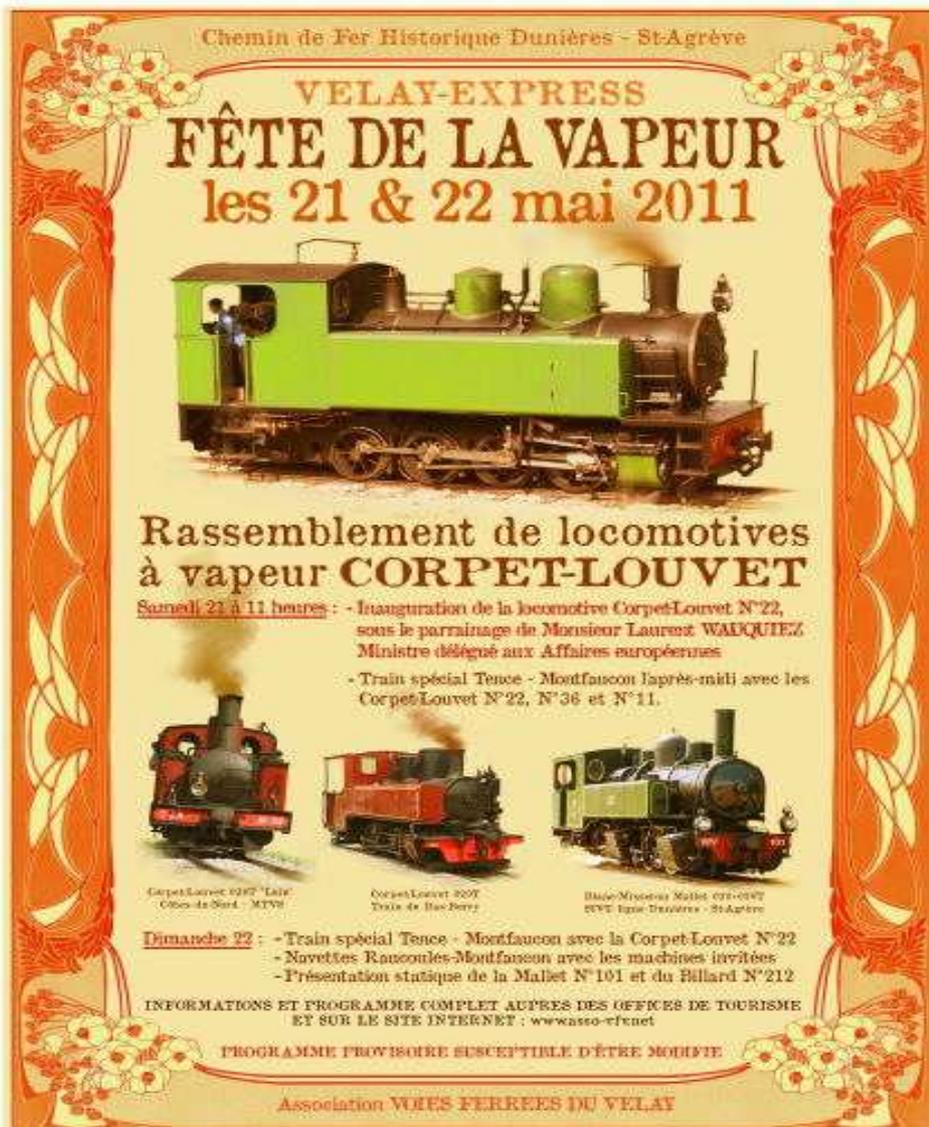


VOYAGE AFAC Rhône-Alpes Dimanche 22 mai 2011



Chemin de Fer Historique Dunières - St-Agrève

VELAY-EXPRESS

FÊTE DE LA VAPEUR
les 21 & 22 mai 2011

Rassemblement de locomotives
à vapeur CORPET-LOUVET

Samedi 21 à 11 heures : - Inauguration de la locomotive Corpet-Louvet N°22, sous le parrainage de Monsieur Laurent WADQUEZ, Ministre délégué aux Affaires européennes
- Train spécial Tence - Montfaucon l'après-midi avec les Corpet-Louvet N°22, N°36 et N°11.

Dimanche 22 : - Train spécial Tence - Montfaucon avec la Corpet-Louvet N°22
- Navettes Rausoules-Montfaucon avec les machines invitées
- Présentation statique de la Mallet N°101 et du Hillard N°212

INFORMATIONS ET PROGRAMME COMPLET AUTRES DES OFFICES DE TOURISME ET SUR LE SITE INTERNET : www.asso-rfnet.net

PROGRAMME PROVISOIRE SUSCEPTIBLE D'ÊTRE MODIFIÉ

Association VOIES FERRÉES DU VELAY

→ Voir en page 5: INSCRIPTIONS.

