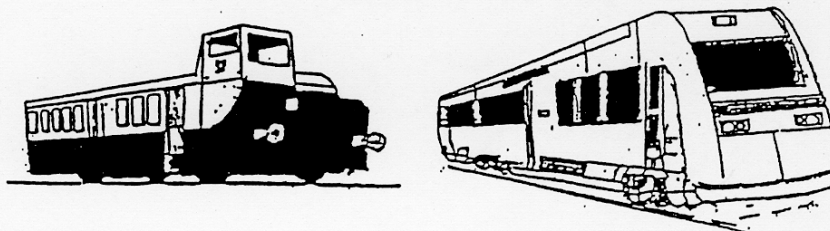




# Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



## *Bulletin d'informations - avril 2010*

### **Pierre Vigouroux..... un cheminot.**

C'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris le décès de Pierre Vigouroux. Admis à la S.N.C.F. à l'issue de ses études, Pierre en avait gravité toutes les échelles de la hiérarchie. Il a terminé sa carrière comme dirigeant traction au poste de commandement de Tours. Auparavant il avait occupé un temps la fonction de chef de feuille au dépôt de Saint-Pierre-des-Corps.

Pierre était un cheminot passionné par son métier. C'est tout naturellement qu'à la retraite il avait rejoint l'A.F.A.C. où les adhérents de la section Centre-Loire l'ont élu Président d'Honneur. C'était un homme très aimable, mettant sa riche culture ferroviaire à la portée de tous. Toujours au courant des derniers événements, il les analysait avec un esprit parfois critique, mais toujours clairvoyant. son départ nous laisse un peu orphelins.

A ses enfants, petits enfants ainsi qu'à toute sa famille, l'A.F.A.C. Centre-Loire présente ses plus sincères condoléances.

### **Compte-rendu de l'assemblée générale de notre section**

Le samedi 6 février avait lieu l'assemblée générale de notre section. La journée débutait par le rappel des différentes visites et sorties de 2009 : chemin de fer touristique du Bas Berry, tramway du Mans, d'Angers... Il était rappelé que l'A.F.A.C. reste aussi présente au sein de l'association RACO (Rhône-Alpes-Centre-Atlantique) qui milite pour le développement de la transversale Nantes-Tours-Lyon, ainsi qu'à différents comités de lignes de la région. Enfin quelques projets pour 2010 étaient proposés dont le souhait d'organiser début 2011 une journée du livre ferroviaire à Saint-Pierre-des-Corps. Notre section compte une cinquantaine de membres à ce jour.

Le rapport moral était présenté par le président de la section Bernard Monteil : après avoir resitué le rail dans le nouveau contexte des préoccupations environnementales et le «Grenelle de l'environnement», les nouveaux projets annoncés étaient passés en revue avec les nombreuses questions qu'ils entraînent. Puis venait le tour des orientations ferroviaires régionales dont les études pour les réouvertures au service voyageur des lignes d'Orléans à Chartres et Châteauneuf-sur-Loire. Le tour d'horizon s'achevait avec le point sur le trafic TER et CIC.

Un des buts de notre assemblée est de proposer à différentes associations de venir présenter leurs activités. Cette année la FNAUT Région Centre et la AAATV 231 E 41 sont venues nous parler de leurs actions engagées en 2009. Suivait un débat permettant à chacun de réagir sur différentes questions concernant le monde ferroviaire, ou plus simplement de communiquer des nouvelles locales.

L'après-midi est généralement consacré à recevoir un intervenant qui vient parler d'un sujet ferroviaire. Après avoir abordé le sujet de l'électrification de Tours - Vierzon l'année dernière, c'est **M. Serge Morin** qui venait nous présenter son livre « histoire du dépôt vapeur du Mans, 1854-1974 » publié il y a un peu plus d'un an. L'écriture de cet ouvrage lui a demandé environ cinq années de travail. L'auteur aime rappeler combien les rencontres avec les cheminots ont été des moments forts et enrichissants.

