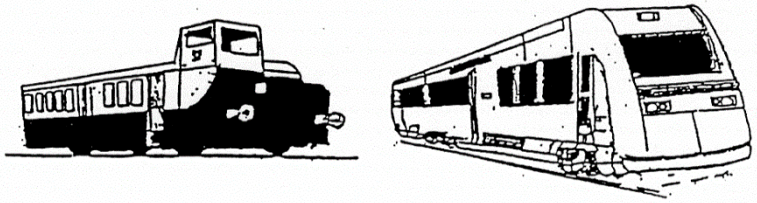
Association Française des Amis des

Chemins de Fer

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations – décembre 2025

AFAC-Centre-Loire : Chez M. Bertrand Nicolle – 39 Rue des Saintes Maries – 41000 Blois
afac.cl@laposte.net

La section régionale Centre-Loire de l'AFAC souhaite à tous ses membres et amis, ainsi qu'à leur famille de très bonnes fêtes de fin d'année et vous présente ses meilleurs vœux pour 2026 !

Deux dates à retenir :

Mercredi 7 janvier 2026 : galette des rois

La réunion de bureau prévue ce matin-là s'achèvera par une galette des rois de 10h30 à 12h
Venez partager un moment convivial
Salle 2 de l'Espace Chabrier – sur le côté de la mairie de Saint-Pierre-des-Corps

Samedi 7 mars 2026 : Assemblée Générale de l'AFAC Centre- Loire

AG à 10 heures – Salle 1 de l'Espace Chabrier
34 avenue de la République – 37700 Saint-Pierre-des-Corps
Attention au changement de lieu par rapport aux années passées.

Conférence dans l'après-midi :

Salles de l'hôtel Kyriad – parvis de la gare de Saint-Pierre-des-Corps

M. François Lacôte, concepteur du TGV-Duplex, viendra nous parler des origines et du développement du projet de TGV à deux niveaux.

Editorial

Cette année 2025 se termine ! Année très instable politiquement, économiquement difficile et dangereuse sur le plan géopolitique. En l'espèce, depuis début 2025, le contexte macroéconomique est moins porteur que prévu. La croissance est faible (+0,6% du PIB en France vs +1,2% anticipé), la consommation des ménages est atone (+0,7% en France vs +1,3% anticipé) et la production industrielle est en baisse (-0,5% en France et -0,1% en Europe vs respectivement +1,5% et +2,1% anticipés). Seul point positif à souligner, l'inflation ralentit (+1% en France, alors que l'on prévoyait +1,7%).

Mais malgré cette morosité économique, la fréquentation ferroviaire de SNCF Voyageurs continue de progresser, démontrant la forte attractivité du train, tant sur les transports régionaux que les lignes longue distance et grande vitesse en France et en Europe, avec une augmentation du chiffre d'affaires de +3,2% :

- +6,5% pour Transilien,
- +3,9% pour TER,
- +3,1% pour Intercités,
- +1,7% pour la grande vitesse en France et en Europe, ce qui représente plus de 81,2 millions de clients transportés au premier semestre 2025, nouveau record historique !

Le niveau d'investissements atteint au 1er semestre 2025 est toujours élevé. 4,9 Mds€ ont été investis dont 60% financés par le groupe SNCF (3,0 Mds€, dont 1,6 Md€ via le fonds de concours, dividende auquel l'Etat actionnaire renonce pour contribuer directement à la rénovation du réseau ferré). Toutes les sociétés du Groupe contribuent à financer le ferroviaire. Si la tendance se confirme, le Groupe devrait investir cette année près de 11 Mds€ au total, ce qui est très important même si toujours insuffisant. En phase avec le diagnostic porté par le Groupe, la conférence de financement des mobilités (Ambition France Transports) a acté la nécessité d'investir 1,5 Md€ supplémentaires par an pour assurer un réseau ferré structurant fiable et performant à compter de 2028.

2025 aura été également l'année de 1600 chantiers programmés pour moderniser le réseau, avec le renouvellement de 1044 km de voies. Les travaux du Grand Paris Express se poursuivent et les circulations ont repris entre Paris et Milan le 31 mars (éboulement dans la vallée de la Maurienne en août 2023). Le nouveau poste d'aiguillage de Mulhouse, piloté depuis la Commande Centralisée du Réseau (CCR) Alsace à Strasbourg, a été mis en exploitation.

Sur notre région, le réseau ferroviaire du Centre-Val de Loire poursuit son coup de jeune dans la foulée de 2024. Bien sûr, l'énorme chantier de renouvellement des voies entre Boisseaux et Les Aubrais est le plus marquant. Après l'achèvement des travaux sur la voie 1 le 9 octobre, le renouvellement de la voie 2 se poursuit. Au 13 octobre, 33 kilomètres de voie ont déjà été renouvelés, sur les 70 kilomètres prévus. Mais n'oublions pas d'autres travaux, tout aussi importants ! La mise en accessibilité des gares du Centre-Val de Loire se poursuit. Après Chartres et Blois en 2024, c'est maintenant Orléans en 2025 et 2026, Tours en 2026, Les Aubrais et Montargis en 2027-2028, et Saint-Pierre-des-Corps entre 2028 et 2030.

2025 aura été également l'année où auront circulé pour la première fois les trains de Transdev entre Marseille et Nice, à la suite de l'ouverture à la concurrence des TER.

Pour notre association, 2025 aura été riche également. Les réunions mensuelles de notre bureau permettent de nous réunir afin de traiter notre actualité et préparer nos sorties et conférences, toujours dans la bonne humeur ! Nous avons été présents sur beaucoup de manifestations (50 ans de la Transvap, journée des associations à St Pierre, JEP) et nos conférences ont passionné un large public (80 personnes aux Aubrais pour la conférence sur l'étoile d'Orléans).

Je profite de ce moment pour souhaiter à tous les membres de l'AFAC (notre section compte 31 adhérents en 2025 grâce à notre présence sur des manifestations) un joyeux Noël et un excellent passage en 2026 !

Bertrand Nicolle

La gare de Fondettes – Saint-Cyr rouvre.

Comme prévu, c'est bien le dimanche 14 décembre 2025, jour de l'entrée en vigueur du service annuel 2026, que la gare de Fondettes – Saint-Cyr rouvre au service voyageur après 30 ans de fermeture. Le chantier a tenu les délais annoncés et il ne restera plus qu'à observer que le succès de l'opération soit conforme aux attentes.



Rénové extérieurement, le bâtiment voyageur de Fondettes Saint-Cyr a retrouvé son lustre d'antan.

