AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N° 35
2017 / 03
Page 1

Publication: 10 / 10 / 2017

ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT ALAIN THOZET

Propos Libres

En juillet de cette année la Cour des Comptes a publié un référé intitulé : « *La situation du transport de marchandises par le groupe SNCF Mobilités.* » Les enquêtes pour la période 2008-2016 portent sur 3 entités : Fret SNCF qui est la division de SNCF Mobilités chargée du transport des marchandises et 2 filiales VFLI et AKIEM.

La situation est qualifiée de préoccupante malgré des efforts importants :
- Baisse des effectifs de 14 933 agents en 2008 à 7 420 agents en 2015 [il me semble qu'en 2016 des trains de voyageurs ont été supprimés par manque de conducteurs, ceux-ci étant affectés à la conduite des trains de marchandises] et le parc de locomotives a été cédé en grande partie à AKIEM qui a ensuite loué une centaine d'engins à Fret SNCF [….?].
- La part du transport effectué avec les wagons dits « isolés » a diminué de façon dramatique : le nombre de wagons est passé de 700 000 en 2005 à 150 000 en 2014.

Le rapport aborde ensuite le côté du personnel tant du niveau salarial que du niveau des heures de travail. L'aspect purement financier est détaillé et l'on voit que les pertes opérationnelles ont été réduites.

Le rôle de l'État comporte des contradictions.
Il met en place, en 2009, un « engagement national pour le fret ferroviaire » et lance, en 2013, les « conférences périodiques sur le fret ferroviaire ». Dans la même période, la part du chemin de fer dans le transport des marchandises a reculé : exprimé en tonnes-kilomètres il a baissé de 21% . En 2014 la France est en recul de 2,7% par rapport à la moyenne européenne. Une cause de ce déclin serait dûe à la désindustrialisation de notre pays. [mais je ne pense pas que la consommation de produits manufacturés ait diminué. La fabrication se fait ailleurs. Et à partir des ports il faut assurer du transport…]

L'État a favorisé le transport routier :
- autorisation des ensembles routiers de 44 tonnes de poids total en charge,
- abandon de l'écotaxe,
- renoncement à un nouveau cadre social harmonisé.

Mais l'État considère également que le transport par chemin de fer correspond aussi à des nécessités environnementales. L'Agence européenne de l'environnement estime que le transport routier produit presque 4 fois plus de CO^2 que le transport par chemin de fer.

En conclusion, je cite « Il n'en demeure pas moins que la situation actuelle de cette activité [transport ferroviaire de marchandises] ne saurait perdurer; elle appelle, de la part de l'État, en particulier pour Fret SNCF, une réaction vigoureuse et claire. »

Quelques remarques finales :
- Geodis est la filiale pour le transport marchandises de la SNCF. Nous constatons une concurrence au sein de la même entité. L'influence sur le déclin du rail est évidente et il y aurait à redire sur certaines pratiques sociales. La recherche à tout prix du « pas cher »…

- Nicolas Hulot, Agnès Buzyn, ministre de la Santé et Élisabeth Borne, ministre des Transports, se sont rendus le vendredi 29 septembre 2017 à Chamonix pour parler pollution dans les vallées alpines.

. . suite en dernière page . .

SOMMAIRE

Comptes Rendus et Documents

Éditorial	1
Ancien chemin de fer Marlieux - Châtillon	2
Alais Rhône Méditerranée ARM	6
En suivant le Danube	12
Voyage AFAC Rh-Alpes sur les Rhétiques	16
Tramways d'Amsterdam	24
Vu cet été	27

La vie de l'association

Compte rendu du CA du 12 / 09 / 2017	32
Erratum	32

Ont participé à ce numéro:

Alain Thozet
Georges Quemin
Jean Pierre Petiot
François Charnay
Henna Malvigue
Bernard Cony
Michel Bretin
Louis Goiset
J Noclin
J J Dard
Roland Racine
René Clavaud
Yvon Brument
Daniel Saillard
Gilles Neyret

VISITE DE L'ANCIEN CHEMIN de FER de MARLIEUX à CHÂTILLON

22 avril 2017

M. Bretin

Le troisième épisode des "Archéologues Ferroviaires" s'est passé dans le département de l'Ain, comme l'année dernière, mais cette fois nous avons quitté la montagne pour la plaine, ou plus exactement le plateau de la Dombes.

Marlieux

Le point de départ était fixé devant la gare de Marlieux dont le BV d'origine Dombes est maintenant occupé par la mairie et la poste, l'activité ferroviaire du lieu se limitant à un simple arrêt voyageurs sur la ligne Lyon – Bourg. Par cette belle matinée de printemps, une bonne vingtaine de participants, arrivés de Lyon en minicar pour la majorité d'entre eux, ont débuté la visite avec enthousiasme. On notera que deux membres du Musée du Cheminot d'Ambérieu, dont M. Joud son président, se sont joints à nous pour cette journée.

Mais avant de commencer la visite itinérante en car, un petit parcours pédestre de mise en forme s'imposait pour découvrir les restes du M.C. sur le territoire de Marlieux.

A première vue, il semble ne pas rester grand-chose des installations de la gare M.C. Toutefois, les traces des fondations du bâtiment des voyageurs et d'un quai découvert sont encore visibles (Fig 1). Dans les années 1980, le bâtiment voyageurs était encore présent.



Fig 1 : Quelques-uns des "archéologues". Au premier plan, les vestiges du quai découvert. A l'arrière-plan, l'ex BV Dombes et l'abri de l'arrêt SNCF.



Fig 2 : L'ancienne remise à wagons, aujourd'hui salle des fêtes de Marlieux. Les extensions et l'aile à gauche ne sont pas d'origine.

La remise à wagons est toujours bien là mais elle a quelque peu changé d'aspect puisque c'est maintenant la salle des fêtes de Marlieux. Cependant, le groupe a pu reconnaître quelques éléments typiques de la construction d'origine (Fig 2 & 3).



Fig 3 : La façade arrière de la salle des fêtes a conservé les ouvertures d'origine.

Ensuite, les archéologues de l'AFAC et du Musée du Cheminot ont parcouru le chemin qui suit l'ancien tracé du M.C. en direction du pont sur le Renon. Sur la gauche, le tracé sert de digue à un étang – pas de doute, nous sommes bien en Dombes ! – sur la droite, dans le pré en contrebas, se trouvait le Chemin de Fer Potager de Marlieux qui fait l'objet d'un article séparé.

Le pont sur le Renon se trouve à présent dans une propriété privée, aussi nous n'avons pas pu l'emprunter, mais il était facilement visible depuis les bords de la rivière. Seules les culées en maçonnerie sont d'origine, un tablier a été reposé par les propriétaires actuels (Fig 4).



Fig 4 : Pont sur le Renon.

Le groupe est passé sur l'autre rive par le pont routier et a découvert l'ancienne maison de garde-barrière du double passage à niveau des routes de la Mitaine (D 7) et de Beaumont. Ce passage à niveau était le seul de la ligne à être muni de barrières. La maison

avait aussi la particularité d'abriter un réservoir d'eau, situé à l'étage,pour l'alimentation des locomotives. L'eau était pompée dans le Renon et les locomotives venaient haut-le-pied depuis la gare "faire de l'eau" (Fig 5).



Fig 5 : Ancienne maison de garde-barrière. La voie passait à droite, au niveau du portail en bois.

Le trajet à pied s'est terminé un peu plus loin, sur la route de Beaumont, vers l'extrémité sud d'un étang que la ligne traversait sur une levée toujours visible.
A partir de cet endroit, la visite s'est poursuivie par les moyens motorisés : le minicar et les deux voitures suiveuses. Le M.C. était un véritable chemin de fer et non un tramway, il était établi sur une emprise indépendante des routes. De fait, pour rejoindre la Chapelle du Châtelard, l'emprunt obligatoire de la route de Châtillon (D 7) et de la D 27 nous a éloigné pour quelque temps de l'ancienne ligne. Toutefois, en deux endroits, un crochet a permis de retrouver quelques vestiges du tracé dans la campagne.



Fig 6 Tranchée vers la ferme de Bézenans



Fig 7 Vestige de rail

Ainsi, un peu avant l'arrivé à la Chapelle du Châtelard, on a pu voir, vers la ferme de Bézenans, la tranchée qu'empruntait la ligne venant de Marlieux (Fig 6) et de l'autre côté, le remblai menant au pont sur la Chalaronne. A noter dans la ferme la découverte inattendue d'anciens rails dont on a toutes les raisons de penser qu'ils ont été récupérés à l'époque du démantèlement de la voie. Reconversion peu banale : après avoir vu circuler de nombreux convois de bestiaux, ces rails, utilisés pour la confection d'enclos, servent aujourd'hui à garder les bovins! (Fig 7).

.

La Chapelle du Châtelard

En arrivant à la Chapelle du Châtelard, après le franchissement de la Chalaronne, un arrêt a été marqué pour découvrir les restes du pont du chemin de fer sur la Chalaronne. Si, depuis la route, on ne peut qu'entrapercevoir les vestiges, le propriétaire d'un pré voisin en a aimablement ouvert l'accès, ce qui a permis aux plus intrépides de gravir le remblai de l'ancienne voie et de s'approcher au mieux des culées et piles encore présentes. Un article et des photos à part décriront plus en détail ces vestiges.



Fig 8 : Statue de Clément-Desormes.

La Chapelle du Châtelard occupe une place à part dans l'histoire du Marlieux – Châtillon. C'est en effet dans cette commune que s'était installé Alphonse Clément-Desormes après avoir vendu les ateliers d'Oullins qu'il avait créés. Clément-Desormes était non seulement à l'origine du M.C., puisqu'il en avait obtenu la concession, mais il avait aussi beaucoup œuvré pour le développement de la Chapelle du Châtelard (création de routes, d'une école, d'une ferme modèle, d'un moulin, d'une briqueterie, …). A. Clément-Desormes avait aussi été maire de la commune de 1860 à 1871.

Et précisément, la matinée s'est terminée par une visite à la mairie qui avait été spécialement et obligeamment ouverte à notre intention, et où nous avons été parfaitement accueillis. Nous avons pu y voir la statue d'Alphonse Clément-Desormes, offerte par ses employés lorsqu'il avait quitté les ateliers d'Oullins en 1854 et qui, aujourd'hui, fait partie du patrimoine de la commune (Fig 8). C'était aussi l'occasion de mieux connaître ce village attachant. D'autres souvenirs liés à Clément-Desormes seront vus l'après-midi. Un article spécialement consacré à la vie et l'œuvre d'Alphonse Clément-Desormes, qui est bien connu dans l'histoire du chemin de fer, sera publié par ailleurs.

Pour le déjeuner, l'ambiance est restée ferroviaire puisque le restaurant Les Platanes est installé à la place de l'ancienne gare de la Chapelle du Châtelard ; il n'y a plus de gare mais il y a toujours un buffet ! (Fig 9) Ce moment de convivialité a permis aux participants de goûter aux spécialités de la Dombes.



Fig 9 : Restaurant Les Platanes.



Fig 10 : Château des Creusettes.



Fig 11 : Chateau des Creusettes

L'après-midi a commencé par la visite du château des Creusettes, qu'avait fait construire Alphonse Clément-Desormes.

Transformé en hôtel de luxe, le domaine a été entièrement rénové (Fig 10 & 11).

