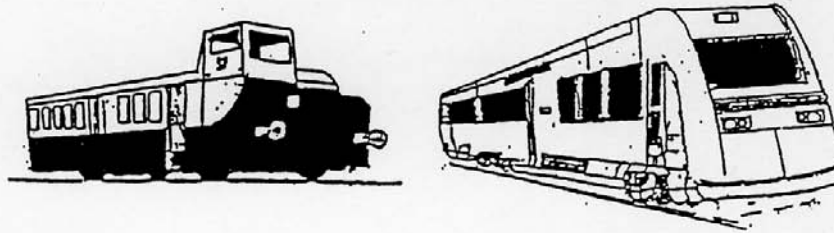




# Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



## *Bulletin d'informations – décembre 2011*

Une date à retenir : Samedi 4 février 2012

« La Journée de l'A.F.A.C. »

Dans le cadre du mois d'animations ferroviaires de la bibliothèque  
de la mairie de Saint-Pierre-des-Corps

*Gens du rail, des hommes et des trains... »*

Témoignages sur l'évolution du métier de conducteur de trains,  
avec des anciens de la vapeur (10 heures)

Présentation de la revue « Chemins de Fer »  
par des membres du comité de rédaction (14 h 30)

Conférence de M. Yves Machefert – Tassin (15 h 00)

Animations autour du modélisme ferroviaire

*La bibliothèque municipale, siège du « fonds rail » de St-Pierre-des-Corps (passage Emmanuel Chabrier – avenue de la République) servira de cadre à cette journée. Les renseignements sur l'ensemble des manifestations prévues au cours du mois sont disponibles sur l'agenda culturel du site Internet de la mairie : [www.saintpierredescorps-bibliotheque.fr](http://www.saintpierredescorps-bibliotheque.fr)*

Tous les membres de l'A.F.A.C. et les amis du chemin de fer sont chaleureusement invités à venir participer à cette journée destinée à mieux faire connaître notre association.

A noter dès maintenant

## **Assemblée générale de l'A.F.A.C. Centre – Loire**

**Samedi 11 février 2012 à 14 h 30**

**Espace Chabrier (mairie de Saint-Pierre-des-Corps)**

En raison de la proximité de date avec la « journée de l'A.F.A.C. » programmée le 4 février ; il n'y aura pas d'intervenant après notre assemblée générale cette année comme les années précédentes

### *Coup d'œil sur Tours – Bordeaux avant la LGV*

Dans les prochains mois va débiter la phase active des travaux de construction de la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux. Déjà les premiers engins nécessaires aux relevés topographiques apparaissent ici où là dans les campagnes Poitevines et Charentaises. Cette nouvelle ligne qui va bien entendu bouleverser la desserte de l'axe Paris - Tours - Bordeaux entraînera comme de coutume dans ces cas là une réorganisation de la ligne classique. Voici donc un aperçu de celle-ci avant la perte des circulations TGV.

Cette section de 354 kilomètres est, comme chacun le sait, le tronçon central de l'axe Paris - Bordeaux - Hendaye et Tarbes. Depuis 1990 les relations pour Toulouse assurées en TGV l'empruntent également. Un soin tout particulier lui a donc été apporté de tous temps aussi bien en terme de desserte que de vitesses pratiquées. Aujourd'hui justement les vitesses maximales s'échelonnent globalement de 160 à 220 km/h à l'exception de quelques secteurs. Plus en détail, Saint-Pierre - Châtelleraut est apte à 220 puis 200 de cette ville jusqu'à Poitiers. Ensuite, après Iteuil la vitesse remonte par paliers de 180-190 pour atteindre de nouveau le 220 sur un long tronçon d'Anché-Voulon à Ruffec (34 km environ). Une fois passé les courbes entre cette gare et Salles-Mousac, nous remontons à 200-210 jusqu'aux environs de l'ancienne gare de St. Amand de Boixe (km 433) pour finir à 160 jusqu'à Angoulême. Puis vient un court passage à 190 qui nous amène à Mouthiers où le tracé en courbes plus serrées dans ces collines Charentaises impose des limitations à 140 puis 160 avec la traversée du tunnel des Plans à 100 km/h. Passé la sous-station de Chavenat nos TGV peuvent de nouveau rouler à 220 km/h jusqu'aux abords de Libourne puis une ultime fois entre Vayres et St. Loubès avant l'arrivée sur le secteur de Bordeaux. Bien entendu quelques zones particulières limitent aussi la vitesse, telles les traversées de Poitiers et Angoulême à 130 ou Libourne à 150 (voie 1), et quelques autres de moindre importance.

