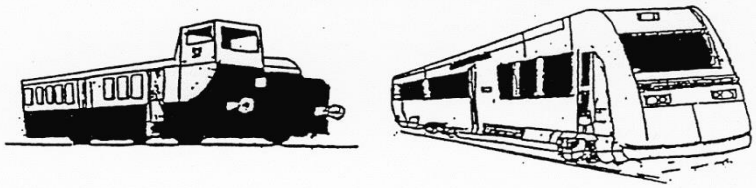
Association Française des Amis des

Chemins de Fer

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations – Décembre 2022

Contact : M. Bernard Monteil (Président)
15, route d'Amboise, 41400 CHISSAY-en-TOURAINE

afac.cl@laposte.fr - site internet : www.afac.asso.fr

A retenir : Assemblée Générale de l'A.F.A.C Centre – Loire
Samedi 4 mars 2023 - Saint-Pierre-des-Corps

Assemblée Générale le matin,
L'après-midi, conférence sur le thème de l'alimentation électrique du réseau SNCF

(informations complémentaires à venir bientôt)

Bernard Largeaud, membre de notre section régionale nous a quitté. Le Président Bernard Monteil lui a rendu un hommage lors de sa sépulture ; voici le texte de son intervention.



Photo Benoît Lemiale

CHER(E)S AMI(E)S

Nous voilà donc rassemblés pour rendre un dernier hommage à notre ami Bernard Largeaud.

Bernard, après une carrière dans les rangs de l'armée de l'air, est venu s'installer à Tours non loin de la base aérienne où il a passé une partie de sa vie.

Bernard avait deux passions, la bicyclette et le chemin de fer. Elles lui ont permis de bien occuper son temps. Il n'était pas rare de le rencontrer dans les rues de Tours, et même au-delà où il se rendait pour ses activités. Il n'oubliait pas de s'arrêter aux gares de Tours, Saint-Pierre où d'autres sites ferroviaires où il pouvait

accéder. Cette passion pour le vélo lui a permis de garder longtemps la forme et lui a valu aussi le surnom familier « d'aviateur cycliste ».

Outre le vélo, Bernard était passionné par le chemin de fer. Il fut d'ailleurs parmi les premiers adhérents de la section Centre-Loire de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer. Au sein de l'association, il a su allier toutes ses activités. Utilisant le train et son vélo, il rendait fréquemment visite aux chemins de fer touristiques de la région. Il y était d'ailleurs très connu et apprécié. Bernard était aussi assidu à toutes nos réunions et y participait activement. Ardent défenseur du rail, il ne manquait jamais de s'insurger lorsque des menaces de suppressions planaient sur certaines petites lignes. Il le faisait savoir en participant aux comités de lignes organisés en son temps par la Région Centre. S'intéressant à toutes les activités ferroviaires, Bernard aimait particulièrement les locomotives à vapeur. Outre l'AFAC, il était adhérent des associations qui les géraient et les entretenaient. Souvent il participait aux voyages en train vapeur qu'elles organisaient. Il en rapportait souvenirs, anecdotes qu'il ne manquait pas de nous commenter.

Et puis un jour, un accident de vélo, la crise du COVID, Bernard a cessé son activité à l'association. Malgré les propositions de transport, il ne répondait pas. Cette absence nous a profondément attristé, et puis la triste nouvelle est arrivée : « Bernard n'est plus ».

A sa famille, à ses amis, les amis du rail vous présentent leurs plus sincères condoléances. Nous aussi, outre l'adhérent c'est l'ami fidèle que nous regrettons. Toujours d'humeur égale, aimant la plaisanterie, en un mot la joie de vivre : merci Bernard des bons moments que nous avons passé ensemble. Dors en paix, nous ne t'oublierons pas.

TRAVAUX SUR LA RÉGION CENTRE- VAL DE LOIRE.

RENOUVELLEMENT DE LA VOIE ENTRE TOURS ET VIERZON.

Dans le cadre de la modernisation du réseau ferré national, SNCF Réseau procède au renouvellement de la voie ferrée sur la ligne Tours - Vierzon entre Méry-sur-Cher et Bléré-la-Croix. Ces travaux ont pour objectif de :
- Garantir le niveau de performance de l'infrastructure
- Assurer le confort des voyageurs
- Optimiser la régularité des circulations

Leur coût s'élève à 93,3 millions d'euros financés entièrement par SNCF Réseau. Ils se sont déroulés du 27 juin au 10 novembre 2022, se répartissant sur une semaine de 5 jours. Des travaux de nuit ont également été réalisés entre le dimanche soir et le vendredi matin.
Bien sûr, ils ont nécessité l'arrêt total ou partiel des circulations ferroviaires qui ont été remplacées par des services routiers.

Programme des travaux :

70 km de voie ont été renouvelés :
- Voie 1 sens Vierzon Tours : 38 km entre Méry-sur-Cher et Gièvres et entre Monthou-sur-Cher et Bléré-La Croix.
- Voie 2 sens Tours Vierzon : 32 km entre Méry-sur-Cher et Gièvres et entre Noyers-sur-Cher et Monthou-sur-Cher

En outre 46 passages à niveau ont été fermés pour permettre la circulation des trains de travaux en toute sécurité et pour la rénovation de leur platelage, ce qui améliorera également la circulation routière.
Notons qu'aucun appareil de voie n'a été remplacé. Ces travaux ont nécessité la mise en œuvre de :
- 140 km de rails
- 117000 traverses béton
- 110 000 tonnes de ballast.

La maitrise d'ouvrage a été assurée par SNCF Réseau. Elle a mobilisé : 500 personnes réparties entre SNCF Réseau pour la maitrise d'œuvre, la logistique et la sécurité des chantiers et les entreprises adjudicataires des travaux.

<u>Le remplacement des voies avec un « train usine ».</u>

Le remplacement des principaux constituants de la voie (rails, traverses, ballast) est réalisé au moyen d'un train usine appelé également « suite rapide ». Cette méthode permet de traiter jusqu'à 950 mètres par poste de travail. Comment cela fonctionne-t-il ?



La « Suite rapide » à l'avancement

Dans un premier temps, le ballast est « dégarni »et trié. Les éléments récupérables sont réemployés comme sous couche de la future voie. Les éléments non récupérables sont envoyés aux décharges. Les rails neufs ont été approvisionnés au préalable de part et d'autre de la future voie

La suite rapide est un train constitué d'éléments qui assurent la traction, le nivellement de la sous couche de ballast, la mise en place des traverses, du rail et sa fixation. Les traverses neuves sont stockées sur des wagons, un portique roulant sur l'ensemble du train assure leur distribution à la machine.



