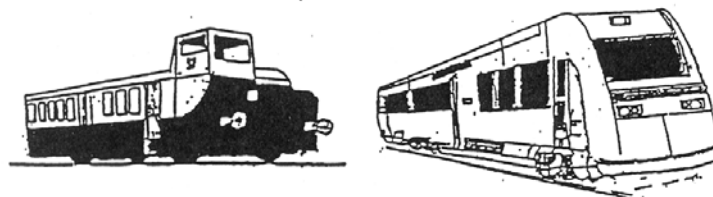




Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE - LOIRE



Bulletin d'information - mai 2009

Le volet ferroviaire du plan de relance

Dans le cadre du plan de relance approuvé par le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du 2 février dernier, R.F.F. se voit attribuer un crédit complémentaire d'un montant de **300 M€**, qui seront répartis de la façon suivante :

204 M€ seront attribués à la rénovation et au développement du réseau ferré, pour des projets régionaux. Il s'agit d'opérations de renouvellement sur les lignes secondaires ou de développement, déjà prévues dans les contrats Etat-Région ou dans les trois plans rail déjà signés avec les régions Midi-Pyrénées, Limousin et Auvergne.

Concernant la région Centre +4,2 M€ seront attribués pour l'électrification de Bourges – Saincaize.

79 M€ seront consacrés à des dépenses préparatoires aux quatre lignes à grande vitesse dont la réalisation va être accélérée, à savoir l'achèvement de la L.G.V. Est jusqu'à Strasbourg, la réalisation des L.G.V. Sud-Europe-Atlantique (Tours – Bordeaux) et Bretagne – Pays-de-Loire (Le Mans-Rennes et Sablé) ainsi que des contournements de Nîmes et Montpellier.

Concernant la L.G.V. Sud-Europe-Atlantique + 6,8 M€ seront attribués au titre de 2009 et **4,4** au titre de 2010 soit un total de **+11,2 M€**

17 M€ vont permettre d'accélérer la mise en accessibilité de **41 gares**, avec la réalisation d'aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite. Concernant ce dernier point, R.F.F. a signé une convention tripartite avec l'Etat et l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (A.F.I.T.F.). Cette convention apportera **37 M€** à R.F.F. pour financer un programme de mise en accessibilité de gares pour les personnes à mobilité réduite, avec un effet d'accélération des travaux grâce aux **17 M€** inclus dans cette enveloppe et relevant du plan de relance.

Ce programme prévoit pour la région Centre l'aménagement des gares de :

- Saint-Pierre-des-Corps
- Vendôme-Villiers-sur-Loire (T.G.V)

Avec le plan de relance et le contrat de performance signé entre l'Etat et R.F.F. le montant des investissements en faveur du réseau augmente en 2009 de **600 M€** Il atteindra ainsi le niveau de **3,4 Milliards d'Euros**.

Rappelons toutefois qu'un rapport de l'Ecole polytechnique de Lausanne, paru en 2005 et qui soulignait l'état de dégradation du réseau ferroviaire français estimait à **3 Milliards d'Euros par an le supplément de dépense nécessaire à sa rénovation et à sa modernisation.**

Bernard Monteil

SORTIES – VOYAGES – ANNONCES

Voyage sur le Blanc-Argent et le chemin de fer touristique de Bas-Berry

Avant les vacances d'été, une sortie sur le Blanc-Argent et le chemin de fer touristique du Bas-Berry de Luçay-le-Mâle à Argy est proposée le **dimanche 28 juin 2009**.

Cette sortie s'effectuera avec les trains réguliers de la ligne du Blanc-Argent et du chemin de fer touristique.

Horaires :

Depuis **Tours** (départ 10 h 08 TER Centre 860806), changement à Gièvres (arrivée 11 h 09, départ TER 861263, 12 h 08), arrivée à Luçay le –Mâle à 12 h 40.

Depuis **Paris-Austerlitz** (départ 10 h 20 Aqualys 14039), changement **Aux Aubrais** (TER 861421 à 10 h 26), changement à Salbris (TER 861263) arrivée à Lucay à 12 h40.

