



**ASSOCIATION FRANÇAISE DES AMIS DES CHEMINS DE FER
SECTION RHÔNE ALPES**

**11 Avenue Leclerc
69007 LYON**

Bulletin 2008-01

1) Vœux pour 2008

Le conseil d'administration de l'AFAC Rhône-Alpes se joint au président pour vous présenter ses meilleurs vœux pour vous et vos familles. Il vous souhaite une nouvelle année agréable et remplie de grands moments en particulier ferroviaires. Malgré beaucoup de vicissitudes notre passion est toujours vivante. Souhaitons-lui longue vie.

2) Réunions

à partir de 15 heures au local :

le 23 février Robert Chapellet nous présentera des films de M. Minarro;

le 8 mars : le Japon par M. Chanteloup;

le 29 mars : JC Broussier souvenir des TCL.

3) Compte-rendu de l'assemblée générale annuelle du samedi 01 décembre 2007

A.G. des 20 ans. Château Perrache

Ouverture à 10 h par le président Alain Thozet qui demande à l'assemblée de rendre un hommage silencieux en mémoire de Bernard Laville et du président de la section PACA M. Pinatel.

Dans son allocution de bienvenue, le président se réjouit de voir une assistance aussi nombreuse dans les salons de Château-Perrache, haut lieu des réceptions du PLM qui fit construire cet Hôtel Terminus au début du XX^{ème} siècle. Il souligne que le choix de ce lieu prestigieux a été arrêté pour marquer le 20^{ème} anniversaire de la section Rhône-Alpes.

Il salue la présence parmi nous de Mme Christiane Gradel, secrétaire de la section de Toulouse et de M. Jean-Marc Bongni de la section de Genève et de Patrick Laval.

Il annonce l'arrivée en cours de réunion de MM. Bernard Porcher et Alain Caire du siège parisien.

Rapport d'activités :

La parole est donnée à Gilbert Augier, secrétaire.

Notre assemblée générale 2006 rassemblant 58 membres s'était tenue à Meyzieu le samedi 2 décembre. L'après-midi, nous avons eu le privilège de rouler dans une rame de la ligne T3 à la veille de son ouverture au public. Nous avons fait un aller-retour Meyzieu – La Part Dieu (Villette) –Meyzieu.

La galette: Le samedi 6 janvier, nous avons partagé la brioche des rois. Gilles Neyret nous a projeté un rappel des activités de l'année.

Samedis « ordinaires ». Ils sont très suivis, ils rassemblent jusqu'à 25 personnes.

Quelques sujets : Le Japon par Denis le Moucheron. (16 / 12)

La Suède par Alain Thozet. (10 / 02)

L'avenir de l'AMTUIR par La Rosa. (17 / 03)

Le métro de Paris par La Rosa. (17 / 11)

Voyages :

Haut Forez : 44 participants ont découvert le 15 avril 2007 une belle ligne sous le soleil.

Zigzag : du 31 mai au 3 juin un petit groupe de 12 membres a visité le Massif Central en utilisant pendant que cela est possible le chemin de fer. Un périple de 1500 km.

Tramways de Stuttgart : le but de ce voyage était de parcourir la ligne 15 dernière ligne à voie métrique avant sa mise à voie normale. Mais en guise de hors d'oeuvre les 28 participants avaient utilisé un tram-train de Karlsruhe sur une centaine de kilomètres.(du 31 août au 2 septembre)

Valenciennes et tram de la vallée de la Deule : une journée bien remplie pour le groupe de 34 personnes .voir plus loin un compte - rendu détaillé.

Modalhor : le 16 octobre 20 personnes se sont rendu au chantier de l'autoroute ferroviaire alpine après un bon repas chez Christin à Chamousset....

Conseils d'Administration :

Ils se tiennent en principe le second vendredi des mois impairs à 18h 45.

Rapport financier :

La parole est donnée à René Margerand trésorier.

Notre section compte actuellement 98 adhérents. Il est à noter que nous avons l'an dernier 4 « adhérents découverte » et que 3 d'entre eux ont confirmé leur adhésion pour 2008.

Le compte rendu financier est adopté à l'unanimité.

Élections au Conseil d'Administration :

Arrivent en fin de mandat et sollicitent le vote le l'assemblée: MM. René Margerand, Michel Vandembroucke, Alain Thozet.

