

Chemins de Fer régionaux **ET TRAMWAYS**

Bimestriel - n° 403 - Janvier / Février 2021

11,00 €



FACS – PATRIMOINE FERROVIAIRE



- Les 50 ans du RER
- La saga de la revue de la FACS (suite)
- Les pages modélisme
- Les rubriques d'actualité...



LE SOMMAIRE

4 Il y a cinquante ans la RATP mettait la Défense à quatre minutes de l'Étoile
Une étude de l'Établissement public Paris – La Défense

24 La saga de la revue de la FACS (suite)
par Jacques Pèrenon

56 Les pages modélisme de l'UAICF
par Pierre Lherbon

LES NOUVELLES

par la Rédaction

31 Des chemins de fer touristiques

36 Du réseau ferré national

39 Des métriques

42 Des tramways

52 De l'étranger



Le 2 octobre 1972, à Nanterre - Université, les modernes MS 61 de la RATP relient Saint-Germain-en-Laye à Auber depuis la veille. Les vénérables rames « Standard », quant à elles viennent de Saint Lazare. Le 1500 volts distribué par caténaire côtoie le 3^{ème} rail du 750 volts. Un saut technologique plus apparent que réel, mais pas révolutionnaire, on reste en « continu »... Nul doute que les cheminots discutant sur le quai, n'évoquent ce sujet. Notez la blouse bleue électrique (ça tombe bien !) de l'agent de traction du Z et les uniformes impeccables de « l'Exploitation ». En janvier 1970, circulaient les premières rames du RER entre La Défense et l'Étoile (du MS 61 A/B) mais nous n'avons pas résisté, pour annoncer les 50 ans du RER, à retenir ce « passage de témoin » entre deux époques, même si on y voit ici du MS 61 C/D...
(Photo Jean-Pierre Comes)

Chemins de Fer
régionaux ET TRAMWAYS

RÉDACTION

Henri Tenoux, qui réalise brillamment la revue de la FACS depuis plus de 10 ans, a subi une alerte de santé survenue durant la confection du numéro 402. Fort heureusement il s'en est remis, mais il a souhaité ne plus continuer à assurer la Rédaction en Chef de CFRT. Jean-Pierre Comes qui a terminé au pied levé le 402, a finalement accepté de prendre la fonction de Rédacteur en Chef de notre revue. L'ennui c'est qu'il était pratiquement le seul à pouvoir le faire, et qu'il a deux ans de plus qu'Henri Tenoux. Ceci illustre la fragilité de notre structure par le vieillissement de ses animateurs, et prouve qu'un renouvellement est indispensable. A défaut c'est l'avenir de la FACS qui est en jeu. Aussi un petit groupe d'entre nous a entrepris le chantier nécessaire grâce au concours actif de nos deux plus jeunes Administrateurs.

La Rédaction se trouve composée de la manière suivante :

Rédacteur en Chef : Jean-Pierre Comes

Rédacteur en Chef Adjoint : Henri Tenoux chargé des « Nouvelles » (RFN, CF Touristiques, Métriques, Étranger)

Rédacteur en Chef Adjoint : Jean-Claude Vaudois chargé des Tramways

Nous avons aussi le plaisir de voir Gilbert Lafargue, qui a participé à l'élaboration du 403, collaborer à la revue.

Jean-Paul Lescat, directeur de la publication.

Directeur de la publication :
Jean-Paul Lescat : jean-paul.lescat@facs-patrimoine-ferroviaire.fr

Rédacteur en chef :
Jean-Pierre Comes :
jean-pierre.comes@facs-patrimoine-ferroviaire.fr

Rédacteurs en chef adjoints :
Henri Tenoux :
henri.tenoux@facs-patrimoine-ferroviaire.fr
Jean-Claude Vaudois :
jean-claude.vaudois@facs-patrimoine-ferroviaire.fr

Comité de rédaction : Le Président de la FACS,
Nicole Bouchaud, Paul Carencio, André de Marco,
Jacques Dognin, Patrick Fitting, Mathieu Golinelli, Gilbert
Lafargue, Elie Mandrillon, Gérard Perrot, Frédéric Trubert,
Jacques Vierne.