SOMMAIRE

VOYAGE À TENCE Dimanche 22 mai	1
CORPET LOUVET	1
LA CORPET N°22	2
VOIES FERRÉES DU VELAY	2
VOYAGE À MULHOUSE ET BÂLE	3
À L'OUEST DU NOUVEAU. (ÉPISODE 1)	3
FRANCO ET ... LE TGV	4
VIE DE L'ASSOCIATION C.A. du 11 mars	4
Inscription. VELAY EXPRESS FÊTE DE LA VAPEUR	5
Inscription. VOYAGE DU 25 JUIN À GRUYÈRE	5

Ont collaboré à ce numéro

Henri Tenoux
Jacques Dognin
Robert Chappelet
Gilles Neyret
Yvon Brument
Michel Bretin

Rédaction:
Jacques Dognin
Yvon Brument

Préparation
et recadrage des photos:
Yvon Brument

Corpet N°22. Ci-dessous:

La plaque d'identification de la chaudière de la Corpet N°1614 construite en 1923. Les poinçons de l'APAVE indiquent la validation décennale de la chaudière timbrée à 12,5 kg.

Cliché Henri Tenoux) ↗

CORPET LOUVET (Jacques Dognin)

L'entreprise Corpet-Louvet de la Courneuve, dont les activités s'étendent du dernier quart du XIX^{ème} siècle jusqu'en 1952, induit généralement l'idée, à l'instar de son homologue lyonnaise Pinguély, de locomotives à voie étroite de compagnies de chemins de fer vicinaux, voire de locomotives de chantiers ou d'embranchements. Cependant, les établissements Corpet-Louvet ont eu des productions assez variées et leurs locomotives furent vendues bien au-delà de nos frontières: en Inde (écartement de 1,672 et 0,762), au Portugal (V.60), en Turquie (V. N.) et même en Angleterre. Le musée d'Irchester en possède une de 1888 (VM).

On ne peut faire ici qu'une liste non exhaustive en raison du grand nombre de locomotives préservées. On en trouve une en état de marche à voie normale à l'AGRIVAP. Mais la plus célèbre est certainement la 232 U1, "La Divine", de l'ingénieur De Caso dont la construction commencée en 1939 par la SACM d'Illkirch-Graffenstaden fut stoppée pendant la seconde guerre mondiale. À la Libération, elle fut transportée à la Courneuve pour y être terminée. Elle entra en service au dépôt de La Chapelle en 1949. Elle est l'une des vedettes de la Cité du Train de Mulhouse où elle est présentée en animation.



PETITE HISTOIRE DE LA CORPET N°22 (Synthèse d'informations transmises par Henri Tenoux)



La CORPET N°22 en monument publicitaire pour le Mastrou sur l'aire de l'autoroute Isardrôme.



La CORPET N°22 en cours de démontage et d'expertise à Tence.



La CORPET N°22 après sa restauration dans l'atelier des VFV. L'une de ses premières sorties du dépôt.

Clichés Henri Tenoux

La CORPET N°22 est la propriété de la FACS. Elle est actuellement confiée gracieusement par convention aux Voies Ferrées du Velay. Elle porte le numéro constructeur 1614. Sur le plan technique, sa chaudière est timbrée à 12, 5 kg. *(Voir la plaque d'identification de sa chaudière en page 1).* D'un poids à vide de 24 t. et en charge de 30, 350 t. C'est une machine à simple expansion du type 040 T, équipée de roues d'un diamètre de 800 mm.

Elle faisait partie d'une commande de quatre locomotives de chantier par l'entreprise de travaux publics PAUL FROT en 1923. Dans les années 1970, l'entreprise abandonne l'utilisation de ses locomotives à vapeur. Elles devaient être ferrillées. La 22 et la 24 ont alors été rachetées par la FACS qui les a sauvées de la démolition. Elles furent amenées à Tournon où le chemin de fer du Vivarais

débutait. La 24 y fut mise en service. La 22, un temps remise, fut par la suite installée en monument publicitaire pour le Mastrou sur l'aire d'autoroute A 7 d'Isardrôme.

