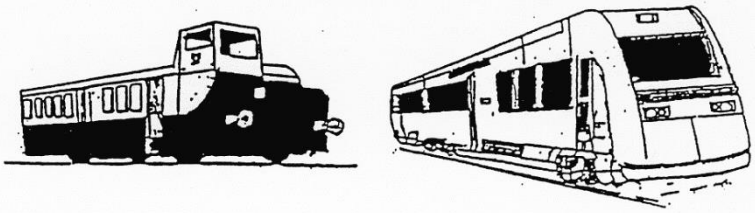
Association Française des Amis des
Chemins de Fer
CENTRE – LOIRE

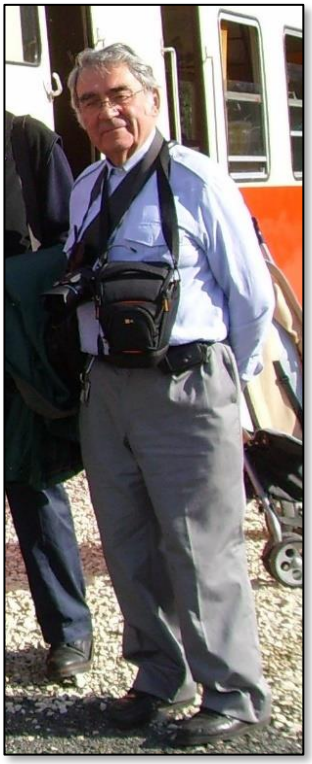


Bulletin d'informations – juin 2023

AFAC-Centre-Loire : Chez M. Bertrand Nicolle – 15 avenue de Roubaix – 37100 TOURS
afac.cl@laposte.net

EDITORIAL

Cher(e)s Ami(e)s



Bernard a souhaité « tourner la page »

L'heure est venue pour moi de « tourner la page », en effet l'âge, la santé, le besoin de renouvellement m'ont incité à laisser la présidence de l'association. Aussi, je voudrais vous remercier de m'avoir fait confiance durant ces 25 années où nous avons agi, participé et défendu ce bien commun « le chemin de fer ». Je voudrais également vous remercier de m'avoir élu président d'honneur lors de la dernière assemblée générale

Que de chemin parcouru depuis ce jour où à la suite d'une exposition à « Roche Pinard » en 1998 Gérard Chollet et moi proposions la création en Centre-Loire d'une section de l'Association Française des Amis de Chemins de fer. Les formalités administratives accomplies, notre jeune association se met au travail et il ne manque pas.

À cette époque, les T.E.R. prennent leur envol, un nouveau matériel les automoteurs 72500 sortent de fabrication et assurent leurs premiers services. C'est le moment choisi par les services communications S.N.C.F. le conseil régional de lancer une grande opération de communication. Elle se réalisera les 13 et 14 juin 1998 sur le thème « l'autorail ». D'emblée, notre association sous l'impulsion du chargé de communication du dépôt de St. Pierre nous intègre à sa préparation. Un large éventail d'autorails dont une « micheline de Madagascar, un autorail F.N.C., un turbotrain » ont été présentés, sans oublier bien sûr le nouveau venu le 72500 Ces deux journées ont connu un véritable succès.

Nous avons été également associés au festival du film ferroviaire qui en ce temps se tenait à St. Pierre des Corps. Ce fut pour nous l'occasion de présenter la maquette du futur tramway d'Orléans, dont les études étaient en cours.

Pour son centenaire la ligne à voie métrique de B.A. verra l'arrivée de nouvel autorail : les 74500. Ce sera pour nous l'occasion d'organiser une exposition retraçant l'histoire de la ligne à bord de l'autorail historique « De Dion-Bouton ». Par contre l'état de l'infrastructure entrainera d'importants travaux mettant son avenir en doute. Toutefois le conseil régional a choisi, et le service ferroviaire sera maintenu.

La majorité du conseil régional des années 2000 - 2010 souhaitait associer usagers, cheminots, élus locaux à la gestion de T.E.R. C'est dans cet esprit qu'elle a créé les comités de ligne. Ces organismes étaient composés des élus au Conseil Régional, des représentants de la SNCF voyageurs et en son temps de RFF, des représentants des maires des communes desservies, des usagers (l'AFAC siégeant à ce titre) et des cheminots. Ils se réunissaient deux fois par an et traitaient des problèmes liés à la ligne. Ces rencontres n'ont pas été renouvelées par les nouveaux élus, nous le regrettons.

Depuis sa création, l'A.F.A.C. Centre-Loire a participé à de nombreuses rencontres, manifestations, expositions, visites d'établissements ferroviaires, inaugurations. Certaines étaient à notre initiative et traitaient de différents sujets comme la sécurité. D'autres étaient à l'initiative de la SNCF, du conseil régional, de communes ou d'associations amies. La crise sanitaire y a mis fin, nous isolant comme d'ailleurs beaucoup d'associations. Un timide retour semble se dessiner, avec notre participation aux journées du patrimoine organisées par l'AAATV. Pour l'avenir, il nous faudra reprendre tous les contacts pour repartir sur de nouvelles bases.

Toutefois, tout n'est pas négatif, et grâce à Gilles Perrimond nous avons pu établir de bonnes relations avec le Club de la Grande Vitesse Ferroviaire. Cela nous a déjà permis d'animer nos assemblées générales par des conférences sur différents thèmes d'actualité et d'en envisager d'autres.

Enfin, nos rencontres avec les élus régionaux nous ont amené à participer et à adhérer à « RACO ». C'est une association créée à l'initiative des conseils régionaux des Pays-de-Loire, du Centre-Val de Loire, de l'Auvergne, et de Rhône-Alpes. Elle se donne pour objectif d'améliorer la transversale Nantes - Lyon. Son action a permis d'obtenir des résultats positifs dans le domaine du fret et des voyageurs. Elle a permis également l'électrification de Tours à Vierzon et Saincaize. Elle se poursuit, en liaison avec la région Bourgogne Franche-Comté pour l'amélioration et l'électrification de Nevers - Chagny. Ce qui permettra à terme, une liaison Ouest-Est entièrement électrifiée, évitant la région parisienne surchargée.

Pour terminer, je n'oublierai pas ceux qui nous ont quittés : Gérard Chollet, Léon Brunet, Pierre Vigouroux, Jacques Gateuil, Bernard Largeau, Gérard Asselineau. Ceux qui sont « retournés au pays » Jean Paul Lasserre du Rozel qui continue son activité au sein de la section Midi Pyrénées. Sans oublier le fidèle parmi les fidèles Benoît Lemiale. Je voudrais aussi remercier J.M. Bodin ancien vice-président du Conseil Régional chargé des transports pour les informations et le soutien apporté à notre association. Je remercierai également les services de communication SNCF des services de la direction régionale ainsi que des technicentres et bien sûr Gerard Chabert qui fût en son temps l'un des animateurs.

Encore merci à tous avec toutes mes amitiés

Bernard Monteil

Retour sur l'Assemblée Générale de l'AFAC Centre – Loire.

Le samedi 4 mars 2023 se tenait à la salle de la Médaille de Saint-Pierre-des-Corps l'Assemblée Générale annuelle de notre section régionale. Cette année elle revêtait un caractère un peu inhabituel. En effet notre Président Bernard Monteil avait annoncé son désir de « tourner la page » en passant la main. Il convenait donc de décider quelle serait la nouvelle image de notre bureau.

Bertrand Nicolle, le Vice-Président élu l'année dernière, a bien voulu se lancer dans cette aventure et avait fait acte de candidature. Sans surprise, les membres présents ou représentés ont élu Bertrand Nicolle nouveau Président de l'AFAC Centre-Loire à l'unanimité. Immédiatement après, sur sa proposition, Bernard Monteil était élu Président d'honneur à l'unanimité également. Un montage photo retraçait alors les 25 années écoulées depuis la création de notre section dirigée par Bernard. C'est en effet en 1998 qu'avaient été jetées les

bases de l'AFAC Centre-Loire grâce à quelques membres dont, malheureusement, un certain nombre nous ont quittés. L'assemblée a chaleureusement félicité et remercié Bernard pour son engagement durant toutes ces années.

La composition du bureau reste par ailleurs inchangée, aucun membre nouveau n'ayant fait acte de candidature.

Pour ce qui est des rapports, le secrétaire faisait le point sur les activités passées dont les sorties qui ont pu reprendre en 2022. Un point sur l'effectif montre que notre section perd encore quelques adhérents. L'âge et l'éloignement en sont les causes principales. Deux décès ont marqué l'année 2022. Pour finir, les projets de sorties et activités de 2023 étaient soumis à l'assemblée : une visite du nouveau Technicentre d'Orléans et du centre de formation des conducteurs à Saint-Pierre sont en cours d'étude.

Le bilan financier présenté par le trésorier fait ressortir un léger excédent. Il est vrai que celui-ci se retrouve en équilibre grâce aux participations demandées lors des sorties. Le versement au siège à Paris de la moitié des cotisations oblige à faire très attention aux dépenses. C'est la raison pour laquelle les envois par internet sont maintenant privilégiés, vu le coût des envois postaux.

Pour sa dernière AG comme Président, Bernard Monteil présentait enfin le rapport moral. C'était l'occasion de faire un vaste tour d'horizon du secteur ferroviaire français en général avec un regard plus particulier sur les aspects régionaux

En ce qui concerne la pause de midi, il avait été choisi cette année une formule de livraison de plateaux repas sur place. Cette solution permet de conserver le côté convivial d'un repas mais sans le souci de la perte de temps d'un acheminement vers un restaurant. De cette manière il est possible de mieux se consacrer à l'AG et à la conférence d'après-midi.



