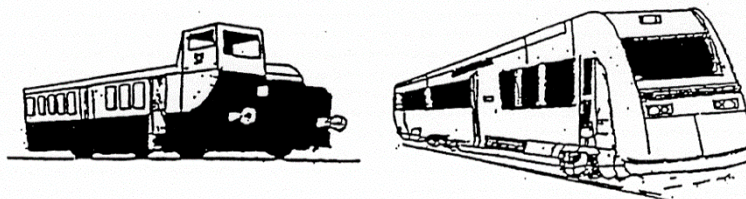




Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations – décembre 2024

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

Une date à retenir :

Assemblée Générale de l'AFAC Centre- Loire : samedi 15 mars 2025

**AG à 10 heures – Salle de la Médaille – Saint-Pierre-des-Corps
Conférence dans l'après-midi : thème (sous réserve) – « un contrôleur parle de son métier »**

Editorial

En relisant le dernier éditorial de juin dernier, je voyais l'espoir pour ne pas dire l'espérance que les JOP 2024 se déroulent au mieux ! Il y avait une inquiétude sur la possibilité d'assurer un service de qualité aux millions de voyageurs pendant cette période exceptionnelle.

Avec le recul, il faut bien admettre que ce fut un grand succès populaire et que les transports ont bien été au rendez-vous. 56 gares mobilisées (Châteauroux pour notre région) ont accueilli 4 millions de voyageurs en Ile de France avec 4500 trains supplémentaires pour une ponctualité à plus de 95% sur cette période. Comme quoi quand on met en place des moyens humains et matériels, le service est de qualité ! Saluons au passage l'extraordinaire mobilisation des agents pour rétablir une situation normale après les sabotages du réseau LGV du 26 juillet, jour d'ouverture des JOP 2024.

Après cette période estivale sportive et joyeuse, retour au quotidien avec une confirmation :

L'engouement de nos concitoyens pour le train !

La fréquentation est en hausse dans toutes les activités :

- +11% pour TER,
- +11% pour Transilien,
- +10% pour Intercités
- +7,5% pour TGV (France et Europe)

Il y a aussi les indispensables travaux sur l'infrastructure. Je pense à l'interruption de quatre jours sur la LGV Sud-Est pour la préparation de la mise en service de l'ETCS, améliorer la TVM actuelle et transférer le Poste d'Aiguillage et de Régulation de Paris vers Lyon.

Sur notre région, le réseau ferroviaire du Centre-Val de Loire poursuit son coup de jeune. En 2024, région, État et SNCF Réseau ont investi 342 millions dans les infrastructures ferroviaires du territoire. Avec, au programme, renouvellement de voies, nouvelle signalisation, modernisation et mise en accessibilité de gares.

Les plus imposants de ces travaux : les remises en état urgentes des lignes Chartres-Courtalain (14 millions d'euros) et Bourges-Montluçon (23 millions d'euros), qui ont entraîné la fermeture totale de ces deux lignes pendant plusieurs mois. Des opérations qui doivent permettre à ces lignes, vétustes, d'être exploitées sereinement pendant au moins 10 ans, et d'éviter les limitations de vitesse sur les tronçons les plus dégradés. La ligne du Blanc-Argent, sur sa portion Romorantin-Salbris, a été rénovée du 28 juin au 23 août. Ces trois rénovations font partie d'un protocole signé entre région et État pour sauvegarder les petites lignes du Centre-Val de Loire.

D'autres travaux, tout aussi importants, se feront sans affecter le trafic comme le renouvellement de la voie ferrée entre Chartres et Le Theil (sur la ligne du Mans) à l'aide d'un train usine, et de nuit. Enveloppe totale : 103 millions d'euros. Un important renouvellement des rails est aussi prévu sur la ligne POLT, entre Les Aubrais et La Ferté-Saint-Aubin d'une part, et entre Lamotte-Beuvron et Salbris d'autre part. Coût : 17,5 millions d'euros.

Mais d'autres lignes structurantes ont vu d'importants travaux. En premier lieu, la ligne Orléans-Tours, avec plusieurs vagues de travaux (sur le ballast, les traverses et les aiguillages) dans le secteur de Saint-Pierre-des-Corps. La ligne Paris-Orléans sera aussi concernée, pour cause de travaux sur les aiguillages des Aubrais, et du remplacement de 26 poteaux caténaires au nord de la métropole orléanaise. Enfin, la ligne Paris-Nevers via Gien a bénéficié de deux vagues de travaux. L'une à Dordives, et une deuxième à Gien.

