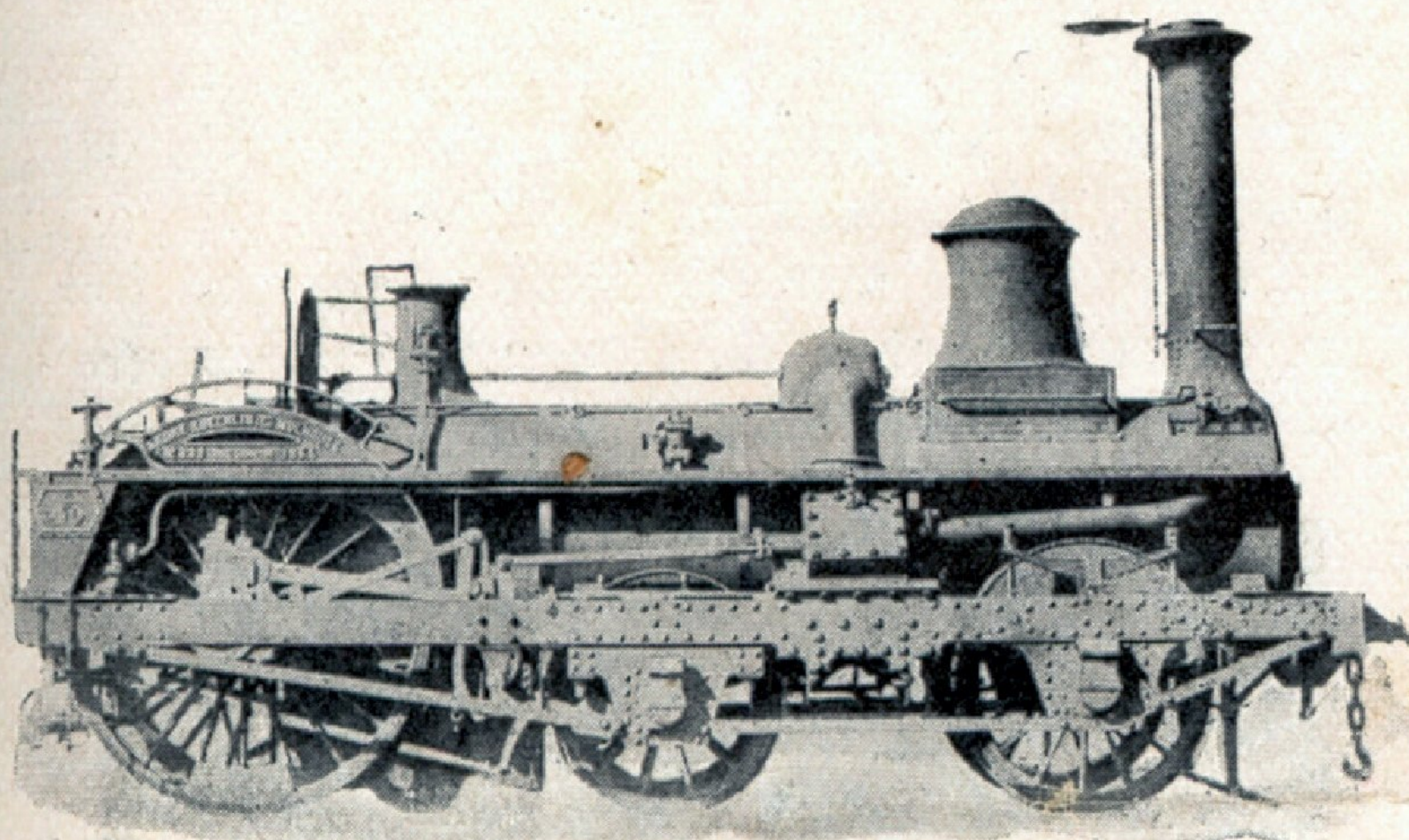


Un de nos édiles les plus avertis, — parmi les plus dévoués, les plus actifs et les plus « allants », — M. Paul Michoud, adjoint aux Travaux Publics; ancien Président du Syndicat d'Initiative, épris de nouveautés, de transformations, d'améliorations, de tout ce qui peut, en un mot, contribuer sans cesse et toujours davantage aux embellissements, au développement et à la prospérité de son cher Grenoble, — veut bien nous donner cette intéressante notice, — tout heureux, (et on verra en quels termes, tour à tour précis, techniques et enthousiastes), d'annoncer au grand public des Alpes Pittoresques la création de ce RAPIDE 63, qui classe désormais la capitale du Dauphiné, par l'accélération de ses relations avec Paris, à l'égal des Nice, Aix-les-Bains, Vichy, Biarritz, Trouville, Ostende, etc., et autres grands centres universels d'attraction mondaine, touristique ou balnéaire.

Cette année 1913 va voir s'accomplir une véritable transformation du service des trains reliant le Dauphiné à Paris et au Nord de la France, grâce à la mise en circulation d'un rapide à trois classes entre Paris et Grenoble.

On sait que, depuis la création des réseaux de chemins de fer, la région des Alpes fut toujours tributaire des grandes lignes voisines, d'abord par le fait même de la constitution de la « Compagnie des Chemins de Fer du Dauphiné », qui remettait ses voyageurs au réseau de « Paris-Lyon-Méditerranée », à Lyon et à Saint-Rambert, où ses li-

