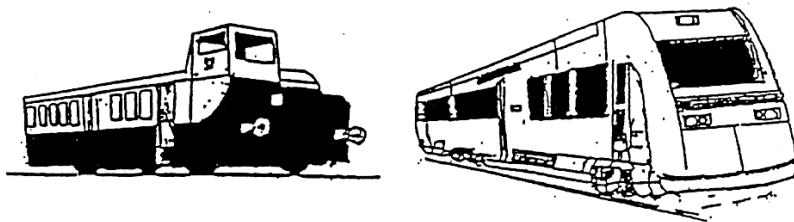




Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations – décembre 2013

Deux rencontres : « le record du monde de vitesse sur rails »

animées par des acteurs du record du monde de vitesse sur rail d'avril 2007

Saint-Pierre-des-Corps, samedi 11 janvier 2014 : « 3 avril 2007 : l'opération V 150 »

Daniel Beylot : chef d'essais sur la rame V 150 (et sur la 325 en 1990)

Alain Jeunesse : ingénieur au CIM, spécialiste de la motorisation TGV

Claude Maro : direction de la traction, responsable de la partie conduite aux records de 1990 et 2007

Eric Pieczak : conducteur de la rame V 150

conférence de 14 h 15 à 16 h, suivie d'un échange – débat

Salle de l'espace Chabrier – Mairie de Saint-Pierre-des-Corps

Participation demandée : **5 €**

Orléans, jeudi 3 avril 2014 : jour anniversaire du record

« la grande vitesse sur rails »

conférence de 10 heures à 12 h 30

à l'Hôtel de la région Centre : Rue Saint-Pierre Lentin (tramway « Cathédrale »)

.....

Afin d'organiser au mieux la journée du samedi 11 janvier (capacité de la salle), nous vous remercions de bien vouloir remplir le bulletin d'inscription ci-joint, et de le renvoyer au plus tard le 4 janvier :

M. Mme..... Membre AFAC n°.....

Sera présent le samedi 11 janvier à la conférence sur le record du monde de 2007

Règlement par chèque de 5€ à l'ordre de A.F.A.C. Centre – Loire à envoyer à :

A.F.A.C. Centre-Loire, chez M. Gérard Chollet, 20 rue James Cane – 37000 TOURS

Visite sur Le Blanc – Argent rénové, mardi 18 juin 2013.

Ce mardi 18 juin, 17 participants avaient répondu à « l'appel » de l'A.F.A.C. Centre – Loire pour venir redécouvrir la ligne du Blanc – Argent rénovée et remise en service après 10 mois d'interruption. Quelques membres étaient déjà présents sur le quai de Salbris pour monter dans l'X 74502 qui assurait la correspondance du 3903 Paris – Bourges. Sur des rails fraîchement posés sur une bonne couche de ballast neuf, l'autorail filait à 70 km/h vers Romorantin. Là, l'ensemble du groupe était reçu par Monsieur Panisset, directeur du BA depuis 3 ans.

Dans un premier temps, M. Panisset nous rappelait les différentes étapes vécues par le réseau depuis la décision de limitation de vitesse à 40 km/h tombée en juillet 2010, jusqu'à aujourd'hui avec la circulation sur une voie renouvelée sur la majeure partie du parcours. Si au départ l'objectif était de réaliser les travaux les plus urgents permettant d'éviter l'arrêt définitif des circulations, la décision prise par la Région Centre de procéder à une régénération complète de la voie était venue changer la donne. Dans cette perspective l'interruption durant 10 mois du trafic permettait de réaliser au mieux les travaux.

La reprise de la circulation ferroviaire a eu lieu, comme nous le savons, le 7 janvier dernier. Cependant il reste tout de même du travail pour achever de mener à bien la rénovation. D'autant plus que des problèmes se sont manifestés au niveau du « remblai des jumeaux », situé près de Chabris. Les pluies abondantes du printemps ont entraîné un mouvement de terrain dans cette zone qui était prévue être traitée un peu plus tard. C'est d'ailleurs pour cela que notre visite a été retardée puisque les autorails ont été remplacés par des cars en milieu de journée durant quelques semaines. Dans l'ensemble plusieurs coupures de trafic sont encore planifiées cette année pour conclure le travail entamé. En effet il a été jugé préférable de limiter dans le temps la coupure totale à 10 mois puis de procéder à plusieurs autres durant les vacances scolaires que d'arrêter les trains sur une période plus longue risquant de voir les usagers s'éloigner trop du chemin de la gare. Il devait donc y avoir jusqu'à fin août, début septembre, des nivellements complémentaires et des reprises de géométrie de voie avec bourrage mécanique, en particulier sur Romorantin – Valençay.