Dans un premier temps sept allers-retours sont programmés en semaine, soit quatorze trains par jour, deux sens confondus. Deux trains de plus sont prévus les vendredis mais avec allégement les week-ends. Ces circulations sont en provenance ou à destination du Mans, Alençon, Vendôme, Châteaudun ou Chartres (La desserte de la ligne Tours – Vendôme - Châteaudun a été légèrement renforcée au service annuel 2026). Des connexions intéressantes en gare de Tours peuvent permettre de donner aux voyageurs de bonnes combinaisons pour continuer leur trajet vers Orléans, Paris, Poitiers, etc… De même il faudra voir si la possibilité pour les personnes du nord de l'agglomération tourangelle de se rendre au Mans sans passer par le centre-ville est suffisamment attractive pour les inciter à se rendre directement à Fondettes – Saint-Cyr plutôt qu'à Tours, ou mieux encore à laisser leur voiture pour préférer le train ?

Horaires et direction des trains en semaine à Fondettes – Saint-Cyr – service annuel 2026

6h17 : Alençon	13h45 : Tours
7h16 : Tours	16h12 : Tours
7h28 : Tours	16h41 : Vendôme lu au je *(16 h23 les ve)*
8h08 : Tours	*17h18 : Tours les vendredis*
8h58 : Tours	17h32 : Alençon
10h12 : Châteaudun	17h39 : Vendôme lu au je *(17h43 Châteaudun les ve)*
12h48 : Châteaudun	18h42 : Chartres
13h43 : Vendôme les vendredis	21h01 : Tours

Le bâtiment voyageur d'origine reste en place, même s'il n'a plus de fonction commerciale. Il a bénéficié d'un rafraîchissement, la petite annexe disgracieuse qui lui était accolée est supprimée. Le parvis côté BV présente de nouveaux aménagements avec quelques places de stationnement. Le petit pont sous les voies côté Tours sert de passage souterrain. Du côté de la voie vers Tours un cheminement en pente douce permet l'accès aux PMR, vélos ou voitures d'enfants. Un parking plus vaste est en cours de finition. Les quais sont rehaussés aux normes actuelles d'accessibilité, tandis que la signalétique et l'éclairage sont bien sûr totalement repris.

La gare de Fondettes – Saint-Cyr est située au km 247+686 de la ligne Tours – Le Mans, peu après le viaduc de 437 m. sur la Loire. Elle a été desservie par les trains Tours – Le Mans et par ceux de la ligne de Paris par Châteaudun et Vendôme. La section de ligne est équipée en block automatique lumineux de Tours

à La Membrolle depuis 1979 (plus exactement entre La Membrolle et Mettray). Auparavant lorsqu'il s'agissait du block Lartigue Unifié, Fondettes – Saint-Cyr disposait d'un poste de block et figurait comme gare temporaire avec agent circulation. Les cantons de block de chaque sens étaient d'ailleurs particulièrement courts. Il s'agissait côté Tours du Poste P de l'ancienne bifurcation donnant accès à la ligne de Saumur, soit à peine 3 km, et de l'autre côté de celui de La Membrolle, 4 km plus loin. Le garde ne devait donc pas traîner pour réaliser ses opérations de cantonnement. Au début des années 70 il existait encore une desserte marchandises par locotracteur grâce à un mouvement Tours – Saint-Paterne.



La quai côté BV. Le rehaussement est achevé et la signalétique commence à être installée pour le service de décembre.

Pour ce qui est du service des voyageurs, les trains omnibus des deux axes du Mans et Châteaudun s'arrêtaient ici, à l'exception des mouvements express (sauf si l'on considère que certains mouvements s'arrêtant dans chaque gare étaient parfois classés « express »). Quelques curiosités sont à noter cependant, comme au service de plein été 1958 ou l'aller-retour omnibus 2722/2727 Tours – Le Mans comportait une voiture directe Lyon – Le Mans (parcours de nuit Lyon – Tours et vice-versa). Quant aux trains de la ligne de Châteaudun, un certain nombre parcouraient l'intégralité de la ligne depuis Austerlitz, ce qui donnait une liaison directe avec Paris. L'apport des deux lignes permettait d'avoir une douzaine d'arrêts par jour.



La rampe d'accès du quai direction Tours.

Petit à petit la baisse de fréquentation de cette gare avait entrainé une réduction du nombre d'arrêts et au début des années 80 on ne retrouvait plus qu'un aller-retour Châteaudun et deux Le Mans. Juste avant la fermeture, il ne subsistait qu'un unique arrêt dans chaque sens sur une liaison Tours – Le Mans s'arrêtant aux alentours de 12-13h.

Une réouverture de gare est un évènement rare : il mérite d'être salué. Si le projet SERM tourangeau (Service Express Régional Métropolitain) voit le jour une desserte plus fréquente de Fondettes – Saint-Cyr est ardemment souhaitée par les usagers.

Nombre de circulations au passage en gare de Fondettes – Saint-Cyr : été 1973

Trains de voyageurs

Sens Tours – Le Mans : 8 dont 2 avec arrêt
Sens Tours – Vendôme : 3 tous avec arrêt
Sens Le Mans – Tours : 8 dont 3 avec arrêt
Sens Vendôme – Tours : 4 tous avec arrêt

Trains de messageries

Sens Saint-Pierre – Le Mans : 3 dont 1 ME 120
Sens Le Mans – Saint-Pierre : 5 dont 1 ME 120
Ligne de Vendôme : 0

Trains de marchandises

Sens Saint-Pierre – Le Mans : 9 dont un train de desserte avec arrêt
Sens Le Mans – Saint-Pierre : 6
Sens Saint-Pierre- Vendôme : 2
Sens Vendôme – Saint-Pierre : 3

Soit 51 trains par jour de semaine (et sauf lundi pour les messageries et marchandises)

Tableau départs des trains en gare de Fondettes – Saint -Cyr

Eté 1938	**Eté 1973**
5h54 : Le Mans	7h22 : Tours (sauf dimanches et fêtes) - *ABJ 4*
6h56 : Paris-Orsay	7h40 : Tours - *X 2800*
8h15 : Tours	9h16 : Paris-Austerlitz - *X 4300*
8h58 : Tours	11h23 : Tours - *X 4300*
10h54 : Vendôme	12h55 : Le Mans - *X 4300*
12h10 : Le Mans	13h42 : Tours - *X 4300*
13h58 : Tours	16h24 : Paris-Austerlitz (sauf dimanches et fêtes) - *X 4300*
14h40 : Tours	17h29 : Tours - *X 4300*
15h20 : Paris-Orsay	17h32 : Paris-Austerlitz (dimanches et fêtes) - *X 4300*
18h35 : Paris-Orsay (plein été seulement)	18h19 : Le Mans - *X 2800*
18h40 : Tours	18h32 : Châteaudun (sauf dimanches et fêtes) - *ABJ 4*
18H58 : Le Mans	19h02 : Paris-Austerlitz (dimanches et fêtes) - *X 4300*
21h10 : Tours	19h51 : Tours - *X 2400*
	20h14 : Tours - *X 4300 – ABJ 4 les DF*

Nouvelle phase de travaux sur Tours – Loches

Alors que le trafic voyageur reprenait sur le Blanc-Argent après les travaux d'été, à l'inverse, la ligne Tours – Loches fermait le 1er septembre pour une longue période qui devrait s'achever en mars 2026.

