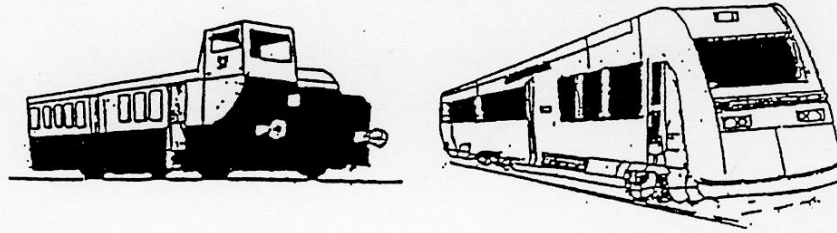




Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations - décembre 2010

A l'approche de la fin d'année, l'A.F.A.C. Centre – Loire souhaite à tous ses adhérents et à leur famille de joyeuses fêtes !

L'Assemblée Générale de l'A.F.A.C. Centre – Loire aura lieu le

Samedi 19 février 2011

A 9 h 30 à l'Espace Chabrier (mairie de Saint-Pierre-des-Corps)

L'intervenant de l'après-midi sera M. **Jean-Michel Bodin**, Vice-président de la Région Centre, chargé du transport régional.
(sous réserve naturellement d'empêchement de dernière minute en raison de ses fonctions)
La convocation avec toutes les précisions sera envoyée début janvier

Léon Brunet

Il n'était pas cheminot de profession mais il l'était de cœur ! C'est d'ailleurs ainsi qu'il aimait se définir. Il a participé aux activités de plusieurs chemins de fer touristiques : île d'Oléron, TVT, SABA, TRANSVAP, où ses qualités professionnelles et humaines étaient très appréciées. Atteint par une longue et douloureuse maladie son soutien moral a été sa riche culture ferroviaire qu'il aimait évoquer. Pour lui les CFD d'Indre et Loire et les tramways de Tours n'avaient plus de secrets. Mais malgré son combat la maladie a fini par l'emporter à la veille du retour en force du tramway dans notre ville de Tours. Léon s'en est allé et les amis du rail lui ont rendu un dernier hommage. Merci Léon pour ta franche camaraderie et ta contribution à la vie de nos chers « petits trains ». A ses enfants, petits enfants et arrière petits enfants l'A.F.A.C. Centre-Loire présente toutes ses amitiés et sincères condoléances.

Reprenons le chemin de la gare !...

Sans conteste l'automobile est une reine. Une majorité de ménages en possède. Son développement est toujours encouragé sous diverses formes par tous les gouvernements. La modernisation du réseau routier et l'ouverture d'autoroutes ont également contribué à son essor.

Durant les années 60-70 les dessertes ferroviaires omnibus se sont dégradées. Cela a entraîné la fermeture et la dépose de voies ferrées et leur remplacement par des services routiers qui, à leur tour, ont quelquefois disparus. Les conséquences en sont un réseau routier et autoroutier encombré voire saturé à proximité des grandes villes. La fermeture de ces voies ferrées a également entraîné le report sur la route de l'approvisionnement des industries et commerces situés sur leurs parcours. Le développement parfois anarchique de l'automobile a aussi pour conséquence l'augmentation des accidents de la circulation avec leur suite de décès, d'handicaps, sans compter le surcoût lié à la pollution.

Avec la promulgation au début des années 1980 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) les Conseils Régionaux ont repris en charge les transports régionaux, tant ferrés que routiers. L'ensemble des régions a largement contribué à leur restauration. Outre le renouvellement complet du parc ferroviaire, elles ont également participé largement au renouvellement des voies de leur réseau régional. Malgré cela il reste encore des irréductibles de l'automobile. Leurs arguments : la liberté des horaires, le coût élevé du train, etc... Nous pouvons leur répondre que de plus en plus les horaires seront cadencés, il suffira de choisir son heure. Quant aux tarifs, voici quelques comparaisons train - voiture dans notre région Centre qui peuvent dissuader (ces données sont issues du site internet TER Centre qui fournit les indications sur le mode de calcul des coûts) :