Approvisionnement des traverses

Pour lui permettre d'avancer sur le ballast, une paire de chenilles se substitue au premier bogie. Juste derrière une étrave nivelle le ballast pour permettre la mise en place avec précision des traverses neuves. Ensuite, le rail est ripé et fixé sur les traverses par une équipe qui suit l'avancement du train. Aux extrémités des ajustements sont nécessaires pour raccorder les voies nouvelles et anciennes.

Maintenant que la voie nouvelle est posée, il faut la stabiliser et la positionner à la bonne hauteur. Cette opération sera effectuée à l'aide d'une bourreuse, c'est une machine qui la relèvera avec précision en tassant le ballast sous les traverses.



La dernière opération sera la libération des rails et un nivellement complémentaire. Pour cela le rail est amené à une température comprise entre 20 et 32 degrés. Il s'agit de le préparer aux efforts de dilatation et de traction qu'il va subir en permanence lors des variations de température. Des ajustements de la voie pourront être faits avec ajout de ballast.

Mise en place des traverses

Afin de permettre la circulation des trains de travaux en toute sécurité 46 passages à niveau ont été fermés temporairement. Ces fermetures ont été aussi l'occasion de remettre en état les platelages. Les longrines en béton armé qui les constituaient ont été remplacées par des dalles en caoutchouc. Ce qui a eu pour effet, d'améliorer la circulation automobile



Réfection d'un passage à niveau

TRAVAUX SUR LA LIGNE FRET LES AUBRAIS - ORGÈRES-EN-BAUCE.

Ce tronçon de 34 km de la ligne Orléans Chartres, est exploité uniquement en trafic fret. Il achemine annuellement 160.000 tonnes, principalement des céréales, soit l'équivalent de 5200 camions. Plusieurs coopératives agricoles, ainsi que la base aérienne d'Orléans-Bricy y sont raccordées.

Les objectifs de ces travaux sont : pérenniser la ligne pour 10 ans, lui permettre de poursuivre son activité économique essentielle pour la région.

Leur coût d'un montant de 7,55 M€, est financé par l'État (58,3%), la région Centre-Val de Loire (28,4%), coopératives agricoles (13,3%).

Les travaux se réaliseront à partir d'octobre 2022 et dureront jusqu'en avril 2023. Ils seront effectués de jour avec fermeture de la ligne.

Ils nécessiteront :
- le remplacement de 10 000 traverses
- le renouvellement rails et ballast sur 6 Km
- le relevage de la voie sur environ 10 Km
- le renouvellement de 5 platelages de passage à niveau

Ces travaux ont été réalisés sous la maitrise d'ouvrage et la maitrise d'œuvre de SNCF Réseau. Elle a également organisé le chantier et en a assuré la sécurité. L'exécution des travaux, a été confiée après adjudication aux entreprises Colas rail Vernat T.P

Pour conclure une question : où en est le projet de réouverture au trafic voyageurs de la section Voves Orléans ?

Bernard Monteil (texte et photos)

Feuilleton du tramway de Tours, ligne B : suite….

Le dernier bulletin d'information faisait mention du rejet du projet de passage de la future ligne B du tramway de Tours par le boulevard Béranger. Ce revirement était dû au problème des racines peu profondes des beaux arbres de ce boulevard. Leur survie était semble-t-il menacée.

Le 8 juillet dernier le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT) a voté à l'unanimité le lancement des études pour un passage de la ligne B par le boulevard Jean Royer, au lieu du boulevard Béranger. Le syndicat estime que ce changement d'itinéraire n'impactera pas l'objectif initial de la ligne en maintenant la desserte des points prévus : hôpitaux, groupes scolaires et quartiers prioritaires.

Cependant il faut noter qu'à l'époque des premiers choix, cette option avait été écartée pour son moindre intérêt par rapport à une desserte plus centrale de la ville. Effectivement, la ligne B en provenance du sud de l'agglomération, bifurquerait au carrefour de la Liberté en ignorant totalement le passage par le plein centre-ville et la gare. Ainsi, une personne venant en train à Tours et devant se rendre à l'hôpital Trousseau serait obligée de changer de tramway. Quant aux usagers venant de l'ouest, soit de la commune de La Riche, soit de plus loin avec les parkings relais, elles devraient faire un sérieux détour, toujours avec correspondance, pour se rendre dans le centre-ville, à moins d'utiliser le bus s'il est maintenu. La fréquentation de la ligne B sera-t-elle conforme aux attentes de ce type de transport dans ces conditions ?

Stand AFAC Saint-Pierre-des-Corps



A l'occasion des journées du patrimoine, la AAATV-SP organisait une grande opération portes-ouvertes au hangar des avions afin que le public puisse venir découvrir le travail de restauration entrepris sur la 231 E 41. Dans ce cadre, plusieurs associations avaient été conviées à venir présenter leurs activités. Grâce à Benoît Lemiale, membre du bureau de l'AFAC Centre-Loire et de la AAATV-SP, notre section régionale a pu avoir un stand durant les deux journées du samedi et du dimanche.

Animation sur le stand de l'AFAC Centre-Loire

Plusieurs centaines de visiteurs ont afflué pendant le week-end. Cela a permis de faire connaitre un peu mieux l'AFAC. De bons échanges ont eu lieu, tout aussi bien avec les passionnés qu'avec des personnes venues là par simple curiosité.



Notre ami Daniel Richer, membre de la section, était présent le samedi avec ses collections de cartes postales ferroviaires. Quelques objets, photos et revues agrémentaient le stand. Un petit autorail mécanique tournant autour du stand a eu un succès fou auprès des plus jeunes, étonnés de voir ce jouet remonté à l'aide d'une simple clef. Benoît Lemiale avait revêtu une tenue de cheminot de l'époque de la vapeur remarquable.

Merci aux membres qui se sont relayés durant ces deux journées. L'ambiance très sympathique qui y a régné est une invitation à renouveler l'expérience.

Une sortie ferroviaire à Vierzon.

Si l'été fut particulièrement sec cette année, alors on peut dire que notre section régionale n'avait pas choisi le bon jour pour aller à Vierzon : en effet ce samedi 25 juin une pluie abondante a accompagné notre groupe quasiment tout l'après-midi.

Deux lieux étaient au programme de cette journée : le musée de Vierzon et le dépôt pour aller rencontrer les bénévoles de l'association CFTST.



