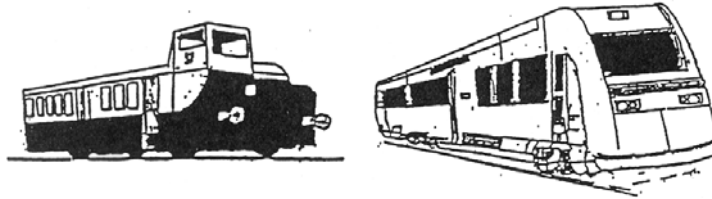




Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



Bulletin de novembre 2009

A noter sur vos agendas...

La prochaine assemblée générale de notre section locale aura lieu le

Samedi 6 février 2010*

à l'espace Chabrier (mairie de Saint-Pierre-des-Corps)

Assemblée générale le matin (9 h 30)

Participation d'un intervenant sur un sujet ferroviaire l'après-midi

*date prévue, en attente de confirmation de la salle par la mairie. Un courrier avec les renseignements complémentaires vous sera adressé.

Editorial : les annonces pour relancer le fret ferroviaire

Le 16 septembre dernier, le gouvernement a présenté son plan de « restructuration de l'activité fret ». Il se dit prêt à favoriser le transport ferroviaire des marchandises. A ce titre, il met sur la table une enveloppe de 7 milliards d'euros en provenance du budget de l'Etat. Il précise que cette somme est destinée à améliorer le réseau classique et à soutenir les solutions innovantes. Il précise également que ce plan n'est pas destiné à « sauver le fret S.N.C.F. » mais à renforcer la part du rail dans le cadre des engagements du Grenelle de l'environnement. Il se fixe pour objectif pour 2022 de faire passer la part du rail et du transport fluvial de 14 % à 25 %. Par ailleurs, il est demandé à la S.N.C.F. d'investir 1 milliard d'euros dans des secteurs jugés d'avenir comme le T.G.V. fret et les autoroutes ferroviaires.

Voyons en détail les dispositions de ce plan :

Un réseau orienté fret :

1,5 milliards d'euros y sont consacrés, avec pour objectif : fluidifier le trafic en créant un réseau orienté fret sur les grands axes assurant principalement des acheminements marchandises. Cela va nécessiter l'électrification de certains tronçons avec la création d'itinéraires permanents de contre-sens.

Supprimer les goulets d'étranglement :

4,5 milliards d'euros y seront investis, cela concerne :

Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise avec pour objectif une mise en service pour 2019.

Le contournement de Nîmes et de Montpellier, cette ligne d'une longueur de 71 km sera réalisée dans le cadre d'un partenariat public-privé (P.P.P.). Lancement des travaux en 2011, mise en service en 2016.

Desserte des ports :

Actuellement 98 % des sorties de marchandises des ports français se font par camion contre 48 % en moyenne en Europe. L'objectif à atteindre est de doubler la part du ferroviaire. Désormais, les ports sont gestionnaires de leurs voies ferrées. Ils sont tout désignés comme opérateurs ferroviaires. Par ailleurs, un chantier multimodal sera mis en service au Havre en 2012.

Doublement du trafic combiné :

Avant la crise, le transport combiné représentait l'activité la plus dynamique du fret ferroviaire avec 9 milliards de T.K. Le plan d'aide a pour but de compenser partiellement le surcoût du au transbordement. L'objectif est de doubler ce trafic d'ici 2020. Pour y parvenir, il est prévu d'augmenter le nombre de trains sur l'axe Lille-Perpignan (12 trains par semaines) et d'augmenter de 30 % l'aide. Pour 2011 il est également prévu de porter à 1000 m. la longueur des trains sur Paris-Marseille.

Créer des opérateurs ferroviaires de proximité :

Leur mission ; ils doivent rassembler les wagons en début ou fin de parcours. Ils seront également gestionnaires des installations de leur réseau.

Création d'un réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées :

La S.N.C.F. propose d'ouvrir d'ici 2015 quatre autoroutes. Cela va permettre de transférer 500 000 camions sur les parcours suivants :

- Luxembourg-Perpignan avec pour objectif 10 navettes par jour.
- Autoroute ferroviaire alpine (A.F.A) Dès la fin des travaux de mise au gabarit du tunnel du Fréjus en 2011 le cadencement sera mis en place.
- Lille-Turin par emprunt du parcours de la précédente avec possibilité d'extension vers Londres.
- Lille-Paris-Hendaye en 2011.

