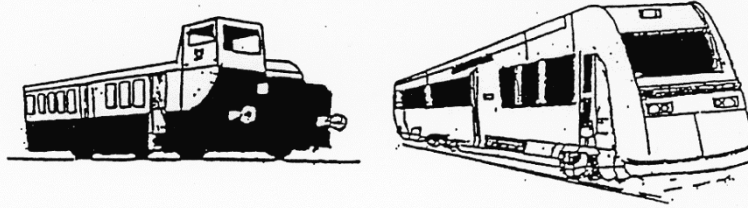




# Association Française des Amis des **Chemins de Fer**

CENTRE – LOIRE



## *Bulletin d'informations - Décembre 2020*

*Cher(e)s ami(e)s*

*La crise sanitaire que nous traversons a perturbé la vie de nos associations. En effet depuis notre assemblée générale du 7 mars dernier nous avons dû annuler tous nos rendez-vous, nos visites. Profitant des périodes de déconfinement, le bureau a pu se réunir deux fois avec effectif réduit. Par crainte de la contamination, certains de nos amis s'étaient fait excuser, nous les comprenons.*

*Nous saluons tous celles et ceux qui se sont dévoués pour assurer les soins à l'ensemble des malades. Nous saluons également tous celles et ceux qui ont assuré des services publics, sans oublier nos amis cheminots. Nous espérons qu'aucun d'entre vous et de vos familles n'ait été atteint par le mal. Enfin nous souhaitons qu'un vaccin soit rapidement mis au point pour l'enrayer.*

*Cette crise sanitaire a eu aussi ses répercussions sur le plan économique et social. La réduction des déplacements dû au confinement a affecté les comptes de nos entreprises de transport et bien sûr de la SNCF. Seront-elles compensées à la hauteur de leurs pertes ? Enfin, elle a entraîné des modifications dans nos modes de vie auxquelles nos associations doivent s'adapter.*

*Nous concernant, nous avons dû mettre en sommeil nos projets pour 2020, à savoir notre visite aux tramways d'Angers et notre rencontre avec une association amie sur le T.T.V.L. Nous pensons les reconduire dès que possible. Nous voulons que notre assemblée générale 2021 soit une rencontre pour relancer nos activités. Pour cela nous envisageons une conférence sur le thème « rail et économies d'énergie ». Notre ami Alain Jeunesse est d'accord pour présenter et animer les débats. Il nous propose pour l'assister des personnalités issues du monde industriel et ferroviaire, spécialistes de ces questions. Bien sûr, ensemble nous élaborerons également d'autres projets de voyages et de visites.*

*Dans l'attente de nous revoir, nous vous souhaitons de passer de bonnes fêtes de fin d'année dans le respect des règles sanitaires bien sûr*

*A bientôt*

*Bernard MONTEIL*

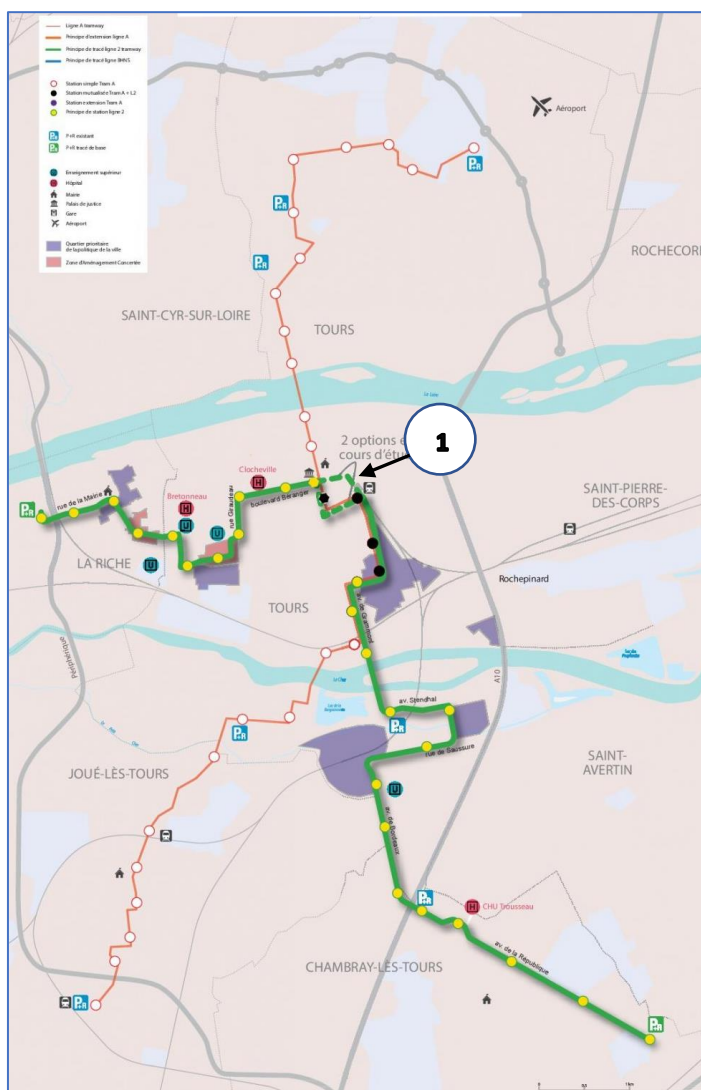
## Le projet de la ligne B du tramway de Tours se précise.

Dans le précédent bulletin d'information il avait été souligné comment le projet de deuxième ligne de tramway à Tours était devenu un enjeu important des élections municipales de Tours. Les urnes ayant rendu leur verdict, les nouvelles équipes en place à la mairie et à Tours-Métropole présentent maintenant la version retenue.

Rappelons quelques orientations générales du projet depuis son origine. La nouvelle ligne partirait du sud de l'agglomération, à Chambray et se dirigerait en direction du nord vers le centre-ville en passant par, ou près, de l'hôpital Trousseau. Elle serait en tronc commun avec la ligne A du « carrefour de Verdun » à la gare, où elle prendrait alors la direction de l'ouest vers l'hôpital Bretonneau et finirait sa course dans la commune de La Riche. Les principales questions ou oppositions à ce tracé ont concerné le passage devant l'hôpital Trousseau, l'emprunt du boulevard Jean Royer au lieu du boulevard Béranger pour se diriger vers La Riche et l'opportunité du choix de cette commune par rapport à un tracé vers Saint-Pierre-des-Corps. Les adversaires du tramway n'ont pas manqué de proposer l'alternative du bus à haut niveau de service (BHNS) circulant à l'hydrogène. La question de l'abattage d'arbres et de la destruction de certaines maisons sur le parcours a soulevé aussi des protestations.

Aujourd'hui il apparaît que la partie sud du tracé ne pose plus de problèmes. Le passage logique devant l'hôpital Trousseau était déjà acté et certaines précisions mineures ont été réalisées. Pour ce qui est du centre-ville et de l'itinéraire vers La Riche les affaires sont encore loin de faire l'unanimité. Au cours d'une conférence de presse en octobre les élus ont présenté plusieurs modifications. Tout d'abord, l'abandon du passage par le boulevard Jean Royer obtenu dès 2018 a été confirmé. Le nouveau projet propose que les deux lignes en tronc commun se séparent non plus au niveau de la gare mais à celui de la place Jean-Jaurès (devant la mairie). Le tramway délaierait le boulevard Heurteloup pour tourner directement dès la sortie de l'avenue de Grammont vers le boulevard Béranger.

Plus loin à l'ouest il traverserait le site universitaire du quartier Beaumont-Chauveau. Il n'est plus question de diriger la ligne vers Saint-Pierre-des-Corps. La nomination de M. Wilfried Schwartz, maire de La Riche comme Président de Tours Métropole avait sans doute enlevé tout suspens à cette décision. Le sujet a donné lieu à de très longs et houleux débats lors de la séance du Conseil Municipal de Tours le lundi 9 novembre dernier. Le feu des critiques de l'opposition municipale se porte particulièrement sur le virage de la place Jean-Jaurès qui entrainera le remplacement des fontaines actuelles par un nouvel aménagement paysagé de cette place. Mais les inquiétudes sur le sort des arbres du boulevard Béranger et l'abandon du passage par la rue du Plat d'Étain au lieu du secteur universitaire ne sont pas absentes.



*La ligne B du tramway de Tours (en couleur verte), telle qu'elle se dessine aujourd'hui.  
Notons la modification de parcours proposée entre Boulevard Heurteloup et Place Jean-Jaurès :*

**1**

*(Document : Tours- Métropole)*

Quoi qu'il en soit, le projet avance, les étapes suivantes concernent maintenant le choix de la maîtrise d'œuvre et l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Tout ceci est prévu sur les années 2021-2022. Si tout se passe bien le chantier lui-même devrait se dérouler en 2023-2024 pour une mise en service en 2025.

La nouvelle ligne doit faire 15 kilomètres, avec 5 stations communes avec la ligne A. Le trafic espéré porte sur 42 000 voyages par jour. Des projets annexes de parkings relais et pistes cyclables doivent compléter la construction de la ligne proprement dite. Son coût est estimé à 360 M€, ou 500 M€ si l'on compte l'ensemble avec les projets annexes.



*Un tramway traverse la place Jean – Jaurès,  
au cœur des divergences sur les options de tracé de la ligne B*

---

## **Du nouveau dans le programme de réhabilitation des « petites lignes » régionales.**

Il y a deux ans, dans le bulletin d'informations de juillet 2018, il avait été question des fortes inquiétudes soulevées après la publication du rapport Spinetta. Un parallèle avait été établi avec le rapport Guillaumat resté tristement dans les mémoires des amis des chemins de fer en raison de ses conséquences funestes sur l'exploitation ferroviaire de certaines lignes jugées non rentables.

La question du financement des lignes régionales se trouvait posée pour donner suite aux orientations nationales visant à un désengagement de l'Etat avec report vers les Régions. A ce titre les Intercités traversant la région Centre-Val-de-Loire ont déjà été transférés dans le réseau régional sur les axes Paris-Orléans-Tours, Vierzon, Bourges et Paris-Nevers.

