AFAC

Les Échos de la Scaronne

www.afac.asso.fr

AFAC Rhône-Alpes

N° 36
2017 / 04
Page 1

Publication: 25 / 12 / 2017

ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT ALAIN THOZET

Libre propos

Une analyse de l'activité **TGV** est parue dans « Les Échos » du 6 décembre dernier. Nous pouvons lire que le nombre de voyageurs a augmenté de 10% par rapport à 2016 soit 8 millions de plus durant les 10 premiers mois de l'année 2017. Une étude plus fine montre que 1,5 million représentent le gain obtenu depuis l'ouverture du prolongement vers Bordeaux et la Bretagne. Mais la fraction restante correspond à une augmentation de nombre de client sur les TGV classiques et sur les **Ouigo** (qui a trouvé un nom pareil ?).

Donc le modèle TGV est attractif.

Il est né suite à la suite de la mise en service 1er octobre 1964, à l'occasion des Jeux olympiques de Tokyo, de la ligne à grande vitesse Tokyo – Osaka. C'est le service de la recherche créé le 1er août 1966 par la SNCF qui a porté le projet TGV, qui a transformé une idée en un formidable outil de transport économe en énergie. L'utilisation des TGV serait plus grande, mais il y a le prix du billet qui est trop élevé.

La part du péage dans le coût du billet est actuellement en moyenne de 40%.

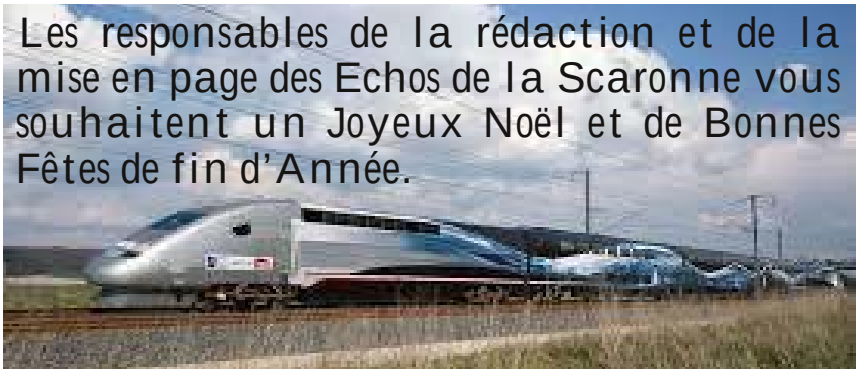
Sncf Réseau a 2 missions :
- le réseau de chemin de fer en France, son entretien et sa modernisation
- la gestion de la dette.

Sncf Réseau tire ses revenus des péages payés par les utilisateurs du réseau.
Pourquoi ce mélange de gestion ? Un gestionnaire d'infrastructure doit-il être aussi un gestionnaire financier ?
De quoi est faite cette dette ? Nous pouvons imaginer une part dû au déséquilibre entre les recettes et les dépenses et une autre part dû aux investissements.
Que dire de la gestion des lignes d'autocars qui concurrencent le chemin de fer et de ceux qui se tirent dans le pied ?????

Deux pays ont eu une gestion différente de la dette : le Japon et l'Allemagne. Dans les 2 cas les motivations étaient identiques : privatisation du chemin de fer par la création d'une société privée détenue par la puissance publique, puis l'État vendait les actions à des investisseurs privés. Les résultats sont mitigés au Japon : seuls les réseaux de l'île de Hondo sont privés. La DB est une société privée appartenant à l'État allemand.

Que faut-il faire en France ?

suite en page 2 . .



SOMMAIRE

La vie de l'association

Éditorial	1
Compte rendu du CA du 21 / 11 / 2017	2
L'AFAC Rhône Alpes sur la ligne du Jura	2

Comptes Rendus et Documents

Les chemins de fer d'Istrie	4
Vogüé, une étoile disparue	8
Fos sur Mer: Locomotives soviétiques	9
Tram historique: la 4098 à St Exupéry	10
Ligne oubliée: Alais Rhône Méditerranée (2e)	11
Tramways de La Haye (1)	19
Autorails Billard en Espagne	22

La vie de l'association

Assemblée Générale AFAC R-A 2017	24
Expo à Marcy L'Etoile	28

Ont participé à ce numéro:

Alain Thozet
Georges Quemin
Jean Pierre Petiot
Michel Forissier
François Charnay
Henna Malvigue
Bernard Cony
Jean Yves Letellier
Jean Claude Broussier
Philippe Andro
Michel Bretin
Yvon Brument
Pierre Julien
Gilles Neyret
Jacques Dognin

. . suite de la page 1

Continuer à augmenter les péages, donc diminuer la part du chemin de fer dans le transport des voyageurs et des marchandises. Le développement démentiel du transport par camion commence à avoir des conséquences sur l'état du réseau routier. Il est envisagé une nouvelle vignette auto !!!! Mais qui détruit le réseau routier ?

Où sont les bonnes paroles des « Grenelles de l'environnement » ?

Quand cette politique de Gribouille va-t-elle cesser ?

Trop de questions, mais qui auront certainement des réponses.

En attendant 2018, je vous souhaite à vous et à vos proches de bonnes fêtes de fin d'année.

Alain Thozet

Compte-rendu du C. A. de l'AFAC Rhône-Alpes, du 21 novembre 2017

Convocation :

Bonjour, Nous nous réunirons le mardi 21 novembre 2017 à 10h au local de la Mouche

Ordre du jour :

Préparation de l'AG
Cotisation 2018
Les sorties de 2018
Questions diverses.

Je compte sur votre participation. A. Thozet

Présents :

Jean-Claude Broussier, Bernard Cony, Michel Forissier, Jean-Yves Letellier, Henna Malvigue, René Margerand, Gilles Neyret, Jean-Pierre Petiot, Georges Quemin, Alain Thozet, Lorie Vagnotti.

Absents excusés:

François Bernard, Jacques Dognin, P. Dubois-Violette, Adrien Gondin, Marc Julien.

Le conseil a préparé l'AG. du 25 novembre 2017.
Le conseil a fixé la cotisation 2018.
Le conseil a proposé les voyages 2018 qui ont été présentés lors de l'AG.

Plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée à 11h45.

Jean-Pierre PETIOT

Le Jura avant la fermeture de St Claude Oyonnax

Sortie AFAC RA le 26 Octobre 2017

Photos G. Neyret, M. Bretin, G. Quemin

Des jours sombres et sans doute définitifs se profilent sur le trafic de la ligne St Claude-Oyonnax qui a la « malchance » de se trouver implantée sur deux régions qui n'ont pu trouver un accord pour assurer les travaux nécessaires à une exploitation sure et de qualité.



Fig 1 TER Lyon Belfort au départ de Mouchard BB 22359



Fig 2 La gare de Mouchard entre les lignes vers Lons le Saunier et Andelot

De Lyon à Mouchard parcours en rame réversible TER Bourgogne allant jusqu'à Belfort.

Un arrêt qui permet de voir une rame Regiolis faisant terminus à Mouchard, et un couplage de TGV Lyria Lausanne - Paris.



Fig 3 La rame Régiolis Z 51567 entre en gare de Mouchard

Puis l'autorail X 73756 nous emmène pour un premier rebroussement à Andelot.



Fig 5 X 73756 à Andelot



Fig 7 X 73567 à Morez

Morez : 2 ème rebroussement pour aller à St Claude.



Fig 8 Morez et la ligne vers Morbier.



Fig 9 St Claude Fin de course pour X 73756

A St Claude, c'est le B 81711 de Rhône Alpes qui prend le relais pour parcourir, lentement, la section qui doit fermer en Décembre 2017.



Fig 10 Rame St Claude-Bourg en Bresse B 81711



Pourrons nous projeter de nouveau, un circuit jurassien de ce type ? Il faudrait une réelle inflexion dans la gestion politique du réseau ferré.

Les chemins de fer d'Istrie

Henna Malvigue

La ville de Pula est située tout au sud de la presqu'île d'Istrie. L'histoire de la ville est très longue et mouvementée. Les Grecques, les Romains (grand amphithéâtre *Fig 1* , temple et arc de triomphe), les Byzantins, les Vénitiens, les Autrichiens et enfin les Italiens et les Croates y ont laissé leurs traces.



Fig 1 L'amphithéâtre romain à Pula

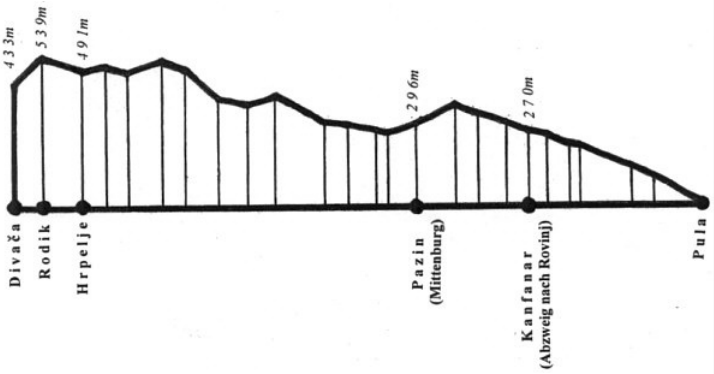


Fig 2 Profil en long de la ligne Divača-Pula

L'intérieur de l'Istrie est peu peuplé. Pendant des siècles, le commerce et les communications se firent par la voie maritime. Alors, pourquoi les Autrichiens ont-ils bâti une ligne ferroviaire à voie normale et à grand frais car traversant des terrains difficiles ? À cause de la politique et des militaires évidemment.

Après que l'Autriche eut perdu la Venétie et avec le nationalisme italien qui montait à Trieste, il devenait nécessaire d'établir une nouvelle base pour la marine de guerre à Pula. Et pour la logistique, il fallait avoir une liaison ferroviaire avec l'hinterland, Vienne et Budapest.

La ligne de 123 km (Fig 2) se connecte à Divača à la Südbahn (Vienne-Trieste). La section (16 km) Divača-Prešnica/Hrpelje est électrifiée et commune avec la ligne de Koper (voir plus tard). Après Divača la ligne monte rapidement par deux fois à une altitude de 530 m sur le plateau devant la frontière slovéno-croate à Buzet. Ensuite elle reste en altitude, le terrain difficile nécessitant un tunnel de 340 m. et des remblais jusqu'à 37 m hauteur, ainsi que des tranchées jusqu'à 29 m de profondeur, avant de descendre à Pula avec quelques boucles. Les travaux commencèrent en 1873 et s'achevèrent en 1876 (de même que pour la ligne supplémentaire vers Rovinj embranchée à Kanfanar).

