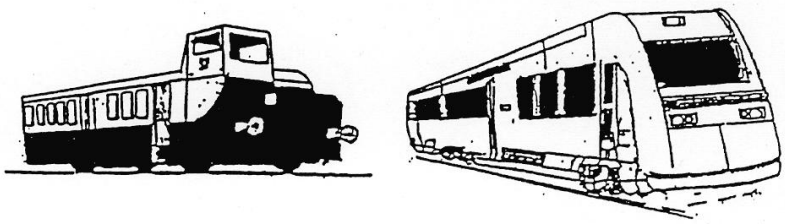
Association Française des Amis des

Chemins de Fer

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations – juin 2016

Assemblée générale de la section Centre-Loire

L'assemblée générale de notre section régionale s'est tenue le samedi 5 mars 2016 à Saint-Pierre-des-Corps. Le rapport d'activités permettait de revenir sur ce qui a été proposé au cours de l'année 2015, en insistant particulièrement sur les difficultés rencontrées pour l'organisation de sorties et de visites. Les mesures de sécurité renforcées de ces derniers temps n'incitent pas les entreprises à ouvrir grand leurs portes. Nous espérons tout que cela puisse s'améliorer à l'avenir. De plus les élections régionales ont apporté des changements dans la mise en place des comités de ligne.

Le bilan financier est bon avec petit excédent sur l'exercice. Enfin le rapport moral fait par le Président Bernard Monteil a souligné les difficultés actuelles du chemin de fer en France et les nombreuses incertitudes qui planent sur son avenir, en particulier en ce qui concerne les trains Intercités.

Suite à cette assemblée, le nouveau bureau est constitué ainsi :

- Président : Bernard Monteil
- Vice-président : Gilles Perrimond
- Trésorier : Gérard Chollet et trésorier adjoint : Roger Duron
- Secrétaire : Benoît Hardy et secrétaire adjoint : Bernard Largeaud
- Délégation représentant la région de Bourges : Claude Lenoir et Pierre Esnouf.

L'après-midi se tenait la traditionnelle conférence. Cette année nous avons eu le plaisir d'avoir la présence de M. Jean-Gabriel Ampeau venu nous parler des locomotives A1A-A1A 68000 et 68500, en lien avec la sortie de son livre sur ce même sujet.

Un livret reprenant le contenu de la conférence est disponible auprès de la section Centre-Loire au prix de 12€, à commander auprès de M. Gérard Chollet, 20 rue James Cane 37000 Tours.

Assemblée Générale de l'A.F.A.C. à Paris.

Le samedi 12 mars se tenait l'Assemblé Générale de l'A.F.A.C. à Paris à la Gare de l'Est. Celle-ci revêtait une importance particulière puisque le Président Bernard Porcher ne se représentait pas et que le Vice-président Alain Caire était subitement décédé dans l'année.

L'essentiel de l'A.G. concernait la mise en place d'une nouvelle équipe composée de M. Keseljevic comme nouveau Président. Bernard Monteil reste l'un des Vice-présidents et M. Alain Naszalyi secrétaire général, tandis que le poste de trésorier reste confié à M. Callé.

En communiquant le bilan financier de cette année M. Callé rappelait les soucis engendrés par la défection du principal « sponsor » de la revue Chemins de Fer. Un effort pour la faire mieux connaître et provoquer de nouvelles adhésions serait le bienvenu.

ORLÉANS BLOIS sur des rails neufs

Généralités.

Depuis le 1er janvier 2015, S.N.C.F. Réseau est le gestionnaire de notre réseau ferré national. Né de la fusion de Réseau Ferré de France, S.N.C.F. Infra et de la Direction de la Circulation Ferroviaire il assure la gestion d'environ 30 000 km de voies ferrées dont 2024 km de ligne à grande vitesse auxquelles s'ajouteront 800 km de voies nouvelles en 2017.

S.N.C.F. Réseau est un établissement public industriel et commercial placé sous la tutelle d'un E.P.I.C. « mère » et travaillant en synergie avec S.N.C.F. Mobilité troisième EPIC. Ce montage qui peut paraître complexe répond à la fois aux attentes nationales et à la législation européenne ; l'établissement public emploie 52 000 cheminots.