La présidence est confiée à notre Président d'honneur qui demande s'il n'y a pas de candidats parmi les adhérents présents et rappelle qu'il faut être à jour de cotisation pour prendre part au vote, ce que confirme le trésorier.

Les trois candidats sont élus à l'unanimité sous les applaudissements de l'assemblée.

Modifications annoncées à la suite du dernier C.A.

Secrétariat : Gilbert Augier quittera le secrétariat après la prochaine assemblée générale (déc.2008)

Trésorerie : René Margerand confie le trésor de la section à Bernard Cony, qui fera un essai d'un an pour des raisons de disponibilité.

Responsabilité du réseau : Jean-Claude Broussier remplace Bernard Cony.

Secrétariat –adjoint : François Bernard quitte cette fonction qui est confiée à Jacques Dognin.

Projets 2008 :

Galette le samedi 5 janvier. Gilles Neyret nous projettera un résumé des actualités de 2007.

Sorties et voyages : Nous ferons en sorte de proposer des sorties de la journée et des voyages étalés sur plusieurs jours. Le C.A. du 11 janvier arrêtera définitivement les projets du premier semestre.

Prévisions :

Un aller-retour pour visiter le musée d'Ambérieu.

Chemin de fer du Velay. (Dunières.)

Le BVB en Suisse : Bex – Villars - Bretaye

3 jours en Suisse avec 2 nuits à Lucerne. (29 ; 30 ; 31 mai.)

N.B : **Attention à la date d'expiration de votre carte d'identité nationale.** (passages de douanes)

Autres projets :

Expo-modélisme à Bourgoin-Jallieu les 26 et 27 / 01

Visite du chantier de la ligne des Carpates.

Tramways de St Étienne.

Avec le COPEF : Salon mondial du chemin de fer du 23 au 26 septembre à Berlin. (Train de nuit Paris – Berlin.)

Quelques points d'histoire de notre association :

Le Président A. Thozet retrace les grandes lignes de l'histoire de l'AFAC. La première réunion de la section eut lieu à Perrache le 6 mai 1945. Rendez vous avait été donné à 11 h. salle d'attente de 3^{ème} classe. La première visite a été la gare de triage de St Germain aux Mts d'Or le 30 juin; puis le 7 octobre il y eut Perrache et enfin le 15 décembre le dépôt de la Mouche. Une année 1945 très active pour les 22 membres de l'AFAC. Notre section a connu plusieurs locaux mis à notre disposition par la SNCF :

rue terme dans l'ancienne gare de la compagnie des Dombes. Un local magnifique inauguré le 9 octobre 1965;

place Jules Ferry dans la gare des Brotteaux à partir de janvier 1976;

quai Perrache avec une vue imprenable sur le viaduc du Rhône à partir de 1987;

avenue Leclerc notre local actuel inauguré le 25 novembre 2000.

Tous ces déménagements étaient dus à la vente des locaux correspondant par la SNCF.

La section Rhône-Alpes s'est constituée en association loi de 1901 le samedi 5 décembre 1987 lors d'une assemblée générale extraordinaire dans les locaux de l'AMFL place Jules Ferry. La déclaration a été faite à la prefecture du Rhône le 21 décembre 1987.

Nouveautés dans les éditions ferroviaires :

Guy Trimbur présente traditionnellement lors de nos A.G les nouveautés qu'il a sélectionnées. Moment attendu : qui y a-t-il dans les cartons de Guy ? Cette année, ce sont 14 ouvrages détaillés et commentés avec la passion de l'amateur éclairé. Premier constat : hausse importante des prix qui se situent entre 45 et 65 Euros.

Prises de parole :

Le président Bernard Porcher se réjouit d'être parmi nous et adresse ses félicitations à notre section très active et première pour le nombre d'adhérents.

Avec sa verve habituelle et son humour, il décrit les conditions de travail et d'accueil dans les locaux de l'AFAC dans les sous-sols de la gare de l'Est où les travaux vont encore durer.

Il rappelle que 2009 sera une étape importante car l'association fêtera son 80^{ème} anniversaire.

Il souligne avec force que nous cherchons essentiellement à montrer l'aspect positif du chemin de fer. L'AFAC soutient les cheminots sans angélisme...

Pour la section de Genève, Jean-Marc Bongni indique que la section a 50 ans et qu'elle compte une cinquantaine d'adhérents. Cette section reste active et organise des voyages.