Déjà en 2021-2022 la ligne avait bénéficié d'un gros chantier de rénovation de la section Joué-lès-Tours – Reignac.

Cette année, c'est la section Reignac – Loches qui fait peau neuve avec un programme concernant 12 km de voie et ballast. Quatre appareils de voie seront changés et un autre modernisé. De plus de nombreux ouvrages de terre et hydrauliques seront repris ou assainis. Une base travaux est installée à Reignac.

Une autre partie des plus spectaculaires du chantier concernait le remplacement du viaduc d'Esvres sur l'Indre dont la substitution a eu lieu les 14 et 15 octobre. Il s'agissait de procéder dans un premier temps au retrait du tablier métallique qui datait de l'origine de la ligne. Ensuite venait la pose en deux éléments du nouvel ouvrage, soudés entre eux par la suite. Les dimensions sont respectables avec 57 m. de long pour 260 t. Une grue d'une puissance de levage de 750 t. était sur place pour la substitution. Ce sont les entreprises Baudin-Châteauneuf et Eurovia Béton qui se sont chargées de l'exécution des travaux. Baudin-Châteauneuf est une entreprise bien connue de la Région Centre-Val-de-Loire qui a déjà réalisé des travaux de ce type. Elle est située comme son nom l'indique à Châteauneuf-sur-Loire et c'est dans ses ateliers que les composants du nouveau pont ont été construits avant de rejoindre Esvres en trois parties par transports exceptionnels routiers.

La Région Centre-Val-de-Loire a injecté au total 64 M€ sur l'ensemble des phases de travaux de cette ligne. Ces opérations de maintenance des « lignes fines du territoire » sont indispensables pour leur survie. N'oublions pas que le rapport Spinetta en 2018 préconisait que l'Etat arrête de financer toute ligne dont « l'intérêt socio-économique n'était pas démontré ».

L'intérêt pour la ligne se remarque aussi par une demande de réouverture au service voyageur sur l'ensemble Tours – Loches – Châteauroux, concrétisé par une association « Comité Urgence Ligne Châteauroux-Chatillon-Loches-Tours ».

La ligne de Tours à Châteauroux a une histoire un peu particulière : elle a été concédée à l'origine à la Compagnie de la Vendée qui possédait déjà l'axe Les Sables d'Olonne – Joué-lès-Tours – Tours (ouvert en totalité en 1875). Les travaux étaient bien entamés, mais la faillite de celle-ci entraîna l'inauguration de Tours – Loches par le Réseau de l'Etat le 15 juillet 1878. Le prolongement vers Châteauroux se fit en deux temps : Loches – Châtillon-sur-Indre le 27 octobre 1879 et Châtillon-sur-Indre – Châteauroux le 18 juillet 1880.

Par la suite, la ligne fut reversée au Paris – Orléans dans le cadre des conventions de 1883 qui répartissait au mieux les lignes des deux administrations selon une logique géographique plus intéressante.

Avec la création de la SNCF en 1938, l'intégralité des lignes de l'étoile de Tours fut intégrée à la Région Sud-Ouest, aujourd'hui Réseau Atlantique

Deux stands de l'AFAC Centre-Loire à Saint-Pierre-des-Corps

La période de la rentrée est propice à de nombreuses manifestations. La municipalité de Saint-Pierre-des-Corps organise chaque année un « forum des associations » dont le but est de permettre à celles basées dans cette ville de faire connaître leurs activités. Pour la deuxième année consécutive, l'AFAC y tenait un stand le samedi 6 septembre.



Plusieurs centaines de personnes sont venues parcourir les allées du forum, ce qui permet à un bon nombre d'entre-elles de s'arrêter un instant devant notre installation. Il faut souligner que l'AFAC avait mis en place un petit train électrique à l'échelle HO monté par Gilles Perrimond (le même que celui du stand de Jaunay-Clan) ce qui a attiré en foule les plus jeunes visiteurs.

Un certain nombre d'anciens numéros de la revue « Chemins de Fer » a ainsi été distribué gratuitement afin de faire un peu de publicité. Au cours de la journée quelques contacts ont été établis, au moins pour pouvoir envoyer le programme de nos prochaines activités et, qui sait, pour inciter à adhérer à notre section régionale ?

Le stand au forum des associations – 6 septembre 2025

Il est intéressant de noter qu'au cours des discussions avec les uns et les autres, le point de vue de l'AFAC est régulièrement sollicité pour telle ou telle question relative au monde du chemin de fer. C'est bien là un des buts de notre association.

Deux semaines plus tard, à l'occasion des Journées Européennes du patrimoine, notre section régionale tenait un autre stand sur le site de la AAATV-SP qui préserve la 231 E 41. C'est devenu un rendez-vous régulier chaque année sur l'invitation de cette association qui s'est lancée le grand défi de remettre cette machine à vapeur en route. Benoît Lemiale, membre du bureau mais également de la AAATV nous sert de correspondant et nous permet d'être présent à cette manifestation qui voit passer sur deux jours plus de mille visiteurs.

Là encore nous avons pu rencontrer de nombreux amateurs de trains, mais aussi des familles venues là par simple curiosité. Nos bulletins régionaux et anciens numéros de la revue étaient encore une fois bien utiles pour nouer des contacts et permettre à chacun de repartir avec en main un document donnant les coordonnées de l'AFAC.



Le stand aux JEP de Saint-Pierre-des-Corps, sur le site de la AAATV-SP

Les jeunes passionnés de trains

Notre section Centre Loire est présente sur de nombreuses manifestations ferroviaires. Cela nous donne l'occasion de présenter l'AFAC et de rencontrer un public varié qui n'est pas forcément fan du monde ferroviaire. Il est vrai que le petit réseau miniature attire petits et grands et c'est amusant, pour ne pas dire touchant, de voir les yeux des spectateurs briller en regardant tourner les modèles réduits.