Hors des lignes à grande vitesse, notre réseau ferré compte parmi les plus vieux d'Europe. Sa modernisation devenant urgente, c'est dans cet esprit qu'est né le « Grand Plan de Modernisation du Réseau » avec pour objectif sa maintenance et sa modernisation. À ce titre en 2015 : 1014 km de voie, 432km de caténaire ont été renouvelés et 409 appareils de voie remplacés. Ces chantiers industrialisés permettent un bon rendement, un travail en sécurité et une interruption minimale du trafic. Avec un budget en croissance de 5% et 4,9 mds € il se poursuit en 2016 ce qui va permettre d'ouvrir 1500 chantiers sur l'ensemble du territoire. Parmi ceux-ci, un renouvellement voies et ballast sur la ligne Paris Tours entre Orléans et Blois.

Renouvellement voies ballast sur Orléans Blois

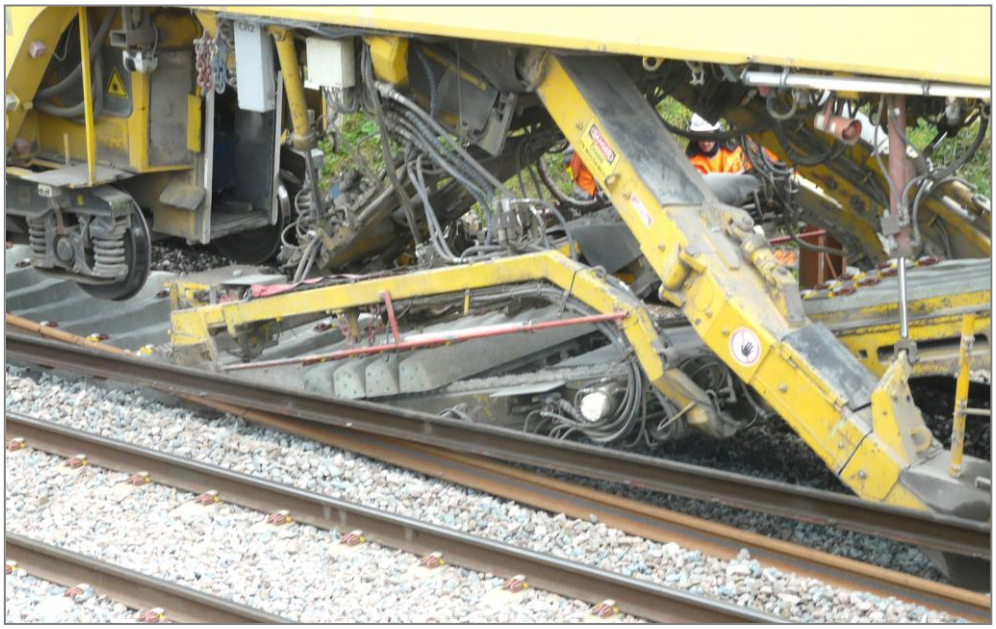
Classé 3, par l'Union Internationale des Chemins de fer, comportant des sections autorisées à 200km/h, la ligne Paris Tours fait l'objet entre janvier et avril 2016 de travaux de renouvellement des composants de la voie. Ils se déroulent entre La Chapelle St. Mesmin (45) et Mer (41). Au total 60 km de voie seront partiellement ou totalement renouvelés à l'aide d'une suite rapide. Véritable usine roulante, une suite rapide permet de remplacer entre 800 à 1000 m de constituants de voie dans une journée de travail. Cette opération se décompose en quatre grandes étapes :

Le dégarnissage: le train de dégarnissage est composé de wagons tombereaux, de la cribleuse et de la dégarnisseuse. L'opération consiste à extraire le vieux ballast avec la chaîne à godets de la dégarnisseuse, il est ensuite convoyé dans la cribleuse où s'effectue le tri. Entre 30 et 50% du ballast pourra être réemployé comme sous-couche de la nouvelle voie, le reste sera convoyé dans les wagons tombereaux.



