

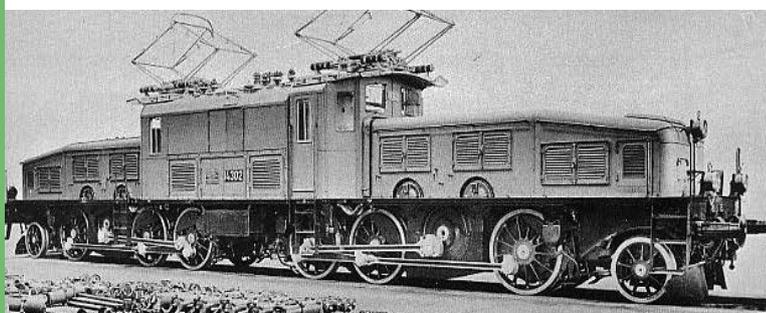
# RAILS ROMANDS

N°6 - FÉVRIER 2016



## SOMMAIRE

- **ÉDITORIAL** 2  
Que dire ?
- **HUMOUR** 3  
On peut rire
- **TECHNIQUES** 6  
Les crocodiles
- **COMPAGNIE PRIVÉE** 22  
Jungfraubahnen 3ème partie (ligne JB)  
TransN CMN
- **HISTOIRE** 34  
Le régional Porrentruy – Bonfol (Cj)
- **JEUX** 45  
Solutions de Janiver et divers jeux



## QUE DIRE ?



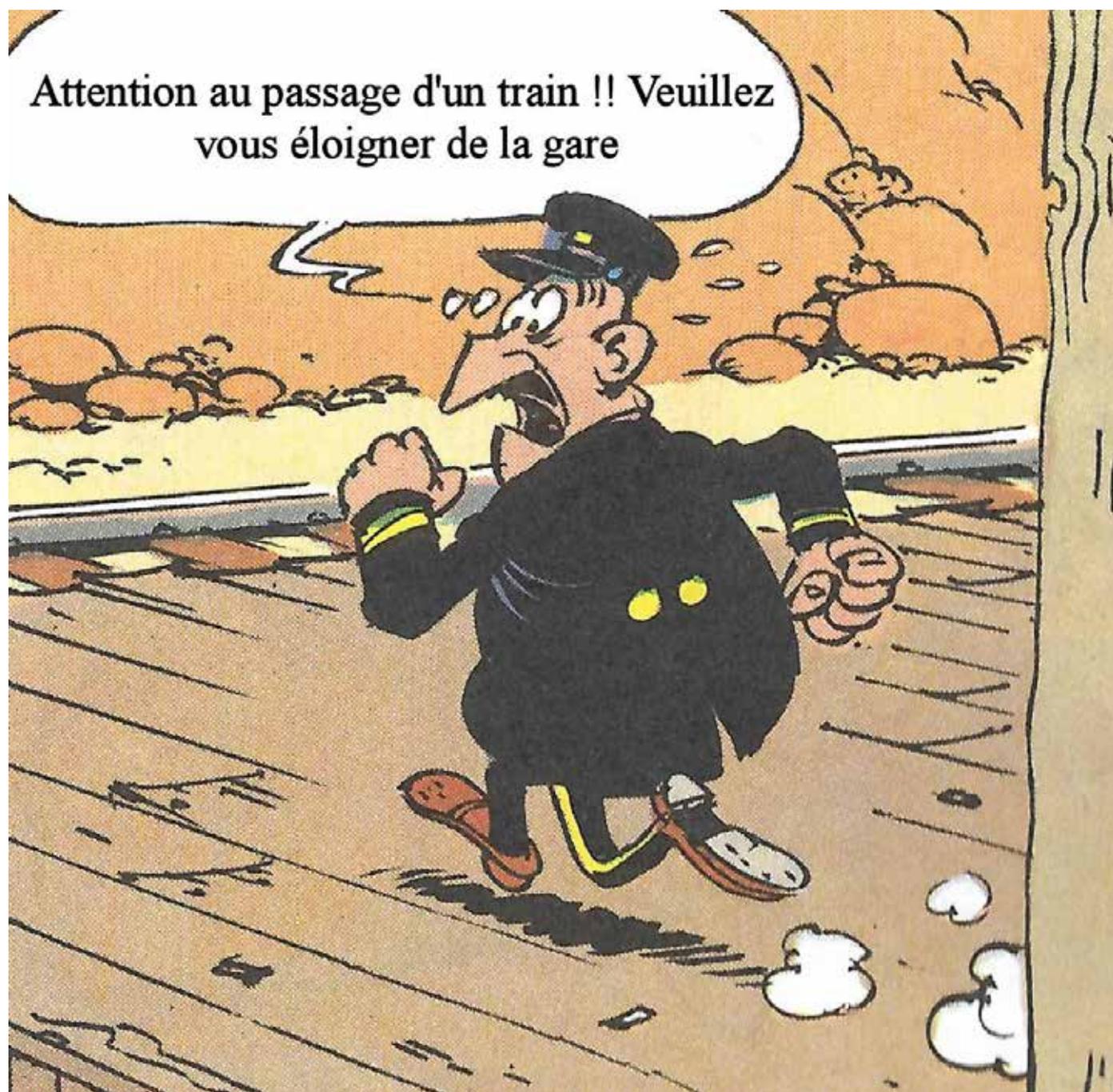
Une petite nouveauté ce mois : Un Pin Up ! J'espère qu'elle vous plairas ! Je devrais vous trouver son numéro de natel. Cette photo date des années 60 pour la promotion de l'introduction du service régulier de transports de voitures sur le BLS. Aujourd'hui le BLS démontre qu'il peut assurer ce même service au Gothard ! Cette revue sera publiée après la votation sur le 2ème tube routier. Ce n'est pas mon but de faire un édito politique mais réfléchissons à l'impact sur la santé de la vision de Mme Leuthard et ses envies de tunnels routiers, suppression de liaisons ferroviaires régionales etc...

Restons vigilant(e)s face à des décisions qui feront augmenter nos émissions de CO2 et, ainsi, nous faire payer des taxes au quotidien...



# ON PEUT RIRE

À la SNCF parfois les annonces par haut-parleur sont étonnantes :



## ON PEUT RIRE



### Mieux vaut obéir !

Les anciens agents gardent parfois des traditions étonnantes ! À la gare de Alle on envoyais par « télégramme » toutes les annonces des CFF concernant les restrictions de trafics etc... Le système de messagerie interne des chemins de fer était un avant-goût des e-mails que nous connaissons. Les adresses de tous les destinataires figuraient dans l'énoncé. Les agents de la gare Cj de Alle devaient imprimer l'ensemble du message pour le faire parvenir à Vendlincourt et à Bonfol. Un jour les CFF annoncèrent que les wagons de munitions étaient interdits à destinations de l'Iran ! 10 pages pour chacune des deux gares pour aviser de

ceci... Je doute que les CFF ou une autre entreprise de l'Europe de l'Ouest aie eut un jour un wagon de munition pour ce pays.

Les chutes de neige semblent être une bonne occasion pour les CFF de se moquer des usagers des petites stations. Avec l'introduction de l'horaire 2013 il n'y a que 2 trains stoppant en gare de Vauderens le matin (06h21 et 07h31) et deux le soir (17h21 et 18h21). Malgré ceci des agents de Railclean viennent déblayer les quais aux env. des 10h00 et 08h15 les samedis et dimanches matin.... Quant à la commune d'Ursy elle ne semble pas du tout concernée par le déblaiement de la neige de la station de bus desservie toutes les heures par 2 bus.

## ON PEUT RIRE

La palme de la compétence pourrait être remise à la gendarmerie genevoise. Le 12.09.2001, des passants donnèrent l'alerte pour la présence d'un sac de sport très usagé dans l'espace des consignes à bagages de la gare de Genève Cornavin, non loin du poste de douane pour les liaisons avec la France. Il aura fallu env. 45 minutes.... Pour qu'une équipe de gendarmes sécurise le secteur et encore 30 minutes avant l'arrivée d'un robot pour provoquer la destruction de l'objet...

Le tout sans en aviser les CFF et malgré la présence de 4 trains chargés en gare dont 2 convois formés de voitures 2 étages du service IC Genève – Zürich – St-Gallen. Imaginez le pire alors que personne, aux CFF, ne savait qu'il aura, peut-être, interdire l'accès de la gare et l'arrivée de trains sur un engin potentiellement explosifs....

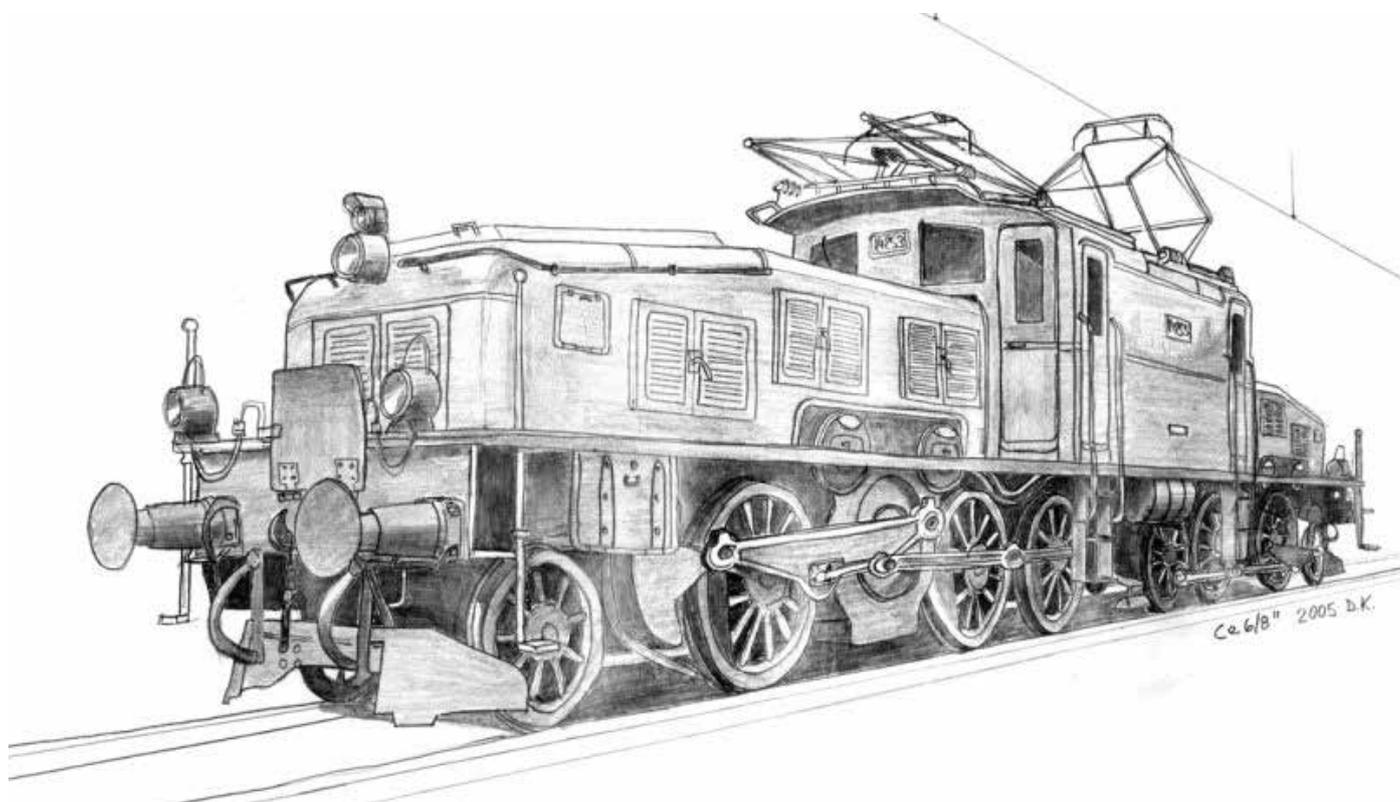
Le service des sapeurs-pompiers CFF dispose de véhicules routiers en appui du TES. Lors d'une intervention ne nécessitant que 2 agents et une voiture, une contractuelle a collé une amende à ce véhicule. Malgré les gyrophares bleus allumés et les feux de détresse CELUI-CI avait le tort d'être stationné sur une