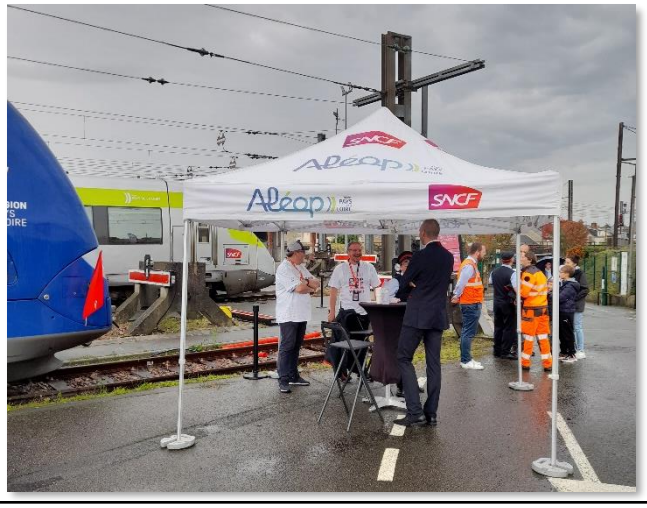
Notre ami Benoît, très pédagogue avec les petits !
Photo Bertrand Nicolle

Mais ce qui est encore plus frappant, c'est de rencontrer des enfants d'une dizaine d'années qui sont déjà de vrais passionnés ! Au Mans, il y a ce garçon qui dit « Oh, un autorail Picasso ! » et qui explique les particularités techniques de la rame TER stationnée à côté. Etonnant aussi de voir des enfants connaissant les termes justes lors d'un baptême de conduite d'une locomotive. « Je peux lever le panto ? » ou encore « Je vais fermer le disjoncteur » devant le regard effaré des parents qu'ils ont emmené avec eux et qui avaient pris rendez-vous dès l'ouverture des réservations pour les JEP !

Il y a aussi de nombreux ados que l'on voit avec des appareils photos sur les quais ou au bord des voies pour « spotter » les trains du quotidien comme les circulations exceptionnelles de trains historiques. Cela nous motive dans notre rôle de transmission de notre passion du chemin de fer !

Les cheminots de demain sont là, avides de rencontres et de conseils que nous pouvons donner avec notre expérience et nos parcours riches parce que variés. Notre section a la chance d'avoir toutes ces compétences, tout ce savoir mis à disposition des passionnés !

Bertrand NICOLLE





L'entrée du site de Pontlieue : les jeunes visiteurs sont au rendez-vous en nombre pour voir avec autant d'intérêt du matériel ancien ou moderne : le « Picasso » ne semble pas avoir de secret pour eux.

Visite du train du lac de Rillé



Cette année notre section régionale a pu reprendre une bonne habitude, celle de visiter l'un des trains touristiques de notre région. C'est le train du lac de Rillé, dans l'ouest de l'Indre-et-Loire qui avait été choisi. Notre dernière visite là-bas remontait à 2014.

C'est donc le lundi 20 juillet qu'un petit groupe s'est retrouvé sur place dans les bois qui entourent le lac. La rencontre débutait par un pique-nique convivial. La météo très incertaine durant le repas s'est tout de même améliorée afin que la visite de l'après-midi se fasse sous un beau et chaud soleil estival.

Une petite gare est aménagée et sert de point d'embarquement pour la promenade. Débouchant au coin du bois la rame tractée par la machine à vapeur 040 T de 1918 à voie de 0,60 m. vient se mettre à quai. Un emplacement PMR est prévu, ce qui permet à notre ami Christian de prendre place confortablement avec son fauteuil roulant. Puis c'est le départ tender en avant, direction la pointe du lac. A ce point, la ligne est en impasse et la machine change de côté sous les yeux des voyageurs. Ensuite, c'est le retour en utilisant l'intégralité de la boucle de cette ligne de 2,1 km. A l'aplomb du dépôt un arrêt est prévu pour que la locomotive puisse faire le plein d'eau.

Comme nous avions annoncé notre venue, le petit groupe de l'AFAC est invité à descendre pour une visite (privée) des installations. C'est sous la conduite de Benoît David que nous avons pu voir l'ensemble de la collection et des bâtiments. En plus de la 040 T qui tractait le train, une 020 T Orenstein et Koppel figure à l'effectif. Deux autres vapeurs, hors service, sont présentes dont une 030 T Decauville et surtout la 040 Roumaine ex-voie de 0,75 n°743-203 qui dénote par sa taille avec ses 24 tonnes pour une puissance de 540 cv.

Toujours dans la catégorie matériel moteur, mais en locotracteurs cette fois, l'association en préserve un certain nombre avec des constructeurs connus en matière de voie étroite, comme Decauville et Billard. Ils sont d'origines diverses : ardoisières de Trélazé, mine d'Uranium de Clisson, aciéries SMN…

Pour le matériel remorqué nous remarquons la présence d'anciennes voitures à voie métrique départementales adaptées à la voie de 060. Il y a entre autres une voiture du Petit Anjou, un fourgon postal ex-Morbihan et un fourgon ex-CFD Indre-et-Loire. Le projet de l'association serait de pouvoir disposer de deux rames complètes pour le service des voyageurs.



La 040 n°743-203 Roumaine

L'AECFM (Association d'Exploitation du Chemin de Fer du Réseau de Marcilly) est présente sur le site de Rillé depuis 1990, en provenance de Marcilly. 5 à 6000 visiteurs annuels viennent visiter le petit train, ce qui est un résultat très correct. Bien entendu c'est l'action des bénévoles qui permet ce résultat. L'accueil de ceux-ci a été très sympathique avec une attention particulière envers nous au long de la visite, particulièrement pour permettre à notre ami Christian, en fauteuil roulant, de pouvoir faire la balade et la visite des installations. Un grand merci donc à l'AECFM pour cette bonne journée. Nous ne pouvons que conseiller à chacun de s'y rendre afin de les soutenir.

Pour plus de détails, l'AECFM propose un site internet très bien présenté sur lequel l'historique de l'association et la description du matériel et des activités est présenté.



Vue extérieure de la rotonde de l'AECFM.



Quelques locotracteurs de la collection
Les grands noms de la voie de 0,60 sont présents.

Un pass Remi-Navigo : des régions bien imbriquées

Depuis le début novembre 2025 les usagers qui empruntent régulièrement les lignes Dreux – Paris et Briare – Montargis – Paris (ligne de Nevers) ont vu leur voyage simplifié par l'adoption par les Régions Centre-Val-de-Loire et Ile-de-France d'un titre unique Pass Navigo-Remi qui permet de ne valider qu'une seule fois son trajet de bout en bout. Auparavant, comme il s'agissait de deux tarifications régionales distinctes, il était demandé de valider chacune des deux billetteries. L'expérience pourrait être étendue à d'autres lignes de la grande couronne parisienne en cas de succès.

L'imbrication des tarifications ne date pas d'aujourd'hui puisqu'au début des années 80 déjà les voyageurs de Dreux souhaitant se rendre pour le travail à Paris comprenaient difficilement qu'ils leur faillent prendre un abonnement Titre I (à l'époque), alors qu'au-delà de Marchezais-Broué, à partir de Houdan, la carte Orange permettait aux franciliens de bénéficier d'une tarification autrement plus avantageuse. Bien sûr cette facilité se finançait sur la fiscalité régionale, ce qu'il convenait de rappeler aux habitants de l'Eure-et-Loir. Le cumul abonnement travail hebdomadaire (limité en kilomètres) avec la carte Orange n'était pas autorisé. Là encore cela aurait eu comme conséquence que l'Ile-de-France paye pour des habitants de la région voisine.