- Tours - Blois : 21 aller-retour quotidiens, 30 minutes de moyenne de trajet, coût de la voiture = 11178 €/an, coût du train = 907, 20 € par an avec un abonnement Annuelys : économie : 10270, 80 €
- Vierzon - Bourges : 22 aller-retour quotidiens, 20 minutes de moyenne de trajet, coût de la voiture = 6624 €/an, coût du train = 574,35 €/an avec abonnement Annuelys : économie: 6049, 65 €

A cela on peut ajouter les émissions de CO₂ par exemple sur le même parcours : environ 40 kms de train émet 1,17 kg de CO₂, tandis que la voiture avec une personne à bord en émet 5,8 kg.

Alors avec de tels arguments, ne peut-on inciter nos amis à reprendre le chemin de la gare ?

Bernard Monteil

L’A.R.A.F et le Technicampus-SNCF s’installent au Mans

C'est au mois de décembre que l'autorité de régulation des activités ferroviaires (A.R.A.F.) doit démarrer ses activités au Mans. Suite à l'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence cette organisation a pour but de vérifier si les règles en sont bien respectées par tous. Elle pourra donc être consultée en cas de litige, dans l'attribution de sillons par exemple. Elle aura pouvoir pour enquêter et le cas échéant sanctionner.

L'ARAF est composée d'un collège de sept membres choisis pour leurs compétences en matière ferroviaire, économique ou juridique pour une durée de six ans. Son président est Pierre Cardo, ancien député-maire de Chanteloup-les-Vignes. Il a été nommé par le Président de la République en juillet dernier.

Afin de pouvoir travailler, une cinquantaine de collaborateurs vont être recrutés. Des locaux de 130 m² sont réservés près de la gare du Mans. Cependant, comme nous l'apprend le journal Ouest-France dans son édition du 11 septembre, d'autres bureaux devront être recherchés à Paris car une partie du personnel ne semble pas souhaiter s'installer au Mans. La volonté de décentraliser cet organisme dans cette ville a été souhaitée par le premier ministre. Enfin l'ARAF disposera d'un budget annuel d'une dizaine de millions d'euros.

Dans un tout autre domaine, la S.N.C.F. a décidé d'ouvrir également au Mans son tout nouveau centre de formation à la maintenance : le Technicampus. C'est un nouvel ensemble inauguré il y a quelques semaines situé dans l'enceinte du Technoparc des 24 heures. Il représente 7000 m² de salles de formation et des hébergements pour plus de 200 personnes.

Le Technicampus pourra couvrir 35 000 journées de formations par an, soit 220 stagiaires par jour dans des domaines très variés allant du BAC Pro au BTS en passant par des préparations pour être ingénieur en maintenance.

La visite de l'usine de fabrication de traverses SATEBA – LA RICHE

Le vendredi 19 mai 2010 un groupe de l'AFAC Centre-Loire était accueilli par M. Nicolas Bredy, chargé de communication pour le site SATEBA (Société Anonyme de Traverses en Béton Armé) de La Riche dans la proche banlieue de Tours.

Cette usine est installée en Touraine depuis 1992, date à laquelle l'entreprise a quitté La Flèche. L'entreprise emploie sur place 51 personnes et fabrique ici des traverses monoblocs. En 2009, 330 000 traverses ont été préparées ici tandis que 270 000 sont prévues en 2010. La moitié environ est expédiée aux différents clients par le rail et l'autre par la route.

