



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

**11 Avenue Leclerc
69007 LYON**

Bulletin 2006-03

1) Réunions : à partir de 15 heures au local :

10 juin: diapo sur la Suède par Bernard Guillermet.
1er juillet : dernière réunion de la saison.

2) UBU au BA.

C'était pourtant le 1^{er} avril, mais personne n'aurait eu l'imagination assez débridée pour inventer une telle histoire.

Tout le récit qui suit est rigoureusement exact.

Les prémices ?

Tout avait commencé la veille au soir. Le tableau d'affichage de la gare de La Part-Dieu était totalement noir. Comment trouver notre trains ? Écueil sans gravité pour notre groupe. Certes, il nous fallait aller à Valence pour prendre le train de nuit Briançon – Paris Austerlitz qui n'a qu'un arrêt technique à Lyon Perrache, mais les choses se sont globalement bien passées, nous ne sommes arrivés qu'avec quelques minutes de retard vers 6h50.

Nous retrouvons le groupe du COPEF (environ 80 personnes) et nous embarquons dans le Paris – Brive. (7h 34)

Nous sommes le 1^{er} avril...

Épisode I :

L'arrêt aux Aubrais se prolonge. La veille vers 13h 45, un wagon de grumes a déraillé en pliant littéralement deux poteaux de caténaires. Plusieurs voies se trouvaient inutilisables. La circulation rétablie tant bien que mal ne se faisait qu'au compte gouttes. Nous avons attendu plus d'une vingtaine de minutes. Nous étions proches de Salbris où deux X 74500 du BA nous avaient sagement attendus. Nous en partons à 9h 26.

(Horaire prévu : A 8h 53 D sur le BA 9h 03). Notre voyage sur la voie métrique se faisait en « régulier » jusqu'à Valençay, puis en « spécial » jusqu'à Luçay le Mâle, terminus de la ligne SNCF. Au delà, nous avons été pris en charge par la SABA (Société pour l'Animation du Blanc-Argent) qui exploite sous forme de train touristique la section Luçay le Mâle – Argy où la voie métrique s'arrête. (Au delà, le tronçon a été mis à voie normale pour la desserte d'un silo avec raccordement sur la ligne Châteauroux Tours depuis Buzançais)

Petite attente,....retard dû à un mariage de tampons lors de la manœuvre de préparation. Incident bénin en quelque sorte...

L'autorail VERNEY 224 et une voiture ancienne à essieux nous emmène à Écueillé où le locotracteur DEUTZ de l'association tirant quatre voitures à essieux dont une baladeuse ouverte prend le relais et tout ce joli monde de plus de cent personnes prend place dans les véhicules pour Heugnes où nous arrivons pour déjeuner vers 12h30. L'excellent repas, rondement mené, servi par un traiteur local dans l'ancienne halle marchandise de la gare nous permet de reprendre notre train vers 14h30 pour aller jusqu'au bout de la ligne à Argy

Les manœuvres de remise en tête du locotracteur s'effectuent normalement et après les photos de rigueur et quelques minutes de retard (il est environ 15h15) notre convoi campagnard s'élance pour nous ramener à

Luçay le Mâle afin d'effectuer la correspondance avec le dernier autorail X 74500 (à 17h33) pour nous ramener à Salbris (Horaire prévu : 19h 04 / 19h 19).

Épisode II :

Tout se passe bien jusqu'à moins d'un kilomètre de Heugnes, dans le secteur de Pellevoisin, car là, soudain, notre train tressaute et le locotracteur laboure tire-fonds et traverse, arrache une éclisse pour se retrouver quelques mètres plus loin avec ses quatre roues hors des rails.... Nous avons déraillé en pleine campagne berrichonne. Le mauvais état de la voie (d'origine) dans cette faible rampe en légère courbe au sol instable et tourbeux en sont peut-être la cause.

Après quelques instants de réflexion de la part des responsables de l'association, force est de constater que nous ne repartirons pas avec le train dans la soirée et les téléphones s'activent pour nous faire envoyer en secours l'autorail Verney avec une remorque (la seule disponible n'ayant quasiment plus une seule vitre... mais il fait beau et ainsi tout le groupe pourra prendre place). Nous rejoignons à pied un PN proche où il sera plus facile d'embarquer. Une bonne heure s'est écoulée, et la centaine de personnes a pris place dans le convoi de fortune pour rejoindre Luçay où l'autorail SNCF devra nous attendre environ un quart d'heure au-delà des 17h 33 fatidiques.