Le dégarnissage

La substitution : le train de substitution est composé à son arrivée sur le chantier de wagons spécialisés pour le transport des traverses neuves et anciennes, d'un ensemble composé de wagons qui permettent la dépose et le stockage des boulons, attaches et selles, et du wagon transportant la machine combinée permettant de substituer simultanément traverses et rails. Des transbordeurs l'approvisionnent en traverses neuves et évacuent les traverses usagées qui prennent la place des traverses neuves sur les wagons. Le train avance à la vitesse d'un homme au pas. Sous le wagon précédant la machine combinée, une équipe dépose boulons, attaches et selles fixant les rails usagés qui sont stockés dans des containers. Ainsi libérés les rails sont écartés, libérant les anciennes traverses qui sont immédiatement remplacées par des neuves. Guidé par des galets, le rail usagé est déposé en bordure de voie, tandis que le rail neuf prend place sur les traverses. À ce stade de l'opération les deux rails se croisent et le bogie de la machine est suspendu. Ensuite, il ne reste plus qu'à fixer les rails sur les traverses, qui au préalable ont été équipées de semelles isolantes et de fixation « fast-clips ». Enfin, les rails sont fixés sur les traverses. Durant ces échanges, le nivellement de la sous couche a provoqué un retrait du ballast, qui après criblage est remis en place. Les rails neufs ont été approvisionnés au préalable. Notons que 35 km de rails jugés en bon état ont été maintenus.



l'opération de substitution

Le relevage. Le ballast neuf est réparti le long de la voie nouvelle. La voie est ensuite relevée à son niveau par bourrage mécanique sous les traverses.

Les zones de travaux sont abondamment arrosées pour éviter la propagation de la poussière

La libération : Cette dernière opération consiste à répartir les contraintes du rail pour gérer les phénomènes de dilatation.

Les zones d'aiguillages, de quais de gare et de certains ouvrages d'art sont traités à part. La section de ligne concernée ne comporte pas de passages à niveaux.

Les travaux sont réalisés du lundi au vendredi dans les horaires suivants : 8h30 mise en place des trains de travaux, 9h00 interception de la voie, 9h30 mise en sécurité, de 10h00 à 17h00 travail effectif sur le chantier, 17h30 restitution de la voie, 18h00 retour des trains de travaux. Durant toute l'amplitude horaire, les trains circulent sur la voie contiguë dans les deux sens (I.P.C.S.). Pour assurer la sécurité du chantier, des systèmes d'annonces sonores automatiques sont mis en place et testés dès 6h00 chaque jour. A cela s'ajoutent 6 annonceurs répartis sur les chantiers En fin de journée la section de voie est rendue à la circulation avec une vitesse limitée à 60km/h.



Une logistique importante.

Chaque soir, les trains sont repliés sur la base des Aubrais (45). Le travail se poursuit jusqu'à 2h00, les trains chargés de vieux ballast et des traverses déposées sont vidés. Les traverses neuves ainsi que le ballast sont rechargés, et l'entretien des machines est réalisé.

Une base vie pouvant accueillir 400 personnes a été installée à Beaugency (45), et à Meung sur Loire (45) une base travaux avec les bureaux accueillant la direction des chantiers. Enfin, une base arrière a été aménagée à Mer (41) pour y stocker du ballast déposé.

Ce chantier emploie 500 personnes réparties entre S.N.C.F.Réseau et les entreprises adjudicataires des travaux. 70 millions d'euros ont été investis sur fonds propres par S.N.C.F. Réseau compte tenu des procédures.

Notons quelques chiffres au passage : le poids d'une traverse monobloc en béton pré-contraint est de 250kg et sa durée de vie estimée entre 40 et 50 ans, Le rail est du type UIC d'un poids de 60kg/m et sa durée de vie estimée à 30 ans.

Que deviennent les matériaux déposés ?

Les rails en acier peuvent être réutilisés quand leur niveau d'usure le permet. Dans ce cas, ils sont réemployés après contrôle sur des voies de moindre importance. Autrement, ils sont vendus pour la refonte.

Le ballast non réutilisé en travaux ferroviaires, est employé après analyse en sous couche routière pour les collectivités territoriales.

Les traverses en bois sont incinérées à 1500° et valorisées énergétiquement pour la production de vapeur industrielle (papeterie, cimenterie etc.....)

Les traverses en béton sont broyées et la grave est utilisée en sous couche routière et en assainissement. Les armatures et entretoises sont vendues en ferraille

Sur le plan national, la vente de ces produits de dépose a généré en 2014 une recette de 35 millions d'euros.

Bernard Monteil

La 241 P 17 à Tours.