Après cette introduction, revenons à mon passage à Pula les 4 et 5 juillet 2017.



Fig 3 La gare de Pula

Le 4 juilllet : la gare assez grande se présente bien dans les derniers rayons de soleil. Je me renseigne sur la circulation demain, car sur Internet j'ai appris qu'entre Buzet et Divača il y avait substitution par bus. Au guichet on me dit "pas problème toutes les correspondances fonctionnent . Venez demain et achetez votre ticket (jusqu'à Ljubljana) ".

Tranquillement je prends donc mon repas avec une belle vue sur le port et la mer Adriatique. Un petit drink et retour à l'hôtel tout proche. La nuit est encore chaude donc je me réveille plusieurs fois. L'occasion pour faire une petite série de photos sur le port. Juste devant le port se situer l'île de Brioni, où autrefois Tito résidait. Aujourd'hui l'île est accessible pour les simples "mortelles". Le matin je fais le tour de la ville et vers 13h je vais à la gare pour acheter le ticket croato-slovène pour Ljubljana. Un autorail (7 122 034) bien tagué ronronne déjà devant. Pourquoi ne pas le prendre tout de suite au lieu d'attendre deux heures ? C'est parti avec l'autorail assez bien rempli de scolaires et autres jeunes.



Fig 4 L'autorail 7 122 034 de HŽ à Pula

C'est une connexion locale et à chaque gare le nombre de passagers diminue. Après Lupoglav je suis presque seule. Je me balade un peu dans la voiture et j'observe une étrange publicité pour le Värmland suédois. L'agent ferroviaire me confirme que l'autorail avait autrefois circulé en Suède. (La Croatie a acheté environ 20 unités produites chez Fiat ou en Suède). J'arrive donc à la petite gare frontière de Buzet, bien marquée avec drapeau croate et européen. Cependant la ville et la frontière sont à quelques

kilomètres. Il faut donc attendre une bonne heure ici, ce qui n'est pas un plaisir parce que le moteur d'autorail continue à tourner avec un bruit et surtout une odeur insupportable. Pire, le train suivant n'arrive pas. De plus le bus de substitution se pointe avec un peu en retard mais on me signale que je dois attendre un autre mini-bus. Celui-ci arrive finalement et embarque la passagère (moi).



Fig 5 La gare de Buzet à la frontière croate-slovène

Il faut maintenant faire vite parce que je dois arriver à l'heure à Divača, pour le train à Ljubljana. Le conducteur a bien compris, donc les routes très sinueuses et avec de fortes rampes ne sont pas un problème ! De plus, il faut passer la frontière entre la Croatie et la Slovénie et s'arrêter à deux gares pour s'assurer qu'il n'y a pas de passager à prendre.



Fig 6 Réseau ferroviaire de Trieste et l'Istrie

J'arrive à Divaca à 18h15 et le train pour Ljubljana est parti à 18h01. Heureusement un autre train partira à 18h29 et j'arrive à la bonne heure à Ljubljana pour prendre le train de nuit vers Zurich. (Retour à Lyon avec deux TGV en passant par Mulhouse). Noter que les 28 minutes entre les deux trains à Divaca étaient exceptionnelles, le suivant partant à 20h06. Avec le train prévu à Pula j'aurais donc raté le train pour Zurich. Rajoutons que j'étais seul dans le train.

J'ai donc été une très chère cliente pour la SŽ, à moins qu'elle obtienne un remboursement par la HŽ ?

L'an dernier j'ai visité Trieste et Ljubljana et ainsi je peux compléter la description des réseaux autour de Trieste, (cf. la carte Fig 6 où toutes les lignes en pointillé sont hors fonction ou déferrées). Les deux descentes du plateau karstique se croisent à la gare d'Opicina et mènent à Trieste Centrale (Südbahn, couleur rouge) et Campo Marzio (Staatsbahn/ Wocheinerbahn couleur orange). Actuellement, il n'y a pas de trafic voyageur et le fret est très exceptionnel. La gare de Campo Marzio qui se situe plus au sud que Trieste centrale est aujourd'hui utilisée comme musée ferroviaire, mais des activités marchandises se déroulent à son voisinage direct.

Aujourd'hui les industries de cette zone n'ont plus aucune connexion vers Koper, tout proche mais située en Slovénie. Entre Trieste Centrale et Campo Marzio la circulation se faisait autrefois sur des voies longeant la mer (le port et la promenade). Ce qui était peu pratique et en conséquence la ligne de ceinture fut construite en 1981. Cette ligne d'une longueur de 7,7 km est électrifiée (3000 V) et elle est majoritairement souterraine. De cette manière FS et SŽ évitent tout contact ferroviaire !



Fig 7 La gare Trieste St Andrea / Campo Marzio

Les chemins de fer yougoslaves (JŽ) de leur côté ont relié en 1948 les deux lignes venant du nord. En 1967 ils ont également construit la ligne menant à Koper. Une ligne difficile, qui impose de serpenter, avec des pentes à 25 mm/m pour rattraper un dénivelé de 500 m. entre le plateau karstique et la mer. La ligne est donc peu performante mais presque tout le trafic entre l'Autriche orientale et la mer Adriatique passe par le port de Koper. Il existe bien sûr, un projet pour une ligne plus performante.

Le tracé des frontières joue également entre la Slovénie et la Croatie. La ligne de Pula est seulement accessible en passant par la Slovénie. Soit par la ligne Rijeka-Pivka soit passant par Zagreb-Ljubljana-Pivka. Nous avons vu que Rijeka et Koper sont des concurrents mais que les deux ports pâtissent d'une connexion ferroviaire difficile.

La HŽ a songé à une nouvelle ligne reliant Rijeka et Lupoglav, donc évitant le passage en Slovénie. Cependant, il faut traverser les montagnes de Čičarija en tunnel (14 km). C'est à dire un projet assez coûteux qui se justifie mal avec le trafic relativement faible pour Pula. Alors rien de nouveau depuis 1867 ! Il faut se contenter de l'autocar Rijeka - Lupoglav ou faire le détour ferroviaire par la Slovénie.

Pour finir l'histoire ferroviaire de l'Istrie quelques mots sur les lignes en pointillé.

La ligne (122 km) Trieste-Koper-Buje-Porec (Parenzo) à l'écartement de Bosnie (760 mm) fut terminée en 1902. Sous Mussolini, la ligne a été fermée en 1935 et aujourd'hui, avec des subventions de l'UE presque toute la longueur a été transformée en piste cyclable (souvent nommée Parenzana). Cependant, les gares, tunnels et viaducs ont été très largement préservés. Elle partait de Campo Marzio, à côté des voies normales, (voir photo). À partir de 1911, des locomotives puissantes (type P) étaient utilisé pour gravir les rampes importantes (28 mm/m, altitude maxi 293 m). A l'inauguration de la ligne quatre locomotives de type U fabriquées par Kraus/Linz furent utilisées. Ce type a été produit en grand nombre et un exemplaire est exposé devant la gare de Koper.



Fig 8 Les quais de la gare Campo Marzio.

Les 27 km entre Trieste et Hrpelje Kozina ont fonctionné entre 1887 et 1960. Toutefois la construction de la Wocheinerbahn en 1906 lui ôta sa raison d'être. Il ne resta que la circulation voyageurs à des fins plutôt touristiques. La ligne offrait des rampes jusqu'à 33 mm/m afin de s'élever de 500 m sur seulement 27 km Aujourd'hui elle est également transformée en piste cyclable.



Fig 9 Locomotive de type U devant la gare de Koper

De 1936-37 une ville modèle, Raša, a été construite à partir de rien par les Italiens pour installer les ouvriers travaillant dans la mine de charbon toute proche. En 1939 ils étaient presque neuf mille. La voie ferrée (61 km) Lupoglav - Raša à été construite après la guerre par les communistes yougoslaves, jusqu'à 1951 - en utilisant partiellement des prisonniers de guerre ou des personnes soupçonnées d'être fascistes. Un port fut également construit en supplément de celui de Rijeka. L'activité minière s'est achevée en 1966 et la circulation pour le port de Koper occupe toute la capacité au-delà de Ljubljana/Pivka ! La circulation régulière est arrêtée et l'état de la voie n'est pas connu. Pour ce qui reste du port, la route est utilisée.



Fig 10 Le tramway métrique à Opatija (Abbazia)

Pour être complet, quelques mots sur le tramway pittoresque reliant Opatija-Matuli à Lovran : Longueur 12 km, courant 750 V cc, voie métrique, 27 arrêts, dénivelé 210 m.

Avec les connexions directes avec Vienne/Rijeka/Budapest et le développement touristique haut de gamme d'Opatija et de ses environs, un tramway performant était devenu nécessaire. Ce fut chose faite en 1908, pour une durée de 25 ans !

Pour en finir avec les trams, les villes de Rijeka, Pula, Piran et Rovinj ont également eu des trams.

Les vapeurs qui ne roulent plus mais qui se présentent très bien
(Danube-Carpates)

Pour tous les amis de vapeur le rêve sont des locomotives qui roulent et sont presque comme neuves.
Quand le rêve se brise qu'est ce que la meilleure alternative ? Souvent le musée parce que les locomotives sont protégées (si à l'intérieur). Pourtant les musées sont plutôt pour les initiés et ne sont pas visités tous les jours.
Alors la présentation en plinthe devant une gare est une bonne chose (à condition d'assurer la conservation).
Il semble qu'en Europe de Sud-Est cette solution trouve beaucoup d'adhérents.
Voir ci-dessous avec le peu d'informations que j'ai pu trouver.