Le 8 juillet dernier la signature d'un avenant au contrat de plan liant la région Centre-Val-de-Loire et l'Etat est venu clarifier les rôles et les niveaux d'engagement de chacun. La presse régionale s'en est fait l'écho et a relayé les projets contenus dans cet accord. Le montant des travaux prévus est de 300 M€ répartis pour une moitié par la Région et pour l'autre par l'Etat et SNCF Réseau, le tout devant se dérouler jusqu'en 2027.

Six lignes sont concernées : Chartres – Courtaulin, Dourdan – La Membrolle, Tours – Chinon, Tours – Loches, Bourges – Montluçon et Salbris – Valençay (Blanc- Argent à voie métrique). Notons que certaines de ces lignes ont déjà bénéficié d'opérations de remises à niveau ces dernières années tandis que pour d'autres comme Tours – Loches il était urgent d'intervenir.

Voyons plus en détail, ligne par ligne ce qui est prévu :

**Chartres – Courtalain** : Sur ce tronçon de l'ancienne radiale Paris – Bordeaux du Réseau de l'Etat une phase de modernisation d'un montant de 34 M€ doit venir compléter celle déjà réalisée (de 12,1 M€) pour sauvegarder la ligne. La répartition financière est de 60% pour la Région et 40 % pour l'Etat et SNCF Réseau.

**Dourdan- La Membrolle** : Nous sommes cette fois sur la radiale complémentaire Paris – Tours du PO. Ici le montant prévu pour la sauvegarde de cette ligne se monte à 51 M€ qui seront répartis entre la Région à 60% et l'Etat accompagné de SNCF Réseau à 40%

**Tours – Chinon** : 20,98 M€ doivent être injectés d'ici fin 2022 pour maintenir en service cette ligne, avec un programme financé en totalité par la Région.

**Tours – Loches** : Là aussi la Région finance seule les travaux d'un montant de 38,075 M€. La somme est plus élevée que pour Tours – Chinon, mais aucune modernisation récente n'y a été entreprise.

**Bourges – Montluçon** : Sur cet axe, en revanche, c'est l'Etat qui règle en totalité les 30,85 M€ constituant la fin des travaux déjà entamés ces dernières années. Ils devraient se conclure en 2022.

**Salbris – Valençay** : Cette petite ligne à voie métrique du Blanc – Argent a déjà fait l'objet de soins dont notre section régionale s'est fait écho. Il reste un reliquat de 3,33 M€ à engager en 2022 pour continuer de mener à bien sa mise à niveau. La Région devra s'en acquitter en totalité.



*Un couplage d'autorails X 73500, prêts au départ de Courtalain pour Chartres,  
en fin d'après-midi au cœur de l'hiver (décembre 2016)  
Illustration du service public en milieu rural.*

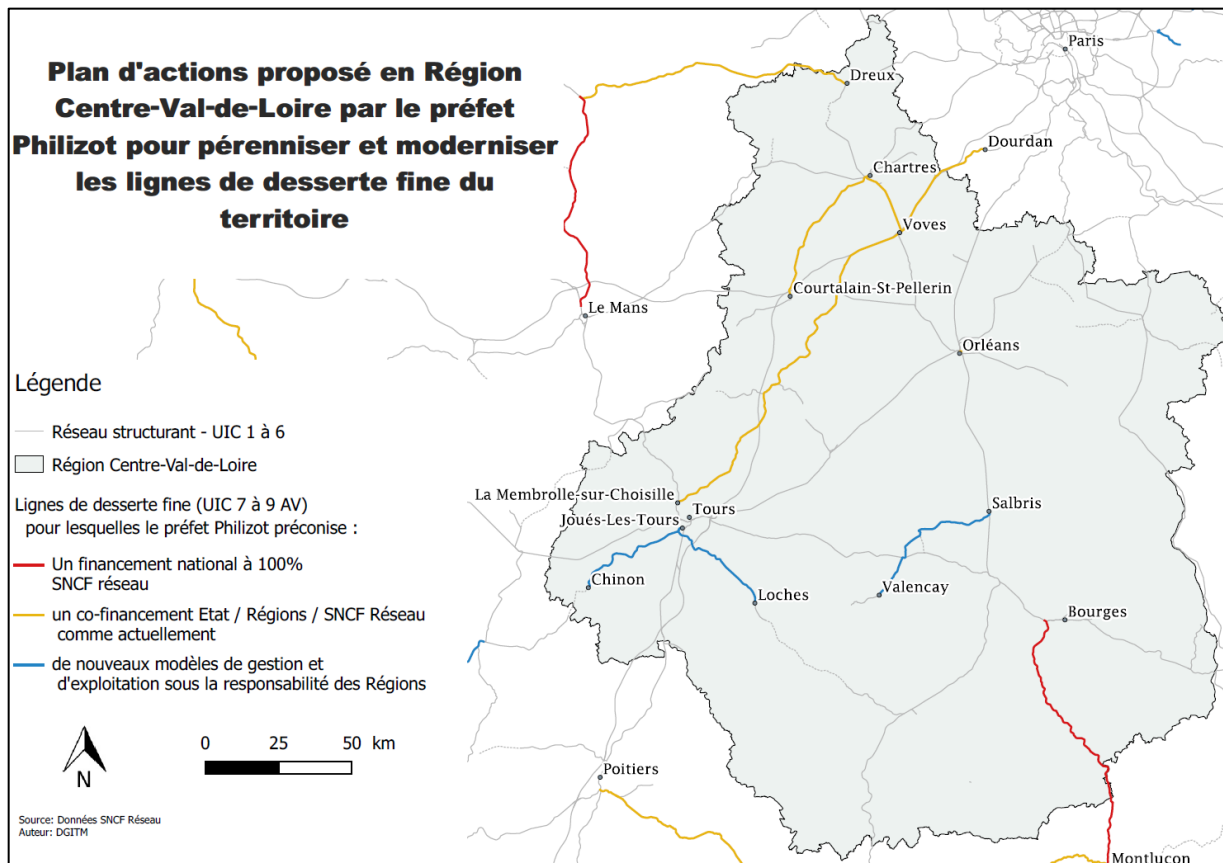
En plus de ces opérations dites de sauvegarde, engagées pour éviter la mise en place de ralentissements détériorant le service ferroviaire au point de craindre pour sa survie au profit d'un transfert routier, d'autres actions ont été actées. La mise en accessibilité de la gare de Vierzon et l'allongement des quais de celle de Ferrières-Fontenay (sur la ligne Moret – Montargis – Nevers) auront des coûts respectifs de 17 M€ pour l'un et 1,81 M€ pour l'autre.

Dans cet accord le sort des deux réouvertures de lignes initialement envisagées par la Région a été évoqué. Il s'agit bien sûr de Chartres – Orléans et Orléans – Châteauneuf-sur-Loire. La volonté affichée à l'origine n'a pas réussi à vaincre certaines oppositions et inerties locales, mais surtout victimes de l'obligation pour la Région de financer le programme ci-dessus. Ces deux projets sont considérés comme reportés (le mot abandonné n'est pas cité). Il reste inscrit des sommes consacrées aux frais d'études de 7 M€ pour Chartres – Orléans et 8,77 M€ pour Orléans – Châteauneuf. Pour cette dernière, un article de presse mentionne que la Région évoquerait même une possibilité de réouverture jusqu'à Gien dans un avenir plus lointain. Cette dernière information semble surprenante dans la mesure où la ligne est déclassée sur une partie de son parcours.

Enfin le Président de Région, Monsieur François Bonneau, a fait part de son intérêt pour la solution du train à hydrogène. Il est évoqué un projet de partenariat avec Alstom pour une expérimentation sur Tours – Chinon et Tours – Loches. Il est souligné que cette technologie, si elle était appliquée, pourrait faciliter la reprise du projet de réouverture de Orléans – Châteauneuf-sur-Loire en permettant de se dispenser d'électrifier la ligne et en conséquence de faire baisser le devis des travaux.

La carte ci-jointe présente ces diverses actions de remises à niveau. Notons toutefois pour les lignes du BA, de Tours à Chinon et Loches la mention « nouveau modèle de gestion et d'exploitation sous la responsabilité des Régions » sans plus de précisions.

Sources de documentation : presse régionale



## Les OMNEO vont investir la Région Centre-Val-de-Loire

Le mardi 25 août 2020 avait lieu une double opération de lancement sur la Région Centre Val-de-Loire : l'inauguration officielle des nouvelles rames OMNEO Bombardier et la pose de la première pierre du futur centre de maintenance d'Orléans. Le Président de la SNCF lui-même, M. Jean-Pierre Farandou était présent aux côtés de M. François Bonneau, Président de Région pour cette importante journée.

Les nouvelles rames OMNEO commencent dès à présent à circuler sur les axes Paris-Austerlitz –Orléans- Tours, Vierzon, Bourges et Nevers en remplacement progressif des rames Corail tractées par des BB 26000, BB 7200 et BB 22200. C'est la suite logique de la reprise de la gestion du trafic Intercités sur ces axes, basculé en régime TER. Il s'agit de la version dite longue de cette grande famille d'automotrices. Comme celles de Normandie, elles sont aptes à la vitesse de 200 km/h, mais composées ici de huit caisses. Elles alternent des modules à un ou deux niveaux avec des aménagements spécifiques aux parcours plus longs, telles ces cloisons supplémentaires et autres séparations pour le confort des voyageurs. (Voir à ce sujet les articles descriptifs de ce matériel dans le n°583 de la revue « Chemins de Fer » ou le n°276 de « Rail Passion »)

Ces 32 nouvelles automotrices doivent arriver progressivement sur les rails régionaux d'ici la fin 2022, à condition que les problèmes liés à la crise sanitaire ne bouleversent pas trop le calendrier. Elles font partie de la famille des Regio 2N déjà présentes sous les formes interurbaines et régionales sur Paris – Le Mans depuis mai 2015 et sur les Interloire Orléans – Nantes – Saint-Nazaire – Le Croisic depuis 2018. Donc leur silhouette ne sera pas totalement inconnue des voyageurs attentifs.



