



La lettre du MASTROU

N° 54 28 septembre 2013

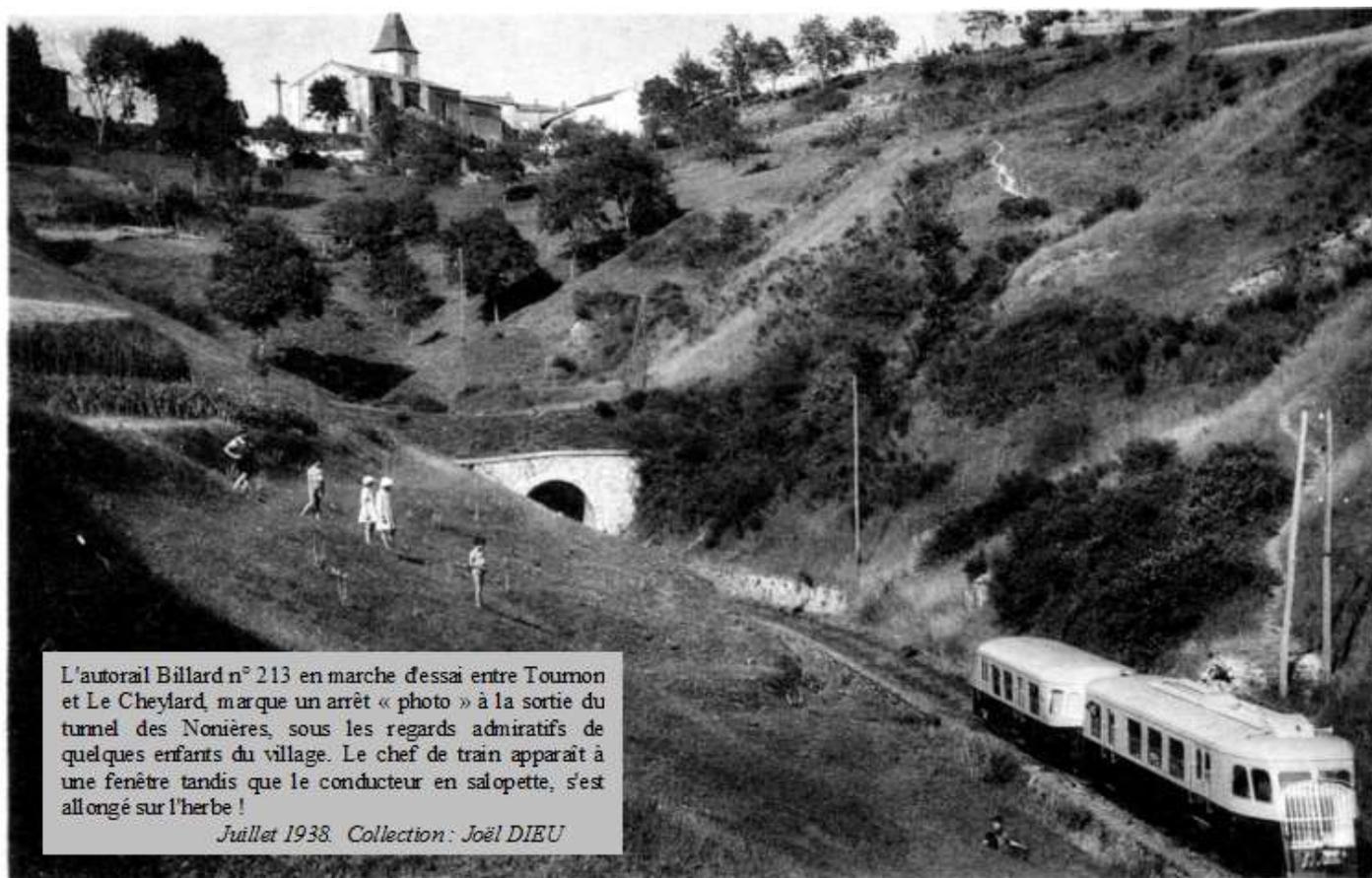
Édité par l'association des Amis du Nouveau chemin de fer du Vivarais.