Grâce à un diaporama vidéo les personnes présentes pouvaient suivre en image le déroulement chronologique du livre et vivre les différentes époques du site manceau. Une des caractéristiques de ce livre est de laisser une bonne place à l'homme au milieu de la technique et des anecdotes simples et émouvantes accompagnent le lecteur.

Enfin Serge Morin a conclu la journée en répondant aux questions de l'assemblée et en dédicant son livre à ceux qui le désiraient.

## Composition du bureau :

A la suite de l'assemblée générale, la nouvelle composition du bureau est la suivante :

Président : Bernard Monteil  
Vice-président : Jacques Gateuil  
Trésorier : Gérard Chollet  
Secrétaire : Benoît Hardy  
Secrétaire adjoint : Bernard Largeaud

Présidents et membres d'honneurs : Léon Brunet, Jean-Pierre Scalabrino.

## Visite chez S.D.H.F.

*La place ayant manqué dans notre dernier bulletin, voici le compte-rendu de notre visite chez la société S.D.H.F le vendredi 23 octobre 2009.*

C'est à 10 h 30 que M. Dubois directeur général nous accueille dans ses locaux de Saint- Denis de l'Hôtel (Loiret). Cet établissement industriel répare et entretient les wagons de particuliers circulant sur le réseau y compris ceux des chemins de fer touristiques ou associations (AAATV 840) ou d'entreprises de travaux publics (Mécoli, Vecchieti).

Cette année sa charge de travail a évolué puisqu'une commande de 180 porte-conteneurs lui a été notifiée pour le compte de la DB AG. Un véritable ballon d'oxygène pour l'entreprise orléanaise ! La visite débute par l'atelier de peinture où deux wagons GEFCO attendent leur marquage dans leur belle livrée bleue. A noter la présence de grilles latérales destinées à protéger les automobiles des actes de vandalisme. Non loin de là le wagon-épurateur jaune jonquille suscite un grand intérêt. il appartient à TSO et a pour fonction d'aspirer les gaz rejetés par les engins thermiques dans les tunnels.

Dans un hall attenant, les essieux ou bogies sont révisés, magnétoscopés, expertisés par ultra-sons puis dirigés dans une cabine de désolvation tous les six ans. Suivant l'état d'usure de leur table de roulement ils sont reprofilés (ici 25 d'entre eux sont traités par jour). Quant aux boîtes, elles ont dirigées vers une machine à laver puis enduite de nouvelle graisse.

Enfin l'atelier de fabrication nous ouvre ses portes. A partir de profilés SDHF construit toutes sortes de châssis à l'aide de robots qui découpent, soudent et assemblent les tôles sous la surveillance d'un contre-maître. lorsque cette opération est achevée des vérins hydrauliques soulèvent le plateau ou l'ossature de la caisse. Il suffit ensuite de faire glisser des organes de roulement et d'y installer la timonerie du frein et les tampons. La société étant classée site MD on y nettoie et dégaze l'intérieur des véhicules ayant transporté des produits dangereux (gaz liquéfiés, essence, fuel domestique, kérosène, azote...) Pour cela la citerne est remplie d'eau puis vidée de son contenu. Le gaz est brûlé ensuite avant lavage avec de l'eau à haute pression.

De retour dans la salle de conférences, M. Dubois remet à chaque participant une brochure fort passionnante. Un large débat s'engage et des questions relatives au Fret à la SNCF suscitent beaucoup d'interrogations. En dépit de la crise économique et des difficultés présentes (cas de la fercamisation envisagée de Sully sur Loire à Aubigny-sur-Nère) le transport ferroviaire devrait connaître de beaux jours dans la décennie qui se présente.

### Petite histoire de SDHF (Saint Denis de l'Hôtel Ferroviaire) :

L'entreprise a été créée au lendemain de la 2<sup>e</sup> guerre Mondiale par M. Cadoux afin de remettre en état le parc de wagons SNCF largement endommagé. De 1989 à 1995 la société galloise POWEL reprend l'affaire mais l'activité ne dégaze pas suffisamment de marge. Elle est revendue à M. Dubois à cette date qui lui apporte un véritable renouveau. En 2003 SDHF signe un partenariat avec ABRF Industrie à Châteaubriant.

