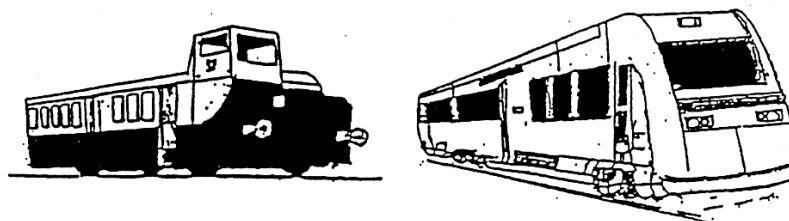




# Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



## *Bulletin d'informations – juillet 2015*

*Deux membres de l'A.F.A.C. nous quittent :*

*Jacques Gateuil et Alain Caire.*

*Jacques Gateuil était président d'honneur de notre section régionale, dont il fut l'un des fondateurs. Ce cheminot avait fait sa carrière au service de l'exploitation dans la région Sud-Ouest.*

*Alain Caire, Vice-président de l'A.F.A.C., avait fait sa carrière à la R.A.T.P. Il était venu à Saint-Pierre-des-Corps il y a quelques années honorer de sa présence une journée de présentation de notre association.*

*Notre section régionale présente ses condoléances à leurs familles et s'associe à leur peine.*

*Nous perdons deux membres de grande valeur.*

### **11 èmes rencontres nationales du transport régional.**

C'est un rendez-vous devenu classique ; ce mercredi 15 avril se tenaient au centre des congrès du Vinci à Tours les onzièmes rencontres nationales du transport régional. C'est à l'initiative de la Région Centre que cette manifestation a lieu tous les ans et rassemble élus, représentants de la S.N.C.F., des usagers et des syndicats de cheminots.

Monsieur Le Hyaric, journaliste, ouvrait la journée en situant bien les événements qui pèsent actuellement sur le transport régional. La mise en place de la réforme ferroviaire, la nouvelle organisation territoriale et les contraintes budgétaires dues à la crise placent celui-ci dans une situation d'indécision. M. Le Caric n'hésitait pas à parler de « la violente pression des comptables » sur les orientations de la S.N.C.F., en citant en exemple la Cour des Comptes, entraînant des choix éloignés de l'intérêt général, humain et écologique. En observant la grande disproportion entre les discours (avant le sommet sur l'environnement) et les actes, il donnait le ton à la suite de la journée.

Monsieur Jean-Michel Bodin, Vice-président de la Région Centre chargé des questions du transport prenant ensuite la parole ne disait pas autre chose : neuf mois après la mise en œuvre de la réforme ferroviaire et avant la « loi Macron », la réforme territoriale, la commission Duron sur les trains d'équilibre du territoire, le transport ferroviaire est à un carrefour. Soit il répond à l'avenir aux enjeux durables, soit il sombre suite à une logique financière à court terme. Et pour souligner son propos M. Bodin rappelait le danger dans lequel se trouvent les nouveaux EPIC ferroviaires à cause du poids de la dette.

Intervenait ensuite Monsieur Alain Le Vern, directeur S.N.C.F. TER et Intercités. Autant dire que les réponses aux questions qui lui étaient posées sur l'avenir des TER et TET étaient attendues avec intérêt. Optimiste de nature, il commençait par regarder le chemin parcouru depuis la régionalisation de 2002. D'abord il constatait qu'avoir confié aux Régions les TER était une bonne chose, que ces dernières avaient bien rempli leur rôle d'Autorité Organisatrice (A.O.) et que la S.N.C.F. avait su répondre en décentralisant elle-même ses services et en obtenant une meilleure clarté des comptes. En revanche, à ses yeux les Intercités constituaient un « bon contre-exemple ». En 2010 l'Etat était devenu A.O. mais n'avait pas été au rendez-vous, et en constatant que ce système ne marchait pas il n'y avait eu d'autre réponse que de simplement le prolonger pour voir si les choses s'amélioreraient. En passant, il soulignait que l'Etat finançait en grande partie les TET par le biais d'une taxe sur le TGV de 309 millions d'Euros. Alain Le Vern définissait ensuite la vision de la S.N.C.F. sur l'organisation du ferroviaire avec un TGV qui marche bien, malgré un ralentissement et des TER qui ont trouvé leur rythme. Quant aux TET ils doivent combler un espace entre ces deux services, mais il convient de trouver les bons repères.

Pierre Mathieu, Vice-président du Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART) livrait sa vision des choses. Il soulignait avant tout l'importance d'une approche globale des services TER et TET. Cependant il observait que la qualité du réseau était en baisse avec les conséquences que l'on imagine sur le service. Enfin il y a, d'après-lui, une insuffisance de financement et il observe que l'Etat n'a pas les moyens (ou la volonté ?) de remplir son rôle d'Autorité Organisatrice. D'où sa question : combien le gouvernement est-il prêt à mettre pour les TET.

Représentant les usagers, Monsieur Pierre Hogu de la FNAUT faisait alors le constat suivant : le matériel vieillit et le service est en régression : « l'argent existe pour la route, pas pour le ferroviaire ». Alors, quelle est la volonté d'amélioration en particulier pour le réseau non desservi par TGV ? Pour finir ce premier tour de table, Monsieur Gilbert Garell de la CGT Cheminots se désolait de constater que les discours sur la régression du service public s'entendaient régulièrement depuis trente ans, avec des conséquences importantes en terme d'emplois.