Depuis **Bourges** (départ 9 h58) et **Vierzon** (départ 10 h 17) par TER 860863, changement à Gièvres (arrivée 10 h 38, départ TER 861263 à 12 h 08), arrivée à Luçay à 12 h 40

train touristique, départ de **Lucay** à 12 h45. Arrêt d'une heure à **Ecueillé** de 13 h 18 à 14 h 18 (prévoir un pique-nique) , passage à **Argy** à 15 h 10 et retour à **Lucay** à 16 h 55. Nous parcourons l'ensemble de la ligne touristique

Retour avec le TER 861286, départ de Luçay à 17 h 05. Arrivée à Tours à 19 h 08. A Paris à 20 h 05. A Bourges à 19 h 55.

Tarifs :

Cette sortie ayant lieu avec des trains réguliers, aucune inscription préalable n'est nécessaire, **chacun se munissant de ses titres de transport** pour accéder à Luçay-le-Mâle. Le prix du train touristique est de **16 €**

Vous pouvez obtenir des renseignements complémentaires en téléphonant chez le secrétaire de la section (Benoît Hardy 02-47-54-38-61),

Autres sorties en projet pour la rentrée :

-Voyage prévu sur le réseau des tramways du Mans, vers octobre.

-Sortie prévue à St. Denis de l'Autel, (atelier de réparation ferroviaire)en semaine obligatoirement

-Musée Laumonier à Vierzon avec conférence.

Merci de vous faire connaître si vous êtes intéressés par l'une ou l'autre des ces sorties, afin de pouvoir les préparer au mieux en fonction du nombre de participants éventuels.

La carrière discrète des X 4300 de Saint-Pierre-des-Corps.

Depuis le changement de service du 14 décembre 2008, le dernier carré des X 4300 de St. Pierre attend sans utilisation sur la voie le l'ancienne station service du dépôt. A l'image des 45 ans passés dans ce dépôt, leur arrêt s'est passé en toute discrétion.

Bien que la moitié de cette série de 151 exemplaires soit passée par St. Pierre et que sa longévité soit supérieure à bien d'autres, demandons-nous pourquoi cet anonymat. Tout d'abord il semble que les X 4300



ont été bien souvent considérés plutôt comme sous-série de la famille des éléments automoteurs doubles (EAD) que comme série à part entière. La similitude extérieure avec les X 4500, 4630 et 4750 a joué. D'ailleurs certains documents techniques étaient communs, et des dépôts groupaient parfois dans une même autorisation l'ensemble de la famille.

L'image un peu confuse des X 4300, et des EAD en général, s'est en fait ternie avec les années. Au départ l'appellation de « caravelle » renvoyait un côté moderne. Des années plus tard, le grand public lui collait la traditionnelle étiquette de « micheline » attribuée globalement à tout autorail rouge et crème quelque-peu poussif. Enfin durant les dernières années des engins non modernisés, on entendait le sobriquet peu flatteur de « vanille-fraise ».

Alors que la moindre variation du service de certains engins moteurs phares est commentée avec passion, le travail des X 4300 n'a jamais soulevé beaucoup d'intérêt. Les tâches répétitives en sont certainement la cause. Leur travail est resté à peu près le même durant toutes ces années, même si l'appellation omnibus s'est transformée en TER. Et les quelques express qui leur ont été attribués étaient avant tout des semi-directs aux performances tranquilles.

On ne peut pourtant pas tirer un trait sur les X 4300 sans revenir sur quelques-unes de leurs particularités. Chacun se souviendra de leur mise en vitesse laborieuse, saccadée par le passage des huit rapports de la boîte automatique. Celle-ci donnait lieu à quelques faiblesses de temps en temps, et les dernières années la conduite en commande manuelle de la boîte n'avait rien d'exceptionnel. Le démarrage par temps froid n'était pas simple. Il fallait mettre l'engin en préchauffage pendant 20 minutes grâce à un réchauffeur d'eau alimenté par un brûleur fonctionnant au CSP. L'ensemble devait être branché par un câblot spécial reliant une prise batterie à la prise de préchauffage (sur les engins modernisés, le système était heureusement simplifié). Si le brûleur refusait ses bons offices, l'autorail mettait alors beaucoup de mauvaise volonté à démarrer. Dans certains cas de grands froids, lorsque les engins n'étaient pas abrités, des conducteurs préféraient laisser tourner le moteur toute la nuit plutôt que de prendre le risque de ne pas partir au petit matin. Ce cas arrivait par exemple à Courtalain, gare bien exposée au vent glacial de la Beauce. Pour rester dans le même domaine, les X 4300 étaient munis d'un système de chauffage hybride des compartiments voyageurs. La partie motrice était chauffée par l'eau de refroidissement du moteur, tandis que la remorque l'était par un brûleur. Là aussi, en cas de fonctionnement capricieux, l'engin circulait avec seulement un demi élément chauffé.