T.G.V. Fret :

La S.N.C.F. et l'association Carex se proposent de créer un service européen de fret ferroviaire à très grande vitesse. Il relierait, dans un délai de 2 à 3 heures les plates formes aéroportuaires de Roissy-Charles De Gaulle, Lyon-Saint Exupéry, Lille, Amsterdam, Cologne et Londres. Des rames T.G.V. aménagées pour le transport du fret aérien seraient mises en service pour 2015. Il faut compter 600 grammes de CO₂ pour une tonne transportée par avion contre 15 grammes pour la même quantité en mode ferroviaire.

Améliorer le service offert aux transporteurs :

L'Etat demande à R.F.F. de créer un véritable « service clients ». En 2010 le gestionnaire du réseau ferré national signera avec les demandeurs de sillons un accord. Il comportera des pénalités en cas de non-respect des engagements. Par ailleurs il demande à la S.N.C.F. d'être plus compétitive à charge pour elle de s'organiser. Il en résulte qu'elle envisage d'abandonner 60 % de son activité wagons isolés, source principale des pertes de son activité fret.

L'ampleur de ces annonces amène aussi quelques interrogations sur la mise en place de ce plan (car n'oublions pas qu'il existe aussi des projets routiers comme le super-camion) :

- Certains projets ont déjà vu le jour à l'époque ou il était question de « doubler le volume du fret en 10 ans » (c'est le cas du contournement de Lyon). Aucun d'eux n'a vu le jour, victimes de restrictions budgétaires. Qu'en sera-t-il avec ce nouveau plan ?
- Comment un opérateur ferroviaire de proximité pourra-t-il agir efficacement en ayant à sa charge son infrastructure ? On pense en particulier à l'état actuel peu reluisant du réseau secondaire (et sur notre région la fermeture de la ligne d'Aubigny-sur-Nère).
- La S.N.C.F. est invitée à investir 1 milliard d'euros pour des projets d'avenir innovants. Bien. Mais les exploitant privés réalisent aujourd'hui environ 12 % du trafic. Ne doivent-ils pas être invités à participer eux aussi en proportion à ces investissements ?
- Nous observons que l'Ouest de la France est peu concerné par ces projets (sauf peut-être les accès au port du Havre).

Alors, quel sera l'avenir du fret ferroviaire ? Il y aura sûrement dans les prochains temps de nombreux débats autour de ce sujet qui tient à cœur aux amis du chemin de fer. Nous nous proposons déjà d'en discuter ensemble dès notre prochaine assemblée générale.

Bernard Monteil

TOURS - VIENNE

Une nouvelle relation ferroviaire entre la Touraine et la capitale Autrichienne ? Non, nous n'en sommes pas encore à ce stade. Toutefois, il s'agit malgré tout d'un rapprochement amical, puisque c'est un jumelage entre les gares de nos villes, une première sur le plan des relations ferroviaires internationales.

C'est ainsi que le mercredi 16 septembre 2009 les usagers de la gare de Tours ont pu déguster des pâtisseries « viennoiseries », rencontrer des cheminots autrichiens. Le soir, ils ont vu évoluer des danseurs au son des valse « viennoises » et écouter l'orchestre symphonique de la région Centre nous produire les plus beaux airs de son répertoire. Bref, de quoi vous donner l'envie d'aller découvrir cette belle ville de Vienne chargée d'histoire. Alors un T.G.V. Tours-Vienne c'est pour quand ?

A l'issue de cette belle journée une plaque commémorative a été dévoilée dans le hall de la gare de Tours par M. Johannès Poecksteiner, chef de gare de Wien Westbahnhof et M. Cédric Chapeau, chef de gare de Tours.

Sortie A.F.A.C Centre – Loire sur le train touristique du Bas-Berry.

Avant de se disperser pendant le temps des vacances, l'A.F.A.C. Centre – Loire proposait à ses adhérents de venir passer une journée de détente sur le train touristique du Bas-Berry le dimanche 28 juin 2009.

Les participants pouvaient venir en empruntant les trains réguliers du réseau TER S.N.C.F à voie normale, puis du blanc-argent. Le rendez-vous était fixé à Luçay-le-Mâle à 12 heures 45 à l'arrivée du TER 861263 couvert par l'X 74501. Actuellement le Blanc-Argent assure l'ensemble de son service avec les seuls X 74500, les Verney étant hors service. Cela n'est pas sans poser de problème et il est courant en semaine de faire appel à des cars¹. Au passage de la gare de Valençay nous pouvions remarquer les récents aménagements autour du célèbre bâtiment voyageur. Le silo a été rasé et les abords immédiats mis en valeur avec de la pelouse et des bancs.

