériel.
La 4e Compagnie continua durant les mois suivant à St Pol, étendant son action jusqu'à Lille et Bourbure, où elle exécuta des travaux dans des circonstances difficiles sous le feu ennemi, particulièrement sur la ligne Lillers – Chocques.
En août 1918 le service de l'exploitation fut confié au BSCF. (Gares de Quevilly, Rouen et de Rouxmesnil, Dieppe).
Le commandement du BSCF occupa toujours une position centrale en relation avec les diverses compagnies, particulièrement Popperinghe, Strazeele, Duisans et, pour finir à Aubigny-en-Artois, où il se maintint jusqu'à la date de la marche vers l'embarquement du retour au Portugal.
Le BSCF eut un comportement exemplaire durant la Grande Guerre en France.
Entre ses nombreuses citations on peut relever celle de « l'Ordre de la Tour et de l'Epée ».



Fig 4. Cérémonie commémorative du Bataillon de Sapeurs de Chemins de Fer au Musée National Ferroviaire à Entroncamento. 9 mars 2017.



Fig 5. Inauguration de l'exposition dans le Musée National Ferroviaire à Entroncamento.



Fig 6. Arrivée sur le quai d'Alcântara d'un transport de troupes. Lisbonne, mars 1917.

Corps Expéditionnaire Portugais (CEP) 1917-1918

Le Corps Expéditionnaire Portugais (CEP) fut la principale force militaire que le Portugal envoya en France pendant la Première Guerre Mondiale, avec la finalité, au travers de sa participation active à l'effort de guerre contre l'Allemagne qui menaçait ses territoires d'outre mer, de recevoir l'appui de ses alliés pour éviter la perte de ceux-ci.
Le Portugal envoya aussi en France une autre force, le Corps d'Artillerie Lourde Indépendante. Sous commandement français il fut renommé Corps d' Artillerie Lourde Portugaise (CALP) et opéra avec l'artillerie super lourde de chemin de fer avec des obusiers de 320 mm, 240 et 190 mm.



Fig 7. Départ des troupes à destination de la France. Gare de Guimarães.

Le 30 janvier 1917, trois navires britanniques quittent les quais du Tage avec à bord la 1ère Brigade du CEP commandée par le gén. Gomes da Costa. Trois jours plus tard ces navires accostent dans le port de Brest, débarquant les premières troupes portugaises sur le sol français. A partir du 8 février ces troupes arrivèrent dans les Flandres françaises, région qui accueillera le CEP. Le 4 avril 1917 les premières troupes atteignirent les tranchées et ce jour là on compta le premier soldat portugais mort au combat.

En avril 1918 les allemands lancèrent l'offensive "Georgette". Les portugais mal préparés subirent une déroute dans la Bataille de La Lys (secteur de Ypres), le 9 avril 1918, peu après la déroute de l'Armée Britannique à Arras.



Fig 8. Départ des troupes à destination de la France. Gare de Tondela.

Bataille de La Lys

La Bataille de La Lys eut lieu le 9 avril 1918 dans la vallée de La Lys, secteur d'Ypres, dans la région des Flandres en Belgique.
Le front s'étendait sur une ligne de 55 km entre les localités de Gravelle et Armentières, tenu par le 11e Corps Britannique avec 84 000 hommes parmi lesquels on comptait la 2e division du CEP constituée de 20 000 hommes dont 15 000 étaient en première ligne sous commandement du gén Gomes da Costa.
Selon un auteur[2] on enregistra à La Lys 423 morts portugais et env 6000 prisonniers (sur un total de 2086 morts, 5300 blessés, 222 disparus du CEP sur la période 1917-1918).

[2] Le Portugal dans la Grande Guerre : construction du « mythe » de La Lys dans la presse écrite entre 1918 et 1940, par Henrique Manuel Gomes da Cruz. Travail de maîtrise en Histoire Contemporaine, Mars 2014.

