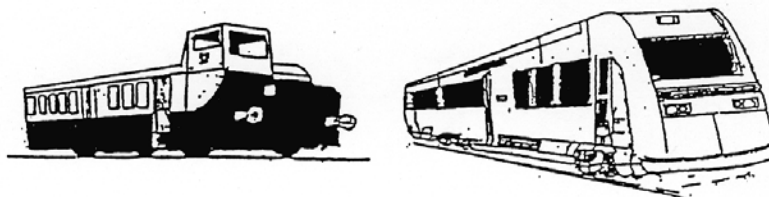




Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations – août 2013

Chartres – Orléans : la renaissance... de la section Voves - Chartres

Dans notre précédent bulletin nous avons étudié successivement l'histoire et l'exploitation par les militaires de la ligne de Chartres à Orléans. Avec le présent bulletin voyons la renaissance de sa section Voves – Chartres ; en attendant souhaitons-le, la réouverture totale de la ligne.

La section Voves – Chartres, longue de 25 km, assure actuellement un trafic fret constitué essentiellement par des céréales et des engrais en provenance des silos établis le long des voies et de l'étoile ferroviaire de Voves. Environ 400 trains de fret circulent chaque année sur cette section de ligne.

L'objectif du projet de modernisation de cette section de ligne est de permettre aux circulations TER en provenance de Tours avec pour terminus Vendôme ou Châteaudun de poursuivre leur mission jusqu'à Chartres. Notons qu'actuellement le matériel TER assurant la relation Chartres – Courtalain circule « haut-le-pied » sur cette section de ligne pour rejoindre le technicentre de Saint-Pierre-des-Corps. La modernisation de l'infrastructure, nécessaire à la réouverture aux voyageurs bénéficiera également au trafic fret, dont les conditions seront améliorées (vitesse des trains relevée à 100 km/h, possibilité de constituer des trains de 750 m. de long).

Le coût prévisionnel de l'opération est de 50,3 M€ aux conditions économiques de janvier 2009, soit 71,7 M€ courants. Le coût de la phase de réalisation est estimé à 44, 56 M€ aux conditions économiques de janvier 2005 soit 69,39 M€ courants, financés par la Région Centre et l'Etat dans le cadre du contrat Etat-Région Centre 2007-2013.

Description du projet :

Procédures applicables : du fait de son coût supérieur à 1,9 M€, et des atteintes qu'il est susceptible de porter à l'environnement le projet est soumis à une étude d'impact sur l'environnement. Toutefois cette étude n'entre pas dans le cadre de la réalisation d'une enquête publique, elle est seulement mise à disposition du public. Par ailleurs le projet doit répondre aux exigences de certains textes réglementaires concernant : la protection de la nature et du patrimoine, l'eau, le bruit lié aux infrastructures ferroviaires, l'air, la santé et enfin l'agriculture.

Etat actuel de la ligne : notons bien que hors projet, la section Fains-la-Folie – Orgères située entre Voves et Orléans est fermée à la circulation en raison de la dégradation de l'état de la ligne.

La section Chartres – Voves est une ligne à voie unique non électrifiée, à signalisation simplifiée longue de 25,1 km. Compte tenu de ses caractéristiques techniques la vitesse maximum autorisée est de 50 km/h. Elle est apte à la circulation des trains en charge D, soit 22,5 tonnes par essieu.

Le P.K. 0,00 se situe à la naissance de la ligne en gare de Chartres au droit de la bifurcation vers Voves. Au P.K. 25,1 elle rejoint la gare de Voves côté nord du faisceau de voies de la gare. Dans son ensemble le tracé de

la ligne est constituée de longues portions en alignement, séparées par des courbes de rayon égal ou supérieur à 1000 m. Les abords des gares de Chartres et Voves présentent des courbes de plus faibles rayons. Quant au profil en long, les déclivités n'excèdent pas 15 mm/m.

La signalisation est gérée par le PRS de Chartres jusqu'à la bifurcation de Beaulieu-le-Coudray (desserte d'une zone industrielle sur l'ancienne ligne d'Auneau). Sur le reste de la ligne, les installations sont rudimentaires. Toutefois, les croisements sont autorisés. Mais, les conditions dans lesquelles ils peuvent s'effectuer sont incompatibles avec une exploitation voyageurs régulière.