place réservée aux véhicules CFF. Lors d'un appel au service concerné de la commune, le dialogue fut digne d'«Ubu Roi».

L'agente municipale menaçait de dénoncer le véhicule pour usage illégal des feux bleus et refusait de croire que le marquage SBB Feuerwerk était pas similaire à : Service du Feu CFF. Pour cette contractuelle, ce véhicule appartenait à une entreprise de services privée et donc en infraction... Il aura fallu une intervention du service de traduction d'un service officiel pour lever le doute... Dès lors sachez que SBB – CFF – FFS sont synonymes !



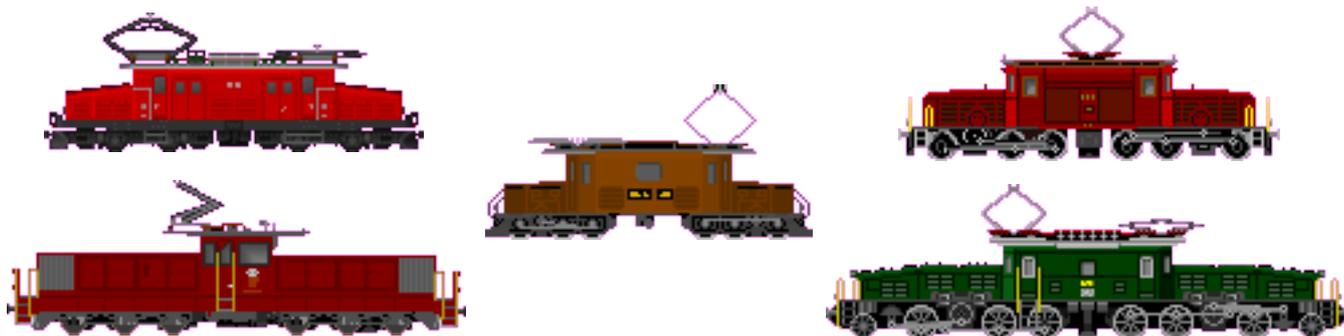
# LES CROCODILES



Be 6/8 – Ce 6/8 II et III pour certains, dont je faisais partie il y a longtemps, c'est caïman la même chose... Mais c'est là que notre ami Alig a tort... Ce sont des machines différentes tant dans leurs puissances que leurs capacités techniques. Nous allons donc découvrir ce bestiaire ferroviaire en passant par les cousines tant pour la voie normale que pour la voie métrique.

Actuellement le parc de SBB Historic se compose des machines suivantes :

**Be 6/8 III 13302 - Ce 6/8 II 14253 - Ce 6/8 III 14305**



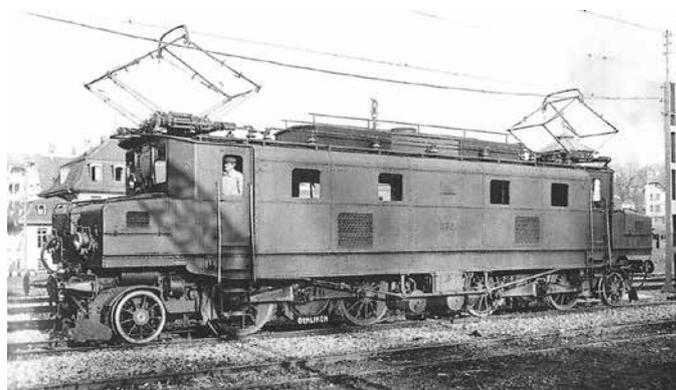
# LES CROCODILES

On trouve les cousines sur d'autres lignes. Nous en parlerons dans un article au mois de mars. L'évolution du transit de marchandises Nord <==> Sud par l'axe du Gothard motiva les CFF a acquérir une nouvelle série de locomotives puissantes et capables de circuler sur les nombreuses courbes de cette ligne.

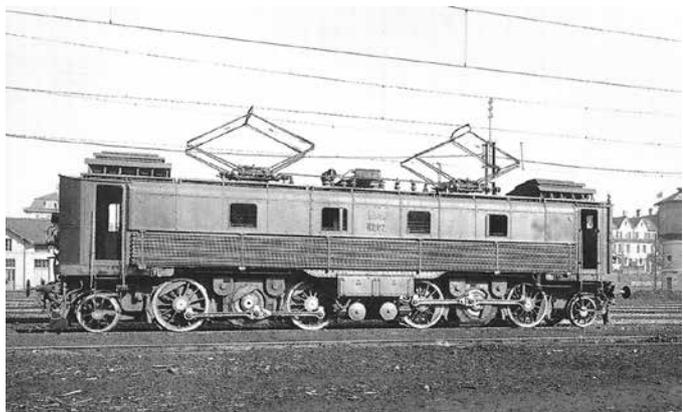
L'industrie suisse proposa 4 prototypes (illustrations en-dessous) :



**La Be 3/5 12201 (SLM / MFO) en 1919  
et ferrillée en novembre 1973**



**La Be 4/6 12301 (SLM / MFO) en 1919  
et ferrillée en août 1963**



**La Be 4/6 12302 (SLM / BBC) en 1919  
et ferrillée en juin 1965**



**La Ce 6/8 I 14201 (SLM / BBC) en 1919  
et retirée du service en mai 1982 et  
remisée au VHS**

# LES CROCODILES

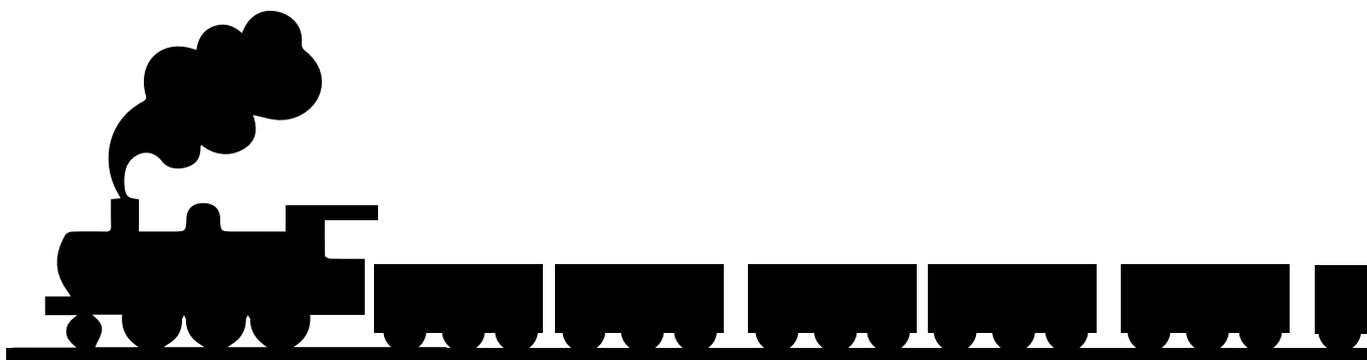


**Le 6/8 I en gare de Romont en 1975**



**La Ce 6/8 I 14201 « Grand-mère » est maintenant au Musée suisse des Transports à Luzern. Celle-ci aligne 1750 Kw pour un poids de 118 tonnes (poids adhérence 98,7 t.). Sa vitesse était limitée à 65 Km/h.**

La décision finale fut prise et en 1920 la 1<sup>ère</sup> génération de crocodiles était livrée. Le système choisit utilisait des bielles comme les locs à vapeur pour transmettre l'effort des moteurs aux essieux moteurs. Les deux capots moteurs étaient articulés pour s'inscrire dans les nombreuses courbes de la ligne du Gothard, pour laquelle ces machines étaient particulièrement destinées.



## LES CROCODILES

**Ce 6/8II - N° 14251-14283 (33 machines livrées)**

- Disposition des essieux: (1'C)(C'1)
- Ecartement: 1 435 mm
- Longueur hors tampons: 19 460 mm
- Empattement total: 16 500 mm
- Empattement du bogie: 6 700 mm
- Diamètre des roues motrices: 1 350 mm
- Diamètre des roues porteuses: 950 mm
- Rapport d'engrenage (transmission): 1:4,03
- Poids en service: 128,0 t
- Poids adhérent: 103,9 t
- Nombre de moteur de traction: 4
- Puissance unihoraire à la jante: 2240 PS à 36 km/h (3640 PS à 45 km/h)
- Effort de traction unihoraire à la jante: 16 800 kg (21 840 kg à 45 km/h)
- Vitesse maximale en service: 65 km/h
- Constructeurs: SLM (méc.) MFO (élec.)
- Année de construction: 14251-260=1920 / 261-273=1921 / 274-283=1922

Entre 1942 et 1947 ces machines subirent des transformations pour voir leur puissance passer à 2700 Kw en lieu et place des 1660 d'origine. Le poids passa à 126 t. Et une nouvelle vitesse de 75 Km/h. Ré-immatriculée Be 6/8 II 13251 – 59, 61, 63 – 65. La 14270 fut érigée en monument à Erstfeld mais remise sur les rails le 15 janvier 2013.

