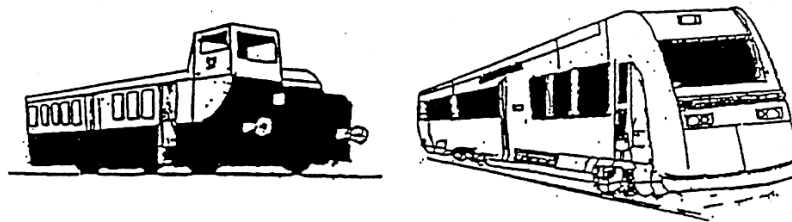




Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations – décembre 2015

A noter sur vos agendas :

*Notre prochaine assemblée générale :
Samedi 5 mars 2016*

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

Un courrier précisant les horaires, le programme et le prix du repas au restaurant, pour les personnes qui souhaitent déjeuner ensemble, vous parviendra prochainement.

JACQUES GATEUIL

UN CHEMINOT.

Jacques était né en 1931 à Montluçon. Après ses études au lycée de sa ville natale, une formation prémilitaire le destine à une carrière militaire. Mais son mariage lui fera changer d'orientation, et finalement à l'image de son père et de son grand père, c'est la S.N.C.F. région Sud-Ouest qu'il choisira. Toutefois, il restera attaché au métier des armes puisque parallèlement à sa carrière de cheminot, il évoluera dans la réserve et atteindra le grade de lieutenant-colonel. Admis comme attaché au service de l'exploitation, travailleur n'hésitant pas à passer des examens, il gravira les échelons de la hiérarchie. Le déroulement de sa carrière le conduira avec sa famille successivement à : La Châtre, Châteauroux, Limoges, Cahors et enfin Tours. Là, nommé inspecteur sécurité il consacrera son activité à la formation des jeunes cheminots. Admis à la retraite en 1989, sa passion pour le rail ne faiblit pas puisqu'il participera avec l'association « Quercy rail » à la renaissance de la ligne Capdenac - Cahors ; ce projet malheureusement n'a pas eu de suite. Jacques et sa famille appréciaient beaucoup cette région du Quercy. C'est ainsi qu'ils aménagent un local désaffecté de la gare de Castelfranc-Prayssac pour y établir leur résidence secondaire. Tandis qu'à Tours, où il résidait, il rejoint notre section A.F.A.C. Centre-Loire nouvellement créée. Sa participation y a été très fructueuse, il animait nos réunions par son expérience, son savoir et aussi ses critiques. D'ailleurs, c'est à l'unanimité qu'à chaque assemblée générale nous lui renouvelions son mandat de président d'honneur. Sa passion pour le rail qui n'avait pas de limite l'a amenée à faire l'acquisition d'un autorail X 3800 « Picasso » avec pour objectif : faire revivre une petite ligne oubliée. Son choix s'est porté sur la ligne Confolens Roumazières dans la Charente-Limousine où une association a remis en marche son « Picasso ». Malheureusement, Jacques n'a pas vu aboutir son projet, il est décédé le 29 mars quelques semaines avant son inauguration. Jacques, merci pour les bons moments que nous avons passé en ta compagnie : nous ne t'oublierons pas.

À Mme Gateuil son épouse, à ses filles Dominique et Catherine à ses petits enfants et arrière petits enfants, l'A.F.A.C. Centre-Loire les assure de toute son amitié et leur présente ses plus sincères condoléances.

Bernard Monteil



A gauche, Michel Massinon, le conducteur de la rame du record du monde de 1990 en compagnie d'Eric Pieczak (conducteur du record du monde de 2007)

Michel Massinon,

C'est avec une grande émotion que l'A.F.A.C. a appris la nouvelle de la disparition brutale de Michel Massinon. En déplacement dans le sud, Michel, victime d'une inflammation du pancréas avait été hospitalisé à Toulon en urgence.

Né en 1945, Michel avait effectué son apprentissage aux ateliers de Vitry. Après son service militaire il a rejoint le dépôt de Saint-Pierre où il a suivi la formation de conducteur. Reconnu pour ses qualités professionnelles et apprécié de ses collègues, Michel a été retenu pour suivre la formation TGV au Sud-Est dans les années 1980. Il fut l'un des trois premiers conducteurs de l'établissement autorisés au TGV.

Pour la mise en service du TGV Atlantique il fut retenu pour participer aux essais de mise au point et de réception des nouvelles rames.

Ses qualités professionnelles et relationnelles lui ont valu d'être désigné pour participer aux essais à très grande vitesse réalisés avec la rame 325.

Ces essais aboutirent au fameux record du monde de 1990 avec 515,3 km/h.

Ses obsèques ont été célébrées à Saint-Avertin le 3 août.

Gilles Perrimond

Trains d'équilibre du territoire, quel avenir ... ?