En septembre 2004, elle a rejoint le Velay à Tence où une équipe des Voies Ferrées du Velay a entrepris un long travail de démontage et de restauration. Quelques travaux spécialisés ont été confiés à des entreprises. La récompense s'est concrétisée le 8 octobre 2010 quand la chaudière a passé avec succès son épreuve de re-qualification, la première depuis plus de 65 ans !

La Corpet 22 est stationnée à Tence, les essais et les réglages se sont déroulés normalement avec roulage en gare, puis en ligne. (Suivie par un diesel, pour parer à toute éventualité...)

N.B: la Corpet 22 fut réquisitionnée par l'armée allemande et transportée à Jersey pour participer aux travaux du mur de l'Atlantique.

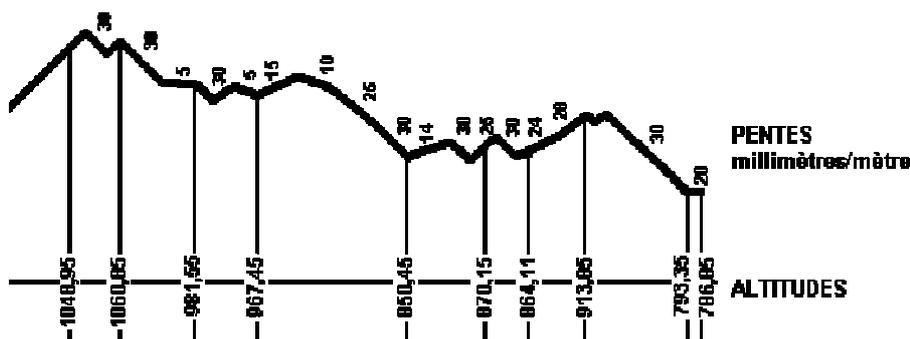


Le réseau des CFD (Chemins de Fer Départementaux) construit progressivement à partir de 1886, s'étendait sur plus de 200 km en Haute-Loire et en Ardèche pour son réseau du Vivarais. Après sa fermeture, fin 1968, tout son patrimoine devait être dispersé ou ferrillé. Seuls deux tronçons furent préservés à des fins touristiques par des passionnés : Tournon-Lamastre (Le Mastrou) et Dunières - St Agrève. Actuellement, l'association des Voies Ferrées du Velay gère le train touristique sur le

tronçon de la ligne Dunières St Agrève racheté par le syndicat intercommunal constitué par les communes traversées. Il s'agit d'une ligne de montagne qui part de 786 m à Dunières, culmine à 1 060 m pour arriver à St Agrève à 1 048 m. Son profil est sévère avec de fortes rampes et des courbes dont les rayons descendent souvent à 100 m. Le matériel présenté est remarquable. Pour ne citer que quelques exemples: les locomotives à vapeur utilisées sont la 040 T Corpet-Louvet de 1923 N°22 et la Mallet 020+020 T N°101

Blanc et Misseron de 1906 (classée à l'inventaire des monuments historiques, actuellement en cours de restauration). Les VFV disposent aussi de l'autorail Billard double N° 222 de 1939, de l'autorail De Dion Bouton N°204 de 1935, d'une remorque De Dion R1 de 1935 (tous trois monuments historiques), ainsi que de deux locotracteurs CFD N°62 et 70 et d'une draine N°16. Sans compter les voitures et wagons.

Il s'agit incontestablement d'un chemin de fer historique.





Voyage MULHOUSE- BÂLE 13 14 15 mars

Total kilométrique en train. (Robert Chappelet)

Dimanche 13 mars	LYON	MULHOUSE	372
Lundi 14 mars	MULHOUSE	BÂLE	068
	BÂLE	MULHOUSE	068
Mardi 15 mars	MULHOUSE	THANN St JACQUES	022
	THANN St JACQUES	MULHOUSE	022
	MULHOUSE	LYON	372
		TOTAL	856

Le prochain bulletin publiera un compte rendu plus détaillé, en particulier sur les tramways de Bâle dont les itinéraires de certaines lignes subissent de profondes modifications pendant le carnaval.



Cliché Robert Chappelet ▲

Cliché Yvon Brummet ▲



BVB 484: La ligne 6 traverse le Rhin sur le Mittelrheinbrücke et se dirige vers Riehen à la frontière allemande avec la motrice Schindler 484 et deux remorques.

Ci-dessus: le train-tram Mulhouse-Thann en ligne à Lutterbach et sa version philatélique.

