

Cercle Ferroviaire Corse



Bulletin n° 1
Novembre 2013

▲ Les abondantes chutes de neige de l'hiver dernier ont permis à Marius d'Oriano de saisir de belles images, dont celle-ci dans la sympathique gare d'Ucciani, à moins de 400 m d'altitude, le mardi 26 février.

Éditorial

Il y a un peu plus d'un an, nous étions une poignée à créer le Cercle Ferroviaire Corse afin d'engager une démarche de préservation du patrimoine ferroviaire en Corse. Si nous n'avons pas donné beaucoup de nouvelles à nos membres, il n'en reste pas moins que nous avons engagé plusieurs démarches. Ce premier bulletin va permettre de combler le manque d'information qui a pu être ressenti.

Avant de faire le point sur l'avancement des travaux, il convient d'expliquer les difficultés auxquelles nous sommes confrontés.

Elles sont de deux ordres : culturel et politique.

Culturel parce que la Corse est une région à forte identité et qu'il est parfois difficile d'associer les termes "patrimoine" et "industriel". Culturel toujours et surtout parce que les personnels des CFC constituent une véritable famille, dont les liens très forts ont permis au réseau de surmonter les vicissitudes auxquelles il a dû faire face, et qu'il est primordial pour nous de ne pas apparaître comme intrusifs. Pourtant, à force d'explications, notre action commence à être comprise des élus et du public et vue avec bienveillance sur le terrain.

Politique parce que nos interlocuteurs sont des élus et des membres de la fonction publique territoriale. Le chemin de fer en Corse appartient à la Collectivité Territoriale de Corse et il est géré par une SEM dont les principaux actionnaires sont des collectivités locales. L'entité en charge des transports est l'Office des Transports de la Corse. Il n'aura échappé à personne que l'actualité des transports en Corse a été particulièrement chargée pour 2012 et 2013. Si le maritime est, de loin, le plus gros dos-

sier, le chemin de fer est également une forte préoccupation tant pour le budget que pour le social avec la négociation de la convention collective des cheminots.

Malgré cela, nous avons pu rencontrer la plupart des personnes qui comptent pour notre action. Nous avons été particulièrement bien accueillis par le président de la SEM des CFC, Michel Stefani et le directeur général Jean-Baptiste Bartoli. Nous avons eu le plaisir de voir que nos objectifs concordent avec ceux de la direction des chemins de fer.

Nous avons également rencontré M. Antoine Foata, responsable du matériel ferroviaire à la Direction des transports de la CTC, auprès duquel nous avons eu une écoute très attentive. Mme Cynthia Cavalli, chef du service, également très impliquée dans cette démarche, n'a pu se joindre à notre réunion. A noter que c'est M. Foata qui, lors d'une précédente rencontre informelle, nous avait incités à nous fédérer au sein d'une association afin que la CTC puisse avoir un interlocuteur accompagnant la démarche de préservation. Et c'est sur ses instances que nous avons remis une première liste de matériels et infrastructures à préserver.

En outre, notre président ainsi que des membres du Cercle ont noué de nombreux contacts auprès des cheminots de terrain.

Parce que nous pensons que le train en Corse ne doit plus être considéré comme un élément folklorique mais comme étant partie intégrante du patrimoine industriel et culturel de l'Île de Beauté, il nous appartient désormais d'apparaître comme un des acteurs sérieux de la préservation de ce patrimoine et non pas comme de doux rêveurs et autres "joueurs au petit train."

Le Bureau ■



Au fil des rails... et des jours

• **Lundi 5 novembre 2012**, circulation ponctuelle d'un convoi formé par les AMG-801/802 et 821/822 en unité multiple, surpris à Vivario par Marius d'Oriano.

→ **photo 1**

• **Samedi 2 février 2013**, arrivée du 12^e et dernier AMG, n° 823/ 824.

• **Dimanche 24 et lundi 25 février**, durant l'épisode neigeux, le Soulé X-97054 a fait office de chasse-neige.

• **Mardi 19 mars 2013**, un éboulement sur la voie à la hauteur de la piscine de Venaco a entraîné le déraillement de l'AMG-809/810, qui a été fortement endommagé.

Heureusement, passagers et personnels des CFC sont sortis indemnes de cet accident. Les réparations nécessitent l'envoi de l'autorail à l'usine de Bagnères-de-Bigorre dans la première semaine de novembre. → **photo 2**

• **Mardi 26 mars**, déplacement de la nacelle pour la visite des tunnels dans la région de Corte ;

• **Mardi 16 avril**, transfert de rails de Ponte-Leccia à Barchetta pour le remisage des matériels anciens stationnés en gare de Bastia.