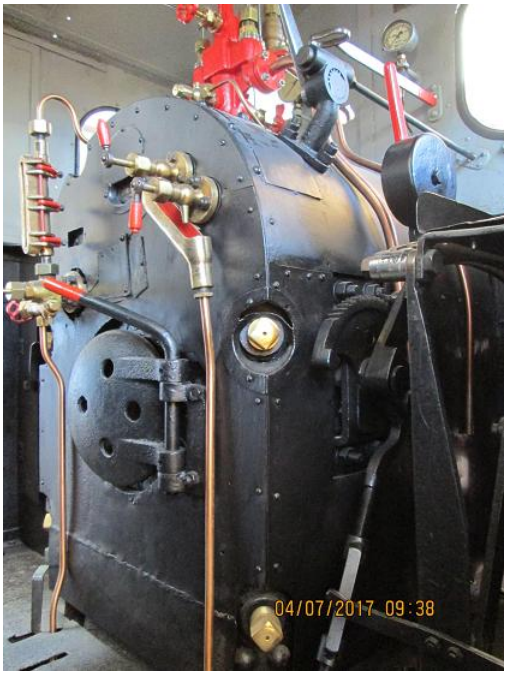
Au quai n° 14 de la gare de Bucarest devant le musée, la locomotive 764015 à voie de 760 mm



A la Gare de Zagreb. HŽ 125-053 antérieurement MAV série 326. (497 fabriquées dans les années 1882-97)



Au musée de transport de Zagreb : Locomotive à voie étroite (760 mm) fabriquée par Orenstein und Koppel 1930. Exploitation jusqu'à 1960



Vue dans la cabine d'O-K



Musée de Zagreb : Locomotive à voie métrique fabriquée par Krauss (Munich) en 1890. Utilisé en Slavonie.



Devant la gare de Rijeka.la JŽ 51-032. (La 51-144 se trouve à l'exposition extérieure du musée de Zagreb)



A la gare de Pula, FS 835.040



*Au port de Pula, WrN 5343 au chantier naval d'Uljanik, *) (WrN Wiener Neustad)*



Gare de Divača JDŽ 28-006, WrN 5740/23

*) Le chantier naval fut créé pour la marine de guerre autrichienne en 1856 et la pose de la première pierre a été faite par l'impératrice Elisabeth (Sissi).

VOGÜÉ. Une étoile a disparu.

Jacques Dognin,
ancien membre de Viaduc 07

Le département de l'Ardèche n'a jamais figuré au palmarès des départements ferroviphiles. Le projet malheureusement inachevé de la Transcévenole (ligne: Aubenas – Le Puy en Velay) mérite d'être rappelé. Seule la partie située sur la Haute-Loire où les travaux ont commencé en 1911, fut pratiquement construite, y compris le viaduc de Recoumène terminé en…1925. Bien que n'ayant jamais vu passer de trains, ce remarquable viaduc en basalte de Paul Séjourné fut classé Monument Historique en 1989. Le tunnel du Roux, en Ardèche, fait exception. (Il avait été reconverti en tunnel routier en 1929). Mais au-delà, la ligne se réduit à une amorce de plateforme. La descente pour rejoindre la vallée de l'Ardèche avec un dénivelé de 670 mètres, aurait comporté la fameuse « spirale de la Gravenne de Montpezat», boucle à quatre niveaux, chef d'œuvre ferroviaire. Les terrains avaient été achetés par le PLM… La ligne fut définitivement déclassée en 1941.

Quelques passionnés avaient tenté de sauver des tronçons non déferrés de l'étoile de Vogüé après la fermeture de la ligne en 1988. Ce fut l'objectif de « Viaduc 07» entre Vogüé et St Jean le Centenier. L'association avait





Février 2009 : *Travaux routiers sur le PN. On en avait profité pour changer les traverses avant le goudronnage de la chaussée. Essai de la voie avec un 2800.*

pour projet de prolonger certains parcours sur Le Teil par la vallée du Frayol. Elle s'était dotée à cet effet d'une rame composée de deux X 2800 et deux remorques XR 6000, avec graisseurs de rails, originaires de Vaise. Mais la mauvaise gestion de sa trésorerie et de son patrimoine roulant aboutit à un dépôt de bilan. Les autorails non repris par des associations furent expédiés à la casse. Des vélos-rails circulent désormais sur quelques kilomètres entre St Jean le Centenier et St Pons, peu avant l'ancienne gare d'Alba la Romaine. Actuellement,



l'étoile de Vogüé est déferrée et goudronnée. Elle est devenue un tronçon de piste cyclable.

Les photos de travaux sur P.N 26 (peu après Vogüé sur la D 103) prises en 2009 et récemment en 2017 illustrent ce démantèlement.Sans qu'il soit besoin d'ajouter un commentaire, on peut dire que le département scelle ainsi la fin du ferroviaire dans ce secteur.



Octobre 2017 : *Travaux routiers pour enlever les rails. La plateforme est déferrée. Il n'y a plus de « chemin de fer ».*

FOS SUR MER : Locomotives Soviétiques ARCELOR
ex SOLMER, ex SOLLAC

B. Cony

En 1970, des ingénieurs de SOLMER, (fabricant d'acier nouvellement installé sur le nouveau site de Fos sur Mer, où il construisait une nouvelle usine) e sont rendus en URSS, pour acheter des hauts fourneaux, clés en main (que seule l'industrie soviétique était capable de réaliser à l'époque).

Dans le même temps, ils ont vu des locomotives de manœuvres (car ils cherchaient à passer commande à l'industrie française) soviétiques sur place à un prix défiant toute concurrence !!

Et ainsi une commande fût passée pour **18 locomotives** ..... et la livraison se fera à partir de 1972.



Caractéristiques :

- Immatriculation SOLMER : 401 à 418
- Type de locomotive TGM 8 destinées aux manœuvres lourdes
- Bogies de type BB adaptés à la voie normale
- Constructeur : Energomachexport - Ludinovo.
- Puissance 800 ch. fournie par un moteur diesel 4 temps suralimenté à 8 cylindres en V de marque KOLOMNA.
- Masse totale de 80 t. (soit 20 t. par essieu)
- Vitesse maximale sur réseau classique 120 km/h et 30 km/h sur voies Sollac.
- Attelages automatiques avec les wagons poche de fonte interne, mais utilisation d'un wagon raccord (avec 2 systèmes) pour remorquer des wagons des réseaux...



Entre temps, SOLMER a disparu devenant SOLLAC Méditerranée puis repris par ARCELOR : AR = Arbed Luxembourg - CE = Aceralia Espagne - LOR = LORFONTE France

En 2003, le chef d'atelier d'Arcelor, s'est rendu en Russie, pour essayer de trouver des pièces détachées, et EUREKA !!! l'usine existait toujours et le type de locomotives TGM 8 (amélioré) était toujours construit.

Il pu ainsi se procurer des pièces détachées, et revenir en France pour entretenir les locomotives.



Aux dernières nouvelles (2015) il existe toujours en service les 401, 407, 410, 414, 415 et 418
La 405 est cannibalisée pour récupérer des pièces



Voici une photo d'une locomotive du même type (avec quelques modifications) livrée à CUBA

La 4098 circule de Meyzieu à St Exupéry

J. C. Broussier





Le 16 Septembre 2017, lors de la journée du patrimoine, le tramway N°4098 propriété du Copef et issu de l'ancien réseau urbain de Vienne (Autriche) effectuait pour la première fois 2 « Aller-Retour » entre le dépôt du Rhône Express situé à Meyzieu ZI et l'aéroport de Lyon St Exupéry avec des personnes invitées pour cette occasion.



Ce voyage en tramway historique a été possible grâce aux compétences et dévouement de Judicaël Esmieu (responsable maintenance à Rhône Express) assisté de Xavier Vuillermoz (Kéolis).
Merci à eux pour ce magnifique cadeau

Quelques données historiques sur ce matériel :

Motrice N° 4098 de type M du réseau de Vienne (Autriche) fabriquée par Lohner en 1929. Série de 150 véhicules livrés par Graz (N° 4001 à 4030), Simmeringer Waggonfabrik (N° 4031 à 4070, puis de 4121 à 4150) et Lohnerwerke (N° 4071 à 4120).

Motrice à deux essieux de 3,6 mètres d'empattement, 11,6 mètres de long et de 2,24 mètres de large pour une masse de 13 910 kg, 24 places assises, 41 places debout.



Nota : Une vidéo retraçant ce voyage est disponible sur le site Youtube :
https://www.youtube.com/watch?v=lHdzZOD_9vg

Ligne oubliée :
Alais-Rhône-Méditerranée A R M (2 ème Partie)

Georges QUEMIN

Dans la première partie (Echos N° 35) nous avons vu tout ce qui concernait la constitution de la Compagnie, sa place dans Alès et ses activités industrielles.

Nous allons maintenant parcourir la ligne et surtout ses gares.

Ligne de St-Germain-des-Fossés à Nîmes--Courbessac
673,465 *Ligne du Teil à Alès*
673,628 *Tunnel du Pèlerin*
674,129 **Alès** *(136m)*
674,129 *Ligne de St-Germain-des-Fossés à Nîmes--Courbessac*
Alès *(ancienne gare ARM)*
Pont sur l'Avene
6,1xx Méjannes - Mons *(170 m)*
Ligne du Martinet à Beaucaire
9,2xx **Célas** *(187 m)*
Ligne du Martinet à Beaucaire
14,5xx Brouzet *(178 m)*
20,0xx Seynes *(267 m)*
27,8xx Vallérargues - La Bruguière *(300 m)*
27,8xx Fontarèches - St-Laurent *(253 m)*
40,5xx Cavillargues *(137 m)*
Pont sur la Tave
44,2xx St-Pons - Le Pin *(96 m)*
47,7xx Connaux - Tresques *(77 m)*
51,9xx Laudun - St-Victor *(64 m)*
Ligne de Givors-Canal à Grezan
724,174 **L'Ardoise** *(35m)*
Ligne de Givors-Canal à Grezan
57,xxx **Port-L'Ardoise** *(35 m)*

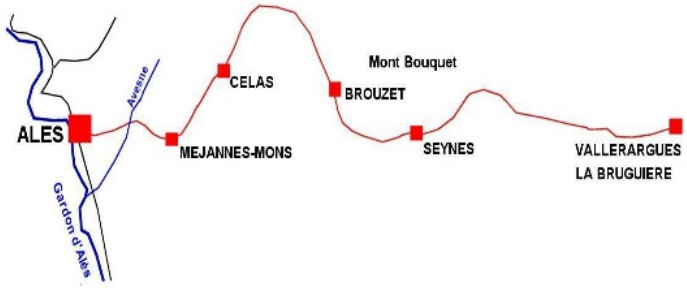


Fig 1 Carte de la ligne de Alès à Vallerargues/La Bruguiere

Mejannes- Mons au km 6,10

Implantée loin des deux villages de Mejannes 325 habitants en 1900 et Mons 685 habitants à la même période.
Elle ne pouvait guère connaître une fréquentation valable, comme la plupart des autres gares de la ligne.