Vue d'une représentation de scène ferroviaire au musée de Vierzon

Le « musée de Vierzon » se situe à quelques centaines de mètres de la gare. Il regroupe différents aspects de l'histoire de la ville. Si les parties concernant la préhistoire, la fondation de la ville où son rayonnement économique sont fort intéressantes, c'est surtout le chapitre traitant du chemin de fer qui restait notre principal point d'intérêt. Ici est représenté une partie de l'ancien « musée Laumonier », bien connu des amateurs de trains. Ce dernier avait été créé par un ancien chef de dépôt à la fin de l'époque de la vapeur. Est exposée une partie de la collection qu'il avait réunie au fil du temps pour perpétrer le souvenir de celle-ci. Aujourd'hui, quelques « tableaux » thématiques reprennent les différents aspects des métiers du rails. Sont ainsi évoquées les gares, avec la reconstitution d'un guichet, l'entretien de la voie avec du matériel utilisé pour son entretien et bien sûr les locomotives. Plusieurs maquettes sont exposées. De plus il est possible de visionner une vidéo traitant de l'histoire générale de la ville dont un extrait est consacré au train. Sans surprise, les connaisseurs auront reconnu le film tourné autrefois sur une Pacific de Nantes, avec des commentaires reprenant « la bête humaine » d'Emile Zola.

La suite de notre visite avait lieu sur le site de l'ancien dépôt. En effet l'association Chemin de Fer Touristique du Sud Touraine (CFTST) s'est installée là pour travailler à la préservation de deux X 2100 et d'une remorque. Une quarantaine de membres compose cette association très dynamique avec une moyenne d'âge assez jeune. Pour mémoire, au commencement il y avait un projet d'installation sur la ligne de Descartes, précisément dans le sud de la Touraine (d'où le nom de l'association). Le CFTST est affilié à l'UNECTO, organisme associatif qui fédère et représente auprès de la SNCF de nombreux trains touristiques. Après avoir travaillé à ce projet de 2011 à 2016, il fut finalement convenu d'une nouvelle orientation avec préservation de matériel pour circuler sur le réseau ferré national.



L'X 2141 et l'XR 6127 habilités à rouler sur le système ferroviaire français

Le matériel concerné se compose des X 2141 et X 2124 accompagnés par la remorque XR 6127. Aujourd'hui le premier des deux autorails et la remorque sont opérationnels et ont déjà réalisé plusieurs sorties. Lorsque l'X 2124 sera apte lui-aussi à circuler, cela permettra de bénéficier d'une composition réversible avec les deux autorails encadrant la remorque, ce qui sera bien utile pour limiter les manœuvres. Quelques travaux d'adaptations aux besoins touristiques ont été entrepris, comme celui de convertir le 380 V en 220 V afin de bénéficier de prises de courant, utiles pour des cafetières ou des fours micro-ondes. Le parc est habilité à rouler à 120 km/h.



L'X 2124 stationne sur les voies du dépôt de Vierzon

Pour la circulation sur le système ferroviaire français, le CFTST est soumis au tarif prévu pour les trains à caractère touristique ou historique (voir l'article de Bertrand Nicolle à la fin de ce bulletin). Le grand voyage en Bretagne organisé au printemps s'est bien déroulé et a été équilibré au point de vue financier. D'autres projets de sorties sont dans les cartons. Les Journées Européennes du Patrimoine ont été mises à profit pour une grande opération « journées portes ouvertes » sur le site à Vierzon et a connu un grand succès.

Enfin, lors du passage en gare de Vierzon, le groupe a pu se rendre compte de l'avancement des travaux de sa mise en accessibilité. Engagés pour une durée d'un an environ (septembre 2021 – décembre 2022), ceux-ci comportent la rehausse des quais n°1 et 3, la réfection des enrobés des quais avec pose de bandes podotactiles, diverses améliorations du passage souterrain et du mobilier de quai. Une des parties les plus importantes du chantier reste l'installation d'ascenseurs aux normes PMR sur les quais 1 à 4 (fin prévue en 2023).

Le montant des travaux est de 17 M€, répartis entre l'Etat (47%), la Région Centre Val-de-Loire (29%) et SNCF Réseau (24%).



Vue des travaux sur les quais de Vierzon : Le futur ascenseur est bien visible, ainsi que l'abri de quai refait à neuf.

La restauration de l'autorail X 8013.

Le 23 octobre dernier a eu lieu à Richelieu l'inauguration du bâtiment ferroviaire abritant l'autorail X 8013, prototype de la série des autorails FNC, connu sous le nom de « La Richelaise », sortant lui-même de restauration.



L'X 8013 en gare de Tours lorsqu'il assurait des services voyageurs sur Richelieu – Chinon – Tours
Photo Jacques Bazin – Publication Alain Lesaux
AL Production – Le Vignery 72110 Prévelles

Cet engin a un passé en lien avec le département puisqu'il fut acquis par celui-ci lors de la remise en service du service voyageur par fer entre Richelieu, Chinon et Tours. Il était l'un des trois prototypes des FNC, avec les X 8011 et 8012. A ce titre, ce sont les établissements Billard de Tours qui avaient eu la charge de sa construction. Plus tard, bien après la nouvelle fin du service voyageur en 1960, il avait été conservé par les associations qui s'étaient lancées dans l'aventure du train touristique Chinon – Ligré-Rivière – Richelieu. En dernier lieu, les Trains à Vapeur du Thouarsais (TVT, ex-train à vapeur de Touraine) l'avaient stationné à Thouars dans le cadre du projet touristique sur Loudun. Celui-ci n'ayant pu aboutir, le Conseil Départemental et la Communauté de Communes Touraine Val de Vienne (CCVT) ont souhaité le rapatrier à Richelieu et le remettre en état extérieur pour l'exposer et rappeler le souvenir ferroviaire de la ville.

L'X 8013 s'est refait une beauté grâce à la CITEV, à Saint-Jean du Gard. Le montant de l'opération s'élève à 113 000€, financés à parts égales par la DRAC et le Conseil Départemental. Ce dernier souhaite souligner par cette action son intérêt pour la valorisation du patrimoine local. Si les amis des chemins de fer se réjouissent de voir cet engin sauvegardé, tout au moins extérieurement, en revanche ils ne manqueront pas de regretter le manque de volonté dans ce domaine rencontré il y a quelques années lorsque l'association TVT avait eu besoin d'aide pour maintenir en activité le train touristique. La voie verte qui a remplacé la voie ferrée ne saurait consoler ceux qui pensent que le vrai patrimoine du chemin de fer départemental méritait plus qu'un hangar, fut-il du XIX ème siècle.

Rappelons enfin que c'est l'X 8013 qui a servi au logo de notre section régionale, tel que vous le voyez en-tête de chacun de nos bulletins.

Informations transmises par Benoît Lemiale

Nouvelle convention TER entre la Région Centre Val-de-Loire et SNCF Voyageurs

Une nouvelle convention d'exploitation des TER a été signée en septembre dernier entre la région Centre Val-de-Loire, représentée par son Président François Bonneau, et la SA SNCF Voyageurs. Elle s'appliquera jusqu'en 2031.