Épisode III :

Nous dépassons Heugnes, puis, à nos grands regrets Écueillé et ses ateliers où tout était prêt pour notre visite... Mais en pleine vitesse (environ 40 Km/h) à moins de trois kilomètres de notre but, l'autorail est stoppé net suite à une rupture de la CG au niveau du conduit du signal d'alarme. Les minutes passent et le personnel s'affaire pour essayer vainement de réparer.

Nous devons une nouvelle fois être secourus; mais comment ? La SABA ne dispose plus de matériel en état de marche, et de plus l'autorail en panne obstrue la voie. La SNCF est prévenue afin de libérer l'X 74500 qui partira hélas sans nous.

Il ne reste que la solution routière pour les ferroviophiles que nous sommes pour nous sortir de ce deuxième faux pas. Une société autocariste locale est appelée à la rescousse. Elle nous dépêchera deux autocars (nous sommes plus de 100), pour nous conduire à Orléans, car les correspondances à Salbris ne seront plus assurées.

Entre temps (après avoir encore effectué quelques centaines de mètres à pied sur les traverses,... heureusement le ballast est constitué de sable local), nous avons trouvé refuge dans le bar restaurant de la zone de loisirs de la Foulquetière toute proche. L'équipe de la SABA nous offre une boisson pour nous faire patienter en attendant les deux cars (venus d'Issoudun...) qui n'arriveront que vers 20h15. (Notre horaire initial prévoyait une arrivée à Orléans à 20h 00... et un repas en commun). Avant de partir, nous voyons le Verney 224 dépanné qui rentrait aux ateliers d'Écueillé.

Nouvel embarquement et nous prenons la route de nuit pour Orléans via Salbris où nous devons laisser quelques participants qui avaient rejoint le groupe au départ du BA avec leur propre véhicule. Arrivés près de la gare de Salbris à 21h 50, après avoir laissé quelques personnes, nouvelle attente, car les chauffeurs doivent obtenir l'autorisation d'aller jusqu'à Paris. (À pareille heure, il n'y a désormais plus de correspondances à Orléans et les autocars devront rejoindre Paris).

Épisode IV :

Là, nouveau coup du sort !

Nos deux autocars doivent effectuer une manœuvre pour repartir: l'un des deux cale et se retrouve presque en travers de la route, boîte de vitesses bloquée. Les deux conducteurs essayent par les maigres moyens à leur disposition de débloquer la boîte de vitesses de l'autocar récalcitrant, mais rien n'y fait et ils doivent se résoudre à appeler leur société qui nous enverra un autocar depuis Bourges (soit à 55 Km de notre troisième halte forcée). Il arrivera pour nous récupérer après 23h 30. Entre temps, nous avons eu la visite du maire adjoint (un groupe arrêté ainsi à une heure aussi tardive dans cette petite ville ne passe pas inaperçu..), puis les gendarmes sont venus pour régler la circulation. Ils ont fait appel à un dépanneur qui viendra avec un très puissant engin, mais notre car ne pourra pas être dépanné...

Une malheureuse chute de notre ami Bernard Dorléans s'ajoutera à la liste des ennuis du jour. Les soixante derniers kilomètres de notre périple s'effectueront heureusement sans encombre. Notre ami Bernard qui n'avait pas perdu son humour nous fit remarquer qu'à cet instant tout pouvait être normal car nous étions déjà le 2 avril... La petite vingtaine de membres du groupe AFAC Rhône Alpes peut enfin s'installer à l'hôtel en face de la gare d'Orléans, et ce n'est pas la digestion du repas du soir qui aurait pu nous empêcher de dormir... Avaient-ils encore faim ?

Il est 0h 50 ...

Après un petit déjeuner copieux et, pour certains, un bon repas au restaurant en face de la gare de Vierzon, le retour sur Lyon s'effectuera sans problèmes majeurs, hormis la surcharge de l'AGC parti en solo de Tours.

Conclusion :

Notre découverte du Train du Bas-Berry fut un voyage au déroulement incroyablement émaillé d'imprévus. Ce voyage restera cependant pour nous un souvenir agréable. La qualité d'accueil de la SABA qui a su gérer des situations difficiles y aura largement contribué. Le dévouement du personnel a transformé ce qui aurait pu être un scénario-catastrophe en une aventure inédite qu'on se plaira à raconter.

Texte de Jacques Dognin sur des notes de Robert Chappelet.

3) Suite

Paul Dubois-Violette nous a transmis le texte qui suit :

Bonjour et merci très sincèrement de votre message de soutien, je vous renouvelle, ainsi qu'à tous les participants à ce voyage, toutes les excuses de la SABA concernant les déboires successifs que nous vous avons fait subir; soyez certains qu'ils étaient bien involontaires...Nous avons fait notre possible pour surmonter l'adversité qui nous a accablés ce jour là. Nous avons été touchés par l'attitude compréhensive de tous, personne n'ayant montré la moindre colère ou formulé de reproches et pourtant les circonstances étaient propices.