Fig 2 Gare de Méjannes-Mons



Fig 3 Pont de Méjannes aujourd'hui

Celas au km 9,20 (dépend de la commune de Mons)

Point de croisement avec la ligne P L M de Julien les Fumades à Uzès, la ligne P LM passe au dessus (Fig 4)

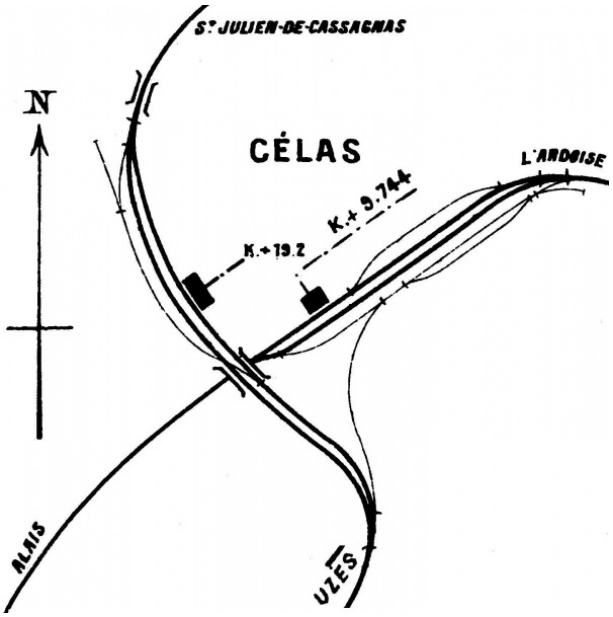


Fig 4 Plan gare de Celas avec raccordement PLM

En 1899 après le rachat de l'A R M , le PLM établit un raccordement entre les deux lignes.



Fig 5 Celas les deux gares (ARM au 1er plan)



Fig 6 Celas la gare A R M vue du pont P L M

Brouzet km 14,50 au pied du Mont Bouquet

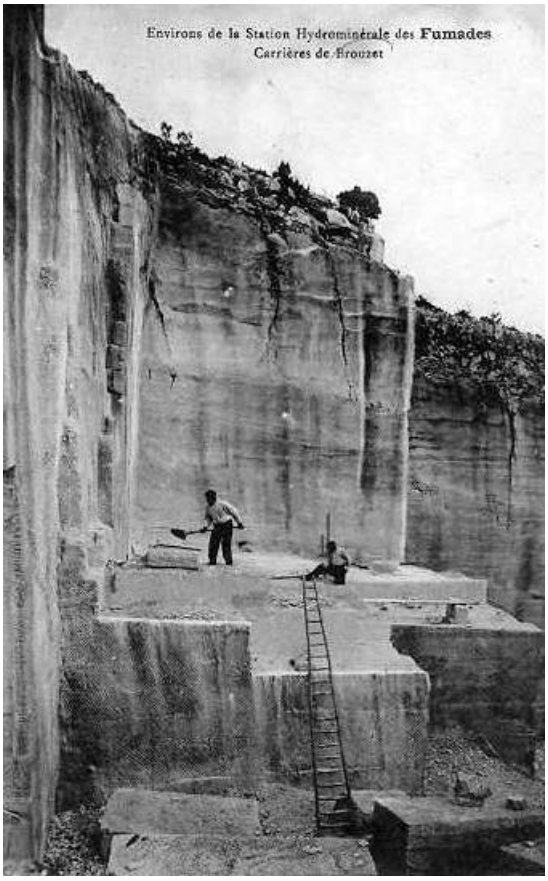


Fig 7 Brouzet et ses carrières

Cette commune de 480 habitants en 1900 avec ses carrières, était éloignée de sa gare.

La gare est aujourd'hui devenue une habitation.



Fig 8 Gare de Brouzet aujourd'hui

Seynes km 20,00

219 habitants en 1900, 165 aujourd'hui



Fig 9 Gare de Seynes

Vallerargues-La Bruguière km 27, 80

510 habitants pour les deux villages et moins de 400 aujourd'hui ;

C'est un pays de landes et de garrigue peu propice aux activités économiques et le point culminant de la ligne.



Fig 10 Gare de Vallerargues La Bruguière

Cette gare est éloignée des villages et suite aux réclamations une halte est créée à la Bruguière :

« ouverte aux voyageurs avec bagages à la main et au transport de chiens avec billets »



Fontarèches-St Laurent la Vernède
230 habitants en 1900

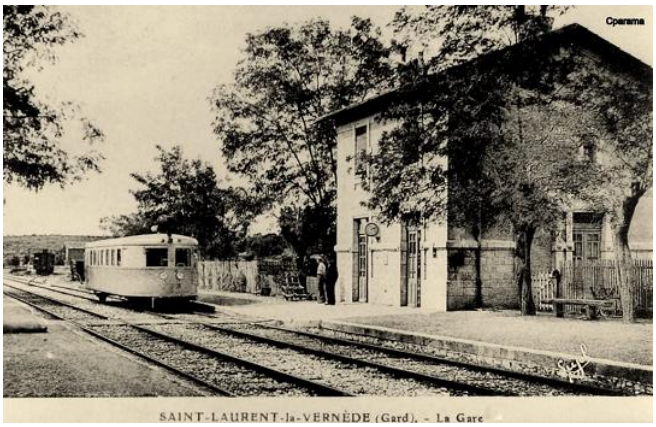


Fig 11 Gare de Fontareches- St Laurent la Vernède

Éloignée des agglomérations, cette gare comme l'ensemble de la ligne n'a jamais vu plus de 3 A/R voyageurs chaque jour et dans les années 1930 les autorails « Pauline » l'ont parcourue et nous reparlerons plus loin.


Fig 12 La plate-forme rendue carrossable près de Fontarèches

Cavillargues km 40,50 680 habitants en 1900



Fig 13 Gare de Cavillargues

Une des rares gare implantée à proximité du village. Sur la photo (Fig 13) on peut voir une des automotrices à vapeur système Purrey qui ont circulé sur la ligne dans les années 1900. Nous en reparlerons plus loin aussi.



Fig 14 La gare de Cavillargues

St Pons la Calm km 44,20. 400 habitants en 1900
Cette gare s'est appelée aussi St Pons le Pin pour desservir un village situé au sud de la ligne.



Fig 15 Gare de St Pons le Pin (gare à voie unique)



Fig 16 Gare de St Pons la Calm (gare à 2 voies)

Connaux km 47,70 930 habitants en 1900



Fig 17 Gare de Connaux



Fig 18 Gare de Connaux-Tresques

La gare s'est dénommée plus tard Connaux-Tresques par suite de la proximité de cette autre commune.

Laudun-St Victor km 51,90

2700 habitants pour les deux communes en 1900, à égale distance de la gare et de part et d'autre.



Fig 19 gare de Laudun aujourd'hui

Nous n'avons pas de photo d'époque de cette gare, mais elle a été vendue et des rails existaient encore à proximité récemment. Car cette section Laudun – l'Ardoise a été la dernière en activité, desservie en antenne depuis la ligne SNCF de la rive droite du Rhône.

Sur la photo Fig 20 on peut voir la gare de Laudun perdue dans les vignobles des Côtes du Rhône.



Fig 20 Gare de Laudun

Entre Laudun et l'Ardoise, la ligne A R M croise par un passage au dessus la ligne PLM – SNCF.



Fig 21 Passage supérieur près de l'Ardoise



Fig 22 Croisement ARM – PLM/SNCF

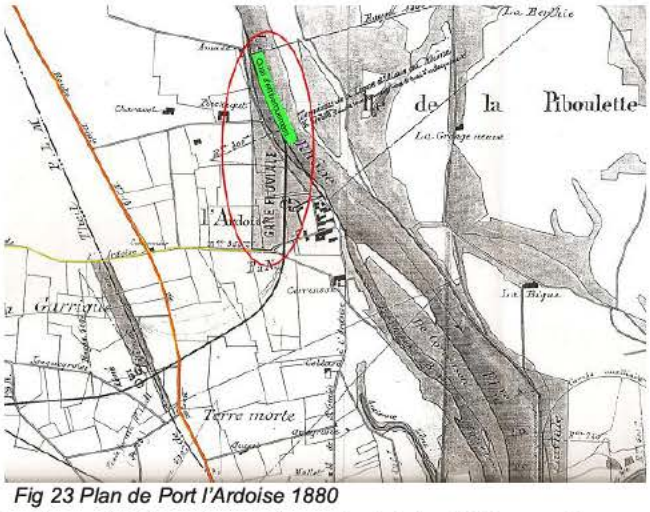


Fig 23 Plan de Port l'Ardoise 1880

La ligne ARM arrivant à proximité du Rhône et de son terminus de Port l'Ardoise après la traversée des voies SNCF entame un grande courbe pour rejoindre la berge du

fleuve et la zone portuaire où les wagons de charbon devaient être déchargés dans les chalands qui ensuite, par le fleuve et la mer, rejoignaient Marseille, leur destination finale.



Fig 24 Port l'Ardoise Au fond château d'eau et remise ARM

En 1904, sous le régime P L M, les installations sont complétées par raccordement en courbe qui restera le dernier lien des installations ARM avec le réseau SNCF.

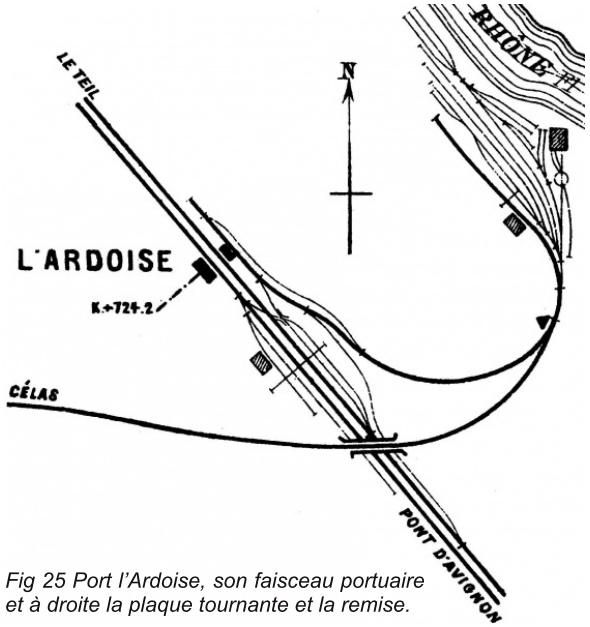


Fig 25 Port l'Ardoise, son faisceau portuaire et à droite la plaque tournante et la remise.

Port l'Ardoise km 57

Sur la ligne PLM se situe la gare de l'Ardoise desservie par les trains de l'artère Le Teil-Nîmes.