En ce qui concerne l'exploitation, le BA bénéficiait jusqu'à présent d'une dérogation de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) lui permettant d'opérer des croisements d'autorails dans les gares intermédiaires de la ligne, exploitée en cantonnement téléphonique. L'EPSF ayant mis un terme à cette possibilité, plus aucun croisement n'est maintenant possible. En conséquence les deux sections Salbris – Romorantin et Romorantin – Valençay sont exploitées sous le régime des navettes avec une seule circulation à la fois et sans parcours partiel possible. De plus la totalité des aiguilles des gares du parcours a été cadennassée, les voies de services devenant interdites à toute circulation ou même garage. A chaque extrémité de la gare de Romorantin, un signal « carré » muni du compteur d'essieux donne accès à chaque section. On perçoit bien les difficultés entraînées par ces nouvelles contraintes. La simple circulation d'un train de travaux en période normale d'exploitation devient problématique puisque tout garage est impossible. Pour améliorer cette situation, il faudrait équiper la ligne avec le système d'arrêt automatique des trains DAAT équipant déjà certaines lignes du réseau ferré national à voie normale. Pour les équipements au sol à Romorantin cela est déjà prévu, mais il faut aussi équiper le matériel roulant, ce qui demande un investissement financier non débloqué à ce jour. Cette fois encore la Région Centre devrait intervenir et envisage de monter le DAAT sur les X 74500 dans un délai de 18 mois à deux ans. En revanche les X 241 et 242 ne sont pas prévus être modifiés ce qui rendrait leur utilisation sur le BA incertaine. Le DAAT aurait comme première conséquence de rendre possible le croisement à Romorantin ce qui autoriserait des parcours Valençay – Salbris sans changement de train à Romorantin. Pour croiser dans les autres gares il faudrait en plus les équiper une par une, ce qui est actuellement inenvisageable financièrement. Pour pallier ces difficultés le BA pense faire l'acquisition d'un engin rail-route pouvant effectuer des travaux de voie en l'engageant sur l'un des très nombreux points d'accès routiers de la ligne. Il serait équipé d'un bras d'épareuse et pourrait même être muni d'un soc chasse-neige.

A la suite de cet exposé, M. Panisset en compagnie du chef d'exploitation acceptait de répondre aux questions des membres présents. Celles-ci, très diverses, portaient sur de nombreux sujets. C'est ainsi que M. Panisset nous précisait que l'emploi des rails de réutilisation du TGV-A s'était fait sous la forme de barres de 18 m. non soudées pour des questions budgétaires (il avait été étudié de faire des coupons de 36 m.). Les

engins de travaux à voie métrique utilisés sont difficiles à obtenir, il faut se tourner vers l'Espagne ou la Suisse mais avec des coûts élevés. Enfin comme un membre s'inquiétait de l'avenir de la section Valençay – Luçay, il n'a pas été possible de nous rassurer sur le sujet. En conclusion il est trop tôt pour faire un bilan sur l'impact des travaux sur le trafic, mais il est certain que l'année 2013 sera encore une année difficile.

Puis venait la traditionnelle visite de l'atelier de maintenance où nous retrouvions le chef d'atelier qui nous faisait l'honneur de nous guider, toujours en compagnie du chef d'exploitation. La voie à quatre files de rails est maintenant tout à fait inutile puisque la ligne vers Villefranche-sur-Cher n'est plus entretenue et même coupée à plusieurs endroits. La maintenance couvre donc les cinq X 74500 (dont un ne roule pas) et les deux X 240. Si ces derniers ont déjà parcouru environ 700 000 kms depuis leur mise en service en 1984, les nouveaux engins en sont déjà à environ 600 000 kms pour ceux qui ont le plus roulé. Après des débuts difficiles, ils donnent maintenant satisfaction. L'atelier directeur est celui de Nevers mais certaines opérations spécialisées comme le reprofilage se font en Suisse. L'exploitation actuelle fait appel à deux engins, le matin toutefois une circulation a lieu en unité multiple. A noter pour les engins plus anciens, typiques du BA, que le locotracteur n°13 a perdu son agrément cette année ainsi que les derniers wagons du parc de service (il reste tout de même un ensemble desherbeur). Les derniers autorails Verney ont quitté les lieux pour la Baie de Somme et la SABA.



L'X 241 à Romorantin.

Depuis le retrait des autorails Verney, les X 241, 242 et les X 74500 assurent seuls le service voyageur.