Le trafic est conséquent avec plus d'une vingtaine d'allers-retours en TGV sur Paris - Bordeaux et au-delà en semaine. Il faut ajouter les sept liaisons sur La Rochelle (dont un aller-retour jumelé avec une rame pour Bordeaux) qui empruntent la ligne jusqu'à la bifurcation de Saint Benoît à la sortie de Poitiers et les cinq mouvements interconnectés vers Lille (Bruxelles) et Strasbourg. Les TGV sont normalement couverts par des rames Atlantiques pour le trafic au départ de Paris. Les interconnectés Nord sont assurés soit par des rames Sud-Est Rénov 2 apte à 220 km/h en 1,5 kV, soit par des Duplex, soit encore avec des rames Réseau tri-courants pour la desserte de Bruxelles. Ceux de Strasbourg le sont avec des rames Réseau ou bien parfois depuis cet été avec des rames POS.

Le trafic TER dépend de trois régions : Centre, Poitou-Charentes et Aquitaine. Nous en retrouvons logiquement le matériel sur chacun des secteurs qui en dépendent. Les Z TER et Z 7300 Centre parcourent donc le tronçon Tours - Poitiers, en commun avec les AGC Poitou-Charentes. Au sud de Poitiers nous avons majoritairement les mêmes AGC. Au sud d'Angoulême commence à apparaître en plus le matériel Aquitaine avec des Z 7300 et encore quelques rames tractées par des BB 7200, phénomène renforcé à partir de Coutras. Ici le trafic se mélange avec celui de la ligne en provenance de Périgueux et Limoges en matériel thermique dont les X 72500 Aquitaine ou Limousin. La relation Bordeaux - Lyon par cet itinéraire utilise ces engins. A Libourne les TER de Bergerac et Sarlat achèvent de renforcer la desserte jusqu'à Bordeaux. Il y est encore fait usage d'X 2200. La nuit subsiste les 4052/4053 pour Tarbes et Hendaye ainsi que le Talgo de Madrid. L'été subsiste l'aller-retour de Paris-Austerlitz à Royan par Angoulême dans des horaires dissuasifs pour la clientèle, ces trains reprenant la marche d'Aqualys entre Paris et Tours avec un départ de la capitale très matinal et un retour tardif.

En fret le dernier plan d'adaptation a sérieusement allégé ce trafic sur la ligne. Il reste encore des

trains de containers, des trains complets (céréales en particulier) et encore un peu de wagons isolés. La dernière tempête qui a dévasté la forêt des Landes a procuré un trafic de bois assez conséquent. Les entreprises privées présentes n'ont pas comblé, loin s'en faut, cette baisse de trafic : ECR est présente avec des trains de containers et des trains complets et partage avec Fret SNCF l'acheminement du bois des Landes. Colas-Rail effectue aussi des transports de matériaux en provenances de ses carrières.