J.P LASSERRE DU ROZEL

### ***Dernière minute :***

Nous apprenons la réélection de M. Jean-Michel Bodin comme Vice Président du Conseil Régional chargé des infrastructures et des transports.

# Où sont les vraies économies ?

Dans le dernier rapport de la Cour des comptes, un paragraphe retient plus particulièrement notre attention : « **il paraît important de décourager l'usage du train dans les zones où il est à la fois financièrement et écologiquement plus coûteux que l'exploitation des T.E.R. en mode routier.** »

A cela s'ajoute la déclaration de Monsieur le Président de la République faite à Morée (Loir-et-Cher) le 6 février dernier :

« **on ne préserve pas le climat en subventionnant des cars ou des T.E.R. diesel qui roulent à vide** ». Dans cette même allocution, il encourage également « **la mobilité individuelle** ».

Les hauts magistrats de la Cour des comptes ainsi que Monsieur le Président de la République semblent oublier la contribution des T.E.R. à la protection de l'environnement. Les chiffres qui suivent en amène les preuves ; depuis 2002, la progression moyenne du trafic est de 6 % chaque année. Quant à la fréquentation elle progresse de 40 % et l'offre T.E.R de 20% <sup>(1)</sup>. Chaque jour 5700 trains transportent 800 000 voyageurs sur 260 lignes. Combien faudrait-il de voitures individuelles pour assurer ce trafic ? Combien de kilomètres de « bouchons » aux abords de nos grandes villes ? Certes il faut toutefois reconnaître la faible fréquentation de certains trains. Est-ce une raison pour les transférer sur la route et à terme fermer la ligne ? Dans le passé nous avons souvent vécu cette expérience et cela s'est souvent traduit par une baisse de fréquentation de l'autocar du fait d'un parcours allongé dû aux aléas de circulation. Cela conduit dans bien des cas à l'abandon définitif de la desserte. En préconisant le transfert sur la route des lignes à faible trafic, le rapport semble oublier également la mission de service public et le rôle que doit jouer le chemin de fer dans l'aménagement du territoire. Sur le plan écologique, 77 % des circulations ferroviaires sont électriques contre 23 % thermiques. Ce chiffre concerne surtout les T.E.R. Or, grâce aux investissements régionaux la totalité du parc thermique est constitué d'engins neufs ou rénovés donc répondant aux normes antipollution. Concernant l'occupation des trains, elle se situe à une moyenne de 86 voyageurs par train en région Centre <sup>(2)</sup>. Même si des efforts restent à faire pour convaincre les automobilistes de laisser leur voiture au garage nous sommes loin des trains qui roulent à vide.

Autre sujet de polémique : les infrastructures. Leur dégradation ne date pas d'hier, elle est le résultat d'un choix en faveur des réseaux routiers et autoroutiers. Les lignes classées 7 à 9 par l'Union Internationale des Chemins de fer sont principalement affectées. Sur bon nombre de ces lignes le trafic fret a disparu, Seules subsistent des circulations T.E.R. Dans certains cas le mauvais état des voies impose des limitations de vitesses incompatibles avec les performances du matériel et le confort des voyageurs. Or, sur ce dernier point, nous ne pouvons encore que regretter les recommandations de la Cour des comptes de ne remettre en état que les lignes parcourues par au moins dix circulations quotidiennes. Pour les autres, on peut penser qu'elles seront abandonnées ou dans le meilleur des cas prises en charge par les collectivités territoriales. Pour mémoire la Région Centre consacre 2,29 % de son budget pour la remise en état des infrastructures.