Au fil des questions posées par l'assemblée, plusieurs sujets pêle-mêle étaient abordés. Celui du co-voiturage, par exemple, semblait intéresser de nombreuses personnes. En résumé, les intervenants notaient l'importance grandissante de ce phénomène, mais observaient que la qualité de ce nouveau mode de déplacement n'était pas toujours au rendez-vous et que le prix n'était pas non plus forcément plus avantageux que pour le transport public. Ainsi il était rappelé qu'en Région Centre un abonné faisant un trajet domicile – travail de 50 kms paye en moyenne 80 centimes chacun de ses trajets. En trafic TER, le nombre d'abonnés est stable, c'est celui des voyageurs occasionnels qui diminue : en conséquence c'est vers cette clientèle que les efforts doivent être entrepris. Quant aux nouveaux trains éco, comme celui qui vient de démarrer de Paris à Bordeaux, les tous premiers chiffres concernant le taux de réservation approchaient les 100 %. De manière plus générale Alain Le Vern plaidait pour une approche globale du transport public : « le bon mode au bon moment ». Selon lui les choix concernant le mode routier ou ferroviaire et chez celui-ci entre traction électrique ou thermique ne se discutent pas lorsque le taux d'utilisation est cohérent avec le matériel employé : TER gros porteur ou X 73500 par exemple. D'ailleurs d'après lui les futurs défis du TER concerneront souvent les dessertes des zones denses, problèmes rencontrés par bien des régions. Pour conclure cette table ronde de la matinée, M. Jean-Michel Bodin se plaisait à redire combien à ses yeux il était important de rapprocher les citoyens des lieux de décision. C'est ainsi que l'on dénombre 16 comités de ligne en Région Centre.

Comme de coutume l'après-midi était consacrée aux industriels. Messieurs Jean Berger de Bombardier et Jacques Beltran d'Alstom les représentaient, accompagnés de Monsieur Alain Bocquet, député du Nord.

Chez Bombardier le site de Crespin emploie à ce jour 2200 personnes. Il s'agit d'un site intégrateur qui conçoit et assemble les trains et leurs composants. Premier site français de cette entreprise, il poursuit quatre programmes actuellement, deux pour des métros de la RATP (fin prévue en 2016), un pour le Transilien (fin prévue en 2017) et le dernier pour le Regio 2N (fin prévue en 2018). Actuellement la cadence de production est de 700 voitures par an, qui passera à 500 en 2017, 250 en 2018 et zéro en 2019 ! Il faut donc impérativement trouver d'autres programmes à réaliser au-delà de cet horizon en tenant compte de leurs délais de mise en route. 60 à 65 % des coûts de fabrication chez Bombardier sont des achats de pièces détachées, ce qui fait vivre beaucoup d'entreprises : pour un salarié chez Bombardier il faut en compter quatre chez les sous-traitants. Autant dire que M. Berger s'inquiète de l'avenir, car même si la visibilité à moyen terme s'est un peu

améliorée ces derniers mois, faute de nouvelles commandes des réductions de charges sont annoncées dès l'an prochain et encore plus en 2018. Même discours chez Alstom : pour les 9000 salariés français du groupe, il faut en compter trois fois plus dans les filiales. Aujourd'hui les projets capables de sauver l'industrie ferroviaire nationale sont identifiés, mais on ne sait pas s'ils seront réalisés à cause de la crise.

On trouve en premier le renouvellement de la flotte TGV. Actuellement les rames Sud-Est sont retirées progressivement du service mais les commandes actuelles de rames neuves sortant de Belfort et Aytré s'achèveront en 2019. Après... ? Ensuite vient le programme concernant le transport urbain et péri-urbain avec entre autres des rames pour l'Ile-de-France. Enfin vient le projet de renouvellement des trains Corail Intercités dont le matériel moteur et remorqué arrive en fin de vie à brève échéance. Là se trouve sans doute le vivier de commande le plus important. En lien avec les travaux de la commission Duron sur ce sujet, Alstom propose dans ce créneau un matériel possible : le Coradia Liner, apte à 200 km/h. Les recherches ont été orientées dans plusieurs directions : confort et accessibilité, vitesse (pas seulement en vitesse pure mais en raisonnant en temps de parcours, donc en recherchant des accélérations et un freinage permettant des gains de temps), prix d'acquisition. Pour ce dernier sujet l'industriel compte sur le fait d'utiliser au maximum des composants déjà sur le marché : 80% des pièces sont présentes sur le matériel TER ce qui simplifie beaucoup la maintenance. Le Coradia se doit aussi d'être le plus économe possible en consommation d'énergie.

Posant un regard politique sur ces questions de l'industrie ferroviaire, Monsieur Alain Bocquet faisait le point quatre ans après les travaux de la commission qui portait son nom. Celle-ci est la troisième au niveau mondial. La France fait partie des pays qui savent concevoir et fabriquer un train de bout en bout. Mais selon Alain Bocquet les choix politiques ne vont pas dans le sens du développement de notre industrie ferroviaire nationale. Pourtant un marché existe au plan mondial, surtout en matière de matériel urbain (tramways). Il regrettait la sous-estimation des avantages écologiques du train et notait que la question des transports n'avait pas été retenue au programme de la future conférence sur l'environnement qui doit se tenir dans notre pays. Alain Bocquet plaide toujours pour un schéma national et même européen des transports pour répondre aux défis posés par le développement des populations. Comme il existe une forte concurrence internationale (Chine, Corée) il pense nécessaire de procéder à des regroupements (synergies) entre nos industriels. Allant sans ce sens, Jean-Michel Bodin observait que depuis 2002 les Régions avaient investi près de huit milliards d'Euros en matériel et qu'il faut déjà penser au renouvellement de ceux qui ont franchi les quinze ans d'âge, mais comment en avoir les moyens ? La question est importante car rien qu'en Région Centre la filière ferroviaire pèse pour 8000 salariés.

