

## ESPAGNE

### Le musée des chemins de fer de Vilanova

Texte et photos Pierre Lherbon – UAICF



L'ancien dépôt de Vilanova, avec sa rotonde, son pont tournant et ses châteaux d'eau, est devenu un musée des chemins de fer avec une collection particulièrement riche et variée.

En Espagne, tous les domaines liés à l'animation du patrimoine ferroviaire sont rassemblés au sein de la « Fundación Ferrocarriles Españoles », créée le 20 février 1985. Cette institution qui appartient à l'État, regroupe dans son conseil d'administration toutes les compagnies ferroviaires espagnoles du secteur public, du métro de Madrid jusqu'à la RENFE. Les musées ferroviaires sont bien évidemment la face visible de l'institution et font partie des « incontournables », mais les missions de la fondation vont bien au-delà du simple patrimoine historique puisqu'elle s'occupe, par exemple, de la promotion des anciennes lignes déferées devenues des voies vertes !

Aujourd'hui, arrêtons-nous à « Vilanova i la Geltrú », l'un des deux grands musées de la « Fundación Ferrocarriles Españoles ». Située sur la côte catalane, dans la région du Garraf, à 46 km au sud de Barcelone, Vilanova i la Geltrú est une ville de 66 274 habitants. Sur le plan ferroviaire, Vilanova est placée au centre de l'axe « Barcelone – Tarragone », et la grandeur de ses installations témoigne d'un riche passé ferroviaire pour cette localité qui aujourd'hui bénéficie d'une desserte régionale très soutenue. Le plan de voie est composé d'un faisceau de 3 voies terminus pour le départ des missions omnibus vers Barcelone, et de plusieurs voies de passage permettant de modifier l'ordre de circulation des trains. La gare de Vilanova possède également un



Le locotracteur 10112 fait partie d'une série de 46 locotracteurs construits entre 1949 et 1963 par l'entreprise « La Maquinista Terrestre y Marítima ». Il a été restauré et remis en état de marche au musée des chemins de fer de Madrid-Delicias en 2016 par l'entreprise « Interfer ». Il a incorporé la collection du musée de Vilanova en mars 2017 afin de disposer d'un engin pour déplacer les véhicules présentés au musée.

impressionnant bâtiment voyageur, un centre de maintenance pour les rames Rodalies (TER de la Catalogne), juxtaposant l'ancienne rotonde, là où est hébergé l'actuel musée.

Depuis quelques années, un programme d'investissement est engagé pour transformer et moderniser différents espaces du musée, et déjà, certaines réalisations sont terminées comme le hall d'accueil, le secteur des wagons marchandises et la voie de circulation pour une draine d'inspection. D'autres travaux, plus importants, sont toujours en cours et se poursuivront encore sur 2020 pour agrandir significativement le musée en réhabilitant les deux anciens ateliers dédiés, en leur temps, aux levages des locomotives à vapeur. Une nouvelle aile a été construite pour recevoir un espace ludique autour d'une grande maquette présentant les grands bâtiments ferroviaires de la Catalogne, comme la fameuse et majestueuse « Gare de France » située à Barcelone. Sur le plan du matériel ferroviaire, la rame Talgo II, la première rame Talgo mise en service en Espagne, sera restaurée pour venir prendre place au cœur du nouveau bâtiment principal. Si le fil conducteur est défini pour guider les visiteurs dans l'évolution du monde ferroviaire, avec un parcours mettant en scène différents thèmes, les architectes poursuivent leurs études pour concevoir le mobilier ainsi que la décoration de ces nouveaux locaux. Encore un peu de patience, et nous allons très prochainement découvrir un magnifique musée intégralement repensé.