A 12 h 25 nous nous rendions à Valençay avec l'X 74501. Certains secteurs ne sont pas renouvelés totalement sur cette section. La gare de Valençay est rénovée extérieurement et intérieurement « à l'ancienne » ; un vieux poêle PO trône dans la salle des pas perdus en face du guichet resté comme autrefois. Dans l'après-midi nous parcourions la ligne en totalité, toujours avec l'X 74501 jusqu'à Romorantin puis l'X 74503 jusqu'à Salbris. Maintenant chaque circulation est équipée d'un chef de train faisant office de contrôleur. La contrôleur qui remplissait cette fonction l'après-midi nous confiait que cette mesure portait déjà ses fruits. En effet la fraude existe, même au cœur de la campagne solognote, et nous avons pu nous-même constater que sur des petits parcours quelques personnes font semblant d'ignorer qu'il est nécessaire d'avoir un titre de transport. De plus le chef de train est chargé de la fermeture des passages à niveau encadrant la halte de Faubourg d'Orléans.

C'est toujours avec le plus grand plaisir que nous avons rendu visite au BA. Il est bon de signaler que nous y avons toujours été très bien accueillis, aussi bien par la direction que par l'ensemble du personnel. Celui-ci est particulièrement impliqué dans son travail et la bonne marche du train lui tient à cœur. Après les deux dernières années pleines d'incertitudes nous avons donc retrouvé un BA tout aussi dynamique, qui devra sans doute continuer à batailler ferme pour son avenir. Mais n'est-ce pas là le résumé de son histoire depuis l'origine ?

VISITE des CHANTIERS de la LGV SEA, jeudi 24 octobre 2013

Rendez vous est donc pris au Centre de Tourisme du Val d'Indre de Montbazou par une matinée bien brumeuse. Sous l'égide de Benoît Hardy de l'AFAC Centre Loire nous prenons place dans un autocar de tourisme qui nous dépose au bout de quelques minutes au Centre d'Information Public de Sérigny (Indre et Loire)

Monsieur Jack Thomas ancien technicien de RFF nous accueille et nous présente le plus grand chantier d'Europe de construction de LGV.

La LGV en quelques chiffres :

- longueur 302 km +38 km de raccordements au nombre de 10
- coût : 7,8 MM d'euros soit 29 M d'euros le km
- concessionnaire : LISEA
- conception/réalisation : COSEA
- maintenance/exploitation:MESEA
- actionnaire : VINCI
- concession : de 50 ans
- ouvrages d'art : 500 dont 24 viaducs, 6 tranchées et 15 sauts de mouton
- ouvrages hydrauliques : 2000
- voussoirs : 1340
- remblais : 38 M m³
- déblais : 60 M m³
- largeur de la voie : 13,90m
- rails : 91500 t d'acier
- ballast : 3 M t
- engins de chantier : 1500
- personnel : 7400 (au plus fort) dont 1500 recrutés sur place
- vitesse limite : 320 km/h

La visite débute au droit du pont-route de la RD 84 (Sorigny Monts) qui va supporter 5000 véhicules par jour et une charge de 100t par convoi. La LGV en effet est jumelée sur environ 10km avec l'A10. Elle se découpe en 15 lots géographiques et l'état d'avancement des travaux varie d'un endroit à un autre. Ici nous dépendons du secteur de l'Indre et Loire.

Nous nous dirigeons ensuite vers St Avertin au km 0 à la sortie du raccordement de Monts.

En ce lieu les travaux de terrassement vont bon train. Une panoplie d'engins de chantier s'active de toute part. Des pelles mécaniques chargent des tombereaux de terre alors que la niveleuse s'ébroue au-dessus d'un talus. La nouvelle infrastructure se déploie en tranchée et glisse sous le tablier du pont-route de la RD7 et celui en biais du périphérique Heurteloup. Le troisième ouvrage qui est routier repose côté ouest sur ses appuis au-dessus de la voie rapide. Il est fort probable que la partie sud du contournement de Tours sera en 2017 complètement abandonnée. (actuellement il est utilisé par les TGV directs de ou pour Paris, le Talgo Francisco GOYA et quelques trains de messageries)

L'autocar nous conduit ensuite dans la tranchée de Veigné parcourue dans le futur à 270km/h et longue de 1748m. Le plus grand chantier unitaire !

Trois voies routières le CV 11, l'A85 (Tours Vierzon), la RD 910 et la voie ferrée Tours Loches vont l'intercepter.

Pour cela on a terrassé deux tranchées parallèles de 0,50m de largeur et de 12 à 15m de profondeur dans lesquelles on introduira armatures et béton. Après séchage du béton, la partie centrale sera excavée et à mesure de l'avancement des terrassements des butons espacés de 5,00m seront mis en place afin de reprendre les poussées latérales des terres

La présence d'un pavillon en limite d'agglomération évoque le seuil acoustique admis pour une voie ferrée qui ne peut dépasser 70 DB en journée. Dans les espaces urbains, on a recours à des merlons en terre ou à des écrans muraux pour réduire les nuisances sonores.

Fin de la visite à 11h30.

