



PASSAGE DE LA VOIE SUR MONTPERREUX : SIGNATURE D'UN ACCORD

L'allongement de la voie va enfin devenir une réalité. La signature d'un projet d'accord entre la Commune de Montperreux et le Conseil Général du Département du Doubs devrait intervenir prochainement. Grâce aux négociations menées, mais aussi grâce aux efforts et à l'implication permanente de Mr Claude Jeannerot, le Président du Conseil Général lui-même, de Monsieur Jean-Louis Guillet, le Directeur Général Adjoint et de Christian Bouday, Vice-Président du Conseil Général du Département du Doubs et Conseiller Général du Canton de Pontarlier, une solution négociée avec la Commune de Montperreux a pu être trouvée, et un projet d'accord sur la cession des terrains concernés par le passage de la voie a été rédigé. Pour rappel, ce projet, a largement bénéficié du soutien du Conseil Général du Département du Doubs, qui en assure, la maîtrise foncière. Cette maîtrise foncière, voulue par le Conseil Général a été adoptée à l'unanimité des Conseillers Généraux, ce projet s'inscrivant en tous points dans les objectifs de développement touristique "DOUBS 2017". Parallèlement à cet accord, des négociations continuent à être menées avec les Communes de Oye et Pallet et La Cluse et Mijoux, pour la continuité de ce projet.

Dans l'immédiat, compte tenu de la saison estivale qui se présente, des nombreux travaux déjà entrepris ou tout simplement prévus, il ne sera pas possible de reposer tout de suite de la voie. Nous verrons dès le début de l'automne, ce qu'il sera possible de faire...

Au terme, de très nombreuses années de tentatives de médiations, de négociations et de tractations infructueuses, cet accord représente à lui seul aujourd'hui, un pas immense dans l'essor même du train, sans parler du développement touristique de notre région elle-même.

Très rapidement, nous espérons que le panache de la locomotive à vapeur sera en mesure "d'enfumer les pieds" du Château de Joux... et que les nombreuses personnes qui s'étaient par manque d'attractivité dans le développement de ce projet, éloignées du Coni'Fer viendront à nouveau vite nous rejoindre pour continuer à faire progresser l'histoire du train !!! Nous tenons ici, par le biais de notre petit journal d'information, à remercier, Monsieur le Maire et le Conseil Municipal de la Commune de Montperreux, Monsieur le Président du Conseil Général du Département du Doubs ainsi que tous les acteurs qui ont participé à la réalisation de cet accord.

Photo Jean-Claude LENGACHER



SOMMAIRE

- PASSAGE DE LA VOIE MONTPERREUX
SIGNATURE D'UN ACCORD
- LE MOT DU PRÉSIDENT
- UN NOUVEAU SITE WEB
POUR LE CONI'FER
- POSE DE LA VOIE D'ÉVITEMENT :
LE DÉBUT DES TRAVAUX !
- QUELQUES NOTIONS SOMMAIRES DE
L'ENTRETIEN DE LA GÉOMÉTRIE DE LA
VOIE.
- VOITURES RESTAURANT & LIT...
LES SOUCIS CONTINUENT !!!
- QUELQUES NOUVELLES DE
LA 150 Y DE VALLORBE
- BREVES INFOS
- SOIRÉES TARTIFLETTE :
ON CONTINUE EN 2013 !
- L'HERITAGE DU SIMPLON ORIENT EXPRESS
- 20^{ème} ANNIVERSAIRE CFTPV :
LES PRÉPARATIFS
- SAISON ESTIVALE 2013: LES HORAIRES



Le mot du Président

Chers Amis (es) du Coni'Fer.

En ce début de saison, je suis heureux de faire avec vous le calendrier de cette année 2013.

Nous avons eu en ce début d'année les trains comme d'habitude, les trains du Père Noël et du Nouvel an, les trains des vacances de Février avec la Saint Cochon, ceux des vacances de printemps et le début de saison depuis le premier dimanche du mois de Mai.