Christian Courtois a passionné son auditoire

Celle-ci était justement prévue dès 14 h 15. Ce fut Christian Courtois, ancien dirigeant SNCF à la direction de l'ingénierie qui la présentait en compagnie d'Alain Jeunesse sur le thème « l'alimentation électrique des trains, depuis la production jusqu'à son utilisation à bord des trains ». Après un historique de l'évolution de la traction électrique depuis ses origines, Christian Courtois évoquait certains aspects du record du monde de 2007. Pour finir les techniques du futur étaient évoquées en comparant avec d'autres nouveaux modes comme l'hydrogène. Nos conférenciers ont comme de coutume réussi à rester très accessibles à tous, techniciens ou non, et le temps s'est écoulé si vite que l'heure de reprendre le TGV pour les Parisiens est arrivée trop vite !

La conclusion de cette journée s'est faite autour d'un verre de l'amitié. L'un des buts de nos AG est précisément de pouvoir passer du temps ensemble dans une atmosphère amicale en ayant le plaisir de se retrouver. Espérons que chacun est reparti en ayant passé une bonne journée.

Présentation Bertrand NICOLLE, nouveau Président de la section Centre Loire de l'AFAC

Ce samedi 4 mars 2023 restera un jour gravé dans ma mémoire !

En effet, l'Assemblée Générale de l'AFAC section Centre Loire venait de m'élire Président. Quel honneur mais aussi quelle responsabilité de prendre la succession de Bernard Monteil qui a contribué à la création de la section et qui en est le Président depuis 25 ans. La parution de notre bulletin est une bonne occasion de me présenter plus avant.

Tourangeau depuis 3 ans, je suis né au Mans il y a 57 ans. Adolescent et passionné de trains, j'ai fait mes premières armes de bénévolat à la Transvap à Connerré, déjà avec notre cher secrétaire Benoît. Et puis ce fut le temps des études et le Service Militaire, bien sûr dans un régiment de Génie ferroviaire à Versailles.



Je fêterai en septembre prochain mes 35 ans d'entreprise SNCF, où j'ai fait l'essentiel de ma carrière au service Traction, service des métiers autour de la conduite des trains. J'occupe actuellement un poste de cadre supérieur au sein de la DRH de SNCF Voyageurs ; il m'arrive encore de conduire des trains TER et Intercités dans notre Région Centre Val de Loire…

Devenir Président n'est pas anodin. Ma première proposition aura été de soumettre à l'AG la décision de proposer Bernard Monteil comme Président d'honneur de notre section. Abordant ce poste avec humilité, je souhaite poursuivre le travail de Bernard consistant à promouvoir le Chemin de Fer par tous les moyens possibles. Pour ce faire, avec les membres du bureau, nous organiserons des visites, des présences lors de manifestations (JEP 2023, festivals, …) pour nous faire connaitre et montrer que le train est un moyen de transport moderne, écologique et utile pour notre société. N'oublions pas les jeunes, allons les rencontrer pour leur montrer tous les métiers passionnants que proposent les Entreprises Ferroviaires aujourd'hui !

Je souhaite également continuer à entretenir des relations amicales avec les nombreuses associations de préservation du patrimoine ferroviaire de notre Région.

Voilà donc un programme riche et motivant pour notre section !

Une nouvelle halte ferroviaire au Mans :

Pour la rentrée, la ville du Mans va bénéficier d'une nouvelle halte ferroviaire « Hôpital-Université », implantée entre les bifurcations de la Plumasserie et la Petite Croix, c'est-à-dire sur le tronc commun des lignes de Rennes et Alençon. Pour les usagers cette halte sera judicieusement placée au niveau de l'hôpital avec correspondance sur place avec le tramway ligne 1.

Du point de vue strictement ferroviaire, c'était plus complexe car il s'agissait de l'emplacement de la section de séparation 1,5 kV – 25 kv. Il a donc fallu déplacer celle-ci légèrement en amont vers la gare du Mans. En effet, il fallait que les trains assurés en traction électrique puissent s'arrêter et repartir avec assez d'élan pour franchir pantographes baissés la section de séparation.

La halte va bénéficier de deux quais d'une longueur de 162 m. avec accès par escaliers ou rampes pour les PMR. La desserte envisagée porte sur environ 25 arrêts de TER par jour ouvrable, aussi bien de (ou vers). Laval qu'Alençon



Au niveau de la future halte, une rame TGV-Duplex à destination de Rennes passe pantos baissés

Projets ferroviaires urbains et péri-urbains sur l'agglomération tourangelle

Ces derniers mois ont encore été riches en projets ferroviaires pour Tours et sa Métropole.

- En novembre dernier le Président de la République annonçait vouloir développer des réseaux de RER métropolitains dans 10 villes de l'hexagone. Par la suite les élus tourangeaux se sont montrés intéressés en faisant acte de candidature. En effet, ils jugent que l'étoile ferroviaire tourangelle avec ses 8 branches ouvertes au service voyageur se prêterait bien à ce type de desserte. Le 13 mars dernier une délégation a présenté ce projet à M. Clément Beaune, ministre en charge des transports. Les études devraient être lancées rapidement. Toutefois le chemin sera long et sans garantie car de nombreuses villes se sont également mises sur les rangs.



Tracté par la CC 72049, passage à Joué-lès-Tours du Coradia à hydrogène lors de son acheminement retour. Photo Benoît Lemiale

- Le 1 er février, les médias étaient invités par les autorités régionales à venir assister à l'entrée en gare de Loches de l'automoteur Coradia iLINT d'Alstom qui fonctionne à l'hydrogène. Une série d'essais étaient prévus sur cette ligne entre Reignac et Loches. La Région souhaite investir dans cette technologie pour les dessertes de lignes non-électrifiées. Objectivement, comme l'a par ailleurs souligné Christian Courtois lors de la conférence du 3 mars, il faudra résoudre certaines questions, comme le rendement énergétique peu élevé de ce système.

- Enfin, pour ce qui concerne la ligne B du tramway de Tours, les élus de la Métropole ont voté le 22 mai 2023 son passage par le Boulevard Jean Royer. Le trafic espéré est de 35 000 voy./jour pour une ligne de 12,5 km incluant 22 stations. Le coût serait de 530 M€ incluant une ligne de BHNS. Le calendrier prévoit l'enquête publique en 2024, les travaux entre 2025 et 2028 pour une mise en service en 2028.

Cette solution entérine l'abandon du passage de la ligne par le plein centre-ville. De même la desserte des deux hôpitaux de Trousseau et Bretonneau sera-t-elle satisfaisante avec des arrêts plus éloignés des entrées ? La question de la desserte de l'aéroport sur la ligne A a été de nouveau évoquée.



Pour le centenaire des 24 heures du Mans, huit rames du tramway ont revêtu une livrée spécifique assez réussie illustrant cet évènement. Ce pelliculage est prévu de rester jusqu'à fin août.

L'arrivée des nouvelles familles d'automotrices va entraîner le retrait prochain des BB 7200 sur la région. Il est temps de revenir sur les caractéristiques et les services de cette série importante.

Gilles Perrimond, ancien cadre traction à la SNCF les a bien connues et reprend leurs caractéristiques techniques, leur mise en service ainsi que quelques anecdotes.

Les BB 7200

Au milieu des années soixante venait à se poser pour la SNCF le problème du remplacement des séries anciennes utilisées en 1500 volts continu : BB 4100-4200-4600-4700.

La direction du matériel suivait avec intérêt les progrès de l'électronique de puissance, en particulier dans le domaine des semi-conducteurs avec l'apparition des thyristors et leur application dans les hacheurs de courant en continu ou le redressement contrôlé en courant alternatif qui permettaient un réglage continu de la tension d'alimentation des moteurs.

Avec les CC 6500 on était arrivé aux limites de l'alimentation des moteurs par rhéostat et changement de couplage qui entrainaient des pertes non négligeables dans les résistances lors des démarrages et montées en vitesse et un entretien onéreux.

De premiers essais furent réalisés en 1968/69 sur deux vieilles automotrices Z 4001 et 4002 et sur le fourgon automoteur Z 4203 mais avec des puissances réduites (quelques centaines de kW) mais qui permirent de montrer la pertinence des recherches et un hacheur de 1200 kW fut testé sur la BB 17. Tous ces prototypes étaient basés à Brétigny et les essais se faisaient sur la ligne Brétigny-Dourdan. Les résultats très encourageants obtenus ont conduit la SNCF à réaliser un ensemble de 2000 kW testé au banc de Vitry qui donna toute satisfaction.

En même temps, les progrès obtenus dans le domaine des composants de puissance ont conduit la SNCF à passer commande d'un hacheur de 4400 kW, puissance prévue pour les BB 15000 dont la sortie était imminente et constitua, pour le tester, un attelage pour le moins insolite avec un ex prototype de Savoie (CC 20002) et la BB 9252 : le hacheur de 4400 kW installé dans la CC alimentant les moteurs de traction de la BB 9200. Les essais du couplage commencèrent en mai 1971 au banc d'essais de Vitry puis en ligne entre Brétigny et Dourdan dès le mois de juin.

Après diverses mises au point et modifications à la suite des premiers tests, la CC 20002 et la 9252 effectuèrent une série d'essais de fin 1971 à mai 1972 entre Les Aubrais, Vierzon et Limoges pour terminer sur Paris-Tours-Angoulême.

Les essais ayant été concluants, la SNCF décida de commander de nouvelles locomotives équipées de hacheurs de courant.