JP LASSERRE du ROZEL

Visite de l'A.F.A.C. Centre-Loire au Mans, le 15 octobre 2013 :

Les travaux de la ligne T2 du tramway du Mans :

Le groupe prit d'abord le tramway sur l'actuelle ligne T 1 de la gare à la station Préfecture, là où se situe la bifurcation avec la nouvelle ligne. Celle-ci reprendra, du sud vers le nord, la branche « Espal » de la T 1, puis sera en tronc commun de Saint-Martin de Pontlieue à Préfecture. De là, un nouveau tronçon de 3,4 km montera vers le quartier Bellevue à la limite de la commune de Coulaines.

La voie est déjà posée entre la bifurcation et la place des Jacobins. Entre ces deux lieux notre groupe fut accueilli à la « cellule tramway » où une personne a pu nous expliquer quelques aspects du chantier. Le projet a été initié en 2011 et prévoit une mise en service en octobre 2014. Il y aura 6 nouvelles stations sur le nouveau parcours. La ligne aérienne de contact sera utilisée partout, même à la traversée de la place des Jacobins, devant la cathédrale. En plus des trois nouvelles rames déjà reçues par rapport au parc initial pour le service actuel, huit autres seront nécessaires pour l'exploitation. La fréquence sera légèrement réduite sur la partie nord de la T 1 pour permettre un bon espacement sur le secteur central où l'on aura une fréquence d'une rame toutes les quatre minutes.

Il n'y a pas eu de problèmes particuliers rencontrés au cours du chantier. Les fouilles archéologiques ont dévoilé quelques aspects intéressants de l'ancienne ville, mais rien qui ne nécessite un arrêt des travaux. L'environnement reste un sujet sensible, et l'arrachage des arbres a soulevé les critiques de certains, malgré la promesse d'en replanter un plus grand nombre.

La SEM TRANSAMO est maître d'œuvre des travaux, comme pour la première ligne. La SETRAM sera bien sûr l'exploitant comme pour le reste du réseau.

La visite s'est poursuivie en empruntant un autobus de la ligne 33 qui suit le tracé exact du futur tronçon. La voie est posée sur plus de la moitié du parcours. Les premiers supports de la ligne aérienne de contact sont en place mais cette dernière n'est pas encore posée. Le futur terminus est encore au stade des terrassements.

La place des Jacobins est entièrement repensée. Le tramway la traversera de part en part, au pied du futur théâtre et de la cathédrale, avec un grand parvis piétonnier remplaçant le parking toujours surchargé de voitures. Nul doute que ce site sera apprécié des photographes et que la vue d'une rame de tramway devant la cathédrale deviendra un cliché habituel de la ville.

L'unité de Production traction du Mans Pontlieue :

C'est toujours avec le tramway que le groupe se rendit entre les deux viaducs de Pontlieue, à l'entrée du site traction. Les restes de l'embiellage de l'ancienne 141 C 25 accueillent le visiteur en lui rappelant que Le Mans fut l'un des dépôts vapeurs les plus importants de l'Ouest.

C'est le chef de l'unité de production (UP), M. Bertrand Nicolle, qui fit à notre groupe l'honneur de le guider pour cette visite. Dans un premier temps nous pûmes voir la salle où se tiennent les simulateurs LITO qui servent à la formation continue des conducteurs. Puis le chef d'UP nous a présenté l'organisation de l'établissement traction dont dépend son service.

Il existe aujourd'hui un « Etablissement Traction Pays de Loire » créé en mai 2005 qui représente environ 485 agents. Celui-ci se décompose en plusieurs UP : deux « TER », Le Mans et Nantes plus une troisième UP dite « Voyage Pays de Loire ». En complément deux résidences se greffent sur celles-ci : Thouars qui dépend du Mans et Angers qui dépend de Nantes. L'UP voyage gère les agents conduisant le TGV, tandis que les autres UP s'occupent de ceux qui conduisent TER et Intercités.

L'UP du Mans, c'est donc une centaine de conducteurs TER et Intercités, auxquels on ajoute tout de même huit conducteurs habilités au TGV, et dix surveillants de dépôt. Dans le même lieu, mais administrativement totalement indépendants, nous trouvons 40 conducteurs TGV de l'UP Voyage et une dizaine de conducteurs Fret appartenant à la division Sol et Rail. La résidence de Thouars représente 18 agents TER – Intercités et cinq surveillants de dépôt travaillant en 2 x 8. Quant à l'UP de Nantes elle compte environ 120 à 130 conducteurs TER – Intercités et la résidence d'Angers 18. Enfin 55 conducteurs TGV de l'UP voyage prennent leur service à Nantes.

