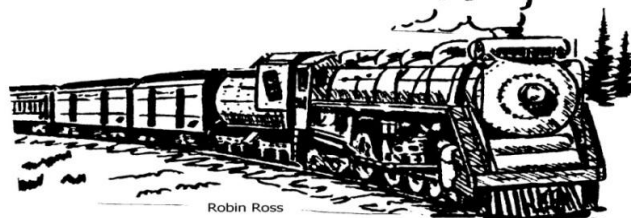


Patrimoine ferroviaire Division Charny,



Bonjour les membres de la Division Charny,

Dans ce cinquième bulletin, je vais m'attarder à l'historique du chemin de fer de Charlevoix, puisque cet été j'ai dû répondre aux nombreuses questions des visiteurs qui sont venus à l'exposition ferroviaire tenue à la maison centenaire de la Société d'histoire de Charlevoix à La Malbaie. De plus, j'ai participé à une entrevue avec l'équipe de tournage de **HISTORIA**, le premier novembre 2010, concernant le chemin de fer de Charlevoix, le tunnel du CP 1930 sous les Plaines ainsi que le trestle de Cap-Rouge dans le cadre de la série «Écrous et boulons» ... qui sera diffusé en janvier 2011!

En fait, je vais parler spécifiquement des locomotives diésels GMD1 qui ont vers 1960, sillonné les rails de 85 livres de la Subdivision Murray Bay de 92.1 milles de Clermont à Québec, afin de remplacer les vapeurs Pacific 4-6-2.

Ensuite, je vous parlerai «de la façon dont les équipes de travail le long de la voie communiquaient avec le régulateur». De plus, je vais tracer un bref historique de la locomotive CLN 2003 qui a été reconstruite, en quelque sorte, à la rotonde de Charny, lorsque le CLN y effectuait de tels travaux!

Pour terminer, admirez des photos «**du patrimoine ferroviaire de Charny**» ...

Bonne lecture!



En 1960, les premiers diésels sur la subdivision Murray Bay!



Cette photo de la GMD1 1025 prise en 1960 par l'ingénieur Maurice Rousseau à La Malbaie et publiée dans la revue TRAQ no. 22, nous permet de constater que les 2 hangars pour les locomotives à vapeur étaient encore en place!

La venue du premier train à La Malbaie, le premier juillet 1919, trois mois après la mort du fondateur Sir Rodolphe Forget du chemin de fer Québec Saguenay, à partir de Saint-Joachim (Cap-Tourmente) jusqu'à Clermont (Nairn's Falls), a apporté son lot de locomotives à vapeur tel que la CNR 4-6-2 type Pacific 5077, ainsi que les premiers diésels, à faible poids, pouvant circuler sur les rails de 85 livres.

Histoire du Chemin de fer de Charlevoix



- Le premier train est arrivé à La Malbaie le mardi 1 juillet 1919. Le Soleil a relaté l'événement comme suit: «Mardi, La Malbaie était en liesse alors que le premier train régulier du chemin de fer Québec & Saguenay entra en gare avec 100 passagers à l'occasion de la Confédération, fête légale.
- Ces deux photos de Roger Cook, prises en 1956 alors qu'il avait 14 ans, ont été tirées du magnifique livre «Magnetic North»
- Malheureusement il ne reste plus rien de ces installations à La Malbaie et même pas une plaque pour commémorer le passage du train!

Un projet de loi sanctionné le 18 mai 1916 autorise la vente de la ligne de chemin de fer en construction au Gouvernement du Canada, mais la transaction ne se conclut, finalement que trois ans plus tard, soit en 1919.

Finally, in 1923, the company becomes an integral part of the national railways (Canadian National) and benefits from a vast fleet of diesel locomotives.

The locomotive of the General Motors 1025 photographed at La Malbaie was part of the GMD-1 series and pulled a steam generator wagon in order to heat the passenger cars that departed from the La Malbaie station.

In fact, General Motors Diesel Canada built these locomotives in August 1958 and April 1960, after the disappearance of steam locomotives. This type-diesel locomotive shunter was powered by a 12-cylinder EMD 567C engine with a capacity of 1200 horsepower. The bogies were of the A1A-A1A type, that is to say that the central axle did not contain an electric motor. 96



Photo Roger Boisvert – 1960 – Gare du Palais à Québec

exemplaires ont été produits pour le CN, soit les numéros 1000-1077 (78) et les numéros 1900-1917 (photo de Roger Boisvert) (18) avec des bogies B-B et une génératrice à vapeur!