Au fil des services les temps de parcours s'allongent entre Paris et Bordeaux et on n'en trouve plus aucun inférieur à trois heures pour ceux sans aucun arrêt intermédiaire. Pour respecter une marche en 3 h 02 ou 3 h 05 il ne faut rencontrer aucun aléa de circulation et il est maintenant plus courant de voir des horaires tracés en 3 h 10 m ou 3 h 15m. En effet un nombre considérable de limitations à 160 km/h est apparu au cours des dernières années. Début octobre 2011, à titre d'exemple, onze zones présentant le « vert clignotant » (donc 160 km/h maxi) ponctuaient le trajet entre St. Pierre et Bordeaux, dont deux supérieures à dix kilomètres chacune. De plus la proximité entre certaines de ces limitations ne permettait plus aux rames de reprendre la vitesse plafond avant le ralentissement suivant. Sur le tronçon de 134 km d'Angoulême à Bordeaux la vitesse était ainsi limitée jusqu'aux abords de Mouthiers, puis de Montmoreau jusqu'à Saint Aigulin où enfin une vitesse supérieure à 160 pouvait être pratiquée : pour peu de temps car dès Coutras il fallait de nouveau ralentir. La suite ponctuée de petites zones empêchait toute reprise de vitesse à 200 km/h, il ne restait donc d'Angoulême à Bordeaux qu'une grosse vingtaine de kilomètres effectivement praticables au dessus de 160 km/h au lieu de la centaine habituelle! Certains ralentissements comme Ingrandes sur Vienne ou St. Saviol sont en place depuis trois ou quatre ans ! Il vient d'être annoncé cependant que des détentés horaires seront pratiqués par suite du démarrage des travaux de la LGV, en particulier au niveau des futurs raccordements. D'autre part des chantiers de remplacement de rails ont bien lieu en ce moment. Mais certains se posent la question de savoir si RFF compte conserver à la ligne classique ses caractéristiques actuelles en matière de vitesse après la mise en route de la LGV ?

En ce qui concerne les travaux de la LGV, dès à présent on peut en voir les prémices : à la sortie Nord de Bordeaux le BV de Benauges vient d'être abattu dans le cadre de la mise à quatre voies de la ligne (bouchon Nord de Bordeaux), la plateforme se dessine maintenant jusqu'à Cenon. D'autre part le BV de La Gorp a aussi été rasé, étant situé dans le secteur de la future bifurcation de la LGV. Plus au nord c'est entre Salles-Moussac et Luxé que des déplacements de poteaux caténaires signalent déjà le lieu du futur raccordement entre la LGV et la ligne classique, tandis que du travail de défrichage a lieu entre Monts et Villeperdue pour cette autre future liaison.

## ***Un point sur les travaux des tramways d'Orléans et Tours.***

A Tours les chantiers de voirie battent leur plein et les plans de circulations s'enchaînent au fil de l'avancée des chantiers. C'est donc la phase la plus gênante pour les habitants qui doivent s'adapter à de multiples modifications du réseau urbain. Cependant la pose de la voie a commencé en plusieurs endroits : au nord aux abords du lycée J. de Vaucanson vers le quartier de Montconseil, au centre près du Sanitas et au sud à Joué-lès-Tours. Il est facile à présent de voir au fil des rues la future plateforme se dessiner.

Pour Orléans la ligne B du tramway est-ouest « CLEO » est fort bien avancée : au mois de décembre ce sera la fin des grands travaux d'infrastructure. Le centre de maintenance de St. Jean-de-Braye est en cours d'installation et les premières rames Citadis sont arrivées sur place. Dans six mois maintenant cette nouvelle ligne doit entrer en service.

*Tours : les premiers rails à l'extrémité nord de la ligne en septembre 2011*



## ***Bourges - Saincaize sous tension !***

C'est le vendredi 9 décembre 2011 qu'avait lieu l'inauguration de Bourges - Saincaize en présence du président de région et du préfet de région. Auparavant la voiture de mesure avait reconnu la ligne le jeudi 1<sup>er</sup> décembre avant une première circulation électrique composée d'une BB 22200 tirant une rame de trémies sur l'aller-retour le mercredi 7.