On voit bien que les nouvelles organisations sont bien différentes des anciens dépôts titulaires ou dépôts relais. La notion même de site géographique n'est plus de mise puisque l'UP Voyage répartit ses agents sur Le Mans et Nantes. Le principe des Etablissements Matériels et Traction (EMT) n'a pratiquement plus cours, seul deux existent encore aujourd'hui (dont Limoges).



Avant septembre 1983 le site traction du Mans Pontlieue accueillait les engins moteurs relayant en gare lors des échanges traction des trains de la ligne de Nantes : ici deux BB 25500 et une 25200 tiennent compagnie à quelques X 4300.

Quelques aspects particuliers du Mans sont ensuite évoqués. Parmi les interlocuteurs privilégiés des établissements traction se trouvent les Régions. Si l'UP de Nantes travaille essentiellement avec celle des Pays de Loire, la situation géographique du Mans la met au contact de cinq régions : Pays de Loire, bien sûr, mais aussi Centre, Basse-Normandie, Bretagne et dans une certaine mesure Ile-de-France. Cela n'est pas toujours synonyme de simplicité. De plus la ligne Paris – Chartres - Nogent – Le Mans est la plus importante de France en terme de fréquentation. Elle relève, là encore, de deux régions : Centre et Pays de Loire qui doivent la co-gérer. Un phénomène récent s'y rencontre : on assiste à un transfert de voyageurs sur Paris- Le Mans du TGV vers la ligne classique pour des raisons de coût. Ce principe est même valable pour des personnes allant au-delà du Mans vers la Bretagne et qui préfèrent changer de train dans la capitale Sarthoise pour économiser sur le prix total du voyage.

Le poids des régions politiques est très important, que ce soit au niveau des choix de dessertes, de fréquences, d'horaires ou de correspondances. Avec les difficultés économiques actuelles les régions regardent de très près aux dépenses. En matière de transport ferroviaires celles-ci sont forcément élevées et les sommes engagées doivent être bien justifiées. A titre d'illustration une journée de conducteur TER est facturée aux alentours de 500 € à la région, tandis que, dans un autre ordre d'idée un sillon TGV Paris – Nantes coûte environ 5800 € versés à RFF.

Le grand événement à venir sera la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne, complétée par la virgule de Sablé. Des TER pourront l'emprunter et nous verrons alors des liaisons ferroviaires Laval – Angers par exemple.

Terminons sur une nouvelle qui réjouira les amis du chemin de fer : cet été a été lancée une liaison les week-end entre Saumur et Les Sables d'Olonne. Optimistes et pessimistes s'affrontaient sur le résultat de cette tentative, ces derniers prévoyant une fréquentation ne dépassant pas quinze personnes par train. Dès le premier week-end, l'X 73500 affichait complet, si bien qu'un deuxième fut rapidement nécessaire. Le succès ne se ralentissant pas, la saison fut finie avec l'utilisation d'un AGC, sachant qu'un deuxième aurait été bienvenu ... s'il y en avait eu de disponible. La moyenne de fréquentation se situe finalement à 191 voyageurs par desserte. L'expérience pourrait donc être renouvelée l'année prochaine et étendue au reste de la semaine. La tarification attractive associée à cette desserte est sans doute pour beaucoup dans ce résultat. Comme quoi le train, lorsqu'il est à bon marché, avec des horaires judicieux rencontre la faveur du public.

Notre journée s'est achevée par la visite d'une rame TER 2 N, notre groupe assistant à la préparation de l'engin avant sa sortie en ligne. C'est d'ailleurs à bord de ce TER que les participants rejoignirent la gare voyageurs depuis Pontlieue.

Brève histoire du dépôt du Mans – Pontlieue.



Le site de l'Unité de Production (U.P.) traction du Mans a longtemps eu l'appellation de dépôt de Pontlieue. En effet au fil du temps plusieurs sites ont accueilli les locomotives au Mans, le plus important d'entre eux restant sans aucun doute le dépôt vapeur situé au sein même du triage, le long de la ligne de Tours, ouvert progressivement vers 1912 – 1919.

Pontlieue fut tout d'abord le siège d'un premier dépôt installé par la Compagnie du Paris – Orléans lors de l'ouverture de la ligne Tours – Le Mans qu'elle exploitait. Elle avait ouvert un établissement, indépendant de celui de la Compagnie de l'Ouest dans la courbe du raccordement d'entrée de la gare voyageur.

Pendant les années 30, le réseau de l'Etat reprenait ce même emplacement pour y ouvrir un centre autorails. Après la réception de quelques engins assez primitifs (Schneider, Renault VG) le centre reçut à partir de 1934 ses premiers Renault VH qui fut une des séries marquantes de l'établissement.

L'électrification Paris – Le Mans de 1937 voyait une nouvelle étape au développement de Pontlieue. C'est en effet ici que relayaient les machines électriques : 2D2 500, BB 100 autres BB 011 à 040. Les cinq automotrices de ramassage Z 3800 furent également affectées au dépôt de Pontlieue.