En ce qui concerne leur service, il serait bien téméraire de vouloir faire l'inventaire exhaustif des lignes qu'ils ont parcouru et des trains assurés. Au fil des années et des roulements les X 4300 de Saint-Pierre sont allés du Croisic à Besançon, de Caen à Royan, sur un secteur géographique particulièrement étendu. En voici quelques étapes : avant les fermetures massives de lignes au service voyageur au début des années 70, nos engins présents dans l'établissement depuis fin 1963, en ont bien sûr fréquenté quelques unes. Citons (Tours)-Loches-Châteauroux, et son prolongement vers Montluçon. Ou bien Chinon-Thouars, ou encore Thouars-Niort pour rester dans le seul secteur tourangeau. Avec l'absorption du contingent d'X 4300 de Nantes en 1970, le rayonnement géographique de la série est maximal jusqu'au début des années 80. Certains trains figureront pour longtemps dans le roulement, tel l'aller-retour Vierzon-Dijon (4500/5401), l'ensemble du service sur Paris-Tours par Vendôme, ou bien la desserte de Chartres-Courtalain. On trouve même durant quelques temps un aller-retour Montluçon-Clermont le dimanche soir (5940-W 5942). Après l'électrification de l'étoile d'Angers, l'arrivée des Z 9600 freinera leurs activités dans le secteur Angers, Cholet, Nantes. En revanche le service aux alentours de Vierzon, Bourges, Nevers, Montluçon reste très fourni. Pour l'anecdote, ils assurent aussi le service des navettes sur la ceinture du Mans avant la disparition de celles-ci. L'arrivée des X 2200, conjuguée à des travaux sur la

ligne de Tours – Châteaudun – Paris relevant la vitesse à 140 km/h retire cette charge de travail aux X 4300. Ils ne viendront plus sur cette ligne que sur des variantes de week-end, et ce jusqu'à ces derniers temps.

Et puis vient le temps de la modernisation, financée par les régions Centre et Pays-de-la-Loire. Il n'y a en fait pas de différence entre ces appareils, tous de couleur bleue avec le logo des deux régions apposé simultanément sur chaque côté avec une même utilisation. Commencée en 1989 pour les engins « Centre » et achevée en 1994 pour les engins « Pays-de-la-Loire », elle consacre la spécialisation des autorails au trafic TER. Celui-ci se voit recentré sur les lignes du secteur Tours-Vierzon-Bourges-Montluçon-Nevers, d'une part, et sur Tours-Le Mans-Argentan-Caen et Chartres –Courtalain d'autre part. Il est curieux de constater qu'à cette époque les 4300 fréquentent plus la Basse-Normandie qu'auparavant, avec des trains sur Arentan-Caen et sur Argentan-Dreux les vendredis-Samedis. Enfin l'arrivée des X 72500 puis X 73500 toujours dans le cadre de la régionalisation va entraîner le déclin rapide de la série. Ces toutes dernières années, ils ne quittaient guère la ligne de Loches, et celle de Tours- le Mans- Alençon. Néanmoins, ils servaient utilement de réserve en cas d'indisponibilité des matériels plus modernes. Cependant cela n'allait pas sans problème du fait de leurs performances médiocres, tant en vitesse qu'en puissance, et d'un confort que les clients jugeaient dépassé. Aujourd'hui il n'est plus guère possible d'engager du matériel sans climatisation.