Dans son rapport sur la gouvernance des trains d'équilibre du territoire, la commission présidée par le député du Calvados Ph. Duron dresse un réquisitoire sans complaisance tant vis-à-vis de l'Etat que de la S.N.C.F. Au premier, elle reproche de n'avoir pas joué son rôle d'autorité organisatrice et d'une manière plus nuancée sa reculade sur le « financement du report modal de la route vers le rail » autrement dit l'ECOTAXE. Sur ce dernier point d'ailleurs elle est en parfait accord avec la S.N.C.F. Mais la similitude des points de vue s'arrête là. A cette dernière elle critique son manque de volonté, son inefficacité, son absence de productivité. Elle estime qu'à ce rythme le déficit des T.E.T. pourrait atteindre 500 M€ en 2025 pour une prévision de 335 M€ en 2015. Si les trains de nuit cumulent 25% du déficit, les trains de jour offrent une situation variée puisque la subvention d'équilibre varie par voyageur/kilomètre de 5 à 40 centimes. Autre critique à l'égard de la S.N.C.F., son manque de clarté dans sa politique commerciale. La commission juge un Etat défailant, négligeant l'existant au profit de projets fastueux, citant au passage le projet de L.G.V. Poitiers-Limoges. Elle remarque que la convention liant l'Etat à la S.N.C.F.

est fort peu incitative puisque 94% de la subvention qui lui est versée provient des taxes perçues sur ses activités commerciales et notamment sur les T.G.V. En somme la S.N.C.F. s'auto subventionne via Bercy... ? Contrairement aux Régions qui ont investi 6,5 MM€ pour fiabiliser le matériel et améliorer le service aux usagers, l'Etat à ce jour n'a rien investi pour le renouvellement du matériel des trains d'équilibre du territoire, qui malgré une bonne maintenance est à bout de souffle.

La commission note aussi la prise de conscience sur la nécessité de moderniser le réseau ferroviaire classique un peu oublié par 30 années de construction de lignes à grande vitesse. Elle prend en compte : l'entrée en vigueur prochaine du quatrième « paquet de la réforme ferroviaire européenne », ce qui selon elle imposera une rupture dans la gouvernance de ces trains. Elle tient compte de l'ouverture prochaine des L.G.V. Est deuxième phase, du contournement Nîmes – Montpellier, Bretagne - Pays de Loire, Sud Europe Atlantique. Elle estime enfin que les dispositions de la « loi Macron » libéralisant le transport des voyageurs par autocars porteront un coup rude au rail. Par contre elle regrette l'absence d'une analyse socio-économique des territoires qui renforcerait le constat de l'offre par rapport au potentiel de trafic. Elle note également que ces trains assurent soit des liaisons domicile - travail notamment dans le cadre du grand bassin parisien, soit un accès aux territoires en marge des grands axes. La clientèle de ces trains est sensible aux difficultés récurrentes de l'exploitation (retards, vétusté du matériel, déficit de capacité des trains).

Le rapport Duron classe les trains d'équilibre du territoire en cinq catégories :

- les grandes radiales à fort potentiel de trafic telles Paris – Cherbourg, Paris – Clermont-Ferrand, Paris – Toulouse
- les lignes ayant un trafic pendulaire fort sur tout ou partie de leur parcours au départ de Paris vers Tours, Le Havre, Boulogne-sur-mer, Maubeuge, Belfort, Montluçon et Nevers.
- les grandes transversales : Bordeaux – Nice, Bordeaux – Lyon, Quimper – Toulouse et Nantes – Lyon.
- les relations inter régionales de proximité : Clermont-Ferrand – Béziers, Clermont-Ferrand – Nîmes, Toulouse – Hendaye, Caen – Tours, Metz – Hirson et Dijon – Reims.
- les trains de nuit.

Les grands principes qui ont guidé cette analyse sont fondés sur les notions de droit à la mobilité, de l'actualisation de la définition du service public, de l'aménagement du territoire, du respect de l'environnement. S'y ajoute également la conformité avec les règles européennes et le rôle des autorités organisatrices des transports. **Mais attention, la solution retenue ne sera pas forcément ferroviaire.**

Comptant sur une augmentation de la productivité tant du personnel que du matériel après son renouvellement, le rapport propose de renforcer les axes à fort potentiel de trafic. Le principe retenu serait un train par heure de pointe et un intervalle de deux heures en journée. En bénéficieraient les lignes de Paris – Clermont avec 50% d'offre supplémentaire (12 A-R au lieu de 8 actuellement), Paris – Limoges pour contrer le projet de L.G.V. Poitiers – Limoges. Par contre sur le P.O.L.T. la desserte vers le sud serait réduite à 7 trains pour Brive et 3 pour Toulouse. Sur Paris – Caen, la desserte serait cadencée à l'heure et au-delà vers Cherbourg 6 relations sur 7 actuellement sont proposées.