Pour la section de Toulouse Midi Pyrénées, Mme Christiane Gradel secrétaire rappelle que cette section qui compte environ 70 adhérents a fêté ses 60 ans le 10 novembre dernier.

4)Voyages

Voies Ferrées du Velay

Ce voyage aura lieu le samedi 26 avril 2008. nous ferons un aller - retour St Agrève - Dunière en autorail Billard, le trajet Lyon- St Agrève se fera en autocar (obligé!!!!). Prevoir un budget de 70 EUR comprenant le transport et le repas. Date limite d'inscription le 31 mars 2008.

Voyage à Berlin en collaboration avec le COPEF :

Du 24 au 30 septembre 2008, nous nous joindrons au groupe COPEF pour une visite de INNOTRANS qui est le salon mondial du Chemin de FER. Outre la visite d'Innotrans le 25 il est prévu les visites suivantes : la nouvelle gare, le S-Bahn, le U-Bahn, les trams et le trolleybus d' Eberswalde. Les détails du programme ne sont connus à ce jour. Pour des contraintes hotelières, il est urgent de s'inscrire maintenant. La participation aux frais comportera les transports, les repas et les nuits d'hôtel. Prévoir un budget de 800 EUR de Lyon à Lyon.

5)Cotisations 2008

Le trésorier remercie tous les membres qui lui ont transmis leur cotisation. Pour ceux qui ont attendu, il est nécessaire de régler au plus vite votre renouvellement surtout si vous prenez la revue. Vous êtes priés d'envoyer votre chèque à l'ordre d'AFAC Rhône-Alpes à :

Monsieur René MARGERAND-20 rue du chapeau rouge-69009 Lyon-tel 04 72 19 78 71

Joindre SVP les **bulletins de renouvellement** et une enveloppe timbrée pour recevoir la vignette Ces documents sont exigés par la Commission Paritaire des Publications et Agences Presse.

6)Bourse d'échange de l'AMFL :

Elle aura lieu le dimanche 17 février 2008 à l'espace Albert Camus 1, rue Maryse-Bastie à Bron de 9h. à 18h.

7)Internet

Si vous disposez, depuis peu, d'une adresse électronique, pourriez vous la communiquer à

alain.thozetchezwanadoo.fr.

remplacez svp **chez** par le caractère arrobas

Cela servira entre autre à la diffusion du bulletin. Merci

8)cr voyage : UN SAMEDIAU PLAT PAYS

Le samedi 29 septembre 2007, un groupe composé de 34 membres de l'AFAC Rhône-Alpes, renforcé par quelques invités d'associations amies, a effectué une visite au nouveau tramway de Valenciennes et à la ligne touristique de l'association AMITRAM, installée à Wanbrechies, dans la proche banlieue lilloise.

Le rendez-vous était fixé à 6h30, alors que le jour se levait à grand peine sous un ciel grisonnant, au lieu habituel 'côté Villette' de la gare de la Part-Dieu. Le pointage des participants effectué, le Président nous invite à monter sur le quai où stationne la rame TGV Duplex pour Paris, départ 7 heures, dans laquelle nous avons nos places réservées dans la voiture n°18.

Après un voyage sans histoires, mis à part celles qui se sont racontées au sein du groupe durant la traversée brumeuse de la Bourgogne et du Morvan, nous débarquons à la gare de Lyon à 9h05 avec une avance de 3 minutes.

Flanqué de deux serre-files, le groupe plonge alors dans le labyrinthe souterrain de la gare, certains empruntant les escalators, tandis que d'autres, et pas les plus jeunes, dévalent en courant les interminables volées d'escaliers. Tout le monde se retrouve finalement sur le quai de la ligne 'D' du RER qui nous transporte en moins de 10 minutes jusqu'à la gare du Nord, nous permettant ainsi de constater l'efficacité de cette liaison 'inter gares'.

Au TGV de 9h52 pour Valenciennes nous retrouvons les rames 'Paris Sud-Est' qui, depuis leur départ de la région lyonnaise, nous semblent quelque peu défraîchies avec leurs films indicateurs type 'cinéma' qui ne sont plus opérationnels et affichent des destinations fantaisistes telles que Lyon, Nice ou... Nancy !

Arrivée à l'heure à Valenciennes à 11h35 accueillis par l'ambiance bien caractéristique du Plat Pays, avec ses bâtiments en briques et cette petite pluie fine qui s'accorde si bien avec le paysage. Sur la place de la gare nous découvrons la double voie du 'nouveau' tramway décrivant une élégante courbe avant de se diriger vers le centre ville tandis que quelques passionnés d'archéologie industrielle, option 'tramways', remarquent la présence de rosaces de l'ancien réseau sur les façades des immeubles avoisinants.