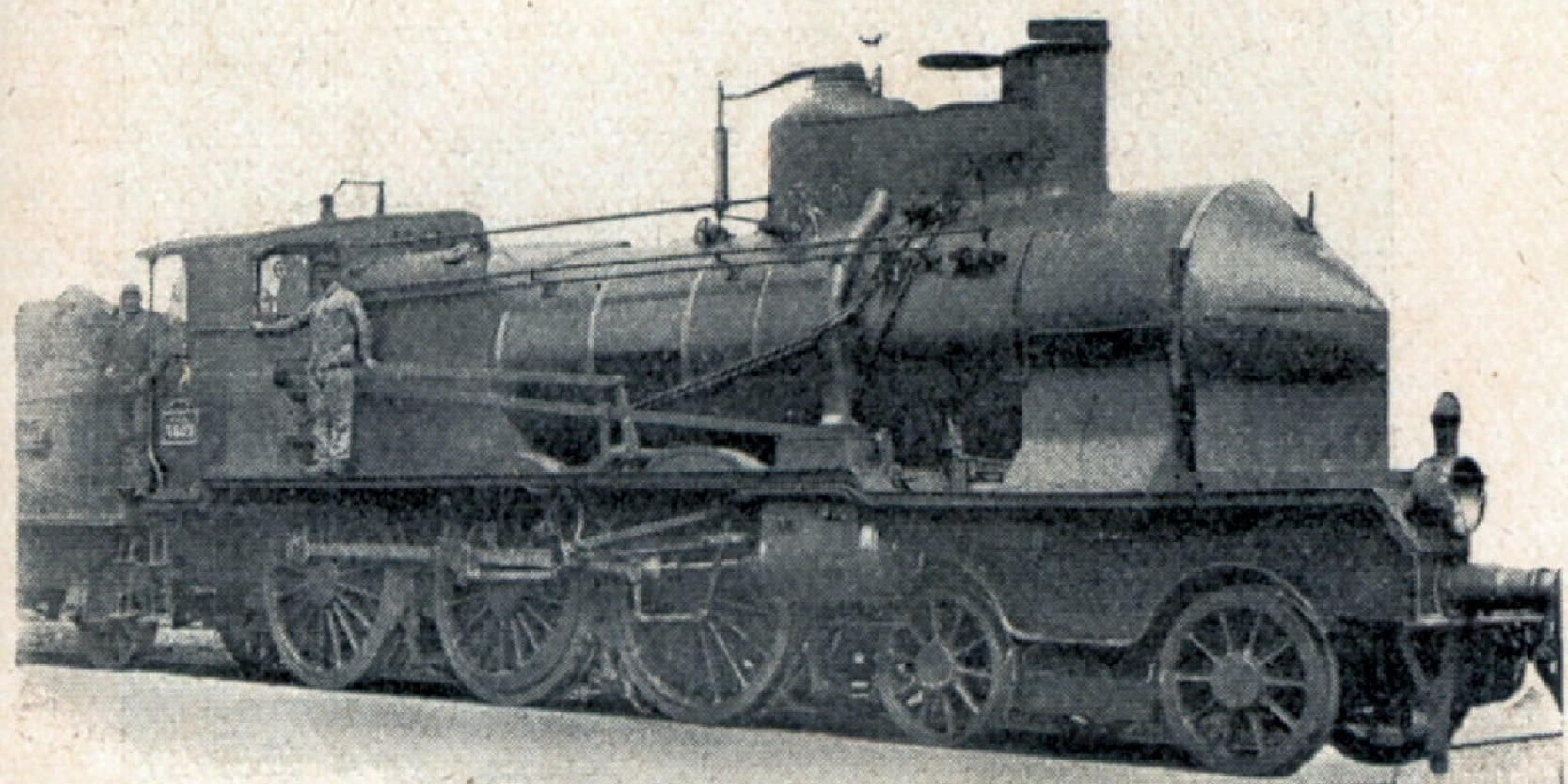


1860. — VIEILLES LOCOMOTIVES CRAMPTON
Qui remorquaient jadis nos trains-express.

gnes rejoignaient la grande voie Paris-Lyon-Marseille; plus tard, lorsque la « Compagnie du Dauphiné » fusionna avec le P.-L.-M., l'ancienne organisation des horaires continua à subsister.

Ce fut encore le transbordement obligé des voyageurs, aux anciens points de jonctions des deux réseaux jadis distincts. Ce système a prévalu jusqu'à la présente année, sauf en ce qui concerne la mise en service, depuis quelques années, d'une voiture directe attelée au rapide de nuit, à Lyon, au moyen des chariots à voitures, non sans heurts, hélas! ni secousses.

En remplacement de ce véhicule désuet et incommode, un rapide, à destination de Grenoble, composé de voitures à boggies, sera mis en marche, tous les jours, à la gare de Paris, à partir du 1^{er} juin prochain, et ter-



1896. — MACHINES COMPOUND, A COUPE-VENT
Remorquant les trains de voyageurs en Dauphiné.

minera son parcours à Grenoble, d'où partiront ensuite d'autres trains à destination de Veynes, Chambéry, etc.

Le soir, le même train reprendra la direction de Paris, non plus avec ces wagons

de tous types, en provenance des Alpes, et qui traversaient seulement notre gare, mais formé ici-même, avec un matériel propre, confortable et moderne.

