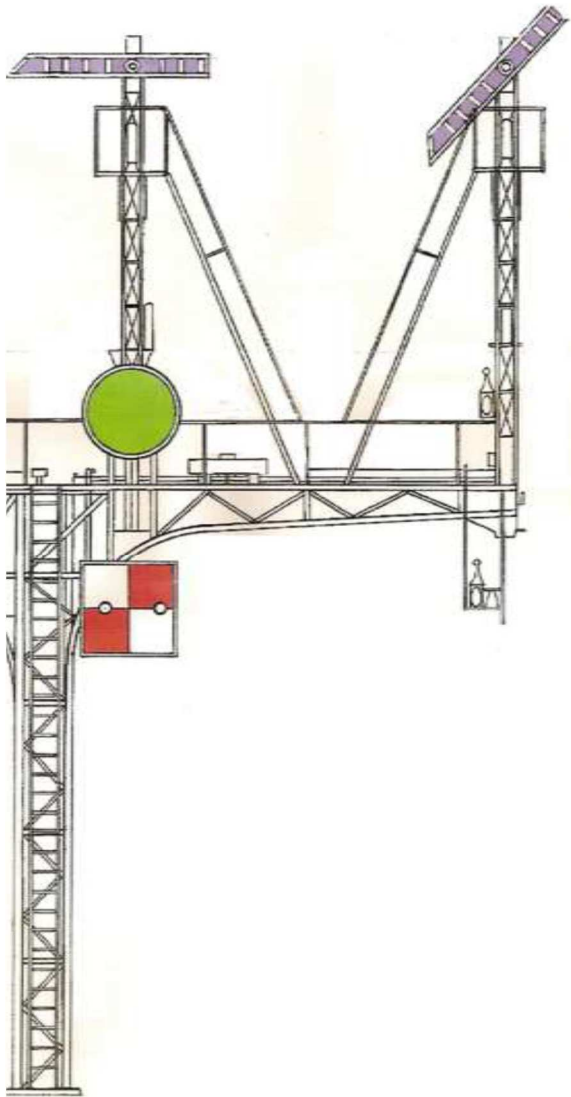


SIGNAL 31



Expo septembre 2019

12 décembre 2019

Table des matières

I.	Mot du président.....	3
II.	Exposition annuelle à la Cité du train en septembre 2019	4
III.	Sortie du 1 ^{er} juin 2019 à Freudenstadt (rédigé par Jean Faller)	9
A.	L'ALLER	9
B.	LA VISITE	10
C.	LE RETOUR	14
IV.	Les chemins de fer touristiques en France (3 ^{ème} partie : les associations faisant rouler des trains sur des lignes préservées en voie métrique).....	16
A.	L'AAPA (Association des Amis du Petit Anjou) ligne Villiers Moutiers.....	16
B.	L'ACBR (Amis du Chemin de fer de Bon Repos) Ligne Gouarec Bon-Repos à Laniscat	17
C.	L'ACFCdN (Association des Chemins de Fer des Côtes du Nord)	18
D.	Le CFBS (Chemin de Fer de la Baie de Somme) – ligne Le Crotoy-Cayeux/Mer.....	19
E.	Le CFHVS (Chemin de Fer Historique de la Voie Sacrée).....	22
F.	Le CFTPC (Chemin de Fer Touristique du Pays de la Canne) - ligne	22
G.	Le CM (Chemin de Fer du Montenvers) - ligne à crémaillère Chamonix.....	23
H.	L'EPSA (Etablissement Public de Stations d'Altitude) - ligne de la Rhune.....	26
I.	Le GECP (Groupe d'Etude pour les Chemins de fer de Provence - Train des Pignes) - ligne Nice Digne.....	27
J.	Le MTSV (Musée des Tramways à vapeur et des Chemins de fer Secondaires français) - ligne Crèvecœur-le-Grand-Rotangy	28
K.	Le Panoramique des Dômes - ligne à crémaillère Col de Ceyssat-Puy de Dôme	32
L.	Le SGLM (St-Georges-de-Commiers La Mure - Chemin de Fer de la Mure).....	33
M.	Le SGVA (Sauvegarde et Gestion des Véhicules Anciens – Train du Vivarais)	37
N.	Le TBB (Train du Bas Berry) - ligne	38
O.	Le TMB (Tramway du Mont-Blanc) – ligne à crémaillère Le Fayet- le Nid d'Aigle	40
P.	Le VFV (Voies Ferrées du Velay) – Ligne Raucoules-Brossette St-Agrève	41
V.	Le RAMCAS	45
VI.	Sommaire du prochain numéro	45

I. Mot du président

Bonjour à tous ! Quelques mots pour vous rappeler les principaux événements de l'année et pour vous parler du futur.

Tout d'abord, je veux vous rappeler l'existence de notre site internet (<http://ramcas.e-monsite.com/pages/espace-ramcas/>) dans lequel vous trouverez les statuts de notre association, le règlement intérieur ainsi que d'autres documents.

On y trouve aussi le compte-rendu du séminaire de 2018, résultat du travail mené en commun par l'ensemble du club. Ce document donne les idées directrices de nos axes de travail dans les cinq ans à venir.