La Riche est alimentée en granulats par différents sites voisins de Tours : la Loire avec son sable et ses graviers est proche. L'usine produit 90 000 tonnes de béton par an. Celui-ci est coulé dans des moules qui correspondent aux différents modèles produits. Il faut une minute pour remplir deux moules simultanément, soit l'équivalent d'une traverse toutes les trente secondes. Après un traitement de vibration puis un passage en chambre d'étuvage pendant six à sept heures, elle ressort à une température d'environ 40 à 50 degrés. Enfin elle est compressée avant le démoulage. En dernier lieu les opérations de mise en place des accessoires concernant les attaches sont réalisées manuellement. La traverse est alors stockée dehors pour un temps de séchage d'au moins 28 jours. Des contrôles de qualité sont bien entendu réalisés à tous les stades de la fabrication. Une fois le produit fini, il est procédé à un échantillonnage d'une traverse pour 500. Celles choisies subissent des efforts de compression de plus de 28 tonnes sur un point précis, c'est-à-dire bien au-delà des contraintes qu'elles peuvent endurer en service courant.

Les envois actuels concernent beaucoup le TGV Rhin-Rhône et différents renouvellements de voie nationaux.

Quand la S.N.C.F. fait la une

L'Express consacrait récemment sa photo de couverture à la gare de Tours avec ce titre accrocheur : « SNCF ce qui va, ce qui ne va pas ! » Cette étude était en lien avec les 20 ans de TGV entre Paris et Tours. Après avoir cité les retombées économiques importantes pour la ville, la parole était donnée au responsable du collectif des usagers. Avec une pointe d'ironie, il posait cette question : *j'ai 20 ans, je suis habillé en Lacroix, j'ai augmenté de 26 % depuis 2002, qui suis-je ?*

Les usagers déplorent le fait que l'abonnement soit passé de 355 à 447 pour atteindre 560 € en 2010. C'est une fameuse somme à déboursier et une augmentation conséquente. Mais à quel service cela correspond-t-il ? Un abonné qui voyage en moyenne 21 jours dans le mois parcourt 9240 kilomètres à raison de 220 par voyage de Tours à Paris. Ce qui donne donc 0,06 € du kilomètre. Il serait très intéressant de comparer avec un autre moyen de transport.

Cependant le comité des usagers ne mentionne pas dans son article, ni sur son blog d'ailleurs, les causes pouvant entraîner une telle hausse. Voici donc quelques éléments de réponse. La hausse des péages versés par la SNCF à RFF a augmenté de 30 % en cinq ans. Il faut rappeler ici que les péages concernant la grande vitesse en France sont les plus chers d'Europe. Ils sont passés de 8,2 € par train-kilomètre en 2005 à 10,9 en 2010 pour atteindre 12,2 l'année prochaine (source SNCF et RFF). Mais quelle part cela représente-t-il pour le voyageur ?

Le péage est composé de trois éléments : une redevance de circulation de 4,60 € par kilomètre, une redevance pour l'usage des caténaires et des sous-stations de 0,23 € par kilomètre et enfin une réservation des sillons calculée en fonction de la capacité des rames, de son parcours et surtout de son heure de circulation. On ne sera pas étonné de savoir que la « période rouge » se situe le matin et le soir aux heures de pointe : 12,9 € par kilomètre. Si nous appliquons ces barèmes à nos TGV Tours - Paris que les abonnés utilisent en heures de pointe nous atteignons donc 17,73 € / km, soit pour 220 kms la somme de 3900, 60 €. Comme une rame Lacroix emporte environ 450 personnes on peut penser que cela reviendrait à 8,49 € par voyageur, chiffre à prendre cependant avec précaution car les modes de calculs exacts sont fort complexes. Mais il y a quelques temps la SNCF communiquait qu'entre Paris et Lyon en TGV et heure de pointe la part des péages représentait 15 € par personne, nous sommes donc sensiblement dans la même fourchette de tarif. Pour un abonné qui paye par mois 560 €, un parcours revient à 13,33 € s'il voyage donc 21 jours (42 parcours de 220 kilomètres). Nous voyons que la majorité de ce qu'il paye est consacré au péage dû à RFF. Avec la somme restante il faut à la SNCF régler le prix de l'énergie (en forte hausse également), l'amortissement du matériel et les frais de personnel.

Nous voyons donc bien qu'au fil des ans la marge de la SNCF se réduit entre des charges en forte hausse et des augmentations tarifaires heureusement plus modérées : que diraient ces usagers s'ils devaient payer les mêmes augmentations que celles imposées par RFF !