Les quelques minutes d'attente à la station sont mises à profit pour négocier avec le distributeur automatique l'achat des tickets pour le groupe, puis c'est l'arrivée majestueuse de la rame Citadis qui affiche '1 Denain - Espace Villars' depuis seulement quelques jours car la desserte de ce nouveau terminus a débuté le 31 août. En ce samedi matin, nous constatons une forte affluence dans le tramway qui offre une fréquence tout à fait honorable de 10 minutes.

Le parcours, en site urbain classique jusqu'à l'Hôtel de Ville d'Anzin, prend un caractère banlieusard jusqu'au terminus partiel 'Dutemple' qui, avec sa voie de garage centrale en impasse, a un air de cousinage avec la station 'Grange Blanche' du 'T2' lyonnais. Au-delà, après la station 'Le Galibot', le tramway se transforme en un 'vicinal français' avec une double voie type 'Vignole' sous caténaire parcourue à 70 Km/h au milieu d'un vaste secteur de cultures parsemé, ça et là, de quelques lotissements.

Quelques kilomètres plus loin c'est l'entrée à Denain que nous abordons par un secteur de friches industrielles en cours de réhabilitation avant de traverser le centre ville jusqu'au terminus 'Espace Villars' recouvert d'une vaste marquise vitrée du plus bel effet... et de la plus grande utilité, car le crachin du nord s'étant transformé entre temps en véritable 'drache' belge, ce bel édifice vitré nous permet de photographier la rame à l'abri. Cependant quelques téméraires s'éloignent de ce lieu protecteur et courent se réfugier sous les devantures des magasins pour immortaliser le passage des trams dans la rue principale.

Le voyage du retour nous permet d'apprécier à nouveau ce trajet de 6,5Km effectué sur la plateforme de l'ancienne ligne du chemin de fer des mines d'Anzin : ça ressemble à notre 'T3' mais avec quelques différences : secteur franchement rural avec une seule station intermédiaire, 'vraie' caténaire soutenue par un support central équipé de deux courtes consoles et peu de passages à niveau.

Comme nous sommes en avance pour le train de Lille, nous envisageons un moment de rester dans le tramway jusqu'au centre de Valenciennes pour revenir ensuite à pied vers la gare en longeant les rails, mais il faut y renoncer : la météo ne le permet pas et le projet tombe ... à l'eau !

Après avoir 'tiré le repas du sac', selon la terminologie officielle de notre association préférée, nous meublons l'attente au buffet de la gare, dont nous remarquons l'aspect soigné et accueillant, et à 13h48 nous quittons Valenciennes à bord du train à destination de Lille archi-bondé car composé une seule automotrice Z2N. Notons que ce TER Charleville-Mézières – Lille est le successeur de la relation 'nationale' Metz – Lille assurée jusqu'en 2003 par une rame 'Corail' dont la composition était forcée à six ou sept voitures les week-ends....

Arrivés à Lille-Flandres, la première urgence consiste à envoyer deux 'voltigeurs' dans le hall de la station souterraine de Transpôle pour acheter auprès d'une charmante guichetière, beaucoup plus avenante que le distributeur de Valenciennes, non moins de 66 tickets d'autobus qui nous sont

remis avec une vingtaine de plans du réseau... et le sourire.

Pour nous rendre à Wambrechies nous empruntons depuis l'esplanade de la gare l'autobus n°3, lui aussi bondé, dont le parcours nous offre en prime la traversée du vieux Lille avec ses rues pavées et ses demeures typiques à colombage. Une demi-heure plus tard nous descendons à l'arrêt 'Wambrechies-Mairie', et après avoir traversé la Deûle dans un site fort agréable, nous arrivons à l'arrêt 'Pont du Vent de Bise' de la ligne de tramway touristique. Nos deux motrices affâtées, la '420' à bogies ex ELRT et la '74' ex Neuchâtel, nous rejoignent bientôt conduites par les bénévoles de l'AMITRAM qui nous accueillent chaleureusement. Nous parcourons l'ensemble de la ligne d'une longueur de 2,5Km à bord de ces deux tramways impeccablement restaurées, tout d'abord jusqu'au terminus de la ferme St-Chrysole puis en direction du pont Mabilille à Marquette, terminus opposé situé à 500m environ de la remise des tramways.