Les trains de la deuxième catégorie sont plus centrés vers Paris. Nous concernant plus particulièrement, la relation Paris – Tours offrirait huit relations journalières contre quatre actuellement. Il en est de même pour la relation Paris – Orléans – Bourges qui passerait de trois à sept trains quotidiens. Vers Rouen et Le Havre la situation resterait sensiblement la même (22 relations Paris – Rouen contre 23,5 aujourd'hui). Onze seraient prolongées vers Le Havre. Par contre deux réductions nous paraissent préoccupantes : Paris – Granville (quatre A-R au lieu de cinq actuellement) et Paris – Belfort ; treize relations maintenues jusqu'à Troyes et seulement deux au-delà. Elles laissent planer un doute sur l'avenir de ces lignes et sections de lignes.

Un effort semble avoir été fait sur les transversales Centre et Sud. Sur la première, qui nous concerne plus particulièrement, un service de quatre A-R nous est proposé ce qui double l'offre actuelle. De plus l'ensemble de ces trains sera amorcé à Nantes. Sur la transversale sud la commission propose douze relations entre Toulouse et Marseille dont neuf seraient amorcées à Bordeaux. Elles desserviraient : Agen, Montauban, Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Montpellier et Nîmes. Elles récupéreront les reliquats d'offre laissés par les relations Quimper – Toulouse et Toulouse – Narbonne sur le prolongement Paris – Toulouse vers Cerbère. Par contre les relations directes Bordeaux – Nice seraient limitées à Marseille. Quant à la desserte de l'arc Atlantique, elle se résume à quatre A-R Rennes – Bordeaux avec arrêts se limitant à Redon, La Roche-sur-Yon, La Rochelle, Rochefort et Saintes.

Concernant les trains de nuit la S.N.C.F. souhaite leur disparition. A l'inverse la commission considère qu'il reste des axes où leur maintien est souhaitable pour la desserte des territoires. C'est ainsi que les relations de Paris vers La Tour de Carol, Rodez et Briançon seraient maintenues à raison d'un aller-retour quotidien. Par contre les voitures en direction de Nice seraient supprimées sur le train de Briançon ainsi que celles d'Hendaye sur le train de La Tour de Carol. La remise en cause de la relation Paris – Côte Vermeille vers Perpignan est surprenante. En effet les relations actuelles demandent plus de cinq heures, ce qui rend impossible un aller et retour dans la journée. Alors qu'avec les trains de nuit il est possible de disposer d'une journée complète sur place. Cette situation ne pourrait être revue qu'après la mise en place de la L.G.V. Montpellier – Perpignan.

La tentation est grande pour l'Etat de transférer aux conseils Régionaux certaines relations. Mais ces derniers sont hésitants voir hostiles, car les moyens financiers ne sont pas au rendez-vous. Toutefois cette solution est envisagée pour la relation Bordeaux – Lyon via Limoges par voie ferrée. Quant à la relation via Brive et Clermont elle serait assurée par autocar. D'autres liaisons déjà partiellement conventionnées pourraient aussi être transférées totalement aux Régions. Plus près de nous l'Etat envisage le transfert à la Région Centre de Paris – Montargis alors qu'elle se trouve dans le périmètre de compétence du S.T.I.F.

Par ailleurs il est permis de se poser des questions sur l'analyse de la commission concernant les relations T.E.T. Toulouse - Hendaye et Tours – Caen qu'elle souhaite transférer sur route. Sur la première circule actuellement cinq aller et retours, quant à la seconde l'unique desserte T.E.T. directe est complétée par 10 à 12 circulations T.E.R. de part et d'autre du Mans. Voudrait-elle par ce biais répondre aux attentes du ministre de l'Economie fervent partisan de la libéralisation de transport routier de voyageurs ? Rappelons toutefois qu'en 1983, avec un nombre d'arrêts identique la relation Caen – Tours était assurée en 2 h 30 avec les turbotrans contre 3 h 00 actuellement. Il faut savoir également :

- que cette transversale relie entre elles trois agglomérations d'environ 300 000 habitants
- que par ses correspondances au Mans et à Tours elle ouvre la Basse-Normandie au réseau T.G.V. évitant ainsi un détour par Paris.



Quel avenir pour ce train Corail Intercité 3918 vu au départ de Montluçon pour Paris – Austerlitz ?

Le matériel équipant les relations T.E.T. est constitué pour l'essentiel de voitures « Corail », matériel robuste, confortable, qui a subi avec succès différentes adaptations, modernisations mais qui malgré tout vieillit. D'ailleurs il en est de même pour la parc traction. Leur remplacement a toujours été reporté pour des raisons budgétaires mais devient maintenant inexorable pour 2018. Une première « bouffée d'air » arrivera en 2016-2017 avec la livraison de 34 automoteurs bi-modes « Coradia-Liner » commandés sur les marchés « Régionalis » destinés aux Régions. Longs de 110 m. ces automoteurs n'offriront que 267 places et ne seront engagés que sur quelques lignes seulement du fait de leur faible nombre. Seront retenues Paris – Boulogne-sur-mer, Paris – Belfort ainsi que les transversales Nantes – Bordeaux et Nantes – Lyon. Pour la suite, le rapport Duron ne retient ni constructeur, ni modèle. Il fait toutefois la distinction entre les axes à grands trafics pouvant justifier un matériel à deux niveaux notamment sur les radiales du bassin parisien et les axes où un matériel à un seul niveau peut suffire. Dans les deux