▲ Bâle BVB. Ligne 6 motrice Schindler 484.
Bâle BLT. Ligne 10 motrices Schindler ▶
(Clichés Robert Chappelet)



Cliché Yvon Brummet ▲



BLT 221: La ligne 10 en direction de Dornach traverse le pont enjambant les voies ferrées CFF avec une rame composée de deux motrices Schindler.

À L'OUEST DU NOUVEAU: ÉPISODE 1 LE TRAM-TRAIN ARRIVE À L'ARBRESLE

(Gilles Neyret)

2011 verra l'entrée en service commercial du Tram – Train Nouvelle Génération – dénomination officielle – sur l'axe Lyon Saint Paul – Tassin – L'Arbresle – Sain Bel. Avant d'arriver à cela, de nombreuses étapes ont été nécessaires comme par exemple la remise en service des installations électriques de captage de courant, la modification de la signalisation et la construction d'un atelier spécifique aux marches d'essais pour validation de ce nouveau matériel.

Pour ce numéro, c'est la livraison qui va vous être narrée. La 1^{ère} rame est arrivée à L'Arbresle sur remorque routière le samedi 19 Février au matin avec un jour de retard suite à quelques aléas sur l'itinéraire prévu. Le convoi était composé de 3 camions ; 2 avec remorque portant une ½ rame et un avec la rampe de déchargement.

Le lundi 21 au matin, les opérations ont débuté par le montage de la rampe de déchargement de 30 m de long qui permet de rattraper la différence de niveau (environ 50 cm) entre la remorque routière et le sol. Après ce kit monté, la 1^{ère} remorque transportant la ½ rame avec cabine de conduite côté Lyon est venue se positionner en bout de la rampe. Après alignement des rails de la remorque avec ceux de la rampe et calage de la semi avec des chandelles, le câble retenant la ½ rame a commencé à laisser descendre celle-ci sur la rampe. La séquence était cependant risquée car cette

1^{ère} partie était particulière. En effet, une rame est composée de 4 caisses reposant sur 5 bogies dissymétriques ce qui signifie qu'il n'y avait que 2 bogies et qu'il a fallu intégrer un lorry porteur spécifique au transport. Malgré cette difficulté, la ½ rame est arrivée à bon port sur le plancher des vaches puis a été tirée par le petit tracteur routier dans l'atelier couvert. L'ensemble camion / remorque libéré de son chargement a évacué l'aire de déchargement et a fait rétrécir la longueur de sa remorque pour pouvoir circuler en régime normal. Il a été remplacé par le 2^{ème} tracteur / remorque qui transportait la 2^{ème} ½ rame avec cabine de conduite côté Sain Bel reposant sur 3 bogies. Le même scénario s'est reproduit sans problème (alignement, calage et descente). Arrivé au niveau du sol, il a fallu passer par la force de bras humains pour que cette ½ rame entre à l'abri. Puis la rampe de déchargement a été déplacée de quelques mètres pour rester tout le temps de la livraison des autres rames. La suite des événements prévoyait le retrait du lorry de transport porteur et l'assemblage mécanique et électrique des 2 ½ rames qui ont été terminées dès le 22 en fin de matinée. Deux autres rames sont arrivées depuis sur le site, ce qui fait qu'il y a 3 rames fin mars qui attendent le feu vert pour pouvoir rouler en essais sur le RFN (Réseau Ferré National). Ce sera le thème du prochain article.



Les 2 ½ rames tête bêche sur leurs remorques routières.



▲ Descente de la 1^{ère} ½ rame. La 2^{ème} ½ rame va suivre ▼



Clichés Gilles Neyret



Les 2 ½ rames réunies dans l'atelier le 22 / 03 / 2011



Rampe de déchargement de l'atelier de L'Arbresle



Début de la descente de la 2^{ème} ½ rame

FRANCO ET ... LE TGV ou quand la réalité (médiatique) dépasse l'affliction. (Michel Bretin)

Historique de l'écartement des voies espagnoles,selon un journaliste.

Dimanche 19 décembre 2010, la mise en service du TGV franco-espagnol a été évoquée dans les médias et notamment sur RTL.

Rappelons que la ligne nouvelle n'existe aujourd'hui que de Perpignan à Figueras, la ligne nouvelle en direction de Barcelone n'étant pas encore achevée. Les voies classiques en Espagne étant à écartement large, il faut donc changer à Figueras.

Tout ceci a été commenté et c'est là que l'on a pu entendre des propos assez stupéfiants.

La journaliste a d'abord dit que l'écartement des voies espagnoles était d'origine russe !

Mais ce n'est pas tout, dans la foulée elle a expliqué que l'adoption de cet écartement était le fait de Franco qui voulait ainsi éviter l'invasion du pays !!