La 241 P 17 en gare de Tours, dimanche 17 avril 2016

L'évènement ferroviaire du week-end des 16 et 17 avril dernier était la venue à Tours de la machine à vapeur 241 P 17, conservée par l'association « Les Chemins de Fer du Creusot ». Le voyage proposé se déroulait sur deux jours : le samedi le train spécial partait du Creusot pour venir en Touraine avec de nombreux arrêts à Nevers, Bourges, Vierzon, Chenonceaux, etc… Les participants pouvaient découvrir la ville de Tours le soir, le retour étant programmé le lendemain après-midi par le même itinéraire. La possibilité de monter dans le train à l'un des arrêts intermédiaires permettait d'offrir une gamme de prix variée selon la distance effectuée, solution intéressante rendant l'accès du train aisé pour toutes les bourses.

Nombreux étaient les amateurs venus saluer l'arrivée de la Mountain samedi en début d'après-midi en gare de Tours. La presse locale s'était fait l'écho de sa venue et la télévision était également présente. Seul le soleil faisait défaut, mais qu'importe ! Une fois arrivés et les photos, vidéos et interviews réalisées par les médias, la locomotive et son wagon tombereau d'accompagnement firent une manœuvre de retournement sur le triangle formé par le raccordement dit des trois rivières (ligne vers Poitiers et retour via Saint-Pierre). Une fois revenue en gare de Tours la rame était reformée pour le départ du lendemain puis garée sur les voies de débord près de la passerelle Fournier, qui vit ses derniers jours. Durant tout le week-end l'AAATV Saint-Pierre-des-Corps tenait sous la halle de la gare un stand présentant sa protégée : la 231 E 41 dont les travaux de restauration sont commencés.

Le dimanche le soleil avait daigné se montrer avant le retour pour Le Creusot. Le départ se faisait à l'heure dans une bonne ambiance printanière.

Si les 241 P n'ont pas fréquenté la ligne Tours – Vierzon, en revanche, elles ont roulé sur Vierzon – Saincaize et Nevers durant quelques années en prenant en charge des express pour Clermont-Ferrand. Maurice Maillet avait mis en lumière ce service dans son récit « les rendez-vous de Vierzon » dans lequel il relatait un accompagnement sur des 241 P dans la région avec des équipes de Clermont-Ferrand et Nevers.

Quant à notre 241 P 17, elle avait effectué ce voyage en janvier 1971 lorsqu'elle avait été acheminée froide de son ancien dépôt d'attache, Le Mans, vers son nouveau lieu de stationnement du Creusot avant de patienter plus de trente ans pour pouvoir rouler de nouveau.

Les 241 P mancelles, et d'autres souvenirs des anciens de la vapeur…



René Le Gall (à droite) et Jean Boudet (à gauche) retrouvent en gare de Tours la 241 P 17 sur laquelle ils ont roulé au dépôt du Mans, il y a déjà plus de 50 ans…

Parmi les adhérents et les sympathisants de notre section régionale Centre-Loire se trouvent plusieurs anciens mécaniciens et chauffeurs du dépôt du Mans qui ont pratiqué les 241 P, dont la P 17 de passage à Tours ces 16 et 17 avril. Deux d'entre eux étaient présents sur les quais de la gare de Tours pour revoir cette superbe machine, ce qui a permis de faire ressurgir bien des souvenirs datant déjà d'une bonne cinquantaine d'années.

Rappelons en quelques lignes ce qu'a été le service des 241 P au dépôt du Mans. C'est d'abord suite à l'électrification Lille – Amiens – Paris-Nord que sont arrivés les premiers exemplaires de cette série en provenance de La Chapelle en 1959. C'est également l'électrification de Valence vers Avignon et Nîmes qui est à l'origine de la mutation d'un groupe de machines de Marseille-Blancarde vers Le Mans en 1959-1960. L'effectif sarthois augmente progressivement de 5-6 machines jusqu'à une quinzaine. Puis enfin un maximum de vingt locomotives est atteint en 1962 correspondant à l'arrivée d'un ultime contingent, toujours issu de Marseille-Blancarde, suite à l'achèvement de l'électrification Miramas – Marseille.

Les 241 P sont essentiellement prévues pour le service des rapides et express lourds. Lorsqu'elles arrivent au Mans ce travail est confié soit aux Pacific, bonnes coureuses pouvant rouler à 130 km/h, soit aux 141 P et dans une moindre mesure aux 141 R, machines puissantes bien adaptées aux rames lourdes mais limitées en vitesse à 105 et 100 km/h. Les 241 P apportent un excellent compromis en associant leur vitesse de 120 km/h avec une puissance bien plus importante.

