

L'ALPAZUR

Après Roco autrefois puis REE au printemps, Jouef produit comme annoncé ses RGP1. Parmi les trois premiers modèles, une version Alpazur. L'occasion de se pencher sur ce service particulier.

Texte: Denis Gamard et Yann Baude

*De la réalité
au modèle Jouef*



LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Jouef/Hornby
- Échelle: HO (1/87)
- Numérotation: XBD 2733
- Prix: 330 euros environ (analogique, réf. HJ2463) et 440 euros (DCC son réf. HJ2463S)
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 360 mm environ
- Fabrication: métal (châssis) et plastique injecté (caisse)
- Prise de courant: toutes les roues
- Transmission: deux cardans, vis sans fin et engrenages
- Essieux moteurs: 4 de la motrice (2 roues bandagées)
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: oui (feux, aménagement intérieur et cabines par LED)
- Interfaces numériques: 21 broches NEM 660 (motrice et remorque)
- Décodeur (version numérique sonore): Zimo MS440C
- Poids: 360 g (motrice) + 190 g (remorque)

La ligne ferroviaire de Grenoble à Veynes, dite ligne des Alpes, est l'une des plus belles voies ferrées de France. Son débouché méridional, de Veynes vers Sisteron, Saint-Auban puis Marseille ou Digne (où s'effectue une correspondance vers Nice par la voie métrique des chemins de fer de Provence) présente également de très beaux panoramas sur les Alpes du Sud. Son débouché nord, la liaison de Genève à Grenoble, par la vallée du Rhône, le lac du Bourget, et la vallée de l'Isère offre également des panoramas magnifiques sur le Jura, les Alpes (Belledonne et Chartreuse) et, bien sûr, le lac du Bourget. Il existe en outre, surtout l'été, des flux de clientèle potentielle importants entre les agglomérations de Genève, Grenoble et Nice, pour des vacances vers la Côte d'Azur...



Une tampographie

assure en principe à cette RGP1 son caractère exceptionnel mais en réalité, on a pu la voir circuler sur d'autres services.

Comme en réalité, les **deux éléments** sont **accouplés** pour l'usage courant.



DES X 2400 AUX PANORAMIQUES

Il est donc logique que les compagnies de chemins de fer aient voulu valoriser touristiquement la ligne des Alpes, au trafic local modeste. Le PLM y a introduit des Michelines dès 1935 de Grenoble à Digne avec correspondance vers Nice par les chemins de fer de Provence à voie métrique. Une relation tout autorail très moderne pour l'époque valorisée par de belles affiches « route ferrée des Alpes ». Après la Seconde Guerre mondiale, la SNCF recrée cette liaison dès 1954 avec des X 2400. Et sur la base technique de son autorail unifié X 2800 à moteur de 825 chevaux, elle conçoit, avec les usines Renault, un autorail panoramique, produit à dix exemplaires principalement destinés à deux itinéraires : la ligne des Cévennes ►►

© Y. Broncard coll. Th. Nicolas



Au début des années 1980, la RGP assurant l'Alpazur franchit le viaduc du Buëch, à Sisteron.



La face avant
porte logiquement
la plaque Alpazur.
Saluons la présence
d'un conducteur.



POUR EN SAVOIR PLUS

Ferrovissime N° 114

RGP : du TEE au TER, de Guillaume
Pourageux, aux éditions la Vie du Rail.
Dossier très complet sur docrail.fr

voie normale...). Il est à noter, pour les amateurs d'Alpazur, que le superbe modèle Mistral en HO d'autorail panoramique, longtemps épuisé et recherché, ressortira en 2026 sous le numéro 4204... L'autorail panoramique assurait l'Alpazur en règle générale avec une ou deux remorques d'autorails unifiées et, à l'autre extrémité de la rame, quand la capacité le nécessitait un X 52100 Decauville, un X 2400 ou un X 2800, de 1959 jusqu'en 1971. De 1971 à 1980, l'Alpazur est limité au parcours Grenoble – Digne (avec correspondance à Grenoble pour Genève). De 1975 à 1980, les autorails panoramiques sont retirés et la liaison est assurée en « Caravelle » X 4500, ou en X 2800, dont la puissance est plus adaptée aux rampes de la ligne...