La mise en accessibilité des gares du Centre-Val de Loire va se poursuivre dans les années à venir, et notamment les plus fréquentées ; après Blois et Chartres en 2024, Orléans en 2025 et 2026, Tours en 2026, Les Aubrais et Montargis en 2027-2028, et Saint-Pierre-des-Corps entre 2028 et 2030.

Annoncé de longue date comme prioritaire, le nouveau poste d'aiguillage informatisé de Vierzon doit aussi bientôt sortir de terre, pour une enveloppe totale budgétée à 32 millions d'euros. L'année 2024 a été dédiée à la simplification du plan des voies, et à l'entame de la construction du bâtiment. Un nouveau poste d'aiguillage doit aussi ouvrir prochainement à Dreux.

En vrac, d'autres travaux sont annoncés : de nouvelles caténaires entre Blois et Meung-sur-Loire pour 15 millions d'euros, le remplacement de câbles de signalisation à Saint-Pierre-des-Corps, Tours et Vierzon, ainsi que le renouvellement de trois lignes de Fret (Châteauroux-Buzançais, Montargis Gare d'eau et Gien-Nevo).

Bref, d'importants travaux et de beaux projets en perspective.

Mais il nous faut rester vigilant sur la pérennité du système ferroviaire.

Les changements politiques survenus cette année ont mis à mal le financement de 100 milliards promis par Mme Borne. De même, le nouveau ministre a évoqué il y a peu son intérêt pour le transport par cars. Je pense également au retard de livraison des TGV M qui pénalisera l'offre offerte aux voyageurs. Les amis du chemin de fer que nous sommes seront attentifs aux évolutions à venir.

Je profite de ce moment pour souhaiter à tous les membres de l'AFAC (notre section a gagné trois adhérents en 2024 grâce à notre présence sur des manifestations) de bonnes fêtes de fin d'année.

Bertrand Nicolle

La ligne B du tramway de Tours ne fait plus l'unanimité ?

Nouvelle étape incontournable dans ce type de projet, l'enquête d'utilité publique pour la deuxième ligne de tramway de Tours s'est déroulée du 23 septembre au 31 octobre.

Alors que la ligne A est un succès et que nos métropoles voisines du Mans, Angers et Orléans en sont déjà à leurs deuxièmes ou troisièmes lignes, il semble qu'un certain nombre de tourangeaux voient d'un mauvais œil l'arrivée d'une ligne B. Les critiques exprimées le plus souvent sont les suivantes :

- Au sud, le terminus de La Papoterie est jugé trop éloigné de la ville et sans intérêt par rapport à son coût.
- Les arrêts aux deux hôpitaux de Trousseau et Bretonneau semblent trop lointains des entrées de ces établissements.
- Le passage par le boulevard Jean Royer cristallise l'opposition des riverains à cause de l'utilisation commune de la chaussée par les tramways et les voitures.
- La commune de La Riche ne sera pas reliée directement au centre-ville de Tours.

D'autres reproches sont plus en rapport avec le principe même du tramway, sans lien avec le tracé, comme l'abattage d'arbres, le coût élevé du projet ou la préférence de bus urbains (BHNS).

De nombreux élus se sont manifestés contre cette ligne, argumentant même qu'il faudrait plutôt se reporter vers le projet de SERM. Des doutes sur l'équilibre financier sont émis puisque ceux-ci supposent une fréquentation journalière de 35 000 voyageurs, là où il en faudrait théoriquement 40 000.

Notons tout de même que des partisans se sont exprimés, dont l'ADTT. Mais il n'en demeure pas moins qu'une partie des arguments cités ci-dessus méritent réflexion (éloignement entre l'emplacement des arrêts et les entrées des hôpitaux par exemple)

C'est maintenant le temps du travail des commissaires enquêteurs qui devront déterminer si le projet reste bien conforme à l'utilité publique. Avant la fin de l'année ils rendront un avis favorable ou défavorable, éventuellement avec réserves (1). Si le projet est validé, il est facile d'imaginer que suivra le temps des recours déposés par les nombreux opposants.