Fig 26 gare de l'Ardoise PLM

Sur la photo de la Fig 26, outre le train PLM se dirigeant vers le Sud , on peut voir le bâtiment A R M derrière l'automotrice Purey en stationnement. Le départ de cette circulation vers Alès nécessite un rebroussement à l'entrée du faisceau du port, opération difficile avec des automotrices unidirectionnelles.

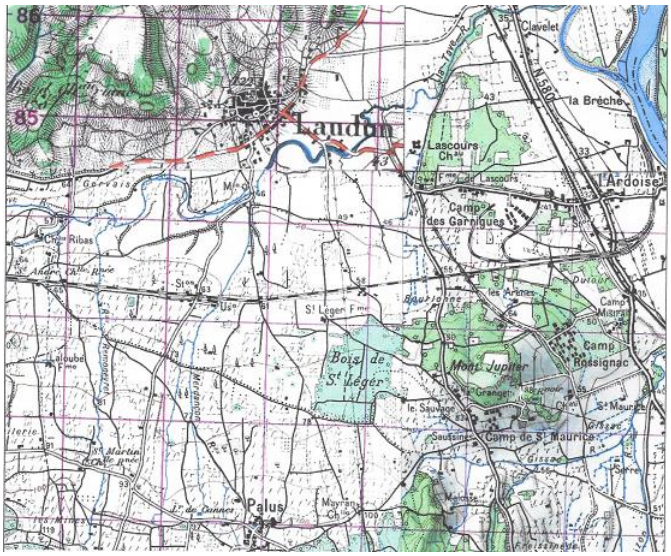


Fig 27 Carte du secteur Laudun l'Ardoise

Sur la carte de la Fig 27 en plus de la desserte du port on peut voir des embranchements particuliers au nord de la ligne.



Fig 28 le faisceau de Port l'Ardoise aujourd'hui

Port l'Ardoise s'est modernisé et les conditions de navigation sur le Rhône fortement améliorées avec les travaux de la Compagnie nationale du Rhône.



Fig 29 Port l'Ardoise contemporain

Fin de l'exploitation

Le service voyageurs cesse le 1er Septembre 1938.
La section Brouzet- Fontarèches est déclassée le 30 Novembre 1941, la section Alès-Brouzet le 12 Novembre 1954 et Fontarèches- Laudun le 12 Novembre 1954 également. Seul le secteur Laudun- l'Ardoise a gardé de l'activité, le dernier embranché semblant être Ferropem.

L'A R M et le transport fluvial

Outre la ligne Alais-Port l'Ardoise la compagnie prévoit un pont et une ligne pour aller à Orange, plus un embranchement pour desservir Salindres et sa chimie.

Début des travaux 1879 pour une ouverture en 1882

Pour la navigation sur le Rhône, il faut des bateaux, les bateaux à roues à très faible tirant d'eau (env 1 m) sont les seuls à pouvoir naviguer sur le fleuve, de plus le tunnel du Rove qui permet d'éviter le parcours maritime entre Port St Louis et Marseille ne sera ouvert que en 1927, il faut donc des chalands capables d'affronter les vagues donc des formes et un tirant d'eau incompatibles avec le fluvial.

Pour éviter les transbordements entre bateaux, l'A R M a prévu de charger les chalands « mer » dans des bateaux-écluses.
La flotte de l'A R M se compose de:

3 bateaux écluses + 1 en cours*
5 remorqueurs canal
3 remorqueurs mer
18 chalands mer

puisqu'il est devenu l'heureux fiancé de la plus riche héritière des deux mondes.

Fédor.

LE BATEAU-ÉCLUSE

Le *Figaro* n'a pas l'habitude d'ouvrir ses colonnes aux hauts faits de la mécanique, et nous laissons aux journaux graves et spéciaux le soin d'entretenir le public des inventions utiles. Mais il vient de se passer à Arles, sur le Rhône, une expérience tellement bizarre et originale, que nous n'hésitons pas à la signaler à nos lecteurs.

Fig 30 Extrait journal le Figaro du 14/02/1882

Les commentaires sur la présentation du prototype sont dithyrambiques et prédisent un avenir merveilleux à cette technique qui rappelle celle des bateaux docks de haute mer.
Sur la Fig 31, l'avant est à droite avec la machinerie, suivie des roues à aubes et vers l'arrière on voit le chaland « mer » précédant la partie pivotante (porte) permettant le chargement. 83 m de long, 9 m de large, plus de 600 ch pour emmener un chaland de 200 t, ce succès technique se révèle une catastrophe économique.

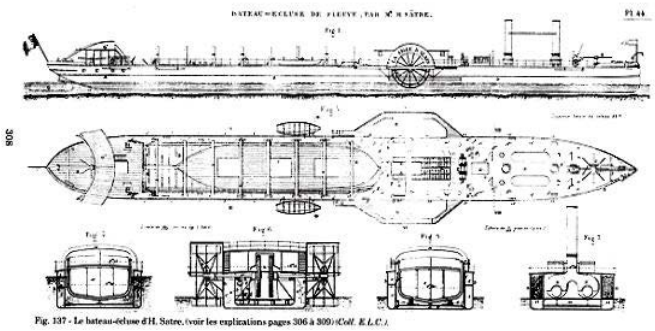


Fig 31 Plan du bateau écluse

Les hauts-fonds du Rhône ne permettent pas l'accostage des bateaux de fort tonnage dont les bateaux écluses
Le P L M baisse ses tarifs sur la ligne Alais-Nîmes-Beaucaire
Les coûts de transport fluvial sont prohibitifs
Le trafic n'atteint pas le niveau escompté, le 19 Juin 1884 l'A R M est déclarée en faillite, le05 Janvier 1885 les biens de l'A R M sont mis sous séquestre
Après plusieurs tentatives le P L M reprend la ligne le 11 Février 1889 pour 500 000 F,(rappelons nous les émissions d'actions et obligations pour plus de 50 millions de F), le trafic P L M étant effectif le 01 Juin 1891.

Autres projets de l'A R M

Le pont sur le Rhône et la ligne pour rejoindre Orange, l'embranchement vers Salindres et le raccordement à la ligne de Bessèges ne sont pas construits.

Salindres et la chimie

En 1855 la première pierre de l'industrie chimique est posée, l'aluminium constituera longtemps l'activité principale. Aujourd'hui plusieurs entités se sont tournées



Fig 32 Gare de Salindres et usines chimiques

* 1(ou plusieurs) bateau écluse « le Ville d'Alais » construit en 1881 par la Maison Satre et Lyonnet, 10 Chemin de Gerland Lyon. Mr Satre a fait breveter le principe
(Lyon Industriel R Racine 2014) Fig 31 Plan bateau écluse Ville d'Alais

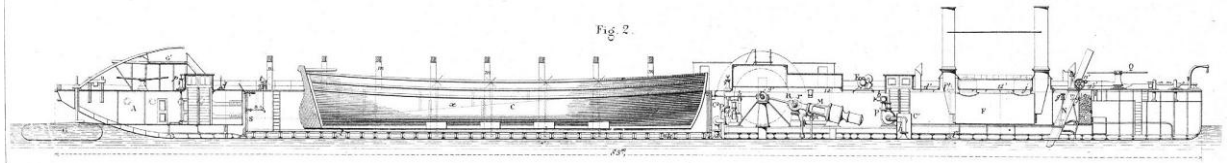


Fig 31 bis. Plan du bateau écluse

vers les produits de nouvelles technologie.
Les effectifs seront de 646 en 1875, 738 en 1880, 940 en 1900, 900 en 1920, 621 en 1930, 1730 en 1940, 1306 en 1980, 615 en 1995.
La gare sur la ligne Alès-le Teil à voie unique comporte un embranchement particulier dont les ramifications desservent les points principaux de l'usine.

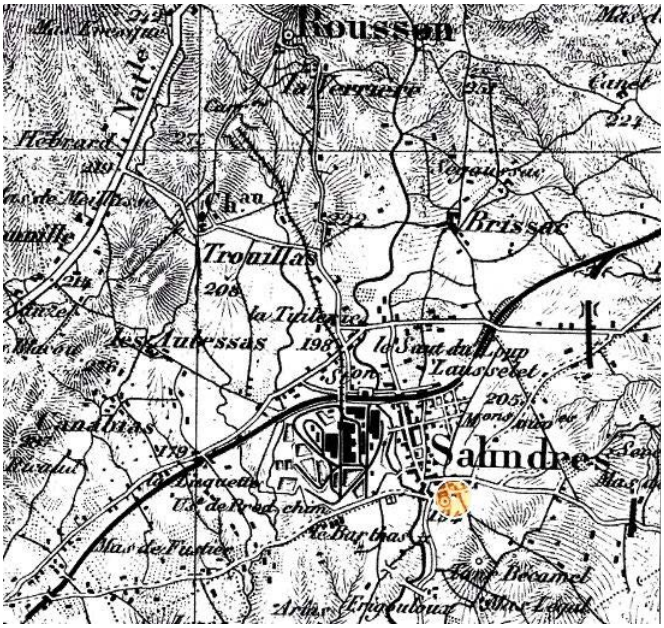


Fig 33 Un réseau interne en voie de 1,05m dessert les installations de l'usine de Salindres et évacue les déchets vers Rousson..

Avant 1885 le sel nécessaire au fonctionnement de l'usine est transporté de Salin de Giraud par bateau jusqu'à Arles puis par le PLM.
En 1885, une ligne privée à cet écartement fut étudiée et même commencée sur quelques kilomètres en 1889 pour amener le sel jusqu'à Salindres. Le PLM réussit à arrêter le projet. Il admet une ligne Salin de Giraud-Arles (ouverte aux voyageurs) et une ligne Arles-Stes Maries de la Mer qui ouvrent en 1892 (*Compagnie des Chemins de Fer de la Camargue*) et sont électrifiées en 1920.
Au cours des décennies, ce sont 11 millions de tonnes de déchets d'origine chimique qui ont été accumulées sur le site. Aujourd'hui une installation de traitements des déchets de 59 communes est implanté sur le site.