FACS
Président fondateur honoraire : Claude Wagner
Président : Jean-Paul Lescat
Vice-présidents : Jean-Claude Vaudois, Jean-Pierre Comes,
Administrateur représentant l'UNECTO au Conseil de la FACS.
Trésorier : Gérard Robert

UNECTO
Président d'Honneur : Louis Poix
Président : Claude Steinmetz
Vice-Présidents : Jean-Paul Balensi, Jacques Daffis,
Bruno Fleury, Thomas Joindot, Maurice Testu,
Secrétaire : Pascal Bazin
Trésorier : Jean-Paul Lescat. Administrateur représentant la
FACS au Conseil de l'UNECTO.

CORRESPONDANTS RÉGIONAUX

Aquitaine Michel Teirylnck
10, rue de Landiran - 33480 Castelnau-de-Médoc
michel.teirylnck@facs-patrimoine-ferroviaire.fr

Bretagne Jean-Claude Lehoux
25, rue de Chalatre - 44000 Nantes
jean-claude.lehoux@facs-patrimoine-ferroviaire.fr

Languedoc-Roussillon Paul Carencio
3, domaine des Aiguillères - 34980 Montferrier-sur-Lez
paul-carencio@facs-patrimoine-ferroviaire.fr

Midi-Pyrénées Jacques Daffis
42, avenue des États-Unis - 31200 Toulouse
jacques-daffis@facs-patrimoine-ferroviaire.fr

Normandie Jean-Paul Gardin
28 B rue Lamartine - 76000 Rouen
jean-paul.gardin@facs-patrimoine-ferroviaire.fr

Provence-Côte-d'Azur Gérard Botte
159 bis rue de Crimée - 13003 Marseille
gerard.botte@facs-patrimoine-ferroviaire.fr

Centre et Anjou Jean-Pierre Comes
49150 Baugé en Anjou
jean-pierre.comes@facs-patrimoine-ferroviaire.fr

Rhône-Alpes Jean-Yves Letellier
284, rue Garibaldi - 69003 Lyon

« Les opinions exprimées dans la revue relèvent de la seule responsabilité de leurs auteurs, et ne sauraient engager la revue CFRT ou la FACS. Les marques commerciales telles que « Gentiane Express », etc... ne sont pas accompagnées de la mention systématique « marque déposée » qui alourdirait les textes. La Rédaction remercie par avance les ayants-droit de leur compréhension.»

« Sauf entente préalable, les textes et documents confiés à la Rédaction de CFRT ne seront pas rendus. Ils pourront être utilisés sur les sites Internet de CFRT et de la FACS, ou dans toute autre publication de la FACS. Ils peuvent être adressés à la rédaction par courrier ou par internet (fichiers WORD, RTF, ou jpeg) à l'adresse redacencet@facs-patrimoine-ferroviaire.fr. Les auteurs renoncent à tout droit d'auteur.»

Création - Mise en pages : RGB4YOU 78960 Voisins-le-Bretonneux

Impression : Db Print France
53 rue de la Lys - CS 10068 - 59432 HALLUIN cedex

Chemins de Fer Régionaux et Tramways

Revue bimestrielle éditée par la FACS Patrimoine - Ferroviaire
Siège Social : Gare de l'Est - B.P. 20292 75463 PARIS Cedex 10
Tél : 01 40 38 39 07

Internet : <http://www.facs-patrimoine-ferroviaire.fr>
email : contact@facs-patrimoine-ferroviaire.fr

Toute reproduction même partielle de la revue est interdite sans l'autorisation de la rédaction ou du Conseil d'administration de la FACS.

Commission paritaire n° 0324G84496

Revue de la FACS Patrimoine - Ferroviaire, Organisation
Reconnue d'Utilité Publique par décret du 23 novembre 2017.
ISSN 1774-1513 - Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2021

Vente au numéro : 11,00 €

Abonnement 2021 :

Pour 6 numéros par année civile - France : 65 € -

Étranger : 75 € - Adhésion à la FACS sans la revue : 10 €

Règlement par chèque à l'ordre de la FACS ou virement bancaire
(IBAN FR76 3000 3004 8700 0372 8143 994 BIC SOGEFRPP)



2020 devait être une année exceptionnelle (20 sur 20 !) et malheureusement, comme vous le savez, elle ne s'est vraiment pas déroulée comme prévu, et à l'heure où j'écris ces lignes nous sommes de nouveau confinés, jusqu'à une date inconnue !