Sans commentaire...

On peut cependant faire quelques commentaires à titre de précisions.

L'écartement des voies espagnoles est d'origine... espagnole. Cet écartement, plus large que l'écartement normal ou standard de 1,435 m, est de l'ordre de 1,67 m. Selon les sources, on peut lire de 1,668 m à 1,674 m. Cette valeur a été fixée dès l'origine des chemins de fer en Espagne, en 1844. Elle correspondait à six pieds castillans.

Le journaliste s'est pris les pieds, ... dans les pieds !

Aspect technique:

La différence de valeur exprimée en mètres, évoquée ci-dessus, s'explique par la correspondance retenue pour un pied castillan : 278 ou 279 mm.

Pour la chronique, l'écartement russe est de 1,524 m. Ceci correspond à une mesure anglaise, soit 5 pieds de 304,8 mm ou 60 pouces de 25,4 mm.

On remarquera que l'écartement espagnol est très voisin d'un autre écartement d'origine anglaise, celui de 5 pieds 6 pouces ou 66 pouces, soit 1,676 m, que l'on trouve plus particulièrement en Inde et au Pakistan, ainsi que sur quelques réseaux d'Argentine et du Chili.

Pour l'aspect historique.

On retiendra que la première voie ferrée espagnole a été ouverte en 1848 entre Barcelone et Matarò, à l'écartement large espagnol(*). La deuxième ligne mise en service étant celle de Madrid à Aranjuez en 1851.

Par ailleurs, Francisco Franco Bahamonde, qui sera connu plus tard sous le nom de Franco, est né en 1892 dans le port galicien d'El Ferrol. À cette date l'écartement espagnol existait depuis une quarantaine d'années. Et quand, devenu général il prendra le pouvoir en 1939, suite à la guerre d'Espagne, l'écartement large avait environ 90 ans... C'est donc un

domaine où l'on peut difficilement trouver une responsabilité de l'ex Caudillo.

Conclusion:

On peut admettre que les questions très techniques d'écartements des voies ne soient pas connues de tout le monde, y compris parmi les journalistes. Par contre, les approximations et rapprochements hâtifs du point de vue historique, qui aboutissent à des inepties, sont moins compréhensibles de la part du milieu journalistique.

Il faut sans doute y voir un effet de la recherche à tout prix du scoop et de la pseudo-expertise à la petite semaine.

(*) Pour être précis:

Il s'agit en réalité de la première ligne ouverte dans la péninsule ibérique. La première ligne espagnole a été ouverte en 1837 à Cuba, entre Güines et La Havane. À cette époque, Cuba était colonie espagnole. Elle deviendra indépendante en 1898, suite à la guerre perdue par l'Espagne contre les États-Unis.

Compte rendu du conseil d'administration du vendredi 11 mars (Jacques Dognin, secrétaire)

Réunion prévue à 18 h 45. Séance ouverte à 18 h 35 en raison de la présence de tous les membres.

AG Paris. Samedi 12 mars.

Conférence de David Azema, (membre de l'AFAC). Directeur Général Délégué Stratégie et Finances de la SNCF.

Site: Yvon Brument, webmaster, rappelle qu'une étude d'activité du site a été réalisée début février et envoyée au Siège. Le site actuel a atteint les objectifs présentés il y a cinq ans. Pour augmenter la fréquentation du site (1.500 visites mensuelles), il sera nécessaire de revoir sa présentation, d'améliorer la fourniture d'informations à publier et la promotion du site lui-même. Une réfection du site s'annonce. Il est peut être opportun d'envisager une reprise de gestion par le Siège, comme cela avait été prévu à l'époque.

AG . AFAC Rhône-Alpes. Samedi 26 novembre.

Recherche d'une salle. Mairie du 7^{ème}, St Bel, autre... ?

Voyages :

- Mars. **Bâle** : 13 / 15 mars. 25 inscrits.
- Mai. **Tence** : Dimanche 22 mai.
- Dép. 8 h de la Scaronne (~2h de route)
- Navettes vapeur: Tence- Montfaucon.
- Juin. **Gruyère** : Samedi 25 juin.
- Septembre : 17 et 18 Patrimoine.
- Longueville** : à l'étude.

Journées du Patrimoine du Grand Lyon.

Nous avons reçu un contact pour partenariat à suivre.
Plusieurs thèmes évoqués pourraient donner lieu à une participation de l'AFAC R-A.
Donc, à suivre.