Ensuite, le groupe a pris la direction de Châtillon. Nous avons quitté la Chapelle du Châtelard par la route de Sandrans, en nous éloignant de nouveau du tracé de la ligne, qui file à droite à travers champs.

Après quelques kilomètres bordés de prés, champs, étangs, bois et quelques fermes, le convoi a enfin retrouvé le tracé de l'ancienne voie au milieu des bois, et quelques hectomètres plus loin, le bâtiment de la halte de Moulin des Champs, lieu bien nommé où on ne s'attend pas à y voir une ancienne station de chemin de fer (Fig 12).



Fig 12 : Ancienne halte de Moulin des Champs Châtillon sur Chalaronne



Fig 13 : Le chemin de la Galoche

Chatillon sur Chalaronne

Le trajet vers Châtillon s'est poursuivi sur des chemins tout aussi bucoliques que précédemment. Le tracé dans la vallée de la Chalaronne est pratiquement impossible à retrouver aujourd'hui, excepté les derniers mètres précédant la gare de Châtillon, que les participants ont pu faire à pied sur le "chemin de la Galoche" (Fig 13).



Fig 14 : L'ancien bâtiment voyageurs de la gare M.C. de Châtillon. Au second plan à gauche, l'ancien atelier.

La gare de Châtillon du M.C. était le terminus de la ligne et le resta tout le temps de l'existence de celle-ci, les projets de raccordement avec la ligne ESE de Jassans à Bourg, ou de prolongement jusqu'à Thoissey, ne s'étant jamais concrétisés (Fig 14).

Musée du train Miniature

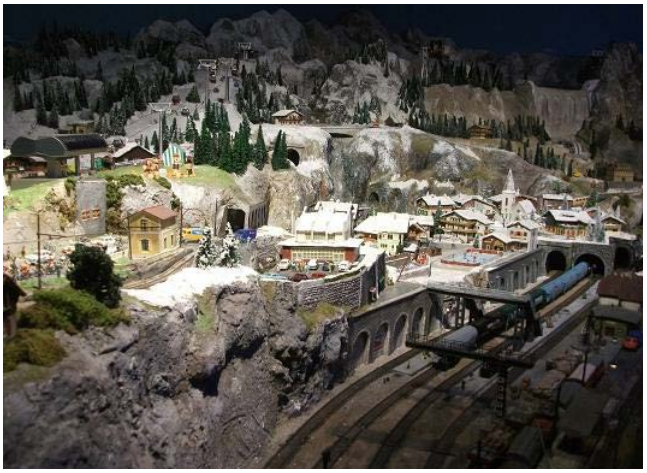


Fig 15 : Musée du Train miniature

Mais ce n'était pas le terminus de la journée, puisqu'elle s'est poursuivie par la visite du Musée du Train miniature où l'on a pu voir cette fois, même s'ils étaient en modèle réduit, rouler des trains (Fig 15 & 16).



Fig 16 : Musée du Train miniature



Fig 17 : Musée du Train miniature

Résumé des caractéristiques

- Longueur de la ligne : 11,373 km
- Ecartement de la voie : 1 m
- Déclivités maximum : 15 mm/m
- Rayon minimum des courbes : 150 m
- Stations : Marlieux gare, La Chapelle du Châtelard gare, (halte après 1920), Moulin des Champs halte, Châtillon sur Chalaronne gare terminus.
- Traction à vapeur pendant toute la durée d'existence de la ligne.

Historique résumé

- Ligne ouverte par la Compagnie du Chemin de fer de Marlieux à Châtillon (M.C.) le 14/08/1879.
- Intégration à la Régie Départementales des Tramways de l'Ain le 01/07/1919.
- Fermeture le 01/03/1934.
- Déclassement : 18/10/1944.

Remerciements

Nous tenons à remercier pour leur excellent accueil et leurs informations :

MM. Planche et Deplatière à Marlieux
La municipalité de la Chapelle du Châtelard
Mme Malapel au restaurant Les Platanes
La famille Prost au domaine des Creusettes
Le Musée du Train miniature à Châtillon sur Chalaronne.
M. Joud, Musée du Cheminot à Ambérieu.

Photos : François Charnay, Michel Bretin

Ligne oubliée : Alais-Rhône-Méditerranée A R M

Georges QUEMIN

Depuis le 13 ème siècle le charbon est extrait du sous sol cévenol, La Grand Combe, Bessèges ou Alais sont des noms attachés à l'activité minière. (Fig 1)

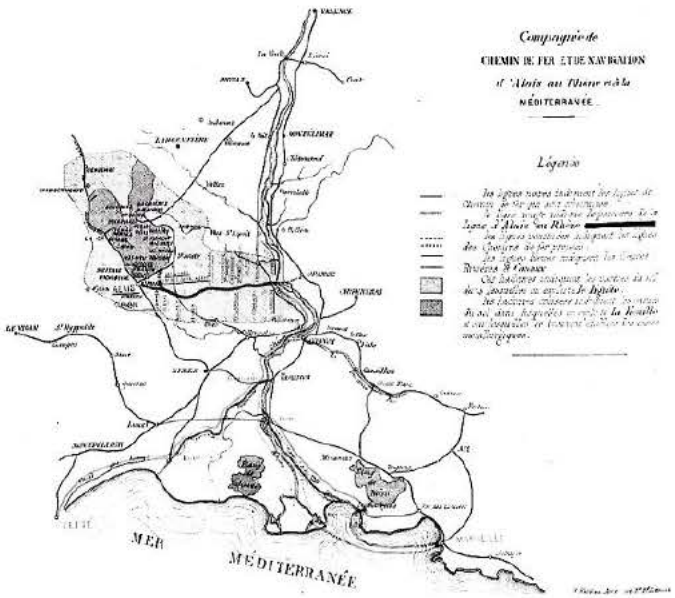


Fig 1 Le bassin Houiller des Cévennes

La fin du 19 ème siècle marque l'apogée du règne de la vapeur et de son combustible d'origine: le charbon. Pour le transporter vers Marseille et le mer Paulin Talabot, père du PLM constitue la « Compagnie des Mines de la Grand Combe et des Chemins de Fer du Gard » en 1825 et en 1835 fait construire une ligne entre Alais, Nîmes et Beaucaire pour transfert sur bateau . Cette origine charbonnière explique que jusqu'au début du 21 ème siècle les voyageurs de Nîmes à Alès subiront un rebroussement dans la gare de triage de Nîmes.

Dans les années 1870 alors que le trafic sur la ligne PLM vers Beaucaire souffre de la densité des circulations sur la ligne Clermont-Nîmes des financiers et industriels créent la « Compagnie du Chemin de Fer Alais-Rhône-Méditerranée » dans le but de charger des bateaux à Port l'Ardoise après un trajet de 57 Km depuis Alais.



Fig 2 Action Compagnie A R M

De 1879 à 1882 entre les émissions d'actions et d'obligations se sont près de 55 Millions de Francs qui sont souscrits. Des commentaires dithyrambiques dans la presse anticipent sur la réalisation des équipements qui prévoient, outre la ligne Alais- Port l'Ardoise, un pont et un prolongement jusqu'à Orange, un embranchement vers Salindres, 4 bateaux-écluses, 5 remorqueurs canal, 3 remorqueurs mer et 18 chalands mer capables selon le cas de navigation fluviale et maritime.

Mais tout ne se passe pas comme souhaité par les promoteurs, les bateaux écluses ne remplissent pas leur rôle, le PLM baisse ses tarifs tant est si bien que en Juin 1884 l'ARM est déclarée en faillite et après de nombreuses recherches de solution c'est le PLM qui rachète la ligne pour 500 000 Francs en 1889, nous reviendrons plus loin sur cet épisode.

La ligne Alais- Port l'Ardoise

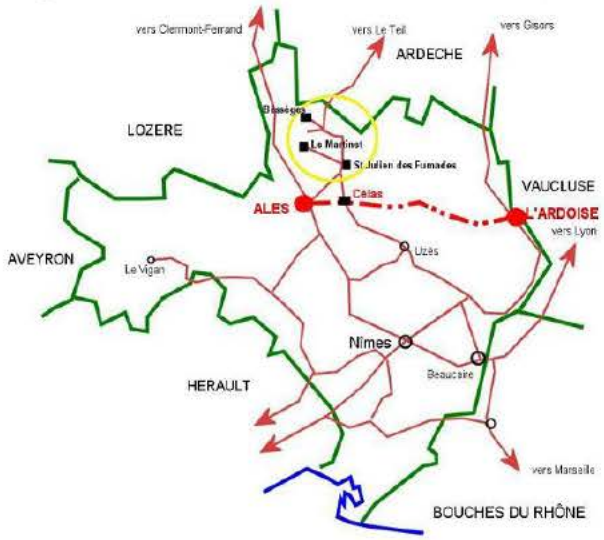


Fig 3 la ligne A R M (Alais-l'Ardoise) et les lignes P L M

La fig 3 illustre bien le contexte concurrentiel de cette ligne par rapport au PLM déjà installé et maître du trafic de charbon vers le sud.

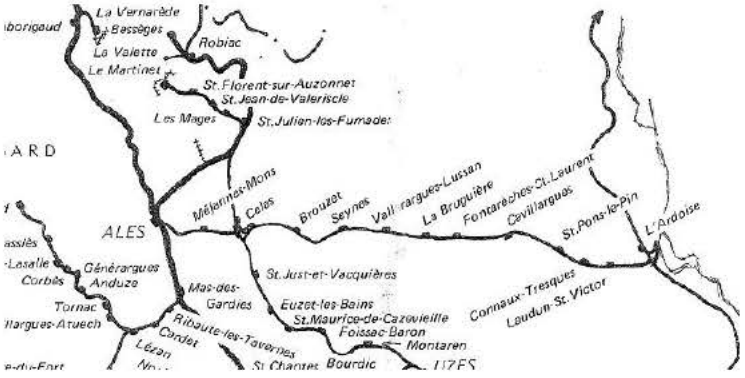


Fig 4 Les gares de la ligne A R M

En plus des terminus d'Alais et Port l'Ardoise se sont 11 gares qui sont installées tout le long de la ligne (Fig 4), la plupart nettement à l'écart des villages ou

agglomérations. Le trafic voyageurs ne sera jamais significatif, jamais plus de 3 trajets par jour et par sens et bien souvent 2, entraînant des réclamations du Conseil général . Nous verrons un peu plus loin l'évolution des temps de parcours au fil des années.

Il s'écoule 10 ans entre le premier projet et l'ouverture de la ligne (1872-1882)

Alais devenu Alès en 1926

Gare A R M

L'A R M construit une magnifique gare à un peu plus d'un kilomètre sur la ligne Alais-Nîmes.