La gare de Voves située sur la ligne Paris - Tours par Châteaudun est ouverte au service voyageurs. Elle est gare d'arrêt générale et poste de block au sens de la réglementation générale de sécurité. Ses installations de sécurité sont commandées depuis : le poste 1 de technologie PML, le poste 2 de technologie Saxby, le « point C » pour certaines installations manœuvrées à pied d'œuvre.

Le profil en travers de la voie se situe tantôt en remblai, tantôt en déblais ou plus ou moins rasant. Les talus en remblais ou en déblais débutent souvent au ras des traverses. Le cheminement doit donc se faire le plus souvent sur le ballast. L'état de la voie est assez irrégulier : sur environ 1500 m à la sortie de Chartres elle est constituée de rails U 50 sur plancher bois d'un état correct. Ensuite, elle est composée dans sa grande majorité de rails S 33 en barres de 18 ou 22 m posés sur un travelage par endroits irrégulier. Certaines zones sont équipées de traverses métalliques. Quant au ballast, il est quelquefois pollué, de granulométrie irrégulière, et souvent en quantité insuffisante. Notons toutefois que la partie située entre les P.K. 6,8 et 12,659 a fait l'objet de travaux de terrassement et de renouvellement de voie en 2010-2011.

Le section Chartres – Voves comporte 22 passages à niveau, 12 automatisés, 10 non gardés (à croix de Saint André) utilisés principalement par des engins agricoles. 11 passages à niveau sont à S.A.L. 2 (2 demi-barrières) et 1 à S.A.L. 4 (4 demi-barrières). Parmi les passages à niveau automatisés certains sont à franchissement conditionnel.

Deux installations terminales embranchées sont raccordées à la section Chartres – Voves : à Lucé, P.K. 1,9 dite « voie mère de Lucé » et à Gellainville raccordée à la section Chartres – Voves par la bifurcation de Beaulieu-le-Coudray au P.K. 5,8.

Les trains de fret circulant sur la section de ligne sont issus des ITE ci-dessus ainsi que de celles situées sur « l'étoile de Voves » à savoir Voves, Bonneval, Allones-Boisville et Auneau. Le trafic en provenance de l'ITE de Fains-la-Folie sur la section Voves – Orléans transite également par Voves du fait de l'arrêt des circulations entre Fains-la-Folie et Orgères en raison de l'importante dégradation de la ligne.

Les travaux retenus :

Terrassements : aucune modification ni du tracé ni des emprises ne sont envisagées. Seul le profil en travers est légèrement modifié, afin de rétablir une piste de cheminement piétonnier, nécessaire pour le rétablissement du trafic voyageurs. Elle servira également pour le déplacement du personnel de maintenance. A cet effet la plateforme de la voie est augmentée de 0,3m. Ces travaux seront d'ampleur limitée. Pour éviter des travaux de soutènement trop importants, la piste sera interrompue entre les P.K. 1,075 et 1,140 et entre les P.K. 4,350 et 4,575. Dans la zone de remblai de grande hauteur entre les P.K. 3,350 et 4,275, afin de limiter les travaux de rechargement du talus, la solution retenue, pour insérer la piste consiste à créer des soutènements légers de type « berlinoises ». Ces travaux se situent entre la bifurcation de Mainvilliers et le pont franchissant l'Eure à la sortie de Chartres. Ajoutons à cela l'élargissement du talus en gare de Voves.

Travaux de voie : ils consistent à substituer à la voie actuelle une voie moderne avec longs rails soudés (L.R.S.) sur traverses béton monobloc (1666 traverses/km) et attaches « fastclips » apte à la circulation à 160 km/h.

Hormis la zone comprise entre les P.K. 6,8 et 12,659 qui a fait l'objet de travaux de renouvellement en 2010-2011, l'ensemble de la section Voves – Chartres sera équipée en rail « UIC 60 » de réemploi. En raison des courbes de faibles rayons, la partie de ligne comprise entre les P.K. 1,470 et 1,893 se verra équipée de L.R.S. au profil « 50 E 6 ». L'épaisseur de ballast sain au final sous traverses sera au minimum de 20 cm. Afin d'améliorer le confort et de diminuer les coûts de maintenance les appareils de voie seront incorporés aux L.R.S.