(1) *La presse régionale annonçait dans ses éditions des 11 et 12 décembre que « l'utilité publique avec réserve » était l'option retenue.*



L'X 74501 en gare de Romorantin
Octobre 2024

Rénovation des X 74500 du BA.

Les cinq X 74500 de la compagnie du Blanc-Argent ont été mis en service en 2003/4. Ils ont maintenant 20 ans et comme pour tout type de matériel ferroviaire régional, ils ont eu besoin d'une cure de jouvence.

Ce travail, piloté par le Technicentre SNCF de Nevers s'est effectué sur place à Romorantin pour éviter un transfert routier des autorails. Quatre d'entre-deux sont concernés puisque l'X 74504 est hors-service depuis 2007. Un abri provisoire avait été monté à côté de l'atelier habituel. La rénovation a concerné essentiellement la partie technique, avec toutefois rafraîchissement des peintures extérieures et améliorations intérieures pour l'accès PMR et les emplacements vélos. Notons que les sièges sont restés en bon état et n'ont pas nécessité leur remplacement.

Le coût de l'opération se monte à 4,2 M€

Conférence de l'AFAC Centre-Loire sur l'émergence des TER



50 ans d'écart entre cet X 3800 et sa remorque unifiée couvrant un « omnibus » Rennes – Laval et cette Z 21500 assurant un « TER Pays-de-la-Loire » Le Mans – Laval.

Le vendredi 8 novembre dernier, l'AFAC Centre-Loire proposait, en lien avec la bibliothèque municipale de Saint-Pierre-des-Corps, une conférence sur le thème : « l'émergence du TER, un demi-siècle de parcours du combattant ».

L'idée de cette intervention est venue à la suite des Journées Européennes du Patrimoine lors desquelles la SNCF avait proposé une opération portes-ouvertes au dépôt des locomotives du Mans. Au cours de celle-ci des panneaux illustraient au public l'évolution des trains régionaux sur ces cinquante dernières années. Pour ce faire, l'AFAC Centre-Loire avait servi de conseil pour une approche historique. Il était donc facile d'utiliser le travail déjà accompli pour développer plus précisément ce thème : chose faite grâce à la bienveillance de l'équipe de la bibliothèque municipale, toujours partante pour des conférences à thèmes ferroviaires.

Pourquoi cette intervention trouvait-elle toute sa place en 2024 ? Simplement parce-que le 6 mars 1974 (il y a 50 ans), un conseil interministériel sur l'énergie avait posé les bases de la mise en place de schémas régionaux de transports (SRT). C'était la première fois que les « Régions » étaient invitées à se prononcer sur ce sujet.

Dans les années 60 et 70, peu de personnes croyaient dans l'avenir du train en matière de dessertes régionales. Les rapports Nora, puis Guillaumat un peu plus tard, soulignaient bien la nécessité impérieuse pour la SNCF de se débarrasser de ce qui était déficitaire pour se concentrer sur le rentable. Dans cette optique, les vieux omnibus en milieu rural n'avaient plus lieu d'être.

Le premier choc pétrolier de 1973 consécutif à la guerre du Kippour avait amené une première réflexion sur notre utilisation de l'énergie. Il avait été reconnu qu'il serait bon à l'avenir d'avoir une approche plus prudente de l'utilisation du pétrole. Les transports en commun pouvaient y jouer un rôle important.

Aujourd'hui la place des Régions en matière de transport est considérable. Elles sont devenues Autorités Organisatrices et peuvent décider de la consistance et de la qualité des services. C'est l'un des postes les plus importants de leur budget.

Mais pour en arriver là, que d'obstacles ! Combien de pas en arrière ont suivi les pas en avant ? La conférence évoquait tour à tour ces difficultés, comme le problème récurrent des contrats de plans successifs entre l'Etat et la SNCF où l'objectif premier demeurait toujours l'atteinte de l'équilibre financier à tout prix.

En définitive, cette histoire des TER ne reflète-t-elle pas ce tiraillement que notre pays ressent entre vouloir décentraliser les pouvoirs de décisions à des niveaux plus proche des gens, tout en craignant que trop d'autonomie ne nuise à une cohérence nationale ?

Les tramways du Mans gagnent en capacité.

Mis en service en 2007, le tramway du Mans version moderne connaît un succès indéniable. A tel point que les rames Citadis construites sur une base de cinq modules ne sont plus à même de faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs. Il a été décidé de remédier à ce problème en les allongeant de deux modules supplémentaires pour en faire des rames à sept modules. L'objectif est d'obtenir un accroissement de capacité de 40%.