Par rapport aux précédents montages, cette nouvelle version veut continuer le renforcement de la qualité de transport. Parmi les nouveautés figure un examen de ponctualité ligne par ligne au lieu du système global actuel. Ponctualité, confort, lutte contre la fraude sont des points majeurs de l'exigence régionale.

Le budget régional consacre 215 M€ au TER. Chaque jour se sont 70 000 voyageurs qui empruntent 420 trains répartis sur 12 lignes.

Après travaux, La ligne Tours – Loches rouverte avec une nouvelle desserte.

Après une interruption de plusieurs mois, la ligne Tours – Loches a rouvert au service voyageur le 29 août dernier, quelques semaines après la date initialement envisagée qui était théoriquement le 1 er juillet. Dans un précédent bulletin d'informations, il avait été évoqué les craintes d'associations d'usagers concernant la desserte prévue après travaux. Aujourd'hui des réponses ont été apportées et la trame horaire proposée est bien supérieure à celle qui était en place depuis plusieurs dizaines d'années.

La première mouture de la nouvelle desserte s'articule autour de 6 allers-retours en semaine, complétés par des mouvements réduits les samedis et dimanches (3 allers-retours). De nombreux parcours en autocars renforcent la grille, avec quelques arrêts spécifiques à la route. Il est maintenant possible de se rendre de Tours à Loches pour la journée ou la demi-journée par le train, solution inenvisageable autrefois puisque les horaires ferroviaires se limitaient à deux trains Loches – Tours le matin avec retour le soir, complétés par un aller-retour Reignac en mi-journée. Toutefois, les usagers tourangeaux ont regretté que la version proposée à la rentrée ne propose pas un premier train Tours – Loches permettant d'arriver dans la sous- préfecture avant 9 h 30 (Tours 8 h 52 – Loches 9 h 53). Aussi la Région Centre Val-de-Loire va-t-elle proposer au service annuel 2023 une grille améliorée.

A partir de décembre 2022, la desserte ferroviaire proposera de nouveau 6 allers-retours, planifiés comme sur le tableau ci-dessous. Le premier départ de Tours permet d'être à Loches à 9 h 29. Un service de cars complète le service. Les temps de parcours tournent autour de 60 minutes. Il n'y a aucun croisement en ligne entre Joué-lès-Tours et Loches.

	sem	Sa/di	sem	Di	Sa	Sem	Sem	Sa/di	Sem	Sem
	860361	860365	860363	860371	860371	860371	860367	860369	860375	860377
Tours	8 h 29	9 h 27	9 h 43	12 h 08	12 h 11	12 h 11	15 h 24	16 h 24	17 h 48	18 h 50
Loches	9 h 29	10 h 27	10 h 43	13 h 08	13 h 11	13 h 12	16 h 24	17 h 24	18 h 50	19 h 50

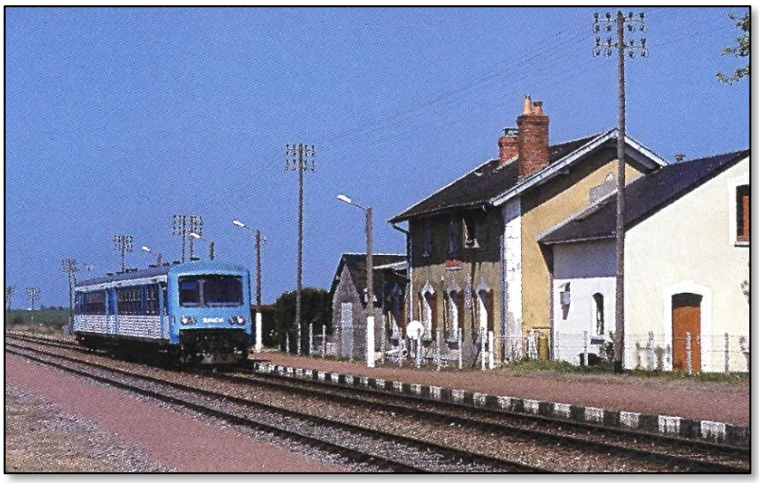
	sem	Sa	Sem	tlj	Sem	Sa/di	Sem	Sem	Sa/di	
	860360	860372	860362	860364	860366	860378	860368	860370	860380	
Loches	6 h 28	6 h 40	7 h 22	10 h 52	13 h 24	13 h 48	14 h 38	17 h 02	17 h 37	
Tours	7 h 28	7 h 38	8 h 21	11 h 50	14 h 22	14 h 48	15 h 40	18 h 05	18 h 35	

Pour rappel, les travaux ont permis de supprimer la limitation de vitesse à 60 km/h. Ils ont coûté 36 M€ pris entièrement en charge par la Région Centre Val-de-Loire. A la suite du rapport Spinetta, les craintes avaient été vives de voir cette ligne fermée au trafic voyageurs.

Tours – Loches a été ouverte en 1878 dans la cadre d'une liaison Tours – Châteauroux – Montluçon. La Compagnie de la Vendée avait reçu en premier la concession. Mais en raison de sa faillite elle fût attribuée au Réseau de l'Etat qui avait achevé les travaux. Toutefois, dans le cadre des conventions de 1883, le Paris – Orléans l'avait récupérée dans un souci d'homogénéité entre les deux réseaux. Après la création de la SNCF, elle dépendait logiquement du réseau Sud-Ouest. En 1970 le service voyageur par train fut abandonné entre Loches et Châteauroux.

Aujourd'hui, la ligne est gérée par SNCF Réseau sous l'appellation « Joué-lès-Tours – Loches ». Elle est à voie unique exploitée en signalisation simplifiée. Sa gare de commande est Joué-lès-Tours. (L'AFAC Centre Loire avait visité cet établissement au printemps dernier). Elle est équipée du Dispositif d'Arrêt Automatique des Trains (DAAT) et de la liaison GSM-GFU avec les trains (système d'alerte par téléphone entre les trains et le sol en cas d'urgence). En plus des gares extrêmes les croisements ne sont possibles qu'à la seule gare intermédiaire de Reignac, classée comme « gare temporaire », donc sans agent à certaines heures. Sept « établissements de pleine ligne » complètent l'ensemble : La Douzillère, Montbazon, Veigné, Esvres, Cormery, Courçay-Tauxigny et Chambourg. De Joué-lès-Tours situé au km 241,1 à Loches au km 282,7 il y a donc 41,6

km. Le piquetage kilométrique de la ligne se déroule depuis la gare de Tours. Mais à l'origine, la ligne passait par l'itinéraire du « Pont du Cher » et non par l'actuelle bifurcation de Joué, sur la ligne de Bordeaux.



Une image déjà ancienne :
un X 4300 en gare de Reignac en 2002.
C'est le seul, point de croisement possible entre Joué-lès-Tours et Loches.