Monsieur le Président de la République, dans votre intervention de Morée vous souhaitez « la mobilité individuelle ». Avez-vous bien réfléchi combien d'investissements routiers, combien de risques d'accidents, enfin combien de CO 2 en plus ? Déjà de nombreux salariés s'endettent parfois lourdement pour acquérir le véhicule pour aller au travail, sans compter la prime à la casse qui peut être une forme déguisée de subvention à l'automobile. Ne croyez-vous pas que le développement d'un service public de transport en commun ne serait pas plus raisonnable et moins coûteux ? De plus cela respecterait les promesses du Grenelle de l'environnement que l'on semble parfois oublier. Car rappelons-le : **sur 100 tonnes de C.O 2, la route en émet 93,54, l'aérien 3,64, le maritime 1,40, le fluvial 1,07 ...et le rail 0,35 !**

(1) source : RGCF de janvier 2010.

(2) source : La Vie du Rail

Bernard Monteil

**Sur la ligne Tours – Le Mans, la fin du « Lartigue ».**

La ligne Tours-Le Mans est actuellement le cadre de travaux d'amélioration concernant le cantonnement avec la mise en place prévue au mois de juin du block automatique à permissivité restreinte (BAPR). Jusqu'à présent elle est équipée en block automatique lumineux (BAL) à ses deux extrémités : Tours – La Membrolle et Le Mans – Arnage. La section La Membrolle – Château-du-Loir est en block manuel unifié (BMU) et Château-du-Loir - Arnage en Block Lartigue Unifié (BLU). Il s'agit là d'une des toutes dernières lignes équipées avec ce type de block. Notons d'ailleurs qu'il y a une dizaine d'années notre région avait déjà vu disparaître l'ultime sémaphore double mécanique Lartigue installé à Veretz-Montlouis.



Ce type de cantonnement mis au point par Henri Lartigue, ingénieur à la Compagnie des chemins de fer du Nord, équipait de nombreuses lignes depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Hormis le Nord, l'Est et le P.O utilisèrent cette technique sur leurs lignes avec quelques variantes. Dans le principe, deux boîtiers par sens de circulation permettaient au moyen de manivelles d'envoyer l'annonce d'un train ou de rendre voie libre. Des enclenchements électro-magnétiques garantissaient le blocage à la fermeture du sémaphore tant que le canton n'était pas dégagé. A la suite de la disparition des compagnies, une tentative d'unification des différents modèles lui donnait le nom de « block Lartigue unifié ». De plus, avec le temps, les sémaphores mécaniques étaient souvent remplacés par des signaux lumineux, cas de la ligne du Mans. Trois cantons divisent cette section : Arnage - Ecommoy, Ecommoy-Aubigné-Racan et Aubigné - Château-du-Loir. Les postes de block sont du type où la manœuvre du sémaphore est indépendante du dispositif de blocage et d'annonce. L'enclenchement entre les boîtiers à manivelles et les leviers des sémaphores s'effectue à l'aide de serrures de sécurité reliées par des chaînes aux manivelles : la position de la manivelle empêche simplement du fait de la longueur de la chaîne de mettre la clé dans la serrure permettant l'ouverture du signal.

Sur la section sud de la ligne, c'est le bloc manuel unifié (BMU) qui est en service. Deux cantons subsistent entre Château-du-Loir et Neuillé-Pont-Pierre d'une part et Neuillé – La Membrolle d'autre part.

La gare de Château-du-Loir est équipée d'un poste d'aiguillage à leviers individuels CSEE (Compagnie de signaux et d'entreprises électriques) tout à fait remarquable. Il est constitué à partir d'éléments provenant d'anciens postes de Courtalain du temps où la ligne Chartres-Château-du-Loir était encore la radiale Paris-Bordeaux des chemins de fer de l'Etat. Quelques postes seulement de ce type furent installés en France. Malgré les travaux de modernisation en cours, celui-ci est prévu rester en service.

La mise en place du BAPR aura pour conséquence un découpage plus régulier des cantons permettant l'amélioration du débit. En revanche cela entraîne la disparition du gardiennage du poste en 3X8 à Arnage, ainsi que celui en 2X8 d'Ecommoy et un poste de soirée à Aubigné-Racan qui n'était ouvert au cantonnement que l'après-midi. Pour l'instant le maintien d'une présence commerciale dans ces gares est envisagé.