*Le train 14048 Tours – Paris au passage à Amboise, BB 26000 en tête.  
Ce type de composition est appelé à disparaître. (novembre 2020)*

Pour ce qui est de l'entretien des rames, un nouveau centre de maintenance commence à sortir de terre au nord de la gare d'Orléans, dans la partie située entre l'entrée en gare et les voies de Vierzon. Cet espace était auparavant dévolu au fret et au trafic des messageries. Il sera composé d'un bâtiment principal abritant 4 voies sur fosses, complété par des installations annexes pour le lavage, l'approvisionnement en eau et vidange des toilettes ainsi que le garage entre les services.

Les travaux devraient se terminer à l'automne 2022. Rappelons que simultanément se poursuit la construction du nouveau bâtiment du Technicentre de Saint-Pierre-des-Corps consacré quant à lui au matériel Transilien.



*AUJOURD'HUI*

*Train 3914, Bourges – Paris  
BB 26040 et rame Corail  
28 août 2020*

*DES MAINTENANT ET DEMAIN*

*Rame OMEO n°702 L  
6 novembre 2020 – Paris-Austerlitz*

*(les trois photos : Bertrand Nicolle)*

## Fin de la rupture de charge en gare de Voves.



Correspondance en gare de Voves entre le TER 860658 venant de Tours (X 72561 à gauche) et le TER 862308 pour Chartres (X 73519 à droite)

Depuis décembre 2016 le trafic voyageur avait repris entre Chartres et Voves, amorce de la réouverture envisagée alors sur Orléans. Un premier service vers Châteaudun avait été mis sur pied, mais les travaux n'ayant pas pu être menés à leur terme en temps utile, il n'était techniquement pas possible de relier d'une seule traite ces deux gares beauceronnes. Une rupture de charge était imposée en gare de Voves, assez dissuasive pour un service limité à trois relations par jour de semaine : soit deux Chartres – Châteaudun et une Chartres – Tours.

Enfin, au service annuel 2021, amorcé en décembre 2020, ce problème a disparu et des trains directs vont pouvoir circuler. Pour autant la consistance du service n'est pas changée, avec les mêmes relations que les années passées. Il s'agit d'ailleurs, en ce qui concerne les Chartres – Châteaudun, d'un trafic orienté pour les scolaires puisque ces trains ne roulent pas pendant les vacances des élèves.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu du service complet en semaine (hors samedis et dimanches) sur l'ensemble de la ligne Paris – Tours par Vendôme, avec l'antenne de Chartres. Il est scindé en deux, avec au nord des Paris – Châteaudun – Vendôme et au sud des Chartres – Châteaudun – Vendôme – Tours.

	860651	860653	860605	860607	860657	860635	860663	860611	860613	860639	860615	860617
	LU au VE	LU au VE	LU au VE	LU au VE	LU au VE	LU au VE *	VE	LU au VE	LU au VE	LU au VE *	LU au VE	LU au VE
PARIS-ATZ			8 h 10	10 h 10				13 h 57	16 h 10		18 h 10	19 h 10
CHARTRES		5 h 42	I	I		12 h 32		I	I	18 h 12	I	I
CHATEAUDUN		6 h 36	9 h 46	11 h 46	12 h 06	13 h 16		15 h 24	17 h 48	18 h 55	18 h 46	20 h 49
VENDOME	6 h 24	7 h 17			12 h 46		15 h 42	16 h 02				21 h 27
TOURS	7 h 24	8 h 17			13 h 48		16 h 45					
	860600	860632	860604	860610	860636	860658	860660	860614	860616	860662	860618	860664
	LU au VE	LU au VE *	LU au VE	LU au Ve	LU au VE *	LU au VE	VE	LU au VE	LU au VE	VE	LU au VE	LU au JE
TOURS						12 h 43	13 h 36			15 h 36		17 h 36
VENDOME	5 h 30					13 h 46	14 h 36		16 h 18	17 h 01		18 h 38
CHATEAUDUN	6 h 10	6 h 58	7 h 13	12 h 12	13 h 21	14 h 24		16 h 08	16 h 58	17 h 40	18 h 02	
CHARTRES	I	7 h 42	I	I	14 h 05			I	I		I	
PARIS-ATZ	7 h 50		8 h 49	13 h 37				17 h 50	17 h 38		19 h 31	
	860684	860666										
	VE	LU au VE										
TOURS	17 h 36	18 h 33										
VENDOME	18 h 41	19 h 40										
CHATEAUDUN	19 h 20	20 h 22										
CHARTRES		21 h 19										
PARIS-ATZ												

(\*) = service uniquement en période scolaire

Pour le cas spécifique des liaisons Chartres – Tours, seule figure au programme ferroviaire l'aller du matin vers la Touraine avec retour le soir. Il est complété par trois allers-retours en autocar (renforcés les lundis et vendredis) avec des temps de parcours de 2 h 45 au moins, mais avec des points de dessertes en moins.

## Intercités Nantes – Lyon et Nantes – Bordeaux : la SNCF seule en lice ?

*« La concurrence doit permettre d'apporter des nouveaux services, des démarches innovantes pour les voyageurs et de réduire peut-être les coûts - on l'espère quand même », a déclaré le ministère des Transports. « On ne cherche pas à sortir le sortant, l'objectif n'est pas de sortir la SNCF », a-t-il ajouté. « Ça sera, d'une certaine façon, que le meilleur gagne ! ». Ce texte est issu d'un article du journal Ouest-France qui relatait la position du ministère des transports, début 2019, quant à l'ouverture à la concurrence sur les relations Intercités Nantes – Lyon et Nantes – Bordeaux !*

Ces deux axes n'avaient pas été choisis au hasard, mais parce que du matériel neuf venait d'y être injecté et que des travaux d'infrastructure y étaient engagés : de quoi attirer des candidats. Le trafic porte, selon les estimations, sur 400 000 passagers annuels sur Nantes – Lyon et 680 000 sur Nantes Bordeaux. Le coût pour l'Etat est de 25 M€. L'appel d'offre finalisé en juillet précisait que les concurrents devraient mettre en place un service avec au moins 4 allers-retours sur Nantes – Bordeaux et trois sur Nantes – Lyon, soit un de plus qu'actuellement.

Mais ces derniers jours la presse a dévoilé que les concurrents potentiels se seraient tous retirés à l'exception d'un seul : la SNCF. La crise sanitaire est passée par là, et comme tous les moyens de transports publics, le train est dans une phase délicate.

Le Président de la SNCF, M. Jean-Pierre Farandou s'est exprimé sur le sujet, en espérant que le gouvernement tiendra ses engagements jusqu'au bout et ne renoncera pas à cette compétition, faute de concurrents à son goût : « que le meilleur gagne » disait le ministre, s'il n'y en a qu'un seul sur la ligne d'arrivée, il serait honnête de reconnaître qu'il est le meilleur.

Car le Président de la SNCF souligne que son entreprise s'est lancée sérieusement dans cet appel d'offres que certains pensaient voir lui échapper. 2 M€ ont été investis en études sur des améliorations de services et de tarifs. « Je ne vois pas pourquoi on serait pénalisés parce que d'autres ne se sont pas présentés ... Je souhaite que l'Etat aille au bout de cette démarche et nous attribue le marché » a-t-il déclaré.



*L'Intercité 4402 marque l'arrêt en gare de Lyon Part-Dieu.*

*Le logo SNCF apposé sur les flancs de la cabine de conduite pourrait bien rester un certain temps !*

## Avec l'axe Cherbourg – Bayonne, une autoroute ferroviaire va-t-elle traverser la Sarthe et la Touraine ?

Cela a été une des annonces du premier ministre cet été depuis Cherbourg : le 27 juillet M. Castex dévoilait le projet d'une autoroute ferroviaire entre le port de Cherbourg et la plateforme de Mouguerre à côté de Bayonne. C'est à vrai dire la Compagnie maritime Brittany Ferries qui en est à l'origine avec son souhait d'exploiter à partir de 2022 une liaison ferroviaire entre ces deux villes. L'idée est de proposer une relation rapide entre Irlande, Royaume-Uni, France et Espagne combinant une traversée maritime suivie d'un parcours ferroviaire à travers notre pays. Elle concernerait le transport de remorques non accompagnées de poids-lourds.

Le parcours retenu serait dans un premier temps celui-ci : Cherbourg – Caen – Mézidon, puis emprunt de la transversale Mézidon – Argentan – Le Mans – Saint-Pierre-des-Corps, ensuite orientation plein sud avec la radiale jusqu'à Poitiers. Là, nos trains bifurqueraient vers Niort puis Saintes avant de rejoindre Bordeaux. Enfin il resterait à traverser les Landes jusqu'à Dax et d'entrer en Pays-Basque à Bayonne.

Voici quelques caractéristiques de cette liaison de plus de 900 km, en soulignant plus volontiers quels en sont les points forts et les faiblesses.

Le premier tronçon **Cherbourg – Caen – Mézidon** fait partie de la radiale Paris – Cherbourg. A double voie, il est électrifié en 25 kV, le cantonnement est assuré en block automatique lumineux (BAL) et muni d'installations permanentes de contre-sens (IPCS). Le profil présente des déclivités maximales de 10‰. Néanmoins la voie d'accès au port de Cherbourg n'est pas électrifiée. D'autre part il n'existe que peu de moyens de garage des trains de fret par rapport aux circulations voyageurs, or celles-ci peuvent rouler jusqu'à 200 km/h sur Carentan-Valognes et 160 sur la grande majorité du parcours restant. Les sillons des trains de l'autoroute ferroviaire devront éviter des conflits de circulation.

Entre **Mézidon, Le Mans et Tours** la ligne n'est pas électrifiée, sauf à la traversée du Mans et à l'arrivée à Saint-Pierre-des-Corps où l'on trouve le 1500 v continu. La double voie est munie du block automatique à permissivité restreinte (BAPR) sauf à la traversée du Mans jusqu'à Arnage et en fin de parcours sur La Membrolle – Saint-Pierre-des-Corps où nous retrouvons le BAL. Les déclivités maximales rencontrées sont de 10 ‰ aux abords de Montabard entre Mézidon et Argentan (voir le récit des 141 R du Mans sur ce secteur dans notre dernier bulletin). La vitesse des trains de messageries et de marchandises chute à 80 km/h sur Mézidon – Argentan et Alençon – Le Mans, ainsi que sur certains secteurs entre Le Mans et Saint-Pierre. Il n'y a aucune installation de contre-sens sur cet axe, et les moyens de garages sont limités à Argentan, Alençon, Le Mans et Château-du-Loir. Mais le nombre de circulations reste peu élevé. De Mézidon au Mans la ligne est considérée comme à périodes de fermeture à certaines heures.