Ce projet comporte deux composantes : l'agrandissement des rames et l'adaptation des infrastructures. Pour ce qui est des rames, Alstom va procéder dans son usine de La Rochelle à la modification de la première d'entre-elles. Les suivantes le seront directement sur place au Mans dans les ateliers de la SETRAM. Au total le parc se monte à 34 rames. En plus de l'addition de deux modules, le matériel va bénéficier de quelques modernisations annexes comme la vidéosurveillance ou l'info voyageurs.

Le coût de l'opération est de 57 M€, la première rame devrait être livrée en mars 2026 pour une mise en service l'été suivant.



Une rame Citadis du tramway du Mans à 5 modules circulant avenue Leclerc sur le secteur central commun aux lignes T1 et T2

Septembre 2024

Mais, comme chaque tramway va passer d'une longueur de 32m à celle de 44m, il est impératif que l'infrastructure suive. Pour ce faire il faut procéder à l'allongement de 22 des 35 stations du réseau. Pour limiter la gêne, chacune des branches des deux lignes, construites sous forme d'un X avec tronçon central commun aux lignes T1 et T2, sera fermée chacune à son tour. C'est la branche « Bellevue » de la ligne T2 qui a ouvert le bal en étant fermée depuis début novembre jusqu'en mars 2025. Et ainsi de suite pour les autres directions. De plus, il y aura fermeture totale du 15 juillet au 15 août 2025. Bien entendu des bus de substitution sont mis en place selon les secteurs interceptés. Pour ce qui est de l'exploitation provisoire pendant la fermeture le tronçon T2, les deux lignes T1 et T2 sont exploitées en « Y », les rames venant du sud depuis Antares et Espal se dirigeant toutes vers Université au nord. Le centre de maintenance devra également subir des modifications. Au total, ce coût du projet est de 76 M€.

Les 10 et 11 décembre la 140 C 38 préservée par L'association CFTLP est venue participer au tournage d'un film à Saint-Denis - Jargeau sur la ligne Orléans – Châteauneuf-sur-Loire.

A cette occasion elle a relayé dans les installations de la AAATV-CVL aux Aubrais, aux côtés de la 141 R 840 initialement envisagée pour le tournage mais finalement indisponible.

Photo Bertrand Nicolle



Sortie AFAC-CL Gièvres, samedi 19 octobre 2024

Samedi 19 octobre dernier, le groupe des participants à la sortie organisée par notre section régionale se retrouvait à 10 h 30 en gare SNCF de Gièvres à l'arrivée du TER en provenance de Tours. Avec une météo de saison, c'est-à-dire humide, le groupe était d'attaque pour se rendre quelques kilomètres plus loin dans la forêt au parc des alcools. Des membres de l'Association pour la Préservation du Patrimoine et des Métiers Ferroviaires (APPMF) nous y attendaient afin de nous faire découvrir leurs activités.

La rencontre débutait par un café d'accueil bienvenu dans leur réfectoire. Un historique de cette association nous permettait de mieux comprendre comment la 230 G 353 est arrivée en ces lieux. Car il s'agit bien de cette machine célèbre que tout amateur de train à vapeur des années 70-90 a vu au moins une fois tellement elle fut employée sur des trains spéciaux et utilisée à des fins cinématographiques.

En effet, avant les années 80, seule la 230 G 353 propriété de la SNCF était habilitée à circuler sur le réseau français. Par la suite, de nombreuses machines rachetées par des associations ont été autorisées à tirer des trains spéciaux et ont alors partagé la vedette avec notre 230. Parmi ces locomotives notons pour notre région la 141 C 100 qui a roulé un certain temps sur les rails de la SNCF, et plus récemment la 141 R 840 de la AAATV-CVL.

Puis vint le temps où la 353 (promue au rang de « Monument Historique » en 1987) devait subir une révision plus poussée avec retimbrage. Après plusieurs étapes elle se retrouva aux ateliers d'Epernay. La situation n'était pas des plus brillantes car elle était alors démontée, arrivant ainsi en pièces détachées. C'est alors que l'APPMF, sous convention avec la SNCF toujours propriétaire, a entrepris sa restauration en vue d'une remise en marche. Une première étape fut de la remonter telle quelle. C'est ainsi qu'elle a été exposée devant l'Institut du Monde Arabe à Paris lors d'une manifestation.