En semaine le trafic sur la ligne Tours-Le Mans se compose d'abord de deux relations intercités Caen-Tours. Le reste du trafic voyageur est composé de relations TER Tours-Le Mans et d'autres mouvements partiels Le Mans - Château-du-Loir et Tours - Château-du-Loir. Les intercités sont généralement assurés en X 72500 tricaisses Basse-Normandie ou bien en rame Corail avec 67300/400 de Saint-Pierre-des-Corps. Les TER sont plutôt couverts par des X 72500 bicaisses ou des X 4750 Basse-Normandie dont ceux qui furent affectés au début de leur carrière à la ligne Paris - Granville (X 4790 à 4796). La ligne est partagée entre les régions administratives des Pays de la Loire et Centre, ce qui se retrouve avec un même découpage entre les régions SNCF de Tours et Nantes.

Le trafic fret est maintenant très limité localement avec un train de charbon par semaine pour la ligne de Château-La-Vallière (ancienne ligne vers Saumur). Sur le tronçon vers Bessé-sur-Braye, le trafic pour la papeterie a cessé. Il reste de temps à autre des trains pour le silo de La Chartre-sur-le-Loir. Neuillé-Pont-Pierre et Laigné reçoivent aussi des trains complets. Le transit inter-triage à disparu, mais des acheminements de trains complets fret-SNCF entre Saint-Pierre et la Bretagne subsistent par cet itinéraire. Il y a aussi maintenant le passage de quelques trains fret privés.

## *A toute vapeur 37....*

**2<sup>eme</sup> exposition TOURAINE A TOUTE VAPEUR 37, 24 et 25 avril 2010**

**Centre sportif des Aubuis à Saint Avertin, 31 rue F. Joliot-Curie**

Nous vous invitons à venir nombreux visiter cette exposition de modélisme où notre section locale tiendra un stand.

Les personnes qui accepteraient d'aider à la tenue de ce stand à un moment du week-end sont les bienvenues et peuvent contacter Bernard Monteil (02-54-32-13-44)

## *FESTIRAIL MONTLUÇON 2010*

*samedi 12 juin 2010*

Pour la troisième année, cette grande manifestation rassemblera à Montluçon de nombreux matériels ferroviaires anciens sauvegardés par des associations : 4 locomotives à vapeur, 3 autorails, 1 locomotive diesel et un chasse-neige !

**Les 141 R 840 et 141 R 1199 feront à cette occasion un train en double traction de Bourges à Montluçon. Présentation des matériels autour de la rotonde. L'après-midi, navette vapeur vers Commentry. Fin de la journée vers 18 h 00 avec le départ des derniers trains.**

*Covoiturage possible au départ de Tours : contacter Bernard Monteil pour plus d'informations*

## *Chemin de fer touristique de la Sarthe : les trains à thème 2010*

Dimanche 25 avril : train de la photo et du sténopé. (*réservation obligatoire*)

Dimanche 30 mai : Randovap.

Dimanche 13 juin : train des Rillettes. (*réservation obligatoire*)

Samedi 19 juin : train des étoiles (*réservation obligatoire*)

Dimanche 12 septembre : train des peintres « plume et pinceaux »

Dimanche 26 septembre : 8<sup>eme</sup> édition de Pomme-Vapeur à Prévelles.

***Renseignements et réservations : TR***

***NSVAP 02-43-89-00-37***

# Les 20 ans du TGV en Touraine : 1990 – 2010

## Une ligne au matériel de plus en plus varié !

Au mois de septembre prochain le TGV fêtera ses 20 ans de présence en Touraine puisque la branche Sud-Ouest du TGV Atlantique a été inaugurée en septembre 1990, un an après la branche Ouest. A cette occasion notre bulletin fait le point sur la diversité du matériel engagé dans notre région<sup>1</sup>.