Souhaitant tester les dispositions envisagées pour ces locomotives, celles-ci étant proches des BB 15000 en particulier pour la partie mécanique et les capacités de traction, et dans l'optique d'une version bi-courant, la SNCF décida de construire un engin de pré-serie par transformation d'une BB 15000 pour le continu en l'équipant de hacheurs à la place des équipements 25000, ainsi est née la BB 7003 à partir de la 15007. La 15007, fut dirigée vers les ateliers d'Hellemmes d'où elle sortit transformée en 7003 au mois de décembre 1974.

Les essais débutèrent par des circulations à vitesses réduites entre Villeneuve St Georges, son dépôt d'attache, et Montereau puis sur Brétigny-Dourdan et Les Aubrais-Vierzon. Le but était la mise au point des hacheurs, du shuntage et les études des harmoniques et leur influence sur le fonctionnement des circuits de voie. En avril la 7003 fut dirigée vers la fameuse rampe de Capvern pour tester le freinage rhéostatique.

Malgré une mise au point délicate, la locomotive débuta des marches d'endurance en service commercial au milieu de l'été en assurant la remorque des trains 163 et 4000 entre Paris et Bordeaux (aller et retour) puis entre Paris et Lyon sur les 5025-5024.

Fin septembre elle se rendit en Hollande, les NS étant intéressés par ce nouveau type de machines.

En novembre, retour à Hellemmes où elle fut accouplée à la 15015 en vue de définir les schémas des futures 22200. Le couplage fit des essais sur le réseau Est puis fut dirigé vers la Côte d'Azur où des essais furent menés sur le difficile parcours entourant Carnoules depuis La Seyne ou Les Arcs.

Après de nouveaux passages en Hollande, elle revint en France et fut testée sur Paris –Dijon en vue de déterminer les charges remorquables par les futures 7200. Fin 1976 elle fut équipée de bogies VL 100 et une séries d'essais dans la rampe de Blaisy permis de démarrer jusqu'à 2600 t. Elle participa ensuite à d'autres expérimentations notamment pour la mise au point des auxiliaires prévus sur les rames TGV.SE.

Une dernière série d'essais, accouplée à la 7220, fut organisée sur les dures lignes des Pyrénées pour la mise au point d'un hacheur modifié afin de réaliser le freinage par récupération prévu pour les 7411 à 7440.

Garée en 1982 à Hellemmes, elle fut transformée en 1983 en BB 10003 pour l'étude de la traction asynchrone.

Premières 7200 à Villeneuve.

Pendant ce temps, la 7201 fut livrée à Villeneuve le 15 juillet 1976 suivie par la 7202 le 26 juillet : immédiatement ces locomotives furent l'objet de nombreux essais et de mises au point suite aux différents problèmes rencontrés (composante 50 Hz perturbant les circuits de signalisation, interférences entre hacheurs, incompatibilités avec les voitures Corail …).

Après une mise au point laborieuse, l'autorisation de mise en service commercial fut donnée pour le service du 12 décembre 1976. A cette date, seules 5 machines étaient utilisées en commercial, les autres étaient en utilisation spéciale pour divers tests.

En février 1977, douze machines utilisables et autorisées à 160 km/h poussèrent jusqu'à Lyon aux 5761/5052 et Dole (223/5754). Au service d'été 1977, les 35 locomotives livrées prirent en charge le Mistral et poussèrent jusqu'à Marseille et Chambéry, leur parcours moyen étaient d'environ 25000 km par mois.



Le rapide 187 tiré par la BB 7252, au passage à Naintré – 12 août 1990 Photo Claude Pathault

Les conducteurs des dépôts de Paris-Lyon, Villeneuve, Dijon, Lyon, Avignon et Marseille s'adaptèrent rapidement à ces machines aux technologies nouvelles, aidés par la simplification de la conduite ; plus d'élimination des rhéostats, ni de changement de couplage, apparition de la vitesse imposée.

Une première 7200, la 7233 se distingua en assurant la remorque de l'Etendard (TEE à VL 200) sur l'aller-retour journalier Paris-Bordeaux entre septembre 1977 et mai 1978.

Au début de l'année 1977, les 7201 et 7003 furent équipées de bogies à VL 100 en vue de modifier un lot de 7200 pour le Fret. La 7201 à moteurs auto ventilés souffrit de problèmes d'échauffement des moteurs, contrairement à la 7003 dont les moteurs étaient équipés d'une ventilation forcée. Sur ces machines la vitesse imposée avait été supprimée et remplacée par un dispositif d'anti-cabrage appelé TRE.

La direction du transport souhaitant améliorer les conditions de traction entre Toulouse (St Jory) et Limoges où les BB 4600 et autres 300 et 900 aux performances réduites et à bout de souffle devaient être remplacées, fit tester une 7200 sur cette ligne en vue d'une affectation à Limoges. Si la 7200 s'était bien comportée, le problème d'échauffement des moteurs limitait la charge remorquable à 1300 tonnes contre 1400 pour une UM 4600. De même des essais de 7200 PV eurent lieu en Maurienne où les rampes atteignent 33 $^{0}/_{00}$ entre St Jean de Maurienne et Modane.

A la suite de ces essais, la direction du matériel décida de transformer les 35 premières 7200 en les équipant de bogies à VL 100 et en remplaçant la vitesse imposée par un dispositif d'anti-cabrage appelé TRE (traction réduite) qui réduisait la traction sur le bogie avant en cas de patinage (cabrage du bogie).

Des 7200 au Sud-Ouest :

Au premier janvier 1981 le parc de Villeneuve s'élevait à 108 engins, et 3 premières 7200 furent mutées à Limoges qui reçut au fur et à mesure les 7201 à 35 (sauf la 7209 radiée).

En mai 1982, le dépôt de Paris Sud-Ouest recevait ses premières 7200 (7236 à 41) qui commencèrent à circuler sur Paris-Toulouse-Narbonne (où souvent le sud-est les « chipait » renvoyant à leur place vers Paris des 9200 ou 9300). Au cours de l'année l'effectif de Paris-SO s'étoffa et les 7200 commencèrent à circuler vers Tours et Bordeaux.

Fin 1982 PSO possédait les 7236 à 7245 (aptes à 160 et grandes cabines), Limoges les 7201 à 35 (VL 100 et petites cabines), Villeneuve les 7246 à 7342 (aptes à 160) et les 7343 à 7380 (VL 100 et UM).
En 1983 Paris-SO reçu les 7246 à 7253, étendant leurs courses jusqu'à Hendaye, Tarbes et même Bordeaux-Marseille.

En 1985 PSO reçut de Villeneuve les 7254 à 63, les 3 dernières faisant un détour par Oullins pour échange de leurs bogies (VL160) avec ceux des BB 22358 à 60 (VL200), équipées de ces bogies et de la préannonce les 7261,62 et 63 pouvaient prêter main forte aux 6500 de PSO pour la remorque des V 200 sur le Sud-Ouest

La gestion des 7200 au Sud-Ouest se trouvait simplifiée puisque les 7201 à 35 surnommées « petits numéros » étaient limitées à 100 tandis que les autres « gros numéros » étaient autorisées à 160, voire 200, contrairement au Sud Est où les numéros des machines à VL 100 ou 160 n'étaient pas continus.

Or un jour une 7300 PV de Chambéry « atterrit » au dépôt de Poitiers en service facultatif, le PC de Tours profita de ce qu'il avait un « gros numéro » pour la mettre sur un des grands rapides du soir devant la rapatrier vers Paris et le Sud Est. Le conducteur pris en charge lui aussi « le gros numéros » assurant normalement sa préparation et la mise en tête du train. Mais il fut surpris lorsqu'il constata une disjonction après avoir dépassé les 100 Km/h.

Après application des opérations de sondage et fermeture du disjoncteur il constata une nouvelle disjonction en dépassant les 100 Km/h. C'est à ce moment qu'il se rendit compte que cette machine de Chambéry, perdue sur le Sud-Ouest, était limitée à 100 Km /h. Il n'eut plus qu'à prévenir le régulateur de la situation, ce dernier décida de remplacer la 7300 par une bonne vieille 9200 en gare de St Pierre….

A l'été 1987 la répartition des 7200 était la suivante :
Limoges 7201 à 35 VL 100 petites cabines
(sauf 7209 radiée suite à accident)
Paris SO 7236 à 63 (dont 3 VL 200)
Villeneuve 7264 à 7342 et 7381 à 7410
Chambéry 7343 à 7380 VL 100 UM et 7411 à 7440 VL 100 UM Freinage par récupération



La BB 7276 en tête d'un train « REMI »
Tours – Paris en gare de St Pierre-des-Corps
Photo Gilles Perrimond

En 1990 compte-tenu des masses remorquables trop faibles pour une 7200 sur Toulouse-Limoges, elles furent remplacées par des 8500 dont les UM pouvaient satisfaire la remorque de trains lourds, les 7201 à 35 furent dirigées sur Bordeaux.



A la Suite à la mise en service du TGV Atlantique et des prolongements du TGV Sud Est, le parc des 7200 connu ensuite de nombreuses modifications. Avec des affectations à Dijon, Marseille, Toulouse et, enfin, St Pierre des Corps.

Gilles Perrimond

BB 7219 en livrée FRET
au dépôt de Tours – St. Pierre
Photo Gilles Perrimond

La fin de bail des BB 7200 en Région Centre Val-de-Loire ne devrait plus tarder.