Il faut convenir qu'au point de vue ferroviaire la Région Centre-Val-de-Loire se retrouve bien mêlée à ses voisines. La géographie des lignes du XIXe siècle ne s'est pas souciée des futurs découpages du XXe.

Ainsi nous retrouvons Gilles-Guainville tout au nord de l'Eure-et-Loir placée sur la ligne Paris – Caen – Cherbourg. Toujours dans le même département, de Marchezais-Broué à Saint-Germain-Saint-Remy, nous sommes sur Paris – Granville. Tout au sud la ligne Vierzon – Montluçon se situe dans le Cher, sauf sur ses 20 derniers kilomètres dans l'Allier (avant Vallon-en-Sully jusqu'à Montluçon).

A l'est, Malesherbes est terminus de la ligne D du RER. Quant à l'axe Paris – Nevers, il entre dans la Région Centre-Val-de-Loire à Dordives qu'il quitte avant Neuvy-sur-Loire pour entrer dans la Nièvre. C'est ainsi que Nevers, chef-lieu de ce département de la Région Bourgogne-Franche-Comté se retrouve desservi par des TER Centre depuis Paris Gare-de-Lyon et Orléans. A l'heure où chaque région souhaite proposer sa propre tarification, ces imbroglios ne facilitent pas toujours la bonne compréhension des usagers. M. Jean Castex, nouveau Président de la SNCF l'a bien souligné lors de son audition devant le Sénat.

Travaux d'été sur le Blanc – Argent.

Cet été encore la SNCF a mis à profit les vacances scolaires d'été pour poursuivre la régénération de la ligne du Blanc – Argent. Pour 2025, c'est la partie sud qui était au programme, en particulier sur Gièvres - Chabris. Le programme portait sur le remplacement du ballast et des traverses sur un secteur de 2km environ. D'autre part, cinq passages à niveau et deux ouvrages en terre ont été repris près de Chabris.

L'ensemble des travaux avait débuté le 30 juin et s'est achevé à temps pour une reprise le 31 août pour la rentrée. Cette ligne transporte environ 700 voyageurs par jour et les jeunes scolaires en représentent une majorité. En 2024, environ 280.000 passagers ont emprunté la ligne.

Cette phase de travaux fait suite à celles des deux années précédentes, avec pour but de maintenir la ligne dans un état de performance correcte pour un service de qualité, sans ralentissements. La Région Centre-Val-de-Loire a financé la tranche 2025 à hauteur de 3,4 M€. Au total, depuis 2023, le montant de la régénération se monte à 12,2 M€. C'est le groupement Sferis/Leyfa (filiales de SNCF Réseau) qui a réalisé les travaux. L'opération sera continuée en 2026.

Conférence sur l'histoire ferroviaire de Fleury-les-Aubrais



La gare voyageur des Aubrais telle qu'elle se présentait avant sa destruction durant la deuxième guerre mondiale, avec ses deux verrières encadrant le BV. (DR-Collection AFAC-CL)

Lors de la visite de l'AFAC Centre-Loire à la AAATV-CVL aux Aubrais en juin dernier, M. Jacques Bauchet, membre de cette association, nous avait sollicité pour intervenir dans une conférence retraçant l'histoire du site ferroviaire des Aubrais. C'est en lien avec l'association « Mémoire Fleuryssoise » que celle-ci a été proposée le vendredi 10 octobre à la salle Harricana à Fleury-les-Aubrais. Le travail de communication avait été bien fait puisqu'environ 90 personnes ont répondu présent.

Durant un peu plus d'une heure, l'exposé a entrainé l'assistance dans un parcours historique. Depuis la première ligne de 1843 reliant Paris à Orléans, jusqu'aux dernières évolutions de 2022 avec le tout nouveau Technicentre TER, en passant par les lignes secondaires ou l'électrification de 1926, tous les thèmes principaux étaient abordés.

La soirée se poursuivait par un échange de questions ou de remarques sur le sujet. Fleury-les-Aubrais étant une ville fortement marquée par le rail, de nombreux cheminots étaient présents et pouvaient donner à leur tour une foule de détails plus intéressants les uns que les autres. Madame Canette, maire de Fleury-les-Aubrais était d'ailleurs présente dans la salle, accompagnée de quelques adjoints et conseillers municipaux.



L'assistance nombreuse montre l'intérêt des fleuryssois pour le monde du chemin de fer

Réouvertures ou constructions ?

L'engouement pour le ferroviaire se manifeste dans les bons chiffres de fréquentation des trains, grandes lignes ou régionaux. Mais nous constatons aussi une attente forte pour une remise en route de lignes fermées au service voyageur. Ces demandes émanent des associations d'usagers assez souvent soutenues par les élus locaux. Elles se caractérisent par leurs diversités et concernent aussi bien des axes conservés pour le fret que d'autres n'ayant plus vu passer de train depuis des décennies avec déferrement ou tout du moins abandon de la plateforme.

La Région Centre-Val-de-Loire n'échappe pas à ce phénomène. Cependant selon l'état administratif des voies ferrées, le processus de remise en service n'est pas du tout le même. Il convient donc de bien différencier dans quel schéma chaque projet se situe.

De manière officielle, SNCF Réseau classe ses lignes selon les critères suivants :

- lignes ouvertes au service mixte : c'est-à-dire voyageur + fret.
- lignes ouvertes au seul service fret
- lignes dédiées à d'autres exploitants ou touristiques
- ligne suspendue à la circulation avec reprise programmée ou possible
- lignes non-exploitées.

Dans tous ces cas les lignes peuvent être à voie unique ou double voie, électrifiées ou non. De même une ligne peut être « ouverte » mais n'ayant actuellement aucun trafic.



En gare de Voves : l'X 73536 part vers Chartres :
Un rare cas de réouverture de ligne au service voyageur, en attendant une possible prolongation vers Orléans ?

Enfin, de manière particulière, il y a les lignes déclassées. Il s'agit d'anciennes lignes fermées mais qui ont été sorties du domaine ferroviaire par décret et qui concrètement n'ont plus d'existence. Les terrains ont souvent été vendus. Or, certains projets concernent ces axes. Mais on ne peut parler de réouverture ou de remise en service que si la ligne a encore une existence, ce qui n'est pas le cas. Le terme le plus exact dans

ce cas de figure serait « construction d'une ligne nouvelle ». Les démarches sont alors beaucoup plus complexes et beaucoup plus longues. Cela est particulièrement visible aujourd'hui avec les nouvelles lignes à grande vitesse dans le sud qui déclenchent au passage l'opposition quasi-systématique des potentiels futurs riverains. Les mouvements écologistes ne sont pas en reste, surtout si une espèce animale a eu l'idée de nicher ou de se reproduire sur le tracé envisagé.