Le chantier sera exécuté avec une « suite classique » à raison de 500 m/jour. Dans un premier temps les L.R.S. seront déchargés afin de servir de chemin de roulement aux portiques pour la dépose de l'ancienne voie. Elle sera posée par panneaux de 18m, l'ancien ballast sera régalaé sur place ou remplacé dans les zones polluées. Les traverses neuves seront mises en place, tandis que les panneaux de l'ancienne voie seront chargés sur des

wagons. Pour terminer, les L.R.S. ayant servi de chemin de roulement seront mis en place à l'aide de positionneurs à rails. Ensuite, suivront les opérations de ballastage, relevage de la voie en plusieurs passes jusqu'à obtention des hauteurs prescrites, régalage pour mise au profil du ballast réglementaire et libération. Enfin les travaux de finition qui consistent au ramassage, au remontage des passages à niveau, aux raccords de chaussées définitifs et au parachèvement de l'ensemble des travaux.

Le chantier sera desservi par la gare de Voves où se situera la base travaux. Un dépôt de ballast neuf sera mis en place dans l'ancienne gare de Berchères-les-Pierres. Les traverses usagées seront évacuées par camion. Les trains de travaux rejoindront quotidiennement la base pour leur réapprovisionnement. En pleine activité le chantier pourra fonctionner avec 6 trains de 400 m.

Travaux en gare :

Gare de Chartres : il n'est prévu aucun chantier dans cette gare.

Gare de Voves : la gare de Voves est actuellement desservie par les TER Paris-Austerlitz – Châteaudun – Vendôme – Tours. Seuls les quais 1 et 2 sont actuellement aptes à la desserte voyageurs. Les voies 4, 6 et 14 sont utilisées pour la desserte fret.

Les circulations Chartres – Tours emprunteront les voies 4 et 6 et le quai n°3 sera remis en service. Les trois quais bas actuels seront mis aux normes, à savoir : hauteur 0,55 m, pose d'une bande d'éveil et rampe d'accès pour usagers en fauteuil roulant.

Quant au faisceau fret, il sera remanié de la façon suivante : dépose des voies 8 et 10, raccordement de la voie 12 sur la voie 14 et allongement de cette dernière jusqu'au PN 29 côté Chartres. Notons que l'allongement de la voie 14 a nécessité l'élargissement du talus avec la construction d'un mur de soutènement.

La signalisation de la gare sera adaptée aux nouvelles dispositions.

Signalisation :

La section Chartres – Voves sera équipée avec le BAPR à compteur d'essieux de Beaulieu-le-Coudray à l'entrée de la gare de Voves, avec du BAL à la traversée de la gare de Voves en remplacement du BMVU type SNCF actuellement en service.

La section de ligne sera équipée du « dispositif d'arrêt automatique des trains ». Un contrôle de vitesse par balises (KVB) est aussi prévu à chaque extrémité.

Le PRS de Chartres (zone d'action de Chartres à la bifurcation de Beaulieu-le-Coudray) sera modifié pour recevoir les nouveaux dispositifs de sécurité. La commande du reste des installations dépendra d'un poste d'aiguillage informatisé (P.A.I. 2006 de type P.I.P.C. 2006) installé en gare de Voves.

Passages à niveau :

En accord avec les communes et le Conseil général de l'Eure-et-Loir, tous les PN à croix de Saint-André seront supprimés. Il s'agit de passages utilisés par les exploitants agricoles qui posent surtout des problèmes de sécurité. Le détour par les passages voisins aura un impact insignifiant sur le trafic routier. L'ensemble des passages à niveau avec commande automatisée, à l'exception du PN 9 sera modernisé. Si besoin, une reprise de voirie sera réalisée. Concernant le PN 9, situé sur la commune de Berchères-les-Pierres, une étude est en cours pour une éventuelle suppression. Par ailleurs le maintien de certains passages à niveau pourrait entraîner l'abaissement de la vitesse routière de franchissement à 50 km/h, voir 30 km/h. Ces aménagements sont en cours d'étude avec les gestionnaires de la voirie. Pour des raisons de sécurité, des clôtures seront posées dans les zones urbaines et industrielles ainsi qu'aux abords des passages à niveau.

Ouvrages d'art :

Les aqueducs et ponceaux impactés par l'élargissement de la plateforme seront équipés d'éléments de tête pour contenir les surplus de ballast.

