

Samedi 27 mai 2007 l'AFAC Centre Loire fête le cinquantenaire de la BB 9201



Un petit groupe d'amis de chemins de fer s'est donc retrouvé sous l'imposante verrière de la gare de Tours édiflée par Victor Laloux en 1899 (cet architecte qui obtint le grand prix de Rome construisit également l'élégante gare d'Orsay à Paris à la demande de la compagnie du PO aujourd'hui reconvertie en musée)

Mises à quai voie E, les neuf voitures Corail arborent leur belle livrée Aqualys .Celle-ci a fait l'objet d'un appel d'offres auprès du Cabinet RCP (Régine Charret Pello)

Le flanc des voitures est ceinturé d'une courbe à l'image d'un ventre de poisson. Cette succession d'ondulations évoque à la fois le cadre dans lequel elles ont été conçues (de Loire en Seine) mais aussi la douceur du val ligérien. Au niveau des accès l'accent s'est

porté sur les points de couleur. D'énormes œufs turquoise pour la deuxième classe et rouge vif pour la première permettent d'identifier l'emplacement de celles-ci. Cette création très réussie s'est faite de concert entre la région Centre l'Autorité Organisatrice et la SNCF .Elle touche les 45 voitures du parc sur un total de 55.

Les trains sont constitués par segments de trois voitures et leur longueur varie de 3 à 12.

En sus de son aspect extérieur le confort et l'aménagement intérieur ont été revus :

- augmentation de places assises en vis-à-vis en 2^e classe
- présence de rotondes
- emplacement pour accrocher 5 vélos
- sièges en velours en 1^e classe type TGV Méditerranée
- mini compartiments de 5 places

Le service Aqualys mis en place le 29 novembre 1999 entre Tours Orléans et Paris Austerlitz avec ses 22 AR par jour offre un véritable service de qualité de l'axe ligérien. Cette desserte s'est d'ailleurs renforcée au fil des ans à la demande de la clientèle.

A 9h50 la BB 509201 dans sa « livrée Fret » alors qu'elle dépend de l'activité TER se met doucement en contact sur la rame. L'attelage et le raccordement de la canalisation d'énergie électrique sont réalisés sous le regard de l'agent de conduite Il est procédé ensuite à un essai du frein continu.

Une dépression de 0,3 bar est effectuée en cabine. L'agent de manœuvre constatant le serrage de la première voiture par l'observation du voyant rouge se rend vers la queue du train où il vidange complètement la conduite générale et ouvre pendant 15 secondes le robinet d'arrêt de la Conduite Principale .Après s'être rendu compte du desserrage global de la rame il en avise le conducteur. Toutes les conditions sont donc remplies pour l'expédition du train.

L'AFAC rassemblée tout près de l'engin moteur d'une remarquable propreté engage une longue conversation avec le CTT.

Descendantes des célèbres prototypes BB 9003 et 9004 les BB 9200 ont constitué dès 1957 la synthèse parfaite de leurs prestigieuses devancières. En leurs temps elles étaient les plus modernes les plus légères les plus puissantes par rapport aux CC 7100 2D2 9100 ou BB 8100.

La poursuite de l'électrification de Lyon vers la Méditerranée concrétise leur mise en service étalée sur 7 ans. Dès le départ elles sont destinées à la remorque des trains prestigieux de voyageurs tels le Mistral puis des rapides et express des grandes radiales Sud Ouest et Sud Est

La sous série 9277 à 9292 a connu ses heures de gloire lors de la circulation du Capitole dès le 28 mai 1967. (le pantographe G de type pentagonal étant remplacé par un unijambiste)

Ecartées des services TEE dès le 23 mai 1971 elles sont reléguées à des tâches moins nobles. Sur l'axe ligérien on les aperçoit dès le 1^{er} octobre 1978 en tête des trains réversibles. A cette occasion elles arborent dans un souci d'homogénéité la « livrée Corail »

Peu à peu la décision de redécorer l'ensemble de la série en gris béton et bandeau orange se précise et touche toute la série La fin de l'âge d'or se fait cruellement ressentir en 1990 au lendemain de la mise en

service du TGV Atlantique. Ces brillants serviteurs du rail se cantonnent à la traction des trains de nuit, des trains de messageries des grandes radiales nationales électrifiées en 1500 volts alors que sur le Piémont pyrénéen la Transversale Sud et la côte méditerranéenne leurs prestations demeurent intactes. Leur effectif réparti sur les dépôts de Bordeaux de Paris Sud Ouest se réduit peu à peu dès le début de l'amortissement en 1995.

La dotation de ce dernier revenant à l'EMT de Saint Pierre des Corps les BB 9200 se confinent aux parcours Paris Le Mans et Paris Tours .Au cours de l'hiver 2004 2005 une dotation de 9 locomotives échoit au dépôt de Dijon Perrigny qui les voit engager sur l'axe Paris Lyon Leur disparition définitive devant intervenir en 2011 ces locomotives risquent encore de nous surprendre par leur longévité.