Vous trouverez aussi les normalisations concernant la construction de nos modules en HO et en N. Je conseille vivement aux membres de lire ou relire ces documents.

Mais l'année s'est déroulée très vite avec deux visites au NClub de Bâle, en mars et avril, et une visite en avril au club de HO américain à Haagen. Ce club a été invité et a participé à notre expo.

Le premier juin, notre voyage annuel à Freudstadt, un article écrit par Jean dans ce numéro, décrit l'excursion avec beaucoup de justesse.

Le RAMCAS a exposé ses modules scéniques en N à Bollwiller en avril et à la bourse du gymnase en août et le HO à notre expo.

Nous avons encore du travail pour terminer l'aménagement du HO et développer les modules HO.

En 2019, nous n'avons malheureusement pas réussi à mener de front le développement de ces deux activités ; en 2020, j'espère que nous ferons mieux.

Pour notre expo de septembre, je vous donne quelques chiffres : 29 exposants amateurs, 15 professionnels, au total 173 personnes, sur une surface de 900 m² (sans les Lego), 30% de nouveautés. Pour la bourse, il y avait 17 exposants, sur 2 jours pour la première fois cette année.

En ce moment, je mets en place les derniers détails de notre voyage d'une semaine en Andalousie en avril 2020. En 2021 (pour nos 50 ans) ou 2022, je propose si vous êtes d'accord de redécouvrir la Suisse qui reste le pays le plus intéressant au niveau ferroviaire.

Le prochain numéro de Signal sera consacré au voyage de Marc Willm dans le Transsibérien ; je vous rappelle aussi qu'il y aura une projection fin janvier.

Enfin, pour finir, quelques nouvelles d'Alexandre qui a des complications suite à sa chute de fin juillet et pour l'instant est incapable de pratiquer son loisir. Quant à Christian, suite à son AVC, il récupère tout doucement lui aussi : son élocution va mieux mais, au niveau de la vue et de la motricité, il y a des pistes de progrès. Il serait ravi de nous rejoindre mais ne peut conduire ; alors, si quelqu'un de la vallée de Thann souhaite l'emmener, il sera d'accord.

Mario Guerra

Ce numéro 31 de Signal rend compte de l'exposition organisée, comme tous les ans, le 3^e week-end de septembre par le club à la Cité du train. Jean Faller nous relate ensuite la sortie du club à Freudenstadt, le 1^{er} juin dernier.

Enfin, je vous propose de continuer à découvrir (ou redécouvrir) les trains touristiques français. Après avoir traité les trains roulant sur le réseau ferré national et ceux roulant sur voie normale dédiée, ce numéro passe en revue les trains roulant sur une voie métrique dédiée.

II. Exposition annuelle à la Cité du train en septembre 2019

Cette année encore, Fanabriques était à nos côtés pour accueillir plus de 5000 visiteurs durant le week-end. L'exposition présentait d'intéressants réseaux ferroviaires, dont celui du RAMCAS, dans toutes les échelles et la bourse a été active pendant les 2 jours. Découvrons tout cela en photos, avec en particulier celles de Jonathan, prises en hauteur et du meilleur effet !



Logo de l'exposition



Annnonce Fanabriques



Lego



Lego





Lego



Voie 1 début



Voie 1 fin



Voie 2 début



230 B – Est Modèles



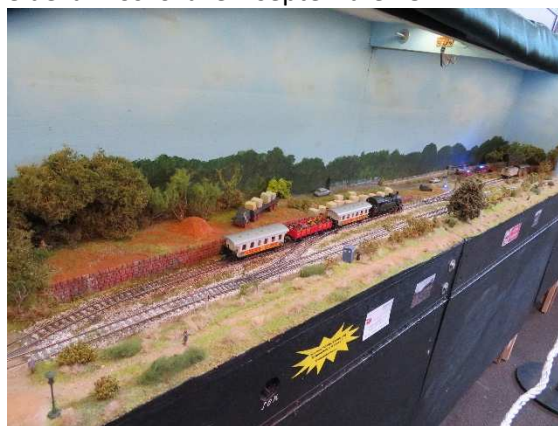
Voie 2 fin



Bataille de la Moskova le 7 septembre 1812



Voie 3



Voie 8 début



Réseau N Club Ozoir-la-Ferrière



Réseau N Bellurbes



Réseau HO Club Ozoir-la-Ferrière



Réseau HO Club Amis du rail 67



Réseau O



Voie 8 fin



Domaine des camions





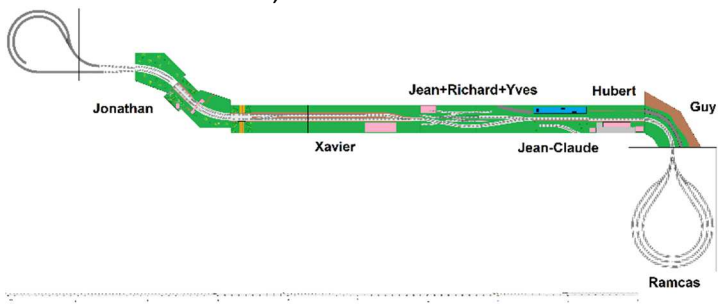
La bourse



A côté, le réseau 1 rénové du RAMCAS



Le réseau HO du RAMCAS



Photos « aériennes » : Jonathan Flury – autres photos : Guy Panaget

III. Sortie du 1^{er} juin 2019 à Freudenstadt (rédigé par Jean Faller)

Freudenstadt est le but de l'excursion annuelle d'intérêt ferroviaire préparée par Benny. Elle a lieu le 1^{er} juin 2019 et comprend le trajet Müllheim-Offenburg-Hausach-Freudenstadt-Rastatt-Müllheim. Elle débute à 8H23 et se termine à 20H03. Nous distinguerons donc l'aller, la visite et le retour.