Pont-rail de Voves : situé au PK 24,961, il permet le franchissement de la RD 29. Il fera l'objet des travaux suivants : reconstruction des sommiers, pose d'appareils d'appui en néoprène fretté et remplacement des blochets en bois sur les tabliers métalliques des voies 4, 6 et 14.

Pont-rail de l'Eure : situé au PK 3,863 sur le territoire de la ville de Chartres, il permet le franchissement de l'Eure. Il est prévu pour cet ouvrage : le remplacement des appuis à rouleaux par des appuis en néoprène, le confortement du mur en retour côté Voves avec de nouveaux tirants, le réaligement des murettes préfabriquées en béton armé soutenant la voie côté Voves et la pose de nouveaux gardes corps.

Enfin un mur de soutènement en B.A. d'une longueur de 30 m sera coulé en limite de propriété sur « l'impasse de Lucé ».

Construction d'un bâtiment technique en gare de Voves :

Ce bâtiment d'une surface au sol d'environ 400 m² abritera des installations de signalisation. Il sera situé dans les emprises de la gare. Il fera l'objet d'un traitement particulier en limite de propriété pour être en conformité avec le « plan local d'urbanisme ». A savoir : plantation d'arbustes et de haies en doublage de la clôture en métal laqué. L'abri bus et le garage pour deux roues seront conservés au même endroit.

Ces locaux seront surveillés par une centrale d'alarme couplée à l'installation du contrôle d'accès qui sera relié au centre téléphonique de Marseille. L'alimentation électrique nécessitera un branchement EDF.



Carte : document R.F.F

Base vie et base travaux :

Les installations existantes en gare de Voves seront utilisées et complétées pour les besoins de l'opération. La base vie comprendra la mise en place de modules préfabriqués pour héberger 15 à 30 personnes selon les lots réalisés. Le poste de commandement du chantier sera installé dans les bungalows sur l'actuelle voie 11.

La base travaux sera constituée :

- d'une aire de stockage clôturée de 750 m² pour matériaux divers installée le long de la voie 14,
- d'une aire de 1790 m² prévue pour l'évolution des engins,
- d'une aire de stockage de 2450 m² le long du chemin d'accès, prévu pour le stockage et le démontage des panneaux de voies déposés lors du renouvellement,
- d'un parc à tourets de 600 m² clôturé situé à l'extrémité de la voie 9.

Quant au matériel de télécommunication et de signalisation, il sera stocké sous la halle existante attenante au bâtiment voyageurs. L'ensemble des fermetures seront sécurisées et placées sous alarme.

L'ensemble de ces informations est extrait du dossier mis en forme par RFF, direction régionale Centre – Limousin et publié via internet. Elles peuvent être modifiées en fonction de l'évolution du projet.

Bernard Monteil

Suite de la modernisation de la ligne Paris – Tours par Châteaudun

Depuis déjà quelques années la réfection de cet axe reliant Paris-Austerlitz à Châteaudun, Vendôme et Tours a été entreprise. En 2013 c'est la partie Vendôme – Château Renault qui fait l'objet de travaux de régénération. (La carte de la page précédente permet de visualiser l'ensemble du secteur, y compris les lignes Chartres – Voves - Orléans et Vendôme – Trôo – Thoré dont il est question dans ce bulletin).

La ligne est desservie par des TER reliant d'une part Vendôme à Châteaudun et Paris, et d'autre part des TER Châteaudun – Vendôme – Tours. De plus, nous venons de le voir, des trains de fret acheminent les céréales des divers silos. Certains passent par Voves – Chartres dont la réfection doit être achevée pour le service annuel 2016, permettant ainsi la mise en route de TER Chartres – Tours.

Suivant une pratique maintenant courante lors de travaux importants, la circulation des trains sera totalement interrompue entre Vendôme et Château Renault du 19 août au 13 décembre 2013. Durant ce temps des cars de substitutions seront mis en place.