Cet hiver, nous avons pu rouler, mais après le passage du chasse-neige en plusieurs fois et avec des hauteurs de neige importante.

Les 5, 6 et 7 Juillet, gros week-end pour le 20^{ème} anniversaire de l'Association CFTPV. Nous aurons 4 machines à vapeur à transporter depuis l'Alsace, de la Doller, la locomotive Mallet et la 030 Couillet, du Chemin de Fer du Rhin, la 020 Henschel et la 020 Fives-Lille, plus la 030 Tigerli du Coni'Fer... une belle brochette à ne pas manquer !

En animation, il y aura trois locomobiles à vapeur qui entraîneront une scie à bois, une fabrique de sabots, une pompe à eau et nous mettrons à côté de la scie à bois à vapeur, une scie mobile moderne pour faire voir l'évolution en un siècle dans ce domaine. Il y aura d'autres animations : trains miniatures, collectionneurs de cartes postales, des tracteurs anciens, des voitures anciennes, des véhicules militaires ainsi que deux chars Sherman... et bien sûr un train militaire exceptionnel !

Nous espérons une grande fête à cette occasion où il y aura des chapiteaux pour les repas, buvette et musique pour le samedi et dimanche soir.

Au niveau des travaux, nous avons réalisé la voie d'évitement du Touillon, pour pouvoir croiser les trains, une souplesse d'exploitation pour pouvoir respecter au mieux les horaires.

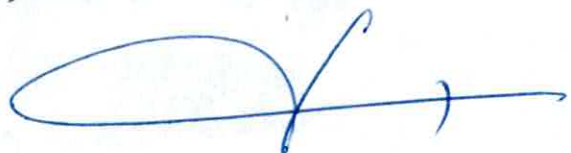
Après tous ces travaux, nous pourrons commencer l'allongement de la voie depuis chez Ravachol, jusqu'à Combe Motta, soit un peu plus de deux kilomètres. Je veux remercier ici, le Conseil Général du Doubs, ainsi que la Commune de Montperreux pour leurs accords respectifs. Nous avons maintenant, bientôt, le Château de Joux en vue !

Le Coni'Fer est toujours, comme vous le voyez, pleins de projet, avec une forte énergie pour les réaliser.

Je termine mon propos en vous donnant la date de l'assemblée Générale de notre association qui se déroulera le 22 Juin prochain, à 16 heures, dans la salle de réunion de la Communauté de Communes du Mont d'Or et des Deux Lacs aux Hôpitaux-Vieux.

Bonne lecture à toutes et à tous, de ce nouveau numéro de "La Cheminée du Coni'Fer".

Cordialement,



*Louis POIX,
Président du CFTPV.*

UN NOUVEAU SITE WEB POUR LE CONI'FER

Soucieuse d'intégrer les nouvelles technologies dans sa communication, notre association s'est dotée d'un nouveau site web

www.coni-fer.org
qui a été ouvert début mars.

Réalisé par la société ASSIDU, basée à Besançon, ce nouveau site est, grâce à une approche novatrice, complètement géré par l'association, ce qui est le gage d'une grande réactivité et permet de réduire les coûts de d'exploitation.

Avec près de 100 visites par jour dès son ouverture, notre site semble correspondre aux attentes du public et il est permis d'espérer près de 10 000 connexions pour ses trois premiers mois d'existence.

Bien entendu, le visiteur retrouvera sur notre site tout l'historique du CONI'FER, ainsi que les projets de développement et d'extension, la présentation du matériel, qu'il s'agisse des locomotives ou des wagons, photos et descriptif à l'appui.

Des albums photos numériques et la possibilité d'envoyer des e-cards à ses amis illustrent les côtés dynamique et convivial du site.

La rubrique « actualités », en permanence mise à jour, permet de présenter, quasiment en temps réel, la vie quotidienne de notre train touristique (trains réguliers, spéciaux, manifestations...)

Grâce à un formulaire de contact, les internautes peuvent nous poser des questions et effectuer des réservations.