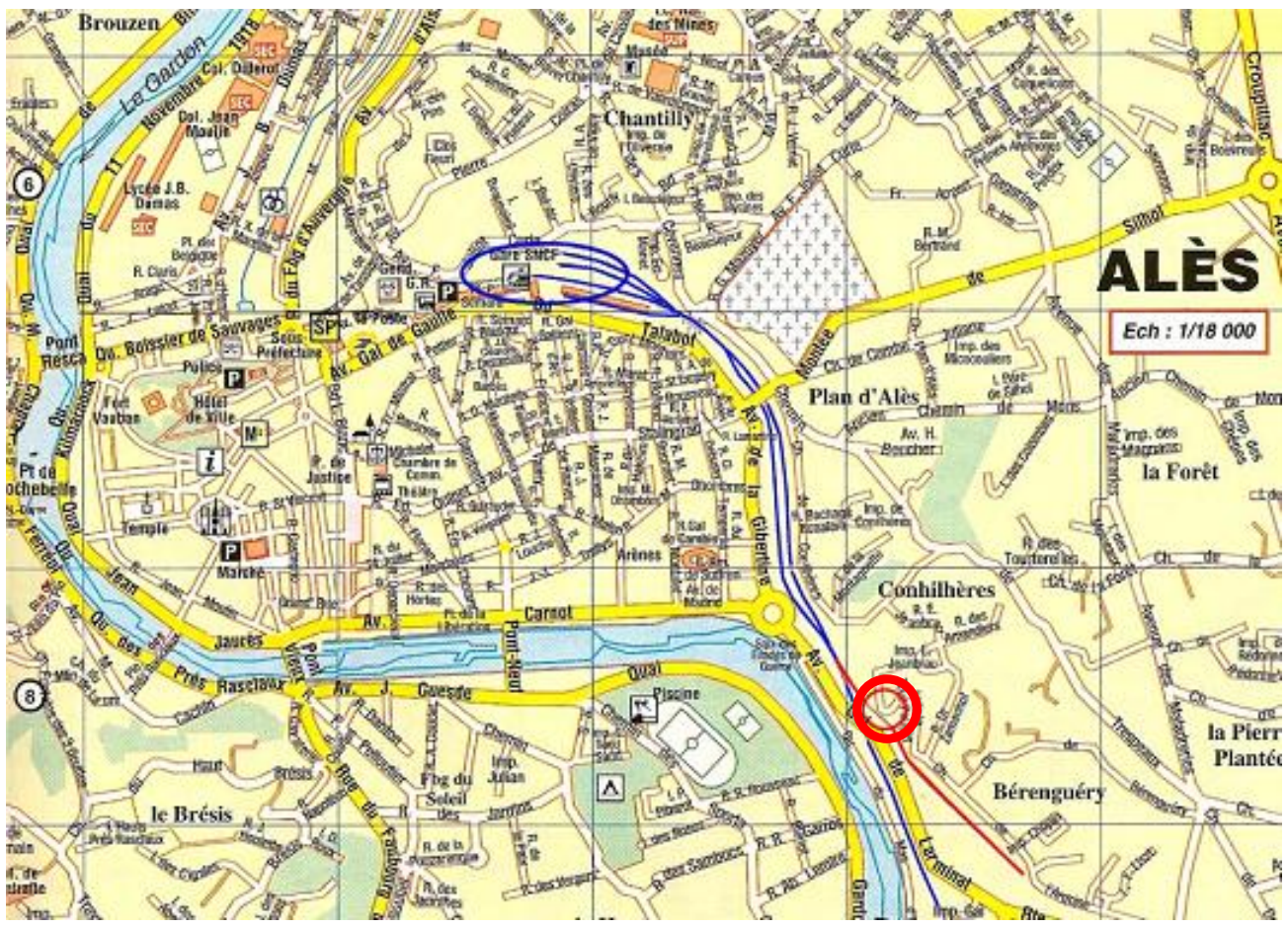


Fig 5 Gare A R M *à 1,4 km de la gare PLM*

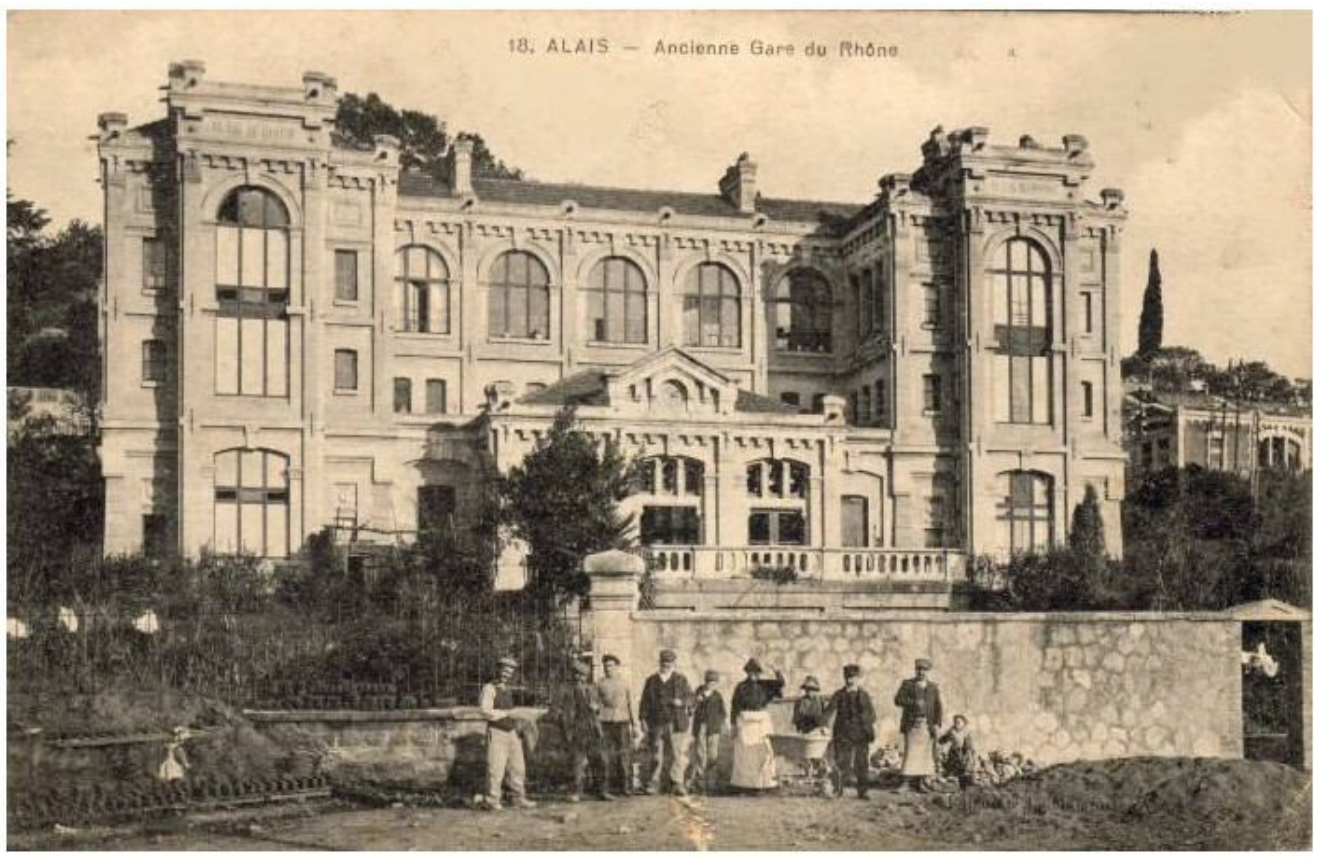


Fig 6 Gare Alais A R M Façade Ouest

Cette gare est traversée par les voies PLM Alais-Nîmes qui sont situées à un niveau inférieur, aussi une passerelle visible sur la fig 7 permet d'atteindre les voies A R M.

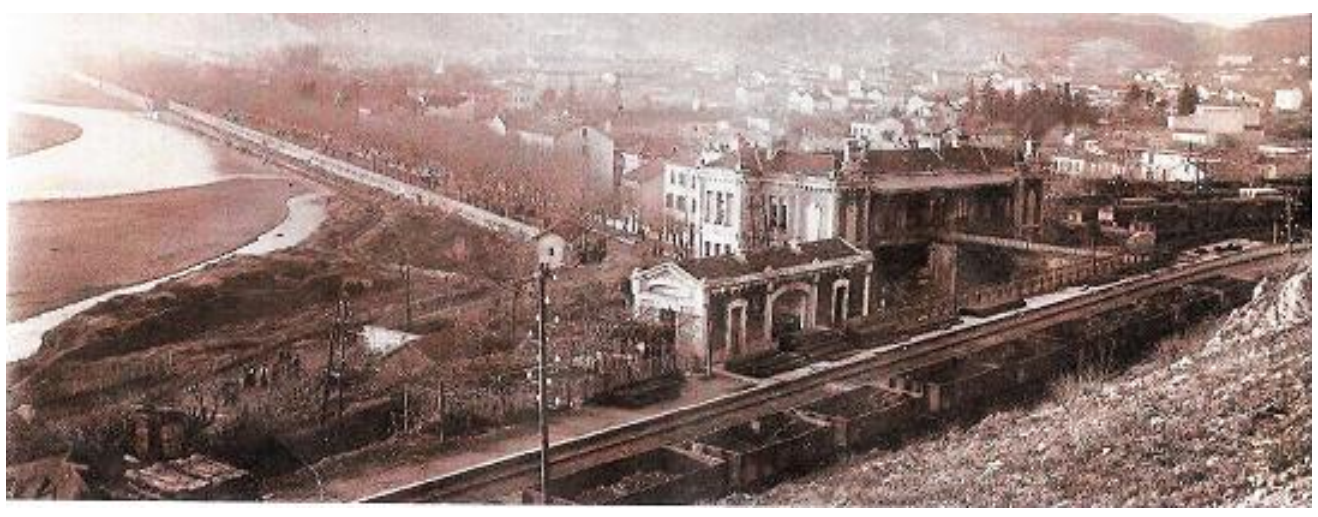


Fig 7 Gare Alais A R M Façade Est

Elle ne sert que jusqu'en 1890, le P L M reporte ensuite tout le trafic vers la gare principale, une partie des voies de la gare marchandises est cédée aux Ets Richard-Ducros qui entre autres activités, fait de la réparation de wagons, les autres voies étant utilisées pour les activités marchandises.

Gare P L M puis SNCF

Cette gare principale a grandi au fil de la progression des activités minières et métallurgiques du bassin des Cévennes. En plus du charbon, le sous sol contient du minerai de fer et du lignite, la « Compagnie des Mines, Fonderies et Forges d'Alès » fondée en 1825 est la principale société dans ces domaines. Toutes les compagnies minières se retrouvent dans la nationalisation en 1946, en 1958 20 000 ouvriers produisent 3,3 millions de tonnes de charbon. Le dernier puits ferme en 1985.