Répondant aux questions de l'assemblée, les deux représentants de Bombardier et Alstom apportaient des éclairages intéressants sur divers aspects du fonctionnement de l'industrie ferroviaire. Ensemble ils s'accordaient pour reconnaître que les marchés internationaux avaient leurs limites : souvent un pays importateur exige un transfert de compétences, donc avec une délocalisation des chaînes de montage. Concernant la création d'une filière européenne, ils expliquaient que si des regroupements étaient déjà en cours, il fallait faire attention de ne pas chercher absolument à faire « un EADS du train ». En effet nos groupes travaillent souvent dans les mêmes domaines de conception et assemblages, une fusion serait synonyme de double emploi avec les risques de disparition des certains sites. Aujourd'hui l'industrie ferroviaire chinoise pèse plus que Bombardier et Alstom réunis, mais là-bas cette industrie est soutenue directement par l'Etat. De plus, contrairement au domaine aérien, il n'y a pas de marché mondial mais plutôt des agrégations de marchés nationaux voire régionaux. De nombreuses données locales très diversifiées pour des raisons historiques et géographiques (écartements, gabarits...) compliquent beaucoup la conception uniformisée du matériel. A cet égard les procédures d'homologation par les différents réseaux sont particulièrement complexes et les industriels aimeraient bien voir des améliorations dans ce domaine. Enfin une de caractéristiques de notre industrie ferroviaire nationale est d'avoir des entreprises sous-traitantes nombreuses mais souvent de tailles modestes. Bombardier, par exemple, cherche donc à avoir un plus petit nombre de fournisseurs mais avec des compétences élargies. Cela permet de mieux faire face aux risques entraînés par les variations de commande. Ce principe se retrouve aussi chez Alstom pour qui Alain Beltran citait l'exemple d'un projet de commande de matériel régional qui avait été évalué à environ 1000 rames en 2012 et n'avait débouché à ce jour que sur 218 commandes fermes.

Et l'année prochaine, aurons-nous les douzièmes journées du transport régional ? En effet les élections arrivent avec leur lot de changements au sein des élus. Mais les participants se séparèrent en souhaitant vivement que de telles rencontres soient toujours au rendez-vous.

## Les Régio 2N de la région Centre en service sur Paris – Chartres – Le Mans.

Après une présentation officielle à Chartres en décembre dernier puis une autre en gare du Mans le 6 mai, les nouvelles rames Régio 2N de la Région Centre ont entamé leur carrière commerciale le 19 mai. La rame 012 L couvrait ce jour là le train 16766 Le Mans – Paris, permettant un premier contact en service courant avec la population de la Sarthe de d'Eure-et-Loir. Ce matériel de chez Bombardier a été commandé pour la desserte de la ligne de Paris à Chartres, Nogent-le-Rotrou et Le Mans. Pour ses débuts, trois journées de roulement sont prévues, en attendant la livraison progressive des 14 rames et leur circulation en unité multiples un peu plus tard. Le programme prévoit pour l'instant en semaine, en théorie, deux allers-retours Paris – Chartres, complétés par un train vers Nogent-le-Rotrou et un Le Mans – Paris. Cheminots et voyageurs vont donc pouvoir découvrir progressivement ce nouveau matériel qui dénote par ses couleurs à dominantes bleu – blanc – rouge, en rupture avec le reste du matériel TER Centre resté jusqu'alors dans la très classique livrée bleu-gris.

Pour cette ligne qui dessert en fait les régions Ile-de-France, Centre et Pays de la Loire (avec une très courte incursion dans l'Orne) c'est la version longue en aménagement périurbain qui a été choisie. Cela se caractérise par des rames de huit modules alternés à un et deux niveaux. Les sièges, tous de seconde classe, sont disposés en rangées de 3 + 2 en vis-à-vis pour obtenir une solution la plus capacitaire possible. En effet il s'agit de desservir en premier lieu la grande couronne parisienne avec son fort courant de passagers. Entre Beauce et Perche la ligne change pour un caractère plus rural, tandis qu'à partir de La Ferté-Bernard l'attrait de la métropole sarthoise se fait sentir.

*La rame 012 L prête au départ de la gare du Mans pour assurer le 16766 vers Paris. 19 mai 2015.*



Comme les rames, alternent des caisses à un ou deux niveaux, on notera la dissymétrie des caisses d'extrémité : sur ces éléments version longue de la Région Centre, celle côté Paris est à un niveau tandis que l'autre est à deux niveaux. La vitesse maximum est de 160 km/h. La capacité s'élève à 575 places assises, la longueur étant de 109,9 mètres pour une largeur de 2,99 m sur les modules à deux niveaux et 3,05m pour ceux à un niveau qui comportent seuls les portes d'accès. Ce gabarit généreux permet avec des quais hauts d'avoir un emmarchement des plus réduits ce qui facilite très fortement l'accès. Chacun se souvient de la polémique à propos des rames soi-disant trop larges, il est dommage que ceux qui critiquaient cette solution obligeant à des travaux de reprise de quais ne viennent pas observer l'intérêt que cela présente non seulement pour les personnes à mobilité réduite, mais aussi pour la facilité offerte à la montée et à la descente de tous avec vélos ou poussettes.

Il n'existe aucune cloison ou porte intermédiaire entre les modules et le voyageur peut circuler sans contrainte dans l'ensemble de la rame. Quatre WC équipent ces éléments dont un adapté aux personnes en fauteuil roulant.