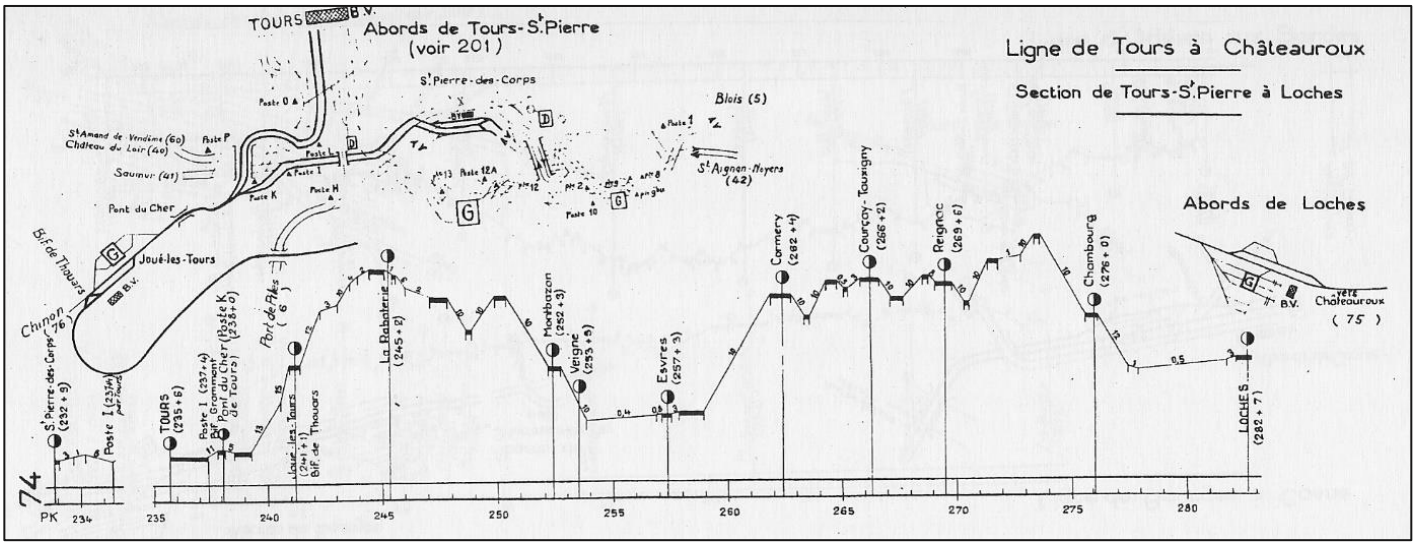
Photo Daniel Richer – Publication Alain Lesaux



Et une image plus actuelle :
l'X 73539 en gare de Loches
(Photo Bertrand Nicolle)

La vitesse des trains de voyageurs est de 75 km/h de Joué-lès-Tours à Montbazon puis 85 km/h jusqu'à Loches. Ces taux étaient en vigueur avant les travaux. Pour les trains de marchandises, la limite est fixée à 60 km/h, avec quelques limitations particulières en certains points ou pour certaines séries de locomotives. Il n'y a pas eu beaucoup d'évolutions dans ce domaine puisque les Renseignements Techniques de la ligne pour l'année 1970 indiquaient déjà une vitesse maxi de 75 km/h pour les autorails de Joué-lès-Tours à Cormery puis 85 km/h ensuite. Les marchandises roulaient déjà, eux aussi, à 60 km/h.

Le profil de ligne est en dents de scie selon que la voie suit la vallée de l'Indre ou se hisse sur les plateaux environnants. Après une courte rampe de 12 ‰ en sortie de Joué-lès-Tours, plusieurs déclivités de 10 ‰ ponctuent le parcours.



Profil de Ligne et schéma de Tours – Joué-lès-Tours – Loches (avant les modifications en sortie de Tours)

Le trafic fret est présent grâce à la présence de silos à Reignac induisant la circulation de trains complets de céréales. Au-delà de Loches, la ligne est actuellement neutralisée.

Pour l'avenir, la Région Centre Val-de-Loire réfléchi à certains problèmes. Le premier est celui de la tarification. En effet, il en coûte 9€ de voyager de Tours à Loches par le train, tandis que le car est beaucoup moins cher. Une unification serait logique et souhaitable si l'on désire que les voyageurs privilégient le rail. Pour ce qui est de la demande d'arriver à Loches depuis Tours avant 9 heures du matin, la réflexion est en cours. Notons que dans ce cas, un croisement en gare de Reignac semblerait indispensable, impliquant la présence d'un agent avec allongement du temps de parcours.

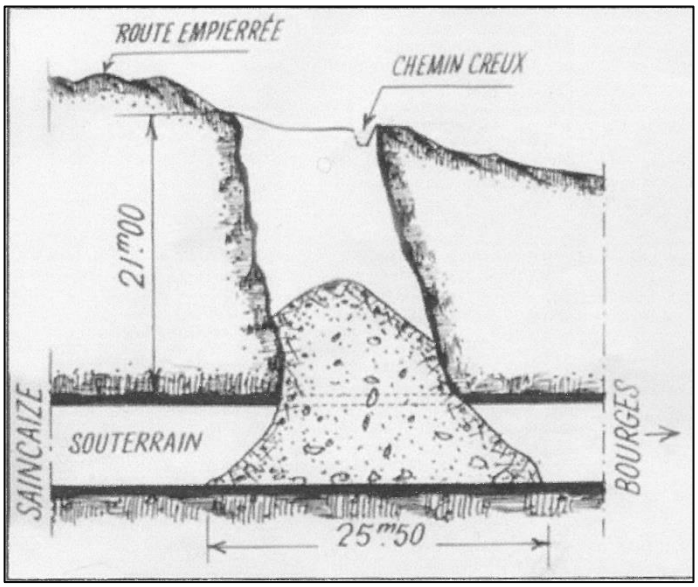
Le Président de Région a profité de cette réouverture du service ferroviaire pour annoncer que le projet de retour des trains de voyageurs jusqu'à Châteauroux était dans les cartons. Cette idée qui réjouit les amis des chemins de fer ne doit toutefois pas être envisagée pour tout de suite. D'ailleurs les exemples de Chartres – Orléans, limité pour l'instant à Voves, ainsi qu'Orléans – Châteauneuf-sur-Loire sont là pour nous rappeler qu'entre les bonnes intentions et le concret il y a un monde d'écart.

LE TUNNEL DU BOUBARD.