La mise en service progressive des nouvelles automotrices Région 2N Omneo-Premium sur la Région Centre Val-de-Loire doit avoir comme conséquence le retrait des rames tractées Corail. Celles-ci sont tractées par deux types de locomotives : les BB 7200 et les BB 26000. Les premières nommées, mises en service à partir de 1976 vont donc quitter logiquement les rails de la région. Sous différentes variations, elles auront eu une présence remarquée de plus de quatre décennies.

Septembre 1977 : essais de la BB 7233 « C 200 »

Les premiers exemplaires des BB 7200 furent affectés au réseau Sud-Est. Pourtant la BB 7233 va être invitée à venir se tester au dépôt de Paris-Sud-Ouest sur des trains roulant à la vitesse de 200 km/h, domaine réservé alors aux CC 6500. Durant quelques services la machine avait été engagée sur un aller-retour Paris Bordeaux journalier aux trains TEE 5 et 4 « Etendard » sur une journée de roulement commutable avec une CC 6500 selon la disponibilité de l'engin.

1981 : des BB 7200 PV à Limoges

Il faudra attendre quelques années avant de voir la série investir plus profondément le Sud-Ouest. En effet, ce n'est que durant l'année 1981 qu'un lot de BB 7200 est attribué au dépôt de Limoges. De surcroit, il s'agit de machines limitées à 100 km/h pour les besoins du fret. Elles sont engagées prioritairement sur l'axe Paris (et Villeneuve- Saint-Georges) – Les Aubrais – Vierzon – Toulouse.

Avril-mai 1982 : des BB 7200 « GV » au dépôt de Paris Sud-Ouest

Un an plus tard, en 1982, un lot de BB 7200 équipé de bogies 160 km/h rejoint le dépôt de Paris Sud-Ouest en provenance de Villeneuve-Saint Georges. L'arrivée du TGV sur le sud-est avait allégé les besoins en engins moteurs classiques et leur arrivée fut bienvenue pour compléter le parc 1500 v. des CC 6500, BB 9200 et BB 9300. Les premières tournées ont lieu, là encore, sur l'axe Paris – Les Aubrais – Toulouse et prolongement vers Narbonne et le Sud-Est. En revanche, quelques mois plus tard avec le renforcement de l'effectif, les BB 7200 investissent la ligne vers Bordeaux en passant par la Touraine. Un certain nombre de journées de services sont consacrées à la remorque des trains de messageries nocturne entre Perpignan et Rungis via la Sologne et la Beauce.

1987 : les BB 7261 à 63 « C 200 »

En 1987, une opération d'échanges de bogies eu lieu entre trois BB 22200 de Rennes équipées pour le 200 km/h avec les trois BB 7261, 7262 et 7263. L'opération avait été possible car le parc de dix BB 22200 C 200 de Rennes était suffisamment large pour les allers-retours Paris-Nantes prévus à cette vitesse.

1990 : mutation des BB 7200 PV Limoges à Bordeaux

En 1990, le TGV-Atlantique fut mis en service sur la branche dite « Aquitaine ». Le service des BB 7200 fut impacté à la suite de la diminution des trains classiques sur Paris – Bordeaux – Toulouse et Hendaye mais restait particulièrement fourni pour tous types de trains. Cependant en 1990 le parc des BB 7200 PV de Limoges (celles limitées à 100 km/h) fut muté à Bordeaux Saint-Jean, Le rayon d'action sur les lignes de Beauce, Sologne et Touraine restant inchangé.



La BB 7249 à Salbris – train 4449
7 août 1999 - Photo Claude Pathault

Septembre 1993 : BB 7200 V 160 à Bordeaux

Le dépôt bordelais n'allait d'ailleurs pas en rester là, car en 1993 il touchait cette fois des BB 7200 à couple 160, issues pour certaines d'entre-elles de Paris Sud-Ouest.

Septembre 1997 : 7200 Talgo de Villeneuve à PSO.

Nouvelle variante de cette série ; les BB 7281 à 7288 équipées spécialement pour la remorque des trains Talgo furent mutées de Villeneuve à Paris-Sud-Ouest en 1997. Mais cette même année 1997 était surtout l'occasion de faire circuler cette série sur une nouvelle ligne de la région : Vierzon – Bourges. La mise sous tension avait été effective au service de septembre, les trains indicés V 200 étaient confiés aux BB 26000 mais les 7200 pouvaient se voir engagées sur les autres circulations.

1 er janvier 1999 : séparation en activités, BB 7200 PV Fret…BB 7200 V 200 fret !

A l'approche du nouveau millénaire, au 1 er janvier 1999, l'ensemble de la série fut dispatché dans les différentes activités fret (indice 4) ou Grandes Lignes (indice 1) puis un peu plus tard avec les activités TIR (Intercité indice 2) et même régionales (indice 5).

Septembre 2002 : 1 ère radiation, BB 7210 PV Bordeaux

Service hiver 2004 : fermeture PSO, activités TIR et VFE

A la fin de l'année 2004, le dépôt de Paris Sud-Ouest fermait ses portes. Les BB 7200 se retrouvaient à Villeneuve Saint-Georges tout en continuant à couvrir les trains sur les axes de Touraine et de Sologne. A cette époque, le service Paris – Tours avait été renforcé dans le cadre d'une action de la Région en faveur des trains classiques dénommés à cette occasion « Aqualys ».

Décembre 2009 : mutation 7200 à Tours – SP

En décembre 2009, les BB 7200 allaient s'implanter plus encore en Région Centre Val de Loire puisqu'un effectif de quelques machines fut affecté à l'EMT de Saint-Pierre-des-Corps, situation géographique logique pour ces engins engagés fréquemment sur Paris – Orléans – Tours. Cette arrivée marquait le retrait dans les mois suivant des BB 9200 du même dépôt.



La BB 7293 au dépôt de Paris Sud-Ouest

En conséquence les BB 7200 purent circuler sur la dernière ligne régionale équipée en 1500 v. qui leur manquait : Paris – Chartres – Le Mans. Sur cet axe, les trains des pointes du matin et du soir restaient couverts en rames tractées. Mais il est important de noter qu'à cette époque, un certain nombre de BB 7200 fret furent reversées au service voyageur. Pour ce faire celles équipées du couple 100 km/h furent retransformées en version 160.



Les 7200 aux remontes à PSO.

En définitive, les BB 7200 ont été présentes sur toutes les lignes 1500 V. de la région avec des bogies à couples 100, 160 et 200 km/h. Elles ont remorqué tous types de trains, depuis les TEE, les rapides à 200 ou 160 km/h, les Talgo, les omnibus, les messageries et les trains de marchandises. Notons que leur service aura été parfaitement universel car depuis quelques années elles ont aussi pour mission les remontes de rames à Austerlitz, même si cela déborde un peu du cadre géographique de cette note.

Benoît Hardy

En juin 2022, la BB 7271 à Bourges, prête au départ pour Paris : bientôt la fin ?

La BB 7 216, ma « madeleine de Proust » ferroviaire ! (Bertrand Nicolle)



La BB 7216 en tête du train 14 061 en gare de Paris-Austerlitz – photo Bertrand Nicolle

Ce titre peur paraitre bizarre, étonnant voire incongru !

Le hasard a voulu qu'à l'issue de l'Assemblée Générale de notre association à Paris le 25 mars dernier, la locomotive en tête de mon train de retour, le TER REMI 14061 à Paris Austerlitz, était la BB 7216… Et alors me direz-vous ?

Eh bien cette locomotive est inéluctablement associée dans mon esprit à un article de « La Vie du Rail » datant d'avril 1977 où le journaliste relatait un parcours de Lyon à Paris à bord de ces tous nouveaux engins moteurs. On y découvrait le nouveau système de « Vitesse Imposée » et son utilisation par le conducteur. Si l'article se voulait au départ très technique, un aléa de circulation allait faire circuler ce train sur une Voie Unique Temporaire ; en résumé un article alliant technique et procédures réglementaires.

Et au-delà de ces deux aspects que je ne maitrisais pas du tout du haut de mes 11 ans, malgré ma passion qui était déjà bien là pour les trains, c'est l'aspect humain qui m'avait touché. Le conducteur était accompagné par un Chef de Traction ; Chef de Traction ?? Appellation bizarre pour moi. J'avais compris qu'il était là pour présenter cette locomotive au journaliste mais aussi de conseiller le conducteur après l'avoir formé. Tout ça était encore un peu nébuleux dans mon esprit, mais je trouvais ce métier formidable !! Être dans une cabine de conduite pour former, conseiller un conducteur… quel travail de rêve pour moi !

Je crois que c'est cet article qui a contribué à forger mon projet professionnel, dès 11 ans.

Le Chef de Traction était Jacques RUIZ, dont j'ai pu suivre, toujours dans « La Vie du Rail » le parcours lors du lancement du TGV au début des années 1980 et sa présence lors du record de vitesse du 26 février 1981, jour de mon anniversaire en plus !!! Il y a quelques années, j'ai pu lui dire de vive voix qu'il avait été celui qui m'avait donné envie de rejoindre le monde des tractionnaires ! J'étais très ému de lui parler et de percevoir chez ce grand monsieur une grande humanité et cette humilité qui est, à mon avis, une qualité essentielle pour les roulants.