Mais notre Conseil d'Administration a continué à travailler malgré les difficultés du moment et nous continuons donc d'avancer. Une de nos préoccupations majeures est d'assurer la pérennité de notre organisation et nous nous devons d'accroître notre notoriété. Nous le savons bien, mais notre travail repose sur peu de personnes, et les difficultés récentes de la revue en sont, hélas, l'illustration ! Je tiens à ce sujet à remercier Henri Tenoux pour sa longue et précieuse collaboration à la tête de la revue.

Nous avons créé une commission « communication » avec nos plus jeunes membres du CA. En effet il est crucial de moderniser notre image et nous devons faire savoir que nous sommes une organisation tournée vers la préservation du patrimoine ferroviaire, mais avec les outils et un environnement d'aujourd'hui. Nous ne sommes pas restés à l'âge de la traction vapeur ! Même si on aime ça...

C'est ainsi que nous avons noué un partenariat avec la chaîne vidéo YouTube « Aiguillages » (<https://www.aiguillages.eu/>) qui publie chaque semaine un sujet sur les chemins de fer réels (touristiques ou non). Courant 2021 la présentation de la revue devrait changer profondément. Nous allons aussi agrandir la taille des photos, à chaque fois que cela sera possible, pour en rendre la consultation encore plus plaisante... (et donner de la matière à nos amis modélistes) !

Un autre sujet également au cœur de nos réflexions, est l'avenir de nos collections. Leur devenir est vraiment de notre responsabilité. Comme disent les notaires prévoir l'avenir ne fait pas mourir et la FACS peut vous offrir une solution pérenne.

Les événements actuels contrarient notre recherche de locaux pour bien nous installer mais nous restons vigilants sur toute opportunité.

Enfin la restauration du matériel préservé n'est pas oubliée : notre statut d'organisation Reconnue d'Utilité Publique nous permet de collecter des dons avec des conditions fiscales intéressantes pour le donateur. Les besoins sont considérables et nous réfléchissons à la meilleure façon d'aider à l'entretien de tout type de patrimoine ferroviaire, qu'il nous appartienne ou non.

Comme vous le voyez votre CA ne manque pas d'occupations et a été sensible au soutien que vous avez marqué en participant à notre Assemblée Générale virtuelle, bien qu'elle ait été moins conviviale par rapport à nos habitudes.

Le président et l'ensemble des administrateurs vous souhaite une excellente année 2021, et nous espérons vous retrouver pour notre Assemblée Générale 2021 le 27 mars 2021.

Jean-Paul Lescat
Président de FACS – Patrimoine Ferroviaire

IL Y A CINQUANTE ANS LA RATP METTAIT LA DÉFENSE À QUATRE MINUTES DE L'ÉTOILE

Gilbert Lafargue avait fait part à la Rédaction d'une étude très documentée présentée sur le site Internet de l'Établissement Public de La Défense : defense-92.fr. Initialement il avait été envisagé d'en faire un article condensé, que Gilbert Lafargue a réalisé pour CFRT. Mais devant le grand intérêt de ce texte, de ses photos et documents, il a été décidé de les retenir intégralement. La Rédaction de CFRT remercie L'établissement public Paris - La Défense : defense-92.fr pour l'autorisation qui lui a été donnée de le publier en totalité dans notre revue, en l'extrayant de son site. Compte tenu de la richesse de cette étude, elle sera publiée sur plusieurs numéros.



RER La Défense, 1970 - DR – EP La Défense - 92

C'était il y a tout juste cinquante ans. Le 20 février 1970 la RATP inaugurait en grande pompe le tronçon « La Défense – Etoile » de ce qui allait devenir quelques années plus tard le RER A. Le lendemain, le 21 février à 15h30 la navette ouvrait enfin pour tout le monde. Retour sur la naissance de la ligne la plus fréquentée d'Europe.

Nous sommes à la fin du XIX^{ème} siècle, La Défense n'est alors qu'un quartier de banlieue à cheval sur les villes de Puteaux et Courbevoie mais aussi dans une moindre mesure sur celle de Nanterre. Un nom que l'on doit à la statue « La Défense de Paris » érigée au beau milieu d'un rond-point en octobre 1870 en l'honneur des victimes militaires et civiles tombées lors du siège de Paris pendant la guerre franco-prussienne de 1870.