Au quotidien, les équipes de musée assurent un travail de fond pour accueillir de nombreuses écoles et commenter l'histoire du chemin de fer aux enfants. Situé à deux pas de l'université des transports de Vilanova, le musée assure aussi l'animation de projets techniques de haut niveau avec les étudiants. Pour commenter la vie des cheminots (sous la forme de témoignages), mais aussi d'anciens documents techniques, le musée s'est entouré d'intervenants extérieurs qui sont, le plus souvent, des cheminots à la retraite. Ils s'inscrivent dans le cadre d'un programme baptisé « voluntarios » qui permet à chacun de collecter, trier, classer, scanner, archiver



Dans l'histoire des chemins de fer espagnols, la 1004 est, dans l'effectif des locomotives électriques, la machine qui a assuré le plus long service. Commandées par l'État dans le cadre de l'électrification de la ligne « Ripoll – Puigcerdá » et construites en 1929, ces machines sont une déclinaison des E 4000 du Midi. Administrativement rattachées aux dépôts de Barcelone-Vilanova jusqu'à sa fermeture en 1981, puis Casa Antúnez, ces machines étaient généralement stationnées dans la gare de Ripoll sur leur ligne de prédilection.





Sous l'ancienne rotonde du musée, nous découvrons les voitures « Harlan », un matériel de construction américaine utilisé sur les premiers trains qui assuraient la liaison entre Barcelone et Vilanova de l'ancienne compagnie « Ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona ».

des documents, et pour les plus vaillants, d'entretenir le matériel exposé et d'allumer la locomotive à vapeur, la Mataro : une machine reconstruite en 1948 pour fêter le centenaire de la ligne Barcelone – Mataro (la première ligne de la péninsule ibérique). Cette machine est mise en service tous les premiers dimanches de chaque mois. Mais la plus belle pièce du musée est la rame de 10 voitures du TEE Catalan Talgo, préservée en état de marche, qui ne peut être malheureusement présentée à Vilanova, par manque de place. Cette rame historique datant de 1969, est confiée à une association de passionnés au nord de Barcelone. Les adhérents assurent son entretien dans les ateliers de la RENFE, dans le but d'assurer des trains spéciaux au crochet d'une locomotive de la série 252. Une très belle occasion de découvrir une région très colorée dans une rame très singulière. Avis aux amateurs !



En 1910, cette locomotive spécialisée pour le service des manœuvres, intègre la ligne de La Puebla de Híjar à Alcañiz, dans la province de Teruel. De 1947 à 1957, elle est affectée aux ateliers d'El Clot à Barcelone. En fin de carrière, la petite locomotive est utilisée comme chaudière fixe dans les ateliers. Une de ses particularités, en dehors de sa petite taille et de son utilisation, est la disposition verticale de sa chaudière.

Pour vous rendre au Musée de Vilanova, nous vous recommandons d'utiliser le train régional Rodalies depuis Barcelone et de descendre en gare de Vilanova i la Geltrú. L'accès du musée se situe sur la place de la gare (tout simplement). Cependant, le musée n'est pas ouvert toute la journée (en général, seulement de 10h à 14h), et il est préférable de consulter son site internet pour connaître avec précision les horaires. Un espace « boutique » propose quelques objets ferroviaires et un grand choix d'ouvrages sur les chemins de fer en Espagne et en Catalogne.



Portique de signalisation de « Barcelone-Francia ». Construit en 1929, il a été démonté en 1989 puis transféré au Musée du chemin de fer de Vilanova, évitant ainsi sa destruction.

La Fondation des chemins de fer espagnols.

En complément des travaux réalisés au palais Fernán Núñez ainsi que dans les deux musées (Madrid et Vilanova), la Fondation des chemins de fer espagnols a en charge :

- le patrimoine. La Fondation accompagne les initiatives pour la valorisation et la conservation du patrimoine ferroviaire, notamment avec la création de petits musées ;
- l'histoire du chemin de fer. La Fondation anime des séminaires, des congrès, et de publier des études historiques ou techniques ;
- la culture, avec l'organisation des manifestations « Caminos de Hierro » (photographies ferroviaires), « Premios del Tren » (poésies et contes ferroviaires). La Fondation a également en charge la chorale des chemins de fer qui accompagne chaque événement ;
- les voies vertes. Depuis 1993, la Fondation participe à des projets européens et conseille les élus et les administrations publiques pour la réutilisation d'anciennes infrastructures ferroviaires dans l'écotourisme ;
- la revue « Via libre ». Créée en 1964, ce média assure une large promotion du monde ferroviaire avec de nombreux sujets à l'attention du secteur professionnel, des conservateurs et des amateurs passionnés.