On sait qu'il existait un léger handicap de 10 km/h au point de vue vitesse limite entre les 231 D et les 241 P ayant nécessité une détente horaire mais ayant permis un accroissement des charges remorquées. Un article paru dans le n° 1961-4 de la revue Chemins de Fer (pour les lecteurs ayant conservé leur collection !) éclaire avec plus de précisions sur les performances respectives des Pacific et des Mountain sur les lignes de l'Ouest. L'auteur, D. Haviland, relate avec minutie plusieurs accompagnements sur ces machines : les détentes sont de quelques minutes à peine sur Le Mans – Nantes et il conclut *« lorsqu'il s'agit de gravir des rampes allégrement ou d'effectuer des démarrages rapides, la 241 P l'emporte sur la 231 D, tout en remorquant 93 t. de plus.(…) sur les sections de profils faciles et assez longues la situation est renversée en faveur de la Pacific, cette dernière bénéficiant d'un atout : la limite à 130 km/h ».*

Au Mans les 241 P se sont vues attribuer des trains rapides et express sur les destinations de Brest et Quimper via Rennes ou Nantes. Ces étapes étaient longues avec respectivement 411, 422 et 440 kilomètres. Pour obtenir un meilleur rendement journalier les 241 P furent placées sous le régime de la double équipe titulaire. Ce montage était basé sur le principe suivant : lorsque la machine réalisait des journées à étapes « courtes » elle parcourait en général par jour deux allers-retours du Mans vers Rennes ou Nantes. Dans ce cas chacune des équipes était chargée d'un aller et retour chacune. A l'inverse lorsque la machine couvrait une étape « longue », Brest ou Quimper, elle ne faisait qu'un seul train dans la journée couvert par l'une des équipes. L'autre était affectée alors sur des trains couverts en réutilisation avec d'autres machines comme les 141 P. Le roulement des équipes de ces années-là prévoyait des périodes de travail de huit jours suivies d'un seul jour de repos. L'alternance des journées permettait aux équipes de retomber normalement sur la même machine. De surcroît les 241 P pouvaient être réutilisées entre deux tournées d'équipes du Mans par d'autres des dépôts de Nantes et Rennes. Ces locomotives furent finalement utilisées en banalité complète ce qui améliorait encore la productivité kilométrique et permettait d'atteindre des parcours records pour des machines à vapeur.

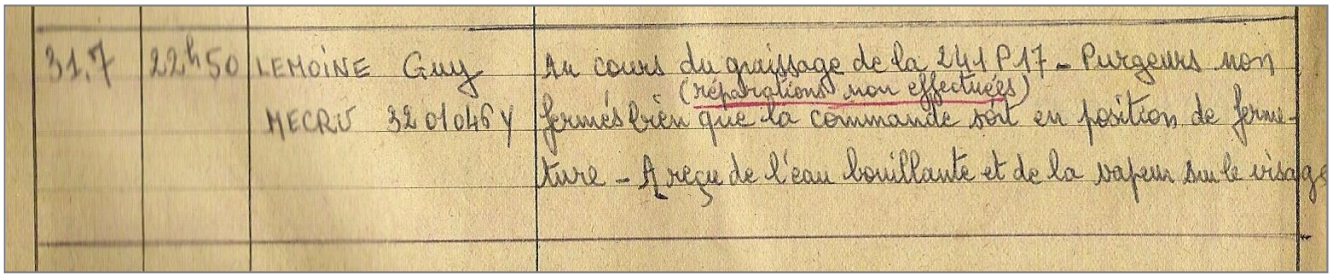
C'est l'électrification de la ligne Le Mans – Rennes, en particulier l'étape Laval – Rennes en 1965 qui provoque l'amorce de leur retrait de service au Mans avec la mutation d'un premier groupe vers Nevers en septembre 1965. Dans un deuxième temps l'arrivée de Diesel A1A-A1A 68000 sur la ligne vers Nantes en 1966 puis des CC 72000 à l'été 1968 accélère le retrait des 241 P. Elles sont retirées du service régulier à la fin du service d'été 1969, 10 ans après leur arrivée en Sarthe.