**Saint-Pierre-des-Corps – Poitiers** fait partie de l'axe majeur Paris- Bordeaux, à double voie et électrifié en 1500 v. Adapté à un trafic important et varié lors de l'arrivée du TGV-A en 1990, il est équipé en BAL et IPCS avec des liaisons voie 1 / voie 2 rapprochées. Les moyens de garages de trains longs sont multiples : Villeperdue, Port-de-Piles, Châtellerault, Grand-Pont. La mise en service de la LGV-SEA entre l'agglomération tourangelle et Bordeaux a délesté cette ligne d'une grande partie du trafic TGV, rendant plus facile l'insertion de trains de fret qui était problématique à certaines heures auparavant. Néanmoins les rames à grande vitesse restent présentes au nord, de Saint-Pierre-des-Corps au raccordement LGV de Monts, ainsi qu'après celui de Migné-Auxances (Grand-Pont) à Poitiers. Quelques rames entrent et sortent à Port de Piles pour la desserte de Châtellerault et du Futuroscope. Les déclivités ne dépassent pas 5‰. Un des seuls inconvénients de ce secteur restera sans doute l'obligation de rebrousser à Saint-Pierre-des-Corps pour les trains de l'autoroute ferroviaire, ce qui nécessitera d'entrer sur les plateaux de l'ex-triage.

**Poitiers – Niort** fait partie de la ligne vers La Rochelle. Peu après la bifurcation de Saint-Benoît-sur-Vienne jusqu'à Niort et La Rochelle elle est électrifiée en 25 kV. Le court tronçon en commun avec la ligne de Bordeaux de Poitiers à Saint-Benoît est en 1500 v continu. Elle est à double voie sauf de Lusignan à Saint-Maixent où elle est à une seule voie banalisée sur 27 kilomètres. Sur ce parcours sont placés trois points de croisements à Rouillé, Pamproux et La Motte-Saint Héray avec des longueurs limitées allant de 410 à 720 m. Des IPCS sont installées là où il y a double voie. Le cantonnement fait appel au BAL de Poitiers jusqu'au raccordement LGV de Fontaine-le-Comte puis en BAPR au-delà. Il existe une longue déclivité de 9 ‰ entre Saint-Benoît et Coulombiers dans un secteur boisé pouvant générer à la mauvaise saison des difficultés aux trains de fret lourds. La vitesse des messageries et marchandises ne dépasse pas 80 km/h sur certains tronçons.

**Niort- Saintes** fait partie de l'ancien axe Paris – Bordeaux du réseau de l'Etat, autrefois à double voie et maintenant équipée d'une seule voie banalisée. Le BAPR y est installé. La possibilité de faire croiser des trains de grande longueur est limitée à Saint-Jean d'Angély avec seulement 620 m. Le profil haché présente des déclivités de 10 ‰. La vitesse des trains de messageries descend entre Saint-Jean d'Angély et Saintes à 60 km/h (50 pour les marchandises).

Sur **Saintes – Bordeaux** nous retrouvons la double voie, autrefois commune à la radiale Paris – Bordeaux et la transversale Nantes – Bordeaux. Le BAL est installé sur Saintes – Beillant et Saint-André-de-Cubzac Bordeaux, le BAPR couvrant le reste du parcours. Seule l'arrivée sur Bordeaux est électrifiée en 1500 v continu depuis La Grave-d'Ambarès à Bordeaux. Les déclivités peuvent atteindre 10 ‰ sur quelques courts secteurs. La ligne est dépourvue d'installations à contre-sens, à l'exception des abords de Bordeaux depuis le raccordement de La Grave d'Ambarès. Actuellement une limitation permanente de vitesse s'adressant à tous les types de trains est imposée entre les PK 566,8 et 574,7 autour de Saint-Mariens-Saint-Yzan. Cette gare est par ailleurs le seul point de garage commode pour les trains longs. Là aussi la ligne est considérée à périodes de fermeture à la circulation.

Au sud, sur **Bordeaux – Dax – Bayonne**, nous sommes en plein sur le territoire de l'ancienne Compagnie du Midi. Cette double voie est électrifiée en 1500 v continu avec ses célèbres ogives encore présentes en certains endroits. Le BAL règne de bout en bout, des IPCS sont installées sur l'ensemble de la ligne. Le profil est bon avec des déclivités maximales de 5 ‰. Des points de garages permettent de faire cohabiter au mieux trains de fret, TGV et trains régionaux nombreux. Cependant la longueur maximale possible des trains en gare de Dax est de 680 m. L'accès à la plateforme intermodale de Mouguerre se fait par l'emprunt de la ligne de Puyoo sur 5 km environ, toujours électrifiée 1500 v continu.

En résumé, une autoroute Cherbourg – Bayonne emprunte successivement des secteurs tous équipés de signalisation automatique, que ce soit BAL ou BAPR. Pour ce qui est des aménagements de gabarit, seuls 3 ponts sont à rectifier entre Mézidon et Saint-Pierre-des-Corps. Le passage par Niort – Saintes évite l'axe principal par Angoulême où des tunnels ne sont pas adaptés. Sur le parcours retenu, il n'y a que le tunnel en sortie de Poitiers ainsi que celui juste avant Saintes et le tunnel de la Ramade juste avant Cenon qui ne posent pas de problèmes majeurs. L'électrification ne couvre pas l'ensemble du parcours puisque Bordeaux – Niort et Saint-Pierre-des-Corps – Mézidon sont en traction thermique, plus le court raccordement du port de Cherbourg. Le 1500 v continu et le 25 kV se partagent les tronçons électrifiés. La traction de bout en bout par un seul engin nécessiterait une locomotive bimode-bicourant. Poitiers – Niort n'est pas partout à double voie ainsi que l'ensemble Niort – Saintes. Sur cette ligne le trafic est très peu élevé, surtout la nuit. Comme les horaires envisagés sont essentiellement nocturnes, le partage des sillons avec les trains de voyageurs sera plus complexe aux extrémités des parcours en début ou fin de nuit là où des conflits sont possibles avec les pointes de trafic TER, TGV et Intercités.

Une autre question se pose pour le lancement de cette autoroute ferroviaire. Si le discours du premier ministre au mois de juillet se voulait optimiste, en revanche les nouvelles de la Compagnie Brittany Ferries, à l'origine de cette demande, n'étaient pas des meilleures à l'automne. En effet le Covid est passé par là et les restrictions de circulation avec le Royaume Uni se sont fortement aggravées. La Compagnie a donc demandé aux pouvoirs publics de venir à son secours. L'activité maritime s'est dégradée fortement cet été, comme bien d'autres modes de transports et des lignes ont été fermées tandis que des bateaux restent à quai. Si le trafic estimé par Brittany Ferries fait défaut, cet intéressant projet ne pourra sans doute pas voir le jour.

---

## **Une survivance du passé encore en service : le block manuel type Nantes – Bordeaux**

En marge des informations sur le projet d'autoroute ferroviaire Cherbourg – Bayonne, voici un encart sur un sujet rarement abordé et pourtant indispensable à la circulation des trains : le cantonnement.

Entre Saintes et Bordeaux les trains de l'autoroute ferroviaire emprunteront la transversale Nantes – Bordeaux dans sa partie commune avec l'ancienne radiale Paris – Chartres – Bordeaux du Réseau de l'Etat. Cette administration avait mis en place sur ces deux axes un block-system qui lui était propre. Une fois l'axe Chartres – Saintes réduit à une seule voie ainsi que la ligne de Saintes vers Royan, seule la transversale était restée équipée de ce block qui, modernisé, était devenu le « block manuel de double voie type Nantes – Bordeaux » (BMNB). À la suite de plusieurs modernisations de la ligne au nord sur Nantes – La Roche/Yon et au sud de Saintes, puis à la mise à une seule voie de La Roche/Yon – La Rochelle, le BMNB n'est plus en service de nos jours que sur le court tronçon La Rochelle – Saintes.

Or, ce block mérite que l'on s'y attarde car il cumule simultanément les caractéristiques de deux types de cantonnement devenus rares : le cantonnement téléphonique et celui par appareils.

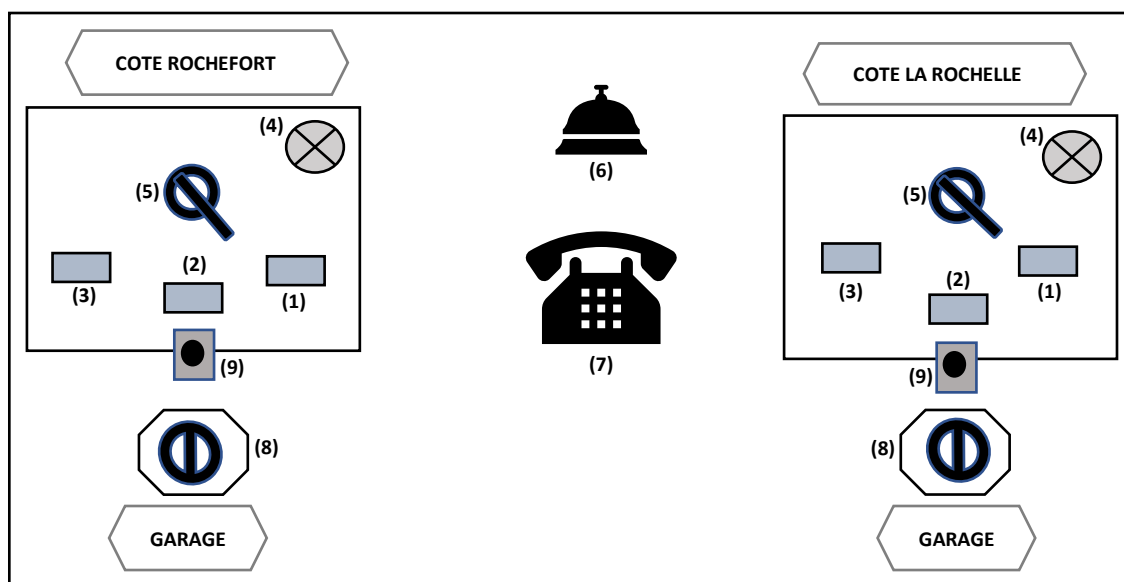
Précisons en quelques mots en quoi consistent ces deux systèmes. Dans le cantonnement téléphonique, la ligne est divisée en cantons dont les entrées sont commandées par des « postes de cantonnement » (en général des gares du parcours) gérés chacun par un « garde ». Lors de la circulation d'un train, chaque garde en annonce par téléphone le

passage au poste suivant. Une fois le train entré dans le canton aval, le sémaphore est fermé puis le garde rend « voie libre » au poste précédent. Plus tard, le garde recevra par téléphone l'avis du garde du poste suivant que le train est passé chez lui et que la voie est libre. Le garde pourra alors rouvrir son sémaphore. C'est le principe de base du cantonnement, extrêmement simple, économique, mais présentant un risque pour la sécurité : en effet en cas de fausse manœuvre, rien n'empêche le garde de rouvrir son sémaphore alors que le canton n'est pas libre. Ce type de block convenait pour des lignes d'un niveau de circulation faible.