Si certaines images ou certains matériels semblent intemporels sur le chemin de fer du Vivarais, cela est sans aucun doute lié à l'authenticité du matériel et des paysages préservés. A l'occasion des journées portes ouvertes du 28 septembre dernier et de l'immense succès rencontré, il apparaissait intéressant de s'intéresser un peu plus au matériel. Aux côtés des mallets, certains serviteurs du CFV sont omniprésents. C'est le cas de l'autorail billard 213 qui vient de fêter ses 75 ans sur le réseau.

Le billard 213, fabriqué par les établissements billard de Tours, faisait partie d'une série de 5 autorails.

Il fut livré en juillet 1938 au réseau Vivarais et apporta une véritable révolution en ramenant le temps de parcours entre Tournon et Lamastre à 1 heure (au lieu de 2 avec la vapeur).

Très vite, ces autorails rapides et confortables s'imposèrent sur l'ensemble du réseau.



L'autorail Billard n° 213 en marche d'essai entre Tournon et Le Cheylard, marque un arrêt « photo » à la sortie du tunnel des Nonières, sous les regards admiratifs de quelques enfants du village. Le chef de train apparaît à une fenêtre tandis que le conducteur en salopette, s'est allongé sur l'herbe !

Juillet 1938. Collection : Joël DIEU



On découvre ici le 213 en 1949 en gare d'Yssingeaux et au pont de l'enceinte, sur la ligne Raucoules- La Voulte sur Loire, 1ere ligne du réseau Vivarais fermée en 1952.



Croisement en gare de Colombier en 1954. La Végétation a bien poussé depuis...



L'autorail 213 assurera le service commercial jusqu'à la fin du CFD le 31 octobre 1968. A quelques jours de la fermeture, il assure un train au départ de Tournon.



L'Autorail 213 est l'autorail qui va symboliser toute l'histoire de l'exploitation touristique du chemin de fer du Vivarais. C'est en effet lui qui assurera la première circulation touristique au départ de St Jean de Muzosl le 14 Juin 1969. Un an après, le 18 avril 1970, le CFV est autorisé à partir de Tournon. C'est l'autorail 213 qui transportera les 1ers voyageurs.





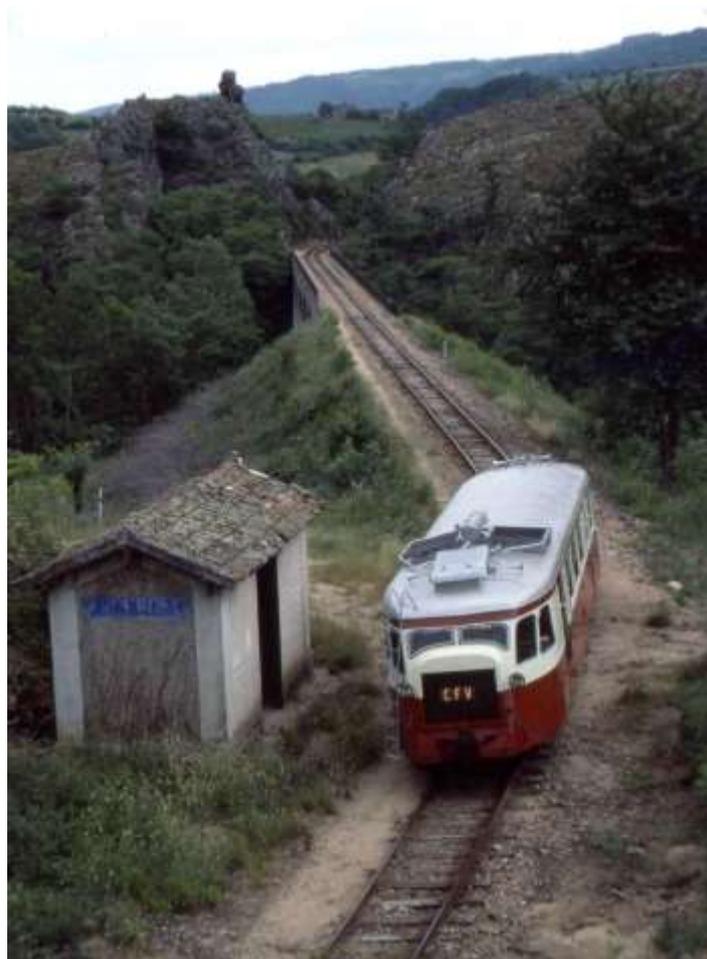
1970 ci-dessus, 1976 ci-dessous, le 213 est toujours présent.