Revenons à 2023 ! Le conducteur de ce 14 061 du 25 mars était Antoine, de la Direction de Ligne TER Paris Orléans Berry… En d'autres temps, on aurait dit qu'il était du dépôt de Paris Sud-Ouest. Antoine a le projet de devenir Cadre Traction. Jacques- Bertrand- Antoine, trois prénoms qui représentent la transmission de l'envie de faire ce métier qui est bien réelle et toujours d'actualité. Combien d'autres chaines de prénoms peut-on imaginer à travers le pays pour symboliser cette continuité dans la passion de la conduite des trains ? L'Entreprise SNCF évolue, se transforme mais le pilier humain est toujours là au service de la sécurité de nos circulations. La transmission de nos savoirs, du compagnon vers l'apprenti, merveilleusement décrite par Henri Vincenot, se perpétue à travers les décennies et c'est finalement très réjouissant.

Un anniversaire bien fêté : celui du record du monde du 3 avril 2007

3 avril 2007 : la V150 établissait le nouveau record mondial de vitesse sur rail en atteignant la vitesse de 574.8 km/h avec aux commandes Eric Pieczak accompagné par Georges Pinquier et Claude Maro, sous la responsabilité du chef de projet Daniel Beylot. Depuis chaque année, Daniel Beylot réunit les principaux acteurs de ce fabuleux record pour en célébrer l'anniversaire.



Les invités à cette journée, ayant participé à la campagne d'essais de 2007, on peut reconnaître Alain Jeunesse, Georges Pinquier, Daniel Beylot, Eric Pieczak, Eliane Allain, Christian Courtois qui sont intervenus lors des dernières conférences AFAC.

Cette année, c'est sur le TTVL qu'a été organisé cet anniversaire, grâce à l'amabilité du Président Pascal Maubert qui a réservé un chaleureux accueil à l'équipe sur l'X 2419 de l'association.

Les participants ont tout d'abord déjeuné à Montoire, en gare ils ont ensuite pris l'autorail qui les a conduits sur la ligne historique jusqu'au pont sur la LGV Atlantique, à l'endroit même où Michel Massinon avait établi le record de 1990 à 515.3 km/h.

Au cours du voyage, les invités de Pascal Maubert (membres du TTVL et responsables locaux) ont pu s'entretenir avec Daniel Beylot et Eric Pieczak, leur posant de nombreuses questions sur l'organisation et le déroulement des essais ayant conduit au record. La journée s'est terminée par le retour vers la gare historique de Montoire et la visite du musée qui y est installé.

Gilles Perrimond

Pour faire Lyon- Tours, le train Intercités, c'est pas mal !

J'ai repris la phrase rituelle de Philippe GOUGLER dans son émission sur « Des trains pas comme les autres » et chacun aura dans la tête la petite musique qui l'accompagne !

Lorsque vous êtes à Lyon, un jour de semaine en début d'après-midi, et que vous devez aller à Tours, vous regardez naturellement l'application SNCF Connect.

Déjà, pour les deux premiers horaires proposés, les TGV sont complets. 13h56 via Marne la Vallée et 14h04 via Paris. Un changement dans tous les cas, dont un à Paris avec un transfert en bus 91 ou métro 14 et 6 entre la gare de Lyon et la gare Montparnasse. Un train pratique est le TGV de 16h29, avec un changement sur le même quai à Massy ; 20h06 à St Pierre. Génial ! Mais ce TGV est également complet !!

Et puis, parmi les acheminements proposés, il y a le discret train Intercités de 15h44 ; le 4506. Il arrive à St Pierre à 20h26 soit seulement 20 minutes après le TGV… Pourquoi pas après tout. Pas de changement avec ce train direct et un prix plutôt attractif. Et il reste des places disponibles. Allons-y !

La gare de Lyon Part Dieu fourmille, même en milieu d'après-midi, lorsqu'arrive à quai, bien à l'heure, la rame Coradia. Il est loin le bruit du 72000 de Vénissieux qui emmenait six ou sept voitures Corail. A propos de voiture Corail, le confort du Coradia n'est pas au rendez-vous ! Assez de nostalgie et revenons en 2023. Le siège est un peu dur mais l'aménagement est clair et sympa. Pas mal de monde, dont des clients TER qui peuvent prendre ce train jusqu'à Roanne.

L'ambiance à bord est décontractée et puis la ligne est magnifique ; il reste de la neige et les paysages sont jolis. Le contrôleur passe, souriant et pédagogue avec des clients âgés, toujours craintifs sur des correspondances à venir. Voilà déjà Roanne puis St Germain des Fossés avec un peu de retard… Des clients montent et descendent mais la plupart de mes voisins de voyage restent et font donc le trajet au-delà de Nevers.

La nuit est tombée et notre Coradia fonce dans la campagne berrichonne. A chaque gare, toujours un bon mouvement de personnes qui nous quittent ou nous rejoignent.

St Pierre arrive, avec 5 minutes de retard. Voyage terminé, sans changement et dans une ambiance propice au calme pour travailler, lire ou écouter de la musique.

Quatre heures quarante-cinq de trajet. C'est plus long que par TGV, mais à peine finalement. Et puis pas de changement de gare à Paris ou d'attente sur un quai désert balayé par un vent glacial à Marne la Vallée ou Massy. Le choix du train Intercités est plutôt pertinent en fin de compte.

Depuis ce voyage, l'activité SNCF TGV Intercités a mis en route un troisième aller-retour entre Nantes et Lyon.

Bertrand Nicolle



L'Intercités Nantes – Lyon en gare de Vierzon

Le « dépôt » des Aubrais tourne la page.

La nouvelle donne du technicentre

La mise en service récente du nouveau Technicentre d'Orléans va avoir pour conséquence l'abandon du site des Aubrais de ce que l'on appelle encore pour peu de temps « le dépôt des Aubrais ». En effet, le succès actuel des automotrices par rapport aux rames tractées et les nouveaux modes de gestion des engins moteurs pour le fret font que de moins en moins d'engins sont amenés à passer par la case « dépôt ». Quant aux conducteurs, ceux affectés au service régional entament et finissent leur service le plus souvent en gare d'Orléans. Leur bureau de commande sera désormais situé là-bas. Alors que les premiers travaux de déconstruction (ce terme semble plus utilisé que démolition de nos jours) sont entamés, il est juste de parcourir l'histoire finalement assez récente de ce dépôt.

Les origines du dépôt actuel

Le dépôt des Aubrais a vu le jour en 1956. Les évènements tragiques de la deuxième guerre mondiale en sont à l'origine. Comme bien des sites ferroviaires français, Orléans et surtout Les Aubrais ont été littéralement pulvérisés sous les bombes lors de ce conflit trop meurtrier. Dès 1945 les études concernant la reconstruction avaient élaboré plusieurs projets de modernisations et de transformations des deux lieux. Tout d'abord, en lien avec la municipalité d'Orléans, il avait été prévu d'abandonner la gare voyageurs en cul-de-sac et ses dépendances pour faire place à une gare de passage unique située à peu près au niveau du passage actuel du tramway pont de la rue de la joie. Un vaste plan d'urbanisme avait été étudié dans tout le quartier avec récupération des terrains ferroviaires. Pour ce faire, deux grands raccordements en boucle étaient imaginés, l'un à l'est et l'autre à l'ouest du triage des Aubrais en se rejoignant et se croisant au niveau de la future gare de passage. Les trains de Paris vers Tours utilisaient le raccordement est avant de se diriger vers la Touraine tandis que les trains de Limoges prenaient le raccordement ouest pour filer ensuite sur la Sologne.

Le dépôt vapeur d'alors jouxtait immédiatement la gare voyageur d'Orléans, à l'est de celle-ci. Le plan d'urbanisme prévoyait bien entendu son déplacement. Les premières études avaient prévu de l'installer à l'est des voies principales au niveau du triage des Aubrais, à peu près au niveau de la gare actuelle. Pour ce qui était des machines électriques, elles bénéficiaient d'une « annexe électrique » placée dans la pointe nord du triangle formé par les raccordements des Aubrais à Orléans, Orléans - Tours et la ligne directe Les Aubrais – Tours. Signalons d'ailleurs que l'autre triangle formé par le raccordement de Vierzon avait été le lieu d'implantation de l'ancien Réseau de l'Etat, précisément là où se trouve le nouveau Technicentre : amusant retour aux sources.

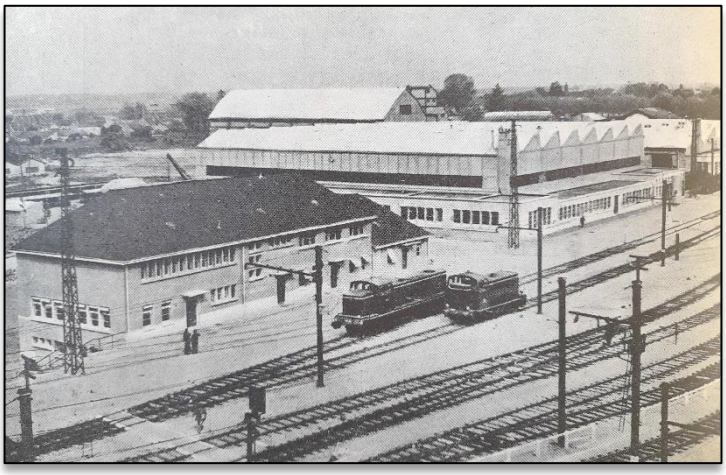


Photo DR – coll. AFAC Centre-Loire

En définitive le grand projet de gare de passage unique n'avait pas fait long feu, tout comme le projet identique imaginé pour Tours à la même époque ! En revanche, la libération des terrains auprès de la gare d'Orléans resta d'actualité. Le dépôt vapeur et les halles marchandises durent céder la place aux immeubles modernes. Pour la gare marchandise, son transfert fut décidé avec implantation justement dans le triangle où se situait l'ancien dépôt Etat. Pour le dépôt, un nouvel ensemble était étudié en bordure du triage des Aubrais, côté ouest cette fois. L'annexe électrique d'Orléans devait disparaitre aussi.