Tout d'abord, bien sûr, parlons du plus courant des TGV sur notre ligne : le TGV – Atlantique. Son parc est composé de 105 rames (numérotées 301 à 405) qui parcourent l'ensemble des lignes desservies de l'Ouest et du Sud-Ouest de Saint-Malo à Irun en passant par La Rochelle, Arcachon.... C'est l'une d'elles, la 325, qui avait battu le record du monde à Vendôme. Elles couvrent la grande majorité des trains de la ligne. Les premières années d'exploitation ce matériel avait même l'exclusivité, mais peu à peu d'autres TGV sont venus diversifier le paysage.

Avec l'ouverture du barreau d'interconnexion et du TGV Nord, des rames TGV Réseau sont d'abord venues avec la création des trains transversaux Bordeaux-Lille ou Tours-Lille. Ces rames très semblables aux TGV Atlantiques sont plus courtes (8 remorques au lieu de 10) et numérotées dans la série 500. Depuis l'ouverture du TGV Est ces rames couvrent les TGV Strasbourg-Bordeaux.

Depuis 5 ans, des rames de TGV Sud-Est viennent également sur le Sud-Ouest engagées sur des Lille-Bordeaux et prolongements (Toulouse, Hendaye...) ou des Lille - Nantes par Saint-Pierre. Ce sont les rames d'origine du TGV autrefois célèbres avec leur livrée orange. Elles sont maintenant toutes rénovées en livrée grise. Toutefois pour permettre leur circulation à la vitesse de 220 kilomètres/heure sur Saint-Pierre – Bordeaux, une partie d'entre-elles, dites Renov 2, a été spécialement adaptée avec de nouveaux pantographes. A titre anecdotique, certains jours de fortes pointes de trafic il est possible d'en voir exceptionnellement au départ de Paris-Montparnasse, et les samedis de juillet et août l'une d'entre elles s'aventure sur La Rochelle.

Un peu plus tard sont apparues les TGV Duplex à deux niveaux. Ils sont aussi engagés sur des trains transversaux de Lyon vers Nantes ou Poitiers et même maintenant sur Lille-Bordeaux. Il s'agit de rames numérotées dans la série 200. Cependant les toutes nouvelles rames asynchrones dites Dasye, commencent parfois à s'aventurer sur l'Atlantique. Ces rames de la série 700 doivent être mises en pool avec les autres et devraient donc se faire plus présentes à l'avenir.

Autre série : les rames réseau-tricourant (série 4500). Elles assurent normalement les TGV Bordeaux - Bruxelles ce qui justifie bien sûr leur aptitude à circuler sous courant continu 3000 V., cas de la Belgique. Une autre particularité est la circulation depuis le mois de décembre dernier d'une rame Réseau jumelée avec une rame Duplex provenant de Strasbourg pour l'une et Lille pour l'autre à destination de Bordeaux et vice-versa.

D'autres séries sont venues à l'occasion comme des rames Thalys sur des trains de pèlerins par exemple ou des Eurostars sur des voyages promotionnels. Plus récemment, à quelques reprises il a été fait usage de rames Réseau-Duplex (motrice réseau et remorques à deux niveaux de la série 600) en jours de pointes. Pour compléter le tableau il faut citer la rame de mesure Iris qui parcourt la branche sud-ouest régulièrement comme le reste du réseau TGV. Des BB 67200 sont chargées d'intervenir pour le dégagement occasionnel des voies ou pour des travaux de maintenance. Dans ce dernier cas il est aussi fait usage de draisines adaptées à la circulation sur ligne à grande vitesse ou encore de diesels d'entreprises, mais leurs circulations n'ont lieu quasiment que de nuit.

Sans avoir la variété d'autres lignes TGV comme sur le Nord ou le Sud-Est, la branche sud-ouest du TGV Atlantique a donc au fil des années enrichi son panel de matériel. Les dix prochaines années seront-elles sources d'autres évolutions, en particulier avec le prolongement prévu au sud de Saint-Pierre et au-delà de Bordeaux ?

---

<sup>1</sup> Ce paragraphe traite avant tout du matériel engagé sur la branche Sud-Ouest sans aborder la branche Ouest qui nécessiterait bien sûr un autre article.