Après guerre, c'était au tour des machines Diesel de venir à Pontlieue. L'arrivée de modernes 040 DE (futurs BB 63400 et 63500), accompagnée de locomoteurs Y 9100 (futurs Y 51100) donnait une ampleur sans précédent au site : à cette époque il y avait donc le dépôt du triage concentrant l'intégralité de l'activité vapeur, plus quelques opérations lourdes sur les engins thermiques, et Pontlieue avec des engins électriques, Diesel et autorails. Dans les années 1950 Le Mans reçut également une quantité importante d' X 3800 Picasso qui, avec les VH en faisaient le deuxième centre autorails le plus important de l'Ouest après Rennes.

En 1957 – 1958 les installations de Pontlieue furent modernisées avec la construction de la remise autorail couverte à quatre voies, de la station service, d'un bâtiment administratif contenant « la feuille », d'un foyer pour les agents de conduite dit de « la pierre taillée ». Ces bâtiments sont ceux qui existent encore aujourd'hui.

Pendant malgré ces modernisations le dépôt présentait certains inconvénients : il était limité en surface, sans possibilité d'agrandissement, car encadré par les différentes voies de Paris, Tours et du raccordement de Paris vers le triage. De surcroît l'entretien des Z 3800 se faisait dans un autre bâtiment situé de l'autre côté des voies principales de Tours et justement dénommé « la remise des rouges ». De plus en plus on procédait à des regroupements d'engins dans quelques dépôts titulaires modernisés et bien adaptés à la traction moderne. Dans ces conditions l'ensemble des engins de Pontlieue fut transféré dans d'autres établissements en 1968 : Rennes et Caen pour les BB 63400 et 500, Rennes pour les X 3800. Les derniers VH avaient déjà disparus en 1966.

En 1975 c'était au tour des cinq Z 3800 d'être amorties. Le départ de ces engins extraordinaires mettait un terme au dépôt de Pontlieue comme établissement titulaire. Le Mans devint donc un dépôt relais. (Les dernières vapeurs avaient aussi disparues au dépôt triage)

En septembre 1983, avec l'électrification Le Mans – Nantes les échanges traction en gare voyageurs disparurent et diminuèrent d'autant les mouvements de machines à Pontlieue. Depuis la fin de la vapeur en effet les Diesel, dont les CC 72000, relayaient les BB 25200 sur les express. Puis la baisse du trafic marchandises au cours de cette même décennie finit par amoindrir aussi les relais de machines au triage. En conséquence les deux sites traction du Mans furent réunis à Pontlieue en 1986. Pour cette occasion un nouveau bâtiment fut construit pour les besoins administratifs dont « la feuille » en remplacement de celui de 1958. C'est ce dernier qui est toujours en fonction aujourd'hui.

Les BB 67200 sont sorties d'usine il y a cinquante ans.

Depuis l'arrivée du TGV en Touraine en 1990 le dépôt de Saint-Pierre-des-Corps devenu entre temps EMT puis Technicentre abrite des BB 67200. Les premiers engins de cette série ont été construits il y a maintenant 50 ans sous la numérotation BB 67000.

C'est en effet en 1963 que les premiers exemplaires de cette grande famille sont sortis de l'usine Brissonneau et Lotz d'Aytré. Mis en service simultanément avec les A1A-A1A 68000 ces machines avaient clairement reçu comme mission d'éliminer la vapeur sur les trains express, messageries ou marchandises au long cours. Il faut se rappeler que dans leur version d'origine les BB 67000 étaient équipées d'un double rapport de réduction permettant d'obtenir des vitesses maximum de 90 km/h en régime marchandises et 130 km/h en régime voyageurs. Ces machines affectées dans différents dépôts dont Caen, Rennes, Nevers parcoururent de nombreuses lignes de la région : Caen – Le Mans, Le Mans – Tours, Le Mans – Nantes, Tours – Vierzon pour en citer quelques-unes.

Rapidement ces machines se trouvèrent plutôt orientées vers le service marchandises et progressivement leurs réducteurs furent bloqués en position « petite vitesse » (PV). En 1976 quelques engins de Rennes assuraient encore de rares express en service facultatif, éventuellement avec fourgon chaudière car ces machines n'étaient pas aptes au chauffage des trains. Cependant l'une d'entre elles, la 67036, avait été équipée en 1965 d'un alternateur au lieu de la génératrice principale ce qui permit alors de chauffer électriquement les rames voyageurs. Plus tard cette locomotive fut renumérotée en 67291, puis 67390. Cette modification fut à l'origine d'une nouvelle série : les BB 67300, et enfin celle des BB 67400, toutes équipées d'alternateurs. De 1975 à 1979 vingt BB 67000 d'origine furent aussi transformées en BB 67300.