Sur le trajet du retour, notre ami François Bernard est invité à prendre les manettes de la motrice 74, tâche dont il s'acquitte avec brio, passant les crans 'série', 'parallèle' et 'freinage électrique' avec une remarquable dextérité. Moment d'émotion et de souvenirs que ces deux kilomètres en tramway conduits par un 'ancien' de Neuchâtel !

Après une rapide visite de la remise où sont garées les deux autres motrices opérationnelles, la '5' ex Fribourg et la '307' ex TRT, ainsi que le tracteur diesel destiné à l'entretien des lignes aériennes, une idée germe dans le groupe : organiser la visite, non prévue à l'origine, de l'atelier de restauration de l'AMITRAM situé à quelques kilomètres de là dans un quartier excentré de Marquette. Compte tenu de nos contraintes horaires très serrées, l'expédition paraît difficile à organiser mais l'affaire est menée de main de maître par nos amis Nordistes qui dans un premier temps nous entraînent jusqu'au terminus de l'autobus n°9 situé à deux pas. Après un trajet de quelques minutes jusqu'à l'arrêt 'Pont de l'Abbaye' complété par un parcours pédestre de 500m nous atteignons le centre technique de l'AMITRAM installé dans un vaste hangar en béton utilisé antérieurement par l'usine Rhône-Poulenc toute proche. Passé le rideau métallique fermant le bâtiment nous découvrons une véritable caverne d'Ali-Baba des transports publics avec un nombre impressionnant de tramways, trolleybus et autobus récupérés dans la région lilloise mais également en provenance d'autres régions françaises et de l'étranger. Une dizaine de bénévoles s'activent dans l'atelier contigu tandis que nos hôtes nous font l'honneur d'une visite détaillée des différents matériels entreposés. Malheureusement le temps passe trop vite et il nous faut déjà penser à 'prendre du souci', comme on disait à Lyon autrefois.

Pour prolonger quelque peu notre visite, nos amis nous proposent alors de nous accompagner à la gare de Lille avec un de leur autobus restauré et en état de marche.

C'est ainsi que le groupe AFAC a pu rejoindre la gare de Lille-Europe vers 18h15 à bord de l'autobus Brossel type BL55S de 1974 ex CGIT, nous permettant ainsi de nous restaurer 'sur le pouce' avant le retour sur Lyon effectué par le TGV de 19h15 qui nous amènera à Lyon Part-Dieu à 22h50 après un voyage où fusèrent nombre de commentaires et d'impressions plus que favorables sur cette formidable journée orchestrée avec talent par nos organisateurs.

Pour terminer, un grand merci à tous les membres de l'AMITRAM qui nous ont si chaleureusement accueillis, confirmant ainsi que la réputation de chaleur humaine que l'on attribue au gens du Nord n'est pas une légende !

PERENON Père et Fils

Quelques éléments sur les tramways de Valenciennes :

L'ancien réseau à voie métrique, exploité par les C.E.N. (*), à l'origine en traction vapeur, a été électrifié en 1913. En 1950, il se composait des six lignes suivantes s'étendant sur 68Km dont 60 à double voies :

- Valenciennes – Marly, *supprimée en 1961*,

- Valenciennes – Saint-Waast, *supprimée en 1962*,
- Valenciennes – Denain – Louches, *supprimée le 20/04/1965*,
- Valenciennes – Saint-Amand, *supprimée le 05/01/1964*,
- Valenciennes – Bonsecours avec embranchement de Condé à Hergnies, *supprimée le 02/07/1966*,
- Valenciennes – Blanc-Misseron – Quiévrain (Belgique) *limitée à Blanc-Misseron (frontière) le 02/09/1939 et supprimée le 20/04/1965*.

Voie en rails Broca de 49Kg/m et Vignole de 30Kg/m, avec soudure aluminothermique depuis 1947
Alimentation en courant continu 600V. fourni par 5 sous-stations

Matériel roulant (à 2 essieux) :

- Motrices de 60 places équipées de deux moteurs de 80cv.
 - 38 (n°1 à 38) construites par Nivelles en 1913 et modernisées à partir de 1933
 - 10 (n°41 à 50) construites par Jeumont en 1933
- 2 tracteurs de service
- 50 remorques (série 100) répartie en deux sous-séries :
 - les ‘petites’ avec plateformes d’extrémité ouvertes, capacité 60 places
 - les ‘grandes’ avec caisses métallique fermée, capacité 80 places

Les convois sont en général composés d’une motrice et de deux remorques

En 1950, il y a encore deux classes, *classe unique en 1956 ?*

En 1955, mise en service de la gare centrale des tramways place du Hainaut.