Ce site, dont le démarrage est prometteur, sera régulièrement enrichi (liens avec partenaires et autres sites, traductions anglais et allemand, espace membres...).

Promouvoir le CONI'FER, un objectif pour notre site www.confer.org

Jean Claude Lengacher



jean.claude.lengacher@gmail.com

POSE DE LA VOIE D'EVITEMENT DU TOUILLON : DEBUT DES TRAVAUX

Il y a plusieurs mois, la décision de poser une voie d'évitement sur la Commune du Touillon a été prise en Conseil d'Administration.

Le croisement des trains, compte tenu de la fréquence des circulations devenait un réel problème, puisque seul était possible, une telle manœuvre, au départ en gare des Hopitaux-Neufs ou à l'arrivée, sur la plateforme de Fontaine-Ronde.

Cette voie d'évitement qui sera réalisée en partie avec les panneaux de voie ramenés de Dijon, va permettre de donner beaucoup plus de souplesse au niveau des circulations. Grâce à ce point d'intersection, un train repas... en retard, ne sera plus un problème au passage du train régulier.

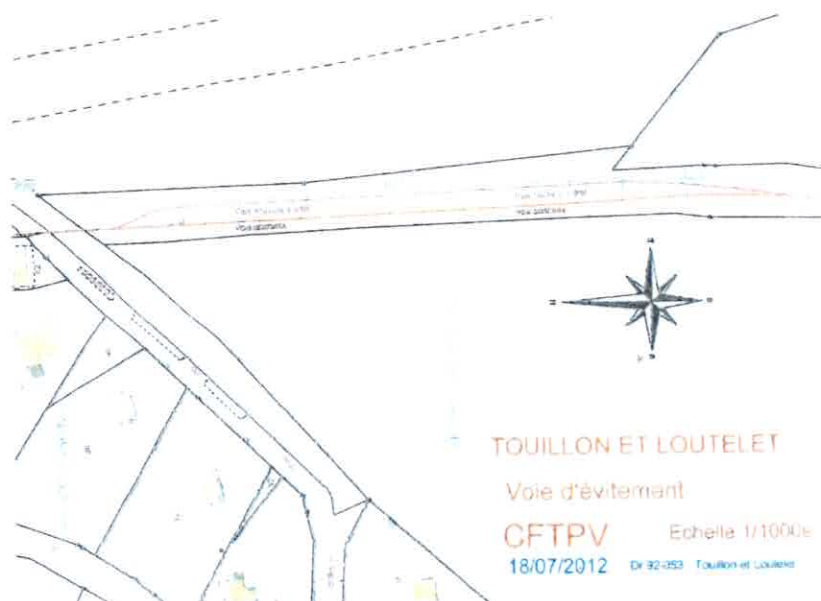
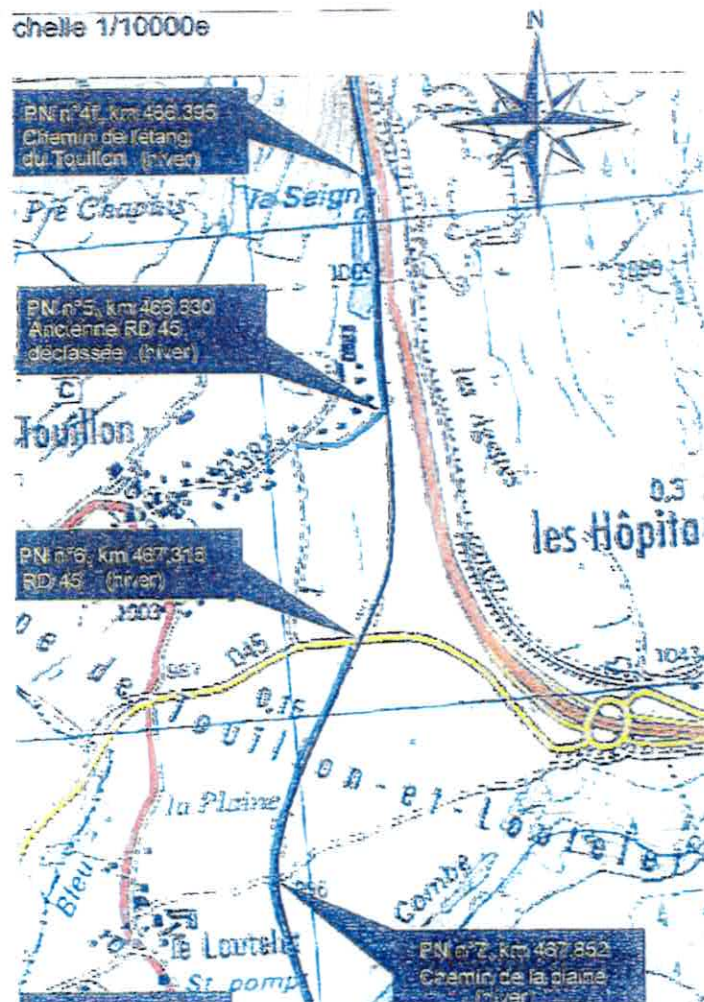
Seule ombre au tableau, les travaux prévus au tout début de ce printemps ont pour l'instant pris un peu de retard. En cause, la neige qui a fondu vraiment très doucement et qui était encore bien présente à cet endroit, il y a peu... et le mauvais temps qui persiste en cette fin du mois de Mai.