Parmi les ultimes X 4300 de Saint-Pierre, figure l'X 4441 qui a réalisé toute sa carrière dans ce dépôt, de 1970 à 2008. Cette seule performance méritait bien un petit hommage à cette série qui a côtoyé les VH et ABJ en début de carrière, et les AGC et ZGC ces derniers mois. L'histoire n'est d'ailleurs pas totalement finie puisque l'X 4391 est affecté au département des essais. Quant au reste de la famille des EAD, le dépôt de Saint-Pierre accueille toujours en relais des X 4750 de Sotteville.

En guise d'illustration de la carrière des X 4300 tourangeaux, voici quelques petites histoires authentiques, survenues vers la fin des années 70, dans la pleine force de l'âge de cette série.

Il pouvait arriver aux X 4300 d'avoir très soif. C'est ce qui est arrivé à l' X 4392 de Saint-Pierre sur le train 3762 Nantes – Le Mans un certain jour de printemps 1976. A la préparation des engins au dépôt de Blottereau, le conducteur constate une fuite d'eau au niveau de la pompe à eau (il est en unité-multiple avec l'X 4406). Il avise donc le chef de traction (CTRA) de service qui vient constater la chose. La fuite semble peu importante, et lorsque le moteur accélère, elle disparaît. Le CTRA en conclut qu'il s'agit sans doute d'un trop plein du circuit d'eau, et d'ailleurs il n'y a pas d'autre autorail de remplacement. La sortie est donc décidée. Mais voilà qu'à l'arrêt d'Ancenis les affaires se gâtent. La lampe témoin de niveau d'eau s'allume, et le conducteur s'aperçoit que le niveau est inférieur au minimum : la fuite est donc bien réelle et importante. Il décide donc de faire avec l'arrosoir de la gare, un complément d'eau. Après entente avec le PC, le train va être acheminé jusqu'au Mans en procédant à un plein d'eau à chacun des arrêts : à Angers, Sablé, La Suze, les agents attendent le train avec des arrosoirs bien remplis : 15 minutes seront finalement perdues à abreuver cet autorail.

Durant l'été 1977, un conducteur du dépôt du Mans assurait le train 4333, Tours – Saumur avec l' X 4303 de Saint-Pierre. Entre les gares de Savonnières et Cinq-Mars, il constate une insuffisance de l'effort de traction, la vitesse maxi ne dépasse pas les 80 km/h. A l'arrêt de Langeais, il consulte donc son guide de dépannage et observe que l'accélération est nulle. Cela le conduit bien sûr à la demande de secours. Mais en manœuvrant directement la commande des pompes à injection, situé sous la caisse, à peu près en dessous du fourgon, il s'aperçoit que l'accélération est alors normale (en réalité, l'avarie provient de la rupture du circuit d'une électrovalve d'accélération, ce qui rend impossible l'utilisation des manipulateurs des pupitres). Le conducteur dispose alors une ficelle depuis le levier de la commande manuelle des pompes à injection et charge le contrôleur de tirer sur celle-ci depuis le fourgon pour permettre d'accélérer le moteur en temps utile. La demande de secours est annulée et le train peut ainsi finir son parcours jusqu'à Saumur avec seulement un retard de 20 minutes à l'arrivée.

Un an plus tard, c'est une panne du même genre qui survient sur le train 7106 Tours – Le Mans assuré par l' X 4367. Entre St. Patern et Château-du-Loir le conducteur (un autre du dépôt du Mans) constate qu'il n'a plus ni traction, ni accélération. A l'arrêt de Château-du-Loir il applique donc le guide de dépannage, mais cette fois c'est la tige de commande d'accélération qui est cassée nette. Là encore, c'est la demande de secours. Néanmoins le conducteur estime possible d'effectuer une réparation provisoire à l'aide de deux morceaux de fer rond et de fil de fer de manière à relier les deux parties de la tige cassée. L'essai à l'arrêt de l'accélération et de la traction se révèlent concluants et la demande de secours est annulée aussitôt. Trente minutes seulement ont été perdues au dépannage, quatre autres le seront entre Château et Le Mans, le conducteur préférant ne pas trop solliciter sa réparation de fortune.

B . Hardy

Correspondance : A.F.A.C. Centre-Loire, chez Gérard Chollet, 20 rue James Cane – 37000 Tours