Quelles impressions ont laissé ces machines sur les agents de conduite interrogés? Il semble d'abord que les 241 P aient laissé le souvenir de machines très puissantes, agréables à emmener. En comparaison les 141 P étaient plus fragiles avec notamment une conduite du feu plus délicate que les Mountain. Mais le combustible attribué aux machines avec stocker (241 P, 141 P, 141 R) était de bonne qualité avec très peu de poussier, contrairement au charbon prévu pour les machines à chauffe manuelle pour lesquelles il était de qualité variable. Sur les longues étapes de Brest ou Quimper la réserve de charbon du tender était sérieusement entamée et il arrivait de temps en temps que la vis sans fin du stocker apparaisse au fond de la soute.

Le temps alloué pour la préparation de la machine était d'environ une heure et vingt minutes, et il n'y avait rien de trop. Le mécanicien devait porter les deux bidons alloués de dix litres d'huile chacun (un pour le mouvement, l'autre pour la surchauffe) depuis la lampisterie jusqu'aux voies de préparation. Sur les tournées longues, l'équipe était censée préparer la machine au dépôt, puis disposait d'une coupure avant de faire son train. Ceci était obligatoire pour respecter l'amplitude du temps de travail qui aurait été trop longue sans cette interruption : les tournées sur Brest et Quimper représentaient des temps de travail supérieurs à 8 h. Dans les faits certains mettaient à profit ce temps de coupure pour astiquer la machine, en particuliers du temps des équipes titulaires, ce principe se faisant moins avec les engins en banalité. Dans certains cas le roulement prévoyait que c'étaient les équipes des 141 P qui préparaient ou rentraient les machines au dépôt. Ceci était rendu possible par le fait que la plupart des agents roulant aux 141 P étaient autorisés aussi aux 241 P. Cependant le mécanicien de la 241 P aimait bien avoir un œil attentif sur le travail qui avait été fait. A l'arrivée le chauffeur devait nettoyer la boîte à fumée, tâche peu réjouissante, surtout avec la pompe à air placée à côté qui soufflait dans le visage de l'agent.

Le volant de changement de marche n'était pas facile à manœuvrer, le mécanisme étant lourd et volumineux. Il arrivait qu'au moment du démarrage la machine calait car elle était en mauvaise position, c'est à dire que malgré le régulateur ouvert en grand, il ne se passait rien ! Dans ce cas il fallait tourner le volant de changement de marche à fond sur la position arrière, ouvrir le régulateur légèrement pour « dé-caler » la machine, puis renverser de nouveau pour partir : l'opération prenait bien dans les 50 secondes. Autre particularité de ce changement de marche, des coups de butoirs importants se manifestaient de temps en temps à chaque tour de roue, toujours à pleine vitesse. Des mécaniciens avaient pris l'habitude de disposer une petite cale en bois pour le bloquer. Inutile de dire que les chefs mécaniciens n'appréciaient pas cette méthode et balançaient la cale au feu avec injonction au mécanicien de porter la réparation de la distribution à l'arrivée au dépôt.

A la rentrée au dépôt du Mans il était rare qu'il n'y ait pas de réparations demandées au carnet de bord. Une fois le passage sur les voies de rentrée effectué, la machine revenait par la plaque n°1 (sud) pour être prise en charge par les équipes du service d'entretien. En fonction des temps de réparations envisagés qui pouvaient être très rapides (1/2 heure ou 1 heure) ou plus longs, la machine était alors placée sous l'atelier. Si cela était nécessaire il fallait tomber le feu. Une fois les réparations achevées, la machine ressortait de l'atelier pour être placée en temps voulu sur les voies de sortie près du « tunnel ». Lorsqu'une 241 P froide devait être mise en chauffe cela prenait du temps : pour un départ prévu à midi ou après il convenait de procéder à l'allumage dès le petit matin. Cette opération se faisait avec la porte de boîte à fumée ouverte, puis lorsque l'on commençait à entendre la machine « siffler », on fermait la porte de boîte à fumée et enfin on activait le feu avec le souffleur.



31.7	22h50	LEMOINE Guy MECRU 32 01 046 Y	Au cours du graissage de la 241 P17 - Purgeurs non fermés bien que la commande soit en position de fermeture (réparations non effectuées) - A reçu de l'eau bouillante et de la vapeur sur le visage

Un incident relevé sur le registre de prévention des accidents du travail du dépôt du Mans : le 31 juillet 1969, soit le dernier été des « Mountain » en service commercial, le mécanicien de la 241 P 17 se brûle au visage à cause d'un problème de purgeurs en graissant la machine au cours de la préparation.