Photo Daniel FAYOLLE



Photo Daniel FAYOLLE



Plans Christian RATTE

QUELQUES NOTIONS SOMMAIRES DE L'ENTRETIEN DE LA GEOMETRIE DE LA VOIE

Une campagne de « bourrage mécanique lourd » est programmée pour la période comprise entre 20 Août et la fin du mois de Septembre sur la voie du « Conifer ». C'est l'occasion de connaître quelques notions de ce travail

Contrairement à un véhicule routier, les suspensions du matériel ferroviaire ont très peu de débattement, le confort et la sécurité dépendent donc en partie de la qualité de la géométrie de la voie. Quelle que soit l'importance des lignes, sauf de très rares exceptions, les rails sont fixés sur des traverses elles-mêmes calées sur du ballast.



Photo Daniel BARRY

L'imbrication des arêtes de ce matériau assure une certaine souplesse au moment du passage des essieux en maintenant un nivellement longitudinal et transversal correct.

Avec le temps et suivant la qualité des rails, le nombre, le poids et la vitesse des circulations ce bel édifice se détériore. Des défauts de nivellement sur 1 ou les 2 files de rails apparaissent (« flaches » ou « gauches »). De même le tracé se détériore à la suite des poussées latérales des circulations.

Bien sur les tolérances admissibles concernant ces défauts dépendent de la vitesse des circulations.

Des relevés périodiques permettent de garantir la sécurité et de programmer les travaux d'entretien de remise en état. (ces relevés aujourd'hui largement automatisés étaient réalisés par les agents d'entretien de la voie).

Il y a encore peu d'années le nivellement longitudinal était rétabli par la méthode dite de « soufflage mesuré » : les poseurs, après de relevés précis, injectaient sous chaque tête de traverse la quantité exacte mesurée de gravillon pour rétablir le nivellement et supprimer « la danse » au passage des trains.

Le tracé latéral était rétabli manuellement selon des repères fixes ou grâce à des calculs mathématiques précis et complexes : par exemple, les entrées de courbes sont des figures mathématiques complexes : des « cycloïdes » !!

Mais y a de moins en moins de personnel pour ces travaux difficiles et techniques !!(au « Conifer » comme pour les voies TGV !!!)

La remise en état de la géométrie de la voie est effectué par de grosses machines sophistiquées : « les bourreuses ». Ces grosses machines, bourrées d'électronique, mesurent les défauts, définissent les corrections à apporter et rétablissent mécaniquement le tracé. Les multiples « bourroirs » de ces engins serrent le ballast sous les traverses et ripent la voie pour rétablir une géométrie correcte.