Mais en 2014 il a fallu quitter Epernay, ce site devant être adapté à l'entretien du matériel moderne. Ce n'est pas sans une certaine nostalgie que les cheminots ont vu partir cette machine qu'ils avaient finalement un peu adoptée.



La 230 G 353 telle que l'on peut la voir à Gièvres, sous son abri de toile.

Le nouveau point de chute a donc été le parc aux alcools situé sur la commune de Gièvres. Actuellement ce site appartient à l'entreprise CLMTP qui héberge gracieusement l'APPMF. Un faisceau de voies important permet le stockage du matériel. Il est vrai que ce site est issu de l'ancien « camp de Gièvres », installé par l'armée américaine en 1917 et ayant eu une importance considérable dans le transit du matériel militaire entre les ports de l'Atlantique et le front de l'Est.

Pour ce qui est des travaux de la 230 G 353, elle a reçu une chaudière neuve fabriquée en Italie et payée par la SNCF. Globalement l'ensemble des parties « moteur » est bon et il reste essentiellement un travail de remontage. A défaut de hangar, la machine stationne sous une tente en extérieur, mais à l'abri de la pluie.

Il est donc possible d'envisager son retour sur les rails dans un délai raisonnable. Lorsque cela sera le cas, la convention avec la SNCF prévoit que celle-ci pourra en disposer si elle le souhaite pour des besoins spécifiques comme un tournage de film.

Mais il n'y a pas que la 230 G confiée aux bons soins de l'APPMF. Notre groupe a ainsi pu voir en action la CC 65512 qui est en état de marche et agréée pour circuler sur le réseau national. C'est ainsi que les membres de l'APPMF nous ont fait part d'un projet de train spécial entre Vierzon et Le Mans en avril 2025. Cette locomotive Diesel fait partie de la série construite pour circuler sur la Grande Ceinture de Paris. Elles ont eu l'occasion de venir sur la région lors de la construction du TGV-A, étant alors basées à Auneau et Saint-Pierre-des-Corps pour être engagées sur des trains de travaux. Durant sa carrière la CC 65512 avait été louée de bonne heure aux houillères du bassin Lorrain (HBL) puis vendue à la société TSO et repeinte dans une livrée jaune. Cette machine est arrivée à Gièvres en 2017. Grâce à la CMR du Mans (Cellule des Matériels Radiés) elle a retrouvé aujourd'hui sa belle livrée verte et jaune d'origine. Elle a pu subir un levage à Nevers.



La CC 65512 en action devant le groupe de visiteurs de l'AFAC : bientôt en tête de trains spéciaux !

Photo : Benoît Lemiale

Parmi le reste du matériel, les participants de l'AFAC ont eu la surprise de découvrir sur des voies plus lointaines la 140 C 287, hors d'usage actuellement. Des voitures voyageurs et postales complètent la collection (UIC, ANF, Corail couchette...). Dans un avenir plus lointain elles pourraient être bienvenues pour composer une belle rame historique.

L'APPMF est forte d'environ 160 adhérents, dont une bonne quinzaine de bénévoles actifs travaillant aux travaux de remise en état. En quittant les lieux, les membres de l'AFAC ont souhaité bon courage avec des vœux de réussite à cette association, en les remerciant de leur accueil chaleureux.

N'hésitez pas à leur apporter votre soutien :

APPMF: Tel. 06 18 08 36 62 - Mail : contact@appmf.fr

Pour compléter la journée, notre groupe s'est offert une petite promenade sur le Blanc-Argent. Certains se sont déplacés à Romorantin pour prendre le train jusqu'à Valençay tandis que d'autres ont préféré le prendre au passage à Gièvres. Dans un cas comme dans l'autre, le plaisir était le même de retrouver cette ligne à voie métrique qui nous tient à cœur.



La contrôleuse nous a fait un très bon accueil, c'est une tradition chez le personnel du BA semble-t-il. (100% des trains sont équipés d'ASCT chargés du contrôle mais aussi de vérifier si des voyageurs descendent aux arrêts facultatifs). A ce sujet, elle nous a indiqué que la gare de Valençay était bien placée dans le concours des plus belles gares françaises et nous a indiqué le moyen de voter si cela nous intéressait.

L'X 74505 pose devant la gare BA de Valençay. Cette dernière figure parmi les « plus belles gares de France ».