L'arrivée des Régio 2N devrait dans un premier temps permettre de remplacer des dernières rames VO 2N tractées par des BB 8500. Ces dernières sont actuellement engagées sur les Paris – Chartres en heures de pointe. Elles soulageront aussi les TER 2N Z 26500 fortement sollicitées sur l'ensemble Paris – Chartres – Nogent – Le Mans : sur les 12 rames affectées à Montrouge, 10 sont engagées en roulement les jours de

semaine. Enfin il faudra aussi penser à l'avenir au retrait des rames tractées par des BB 7200 qui couvrent également les trains de pointes Paris – Le Mans.



*L'alternance de caisses à un et deux niveaux est bien visible sur cette photo. La nouvelle livrée à dominante bleu-blanc-rouge dénote par rapport au classique gris-bleu retenu jusqu'à présent par la Région Centre*

*Vue des aménagements intérieurs, niveau bas d'une caisse à deux niveaux. Il y a cinq places de front.*



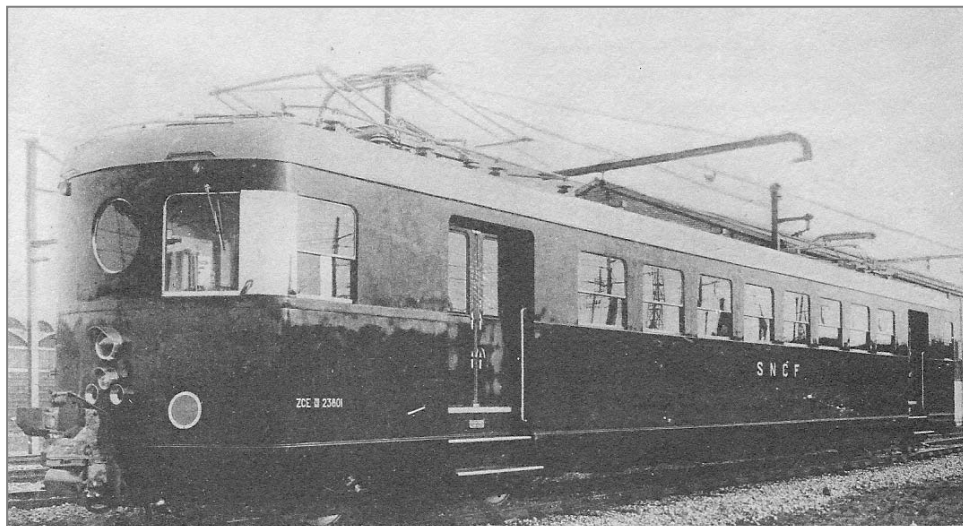
## **La desserte de la ligne Paris – Le Mans par automotrices.**

L'arrivée du nouveau matériel Régio 2N sur la ligne Paris – Le Mans est l'occasion de revisiter l'histoire de sa desserte par automotrices depuis son électrification par le Réseau de l'Etat en 1937. En un peu plus de sept décennies cet axe a vu défiler un certain nombre de séries, des plus originales aux plus classiques.

Dès le départ l'Etat avait bien fait les choses : deux types d'engins avaient vu le jour, les Z 23700 pour la banlieue et la grande couronne et les Z 23800 pour la desserte Chartres – Le Mans. Ces dernières ont une place à part dans l'histoire des chemins de fer français pour plusieurs raisons. Il s'agissait d'un matériel conçu spécifiquement pour ce travail et construit à seulement cinq exemplaires. Le but initial était de réaliser une desserte omnibus se plaçant juste avant ou après un express afin de collecter les voyageurs des petites stations pour faire correspondance dans les gares plus importantes : Chartres et Le Mans. Afin de ne pas pénaliser la marche des express, elles étaient dotées de performances extraordinaires en accélération et freinage.



*La Z 3801 (alors numérotée Zce 23801) en état d'origine. Elle possède encore ses deux pantographes*



Renombrées Z 3801 à 3805, elles étaient surnommées les « ramassages » du fait de leur activité mais également « les rouges » à cause de leur livrée. Dans la pratique cette utilisation en service de ramassage n'a pas été abondamment utilisée. En effet les heures de passage des express ne correspondaient pas forcément avec les besoins en desserte des gares rurales. On peut néanmoins citer durant des années après guerre l'express 531 Paris -Le Mans s'arrêtant dans les principales gares intermédiaires de la ligne complété par l'omnibus 1533 Chartres – Nogent-Le-Rotrou partant de Chartres neuf minutes après lui et arrivant à Nogent 14 minutes après le 531 mais en ayant réalisé huit arrêts pour seulement trois pour l'express.

Les Z 3800 étaient conduites exclusivement par les conducteurs du Mans (sauf au tout début de leur carrière). Elles figuraient au roulement le plus élevé du dépôt de Pontlieue pour les agents confirmés, fait très rare et peut-être même unique pour un service omnibus. Avec leur retrait de service en 1975 le dépôt du Mans perdait ses derniers engins moteurs.



*La Z 3713 assurant le train 6585 arrive au petit jour à Connerré-Beillé en provenance de La Ferté-Bernard*

Arrivées à la même époque, les vingt Z 23700 renommées ensuite Z 3700 étaient prévues pour un tout autre type de service : la banlieue. Ces rames construites en acier inoxydable par Carel et Fouché sous licence « Budd » gardèrent cette dernière appellation dans le milieu cheminot. Elles aussi n'étaient pas dépourvues d'innovations.