A. L'ALLER

L'aller commence par un covoiturage puisqu'en ce samedi le premier train de Mulhouse vers l'Allemagne ne part qu'à 8H31. Comme d'habitude, nous trouvons facilement une place de stationnement sous les marronniers, côté ouest de la gare de Müllheim. Sur le quai, l'ambiance est à l'effervescence car les 22 personnes du groupe semblent tout émoustillées par l'idée de faire ce beau voyage sous un ciel radieux. Le rendez-vous avait été fixé à 8H afin que notre organisateur ait le temps prendre les billets au distributeur. Et c'est ici qu'apparaît l'avantage de partir un samedi : le Baden-Württemberg-Ticket en semaine n'est valable qu'à compter de 9H. Conçu pour les petits groupes de 2 à 5, son coût en reste néanmoins attractif à environ 10 € par personne. Concrètement, dans notre cas, il faut acheter 5 tickets. Mais l'heure du départ approche et un signe ne trompe pas : toutes les têtes se tournent vers la même direction pour voir les phares du train grossir puis passer devant nous pendant que la rame réversible s'arrête. Tout le monde s'engouffre dans les voitures rouges du RE 5332.

Le Regional-Express de Bâle à Offenburg a la voiture pilote en tête et la loco en pousse. D'ailleurs, la BR 146, avec ses démarrages énergiques, est tout à fait adaptée pour le service à arrêts fréquents. Tout en bavardant gaiement, nous apprécions le confort et le silence des « Dostos » ou Doppelstockwagen, voitures à 2 niveaux. Le calme n'est interrompu que par les annonces de la bande sonore : « Nächster Halt Heitersheim, Ausstieg in Fahrtrichtung rechts ! », dans un allemand épuré de tout accent, tout aussi correct que le français pointu de notre Simone nationale. Le paysage défile : vignes, vergers, champs d'asperges, champs de fraises. Quand se profilent les bâtiments du dépôt de Fribourg, nous pouvons apercevoir, l'espace de quelques secondes, la BR 85007, conservée sous son petit toit, loco à vapeur mythique du Val d'Enfer et de la ligne Fribourg-Seebrugg. Freiburg im Breisgau : Un quart d'heure d'arrêt sur la voie 2 pour laisser passer les trains rapides sur la voie 1. C'est trop long pour rester assis sans bouger et trop court pour aller se chercher un grand café à seulement 1,50 € dans le Backwerk du quai 1. Notre train finit par redémarrer. Au bout d'un moment, un nombre assez important de passagers, adultes avec ou sans enfants, se dirige vers les issues. L'explication est que nous sommes à Ringsheim : à l'extérieur, bien en vue, attend la navette du bus pour Europa-Park. Plus loin et plus tard, la longue tranchée urbaine annonce Offenburg. Aurons-nous notre correspondance ? Oui, nous sommes dans les temps. Aurons-nous tous une place assise ? C'est moins sûr car, ce week-end de l'Ascension, nombreux sont ceux qui profitent de ces 4 jours consécutifs pour s'évader de leur routine. La foule grouille sur les quais, dans les escaliers, dans le passage souterrain.

Voilà notre correspondance à quai. L'afflux de voyageurs s'est heureusement un peu décanté de ceux qui vont vers des lieux touristiques comme Strasbourg, Heidelberg ou Konstanz. Le train se compose de 2 autorails Regio-Shuttle de la SWEG. Bien que la rame soit courte, nous trouvons tous une place assise. Une fois que le stress et que la poussée d'adrénaline dus à la cohue diminuent, nous pouvons à nouveau nous concentrer sur le paysage à travers les larges baies vitrées, néanmoins coupées par les barres obliques rappelant inévitablement l'esthétique du Schienenzeppelin. Pour le moment et pour quelques kilomètres seulement, nous circulons dans la direction opposée par rapport à notre arrivée, c'est-à-dire vers le sud jusqu'à l'entrée dans la vallée de la Kinzig par la Schwarzwaldbahn, chère à un certain Robert Gerwig (voir l'excursion du 11 août 2018). Nous tournons donc vers l'est jusqu'à Hausach où nous quittons la ligne principale par une courbe prononcée à gauche. Il s'agit désormais d'une voie unique non électrifiée. Alpirsbach : d'aucuns associeront ce toponyme à la bonne bière des moines. Courbes et contre-courbes se succèdent sur cette ligne de montagne. Dans les rampes, le train s'accroche, avance à vitesse modérée ; les moteurs Voith vrombissent mais ne faiblissent pas. Les oreilles des passagers se bouchent par la différence de pression : nous passons de 160 à 730 mètres

d'altitude, soit un dénivelé de 570 mètres. Bientôt, le voyage aller se termine avec notre arrivée à Freudenstadt.