Matériel utilisé sur la ligne

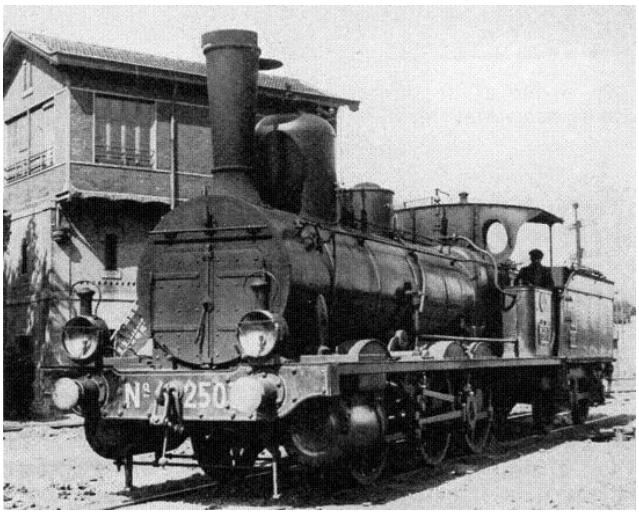


Fig 33 030 de construction Schneider 1880

Le parc de locomotives de ligne comprend 10 machines 030 Schneider construites en 1880 et de conception proche des « Bourbonnais » , 5 seront reprises par le PLM, 4 par l'Ouest et par la Cie du Médoc.

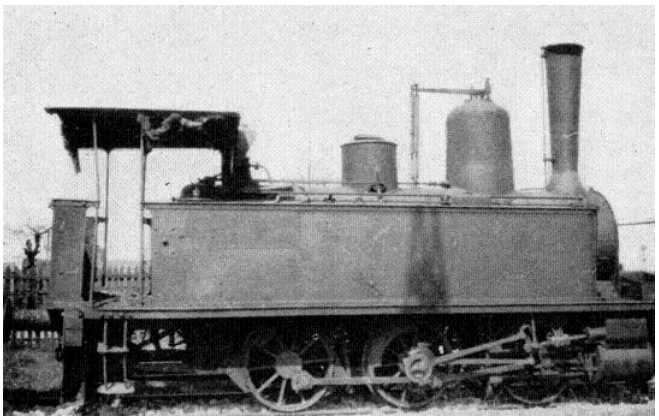


Fig 35 030T de construction Schneider

La locomotive 030T de manœuvre est reprise par le PLM sous le n° 3803, elle roule à Alès jusqu'en 1909.

Après la reprise par le PLM on voit entre autres, les 050T Wiener Neustadt comme sur l'ensemble des lignes de l'étoile d'Alès.



Fig 36 050 T de construction Wiener Neustadt en 1919

Autorail et automotrice

Lors du concours lancé par le PLM, parmi les commandes de 22 autorails à divers constructeurs dont la Société des Entreprises Charentaises pour 4 autorails « Pauline » de 60 places.

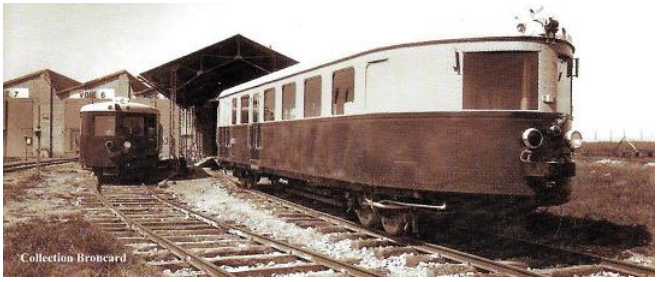


Fig 37 Autorail Pauline

Livrés en 1934, ces autorails de 80 ch, de vitesse maxi 90 km/h circulent entre Alès et l'Ardoise pendant quelques années puisque la ligne ferme au trafic voyageur en 1938.

Ils avaient été précédés par les automotrices à vapeur Purrey dès 1903.

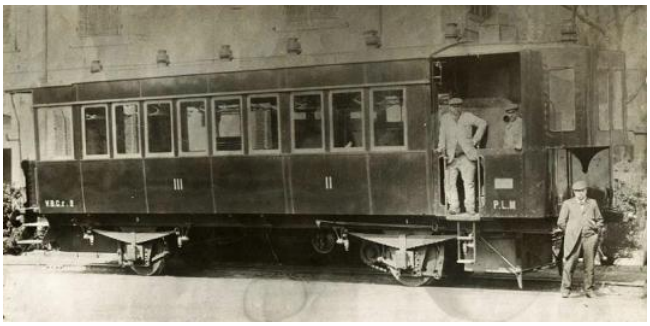


Fig 38 Automotrice à vapeur Purrey

Deux exemplaires de machine à deux essieux sont essayées dès 1903, 48 places , 75 km/h de vitesse maxi et un seul poste de conduite.
En 1907 des engins plus importants construits par Buffaud-Robatel à Lyon,sont affectés à l'étoile d'Alès.

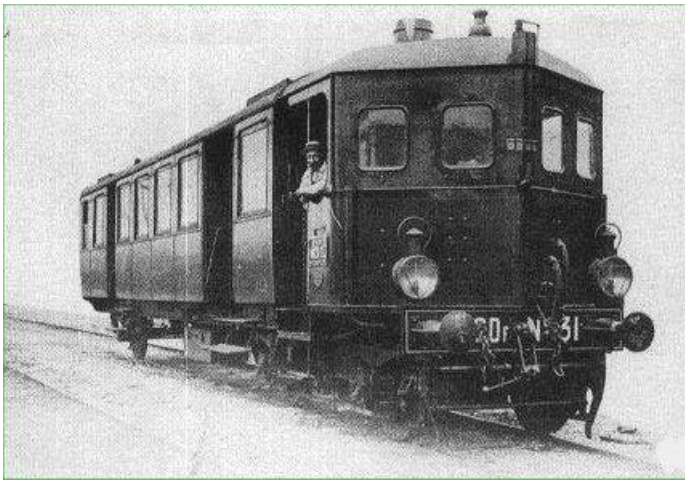


Fig 39 Automotrice à vapeur Purrey

Livrées en 12 ex, ces machines de type VACDf de 51 places, de vitesse maxi 85 km/h peuvent emmener jusqu'à 5 voitures et nécessitent des installations particulières de retournement car unidirectionnelles.
Elles circulent jusqu'en 1914.

Les voitures voyageurs
Dérivées des matériels pour réseaux secondaires se sont des voitures à 2 essieux de faible empattement.
10 voitures de 1 ère classe, 5 de 2 ème classe et 20 de troisième classe comportent suivant les cas 4 ou 3,5 compartiments et 6 fourgons. Ils circulent jusque dans les années 1920.

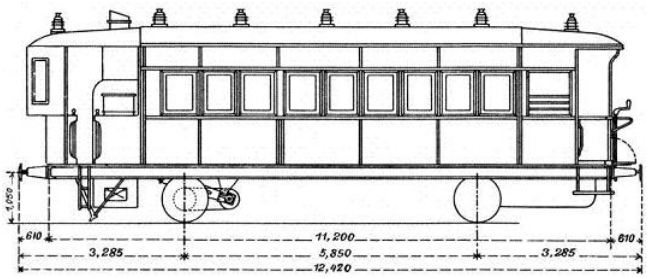


Fig 40 Voiture 3 ème classe 4 compartiments et plate-formes extrêmes.

Ainsi se termine cette évocation d'une compagnie éphémère, l'A R M et d'une ligne qui fut la plus déficitaire du P L M.

Si vous prenez la route entre Bagnols sur Cèze et Alès, quand vous circulez au pied du Mont Bouquet vous êtes sur la plate-forme de la ligne A R M.

Bibliographie

- Wikipedia

- -Wiki PLM

- Google Earth

-L'évolution du matériel moteur et roulant de la Compagnie Paris Lyon Méditerranée PLM Des origines à la SNCF 1857 1938 de Lucien Maurice Vilain

- Salindres Histoire et patrimoine

- Laudun l'Ardoise : en suivant le chemin de fer d'Alais à Port l'Ardoise

- Le chemin de fer de Beaucaire à la Levade (les amis du vieil Alès) AFAC RA

- Autorails de France T IV Y Broncard

- Le chemin de fer PLM (La Vie du rail)

- Trains oubliés Vol 2 Le PLM (Ed Le Cabri)

- Cparama

- Les locomotives Schneider 1920 AFAC RA

- Archives Départementales du Gard

- Vapeurs sur le Rhône: histoire scientifique et technique de la navigation à ... - Jean-Marc Combe, Bernard Escudié, Jacques Payen - Google Livres

- Archives Municipales Alès

- Archives Municipales Salindres

- Geoportail.gouv.fr/carte

- Portefeuille économique des machines 07/1879

- l'Echo des Mines et de la Métallurgie 11/1883

- L'illustré de Roubaix 06/1882

- Le Figaro 1882

- Lyon Industriel R Racine 2014

-En suivant le chemin de fer d'Alais à Port l'Ardoise Espace Réplique Vieil Alès- Cévennes magazine

Tramways de la Haye

Y. Brument

Le réseau de **tramways de La Haye** a été créé à partir de 1866 (ligne entre La Haye et Delft). Il est exploité par la **HTM** Personenvervoer NV *(Haagsche Tramweg-Maatschappij)* depuis 1927.

Il compte actuellement 10 lignes HTM-Net et 4 lignes type métro léger **RanstadRai**l HTM – RET exploitée en commun avec le réseau de Rotterdam

Trois types de matériels sont principalement utilisés :
- 147 Rames GTL8 (Gelede Tram Lang)
- 60 Rames Siemens Avenio
- 72 rames Alstom RegioCitadis

Les rames GTL



01-HTM - Rame GTL-8 N° 3119 ligne 1 devant la gare de La Haye HS

- 147 Rames GTL8 (Gelede Tram Lang)
Rames articulées à 3 caisses, au gabarit de 2,40 m, produites par Brugeoise-Nivelle et reposant sur des bogies type PCC, livrées à partir de 1981 et rénovées en 2012-2015

Les GTL8-I sont numérotées 3001-3100 et les GTL8-II numérotées 3101-3147



02-HTM - Rame GTL-8 N° 3119 ligne 1 et rame Siemens Avenio N° 5021 ligne 9 devant la gare de La Haye HS



03-HTM - Rame GTL-8 N° 3122 ligne 1 devant la gare de Delft



04-HTM - Rame GTL-8 N° 3119 ligne 1 devant la gare de Delft



05-HTM - Rame GTL-8 N° 3053 ligne 16 devant la gare de La Haye HS



06-HTM - Rame GTL-8 N° 3116 ligne 1 devant la gare de La Haye HS



07-HTM - Rame GTL-8 N° 3127 ligne 16 devant la gare de La Haye HS



08-HTM - Rame Tramway GTL-8 N° 3035 restaurant à La Haye



09-HTM - Rame GTL-8 N° 3116 ligne 1 devant la gare de La Haye HS



10-HTM La Haye - Rames GTL-8 N° 3152 ligne 16 et Siemens Avenio N° 5028 ligne 11 devant la gare de La Haye HS.jpg