Lors des travaux de la L.G.V. Atlantique un certain nombre de BB 67000 fut affectée à Caen pour, d'une part acheminer les trains de matériaux vers les chantiers de la L.G.V., d'autre part assurer la traction de trains de travaux sur cette même L.G.V. à partir de la base travaux de Courtalain. A cette même époque il était décidé de transformer une nouvelle tranche de ces machines en BB 67200 (sans rapport cependant avec l'ex 67291). Cela consistait à les rendre adaptables à la circulation sur ligne à grande vitesse, une fois celle-ci en service, grâce entre autres au montage du CAB-Signal. Notons qu'elles ont conservé leur génératrice principale. A l'issue des travaux de construction ces engins furent finalement mutés à Saint-Pierre-des-Corps, dépôt bien placé pour des interventions sur la L.G.V. Atlantique. Le tableau ci-dessous reprend la liste des BB 67200 affectés à un moment ou à un autre à Saint-Pierre, avec leur numéro d'origine, leurs affectations successives avant transformation ainsi que la date de celle-ci avec le dépôt d'attache correspondant.

n° 67200	n° 67000	mise en service	dépôts 67000	TF 67200
67201	67006	19-11-1963 Nîmes	NVR	08-80 NVR
67205	67037	30-09-1964 Nîmes	NVR	02-81 NVR
67206	67030	23-07-1964 Chambéry	CLE-NVR	05-81 NVR
67208	67008	06-12-1963 Chambéry	CLE-NVR	07-81 NVR
67221	67081	21-04-1966 Nîmes	NVR	05-83 NVR
67222	67078	01-04-1966 Nîmes	NVR	04-83 NVR
67231	67048	27-02-1965 Caen	RES-CN (6/86)	11-87 CN
67232	67043	29-04-1965 Clermont	CHY-CLE-NVR-CN (9/87)	12-87 CN
67233	67046	15-01-1965 Rennes	CN-RES-CN (6/86)	02-88 CN
67234	67051	10-04-1965 Caen	RES-CN (6/86)	03-88 CN
67235	67041	11-11-1964 Clermont	NVR-CN (8/86)	05-88 CN
67236	67042	28-12-1964 Clermont	CHY-CLE-NVR-CN (9/87)	06-88 CN
67237	67054	21-04-1965 Caen	RES-CN (5/87)	10-88 CN
67238	67057	20-05-1965 Caen	RES-CN-RES-VSX-MBL-RES-CN (5/87)	11-88 CN
67239	67052	04-04-1965 Caen	RES-CN (5/87)	02-89 CN
67240	67056	26-05-1965 Nîmes	NVR-VSX-MBL-RES-CN (5/87)	04-89 CN
67241	67059	25-06-1965 Nîmes	NVR-VSX-MBL-RES-CN (5/87)	05-89 CN
67242	67045	17-12-1964 Rennes	CN-RES-CN (6/86)	07-89 CN
67243	67047	15-02-1965 Nîmes	NVR-CN (11/87)	04-89 CN
67244	67061	14-07-1965 Clermont	NVR-CN (9/87)	08-89 CN
67245	67058	14-06-1965 Clermont	NVR-MBL-RES-CN (5/87)	09-89 CN
67246	67050	09-03-1965 Clermont	NVR-MBL-CN (8/86)	11-89 TSP

Les machines figurant en caractère gras sont celles qui étaient affectées à Saint-Pierre avant d'être reprises par la supervision Infra. Les dépôts d'attache avant leur transformation en 67200 mentionnent pour les engins issus de Caen leur date d'arrivée (entre parenthèses) dans ce dépôt.
(abréviations : NVR = Nevers, CLE = Clermont-Ferrand, RES = Rennes, CN = Caen, CHY = Chambéry, VSX = Venissieux, MBL = Marseille-Blancarde)



Le 67201 au dépôt de Saint-Pierre-des-Corps, l'indice « 6 » placé devant son numéro confirme son appartenance à l'activité Infra de la S.N.C.F.

Au début, leurs services à Saint-Pierre concernaient le service des trains de travaux, la réserve pour intervention sur L.G.V. avec machines postées à Paris, Courtalain (peu de temps), Chartres et Saint-Pierre, mais encore du trafic fret sur les lignes de Saint-Pierre vers Le Mans, Vierzon, Bourges, Nevers, Saint Florent-sur-Cher. Certains jours les BB 67200 se chargeaient de la circulation « balai » d'ouverture matinale de la L.G.V. Puis progressivement ces deux dernières tâches disparurent en service régulier, tandis que les machines de Chartres, qui participaient aussi aux dessertes terminales de l'étoile, étaient déplacées au Mans, mieux situé en cas d'intervention. A ce sujet, certains engins étaient équipés de différents types d'attelages spéciaux pour dépanner rapidement les rames TGV en détresse : soit le modèle dit haubané, soit l'attelage dit relevable beaucoup plus pratique d'usage. Seul ce dernier est aujourd'hui conservé.