A Luçay-le-Mâle le Verney 224 nous attendait quelques dizaines de mètres en aval de la gare. En effet le train touristique n'a toujours pas obtenu l'autorisation de rentrer en gare, mais les démarches sont toujours en cours. Peu après nous partions en direction d'Ecueillé avec arrêt au passage au plan d'eau de la Foulquetière. Une heure de stationnement à Ecueillé nous permettait de déjeuner à l'ombre des arbres en cette agréable journée ensoleillée.

Ensuite, le choix proposé était le suivant : partir vers Argy avec l'X 224 et parcourir ainsi toute la ligne, ou emprunter un train composé du locotracteur Deutz 56116 et d'une remorque Verney rénovée pour un petit aller-retour vers la Foulquetière, suivi d'un parcours vers Heugnes à bord un autre train composé du Deutz 56115, des anciennes voitures suisses et des baladeuses de l'association. Cette solution privilégiait alors la variété du matériel.

Pour ceux préférant aller jusqu'à Argy, l'X 224 repartait en début d'après-midi en desservant Heugnes et Pellevoisin dont la gare conserve encore quelques traces de l'époque des pèlerinages avec la présence d'un ancien hôtel installé par le P.O. Enfin le Verney arrivait à Argy, terminus de la section conservée à voie métrique. Quelques dizaines de mètres plus loin on pouvait apercevoir le silo relié par le rail à Buzançais par un tronçon converti à la voie normale. Comme bien d'autres gares, Argy subit une cure de rajeunissement avec ravalement des façades et restauration de la menuiserie de la partie halle marchandises. On peut aussi voir ici l'ancienne grue sur rail du blanc argent avec son wagon porte flèche, un ancien locotracteur CFD et plusieurs anciens wagons du Blanc-Argent.

Sur le chemin du retour l'autorail croisait à Heugnes le train diesel descendant vers Argy et l'ensemble du groupe se retrouvait pour revenir alors vers Luçay-le-Mâle.

Arrivé à cette gare le groupe retrouvait l'X 74501 du matin pour revenir vers Gièvres par le train régulier. Il faut reconnaître aux membres de la SABA d'avoir effectué un très gros travail depuis notre dernière visite en 2005. L'ensemble de la ligne est classé à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques : voie, bâtiments voyageurs, passages à niveaux. A Ecueillé une deuxième remise à deux voies est sortie de terre, le Verney a retrouvé ses couleurs rouge et crème d'origine, de même que l'une des trois remorques. Mais nous retiendrons leur grand projet de faire revivre la vapeur dès l'an prochain si tout se passe comme prévu. Nul doute que ce touristique déjà si attachant prendra alors une nouvelle dimension. Et nous ne manquerons pas de revenir pour saluer cet événement...

¹ Depuis notre visite, tout trafic ferroviaire est suspendu entre Valençay et Luçay-le-Mâle en raison de l'état de la voie.

Quelques éclairages à propos de l'électrification Tours – Vierzon.

Un article publié dans le numéro 517 de la revue Chemins de Fer et intitulé « électrifier sans en tirer le maximum » pose la question de savoir si on obtient tout le bénéfice possible de cette électrification. Trois points sont avancés pour expliquer la circulation d'engins diesels sur cette ligne : 1 - le manque d'engins électriques, 2 - des temps d'échanges traction trop pénalisants à Bourges, 3 - attendre d'électrifier jusqu'à Saincaize. Voici quelques éléments pour éclairer ces interrogations que l'on a pu entendre ici ou là.

Il n'y a sans doute pas de manque de locomotives bicourants pour assurer les trains CIC (Corail Inter Cité) 4406 et 4507 entre Vierzon et Tours. Car sans aller chercher des BB 22200 citées dans l'article, une réutilisation de BB 26000 à Bourges ou Tours est possible. Ces engins assurent déjà des trains de cette activité sur Paris-Bourges et Paris-Tours (quelques Aqualys sont V 200).

