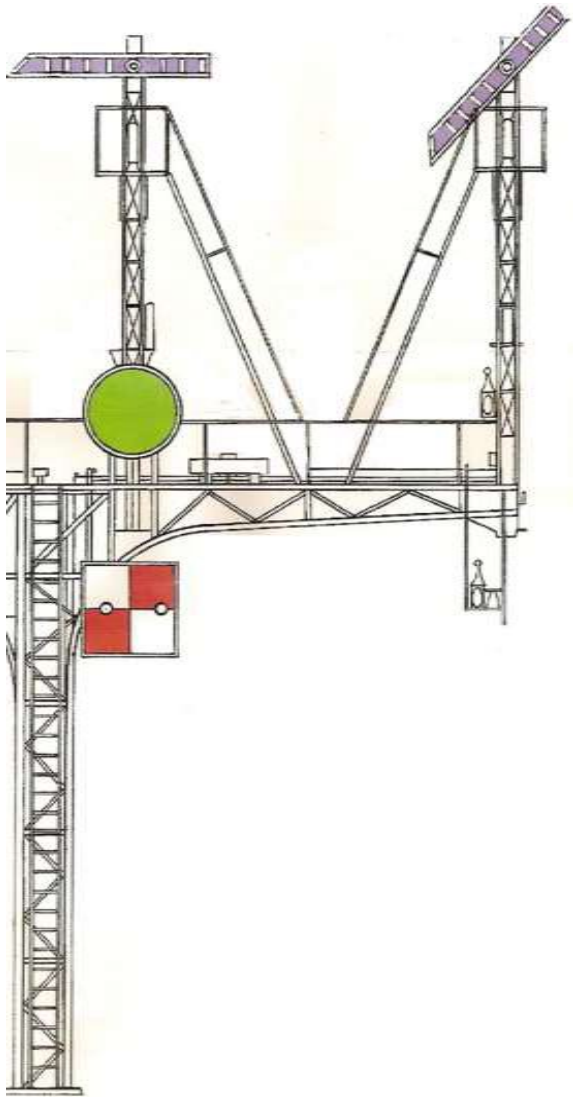


SIGNAL 34



Nouveau TGV Alstom 2023

21 juin 2021

Table des matières

I.	Mot du président.....	3
II.	La ligne de chemin de fer Bantzenheim-Fessenheim (par Marc Willm)	4
A.	Un peu d'histoire.....	4
B.	Aujourd'hui... ..	8
C.	Réflexions... ..	9
D.	Suivons cette ligne d'environ 11,5 km	10
III.	Les associations présentant du matériel en statique.....	18
A.	L'ACFCdN (Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord).....	18
B.	L'AJECTA (Association des Jeunes pour l'Entretien et la Conservation des Trains d'Autrefois) Longueville ..	20
C.	L'AMTP (Association du Musée des Transports de Pithiviers)	23
D.	L'AMTUIR (Association du Musée des Transports Urbains Interurbains et Ruraux) - Chelles	24
E.	Cité du Train – Patrimoine SNCF - Mulhouse et Mohon (annexe)	26
F.	Le CMCF (Centre de la Mine et du Chemin de Fer) - Oignies	26
IV.	Le RAMCAS	28
V.	Sommaire du prochain numéro	28

I. Mot du président

Bonjour à tous,

Je commence cet article dans la tristesse car je veux rendre hommage à la mémoire de Robert Weiss dit Roby. Robert était un jeune membre puisqu'il était au RAMCAS depuis trois ans. Pour ma part, je le connaissais depuis bien plus longtemps car j'avais fait sa connaissance en 1970 et nous avons travaillé dans la même entreprise jusqu'à notre retraite. Nous perdons là un très bon modéliste et une personne pleine de qualités. Il avait 74 ans et est décédé d'une septicémie.

Fin mai, le musée a ré-ouvert et nous avons pu reprendre nos activités du samedi. Le 5 juin, nous avons tenu notre AG et, comme nous l'avions annoncé, nous allons organiser, pour le jubilé du RAMCAS, une exposition qui permettra aux membres de présenter le fruit de leur travail. C'est l'un de nos enjeux pour 2021 !