**Ce 6/8 II neuve devant l'usine**



# LES CROCODILES



## LES CROCODILES

En 1925 une nouvelle série de machines fut commandée.

### **Ce 6/8III - N° 14301-14318 (18 machines)**

- Disposition des essieux: (1'C)(C'1)
- Ecartement: 1 435 mm
- Longueur hors tampons: 20 060 mm
- Empattement total: 17 000 mm
- Empattement du bogie: 6 650 mm
- Diamètre des roues motrices: 1 350 mm
- Diamètre des roues porteuses: 950 mm
- Rapport d'engrenage (transmission): 1:4,03
- Poids en service: 131 t
- Poids adhérent: 108 t
- Nombre de moteur de traction: 4
- Puissance unihoraire à la jante: 2460 PS à 35 km/h
- Effort de traction unihoraire à la jante: 19 000 kg
- Vitesse maximale en service: 65 km/h
- Année de construction: 1925-1926

Dès 1953 cette série subit des modifications pour porter leur vitesse à 75 Km/h devenant ainsi des Be 6/8 III ré-immatriculées 13301 – 13318.



**Ce 6/8 14305 en 1956**



# LES CROCODILES



**Le Be 6/8 II 13255 en 1982**



**Parade de Be 6/8 II**



**Deux double traction de crocodiles**

## LES CROCODILES

État des lieux des crocodiles :

Ce 6/8<sup>II</sup> – Be 6/8<sup>II</sup> la prima serie di Coccodrilli

Numero	Consegna	Trasformazione	Nuovo numero	Accantonamento
14251 (12251)	1919	1943	13251	1974
14252 (12252)	1919	1942	13252	1968
14253 (12253)	1919	1947	13253	1976
14254	1919	1944	13254	1982
14255 (12255)	1919	1946	13255	1978
14256	1919	1943	13256	1980
14257	1919	1947	13257	1978
14258	1919	1944	13258	1975
14259	1919	1944	13259	1974
14260	1919	1949*	14284	1965
14261	1920	1944	13261	1968
14262	1920	1949*	14285	1968
14263	1920	1945	13263	1973
14264	1920	1944	13264	1973
14265	1920	1942	13265	1974
14266	1920			1968
14267	1920	1971	Manovra	1983
14268	1920			1967
14269	1920	1969	Manovra	1981
14270	1920			1969
14271	1920			1966
14272	1920			1971
14273	1920			1966
14274	1921	1965	Manovra	1980
14275	1921	1965	Manovra	1980
14276	1921	1965	Manovra	1986
14277	1921	1966	Manovra	1968
14278	1921	1967	Manovra	1983
14279	1921	1965	Manovra	1971
14280	1921	1966	Manovra	1980
14281	1921	1966	Manovra	1981
14282	1921	1966	Manovra	1982
14283	1921	1967	Manovra	1978

\* Solo rinumerazione

Le sopravvissute:

Ce 6/8<sup>II</sup> 14253 – Parco storico FFS  
 Be 6/8<sup>II</sup> 13254 – Esposta al Museo di Lucerna  
 Ce 6/8<sup>II</sup> 14270 – Monumento a Erstfeld  
 Ce 6/8<sup>II</sup> 14276 – Club San Gottardo a Mendrisio

Be 6/8<sup>II</sup> 13257 – Zugforderungsstelle a Florisdorf Vienna (Austria)  
 Ce 6/8<sup>II</sup> 14267 – Esposta al Museo di Speyer (Germania)  
 Ce 6/8<sup>II</sup> 14282 – Esposta al Museo di Sinsheim (Germania)

## LES CROCODILES

Ce 6/8<sup>m</sup> – Be 6/8<sup>m</sup> la seconda generazione di Coccodrilli

Numero	Consegna	Trasformazione	Nuovo numero	Accantonamento
14301	1925	1956	13301	1976
14302	1925	1956	13302	1976
14303	1925	1956	13303	1977
14304	1925	1956	13304	1974
14305	1925	1956	13305	1979
14306	1925	1956	13306	1968
14307	1925	1956	13307	1973
14308	1925	1956	13308	1972
14309	1925	1956	13309	1967
14310	1926	1956	13310	1973
14311	1926	1956	13311	1968
14312	1926	1956	13312	1970
14313	1926	1956	13313	1972
14314	1926	1956	13314	1970
14315	1926	1956	13315	1968
14316	1926	1956	13316	1971
14317	1926	1956	13317	1973
14318	1926	1956	13318	1967

Le sopravvissute:

Be 6/8<sup>m</sup> 13302 – Parco storico FFS  
Ce 6/8<sup>m</sup> 14305 – Parco storico FFS

### Préservées

#### Musée des transports de Lucerne (Suisse)

Construction : 1919 - Type et numéro: Ce 6/8 II-14254 - Transformation: 1944 -

Nouveau N° : Be 6/8 II-13254

Mise hors service: 1982

#### Stationnée à Attnang-Puchheim (Autriche)

Construction: 1919 - Type et numéro: Ce 6/8 II-14257 - Transformation: 1947 -

Nouveau N° : Be 6/8 II-13257

Mise hors service: 1978

# LES CROCODILES

## Dépôt d'Erstfeld (Suisse)

Construction: 1919 - Type et numéro: Ce 6/8 II-14253 - Transformation: 1947 -  
Nouveau N° : Be 6/8 II-13253 - Depuis 1974 locomotive historique au dépôt Erstfeld.  
Couleur brune et ancien numéro.

## Musée des techniques de Spire (Allemagne)

Construction: 1920 - Type et numéro: Ce 6/8 II-14267 - Transformation: 1971  
manœuvre - Nouveau N° : Ce 6/8 II-14267 - Mise hors service: 1983

## Monument au dépôt d'Erstfeld (Suisse)

Construction: 1920 - Type et numéro: Ce 6/8 II-14270 - Mise hors service: 1969

## Club vapeur San Gotthardo Mendrisio (Suisse)

Construction: 1921 - Type et numéro: Ce 6/8 II-14276 - Transformation: 1965  
Mise hors service: 1986

## Musée technique de Sinsheim (Allemagne)

Construction : 1921 - Type et numéro : Ce 6/8 II-14282 - Transformation : 1966 -  
Nouveau N° : Ce 6/8 II-14282 - Mise hors service : 1982

## Association 13302 Rapperswil (Suisse)

Construction : 1925 - Type et numéro : Ce 6/8 III-14302 - Transformation : 1956 -  
Nouveau N° : Ce \* 6/8 III-13302 - Mise hors service: 1976

## Locomotive historique CFF dépôt de Bâle (Suisse)

Construction : 1925 - Type et numéro : Ce 6/8 III-14305 - Transformation : 1956 -  
Nouveau N° : Ce 6/8 III-13305

# LES CROCODILES



**Double traction sur la rampe sud BLS**



# LES CROCODILES



**Explosion du transformateur**



**Une fin peu glorieuse...**

# LES CROCODILES



# LES CROCODILES

## Charge maximal des crocodiles

Ces véhicules étant classés comme patrimoine historique les charges admissibles sont limités aux 6/10 de celles d'exploitation afin de ménager les véhicules. Les charges maximales des attelages sont également réduite aux 6/10.

Si ce véhicule est en traction multiple dans un train, aucune charge ne doit être comptée pour lui. Lors de traction multiple entre véhicules historiques les charges sont admises conformément aux normes de ceux-ci.

### Be 6/8 II 13302 :

Rampe	Charge en t.		Rampe	Charge en t.
0	1200		22	390
2	1110		26	350
4	1050		28	320
6	990		30	300
8	900		32	280
10	810		34	260
12	690		36	230
14	600		38	200
16	530		40	180
18	470		45	160
20	430		50	130

# LES CROCODILES

**Ce 6/8 II 14253:**

Rampe	Charge en t.		Rampe	Charge en t.
0	1200		22	390
2	1110		26	320
4	1050		28	300
6	990		30	280
8	900		32	260
10	810		34	230
12	690		36	210
14	600		38	200
16	530		40	180
18	470		45	160
20	430		50	130

**Ce 6/8 III 14305 :**

Rampe	Charge en t.		Rampe	Charge en t.
0	1200		22	350
2	1110		26	320
4	1050		28	300
6	990		30	280
8	900		32	250
10	810		34	230
12	690		36	210
14	600		38	200
16	530		40	180
18	470		45	160
20	430		50	130

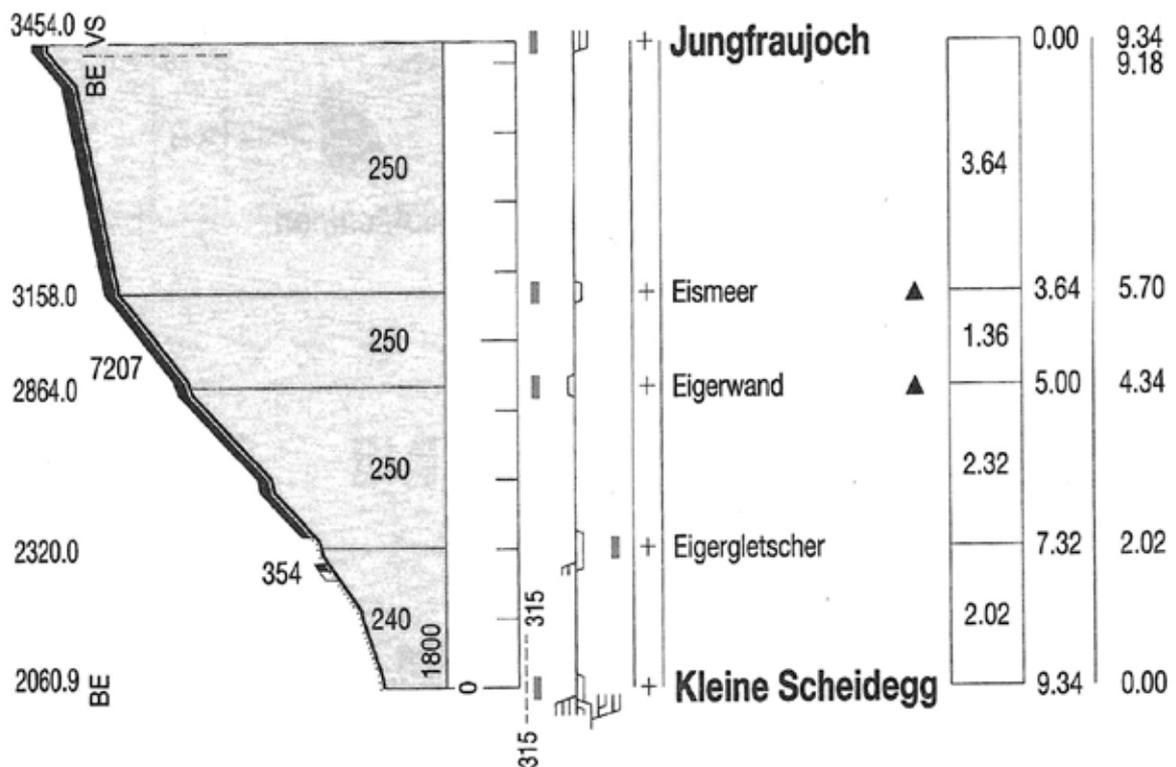
**TECHNIQUES** RAILS ROMANDS

# LES CROCODILES



**Double traction Ce 6/8 et Ae 6/8**

# LE JUNGFRAUBAHN (JB)



## LE JUNGFRAUBAHN (JB)

Le premier coup de pioche de la construction de cette ligne a eut lieu le 27 juillet 1896. Interrompu durant l'hiver la ligne entre Kleine-Scheidegg et Eigergletscher fut inaugurée le 20 septembre 1898. Deux rames de types Rowan avaient été commandées aux firmes SLM / MFO.