Concernant les autres séries de machines, si les 141 P étaient aussi aimées, les 141 R laissèrent une impression de rustique et costaud, « à l'Américaine ! ». Les chauffeurs appréciaient la simplicité apportée par les R fuel : manœuvre de robinets pour régler le brûleur, plus d'opérations de basculage, etc…Sur ces machines il fallait procéder régulièrement au « sablage ». Pour cela le mécanicien ouvrait le régulateur en grand et disposait le changement de marche à fond. A ce moment-là le chauffeur envoyait du sable dans le foyer grâce à un entonnoir spécial. L'appel provoqué par l'ouverture franche du régulateur projetait le sable dans les tubes et ramonait ceux-ci. L'importante fumée se dégageant alors nécessitait de réaliser cette opération dans un endroit plutôt désert. Sur la ligne de Rennes cela se faisait souvent après Conlie, le profil de ligne à cet endroit se trouvant favorable. Comme il a été dit, les Pacific étaient de bonnes coureuses, surtout avec des rames légères. Elles étaient bien adaptées à des trains comme les TR-RT entre Le Mans et Mézidon. La 242 A1, pensionnaire du dépôt durant quelques années a fait très peu de service, elle avait souvent le même mécanicien : Davoust. Quant à la 141 C 100, conservée de nos jours par le TVT, elle faisait figure de « sapin » lorsqu'elle était en service et plusieurs se demandent pourquoi ce fut elle qui fut conservée ? Il est vrai que les services demandés à l'époque aux Mikado n'étaient pas forcement des plus faciles, avec par exemple la remorque des lourds trains de minerai sur la ligne de Châteaubriant. Ce qui n'empêche pas les amateurs de chemin de fer de souhaiter vivement la revoir circuler un jour ou l'autre.

Sur les trente-cinq 241 P, quatre ont été conservées de nos jours : toutes ont appartenues au dépôt du Mans : outre la P17, nous avons la P 16 à la cité du train à Mulhouse, la P 9 en cours de restauration à Toulouse et la P 30 en Suisse, un projet de rapatriement au sein de l'AJECTA à Longueville ayant été formé pour celle-ci.

Un grand merci à Jean Boudet et René Le Gall pour avoir partagé leurs souvenirs, encore très précis et pleins d'une ambiance à présent révolue.

Dates des prochaines réunions de bureau (ouvertes à tous)

Mardi 19 juillet	Mercredi 24 août
Mercredi 21 septembre	Mercredi 19 octobre
Mercredi 16 novembre	Mercredi 14 décembre

Les réunions se déroulent dans les salles de l'Espace Chabrier, Mairie de Saint-Pierre-des-Corps, à 9 h 30

Quelques nouvelles des associations ferroviaires de la région :

C'est l'été : le temps pour les amateurs de trains que nous sommes de passer rendre une petite visite à telle ou telle association qui travaille à faire circuler un train touristique ou une machine historique. Et dans notre région elles sont nombreuses.

AAATV – Centre-Val-de-Loire : 141 R 840.

Les travaux de remise maintenance de la 141 R 840 avancent bien. Néanmoins c'est la locomotive Diesel A1A-A1A 68540 qui assurera encore les prochains trains programmés par l'association.

Pour mémoire, voici le programme prévu en 2016,

- samedi 23 juillet : « escapade en pays Fléchois », avec parcours en train des Aubrais à Château-du-Loir, puis transfert vers le zoo de La Flèche.
- samedi 10 septembre : « Vaux-le-Vicomte » avec parcours en train des Aubrais à Melun, puis transfert pour la visite du château. Possibilité de quitter le train à Paris-Austerlitz pour visiter la ville.
- week-end des 7-8 octobre : « Cap à l'Ouest, la côte sauvage » avec parcours en train des Aubrais vers Saint-Nazaire, puis découverte de la ville et de la région : La Baule, Guérande…

AAATV Centre-Val de Loire – 4 tunnel des Champs Bouchaud – Rampe Nord – 45400 Fleury-les-Aubrais
06-70-61-53-72 du lundi au vendredi de 14 h à 18 h 30 - www.141R840.com

Chemin de fer touristique de Pithiviers :

Cette année correspond au cinquantenaire de cette association, une occasion de retourner voir cet ancien chemin de fer betteravier devenu l'un des premiers touristiques crées dans notre pays. Des festivités ont eu lieu le week-end du 10 au 12 juin derniers.