Voici pour la région un petit état des lieux des projets évoqués ou engagés :

Pour Chartres – Orléans et Orléans – Châteauneuf-sur-Loire, projets amorcés mais actuellement en attente de jours meilleurs :

Chartres – Voves – Orléans (ligne 556 RFN) :

-Orléans – Orgères : en service fret
-Orgères – Fains-la-Folie : non exploitée
-Fains-la-Folie – Voves : en service fret
-Voves – Chartres : en service mixte

Orléans – Châteauneuf-sur-Loire (ligne 687 RFN) :

- Orléans – Saint-Denis-Jargeau : en service fret
- Saint-Denis-Jargeau – Châteauneuf-sur-Loire : non exploitée

Des demandes pour étendre le projet jusqu'à Gien ont été formulées, ce qui donne la suite de cette ligne

- Châteauneuf-sur-Loire – Les Bordes : non exploitée
- Les Bordes – Nevoy (sortie de Gien) : déclassée
- Nevoy – Gien : en service fret.



L'autorail X 2403 stationne en gare de Saint Denis-Jargeau. Le projet de réouverture au service voyageur est au point mort aujourd'hui.

Depuis quelques années, une association milite pour le retour du train sur **Tours – Châteauroux (ligne 594 du RFN)**

- Tours – Loches : en service mixte
- Loches – Buzançais – non exploitée
- Buzançais – Châteauroux : en service fret

En allant plus loin, il a été évoqué de rouvrir plus au nord de Chartres vers Dreux (ligne 409 du RFN), et même certains proposent jusqu'à Rouen !

Situation actuelle :
- Chartres – Dreux : non exploitée
- Dreux vers Rouen : déclassée au moins jusqu'à Acquigny, mais il existait plusieurs possibilités de se rendre à Rouen (via Elbeuf-Ville par exemple)

Enfin plus récemment, à propos du SERM tourangeau et dans le cadre d'une halte ferroviaire au carrefour de Verdun, certains pensent qu'il serait judicieux de reprendre l'ancien tracé Tours bif de Grammont – Joué-lès-Tours via l'ancien pont du Cher : cet itinéraire est bien entendu déclassé depuis le passage par l'itinéraire actuel au début des années 70.



L'accès sud de la gare de Voves, fin des années 80 : à gauche la ligne en provenance de Fains-la-Folie, Orgères et Orléans. A droite celle de Toury, aujourd'hui déclassée.



Une photo que l'on ne pourra pas refaire : un train de fret à Bessé-sur-Braye.
La ligne est devenue une voie verte après son déclassement.

Photo Bertrand Nicolle

Il y a encore le cas des lignes transformées en voies vertes. Pour ce qui concerne l'Indre-et-Loire, Chinon – Ligré-Rivière - Richelieu se situe sur un tronçon déclassé (Ligré – Richelieu ne faisait d'ailleurs pas partie du réseau national). La Haye Descartes – Tournon est dans le même cas. Plus récemment Château-du-Loir – Bessé-sur-Braye a subi le même traitement après la perte des derniers trafics fret.

Enfin, nous avons vu que dans le cas récent de Montréjeau – Luchon, la ligne a basculé dans le giron de la Région Occitanie, ce qui est un nouveau schéma envisageable ailleurs.

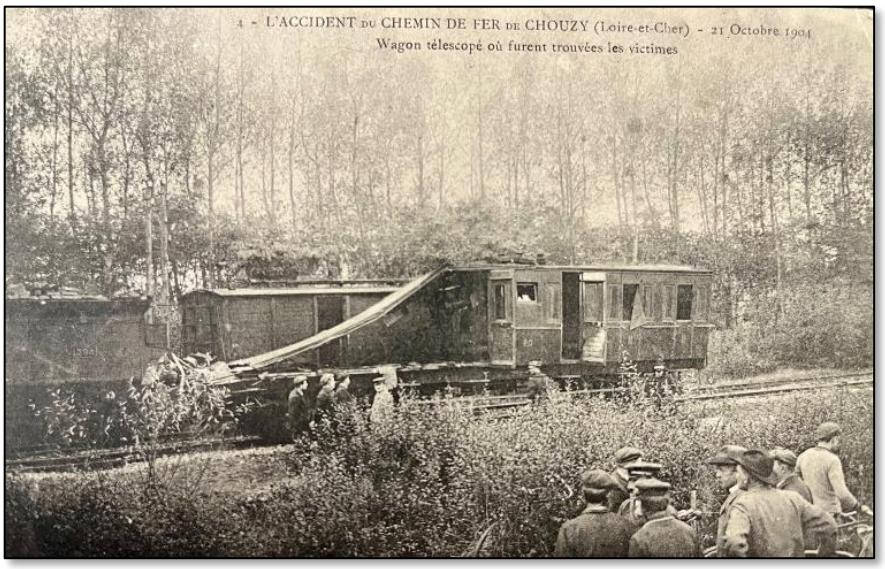
Benoît Hardy

Le mystérieux accident ferroviaire de Chouzy-sur-Cisse

Notre région Centre Val de Loire a la réputation d'être paisible, au fil du grand fleuve bordé de magnifiques châteaux.

Et pourtant, il s'est produit un évènement encore inexpliqué à ce jour.

Dans la nuit du 20 au 21 octobre 1904, un grave accident ferroviaire s'est produit entre Onzain et Chouzy-sur-Cisse (Loir-et-Cher), sur la ligne Paris–Bordeaux exploitée par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (PO).



Une des voitures éventrées dans le choc.
La structure en bois n'a guère résisté.

A 1h30 du matin, le Rapide n°31 (Paris–Bordeaux) a déraillé dans un énorme fracas. La locomotive s'enfonce dans l'entre-voie avec une voiture-lits penchée à 45 degrés, retenue par un poteau télégraphique ; les cinq autres voitures sont bien sur les rails. Malheureusement, quelques minutes plus tard, le train n° 18 (Le Croisic-Paris) arrive à environ 65 km/h. A cause du brouillard, le mécanicien aperçoit tardivement l'obstacle devant lui. Sa locomotive est aussitôt projetée dans le talus, tandis que la seconde voiture est éventrée après s'être écrasée sur la première. Le silence retombe sur la vallée, bientôt troublé par les cris de panique et les gémissements des blessés.

Les secours s'organisent rapidement et les médecins de Chouzy, Onzain et Blois accourent sur les lieux de la catastrophe. Dans la voiture éventrée, on retrouve deux enfants de 10 et 8 ans décédés ; leurs parents sont grièvement blessés. Un autre corps sans vie est vite découvert dans cette voiture. Six blessés graves sont transportés vers Tours par un train de secours.
Ce drame provoque une grande émotion dans les journaux locaux comme « L'Avenir » et « L'Indépendant du Loir et Cher », mais également dans la presse nationale comme « Le Figaro » et « Le Petit journal ».

Deux jours plus tard, on retrouve le corps d'un joailler parisien sous la locomotive enfoncée dans le talus ; il se trouvait dans le premier train déraillé et marchait dans la voie quand il fut fauché par le train 18 !
Mais très vite, l'enquête établit que le déraillement n'est pas d'origine accidentelle !