Il faut savoir que la BB 9257 détient la palme du kilométrage avec plus de 10 Millions de kilomètres parcourus.

Après ces considérations techniques le CTT consulte sa montre. Il est l'heure du départ

Un coup de sifflet retentit. Le chef de service déploie sa palette mi-blanche mi-verte

L'ADC desserre le frein, baisse le pantographe avant et en un tour de main engage les crans de démarrage. A 30 km/h le train glisse au pied du poste O (un poste électromécanique visité en 2004) et sous la passerelle Fournié. Le conducteur actionne ensuite le levier permettant de shunter les inducteurs à la hauteur du pigeonier (construit volontairement pour chasser les volatiles de l'enceinte de la gare) et de l'immeuble en verre de l'INFRA. Le train roule à 60km/h.

Après le pont de l'autoroute le Corail longe les installations de l'EIMM qui conduisent au BV de Saint Pierre des Corps. Caractérisé par son grand hall vitré il a été conçu par l'architecte Comarteau lors de l'arrivée du TGV en Touraine. Après avoir relevé une correspondance du sud ouest, le 14054 reprend de la vitesse au niveau du dépôt tourangeau où stationnent les engins thermiques et électriques. Une belle panoplie de couleurs !

La ligne de Paris file résolument vers le nord est et s'écarte rapidement du raccordement de la LN 2 et de la transversale au lieu dit La Ville aux Dames. Le 160km/h est atteint après le pont en pierre de Mont Louis bombardé en 1944 par l'aviation alliée face aux caves troglodytiques abritant des vins millésimés.

La Loire s'étire paresseusement avec ses multiples bancs de sable. Le rail pénètre dans la vallée des Rois chère à la dynastie des Valois avec sa ceinture de coteaux. Le château d'Amboise se profile à l'horizon sur une hauteur. On distingue le corps de logis de

Charles VII la tour ronde des Minimes et le fameux balcon des conjurés.

La voie pourvue de longs alignements autorise la vitesse de 200km/h depuis le 23 mai 1971.

Des trains célèbres comme l'Aquitaine, le Drapeau, l'Etendard l'ont parcouru au quotidien à l'époque du matériel Grand Confort. L'approche d'Onzain est signalée par la silhouette du château de Chaumont élevé sur une butte très connue par le festival de ses jardins. Quelques minutes suffisent pour retrouver les berges du plus long fleuve de France et la préfecture du Loir et Cher. Les deux minutes de stationnement permettent l'échange de visiteurs en cabine sous le bruit assourdissant des ventilateurs.

Le clignotement du SLD difficilement visible autorise la montée en vitesse sur le pont des Basses Granges face à l'aile François 1^{er} du château Renaissance. Un autre à treillis métallique nous indique l'amorce de la VUTR de Villefrancoeur ré ouverte aux céréalières dans sa partie terminale. Puis après le dépôt de granulats de la DDE Patrick Bouton nous fait remarquer les vestiges de l'ancienne ligne de Villefranche sur Cher qui franchissait la Loire sur un ouvrage détruit au cours de la 2^e Guerre Mondiale. L'aiguille du tachymètre ne cesse d'osciller sur l'indication 160. Le clocher tour de l'église de Mer s'élève en contrebas de la voie .Puis on distingue les silhouettes des deux cheminées de la centrale nucléaire de Saint Laurent les Eaux qui se découpent sur un ciel vaporeux. Un viaduc en maçonnerie nous permet de franchir la Rhue de la cité médiévale de Beaugency. Son donjon édifié par Foulque Nerra occupe la partie centrale alors que la tour de l'Horloge commande l'entrée de la ville.

L'agglomération orléanaise ne tarde pas à investir le paysage avec ses grands ensembles et sa zone industrielle. Les deux feux du Ralentissement 30 nous indiquent l'entrée en voie déviée.

A 30km/h l'Aqualys s'engage dans le raccordement direct de la métropole régionale. Les trois tours du quartier Munster se dressent au dessus des installations du poste 2. Après un freinage progressif la 509201 attaque la balise du KVB Le 10 km/h est imposé. Le mécanicien actionne le frein direct. Le train finalement s'immobilise sur la voie 2 au pied de la nouvelle verrière en construction et de l'immeuble Primat. La prise de la clé de chauffage précède les opérations de dételage. La BB 509201 s'écarte de quelques mètres de l'arrière de la rame alors qu'à l'opposé la BB 107274 se met en contact. Les 10 minutes de stationnement sont mises à profit pour renouveler la présentation thématique qui avait été faite au moment du départ. Celle-ci suscite quelques questions et un grand étonnement du public comme des cheminots de l'Escale.

Un grand merci à notre ami Patrick Bouton à qui l'on doit la réussite de cette journée !