Le service des 230 G sur la région.

Ces machines prévues pour un service mixte, voyageur, messagerie et marchandise, ont été construites entre 1915 et 1923 afin de satisfaire un besoin important en locomotives « passe-partout ».

A l'origine, elles furent numérotées 4201 à 4370 par le Réseau du Paris-Orléans. Leur montage a été réalisé par plusieurs constructeurs, dont le PO lui-même dans ses ateliers de Périgueux et Tours. Pour ce dernier, il s'agissait plus précisément des 4221 à 4230 assemblées en 1916. Les machines suivantes, 4231 à 4370 ont été confiées à l'industrie privée.

Ces machines étaient à simple expansion et surchauffe. Elles pouvaient rouler à la vitesse maximale de 100 km/h, ce qui était suffisant pour les trains de messageries et les trains de voyageurs ordinaires.

Dès leur mise en service, ces machines polyvalentes ont été attribuées à de nombreux dépôts du sud-ouest de la France desservi par le Paris-Orléans. Pour notre région, nous avons évidemment ceux de Tours, Angers, Orléans, Bourges, Vierzon, Châteaudun et Châteauroux.

Après la création de la SNCF, ces engins furent renumérotés 4-230G. Peu après la guerre l'activité de cette série commença à diminuer, notamment dans les plus petits dépôts comme Châteauroux ou Châteaudun. Puis les exemplaires restants furent regroupés dans certains établissements dont St-Pierre-des-Corps, Vierzon ou Montluçon. A la fin des années 60 leur activité était réduite à presque rien, dont des trains de travaux ou trains désherbeurs autour de Montluçon pour les toutes dernières.



Une machine de la série 4201-4370 du PO en état d'origine.

En 1934 eut lieu la fusion du PO et du Midi. Simultanément le PO céda au Réseau de l'Etat les lignes du Sud-Bretagne de Savenay vers Quimper. Cette cession s'accompagna naturellement d'un transfert de matériel, en particulier de machines à vapeur. A ce titre, 41 locomotives numérotées 4271 à 4311 émigrèrent vers l'ouest. Elles prirent dans un premier temps les numéros Etat 230-401 à 441.

S.N.C.F. - S.O.-M.T.		Dépôt de BORDEAUX		Roulements N° 31905.906.917.951.952.953		Service à partir du 22 Mai 1966.		SERVICE DES ENGIN VAPEUR & AUTOUR		TOTAUX		Légende des localités		Parcours journaliers																
												Voyageurs																		
												Régions et Express																		
												Autres		MARCHANDISES																
														Renforts D.T.																
														H.L.P. Adjonctions																
														Manœuvres																
														TOTAUX																
31917	230.G	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	84	28	56	7	175

La dernière journée de roulement des 230 G de Bordeaux en mai 1966 : deux tournées sur Langon comprenant des omnibus

Là encore, la création de la SNCF entraîna leur renumérotation en 3-230 K. Un nombre important d'entre-elles était affecté au dépôt d'Angers Saint-Laud où elles circulèrent entre autres sur les lignes vers Nantes, Tours, Le Mans, Cholet. Elles disparurent des dépôts Ouest au début des années 60.



La 230 G 353 relaye dans l'ancien dépôt vapeur du Mans, le 7 mai 1985, avant une série de trains spéciaux sur la ligne de ceinture de cette ville le lendemain.

Les cousines 230 F :

Il existait aussi une autre série de 230 au PO assez semblables aux 230 G, sinon leur vocation plus orientée comme machines de vitesse : les 230 F. Celles-ci se distinguaient par des roues motrices d'un plus grand diamètre. En fait, elles étaient apparues antérieurement aux 230 G, étant issues pour les premières de cette série de la transformation d'anciennes machines type 121. D'ailleurs une partie des machines modifiées le furent encore une fois aux ateliers PO de Tours. Comme cette série donnait toute satisfaction, un nouveau contingent fut commandé, de construction neuve cette fois. Une partie fut confiée à l'industrie privée, l'autre aux ateliers de Tours.



*Une 230 F en gare du Mans en tête d'un train de voyageurs pour Tours.
Photo Pierre Laurent – ACACAF – Daniel Richer*

Pour ce qui était des dépôts d'affectation dans notre région, nous retrouvons les principaux du PO couvrant du service de vitesse : Tours, Angers, Nantes, Orléans, Châteauroux, Vierzon.