AMTP – Gare, dépôt, musée, Rue Carnot – 45300 Pithiviers – 02-38-30-48-26
– musee-transport-pithiviers@orange.fr

Chemin de fer touristique de la Sarthe :

Les horaires de l'été combinent des circulations en autorail les mercredis en juillet et août et les dimanches où le train vapeur est mis en route en plus de deux circulations en autorail.
A noter que la TRANSVAP accueillera le congrès Unecto 2016 au Mans

TRANSVAP – Gare Transvap – 72160 BEILLE – 02-43-89-00-37 – www.transvap.fr

Chemin de fer touristique de la Vallée du Loir :

L'X 2419 se prépare à une nouvelle saison à parcourir la ligne de la vallée du Loir entre Thoré-la-Rochette et Trôo. Les menaces concernant l'entretien de la ligne se sont dissipées et l'avenir peut être entrevu avec plus de sérénité : nous nous en réjouissons.

TTVL – Mairie de Thorée – 02-54-72-95-03 - ttvlmairie@orange.fr - site ttvl.fr

Chemin de fer touristique du lac de Rillé :

Pour les amateurs de voie étroite, le chemin de fer de Marcilly est le lieu idéal de sortie dans notre région. La vapeur est de sortie, et pas seulement les dimanches (voir le programme de circulation de l'association)

AECFM – La Gitonnière – 37330 MARCILLY SUR MAULDRE – 02-47-96-42-91 - site : aecfm.fr

Le Train Touristique du Bas Berry :

Pour ceux qui aiment l'ambiance du Blanc-Argent ! Vapeur, autorail et voie métrique nous plongent dans cette atmosphère.

SABA : 02-54-22-19-21 - traindubasberry@laposte.net

141 R 1199 :

Mauvaise nouvelle : une avarie survenue lors des essais de mise en chauffe de cette machine va de nouveau la rendre indisponible pour un temps indéterminé.

Plaidoyer pour les INTERCITES

Nous insérons avec plaisir dans ce bulletin ce texte de Jean-Paul Lasserre du Rozel, par ailleurs membre de notre section régionale, concernant la défense des INTERCITES et des trains de nuit.

Je suis chargé de mission auprès de l'AFAC MIDI PYRENEES. Notre association a pour but de promouvoir le rail et d'en assurer la défense.

Nous sommes actuellement consternés par la politique qui met en exergue les services routiers notamment les cars Macron et le co-voiturage.

En ce qui concerne les INTERCITES de nuit, nous déplorons la situation actuelle qui les discrédite par le biais de la presse qui les qualifie d'obsolètes, d'inconfortables de déglingués selon le magazine Capital. Serait-ce la fin de ce concept ?

Je ne le pense pas car un certain nombre d'usagers, les familles, les militaires, les seniors l'utilisent.
Je demeure un inconditionnel de ces trains qui sont pratiques lorsqu'on parcourt de longues distances. En effet, si vous partez de Montauban à 23 h 00 par l'Occitan vous arrivez aux Aubrais Orléans à 5 h 35 et à 6 h 49 à Paris-Austerlitz (le TGV parvient à Montparnasse pas avant 11 h 30).

Cela permet de disposer d'une journée complète en région Centre ou en Ile-de-France.

Les INTERCITES de jour complètent ce maillage mais sur Paris Toulouse, il n'est pas aisé de voyager en raison de la desserte squelettique de cet axe notamment au sud de Brive.

Le nombre de journées d'interruption pour cause de travaux est ahurissant : par exemple trois semaines en février et mars (sauf les SD) où les Corails de milieu de journée (à savoir les 3630 et 3611) ont été supprimés entre Toulouse et Brive.

A cela s'ajoutent les grandes opérations programmées les week-ends au cours desquels les circulations sont interrompues du samedi 12 h au dimanche 12 h (trois déjà depuis le 1 er janvier).

Les IC doivent d'une manière générale continuer d'exister peut-être sous une autre forme car ils participent à l'aménagement du territoire et sont indispensables à notre vie économique.

JP LASSERRE DU ROZEL chargé de mission