Les autres enjeux pour l'année 2021 sont les suivants :

- terminer le réseau HO du club,
- démarrer une simulation de conduite en I,
- faire un réseau N facilement transportable,
- faire réaliser un wagon pour les 50 ans,
- mettre en place un administrateur du numérique.

Au local, plusieurs nouveaux membres tels qu'Eric, Gérard, Jean-Marc, aidés par Xavier, progressent très bien, se familiarisent et utilisent la découpeuse.

Il en est de même côté N avec Pascal, Eric (désolé pour ceux que j'ai oubliés, excusez m'en).

Bref, une dynamique se met en place et c'est ce qui va pousser le club vers le haut en termes de modélisme ferroviaire. Mais les autres membres ne sont pas oubliés et nous les invitons à progresser.

Enfin, un dernier remerciement à Guy car il continue à faire vivre notre revue Signal.

Mario Guerra

II. La ligne de chemin de fer Bantzenheim-Fessenheim (par Marc Willm)



Extrait de la carte Michelin 315

A. Un peu d'histoire

La ligne que nous allons découvrir est un tronçon subsistant de l'ancienne ligne de Bantzenheim vers Neuf Brisach. Il va de Bantzenheim via Blodelsheim vers la centrale nucléaire de Fessenheim.

Cette voie ferrée, qui desservait les communes de la frange rhénane, a une longue histoire.

Elle fut construite à des fins militaires lors de la 1ère guerre mondiale par les services allemands de la Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elle fut appelée « la voie des communes oubliées des bords du Rhin » car, pendant des siècles, ces villages ruraux furent à l'écart des importantes voies de communication. « Ils ont le Rhin, pourquoi n'auraient-ils pas le train ? » trouve-t-on dans un document.

En consultant un registre des procès-verbaux du conseil municipal, Emile Decker, historien local, découvre un extrait en allemand, daté du 2 novembre 1904, qui parle de cette voie ferrée. Cet extrait évoque le projet de construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'Erstein via Neuf-Brisach en direction de Saint-Louis.

La société Strasbourgeoise « Veruntz et Wächter » (?) demande une participation financière à la commune de 360 marks pour les travaux préliminaires que le conseil municipal accorde.

Il faut attendre la 1ère guerre mondiale pour que ce projet dans les cartons de l'administration allemande voit le jour et se concrétise par la ligne de chemin de fer de Neuf-Brisach à Bantzenheim.

Entre Bantzenheim et Volgselsheim, les communes à l'extrémité Est de l'arrondissement de Guebwiller sont délaissées.

Une ligne de chemin de fer traversant le Ried et la Hardt était pourtant déjà souhaitée par les habitants vers 1890 mais l'absence de grosses bourgades ou d'industries fit toujours ajourner le projet.

Une ligne fut demandée en 1894 en configuration « ligne étroite » dont on imagina, 10 ans plus tard, qu'elle puisse être un itinéraire de dédoublement de la ligne Strasbourg-Bâle mais cette idée ne se concrétisa pas... jusqu'à ce que le génie militaire allemand y voit un intérêt stratégique.

Une ligne à voie unique à écartement standard, soit 143,5 cm, est construite et ouverte le 1er août 1917 entre Neuf-Brisach et Bantzenheim mais elle est uniquement destinée aux convois militaires.

Elle a été tracée à l'écart des villages, parfois jusqu'à 1,5 km comme c'est le cas à Blodelsheim. Cependant, à Rumersheim, la voie est toute proche des habitations.

Mais cette ligne est prolongée bien plus au sud de Bantzenheim, jusqu'à Kembs, via Ottmarsheim, Hombourg, Petit-Landau, Niffer, Kembs, Haberhaeuser (lieu-dit), Blotzheim puis connectée vers Ferrette et Dannemarie.

À la gare de Bantzenheim, se trouvent un dépôt et une plaque tournante.

La ligne a pour vocation l'acheminement de matériels militaires et d'armement en direction du Sundgau.

Cette voie est en lisière de forêt de la Hardt, afin qu'elle soit le plus possible cachée à la vue des observateurs français des Hautes-Vosges.