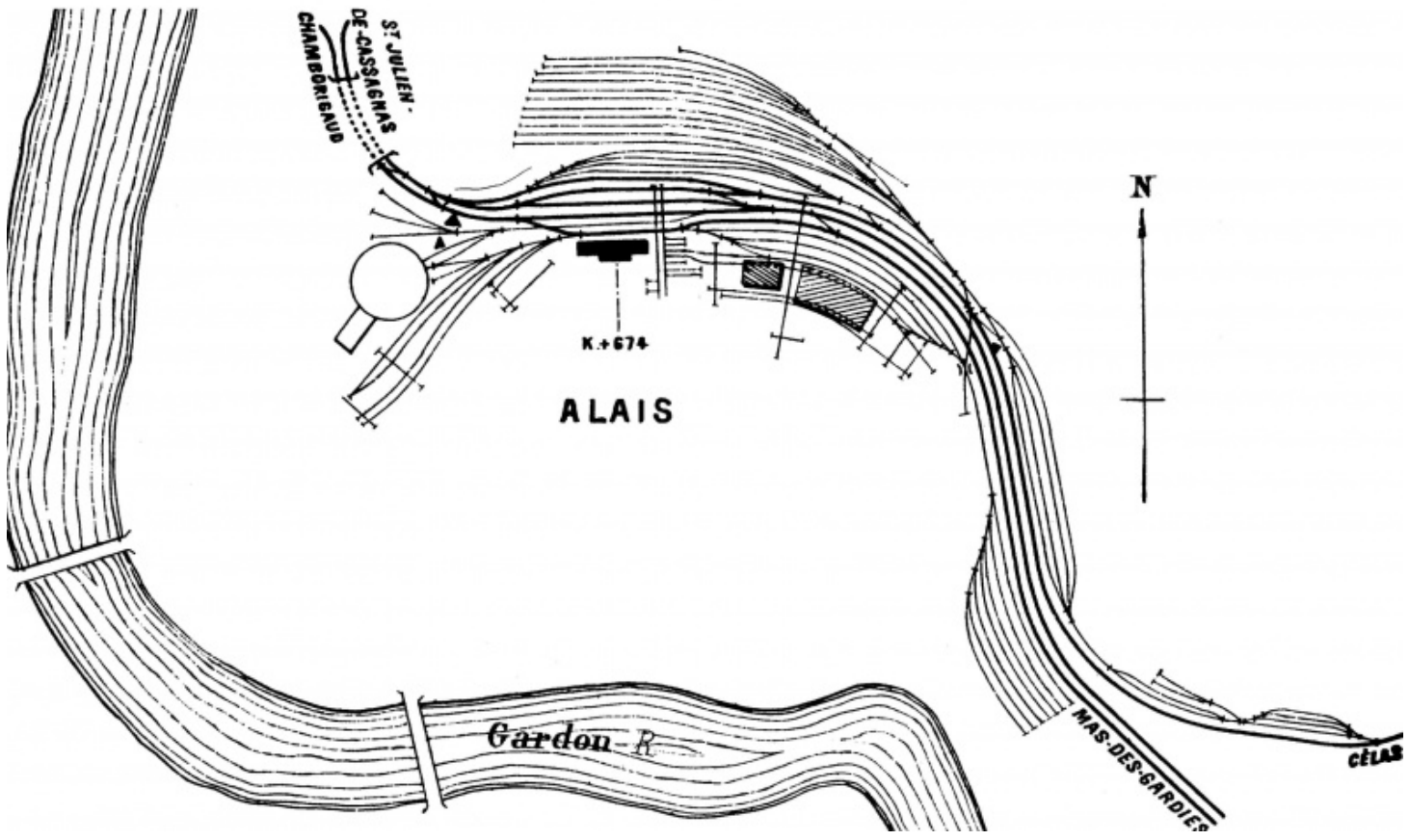


Fig 8 Ales la gare en 1904

Sur le plan de 1904 (Fig 8) on peut remarquer en bas à droite, les deux directions : Nîmes et l'Ardoise, plus au centre, les faisceaux marchandises établis en cul de sac et sur la gauche, la zone « dépôt » avec une rotonde.Le bâtiment voyageurs n'a guère changé côté cour.(Fig 9)



Fig 9 Alès Bâtiment voyageurs type PLM 5 portes



Fig 10 Gare d'Alès côté voies



Fig 11 Gare Alès côté voies avec passerelle

Sur la Fig 11 on peut voir les 5 voies à quai, la passerelle de desserte des quais et sur la gauche les voies de triage bien garnies.



Fig 12 Alès machine 030 en gare abri de quai à toiture arrondie

Sur la figure 12, la 030 se trouve sur la voie permettant la circulation pour mise en tête ou retour au dépôt des machines lors des relais de traction.

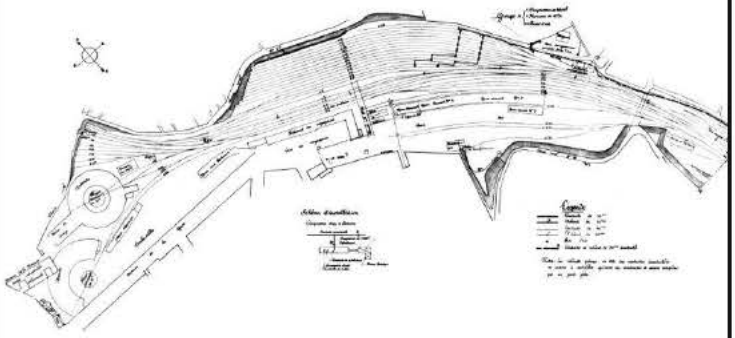


Fig 13 gare d'Alès en 1930

Dans les années 1930 les installations se sont améliorées surtout du côté « dépôt » avec la création d'une seconde rotonde. Les autres secteurs ne changent que très peu.



Fig 14 Les voies du triage peu fréquentées aujourd'hui



Fig 15 Alès SNCF en 2013

Les Fig 14 et 15 illustrent la disparition des activités industrielles et du trafic marchandises assortie de la baisse du trafic voyageurs. Seul « le Cévenol » quand il était encore en rame tractée entretenait l'illusion. (Fig 16)



Fig 16 Le Cévenol en gare d'Alès

C'est aujourd'hui le royaume des X73500 et des AGC aux couleurs Languedoc Roussillon.

Le dépot.

Surtout au temps de la vapeur Alès a hébergé de nombreuses machines et aussi des autorails de différents modèles.

Sur la Fig 17 à côté des voies de garage de machines PLM, on aperçoit l'arrière de la petite rotonde circulaire couverte.



Fig 17 La rotonde couverte et voies de garage, machines PLM



Fig 18 Poste d'aiguillages, signaux et rotonde circulaire



Fig 19 Vue aérienne des rotondes

Sur la fig 18 on peut voir sur la gauche une partie de la rotonde circulaire couverte et au centre la demi rotonde couverte et au fond sur la droite les Ets Richard Ducros implantés sur une partie des voies de garage de L'ARM.



Fig 20 La petite rotonde « découverte » et autorails

Sur la fig 19, après la seconde guerre mondiale, la petite rotonde n'est plus couverte et elle reçoit des autorails FNC et unifiés.



Fig 21 La zone du dépôt, de nos jours « constructions » et gare routière

De nos jours cette zone a entièrement été récupérée pour des constructions dont une gare routière.



Fig 22 La sortie nord de la gare d'Alès

Sur la vue 22, les voies qui s'éloignent sur la droite sont celles qui se dirigent vers le Nord et après le tunnel se séparent en direction de Clermont et de Vogüe.

Alès Gare des Tamaris

La partie Nord Ouest d'Alès était le secteur des mines et usines métallurgiques.

Sur le plan Fig 23 on peut voir sur la gauche le terril de Rochebelle qui existe encore, dominant les installations minières. Pour desservir ces puits un chemin de fer minier à voie de 770mm, longueur 1860 m, dessert Rochebelle et Tamaris en traversant le Gardon. La traction vapeur dure jusqu'en 1932.

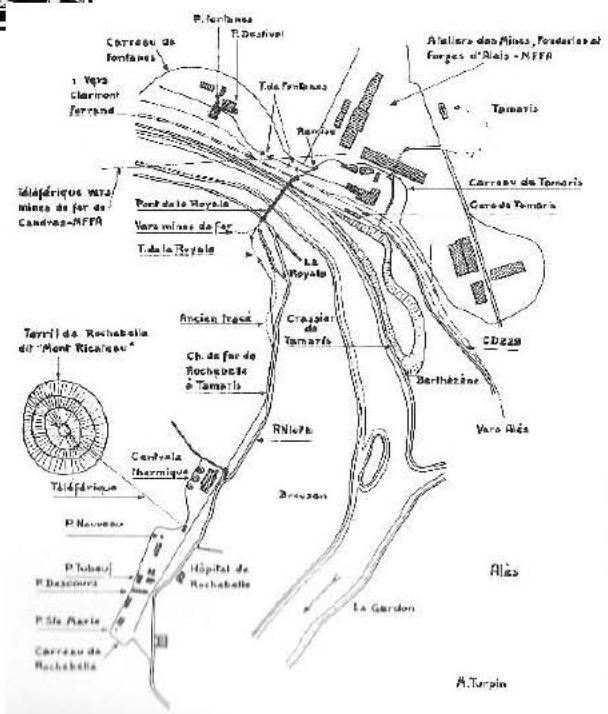


Fig 23 Plan des secteurs Rochebelle et Tamaris

Il est remplacé en 1932 par 2 voies de 500 mm à traction par câble sans fin jusqu'en 1967 (fin de l'extraction à Rochebelle).
D'autres puits sont exploités sur la rive gauche du Gardon où se trouvent les usines métallurgiques et la gare des Tamaris.

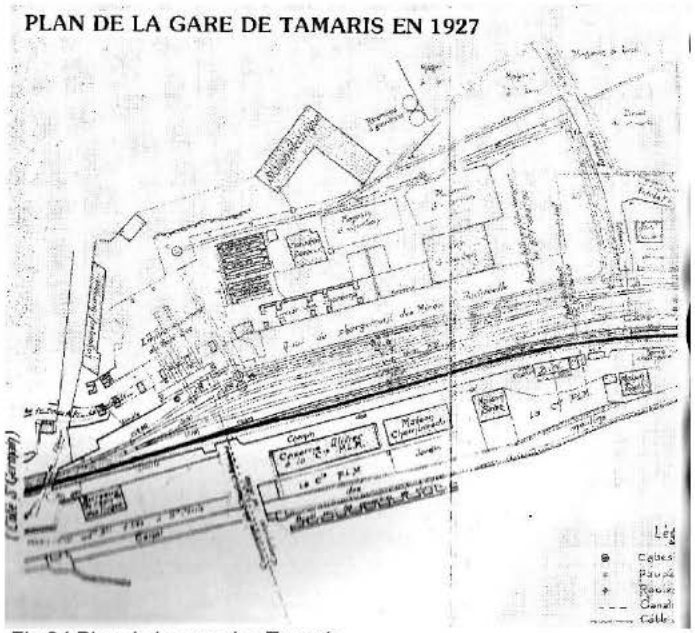


Fig 24 Plan de la gare des Tamaris.



Fig 25 Gare des Tamaris côté voies



Fig 26 Alès Tamaris et viaduc sur le Gardon

Sur la Fig 26 outre la Gare on peut voir en arrière plan le pont sur le Gardon avec une rame fumante du chemin de fer minier à voie de 770 mm. Les usines métallurgiques situées sur la rive gauche ont fabriqué principalement des rails pour le chemin de fer.
Le minerai de fer était en général présent au dessus de filons de charbon, le premier haut fourneau est mis en route en 1832, en 1848 il y en avait 6. En 1899, extraction de 59 000 tonnes de fer , 400 employés dans les usines, 500 t de rails par mois, ces quelques chiffres pour résumer cette activité.
La première moitié du XX eme siècle voit s'éteindre les haut-fourneaux en 1929, les fours Martin en 1935 et le laminoir s'arrêter en 1950.



Fig 27 Forges de Tamaris



Fig 28 Production de rails Forges de Tamaris

Le réseau de chemin de fer minier desservait non seulement Rochebelle, mais il s'étendait au nord d'Alès jusqu' à St Martin deValgalgues et St Julien.