Après la création de la SNCF puis la guerre, des 230 F furent également affectées à Poitiers et Châteaudun. Elles assuraient tous types de services sur les lignes de la région, dont Châteauroux – Loches – Tours ou Tours – Vendôme – Dourdan.

Pourquoi le choix de la 230 G 353

Durant les années 60, lorsque la SNCF voulait faire une reconstitution historique, elle faisait appel à la Crampton n°80 attelée à des voitures de la première génération du chemin de fer. Cet ensemble participait souvent à des manifestations de commémorations de centenaires de lignes, avec des figurants habillés époque Napoléon III. Puis la vapeur commença à franchement disparaître du paysage et le remplacement de la Crampton se révéla indispensable.

En 1970 il restait à la SNCF un certain nombre de machines, dont les 141 R et les 140 C. Quelques exemplaires de séries fraîchement retirées, comme les 241 P, 231 K ou 141 TA/TC/TD auraient pu être envisagés. C'est pourtant une modeste locomotive de type 230 qui a été choisie.

Cette série, nous l'avons vu, était vraiment « passe-partout », et c'est là que résidait son principal atout : poids à l'essieu permettant la circulation sur tout type de ligne, mécanisme simple (pas de compound), aspect typique de la machine vapeur classique (avec tender) et surtout empâttement autorisant le tournage sur des ponts de 17 m. Or ceux-ci se rencontraient fréquemment dans les anciens petits dépôts de lignes secondaires. Elle jouissait aussi d'une bonne réputation pour son entretien et sa conduite facile.

Il se trouvait qu'au dépôt de Montluçon, il restait encore une de ces machines en fin d'activité : la 230 G 353. Elle était utilisée depuis quelques années à des tâches secondaires dont la remorque de trains de travaux et de trains désherbeurs. Le dernier de ceux-ci avait eu lieu précisément le 2 avril 1970. A peine quelques jours plus tard elle quittait Montluçon pour se rendre aux Joncherolles afin d'effectuer la remorque d'un train d'amateurs sur la banlieue nord de Paris. Remisée ensuite à Noisy-le-Sec, elle fut des années durant la seule machine à vapeur admise à circuler sur le réseau SNCF. Inutile de dire que sa célébrité était grande. Sa réfection à Gièvres est d'autant plus symbolique qu'une partie de sa carrière s'est déroulée en Région Centre avec affectations dans les dépôts de Saint-Pierre-des-Corps, Vierzon et Bourges.

La 230 G 352



Repeinte en « gris PO », la 230 G 352 est vue au dépôt de Saint-Pierre-des-Corps

Photo Claude Pathault

Notons d'ailleurs que la 353 n'est pas la seule de la série à être préservée : moins célèbre, la 230 G 352 l'est aussi. Cette petite sœur avait fini sa carrière en 1967 au dépôt de Vierzon avant d'être rachetée par Jean Metz, amateur bien connu dans la région tourangelle. Elle fut stationnée un temps au dépôt de Saint-Pierre-des-Corps (voir la photo de Claude Pathault à cette époque) avant de partir à Gray puis de revenir à Richelieu sur le Train à Vapeur de Touraine (TVT) de 1987 à 2008. Elle est aujourd'hui hébergée sur le Chemin de Fer touristique du Vermandois (CFTV).

Une journée de travail particulière sur la 230 G 353

Dans la carrière d'un cheminot, nous trouvons toujours quelques journées particulières qui restent en mémoire par leur côté tout à fait inhabituel. Pour un agent de conduite ayant passé son examen dans le milieu des années 80, rouler avec une machine à vapeur sur les rails de la SNCF fait partie de ces expériences rares.

C'est ce qui m'est arrivé le 4 octobre 1992 Lorsque la célèbre 230 G 353 est venue faire des trains spéciaux sur Paris-Montparnasse – Rambouillet – Epernon. La mise en circulation de ceux-ci avait été commanditée par l'International Ferroviare Club (l'IFC) qui organisait de nombreuses sorties sur les lignes les plus diverses dans ces années-là. La 230 G 353 était souvent sollicitée pour la traction, l'attrait d'une machine vapeur étant le garant d'un effet de curiosité auprès du public.