Quarante ans plus tard, le 1^{er} juillet 2006, Valenciennes inaugure son nouveau tramway d’une longueur de 9,5Km reliant l’Université au centre ville et à Anzin (terminus ‘Dutemple’).

Ligne prolongée le 31/08/2007 jusqu’à Denain (Espace Villars) ajoutant 8,8Km à la section initiale

Matériel roulant :

21 motrices Citadis-302 (n°1 à 21) 5 caisses, longueur 32,8m, gabarit 2,65m, capacité 170 places

Fréquence moyenne 10’ ; aux heures de charges service à 5’ avec un tram sur deux limité à ‘Dutemple’

Extensions prévues :

- vers Vieux-Condé, 14Km en voie unique depuis Anzin : 2011
- vers Quiévrain , 13 Km en voie unique : 2013

L’ancien réseau des C.E.N. se reconstitue progressivement !

(*) C.E.N. : Chemins de fer Economiques du Nord, exploitaient également la ligne Annemasse – Sixt en Haute-Savoie, supprimée en 1959.

Jacques PERENON

Pour terminer, quelques mots sur le Chemin de Fer des mines d’Anzin, repris en 1946, lors de la nationalisation, par les H.N.P.C. (Houillères du Nord et du Pas-de-Calais) :

Ce réseau à voie normale assurait un fort trafic marchandises ainsi qu’un service voyageurs destiné aux mineurs jusqu’en 1963.

Liste des lignes, construites au XIX^e siècle et progressivement supprimées lors de la fermeture des mines :

- Abscon - Denain, 6Km, 1839-1986
- Somain – Abscon, 4Km, 1848-1981
- Denain – St-Waast-le-Haut, 8Km, 1838-1989 (*)
- St-Waast-le-haut – Anzin, 1Km, 1842- 1989 (*)
- Anzin – Vieux-Condé, 13Km, 1874-1989
- Vieux-Condé – Pérulwez, 8Km, 1874-1973

(*) Plateforme récupérée pour la ligne n°1 du nouveau tramway

Le réseau des H.N.P.C. était une ‘petite S.N.C.F.’ avec triages, signalisation lumineuse et un grand atelier central à St-Waast qui assurait l’entretien des locomotives diesel identiques aux ‘63000’ du

réseau national.
Francis PERENON

9) LA 241 P 17 A HÉRITÉ DE LA “GRAND-MÈRE”

Le week-end prolongé du 8 mai 2007 a constitué un point chaud – c’est le cas de le dire – pour tous les amateurs de vapeur de Lyon et sa région. En effet, la visite de la 241 P 17 du Creusot, accompagnée de la 141 R 1199 de Nantes, a été suivie de près par une foule dense de ferroviphiles et de curieux. Du Creusot à Lyon Perrache le 6 mai, de Lyon à Marseille le 7 et le 8 au retour, en direction de Grenoble le 9, à Vaise, ces machines impeccables et la rame de l’AJECTA ont été très entourées.

En marge de toutes les photos et vidéos réalisées (et il y en a !), ces journées auront été l’occasion de quelques découvertes et anecdotes.

La première évoquée fournira une explication au titre de cet article qui peut paraître un peu hermétique aux “non initiés”. L’origine de l’anecdote se situe à Tournon le 7 mai, quand la 241 P 17 faisait du charbon en attendant le groupe des Anglais en escapade sur le Vivarais.

En discutant avec des amateurs venus admirer la Mountain, ceux-ci m’ont relaté qu’ou leur avait dit que l’injecteur de la P 17 était d’origine PLM. J’en concluais que l’injecteur ne devait pas être d’origine, mais ceci était quand même un peu mystérieux.

Une explication complète a été obtenue à Ambérieu, à l’occasion du voyage du 26 mai, alors que la 241 P faisait de l’eau. Vérification faite de visu, l’injecteur est bien marqué PLM. Un chauffeur de l’association du Chemin de Fer du Creusot m’a alors précisé que l’injecteur actuellement monté sur la 241 P 17 était celui de la 241 C 1. La marque PLM trouvait donc là sa raison.