cas il préconise un bon niveau de confort et une vitesse maximale de 200 km/h. Quant aux trains de nuit, la commission propose deux possibilités : rénover une fois de plus les voitures Corail ou louer un autre matériel ... ? Concernant le financement, elle retient deux possibilités : la poursuite des pratiques actuelles, à savoir l'Etat Autorité Organisatrice est commanditaire du matériel auprès de l'opérateur en l'occurrence la S.N.C.F. qui pilote l'opération, ou l'Etat pilote l'opération appuyé d'une assistance à maîtrise d'ouvrage. Cette deuxième solution qui se rapproche d'un « achat sur catalogue » semble avoir la préférence des pouvoirs publics. N'est-ce pas une manière de « challenger » la S.N.C.F. sur les demandes spécifiques... ? Autre élément invoqué : la maintenance par l'industriel fournisseur du matériel ?

Le rapport Duron pas plus d'ailleurs que la réforme ferroviaire n'aborde le problème de l'endettement qui handicape sérieusement la S.N.C.F. Actuellement il s'élève aux environs de 40 milliards d'euros auxquels s'ajoutent bien sûr les intérêts. Il provient pour une grande partie des emprunts contractés par la S.N.C.F. lors de la construction des L.G.V. Investissement que l'Etat n'a pas financé contrairement à ceux ayant permis de créer 11000 km. d'autoroutes dont 8200 km. ont été concédés à comparer aux 2200 km. de L.G.V. La libéralisation du transport par autocars, le nombre croissant de camions, le covoiturage vont avoir pour résultat l'encombrement du réseau routier, l'augmentation des risques d'accident et de CO2. Or, chacun sait que dans le domaine des transports 92% des émanations proviennent des transports routiers tandis que le rail n'est responsable que de 0,4%. A la veille de la conférence mondiale sur le climat, les pouvoirs publics en prendront-ils conscience ? Il serait souhaitable qu'enfin les moyens financiers, humains et matériels soient donnés pour que notre société nationale puisse assurer un véritable service public au service de tous.

Bernard Monteil

Ballade en Intercités

Les Intercités tout le monde en parle : rapport Duron, propos gouvernementaux, articles de médias en tous genres... Dans le monde des amis du chemin de fer on a bien compris que ceux-ci sont sur la sellette et que l'avenir d'un certain nombre d'entre eux est des plus sombres. En parler c'est bien ; les essayer c'est mieux ! La ballade décrite ici concerne trois Intercités correspondant à des modèles différents : un Tours – Caen menacé, un Caen – Paris pérenne et un Paris-Austerlitz – Tours qui devrait s'en tirer correctement selon les dernières rumeurs. L'article précédent a d'ailleurs fait le point sur la situation, il s'agit ici de l'illustrer de manière concrète. Cette ballade a été réalisée un vendredi de début octobre de cette année 2015.

Le premier train utilisé est l'Intercité 13020/1 Tours – Caen qui quitte la Touraine à 9 h 07 pour arriver à destination à 12 h 13. Il est assuré ce jour par l'X 72509/510 à deux caisses de Saint-Pierre-des-Corps. Il y a des trains qui ont la peau dure, le 13020 fait partie de ceux-là. Depuis plus de soixante ans il roule dans un horaire ayant peu varié, si ce n'est sa destination finale. Dès après-guerre il était possible de monter de Tours à Rouen et Caen avec une combinaison de voitures directes aux trains 2722 et 211 : départ de Tours à 8 h 53. Quelques années plus tard cette relation a pris le nom de train TR (Tours – Rouen) avec correspondance à Mézidon pour Caen : départ de Tours : 8 h 51. Par la suite ce train sera assuré en autorail et on le retrouve en 1970, dernière année avec l'appellation TR et un départ à 8 h 53 et de nouvelle possibilité de voiture directe pour Caen en plus de celle pour Rouen. Avec la réforme de la numérotation des trains suite à l'arrivée de la réservation électronique des places il prend le numéro 4312/3, assuré avec du matériel X 2800. Vient ensuite la refonte horaire de 1977. A cette époque un vaste mouvement d'amélioration du service des transversales est opéré. Cinq allers-retours sont mis en place sur Caen – Le Mans – Tours dont trois couverts en turbotrains RTG. Le succès sera au rendez-vous puisque certaines fins de semaines le recours à des jumelages de RTG est obligatoire. Le 4312 existe toujours et part de Tours à 8 h 56 pour arriver à Caen à 12 h 05. C'est l'apogée en matière de desserte sur la transversale. En effet l'intérêt pour ce type de desserte va s'effiloche au fil des années, avec une baisse progressive du nombre de relations directes : seulement deux Intercités aujourd'hui plus une relation directe classée TER.