La location, organisée d'une façon méthodique, permettra de réserver, en 1^{re} et en 2^e classe, des places à l'avance, et le téléphone, installé dans le bureau de location, donnera toutes facilités aux touristes et baigneurs pour choisir leurs coins, en téléphonant, soit des hôtels de notre ville, soit d'Uriage, soit des centres de séjours des environs.

La Capitale des Alpes cesse donc officiellement, à cette date, d'être une simple gare d'embranchement, pour constituer dorénavant un véritable terminus.

La vitesse des trains sera aussi sensiblement améliorée, autant du moins que le permet le tracé Lyon-Grenoble, où les rampes de 10, 12 et 15 millimètres ne sont pas rares, et où des centres importants doivent être obligatoirement desservis.

Sur la ligne principale, il sera aisé, en effet, de conserver une vitesse commerciale satisfaisante, car le nouveau rapide de Grenoble ne desservira aucune station entre Paris et Lyon. Seuls, auront lieu les arrêts dits de service pour changements de machines. Mais, à partir de Lyon, force sera bien, tout en accélérant la vitesse effective le plus possible, de donner les arrêts aux principales stations intermédiaires. La mise en service d'une nouvelle série de machines permettra heureusement d'obtenir le maximum de rendement, étant donné ce double obstacle à la vitesse: rampes et points d'arrêts nombreux.