Achats à prévoir pour le local:

- Armoires : 80 € peut-être une seconde (plus chère.)
- Affaire suivie par Michel Forissier.
- Ouvrages à acheter pour la bibliothèque.
- (Nous en avons choisi 9 après avis de Guy Trimbur)
- Écran plat pour l'ordinateur.
- (Yvon Brument s'en chargera selon opportunités)

Réseau :

- Propositions d'achats.
- Une loco en N. (~80€)
- Aiguillages.

Jean-Claude Broussier est chargé de s'en occuper.

Modifications éventuelles du réseau miniature.

Une proposition de mise en oeuvre d'une procédure temporaire de pilotage du réseau par un système digital nous a été faite. Actuellement, deux personnes sont concernées. La parole est donnée aux deux responsables du réseau qui font un rappel des avantages et des inconvénients des modifications proposées.

Notre réseau a été installé par Christian Guichard. Il est difficile de reprendre les montages. Tour de table et large discussion. Il en ressort que les risques d'incompatibilités entre les deux systèmes d'alimentation et leurs conséquences éventuelles sur les dispositifs existants n'ont pas pu être clairement identifiés.

Une étude complémentaire est donc à faire par des experts neutres. Décision lors du prochain CA.

Séance levée à 20 h.

Prochain CA vendredi 13 mai.

À 18 h 45 au local.

Voyage à Gruyère le samedi 25 juin 2011:

Bulletin d'inscription en page 5 ►

Rendez-Vous habituel à Lyon Part-Dieu côté Vilette : **6 h 10**

Départ: 06 h 34 Genève arrivée: 08 h 36

Passage de la douane. **ATTENTION !**

Carte d'identité en cours de validité obligatoire.

Genève départ: 09 h 21 Lausanne 10 h 12 / 33 Montreux 10 h 59 / 11 h 45

Gruyères 12 h 58 / 15 h 58

Repas de midi à Gruyères.

Palézieux 16 h 55 / 17 h 18

Lausanne 17 h 36 / 18 h 17

Genève 18 h 50

Genève départ: 19 h 28 - Lyon Part-Dieu arrivée: **21 h 21**

BULLETIN D'INSCRIPTION POUR LE VOYAGE À TENCE (VFV)**Fête de la Vapeur le dimanche 22 mai 2011:**

R.V. Scaronne : 7 h 45. Départ : 8h précises en...autocar (!) pour Tence.

Voir la présentation en première page. Repas facultatif à Tence.

Retour vers 20 h.

Deux formules :

- 1) transport + fête + repas.
- 2) transport + fête.

Nom, Prénom, téléphone

S'inscrit pour:personne (s) **Cocher** la formule choisie: 1 ou 2

Verse la somme de **30 EUR x** = par chèque à l'ordre de l'AFAC Rhône-Alpes adressé à :
Alain Thozet 26 chemin de Naive 69230 SAINT-GENIS LAVAL.

Téléphone : 04.72.39.95.92 (après 20 heures S.V.P.) PAR RETOUR DE COURRIER.

SVP joindre une enveloppe timbrée si vous n'avez pas d'adresse électronique.

L'inscription peut se faire par téléphone.

L'inscription effective aura lieu à la réception du chèque. ▶ **Limite d'inscription le 17 avril 2011.**

À , le Signature.

**BULLETIN D'INSCRIPTION POUR LE VOYAGE À GRUYÈRE****Voyage à Gruyère le samedi 25 juin 2011:**

Nom, Prénom, téléphone

S'inscrit pour:personne (s)

Verse la somme de **140 EUR x** = par chèque à l'ordre d'AFAC Rhône-Alpes et adressé à :
Alain Thozet 26 chemin de Naive 69230 SAINT-GENIS LAVAL.

Téléphone : 04.72.39.95.92 (après 20 heures S.V.P.) PAR RETOUR DE COURRIER.

SVP joindre une enveloppe timbrée si vous n'avez pas d'adresse électronique.

L'inscription peut se faire par téléphone.

L'inscription effective aura lieu à la réception du chèque. ▶ **Limite d'inscription le 29 mai 2011.**

À le Signature.

AFAC Rhône-Alpes

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



Directeur de publication:

A.Thozet. Président de l'AFAC Rhône-Alpes

Édition 28 03 2011

**Association Française des Amis des
Chemins de Fer
Section 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

11 Avenue LECLERC
69007 LYON

Contact président:

Messagerie : alain.thozetchezwanadoo.fr

Sur le Web
www.afac.asso.fr