## Visite de l'A.F.A.C. Chez SOCOFER à Tours

Notre groupe était accueilli ce samedi 3 décembre 2011 par M. Hallet, directeur de l'usine SOCOFER à Tours, dans le quartier de La Riche. D'emblée il nous parlait des projets de déménagement de l'usine vers Saint-Pierre-des-Corps afin de bénéficier de locaux plus fonctionnels où les secteurs études et productions seraient regroupés dans un même ensemble et avec une accessibilité par voie ferrée bien meilleure qu'ici. En effet la voie qui pénètre dans l'atelier a un rayon de courbure tellement serré que les gros engins ne peuvent l'emprunter ce qui oblige à des manutentions compliquées avec des grues.

Cependant l'essentiel de notre visite fut consacré à la chaîne de transformation des Y 7100 - 7400 en Y 9000 pour le compte de la S.N.C.F. Le marché porte 110 engins (éventuellement 200 plus tard). SOCOFER avait déjà travaillé dans un passé récent pour la S.N.C.F. avec la remotorisation de BB 66000 et surtout la modernisation des 64700. Pour les locotracteurs il s'agit d'une refonte totale de l'engin puisque le châssis est quasiment le seul élément d'origine conservé ! Une fois mis à nu et repeint celui-ci reçoit les essieux avec les ponts moteurs. Puis est mis en place de l'avant du locotracteur vers l'arrière : un moteur Man de 265 kW, une chaîne de refroidissement à air pulsé, la boîte Voith avec le compresseur et l'alternateur puis le panneau d'appareillage du frein et les filtres. La cabine est aussi entièrement neuve avec deux pupitres de conduites distincts et une climatisation calibrée aux normes les plus performantes possibles. Le petit capot arrière reçoit les réservoirs d'air comme auparavant. L'engin fait 32 t. pour une vitesse de 60 km/h (avec possibilité de remorquage à 80). Au chapitre des innovations nous avons un système développé par SOCOFER et dénommé « Ecoloc » qui permet l'arrêt automatique du moteur après l'arrêt de l'engin et sa remise en route dès sollicitation par le conducteur lors du passage en traction, ceci permet d'avoir un engin plus écologique et plus économique. Rappelons que SOCOFER avait déjà planché sur des solutions d'avenir avec la S.N.C.F. avec le prototype Platée (BB 63413), engin hybride avec pile à combustible.



*Les Y 9005 et 9003 chez SOCOFER, en attente de livraison.*

Les Y 9000 sont destinés à l'activité Infra de la S.N.C.F. et reçoivent la livrée jaune de celle-ci. A l'origine le projet concernait plutôt le fret mais la baisse d'activité drastique dans ce domaine a entraîné cette réorientation.

Les gros chantiers de ce type avec la S.N.C.F. risquant de se raréfier, SOCOFER travaille donc à développer d'autres secteurs. L'export en dehors de l'Europe est une des pistes suivies. Actuellement sont en cours de réalisation où en projet des locotracteurs ou des draines pour la Malaisie, la

Mauritanie, la Tunisie, le Venezuela ou le Bangladesh. L'autre pôle d'activité recherché concerne la maintenance. C'est d'ailleurs une des raisons du déménagement prévu pour St. Pierre-des-Corps vers un lieu avec accès facilité vers le Réseau Ferré National. En ce moment même SOCOFER travaille sur la BB 4809 d'Europorte (ex-CFTA Nivernais).

SOCOFER souhaiterait donc être présent sur le secteur de la petite et moyenne traction. Mais son domaine d'activité reste des plus variés comme en témoigne la réalisation d'engins mixtes rail-route pour certains réseaux de tramways.

La société SOCOFER semble donc aborder l'avenir avec pleins de projets. Les membres de l'A.F.A.C. ne peuvent que s'en réjouir en constatant qu'elle participe ainsi au maintien d'une activité industrielle ferroviaire en Touraine, tout en se remémorant qu'il s'agit de l'ancienne société Billard bien connue chez les amateurs de chemins de fer.