Beaucoup de Malbéens se souviennent vivement d'avoir voyagé à bord des trains voyageurs qui se rendaient à Québec et qui circulaient le long du fleuve Saint-Laurent tirés par une locomotive diesel très fiable qui prenait environ 2 heures 30 pour effectuer le trajet.

The GMD1 1000-1077 series locomotives did not have a steam generator and a specific wagon had to be added behind the locomotive to generate steam. These locomotives were removed from circulation in 1988 while the 1900-1917 series survived until 1997. Some numbers were also part of the 1400 and 1600 series!

These locomotives were built in the United States under the RS 1325 label at the beginning of the 1960s, but only two locomotives were sold to the Chicago & Illinois Midland.



According to my research, the GMD1 1025, 1026 and 1027 locomotives regularly circled on the Murray Bay lines as well as the GMD1 1917 which had 4-wheel bogies and a steam generator.

Qu'est-il advenu de ces locomotives? :



La GMD1 1026 à Sainte-Anne de Beaupré avec une charrue et la GMD1 1027 dans le film de Walt Disney «BIG RED» ...

CN 1601

- GMD1u, classe GR-612a (plus tard GR-412b)
- reconstruite sous le numéro [1025](#) en 1988 et renumérotée au 1601 à ce moment-là
- a gardé les bogies A1A à six roues après cette transformation
- devait être convertie au [1431](#) en 1999, mais cette transformation a été retardée
- utilisée avec [1063](#) et [1600](#) sur la Subdivision Lewvan près de Régina en SK comme étant les dernières locomotives GMD1s possédant des bogies de 6-roues sur le CN. La Subdivision Lewvan possède des voies à 85 livres et les bogies à six-roues conviennent parfaitement pour cette voie.
- retournée «morte» à Winnipeg durant l'été 1999
- finalement reconstruite au [1431](#) au début de 2000

CN 1431

- GMD1u, classe GR-412b
- reconstruite à partir de la [1601](#) en février 2000 en utilisant des bogies de 4 roues et les réservoirs de la [1182](#). Ceci devait avoir lieu en 1999, mais le tout a été retardé.

CN



1603

- GMD1u, classe GR-612a (plus tard GR-412b)
- reconstruite à partir de la [1026](#) en 1988 et renumérotée au 1603 à ce moment-là
- a conservée ses bogies de six-roues A1A suite à cette reconstruction

Reconstruite au [1433](#) en septembre 1998

CN 1433

- GMD1u, classe GR-412b
- Reconstruite sous le numéro [1433](#) en 1998 en utilisant les bogies de 4 roues et les réservoirs de la [1134](#)



CN 1027

- GMD1, construite en 1958
- équipée de bogies à six-roues A1A
- reconstruite et renumérotée [1127](#) en 1987

CN 1127



- GMD1m, classe GR-12m
- numéro original [1027](#)
- reconstruite avec des bogies de 4-roues BB de GP9s retirés en 1987 et renumérotée au présent numéro à ce moment-là
- retirée le 30 avril 1998
- vendue en 1998 à la Southern Marine Equipment, Greenville MS, mais déménagée en premier lieu aux industries CLN à Caprél, ON
- propriétaire: Taylor Group
- prête à INCO pour le Copper Cliff ON, de 1999 jusqu'au début de 2001



CN 1917

- GMD1, classe GR-12n, construite entre 1958-1959
- équipée de bogies BB à 4-roues
- au début, équipée avec une génératrice à vapeur, mais retirée depuis
- reconstruite sous le numéro [1400](#) en 1989



CN 1400

- GMD1u, classe GR-412a
- Reconnue à partir du numéro [1917](#) en 1989 et portant le présent numéro [1400](#) depuis ce temps

GMD1 retirée: 1431 (1025) en 2007

En date d'aujourd'hui 27 unités GMD1 fonctionnent encore :

1400 (1917) -1403, 1405-1410, 1412, 1415, 1418-1423, 1433 (1026)-1435, 1437-1441, 1444

Ref. : Trackside Guide 2008, page 1-46 et CN Lines!

Toutes les unités ont été reconstruites à l'atelier Pointe Saint-Charles à Montréal!