### Début des travaux du Grand tunnel

Le tunnel de 7122 m. de longueur fut percé durant l'hiver pour rester à l'abri des intempéries. Le gel servi de congélateur naturelle pour les vivres et assurer les explosifs devenant instables avec la chaleur.

9 années et pas mal de péripéties, après le 1 coup de pioche on n'était qu'au Km 5,8 sur les 12,2 planifiés.

Toutefois le 15 novembre 1908 une violente explosion ébranla une partie du massif. Celle-ci fut entendue jusqu'à

Bludenz ainsi que dans les cantons de Thurgovie, St-Gallen, Schaffhouse mais pas en Suisse centrale. On pense que le son s'est répercuté sur la couche d'atmosphère pour redescendre. 30 tonnes de dynamites réparties dans 150 caisses venaient d'exploser en une seule fois. Avec la température ambiante la dynamite gela, suite à un rehaussement brusque de la température la nitroglycérine suinte et un simple choc déclenche l'explosion.

Le 21 février 1912 la dernière charge explose et la ligne est enfin ouverte. La différence des axes par rapport au nivellement est de 3 cm en largeur et 15 à 16 cm en hauteur. Le rail sera de type vignoble en coupe de 10,5 m pour un poids de 20,6 kg/m courant. La crémaillère est de 34 kg/m de type Strub avec des rampes maximales de 250 0/00.

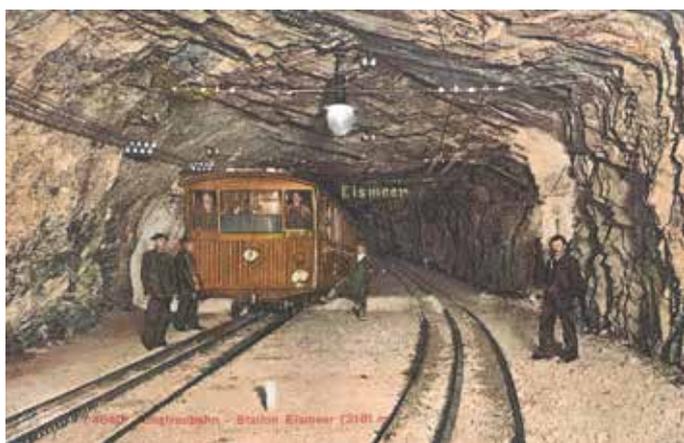
Le courant alternatif triphasé faisait son apparition et il fut choisit pour la ligne. Ce courant peut être produit et envoyé à la ligne de contact dans les pentes.

## LE JUNGFRAUBAHN (JB)

L'exploitation voyageurs se fit en plusieurs étapes :

la 1ère section Kleine-Scheidegg – Eigergletscher avec deux rames qui effectuent 5 à 8 aller-retour en haute saison (juin – juillet – août) ou en moyenne saison (septembre – octobre) en correspondance avec les trains de la WAB. 22 931 personnes furent transportées.

La 2ème section reliant la fenêtre de Rothstock fut desservie dès le 2 août 1899. Une plate-forme aménagée avec des escaliers taillés dans le rocher attira un grand nombre de touristes.



La 3ème section fut ouverte le 25 juillet 1905 en reliant Eismeer (2865 m.). La Haute montagne devenait accessible pour tout à chacun. Un buffet fut installé avec un magasin de souvenirs.

Le 1 août 1912 le 1er train arrivait au terminus sur territoire valaisan.

Le 21 avril 1927 la galerie du Sphinx (231,6 m) fut ouverte permettant l'accès aux champs de skis.

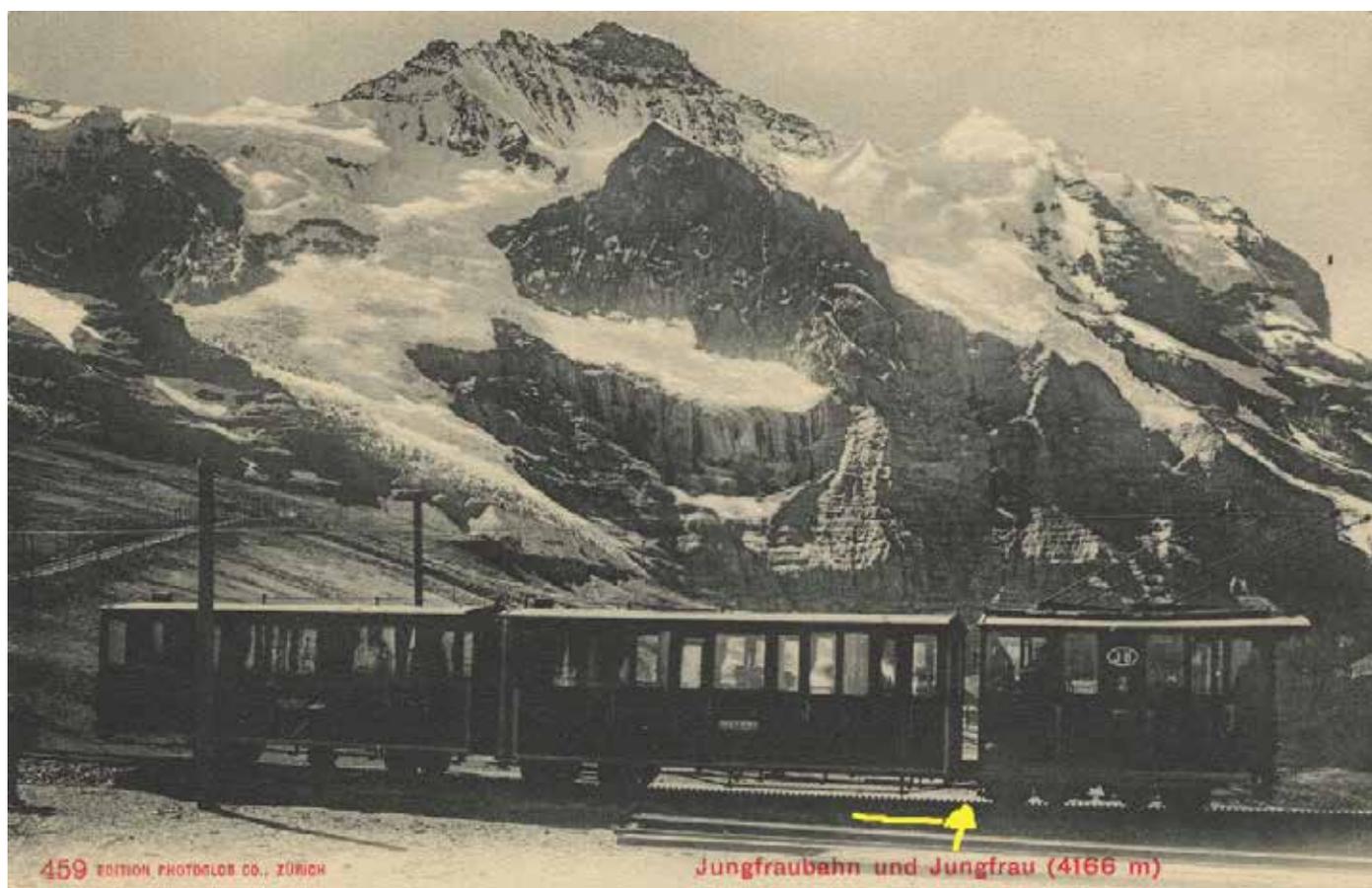
Le 11 janvier 1957 de très fortes bourrasques de vents et à 11h45 deux compositions Rowan furent couchées en gare de Kleine-Scheidegg. Plus de peur que de mal et aucun blessé ne fut déploré.



Si les ouvertures des divers tronçons nécessitaient l'achat de matériel roulant de manière régulière. A l'ouverture la compagnie possédait deux rames de type « Rowan ». La première voiture prends appui sur le petit tracteur et ne dispose pas de bogie du côté de celui-ci.

## LE JUNGFRAUBAHN (JB)

Ceci permettant d'éviter que le véhicule moteur ne se cabre en cas de freinage d'urgence. Ces locomotives disposaient de deux moteurs de 120 ch. chacun. La vitesse maximale est de 9 Km/h. En pente le conducteur coupe la communication entre la ligne secondaire et les moteurs. Les moteurs sont donc excités en courant continu et la vitesse peut être réglée, toutefois le courant de récupération est renvoyé à la ligne de contact.



Composition Rowan. La Flèche jaune indique le système d'extrémité de voiture dépourvue de bogie et prenant appui sur un longeron de la locomotive.

# LE JUNGFRAUBAHN (JB)

Le matériel roulant se compose, en l'état actuel, des véhicules suivants :

He 2/2 2 et 3	1912	280 KW
He 2/2 10 et 11	1915	280 KW
BDhe 2/4 201 et 202	1955	440 KW
BDhe 2/4 203 et 204	1960	440 KW
BDhe 2/4 205 à 208	1961 à 1964	440 KW
BDeh 2/4 209 et 210	1964	440 KW
BDeh 4/8 211 à 214	1992 / 1993	440 KW
BDeh 4/8 215 à 218	2002	804 KW
B2 13 et 14 -1912	Bt 25 à 32 - 1955 à 1964	Bt 33 et 34 - 1964



**Petit rassemblement de matériel  
roulant à Eigergletscher**

# LE JUNGFRAUBAHN (JB)

La compagnie possède divers wagons y compris citerne pour ravitailler les installations de la gare terminus. Un chasse-neige est également dans le parc. Ci-dessous ancienne étrave chasse-neige.