La Forquenot couchée au premier plan.
Derrière, le train 18 avec son Atlantic. La rame semble avoir mieux tenue que celle du train 31

On constate que des éclisses ainsi qu'une quarantaine de tirefonds fixant les rails aux traverses ont été méthodiquement démontés et retirés. Cette opération a été menée juste avant le drame car une machine haut le pied est passée quinze minutes avant le déraillement. C'est donc bien un acte de sabotage ! les colonnes de « L'Avenir » mettent en cause les anarchistes.


Le Petit Journal

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ

DIMANCHE 6 NOVEMBRE 1904

UN ATTENTAT CRIMINEL
Le double déraillement de Chouzy

En 1904 la France est gouvernée par la Troisième République (République parlementaire). Le pouvoir exécutif est partagé : Émile Loubet est président de la République (mandat 1899–1906) et Émile Combes dirige le gouvernement comme président du Conseil (chef du gouvernement, juin 1902–janvier 1905). Le pays est dominé politiquement par la gauche républicaine / Bloc des gauches (radicaux, républicains modérés, socialistes naissants) qui mène une politique nettement anticatholique et laïque qui pousse la séparation entre Église et État, tout en gérant des crises internes (Affaire des fiches, tensions militaires) et des épisodes diplomatiques marquants (rupture avec le Vatican) — situation qui prépare directement la grande réforme laïque de 1905.

La presse à sensation de l'époque s'est emparée du sujet.

En 1904 le mouvement anarchiste français est vivant mais transformé : affaibli par la répression des années 1890 et par la baisse des attentats spectaculaires, il se redéploye dans la presse libertaire, la culture (théâtre, causeries) et l'action sociale (syndicalisme révolutionnaire). Les organes d'expression (Les Temps Nouveaux, journaux et brochures) continuent d'animer un réseau intellectuel et militant.

L'hypothèse d'un attentat a été aussi évoquée car un personnage de marque voyageait dans le train 31 : Le Président du Sénat, Armand Fallières, qui allait devenir Président de la République en 1906.

La compagnie du PO a offert une prime pour tout renseignement sur cette affaire.

Les investigations sont dirigées par le juge Louvet et le procureur de la République Raymond.

Les auteurs du sabotage ne furent jamais identifiés. L'hypothèse finalement retenue a été celle de « mauvais serviteurs, peut être des cheminots révoqués qui vouaient à la compagnie du PO une haine telle qu'ils n'ont pas hésité à commettre l'irréparable » pour reprendre les mots de l'époque.



Les ouvriers s'affairent à reprendre la voie 1

L'accident de Chouzy-sur-Cisse demeure l'un des épisodes ferroviaires les plus marquants du début du XXe siècle en France. Son caractère possiblement criminel, la violence de la collision et sa large médiatisation en ont fait un événement emblématique de la vulnérabilité des transports ferroviaires face aux actes de sabotage à cette époque.

Bertrand Nicolle



La Forquenot du train 31 est la plus touchée suite au choc avec le train croiseur

Bibliographie et sources :

– Fonds patrimonial de la Bibliothèque Abbé Grégoire de Blois.

Documents : LXK 2561, LXK 2558, LXK 2559 et LXK 2555.

Les grandes halles de la gare de Saint-Pierre-des-Corps



L'extrémité « est » des halles en 2025 : côté expédition des wagons au départ.
Le faisceau a été raccourci, la voie de déchargement latérale n'existe plus.

Quelle est la raison de la présence de ces bâtiments :

Tout voyageur un peu curieux ayant pris le train en gare de Saint-Pierre-des-Corps a remarqué la présence des grandes halles qui jouxtent les voies du côté opposé au bâtiment voyageur. Elles s'étendent sur presque toute la longueur des quais. Une partie de l'espace entre la gare et les halles a été convertie il y a des années en parking payant pour les voitures. Depuis quelques mois un dispositif de dépose-minute a été installé, bien utile lorsque l'on connait les problèmes de stationnement côté gare. Ces halles qui semblent désaffectées, ou tout au moins sous-utilisées ont pourtant une histoire.

Histoire de colis :

Pour comprendre le rôle joué par ces halles, il faut remonter dans le passé. Jusqu'à une certaine époque le transport de tout colis un tant soit peu volumineux transitait par chemin de fer. Les Amazon, DHL ou autres n'existaient pas, ni d'ailleurs le SERNAM. Tout un chacun venait donc à la gare pour déposer ou récupérer son bien : cela s'appelait le « trafic de colis et de détail ». Car il y avait deux types de trafic : celui par wagon complet, et celui dit de détail qui transportait toute marchandise ne



Au temps des voies de débords et des halles bien utilisées.
Ici à Mayenne, en milieu rural.

nécessitant pas un wagon entier. Ces marchandises étaient transportées dans des wagons affectés à ce trafic, qui pouvait se faire en petite ou grande vitesse. C'est pour cela que l'on trouve dans certaines communes des « rues de la petite vitesse » (comme au Mans) rappelant la présence des bâtiments utilisés pour cela. Souvenons-nous de toutes ces petites gares ayant leur halle marchandise côté débords. Pour aller d'une ville à l'autre, les colis devaient être manutentionnés et transbordés un certain nombre de fois à chaque point de correspondance. Une partie des colis était transportée directement dans les fourgons des trains de voyageurs en cas de besoin.

De réforme en réforme (1945-1965) :

En 1946 il avait été décidé que le transport de colis et détails relèverait du nouveau « régime accéléré » (RA) remplaçant l'ancienne grande vitesse. Pour diminuer le nombre de transbordements et pouvoir gagner en acheminements tout en réduisant les coûts, un certain nombre de grands chantiers bien équipés avaient vu le jour. Malgré ces efforts, ce type de trafic demeurait déficitaire et une nouvelle réforme intervenue il y a soixante ans, en 1965, avait eu pour conséquence la mise en place de Gares de Concentration de Détail (GCD, à ne pas confondre avec les Gares Centre de Dessertes issues des réformes Fret des années 90). Le principe consistait à créer des dessertes dites « en surface » par zones géographiques desservies par des circuits routiers chargés de la collecte et de la distribution des colis dans la zone considérée. 187 GCD pouvaient ainsi remplacer environ 6000 gares ferroviaires. Les acheminements de ou vers les GCD restaient effectués depuis un certain nombre de chantiers de transbordements par wagons du RA. C'était le début de la fin des petites halles rurales. Cette réforme avait fait baisser le nombre moyen de wagons de détails de 48 000 à 30 000 en moyenne par semaine.



