

La Gazette du C.A.C.F.

2020

238

N° 68

Table des matières :	
2	Reprise des activités
3 - 4	S.O.S Furka
5	De l'aube jusqu'à minuit
7 - 8	Le Régional
9 - 11	La belle petite équipe des CFF
12 - 15	Système de rangement pour train miniature
16	MERCI

Edito

Voici le dernier numéro de l'année et peut-être avec lui le dernier d'une passion. Le premier numéro est sorti en décembre 1984, puis 10 numéros l'année suivante. Puis ce n'est plus que 4 numéros annuellement.

Pour moi, une page se tourne car à l'aube de mes 80 ans, je désire faire un break car au fil des ans la passion s'effiloche.

Je ne sais s'il y a un intéressé à sa reprise. Si tel serait le cas, je lui souhaite succès.

Pour le monter, j'utilise Microsoft Publisher qui est un élément de la suite Office.

Avec mes amitiés je vous remercie pour votre indulgence.

Georges

Reprise des activités !!!

11 août 2020

Mardi 11 août les activités du club reprennent après une longue absence due au Covi-19. C'est ainsi que se retrouvent au local : Becker Pierre-Alain, Béguelin Marcel, Einaudi Ghislain, Laville Eugène, Maire Chantal, Monnier Raymond, Nobs Georges, Passera François, Racine Romain, Sallin Pierre-Alain, Steiner Sandrine, Thiébaud Christian et Thiébaud Jean-Pierre.

C'est du coude, d'un hochement de tête que l'on se salue et les distances sont respectées ainsi que le préconise les instances car les tables avaient été disposées selon les recommandations.

C'est aussi beaucoup de discussions qui animent les débats et l'on ne veut pas que cette reprise soit absorbée par le travail aux maquettes.

Le prochain mardi sera peut-être plus animé et il faut se remettre en ordre de bataille car il y a toujours à faire.

Dans la discussion, le Président propose de renoncer aux portes ouvertes prévues cette automne 2020. Ceci est accepté par prudence, car on ne peut respecter des distances préconisées en cas d'affluence. Elles ne seront que plus belles en 2021.

S.O.S.



Une protection des rives par des blocs de pierre naturelle doit stopper l'érosion des murs de soutènement

Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka La Reuss met en danger notre train à vapeur !

L'assainissement du lit de la Reuss de la Furka

En 1993, le tronçon Realp–Tiefenbach (premier élément de la ligne sommitale de la Furka) a été réouvert au trafic ferroviaire. Ce fut une immense joie. Aujourd'hui, le train à vapeur roule chaque été entre Realp et Oberwald, et c'est un succès. Mais, pour qu'il en soit toujours ainsi, il est nécessaire d'entreprendre régulièrement d'importants travaux d'entretien, sur les véhicules et sur la voie. Depuis l'automne 2014, l'assainissement du lit de la Reuss de la Furka représente un projet particulièrement important.

Situation actuelle

Les hautes eaux occasionnelles de la Reuss de la Furka, dans la gorge étroite entre Realp et Tiefenbach, endommagent les rives. Depuis la construction du chemin de fer en 1913/14, le lit de la rivière s'est abaissé, parfois de 5 mètres. En l'absence de mesures constructives, des affouillements menacent murs et soutènements, ce qui pourrait causer un glissement de terrain sous la voie.

Mesures planifiées

Il faut une protection stable contre l'érosion. Des murs de guidage massifs doivent tenir le cours de la rivière éloigné de la pente. Les fondations des ouvrages de soutènement et les piliers des ponts doivent être protégés des affouillements par des blocs de pierre naturelle provenant de la région. Lors de forts débits de la Reuss de la Furka, les endroits menacés doivent pouvoir être surveillés en permanence par des installations de contrôle supplémentaires. Le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka SA (Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG), en accord avec les services responsables du canton d'Uri et de l'Office fédéral des transports, a élaboré un important plan de mesures. Les travaux d'assainissement, qui s'étendront par étape jusqu'en 2020, ne peuvent cependant être exécutés que par basses eaux, pendant les mois d'automne. A côté des entreprises professionnelles, des bénévoles apporteront leur aide pour le transport et la construction.

Aidez-nous, s'il vous plaît !

Après un financement de démarrage par la Fondation Ligne sommitale de la Furka (SFB), les travaux les plus urgents ont pu être exécutés sur un tronçon de 200 m. Il s'agit maintenant d'assurer la poursuite des mesures d'assainissement déjà planifiées. Il faut compter avec des investissements de l'ordre de CHF 380'000.–, que seuls des dons peuvent financer. Il faut à tout prix empêcher que la ligne sommitale de la Furka doive être interrompue pour une longue période à cause de grosses intempéries du côté uranais. Ce qui mettrait sérieusement en danger l'existence de ce train à vapeur apprécié internationalement. Voici comment nous aider financièrement : la Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB (Stiftung Furka-Bergstrecke) a ouvert un compte avec la mention « Furkareuss » pour collecter les dons. En Suisse, les dons faits à la Fondation SFB sont exonérés d'impôts.