**Fraiseuse moderne**



**Wagon citerne**

**COMPAGNIE PRIVÉE** RAILS ROMANDS

# LE JUNGFRAUBAHN (JB)



**Compo Rowan**



**BDeh 2/4 et Bt 206**

**COMPAGNIE PRIVÉE** RAILS ROMANDS

# LE JUNGFRAUBAHN (JB)



**Composi-tion historique Rowan**

# TRANSN CMN

## Trans’N (La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel)

La ligne de La Chaux-de-Fonds aux Ponts-de-Martel est une des lignes ferroviaires qui composent les Transports Publics Neuchâtelois (TransN). Cette ligne est à voie métrique (largeur d’un mètre).

### Historique

#### Chronologie

- 26.07.1889 : mise en service du Ponts–Sagne–Chaux-de-Fonds (PSC) ;
- 01.01.1947 : fusion avec le Régional des Brenets (RdB), naissance des Chemins de fer des Montagnes neuchâteloises (CMN) ;
- 13.05.1950 : mise en service de l’électrification ;
- 01.01.1999 : fusion avec le Régional du Val-de-Travers (RVT) et les Transports du Val-de-Ruz (VR), naissance des Transports régionaux neuchâtelois (TRN) ;
- 01.01.2012 : fusion avec les Transports publics du littoral neuchâtelois (TN), naissance des Transports Publics Neuchâtelois (TransN).

# TRANSN CMN

## Matériel roulant

### Automotrices :

- BDe 4/4 2 et 4 (Reggiane / TIBB / SAAS), 1950
- BDe 4/4 1 transformée en ASt 21 en 1998
- BDe 4/4 6 à 8 (ACMV / ABB), 1991 (6+7), 1996 (8)

### Voitures-pilotes :

- ASt 21 (ex-BDe 4/4 1), transformation 1998
- Bt 11 (Reggiane), 1950



**BDe 4/4 6 "La Chaux-de-Fonds" & ASt 21 à La Chaux-de-Fonds**



**BDe 4/4 4 (véhicule de service de la ligne La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel)**

# TRANSN CMN

## Trans’N (Le Locle – Les Brenets)

La ligne du Locle aux Brenets est une des lignes ferroviaires qui composent les Transports Publics Neuchâtelois (TransN). Elle porte un nom : le Régional.

### Historique

#### Chronologie

- 01.09.1890 : mise en service du Régional des Brenets (RdB) ;
- 01.01.1947 : fusion avec le Ponts–Sagne–Chaux-de-Fonds (PSC), naissance des Chemins de fer des Montagnes neuchâteloises (CMN) ;
- 01.07.1950 : mise en service de l’électrification ;
- 01.01.1999 : fusion avec le Régional du Val-de-Travers (RVT) et les Transports du Val-de-Ruz (VR), naissance des Transports régionaux neuchâtelois (TRN) ;
- 01.01.2012 : fusion avec les Transports publics du littoral neuchâtelois (TN), naissance des Transports Publics Neuchâtelois (TransN) ;
- 29.08 2015 : la ligne a fêté ses 125 ans d’existence; un événement célébré en présence des autorités cantonales et communales.

## TRANSN CMN

### Matériel roulant

#### Automotrice :

- BDe 4/4 3 et 5 (Reggiane / TIBB / SAAS), 1950

#### Voiture-pilote :

- Bt 12 (Reggiane), 1950

### Association pour le Développement du Régional

Elle a été fondée le 10 septembre 2013. Elle réunit des utilisateurs, des membres du Conseil Général, des membres du Conseil Communal des Brenets, des mécaniciens pilotes du train, des mécaniciens chargés de l'entretien du train, des retraités employés de la ligne, un journaliste ferroviaire, etc.



Cabine de conduite BDe 4/4 no 5

## LE RÉGIONAL PORRENTRUY – BONFOL (CJ)

Ancienne compagnie privée fusionnée avec les Chemins de fer du Jura et reprises sous la désignation de Secteur IV pour ceux-ci. Cette ancienne ligne internationale est devenue une courte liaison locale dont la rentabilité cause des inquiétudes. Mais les communes tiennent à cette ligne et se battent pour la maintenir face aux assauts de Cars Postaux SA. Pour les Cj cette ligne est son accès à la voie normale et CFF Cargo devrait laisser les dessertes et transports de wagons complets sur la ligne Delémont – Porrentruy. Les Cj souhaitaient rejoindre Delémont avec ses convois à voie métrique par une voie nouvelle ou un 3ème rail intégré dans l'infrastructure CFF depuis Glovelier mais il semble que ce soient les trains marchandises qui leurs ouvriront les portes de la Capitale cantonale.

En septembre 1872 les trains reliaient Montbéliard à Porrentruy par Audincourt – Morvillars. Cinq ans plus tard la ligne Delémont – Porrentruy – Delle était ouverte ainsi que la « directe » Belfort – Morvillars via Meroux. Dans les régions d'Ajoie de Miécourt – Bonfol – Damvant – Fahy les moyens de transports étaient très modestes voir inexistants. L'industrie horlogère en développement demandais

des moyens de transports plus efficaces tant pour ses ouvriers que pour ses fournitures et les expéditions. Plusieurs projets de lignes à voie métrique virent le jour mais nous nous intéresseront qu'à la ligne du Régional Porrentruy – Bonfol.

La ligne fut mise en service le 14 juillet 1901. Le 21 août 1900 le Conseil d'administration de la compagnie du RPB avait d'ors et déjà signé un accord d'exploitation de la ligne par le Jura – Simplon avec laquelle elle partageait la gare de Porrentruy. En octobre 1901 les rumeurs de construction d'une ligne St-Louis – Sepois – Dannemarie encouragèrent le RPB à entreprendre une réflexion sur le prolongement de sa ligne en direction de la Vallée de la Largue en reliant Bonfol – Pfetterhouse et Dannemarie. L'Empire allemand accorda une subvention de 164'000 marks pour le tronçon Dannemarie -Pfetterhouse et accepta le tronçon trans-frontalier en direction de Bonfol.

La section sur territoire allemand (à cette époque l'Alsace et la Lorraine étaient propriétés du Reich allemand) fut inaugurée le 29 septembre 1910. le tronçon trans-frontalier le fut le 27 octobre.

## LE RÉGIONAL PORRENTROY – BONFOL (CJ)

Durant des années cette ligne a souffert de l'arrogance des CFF qui privilégiait le transit des wagons par Basel en lieu et place de Bonfol. Même les livraisons de charbon pour la compagnie transitaient par les lignes CFF afin que ceux-ci encaissent un maximum de redevance au kilomètre. Elle a également souffert des deux guerres. Les reprises des liaisons furent fêtées.

Ce n'est pas l'apanage de cet article de vous présenter les détails mais je retiendrais deux anecdotes :

Un wagon type K2 (plat à deux essieux) fut pris en Alsace lors des transports de lait entre Porrentruy et Mulhouse. Ce véhicule, propriété de la compagnie du Régional Saignelégiez – Glovelier, revins au barcaïl le 24 mars 1919 dans un état assez avancé de délabrement. Via la légation suisse à Berlin, la compagnie propriétaire demanda le versement d'une location aux autorités du Reich allemand. Ceux-ci s'aquitèrent de celle-ci jusqu'en mai 1917, Ensuite ce wagon disparut à nouveau mais la compagnie de l'Alsace – Lorraine qui reprenait les lignes des territoires redevenus français paya les frais de remise état...

Autre temps, autre époque, pour une guerre de gentleman.

Lors de la reprise du trafic le 14 juillet 1919 le personnel de la compagnie RPB fila fêter cette remise en service à Pfetterhouse (Pérouse en français) laissant les membres de la direction, des autorités et du conseil d'administration en plan à Dannemarie !

La suppression du trafic ferroviaire dans la Vallée de la Largue entre Pfetterhouse et Dannemarie sonna le glas de cette liaison internationale. Le 30 octobre 1965 le dernier autorail quitta la Vallée de la Largue. Le ministère des transports, qui souhaitait fermer cette ligne, échangeât celle-ci contre l'autorisation de fermer la liaison Divonne – Crassier – Nyon condamnée par la Suisse au profit de l'autoroute Genève – Lausanne.

Le 4 janvier 1970 le dernier train marchandise (tracté par la BB 63 212) quitta cette ligne en emportant du mobilier et du matériel administratif.

## LE RÉGIONAL PORRENTRUY – BONFOL (CJ)

Les voies furent démontées et seuls demeurent les bâtiments. Coté Suisse on a conservé une section qui devint « voie industrielle ». Celle-ci desservait la fabrique de poteries industrielles de Bonfol puis une scierie raccordée à celle-ci. Lors de la fermeture de ses deux industries le Cj conservèrent les voies pour garer leurs wagons Fcs, immatriculés durant une période Xs, destinés aux transports internes de ballasts pour les travaux des voies CJ tant sur le réseau métrique que sur la ligne de l'ex- RPB. Ces wagons étaient chargés sur des trucks modifiés par les ateliers de Tramelan pour décharger le ballast sur les sections en travaux.

Cette ligne a connus des périodes intéressantes dans son Histoire... Les CFF semblent avoir oublié les services rendus par cette ligne locale.

Durant quelques périodes horaires entre 1995 et 2000 une rame navette Cj (BDe 4/4101 ou 102 et la Bt 921) assurèrent un train hors-cadence à destination de Boncourt pour les déplacements des élèves du CO du district de l'Ajoie. Les CFF ne disposaient pas d'une rame navette et la gare de Boncourt n'était pas desservie à cette heure. Il n'y avait donc pas possibi-

lité d'assurer ce train avec une composition tractée par une Re 420 qui assurait des marches « cargo » entre Delémont et Porrentruy. La Re 420 se rendait à Bonfol, desservie, avec deux voitures et repartait avec une partie du tonnage marchandise de la ligne. La rampe de 25 0/00 au départ de Vendlincourt en direction d'Alle limitait fortement la charge maximale de la BDe 4/4 à sa Bt + 80 tonnes ( un SNPS de grumes par exemple). Ce train prenait souvent en charge les Xs de ballast pour Glovelier à destination des chantiers de la voie étroite. Ces wagons deux essieux ont une charge maximale de 25 tonnes. Les Cj ont souvent loué des Xas CFF pour accélérer ces transports. Encore une époque de gentlemen où les CFF crochaient ces tonnages en queue du train qui repartait vers Delémont et les découplait gratuitement à Glovelier...