Revenons donc sur notre 13020 de ce jour. Il dessert Saint-Pierre-des-Corps pour relever des correspondances. Effectivement la rame se remplit à environ 50 % de sa capacité, mais en conséquence le temps de parcours pour le Mans monte à 1 h 17 ce qui est peu performant vis-à-vis de l'autoroute qui double le parcours de bout en bout depuis quelques années. La ponctualité sera parfaite sur l'ensemble du trajet, le « chef de bord » fera en tout quatre contrôles vérifiant ainsi la quasi-totalité des voyageurs montés et descendus en cours de route : bravo ! Les toilettes sont propres et fonctionnelles. Si très peu de clients montent et descendent à Château-du-Loir, il n'en est pas de même au Mans où la majorité des voyageurs changent. A partir de là le remplissage de l'X 72500

ne descendra pas en dessous des deux tiers jusqu'à Caen. Puis dès Alençon on sent l'attraction de la capitale régionale normande avec plus de montées que de descentes : au terme du voyage l'autorail est plein aux trois quarts, ses deux caisses suffiront donc au point de vue capacité. A Mézidon une vingtaine de voyageurs sont en correspondance pour Rouen. Au final peu de personnes auront fait l'intégralité du parcours et il est clair que ce train a une vocation mixte entre l'inter-cités et le régional pur. Quelques mots sur la ligne. Le BAPR est présent sur une majeure partie du parcours Tours – Le Mans – Mézidon, sortie de Tours et abords des gares principales exclues car équipées en BAL. Curiosité : le block manuel unifié subsiste pour peu de temps sur un unique canton Alençon – Surdon. A défaut de liaison radio sol-train le système GSM-GFU utilisant une liaison téléphonique existe de Tours à Mézidon. Les vitesses maximales s'échelonnent de 120 à 140 km/h entre Tours et le Mans, 130/140 du Mans à Surdon puis 160 sur quinze kilomètres jusqu'à Argentan. On retrouve ensuite des vitesses de 140 et 130 pour monter de nouveau à 160 sur une courte section d'à peine onze kilomètres du km 124,3 (après Couliboeuf) jusqu'à Saint Pierre sur Dives et 150 ensuite jusqu'à Mézidon. Au-delà vers Caen la voie est apte aux 200 km/h avec préannonce mais cela ne concerne pas notre type de matériel. Plusieurs secteurs ont été régénérés ces dernières années et il n'y a pas actuellement de zones avec limitations temporaires excepté avant Château-du-Loir (40 puis 100 km/h sur une courte distance). Les quais ont été rehaussés et les accès facilités par des souterrains ou des ascenseurs dans de nombreuses gares : Alençon, Sées, Surdon, Mézidon... Le matériel voyageur rencontré confirme cet aspect de modernité avec des AGC et aussi des tous nouveaux Régiolis vus en gare d'Argentan pour service sur la ligne de Paris – Granville. Avec ses quinze ans d'âge, notre X 72500 ferait presque figure d'ancien.



L'X 72510 stationne en gare de Caen après avoir assuré l'Intercité n° 13020 Tours – Caen. A ses côtés l'X 73646 assure la correspondance par TER 852725 pour Saint Lo.

A Caen l' X 72509/10 reste à quai car il repart vers Tours à 12 h 38, toujours bien rempli au moment du départ. Ici les trafics TER et Intercités se côtoient. ZGC et X 73500 se partagent massivement le premier tandis que les BB 15000 et 26000 tirent les seconds. Un X 76500 est en charge du train pour Rennes, classé TER.

Le train 3344, deuxième Intercité de la journée présente un tout autre visage : BB 15019 plus 10 voitures Corail rénovées Basse-Normandie. Il est ouvert à la réservation qui est bien utilisée à en juger par le nombre de places marquées pour ce service. Avant même son affichage vingt minutes avant le départ il y a déjà des voyageurs prêts à monter dedans. La ligne Paris – Caen – Cherbourg a été profondément modernisée lors de son électrification en 1995 avec ensuite mise en place de secteurs autorisés à 200 km/h. Entre Caen et Paris nous ne trouvons donc comme équipement que du BAL, avec bien sûr préannonce là où la vitesse dépasse les 160 km/h, c'est-à-dire pour le sens pair de la sortie de Caen au km 204,7 (après Mesnil-Mauger) et du km 189,1 (sortie de Lisieux) au km 163 (un peu avant Bernay). Notre train étant un V 160, il n'est pas concerné par ces vitesses et se contentera de zones échelonnées entre 140 et 160, excepté une partie à 130 entre Evreux et le tunnel de Nétreville et quelques zones ponctuelles reprises sur le terrain. Les installations de contresens IPCS sont présentes partout de Mantes la Jolie à Caen et le système GSM – GFU pallie là aussi l'absence de liaison radio sol-train. Le profil est globalement composé de cinq bosses : tunnel de Motte, St Mars de Fresne, Rommily la Puthenaye, St Aubin du

Vieil Evreux et Bréval. Le profil en long comporte de longues déclivités allant jusqu'à 10 ‰. Les tunnels sont nombreux et le plus long est celui de La Motte avec 2528 m., le plus dangereux est celui de Nétreville considéré comme à mauvaise aération. Avec la traction vapeur puis thermique certaines mesures particulières devaient y être prises en cas d'incident sous celui-ci. Quant au tunnel de Bréval, il a derrière lui une longue réputation d'instabilité et d'humidité, la colline étant une véritable éponge.

