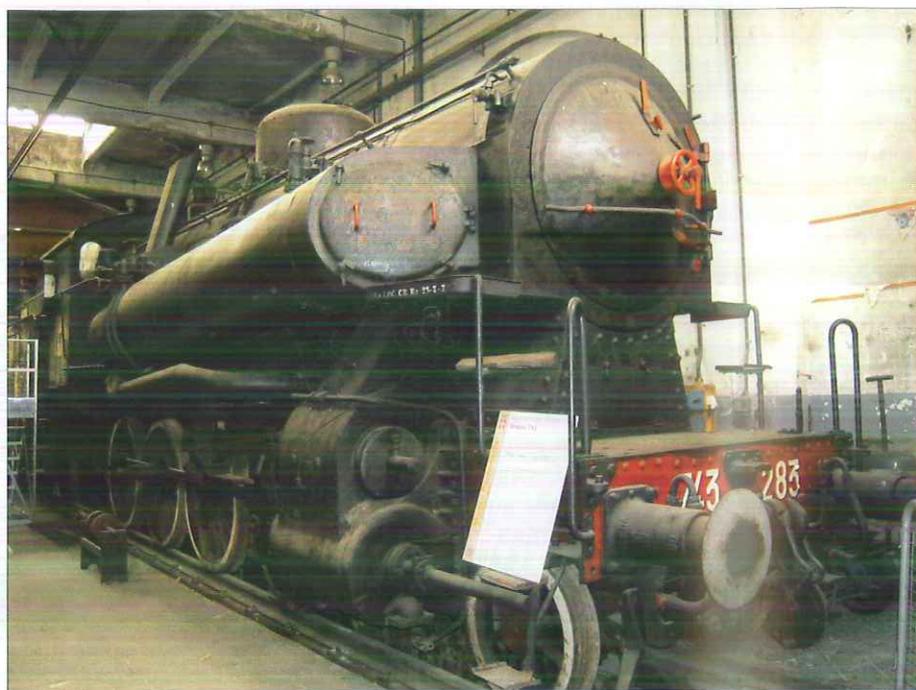


# Les activités de la FACS

Voyage dans le Piémont italien du 4 au 7 décembre 2009 Photos R. Toupance

Vendredi 4 décembre : en cette période de l'année peu propice aux voyages dans nos régions, les amateurs turinois de trams historiques groupés dans l'association ATTS et nous-mêmes prenions le risque de subir une météo défavorable. Par chance il n'en fut rien, un temps agréable et ensoleillé pour la saison nous accompagnait pendant ce périple.



La 140 n°743 283 « Franco-Crosti » au dépôt-musée de Bussoleno

En fait il y eut deux périple, car nos 42 participants (FACS et COPEF) se partageaient en deux équipes, l'une venant de Paris (36), l'autre de Nice (8 dont le Président). La rencontre était prévue à Bussoleno, gare de la ligne Modane – Turin, où se situe l'un des deux musées ferroviaires du Piémont (l'autre est à Savigliano). La panne du train des « sudistes » – deux heures de retard – ne leur permit qu'une brève visite du musée, alors que le gros de l'équipe arrivait à l'heure. Excellente réception à notre arrivée, avec beaucoup d'explications, notamment sur le fonctionnement des chaudières « Franco-crosti » de la 140 Gr743. Quelques autres machines vapeurs et électriques 3000 V ainsi que de nombreuses voitures à portières latérales donnent à ce musée un caractère sympa, car on pou-

vait tout visiter et également noter la couche de cire qui recouvre les banquettes des voitures de 3<sup>ème</sup> classe de la composition du spécial du 8 décembre ! Quelles différences de ce côté-ci des Alpes... (effectif du musée ci-contre).

Alors que nos amis niçois nous rejoignaient en fin de journée, le groupe « découverte » préférerait les ruines

un funiculaire dont le principe est proche de celui des « cable-cars » de San Francisco, permettait aux visiteurs d'atteindre la Basilique. Il a été remplacé par un tramway à crémaillère et prise de courant par 3<sup>ème</sup> rail, sauf dans les emprises du dépôt. Le matériel moteur est d'origine, les voitures poussées sont aussi d'origine (mais de celle du funiculaire, et impeccablement restaurées).