Le relevage du diesel a été effectué hier sans incident et le train a pu être ramené sans problème à Écueillé. Le passage sur fosse n'a révélé aucune anomalie. Il se confirme que le déraillement est dû à l'apparition d'un gauchisme sur la file haute de la courbe de 200 mètres, gauche provoqué par l'instabilité de la plate-forme à la suite de la forte pluviométrie des dernières semaines (cette zone était connue pour cela et particulièrement surveillée du temps de l'exploitation BA). Ce gauchisme, associé à la rigidité des 2 essieux de l'engin moteur transmettant l'effort de traction (rampe de 15 mm/m) et à l'âge avancé de la majorité des traverses, a provoqué la montée du boudin de la roue avant gauche sur la table de roulement du rail puis sa chute à l'extérieur et du même coup celle de la roue droite à l'intérieur. Le 2ème essieu a suivi son collègue alors que les voitures sont passées sans dérailer (heureusement !) sur la zone critique du fait de leur moindre charge. Côté voie, les cotes étaient dans les tolérances admises, mais nous allons immédiatement engager la révision complète de la courbe avant d'y circuler à nouveau avec des voyageurs. Quant à la panne sur le 224, il s'agit d'une rupture d'un raccord sur la dérivation de la conduite générale alimentant un robinet d'alarme. Conséquence : impossibilité de desserrage des freins ! Ce raccord existant depuis la construction de l'utorail en 1951 a attendu précisément ce jour du 1er avril 2006 pour céder ! Le temps de boucher la fuite, l'utorail en correspondance à Luçay était depuis longtemps parti...

Toute l'équipe de la SABA a mis toute son énergie à mettre en place au moins une solution de rapatriement pour tous les participants. Le temps de parcours en a été quelque peu allongé il faut bien le reconnaître ! La panne d'un des 2 autocars est venue couronner "en beauté (?) " cette journée dont il faut souhaiter qu'elle restera pour tous malgré tout comme un bon souvenir et vraiment pas représentative de ce que la SABA offre habituellement comme prestation à ses visiteurs. Alors si vous êtes toujours décidés à nous rejoindre, c'est un signe d'encouragement fort pour nous à poursuivre notre action, il y a effectivement encore beaucoup à faire et nous accueillons avec plaisir tous ceux qui souhaitent partager notre passion pour cette ligne du BA et le terroir qu'elle traverse. À bientôt donc. Bien cordialement.

Jacques BRISOU

Président de la SABA

4) La fin des Z7100

Gilles Neyret a transmis au forum des trains français les renseignements suivants :

La fin des Z 7100 en service commercial sera effective le mardi 16 Mai au soir

En effet, la dernière alimentation de Vénissieux dans le roulement aura lieu le vendredi, puis elles rentreront une par une au 891425 des 14, 15 et 16 Mai pour ne plus en ressortir en service.

Pour fêter dignement cette série assez spéciale d'automotrices et pour que le plus grand nombre d'amateurs puisse participer à cet enterrement, le samedi 13 Mai, de nombreux trains commerciaux autour de Lyon seront assurés exceptionnellement en Z 7100. Les personnes intéressées auront juste à se munir d'un titre de transport valable pour emprunter ce matériel. Ces trains permettent de rejoindre Lyon à Ambérieu, Mâcon et Valence et retour. Un enchaînement de plusieurs lignes sera possible

Les trains prévus en roulement de Z 7100 les 13 et 14 seront bien entendu en Z 7100; voici la liste :

- Samedi 13 Mai: 891807 Dijon 12.39 - Bourg en Bresse 14.32 et 891819 Dijon 19.24 - Bourg en Bresse 21.12 et une stationné à Mâcon
- Dimanche 14 Mai : 891425 Dijon 17.30 - Lyon Perrache 20.12, une stationnée à Bourg et une à Mâcon

Je confirme la mise en route de trains commerciaux assurés en Z 7100 autour de Lyon le samedi 13 Mai, voila le programme :