Avec la séparation en activités, les BB 67200 qui appartiennent toutes à l'Infra sont maintenant complètement exclues du service fret. Les machines de réserves basées au Mans ayant été supprimées, seuls deux couplages restent en place pour ces interventions à Saint-Pierre et Châtillon. Elles participent toujours aux trains de travaux sur la L.G.V., dont ceux de régénération entrepris actuellement, en tirant la nuit des trains de ballast sur le secteur Marcoussis – Courtalain avec garage à la base travaux d'Auneau en journée.

Avec la création des supervisions d'engins moteurs, la série des BB 67200 est maintenant gérée par la supervision Infra. De ce fait une machine peut très bien être entretenue par différents technicentres. Il est maintenant courant de voir sur le secteur Atlantique des machines autrefois affectées à Nevers, tandis que les machines de Saint-Pierre sont appelées à servir sur d'autres lignes, en tenant compte toutefois qu'elles sont équipées en TVM 300 (transmission voie-machine, ex CAB signal) et qu'elle ne peuvent donc pas circuler sur celles équipées en TVM 430 comme la LGV Nord par exemple. Enfin, signalons que ces machines sont restées dans leur livrée bleue, parfois bien délavée, à l'exception de la 67210 qui avait reçu une livrée expérimentale Infra. Plus récemment la 67240 a revêtu la livrée jaune vif à liséré carmillon propre aux machines de cette activité.

Les travaux en cours sur Paris – Orléans – Limoges – Toulouse.

Ces jours-ci deux week-end seront consacrés à des travaux d'envergure sur la ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse (POLT) avec interruption des circulations les 23-24 novembre et 30 novembre – 1^{er} décembre. Déjà en 2013 la ligne a été coupée par deux fois à Pâques et à l'Ascension

Simultanément une quinzaine de chantiers seront entrepris entre Paris et Toulouse. Plus particulièrement pour notre région nous pouvons noter :

- Remplacement de signaux entre Brétigny et Etampes (Ile-de-France)
- Rénovation de la halle voyageur d'Etampes (Ile-de-France)
- Travaux caténaux entre Cercottes et Les Aubrais
- Remplacement d'aiguillage à Saint-Cyr-en-Val
- Travaux d'ouvrage d'art et épuration du tunnel de l'Alouette (avant Vierzon)
- Débroussaillage mécanique entre Vierzon et Châteauroux
- Construction d'un pont routier (RD 920), maintenance d'un pont ferroviaire au nord de Châteauroux
- Bétonnage de deux ponts routiers (ex PN 204 et 210) au sud de Châteauroux
- Pose de poutres sur un pont routier (ex PN 214) au sud d'Argenton-sur-Creuse
- Renouvellement de ballast entre Argenton et La Souterraine.

Les trains Intercités Paris – Toulouse seront totalement supprimés sur ces deux week-end tandis que plusieurs TER le seront aussi les samedis entre Limoges – Argenton-sur-Creuse, Châteauroux et Vierzon.

La rénovation d'ensemble de cette ligne dans le cadre d'un plan pluriannuel s'étendant de 2004 à 2016 représente un coût de près de 500 millions d'euros engagés par RFF. De leurs côtés les Régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées investissent 70 millions d'euros en 2013.

La mise en attente du projet de ligne nouvelle POCL, suite au rapport « Mobilité 21 » redonne une importance particulière à la conservation d'un bon niveau de performance de la ligne classique Paris – Toulouse puisqu'il semble que son raccordement au réseau à grande vitesse ne viendra pas avant longtemps.

Sources : communiqué de presse RFF.

Une date à retenir :

Samedi 1^{er} mars 2014, à 14 h 30

Assemblée générale de notre section régionale A.F.A.C. Centre – Loire
Salles de l'espace Chabrier, mairie de Saint-pierre-des-Corps

(une conférence est prévue le matin de 10 h à 12 h, le programme détaillé sera fourni avec les convocations)

APPEL DE COTISATION :

Vous pouvez dès maintenant penser à régler vos cotisations pour l'année 2014.

- cotisation avec service de la revue : 60 €
- cotisation sans revue : 24 €
- cotisation junior : 12 €
- cotisation membre bienfaiteur avec service de la revue : à partir de 70 €

Important : chèques à l'ordre de « A.F.A.C Centre – Loire »

Les cotisations sont à envoyer au trésorier Gérard Chollet, 20 rue James Cane – 37000 Tours