**SIFERI**

**Matériels et machines de maintenance de voies ferrées**  
**Chariots de mesure de géométrie de voies : KRAB**  
**Machines spéciales suivant cahier des charges**



**Bourroir à ballast**



**Tirefonneuse hydraulique de chantier**

**CONSULTER NOTRE SITE : [www.siferi.fr](http://www.siferi.fr)**

**SIFERI**

27 Rue des Lys  
 26200 ANCONE - FRANCE  
 Mobile : ++33(0)6 29 89 54 34  
 Email : [luc.thouvard@neuf.fr](mailto:luc.thouvard@neuf.fr)

## Le Talgo



Détail de l'anneau d'intercirculation supportant les deux roues à écartement variable.

La rame du Catalan Talgo conservée en état de marche sous la responsabilité du musée de Vilanova assure régulièrement des parcours au crochet d'une locomotive de la série 252. Elle est ici photographiée à Puigcerdá.

Le prototype fut présenté aux Etats-Unis en 1948 puis développé en Espagne en 1949. L'année suivante, le Talgo II assure la liaison entre Madrid et Hendaye. Lors des essais, la rame a atteint 142 km/h, ce qui a permis de valider sa vitesse commerciale de 120 km/h. Les voitures Talgo II ont roulé jusqu'en 1972, et les quatre locomotives de la série ont circulé jusqu'en 1976, assurant la traction des nouvelles rames, le Talgo III, son successeur. ■

## L'Aigle, exposition sur le chemin de fer en Pays d'Ouche

L'association Culture et Patrimoine en Pays d'Ouche propose du 5 au 27 novembre 2019 :

- **une rétrospective** des lignes ferroviaires disparues autour de L'Aigle (Orne) : L'Aigle – Mortagne, L'Aigle – Conches, Sainte-Gauburge – Mortagne, Sainte-Gauburge – Bernay et la ligne particulière « Manche-Océan » avec un arrêt à L'Aigle ;
- **un aperçu historique** du Paris – Granville entre Verneuil et Sainte-Gauburge ;
- **la présentation** d'une partie de la collection de Fabrice Huet, ancien cheminot passionné de trains ;
- **la découverte** de la maquette animée de la gare de L'Aigle et des modèles réduits de locomotives ayant circulé sur ces lignes réalisés par l'Association Rail Miniature 61 ;
- **une conférence** préparée par Jean Luc Simonne, administrateur de la FACS - Patrimoine Ferroviaire le **mardi 12 novembre 2019 à 15h00**, salle Michaux en partenariat avec l'antenne aiglonne de l'UIA (Université Inter-Age) ;
- **samedi 16 et dimanche 17 novembre** : possibilité de s'exercer sur une draineuse prêtée par Véloraills du Pays Chartrain.

Espace des Tanneurs, 12 rue des Tanneurs, 61300 L'Aigle, du mardi au dimanche de 14h à 18h et mardi de 10h à 12h30.

## ABONNEMENT Chemins de Fer régionaux ET TRAMWAYS

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : .....

Je joins 65€ (6 numéros par an) par chèque à l'ordre de la FACS  
Pour l'Étranger : 85€ (6 numéros par an) par virement bancaire à la Société Générale  
(IBAN FR76 3000 3004 8700 0372 8143 994 BIC SOGEFRPP). Montants année 2019.

FACS - Gare de l'Est de Paris - B.P. 20292 - 75463 Paris CEDEX 10 - Tél. : 01 40 38 39 07