• **Jeudi 13 juin**, premier essai de gabarit d'un AMG dans la tranchée d'Île-Rousse, qui a été élargie en avril. Le service commercial des AMG sur la ligne de Balagne a débuté le lundi 17 juin, avec la rame 815/816. → **photo 3**

• **Jeudi 3 octobre**, le locotracteur 406 a remorqué le VTM 850-01, moteur avarié, de Bocognano à Casamozza.

• **Vendredi 4 octobre**, déchargement de rails dans le secteur Tat-tone-Savaggio en vue de la réfection de la voie.

Sont prévus, sous toutes réserves, avant la fin de l'année :

- les essais des AMG en UM pour la circulation commerciale,
- le transfert à Barchetta du matériel ancien entreposé à Bastia,
- l'arrivée du locotracteur 408.

Et une belle image...

...réalisée le dimanche 23 juin 2013, mais qui se reproduit chaque jour : au terme de la première semaine de service régulier des AMG sur la ligne de la Balagne, l'AMG-805/806 pour Bastia à gauche et l'AMG-813/814 pour Calvi à droite viennent de quitter Ponte-Leccia au même instant et roulent en parallèle sur la "fausse double voie", jusqu'au point où les deux lignes se séparent (peu après le passage à niveau de la RN 197 et juste derrière le photographe). → **photo 4**

♦ Toutes photos de cette page : Marius d'Oriano



L'ABH, entré dans la légende

Seuls les non-cheminots disent "a Michelin" ! En Corse comme ailleurs, le chemin de fer adore les acronymes : les AMG font l'actualité mais, avant eux, les ABH ont écrit 60 années d'histoire. Premier volet d'un hommage qui promet d'en compter beaucoup d'autres.

Pourquoi ABH ?

Si Louis Renault s'est tout d'abord intéressé à l'automobile, il a rapidement étendu sa production vers les engins agricoles, le matériel pour l'armée et même l'aéronautique.

La toute première automobile était dénommée A puis vinrent la B, la C et ainsi de suite. Les lettres étaient attribuées de façon purement chronologique. Lors du développement de l'entreprise, ce système perdura pour l'attribution d'une référence à chaque ouverture de dossier dans les bureaux d'études. Une évolution dans un type était caractérisée par un indice numérique. Toutes les études n'ont pas forcément abouti à la production d'un modèle, prototype ou série. Ainsi, avant l'ABH il y avait les ABF et ABG, châssis de gros porteurs routiers. Par contre, pas de production d'ABI ni d'ABK. Les ABJ ont été la série d'autorails la plus réussie, avec une production qui s'est étendue de 1935 à 1956 pour 239 exemplaires appartenant à neuf sous-types. L'ABL fut un prototype d'automotrice triple de forte puissance, suivi par le châssis ABM, équipant de grosses voitures luxueuses.

À la nationalisation, la numérotation a changé, sous la forme d'un R suivi d'un nombre de trois puis quatre chiffres. Les engins ferroviaires étaient numérotés dans les séries 500 puis 5000. Le quatrième chiffre caractérisait le sous-type. Ainsi, les autorails unifiés 300 ch série X-3800 de la SNCF n'ont pas été étudiés par Renault mais étaient produits sous le type 503 devenu 5031, 5032... en fonction du type de moteur.

Renault a produit 49 ABH en huit séries différentes de 1935 à 1950 :

ABH 1 Provence : 6 exemplaires, 1935 et 36

ABH 2 Indochine : 6 exemplaires, 1936 et 37
+ 2 exemplaires, 1945 et 46

ABH 3 Dakar-Niger : 4 exemplaires, 1939 et 40

ABH 4 Dakar-Niger : 5 exemplaires, 1939 et 40

ABH 5 Provence : 6 exemplaires, 1942 à 45

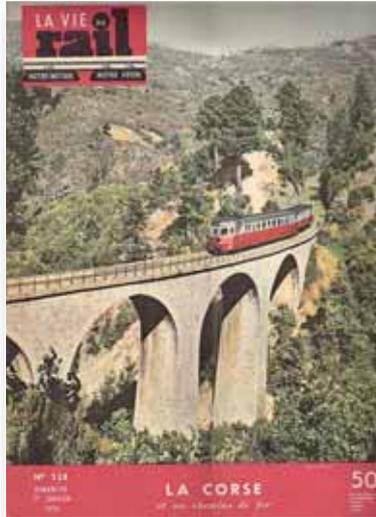
ABH 6 Côte-du-Nord : 3 exemplaires, 1948

ABH 7 Indochine : 8 exemplaires, 1948

ABH 8 Corse : 8 exemplaires, 1949 et 50

À cette liste, on doit ajouter deux "déclinaisons" directes :

- les fourgons automoteurs 5020 et 5021 pour le Cameroun et l'Indochine (5 exemplaires, 1948 et 1950), que l'on peut définir comme des ABH dotés d'un ensemble moteur à chaque extrémité
- et les autorails articulés triples 5110 pour l'Algérie (8 exemplaires, 1957), constitués de deux ABH encadrant une remorque... mais plus difficilement reconnaissables par le non-initié, avec leurs extrémités parallélépipédiques.