C'est plus rapide que la méthode manuelle, mais à chaque passage de ces machines les arêtes des cailloux, garantes de la cohésion du ballast, s'érouent suite aux importantes vibrations, ce matériau doit donc être remplacé plus souvent que lors de travaux manuels

La technicité demandée aux poseurs évolue : organisation de la circulation des machines, examen des graphiques de résultat.

Les techniques basiques de calcul manuel, dans ce domaine là aussi, sont de plus en plus oubliées.sauf au « Conifer » bien sur !

Daniel Barry



Photo Daniel BARRY

ARRIVEE DES VOITURES RESTAURANT ET LITS "ORIENT EXPRESS"...

... LES SOUCIS CONTINUENT !

Le feuilleton à rebondissements de ces deux voitures continue !!!

Après les difficultés liées au départ de Sospel, après les difficultés liées au transfert Nice / Saint Denis de l'Hôtel où ces deux voitures ont subi leur cure de jouvence, restait le troisième volet : les difficultés liées au retour sur les Hôpitaux-Neufs.

Au départ, tout était pourtant prévu, jusqu'aux grues qui n'attendent plus que notre feu vert pour le trajet final, la gare des Longevilles Mont'd'Or / Les Hôpitaux-Neufs.

Oui mais voilà, les voitures ont bien été terminées à la fin de l'hiver. Après un stockage, dans les locaux de la société SDHF, elles sont parties à destination de la gare des Aubrais, à côté d'Orléans où elles doivent toujours se trouver... sans que nous n'en n'ayons aucune certitude !!!

Problème : les personnes qui devaient se charger de ce rapatriement ne peuvent semble t'il plus faire.

Loulou suit bien sur, le dossier de très près afin de trouver une solution heureuse et surtout très rapide, pour que ces deux voitures arrivent aussi vite que possible chez nous... le plus gros risque étant bien sur, comme à l'habitude, le vandalisme et le vol.



Photo Benedict OATEN

QUELQUES NOUVELLES DE LA 150 Y DE VALLORBE



La locomotive a été re-biellée, il manque simplement une contre-manivelle qui est en cours de recherche (2 options : on la trouve dans un atelier, autre association... ou on la fait refaire dans une entreprise).

Lors d'une visite à Meiningen en septembre dernier (Loulou et Daniel) ont rencontré une association de l'est de l'Allemagne qui a des pièces d'occasion : là aussi, les démarches sont en cours et nous attendons une réponse (une offre de prix !).

Des réservoirs d'air (d'occasion) ont été trouvés par Hervé et livrés : ils sont partiellement installés et l'adaptation des conduites est en cours.

Les soudures ont été réalisées sur les têtes d'entretoise et les entrées d'air du cendrier par une entreprise.

Les vitres neuves ont été livrées et sont en cours de pose : fenêtre de toit, et fenêtres de la cabine.

Cette semaine, les 2 pare-fumées neufs ont été livrés et sont en peinture.

Dans le courant du mois de juin, le tender devrait être re-posé sur ses bogies à l'aide d'une grue.

Le câblage électrique (remise à neuf + modifications pour le système de compteur de vitesse à installer) est en cours de finition: câblage dans le plafond, nouveau boîtier pour les commutateurs...

La turbo-dynamo a été ré-installée à son emplacement après révision et remplacement des charbons.

Voilà, le tour des travaux engagés sur cette machine est fait. La partie chaudière est conditionnée aux décisions des responsables chaudière mais attendent en fait la décision du Coni-fer : inutile d'engager le processus pour l'instant, si la machine n'est pas terminée.



BREVES INFOS

VENTE DES BILLETS VACANCES D'HIVER ET PRITEMPS

Sur proposition de Loulou, les dames en charge de la billetterie, ont accepté de vendre les billets au chalet, durant les vacances d'hiver et de printemps... pour peu que le chalet soit bien chauffé !!!
Un convecteur suffisamment puissant a donc été installé à cet effet.

SOIREEES "TARTIFLETTE", ON CONTINUE EN 2013 !