Le temps des échanges traction est une question qui revient régulièrement : pourquoi n'est-il plus possible de les réaliser en 5 minutes comme par le passé ? Notons déjà que ceux-ci prenaient 7 minutes en gare du Mans avant l'électrification de la ligne de Nantes, avec cependant des installations conçues pour. Mais plusieurs éléments ont changé depuis la vapeur. En premier lieu, pour des raisons de sécurité du personnel, l'attaleur ne doit plus attendre l'accostage dans l'attelage, mais ne pénètre entre les tampons qu'une fois l'engin en contact et appuyé, et de surcroît en possession de la clef de chauffage remise par le conducteur. De même, au lieu d'avoir à raccorder le tendeur d'attelage, la conduite générale et autrefois le cas échéant la conduite de chauffage vapeur, il faut maintenant ajouter la conduite principale, le câblot de frein électropneumatique, le câblot d'alimentation 1500 volts, et celui d'interphonie. Pour ce dernier il faut grimper sur l'avant de la machine. Enfin il est maintenant obligatoire de réaliser un essai de freins dit de continuité, du fait de la présence du frein électropneumatique, nécessitant la présence d'un agent à l'arrière du train. Ajoutons aussi qu'à présent un nouveau bulletin de freinage (l'ancien bulletin de composition) doit être établi lorsqu'il y a un changement d'engin moteur. Tous ces petits éléments mis bout à bout expliquent qu'il serait très difficile de procéder à un changement de locomotive en 5 minutes.

En dernier lieu, l'article pose la question de savoir si l'électrification Bourges-Saincaize entraînera une diminution des circulations diesels sous caténaires tant que le bouclage vers Lyon reste à faire. Il est certain qu'il n'y aura pas grand changement. Mais on peut effectivement se demander à qui cette électrification est utile ? S.N.C.F Voyages n'est pas concerné puisque aucun train TGV, TéoZ ou Lunéa ne passent par cet itinéraire. CIC non plus car les derniers Corail doivent être couverts par des X 72500 à partir de décembre. Les TER font appel à des ZGC, des AGC et des X 72500. On remarquera que les AGC n'étant pas bi-mode-bi-courant circulent en thermique sous caténaire 25 kV. Pour ce qui concerne le fret, il ne circule plus sur cette ligne aucun train inter-triages depuis les derniers « plans frets ». Des trains complets sont acheminés au départ de Vierzon dont des trains de céréales tirés par des BB 26000 vers La Rochelle, l'enlèvement dans les silos faisant appel bien sûr aux engins diesels. Les exploitants privés recourent quasiment toujours aux engins thermiques, quelque soit l'étendue du parcours électrifié.

Oui, quelque chose a changé par rapport aux électrifications d'avant qui entraînaient au moins un recours massif vers ce mode de traction. Mais les nouvelles organisations imposées à nos chemins de fer amènent de nouvelles manières de faire. On peut aujourd'hui n'électrifier une ligne que pour un type bien précis de circulation (voir le cas de Gisors-Serqueux pour le fret) sans se préoccuper du reste du trafic. Pour s'en convaincre, il faut regarder simplement qui finance quelle électrification.

B. Hardy

Toujours plus vite, les défis du rail.

Depuis le 27 octobre dernier et jusqu'au 2 mai 2010 se déroule à Paris une exposition sur le thème « toujours plus vite, les défis du rail ». Elle se tient au Conservatoire National des Arts et Métiers, 60 rue de Réaumur (Paris 3^e). Comme son nom l'indique elle retrace l'évolution de la vitesse sur les chemins de fer, pas seulement sous l'aspect technique, mais aussi artistique (évolution du design), écologique... Des visites guidées ont lieu tous les jours, ainsi que des ateliers pour enfants et des conférences. Un catalogue de l'exposition est édité.

Nous pouvons d'ailleurs profiter de la vitesse sur rail pour nous rendre à cette exposition parisienne depuis notre région Centre que ce soit par un TéoZ roulant à 200 km/h derrière sa BB 26000 ou bien par le TGV Atlantique qui fête déjà ses 20 ans.

Visite de l'A.F.AC. Centre – Loire sur le réseau des tramways du Mans.



Le vendredi 9 octobre dernier notre section se retrouvait au Mans pour visiter le réseau des tramways, rejointe par quelques membres de la TRANSVAP venus en voisins. La ville du Mans comme la plupart des grandes agglomérations a eu dans le passé un réseau de tramways urbains, inauguré en 1897. Trois lignes parcouraient les rues avec des fortunes diverses, puisque l'une d'entre elle, qui passait sur le célèbre pont en X, était fermée dès 1920. Le reste du réseau tiendra jusqu'à la deuxième guerre mondiale pour fermer définitivement en 1946, victime du « progrès » : les trolleybus et autres bus. C'est toujours au nom du « progrès » que la nouvelle ligne a été inaugurée en 2007.