Le quartier est coupé par l'avenue de La Défense, qui prolonge le célèbre axe historique partant du Louvre. De part et d'autre de cet axe, des petites usines, pavillons et immeubles d'habitation composent le secteur. A cette époque le métro n'existe pas encore dans la capitale française mais le tramway oui. Parmi les innombrables lignes dans la région, une seule dessert La Défense. La ligne qui relie la place de l'Etoile au Château de Saint-Germain en

Laye est inaugurée le 15 mai 1890. Elle remonte tout l'axe historique et au rond-point de La Défense, elle emprunte l'actuelle avenue du Général de Gaulle à Puteaux. Mais le développement de la circulation automobile entraîne la disparition de cette ligne le 21 janvier 1935.

La Défense va alors passer deux longues décennies, oubliée du métro et du train. Il y a bien la ligne Paris Versailles Rive-Droite / Saint-Nom la Bretèche qui passe en haut de la butte de Chantecoq mais les trains ne s'y arrêtent pas. Les gares les plus proches sont celles de Puteaux et de Courbevoie. Alors que cette ligne existe depuis 1839 c'est seulement en 1898 que le conseil général de la Seine demande à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest d'établir une gare au niveau du carrefour de la Défense. La réponse est négative. « D'une part, le quartier [...] ne comporte en effet, ni agglomération importante, ni établissement industriel de nature à procurer un mouvement suivi de voyageurs. D'autre part, un nouvel arrêt allongerait de trois minutes la durée de trajet des trains omnibus », justifie l'ancêtre de la SNCF. Par la suite d'autres demandes seront faites qui obtiendront toujours la même réponse. Cependant la compagnie ne ferme pas totalement la porte à l'idée. « Néanmoins la



© - RATP - INFRAS - DR 56C2709 - 04/07/1967 -

Le chantier sous l'avenue Irène et Joliot Curie est fait de façon traditionnelle – RATP



© - RATP - INFRAS - DR 611N15 - 10/11/1966 -

Les travaux de la tranchée sous l'université Paris X, le 10 novembre 1966 – RATP

DU BULLETIN AU MAGAZINE RÉTROSPECTIVE DES 400 NUMÉROS DE LA REVUE FACS PUBLIÉS DEPUIS 1957

(suite du numéro 402)

Par Jacques Pèrenon.

1965 - 1986 : LA « PETITE REVUE » DE LA FACS

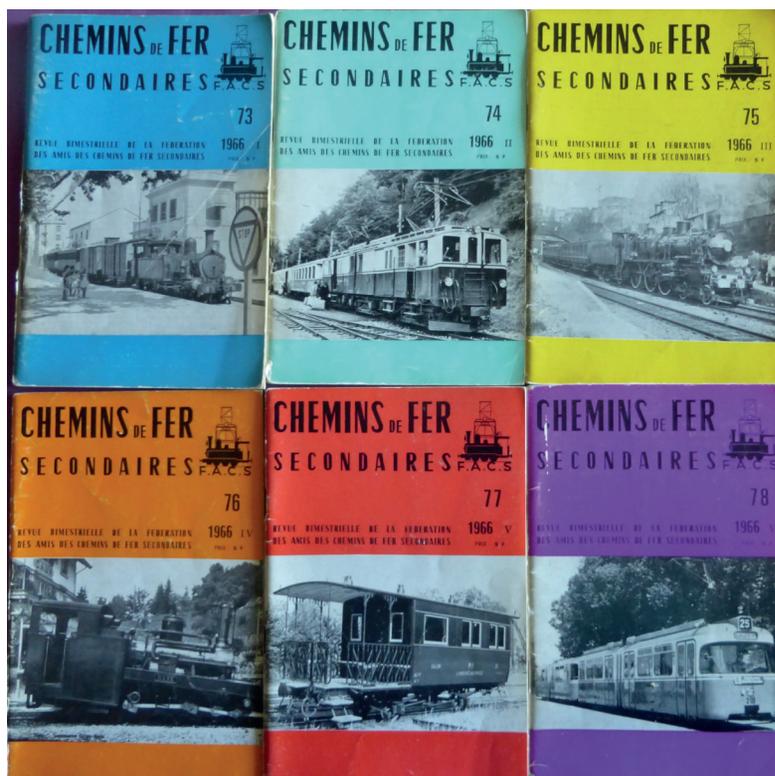
Début 1965, avec le numéro 67, la « petite revue » de la FACS débute une longue existence qui se déroulera sur vingt-deux années, laquelle s'achèvera fin 1986 avec la sortie du « 198 » marquant la fin de cette « saga » composée de 132 numéros.