En 1998, lors de travaux entre Glovelier et Porrentruy deux navettes RBDe 4/4 560 et voiture-pilotes furent entretenues au dépôt de Bonfol durant deux semaines.

## LE RÉGIONAL PORRENTROY - BONFOL (CJ)

Déjà le 7 février 1943 les locomotives à vapeur du RPB rendirent de grands services. Une partie de la voûte du tunnel de la Croix entre St-Ursanne et Courgenay s'est effondrée, coupant ainsi l'Ajoie du reste de la Suisse. Les réparations prirent fin le 14 juillet 1943. L'alimentation électrique coupée également les machines du RPB assurèrent la traction des transports voyageurs en Courgenay – Boncourt et Bonfol. Les 11 et 12 février les CFF acheminèrent deux E 3/3 sur des remorques routières par la route du Col des Rangiers. Le 20 février une ligne électrique de remplacement fut établie par le col des Rangiers. Mais restait le problème du ravitaillement et du transport des marchandises. Les camions étaient trop chers pour assurer l'ensemble des prestations. Les autorités militaires allemandes d'occupation, les instances civiles et la Deutsch Reich Bahn acceptèrent que le trafic de ravitaillement passe par le point frontière de Bonfol pour rejoindre Basel par le chemin le plus court.

2478 wagons pour un tonnage de 25'000 tonnes transitèrent par la petite compagnie. Un aller – retour en camion par le col coûtait Frs 80.- Les CFF réalisèrent des importantes économies mais les

coûts de personnel et les frais des tractions ne furent qu'à peine couverts par les recettes.. La compagnie avait rendu service à La Confédération mais peu de reconnaissance...

Seuls le Canton actuel du Jura et les communes riveraines se battent encore aujourd'hui pour le maintien de cette voie ferrée.

Le 7 mai 1952 on inaugura la traction électrique avec deux petites locomotives similaires à des tracteurs de manœuvre.

Les Cj acquirent, en 1967, une automotrice en provenance du Martigny – Orsières ABDe 4/4 2 qui assura le service dès le 24 novembre 1967 comme BDe 4/4 111.

En 1968 une rame formée d'une automotrice BDe 4/4 101 et voiture-pilote Bt 121 vint moderniser le parc. Le 18 mai 1981 une 2ème automotrice similaire arriva en Ajoie. L'ancienne automotrice 111 devient le De 4/4 111 compatible avec la commande multiple des autres véhicules.

# LE RÉGIONAL PORRENTROY - BONFOL (CJ)

Ces véhicules assurent les prestations marchandises et voyageurs jusqu'à l'arrivée d'une RBDe 4/4 Colibri CFF puis d'une RBDe 566 I ex-RM / BLS.

La compagnie fit l'acquisition de Ee 3/3 de la Poste pour les prestations marchandises et de manœuvre des wagons de déchets toxiques liés à l'assainissement de la décharge de produits chimiques de Bonfol. Pour l'avenir il semble que CFF Cargo donnent la manœuvre et la formation des trains Cargo entre Delémont et Delle aux Cj. Ceci permettrait de maintenir des emplois et d'assurer cette ligne. La mise en conformité selon la Lhan (loi sur l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite) devrait générer des frais et des travaux importants pour les 3 gares de la lignes.

Nous reviendront sur plus de détails dans un numéro hors-série consacré aux Chemins de fer du Jura.



**Les BDe 4/4 101 et 102 en gare de Bonfol (celle du dessus) et en gare d'Alle (celle d'en dessous) :  
la RBDe 94 85 7 566 222 et Bt 50 85 80 35 922 acquises d'occasion auprès du BLS après le retrait du service de cette génération de véhicules**

# LE RÉGIONAL PORRENTRUY - BONFOL (CJ)



**Prototype Colibri RBDe 560 141 et  
Bt 55 85 29-34 941 acquise d'occasion  
auprès des CFF en gare de Bonfol.**



**Re 420 CFF et De 4/4 111  
en gare de Bonfol.**



**Bt 121 compatible avec les deux  
automotrices BDe 4/4 101 / 102  
et le De 4/4 111**

# LE RÉGIONAL PORRENTROY - BONFOL (CJ)



**Trudi. Xm 1/2 pour les travaux d'entretiens de la Ligne de contact.**

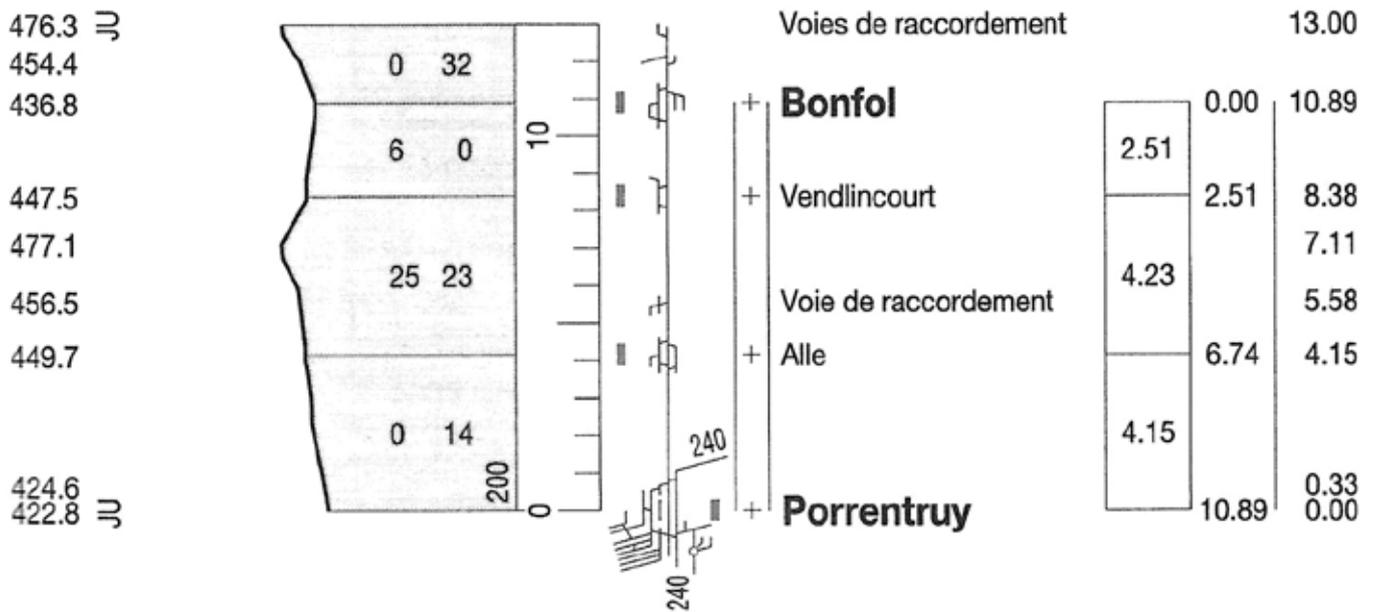


**BDe 4/4 + Bt en gare de Boncourt**



**Xs de ballast chargé en gare de Bonfol pour les chantiers de la voie étroite. Le truck a été modifié pour ce travail spécifique**

# LE RÉGIONAL PORRENTRUY - BONFOL (CJ)



**Profil en long de la ligne**

De 4/4 111 non loin de Renens (VD) avec les Xs Cj de ballast dans le cadre de l'Open Access pour les trains marchandises. Les wagons sont acheminés à Roches (VD) pour les carrières.