En 1983 au dépôt de Tournon. A gauche, son jumeau le 214 dont la face avant avait été « restylée » suite à une collision.



Dimanche 13 avril 2008, l'arrêt de l'exploitation est acté. L'autorail 213 assure la dernière circulation régulière du CFV (il fera un dernier train spécial partiel 2 jours plus tard). Drapeau en berne, crêpe noir, il regagnera Lamastre dans un concert de klaxons et de pétard. Il n'y aura que 2 photographes pour accueillir l'unique passager à Lamastre ce soir-là.



A partir de 2009, c'est à lui qu'incombera les circulations de contrôle et d'entretien de la ligne par les équipes du conseil général ... en attendant le renouveau.



Entièrement remis en état par le nouvel exploitant, il assure depuis la remontée des clients du vélorail.



Et comme le 213 est toujours présent dans les grands moments de la vie du CFV, le 2 juillet dernier, il participait à l'inauguration du nouveau Mastrou...75 ans après sa réception.



Au début des années 60, la compagnie CFD envisagea le remplacement de ses machines à vapeur Mallet. Pour cela, elle passa commande d'un locotracteur puissant. En octobre 1963, soit il y a juste 50 ans, était livré le locotracteur 040 – 003. Animé par 2 moteurs 6 cylindres de 207 cv, ce locotracteur de 32 tonnes pouvait assurer la totalité des trains lourds des CFD.



St Julien Boutières 1966

Tence 1966



Très vite, ce locotracteur va prendre en charge le trafic marchandise déclinant du réseau sur l'ensemble des 3 lignes, ne laissant qu'une partie du trafic voyageur aux autorails. Les locomotives Mallets seront mises en réserves et ne feront plus que des circulations exceptionnelles. Mais il prendra aussi sa place dans le trafic voyageur, assurant des trains mixtes ou les trains du dimanche soir...



Le Cheylard 1966

St Prix 1968





Arlebosc 1968

Boucieu 1968





Tournon 1968





Les Nonières 1968

Train mixte dans les gorges du Doux 1968



A l'arrêt de l'exploitation des CFD fin 68, ce locotracteur quasiment neuf (5 ans et 113895 km) rejoindra en 1969 les chemins de Provence, puis en 1974 la Corse. On le voit ici aux ateliers de Casamozza en 1982.



En 2011, le nouvel exploitant, la Snc CFV a la recherche d'un locotracteur puissant pour tracter ses trains de travaux ou assurer une éventuelle défaillance de ses locomotives Malets se porte acquéreur du locotracteur 040 003 qui retrouve 42 ans après les rails ardéchois.



Toujours jeune malgré ses 50 ans, le 040-003 assure depuis son retour en Vivarais les lourds trains de travaux comme le service voyageur (notamment les autorails du marché).



Contacts : lesamisducfv@hotmail.fr

Merci à Michel Pin, Joel Dieu, François Collardeau pour nous avoir ouverts leurs archives.

Droits des textes et photos réservés à leurs auteurs et « aux amis du nouveau CFV »

Reproduction et diffusion doivent se faire avec l'accord de l'association.