B. LA VISITE

La visite commence pour tout ferrovophile non initié par battre en brèche la confusion entre les 2 gares. Parfaitement, ici, il y a 2 gares alors que Gérardmer n'en a plus ! Freudenstadt-Hauptbahnhof, avec ses trains en provenance de Karlsruhe, Stuttgart et Offenburg, constitue un nœud ferroviaire. Le bâtiment a gardé son style d'origine 1900. C'est là que nous avons une correspondance. Au bout de quelques minutes, le tram-train des KVV nous emmène, par une large courbe électrifiée et en rampe contournant la ville, jusqu'à Freudenstadt-Stadtbahn, la gare la plus rapprochée du centre-ville. Le bâtiment est moderne et fonctionnel, sur un seul niveau, orné de colonnades, côté rue, et d'un clocheton abritant l'horloge.





D'ailleurs, il est l'heure du déjeuner. Ayant pris rendez-vous pour le retour de 16H, chacun est à présent libre de découvrir le site à sa guise. Dans une déambulation apéritive, nous progressons doucement vers le centre, progression stoppée nette devant une maison d'angle à la peinture murale : Vedes, Spiel+Freizeit.



L'une des vitrines est consacrée aux locomotives en HO, N et autres. Le magasin étant déjà bondé et la faim se faisant sentir, nous décidons d'y revenir plus sereinement après le repas. Peu de temps après, nous débouchons sur la grande place du marché, immense parce qu'un château aurait dû être construit à cet endroit. Dans sa partie basse, une terrasse quasi déserte semble tout indiquée pour accueillir un groupe de 22 personnes. « Qui s'assied à l'ombre ? Qui s'assied au soleil ? » nous demande

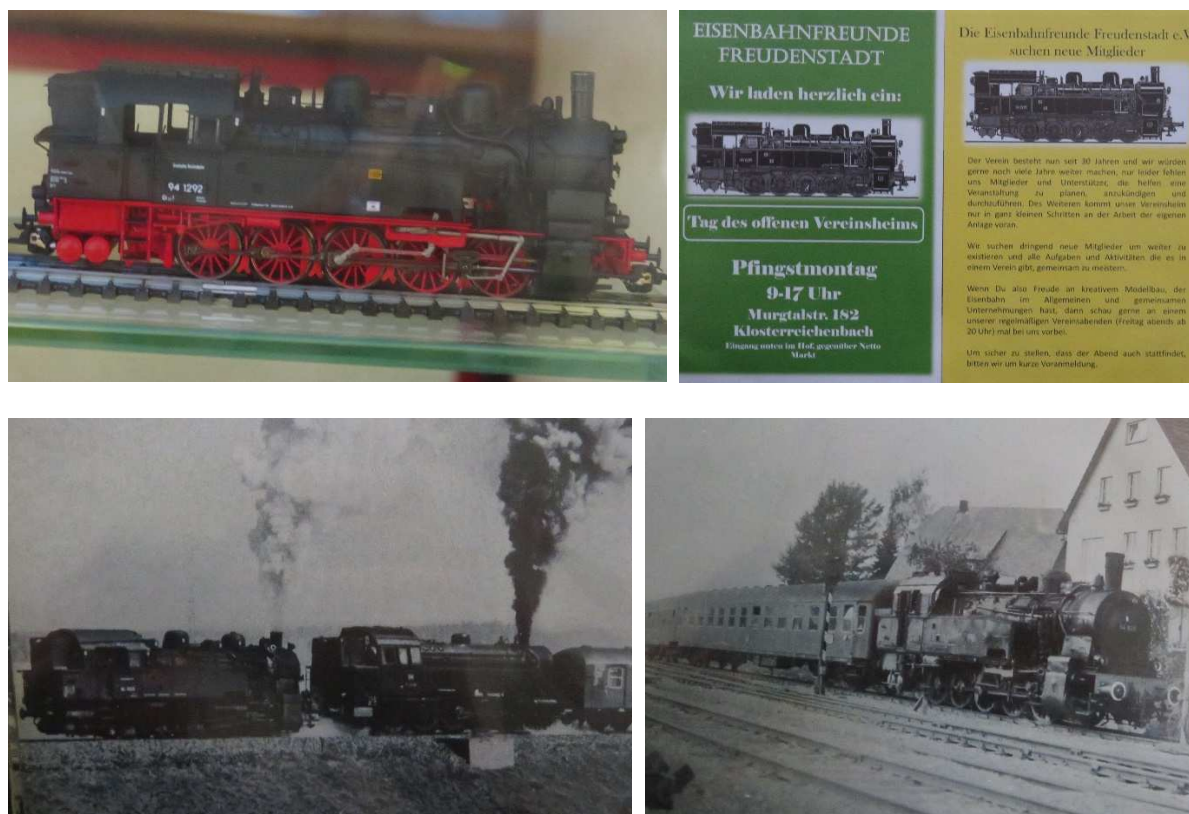
Jean-Claude. Les parasols judicieusement placés permettent le choix. Effectivement, l'heure, la saison, l'altitude et la météo accentuent le contraste entre l'ombre et le soleil. Dans cette station climatique, l'air est vif et le soleil presque à son zénith, sans chaleur excessive, pourtant darde et pique. Manger ici ou manger ailleurs ? Pourquoi pas ? Il paraît que la brasserie Turmbräu propose aussi des spécialités régionales. Elle se situe dans la partie haute du Marktplatz. Restauration très courue, les tables sont presque toutes occupées. Surprise au tableau noir ! Le smartphone de Benny n'avait pas menti : comme plat du jour, il y a les asperges au jambon.