Dirigée nord-sud, elle est rectiligne et rejoint en gare de Bantzenheim le tracé entre Mulhouse et Müllheim puis de Bantzenheim en direction du sud, en lisière de forêt de la Hardt via Ottmarsheim, Hombourg, Petit-Landau, Niffer (où cette ligne enjambe le canal du Rhône-au-Rhin de manière ingénieuse), Kembs, Haberhaeuser, Blotzheim, puis en direction du Sundgau vers Ferrette, Dannemarie.

De cette ligne de chemin de fer rectiligne, le Génie allemand s'évertue avec force à niveler le profil : buttes sur des centaines de mètres, ponts, œuvres d'art de génie, voire tranchées, afin d'éviter aux locomotives à vapeur alimentées en charbon des contraintes trop rudes dues à la pente.



Le franchissement du Canal du Rhône-au-Rhin est une autre contrainte. De fait, cette ligne à travers la forêt de la Hardt ne dut servir qu'un peu plus d'un an, d'août 1917 à novembre 1918.

Un procès-verbal du conseil municipal de Blodelsheim, daté du septembre 1918, informe que cette voie ferroviaire a vu le jour en 1917. Comment et dans quelles conditions, nous l'ignorons : il n'y a quasiment pas de documents à ce sujet.

D'après certains vagues souvenirs, cette voie est construite par l'armée allemande qui emploie une main-d'œuvre très diversifiée, entre autres de nombreux prisonniers de guerre roumains.

Ce chemin de fer a pour but d'acheminer du matériel militaire pour alimenter les troupes de combats allemands des secteurs des Vosges du Sud, probablement le Sundgau et les Hautes-Vosges dont le Hartmannswillerkopf.

Le procès-verbal du conseil municipal cité plus haut nous informe qu'en 1918 l'administration des services ferroviaires allemands d'Alsace-Lorraine est en pourparler avec la municipalité en vue de faire profiter la commune de Blodelsheim du service et de trafic de marchandises. Elle propose ce service à condition que la commune mette des terrains à disposition, un hangar ou bâtiment de stockage de marchandises livrées ; elle demande une participation financière à la commune.

Le conseil municipal de cette époque semble donner son accord mais, en septembre 1918, il suggère quand même de repousser les diverses propositions et attendre la fin des hostilités.

La construction de la voie avec son quai de 300 mètres de longueur pose des problèmes à la commune : le chemin rural dit « chemin du Calvaire » est interrompu.



1er juin 1918 : Visite de la voie ferrée à Blodelsheim par des officiers allemands à l'aide d'une voiture sur rails.
Source : M. Garrel, Krimbo.

Visite de la ligne par des officiers allemands et turcs en visite

Un procès-verbal du 9 juillet 1917 nous apprend que, cette année-là, un nouveau chemin voit le jour, il est créé par les habitants afin de contourner le quai. Ce chemin, appelé communément le « Neuweg », contourne les ouvrages par le côté Nord, ce qui a pour conséquence de faire faire un détour de 500 mètres aux agriculteurs qui veulent accéder à leurs terres dans le Canton du « Mittelfeld ».

Il semblerait que, du côté de Blodelsheim, aurait existé un embranchement des MDP (Mines De Potasse d'Alsace) qui aurait dû servir aux fonçages des puits Blodelsheim 1 et 2 qui non jamais été exploités.

Mais dès l'armistice de 1918 l'exploitation de cette voie ferroviaire cesse.

L'Alsace et la Moselle retournent à la France. Un camp militaire allemand qui se trouve à proximité est abandonné après 1918 : il est démantelé et de nombreuses pièces récupérées par les habitants de la commune. Ce camp, visible sur des plans, a-t-il été vraiment achevé ? Cela ne semble pas certain.

Après la 1ère guerre mondiale, la Compagnie de l'Est refuse de récupérer ces voies ferrées.

Face à ce refus, l'Administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine est créée que le ministre des Travaux publics incorpore en 1920 à l'organisation commune d'intérêt général.

Selon une loi du 29 avril 1919 et le décret du 29 mars 1922, le ministre des Travaux Publics décide le maintien de la ligne qui est ouverte à l'exploitation le 1er avril 1923. En même temps, les propriétaires spoliés en 1917 sont indemnisés.