Pour renouveler ces 20 km de voie, 30 000 tonnes de ballast et 28 000 traverses devront être remplacées. Le montant des travaux s'élève pour cette tranche à 13,3 M€ répartis entre l'Etat (3,3 M€), la Région Centre (9,1 M€) et RFF (0,9 M€). De plus RFF apportera un complément de 1,6 M€ dans le cadre de ses opérations de grand entretien. Au final, la rénovation de l'ensemble de la ligne dans le cadre du Contrat Etat- Région 2007 – 2013 sera de 44 M€ (*sources RFF*)

Avec ces deux grands chantiers, Chartres – Voves et Paris – Tours par Vendôme, la physionomie du réseau dans cette région aura pris un bon coup de jeune. Il reste à souhaiter pour achever cette œuvre que le projet de modernisation et de réouverture au service voyageurs de Voves – Orléans puisse bien être mené à bon terme rapidement. La mise en place d'une liaison TER ferroviaire de qualité entre Chartres et Orléans donnera tout son sens aux travaux actuellement entrepris. Mais il est à craindre que les obstacles financiers et politiques de cette dernière étape soient autrement plus complexes que ceux techniques.

Commission Mobilité 21 : « pour un schéma national de mobilité durable ».

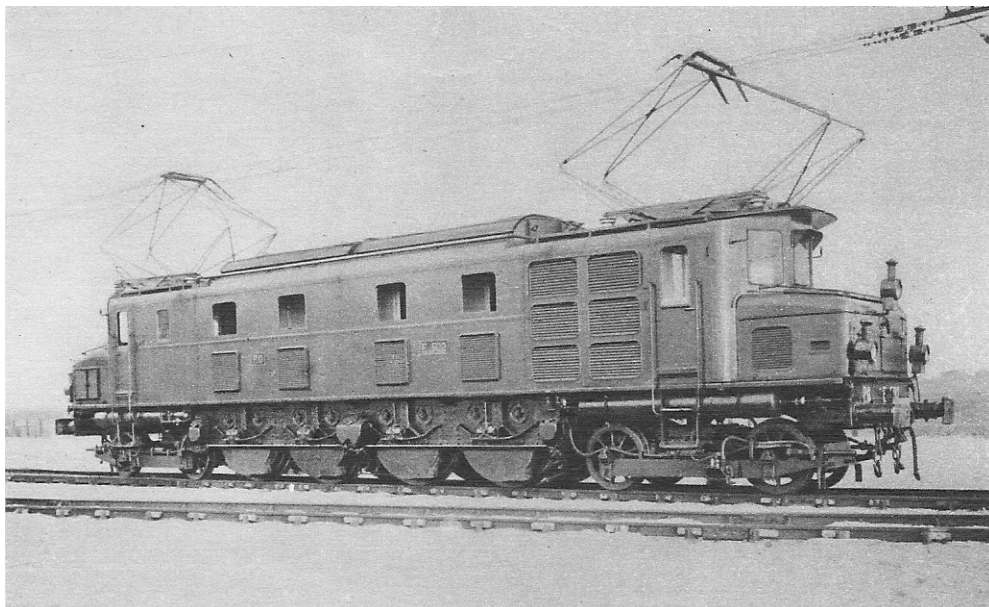
Cette commission avait été mise en place en octobre 2012. Elle avait pour mission d'étudier les conditions de mise en œuvre du schéma national d'infrastructures de transport (SNIT) dont les montants financiers étaient bien trop élevés pour être tous menés à terme dans des délais proches. Elle vient de rendre son rapport le 27 juin dernier au gouvernement.

En ce qui concerne le ferroviaire, le constat est qu'il n'est plus possible de construire des LGV au rythme actuel et que la priorité doit être donnée à l'entretien du réseau existant. L'une des recommandations de ce rapport est « d'améliorer la performance d'ensemble du système ferroviaire ». Certaines pistes envisagées consistent à rééquilibrer les investissements en faveur du réseau classique en améliorant notamment les nœuds ferroviaires importants. D'autres, plus inquiétantes, sont « de mieux harmoniser l'offre entre TET et TER et de vérifier la pertinence des lignes ferroviaires les moins fréquentées en examinant, le cas échéant, l'intérêt d'expérimenter un transfert de certains services sur autocars ». Les projets ont été classés en trois priorités selon qu'ils doivent être engagés sur les périodes 2014-2030, 2030-2050 ou au-delà. Deux scénarios sont proposés qui diffèrent en fonction des disponibilités financières ou des priorités finalement retenues par le gouvernement.