D’autre part, quand on sait que la 241 C 1, mise en service en 1930 par le PLM et seule de son espèce, a servi de modèle (avec un certain nombre de modifications et améliorations tout de même) à la série des trente cinq 241 P de la SNCF et que les cheminots pour cette raison l’avaient surnommée la “Grand-Mère”, on a l’explication du titre de cet article.

Les 241 P ayant été conçues en reprenant le plus possible d’éléments de la 241 C 1, c’est ainsi que l’on retrouve le même type d’injecteur U1 sur les P que sur la C 1. L’échange pouvait ainsi se faire sans difficultés. On notera que cette opération a été effectuée alors que la P 17 était encore en service à la SNCF, donc avant son arrivée au Creusot. La 241 C 1 ayant été retirée du service en 1961, ceci a laissé le temps d’effectuer des emprunts de pièces pour la réparation des 241 P, dont les levages ont eu lieu jusqu’en 1967. La première “2 P” ayant cessé son activité étant la 241 P 1 en octobre 1965, on peut imaginer que le remplacement de l’injecteur de la P 17 a pu se faire entre 1961 et 1965, à une période où seules des pièces de l’ex 241 C 1 se trouvaient susceptibles d’être disponibles.

Une dernière petite question, qui intéressera les amateurs d’exactitude technique et historique sur ce sujet, a aussi trouvé une réponse. On peut se demander, en effet, pourquoi un injecteur U1 de type unifié à la SNCF, possède le marquage PLM venu de fonderie ? La raison, toute simple, est que le modèle U1 a été mis au point par l’OCEM, l’Office Central d’Etudes du Matériel créé par les anciens Réseaux dans les années vingt. Il était donc normal de trouver cet équipement sur une locomotive de 1930. La SNCF a ensuite repris dans son catalogue ce type d’injecteur.

L’ESCAPADE LYONNAISE DES MANCELLES

Quel rapport les 241 P 17 et 141 R 1199 ont-elles donc avec Le Mans ? Tout simplement que l'une comme l'autre ont terminé leur carrière (à la SNCF) au dépôt du Mans.

La 241 P 17 a commencé son activité à Lyon, au dépôt de la Mouche, en mai 1950. En septembre 1958 elle a été affectée à Marseille-Blancarde, où elle n'est restée que guère plus d'un an, puisqu'en novembre 1959 elle rejoignait Le Mans, où elle a été radiée en mai 1971. Les étapes des 6, 7 et 8 mai à Lyon et Marseille constituaient donc pour elle un retour à ses jeunes années. Si l'on considère par ailleurs que la 241 P 17 a très probablement assuré à de nombreuses reprises la traction du *Mistral* quand elle était pensionnaire à Lyon ou à Marseille, le fait d'arborer les "moustaches" du prestigieux rapide avait aussi une valeur symbolique.