▲ Le 1^{er} janvier 1956, *La Vie du Rail* faisait le nouvel an avec une couverture montrant un ABH Ajaccio - Bastia arrivant en bas du grand S de Vivario.

Petit glossaire des ABH

Nos bons vieux ABH Renault font partie intégrante non seulement du paysage ferroviaire corse mais aussi des paysages de l'Île de Beauté. En témoignent les nombreuses cartes postales dont ils sont le principal sujet. Pourtant, malgré leur apparente similitude d'octuplés, ils ont réussi à forger leurs différences au fil parfois tumultueux de leurs années d'excellents et loyaux services.

Dans les premières années de leur exploitation, les mécaniciens effectuaient l'intégralité du parcours Bastia - Ajaccio et retour et chacun d'entre eux était toujours affecté au même engin. De sorte que, au bout de quelque temps, chacun considérait sa machine comme un temple dont il s'instituait le

farouche gardien, veillant scrupuleusement à entretenir leur mécanique et à leur donner le plus bel aspect extérieur. Cet elixir d'amour explique en partie le secret de la longévité de ces machines.

Notre ami Paul Telli, neveu du mécanicien Michel Sodini, nous a livré les noms des premiers mécaniciens et a recensé quelques-unes des particularités propres à certains ABH.

201 - mécanicien Orsini. La cabine côté Bastia de la 208 lui a été greffée après le retrait de cette dernière du service.

202 - mécanicien Spaccesi. Cet autorail était le dernier à porter encore les couleurs d'origine rouge-rubis et gris-perle, jusqu'en 1973.

203 - mécanicien Guglielmi. Après avoir "capoté" vers Ucciani, le toit de cet autorail a toujours porté des marques de cabossage.

204 - mécanicien Bombardi. Essuie-glace côté Ajaccio tordu.

205 - mécanicien Fontana. Autorail victime d'un éboulement dans un tunnel entre Tattone et Vivario.

206 - mécanicien Tamagna. Autorail accidenté lors de l'éboulement de Tavera. Au cours du relevage, le tracteur Brissonneau 401 qui venait de Bastia pour son remorquage est tombé en panne de freins. Prenant de la vitesse, il a heurté et démoli l'avant de la 206. Ce "suraccident" n'empêchera pas la 206 d'être modernisée à deux reprises pour devenir, en 2010, **le seul autorail de France ayant connu 60 ans de service actif** (dernières circulations Calvi - Île-Rousse pendant l'été 2010).

207 - mécanicien Pievre.

208 - mécanicien Bastiani. Pare-soleil peint en bleu côté Bastia et Ajaccio. Souvent en panne, cet autorail fut le premier ABH retiré du service en 1966 suite à un accident.

Nous reviendrons dans nos prochains bulletins sur certains faits marquants relatifs aux ABH.

Les premiers voyages des ABH

► Le dimanche 8 janvier 1950, le *Journal de la Corse* faisait état du premier voyage d'essai d'un ABH entre Bastia - Ajaccio, accompli l'avant-veille... alors que l'autorail, débarqué à Bastia le samedi 10 décembre 1949, n'avait même pas quatre semaines de présence en Corse à son actif.

Si l'on ajoute :

- que la huitième et dernière unité de la série est arrivée en Corse dès le 10 février 1950,

- que tous les autorails ont été réceptionnés entre le 25 janvier et le 17 mars,

- et que le service régulier a débuté le 13 mars (avec l'autorail n° 205),

et si l'on compare ce calendrier à celui des débuts des AMG-800, on conviendra que l'impératif très contemporain des "flux tendus" peine à s'appliquer aux matériels ferroviaires du XXI^e siècle...

► Le 8 février 1950, le même *Journal de la Corse* revenait sur les essais des ABH, pour rendre compte d'un parcours Bastia - Ajaccio en 3h20, arrêts déduits.

L'échéance de la mise en service « dans le courant du mois prochain » allait effectivement être respectée... mais il devait être plus difficile d'assurer quotidiennement un « horaire voyageurs d'environ 3h30 »...