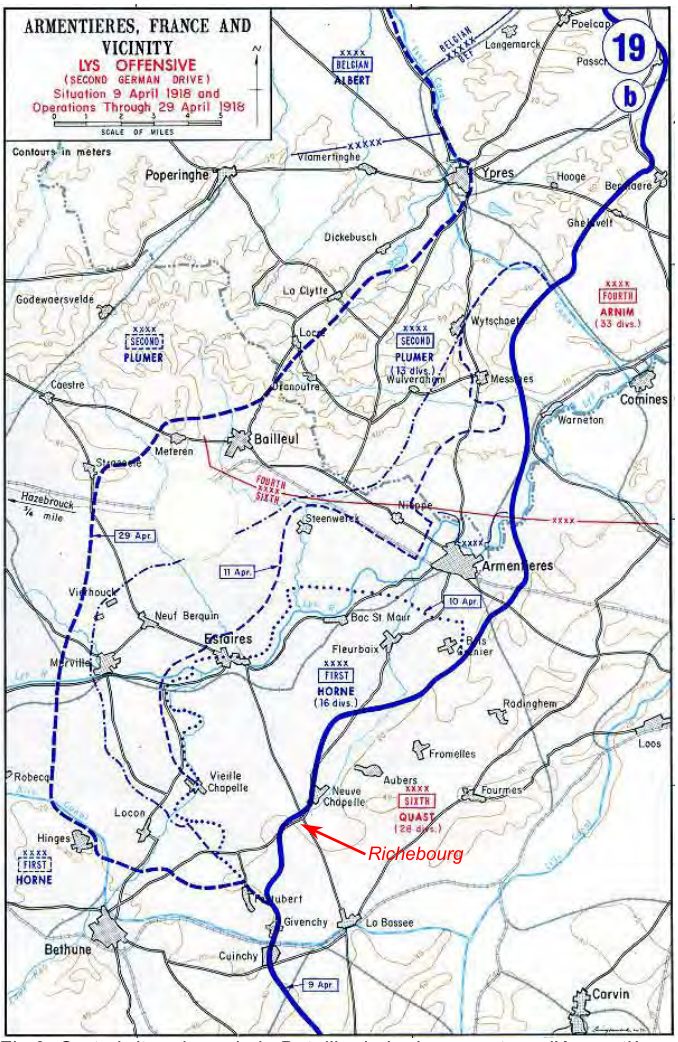


Fig 9. Carte britannique de la Bataille de La Lys ; secteur d'Armentières.

Un lieu de mémoire :
le cimetière militaire portugais de Richebourg (Pas de Calais)

Sources:
site de la Fondation pour le Musée National Ferroviaire:
http://www.fmnf.pt/noticias/285
images de la journée commémorative: (ce site semble n'être accessible qu'aux heures de bureau)
http://www.portugalgrandeguerra.defesa.pt/Paginas/BSCF_9MAR2017.aspx
sur l'histoire du Bat. Sap. ferroviaire:
http://www.portugal1914.org/portal/pt/historia/a-guerra-1914-1918/item/7418-batalhao-de-sapadores-de-caminho-de-ferro
et http://memoriadarepublica.blogspot.fr/2015/05/batalhao-de-sapadores-de-caminhos-de.html
[2] travail de maîtrise: https://run.unl.pt/bitstream/10362/13813/1/Portugal%20na%20Grande%20Guerra%20-%20a%20constru%C3%A7%C3%A3o%20do%20mito%20de%20La%20Lys%20na%20imprensa%20escrita%20entre%201918%20e%201940.pdf
et wikipedia.org sur la Bataille de La Lys et le Corps Expéditionnaire Portugais

A propos de la 232 P 1

Michel Bretin

L'article sur la 232 P 1, paru dans le n° 31 des Echos de la Scaronne, appelle quelques précisions :

Il ne semble pas y avoir eu d'essais réalisés en France, en 1931, sur une Pacific modifiée (p. 17). En fait, la Compagnie du Nord avait envisagé vers 1930 la construction d'une locomotive de type Pacific, établie suivant le modèle de la 131 SLM Winterthur, c'est à dire avec un moteur à vapeur équicourant unique à grande vitesse, monté à l'avant de la machine et attaquant par un faux essieu et par bielles les trois essieux moteurs accouplés. On escomptait d'une locomotive Pacific une puissance notablement plus grande, de l'ordre de 3000 ch, que celle de la modeste 131 Winterthur (donnée pour 800 ch). Mais l'étude montra qu'un moteur unique ne permettrait pas d'obtenir plus que 2600 ch environ, en raison notamment de la largeur maximale que l'on pouvait donner aux roues dentées pour transmettre l'effort au démarrage.

C'est ce qui amènera la Société Winterthur à abandonner le projet de Pacific à moteur unique pour une solution à moteurs individuels entraînant chaque essieu moteur, qui donnera la 232 P 1. Il est donc pratiquement certain qu'il n'y a jamais eu de Pacific modifiée essayée et que l'on chercherait en vain des photos de cette locomotive.