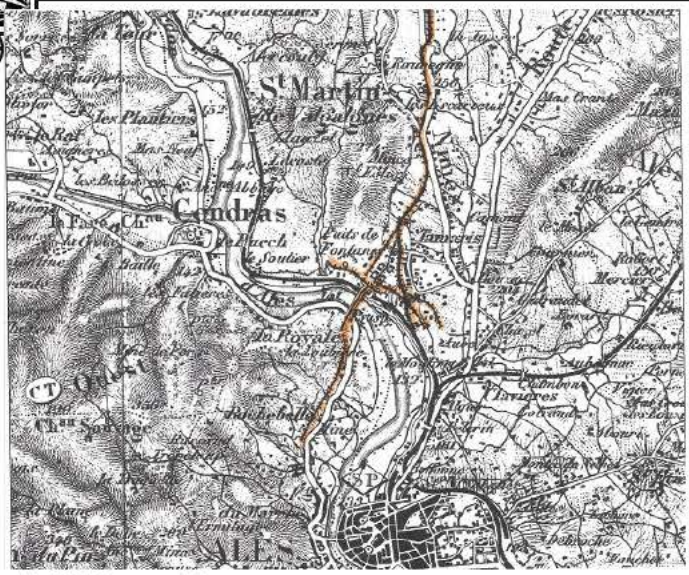


Fig 29 Réseau minier

Sur la Fig 29 on peut voir le chemin de fer (repéré en couleur) aller de Rochebelle en bas au centre jusqu'à St Martin en haut avec la traversée du Gardon et une belle densité de voies dans le secteur de Tamaris.



Fig 30 le pont de Tamaris avec une machine à voie de 770 mm

Ce pont à treillage métallique pour la partie haute (chemin de fer) est de type suspendu pour le tablier inférieur réservé aux autres transports, il ne survivra pas à la cessation d'activité des mines, car il est emporté par une crue du Gardon peu après.



Fig 31 le pont de Tamaris

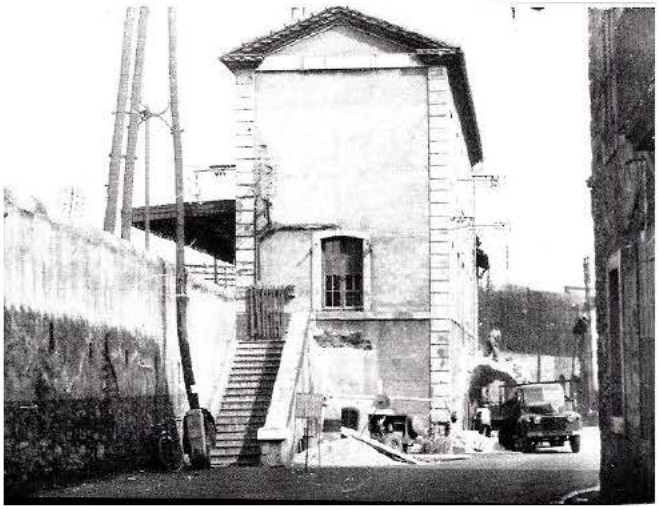


Fig 32 Démolition de la Gare de Tamaris

En 1956, les premiers travaux de démolition de la gare de Tamaris (Fig 32).

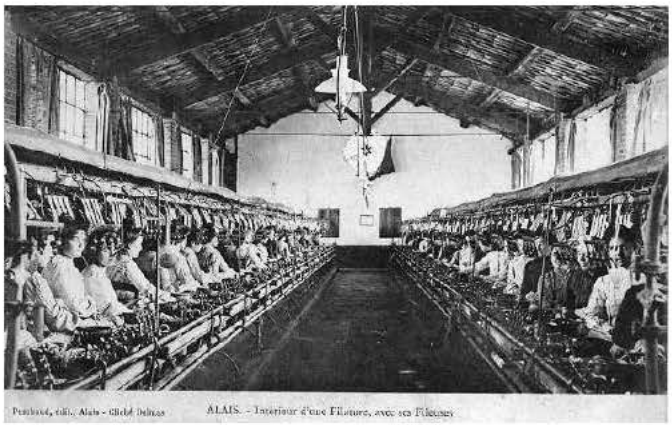


Fig 33 Le tissage de la soie

Le tissage était une activité répandue dans les Cévennes, les premiers élevages de ver à soie apparaissent au 18 ème siècle. 1845: les premières maladies du ver à soie, Pasteur vient à Alès pour les étudier A la fin de ce 18 ème siècle 180 variétés de soieries sont tissées, 200 000 paires de bas de soie réalisées en un an.

Les difficultés liées aux maladies et la concurrence asiatique amèneront la disparition de cette activité lors de la guerre 1939-1945.

La suite de cette étude avec le parcours, les gares et le matériel utilisé tant sur voie ferrée que voie navigable, seront dans le numéro 36 des « Echos de la Scaronne »....l'ensemble de l'étude a été présenté à l'AFAC RA, sous forme de diaporama en Novembre 2016.

En suivant le Danube, ses affluents et les Carpates

H. Malvigue



Date	Jour	Ville	Arrivé	Départ	N° train	km train	Prix train
22	4	Lyon		14:36	TER 96512/513	163	14,1
22	4	Genève	16;28 !	17:15	IC 533	266	64,3
22	4	Zürich Hbf	19:28	20;28	EN 40467 316-51	863	109
23	5	Wien Hbf	06:35	07:16	REX, OS	54	16
23	5	Bratislava	08:22				
25	7	Bratislava		11:53	EC275	214	9
25	7	Budapest	14:35	19:10	D473 421-51	746	59
26	1	Brasov	09:32				
28	3	Brasov		12:20	IR1936 3-63	170	8,65
28	3	Bucaresti N-A	14:48				
30	5	Bucaresti N-A		16:45	D472 421-51	916	59
1	6	Budapest	08:50	13:45	IC204	350	29
1	6	Zagreb	20:59				
4	2	Zagreb		12:00	IC200 V1-S76	228	9,11
4	2	Rijeka	15:41	17:00	Bus	101	14
4	2	Pula	19:15				
5	3	Pula		13:20	R 4706	91	\
5	3	Buzet	15:30	17:20	Bus de substitution	46	20
5	3	Divaca	18:15	18:29	R 653	104	/
5	3	Ljubljana	20:00	21:10	EN 414 300-21	476	89
6	4	Zürich	09:20	11:34	Lyria 9218 18-53		
6	4	Mulhouse	13:02	14:00	TGV 9878 16-25		
6	4	Lyon	17:00			513	58,3
						5301	558

Le programme : Un périple ferroviaire de 5300 km pendant 15 jours avec 5 villes à visiter, mais touchant 10 pays et menant vers les contrées orientales de la Roumanie avant de revenir à la « Mitteleuropa »

Sans surprise, le voyage commence à Lyon Part-Dieu à destination de Genève Cornavin. La ponctualité de la SNCF laisse encore une fois à désirer et je suis obligée à prendre la ligne du pied du Jura pour Zürich. (Mes organes intérieurs n'aiment pas trop les Pendolinos, mais pour cette fois, pas d'accident.)

A Zûrich le train de nuit vers Vienne et Budapest est avancé de plus d'une heure mais j'ai été avisée par les CFF (avec des modifications pour la billetterie et les coûts). Les travaux entre Buchs et Feldkirch imposent un détour par St. Margreten. L'arrivée à la nouvelle gare centrale de Vienne (Wien Hauptbahnhof) se fait presque à l'heure.

Je dois acheter un billet pour Bratislava (Presbourg). C'est facile, il y a des distributeurs ; seulement ils ne permettent d' acheter que des tickets A/R, incluant les trams et bus pour le 1er jour.



Actuellement la ligne principale d'environ 55 km vers Bratislava passe par Marcheg. Elle est partiellement à voie unique et non électrifiée. La mise à deux voies et l'électrification sont décidés.Visiblement des travaux sont en cours, mais selon le planning, il faudra attendre plusieurs années avant d'en voir la fin.

A noter qu'autrefois l'Orient- Express utilisait cette ligne inaugurée en 1848. Ce n'est pas le seul moyen d'aller de Vienne à Presbourg : autrefois il y avait une connexion de type tram-train entre les deux villes. N'oublions pas qu'il y a cent ans les deux villes faisaient partie du même empire (l'empire Austro-Hongrois) et que 11 rois hongrois furent couronnés à Bratislava (Poszony).



4. La gare de Bratislava

La gare de **Bratislava** (à 1,3 km de la vieille ville) utilise partiellement encore les bâtiments datant de 1848/50 mais en 1988 fut ajouté « Skleník » (la serre) cf. la photo. Cependant les bâtiments sont encore insuffisants et peu attrayants. Des travaux sont en cours pour moderniser les voies et la gare, qui doivent aboutir à la destruction de « la serre » et la construction d'un complexe gare - centre commercial, avec une gare de trams en souterrain. Les terminus de plusieurs lignes de trams et bus se situent déjà directement à côté de la gare.

En 1850 les 214 km de la ligne (k.k. Südöstliche Staatsbahn) vers Budapest étaient terminés, formant une des lignes principales de l'empire Austro-Hongrois. Bratislava est aujourd'hui la capitale de la Slovaquie indépendante mais des connexions excellentes vers Prague et Budapest persistent.

Toutes les voies mènent à Paris, Berlin, … et c'est également vrai pour Vienne et Budapest. Pour mon voyage j'ai donc fait correspondance deux fois à Budapest Keleti.

Après Bratislava l'escale suivante était Braşov (Kronstadt) en Siebenbürgen (Transylvanie). C'était seulement après la grande guerre que la Roumanie fut agrandie avec des territoires au nord et à l'ouest des Carpates.

La construction des chemins de fer dans la basse plaine de Hongrie avait en 1858 atteint Arad (environ 260 km).

Aujourd'hui cette ligne de grande importance est à double voie et électrifiée, (25 kV) sauf un tronçon à voie unique à l'est de Békéscsaba. La progression au-delà de Arad se fait dans la vallée de Mures et on atteint Alba Iulia (Karlsburg) après 211 km. Cette ligne avait eu du mal à débuter : Quel concessionnaire et quel tracé choisir, sans oublier des problèmes financiers et la guerre de 1866 (Prusse-Autriche). Construite et exploitée par « Erste Siebenbürger Eisenbahn » la ligne a été ouverte en décembre 1868 et selon contrat transférée à MAV en 1884.

Pour la suite des 230 km jusqu'à Braşov, une société anglaise avait obtenu la concession. La ligne qui passe principalement dans les vallées de Târnava Mare et de l'Olt était exploitable le 1er juin 1873. La société privée ne tint pas longtemps en dépit de plusieurs subventions et la MAV en devint propriétaire en 1876.

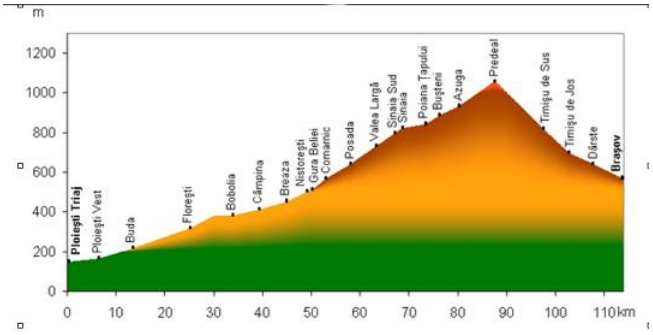


5. La gare de Braşov

Braşov est la deuxième plus grande ville de la Transylvanie historique avec environ 300 000 habitants. Cluj-Napoca (Klausenburg) est la première et Sibiu (Hermannstadt) la troisième. Autrefois la population allemande venue sur invitation du roi de Hongrie à partir du 12ème siècle, était majoritaire dans certaines villes. Pendant 700 ans les Allemands bénéficièrent d'une très grande autonomie. Avec les Hongrois ils constituaient l'identité du Siebenbürgen (Transylvanie). Cependant après la grande guerre, les Roumains ont obtenu une faible majorité dans la Transylvanie et le Traité de Trianon doubla la surface de la Roumanie. (La Hongrie perdait les 2/3 de son territoire).