## La fin des Z 5300 en région Centre

Le service annuel du 11 décembre 2011 devrait marquer la fin de l'utilisation régulière des automotrices Z 5300 au service des navettes de Tours et Orléans. Après les X 4300 et les BB 9200 c'est donc une nouvelle série qui disparaît des rails de la région Centre. Car ce matériel y a été présent plus de quarante années sous diverses formes que l'on pourrait intituler : une histoire de caisse.



*La Z 5423 fait partie des premières Z 5300 arrivées à Saint-Pierre en 1994. Son passage sur la ligne C du RER reste visible avec le caisson utilisé pour le code mission en banlieue.*

*Pour le service TER elle sera ramenée à trois caisses avec les portes repeintes en bleu TER.*

*L'attelage automatique repeint en couleur orange signale que cette automotrice est modifiée en vue du service des navettes avec conduite à agent seul, et donc non couplable avec celles non modifiées.*

Les premières Z 5300 ont été livrées en 1965 pour la desserte de la banlieue de Paris - Austerlitz jusqu'à Etampes et Dourdan. 58 rames à quatre caisses étaient engagées tandis que trois motrices (5359-60 et 61) et une remorque-pilote restaient en réserve. En 1968 était lancé un service express entre Paris - Quai d'Orsay et Orléans. Souvenons-nous qu'à ce moment se réalisait la construction de la piste d'aérotrain entre Orléans et Artenay, un signe de modernité côté S.N.C.F. était donc le bienvenu. Pour le réaliser les Z 5333 et 5334 étaient ramenées à deux caisses dans un premier temps, puis trois peu après suite aux adaptations nécessaires. C'était donc leur première apparition sur la région Centre. Cette desserte ayant rencontré un certain succès, elle fut prolongée vers Blois et Tours grâce au complément des deux anciennes motrices de réserve Z 5360 et 5361 équipées bien sur d'une remorque pilote. Ce montage dura jusqu'en 1978 avec l'arrivée des rames Corail réversibles associées aux BB 9200. Durant cette décennie les Z 5300 avaient été en complément employées sur certaines marches express en fin de semaine vers la Touraine et le Limousin.

L'ouverture de la ligne C du RER devait ensuite monopoliser l'ensemble du parc affecté au sud-ouest. Il faut alors attendre 1994 pour voir ces engins revenir sur les rails de la région avec l'arrivée au dépôt de Saint-Pierre-des-Corps de quatre rames pour remplacer partiellement les Z 5100. Pour ce nouveau travail les Z 5300 issues de la ligne C retournent à une formation à trois caisses. D'autres viennent les rejoindre en 1996 et leurs portes sont repeintes en bleu pour leur donner un petit côté TER. C'est également en 1996 - 1997 que le dépôt de Montrouge reçoit quelques engins pour assurer du service sur Montparnasse - Chartres - Le Mans. Ces rames qui viennent aussi de la ligne C restent à quatre caisses et leurs portes sont également repeintes en bleu, légèrement plus clair d'ailleurs que leurs sœurs tourangelles. Toujours en 1997 les Z 5300 vont jusqu'à Bourges suite à l'électrification depuis Vierzon. Les Z 5300 pratiquent donc l'ensemble des lignes 1,5 kV de la région Centre en débordant sur les régions voisines : Le Mans, Limoges, Brive...

L'arrivée de matériel plus moderne au début de la décennie des années 2000 va entraîner le recul du service de ces automotrices : Z TER et TER 2N remplacent efficacement des Z 5300 dont le confort paraît vite démodé vis-à-vis des dernières arrivées ! Le retrait en 2004 des deux rames RIO spécialisées aux navettes de Tours (les rames « Royer ») va déclencher une modification du parc de Saint-Pierre pour permettre d'assurer le service des navettes de Tours et Orléans avec le seul agent de conduite. Cependant les rames sont transformées sur un modèle plus simplifié que celles spécialisées à la conduite à agent seul (EAS) de la banlieue parisienne, reconnaissables à leurs portes rouges et équipées de quatre caisses. Certains de ces exemplaires basés à Montrouge avaient, à titre très exceptionnel, poussés une pointe jusqu'au Mans (avec bien sûr un agent de train ces jours là).