**Be 4/4 111  
Ce 2/2 et  
tracteur diesel  
dans les années  
60 à Bonfol**



# LE RÉGIONAL PORRENTROY - BONFOL (CJ)

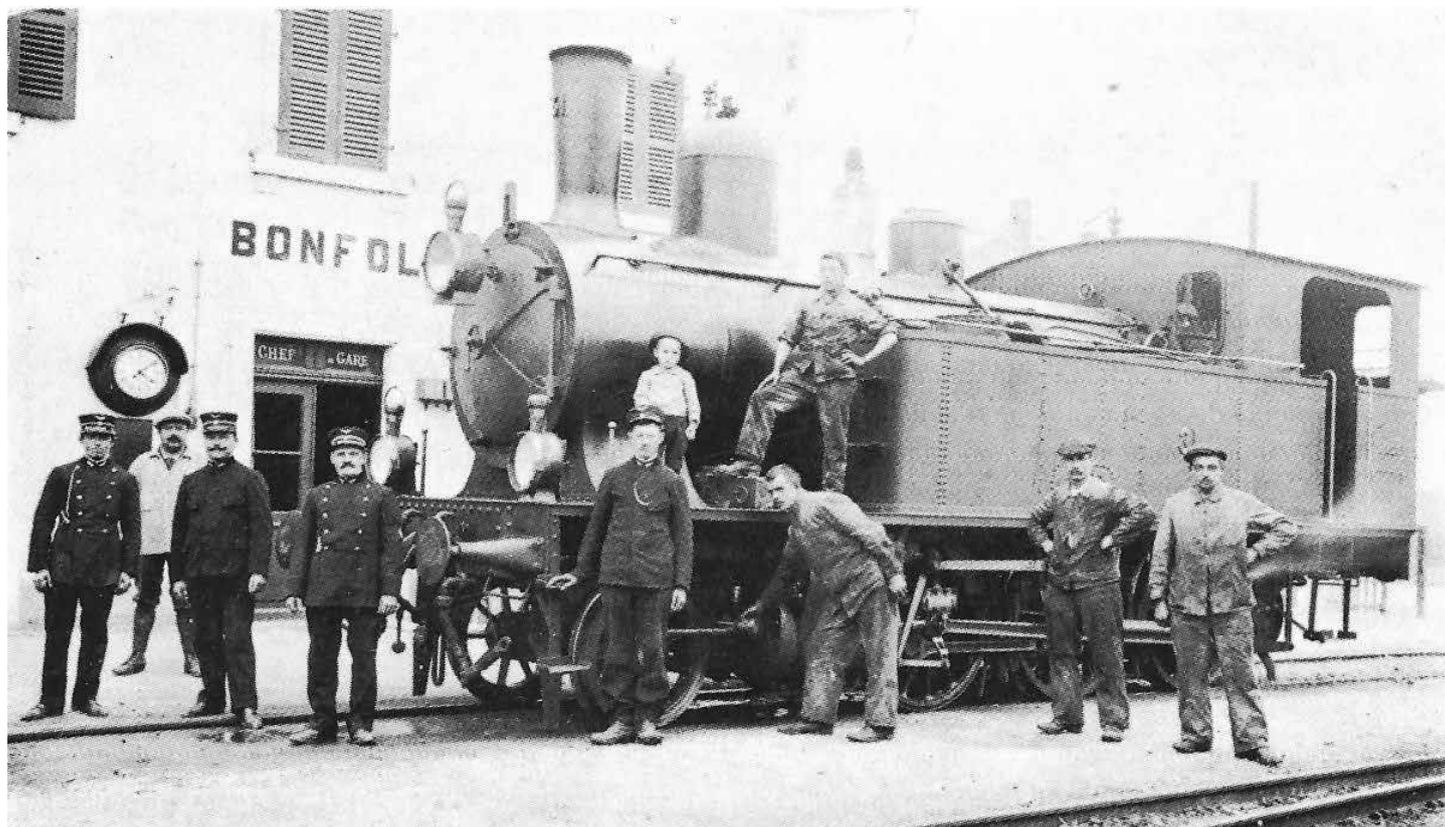


**Locomotive du Régional Saugeleziez – Glovelier en service sur le RPB**

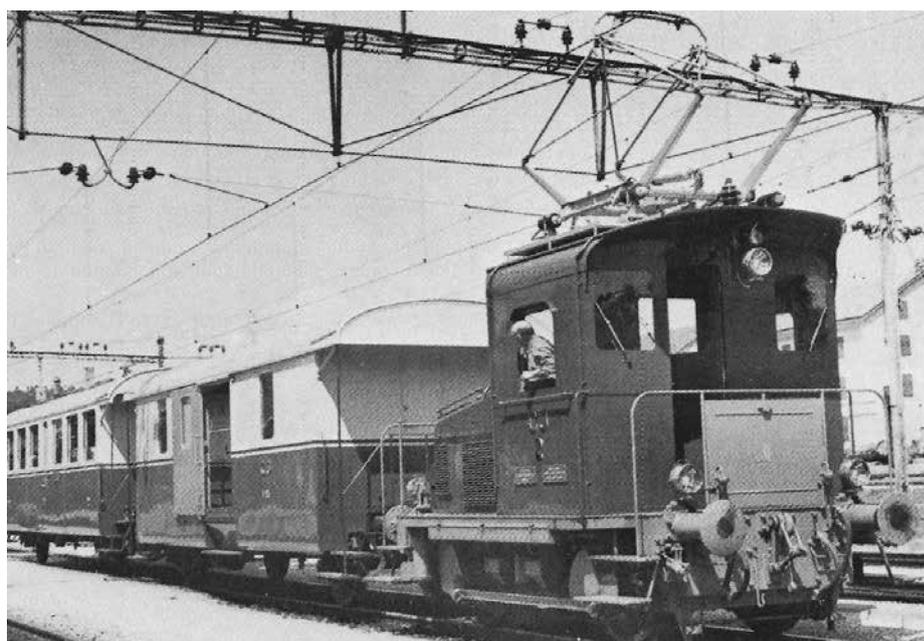


**Locomotive de la DR assurant un train en direction de l'Alsace occupée lors de la coupure de la ligne CFF Glovelier – Courgenay**

# LE RÉGIONAL PORRENTRUY - BONFOL (CJ)

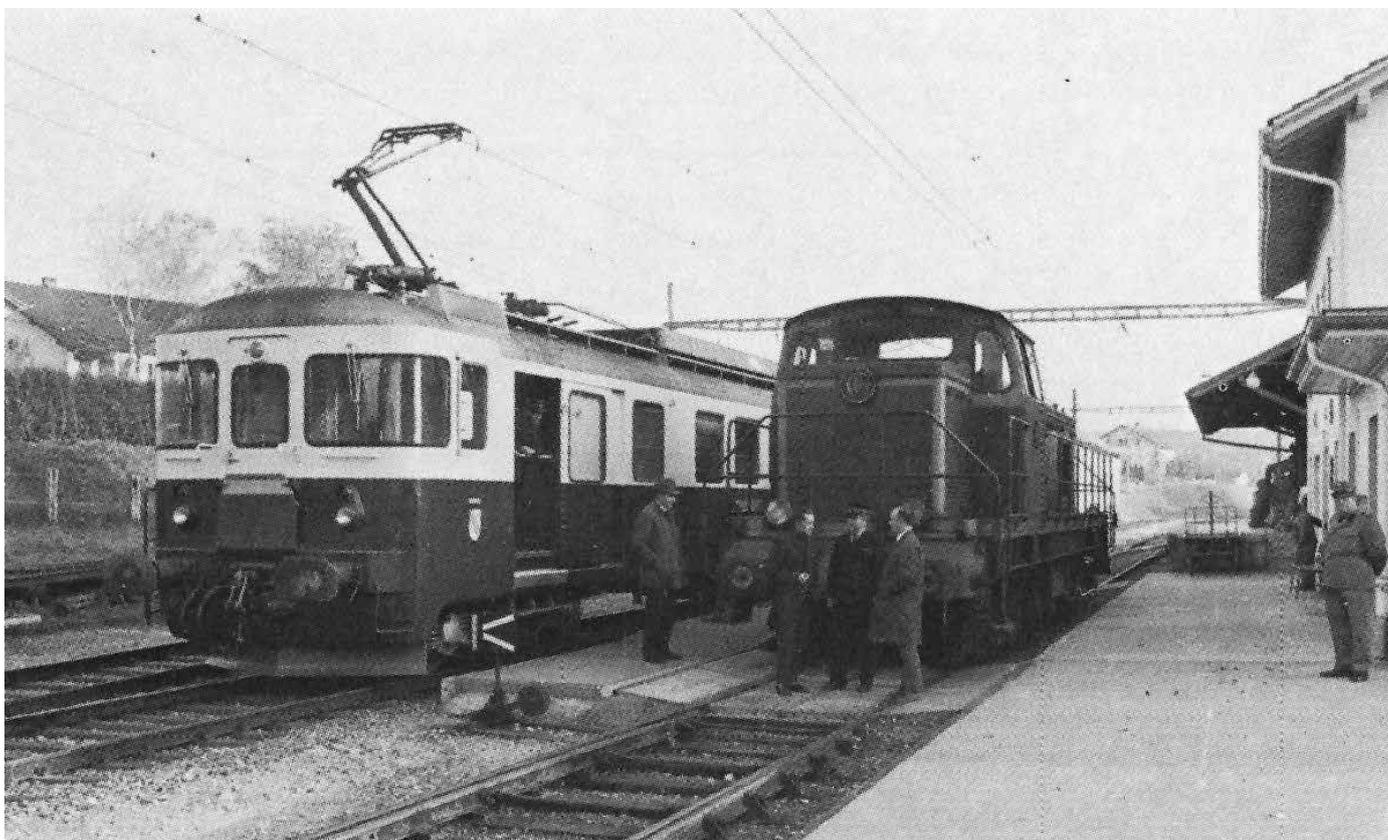


**Gare de Bonfol avec une loc aujourd'hui propriété du Club DVZO**



**Ce 2/2**

# LE RÉGIONAL PORRENTRUY - BONFOL (CJ)



**La dernière cohabitation avec une machine SNCF**



**La dernière survivante..... d'une époque révolue**

# SOLUTIONS DE JANIVER

## Solution du 1er mots croisé

1. Reine anglaise ayant donné son nom à un tunnel. **VICTORIA**

2. Entreprise construisant les rames du service régionale CFF. **STADLER**

2. « Petit nom » de l'appareil automatique des trains construit par Intégra à Wallisellen. **SIGNUM**

3. Localité où on été construites les 535 bls. **VILLENEUVE**

4. Gare MOB dont le nouveau look a été inauguré / présenté au public en 2015 (en une seule expression). **CHATEAU D'OEX**

5. Gare terminus des navettes voyageurs à destination d'une localité interdisant le trafic motorisé sur son territoire.  
Indice : MGB. **TASCH**

6. Rame CFF ou drague.... **FLIRT**

7. Compagnie ferroviaire en charge des liaisons TGV Franco-Suisse. **LYRIA**

8. Entreprise bernoise qui a fournis des compteurs tachygraphiques à de très nombreux véhicules moteurs et voitures pilote pour les entreprises suisses et dans le monde. **HASLER**

9. Nom de la «gare» du dépôt - atelier du BC. **CHAULIN**

10. Localité dont l'église est très célèbre pour les photographes ferroviaires. **WASSEN**

11. Mois de l'année qui connais le changement d'horaires pour les transports publics. **DECEMBRE**

12. Type de crémaillère utilisée par une seule compagnie helvétique. **LOCHER**

13. Compagnie fournissant, à la base, des mécaniciens de loc qui a acquis des locs autrichiennes série 1044 pour assurer des trains Cargo sur le plateau helvétique (livrée bleue). **WRS**

14. Localité desservie par les TPF sur une ligne qui changeras d'écartement dans les prochaines années. **BROC**

15. Compagnie ferroviaire filiale des CFF ayant repris une partie des activités MThB. **THURBO**

16. Gare commune M1 / M2 / LEB. **FLON**

17. Nom du programme CFF de réduction du bruits générés par les sabots de frein des wagons. Ce surnom figurait sur les parois de Hbils verts. **DECIBELLO**

18. Surnom fruité d'une des premières rames automotrices acquises par les CFF entre 1974 et 1976. **CHIQUITA**

19. Dernier tunnel du concept NLFA. **CENERI**

20. Col autrichien sur la ligne reliant la Suisse à l'ensemble du réseau OBB. **ARLBERG**

21. Gare dont le nom est un acronyme et desservie par des véhicules CFF ne roulant pas sous courant alternatif. **ZIMEYSA**