Pour tenter de réduire ce risque les anciennes administrations des chemins de fer avaient développé les blocks par appareils. Il en a existé de nombreux modèles basés sur l'électromécanique, dont le célèbre Lartigue utilisé en dernier lieu sur Tours – Le Mans dans notre région. Dans leurs principes communs, les opérations d'annonces et de redditions de voie libre se faisaient par des boutons ou manivelles envoyant des impulsions électriques d'un poste à l'autre. La grande amélioration pour la sécurité venait du fait que le levier de sémaphore d'un poste était mécaniquement bloqué à la fermeture tant que le poste aval n'avait pas envoyé la « voie libre ». Toute erreur de manipulation était normalement évitée.

La grande originalité du block Nantes – Bordeaux est de combiner ces deux principes : le téléphone et les appareils. Lors de la circulation d'un train, les gardes commencent par se téléphoner les uns aux autres les annonces et les redditions de voie libre, tout comme avec le cantonnement téléphonique. Ils disposent pour cela d'un « registre de cantonnement » sur lequel sont écrit chaque heure d'annonce, de passage et de voie libre des trains. Mais chaque poste dispose de deux armoires de block, une pour chaque côté de circulation (voir schéma). Lorsque le train est passé chez lui, le garde ferme son sémaphore (ou confirme sa fermeture dans le cas d'un signal aubiné, c'est-à-dire se fermant de lui-même) et observe l'apparition du voyant « pédale de reddition ». En effet en franchissant le signal le train actionne une pédale de déclenchement situé un peu en aval de celui-ci, ce qui a pour effet de bloquer le sémaphore à la fermeture. Puis il place la poignée de manœuvre de l'armoire de block côté amont sur la position « envoi de déclenchement ». Quelques instants plus tard le tintement prolongé de la sonnerie lui apprend que le garde en amont a bien reçu voie libre. Il peut alors remettre la poignée de manœuvre sur la position « attente sur téléphone ». Plus tard, lorsque le train sera passé au poste aval, il reçoit par téléphone l'avis de voie libre et place la poignée de manœuvre sur la position « réception de déclenchement » tout en ouvrant son sémaphore qui a été débloquenté par l'action du poste de garde aval. Le voyant a repris dans le même temps son aspect initial.

### Schéma des installations de block manuel type Nantes – Bordeaux Exemple : poste de Châtelailon



- (1) = position « attente sur téléphone »
- (2) = position « réception de déclenchement »
- (3) = position « envoi de déclenchement »
- (4) = voyant « pédale de reddition »
- (5) = poignée de manœuvre
- (6) = sonnerie
- (7) = téléphone
- (8) = bouton poussoir de garage
- (9) = bouton poussoir d'annulation « déclenchement de pédale »

En résumé, ce type de block par appareil n'intervient que pour bloquer les sémaphores à la fermeture puis, par les opérations de voie libre, les débloquent en temps utile. Contrairement aux autres types de blocks par appareils, il n'intervient pas dans les fonctions d'annonces des trains.

Aujourd'hui ne restent en service que les postes de La Rochelle, Châtelailion, Rochefort, St. Savinien-sur-Charente et Saintes. Le poste de Châtelailion est temporaire et celui de St. Savinien normalement hors service. Un jour prochain viendra où la modernisation emportera ce dernier vestige du BMNB.

Une conséquence de l'équipement en block manuel Nantes-Bordeaux de cette section est de classer la ligne en « protection arrière voyageurs ». Cette procédure héritée des anciens temps du chemin de fer est en voie de disparition au même titre que les blocks avec lesquels elle allait de pair. En quelques mots, voyons de quoi il s'agit. Un garde de poste de block pouvait dans certains cas d'incidents autoriser le franchissement du sémaphore en position fermée. Pour cela il disposait de deux options selon les cas, dictés par les conditions du dérangement (hormis les cas de manœuvres et d'évolutions). D'abord la possibilité de faire circuler un train en « marche à vue » dans le canton, avec délivrance au conducteur d'un « bulletin MV ». Le train circulait alors à petite vitesse dans l'ensemble du canton. Sinon, lorsque l'assurance que le canton était libre et que le problème venait d'un fonctionnement du block lui-même, le garde pouvait délivrer un « bulletin S » pour franchir le sémaphore fermé. Dans ce cas le conducteur pouvait circuler à vitesse normale.

Or, nous avons vu que la sécurité du block manuel repose en grande partie sur le garde. Et l'erreur humaine est toujours envisageable. De fait, en cantonnement téléphonique nous avons souligné que la commande d'ouverture du sémaphore est libre et que rien n'empêche le garde de le rouvrir inopinément. Ceci devient impossible avec le block par appareils qui bloque le levier du sémaphore, ce qui est une amélioration importante de la sécurité. Toutefois il demeure la possibilité d'une erreur de procédure du garde en cas de délivrance induite d'un bulletin S au lieu d'un bulletin MV. Dans un tel cas un train pourrait circuler à vitesse normale dans un canton occupé.

C'est pour contrer ces risques qu'existe la procédure de « protection arrière ». Dans le cas d'un arrêt accidentel d'un train dans un canton (avarie de la locomotive par exemple), si le conducteur se rend compte que sa remise en route ne pourra pas se faire dans un délai de 5 minutes, il doit faire assurer la protection en envoyant un agent désigné poser 3 pétards 1000 mètres à l'arrière du convoi. De cette manière, si par erreur un train suiveur arrivait à pleine vitesse, l'écrasement des pétards lui commanderait de s'arrêter d'urgence.

Les blocks automatiques lumineux (BAL) et à permissivité restreinte (BAPR) obligent les conducteurs devant franchir fermés les sémaphores, en applications de procédures strictes, à marcher à vue dans les cantons suivant ces panneaux. De ce fait la protection arrière ne s'impose plus.

*Benoît Hardy*



*Croisement de deux TER en gare de Châtelailion.  
Au premier plan l'AGC se dirige vers Saintes, voie 1  
Au second plan l'X 73500 assurant une navette Rochefort – La Rochelle-Pallice se prépare à franchir le  
sémaphore mécanique commandant l'entrée du canton « Châtelailion – La Rochelle »*

## Un problème très actuel : la lutte contre la végétation dans les emprises du chemin de fer.

L'image du domaine ferroviaire renvoyée aujourd'hui montre des voies parfois envahies d'herbes folles et de talus livrés à une végétation arbustive de plus en plus envahissante. Nous ne sommes plus à l'époque où la circulation de machines à vapeur imposait des voies et abords nets de toute invasion végétale.

La disparition du risque d'incendie lié à la vapeur est certes une explication, les talus pouvant à présent accepter quelques pousses d'arbres. Mais ces dernières années donnent l'impression que quelque chose a changé dans la lutte contre la végétation. Effectivement les tendances actuelles accordant plus d'importance à l'écologie ont entraîné un mouvement d'opinion demandant la restriction ou la suppression d'une partie des désherbants chimiques actuels. Face à cette donnée, quelles réponses peut apporter le gérant d'infrastructure ?



*Au petit matin en gare de Bourges.  
La végétation a pris ses aises sur les voies de  
service  
(Photo Bertrand Nicolle)*

Une des premières difficultés présentées par l'envahissement végétal tient à l'immense étendue du domaine ferroviaire. SNCF Réseau gère un ensemble de 60 000 km de voies pour une emprise foncière de 95 000 hectares. Aux voies proprement dites il faut ajouter les pistes, les bandes de proximité pouvant s'étendre jusqu'à 3 mètres du bord des pistes et les abords de tailles variables selon les lieux avec talus en remblais ou en déblais.

La végétation peut être source de problèmes variés, citons-en quelques-uns. Les feuilles mortes et autres débris végétaux provoquent à la mauvaise saison des patinages et enrayages affectant la régularité et parfois même la sécurité. En effet un train qui enrayer peut franchir intempestivement un signal d'arrêt. Des limitations temporaires de vitesses sont de temps en temps nécessaires pour contrer ce risque. Et chaque année à l'automne les médias semblent découvrir le phénomène de patinage dû aux feuilles mortes en se faisant écho des retards engendrés.

Les arbres des talus aident à stabiliser ceux-ci. Mais en même temps leur développement non maîtrisé a pour conséquence de limiter la visibilité de la signalisation pour les conducteurs. Sans compter qu'en cas de tempête les branches peuvent obstruer les voies ou se prendre dans les caténaires obligeant à interrompre la circulation des trains.

Toujours en ce qui concerne les talus, la présence d'herbes sèches l'été facilite le départ des incendies. Parfois des étincelles provoquées par le serrage de sabots de freins suffisent pour faire partir un feu. Non seulement la circulation doit être interrompue si l'intervention des pompiers s'avère nécessaire, mais en outre cela présente un risque de destructions d'installations comme des armoires électriques ou des câbles d'alimentation. Les herbes peuvent encore gêner le drainage de l'eau et nuire à la stabilité du ballast avec des conséquences sur la géométrie de la voie.

D'autres problèmes ont pour cause indirecte la végétation. L'abondance d'arbustes aux abords des voies devient un refuge facile pour des animaux qui viennent ensuite errer sur les voies. Ou bien la présence de ronces sur les pistes représente un danger pour le personnel devant y circuler car devenant un facteur de chutes avec blessures.