Se sustenter redonne du tonus et la visite se poursuit non pas en essayant d'en voir le plus possible mais, plutôt, en se laissant porter par l'ambiance. Ainsi, nos pas nous mènent vers le centre de la place, là où se dresse une colonne surmontée d'une Vénus. Elle sert de mémorial. La ville, ravagée par la guerre en avril 1945, a été reconstruite plus belle qu'avant, dans les années 50. La Vénus symbolise cela en scrutant l'horizon d'un avenir prometteur avec sa main gauche tandis qu'avec sa main droite, elle repousse derrière elle la tragédie du passé. Et, au-delà du clapotis des jets d'eau, tout au fond, diagonalement opposée au Rathaus, la curieuse Stadtkirche aux 2 nefs en équerre ferme la place. Au moment de quitter les lieux après un dernier coup d'œil circulaire, nous rencontrons Charles qui nous fait remarquer une caractéristique de la reconstruction. Autrefois, la façade des toitures était perpendiculaire à la rue alors que, maintenant, il lui est parallèle. C'est en tout cas une réussite dans ce style wurtembergeois modernisé. En effet, nous nous trouvons sur le versant est de la Forêt-Noire qui fait partie de l'ancien Land Württemberg. Un peu plus loin, le carillon se met à tinter sur des mélodies populaires, comme pour saluer notre passage.

Bien que nous prenions la direction de la gare, ce n'est pas encore l'adieu. Non car, d'abord, il faut pénétrer dans ce lieu de perdición qu'est le magasin de jouets. « Guten Tag. Kann ich Ihnen was helfen ? » Entrée en matière classique de la caissière. D'accord, les trains en miniature sont au sous-sol. Une fois descendus, une autre voix féminine retentit, d'une assurance bien trempée, celle-là : « Wissen Sie schon oder schauen Sie noch ? » Evidemment, elle ne pouvait pas deviner que des Ramcassiens lambda, sevrés de Dondon et de Maxein, viendraient se repaître de nostalgie ici ! Dans la vitrine murale, trône, parmi beaucoup d'autres, la loco de la série 94, ex T 16.1, habituellement utilisée

sur les fortes rampes du tronçon Schönmünzack-Freudenstadt jusqu'en 1966. Il n'est pas étonnant qu'elle illustre le flyer accrocheur des modélistes locaux, déposé en pile sur la table de démonstration.



Au bord de l'achat compulsif, un instant de réflexion nous dit que notre collection a déjà été garnie par différentes versions de la 050 TA. Allez, juste pour ne pas repartir les mains vides, ce ne sera qu'un tube fumigène ! Dès lors, notre vendeuse visiblement formée, voire formatée chez Märklin à Göppingen, s'active avec des gestes précis, accompagnés d'un discours expert.

Satisfaits d'avoir revécu l'atmosphère d'un magasin de jouets traditionnel, nous avons encore un point à éclaircir : à quoi ressemble aujourd'hui le sommet de la rampe à 50 pour 1000, juste à côté du P.N. de la gare ? Si, au temps de la vapeur, il fallait 3 locos pour hisser des trains de vacanciers de 11 voitures Dortmund-Freudenstadt, pour le tram-train, ce n'est plus qu'une brouille. Nous sommes postés devant les barrières, objectif dirigé vers la ligne de crête ; les minutes passent mais rien ne vient : bredouilles !

C. LE RETOUR

Embarquement immédiat dans le tram-train à Freudenstadt-Stadt. D'après les horaires, 2 types de trains se complètent : Eilzug et Stadtbahn. Le premier ne s'arrête 6 fois dans les gares de croisement jusqu'à Rastatt, le second dessert 30 stations dont Baiersbronn, la ville de la gastronomie, et Gaggenau avec son musée Unimog. Révolutionnaire, la philosophie des transports en commun de Karlsruhe consiste non seulement à aller chercher les gens là où ils habitent pour les déposer sans changement dans le cœur de la capitale badoise mais aussi, conjointement dans une vaste étoile, à récupérer, électrifier et moderniser les lignes déficitaires de la DB, menacées de fermeture.

A Rastatt, nous descendons du tram-train qui continue vers Karlsruhe à 80 km de Freudenstadt ! Le court temps d'attente permet de photographier le trafic intense sur la magistrale nord-sud, surtout que la gare se trouve sur une courbe en dévers. Et qu'en est-il des lignes transfrontalières, par exemple Rastatt-Haguenau et Fribourg-Colmar ? Le traité d'Aix-la-Chapelle donnerait le coup de pouce à ces projets.