LES RGP ENTRENT EN SCÈNE

En 1981, la liaison directe vers Genève renaît avec des RGP orange, au design d'origine au beau nez aérodynamique, les X 2724, 2729, 2733, 2736 dégagés du service Flèche d'argent (voir LR 945) récemment supprimé, ce qui permet de bénéficier de leurs bars (seule sous-série de RGP à en être équipée à l'époque), et où sont servis entre autres des plateaux repas. En outre, les ateliers de Bischheim ajoutent des vitrines pour l'exposition et la vente de produits locaux. Elles sont dotées d'un autocollant blanc « Alpazur » en haut de la caisse sur les faces latérales, et d'un logo frontal sous le logo SNCF en relief, à l'avant. Des animations et des commentaires sont proposées à bord (c'est l'époque des trains Loisirail comme par exemple le Cévenol et l'Aubrac, qui intègrent aussi de telles prestations). À partir de 1984, le service démarre au Nord à Lyon (avec correspondance à Grenoble vers Genève), et devient à deux tranches au sud, avec une tranche vers Digne et

une autre vers Marseille. En 1986, ce sont les RGP modernisées, en livrée rouge, qui prennent le relais, avec autocollant Alpazur (version reproduite en HO par REE). Mais en 1989, la voie ferrée Saint-Auban – Digne, qui voit circuler très peu de trains, est fermée au trafic voyageurs, et l'Alpazur, liaison toujours restée estivale (à l'exception d'une tentative d'Alpazur limitée à l'hiver 1982), est hélas définitivement supprimé.

POUR L'ALPAZUR DES ANNÉES 80: LA RGP1 JOUEF

Jouef nous propose donc une version orange et gris ciment de sa RGP1 non modernisée pour l'Alpazur. Saluons le fait qu'il s'agisse d'une variante spécifique que REE ne propose pas, donc bienvenue aux modélistes amoureux de la belle ligne des Alpes et de l'étoile de Veynes, mais pas seulement... En effet, le dépôt de Lyon-Vaise engageait ces engins sur les autres trains du roulement des RGP l'hiver, quand l'Alpazur ne circulait pas. De 1989 à 1992, une rame non modernisée a aussi continué à rouler avec ses logos Alpazur. On a pu en voir par exemple en gare de Saint-Claude, dans le Jura... Le modèle en HO représente la conception de la RGP2 apparue en 2022 (LR 901). On apprécie donc le fonctionnement parfait, en analogique comme en numérique (décodeur Zimo), le passage possible en courbe de 360 mm, la qualité de décoration, avec une mention particulière pour la teinte orange (Jaune soleil 402), et le très haut niveau de détail. On apprécie moins le capot du moteur, en réalité surtout visible une fois l'éclairage intérieur activé, et le timon liant l'élément moteur et la remorque, joli mais difficile à extraire une fois en place. Le mois prochain, nous placerons la RGP1 Jouef en version TEE face au modèle REE. ■

►► Clermont-Ferrand – Nîmes par les gorges de l'Allier, avec le train Cévenol assurant la liaison entre l'Auvergne et Marseille, et la liaison Alpes du Nord – Alpes du Sud, Genève – Digne (Nice), avec le train Alpazur, équipé d'autorails panoramiques X 4200, dès leur livraison, en 1960. L'Alpazur assure une liaison estivale directe Genève – Digne avec correspondance vers Nice par des autorails CP Renault ABH (ZZ-11 ou ZZ-22), deux autorails ayant reçu pour l'occasion une livrée bleue (contrairement à la livrée ordinaire marron à l'époque), un aménagement intérieur amélioré et un marquage « Alpes-Azur » en métal sur la calandre (à noter qu'à cette époque seul l'autorail CP est logotypé, si le Cévenol reçoit une plaque ce n'est curieusement pas le cas de l'Alpazur sur sa partie à

En juillet 1981, l'X 2733 et sa remorque XR 7724 côtoient du matériel suisse en gare de Genève-Cornavin.



© Y. Ramou, coll. Th. Nicolas

Le 12 juillet 1981 en gare de Digne, un couplage d'autorails CFD à voie métrique assure la correspondance vers Nice de la RGP 1 venue de Genève.



© Y. Bonnard, coll. Th. Nicolas