Le 11 Janvier dernier, Daniel Barry avait souhaité, que soit organisé dans le train, un petit apéritif afin de remercier les nombreux bénévoles qui avaient oeuvré durant l'été 2012, lors des soirées "tartiflette".

Cette réunion était aussi une façon de faire un petit retour sur expérience de ces soirées, voir ce qui n'avait pas ou mal fonctionné et ainsi, améliorer pour l'avenir. Au final, ces soirées ayant été un franc succès, il a vite été constaté qu'il n'y avait pas grand-chose à changer... mais juste à continuer !!!

En 2013, on remet donc ça ! Mieux, puisque ce sont cinq soirées qui sont programmées, les 24 et 31 Juillet, les 7, 14 et 21 Août.

Les tarifs restent inchangés, 25 Euros pour les adultes sans la boisson, 10 Euros pour les enfants et 10 Euros également pour les adhérents à l'association, à jour de leur cotisation.

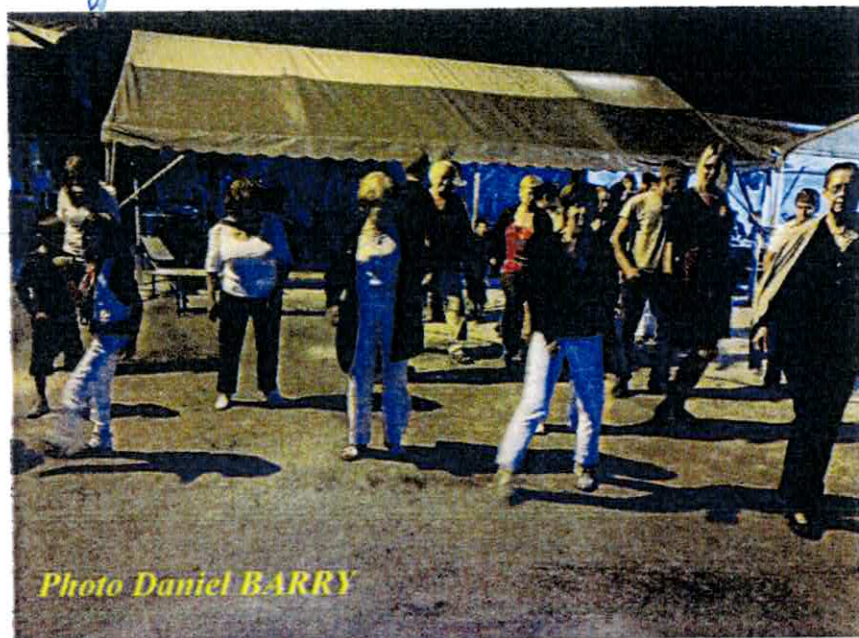


Photo Daniel BARRY

L'HERITAGE DU SIMPLON-ORIENT-EXPRESS

A partir de la fin du 19^{ème} siècle, la Compagnie internationale des wagons-lits a mis en service des trains de luxe à travers toute l'Europe. Ces trains étaient composés uniquement de voitures de la compagnie. Les passagers étaient essentiellement des têtes fortunées, des ministres et des diplomates. L'Orient-Express fut le premier train mis en service en 1883. Il reliait Paris à Vienne, puis fut prolongé jusqu'à Istanbul. Il circulait par Strasbourg et Munich.

En 1919, une variante a vu le jour sous le nom de Simplon-Orient-Express. Il circulait par Vallorbe, Milan et Venise, dans le but de contourner le territoire allemand. Il a circulé jusqu'en 1939. Dès 1945, son caractère exclusif s'est progressivement estompé. Les voitures pour Athènes et Istanbul ont été incorporées dans un « Direct-Orient » qui a été finalement supprimé en 1977.

Aujourd'hui, deux trains ont pris la succession.