Situé sur les collines Ouest du Sancerrois, le souterrain du Boubard appelé également du Tendron permet le passage de la ligne Vierzon Saincaize (Nevers). Long de 590 mètres, il traverse des terrains de mauvaise qualité composés d'argile et de calcaire. Au cours de sa construction en 1848, il est déjà victime d'un premier et grave accident. La voûte en cours de réalisation s'est effondrée entrainant un important éboulement de terre ; trois ouvriers sont morts ensevelis. Depuis, la mauvaise qualité des terrains doublée de nombreuses infiltrations d'eau ont créé de nombreux désordres auxquels il faudra périodiquement remédier. Cette situation va durer jusqu'à la seconde guerre mondiale. En 1944, l'armée allemande en déroute y fait sauter un wagon de munitions entrainant d'importants dégâts. La remise en état du souterrain, nécessitera une année de travaux sans interrompre la circulation des trains qui se fera sur voie unique.

En 1955, un projet de grosse réfection est envisagé. Mais il sera différé en raison d'une possible électrification de la ligne ; travaux qui nécessitaient une mise au gabarit électrification de l'ouvrage.

La mauvaise qualité, des terrains encadrant le tunnel allait encore se manifester le 13 février 1960 à 5 heures du matin. En effet, juste après le passage d'un train de voyageurs, la voûte s'effondra sous la poussée d'un fontis obturant les deux voies sur une longueur de 25 mètres. Ce grave accident va entrainer une interruption du trafic d'une durée de quatre mois.

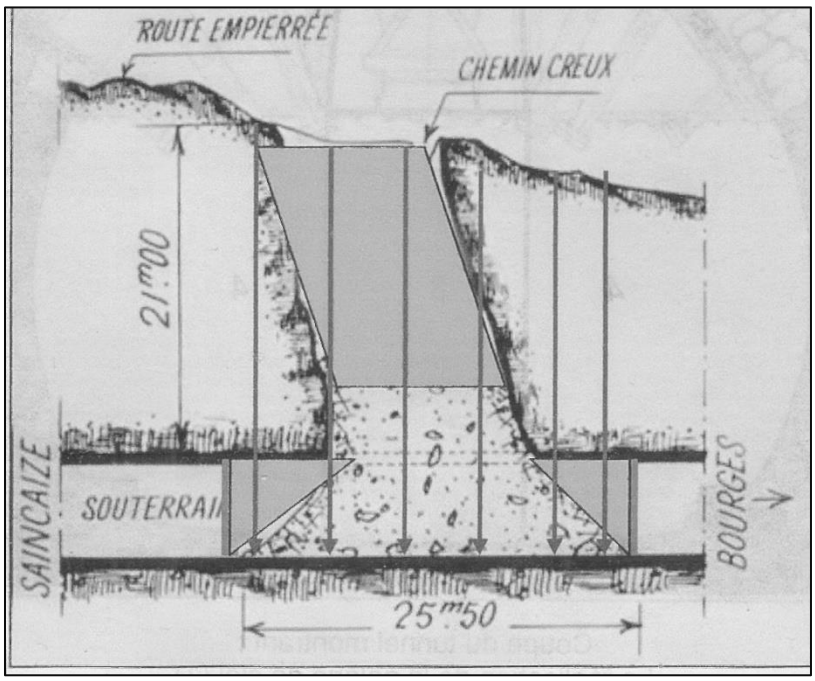


Croquis montrant l'effondrement de la voûte

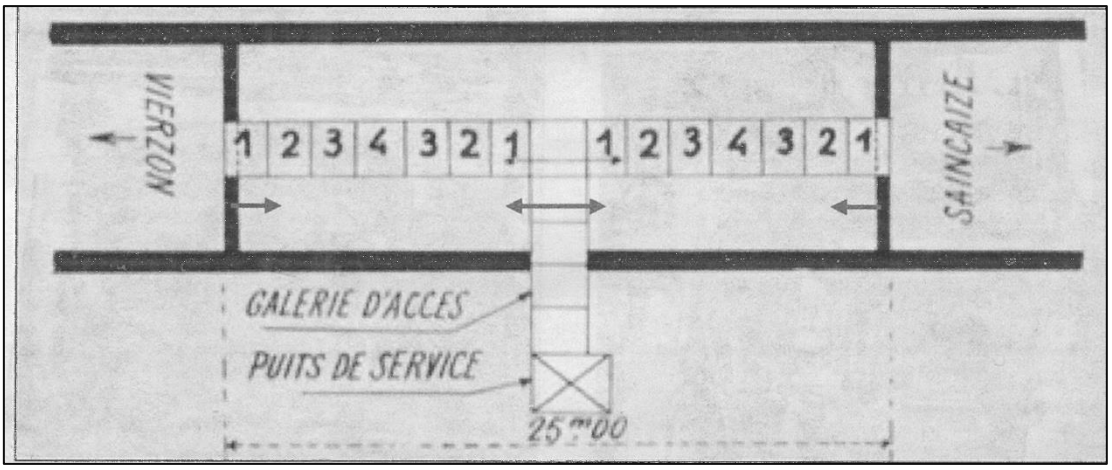
Compte tenu du risque de nouveaux effondrements la remise en état s'est effectuée de la façon suivante :

–Un mur masque a été construit de part et d'autre de l'effondrement.
–Les vides du fontis et entre les murs de l'effondrement ont été comblés par du sable.
–830 tonnes de coulis de ciment ont été injectés afin de consolider le terrain jusqu'au niveau du rail.
–La reconstruction de la voûte s'est effectuée de la façon suivante :

Afin d'accéder au centre de la zone des éboulis, un puits et une galerie d'accès latérale ont été creusés. Une ouverture a été pratiquée à la partie supérieure des murs masques. Partant de ces points, une « galerie de ciel » boisée a été ouverte selon la méthode classique de terrassement des souterrains. Ensuite des abatages latéraux ont permis de maçonner la voûte en s'appuyant sur les piédroits subsistants.
Cet important travail terminé, il ne restait plus qu'à dégager la partie basse des éboulis. Elle s'est effectuée de la façon suivante : terrassement d'un cunette central et abattages des « stross » latéraux.



Vues latérales et supérieures des travaux de remise en état du tunnel



–La ligne restera bloquée quatre mois, le temps de la remise en état de la galerie.
–Depuis, quelques désordres se sont manifestés, ce qui a nécessité la pose de tirants d'ancrage aux extrémités de la galerie. L'électrification de la ligne en 2011 n'a demandé aucune modification de l'ouvrage

Bernard Monteil - Sources : - site internet « inventaire-ferroviaire.fr »
- journal des chemins de fer n°390 juillet 1849

Les gares disparues dans la région (suite)

Voici la suite de la saga des gares disparues (ou créées) sur notre région, publiée dans le bulletin de décembre 2021.

Ligne Brétigny – Châteaudun (ligne de la Beauce) :

Cette ligne a connu huit suppressions d'arrêt, un arrêt créé, et deux arrêts qui ont changé de nom.