1 - La ligne

La ligne a une longueur de 15 kilomètres, avec 29 stations. Elle a une forme de Y renversé, avec au Nord la branche vers l'université, qui dessert au passage l'hôpital. Au sud-est une des branches part de la bifurcation de Saint-Martin vers le quartier des Sablons jusqu'au terminus Espla. Plein sud l'autre branche descend vers le circuit des 24 heures jusqu'au terminus Antiars, du nom de la salle de sport où se produit l'équipe de basket (MSB). Cet arrêt servira plus tard pour la desserte du stade de football. Juste avant se trouve les ateliers et le poste de commandement du réseau.

Au long de la ligne, 6 liaisons de secours permettent de scinder l'exploitation en cas de besoin. L'alimentation électrique est fournie par neuf sous-stations réparties le long de la ligne. Elles reçoivent le courant en 20 000 volts et le transforment en 750 volts continu distribué par la ligne aérienne de contact (LAC).

2 - le Poste de Commandes Centralisées (PCC) :

Le PCC est situé dans le bâtiment atelier du dépôt. Il se compose de trois postes de travail : un régulateur du réseau de bus, un du réseau de tramways et un poste d'information client.

Le régulateur des tramways intervient pour le tracé des itinéraires aux terminus. La bifurcation de Saint-Martin est particulière : dans le sens sud-nord l'itinéraire se trace automatiquement grâce au SAE (système d'aide à l'exploitation). Dans le sens nord-sud, l'itinéraire est commandé depuis le pupitre des rames par les conducteurs eux-mêmes. A l'origine il était prévu un tracé automatique, mais l'expérience a montré qu'une commande sur place était préférable en raison des contraintes à cet arrêt, les relèves de conducteurs en particulier qui en augmentant les temps de stationnement des rames perturbaient le système. Le régulateur peut surveiller le réseau grâce à un système très complet de 110 caméras fixes au long du parcours, complété par des caméras à chaque arrêt (d'autres encore sont placées dans les rames, mais leurs images ne sont pas accessibles depuis le PCC). Il travaille en 3 X 8, car sa présence la nuit est indispensable pour la gestion de l'alimentation électrique (coupures en cas d'urgence, travaux...). En cas d'incidents sur la ligne, il peut tronçonner l'exploitation et mettre en place un service de bus de substitution sur la partie défectueuse ; cela se produit par exemple lors de manifestations à la préfecture devant laquelle passe la ligne.

L'agent information-client situé au PCC a pour mission de préparer et transmettre toutes les informations utiles aux voyageurs. Il peut travailler en temps réel en passant des annonces directement dans les rames ou en différé par la gestion des panneaux d'informations dans les rames et les arrêts.

3 - Les rames :

Il y a 23 rames au total. 18 (éventuellement 20) sont nécessaires pour couvrir le service de semaine. Le samedi ce nombre se réduit à 14 et seulement 7 le dimanche. Une rame peut prendre normalement jusqu'à 209 personnes, mais des essais ont démontré que ce nombre pouvait monter jusqu'à 292.

C'est du matériel Citadis Alstom, bien connu. Chaque rame fait 33 mètres de long, roule en service à 50 km/h (code de la route oblige) et parcourt de 300 à 500 kilomètres par jour. En cas de secours une rame peut en pousser une autre. Sinon un tracteur routier se charge de cette besogne. Une rame peut s'inscrire dans un rayon de courbure de 25 mètres. Chaque rame est baptisée d'un nom original : par exemple « désir » pour la première rame livrée. Nous avons aussi des communes (Allonnes, Coulaines...), des rivières (Sarthe et Huisne), des hommes célèbres (Bollée, Trouvé-Chauvel qui fut maire du Mans en 1840 et représentant sarthois à l'assemblée constituante. Il sut

défendre les intérêts du Mans pour avoir le passage de la ligne Paris-Rennes aux dépens d'Alençon), des événements ou clubs sportifs (24 heures, MSB, MUC 72), etc...