Dans le même registre, nous avons reçu avec satisfaction l'annonce d'une convention entre l'Etat et la SNCF pour le financement des Trains d'Equilibre du Territoire. Ceux-ci affichaient un déficit annuel d'au moins 200 millions d'euros supportés par la SNCF. L'engagement signé le 4 novembre 2010 instaure une subvention de l'Etat à hauteur de 210 millions d'euros pour ces lignes pendant trois ans. Mais la clef du financement laisse quelques interrogations : 35 millions provenant d'une taxe sur les sociétés d'autoroute et 175 millions relevant d'une autre taxe sur le chiffre d'affaire de la SNCF, notamment du TGV ! Autrement dit la société nationale va financer elle-même la majeure partie du déficit de cette catégorie de trains.

Il est inquiétant de constater que le TGV sert à financer de plus en plus d'activités diverses et qu'à force il finira par ne plus être rentable. Déjà les premiers signes d'essoufflement se font jour, entre autre avec la crise, et l'avenir ne s'annonce pas très clair car l'ouverture à la concurrence en trafic voyageur visera certainement ce type de trains en premier lieu.

La devinette des usagers Tours-Paris aurait donc pu être tout aussi bien : *j'ai 20 ans, je propose de voyager à plus de 200 km/h de moyenne pour six centimes d'euros du kilomètre, qui suis-je ?* Les associations d'usagers peuvent avoir une influence véritable mais souvent l'intérêt des voyageurs se décide très en amont des simples choix d'horaires et de tarifs : le système ferroviaire est devenu plus complexe durant ces 20 ans, bien le connaître c'est aussi cela bien le défendre.

L'A.F.A.C et le COPEF en Bas Berry le samedi 2 octobre 2010

C'est par une belle journée d'automne que les deux associations ont décidé de se retrouver autour de la Corpet-Louvet n°11 en gare d'Ecueillé (Indre)

Cette locomotive dans sa livrée chocolat propriété de la FACS restaurée en Allemagne a été rallumée au cours du printemps dernier. Désignée Paul Frot du nom de son entrepreneur cette série a essaimée principalement en Ile de France dans le cadre de gros chantiers de travaux publics. Aujourd'hui elle fait partie d'un lot d'engins moteur ayant séjourné sur le CFBS.



A 9 h 45, la 020 T se met en contact à l'aide de son tampon central sur les deux voitures suisses de l'ancienne compagnie de l'OJB et de la n°39 des Tramways de la Sarthe. L'essai des freins n'exige que quelques minutes avant la mise à quai de la rame. Une éparreuse, deux remorques Verney et le De Dion (OC2 n° 205 ex RB) entièrement bâché occupent le devant de scène. Sur la voie adjacente une panoplie de wagons de marchandises de provenances diverses éveille une grande curiosité.

Subitement la sonnerie stridente du PN à SAL FC appuyée par l'allumage de deux feux verts verticaux retentit. Il est l'heure de départ. Le train s'engage dans la Gâtine berrichonne, une région aux sols lourds que les anciens défrichements ont dégradé. C'est aussi le pays des bois au vert tendre et aux haies de fougères. Après la rampe de Champ d'Oiseau, la ligne se faufile à présent le long d'un délicieux petit vallon et atteint la gare de Heugnes, point de rencontre avec nos amis parisiens. La machine dételée évolue au droit du PN 157 à barrières oscillantes rongées par la rouille. Deux drapeaux rouges sont déployés aussitôt pour la traversée. Puis au moyen d'un tuyau il est procédé au complément d'eau grâce à la borne à incendie. Cette opération achevée, l'excursion se poursuit jusqu'à Pellevoisin lieu d'un pèlerinage marial et dont l'ancien hôtel se dresse à proximité du BV de type berrichon. Un arrêt au lieu dit Juscop permet d'immortaliser sur la pellicule de beaux panaches de fumée. Quelques minutes suffisent pour atteindre le terminus d'Argy dont le château médiéval flanqué d'une grosse tour ronde fait l'objet d'importants travaux de restauration. La voie métrique prend fin au km 273+700 au pied de la Coopérative Ferval Négoce. Avec la fercamisation intervenue le 15 janvier 1989 il a été procédé à la dépose de 7 kilomètres de voie jusqu'à Buzançais, point de contact avec la ligne de Tours à Châteauroux. L'écartement UIC s'est donc substitué à celui d'un mètre desservant le céréalier. Nous assistons au tournage de la locomotive sur la plaque n°38 face au garage de matériels en cours de remise en état. Le BV acquis par l'association dispose dans l'ancien hall des pas perdus d'une exposition fort intéressante sur l'histoire de la compagnie.