La conception du dépôt des Aubrais :

Le projet finalement retenu comportait une particularité rare à cette époque : le nouvel établissement ne serait aucunement prévu pour l'accueil des machines à vapeur. En effet, les lignes à fort trafics de Paris vers la Touraine et la Sologne étaient déjà électrifiées en 1500 v. D'autre part, les projets de substitution du Diesel à la vapeur commençaient à voir le jour. La région d'Orléans, plus particulièrement ses lignes secondaires, se prêtaient bien à cette mutation (Nous verrons plus loin les détails de cette expérience importante). Toujours est-il que la décision fût prise de n'affecter aucune vapeur au nouveau dépôt, mais seulement des machines ou automotrices électriques ainsi que des Diesel et autorails. Toutefois, en cas de situation exceptionnelle, un pont tournant de 23,50 m. avait été prévu ainsi qu'une grue hydraulique.

Le nouveau dépôt était entré en service en 1956. Il se situait en bordure ouest du triage des Aubrais, à l'opposé des voies principales. Il s'agissait d'un établissement avec ses voies de classement toutes en longueur, ayant une entrée/sortie côté sud. Dès l'entrée dans le dépôt, celle-ci se scindait en deux voies ; l'une pour le matériel électrique, l'autre pour le thermique. Cette dernière permettait aux engins de faire le plein de gas-oil, d'huile ou de complément en eau à la « station-service ».

Le grill comportait un certain nombre de voies permettant le classement des engins en sortie ou en attente. Une sortie de secours était possible côté nord.

Pour ce qui était de l'entretien des engins, deux bâtiments étaient consacrés à la maintenance : une remise et un atelier-magasin reliés entre eux par un pont transbordeur de 24 m.

Venaient ensuite le bâtiment administratif comportant la feuille, les bureaux administratifs et le service médical, puis le foyer des agents de conduite en léger contrebas du talus et enfin le centre d'apprentissage un peu à l'écart.

Au-delà de ces installations habituelles pour un dépôt, Les Aubrais était doté d'une importante sablerie. En effet les besoins en sable sec et la vétusté de certaines installations anciennes militaient pour une production de sable centralisée sur certains sites des plus modernes. Orléans étant au bord de la Loire, il était facile de de se fournir auprès des « Sableries de la Loire ». Une rotation de wagons trémies dédiés à cet emploi avait été mise en place entre le lieu d'extraction et le dépôt. Les Aubrais traitait ainsi un volume de 325 m^3 de sable sec mensuellement. C'était le plus important site de la région Sud-Ouest, il approvisionnait à son tour 19 établissements.



Des BB 4700 spécialisées à la manœuvre devant l'installation des sablières.

Les engins affectés et le service des agents

A l'origine, Les Aubrais avait eu en affectation les machines Diesel, autorails et engins électriques de l'ex-dépôt d'Orléans, moins les machines à vapeur comme nous venons de le voir. Il y avait à l'effectif du nouvel établissement 40 engins électriques dont les BB 1 à 80 pour la ligne et autres séries de manœuvre (CC 1100, BB 1200) accompagnées des automotrices Z 4000, Z 4400. Pour le parc thermique nous retrouvions 9 autorails unifiés 150 ch, 12 040 DE, 9 Y 9100 et un locotracteur Y 6100. Le dépôt possédait bien entendu comme de coutume à cette époque une grue de relevage associée à un wagon de secours. De plus Les Aubrais était chargé de réparations périodiques d'autres séries comme les Z 4100 du service banlieue.

Pendant les premières années le service se répartissait ainsi, avec les BB 1/80 utilisées au service de ligne marchandises vers Paris, Valenton, Villeneuve-Saint-Georges, Vierzon et St Pierre-des-Corps. Les « automotrices de section », comme elles étaient dénommées dans les roulements se rendaient à Etampes, Limoges, St. Pierre et poussaient jusqu'à Angoulême et Bordeaux. Deux « rames navettes » couvraient ce service entre les deux gares voyageur d'Orléans et Les Aubrais. Les machines de manœuvres étaient utilisées au triage. Les autorails parcouraient les trois lignes d'Orléans à Malesherbes, Montargis et Pithiviers – Etampes. Quant aux machines Diesel, elles se voyaient confier les dessertes dans un large périmètre autour d'Orléans.

Les années suivantes, les BB 1/80 durent laisser la place à un lot de BB 8100. De leur côté les antiques Z 4000 cédèrent leur place aux Z 4300, et plus tard aux Z 4100. Mais c'est surtout la sortie d'usine des toutes nouvelles BB 8500 en 1965 qui allait apporter du sang neuf au dépôt. Cette série devait être présente de longues années et parcourir la quasi-totalité du réseau Sud-Ouest, avec incursions en renfort sur Paris – Le Mans durant quelques services.

En 1969, l'abandon du service voyageur sur les lignes de Montargis, Etampes-Pithiviers et Malesherbes entraînait le départ des autorails. En 1975 la situation géographique des Aubrais désignait ce dépôt pour accueillir des BB 25500. En effet ces machines bi-courant allaient être intensément utilisées pour des parcours inter-réseaux entre le sud-ouest (accessoirement sud-est) électrifié en 1500 v. et les réseaux Nord et Est équipés en 25 Kv. La mise sous tension de la Grande-Ceinture allait permettre cette mise en place. Curieusement avant même la réalisation de ce bouclage électrique, les premières BB 25500 des Aubrais allaient déjà parcourir leur futur domaine vers le nord ou Sotteville, avec circulation en véhicule pour les acheminements sur la section encore en cours d'électrification. Aux manœuvres, les BB 4600 et 4700 avaient remplacé progressivement les CC 1100.



Desserte beauceronne en gare de Voves pour ces deux BB 66000 des Aubrais

Ainsi le dépôt des Aubrais se trouvait muni d'un important parc de locomotives mixtes aptes tous services. Plus tard, en 1982, quelques BB 66000 vinrent renforcer le parc des BB 63100, un peu juste côté puissance et nécessitant parfois le recours à la double traction. En revanche, le périmètre de ces dernières se rétrécissait en fonction des fermetures de lignes secondaires. Le rayon d'action des BB 25500 était des plus importants car leur service était géré par la Commande Centralisée des locomotives (CCL). Cette dernière agissant comme les postes de commandement traction mais à plus vaste échelle, supervisait l'ensemble des BB 25500 d'Achères, de Tours et des Aubrais ainsi que les BB 25200 et BB 22200 de l'Ouest. Une machine titulaire du dépôt des Aubrais pouvait donc se retrouver sans formalité à couvrir une journée de roulement d'une de ces autres séries.

Au début des années 1990, la politique de maintenance des engins moteurs évoluait vers une concentration en nombre plus faible de dépôts titulaires d'engins. Les Aubrais allait faire les frais de ces orientations. Petit à petit l'établissement se voyait délesté de ses machines : BB 8500 en 1990, BB 25500 début 1992 accompagnées finalement des BB 63100 et BB 66000 restantes. Les Aubrais devenait alors un dépôt relais.

Pour ce qui est de l'activité conduite, les agents des Aubrais ont eu un rayon d'action qui a varié au fil du temps. Circulant sur les engins du dépôt, ou ceux des voisins en traction électrique, ils montaient de prime abord sur la région parisienne, la Touraine et la Sologne. Les thermiciens parcouraient les lignes de l'étoile.

La mise sous tension de la Grande Ceinture et l'affectation des BB 25500 ouvrirent de nouveaux horizons, permettant de monter jusqu'au Bourget ou Vaires. A l'ouest les Orléanais se rendaient régulièrement à Trappes. Plus loin au Sud-Ouest ils descendaient à cette époque à Angoulême et Limoges sur tous types d'engins 1500 v. Plus tard, la connaissance de ligne s'était étendue à Bordeaux et même Quévy, gare frontière avec la Belgique. Cette destination était cohérente dans la mesure où les BB 25500 des Aubrais couvraient une grande partie des trains estivaux Belgique – Sud-Ouest. A noter qu'une partie du personnel était formée à la banlieue parisienne, et parcouraient la totalité de la ligne C du RER.

Les extensions du domaine électrifié devaient à chaque fois profiter aux agents des Aubrais : c'est ainsi qu'ils se rendirent à Nantes en tête des trains Interloire, et prolongèrent même jusqu'au Croisic les fins de semaines. De même la mise sous tension de Vierzon – Bourges leur ouvrit un nouveau secteur.

Au fil des services le rayon d'action évoluait selon les circonstances : ils découvrirent Brive tandis que la pratique de la ligne de Bordeaux fut réduite à Angoulême puis Poitiers. Vers le nord des trains pour Creil et Tergnier fournirent une petite charge de travail au moment où celle de Quévy avait disparue. La ligne de Sotteville fut un temps pratiquée. Le service des conducteurs de manœuvre se répartissait entre le travail au triage proprement dit, dont le passage en butte de préférence avec les machines électriques, tandis que les 63100 se retrouvaient plus volontiers aux remontes et dessertes d'embranchements particuliers.

Avec la séparation en activités, le site des Aubrais était devenu une composante de l'Etablissement Traction Centre, finalement dédié au service voyageur. A la suite de l'arrivée massive d'automotrices en remplacement des rames tractées et la fin des relais des machines fret dans le dépôt, celui-ci avait vu son activité mouvement diminuer de beaucoup. La mise en service du nouveau Technicentre à proximité immédiate de la gare devait logiquement entrainer le déplacement de tout le secteur traction sur le site d'Orléans.