Parcours magnifique permettant de découvrir les cimes enneigées des Alpes toutes proches. Au sommet, le panorama est superbe. Après une heure de visite, retour à Sassi où une visite du dépôt-musée est organisée au milieu des va-et-vient de trams qui se préparent pour le « Trolley festival ». Plusieurs motrices historiques de différentes villes italiennes sont conservées à Sassi. Repas également dans les emprises du musée, autour d'une reconstitution de tram hippomobile. Nous filons ensuite au terminus du 15 où doit venir nous chercher la motrice historique 2592 de l'ATTS, l'heure du spécial est arrivée. Le temps est clair et, avant même son arrivée sur la boucle, la « Belle » est copieusement mitraillée. C'est parti pour la traversée de Turin, à travers la circulation d'un samedi après-midi et les marchés qui s'étalent. Nous voilà bercés au doux ronron des moteurs, aux pulsions du compresseur, agrémentés de bons coups de gong. Notre parcours est est-ouest, empruntant lignes et raccordements indiqués sur le plan symbolique.

romaines de la cité de Susa aux vieilles électriques. Devant l'équipe un peu transie sur le quai de la gare, un train de l'AFA, remorqué par deux E436, montait vers la France, composé de remorques routières citernes uniquement. Vers 19h nous arrivions à Turin.

Samedi 5 décembre : notre groupe quitte l'hôtel en direction de l'arrêt de la ligne 15 le plus proche, notre premier contact avec GTT (transports turinois). Grâce aux « pass », nos déplacements en transports publics sont plus aisés. Notre tramway articulé est bien plein, nous irons jusqu'à l'avant-dernier arrêt, à Sassi, pour prendre le tram qui « monte » à Superga, nom de la colline qui surplombe Turin, sur laquelle a été édiflée une grande basilique. Jusque dans les années 30,



Le tracteur T 450 manœuvre la remorque D 12 à Sassi



Motrice D3 et remorque D12 arrivant à Sassi

Le challenge est d'arriver au grand dépôt de Venaria avant la nuit, malgré des automobilistes qui, parfois, ont du mal à sortir des emprises des rails. Visite détaillée, commentée en français. Nous pouvons y découvrir un "tram-restaurant"... pour la prochaine fois! Nous donnons ci-contre le parc de matériel actuel des GTT, la liste des lignes exploitées ainsi que celle du matériel entretenu par l'ATTS. Retour à Sassi pour le repas du soir, puis à Porte-Neuve où se situe notre hôtel.

ouvrages d'art fréquents. Elle a souvent été coupée par la destruction de viaducs, consécutive à la montée des eaux des torrents de la vallée. À Ceres, le terminus, nous attendons l'arrivée d'une rame "Minuetto", fraîchement construite par Alstom, pour repartir. Comme à l'aller, la cabine de conduite est envahie d'amateurs qui ne veulent rien manquer de cette ligne de montagne.

La descente s'arrête à Cirie, localité où se situe le dépôt de la ligne. Les chemins des GTT ont bien fait les choses : la locomotive 24 "historique" de la ligne du temps des TC et du 4 kV est présentée, de même qu'une E626 ex-FS employée pour le déneigement. Depuis les années 50, cette ligne a été mise au standard des FS et complètement remise à niveau ; c'est maintenant une ligne moderne, avec terminus partiel à l'aéroport. Après le repas pris à deux pas de la gare de Cirie, une rame Minuetto nous ramène à Dora. Les participants du groupe ont le choix pour aller à l'arrêt "Giardidi Reale", soit le bus ou les lignes de tram 9 et 3. À cet arrêt, les uns vont participer au "Trolley festival" en empruntant les motrices de l'ATTS qui font des boucles dans le centre historique de Turin, les autres, les "GD", suivent une visite guidée de la

ville et de son Palais Royal. À noter que certains véhicules de l'ATTS étaient présentés de manière "statique". Grande affluence dans les trams et la ville en général, conséquence d'un pont de 4 jours dont profitaient nos amis transalpins. Certains emprunteront la ligne de métro "VAL", qui est en cours de prolongement. Mais c'est l'heure de se rassembler à nouveau devant un restaurant place Vittorio Veneto. Nous finirons notre escapade dans les tramways turinois en prenant une dernière fois le 15 qui dessert "Porte Neuve".

Lundi 7 décembre : le départ de la gare centrale de Turin est à 7h30, par le train régional "trenitalia" à destination d'Imperia. C'est un train de quatre voitures remorqué en diesel, malgré la présence de la caténaire jusqu'à Limone. Lors de la définition de ce voyage, nous n'imaginions pas emprunter une circulation "historique" puisque ces convois sont assurés par autorails depuis le nouveau service.



Tram historique 2592 au terminus 15 à Coriolano près de Sassi

Le jour se lève sur Savigliano où deux sites intéressants se présentent de part et d'autre de la voie. À gauche, les usines Alstom avec une brochette de "Minuetto" neuves et des E436 (BB36000) sans doute pour des raisons de maintenance. À droite, un peu distant de la gare, le musée déjà évoqué nous laisse entrevoir beaucoup de matériel "dans son jus", beaucoup de tags sur les voitures historiques ! Contre un buttoir, un autorail d'apparence moderne ; il s'agit d'un prototype à caisse inclinable resté sans suite.