Enfin, dans cet article, on doit apprécier

l'évocation du « bar américain » (!) aménagé dans les ABH n°s 205 à 208.

►► En janvier 1950, c'est en langage d'automobiliste que le journaliste a titré sur « la 300 CV Renault ». Un tiers de siècle plus tard, en octobre 1983, sur la voie portuaire d'Ajaccio, c'est le plus fortuitement du monde qu'ont été réunies dans un même cadre Renault 5, 6, 16 et... 202. Dans la "photo de famille", le cargo "Rhône" de la Méridionale, lui, faisait figure d'intrus : il n'a pas été construit à Billancourt, mais à Lübeck (Allemagne).

Photo Pascal Bejui.

Les nouveaux autorails sur les lignes Corse:

La 300 C.V.-Renault a, pour la première fois, couvert le trajet Bastia-Ajaccio et retour

Nous avons annoncé, récemment l'arrivée d'autorails modernes en Corse. Deux de ces voitures sont déjà dans l'île, et trois autres arrivent aujourd'hui ou demain à Bastia.

Vendredi, l'un des nouveaux autorails a couvert, pour la première fois, le trajet Bastia-Ajaccio et retour. Les techniciens de la Compagnie des Chemins de Fer de la Corse nous confiaient, après l'arrivée à Ajaccio, leur satisfaction.

Ces autorails, entièrement commandés par électro-volts, sont semblables à ceux actuellement en service sur le Continent : cabine spacieuse (48 places assises, 32 debout), aération parfaite, ventilateurs, chauffage central. Le moteur Diésel (300 CV) permettra de joindre Ajaccio à Bastia en trois heures et demie, et il est vraisemblable que, dès l'été prochain, tous les services de voyageurs du réseau ferré Corse seront assurés par autorails. L'entrée en service est prévue pour le début février.

Le dispositif de sécurité permet de voyager sans aucune crainte : la voiture lancée à 40 kmh et chargée à six tonnes s'arrête sur soixante mètres. Il est à noter, que son poids est de 28 tonnes :

Autres caractéristiques de ces autorails : les rampes de 20 p. cent seront gravies en prise directe, et celles de 30 p. cent en troisième

Leurs dimensions : longueur 22 m. ; largeur 2 m. 60 ; hauteur du plafond voyageurs 3 m. 20.

Nous avons noté la présence au cours de ce premier voyage de MM. Molinelli, Inspecteur Principal du Mouvement, Chalandre, Ingénieur de la Traction, Moreau, Chef du service de la voie, Casabianca et Silvani, Inspecteurs.

Il est réconfortant de constater les efforts fournis par les cheminots qui, sans tam-tam ni publicité, apportent une grande contribution au développement du tourisme insulaire. Le « Journal de la Corse » est heureux de les en féliciter.

Au Casino

en matinée et soirée
FANTASIA
BACCARA
RICAIN

ANNONCES

au Sa'ario. S'a
du journal.

aux beaux appar-
pièces, 6 rue Ca-
e étage). S'adres

aux journaux. S'a

L'un des nouveaux autorails joint Bastia à Ajaccio en 3 h. 20

Nous avons annoncé en son temps l'essai des nouveaux autorails sur la ligne ferrée centrale. Avant-hier, un essai de vitesse a été effectué sur Bastia-Ajaccio.

Ces deux localités ont été jointes en 3 h. 20', soit à la vitesse horaire de 47 kmh (arrêts non compris). Il est donc probable que l'horaire voyageurs sera d'environ 3 h. 30.

Indiquons que trois nouveaux autorails — dont l'un avec bar américain et buffet — sont arrivés dimanche à Bastia, ce qui porte à cinq le nombre de voitures « à pied d'œuvre. Trois nouvelles arriveront avant la fin du mois et entreront vraisemblablement en service dans le courant du mois prochain.