Présentée en format 13,5 x 21, typique des publications britanniques telles que « Modern tramway » ou « Trolleybus Magazine », la nouvelle revue de la FACS, qui a conservé son titre « Chemins de fer secondaires », suivi par la mention « Revue bimestrielle de la fédération des amis des chemins de fer secondaires », est dotée, pour son premier numéro, d'une couverture sur fond bleu, illustrée d'une vue des Tramways de la Corrèze.



Début 1965, la revue de la FACS se transforme en un magazine petit format « à l'anglaise ». La couverture du n° 67, le premier d'une longue série qui se terminera avec le 198, est illustrée par une photo des Tramways de la Corrèze en gare de Soursac.

On note l'apparition du logo de la FACS avec la « 030 » et la motrice « Düwag ».



La collection 1966, certes un peu défraîchie, nous montre l'enchaînement des couleurs de fond des couvertures, lequel restera de mise, avec quelques variantes, jusqu'en 1985.

Désormais, une couleur de couverture différente sera affectée à chaque bimestre selon l'ordre suivant qui restera quasiment immuable : bleu – vert – jaune – orange – rouge – violet.

Cet ordonnancement sera exceptionnellement modifié pour le numéro 79 (1967-I), lequel recevra une couverture sur fond blanc permettant d'obtenir un meilleur contraste avec la photo qui, pour la première fois, apparaît en couleur, mettant en vedette la nouvelle locomotive diesel « CFD Montmirail » des Chemins de fer Corses, prise devant un beau paysage montagneux avec les sommets enneigés.

Autre nouveauté, l'apparition en couverture du logo de la F.A.C.S. dont le graphisme, particulièrement réussi, associe en premier plan le profil d'une locomotive-tender type 030 (peut-être une Corpet-Louvet ?), se détachant devant la face avant d'un tramway « moderne » (pour l'époque), qui, à n'en pas douter, est représenté par une motrice Düwag.

Ce numéro 67 sort des presses de l'imprimerie de la Plaine des Vosges à Mirecourt, à qui avait été précédemment confiée l'impression du « prototype » 66, et qui produira la revue de la FACS pendant quatre années.

Autre nouveauté, l'apparition tout en bas de la quatrième page de couverture du nom du directeur de la publication : Jacques Rossetti.

LA MURE



Déchargement du tracteur T 9. Photo Michel Pin.

Le 5 novembre sont arrivés à La Mure les deux derniers tracteurs qui étaient en restauration à Villablino en Espagne. Ils ont été déchargés sur le site de Nantizon, à mi-chemin entre la gare de La Mure et l'ancienne gare du Villaret. Ce sont d'abord les bogies qui sont déchargés, mis en voie et reliés entre eux, puis la caisse vient s'emboîter dessus.

C'est d'abord le T9 qui a repris contact avec les rails de la Matheysine, et qui fut poussé par le locotracteur T 100 jusqu'en gare de La Mure, puis vient le tour du T7.

A propos de ce locotracteur T7 on peut signaler deux curiosités :

Il a été pourvu de deux plaques de baptême « La Mure d'Isère »

Ses bogies sont ceux du tracteur 10, qui ne sera pas restauré, mais dont les bogies étaient en bien meilleur état que ceux d'origine du T7. Ces deniers avaient été rapatriés à La Mure le 24 septembre pour servir de stock de pièces de rechange. En fin de journée, les trois tracteurs rénovés qui participeront à l'exploitation se sont donc trouvés réunis dans le nouveau « site de maintenance » de La Mure ;



Le même jour a été déchargé une bourreuse Matisa B 40 C appartenant à l'entreprise italienne Ing. De Aloe. Cette machine qui a déjà travaillé en France (St-Gervais – Vallorcine entre autres) sera chargée des travaux de bourrage-nivelage de la voie.

Henri Tenoux. ■

La bourreuse, venant juste d'être déchargée, accomplit ses premiers tours de roue. Photo Michel Pin.



La Mure



Les 3 tracteurs réunis. Photo Michel Pin.



La Bo'Bo' 1004 de l'ex Ponferrada - Villablino (Macosa sous licence General Motors livrée neuve en 1981) manœuvre les T7 et T9 avant leur chargement. Photo Anay Marin « Iléon »