Il y a deux bogies moteurs et un bogie porteur par rame. Sur ceux moteurs, il y a trois systèmes de freinage : électrique, mécanique sur deux roues par disques, et magnétique par patins. Sur les porteurs les seuls freinages mécaniques (un disque pour chacune des roues) et pneumatiques sont présents. Deux moteurs asynchrones équipent les bogies moteurs. Les ponts sont de fabrication Renault. Les roues sont à bandage et non pas monoblocs. Des capteurs permettent de vérifier leur niveau d'usure.

4 - L'atelier, le dépôt :

Le dépôt se trouve donc près du terminus sud de la ligne Antarès. Le site se compose de deux bâtiments, l'un d'eux comportant l'atelier d'entretien proprement dit avec en plus le PCC et les bureaux. L'autre bâtiment servant de station service. Des voies de garages à l'air libre permettent le stationnement des rames.

L'atelier comporte cinq voies spécialisées. Une sert à l'entretien intérieur des rames. Puis nous avons deux voies sur fosses avec passerelles de visites. Ensuite il y a une voie avec tour en fosse pour le reprofilage. Enfin une dernière voie sert au lavage des rames. Cette opération s'effectue à l'aide de vérins mobiles, ils permettent la dépose des bogies.

Le reprofilage est effectué de manière préventive tous les trois mois, pour une valeur de 15 000 kilomètres environ. Il faut 3 heures pour reprofiler un bogie, soit neuf heures pour une rame. Ensuite il est procédé à un calage en hauteur de la caisse suivant l'usure des roues car il y a une tolérance de seulement 10 millimètres pour garantir l'accès à niveau aux rames depuis les trottoirs des arrêts.

A chaque fin de service les rames passent dans le bâtiment station-service où est effectué le plein des sablières (8 sablières de 10 litres par rame, il est consommé 2 à 3 litres par jour en été, 4 à 5 à la mauvaise saison). Ensuite une machine à laver nettoie l'extérieur des rames. En sortant du bâtiment les rames sont stationnées sur les voies du garage où a lieu le nettoyage intérieur.

5 - La SETRAM:

La SETRAM emploie 584 personnes dont 438 conducteurs (tramways + bus). Ceux autorisés au tramway sont polyvalents et alternent par périodes de 15 jours avec le bus. Il est demandé au moins une année d'expérience au bus avant de postuler au tramway. Les conducteurs de bus ont des pauses de 20 à 30 minutes toutes les quatre heures environ, tandis qu'au tramway elles ont lieu toutes les 3 h 30 environ. Les journées de travail sont prévues pour 7 h 30.

L'atelier emploie dix personnes qui travaillent sur les différents postes de la maintenance : électrique, pneumatique, automatismes... Mais il faut noter que les rames sont toujours sous garantie (cinq ans). Ainsi du matériel peut-être envoyé chez Alstom ou même Renault. La sous-traitance concerne certaines fonctions très particulières, comme la climatisation. Le nettoyage des rames est aussi confié à une société sous-traitante.

La SETRAM emploie 15 % de personnel féminin. Ce chiffre qu'elle juge elle-même un peu faible est dû à un manque de candidatures.

Chaque jour le réseau de tramway transporte 48 000 voyageurs. (En comprenant le réseau bus, il y a 96 000 voyageurs). Lors de grands événements comme les 24 heures, ce nombre est monté jusqu'à 54 000. Depuis l'ouverture en novembre 2007, cela représente une hausse de trafic des transports urbains de l'ordre de 45 %. Des habitants du Mans remarquent à ce sujet que les nouveaux plans de circulations limitent fortement la possibilité d'utiliser la voiture en centre-ville, et que le report vers les transports en commun devient une obligation. La volonté des élus de contenir le trafic automobile contribue donc tout autant que l'aspect technique du tramway au succès de ce mode de transport.

Au bout de seulement onze mois d'exploitation, les objectifs prévus pour fin 2009 étaient atteints !

Quelques nouvelles...

Nécrologie :

Nous avons appris le décès d'Alain CAZAL à l'âge de 76 ans, membre de l'A.F.A.C. Aquitaine depuis longtemps. Il participait activement à la rédaction et à la sortie du bulletin régional « Ferrovia midi ».

Fin des anciennes séries :

Après le départ des X 4300 en fin d'année dernière, les CC 72000 s'effacent au service du 13 décembre 2009 des trains Corail Tours-Lyon, remplacés par des X 72500. Quant aux BB 9200 tourangelles, quelques rumeurs annoncent leur fin groupée pour mars 2010 ? Même les indéracinables BB 63500 disparaissent au profit des nouvelles BB 60000.