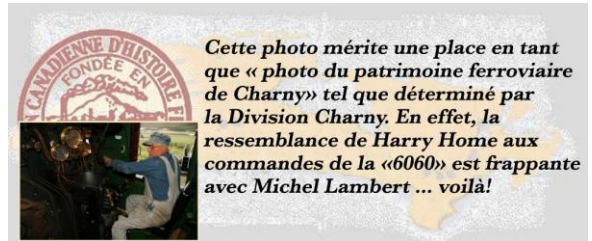
**Photos du
patrimoine
ferroviaire de
Charny!**



Originnaire de Lévis, mon père m'amenait à l'âge de 10 ans à Charny, puis nous suivions «l'Océan Limités» jusqu'à la gare de Lévis. Le train quittait la gare au son de l'angelus, puis nous allions souper. De 1970 à 1980, en tant que secrétaire-trésorier, j'ai participé aux ébats de la Société de modélisme ferroviaire de Québec au deuxième de la gare de Lévis ... de beaux souvenirs!



La drachine 157 - 67 de Louis-François Gervais, accompagné de sa femme Alice, circulant à Pointe-au-Pic, dimanche le 23 mai 2010 à 18 h 15.
Photo: Louis-F. Juste

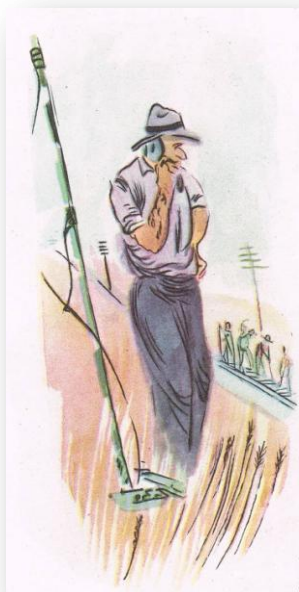


Cette photo mérite une place en tant que « photo du patrimoine ferroviaire de Charny » tel que déterminé par la Division Charny. En effet, la ressemblance de Harry Home aux commandes de la «6060» est frappante avec Michel Lambert ... voilà!



Démolition en novembre 1978!

Voici une photo de M. Yves Tremblay de Pointe-au-Pic qui a travaillé à la gare de Pointe-au-Pic en octobre 1975!



Saviez-vous que pour communiquer avec le régulateur, autrefois, l'équipe travaillant sur la voie devait utiliser un système de tiges, les fixer les uns aux autres puis les accrocher à au moins deux fils sur le poteau de téléphone afin de rentrer en contact avec la personne désirée...on était loin du téléphone cellulaire n'est-ce pas!



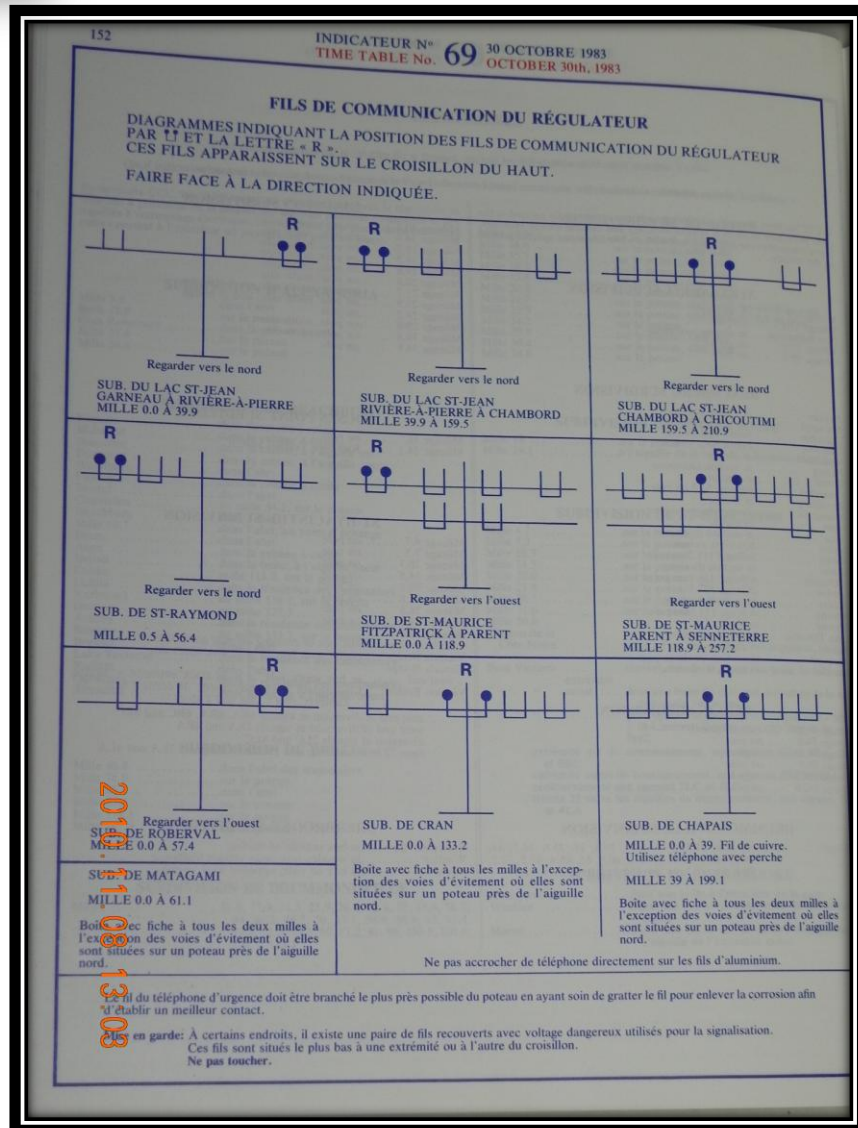
Si vous visitez «la section Musée» du Groupe TRAQ à Charny, le premier samedi du mois, vous pourrez admirer la façon et surtout les différentes étapes à suivre précisément afin que le «contremaître de la voie» puisse entrer en contact avec le régulateur.