11-HTM - Rame GTL-8 N° 3152 ligne 16 devant la gare de La Haye HS



12-HTM - Rame GTL-8 N° 3077 sans service au croisement de la Grotemarktstraat et Spui à La Haye



13-HTM - Rame GTL-8 N° 3037 Ligne 6 sous la Grotemarktstraat à La Haye



14-HTM - Rame GTL-8 N° 3117 à l'arrêt Gravenstraat



15-HTM - Rame GTL-8 N° 3117 à l'arrêt Gravenstraat



16-HTM - Rame GTL-8 N° 3132 ligne 17 devant la gare de La Haye HS



17-HTM - Rame GTL-8 N° 3137 ligne 17 devant la gare de La Haye HS



18-HTM - Rame GTL-8 N° 3140 ligne 16 devant la gare de La Haye HS



19-HTM La Haye - Rame Siemens Avenio N° 5009 et GTL-8 N° 3124 ligne 17



20-HTM - Rame GTL-8 N° 3103 ligne 19 devant la gare de La Haye HS



21-HTM - Rame GTL-8 N° 3103 ligne 19 devant la gare de La Haye HS



22-HTM - Rame GTL-8 N° 3115 ligne 12 devant la gare de La Haye HS

Sur le net

Urbanrail : Tramways de La Haye
http://www.urbanrail.net/eu/nl/dhg/den-haag.htm
Wikipédia (NL) : https://nl.wikipedia.org/wiki/Haagse_tram
Wikipédia (FR) :
https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_de_La_Haye
Site de la compagnie HTM : https://www.htm.nl

Espagne : les autorails Billard à voie métrique

série 2101 à 2104, 2111 à 2131 et 2141 à 2145

B. Cony

La commande a été signée le 10 août 1956 entre le ministère des Travaux publics (MOP) Ministerio de Obras Públicas et la Société Billard de Tours (France)

Elle prévoyait la construction de 30 autorails et de 17 remorques, réparties en 3 sous-séries.

Le but principal était de moderniser le matériel roulant du réseau des FEVE : Ferrocarriles de vía estrecha qui était à bout de souffle après la guerre civile espagnole et la seconde guerre mondiale.
Des autorails sont également commandés en Allemagne …

Caractéristiques des autorails :

Modèle A150 D7 qui provenait de l'évolution du modèle construit à partir de 1938 pour de nombreux chemins de fer français à voie étroite.
Transmission mécanique, moteur diesel Willeme type F 6M 517 de 150 CV (qui sera des années plus tard remplacé pour plusieurs d'entre eux par un moteur Pegaso ou MAN)
Vitesse maximale de 70 km/h – type 2'Bo' – UM possible de 2 autorails – 30 places assises.

Livraisons :

- 25 autorails
Les 2 premières sous- séries numérotés "Estado" 2101 à 2104 et 2111 à 2131 sont construites par la société Billard dans son usine de Tours, bien que l'assemblage soit réalisé par les ateliers de la société Minero Siderúrgica de Peñarroya à Cordoue.



Autorail 2128 ESTADO

- 11 remorques n° 5101 à 5111 sont également livrées dans le même temps.
- 5 remorques supplémentaires sont construites sous licence en Espagne : 5112 à 5116.
Les livraisons ont lieu entre 1957 et fin 1957 (où début 1958) les dates divergent ?)

Utilisation : Réseau des FEVE : Ferrocarriles de vía estrecha

Les 4 premiers autorails et les 2 premières remorques numérotées 2101 à 2104 et 5101 à 5102, étaient construits pour une largeur de voie de 1 067 m car destinés à 2 réseaux qui avaient une origine anglaise.
Carthagène à Los Blancos et de Buitron à San Juan del Puerto.
Après la fermeture de la ligne Buitron à San Juan del Puerto, les autorails et remorques sont passés au chemin de fer de Carthagène à Los Blancos, où ils ont rejoint les 2103 et 2104.

En 1978 et 1982, suite à la fermeture de la ligne sus mentionnée, ces quatre véhicules ont été transférés à Valence, pour la ligne de Carthagène, avec changement d'écartement (métrique) et installation d'un nouveau moteur MAN.

Les 21 autres autorails (2111 à 2131) et huit remorques (5103 à 5110) sont livrés en voie métrique ont été répartis entre divers réseaux (je vous passe le détail complet)
Peñarroya à Puertollano,Suburbanos de Málaga,FC de la Robla, etc.



Rame standard autorail et remorque en version bleue FEVE

Livraison de la 3ème sous – série : autorails 2141 à 2145 et remorques 5112 à 5116.
Cette troisième sous – série a été commandée quelques années plus tard et construite directement sous licence par Vers - Ferrotrade.
Ils sont reconnaissables extérieurement à leurs doubles projecteurs.
Les livraisons ont lieu courant 1961.

Utilisation :
Le 2141 et la 5112 sont allés à Alicante - Denia.
Les 2142 à 2144 avec les 5114 et 5115 à Malaga - Fuengirola
Le 2145 et la 5116 au Carcaixent – Denia.
Plus les années passèrent, plus les fermetures de lignes s'enchaînèrent, et tous les autorails encore en état, furent regroupés sur le réseau de Valencia qui devint les

FGV (Ferrocarrils de la Generalitat de Valencia) notamment sur la ligne
Alicante – Benidorm – Dénia : 94 km.
Ils circulèrent sur cette ligne jusque dans les années 80.



En gare d'Alicante

Transformation :

Après réforme, les FGV, transformèrent en 1988, 4 autorails en véhicules de service pour la voie et l'entretien: n° 15-01 à 15-04.



Billard FGV 15-01 de service à Valence

Autorail de service des FGV Tous les numéros ne sont pas connus :
Le n° 15-01 ex 2119 -- Le n° 15-02 ex 2124 -- Le n° 15-xx ex 2144 -- Le n° 15-xx ex xxxx



Autorail de service des FGV : 15-03

Donation :

Dans les années 1980, les FEVE décident de remettre en état 5 autorails et 5 remorques, et en faire don à la Régie des Chemins de Fer du Mali sous le numéros RCFM M-01 à M-05 et cinq remorques série 5100.

La réhabilitation a lieu dans les ateliers ATEINSA.
Les numéros d'origine des véhicules sont inconnus.

Il semble que ce matériel ait été en service sur la ligne Bamako à Koulikoro. Le M-04 est resté garé à Korofina jusqu'en août 2003, ferraillé peu de temps après.



Autorail Billard pour le Mali

Préservation :

3 autorails sont préservés

2101: FGV : Ferrocarrils de la Generalitat di Valencia.
Transformé en remorque voyageurs.

2103 : Mines DE RIO TINTO à HUELVA

2116 : A.A.F.B. : Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao repeint en vert.



Autorail préservé par l'AAFB Bilbao. (février 2006)

Compte-Rendu de l'Assemblée Générale de l'AFAC Rhône-Alpes

Photos François Charnay

Le samedi 25 novembre 2017, au Domaine Lyon Saint Joseph, à Sainte Foy-lès-Lyon.



La séance est ouverte à 10h00 par le président **Alain THOZET.** Il demande une minute de silence et de recueillement en mémoire des membres de l'association décédés cette année :

MM. LEMOINE et BERGER.

auxquels il convient d'associer Mme CHAPPELET, mère de Robert, décédé il y a trois ans.



J. P. Petiot (secrétaire) et A. Thozet (président)

Présents :

40 membres sont présents, plus 10 ayant donné pouvoir, soit au total 50, ce qui permet d'avoir le quorum (sur 95 membres)

Diaporama

Le diaporama, mis en place par Rolando TORRACCA, avec quelques corrections mineures du C.A. défile ensuite.
À noter une érosion du nombre d'adhérents, passé de 122 en 2010 à 95 en 2017.

Les activités :

Différents responsables d'activité interviennent après le diaporama :
-Bernard CONY, modélisme.
Il regrette que le grand réseau de l'AFAC ne puisse toujours pas être remonté, étant donné l'exiguïté des locaux de la Mouche.



B. Cony

Le mini réseau, en N, sera finalisé, avec l'aide de Jean-Claude BROUSSIER. Il est destiné à figurer sur le stand de l'AFAC, comme élément d'animation attractif.

-Michel FORISSIER : bibliothèque,
La bibliothèque et la documentation s'enrichissent régulièrement, grâce aux legs et aux dons des adhérents, faisant ainsi de l'AFAC Rhône-Alpes un centre de documentation important dans le domaine ferroviaire.



M. Forissier

-Michel FORISSIER : histoire du chemin de fer :
Les réunions du groupe ont lieu le troisième mardi du mois, de 18 à 20 heures.
Les projets : la (courte) ligne industrielle du Cheylas à Allevard (38), les lignes de l'Ouest Lyonnais, le chemin de fer touristique de Meyzieu (CFTM) par Jacques PERENON, une aventure initiée par Jean ARRIVETZ.
Le poste d'aiguillage n° 1 de la gare Perrache peut encore se visiter par petits groupes, sous la conduite d'Olivier VELLAY, architecte devant rédiger un mémoire sur ce poste au titre du patrimoine.

-Philippe ANDRO :
Numérisation des documents : un travail très lourd, puisque chaque photo doit être accompagnée d'un commentaire, en utilisant si possible les mêmes mots-clés, pour pouvoir les retrouver rapidement dans le fichier informatisé.



Ph. Andro

-**Georges QUEMIN**, Échos de la Scaronne.
Notre revue locale s'étoffe continuellement :
Il demande aux contributeurs d'envoyer séparément les textes, les photos, et les légendes. Cela simplifiera la tâche du metteur en pages.
En principe, elle est envoyée par courrier électronique, cependant une version papier et même une version couleur sont disponibles sur abonnement.



G. Quemin

Démission d'**Yvon BRUMENT**
Le président fait part à l'A.G. de la démission d'Yvon BRUMENT. C'est lui qui avait créé et qui mettait à jour très régulièrement le site Web de l'AFAC. L 'on ne peut que saluer l'excellent travail qu'il a accompli grâce à ses compétences. Le site reçoit 1400 consultations par mois, en progression (nous étions à 800 il y a quelques années). Ce site est important, car ce moyen est utilisé par les jeunes pour s'informer, et pourquoi pas, adhérer à notre association.