Après 1970 et surtout 1989 presque toute la population allemande est partie vers l'Occident. Pour la petite histoire, il faut noter que Klaus Iohannis (président actuel de la Roumanie et ancien maire de Sibiu) fait partie de cette petite minorité d'origine allemande. Nous sommes bien en Roumanie, mais vous avez compris que ferroviairement (et pas seulement) le monde germano-hongrois a été déterminant.

A cet endroit (Braşov) presque à l' extrême est de l'empire austro-hongrois, il est temps de regarder vers le sud pour considérer le petit réseau desservant la Valachie-Moldavie dite Roumanie. En 1874 la Hongrie et la Roumanie décidaient par un traité, de la création d'une ligne ferroviaire entre Ploieşti et Braşov en passant par le col de Predeal. (En Valachie la section Bucarest – Ploieşti (59 km) existait depuis 1870) Côté hongrois la section entre Braşov et Predeal, passant par la vallée de Timis et comportant deux tunnels, fut achevée en 1878.



Coté roumain après beaucoup de problèmes financiers et politiques, une société française avec l'ingénieur Léon Guilloux réussit en 1879 l'ouverture jusqu'à Ploieşti. Aujourd'hui la ligne est à deux voies et électrifiée (dans les années196x). Déjà dans les années trente et quarante une électrification avait été sérieusement envisagée mais reportée pour des raisons financières ou guerrières. Le profil dur de la rampe Braşov-Predeal explique cet intérêt. *Voir le profil en long ci-dessus.*

La Gare du Nord de **Bucarest** est une gare terminale et elle se présente avec 14 voies. Cette gare principale de Bucarest date de 1870 et le bâtiment principal prend son aspect actuel en 1932. J'ai bien apprécié la salle d'attente internationale – climatisée, un jour où la température dépassa les 35° C . Au bout de la voie 14 se trouve un petit musée ferroviaire.



7. La gare de Bucarest

L'étape suivante sera Zagreb. J'aurais pu passer par Belgrade (Beograd), mais l'étude des connexions sur le site de la DB montre qu'il est préférable de passer par Budapest.

Le plus simple étant de refaire le trajet Bucarest-Braşov–Arad–Budapest, soit environ 900 km en 17h et de nuit. J'ai payé le wagon-lit 59€, étant la seule occupante dans le compartiment avec lavabo, toilette et douche. (Voir le ticket ci-joint).. (J'ai payé également 59€ + 5€ frais dossier pour Genève-Zûrich)


MÁV-START
MENETJEGY+HELYJEGY
FAHRSCHEIN+RESERVIERUNG
VISSZATÉRITÉS, CSERE NINCS
KEIN/E UMTAUSCH/ERSTATTUNG
1 HÁLÓHELY/BETTPL
Indulasi állomas -> Célállomas
BUCURESTI N -> BUDAPEST-KELETI
Vonat 472 Kocsi 421 Helysz. 51
1 T3 NÖI
1 Fortuna
ALSO UNTEN
76 SZALLITÓK: 1153 1155
Ár: HUF ***18290,00
EUR ******59,00
Arf: 310 00 HUF/EUR
ÁFAtv 105-s B 10.04.17 23:25
P 25.06.17 14:53

Entrer et sortir de la Roumanie est un peu compliqué parce que ce pays n'est pas dans l'espace Schengen. A la dernière gare avant la frontière tout le monde est contrôlé et une demi-heure après, à la première gare de l'autre côté la procédure se répète. L'heure du jour ou de la nuit ne semble pas modifier ces contrôles. Notons qu'aujourd'hui, aux frontières intra-Schengen, les contrôles sont souvent revenus, mais moins musclés.

Ah ! les correspondances ! Il faut avoir du temps, les retards sont fréquents et d'ailleurs il faut se restaurer après de longs voyages. Les voitures restaurants sont devenues très rares. Alors à Budapest quoi de mieux que de s'installer chez Baross en observant la vie pulsante de la gare. Voir photo ci-jointe.



9. A la gare de Budapest

Budapest – Zagreb : 350 km dont 100 km en Croatie après la traversée de la rivière Drave.

En Hongrie la ligne longe sur environ 100 km le lac Balaton. C'est le plus grand lac d'Europe (hors Russie). Il est d'ailleurs peu profond et en allemand, il s'appelle justement Plattensee. Il attire beaucoup de vacanciers.



10. Le passage de la Drave à Gyékényes

La ligne est électrifiée mais seules les parties les plus proche de Budapest et Zagreb sont à deux voies. Elle a été terminée jusqu'à la frontière croate en 1861 et en 1870 jusqu'à Zagreb (Agram en hongrois) par MAV. Le royaume de Croatie-Slavonie faisait alors partie de la Transleithanie (Hongrie), mais était partiellement autonome avec un vice-roi et un parlement propre (Sabor) à Zagreb.

Zagreb Glavni Kolodvor, la gare principale de Zagreb a été construite par l'architecte Ferenc Pfaff.



11. La gare centrale à Zagreb

Officiellement inaugurée en 1897 mais en fonction depuis 1892, elle est située sur la place Roi Tomislav. C'est une gare de passage avec des connexions dans toutes les directions.



12. Le siège social de HŽ

Zagreb-Rijeka 228 km fut terminé en1873.

Rijeka (Fiume en hongrois et italien) était une entité spécifique dans la Transleithanie : la ville était le seul port de Hongrie (la Dalmatie étant autrichienne). Aujourd'hui encore elle joue un rôle très important pour la Hongrie qui depuis 2001 a obtenu les facilités de port franc. Après l'autonomie hongroise en 1867 il est donc très important de prolonger le chemin de fer au-delà de Karlovac. La Südbahngeselschaft autrichienne avait en 1865 terminé la section Zagreb – Karlovac et MAV atteint en 1873 Rijeka. L'Autriche (kkStB) avait en 1888 terminé la ligne Split-Knin mais ce n'est qu'en 1925 que le nouveau royaume de Yougoslavie a relié Knin à Ogulin (à mi-chemin de Zagreb-Rijeka).

La ligne est difficile avec beaucoup de courbes et la durée de voyage de 3h30 donne une vitesse moyenne d'environ 60 km/h. Delnice est à 34 km de Rijeka à vol d'oiseau, mais la ligne ferroviaire fait 62 km de long parce qu'elle doit descendre du plateau karstique, soit un dénivelé de 700 m. A noter également les murs qui à certains endroits protègent la ligne contre le vent (la Bora). Des plans existent pour une ligne nouvelle à partir de Karlovac. Plus courte et surtout plus rapide (1h30) mais les finances manquent en dépit de subventions européennes très substantielles (corridor Vb*). Entre temps, on profite d'une belle ligne dans un paysage intéressant.



13. Vue sur la baie de Kvarner

La ligne est à voie unique mais électrifiée et aujourd'hui totalement convertie à 25 kV 50 Hz (autrefois 3000 V à l'italienne). Il existe encore des trains directs de Budapest, mais seulement pendant quelques semaines en été.



14. La gare de Rijeka

Pour prolonger le plaisir du voyage, le train avait un peu de retard. Suffisamment pour rater le bus ! A constater encore une fois que la gare de bus était un peu plus éloignée que prévu et sans panneaux indicateurs.

Pour finir, un autre bus partait une heure plus tard mais le ticket déjà acheté n'était pas valable. Le bus passe par Opatija et longe la côte au début. C'est très joli, un peu comme la côte d'Azur, combiné avec la villégiature « impériale » à la fin du XIX ème siècle.

J'arrive donc à **Pula** un peu avant le coucher du soleil.



15. La gare de Pula

La suite sera pour le prochain article (N° 36 des Echos de la Scaronne) qui inclura également un aperçu sur l'histoire très compliquée de l'Istrie et de son réseau ferroviaire.

** Neuf Corridors paneuropéens de transport ont été définis, à la seconde conférence paneuropéenne des transports en Crète en mars 1994, comme les routes d'Europe centrale et orientale nécessitant un investissement majeur dans les 10 à 15 prochaines années.*
Le corridor V (est-ouest) Venise - Trieste/Koper - Ljubljana - Maribor - Budapest - Oujgorod - Lvov - Kiev. 1 600 km de long. Il comprend une branche B - Rijeka - Zagreb - Budapest

Voyage AFAC Rhône Alpes
Sur les Chemins de Fer Rhétiques du 28/06 au 01/07

Photos R. Clavaud L. Goiset J. Noclin A. Thozet G. Quemin

Dans les numéros 33 et 34 des Echos de la Scaronne, Roland Racine nous a résumé l'histoire des Chemins de Fer Rhétiques avant de nous faire partager un périple hivernal sur les lignes de la Bernina, de l'Albula et du Glacier Express.



1. Armoiries du canton des Grisons ; Ligue Grise (à l'origine de "Graubünden"), Ligue des dix Juridictions, Ligue de la Maison Dieu (bouquetin).

Les participants au voyage AFAC ont fait le parcours dans le sens opposé, en arrivant par Tirano.
Nous ne raconterons pas le trajet, ni les sites remarquables et déjà remarqués, mais nous nous attacherons aux points particuliers de ce voyage qui rassemblait une vingtaine de participants.

Les participants :

Quoi de plus facile que de tous les « fixer » lorsqu'ils sont sagement assis à l'Hotel Suisse de Poschiavo et que rien ne signale l'arrivée d'une rame Stadler Allegra…..









A l'Hôtel Suisse de Poschiavo (ci dessus) ou bien à l'Hôtel Bellaval de Scuol (ci dessous).



Ou encore sur le quai de la gare de Poschiavo pour surprendre la rame Allegra Tirano-St Moritz.



7.

Déraillement Modalohr : Orbassano-Aiton

Le 27/06 au soir, un incident a été constaté sur la rame descendante, celle ci a déraillé lors de son garage au faisceau de St Jean de Maurienne, occasionnant des dégâts sur un wagon et sur de nombreux appareils de voie. Un retard est occasionné au TGV Lyon – Milan.





9.

Gare Turin Porta Susa construite en 2013, seconde gare de Turin.



10.



11.

AGV Turin Milan



12. Un ETR 500 Frecciarossa de Trenitalia (à gauche) et un Italo (AGV 575, Alstom) de NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori)



13. 300 Km/h entre Turin et Milan.