Tout d'abord un train de nuit entre Paris et Venise. Ce train n'est pas tout à fait ordinaire, car exploité par une société privée qui a pour nom Thello (www.thello.com). Celle-ci appartient pour 67% à Trenitalia et à 33% Veolia. Ce sont les chemins de fer italiens qui mettent le matériel à disposition. La rame d'une douzaine de voiture comprend 2-3 WL, des couchettes et un des seuls wagons-restaurants classiques circulant sur territoire français. En raison d'une brouille avec la SNCF, on ne trouve pas cette liaison sur le site Internet de cette dernière (www.infolignes.com); on trouve par contre cette liaison sur le site des CFF (www.cff.com - horaires). De Paris à Vallorbe, le train est remorqué par une locomotive appartenant à une filiale de la SNCF.

Ensuite, il y a le Venise-Simplon-Orient-Express (VSOE), une liaison de prestige circulant en principe hebdomadairement de Londres/Paris à Venise, via l'Arlberg et le Brenner pour pouvoir jouir des Alpes du Tyrol (à l'origine, en 1982, le train circulait par Vallorbe). De Venise, des escapades sont prévues occasionnellement à Rome et Prague, et plus rarement jusqu'à Istanbul. La rame est composée de voitures de la CIWL des années 1920 qui ont été rénovées dans le plus pur style Art Déco. Elle appartient à la société britannique Sea Containers. C'est un luxe (trajet à partir de 2000 €) que désirent s'offrir des gens aisés désireux de se retrouver une fois dans une ambiance « Belle époque ».



Photo Jacques FAVRE

Jacques FAVRE

20ème ANNIVERSAIRE CFTPV : LES PREPARATIFS

Depuis plusieurs mois déjà, les préparatifs vont... "bon train !!!" pour faire que le 20ème anniversaire de notre association soit une belle fête. Plusieurs réunions spécifiques ont déjà eu lieu, les grandes lignes ont été définies et les responsabilités par secteur d'activité ont maintenant chacune été confiées à une personne. Il n'en reste pas moins que le travail pour que ces festivités soient bien préparées... et surtout bien faites est énorme !

Nous avons besoin de nombreuses paires de bras, tant dans la préparation que dans la réalisation en elle-même. C'est pourquoi, si avez du temps de disponible à consacrer... vous êtes, toutes et tous les bienvenus !

Merci de prendre contact avec Loulou : 06.80.04.68.01 ou avec Daniel Barry : 06.73.38.70.19



LE CORT'FER 2013

HORAIRE DES CIRCULATIONS ESTIVALES

Du 5 Mai au 30 Juin 2013 : les dimanches : Départ à 15h00.
Du 5 Juillet au 31 Août 2013 : Tous les jours: Départ à 15h00.
Du 1er au 29 Septembre 2013 : les Dimanches : Départ à 15h00.

TARIFS ALLER / RETOUR

Adultes.....	8,00 Euros
Enfants de 6 à 16 ans.....	4,00 Euros
Enfants de moins de 6 ans.....	GRATUIT
Groupes à partir de 20 personnes :.....Adultes : 6 Euros.....Enfants : 3 Euros	
Personnes à mobilité réduite et Accompagnateurs :.....	6 Euros

Toute l'année : Trains spéciaux sur réservation

Voyage spécial en traction diesel : 400 Euros Voyage spécial en traction vapeur : 800 Euros
Voyage avec restauration dans le wagon restaurant : le tarif comprend le voyage + apéritif, fondue au Comté ou repas Franc-Comtois, dessert, vin (1 bouteille Bourgogne Aligoté pour 4 personnes) et café.

Attention ! Voyage restauration minimum 25 Personnes (Sinon prix sur base de 25 Personnes)

Fondue : Adultes : 36 Euros, Enfants : 18 Euros
Repas Franc-Comtois : Adultes : 36 Euros, Enfants : 18 Euros

Pour tous renseignements ou réservations : Tél / répondeur / fax : 03.81.49.10.10

Ou sur notre site Internet : www.coni-fer.org

LE CORT'FER
GARE DES HÔPITAUX NEUFS (25370)
03.81.49.10.10.
www.coni-fer.org