D'abord il devait posséder un téléphone puis des tiges, que Louis-François tient ici dans ses mains, les tiges devaient être raboutées les unes dans les

autres afin d'atteindre la hauteur désirée pour toucher aux fils!



Mais le plus important résidait dans le fait que le contremaître devait posséder son indicateur (time table) afin de localiser exactement les deux fils sur lesquels il pouvait se fixer pour obtenir la ligne de communication avec le régulateur.



C'est dire que ce n'était pas une mince tâche que de communiquer de «cette façon» avec le régulateur, surtout si une urgence se déclarait le long de la voie; le sectionnaire devait réagir rapidement et déployer ses tiges en toute hâte et assurer un «contact immédiat avec le régulateur»...



Suite aux rénovations effectuées au 1 rue Duchesne, mon domicile à Cap-à-l'Aigle, voici la nouvelle affiche qui vous accueillera dorénavant à cette adresse ...

La petite histoire de la GP35 #2003



Elle débute avec l'arrivée de la GP35 Southern Pacific 6556 «née SP 7444», no. de série 28871, aux ateliers CLN Charny le 11 novembre 1977. Elle en ressort modifiée en GP35M (2003) le 14 février 1998, après quoi elle est louée au chemin de fer Québec-Gatineau.



Plus tard, au printemps 1998, elle est repeinte en vert et jaune et est lettrée CLN 2003. Louée à plusieurs compagnies pour être relettrée au printemps 1999 à « DJFX » pour David J. Joseph Co. Finalement vendue aux États-Unis elle est devenue une GP38M de la Lake State Railway Company - LSRC. <http://www.orknet/rebuild20.htm>



GP35	2003	28871	2/64	SP 7444; SP 6556; CLN 2003; DJPX 2003; WRIX 2003	GP35 rebuilt to GP35M; rebuilt to GP38M?
------	------	-------	------	--	---



Vous savez, le film « À fond de train » (Unstoppable) qui est sorti en novembre 2010, est basé sur le récit de la locomotive CSX SD40-2 8888, qui a vu son mécanicien de locomotive tirer sur la manette par inadvertance à 8, en descendant de la locomotive et provoquer « sa fuite incontrôlable à 50 milles à l'heure, tirant 47 wagons ». Une locomotive détachée d'un autre train a permis de rattraper le premier par l'arrière et de ralentir sa course jusqu'à 11 milles à l'heure et après quoi un contremaître est monté dans la locomotive 8888 à un passage à niveau pour l'arrêter...ouf! - <http://kohlin.com/CSX8888/z-final-report.htm>



Vous savez, cette photo du CRO me fait penser à mon voyage de retour de Toronto, il y a quelques années, alors que je longeais les 4 rails du CN, le long de l'autoroute 401 près d'Oshawa.



En effet, je suivais un long fret du CN et, tout à coup, un train de GO Transit arriva et dépassa le train de fret ... mais voilà que ces deux trains se font « damer le pion par un train VIA » qui les dépassa en même temps ... quelle coïncidence!

Exporail a investi 1,3 millions d'améliorations en 2010: Voici un îlot thématique.