A défaut de TGV, les Intercités représentent ici le mode de desserte le plus rapide entre Paris et Caen. Le bilan d'exploitation de la liaison est bon et il est vrai que cet axe comporte en même temps le phénomène de grande couronne parisienne et la présence d'une capitale régionale, donc un bon potentiel de personnes à transporter. Un retour en arrière permet de se souvenir que les rames turbotrain ETG avaient marqué une petite révolution lors de leur mise en service en 1970, introduisant une desserte rapide et fréquente sur Paris – Caen – Cherbourg à une époque où le principe de base était plutôt celui de trains express longs et peu fréquents. Le résultat avait été spectaculaire au début de cette décennie où beaucoup doutaient de l'avenir du train pour les relations grandes lignes. L'arrivée du TGV quelques années plus tard avait confirmé le bien fondé de ces principes de rapidité et de fréquence. Les RTG plus capacitaires avaient remplacés les ETG au bout de quelques années jusqu'à l'arrivée de la traction électrique.



Toujours à Caen l'Intercité Paris – Cherbourg n° 3307 entre en gare tracté par la BB 26015 en passant au pied de l'ancien PRS.

Notre train 3344 part donc de Caen à 14 h 07 à l'heure : là aussi la régularité sera parfaite jusqu'au terminus. La marche permet d'avaler facilement les quelques minutes perdues sur les limitations temporaires de vitesses, peu nombreuses il est vrai : une avant Bernay, une deuxième au tunnel de Bréval et enfin une troisième à Poissy. Il dessert Lisieux, Bernay et Evreux. De nombreux voyageurs montent au cours de ces arrêts pour arriver à Paris avec un train rempli aux deux tiers environ. Les descentes sont beaucoup moins nombreuses, ce train a donc une vocation régionale moins marquée que le 13020. Le temps de parcours de Caen à Paris s'établit à 2 h 09. Si l'on compare avec l'époque des ETG on observe que certains trains d'alors observant les mêmes arrêts pouvaient descendre au dessous de 2 h 00 (par exemple le train 3342 du service d'été 1973 en 1 h 57). Plus tard avec les RTG quelques détentes eurent lieu et on retrouve ainsi à l'été 1982 des temps de parcours de 2 h 06 à 2 h 09. Evidemment la capacité des turbotrans était moindre et les temps d'arrêts en gare réduits à une minute au lieu de deux aujourd'hui. Au niveau confort, rien de spécial : climatisation, éclairage et propreté sont correctes et les toilettes, bien que défraîchies, sont propres et fonctionnelles. Les voitures Corail, correctement rénovées ont déjà quarante ans.

Dernier train Intercité de la journée, le 14061 Paris-Austerlitz – Tours, desservant Les Aubrais, Blois, Amboise et Saint-Pierre-des-Corps. La particularité de cette desserte est d'être doublée avec le service TGV au départ de Montparnasse pour Tours. La clientèle a donc le choix pour cette ville entre rapidité ou prix plus

modique. Le 14061 est composé de 11 voitures Corail tirées par la BB 26020. Au point de vue régularité la situation est moins brillante que pour les précédents : une mise à quai à 10 minutes du départ entraîne un retard de 12 minutes. Entre l'affichage tardif et une opération accueil embarquement, c'est un peu la cohue. Il s'agit cette fois d'un V 200. Malheureusement un problème de matériel limite ce soir la vitesse à 160 km/h. En conséquence le retard va s'amplifier pour atteindre 23 minutes à Tours. En temps normal la vitesse de 200 km/h est possible du km 62,3, avant Guillerval, au km 114 à proximité immédiate de Cercottes puis de la sortie des Aubrais jusqu'avant le viaduc de Montlouis sur la Loire, traversée de Blois jusqu'aux abords de Chouzy (km 186,5) exceptée. Au départ de Paris le train est presque complet. Une bonne partie de la clientèle descend aux Aubrais mais il existe tout de même un fort mouvement de voyageur intra régional entre cette gare et Blois, Amboise, St. Pierre-des-Corps et Tours. Néanmoins à cette heure de fin d'après-midi nous trouvons en grande majorité des personnes qui travaillent sur la région parisienne et habitent dans l'Orléanais et la Touraine. C'est une clientèle exigeante qui emprunte cette liaison du lundi au vendredi matin et soir et qui admet difficilement les retards et incidents qu'elle trouve trop fréquents. Il faut observer qu'une régularité de 90 % sous entend pour elle une moyenne d'un retard par semaine (1 train sur 10 !) ce qui laisse une impression mauvaise. Malgré tout le niveau de confort de la rame est correct : éclairage, climatisation, sonorisation et toilettes fonctionnent.