Arrêts supprimés (dans le sens Paris – Province) : Sainte-Mesme, Paray-Douaville, Santeuil, Allonnes-Boisville, Beauvilliers, Le Gault-Saint Denis, Moriers, Marboué.

-Vers 1974 environ, suppression de Sainte-Mesme, Beauvilliers, Moriers et Marboué.
-Le 30 mai 1987 suppression de Paray-Douaville, Santeuil, Allonnes-Boisville et le Gault-Saint Denis.

Arrêt crée à Dourdan la forêt (nouveau terminus du RER C) en 1985.

Une Z 5600 quitte le terminus de Dourdan la forêt pour une mission vers Saint-Quentin-en-Yvelines. Le point d'arrêt est installé le long des garages de rames du RER C.



Changement de nom : à l'époque du PO l'arrêt de Paray-Douaville était nommé « Ablis-Paray ». Jusque vers 1975 l'arrêt de La Neuville Saint-Germain-lès-Arpajon se nommait « La Bretonnière – La Norville ».

Ligne Paris - Orléans :

Cette ligne a connu une suppression d'arrêt, quatre créés le siècle dernier et plusieurs arrêts qui ont changé de nom.

Arrêt supprimé : le 2 décembre 2000 suppression de l'arrêt du « Boulevard Massena », à la limite de Paris, remplacé par la nouvelle gare « Bibliothèque de France - François Mitterrand ».

Arrêts crées :

- début du 20 ème siècle : mise en service de Villeneuve-le-Roi et Guillerval.
-25 septembre 1977, mise en service de l'arrêt des Ardoines sur le RER C.
- 8 décembre 2000, mise en service du nouvel arrêt « Bibliothèque de France – François Mitterrand » en remplacement du « boulevard Massena ».



Une Z 8800 à Massena sur une mission du RER C pour Argenteuil (GOTA)

Comme il se doit, au fil du temps plusieurs arrêts ont changé de nom. A l'époque du PO, l'arrêt du «Boulevard Massena » avait pour nom « Orléans-Ceinture ». Jusqu'au début du 20 ème siècle l'arrêt d'Ivry était souvent intitulé « Le Chevaleret ». Sainte Geneviève des Bois était « Perray-Vaucluse ».

Ligne Orléans – Vierzon :

Heureusement peu de changements. Un seul arrêt supprimé : Vouzon (entre La Ferté Saint Aubin et Lamotte-Beuvron) aux alentours de 1978.

Ligne Vierzon – Limoges :

Cette ligne a connu six suppressions d'arrêts, dans le sens nord – sud : Chéry-Lury, Diou, Montierchaume, Celon, Forgevieille, Le Palais.

- 28 septembre 1991 : suppression de Montierchaume, Celon, Forgevieille
- 25 septembre 1993 : suppression de Diou. Cet arrêt n'existait pas à l'époque du PO.
- 1 juin 1996 : suppression de Chéry-Lury
- Environ 2008 : suppression de l'arrêt du Palais. Cet arrêt est également commun à la ligne Limoges – Meymac.

Ligne Vierzon – Saincaize :

Cette ligne a connu quatre suppressions. Dans le sens ouest – est : Moulins-sur-Yèvre, Savigny-en-Septaine, Tendron et Le Guétin.

-24 septembre 1988 : suppression de Savigny-en-Septaine.
-29 septembre 1990 : suppression de Moulins-sur-Yèvre, Tendron et Le Guétin.
Chose surprenante, l'arrêt de Vierzon-Forges n'existait pas du temps du PO.

Moulins-sur-Yèvre – 6 septembre 2010
Train 861631, avec l'X 73357





Sortant du tunnel du Boubard (voir l'article ci-dessus), cet AGC passe au niveau de l'ancienne halte de Tendron

Ligne Bourges – Montluçon :

Cette ligne a connu quatre suppressions d'arrêts. Du nord au sud : La Chapelle-Saint-Ursin (bourg), La Chapelle-Saint-Ursin-Morthomiers, La Celle-Bruère, Ainay-le-Vieil.

Environ 1971 : suppression de La Chapelle Saint-Ursin-Morthomiers.
29 septembre 1990 : suppression de La Chapelle-Saint-Ursin (bourg), La Celle-Bruère, Ainay-le-Vieil.
Au début du 20 ème siècle, l'usine Rosières avait un arrêt pour sa desserte.

Texte et photos : Claude Pathault

Amélioration de la desserte Intercités Nantes – St Pierre-des-C. – Lyon

Comme cela avait été annoncé, le service annuel 2023 qui entre en vigueur en décembre verra la mise en route d'un troisième aller-retour entre Nantes et Lyon via la transversale St. Pierre-des-Corps – Nevers – St. Germain-des-Fossés. Cette relation s'ajoute à la circulation TER Tours – Lyon via Paray-le-Monial et aux TGV inter secteurs Ouest – Sud-Est. Au total, ce sont six trains par jours qui permettent de relier la Touraine à la région lyonnaise. (tableau ci-dessous : horaires et jours de circulations variables au cours du service annuel)

	TGV 5300/1 (1)	**IC 4402/3**	TER 16840/1	**IC 4404/5**	TGV 5306/7	**IC 4406/7**
Nantes	4 :53	**6 :26**		**11 :40**	12 :44	**14 :47**
St-Pierre	6 :24/28	**8 :05/08**		**13 :23/26**	14 :24/28	**16 :31/34**
Tours			12 :03			
Vierzon		**9 :16/20**	13 :29/31	**14 :33/37**		**17 :38/40**
Lyon Part-Dieu	9 :30 /40	**13 :10/14**	17 :52/55	**18 :26/31**	17 :30/40	**21 :18/22**
Lyon Perrache		**13 :22**	18 :03	**18 :39**	17 :49	**21 :30**

	TGV 5351	**IC 4502/3**	**IC 4504/5**	TER 16848/9	**IC 4506/7**	TGV 5358 (1)
Lyon Perrache	6 :16	**9 :20**	**11 :47**	13 :25	**15 :32**	
Lyon Part-Dieu	6 :24/30	**9 :28/34**	**11 :55/12 :00**	13 :33/38	**15 :40/46**	18 :20/27
Vierzon		**13 :21/23**	**15 :49/51**	18 :01/03	**19 :26/28**	
Tours				19 :27		
St-Pierre	9 :43/47	**14 :25/28**	**16 :55/58**		**20 :26/29**	21 :31/35
Nantes	11 :19	**16 :09**	**18 :46**		**22 :05**	23 :09

Les TGV 5300 et 5358 sont origine /destination Montpellier.