Poschiavo



14. La sortie de gare vers la Bernina.



15. La motrice historique (jaune) à l'abri dans la remise et au fond l'automotrice Abe 4/4 III.

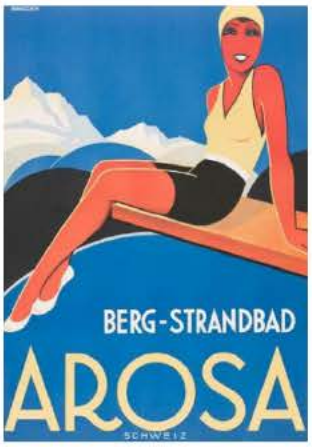
Coire-Arosa et Weisshorn



16. Arosa sous un ciel gris.



17. La montée au Weisshorn (2653 m) où le mauvais temps nous fait rechercher un abri.



Affiche touristique de 1933



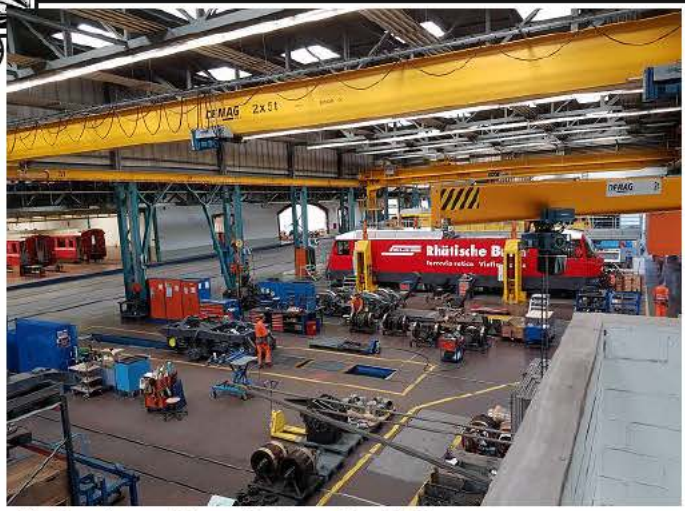
18.

Ateliers RhB de Landquart

Le trajet Coire-Landquart est effectué avec les CFF



19.



20. Vue d'ensemble, au fond une Ge 4/4 III

L'aspect général, l'ordre, la propreté et le rangement sont remarqués par chacun, qu'il visite ces ateliers pour la première ou une nouvelle fois. L'accompagnement par un spécialiste de l'entretien des véhicules et parlant français, nous a permis d'apprécier le professionnalisme et la richesse des tâches effectuées pour le compte des RhB ou pour d'autres compagnies.



21.



22. Bogie moteur.



23. Reconstruction de moteur électrique.

Toutes les parties d'un véhicule moteur ou pas sont susceptibles d'être réparées à Landquart ou Samedan, qu'il s'agisse de moteurs, sellerie, tôlerie, tuyauterie, peinture, mécanique, etc.…



24.



25. Locomotive vapeur en révision pour un autre réseau



26. Tous ces éléments sont appréciés par des « connaisseurs » .

Les ateliers et la rotonde abritent un certain nombre d'engins récents ou historiques.
Parmi ceux ci figure la « Rhatia » première machine à vapeur qui a débuté sur la ligne Landquart-Klosters en 1889, elle est conservée dans une partie de la rotonde en état d'origine. La circulation des machines « historiques « devient plus difficile en fonction de leur niveau de performances trop éloigné des engins actuels.





28. GE 6/6 et GE IV/ III

Scuol Engadine



La gare de Scuol est le terminus Est du réseau que certains avaient rêvé de prolonger en Autriche en suivant la vallée de l'Inn.
La gare de Sagliains est le terminus des navettes porte autos et autres véhicules qui utilisent le tunnel de la Vereina (19060 m) et évitent le long parcours par le col de Flüela.



30. Rame navette du tunnel de la Vereina.

Musée Bergun



31.

Outre une présentation détaillée des lignes des RhB le musée expose de très nombreuses maquettes et un réseau immense en construction.

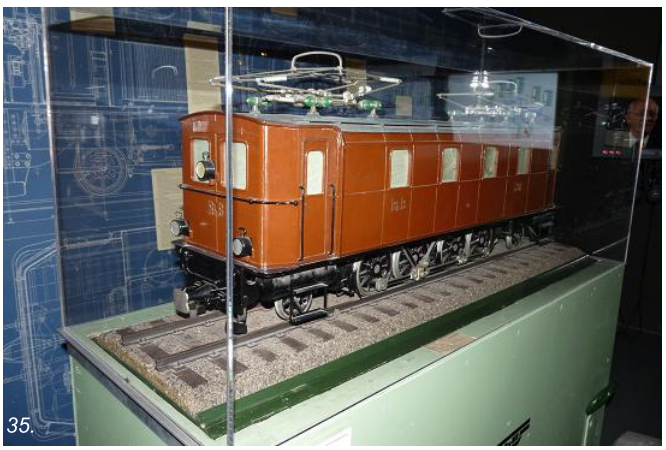


32. Maquette de la Boucle de Brusio

Presque toutes les motrices et voitures sont reproduites à des échelles différentes et présentées en vitrines.







35.

Ligne sommitale de la Furka



36.

Durant le trajet dans le Glacier Express et en passant à Realp nous avons pu voir, prête à démarrer, une rame du DFB, train qui utilise l'ancienne ligne par Gletsch pour rejoindre Oberwald, alors que les services réguliers utilisent le tunnel de base long de 15350 m.

Pelliculage



Les RhB décorent leurs matériels avec des livrées publicitaires qui nous en font voir de toutes les couleurs. Voici quelques spécimens.





39.

Une voiture et une motrice décorées exposées aux ateliers de Landquart pour la cérémonie de fin de cycle des apprentis.

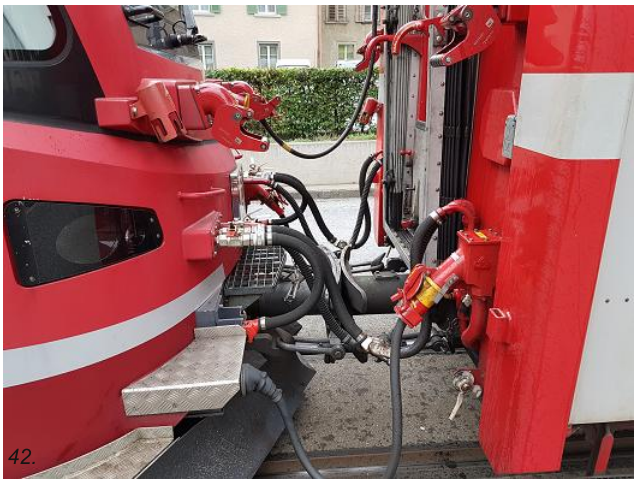


40. La locomotive à l'arrière plan porte la mention :"850 places d'apprentissage dans 25 métiers".



La galerie peut être longue à visiter...

Matériel



42.

Nous avons remarqué la multiplicité des liaisons entre deux véhicules moteurs comme avec un véhicule remorqué. Outre les commandes pour la réversibilité, les conduites pour le frein à air et le frein à vide, l'alimentation électrique des remorques sont les principaux branchements remarqués.

Certaines rames de grande longueur comportent un fourgon intermédiaire doté d'un pantographe, son rôle consiste à assurer une alimentation électrique constante en queue de rame et surtout pour le wagon restaurant.



Transport de marchandises

Le RhB pratique le transport de marchandises de proximité. Quelques photos prises au hasard des rencontres dans les gares. Photos non truquées...



44. Sur la Bernina



45. Bergün



46. Landquart



47. Pontresina



48. Scuol

Photographes

Parmi les dernières voitures panoramiques acquises auprès de Stadler une extrémité est dotée d'un aménagement spécial apprécié des photographes...



49. Le coin des photographes et vidéastes.

Organisation

Réalisée de main de maître par le Président A Thozet et « l'abonné » des Chemins de fer Rhétiques P. Dubois Violette, la mise au point de ce voyage a été possible grâce à l'aide efficace et appréciée de Agnès Grünenfelder.
Qu' elle en soit remerciée par tous les participants.



51. Agnès Grünenfelder





53. Le siège des Chemins de Fer Rhétiques à Coire.

La Vie du Rail Hebdo N° 3638 a publié un reportage signé Patrick Laval qui a effectué le voyage avec notre groupe.
Une synthèse des photos du voyage est disponible sur le site AFAC dans la rubrique « vidéo » de l'AFAC Rhône Alpes.

Et pour clore le sujet, une photo d'un lieu qu'il n'est plus besoin de présenter.



54. Le N° 18 reporte au guide des sites exceptionnels.

Tramways de Hollande: Amsterdam

Yvon Brument

Le réseau de **tramway d'Amsterdam** a été créé à partir de 1875. Il compte actuellement 14 lignes et est exploité par la GVB *(Gemeentelijk Vervoerbedrijf)* qui l'exploite depuis 1943.

Le matériel le plus courant est composé par des rames Siemens Combino série 13G (151 exemplaires, numéros 2001 à 2151) mises en service entre 2001 et 2001. On trouve aussi 4 rames Siemens Combino série 14G (2201 à 2204) mises en service en 2002.



Fig 01-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2047 sur la Ligne 1 devant la gare centrale d'Amsterdam



Fig 02-GVB-Tramway Type 11G N° 901 sur la Ligne 5 à Amsterdam.



Fig 03-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2053 sur la Ligne 1 à Amsterdam.



Fig 04-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2055 sur la Ligne 1 à Amsterdam.



Fig 05-GVB-Tramway Type 11G N° 904 sur la Ligne 5 devant la gare d'Amsterdam.



Fig 06-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2057 sur la Ligne 2 à Amsterdam.



Fig 07-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2125 sur la Ligne 10 à Amsterdam.



Fig 08-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2016 sur la Ligne 7 à Amsterdam.



Fig 09-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2124 sur la Ligne 7 à Amsterdam.



Fig10-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2124 à l'arrêt Rietlandpark sur la Ligne 26 à Amsterdam.



11-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2138 à l'arrêt Rietlandpark sur la Ligne 26 à Amsterdam.



Fig 12-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2142 sur la ligne 26 vers le quartier des maisons flottantes à Amsterdam.



Fig 13-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2142 sur la ligne 26 au terminus d'Ijburg à Amsterdam.



Fig 14-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2137 sur la ligne 26 au terminus d'Ijburg à Amsterdam.



Fig 15-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2137 sur la ligne 26 au terminus d'Ijburg à Amsterdam.



Fig 16-GVB-Le métro à la gare d'Amsterdam Sloterdjik.



Fig 17-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2119 sur la ligne 12 au terminus en gare d'Amsterdam Sloterdjik.



Fig 18-GVB-Tramway Siemens Combino N° 2119 sur la ligne 12 au terminus en gare d'Amsterdam Sloterdjik.



Fig 19-GVB-Le métro à la gare d'Amsterdam Sloterdjik.



Fig 20-GVB-Le métro d'Amsterdam.

Autres matériels :

- BN série 11G (20 exemplaires numérotés 901 920) mises en service en 1989 et 1990 et BN série 12G (25 exemplaires numérotés 817 à 841) mises en service en 1990 et 1991

- 63 rames CAF *Urbos 3* ont été commandées pour une livraison prévue en 2019 – 2022



Fig 21-Plan tramways Amsterdam

Sur le net

Urbanrail : Métro d' Amsterdam
http://www.urbanrail.net/eu/nl/ams/amsterdam.htm

Wikipédia: https://en.wikipedia.org/wiki/Trams_in_Amsterdam

Site de la GVB : https://en.gvb.nl/ontdek-amsterdam/tourist-guide/bienvenue-à-amsterdam

Plan des lignes de tramways d'Amsterdam :
http://maps.gvb.nl/nl/lijnen?tram&show

Futurs CAF Urbos:
http://www.railjournal.com/index.php/light-rail/gvb-previews-caf-tram-for-amsterdam.html

Vu cet été

Gare de Vers (Lot)

La gare de **Vers** (Lot) se situe au Km 75 de la ligne Cahors-Capdenac ouverte en 1886 et fermée aux voyageurs en 1980 et aux marchandises en 1989. Quercy Rail a assuré un service touristique jusqu'en 2003.