Un devis pour remise en état des sols, daté de juin 1923, nous donne la description de l'ensemble voies ferrées et camp militaire. Il nous indique les surfaces endommagées et les terrains sur lesquels sont établis la voie normale, deux tronçons annexes, le quai bordant la gare à l'Ouest des voies, les emplacements de baraquements, la ballastière, l'abreuvoir avec puits et la route, le tout situé sur des terrains appartenant à la commune de Blodelsheim.

Il est entendu que les terrains sur lesquels sont établis la voie normale, la gare, la route qui conduit au quai de débarquement, qui sont en exploitation en juin 1923, ne sont pas compris dans ce devis.

Cette affaire étant réglée entre la commune et la compagnie des chemins de fer d'Alsace Lorraine, le devis en question, exécuté par un inspecteur le 7 juin 1923, nous donne un aperçu de l'étendue des installations concernées qui se divisent en deux parties :

- côté Ouest de la voie en service, il y a une voie normale de 1030 mètres de long, un quai de 300 mètres, des emplacements de baraques, une ballastière avec puits sur une superficie de 1 hectare 80 ares. Le devis estimatif de remise en état pour cette section se chiffre à 8086 francs ;
- côté Est, la partie comprend une voie de 475 mètres, des emplacements pour baraques, une route et un terrain sur lequel on a fait des emprunts de terre. Cela correspond à une superficie pour remise en état des sols de 1 hectare 40 ares, le devis estimatif se chiffrant à 20.466 francs.

Il est ajouté que les terrains, coté Est sont de meilleure qualité que ceux côté Ouest. Le rédacteur de ce devis a donné son impression en ces termes : « Les travaux de remise en état du sol couleraient trois fois la somme indiquée ; il n'y a donc pas lieu d'envisager ces travaux ».

Dès l'après-guerre, la municipalité a fait le nécessaire pour faire sectionner le quai qui obstruait le chemin rural du Calvaire.

En mars 1930, 90 propriétaires de Blodelsheim sont dédommagés pour dommages de guerre concernant le terrain perdu pour la construction de la ligne de chemin de fer.

L'administration allemande, pour motif de défense, a fait construire cette voie ferrée durant la 1ère guerre mondiale sans avoir préalablement fait l'acquisition du terrain.

La somme totale, pour dommages de guerre, remboursée aux différents propriétaires, s'élève à 64.489,50 francs.

L'exploitation de la ligne est ré-activée à la demande du Conseil Général du Haut-Rhin ; le réseau ferroviaire d'Alsace-Lorraine relance la ligne et l'ouvre aux trafics voyageurs, le 1^{er} avril 1923.

Le train est composé d'une locomotive et de 4 à 5 wagons.

Blodelsheim avec une petite gare de voyageurs et un quai qui dessert la voie ferrée se trouve être une commune privilégiée.

Le bâtiment en bois, datant de 1918, a été, semble-t-il, conservé.

Bon nombre d'habitants des villages bordant la ligne de ce chemin de fer prennent le train pour se rendre à leur lieu de travail à Colmar ou à Mulhouse ; c'est pour eux le seul moyen de locomotion (outre un vélo ou une moto) pour rallier ces villes. L'automobile à cette époque n'appartient encore qu'à la société privilégiée et aux personnes aisées.

Entre les deux guerres le trafic de marchandises est assez important.

Le commerce des engrais agricoles prend de l'importance à partir de cette gare locale jusqu'au début de la 2^{ème} guerre mondiale ainsi que les expéditions de céréales, de betteraves à sucre, de pommes de terre et autres denrées alimentaires par wagons entiers pour les exploitants de Blodelsheim, mais aussi ceux des communes environnantes. Concernant le trafic « voyageurs » entre les deux guerres, c'est la seule liaison de transport en commun officielle vers Mulhouse et Colmar. Ces correspondances sont appréciables et ont un charme certain pour ces villages ruraux.

Nombreux sont ceux qui utilisent journalièrement le train pour rejoindre leur lieu de travail à Mulhouse ou Colmar. Le train remplit des fonctions vitales à cette époque.

Le trafic commercial, très important, trouve son apogée dans les années d'entre les deux guerres mondiales. Durant la 2^{ème} guerre mondiale, hormis le temps de l'exode de septembre 1939 à septembre 1940, les trains voyageurs circulent encore entre 1940 et 1944. Il n'y a quasiment pas de photos de la gare de Blodelsheim, hormis des photos connues de 1940, 1943 et 1944 où des jeunes Blodelsheimois sont vus sur le quai de la gare de Blodelsheim avant de prendre le train pour l'incorporation de force dans l'armée allemande (RAD ou Malgré-Nous).