- Sortie en UM 2 4 caisses (8 caisses) de Vénissieux à Lyon Perrache vers 13h30
- 1 Z 7100 assurera les 887520 Lyon Perrache 14.02 - Ambérieu 14.49; 887566 Ambérieu 15.00 - Lyon Perrache 15.46; 887528 Lyon Perrache 16.37 - Ambérieu 17.31 et 887572 Ambérieu 17.55 - Lyon Perrache 18.42 et rentrera à Vénissieux
- 1 Z 7100 assurera les 887032 Lyon Perrache 14.35 - Villefranche 15.10; Villefranche 16.15 - Lyon Perrache 16.50/54 - Valence 18.03; 886144 Valence 18.38 - Lyon Perrache 19.49 et rentrera à Vénissieux

Pour ceux qui voudraient passer un week end sur Lyon comme certains l'ont envisagé, à l'adieu aux Z 7100, vous pouvez rajouter entre autre:

- le samedi matin, un aller retour Lyon Saint Paul - Sain Bel sur l'Ouest Lyonnais en X 2800, départ à 10.15 et retour à 11.52
- le dimanche, le passage du Picasso X 4039 de l'ABFC sur les lignes de l'Ouest Lyonnais
- le dimanche après midi, un aller retour Dijon avec l'un des derniers Dijon - Lyon en Z 7100, le 891425 Dijon 17.40 - Lyon Perrache 20.24

Pour ceux qui ne connaissent pas le forum des trains français :

<http://trainsfrancais.free.fr/punbb/>

5) 100 ans du tunnel du Simplon :

Les CFF écrivent :

Le 20 mai, nous célébrerons à Brigue et à Domodossola le centenaire du tunnel du Simplon. Les festivités comprendront une exposition interactive, de nombreuses compositions anciennes et modernes

Le programme du centenaire.

- Exposition interactive aux abords de la gare de Brigue. L'exposition est ouverte de 9 h à 17 h; l'entrée est libre.
- Expérience de chutes de pierres.
- Exposition de trains à la rotonde et aux environs de la gare de Brigue, avec le Venice-Simplon-Orient-Express, un train d'extinction et de sauvetage, le train école CFF, le train autos actuel, le matériel roulant d'hier et d'aujourd'hui du Matterhorn-Gotthard-Bahn, un train marchandises long d'environ 160 mètres et un TGV Lyria.

Autres attractions.

- Simulation de construction de tunnel dans les caves voûtées des entrepôts 1 à 3.
- Sentier didactique sur les chemins de fer, l'art et la nature. Vous pouvez photographier les trains depuis un podium situé devant le portail du tunnel (le podium est accessible par le sentier didactique uniquement). Journée portes ouvertes à l'usine électrique de Massaboden.
- Présentation de Cargo Domino.
- Exposition de modélisme et de philatélie dans la halle du Simplon.

Courses du centenaire.

- Découvrez le Col du Simplon en empruntant le car postal de Brigue à Domodossola. Le retour passe par le tunnel; il est gratuit. La course dure environ deux heures.
Départ de la gare de Brigue, course pour Domodossola via le Col du Simplon, toutes les 30 minutes de 9 h à 15 h.
Départ de la gare de Domodossola, course pour Brigue via le Col du Simplon, toutes les 30 minutes de 11 h à 17 h.
Prix: adultes CHF 15.– pour un aller simple en car postal. Les enfants accompagnés voyagent gratuitement avec la Carte Junior ou la Carte Petits-enfants. Délai d'inscription: jeudi 18 mai 2006, téléphone 027 922 00 55.
- Course gratuite entre Brigue et Domodossola à bord de matériel roulant historique ou moderne, toutes les demi-heures de 9 h à 17 h.

Nous organisons un voyage à cette occasion en collaboration avec l'AMFL. RdV au local le samedi 20 mai vers 05h45 pour un départ à 06h00. Le car nous conduira à Sion où nous prendrons le train pour Brigue.

Journée libre sur place de 10h00 à 19h00 avec repas à votre guise, retour vers 0h00

Cette annonce tient lieu de convocation.

Un acompte de 30 EUR vous est demandé pour l'inscription. Le solde sera réglé pendant le trajet de retour,

4 bis) + de Z7100 :

Mâcon - Perrache	886013	(7h10 / 8h11)	
Perrache - Vienne	887109	(8h32 / 9h04)	
Vienne - Perrache	887114	(9h44 / 10h16)	
Perrache - Villefranche	887018	(11h27 / 12h01)	
Villefranche - Perrache	887029	(12h15	/ 12h49)

BULLETIN D'INSCRIPTION POUR LE VOYAGE

Simplon

20 mai 2006

NOM : Prénom :

Adresse :

Téléphone :

S'inscrit pour personne(s)

Verse la somme de 30 EUR x =

par chèque à l'ordre d'AFAC Rhône-Alpes et adressé à Monsieur 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. (avant le 16 mai svp)