Benoît Hardy



La BB 25243 du dépôt des Aubrais en relais au dépôt de Thouars en 1987

Une originalité marquante du dépôt des Aubrais : la diésélisation de la région d'Orléans.

Pourquoi les expérimentations de diésélisation.

Au lendemain de la deuxième guerre mondiale, la vapeur régnait toujours en maitre pour de nombreuses années encore. A ses côtés la traction électrique s'était déjà fortement développée sous la forme du 1500 v continu, particulièrement sur le Sud-Ouest et Paris – Le Mans. Néanmoins la traction Diesel[1] avait déjà commencé à démontrer certains atouts. Dans deux domaines elle présentait des avantages incontestables sur la vapeur : les manœuvres et les trains de dessertes terminales. En effet sur ces services, les sujétions de la vapeur étaient énormes : il fallait régulièrement ravitailler en eau, entretenir le feu en permanence pour disposer de la puissance de traction, même quand l'engin n'avait pas à travailler durant un certain laps de temps. De plus il fallait une équipe de deux agents, même si parfois les locomotives de manœuvres étaient utilisées avec le seul mécanicien.

Des locotracteurs ou des locomotives de manœuvre de faible puissance étaient déjà en service et l'utilisation de ce mode de traction à plus vaste échelle aux Etats-Unis par exemple ouvrait des perspectives à la SNCF. A ce titre, les 040 DA Baldwin (futures A1A-A1A 62000) importées des USA amorçaient le mouvement. Mais les études à cette époque démontraient que pour faire de réelles économies il importait que le Diesel vienne se substituer complètement à la vapeur afin de ne pas superposer les frais de fonctionnement des deux modes.

Dans cet esprit, des expérimentations à plus ou moins grandes échelles furent lancées dans différentes régions. Dans l'Orne, le dépôt d'Alençon allait servir de test, dès l'année 1951[2]. Ce petit établissement avait reçu deux locomoteurs 030 DC 1 et 2 de faible puissance, épaulés ensuite par des Y 9100 et 9200. Les premières estimations avaient fixé l'économie par rapport à la vapeur à 35%. Quelques années après deux secteurs furent retenus pour lancer les machines Diesel sur de plus vastes services : la Grande Ceinture avec les 060 DA (futures CC 65500) et la région Sud-Loire de Nantes à Bordeaux et La Rochelle – Poitiers avec les célèbres 060 DB (futures

[1] A cette époque Diesel est encore écrit comme un nom propre invariable.

[2] Voir au sujet de l'expérience d'Alençon le tome1 du livre « la longue marche du dépôt du Mans »

CC 65000). Mais plus près de nous, la région d'Orléans, avec des caractéristiques de trafics différentes fut également retenue pour une « expérimentation de diésélisation ».

Avantages sur les régions de Paris-Austerlitz et Orléans

L'idée avait commencé à être étudiée peu de temps après-guerre. Pourquoi les régions de Paris-Austerlitz et Orléans se prêtaient-elles bien à la conversion de la vapeur au Diesel ? Sur Paris-Austerlitz la totalité des lignes étaient électrifiées en 1500 v. La section sud de la Grande-Ceinture le fut en 1947 et la liaison avec le secteur Sud-Est n'allait pas tarder dans le cadre de la mise sous tension de Paris – Lyon. Ne restait à la vapeur que les manœuvres sur quelques voies de services et d'embranchements. Quelques machines restaient à l'inventaire des dépôts d'Ivry, Brétigny et Juvisy.

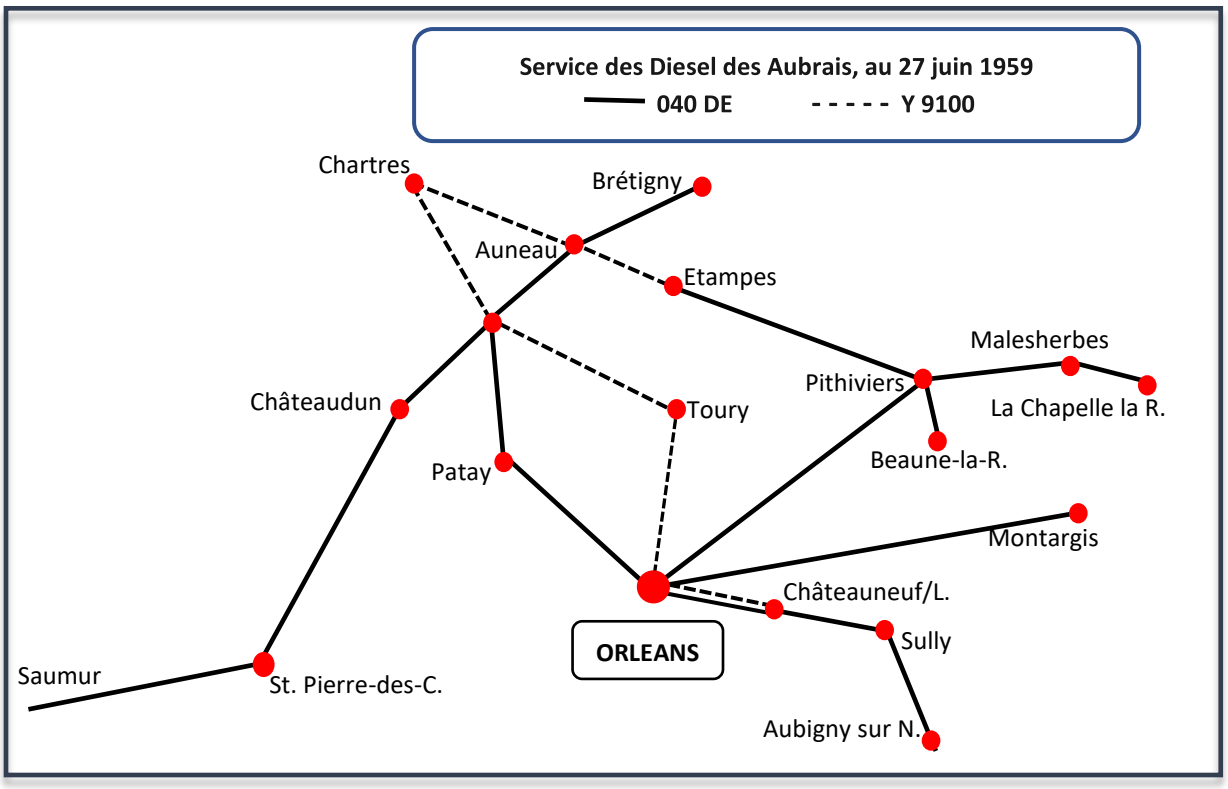
Sur le secteur d'Orléans, les deux axes principaux Paris – Tours et Vierzon étaient sous tension, le reste étant constitué d'axes secondaires sillonnant la Beauce. Pour la desserte de ceux-ci des machines à vapeur étaient affectées aux dépôts d'Orléans, Châteaudun et Etampes.

Il s'agissait donc de remplacer un nombre de locomotives à vapeur relativement restreint, disséminées en faibles exemplaires dans des établissements de taille parfois modeste. Hormis les machines spécialisées exclusivement aux manœuvres, on trouvait des machines Sud-Ouest de types 230 G, 230 F, 141 B, 141 TA et 141 TB pour les services de ligne.

Projets :

Lorsque les premières études avaient été lancées, le type de locomotive Diesel mixte destiné aux services polyvalents de manœuvre et de trains de ligne légers n'était pas encore complètement connu. En 1953 les caractéristiques des 040 DE (futures BB 63000) permettaient de répondre avec plus de précisions aux questions posées. En 1953 il apparaissait que les premiers avant-projets de diésélisation pouvaient être améliorés en étendant la zone d'action des engins Diesel aux zones de Tours et Bourges, à condition de commander quelques engins de plus.

Pour le secteur d'Orléans, les lignes retenues représentaient un éventail assez vaste : Orléans – Argent, Orléans – Montargis, Orléans – Malesherbes, Orléans – Chartres, Châteaudun – Brétigny, ainsi que les lignes intérieures à ce périmètre dont Pithiviers – Etampes, Etampes – Chartres, Voves – Toury, Patay – Châteaudun.



Le service à assurer par les Diesel concernait essentiellement les marchandises. Pour celui des voyageurs il était fait appel aux autorails, dont les X 5500/5800 d'Orléans ainsi que des ABJ de Tours pour la radiale Paris – Tours par Vendôme. En revanche les jours de pointe les locomotives associées à des rames tractées étaient appelés à suppléer les autorails. De fait le nombre de voyageurs pouvait parfois doubler ou tripler certains dimanches d'été ou jours de fêtes.

Pour le service des marchandises les problèmes à résoudre étaient plus complexes. La majorité des lignes avaient un trafic fret moyennement élevé (sauf Orléans – Malesherbes et Tours – Dourdan à plus de 500 t/jour) et avec un caractère saisonnier du fait du caractère agricole de la région, dont les campagnes céréalières et betteravières. Le tonnage à transporter pouvait facilement varier du simple au triple.