Peu à peu, en effet, les anciens modèles de locomotives disparaissent. Que sont devenues les antiques Crampton, à roues motrices de deux mètres, qui remorquaient à bonne allure, d'ailleurs, les express de 1860, composés, il est vrai, de quelques voitures de très faible tonnage, (6 à 10 tonnes au plus...)?

Avec le grand matériel lourd, à boggies, dont chaque véhicule pèse à lui seul 30 à 35 tonnes, ce sont des charges de 3 à 400 tonnes qu'il faut aujourd'hui remorquer, à 80 ou 100 kilomètres à l'heure.

Il y a quelques années, nos express de la région étaient attelés de machines déjà puissantes, les 111-400, (pour parler le langage technique), à deux essieux couplés; puis, sont venus les coupe-vents à boggies, dont on peut voir encore nombre d'exemplaires sur nos lignes.

Sans atteindre sur les voies ferrées dauphinoises, dont le profil se prêterait mal à des vitesses de ce genre, les 100 kilomètres à l'heure autorisés sur certaines sections de Paris-Marseille, les horaires de la région marquent cependant quelques progrès intéressants.

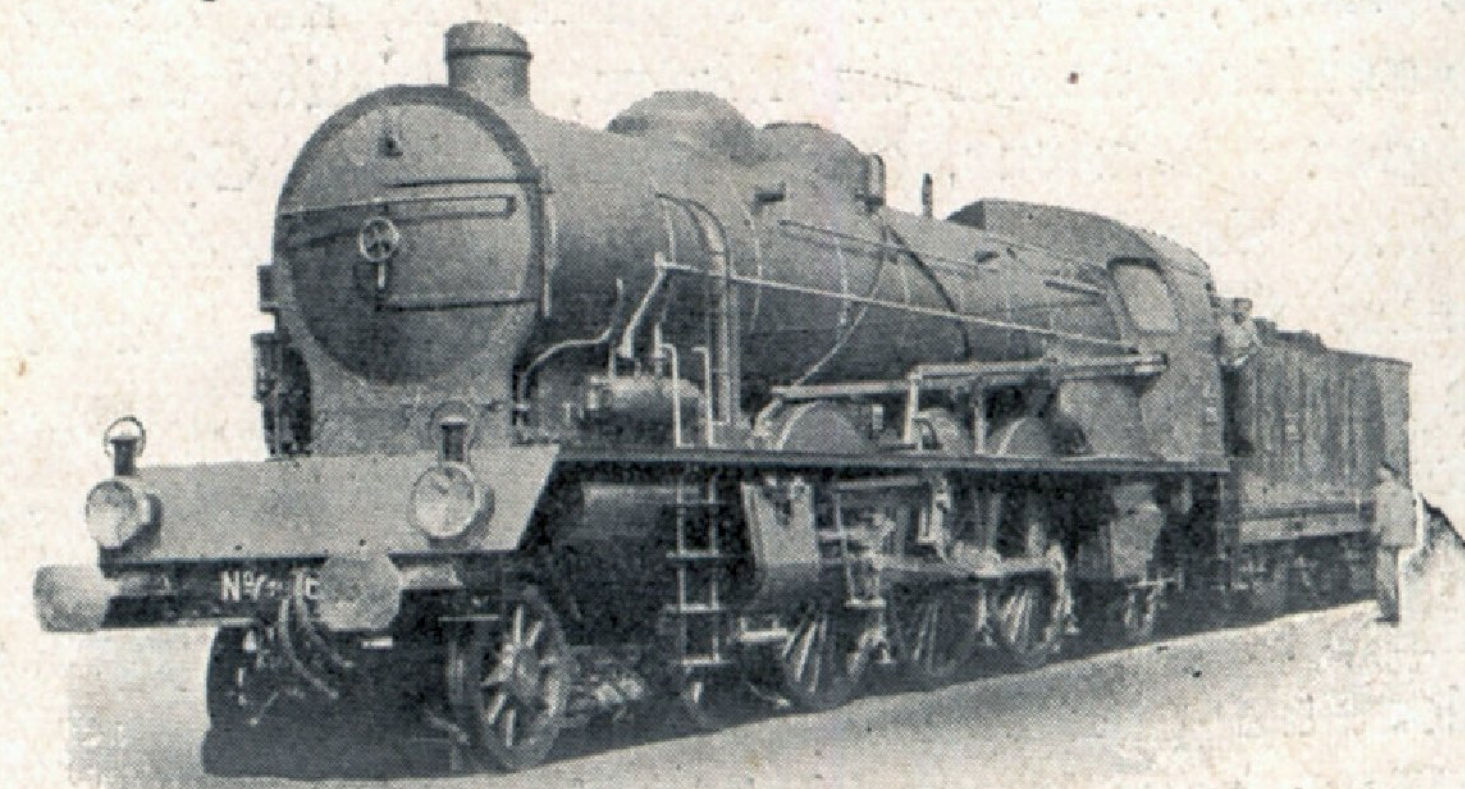
En 1862, les trains mettaient de 4 h. 1/2 à 5 heures pour effectuer le trajet de Grenoble à Lyon; il y a trente ans, notre meilleur express accomplissait le parcours en 3 h. 20; dix ans plus tard, le meilleur temps était de 2 h. 57 minutes. Au service d'hiver actuel, le temps s'abaisse à 2 h. 34.