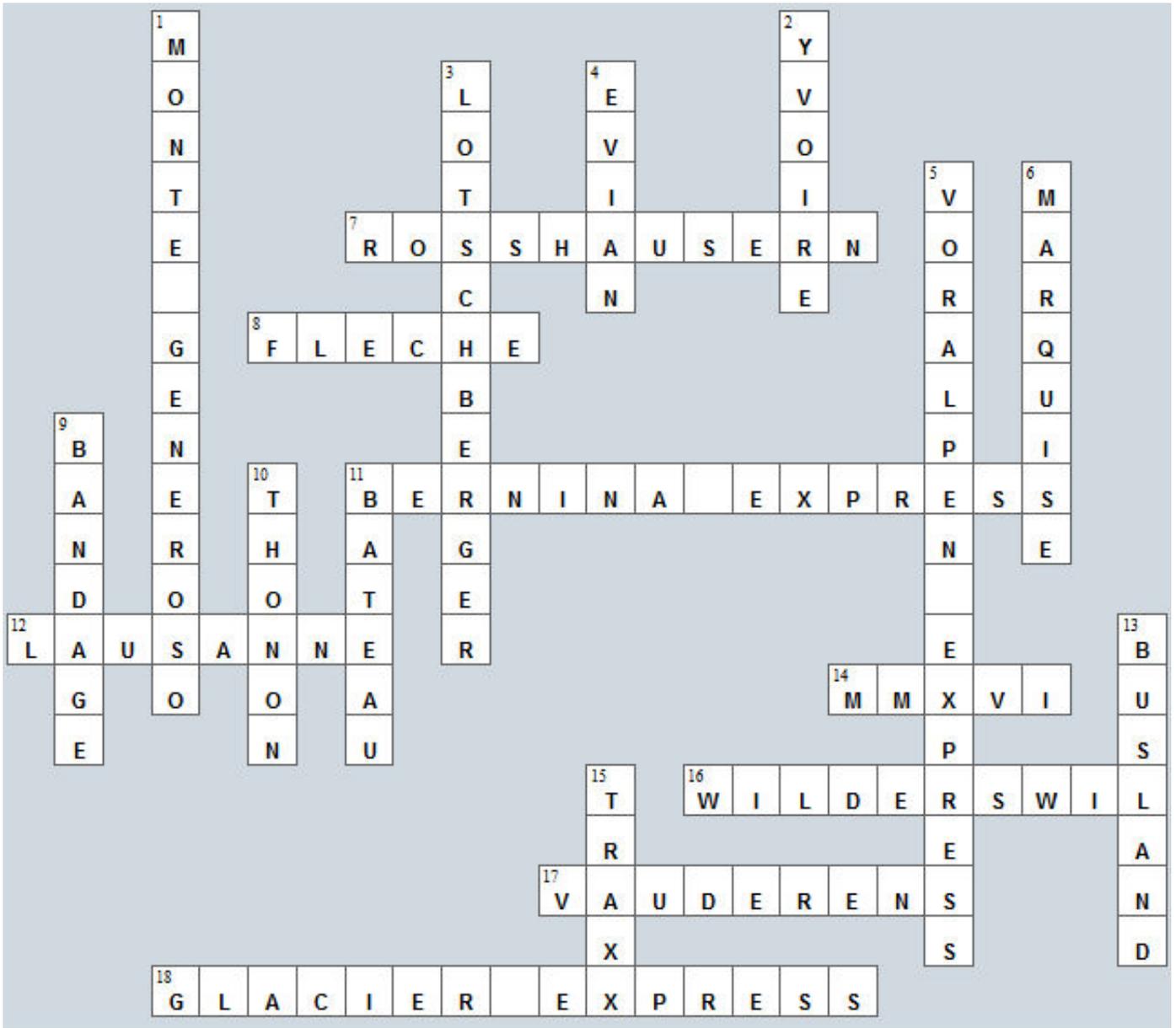
22. Je ne suis pas un Gavial mais une locomotive. **CROCODILE**

23. Présentation dessinée des horaires de tous les trains d'une ligne. **GRAPHIQUE**

24. Constructeur des nouvelles rames CFF pendulaires à deux étages. **BOMBARDIER**

# SOLUTIONS DE JANIVIER

## Solution du 2ème mots croisé



# SOLUTIONS DE JANIVER

La photo caviardée reprise ci-dessus a été prise entre Pensier et Belfaux-Village sur la ligne Fribourg – Murten – Ins des TPF



Cette automotrice Cj a été photographiée à Grandcourt sur la ligne CFF Porrentruy – Boncourt dans le cadre des échanges de prestations entre les 2 compagnies (voir article consacré à la ligne voie normale Porrentruy-Bonfol)



# DIVERS JEUX

Questions-réponses :

Où a été prise cette photo de rotonde ?



Qu'elle est cette cabine de conduite ?



# DIVERS JEUX

Quel est cet événement illustré par ces 3 clichés N/B ?



# DIVERS JEUX

Questions-réponses :

**Où se trouve cette rame MOB ?**



# DIVERS JEUX

## Mot croisé

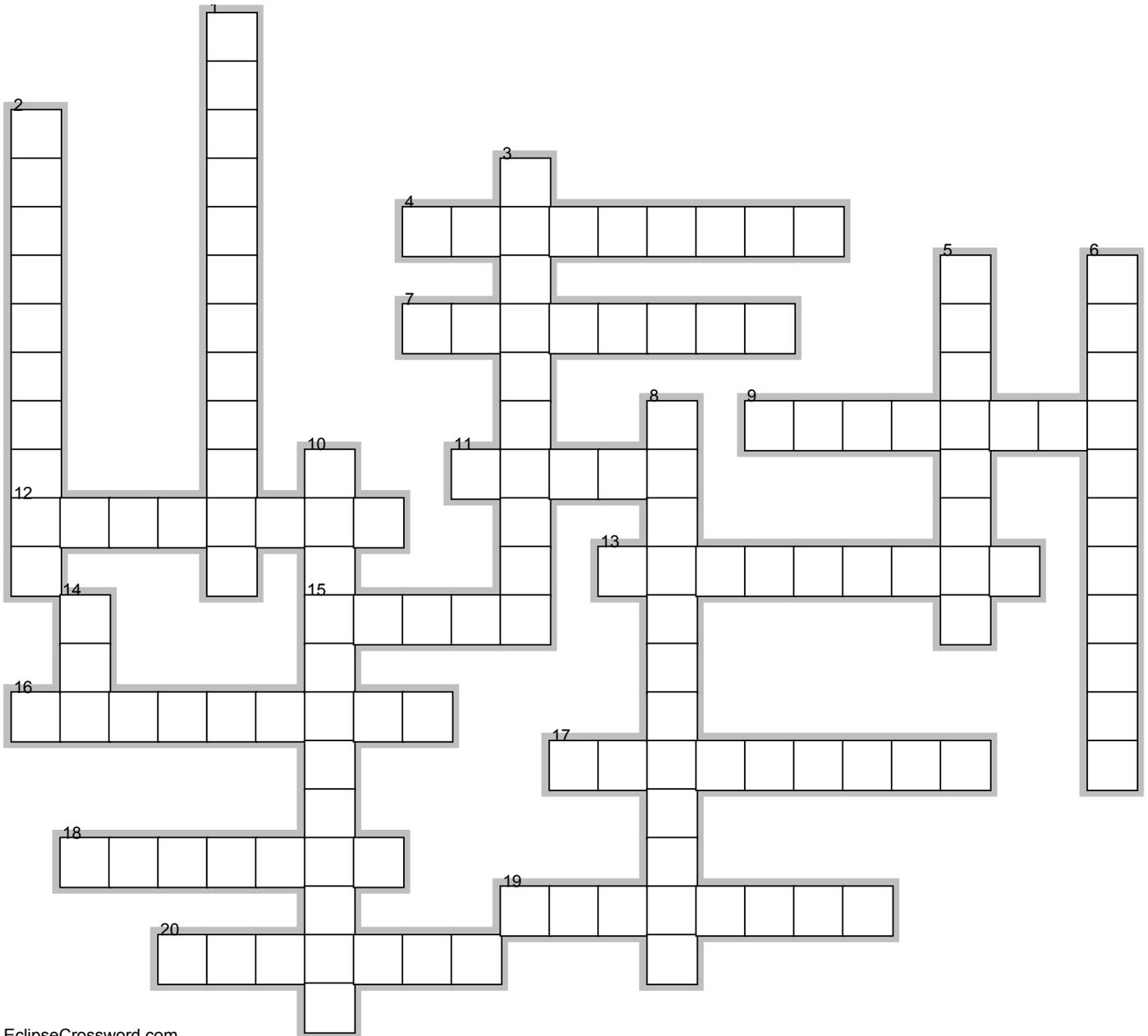
### Horizontal

4. Gare LEB ou élément mécanique d'une locomotive ou très grosses casserole.
7. Gare frontière CFF fréquentée durant plusieurs période d'horaire par des automotrices avec ou sans voiture-pilote.
9. Cheminot français ayant écrit dans la « Vie du Rail » et des romans narrant la vie des cheminots français entre 1900 et 1930. Cet Henry a écrit « Le rempart de la Miséricorde » où il parle de son père, « dessinateur à la voie », ses oncles mécanos vapeurs etc.
11. Nom de la rame espagnole à écartement variable qui assurait les trains entre la Suisse / France et l'Espagne.
12. Les voitures peuvent être I - II - III ou IV.
13. Petit véhicule moteur très léger ayant servi pour le transport de personnel pour des tâches légères ou inspecter les voies.
15. Robot volant pouvant être confondu avec plein de choses envol.
16. Gare commune CFF / Cj où se trouve une filiale de l'entreprise Corbaz, fabriquant des traverses ferroviaires en bois. Ces traverses sont amenée ici pour imprégnation.
17. Événement naturel posant parfois des problèmes sur la rampe du BLS lors de chutes importantes de neige.
18. Ville française ayant un pont dansant.
19. Entreprise genevoise ayant construit de nombreux véhicules moteurs pour les CFF et autres.
20. Compagnie ferroviaire US en charge du trafic des voyageurs sur les divers réseaux.

### Vertical

1. Nom du tunnel de la ligne du SMB (territoire du canton de Solothurn).
2. Élément important de la toiture d'un vhc moteur électrique servant à le protéger. Cet élément est commandé soit par son conducteur soit par des dispositifs de sécurité.
3. Gare de bifurcation SNCF d'où partait la ligne remontant la Vallée de la Largue pour Pfetterhouse - Bonfol.
5. Gare où se trouve le dépôt des Locs à vapeur SBB Historic.
6. Fais en sorte qu'une automotrice, par exemple, soit au courant.
8. Gare ajoulotte des CFF d'où part une ligne, à forte rampe, appartenant à la Confédération. Les véhicules transportés par train sur cette ligne sont assez lourds ce qui ne va pas sans nécessiter des moyens de tractions efficaces.
10. Gare VN des CJ reliée par une voie privée à la seule entreprise de Suisse qui produit encore des traverses ferroviaires en bois.
14. Les crocodiles s'endorment sur les bords de ce fleuve.

# DIVERS JEUX



RAILS ROMANDS

# REMERCIEMENTS

**On tient à remercier toute l'équipe qui contribue de près ou de loin  
à cette publication mensuelle.  
MERCİ LES AMI(E)S !!!**



**merci**

---