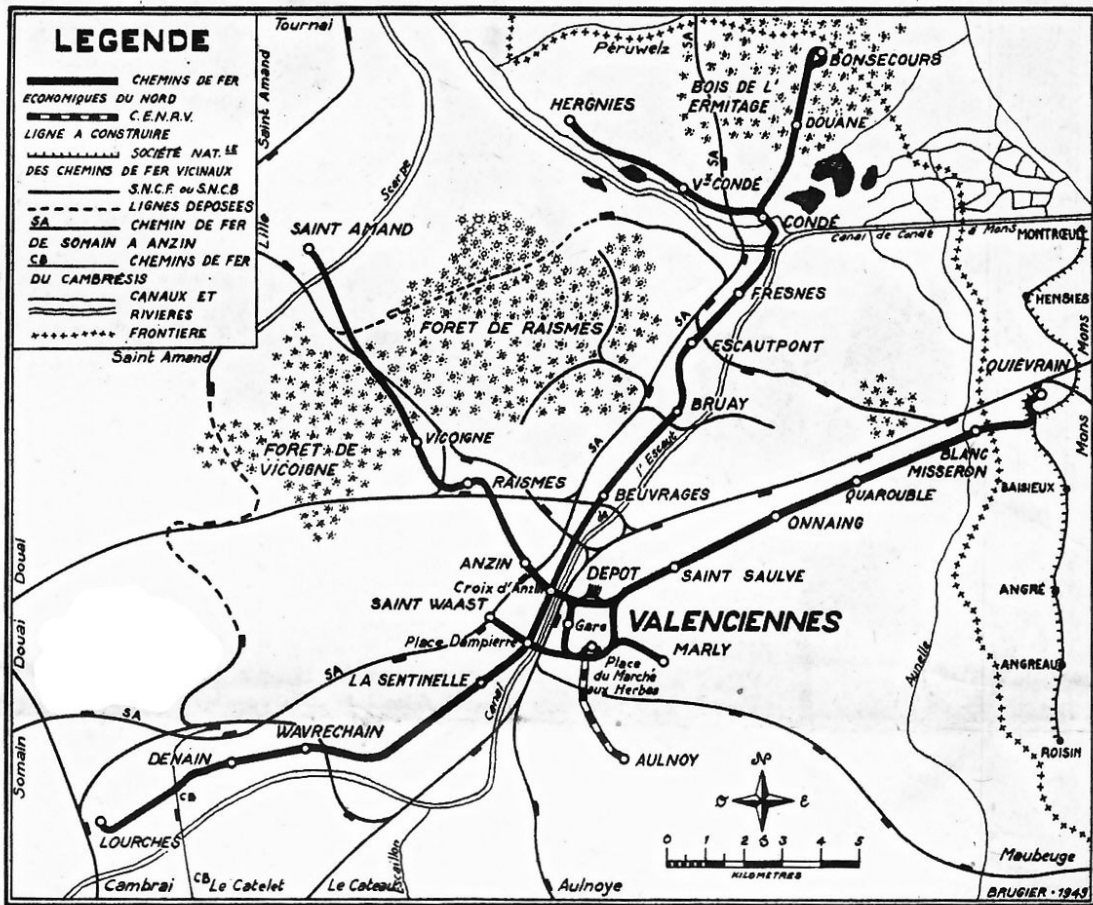
La 141 R 1199 n'ayant jamais exercé au Sud-Est ou à la R.M., elle n'a pas pu remorquer le *Mistral* (rappelons que ce train était assuré par des R au fuel au delà de Marseille, jusqu'au milieu des années 60). Par contre, elle fait partie de la seconde commande de 640 machines qui ont reçu plusieurs perfectionnements dont, en particulier pour les numéros 1100 et au delà : un châssis monobloc en acier moulé, un bissel arrière type Delta, des roues Boxpok à tous les essieux moteur et accouplés, eux-mêmes munis de boîtes à roulements à rouleaux Timken, l'échappement Kylchap et une porte de boîte à fumée de type unifié. Ces équipements et le fait que la plupart des locomotives de cette tranche étaient chauffées au fuel, ce qui leur conférait une grande autonomie, expliquent que ces machines ont assuré l'essentiel des trains express et rapides dévolus à des 141 R.

Les dépôts de Marseille-Blancarde et de Nice qui avaient la charge de remorquer le *Mistral* sur la Côte d'Azur possédaient tout un contingent de 141 R de la tranche 1100, dont les 1188 à 1192 incluses. Autrement dit, la 141 R 1199 aurait techniquement été qualifiée pour la traction d'un rapide comme le *Mistral*, si le jeu des affectations l'avait amenée sur les bords de la Méditerranée. "Par procuration", on peut lui reconnaître le droit d'avoir porté les fameuses "moustaches".

Nous terminerons cette petite chronique en évoquant une particularité de chacune des héroïnes du mois de mai. La 241 P 17 possède le record de kilométrage des Mountain unifiées avec 1 741 865 km effectuées de 1950 à 1969. Son retour à la vie active devrait lui permettre de bientôt atteindre les 1.750.000 km et les 1.800.000 km sont envisageables. Quant à atteindre 2 millions de km, il faut bien convenir que cela reste pour l'instant très hypothétique.

La 141 R 1199 a la particularité d'avoir accompli toute sa carrière dans le même dépôt, Le Mans (il s'agit bien sûr de sa carrière à la SNCF, sa nouvelle activité AAATV à Nantes n'est pas prise en compte). Elle partage cette caractéristique avec vingt autres 141 R mais dont aucune de ces dernières n'a survécu. Trois 141 R ont eu Le Mans pour seul dépôt propriétaire, le reste s'étant réparti dans divers établissements, en particulier sur la région Nord (Tergnier, Longueau...). On trouve là l'explication simple de son impossibilité d'avoir pu tracter le *Mistral*.

M. Bretin – Novembre 2007



Fin de l'exploitation en 1966