En ce qui concerne notre région, notons tout de suite que le projet de LGV Poitiers – Limoges est placé en troisième priorité, ce qui le reporterait donc au mieux après 2050 ! Pour le TGV Paris – Orléans – Clermont – Lyon (POCL) la commission note bien son utilité mais estime qu'il faut attendre la saturation de la ligne Paris – Lyon actuelle pour qu'il trouve sa pleine justification. Cette échéance n'est pas encore connue d'après la commission. Saint-Pierre-des-Corps est cité parmi les nœuds ferroviaires devant être améliorés.

Les 80 ans de l'inauguration de la traction électrique sur Orléans – Tours

Le 19 juillet 1933 le train inaugural de la traction électrique entre Orléans et Tours faisait son entrée dans la capitale tourangelle. La rame était tractée par la 2D2 PO E 502 et composée de 8 voitures pour 410 tonnes. Pour l'occasion la vitesse de 150 km/h avait été atteinte en plusieurs endroits.



Sans dire que cet événement était passé inaperçu, il faut reconnaître qu'il n'avait pas eu le retentissement de la mise en service de la traction électrique sur Paris – Vierzon en 1926 grâce à son caractère pionnier, ni même quelques années plus tard de celle de Paris – Le Mans avec son côté moderne avant-gardiste. Il faut plutôt voir pour Orléans – Tours une étape dans le vaste programme d'électrification 1500 V. du P.O.

La machine E 502 en état d'origine, elle tira le train inaugural du 19 juillet 1933.

Question matériel moteur, on sait que le PO avait fait construire cinq prototypes de machines de vitesse pour la ligne de Vierzon : les 2BB2 E 401 et 402, la 2 CC 2 E 601 et les 2D2 E 501 et 502. Ces deux dernières avaient vraiment donné satisfaction et le PO avait entrepris l'acquisition d'une série de machines qui en étaient directement issues : les 2D2 E 503 à 537. Les tous premiers exemplaires sortaient à peine d'usine au moment de la mise sous tension de la ligne de Tours.

En revanche le PO possédait un large parc de machines mixtes de type BB couvrant les besoins des électrifications à venir comme celle-ci. Rappelons rapidement les différentes séries :

- 80 BB E 1 à 80 (futurs BB 1 à 80)
- 80 BB E 101 à 180 (futurs BB 101 à 180). Une partie d'entre-elles, les E 165 à 180, avait eu leur vitesse limite portée à 105 km/h pour compenser l'insuffisance du parc de machines de vitesse.
- 40 BB E 201 à 240 : ces machines appartenaient en fait à quatre séries aux caractéristiques bien différentes (201-204, 205-220, 221-224, 225-240). Elles étaient affectées selon le type aussi bien au service marchandises qu'aux manœuvres ou aux pousses. Les E 205-220 participèrent également au service des navettes d'Orléans en début de carrière associées aux ex-automotrices AE 1 à 7 équipées pour la réversibilité.

Ajoutons aussi, qu'avec les automotrices ex-600 V de l'électrification primitive de la banlieue parisienne, modifiées pour le service des navettes, les anciennes locomotives 600 V par troisième rail avaient aussi été modifiées pour le 1500 V. Les E 1 à 8 étaient devenues les E 281 à 288 et les E 9 à 13 les E 289 à 293.

Les dépôts d'Orléans et Saint-Pierre-des-Corps avaient accueilli une bonne partie de ce matériel, en particulier les E 1 à 80 qui passèrent toutes par l'un ou l'autre de ces deux dépôts.

En ce qui concerne l'alimentation en énergie de la ligne, observons que les cinq sous-stations d'origine de la ligne, d'un modèle classique avec commutatrices, durent être sérieusement renforcées et leur nombre doublé au tout début des années 1970. En effet à cette époque apparurent les CC 6500, très gourmandes en énergie, en tête des nouveaux trains à 200 km/h.

80 ans plus tard, les derniers éléments d'origine encore en place de cette aventure sont finalement les bâtiments des premières sous-stations et les supports caténaux, inchangés pour la plupart d'entre eux, fidèles et discrets témoins : seront-ils encore là pour le centenaire ?

Sortie d'été sur le train touristique de la vallée du Loir.