Leurs deux caisses reposaient sur trois bogies tous moteurs. Les attelages étaient automatiques avec liaisons mécaniques, pneumatiques et électriques (comme les rouges), les marchepieds étaient rabattables. Elles pouvaient circuler en unités multiples jusqu'à quatre éléments.

Leur service ne se limitait pas à la banlieue Montparnasse mais couvrait le service Paris – Chartres ainsi que les directs Paris – Nogent. La mise en route de trains omnibus couvrant le parcours complet Paris – Le Mans leur était dédié.

A la disparition des Z 3800 en 1975, une grande partie de leur travail fut transféré aux Budd, d'autant plus que l'installation de quais mi-hauts dans certaines gares de banlieue les avait fait retirer progressivement de ce service. Quasiment spécialisées au service Paris – Nogent – Le Mans en fin des années 1970 et début 1980, leur remplacement fut opéré progressivement en 1982 pour finir aux navettes Paris – Montrouge trois ans plus tard.

Pour être très précis, rappelons que les automotrices Z 3600, issues d'anciennes rames 750 v modifiées 1500 v. lors de l'électrification Paris – Le Mans servirent à la banlieue d'une part et aux navettes ouvrières du Mans et de Trappes d'autre part. Elles n'eurent pas de fonction dans la desserte globale de Paris – Le Mans.

Les Z 5100 apparurent sur Montparnasse en 1957. Ces automotrices à deux puis rapidement trois caisses n'étaient pas aussi innovantes que leurs devancières, et bien qu'en acier inoxydable aussi les cheminots de l'Ouest les appelèrent plus simplement « les Z » pour bien les dissocier avec « les Budd ». Le principe des bogies tous moteurs était abandonné pour revenir au schéma plus classique d'une motrice accouplée à deux remorques, le tout avec bogies indépendants. Les marchepieds étaient fixes et l'attelage automatique ne réalisait pas les fonctions électriques. Le parc de départ composé des Z 5160 à 5182 fut étoffé jusqu'à atteindre 57 éléments en 1976-1977. A ce moment, si on ajoute les 20 Z 3700, on remarque que l'intégralité du matériel automoteur sur Paris – Le Mans était en inox.

*La Z 5101 sur le mouvement à vide W 6591  
Nogent-le-Rotrou – Le Mans vue entre  
Sceaux-Boëssé et Connérré-Beillé.*



Immédiatement les Z 5100 contribuèrent à la desserte Paris – Chartres, puis Nogent et Le Mans. Leur venue avait aussi permis de dissocier les missions Rambouillet et Chartres. Elles étaient couplables jusqu'à quatre éléments, formule peu utilisée sur l'Ouest. L'une des rares exceptions était dans les années 1980 le train Paris – Chartres 6559 dont les deux derniers éléments étaient coupés à Rambouillet pour couvrir le 6561.

Mais à partir de 1978 arrivèrent les rames tractées réversibles à deux étages VB 2N, puis peu de temps après les rames inox banlieue (RIB) et rames inox omnibus (RIO). Par décalage leur venue permit le retrait des Budd avec répartition de leurs trains sur les Z 5100, RIB et RIO en formation 4 caisses ou 8 caisses, associées à des BB 25500 de Montrouge. En fin de semaine les VB 2N donnaient un petit coup de pouce à la desserte Paris – Le Mans en couvrant certains trains express semi-directs (3639, 3645, 3644...).

L'arrivée du TGV en 1989 eut peu d'incidence sur le matériel utilisé pour la desserte de la ligne. Pour pallier la disparition de la plupart des rapides et express, un renforcement des trains semi-directs fut opéré avec utilisation de rames Corail Réversibles Multiplexage confiées aux BB 25200 d'abord puis à des BB 9200.

En 1990 il restait encore 19 Z 5100 engagées en roulement, couvrant cinq rotations sur Chartres, la plupart en composition trois éléments, un aller-retour Paris – Nogent et un aller retour Nogent – Le Mans. Mais l'âge d'or de ces rames était passé et leur retrait de service entamé. En mai 1992 leur travail faisait encore illusion avec toujours 17 journées de roulement et curieusement un service accru sur Le Mans par le biais de deux aller-retours depuis Paris. En septembre ce service était limité à 10 rames puis une seule en mai 1993, au service des navettes de Trappes. Il faut dire qu'en 1992 de nouvelles venues avaient fait leur apparition sur la banlieue Montparnasse : les Z 5300 équipées pour la conduite à agent seul. Du fait de cette particularité, ce matériel ne dépassait pas Rambouillet, bien qu'à de très rares exceptions il a été possible de le voir jusqu'au Mans mais muni dans ce cas d'un agent de train, la ligne n'étant pas adaptée au service à agent seul. Autre nouveauté de la même époque, l'acquisition pour la Région Centre de rames dites RIO 88, ex-rames de banlieue modernisées pour le service régional. Nous sommes en effet à ce moment là au début des grands mouvements de réformes régionales avec le début des TER. En 1993 donc, l'ensemble de la desserte Paris – Le Mans omnibus est donc confiée à des rames réversibles RIO 88, RIB, RIO et VB 2N et VO 2N avec BB 8500 de Montrouge ou BB 25500 d'Achères : les automotrices ont disparues à l'exception de la stricte banlieue.