Photo probablement datée de 1943. Sept jeunes Blodelsheimois de la classe 1926 devant la locomotive et wagons en gare de Blodelsheim. Debout de g. à d. Paul Hassler, Robert Antony, Albert Renner, Eugène Werner, Edouard Béringer. Accroupis de g. à d. Joseph Decker, Robert Thuet. Ce furent tous des « Malgrés-nous », ils sont tous revenus sains et sauf de la guerre.

Source : collection photos de Emile Decker †.

Fin 1944, une soudaine attaque aérienne détruit la locomotive tout en préservant les wagons et donc les voyageurs. Cela sonne le glas de ce type de transport.

Au cours de l'hiver 1944 -1945, sous l'occupation, cette voie ferrée est, une fois encore, utilisée pour l'acheminement d'importants matériels militaires allemands pour approvisionner les troupes allemandes qui combattent dans la « Poche de Colmar ».

Le trafic « voyageurs » prend fin le 31 décembre 1945, la section Neuf-Brisach – Bantzenheim, peu fréquentée, étant remplacée par une ligne d'autobus de l'Entreprise Busser « Les étoiles ».

Le trafic de marchandises cesse dès le 17 juillet 1967 et la section est définitivement déclassée le 11 juillet 1994.

Seule subsiste la section Blodelsheim à Bantzenheim sous le régime « voie unique à trafic restreint », ouverte au fret et desservant de manière sporadique la centrale nucléaire de Fessenheim, sans doute pour bien des années encore, le temps du démantèlement de cette centrale dont l'arrêt de production a eu lieu en 2020.

B. Aujourd'hui...

La ligne est exploitée par le poste de commande de Bantzenheim : le chef de circulation de Bantzenheim est donc responsable et gestionnaire du trafic sur cette ligne.

La ligne ferroviaire ne possède plus de signaux et SNCF infrastructure a classé cette portion de ligne au même titre que la plupart des lignes secondaires d'un état similaire, une exploitation à usage restreint et protocolé. Pour qu'un train puisse entrer sur ce tronçon de ligne, il doit obligatoirement s'annoncer et s'arrêter au poste d'aiguillage de Bantzenheim.

Le chef de circulation peut activer l'aiguillage (l'aiguillage de bifurcation est motorisé informatiquement) uniquement sur protocole en signant l'heure d'entrée dans un carnet spécifique qui retranscrit tous les mouvements, ordres, voire irrégularités pour cette ligne.

Il ne peut y avoir qu'un train sur ce tronçon et il ne peut pas laisser de wagons sur la ligne (la seule zone de stockage autorisé se situe sur le site d'EDF).

Le train peut faire autant d'aller-retour qu'il le souhaite dans la limite kilométrique autorisée ; le chef de circulation n'a aucun contrôle visuel ni aucun contrôle de présence.

Une fois que le train a desservi le site de Fessenheim ou souhaite retourner dans la gare de Bantzenheim, il s'annonce au chef de circulation et ce dernier inscrit l'heure d'arrivée et ajoute les remarques d'usages, si nécessaire.

Le chef de circulation s'assure de la fin du convoi (signal) ou de la quantité de wagons/locomotives pour pouvoir rendre libre et praticable la ligne.

Avant la fermeture de la centrale nucléaire, un train desservait le site nucléaire une à deux fois par mois, de manière très aléatoire (aucun jour de desserte n'était fixé).

Le chef de circulation recevait souvent la marche au moment où le train partait de Mulhouse-Nord.

Certaines fois, c'était le conducteur du train qui l'annonçait par radio à son arrivée à Bantzenheim.

Quand un important train chargé de produit radioactif était en mouvement sur le territoire national, des marches fictives étaient prévues sur tout le territoire national et c'est le préfet qui était en charge de valider à la dernière minute le tracé de ce dernier, en fonction des remontées du terrain (présence ou pas d'activistes).