La 232 P 1 n'est pas de type **Hudson** (p. 17) mais de type **Baltic**. Bien que ces deux appellations désignent la même disposition d'essieux 232, le terme **Hudson** est réservé aux locomotives ayant un bogie porteur à deux essieux à l'avant, trois essieux moteurs et un **bissel** porteur à deux essieux à l'arrière. Le type **Baltic** désigne une locomotive ayant un bogie porteur à deux essieux à l'avant, trois essieux moteurs et un **bogie** porteur à deux essieux à l'arrière.

Cette disposition est bien visible sur sur la coupe longitudinale de la 232 P 1 (*Fig 1*).

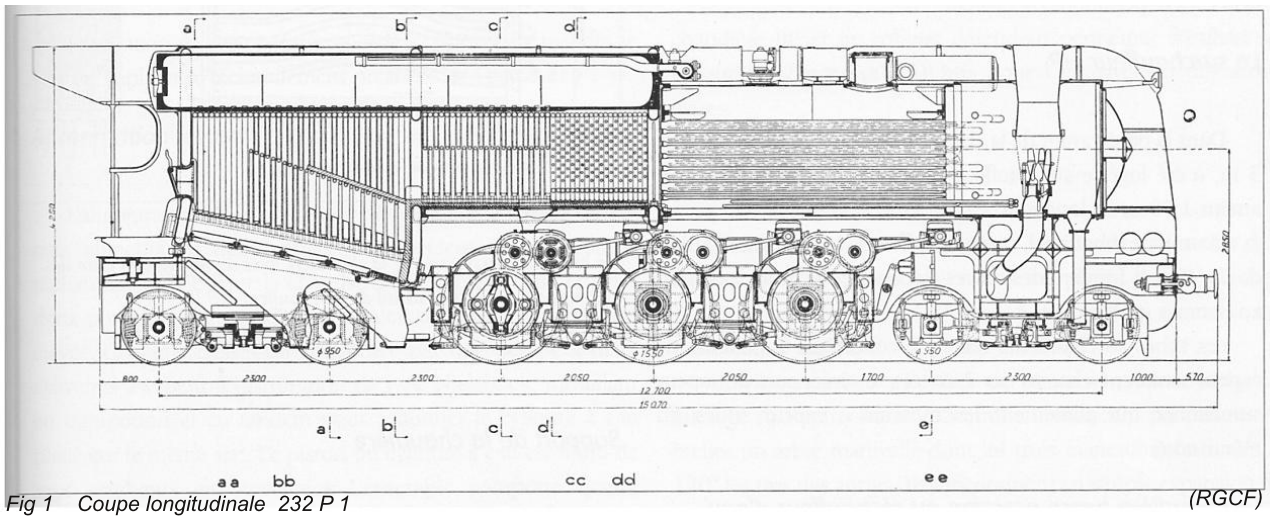


Fig 1 Coupe longitudinale 232 P 1 (RGCF)

Contrairement à ce qui est indiqué (p. 18), la 232 P 1 n'était pas équipée d'un dispositif spécial d'antipatinage. Toutefois, pour limiter les risques de patinage des essieux individuels au démarrage, les soupapes d'admission avaient une levée très faible au cran maximum afin d'obliger la vapeur à se répartir dans tous les moteurs.

L'emballement éventuel d'un essieu était détecté par une rapide élévation de pression sur des indicateurs de patinage, constitués par des manomètres reliés aux pompes de circulation d'huile de chaque carter de transmission.

En fait, c'est sur la locomotive à turbines 232 Q 1 – elle aussi machine prototype – qu'un dispositif d'antipatinage avait été installé. Ce dispositif coupait l'arrivée de vapeur lorsqu'un essieu moteur tournait trop vite par rapport à un essieu porteur pris pour repère de vitesse (la 232 Q 1 avait, comme la 232 P 1, des essieux moteurs indépendants, chaque essieu étant actionné par une turbine individuelle). Entre chaque essieu moteur et l'essieu porteur repère, il existait une liaison par un système qui mesurait la vitesse différentielle et agissait sur le circuit d'huile pour fermer les soupapes d'admission de vapeur, lorsque la vitesse différentielle dépassait une certaine valeur.

(informations extraites du livre : *Les locomotives à vapeur unifiées (2) – Bernard Collardey & André Rasserie – éditions La Vie Du Rail)*

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

Publication: 15/07/2017
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° 35
Date de publication:
septembre 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