Il est 12 h 20 quand M. Brisou, chef d'exploitation donne le départ. Le parcours ondulé de collines nous ramène à Heugnes dont la halle accolée a été reconstruite dans le plus pur style sognot. Le train se vide de ses occupants qui regagnent à toute hâte le restaurant de la localité.

Après la pause repas, le groupe réinvestit les trois voitures, témoins bien vivants des chemins de fer départementaux. La Corpet-Louvet se met en route à grands fracas en dissipant de belles volutes de fumée. La vitesse autorisée est de 40 km/h. Le chef lieu de canton d'Ecueillé ne tarde pas à poindre à l'horizon. Le laps de temps imparti au cours de cet arrêt est mis à profit pour scruter les matériels entreposés dans les deux remises et notamment la 040 T n°24 rapatriée du Vivarais.

Une affichette apposée sur un carreau près du X 206 (autorail démotorisé et servant de boutique) suscite de nombreuses interrogations quand à l'avenir du Blanc-Argent aujourd'hui frappé d'une restriction générale de vitesse : depuis le lundi 7 juin 2010 la vitesse des trains est limitée à 40 km/h sur l'ensemble du parcours. Le voyage se poursuit dans le Verney n°224 et sa remorque n°701 non modernisée mais restitués dans leurs couleurs d'origine.

La voie équipée en rails DC de 25 kg/m s'incurve vers l'est en accotement sur une centaine de mètres avec la ligne de Loches (anciens vestiges des CDF d'Indre et Loire) Le PN 179 de la Ferrière arbore ses barrières à vantaux comme celui de Terre Neuve qui ne fonctionne plus. De ce fait l'arrêt est imposé au droit de la maison de garde à la surprise des automobilistes.

On se croirait revenu près de 40 ans en arrière ! Selon le rituel classique le train franchit au pas les quelques mètres de bitume puis s'immobilise afin de récupérer les deux gardes. La base de loisirs de la Foulquetière nous offre la perspective de son plan d'eau. Puis le Verney s'arrête résolument à l'entrée de la gare de Luçay-le-Mâle aujourd'hui dépourvue de toute circulation ferroviaire.

Après la descente de nos amis du COPEF l'autorail repart dans la direction opposée en poussant sa remorque jusqu'au garage d'Ecueillé.

Encore un grand merci à l'équipe dynamique de la SABA et en particulier à M. Quinquet sans qui la sortie n'aurait pu se réaliser.

Jean-Paul Lasserre du Rozel

Quelques grandes dates du Blanc - Argent

Ouvertures de lignes :

- Romorantin - Salbris : 31 décembre 1901
- Salbris - Argent : 15 mai 1902
- Romorantin - Ecueillé : 6 novembre 1902
- Ecueillé - Le Blanc : 17 novembre 1902

Fermetures de lignes :

- Salbris - Argent : 1 mai 1939 au service voyageur
- Argent - Clémont : 1951 et dépose
- Salbris - Clémont : 1973 et dépose en 1976/1977
- Buzençais - Le Blanc : 1 septembre 1953 service voyageur et 1 novembre 1953 service m.
- Buzençais - Luçay-le-Mâle : 27 septembre 1980
- Fercamisation totale : 15 janvier 1989
- Luçay-le-Mâle - Valençay : décembre 2009 en raison de l'état de la voie