A Offenburg, nouveau changement pour la RB 17071. Contrairement au Regional-Express, la Regionalbahn dessert toutes les stations. Un arrêt prolongé à Lahr nous laisse interrogatifs, jusqu'à ce qu'un bruit enfle dans un crescendo remplissant tout l'espace. Par réflexe, les regards se tournent vers la voie d'en face : une loco diesel BR 218, faisant déjà figure d'oiseau rare, démarra avec au crochet un long train d'agence aux voitures rouges et bleues. Tard dans la soirée, bien que les ombres s'allongent, le soleil au-dessus des Vosges brille toujours du même éclat en cette fin de printemps. Sur sa colline, la caserne de la brigade franco-allemande, bien exposée au couchant, nous signale que nous arrivons à destination. Ce train du samedi ne continue pas jusqu'à Bâle ; il a son terminus à Müllheim et, par conséquent, entre par la voie déviée.

Dès le ralentissement, des voyageurs pressés s'agglutinent contre les portières et, à l'ouverture, jaillissent pour piquer un 100 m vers la voie 4. Devant son heurtoir, stationne la baleine bleue Alsace (X 73901 à 919), moteurs en marche. Théoriquement, ils n'ont que 6 minutes pour rejoindre sur cette distance l'autorail de 20H09 pour Mulhouse.

Nous, par contre, nous ne sommes pas pressés. Sur le quai, poignées de mains et sourires entendus clôturent notre expédition, chacun dans son for intérieur faisant le bilan de la journée :

- par le rail, 3 vallées : Rheintalbahn, Kinzigtalbahn et Murgtalbahn,
- 3 types de trains différents,
- Freudenstadt, la villégiature ressuscitée,
- La révélation de ses installations ferroviaires.

En définitive, ce fut une expérience qui donne envie d'y retourner.

IV. Les chemins de fer touristiques en France (3^{ème} partie : les associations faisant rouler des trains sur des lignes préservées en voie métrique)

La France compte un nombre impressionnant et souvent méconnu de chemins de fer touristiques qui représentent une richesse remarquable, en particulier pour la préservation du patrimoine ferroviaire.

Répartis sur l'ensemble du territoire, ils peuvent être classés en différentes catégories en fonction du type de matériel qu'ils utilisent, du type de voie (normale ou étroite) qu'ils utilisent, des lignes qu'ils fréquentent (RFN ou ligne préservée).

Dans ce numéro, nous allons découvrir les associations qui mettent en œuvre des chemins de fer touristiques à voie métrique sur leur propre ligne préservée. Elles sont nombreuses puisqu'au nombre de 16 et couvrent toute la France métropolitaine.