C'est l'équipe de SNCF FRET Mulhouse-Nord qui est chargée de la desserte. La desserte est regroupée avec la desserte quotidienne des wagons isolés pour le site industriel de Chalampé. Ces dernières années, une BB 75000 était souvent affectée sur cette relation. Elle pouvait être remplacée occasionnellement par une BB 60000, la même qui fait les deux dessertes hebdomadaires pour la vallée de Thann.

Le train roulait le plus souvent le matin, entre 5h et 6h. A une époque plus lointaine, les Y 8000 et BB 63000, voire des BB 61000, étaient en charge de cette liaison.

Depuis l'arrêt de la centrale électrique, l'avenir de la ligne est menacé. C'était le site EDF qui maintenait en service cette portion de voie et les dessertes sont moins fréquentes. Cependant, il faudra plusieurs années avant que le site d'EDF ne soit complètement démantelé et, tant que les bassins de refroidissement ne sont pas vidés, les trains continueront à rouler et la ligne ne sera pas fermée !

C. Réflexions...

La région avait un temps retenu la ligne Bantzenheim-Neuf Brisach pour éviter la construction de la 3ème voie sur la ligne Bale-Strasbourg et ainsi lui offrir une ligne de détournement mais ce projet n'a jamais abouti.

Le principal coût de la réouverture de cette ligne n'est pas tant la réaffectation de la voie, ni les obstacles : (le tracé a été soigneusement conservé et aucun bâtiment n'empêche la réouverture) que celui des nombreux PN qu'il faudrait rénover et des nombreux ouvrages d'art routiers qu'il faudrait construire (plusieurs routes départementales coupent la ligne).

Après la réouverture de la ligne Mulhouse-Neuenburg aux trains voyageurs, le projet de réouverture de la ligne Colmar - Freiburg commence à se concrétiser (la commande de nouvelles rames transfrontalières passée à Alstom, en 2020, prend en compte l'exploitation de la ligne Colmar-Freiburg : 2 automotrices y sont réservées). D'autre part, la région Grand Est continue de rouvrir chaque année une ligne ferroviaire (cette année, c'est Vittel-Nancy).

L'avenir de la ligne Bantzenheim - Neuf-Brisach n'est donc pas définitivement arrêté et elle pourrait être à nouveau sur la table des négociations.

D. Suivons cette ligne d'environ 11,5 km



Gare de Bantzenheim, départ sud de notre tracé.



Dès la sortie de la gare, vers l'est, nous apercevons 3 lignes :

- celle de gauche, que nous allons suivre, vers Fessenheim,
- celle du milieu qui va vers Neuenburg (Bade-Wurtemberg),
- celles de droite qui desservent les complexes chimiques de Chalmépé.



À gauche vers Fessenheim (notez le panneau « *interdit aux trains voyageurs* »), à droite vers Neuenburg.



En quittant la gare nous suivrons la ligne en empruntant la D468 vers le nord. La ligne est sur notre droite (à l'est). Nous rencontrons le PN55 qui coupe la D108 vers Chalampé. Au fond, le complexe chimique de Chalampé et le Blauen (Forêt noire) en arrière-plan. A noter que Chalampé, connu depuis 1732, fut nommé « *Eichwald* » appartenant à Neuenburg, le Rhin à l'époque coulant à l'ouest de Chalampé. Chalampé avait même été rebaptisé Eichwald pendant la période 1940-1945.



De ce même PN, vue vers le N et Bantzenheim.



Avant Bantzenheim, le PN54 et, au loin, l'église.



Ce même PN54 vue depuis la voie



Entrée du centre de la commune de Bantzenheim (au PN 53, la D406 traverse la voie qui sera à partir de maintenant à l'W).



PN53 et, à quelques mètres, la traversée du PN52
(le PN 51 indiqué par le panneau est à 300m plus au N)



Accès depuis un quartier résidentiel, au PN52...



... que voilà !



Toujours du PN52, vues vers le nord.



Au loin, le PN51.



Vue du PN51 sur la route D4b allant de
Bantzenheim à Baldersheim à travers la forêt de la
Hardt.



Vue du PN51



Courbe à droite vers le nord (on note les pylones très haute tension 400 kV de la Centrale de Fessenheim)



PN50 sur un chemin agricole. Munchouse.