Fonds-photos

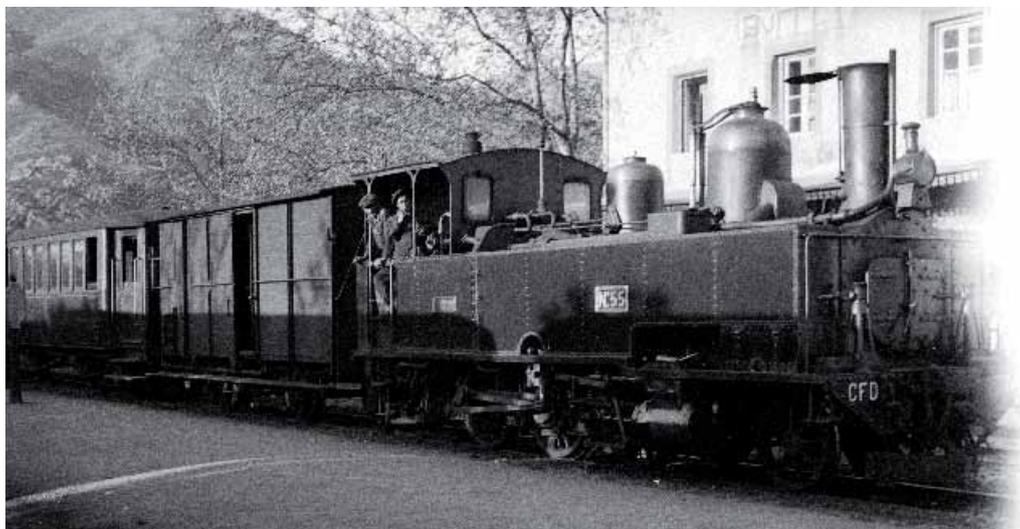
Après notre premier appel, vous avez déjà été nombreux à nous confier des photos d'archives inédites, comme le document ci-contre.

Rappelons que cette démarche visant à constituer un fonds-photos s'effectue en toute transparence : le Cercle Ferroviaire Corse ne sera que le dépositaire des fichiers informatiques de vos documents, dont les originaux vous seront restitués sans délai après reproduction. Bien évidemment, vous resterez les seuls ayants-droit des documents que vous nous aurez confiés.

Et, même si vous ne détenez aucune photo ancienne, vous pouvez aussi nous aider, par exemple en identifiant les personnages qui apparaissent sur les clichés.

Assemblée générale

Notre prochaine assemblée générale devrait avoir lieu en décembre ou courant janvier 2014. À cette occasion, un point complet sera fait sur nos démarches. La date, l'ordre du jour et l'appel à cotisations 2014 seront adressés prochainement aux membres du Cercle.



▲ La locomotive 130 n° 55 (Fives-Lille 1891), vue à Ponte-Leccia pendant un hiver des années d'entre-deux-guerres. Entre la locomotive et la voiture "à couloir", le fourgon nous pose problème, puisqu'il ne présente l'aspect d'aucun des deux types Dfv et DDfv, caractéristiques de l'"époque CFD", et paraît plus long qu'un wagon couvert Kifv. S'agirait-il d'une reconstruction d'un Dfv avec une menuiserie simplifiée ?

Document prénom et nom ????

in memoriam : Paul Silvani

Lors de notre assemblée générale constitutive du 23 décembre 2012, nous avons convié M. Paul Silvani. Fils et neveu de cheminot, il connaissait parfaitement l'histoire du réseau des Chemins de Fer de la Corse, son impact sur les populations des villes et villages qu'il traversait, son rôle économique et, surtout, les innombrables anecdotes qui s'y rattachaient. Ce jour-là, sa mémoire infailible et ses incomparables talents de conteur nous avaient charmés. Très touché par notre initiative, il avait accepté d'être membre et président d'honneur du Cercle Ferroviaire Corse.

Aussi est-ce avec une grande tristesse que nous apprîmes son décès, brutalement survenu le 6 mars suivant à l'âge de 84 ans. Journaliste, écrivain et historien aux multiples publications, avec Paul Silvani disparaît un ami et un défenseur des Chemins de Fer de la Corse, dont la passion est tout entière résumée dans le titre de l'ouvrage qu'il lui a consacré (1).

Dans notre prochain bulletin, nous reviendrons sur une des anecdotes qu'il nous avait livrées.

(1) : *Train de Corse, train rebelle*, éditions Albiana, 2006

→ BULLETIN D'ADHÉSION

Oui, je souhaite adhérer au Cercle Ferroviaire Corse, en qualité de :

membre actif :25 €

membre bienfaiteur : ≥ 50 €

Je joins mon règlement par chèque bancaire ou postal sur une banque française, à l'adresse de :

**Cercle
Ferroviaire
Corse**

**14 Parc Cuneo-d'Ornano
20000 Ajaccio**

M. M^{me} M^{lle} _____

▲ N° d'appartement, ou de boîte à lettres - étage, ou escalier, etc...

▲ Nom de l'immeuble, ou de la résidence, ou du lotissement, etc...

▲ N° et voie - bien préciser : rue, ou avenue, ou place, etc...

▲ Autre mention : boîte postale, ou lieu-dit, etc...

▲ Code postal ▲ Commune

Téléphone :

E-mail : _____ @ _____

Date et signature : _____

(obligatoires)