C.S. Cheasley



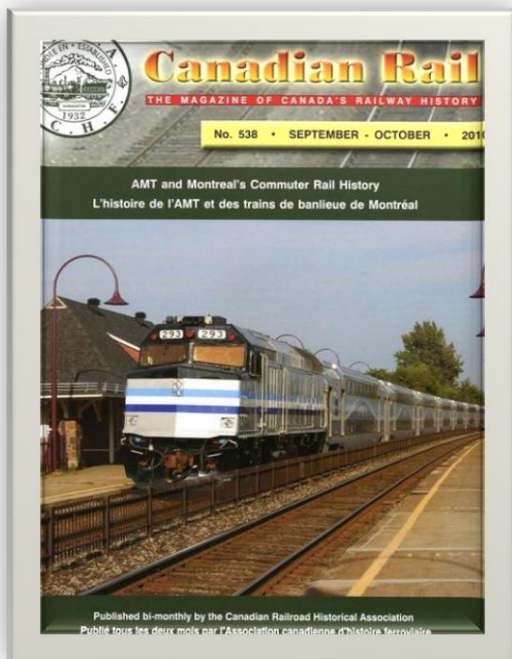
Voici une nouvelle locomotive 1751 circulant sur le réseau miniature avec Gilles Bouthillier aux commandes. C. S. Cheasley





La locomotive 'Maritime Railway No. 5, s'est refaite une beauté et a été déménagée au pavillon Angus le 30 octobre 2010.

C. S. Cheasley



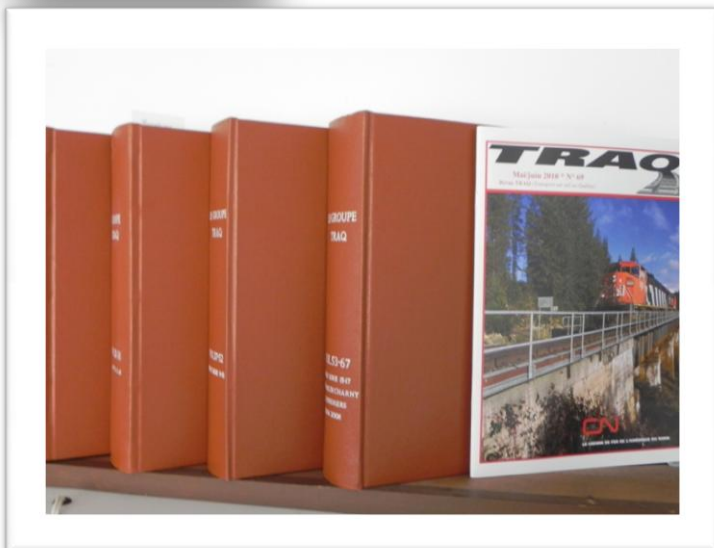
La revue Le Rail Canadien

Pour plus d'informations, visitez le site ci-dessous

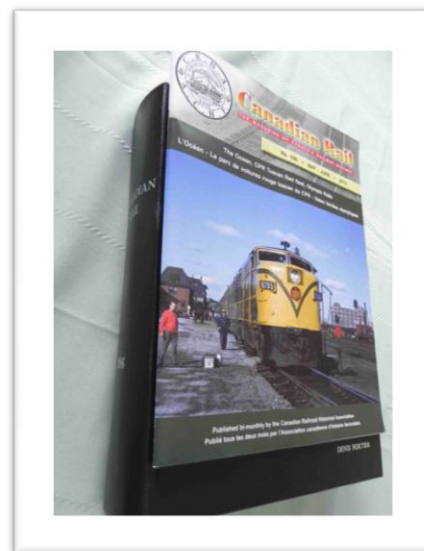
© CRO

Joyeux Noël et Bonne Année 2011

<http://www.canadianrailwayobservations.com/museums.htm> November 2010



Abonnez-vous à la revue du Groupe TRAQ et la revue Le rail canadien de l'ACHF!



N'oubliez pas de venir nous visiter le premier samedi de chaque mois où un groupe fervent et enthousiaste du chemin de fer vous accueillera dans une salle «pleine de souvenirs et d'artefacts» :



<http://www.groupe-traq.com/contact/Contact.html>

Également je pourrai vous rencontrer au bureau de la «Division Charny» installé au local même de l'édifice qui abrite le Groupe TRAQ à Charny ... donc c'est un rendez-vous!

À la prochaine,

Denis

Corrections : Frances Fortier