PN 49 sur la route D8 de Bantzenheim à



Vers le Nord, les 1^{ères} maisons et le château d'eau de Rumersheim le Haut



PN 47 dans les champs vers Rumersheim le Haut



PN45 qui rejoint un chemin agricole longeant la voie à la hauteur de Rumersheim le Haut.



du PN45, photo prise au téléobjectif, on note l'état de la voie.



Vue du PN44 sur la D47 de Rumersheim le Haut vers Munchouse



La ligne traverse le « canal des saumures » venant des anciennes MDPa au N de Rumersheim le Haut



PN43 de chemin agricole au N de Rumersheim le Haut



PN 42 à mi-parcours entre Rumersheim le Haut et Blodelsheim



À proximité du PN42, un bornage
cadastral de 1773 !



PN dans les champs



PN37 sur la D50 de Blodelsheim vers Roggenhouse



Un peu au Nord du PN37 en zone artisanale de
Blodelsheim, plusieurs aiguillages, probablement
l'ancienne continuité vers Neuf-Brisach, voire un
embranchement vers les MDP



Passage à niveau desservant la zone agricole de Blodelsheim



Sortie de la zone artisanale de Blodesheim vers Fessenheim



Sur la portion N de Blodelsheim, les PN prennent une autre numérotation. Ici, le PN101 traversant la D468 S-N.



Dans les champs on aperçoit le CNPE EDF de Fessenheim aujourd'hui à l'arrêt.



PN102 ne servant que pour un accès agricole



Traversée du Mulhbach



Courbe à gauche dans la forêt et arrivée à notre destination



PN103 et entrée du CNPE de Fessenheim. A noter qu'avec le PN 101, ce sont les seuls PN de la ligne équipés de barrières et de signaux sonores et lumineux.

Sources :

Photos et légendes : Marc WILLM.

Texte selon le travail de recherches d'Emile DECKER †, historien local, fait en 1995 et 2007 mais aussi d'informations d'articles de presse.

Autres sources de textes, cartes et photos :

- Jean-Marie et Jean-Louis † Schelcher de Balgau,
- Raymond Fricker Balgau,
- Claude Girardi, Kembs,
- Jürgen Ehret, Obermorschwiller,
- sites Internet.

En cas d'utilisation de ce travail, merci d'en préciser la source.

Marc WILLM et Patrick Decker mai 2021

III. Les associations présentant du matériel en statique

Voici le cinquième et dernier volet de la présentation des associations de trains touristiques français. Il traite des associations présentant des matériels en statique que cela soit sous forme d'un musée ou, plus simplement, dans une gare ou un atelier.

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

L'ACFCdN dispose d'un atelier et d'une voie métrique de 300 m pour présenter les matériels suivants.



030 T 36 Corpet



030T Orenstein & Koppel



Autorail De Dion Bouton OC1 1938



Autorail De Dion Bouton OC2 1946



Draisine Billard n°103



Draisine CFTA Pontrieux



Draisine Renault 3M027



Draisine Renault 3M036 1931



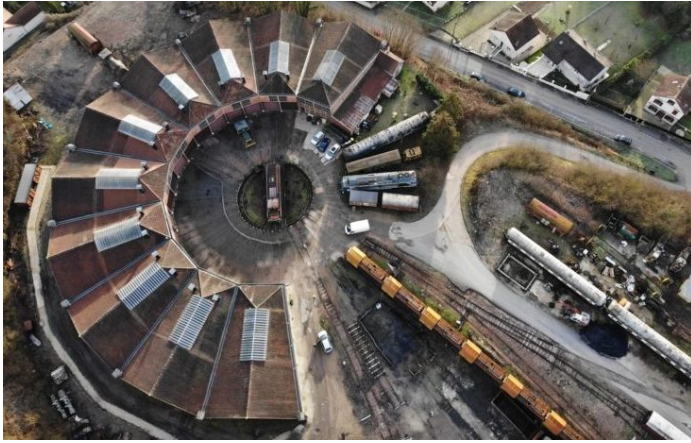
Draisine Renault 3M720 Aglae



Locotracteur Brimont-Latil TL 73-5D

B. L'AJECTA (Association des Jeunes pour l'Entretien et la Conservation des Trains d'Autrefois) Longueville

L'AJECTA dispose de l'ancienne rotonde de Longueville pour présenter, à côté d'un certain nombre de machines et voitures agréés RFN, tout un éventail de matériels dont beaucoup sont en état de marche