Compte PostFinance : 60-293080-2
IBAN : CH11 0900 0000 6029 3080 2
avec la mention « Furkareuss »

De l'aube jusqu'à minuit et demie

L'offre du Léman Express sera renforcée dès 24 août. Les trains rouleront de nouveau entre 5 heures et minuit et demie en trafic transfrontalier. Ils retrouveront également leur cadence au quart d'heure entre Coppel et Genève du lundi au vendredi. En raison d'un manque de conducteurs CFF, la réintroduction de la ligne transfrontalière L2 de bout en bout, reliant Annecy à Coppet, ne sera pas encore possible.



20 minutes du 18 août 2020

Bombardier TVR

Le **TVR**, abréviation de **Transport sur voie réservée**, aussi connu sous son appellation anglophone **GLT** pour **Guided light transit**, est le nom d'un concept de trolleybus bi-articulé à guidage mécanique par rail central, et de l'infrastructure associée, présentés en 1985 par le constructeur belge La Brugeoise et Nivelles alors filiale à 97 % de Bombardier Transport. La production du TVR a été stoppée *de facto* en 2002, faute de commandes.



Pourtant il a une belle gueule, non ?

«L«le Régional, c'est un trésor»

[PAR SYLVIE.BALMER@ARCINFO.CH](mailto:SYLVIE.BALMER@ARCINFO.CH)

LES BRENETS L'association pour le développement de la petite ligne ferroviaire réagit à la décision de remplacer le train par un bus. Aspects positifs et négatifs sont soulignés.

La suppression du train historique suscite des questions et des regrets. Christian Galley C'est avec un pincement au cœur que l'Association pour le développement du Régional a pris acte de la décision de la Confédération (OFT) et du Canton de Neuchâtel, de remplacer le train qui relie Le Locle et Les Brenets par un bus électrique.

Au chapitre des points positifs, l'association relève la cadence à la demi-heure, le choix de l'électricité, l'évitement du Col-des-Roches, le fait que le bus poursuive sa route jusqu'au lac des Brenets, voire jusqu'à Villers-le-Lac, sans oublier l'aspect économique. Le projet, estimé à 16 millions de francs (contre 40 millions pour conserver la ligne) ne coûtera en effet rien au Canton et aux communes grâce au financement de la

Confédération.

Malgré tout, l'association n'est pas encore résolue à faire son deuil du Régional. Certes, pour répondre aux exigences de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) qui entrera en vigueur à fin 2023, il faudrait surélever les quais et disposer de motrices à plancher surbaissé. Mais une dérogation est peut-être envisageable, glisse Mireille Grosjean, présidente de l'association.

Si le bus présente des avantages, l'évacuation des usagers dans le tunnel serait problématique en cas d'incendie, prévient Mireille Grosjean, sachant que «les véhicules électriques sont inflammables et difficilement extinguibles. Quelles seront les normes qui seront appliquées lors des travaux?», s'interroge-t-elle.

L'intérêt historique de la ligne

Par ailleurs, qui va décider des arrêts à prévoir au village? «La desserte projetée devra subvenir aux besoins des villageois d'une part, et des touristes d'autre part (...) Une conception nouvelle est nécessaire.»

L'association souligne également l'intérêt historique de la ligne, ses tunnels, véhicules et bâtiments. «Ils constituent un trésor dont l'héritage mérite d'être préservé et mis en valeur. Le Régional fait partie du décor. Les touristes photographient le train, ils ne photographieront pas un bus... Les autorités pourraient-elles envisager la ligne existante sous l'angle de la sauvegarde du patrimoine ferroviaire?»



Tiré du journal L'Impartial du 25 août 2020

La belle petite équipe des CFF

Le titre pourrait nous faire pensé à une équipe de football, désolé pour les sportifs !

J'ai retrouvé pour vous quelque photos de la famille Re 4/4 IV au nombre de 5; on pourrait aussi l'appeler le club des 5. Je crois que cette série était unique. Pour ma part j'ai eu la surprise de rencontrer la N° 2000 en gare de Lausanne en 1984. Les CFF parlaient déjà des années 2000. Mais pour tout vous dire, c'est le TGV français que nous sommes aller visiter ce jour-là en été 1984.

Le TGV était orange à cette époque là. C'est en sortant du TGV que j'ai aperçu une locomotive rouge en bout de quai à côté. Pour moi c'est une belle surprise, je ne m'attendais pas à voir la Re 4/4 IV en vrai, alors que je l'avais seulement en photo. Une fois arrêtée, nous sommes allés la voir plus en détail. Ce qui m'a impressionné le plus, c'est même pas sa couleur rouge, ni sa forme, mais le gros numéro qu'elle porte sur son côté. Imaginez-vous ma taille d'enfant à côté d'elle, mais le plaisir que j'ai eu de la toucher avec la main au dessous de la fenêtre de la cabine de conduite. Elle me plaît et j'en ai acheté une pour ma maquette personnelle et la 2000 et 10103 à cette époque était en HO, aujourd'hui trouvable en N.

Pour la 10103, j'ai eu l'occasion de la croiser une seule fois. Elle est aussi belle que 2000 avec ses flèches blanches sur le côté et pour les autres; hé bien voilà, je n'ai pas eu la chance de les voir en vrai, quelque messieurs ont décidé de les retirer. Voilà, il ne reste que des photos et des maquettes. Elles sont quant même belles les années 80 !!!

Merci à mes parents pour le voyage.

Christian

PS : images de ces 4 machines.





Un grand MERCI à tous
ceux qui m'ont
accompagné dans cette
expérience, mais bien
seul ces dernières
années.