Le relief se plisse, la neige fait son apparition et nous voilà à Limone, fin du 3 kV, la frontière sera passée dans le tunnel. Malgré le temps uniformément gris, le paysage est spectaculaire, alors que les boucles se succèdent, nous permettant de voir la voie que nous allons



Tram 5008 sur la boucle de la ligne 15 à Coriolano près de Sassi

Dimanche 6 décembre : la matinée était consacrée à la visite de la ligne Torino - Ceres maintenant exploitée par GTT. Sa gare historique dans Turin est abandonnée, remplacée par un terminus provisoire dans le quartier de Dora. Le bus 11 nous y conduit. Notre visite de la ligne, bien préparée par José, se fait avec un couplage de rames automotrices "Belges" différentes, dont une en "inox", qui datent du milieu des années 50 (ALe054). Le train 17 quitte Dora à l'heure en direction de Ceres. Étonnante cette ligne, qui commence avec un caractère "banlieue", puis rural, pour se terminer en ligne de montagne aux courbes serrées et aux



Tram 7030 au dépôt de Venaria



**MATÉRIEL HISTORIQUE DES TRAMWAYS DE TURIN**

N°	Constructeur	Date	Réseau	Observations
<b>En gare de Sassi</b>				
197	Miani et Silvestri	vers 1890	Turin	Musée Restaurant en gare
209	Diatto	1911	Turin	Exposé au Trolley Festival
502	Ansaldo	1924	ATM Torino	En travaux à l'atelier puis Trolley
<b>Festival – exposé piazza Castello</b>				
961	OFM 1934/Aerfer	1951	ATAN Napoli	à restaurer
MRS 312	Carminati Toselli	1935	Stefer Roma	à restaurer
447	Stanga	1938	ACEGAT Trieste	à restaurer
T 427	Diatto/TIBB	1911/Tr1987	Sassi Superga	Sablère – exposé au Trolley Festival
T 450	Fiat Moncenisio/ATM	1929/Tr1957	Sassi Superga	Exposé au Trolley Festival
D 14	SNOS/AGUDIO	1884/Tr1935	Sassi Superga	Remorque – exposée au Trolley Festival
<b>Tram spécial FACS</b>				
2592	Fiat Materfer	1933	ATM Torino	plus circule au Trolley Festival
<b>Trolley Festival au Parc Reale</b>				
116	Diatto	1911	ATM Torino	Circule
3501	ATM	1948	ATM Torino	Circule
3203	Fiat Materfer	1958/Viberti 1977	ATM Torino	Statique
3179	Fiat Materfer	1958/Viberti 1977	ATM Torino	Tram Teatro - statique
2847	Off Moncenisio	1958	ATM Torino	Circule
2841	Off Moncenisio	1958/Viberti 1979	ATM Torino	Restocolor - statique
2855	Off Moncenisio	1958/Viberti 1979	ATM Torino	Circule
2595 ou 98	Fiat Materfer	1933	ATM Torino	Exposé piazza Castello
<b>Matériel en service</b>				
2868	Off Moncenisio	1958/Viberti 1979	ATM Torino	Statique
5050	Fiat Ferroviaria/Ansaldo	1989/92	ATM Torino	Statique
6050	Alstom	2001	ATM Torino	Statique

**LIGNES DES TRAMWAYS DE TURIN AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2010**

3 = Vallette – Hermada

4 = Falchera – Drosso

9 = Stampalia – D'Azeglio

10 = Massari – Caio-Mario : actuellement limitée au tronçon Rondo-Forca à Caio-Mario pour les travaux de construction du Passante Ferroviario ; rétablissement complet en 2011 ou 2012 ;

13 = Campanella –Gran Madre : exploitée par autobus pour les mêmes travaux que la ligne précédente ; reprise prévue en avril 2010 ;

15 = Brissogne – Sassi

16 = circulaire, terminus Sabotino (dans les deux sens)

18 = Sofia – Settembrini : actuellement exploitée par autobus pour les travaux du métro ; reprise sur le tronçon Sofia – Carducci en octobre.

En mars 2011, il est prévu la création de la nouvelle ligne circulaire 7 ; terminus Piazza Castello dans les deux sens, exploitée exclusivement par du matériel historique.

**Rappel :**

Voyages : n'hésitez pas à vous renseigner en demandant nos circulaires. Le 27 mars, journée sur les tramways de Bordeaux. Du 28 avril au 6 mai, voyage en Serbie et Bosnie (5 trains spéciaux « vapeur » et ligne du « 8 » de Sargan).