D'autre part les engins Diesel n'avaient pas forcément la même puissance que les machines à vapeur utilisées auparavant. C'était particulièrement le cas avec les Y 9100. Les premières 040 DE orléanaises appartenait à la série 001 à 108. Ils furent épaulés ensuite par la sous-série 040 DE 109 à 195, un peu plus puissante avec 725 ch au lieu de 600 ch. Un regard sur le tableau des charges admises aux trains de marchandises sur la ligne Dourdan – Châteaudun permet de s'en rendre compte. Là où une 040 DE prenait 700 tonnes, un Y 9100 n'en prenait en équivalence que 230. Pour les vapeurs le barème indiquait 570 tonnes pour une 230 F et 900 tonnes pour une 141 B ou une 141 TB. Sur la ligne Pithiviers – Etampes, les Renseignements Techniques précisent les charges des Diesels : Pour un 63001 à 108 qui accepte 520 tonnes, un 63109 à 195 en prend 600 et un Y 51000[3] (ex Y 9100) seulement 200 tonnes.

Pour tenir compte de ces variations de charges admises, une réorganisation des dessertes avait été obligée. Il avait parfois fallu prévoir plusieurs marches ou bien de courtes dessertes en antennes. De même, les gares les plus importantes avaient été équipées en locotracteurs Y 6100 ou Y 6200 de 150 ch : Voves, Toury, Bellegarde-Quiers. Ces engins étaient conduits par du personnel de l'Exploitation ou du service Voies et Bâtiment pour les besoins des trains de travaux. L'amplitude sur laquelle les dessertes pouvaient se faire avait été augmentée du fait d'une meilleure autonomie des engins. Le cas échéant des dessertes nocturnes furent mises en place, ainsi que des mises en marche de trains facultatifs avec les engins disponibles.

En définitive, les économies réalisées pour le seul secteur de l'étoile d'Orléans se montèrent rapidement à 28%. Ce résultat était lié au choix d'éradiquer totalement la vapeur en se libérant des contraintes de celle-ci. L'expérimentation avait donc porté ses fruits.

Conséquences sur le nouveau dépôt (voir l'article précédent sur le dépôt des Aubrais))

Le début de la diésélisation avait eu lieu dès 1954. C'est l'ancien dépôt d'Orléans qui en avait eu la charge avec les premières affectations de 040 DE et d'autorails FNC avant leur remplacement par les X 5500/5800. Mais en 1956 celui-ci avait été transféré sur le site des Aubrais. Ce nouveau dépôt, construit à neuf, fut dès son origine conçu en fonction de la diésélisation, c'est-à-dire qu'il n'y avait rien de prévu pour une affectation de locomotives à vapeur. Il faut souligner que son voisin, le dépôt de Saint-Pierre-des-Corps rebâti vers la même époque avait de son côté conservé les attributs nécessaires à la vapeur. Les Aubrais était finalement un dépôt très innovant pour son temps.

Les principes mis en place avec cette expérimentation furent à la base du concept des dessertes terminales progressivement étendu à l'ensemble de la SNCF sur environ un demi-siècle. La quasi-disparition du wagon isolé dans les années 2000 changea la donne.

Extension sur Tours et Bourges.

Dans la foulée, les secteurs de Tours et Bourges furent exploités en traction Diesel, du moins partiellement. Les 040 DE et Y 9100 de Saint-Pierre-des-Corps assurèrent les dessertes terminales en direction de Loudun, Châtellerault, Châteauroux. A Bourges les 230 G se retirèrent pour laisser la place aux Diesel des Aubrais.

Benoît Hardy

[3] En 1962 les engins moteurs Diesel ont été renumérotés, les 040 DE sont devenus les célèbres BB 63000 et les Y 9100 des Y 51000. Les RT mentionnés datent de 1969, d'où la nouvelle numérotation.

Les gares disparues de la région, suite…

Ligne Paris-Montparnasse – Le Mans :

Heureusement peu de changements. Deux gares supprimées, une gare crée et une gare qui a changé de nom.

Gares supprimées :
-Ouest-Ceinture, le 31 août 1986

-Yvré-L'Evêque le 23 septembre 1989





2 vues de Ouest-Ceinture:
L'extérieur du BV
Et côté voie à l'époque des Z 5100

2 novembre 1980 - Claude Pathault

Gare crée :
-Saint-Quentin-en-Yvelines, crée vers 1976 environ.

Changement de nom :
-Pont-de-Gennes-Monfort, devenue Monfort-le-Gesnois le 28 mai 1989.

Ligne Le Mans – Nantes :

Beaucoup de changements : 14 gares ou arrêts supprimés, c'est-à-dire presque la moitié des arrêts et une gare qui change de nom.

Dans le sens Le Mans – Nantes : -Saint Georges-Etival, -Avoise, -Juigné, -Pincé, -Pincé-Précigné, -Le Porage, -Saint Sylvain-Briollay, -Ecouflant, -La Pointe-Bouchemaine, -Saint Georges-sur-Loire, -Montrelais, -Anetz, -Clermont-sur-Loire, -Sainte-Luce.

Dates: environ 1940 ; Pincé ; l'arrêt de Pincé entre Sablé et Pincé-Précigné est un cas particulier car il ne fut en service que quelques années.

Environ 1972 : Saint-Georges-Etival et Saint-Sylvain-Briollay. Environ 1974 : Anetz

30 mai 1987 : Clermont-sur-Loire

28 mai 1988 : Pincé-Précigné

1992 : Sainte-Luce - 1994 : Juigné

28 septembre 1996 : La Pointe-Bouchemaine

Environ 1998 : Avoise, Saint-Georges-sur-Loire, Montrelais.

2006 : Le Porage - Environ 2016 : Ecouflant

Changement de nom : Béhuard-les-Forges. Le nouveau nom à partir du 2 juin 1984 est Savonnières-Béhuard, à la suite du déplacement de l'arrêt.



Passage du train 3756 à La Pointe-Bouchemaine
5 octobre 1981 - Photo Claude Pathault

Ligne Chartres – Courtalain :

Deux arrêts ont été supprimés et un arrêt crée : le 27 mai 1995, suppression de Vieuvicq-Montigny et Le Bois-Mouchet. Heureusement le 3 décembre 2000, mise en service du nouvel arrêt de Lucé dans la banlieue de Chartres.

Ligne Chartres – Voves :

Cette ligne est un cas particulier, réouverte en 2016 mais sans trois arrêts intermédiaires : -Beaulieu-le Coudray, -Berchères-les-Pierres, -Theuville qui avaient été supprimés lors de fermeture de la ligne au trafic voyageur en 1942.

Ligne Saumur – Thouars :



Trafic habituel de la ligne Saumur – Thouars :
La BB 25573 passe à l'ancienne gare de Nantilly.
19 mai 2000 - Photo Claude Pathault

Cette ligne a eu tous les arrêts supprimés sauf Montreuil-Bellay :

-Fin 1971 : suppression des arrêts de Nantilly et de Lernay.

-28 septembre 1996 : suppression de Chacé-Varrains et Brézé-Saint Cyr-en-Bourg.

-Environ 2008 : suppression de Brion-près-Thouet

Ligne Angers (La Possonnière) – Cholet :

Cette ligne a connu trois suppressions d'arrêts : -Les Fourneaux, -La Jumelière, -Trémentines.

-Environ 1969 : suppression des Fourneaux

-27 novembre 1999 : suppression des arrêts de La Jumellière et Trémentines.

-Dans de nombreux cas la desserte ferroviaire a été remplacée par une desserte routière.

Claude Pathault

Une locomotive à vapeur peu banale !

La Suisse n'a pas de réserves de charbon, mais ses montagnes offrent une hydroélectricité abondante et bon marché. Ainsi, lors du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, 2191 km des lignes CFF (73.6% du réseau) sont électrifiées, alors que le prix du charbon importé d'Allemagne continue de croître.

Afin d'économiser le charbon, les chemins de fer Fédéraux Suisses équipent d'un pantographe deux petites locomotives de manœuvre à vapeur, des 0-3-0 classe E 3/3. L'électricité (15 kV, 16,7 Hz) est captée via la caténaire, et alimente deux résistances de chauffage, par l'intermédiaire de deux transformateurs, pour une puissance nominale de 480 kW. La E 3/3 8521 modifiée est mise en service le 13 janvier 1943, suivie par la 8522 le 11 février 1943.

Les machines avaient une autonomie hors-courant de 20 minutes, comme une locomotive sans foyer, une fois que la chaudière était timbrée à pleine pression.

Le foyer était conservé, permettant le maintien au chaud de braise, lors des exploitations de longue durée sur des voies non-électrifiées. La pompe de circulation d'eau, le circuit de commande et l'éclairage étaient alimentés par une batterie chargée à partir d'un redresseur alimenté lui, par l'un des transformateurs.

Le système de chauffe a été capable de produire environ 300 kg de vapeur par heure à 12 bars de pression. Il pèse environ 7 tonnes (augmentant le poids de la locomotive de 35 à 42 tonnes) et permet une économie de 700 à 1200 kg de charbon par jour de travail. La mise en pression de la locomotive prend environ une heure.

Les radiateurs électriques ont été supprimés en 1951 de la locomotive 8521 et, en 1953 pour la 8522. En 2013, la locomotive E 3/3 8522 est conservée au Sursee–Triengen-Bahn comme une locomotive à vapeur, sans le système électrique.

- Roger Duron -

Sources : - Alfred Moser: Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847-1966.
-Carver, « The Electro-steam story: Kettles on wheels! », (1)

(1) – Littéralement : " bouilloire sur roues"!



Cet été, n'hésitez pas à rendre visite aux trains touristiques de notre région !

Musée des transports de Pithiviers (AMPT)
Train Touristique du Bas-Berry (SABA)
Train Touristique de la Sarthe (TRANSVAP)
Train du Lac de Rillé (AECFM)
Muséotrain de Semur en Vallon (Sarthe)
Train Touristique de la Vallée du Loir (TTVL)