Après l'emprunt de ces trois types d'Intercités, voici quelques éléments de réflexion. Quels sont qualités et défauts de ces trains vis-à-vis de la concurrence, voiture, bus et co-voiturage ? Au point de vue du prix, en cherchant un peu au hasard (recherche non exhaustive, loin s'en faut) sur Internet deux jours avant le voyage, il était possible d'avoir les tarifs suivants : Tours – Caen pour 19 € billet non échangeable ni remboursable, Caen – Paris pour 15 € avec un billet revendu sur un site spécialisé (légalement), 36,70 € sinon et enfin Paris – Tours pour 36,20 € billets échangeables. En empruntant l'Intercité Paris – Tours de 23 h 07 il y avait des places à 18 € Ce dernier tarif très attractif, comme celui du matin de Tours à Caen est un « Happy Hours Intercités », disponible sur Internet et sans doute trop peu connu. Cela revient pour l'ensemble du parcours de 742 km à un prix total de 70,20 € avec le billet d'occasion ou 91,90 € si l'on ne souhaitait pas cette solution. Si l'on compare avec le co-voiturage on trouvait des possibilités entre 12 et 17 € pour Tours – Caen, 14 à 16 € pour Caen – Paris et 15 à 18 € pour Paris – Tours, soit globalement moitié prix. Pour ce qui est du car, il n'y avait pas de liaison Tours – Caen et Caen – Paris mais en revanche Isilines couvre Paris – Tours pour un prix de 8 €

Pour ce qui est de la fréquence il est vrai que l'on trouve autant de co-voiturage que l'on veut, à peu près à n'importe quelle heure sur ces trois relations. Pour l'autocar il n'y a que deux liaisons par jours Paris – Tours le vendredi (celle de l'après-midi est d'ailleurs plus chère : 12 €). Quant au service à bord, le train possède toilettes, prises de courant (de plus en plus, pas toujours), possibilités de se mouvoir durant la marche. Les temps de parcours estimés sont assez correctement évalués pour le co-voiturage et Isilines annonce 3 h 15 pour relier la capitale à Tours. Notons aussi qu'avec le co-voiturage un renoncement du conducteur qui annulerait sa proposition n'entraînerait aucune obligation autre que la nécessité pour le voyageur d'en trouver un autre ! Mais attention les conducteurs peuvent être notés par leurs clients. Pour le train, les temps de parcours sont corrects mais n'ont pas progressé de manière significative sur ces relations depuis vingt voire quarante ans. Dans certains cas il y a même légère régression. Durant ce temps le réseau autoroutier s'est bien complété comme entre Tours et Caen.

Un mot aussi pour signaler l'importance des villes desservies. Les quatre métropoles de Tours, Le Mans, Caen et Orléans dépassent les 200 000 habitants. Evreux et Blois frôlent les 50 000. En revanche Alençon n'atteint plus les 30 000 et Argentan environ 14 000. Lorsqu'il y a du monde à transporter, il est plus facile de monter une desserte fournie : les nouvelles lignes de bus ne s'y trompent pas lorsque l'on regarde la carte des lignes déjà ouvertes ou devant bientôt l'être. En revanche aller au devant des besoins des villes moyennes est moins alléchant : c'est bien sûr là que l'on fait appel aux valeurs du « service public ».

En conclusion l'image de l'Intercité reste très hétérogène. Quelle est son domaine exact, s'il en a un ? En effet sur Caen – Tours deux liaisons sur les trois sont Intercités mais la troisième, très semblable est classée TER. En gare de Caen, le train pour Rennes est lui aussi passé depuis des années dans le domaine du TER, de même que les Interloire Nantes – Tours – Orléans. Or ces trains pourraient être qualifiés d'Intercités. En revanche lorsqu'un TGV finit son parcours en province, vers La Rochelle, Brest, Quimper, il remplit à son tour cette même fonction ; cela lui a d'ailleurs été reproché par la Cour des Comptes. Donc est-il judicieux de vouloir à tout prix dissocier les services des uns et des autres ? Ils semblent intimement liés : ces deux voyageurs voisins de siège dans le 13020, l'un a pris un billet considéré comme régional et l'autre comme Intercité, mais ils se retrouvent pourtant dans le même train. Si l'on ne considère que les voyageurs faisant l'intégralité du parcours comme clients de l'Intercité, il est sûr que cela ne couvrira pas les frais engendrés. Pourtant ce train n'a jamais été rempli à moins de la moitié et il a parfaitement rempli son rôle de lien entre Touraine et Basse-Normandie. Alors, mérite-il d'être supprimé ?

Le train qui nous est si cher !