Pendant cette absence va être courte : dès 1996 les automotrices reviennent sous la forme de Z 5300, cette fois adaptées au service TER. Par suite de mouvements de matériels, le service des RIB et RIO fut réduit tandis que des Z 5300 étaient libérées de la ligne C du RER, suite à la mise en service de rames Z 20500. Avec quelques aménagements (sommiers) comme la mise en peinture bleue des portes aux couleurs de la région Centre, 12 rames furent affectées à Paris – Chartres – Le Mans en cohabitation avec les RIO 88. Inutile de



préciser que la mise en place d'un matériel qui accusait déjà à l'époque un bon quart de siècle n'avait pas enthousiasmé les voyageurs !

*Deux Z 5300 (Z 5435 en tête) en livrée TER Centre stationnent au triage de Trappes*



Il fallut attendre 2004 pour revoir du sang neuf sur la ligne : cette fois la Région Centre, particulièrement active pour tenter de moderniser au mieux ses dessertes, injectait les toutes nouvelles rames TER 2N NG Z 26500. Douze rames affectées à Montrouge purent prendre en charge aussi bien les trains sur Chartres que ceux vers Nogent et Le Mans. Ce matériel régional roule à 160 km/h, même si les pures performances d'accélération des nouvelles venues restent encore au dessous des « rouges » mais pour un confort et une capacité sans aucune commune mesure bien entendu !



*Une rame TER 2N Z 26500 arrive au Mans en provenance de Paris.*

L'arrivée du tout nouveau Régio 2N Z 55500 constitue donc une nouvelle page de cette histoire. Mais la description resterait incomplète si l'on ne mentionnait pas les Z 9600. Car si la ligne relève de la Région Centre pour sa desserte de bout en bout, celle des Pays de la Loire reste active pour le tronçon Le Mans – Nogent-le-Rotrou. En conséquence quelques éléments sont engagés depuis Le Mans jusqu'à Chartres en collaboration avec les Z 26500. Pour l'anecdote, ces mêmes Z 9600 avaient déjà connu la ligne durant quelques services au début des années 1990. Elles avaient couvert un aller – retour du Mans à Paris le samedi – dimanche. Cela n'était pas sans poser de problème car seuls les manœuvres étaient habilités à les conduire et donc à son arrivée à Paris la rame ne pouvait être déplacée durant le repos de son conducteur. Il fallait donc prévoir un lieu de stationnement peu gênant.

*La Z 9608 en gare du Mans prête au départ pour Nogent-le-Rotrou.*





## Un vieux signal mécanique !



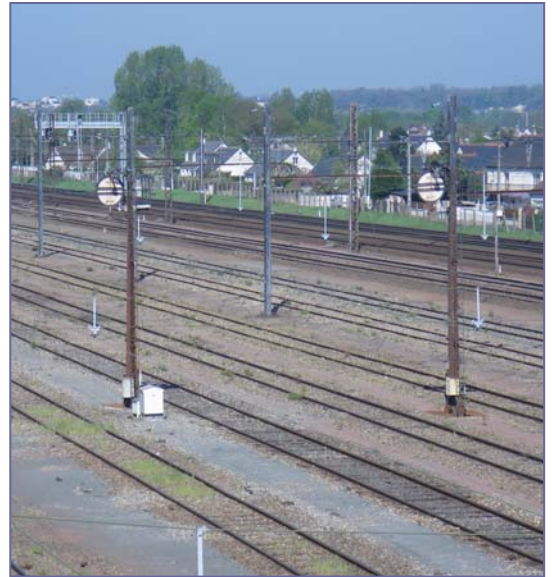
Ce n'est sûrement pas le plus visible ni le plus connu de tous, mais on peut encore apercevoir ce signal le long des voies de service de certains chantiers de ce que l'on appelle encore « le sud-ouest ». Issu de l'ancien P.O., il avait pour nom exact à la S.N.C.F. : voyant de garage. Il n'était évoqué dans l'ancien Règlement Général de Sécurité « Titre 1 – Signaux » que dans un article traitant des voyants de correspondance en tous genres de la Région Sud-Ouest qui renvoyait vers une instruction régionale pour en connaître la signification exacte. De même lors de la mise en place du Règlement S 1A (successeur du Titre 1 – Signaux) il fallait aller

chercher dans une annexe régionale pour le trouver.

Il présentait une cocarde blanche à simple ou double face bordée de noir et barrée par deux lignes horizontales noires également.

Ce signal était utilisé pour les mouvements de manœuvre. On le trouvait donc implanté le plus souvent le long des voies des faisceaux de triage. Lorsque la cocarde était en position parallèle à la voie de circulation sur laquelle se trouvait le mouvement de manœuvre, le mécanicien pouvait refouler. La nuit un feu blanc confirmait cette indication. Lorsque la cocarde se fermait en se plaçant dans le sens perpendiculaire à la voie, le mécanicien devait s'arrêter.

La mise en place de cibles unifiées pour ces indications de manœuvre (avec feux verticaux, horizontaux, de biais), ou l'utilisation de radios de manœuvres rendit l'usage du voyant de garage moins nécessaire. En 2001 un avis fut distribué aux conducteurs pour leur signifier la fin de son utilisation. Cependant les cibles ne furent pas toutes démontées ce qui nous permet donc d'en entrevoir encore certaines de nos jours.



## Du matériel Régiolis sur « le train des plages ».

Notre dernier bulletin avait évoqué le rôle de l'aller-retour estival Saumur – Les Sables d'Olonne conçu pour que la clientèle du sud du Maine-et-Loire, des Deux-Sèvres et de la Vendée puisse se rendre au bord de mer l'espace d'une journée ou d'un week-end. Ce train dénommé « train des plages » a permis de dynamiser un peu la ligne Thouars – Bressuire – La Roche-sur-Yon qui en a bien besoin.