Finalement six Z 5300 restèrent affectées à St. Pierre pour couvrir les besoins des navettes : deux à Tours et deux autres à Orléans. Souvent ces derniers temps ce matériel à bout de souffle ne suffisait pas et il était fait appel à d'autres séries comme les Z 21500, X 73500 et autres AGC et ZGC. A Partir de décembre le service des navettes d'Orléans doit disparaître au profit du tramway et celui de Tours sera réduit, l'utilisation de circulations TER étant mise à profit à chaque fois que cela sera possible.

## *L'expérience du transport des vélos sur les trains Interloire.*

Cet été une intéressante expérience a eu lieu sur les trains Interloire circulant entre Orléans et Nantes avec prolongement pour certains vers Saint-Nazaire et Le Croisic. Suite à des suggestions émises par des associations cyclistes, les Régions Centre et Pays de Loire ont fait transformer quatre fourgons B 5D pour les adapter au transport des vélos. En effet il a été reconnu qu'environ un quart des cyclistes qui suivent l'itinéraire dit de « la Loire à vélo » le long du fleuve effectuent leur parcours d'approche en train. Et il vrai qu'aux beaux jours l'affluence des vélos dans les TER n'est pas sans poser quelques problèmes.

Du 3 juillet au 28 août 2011 il a été proposé à bord des Interloire un service spécial de transport de vélos. Le principe retenu pour cette première année consistait à réserver sa place par téléphone au moins 48 heures à l'avance, puis de se présenter dans le train où du personnel embauché pour l'occasion se chargeait de la manutention, moyennant un paiement de 5 €. Les fourgons pouvaient embarquer jusqu'à 15 vélos et un tandem. Un compartiment avait aussi été transformé en bagagerie.

En attendant le bilan de ce premier été il est déjà possible d'observer quelques enseignements. Environ 1350 vélos ont été enregistrés (6790 € d'encaissés) ce qui est sans doute encourageant car le système et encore peu connu. Il faut aussi remarquer que l'été n'a pas été des plus chauds, ce qui a peut-être limité le nombre de cyclistes. Néanmoins certains jours de week-end les fourgons ont affiché complet. Le système permet le transport des vélos dans de bonnes conditions, ceux-ci n'étant pas empilés comme dans les espaces vélos TER en cas d'affluence et les touristes sont aidés par du personnel. En revanche il semble qu'une confusion soit née entre ce service spécifique et celui du transport gratuit des vélos qui a bien sûr continué à être pratiqué, y compris sur les Interloire (5 à 6 espaces sont prévus, la manutention étant à la charge du voyageur). D'autre part la régularité de ces trains devient délicate dès que le nombre de cyclistes augmente, les horaires doivent donc en tenir compte avec des détentés de plusieurs minutes.

Quoi qu'il en soit, les Régions Centre et Pays de Loire ont fait un réel effort en investissant 200 000 € pour la rénovation des fourgons auxquels il faut ajouter 165 000 pour le fonctionnement du service, dont la mise en place du personnel. Les amis du vélo et ceux du rail seront content de savoir que la reconduction est bien envisagée pour 2012, des améliorations pouvant être mises en place à la lumière des enseignements de cet été.

*Merci à Bernard Largeaud pour les renseignements sur ce service qu'il a bien voulu tester pour nous.*

### *Rappel de cotisations*

*A ce jour quelques cotisations ne nous sont pas encore parvenues.*

*Au cas où il s'agirait d'un oubli, nous vous remercions de faire le nécessaire. Si vous avez réglé directement au siège à Paris, merci de nous le signaler car une partie de la cotisation est reversée aux sections locales*

*Communication des tarifs pour l'année 2012 :*

- cotisation avec service de la revue : 58 €*
- cotisation sans revue : 22 €*
- cotisation membre étranger : 69 €*
- cotisation conjoint : 20 €*
- cotisation junior : 12 €*
- cotisation bienfaiteur à partir de : 68 €*