Si pour nous, amis du chemin de fer, le chemin de fer est cher à notre cœur, pour les voyageurs habituels il lui est souvent reproché d'être ... cher, au point de vue du porte-monnaie. Quelques exemples de prix ont été évoqués ci-dessus, sont-ils si exceptionnels que cela ? Roger Duron, membre de notre section régionale a bien voulu faire le point sur le prix payé sur quelques-uns de ses derniers voyages, voici le résultat :

- mardi 22 septembre : Tours – Orléans (changement de train) – Paris : 24€ mais avec carte senior
- mercredi 7 octobre : Tours – Lyon via Roanne (train 4412) : 2 places à 15€ chacune, « promo automne », billet obtenu sur Internet un mois à l'avance. Tout public.
- jeudi 8 octobre : Lyon – Milan : 2 places à 29€ chacune, « promo Europe », disponible sur Internet un mois à l'avance. Tout Public.
- samedi 17 octobre : Nice – Tours en TGV Nice - Lyon puis Lyon – Saint-Pierre : 10€ « billet « prime » résultant des points obtenus avec la carte « Fidélité Grand Voyageur ».

Notons bien que ces billets sont valables sur des trains habituels, sans aller chercher les offres low-coast récentes type Ouigo ou Corail-Eco. Ils sont très compétitifs par rapport aux autres moyens de transport réputés meilleur marché. La bataille des tarifs n'est sans doute pas perdue pour le rail, c'est peut-être même celle qu'il lui faudra mener bientôt.

En gare de Luçay-le-Mâle avec le Train Touristique du Bas Berry.

Chaque année notre section régionale s'efforce de proposer une sortie estivale sur l'un des touristiques de notre région. Pour 2015 nous avons deux possibilités : celle d'aller dans la Sarthe pour les 40 ans de la TRANSVAP en juin dernier (voir notre précédent bulletin), et venir redécouvrir l'attachant touristique exploitée par la SABA qui entre à présent en gare de Luçay-le-Mâle. Pour cette dernière sortie nous nous étions donné rendez-vous le dimanche 30 août en gare d'Ecueillé, par une météo vraiment très belle et même un peu trop chaude.

Une fois notre petit groupe réuni, une rapide visite des installations nous permettait de voir les derniers travaux entrepris sur le matériel. Puis nous nous retrouvions au restaurant en compagnie de plusieurs membres de la SABA, dont les qualités d'accueil ne se démentent pas. Durant le repas des échanges fructueux purent être faits nous permettant de mieux connaître encore cette association.

*L'atorail Verney X 211 en
gare de Luçay-le-Mâle.*

*Une image qui rappelle le
temps de l'exploitation par le
Blanc-Argent, en espérant le
retour des circulations
ferroviaires entre cette gare et
Valençay.*



L'après-midi débutait par un parcours en train vapeur d'Ecueillé à Pellevoisin. Les membres de l'A.F.A.C. pouvaient se répartir à leur souhait dans les voitures ex- tramways de la Sarthe. La petite 020 n°11 officie toujours en tête de rame. La ballade en campagne et sous les bois, fenêtres ouvertes en respirant au passage l'air chargé de l'odeur de la machine à vapeur est un plaisir sans cesse renouvelé.

C'est à Pellevoisin que notre train croise l'autorail qui arrive d'Argy et remonte à Luçay-le-Mâle. Nous le quittons donc monter dans le Verney 211, ancien du Blanc-Argent ayant récemment troqué sa couleur bleue TER Centre pour une nouvelle livrée beige grenat. Nous refaisons le chemin inverse jusqu'à Ecueillé puis continuons vers La Foulquetière et enfin la gare de Luçay-le-Mâle. Lors de notre dernière sortie ici même c'était l'X 74500 du BA qui stationnait à quai tandis qu'il fallait rejoindre l'autorail de la SABA à pied une centaine de mètres plus loin au-delà de l'aiguille d'entrée. La situation s'est donc retournée, mais cette fois c'est jusqu'à Valençay qu'il faudrait aller pour voir le matériel du BA. Cependant l'espoir existe de retrouver une solution ferroviaire de continuité entre ces deux communes (voir aussi notre précédent bulletin). Quand reverrons nous les anciennes barrières du PN de Luçay-le-Mâle se refermer au passage d'un train, vapeur ou autorail ?

Il ne restait plus qu'à rentrer à Ecueillé, où nous retrouvions peu après notre arrivée le train vapeur rentrant d'Argy : une journée très agréable qui confirme tout le bien que nous pensons de cette association qui, bien qu'ayant déjà fait un très gros travail, n'hésite pas imaginer un avenir pleins de nouveautés.



Le train vapeur au retour d'Argy arrive à Ecueillé en fin d'après-midi.

En raison des événements actuels, la visite de tout établissement ferroviaire est suspendue. Cette décision compréhensible va bien sûr nous empêcher de réaliser quelques projets de sorties. Nous espérons tous que cette situation ne durera que le moins longtemps possible.

Cotisations 2016 :

Attention, cette année la cotisation augmente de 2€.

Pour faciliter les opérations comptables, en tant qu'adhérent à la section Centre – Loire, merci ne pas envoyer votre cotisation à Paris mais au trésorier de notre section :

M. Gérard Chollet 20 rue James Cane – 37000 Tours avec un chèque libellé à l'ordre de « AFAC Centre – Loire »,

Le bulletin d'inscription est joint au bulletin d'information.