*Le B 84539 sur « le train des plages » en gare de Saumur le 8 juillet 2015. Le panto est levé, l'engin est en mode électrique.*

Après avoir engagé d'abord des X 73500 rapidement remplacés par des X 76500 pour cause d'affluence, la Région Pays-de-la-Loire a injecté certains jours les tous nouveaux Régiolis B 84500 qu'elle vient d'acquérir. L'un des avantages de ces engins est d'être bi-mode et donc de pouvoir fonctionner en mode électrique sur les sections Saumur – Thouars et La Roche-sur-Yon aux Sables d'Olonne. 10 éléments ont été commandés par cette région et ils sont engagés depuis quelques mois de Cholet vers Nantes et Angers, puis maintenant sur Nantes – Les Sables et donc Saumur. Quant au train des plages, sa fréquence est toujours correcte, avec bien sûr de grosses variations suivant les humeurs de la météo !

## Les 40 ans de la TRANSVAP.

L'événement était attendu depuis déjà quelques temps : la TRANSVAP, association qui exploite le chemin de fer touristique de la Sarthe, fêtait ses 40 années d'existence les 6 et 7 juin derniers. Voilà qui classe ce touristique dans les « anciens » de notre pays.

Lorsque la TRANSVAP est créée en 1975 il n'y a alors aucune circulation de trains touristiques sur les rails de la S.N.C.F., et encore moins de machines à vapeur, à la seule exception bien sûr de la célèbre 230 G 353 qui lui appartient. A cette époque les amateurs soucieux de préservation se voient obligés de venir s'installer sur les rares derniers secondaires français encore en activité, aussi bien à voie normale qu'à voie étroite. C'est ainsi que l'AJECTA est déjà en place en Touraine sur la ligne de Ligré-Rivière à Richelieu. Et dans la Sarthe existe le chemin de fer de Mamers à Saint-Calais, ligne départementale propriété du département. La TRANSVAP s'installe donc avec le projet d'y faire circuler un train à vapeur. Mais deux ans plus tard la ligne ferme ! Qu'à cela ne tienne : le Conseil Général l'autorise à continuer son aventure en mettant à sa disposition un tronçon de 17 Kms entre Connerré-Beillé et Bonnétable, tout le reste de la ligne étant rapidement déferré. De plus l'ancien dépôt ainsi qu'une partie du matériel du M-St. C fut également conservé. Dès juillet 1979 le rêve devient réalité ; « Marie-Louise », une 030 Fives-Lille de 1949 tire trois anciennes B6 Q de Connerré à Tuffé. Les années suivantes le parcours est prolongé vers Prévelles et enfin Bonnétable.

40 années qui n'auront pas été de tout repos : changements de matériels, avec le départ de la 030 Fives-Lille remplacée par une 020 T Bagnall Saddle-tank, puis la 030 T Corpet-Louvet qui est aujourd'hui en service. En 1997 survient l'incendie de l'atelier du dépôt, qui datait de l'origine de la ligne en 1872. Encore une fois le Conseil Général soutient l'association et permet la reconstruction complète du site. Ces dernières années ont vu la restauration complète de la gare de Bonnétable, avec pose d'une plaque tournante de 17 m. récupérée au Mans et cet hiver le début de la remise en état de la gare de Tuffé.

Alors il était bien légitime de faire la fête pour saluer le chemin parcouru, et la météo a bien voulu être de la partie. Samedi, le président de la TRANSVAP, M. Yves Bastin a pu exprimer, au nom de tous les bénévoles qui ont pris part d'une manière ou d'une autre à cette aventure, le plaisir d'en être arrivé là. Puis les autres personnalités officielles ont également souligné leur intérêt pour ce train touristique. A ce propos, il faut observer l'incroyable ténacité du Conseil Général (maintenant Départemental) qui fut à l'origine de la création de la ligne issue de la loi Migneret de 1865, qui a réussi à conserver la ligne en activité plus de 100 ans là où tant d'autres avaient disparu et finalement s'impliquer fortement pour son aspect touristique aujourd'hui.

Pour cette fête, l'ensemble du matériel de la TRANSVAP était présenté, dont le Picasso X 93953 sortant tout juste de révision. Il arborait de nouveau sa couleur bleue qu'il avait à son arrivée sur le site en 1984, après avoir participé à la réouverture de la ligne Bréauté-Beuzeville – Fécamp.



*L'X 93953 fraîchement restauré et l'autorail Billard 901, ayant quant à lui circulé sur le Mamers - Saint-Calais, prêts au départ.*

*7 juin 2015*

La S.N.C.F. avait fait venir du matériel moteur et remorqué dont les très remarquables CC 72084, A1A-A1A 68081, BB 66170 toutes en livrées bleues. Des navettes en autorail Billard ou Picasso ainsi qu'avec la 030 T permettaient de se promener jusqu'à Tuffé. Enfin de nombreuses associations étaient présentes, l'A.F.A.C. Centre-Loire tenant un stand permettant de découvrir nos activités, ainsi qu'un historique de la locomotive 030 CGB n°103 exposée à Connerré.