SNCF Réseau consacre annuellement 150 M€ dans les actions de lutte contre la végétation. Cela représente le deuxième poste de dépense en coûts de maintenance du réseau. Aujourd'hui il existe 6 trains désherbeurs nationaux et 25 régionaux traitant 90% des voies. 27 camions désherbeurs s'occupent du reliquat.

Auparavant la SNCF utilisait pour le désherbage des voies des produits qui, pour être extrêmement efficaces, n'en étaient pas moins extrêmement dangereux pour l'environnement. Les cheminots riverains des voies s'en souviennent bien, en particulier ceux possédant des jardins en bordure des installations et qui voyaient avec anxiété le passage du train désherbeur et ses conséquences sur les plantations !

Aujourd'hui plusieurs textes de loi sont entrés en vigueur pour réglementer puis progressivement interdire toute une gamme de produits phytosanitaires.

L'utilisation du glyphosate pour le nettoyage des voies et pistes a déjà été réduite de 60% depuis 2008. Mais la SNCF s'est engagée à en sortir d'ici fin 2021, c'est-à-dire demain. Or il apparaît que les solutions mécaniques de remplacement comme le désherbage et le fauchage entraînent un surcoût estimé 32 fois plus élevé que l'utilisation des produits phytosanitaires. Au moment où les recherches de financement des travaux sur les « petites lignes », en particulier, s'avèrent complexes, cet aspect indispensable de l'entretien des voies mérite d'être pris en considération et la recherche d'autres solutions innovantes obligatoire.

Depuis 2015 la SNCF teste un nouveau système de désherbage avec utilisation d'herbicides de bio-contrôle, produits également utilisés en agriculture, y compris biologique. Toutefois leurs effets sont de plus courte durée : environ 30 jours avant repousse. Mais s'ils sont associés à un herbicide préventif de synthèse, alors leur efficacité se rapproche de celle du glyphosate.

De nouveaux trains désherbeurs adaptés à ces produits devraient voir le jour à partir de 2021. De plus cette solution nécessitera un fauchage annuel des abords de voies au lieu d'une fois tous les trois ans comme actuellement pour éviter que la végétation ne vienne réensemencer les pistes et la voie.

*Train désherbeur en pleine action au passage en gare d'Ecommoy  
(Ligne Le Mans – Tours, 23 mars 2016)*

*En tête la BB 69461. En queue se trouve la BB 69478 « en véhicule » permettant d'éviter des manœuvres de remises en tête à chaque changement de sens de circulation du train.*

*(Photo Daniel Richer - ACACF)*



D'autres axes de recherches sont explorés pour l'avenir. Plusieurs critères sont incontournables : disposer d'une technologie adaptée au milieu ferroviaire, être utilisables rapidement pour respecter les délais d'abandon des produits phytosanitaires et enfin rester d'un coût acceptable.

Pour réussir ce défi la SNCF travaille avec d'autres entreprises ferroviaires européennes ainsi qu'avec l'INRAE, des start-ups ou des challenges de l'innovation.

Des techniques du futur commencent à voir le jour comme l'utilisation d'ondes magnétiques, le désherbage par impulsions électriques (Allemagne) ou thermique vapeur (Suisse). Mais cette dernière solution présente l'inconvénient d'être très gourmande en eau et en énergie et son bilan écologique devra être confirmé.

Citons encore parmi les solutions envisageables l'utilisation de robots autonomes guidés par GPS pour le fauchage, la pose de tapis géotextiles ou l'ensemencement choisi de certaines plantes limitant par leur seule présence l'invasion de végétaux plus nocifs.

Depuis 2013 la SNCF a expérimenté l'éco pâturage sur les bandes de proximité des voies en certains endroits favorables. En 2020 ce sont près de 50 hectares qui devaient être traités de la sorte par des chèvres et des moutons. Parions que cette option devrait emporter l'adhésion des amoureux de la nature et des animaux.



*L'ATR 125 – 008 en gare Milan Porta-Garibaldi*

*(septembre 2020)*

*L'herbe abondante entre les voies montre que le problème de lutte contre la végétation ne concerne pas que la France*

*(Photo Bertrand Nicolle)*

*Source : Le réseau ferré national et la maîtrise de la végétation – document SNCF Réseau*

# Balade en Picasso

## Préambule :

*Dimanche 13 septembre 2020*

*Une excursion entre Pays de Loire, Bretagne et Normandie,*

Telle était l'invitation au voyage en X 4039 lancée par l'Association A.B.F.C., à bord de son autorail, sur un parcours au départ du Mans, vers Laval, Rennes, Saint-Malo, Pontorson, Granville, Vire, Argentan et Alençon. Remis en état, après avarie, dans les installations de la TRANSVAP à Connerré, et avant son retour en Bourgogne, c'était l'occasion unique pour l'engin de pouvoir parcourir des lignes qu'il n'avait encore jamais empruntées. Après étude du Chaix de 1938, la longueur de ce périple atteignait un total de 574 km, sans tenir compte du déplacement des heurtoirs, à Saint-Malo, effectué peu avant l'arrivée des caténares en cité corsaire.

## Introduction et départ

Accompagné de deux personnes, dont un handicapé en fauteuil roulant, lequel sera contraint à vivre tout le voyage sur la plateforme d'accès, nous sommes accueillis sur le quai N°1 de la gare, où attendait déjà un petit groupe de voyageurs impatients, et tous masqués, contexte sanitaire oblige. Peu avant 9h, pour un départ prévu à 9h 05, la silhouette caractéristique de notre Picasso se profile à l'extrémité du bâtiment, et provoque aussitôt la ruée des photographes, dans une joyeuse bousculade. Il en sera ainsi lors des arrêts de cette excursion ferroviaire.

L'Association A.B.F.C. avait bien fait les choses : 2 conducteurs titulaires, agréés Réseau Ferré National, supervisés par 2 cadres traction, se relayaient en cabine de conduite. Le chef de train, chargé de la « fermeture non automatique » des portes, nous a présenté tous les embranchements rencontrés, notamment ceux liés au prolongement de la ligne grande vitesse, sans oublier la virgule de Folligny, autorisant maintenant des parcours directs de Coutances à Granville sans rebroussement. De plus, dès le départ, quelques petites mains nous distribuèrent petits cafés et autres mini-viennoiseries, en provenance de la cuisine de circonstance installée dans l'ancien fourgon à bagages.

## Conditions de déplacement

A la sonorisation de bord, le chef de train souhaite la bienvenue à tous les voyageurs, rappela les règles élémentaires de sécurité, et clarifia les choses au sujet des 5 places à l'avant de l'engin. L'une d'entre-elles était réquisitionnée pour les besoins du tournage d'un C.D. souvenir. Les 4 autres, par roulement, pouvaient être occupées en s'inscrivant à l'avance, pour éviter tout squat abusif de ces emplacements privilégiés. Ainsi, j'ai pu profiter d'un trajet hors du commun de Rennes à Saint-Malo, avec défilement du paysage en cinémascope. Cette vue panoramique combla d'aise ceux qui en profitèrent, depuis Le Mans jusqu'à Saint-Malo, puis de Dol à Granville. Ensuite, pour le long retour de 230 km par Vire, Argentan et Alençon, celles-ci eurent nettement moins de succès car, kiosque de conduite à l'avant, le plaisir de voir défiler le paysage à l'envers est moindre. Minuscule regret, celui de n'avoir pas pensé à demander combien de passagers occupaient l'autorail qui était loin d'être bondé. Une bonne trentaine environ.



*L'X 4039 lors de l'arrêt photo en gare de Dol-de-Bretagne*

## Anecdote

Bercée par le ronronnement du moteur, et surtout les coups de trompe à 2 tons, joyeux pins-pons, la croisière insouciant se laissait aller à une douce rêverie, favorisée par un soleil automnal propice à l'évasion. Le régulateur ne nous avait-il pas donné son autorisation de laisser filer, à 120 Km/h : la vie semblait belle.

Mais, un incident aussi soudain qu'inattendu, non prévu au scénario, vint rompre cette douce rêverie et apporter un peu de piment à notre expédition. Des bruits sourds, loin d'être catholiques, se firent entendre sous le plancher. Avec des fracas de pierres, cailloux du ballast ?, ils firent se dessiner un gros point d'interrogation général. Que se passait-il donc ? En provenance du kiosque, la réponse ne tarda pas : deux chevreuils venaient d'être percutés. Dès l'arrêt à Laval, 9h 59, si les photographes descendirent mitrailler le Picasso, deux gilets orange, eux, allongés sur la voie, scrutaient attentivement le boggie avant.

Cette péripétie ne nous empêcha pas, à 10h 55, d'arriver à Rennes avec 5 mn d'avance : là, rajeunissant d'un seul coup d'une soixantaine d'années, et submergé de nostalgie, j'eus beaucoup de mal à reconnaître la gare de mon enfance. Celle-ci n'avait-elle pas été modernisée en 1965 pour l'arrivée des caténaires, et surtout par un réaménagement complet en 1991 pour le TGV, avec création d'une dalle au-dessus des voies.

## Rennes-Saint-Malo

A l'extrémité ouest des emprises de la gare, laissant à gauche la ligne de Redon, puis celle de Brest, nous remontons les bords de la jolie vallée de l'Ille canalisée pendant une trentaine de km, avant de traverser Dol sans s'arrêter. Que retenir de ce trajet jusqu'à la cité corsaire ? D'une part les nombreux photographes qui, attendant notre passage, étaient salués d'un sonore et cordial pin-pon. D'autre part, les trois carrés qui nous obligèrent à l'arrêt. Au sujet des deux premiers, avant Dol, certaines « mauvaises langues » osaient déclarer que c'était pour mieux se faire admirer par les nombreux curieux, sans doute alertés par les médias. Quant au dernier, dès 11h 58, il stoppa notre mouvement à l'entrée de Saint Malo car il fallait bien que le TGV Ouigo de 12h 03, à destination de Paris, puisse nous libérer une voie. Ainsi, nous pûmes très facilement faire l'heure à 12h 10, au heurtoir d'arrivée.