Rotonde rénovée de l'AJECTA en 2019



020 T 2 Cockerill Suzanne 1896



030 T 3032 Rimaucourt Batignolles 1887 MH



130 B 476 Est tender 13C231 1883 MH



040 4.853 Nord Cail 1866 MH



040 TA 137 ANF 1922 MH



141 TC 19 Fives-Lille 1922 MH



230 D 116 Nord Henschel 1911



Locotracteur T 104 type AE 104 Schneider 1928



Y 6571 De Dietrich 1954



BB 63855 Brissonneau/SACM MGO 1964



A1A A1A 68506 CAFL/CEM/SACM/Fives-Lille 1964



ABJ4 X 3601 MH



Grues Bondy GP4 n°1 et Bondy 3000



Voiture CIWL Pullman WPc 4038 Flèche d'Or 1927 MH



Voiture OCEM B9 5805 PLM MH



Rame historique de Saint-Germain 1860



Fourgon Allège postale PE 326 Ouest 1898 MH



Fourgon Orient Express n°1270 1929 MH



Fourgon Dqd n°26164 ANF 1913 MH

C. L'AMTP (Association du Musée des Transports de Pithiviers)

L'AMTP présente un musée de chemins de fer à voie étroite installé dans l'ancien atelier de réparation Des wagons du Tramway de Pithiviers à Toury



030 T Blanc-Misseron 1902



020 T Decauville 1919



131 T Alco-Cooke 1916



040 T Henschel 1916

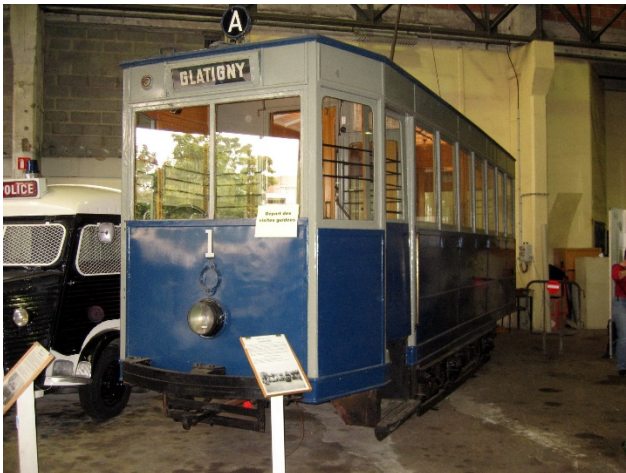
D. L'AMTUIR (Association du Musée des Transports Urbains Interurbains et Ruraux) - Chelles



Tramway air comprimé motrice Mékarski n°22 Nantes 1879



Loco vapeur n°3 Deux-Sèvres 1896



Tramway électrique motrice n°1 Versailles 1896



Tramway électrique motrice n°127 Nantes



Tramway électrique motrice n°551 Lille



Tramway électrique motrice n°386 Lyon



Tramway électrique motrice n°701 Lille



Tramway électrique motrice n°185 Strasbourg



Tramway électrique motrice n°47 Dijon 1937



Tramway électrique motrice n°114 Bordeaux 1935



Tramway électrique attelage ASL n°1630 Paris 1929



Tramway électrique motrice n°1311 La Haye 1971



Motrice Sprague-Thomson n°1079 Paris 1927

E. Cité du Train – Patrimoine SNCF - Mulhouse et Mohon (annexe)

Pour mémoire.

F. Le CMCF (Centre de la Mine et du Chemin de Fer) - Oignies

L'objectif du CMCF est la conservation du patrimoine ferroviaire de la région Nord à taille réelle.



BB 12068



BB 13044



BB 16506



CC 40109



A1AA1A 62094



CC 65506



Super Pacific 3.1280 (future 231 C 78)



Voiture Transatlantique n° 50.87.48378223 1931

IV. 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-Marc OBRÉ 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.

V. Sommaire du prochain numéro

Nous aborderons exceptionnellement dans 3 numéros rapprochés le cinquantenaire de notre association. Un premier numéro sera consacré à l'historique du RAMCAS, un deuxième aux réalisations de nos membres et un troisième à notre exposition du jubilé d'octobre 2021.