A. L'AAPA (Association des Amis du Petit Anjou) ligne Villiers Moutiers



030 T Pinguely n°16 Chemin de fer de la Drôme 1899 MH



Locotracteur V10C LKM (RDA) 1967



Draisine Billard type 4-4 CFTA n 261 1929



Voiture B 111 ANF Blanc-Misseron 1892 AAPA



Voiture AC 21 ANF Blanc-Misseron 1896 AAPA



Wagon Couvert K5 ANF Blanc-Misseron 1896

B. L'ACBR (Amis du Chemin de fer de Bon Repos) Ligne Gouarec Bon-Repos à Laniscat



X 200 OC2 De Dion



X 206 Billard



Locotracteur BB 401



Voiture B72 suisse BAM 1916

C. L'ACFCdN (Association des Chemins de Fer des Côtes du Nord)



030 T 36 Corpet



030T Orenstein & Koppel



Autorail De Dion Bouton OC1 1938



Autorail De Dion Bouton OC2 1946



Draisine Billard n°103 ACFCdN



Draisine



Draisine Renault 3M720 Aglaé 1930



Locotracteur Petercem (Pomona) n°13

D. Le CFBS (Chemin de Fer de la Baie de Somme) – ligne Le Crotoy-Cayeux/Mer



Carte ligne



020T Corpet Louvet n°15 1925



020T Corpet Louvet n°25 1927



030 Pinguely 101 CM 1905



031 Buffaud Robatel n°3714 CFD 1910



130 Cail n°2 CFPR 1889



130 Corpet Louvet-n°1 RTA 1906



Autorail De Dion Bouton OC1 X



Autorail Verney X 212



Draisine essence Billard D1 SE 1923



Locotracteur 020 KHD n°2 MOB 1953



Locotracteur 21 kam



Locotracteur 030 VFIL n°301 1948



Locotracteur 030 VFIL n°351 1948



Locotracteur BA12



Voiture Interlaken Ost



Voitures ABef n°4 et 5 PLM 1906



Voitures De Dietrich ABCDf n°12 RB 1894

E. Le CFHVS (Chemin de Fer Historique de la Voie Sacrée)



031 T CM n°26 La Suzanne 1891



Voiture La Meusienne



Voiture Salon



Wagon Sanitaire 1904

F. Le CFTPC (Chemin de Fer Touristique du Pays de la Canne) - ligne



Vapeur



Locotracteur



Draisine



Voitures

G. Le CM (Chemin de Fer du Montnvers) - ligne à crémaillère Chamonix



030 n°6 SLM Winterthur 280 ch 1923



030 n°7 SLM Winterthur 280 ch 1926



030 n°8 SLM Winterthur 280 ch 1927



Automotrice 41 11 kV 1954



Automotrice 42 11 kV 1954



Automotrice 42 11 kV 1954



Automotrice 43 11 kV 1954



Automotrice 44 11 kV 1954



Automotrice 45 11 kV profil 1954



Automotrice 46 11 kV profil 1954



Loco Diesel 33



Loco Diesel rouge



Remorque n°51



Remorque n°52



Remorque n°53



Remorque n°54



Remorque n°55



Remorque n°56



Remorque n°62 et Fourgon



Remorque n°63 double



Train Diesel historique



Voiture historique ouverte n°6 60 places

H. L'EPSA (Etablissement Public de Stations d'Altitude) - ligne de la Rhune



Plan de la ligne de la Rhune



Motrice 1924



Train de la Rhune arrivée



Train de la Rhune descente

I. Le GECP (Groupe d'Etude pour les Chemins de fer de Provence - Train des Pignes) - ligne Nice Digne



Carte ligne des Pignes



120-030 T Henschel & Sohn n°19874 MH 1923



230 T Fives-Lille n°3582 MH 1909



Locotracteur BA 11 030 CFD 1941



Voiture B 220 2e cl Geissberger CP 1901



Voiture B 505 2e cl Desouches & David SF 1892



Voitures B 31 et B 32 SWS RhB 1911

J. Le MTVS (Musée des Tramways à vapeur et des Chemins de fer Secondaires français) - ligne Crèvecœur-le-Grand-Rotangy



020 T Corpet Louvet 1927



020 T Corpet Louvet MH 1898



020 T SLM Winterthur TMB MH 1909



020 T Le Coucou John Cockerill 1908



030 T 36 Corpet Louvet CFCdN 1925



030 T 75 Corpet Louvet MH 1909



030 T n°16 Blanc Misseron Tram Sarthe 1882



030 T n°60 Blanc Misseron Tram Sarthe MH 1898



030 T n°60 Blanc Misseron Tram Sarthe MH 1898



130 T E 96 Orenstein & Koppel MH 1913



130 T SACM MH 1924



Automotrice 550 V La Buire PCL 1896



Autorail ABH 8 n°201 CFC 1949 (FACS)



Autorail X 202 De Dion-Bouton



Autorail X 232 Decauville



JM 4 De Dion-Bouton n°11 CFCdN 1932 (AMTUIR)