Bilan financier : **Jean-Yves LETELLIER.**
Marc JULIEN demande si il serait possible de faire un virement bancaire pour la cotisation (et l'abonnement à « Chemin de fer »). Le sujet sera à l'ordre du jour du prochain C.A .
Approbation du rapport financier :
Résultats du vote :
Pour = 38
Contre = 0
Abstentions = 2
Précisions : les cotisations nationales restent acquises pour moitié à la section locale. Les cotisations-épouses y restent en totalité.

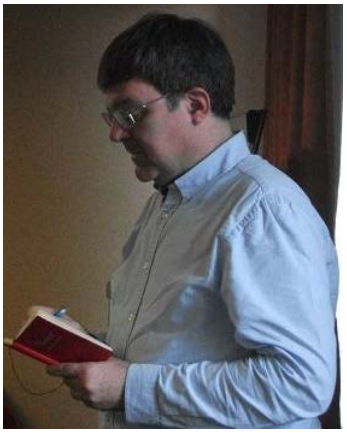

J. Y. Letellier

Histoire de la section locale : 30 ans déjà !
Création, lors de l'AG extraordinaire le 12 décembre 1987, de l'AFAC Rhône Alpes.
Quelques dates :
-1987 Quai Perrache,
-2000 : La Scaronne.... local unanimement regretté. Il avait permis la mise en place du réseau miniature HO. Et l'achat du vidéo-projecteur (vers 2005) grâce à la salle dédiée.
-1976 : premier bulletin intérieur.
-2010 : Les Échos de la Scaronne (Jacques DOGNIN et Yvon BRUMENT).
Mais la première AG a eu lieu le 11 décembre 1976.

Patrick LAVAL
C'est la dixième année qu'il représente à notre A.G. l'AFAC-Paris, dont les locaux sont toujours situés Gare de l'Est. Il nous transmets le salut du président national, Christophe KESELJEVIC, qui prépare un voyage aux U.S.A.

Il nous informe qu'il sera rédacteur de la revue « Chemins de fer », succédant à Didier DURANDAL. Il se désengagera de « La vie du rail ».

Divers sujets ont retenu son attention :
-La ligne Grenoble-Veynes est menacée, il faudrait agir cette année.
-Ouverture du CEVA, repoussée à 2019. Il faudra envisager un voyage pré-inaugural avec l'AFAC Genève.
-Congrès du 50 hertz à Annecy en 2020.
-Le site de l'AFAC sera mené de front avec la revue: par exemple, le catalogue du matériel roulant polonais y aura sa place, plutôt que dans « Chemins de fer »..


P. Laval

Élection de certains administrateurs de l'AFAC Rh-Alpes :

Bernard CONY : réélu à l'unanimité.
Jacques DOGNIN (absent excusé) : unanimité.
Paul DUBOIS-VIOLETTE : unanimité.
René MARGERAND : unanimité.
Georges QUEMIN : unanimité.

Dates prochains C.A. :

En principe les mardis matins, entre 10h00 et midi.
-09 janvier 2018,
-13 mars 2018,
-15 mai 2018,
-26 juin 2018.

Programme des activités 2017-2018 :

- Samedi 6 janvier : Tirage des rois au local de La Mouche. Rétrospective 2017 par Gilles NEYRET.
- Samedi 27 et dimanche 28 janvier 2018 : Bourgoin Modélisme.
- Samedi 10 février 2018 : A.G. de l'AFAC-Paris.
- Dimanche 11 février : Expo modélisme à Charbonnières.

Projections au local, samedi après-midi :

-16 décembre : La traction électrique aux USA par Alain THOZET.
-20 janvier : le train touristique de Meyzieu par Jacques PERENON.
-3 février : CEVA (???) François BERNARD (???)
-17 février : la crémaillère du Mont Washington par Michel BRETIN.
-3 mars : Les derniers trains à vapeur de Pologne par A. LAMBERT. (?)
-17 mars : Sélection des photos de Robert CHAPPELET, par Daniel SAILLARD.



Les membres de l'Association attentifs reçoivent les informations sur les événements de l'année 2017 et sur les projets pour 2018.

Voyages 2018 :

-10 décembre 2017: Nevers, pour utiliser le nouveau matériel CORADIA, retour par la vallée d'Azergues rénovée.
- En Avril, la ligne des Alpes.
- La ligne de Chamonix, date à définir.
- En mai, samedi et dimanche : L'Alsace : tramways de Strasbourg et (dimanche) le train touristique à vapeur du Rhin .
- En Juin, un samedi, : journée porte ouverte au dépôt de Culmont-Chalindrey.
- Samedi 7 juillet : Lyon- Le Grau du Roi.
- En septembre : Voyage de trois jours en Suisse : 1er jour :Zurich (trams), 2ème jour la Furka (ligne somitale), 3ème vapeurs dans une pépinière.

La prochaine A.G.de l'AFAC R-A pourrait se tenir le 24 novembre ou le 1er décembre 2018.

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



Quelques convives au cours du repas.



A chaque table un membre de l'équipe V 150 est sollicité pour obtenir des détails sur les conditions et les contraintes vécues pendant cette période, que ce soit sur le plan technique ou sur le plan humain.

APRES-MIDI :

Après le repas, un diaporama consacré au record du monde de vitesse sur rail, à 574,8 km/h, du 8 avril 2007 (10 ans déjà !) nous fut présenté par M. **Alain JEUNESSE**, électricien, chargé de la motorisation.

Il était accompagné de Mme Éliane ALLAIN, spécialiste de l'aérodynamisme, . .

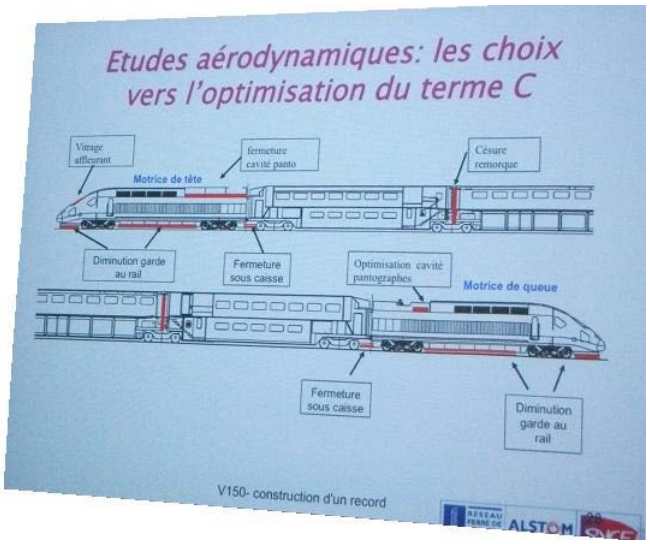
. . Daniel BEYLOT, chef de projet, Éric PIECZAK, conducteur du record, Bernard ROURE, responsable du matériel, Gilles PERRINON, cadre traction, qui conduisait la rame 4404 qui précédait celle du record pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'obstacles sur la voie.

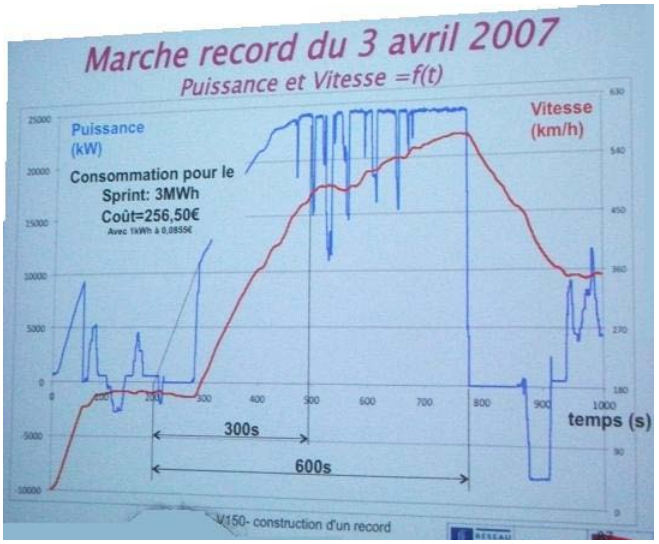


L'équipe du Record du Monde

Ce record fut bien entendu, un travail d'équipe, non dépourvu d'incidents. L'accord pour le record ayant été donné en 2005, il fallut équiper une rame raccourcie, avec deux moteurs d'AGV sous le bar, des roues au diamètre augmenté (de 1012 au lieu de 902 mm), une tension caténaire portée à 30 kV Plus de 120 km ont été parcourus à plus de 500 km/h au cours des différentes journées d'essais !







Anecdote : la marche du record des 150 m/s n'aurait coûté, en prenant le prix de base du kWh facturé à l'usager EDF (soit 0,085 € le kWh) que 256,50 € !!! On est loin des tarifs du kérosène !



Éric PIECZAK, conducteur du record

Beaucoup d'autres sujets furent traités dans la discussion qui suivit.

En résumé, une après-midi passionnante !
Merci à M. JEUNESSE et à tous ceux qui l'accompagnaient..

Jean-Pierre PETIOT



Depuis le site de Ste Foy, vue sur le viaduc de la ligne Brignais – Tassin, parcourue par les tram-trains de l'Ouest lyonnais, St Paul – Brignais.

L' AFAC Rhône-Alpes à l'Exposition de Marcy L'Étoile



L'Afac R-A a participé au 2ème salon du modélisme de Marcy L'Étoile, qui a eu lieu le 1er octobre 2017 au complexe sportif. Des membres ont animé le stand qui présentait les activités offertes par notre association par le biais de la vidéo. La revue *Chemin de fer* était aussi proposée aux visiteurs.

Une manifestation de ce genre est importante pour l'Afac, car elle permet d' aller à la rencontre d'un public intéressé, et faire connaître l'association dans l'espoir de recruter de nouveaux membres pour renforcer l'effectif. Dans le but de rendre notre stand plus attractif, un mini réseau de train à l'échelle N est en cours de réalisation et sera bientôt présenté lors de futures expositions. (voir l'article sur l'Assemblée Générale en page 24).







J. C. Broussier, A. Thozet, B. Hugon et J. P. Petiot



J. P. Petiot et B. Cony

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

Publication: 25/12/2017
www.afac.asso.fr

Rédaction: *Georges Quemin*

Mise en page: *Rolando Torracca*

Contact président:
Messagerie : alain.thozetchezwanadoo.fr

QR Code Afac-Rhône-Alpes

Prochain bulletin:
N° 37
Date de publication:
mars 2018

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