Chemin de fer du Vivarais





Quatre voitures provenant des Chemins de fer Rhétiques sont arrivées en Ardèche. Déchargées des camions elles ont pris le chemin de la gare de St Jean de Muzols.

Gare de Metz

La Gare de **Metz** classée en 2017 « plus belle gare de France » a été inaugurée en 1908 après reconstruction par les allemands comme terminus de la ligne stratégique Berlin-Metz.



La tour imposante de 40 m domine des installations prévues pour accueillir efficacement les troupes appelées à défendre la frontière franco-allemande de cette époque.



Les locaux ont été aménagés dans un style très agréable.



L'activité en ce dimanche 14 h 00 est très réduite.

Et devant la gare » METTIS » le BHNS , baptisé « Exquicity » par Van Hool a été mis en service en 2013. 90 % de son trajet se fait en site propre. La chaîne de traction hybride comprend un moteur Diesel entraînant une génératrice ce qui a permis de réduire son encombrement.



Ce véhicule s'inspire de l'architecture d'un tramway : les 4 portes pratiquement équiréparties donnent accès à de vastes plate-formes, l'intercirculation a été correctement travaillée et la circulation des voyageurs dans le véhicule permet d'optimiser l'usage des 150 places disponibles.
https://fr.wikipedia.org/wiki/Mettis_(bus_%C3%A0_haut_niveau_de_service)

Le « Bon » et le « Moins Bon »

Le bon :

Depuis le 17 Juillet, les essais de validation du CNM (Contournement Nîmes Montpellier) ont débuté. C'est la rame TGV Duplex 705 qui officie.



Photo 8 : 17/07/2017 - 10:15 - la rame TGV 705 démarre du site de la future gare de Nîmes - Manduel pour la 1ère circulation d'essais sur le CNM.

Le moins bon:

La décision de fermer la section de ligne Oyonnax / St Claude dans le Jura, voir lettre ci après, (elle peut être publiée car elle se trouve sur Internet).

Il faut à cette occasion rappeler que l'AFAC Rhône Alpes organise un voyage les 25 et 26/10 en soulignant que, après c'est fini.



DIRECTION TERRITORIALE RHÔNE-ALPES AUVERGNE
76, rue de la Villette
69425 Lyon CEDEX 03
TEL. : +33(0)4 72 56 53 76 - FAX : +33 (0)4 72 69 65 71

Le Directeur Territorial

Lyon, le 18 JUIL. 2017

SNCF RÉSEAU

Monsieur Laurent WAUQUIEZ
Ancien Ministre
Président du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes
Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes
1 Esplanade François Mitterrand
CS 20033
69269 LYON Cedex 2

Références : D/2017/001396/00/
Affaire suivie par : Jean Paul BOURNAZEL

Objet : Plan de sauvetage des petites lignes - Section Oyonnax/Saint-Claude

Monsieur le Ministre,

Le plan de sauvetage des petites lignes que vous avez décidé en novembre 2016 en partenariat avec l'Etat et SNCF Réseau est dans sa phase opérationnelle.

Ainsi, deux importants chantiers sont en cours de réalisation entre Le Puy-en-Velay et Firminy pour un montant de 41 M€, et entre Lozanne et Chauffailles (ligne Lyon-Paray-Le-Monial) pour 15 M€. Le retour des trains sur ces deux axes est prévu pour le 10 décembre 2017, avec un relèvement de la vitesse permettant un gain de temps de 6 à 7 minutes en moyenne sur Le Puy-en-Velay, et de 11 minutes en moyenne sur Paray-le-Monial.

Malgré le niveau élevé d'investissements prévu par ce plan de sauvetage avec 234 M€ sur cinq ans, certaines lignes, compte tenu de leur faible fréquentation et de l'importance des montants à engager, ne pourront pas bénéficier d'engagements financiers permettant d'en assurer la pérennité.

Il en est ainsi de la section de ligne Oyonnax/ Saint-Claude qui nécessite un investissement de 34 M€ d'ici 2020 dont, sur la partie Auvergne-Rhône-Alpes entre Oyonnax et Dortan, 8,7M€ à engager dès 2018, auxquels il faut ajouter 3,8 M€ à l'horizon 2020 pour remplacer le système de signalisation qui est en grande obsolescence.

Aussi, conformément aux orientations prises dans le plan de sauvetage, et compte tenu de la dégradation avancée de l'infrastructure devant conduire à abaisser encore la vitesse de la ligne à des valeurs inférieures à 50 km/h, SNCF Réseau prononcera l'arrêt d'exploitation de la section Oyonnax/Saint-Claude au service annuel 2018, soit à partir du 10 décembre 2017.

.../...

Fig 9.

Chemin de Fer de Provence



photo 10. Entrevaux le X 301 entre en gare



Photos 11 et 12. Le X 301 en gare, vues AR & AV



Caractéristiques X301 à X304

Modèle présenté	X 301 1ère série
Constructeur	CFD Montmirail
Nombre de véhicules	4 exemplaires
Années de production	1972
Ancienne numérotation	SY 01 à SY 04 jusqu'en 1984
Décoration	A l'origine peints en jaune avec bandes vertes puis en livrée style « Grand Confort SNCF » enfin en Bleu et Blanc
Aspect de la caisse	Faces avant et arrière de la caisse plates
Motorisation	2 moteurs MAN 6 cylindres 2 x 165 ch. : 330 ch.
Transmission	mécanique
Disposition des essieux	1A – A1
Capacité	50 places
Vitesse maximale	75 km/h
Masse	17 t. à vide et 22 t. en charge
Longueur	15, 600 mètres

Le X 302 est garé à Lingostière et sert de magasin de pièces détachées.

Gare de Hyères



Dans le même temps que la ligne La Pauline à Hyères (embranchement de la ligne Marseille à Nice) était renouvelée en 2015, la gare de Hyères a eu droit à un lifting complet bâtiments et quais …



photo 14. Gare de Hyères côté voies.



photo 15. Gare de Hyères côté cour.

TRAVAUX DE VOIES : LOZANNE à PARAY le MONIAL



Les travaux principaux de mai à décembre consistent à

- supprimer 3 passages à niveau sur les communes de Changy et de Curbigny
- mettre aux normes, grâce à des bordures podotactiles, le quai de la gare de La Clayette
- remplacer deux aiguillages en gare de La Clayette et de Lamure
- remplacer les tabliers métalliques de deux ponts rails à Changy et La-Chapelle-Sous-Dun

- modernisation totale de l'infrastructure ferroviaire (rails, traverses et ballast) entre Paray-Le-Monial et Lozanne.(194 Km de rails).



17. Gare de La Clayette

Mise en place du chantier notamment en gare de La Clayette avec stockage de traverses.



18. Gare de Paray le Monial

Paray le Monial avec des trains de ballast avec une locomotive Vossloh G 1000 d'Europorte prise en location par Ferrotract et la grandiose Bourreuse AVF-TP 108-275 * FRP n° 6242



** AVF = ATLANTIQUE DE VOIES FERREES*

Rive Droite du Rhône
75 Km de voies renouvelées



JUIN 2017 : Les travaux de renouvellement des voies sur la ligne de la Rive droite du Rhône entre Condrieu et Peyraud sont exécutés par l'entreprise Meccoli avec l'appui de nombreuses locos en location.





22. Train de traverses, machine VFLI Vossloh 1206



23. Train de ballast Machines BB 75000 Akiem

NOUVELLES de CORSE Juillet 2017

Garage de 2 autorails pour "Préservation" par le « *Cercle Ferroviaire Corse*" en gare de *CAMP RAFFALLI*



24. 1) ABH RENAULT 204 :
Garé à l'air libre à Camp Raffalli ex Lumio - Calenzana depuis le 21 avril 2016
2) X 2004 : AUTORAIL CFD MONTMIRAIL :
Garé à l'air libre, lui aussi, à Camp Raffalli ex Lumio - Calenzana depuis le 4 janvier 2017.


25.


26.


27.

Photos 25, 26, 27. Trois images de l'état intérieur du matériel.


28. Présence simultanée du service régulier et du matériel réformé.

Escapade au Canada

Musée de Toronto au pied de la *Tour CN* dans l'ancienne rotonde John Street.







Autoroute 20 Montréal-Québec : passage à niveau avec signalisation lumineuse seulement.





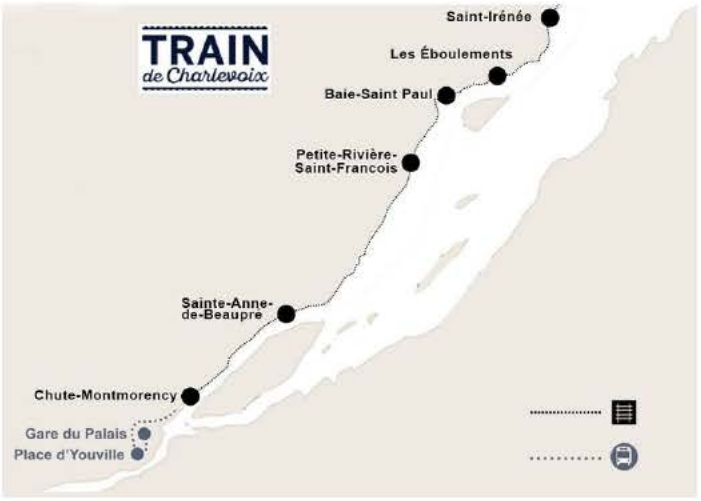


34. Train de marchandises: souvent plus de 100 wagons avec deux étages de containers.



35.

Train de Charlevoix: 125 Km de découverte en allant de Québec (Chute de Montmorency) à La Malbaie.



Ont participé à cette rubrique:
B Cony, JJ Dard, G Neyret, G Quemin, R Racine

Compte-rendu du C. A. de l'AFAC Rhône-Alpes, du 12 septembre 2017

Convocation : Bonjour, Nous nous réunirons le mardi 12 septembre à 10h au local de la Mouche. Je compte sur votre participation. **A. Thozet.**

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

Suivant l'ordre du jour joint à la convocation, le conseil:
• a discuté des voyages de l'automne et de l'organisation de l'AG.
• a examiné l'avenir de notre local.
• a fait le point sur l'action de l'AFAC au niveau du patrimoine ferroviaire.
Plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée à 12h00.

Jean-Pierre PETIOT

. . Edito, Suite de la première page:

La ministre des transport a souhaité que le niveau de trafic poids lourds par le tunnel routier du Mont Cenis retombe au niveau de 2004... Car un million de camions passent par nos deux vallées de la Maurienne et de l'Arve.

- En 1983, cent vingt trains de marchandises transitaient chaque jour par le tunnel du Fréjus. Aujourd'hui, il n'en reste qu'une vingtaine…

Excusez ce texte parfaitement incohérent à l'image de la politique des transports en France.

Alain THOZET.



Retour à Rossillon…..
Précisions sur le train des eaux. (Echos N° 34)

Régiorail a repris le train des eaux à la place de Fret SNCF, qui par manque momentané d'engins moteurs, loue des locomotives Class 66 à ECR pour remorquer ses trains, et non pas ECR qui a repris le trafic à Fret SNCF, comme mentionné initialement.

D. Saillard

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

Rédaction: *Georges Quemin*

Publication: 10/10/2017
www.afac.asso.fr

Mise en page: *Rolando Torracca*

Contact président:
Messagerie : alain.thozet chez wanadoo.fr

QR Code Afac-Rhône-Alpes

Prochain bulletin:
N° 36
Date de publication:
décembre 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