Dimanche 7 juillet, une dizaine de membres de l'A.F.A.C. Centre – Loire se rendit à Thoré-la-Rochette pour une journée de détente en visitant cette partie de la vallée du Loir à bord de l'autorail X 2419 de l'association TTVL. Le soleil et la chaleur étaient au rendez-vous, ce qui était bien agréable après un printemps médiocre.

La parcours se déroule sur un secteur de l'ancienne ligne Pont-de-Braye – Blois ouverte par les Chemins de Fer de l'Etat en 1881. A Montoire elle croisait une autre ancienne ligne de l'Etat : Sargé – Vouvray (Tours) ouverte en deux temps en 1883 et 1894. Nous sommes dans cette région où les lignes Etat se mêlaient géographiquement à celles du PO, ainsi notre ligne croisait ces dernières à Vendôme et Blois. En 1938 le service voyageur avait été arrêté sur les deux axes Pont-de-Braye – Blois et Sargé – Tours. Plus tard différents tronçons furent progressivement fermés au service marchandises. Aujourd'hui les secteurs Pont-de-Braye – Trô et Selommes – Villefrancoeur sont déclassés, tandis que l'intégralité de Sargé – Vouvray est fermé à tout trafic et défermé



L'X 2419 en gare de Thoré..

Les pieds de vigne plantés sur le quai sont une invitation à découvrir les produits locaux présentés dans le bâtiment voyageur.

Montoire était donc le lieu de croisement des deux lignes mais est surtout resté célèbre pour les fameuses « entrevues » qui s'y sont déroulées. Le 22 octobre 1940 Hitler qui descendait en train vers Hendaye pour voir Franco, faisait une première halte à Montoire où il rencontrait Laval. Sur le chemin du retour, le 24 octobre il rencontrait cette fois Pétain : l'histoire retiendra en particulier la poignée de main entre les deux hommes. Plusieurs raisons avaient fait choisir cette ville du Loir-et-Cher, en particulier la présence du tunnel de Saint Rimay pouvant servir en cas d'alerte aérienne. D'ailleurs en 1942 ce même tunnel fut fortifié avec l'installation de portes blindées et blockhaus à l'entrée côté Vendôme. L'armée allemande avait prévu la mise en place dans les caves de ce coteau d'un QG.

Pour en revenir au train touristique, celui-ci se veut être une vitrine permettant de mieux découvrir la région : vignes, histoire locale, archéologie,La gare de Thoré-la-Rochette présente des produits locaux, le vin en particulier. En gare de Montoire a pris place un musée relatant la fameuse rencontre et celle de Trô propose une histoire de la ligne et des alentours avec des documents photos anciens et un train électrique à l'étage.

La ligne est actuellement divisée en deux tronçons : celui de RFF jusqu'à Montoire et ensuite celui confié par convention à l'association TTVL. Le secteur RFF est actuellement parcouru à 20 km/h maximum suite à l'état de la voie et celui de TTVL à 40 km/h. Administrativement le train touristique est contrôlé par l'EPFS sur le premier secteur et par le STRMTG pour le second, solution pas forcément très simple. L'autorail part de Thoré-la-Rochette et va d'abord en direction de Vendôme jusqu'au pont enjambant la ligne à grande vitesse Atlantique.

Après avoir salué un ou deux TGV il repart en sens inverse, repasse à Thoré puis continue vers Saint-Rimay et son tunnel. Ensuite il passe à Montoire et termine son parcours à Trôo.

L'autorail circule depuis 1992, et environ 80 personnes composent l'association. Hormis l'X2419, elle possède une draisine ex-SNCF DU 65.



Au terminus de Trôo : la voie est ensuite déferrée vers Pont-de-Braye

« La Loire à Vélo » à bord des Interloire

Cette année encore les cyclistes pouvaient embarquer avec leur vélo à bord des trains Interloire Orléans - Nantes, et jusqu'à Saint-Nazaire et Le Croisic pour certains d'entre eux. Par rapport à la première version de ce service, il est maintenant gratuit et sans réservation. Comme auparavant, du personnel est à disposition pour la manutention des bicyclettes, à bord des fourgons aménagés spécialement à cet effet. Le succès est encore au rendez-vous, l'affluence étant peut-être un souci au point de vue du respect de la régularité lors des arrêts dans les gares.

Saint-Nazaire :

Le 860012 prêt au départ pour Orléans, la décoration des fourgons s'harmonise avec celle des voitures Interloire.