## Saint-Malo : 2h 07 d'arrêt

Si voyager en compagnie d'un handicapé en fauteuil roulant ne relève pas d'une sinécure, nous apprécions, à l'extrémité des quais, les espaces de repos mis à disposition, où nous pique-niquons. Bonheur de pouvoir ainsi se sustenter en toute tranquillité : pâté Hénaff, saucisson sec et nectarine, avant d'absorber un café. Quel contraste avec les antiques et lugubres salles d'attente d'antan.

Histoire de digérer notre frugal déjeuner, un rapide aller-retour, au pas de course, jusqu'à la chaussée du sillon, nous permit d'aller contempler la mer. Admiration devant l'immense vue panoramique à 180° sur le grand Bé, l'île de Cézembre et la pointe de la Varde, sur fond sonore de vagues et d'oiseaux marins. Les multiples brise-lames, jonchant le sable de la plage, nous rappelaient qu'ils firent la joie de Chateaubriand enfant. En regagnant la gare, l'X4039 avait changé de voie, après avoir effectué un aller-retour jusqu'à Dol durant notre absence.



*Ambiance festive à chaque arrêt :  
Prises de photos sous l'œil vigilant des bénévoles de l'ABFC, ...avec masques de rigueur !*

## Saint-Malo-Dol-Avranches-Granville

Repartant à l'heure, 14h 17, kiosque de conduite à l'avant, notre Picasso musarde et n'arrive à Dol qu'à 14h 45 : 28 mn pour 23 km. La raison de cette relative lenteur : laisser passer un mouvement commercial venant de Caen et allant à Rennes. Il était donc impératif d'éviter un nouveau Flaujac, avant d'emprunter la voie unique vers Pontorson atteint à 15h 36, et Avranches à 15h 58. Signal de sortie à voie libre, feu vert allumé, le chef de train referme la porte coulissante, et transmet au kiosque le ding-ding de départ. Un léger broutement se fait sentir et tout va pour le mieux.

Mais après un retard de plusieurs minutes dû au dérangement d'un PN à la sortie d'Avranches, quelques arrêts suivants furent supprimés ou réduits, au grand dam des photographes. Ce fut notamment le cas à Folligny, à Granville, Flers et Briouze.

## Granville-Argentan (Où est le P.K. zéro ?)

A notre second passage à Folligny, pourtant prévu sans arrêt, un mouvement commercial venant de Paris nous oblige à l'attendre, avant d'engager la voie unique vers Argentan. Nouvelle interdiction de descente sur le quai à Villedieu-les-Poêles, avant un stationnement à Vire, 17h 30/47, pour se laisser doubler par le même mouvement inverse retournant à Paris. Ce sera ainsi, pour moi, l'occasion de me faire interviewer, sur le quai, par une journaliste locale, sans doute attirée par le dessin de mon tee-shirt figurant un Picasso.

Ensuite, l'observation attentive des poteaux de points kilométriques amena, dans mon esprit, l'interrogation suivante : où donc est situé le PK zéro ? Les chiffres ne correspondaient pas au jalonnement officiel du Chaix avec, par exemple, Flers au PK 243 depuis Montparnasse. De fait le PK 0 se rencontre au franchissement de la bifurcation de Sainte-Anne, peu avant l'entrée en gare d'Argentan, où les photographes descendus sur le quai continuent de mitrailler notre X 4039. (1)

## Argentan-Alençon-Le Mans

Dans cette sous-préfecture de l'Orne, nous retrouvons la double voie pour les derniers 99 km de notre parcours jusqu'au Mans. Bercés par le bruit très caractéristique du moteur Saurer, quelque peu analogue à celui du ronronnement d'un chat, nous filons à bonne allure pour atteindre Alençon à 19h 26, avec 2 mn d'avance sur l'horaire prévu. La fatigue accumulée depuis le matin commence à endormir nos esprits, et la fin de notre excursion ne semble plus devoir être ensuite qu'une aimable formalité. Colossale erreur. Nos petits ennuis sont loin d'être terminés : 25 mn d'arrêt au lieu des 8 mn prévues. Coupable tout désigné : l'X 72591 qui avait, lui, la mission commerciale de repartir devant nous pour Le Mans, mais une avarie, laquelle ?, l'empêche de décoller avec ses 4 ou 5 voyageurs, et le Chef de Service, sous sa casquette, commence à « s'arracher les cheveux ». Tout rentre finalement dans l'ordre, l'engin récalcitrant décolle et finit par disparaître. Dès lors, tous les globes oculaires de l'excursion scrutent impatientement le signal lumineux en bout de quai. Ce dernier a finalement la « bonne idée » de basculer progressivement du rouge, à l'orange puis au vert. Tout le monde respire, et pas de trainards pour remonter à bord. La fin de l'excursion est une apothéose, et notre « cheval mécanique » sent manifestement l'écurie. La somnolence fait se cligner quelques yeux, après presque un tour de pendule. Le raccordement à la ligne historique de Rennes empruntée le matin, refermant la boucle, annonce l'imminence de la fin de ce voyage peu ordinaire. A l'ultime coup de frein, 20h 29, la messe est dite : 38 mn pour 56 km, et seulement 3 mn de retard à l'arrivée, alors que nous en avions 15 en repartant d'Alençon. Que demande le peuple ?

## Conclusion

De 9h 05 à 20h 29, les circulations commerciales rencontrées durant notre excursion ont été plutôt rares. Dans le contexte actuel, tant sanitaire qu'économique, face à la ligne racée des TGV, la silhouette tout de travers du Picasso détonne. C'est peut-être ce qui en a toujours fait le charme et l'a rendu ainsi très populaire. Rien d'étonnant donc, qu'après son retrait du service commercial, il en ait été conservé à des fins touristiques. Cette catégorie de matériel est sans doute l'exemple vivant de « machine à remonter le temps », apte à pouvoir nous faire redessiner la carte de l'alacrité de notre enfance. Enfin, n'oublions pas que l'X 4039 figurait parmi les véhicules exposés contre allée sud des Champs Elysées, du 17 mai au 15 juin 2003, au pied de la statue du Général de Gaulle, dans le cadre des festivités du Train Capitale.

*Claude Lenoir, texte et photos*

- (1) En ce qui concerne la particularité du PK 0 à Argentan, l'explication provient de la mise en service de la ligne par tronçons successifs, à commencer par (Le Mans) – Surdon – Argentan – (Caen). Ainsi le voyageur curieux notera au cours d'un voyage complet Paris – Granville qu'il franchira à trois reprises des secteurs repérés par les PK de 85 à 100. Une première fois autour de Nonancourt, une deuxième fois entre Surdon et Argentan et une troisième fois aux abords de l'ancienne gare de Saint-Sever.

# Maine, Bretagne et Basse-Normandie, domaine des Picassos

Comme le compte-rendu de balade de Claude Lenoir le souligne si bien, le parcours circulaire proposé avec l’X 4039 de l’ABFC au départ du Mans vers la Bretagne, la Basse-Normandie et le Maine a été longtemps le domaine particulier des autorails X 3800, dits « Picassos ».

Cette très importante série de 250 exemplaires a été présente dès sa sortie d’usine en 1951 sur les rails de la région. De nombreux centres les ont eus en affectation : Le Mans, Nantes, Rennes, Evreux, Sotteville...

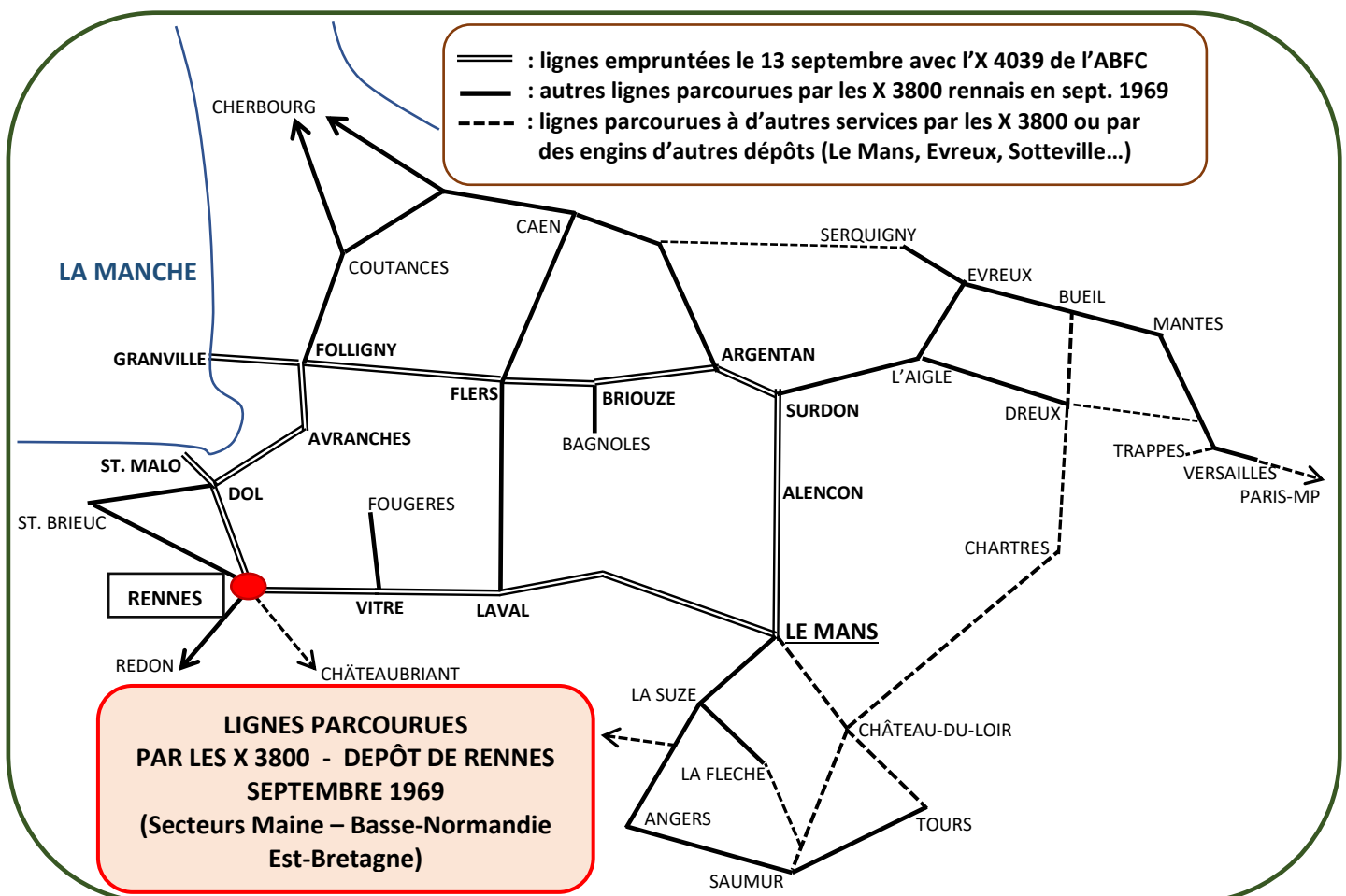
Autrefois sur l’intégralité du parcours de ce 13 septembre, les X 3800 ont offert leurs services : Le Mans – Rennes, Rennes – Saint-Malo, Dol – Granville, Granville – Argentan, Argentan – Le Mans. Mais surtout ils ont été présents sur la quasi-totalité des lignes de la région encore ouvertes au service voyageur lors de leur mise en service. De nombreuses lignes aujourd’hui déferées les ont vus passer.