*L' X 74501 en gare de Luçay-le-Mâle en 2009. Les trains de la SABA entreront en gare cette année, que réserve le futur vers Valençay ?*

## **LE RÉVEIL DE LA BELLE ENDORMIE.**

Depuis octobre 2009, date de l'arrêt des circulations sur le B.A. entre Valençay et Luçay-le-Mâle la petite gare de Luçay-le-Mâle s'était endormie. La receveuse qui occupait le poste était partie ; les portes et fenêtres étaient closes même barricadées. Dans la cour, les voies disparaissaient sous la végétation envahissante. Tout espoir de revoir des trains semblait perdu. Pourtant, dans le secret des bureaux du conseil régional, de R.F.F., de la S.N.C.F. du B.A. on négociait avec les communes, le syndicat mixte d'aménagement et les bénévoles de la S.A.B.A. La possibilité d'une réouverture au trafic depuis Valençay et aussi de l'accès en gare du train touristique de la S.A.B.A. était à l'ordre du jour. Certes, une petite place lui était faite en aval de la gare, sur un quai provisoire. L'accès du train à vapeur lui était impossible et seule une navette d'autorail pouvait effectuer la liaison depuis Ecueillé. Après bien des tractations, difficiles parfois, un accord fût trouvé : le train touristique pouvait enfin entrer en gare de Luçay-le-Mâle. Quelques travaux de voies, un grand nettoyage de la cour et tout était prêt pour l'inauguration.

Elle s'est déroulée le dimanche 21 juin par une belle journée d'été. Il est 14h30 quand le sifflet strident de la 020 réveille la belle endormie. Sur le quai sénateur, conseillère et conseillers régionaux, départementaux, présidente de syndicat mixte, maires, directeur régional de la S.N.C.F., du B.A. et le président de la S.A.B.A. attendent le train. Un ruban tricolore barre la voie, il est tenu par une jeune fille et un jeune garçon costumés en habits d'époque. C'est à madame Mireille Chalopin présidente du syndicat mixte pour la valorisation du train touristique, que revint l'honneur de le couper sous les applaudissements des nombreux présents. Puis lentement le train se met à quai, la locomotive manoeuvre pour se ravitailler en eau et se remettre en tête de son train. La phase ferroviaire est-elle terminée ? Non, car c'est au tour d'un jumelage de deux autorails Vernay ex-B.A. encadrant une remorque d'envahir pacifiquement la gare dans un concert de klaxon à deux tons, comme au bon vieux temps. Soulignons, qu'ils ont été remis en état et dans leur couleur d'origine rouge et crème par les bénévoles de la S.A.B.A. Cette fois, la gare de Luçay-le-Mâle est bien réveillée. Dans leur intervention, les responsables tant politiques que de la S.N.C.F. se réjouissent de cette réouverture. Ils évoquent les projets d'avenir tant sur la région Centre que sur le B.A. Bien sûr, pour les responsables locaux, les yeux se tournent vers Valençay. Certes, chacun est conscient de l'ampleur des travaux à entreprendre pour la remise en état de la voie, mais aussi chacun espère.

En dehors des discours officiels, nous avons pu entendre aussi l'intervention de M. René Quinquet président d'honneur de la S.A.B.A. aujourd'hui âgé de 95ans qui dès l'origine a milité pour le maintien de la ligne. Aujourd'hui, il voit dans cette réouverture le résultat d'un long et patient travail collectif. Après les discours, chacun se retrouve sur le parvis de la gare pour trinquer avec le vin de Valençay cela va de soi et déguster le fromage de chèvre de la même origine. Alors, le train de la S.A.B.A. emmènera-t-il les touristes au départ de Valençay vers le Boischaud ? Reverrons nous les autorails du B.A. en gare de Luçay-le-Mâle ? L'espoir est permis, en tout cas restons attentif à l'évolution de la situation

B. Monteil



## Sortie d'été de l'A.F.A.C. Centre – Loire

### Le Train Touristique du Bas-Berry.

En lien avec la mise en service du nouveau terminus du Train Touristique du Bas-Berry en gare de Luçay-le-Mâle, nous vous proposons de venir découvrir (ou re-découvrir) les charmes de ce petit train le

**Dimanche 30 août 2015.**

**Rendez-vous en gare d'Ecueillé à 11 h 15**

**Balade vers Luçay-le-Mâle et retour au plan d'eau de la Foulquetière en fin de matinée, en autorail (départ d'Ecueillé à 11 h 30, La Foulquetière arrivée 12 h 22).**

**Pique-nique, ou repas au restaurant selon les préférences, ... et la météo**

**Retour à Ecueillé pour 14 h 20**

**Aller – retour pour Argy en train vapeur**

**Départ 15 h 00, retour à Ecueillé pour 18 h 10.**

**Le prix pour la journée est de 20 €(repas à la charge de chacun)**

---

Afin de connaître le nombre de participants à cette sortie, nous vous remercions de bien vouloir remplir ce coupon ci-dessous si vous souhaitez venir.

Pour les personnes qui souhaitent venir par le train, depuis Paris ou Orléans par exemple, en utilisant les services TER du Blanc - Argent, possibilité de co-voiturage entre Valençay et Ecueillé.

Arrivée à Valençay à 12 h 56,

Retour : départ de Valençay à 19 h 35 (changement à Gièvres pour Orléans et Paris)

Le nombre de places en co-voiturage étant très limité, merci de nous l'indiquer :

M, Mme..... Membre AFAC n° : .....

(préciser si vous êtes membre de la SABA : OUI - NON

Viendra à la sortie du 30 août sur le train touristique du Bas Berry.

Souhaite bénéficier du co-voiturage. OUI (nombre de personnes ..... ) NON

Coordonnées téléphoniques (indispensable pour le co-voiturage : .....

**Chèque à l'ordre de « AFAC Centre-loire, à envoyer à :**

**A.F.A.C. Centre-Loire, chez M. Gérard Chollet – 20 rue James Cane – 37000 Tours (06-30-61-76-18)**