Locotracteur Brissonneau et Lotz TDS MH 1937



Locotracteur CFD 103 1948



Locotracteur électrique 550 V Aubry et Simonin



Plateau tracteur Decauville 1960



Voiture A7 TDS



Voiture ABf 7 TDS



Voiture B 39 TBC



Voiture B 328 CBR



Voiture BB 7 VFEP MTVS



Voiture Df 11 Tramways Saint-Étienne



Voiture Tramway de la Sarthe



Wagon Couvert K 4044 CFD

K. Le Panoramique des Dômes - ligne à crémaillère Col de Ceyssat-Puy de Dôme



Automotrice articulée Stadler GTW 2-6 200 places



Départ



Rame dans la montée

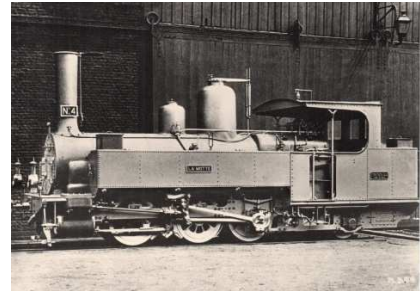


Gare arrivée

L. Le SGLM (St-Georges-de-Commiers La Mure - Chemin de Fer de la Mure)



Carte ligne



031 T La Motte Fives-Lille 1888



Autom ABDe 1 SWS-Brown Boveri NSCM 1914



Autom ABDe 5 SWS-Brown Boveri NSCM 1914



Autom ABDe 11 SWS-Brown Boveri NSCM 1918



Autom ABDe 484 SWS-Brown Boveri RhB 1957



Automotrice verte



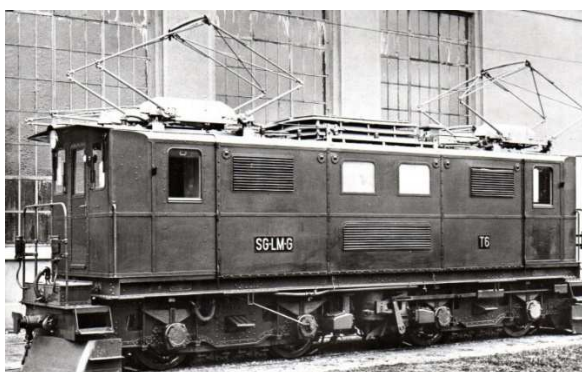
Automotrices ABDe 484-486 ex NSCM SGLM



Autom ABFe 3-12 SWS-Brown Boveri ASD 1913



BB T4 Brissonneau & Lotz-Renault VFD 1951



BB T6 920 ch SAAS-ANF 1932



BB T7 920 ch SAAS-ANF 1932



BB T8 920 ch SAAS-ANF 1932



BB T9 920 ch SAAS-ANF 1932



BB T10 920 ch SAAS-ANF 1932



Draisine Decauville



Locotracteur SGLM



Voiture 72 places RhB



Voiture ASD



Voiture ouverte 2 essieux



Voiture rouge



Voitures 32 places ASD 1931



Voitures B3-5 Blanc-Misseron NSCM 1902



Voitures B19-27-30 CFMCF 1932



Voitures Baladeuses base wagons 3 essieux



Wagon Trémie Ets Richard 1931

M. Le SGVA (Sauvegarde et Gestion des Véhicules Anciens – Train du Vivarais)



020+020 T n° 104 Blanc-Misseron Mallet 1906



030 T n°31 Pinguely bicabine 1909



030 T n°103 Pinguely 1905



Draisine DU50 n°3 Billard 1957



Voiture AB 1000 De Dietrich SE 1899



Voiture AB 25 SIG MOB 1905



Voiture B 221 SWW CEG 1903



Voiture AB 91 Bains de Mer Carel Fouché SE 1913



Voiture C 136 Bretonne Carel Fouché SE 1900



Wagon Couvert 3 essieux 901 CFMCF 1931

N. Le TBB (Train du Bas Berry) - ligne



020 T 11 Corpet Louvet



040 T 24 Corpet Louvet



Autorail X 211 Verney



Autorail X 224 Verney



Autorail XR 701 Verney POC et Blanc-Argent



Locotracteur



Voitures ex-TramSarthe et ex-POC



Fourgon DF 51 POC

O. Le TMB (Tramway du Mont-Blanc) – ligne à crémaillère Le Fayet- le Nid d'Aigle



Carte ligne



1B0 diesel n°31 ex CM V12 650 ch 1967



Autom Anne Decauville-SLM-Oerlikon 1957



Autom Jeanne Decauville-SLM-Oerlikon 1957



Autom Marie Decauville-SLM-Oerlikon 1957



Chasse-neige à étrave

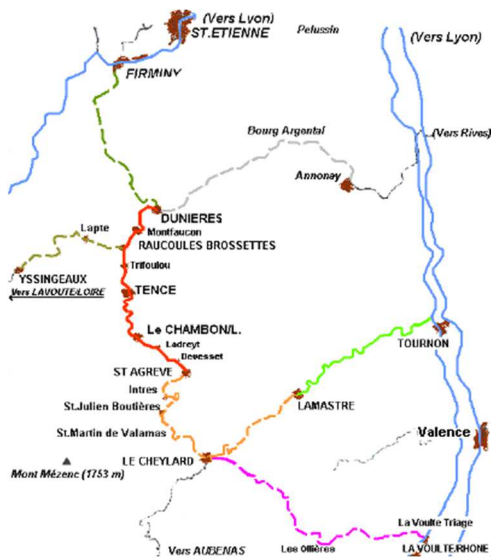


Chasse-neige rotatif à turbines



Chasse-neige rotatif à turbines

P. Le VFV (Voies Ferrées du Velay) – Ligne Raucoules-Brossette St-Agrève



Réseau VFV



020+020 Mallet Blanc-Misseron n°101 1906 MH (FACS)



040 T22 Corpet Louvet 1923 (FACS)



Autorail A 150 D1 Billard n°212



Autorail A 150 D2 Billard n°222 Flèche Cévennes



Autorail Billard A80 D313 VFV. 1958



Autorail DeDion Bouton ND n°204 CFD MH 1935



Autorail n°214



Draisine n°16 Réseau Breton



Locotracteur n°62 180 ch CFD 1946



Locotracteur n°70 moteur Willème CFD 1948



Remorque DeDion R1M



Remorque Billard R 210 D type A 1938



Remorque De Dion Bouton NF n°62 CFD MH 1935



Remorque Messagerie Billard RM30 CFD 1947



Voiture AB20 SIG NSCM 1915



Voiture B 122 AOMC 1932



Voiture B31 ASD 1913



Voiture Baladeuse 2626 Fourgon De Dietrich 1904



Voiture Bf 109 De Dietrich 1892



Voiture Bf 121 Carel Fouché 1903



Voiture Bfv n°201 RhB 1935



Voiture Bfv n°202 RhB 1947



Wagon Grue CFD n°11 De Dietrich 1889

V. Le RAMCAS

Composition du comité

Président	Mario GUERRA
Vice-présidents	Jean-Claude SCHMITT Guy PANAGET
Secrétaire	Xavier THIRIET
Trésorier	Bernard FREY
Webmaster	Xavier THIRIET
Assesseurs	Gérard BOMPARD * Yves LARA Jean WALTERSBERGER

* Gérard BOMPARD est vice-président d'honneur

Inscriptions : voir bulletin d'inscription sur notre site internet ;

Site internet : <http://ramcas.e-monsite.com/>

Adresse email : ramcas@free.fr

Adresse géographique : RAMCAS : 2 Rue Alfred de Glehn 68200 MULHOUSE

Réunions : tous les deuxièmes samedis du mois de 14h à 17h à la Cité du train (hors juillet et août).

Permanences au local : les dates sont précisées sur notre site internet.

VI. Sommaire du prochain numéro

Dans le prochain numéro, nous trouverons le récit de Marc Willm sur sa randonnée transsibérienne et, dans le numéro suivant :

- des articles sur la réalisation de bâtiments,
- la suite de l'article sur les chemins de fer touristiques qui traitera des associations mettant en œuvre leur matériel préservé sur une ligne en voie étroite autre que métrique.