Un été exceptionnel pour SNCF Voyageurs

L'été 2022 aura été exceptionnel pour SNCF Voyageurs. L'entreprise s'est mobilisée pour répondre à une demande en croissance, soit 800 TGV et Intercités et 14 000 trains régionaux chaque jour.
Un demi-million de places supplémentaires TGV était en circulation par rapport à l'été 2019, soit environ +2%, notamment sur les axes les plus demandés.

Des conditions climatiques particulières

La France a connu des périodes de fortes chaleurs exceptionnelles partout qui ont mis le réseau à rude épreuve et nécessité de ralentir les circulations. Conséquence : les trains ont été moins à l'heure et quelques incidents enregistrés. Pour autant, les grands départs ont été assurés (dont le plus gros week-end de l'été, celui du 14 juillet, en pleine canicule) et les trains du quotidien ont continué à fonctionner contrairement à d'autres pays..

Les chiffres d'une fréquentation record

Côté trafic, ce sont 23 millions de billets longue distance en France qui ont été vendus pour juillet et août (TGV INOUI, OUIGO et Intercités), soit près de +10% par rapport à l'été 2019, qui était un record. Avec le trafic longue distance international (dont Eurostar et Thalys), cela porte à 28 millions de billets cet été. Sur SNCF Connect, ce sont plus de 33 millions de billets longue distance et TER qui ont été vendus pour juillet-août, en croissance par rapport à l'an dernier sur OUI.sncf.

Dans les TER, la fréquentation occasionnelle cet été est en hausse d'environ +15% par rapport à 2019, ce qui témoigne d'un très bon été aussi pour le tourisme régional et de proximité.

Les destinations les plus plébiscitées ont été, comme attendu, la Méditerranée, le Sud-Ouest, et la Bretagne. Le top 5 des villes est identique à l'an dernier : Paris, Lyon, Bordeaux, Marseille et Avignon. On constate aussi que sur SNCF Connect, le top 3 des régions françaises qui connaissent les plus fortes augmentations par rapport à l'été dernier sont Bourgogne-Franche Comté, Hauts-de-France et Grand Est.

Des chiffres qui parlent d'eux-mêmes : (comparaison avec 2019)

	Réalisé	VS Budget	VS A-X	*Evolutions TGV+OUIGO vs A-X*
PRODUITS DU TRAFIC (k€)	**36 908**	**+27%**	**+35%**	***+13,1%***
TRAFIC (kPAX)	**1 146**	**+7%**	**+21%**	***+7,5%***
PANIER MOYEN (€)	**32,21**	**+4,92**	**+3,70**	***+2,2***
TAUX D'OCCUPATION (%)	**76%**	**-**	**+8,6 pts**	***+5 pts***

.'été 2022 fut celui de tous les records au niveau business pour IC, devenant l'ambition à reproduire l'été prochain.

Bertrand Nicolle

La circulation des trains historiques

Notre région Centre Val de Loire a la chance d'avoir sur son territoire plusieurs associations préservant du matériel ferroviaire historique.

Lors des Journées Européennes du Patrimoine ou lors de voyages spéciaux, le matériel est amené à circuler sur le système ferroviaire français.

La Société Anonyme SNCF VOYAGEURS, dans le cadre d'un partenariat avec l'UNECTO et les associations de trains touristiques à vocation historique adhérentes, autorise les circulations occasionnelles de trains à vocation historique sous couvert de son certificat de sécurité unique.

L'Entreprise Ferroviaire SNCF Voyageurs est en conséquence responsable de s'assurer que le matériel roulant correspondant et son entretien permettent la circulation en toute sécurité.

Pour chaque circulation, l'EF SNCF Voyageurs fournit un pilote, c'est le terme employé officiellement. Lorsque je dis que je pilote un train historique, on s'étonne que je sache conduire ces vieux matériels ! Mais dans ce cas particulier, le pilote ne conduit pas mais il assure un certain nombre de taches pour veiller à la sécurité sur l'ensemble du trajet.



L'X 2141 du CFTST marque l'arrêt en gare de Foëcy.
L'article ci-dessus mentionne justement les relations entre associations, UNECTO et SNCF. (2022 - Photo Bertrand Nicolle)

Le pilote est un cadre transport traction (CTT) titulaire des certifications correspondantes pour exercer la mission de pilote. Il est responsable des procédures de sécurité à appliquer, des échanges de communication de sécurité et reste le seul interlocuteur de l'EF SNCF Voyageurs sous lequel circule le train à vocation historique vis à vis de SNCF Réseau (CSU SNCF Voyageurs).

La journée du pilote commence bien avant le départ du train, par quelques contrôles de documents, par exemple, le pilote s'assure systématiquement de la validité, par examen, du ou des document(s) correspondant(s) délivré(s) par l'association, de la certification du préposé à la conduite, de l'habilitation/autorisation des autres personnels commis pour le trajet et qui exercent des tâches de sécurité, de la présence des agrès réglementaires à bord de l'engin moteur et de l'équipement du train en personnel.

Après ces contrôles préalables, la journée se déroule sous l'œil exigeant mais bienveillant du pilote qui a toujours en tête le strict respect des procédures de sécurité. Si les préposés des associations sont formés, habilités et veillés, ils restent pour beaucoup d'entre eux des passionnés pour qui la conduite de trains n'est pas le métier. Le pilote doit être extrêmement vigilant et concentré sur l'observation des préposés en cours de route.



Quel que soit le mode de traction, autorail ou vapeur, le pilote SNCF reste responsable de la sécurité des circulations (photo Benoît Hardy)

A l'issue de la mission de pilotage, le pilote établit un rapport d'accompagnement où il fait état de ses observations. Il signale à cette occasion tout manquement ou comportement inadapté dans l'exercice des tâches de sécurité. Il adresse le rapport à l'entité désignée de sa région, Tours pour ce qui nous concerne en Centre Val de Loire.



Ces journées de pilotage sont très remplies mais elles restent très agréables à assurer par les rencontres et les discussions passionnées autour du monde ferroviaire.

Bertrand Nicolle

L'A1A-A1A 68540 de la AAATV-CVL en gare des Aubrais lors des journées du patrimoine 2021 (photo Bertrand Nicolle)

Chers adhérents, vous allez bientôt recevoir le bulletin d'adhésion pour l'année 2023. Comme d'habitude depuis quelques années, vous recevrez celui de notre section régionale, mais aussi celui envoyé par le siège national de l'AFAC. En effet pour des raisons pratiques, le siège (qui pilote l'ensemble des membres au niveau national) ne peut pas séparer les bulletins destinés aux membres régionaux.

Cependant, pour simplifier le travail de notre trésorier, nous préfèrerions que vous renvoyiez le bulletin de la section régionale. Toutefois, si vous optez pour le bulletin national, cela restera sans conséquences pour votre rattachement à notre section.

Dans tous les cas, nous vous remercions pour votre fidélité à l'AFAC Centre-Loire.