Noria de chariots aux quais de chargements. La hauteur du quai est rigoureusement au niveau du plancher des wagons (DR- collection AFAC-CL)

Jusqu'à la deuxième guerre mondiale, pour l'agglomération tourangelle, c'était la gare de Tours qui était chargée de l'essentiel du transport des colis. Cela se pratiquait dans les anciennes halles longeant la rue Edouard Vaillant, détruites vers la fin des années 80. Une halle de transbordement placée au milieu de l'ancien triage de Saint-Pierre-des-Corps servait à la manutention et au transbordement des colis de wagon à wagon pour les expéditions vers les centres voisins comme Le Mans, Vierzon, Nantes, Bordeaux…

Avant la deuxième guerre mondiale le trafic de détail se répartissait entre les deux sites de Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Les bombardements ayant anéanti le triage, un nouveau chantier « RA » devait être reconstruit, incluant de ce fait des halles pour les opérations d'expédition, réception et manutentions des

colis. En attendant leur réalisation ce furent les halles de Tours qui se chargèrent de cette mission. Cette situation présentait de nombreux inconvénients, entre la vétusté des bâtiments ou le nombre important de vacations de wagons entre les deux sites. C'est dire si la mise en service le 2 janvier 1961 de la halle de Saint-Pierre-des-Corps était attendue avec impatience.

Fonctionnement de la halle de Saint-Pierre-des-Corps :

Le fonctionnement de la halle de Saint-Pierre-des-Corps était le suivant : les wagons arrivaient sur un petit faisceau de voies situé côté ouest (Tours) en provenance du triage RA. Un locotracteur de 150 ch était spécialement affecté au service de la halle. Ensuite, les wagons à décharger étaient placés sur deux voies sous halle pouvant contenir 10 wagons chacune. Elles étaient bordées de bandes transporteuses pour évacuer les colis. Lorsqu'il s'agissait de marchandises plus volumineuses ne pouvant utiliser les bandes, une troisième voie de déchargement directe latérale aux deux autres étaient utilisée. Un secteur arrivage par camions se trouvait côté cour routière des marchandises.

Une fois déchargés, les colis et marchandises diverses étaient triés et acheminés par des chariots soit vers l'aire d'expédition par camions, soit vers le secteur de rechargement des wagons au départ. Il s'agissait d'un véritable ballet pour placer chaque colis en face du bon wagon.

Trois quais de chargement, encadrés chacun de deux voies d'une contenance de 20 wagons offraient autant des destinations possibles. La capacité de chargement était donc de 120 wagons simultanément. Les quais étaient strictement à la hauteur du plancher des wagons. L'utilisation de palettes était la plus poussée possible.



Le circuit des wagons consistait, une fois déchargés, à être passés vides du côté chargement grâce à une voie de contournement extérieure de la halle. Si le wagon était apte à continuer son service, il était replacé aux quais de chargements, sinon il partait à l'entretien pour révision, réparation ou restitution en cas de moindre besoin. Les wagons chargés étaient ensuite reversés au triage RA par le biais d'une voie en tiroir, toujours visible sous le saut de mouton.

Sous la halle, un circuit des colis très précis était mis en place. L'utilisation de chariots palettisés était privilégiée. (DR – collection AFAC-CL)

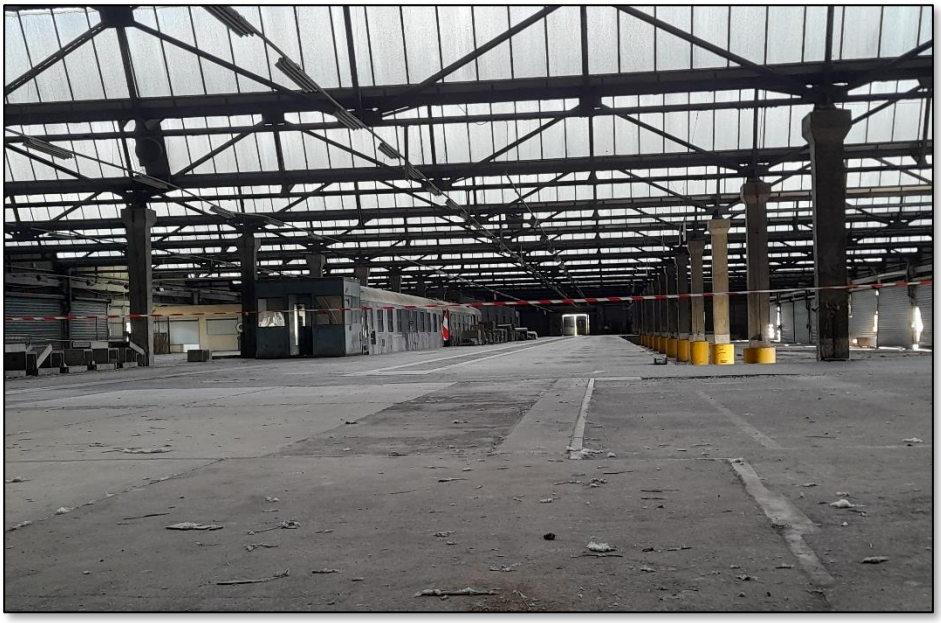
Pour se faire une idée du trafic engendré, voici le nombre de wagons traités à la halle de Saint-Pierre-des-Corps en 1963 :

- Wagons déchargés : 55.718
- Wagons chargés : 51.369

Quant aux camions, cela représentait 1689 en déchargement et 428 en chargement.

Abandon du transport par fer des colis :

Le trafic des colis et détails était complexe et déficitaire au regard des moyens énormes à déployer pour un tel service. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant qu'il ait été soumis à des mesures successives d'économies.



En 2025, le secteur « départ » résonne bien vide !
Toute une époque révolue.

Le « rapport Nora sur les entreprises publiques » sorti en 1967 allait d'ailleurs dans ce sens. Voici un extrait de l'annexe consacrée à la SNCF : *« le transport ferroviaire apparait devoir concentrer ses activités et se dépouiller des trafics qu'il effectue actuellement à perte, trafic des omnibus et acheminement des colis et du détail ».* Contrairement à ces propos pessimistes, le trafic omnibus qui a connu une véritable révolution avec le TER se porte au mieux aujourd'hui. En revanche le trafic colis et détails a fini par quitter presque totalement le monde ferroviaire. En 1970 était créé le SERNAM chargé de l'ensemble de ce trafic. Durant quelques décennies celui-ci continuait à acheminer une partie des envois par wagons couverts, souvent repérables au logo « SERNAM ». Quelques grands centres comme Paris-Batignolles ou Noisy-le-Sec proposaient des trains messageries rapides (ME 120, éventuellement ME 140). L'arrivée sur le marché de nombreuses entreprises de messageries a eu pour conséquence l'abandon de cette activité.

Aujourd'hui, une partie des anciens bureaux et locaux des halles de Saint-Pierre-des-Corps a pu être reconvertie vers d'autres services (SNCF Réseau par exemple).

Benoît Hardy





Lorsque le tramway de Tours « demande le secours » ! : photos Benoît Lemiale