L’X 3812 du dépôt de Sotteville en gare d’Argentan  
(Photo Benoît Hardy)

Ce n’est qu’au milieu des années 1980 qu’ils se sont retirés discrètement, remplacés par les X 2400 et les nouveaux X 2100 en Bretagne ou par les X 4750 sur la ligne de Granville. En 1985 ils parcouraient encore une bonne partie de cette radiale de Dreux jusqu’à Granville, avec en complément des navettes ouvrières entre Trappes et Versailles-Chantiers. Au petit matin, jusqu’en septembre 1985, un X 3800 descendait à Paris-Montparnasse pour la première navette. C’est également à ces mêmes services de navettes ouvrières que les derniers Picassos ont œuvrés au Mans en faisant le tour de la ceinture ferroviaire de cette ville.

Ils ont disparu de Bretagne en 1982 et en 1987 pour leurs ultimes trains autour de Rouen. C’est donc une présence de 35 années qui a laissé bien des souvenirs.



*En complément du récit de voyage en Picasso sur les lignes du Mans à Rennes, Saint-Malo, Granville, Argentan et retour, voici la reproduction d'un article paru à l'époque dans « La Vie du Rail » relatant l'accident survenu au mécanicien Jean Coquelin qui avait été victime d'un retour de flamme sur sa machine en assurant un train entre Rennes et Saint-Malo. Plus de 60 ans après, quelques voyageurs du train spécial ne sont pas restés indifférents au moment de passer sur le lieu même du drame.*

## LA CORPORATION EN DEUIL – L'acte d'héroïsme du mécanicien Jean Coquelin

Le 31 octobre 1957, le train 1663 de Rennes à Saint-Malo, habituellement assuré par un autorail, était assuré par voitures et locomotive à vapeur par suite de l'affluence de voyageurs.

Vers 15h 5, la gare de Saint-Malo était avisée par un cantonnier téléphonant d'un café voisin du passage à niveau 45, que le train était arrêté dans la tranchée précédant ce PN et que les deux agents de la machine étaient gravement blessés.

Un retour de flammes s'étant produit dans des circonstances encore mal définies, l'équipe s'est efforcée d'arrêter le convoi le plus rapidement possible.

Le mécanicien Coquelin, du dépôt de Rennes, les vêtements en feu, a sauté de la machine dès qu'il l'a pu; un agent de la voie qui se trouvait dans le fourgon de tête a aperçu l'accident et a sauté à son tour pour se porter à son secours. Il lui a prodigué les premiers soins, le roulant dans l'herbe, défaisant ses vêtements en flammes. Il fut peu après secondé par un cultivateur voisin. Le chauffeur Jouan qui avait sauté également de la machine au moment de l'arrêt, était moins atteint.

Le train se remit en marche peu après pour Saint-Malo, conduit par une équipe qui se trouvait parmi les voyageurs du train, composée de MM. Guigot, élève mécanicien et Maulave, mécanicien de manœuvre à Dol.

M. J. Coquelin fut, le 2 novembre, conduit à l'hôpital de Nantes où existe une section spéciale de soins aux brûlés graves.

Malgré les soins attentifs dont il fut entouré, tant à Rennes qu'à Nantes, l'héroïque cheminot brûlé sur plus de la moitié du corps décédait le 10 novembre, quelque temps après avoir appris que sur proposition de M. Edouard Bonnefous, ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, il venait d'être fait chevalier dans l'ordre national de la Légion d'honneur.

Et pourtant que de dévouements s'étaient prodigués pour essayer de sauver celui qui n'avait pas hésité à se sacrifier pour sauver les 500 passagers du train dont il était responsable. Comment ne pas extraire de cette vaste gerbe de gestes de solidarité, l'acte des quatorze cheminots du dépôt de Rennes, choisis parmi plus de quatre-vingts qui s'étaient spontanément offerts, pour donner une fraction de leur peau en vue de reconstituer par une homogreffe, l'épiderme de leur malheureux camarade.

Notre corporation et le pays ont suivi avec angoisse la lutte du mécanicien Coquelin contre la mort. Tous ont compris la valeur inestimable de ce sacrifice, fruit de la plus haute conscience professionnelle, si bien complété par les gestes d'altruisme les plus désintéressés qui l'ont entouré.

★

« La Vie du Rail » présente à la famille de Jean Coquelin le témoignage de toute sa sympathie attristée, et de ses condoléances sincères. Elle souhaite à son compagnon, le chauffeur Jouan, un prompt rétablissement et félicite MM. Maulave et Guigot qui, voyageant dans le train 1663, ont assuré immédiatement la relève de l'équipe accidentée et conduit à bon port le convoi que leur camarade Coquelin avait héroïquement réussi à stopper.

### CITATION A L'ORDRE DE LA SNCF

**COQUELIN Jean, le 31 octobre 1957, assurant comme mécanicien la conduite du train 1663 de Rennes à Saint-Malo, a été, à quelques kilomètres de cette dernière gare, alors qu'il roulait à plus de 90 km/h, très grièvement brûlé par un retour de flamme. A eu néanmoins le courage, alors que ses vêtements étaient en feu, et avant sa propre sauvegarde, de prendre toutes les mesures qui s'imposaient pour assurer la sécurité du convoi.**

★

Jean Coquelin, victime du devoir, repose au cimetière de l'Est à Rennes, à quelques centaines de mètres du dépôt d'où il sortit sa machine le 31 octobre pour conduire un express et quelque 500 voyageurs vers Saint-Malo. Plusieurs milliers de personnes l'ont accompagné à sa dernière demeure.

Du pavillon de la rue Châteaugiron, où s'est déroulée la levée du corps, jusqu'à l'église et au cimetière, un long cortège s'est ébranlé au rythme des marches funèbres scandées par l'harmonie des cheminots de Rennes. Formant la garde funèbre, huit mécaniciens et chauffeurs de la S.N.C.F., en bleus de chauffe, entouraient la voiture funéraire pour rendre à leur camarade un dernier hommage.

Entourant Mme Coquelin et son fils, on remarquait M. Gruet, représentant M. le ministre des Travaux publics ; M. Hébert, directeur de la Région de l'Ouest S.N.C.F. ; M. Picard, ingénieur en chef, chef du service du matériel et de la traction, et de nombreuses personnalités de la cité rennaise et du monde des Chemins de fer.

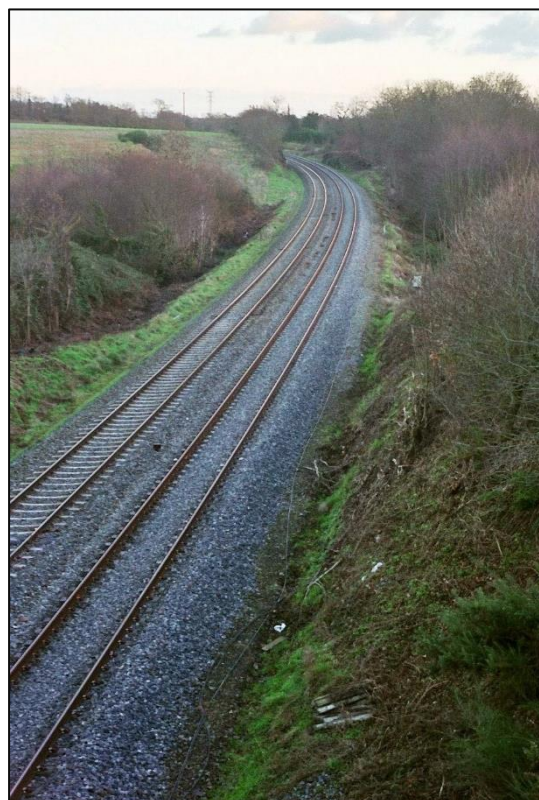


**Bibliographie et N.D.L.R.** : le texte ci-dessus est la copie de ce que la Vie du Rail avait publié à l'époque, une pleine page, au sujet de ce drame épouvantable. Toutefois, pour raison pratique, n'ont pas pu être reproduites les photos illustrant l'article :

- en tête d'article, encadré de noir, le portrait de Jean Coquelin ;
- en bas de page, les photos de MM. Guigot et Maulave ;
- en bas de page, une photo du cortège funèbre (cliché France-soir).

D'autre part, voir ci-après, deux vues du lieu de drame prises juste avant l'arrivée des caténaires en cité corsaire :  
- l'ancienne maison garde-barrières. A la suppression du PN 45, la D 2 a été déviée et remplacée par le passage supérieur routier visible à l'arrière-plan ;  
- vue prise depuis le pont, la funeste tranchée est toujours visible.

*Documents et photos : Claude Lenoir*



**Pour garder un lien avec l'AFAC en cette période particulière :**

N'hésitez pas à consulter le site internet de l'association : [www.afac.asso.fr](http://www.afac.asso.fr)  
(une version en couleurs du bulletin régional y est disponible, format Pdf)

Vous pouvez contacter la section régionale par mail : [afac.cl@laposte.net](mailto:afac.cl@laposte.net)