Au 1^{er} Juin, les dix minutes environ que la nouvelle marche fera encore gagner seront obtenues par la mise en service de nouvelles machines appartenant à une des dernières sé-

ries construites, (les 2.500), à trois essieux accouplés et à boggies, mais dont le coupe-vent a été supprimé: créées pour assurer la traction des express lourds sur les lignes à fortes rampes, elles remorqueront aux grandes allures les trains de nos lignes alpestres.

C'est qu'en effet, tout a été prévu dans ces nouveaux types qui ne datent que de 1910-1911, pour accroître le rendement: de 142 mètres carrés, des locomotives 111-400, la surface de chauffe passe à 247 mètres carrés, dans la série 2.500; la grille de 2 mètres carrés en dépasse maintenant trois.

Le poids passe de 51 à 74 tonnes et le poids

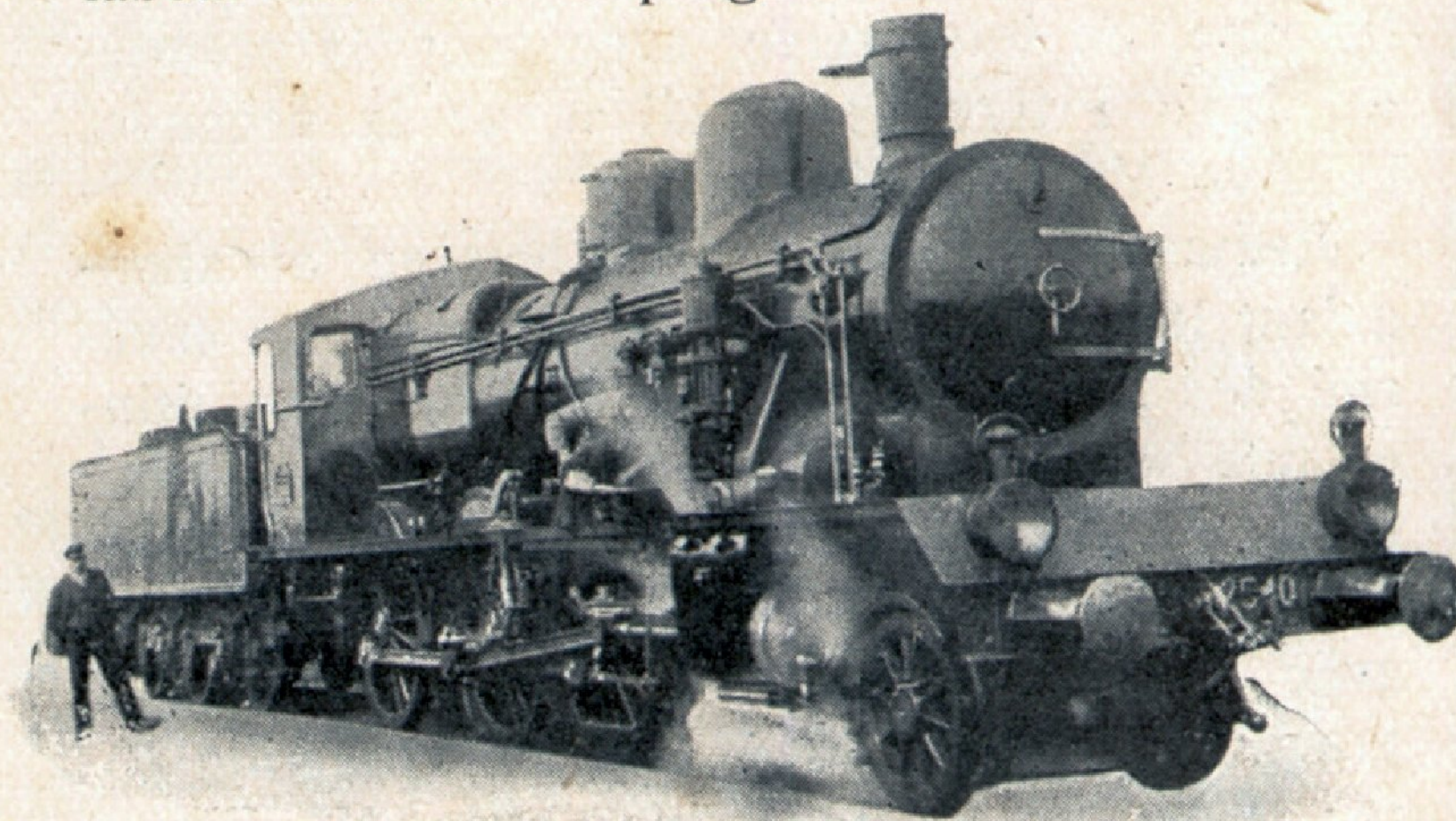


1909. PUISSANTES LOCOMOTIVES « PACIFIC »
Pour trains rapides entre Paris et Nice.

adhérent de 29.000 à 51.000 kilos. Il n'est pas, jusqu'à la longueur de ces modernes mastodontes qui ne surprenne l'œil, avec leurs douze mètres de longueur, non compris le tender, souvent monté lui-même sur boggies. Encore semblent-elles mesquines, à côté des « Pacific », du « Côte-d'Azur Rapide », qui paraîtront sans doute à nos descendants de simples jouets, à peine dignes de figurer dans les musées d'Arts et Métiers.

Ainsi va le monde, qu'il s'agisse des machines ou des idées!

Toujours plus vite! est une des devises favorites de notre siècle d'affaires et de travail fiévreux. Félicitons la Compagnie P.-L.-M. d'apporter à l'activité de notre région dauphinoise et de Grenoble, son concours précieux et puissant, pour aider nos concitoyens, dans leur labeur incessant de progrès commerciaux et in-



1911. — NOUVELLES LOCOMOTIVES POUR
TRAINS-EXPRESS
En service, au 1^{er} juin, entre Lyon et Grenoble.

dustriels, et marquons d'une pierre blanche l'année qui va voir naître le rapide 63-Paris-Grenoble.

Paul MICHOD,
Vice-Président du Syndicat l'Initiative.