Vu le parcours prévu, il était prévisible qu'un « pilote » serait nécessaire à l'équipe de conduite traditionnelle. Effectivement, étant une machine SNCF, la 230 G 353 était affectée au dépôt de Noisy-le-Sec. Des agents de conduite de cet établissement (plus exactement Paris La Villette) étaient formés pour la conduire, accompagnés d'un Chef de Traction du même dépôt. A force de trains spéciaux, l'équipe connaissait un certain nombre de lignes de la Région Est et aussi de la région parisienne dans son ensemble. En revanche, lorsqu'il fallait s'éloigner de leur domaine connu, ils devaient faire appel à un pilote, c'est-à-dire un autre agent de conduite ayant la connaissance de ligne requise sur le parcours envisagé. Sur toute machine à vapeur non-SNCF, ce travail relevait de la compétence d'un chef de traction ayant alors autorité sur l'équipe appartenant à l'association propriétaire de la machine. Sur la 230 G 353 en revanche le pilote pouvait être simplement un conducteur.

Pour piloter sur Paris-Montparnasse – Rambouillet – Epernon, deux dépôts pouvaient logiquement fournir l'agent requis : Paris-Montparnasse ou Trappes. Concrètement, c'était toujours à Trappes que revenait ces charges de travail, Paris ne couvrant guère de service facultatif.

Averti du voyage spécial par la lecture de « La Vie-du-Rail », et prévoyant que Trappes hériterait sans doute du pilotage, j'avais fait acte de candidature pour ce travail auprès du chef de feuille. Celui-ci n'y voyant pas d'inconvénient m'avait dit qu'il m'affecterait cette journée de travail si elle échouait à notre dépôt. Ce fut bien le cas, et après quelques rappels insistants de ma part la promesse avait été tenue... ou presque ! En effet, la veille du jour prévu, pas de commande à domicile pour le pilotage. M'inquiétant, je téléphonais à « la feuille » pour en connaître la raison. Elle était simple ; un chef de traction « dépôt » (ceux qui montent la feuille des agents au jour le jour) m'avait trouvé un autre travail à faire à la banlieue. Effectivement, n'étant pas au courant que ce pilotage concernait une machine à vapeur et que j'avais demandé à le faire, il avait de bonne foi monté sa feuille autrement. Heureusement, en quelques coups de crayon et de gomme, il avait réussi à me rétablir dans le programme initial.

Le matin du 4 octobre 1992, il était donc prévu que je commence mon pilotage en gare de Versailles-Chantiers. La 230 G arrivait haut-le-pied de Noisy-le-Sec par la ceinture sud. Comme expliqué plus haut, son équipe connaissait la Grande Ceinture et n'avait demandé un pilote qu'à partir du secteur Montparnasse.

A l'heure prévue, la voici qui arrive tranquillement à quai. L'équipe composée d'un chef de traction, d'un mécanicien et d'un chauffeur me souhaite la bienvenue et remarque que j'ai déjà revêtu un « bleu » complet avec une casquette.

- « tu savais donc que c'était une machine à vapeur » me demandent-ils ?

- « Oui, mais j'ai bien cru que la tournée allait m'échapper ».

La 230 G doit maintenant aller vers Montparnasse, elle se trouve alors orientée tender en avant, avec limitation de vitesse à 50 km/h. Le chef de traction me questionne :

-« on doit faire de l'eau avant d'aller sur Rambouillet, où peut-on en faire ? ».

Aïe, les grues hydrauliques ont disparu du paysage depuis fort longtemps, que faire ? Je ne vois qu'une solution :

-« le mieux serait de monter au dépôt de Montrouge, il y a au moins les branchements d'eau pour le nettoyage des rames »

-« Parfait, nous sommes équipés de raccords et de tuyaux pour ce cas de figure » me répond le chef de traction.

Il reste encore à trouver un téléphone de voie pour contacter le régulateur et lui expliquer notre demande de rentrer à Montrouge. La 230 G 353 n'était bien sûr pas équipée de la radio sol-train.

Nous voilà en route et je comprends très vite qu'un élément me manque cruellement : des lunettes de protection. En effet, avec le parcours tender en avant, nous recevons une quantité impressionnante de poussière de charbon. L'expression « en prendre plein la vue » n'a jamais été aussi vraie.

A Paris, la commission a bien été transmise, nous changeons de sens pour remonter au dépôt de Montrouge. Inutile de préciser que l'arrivée d'une machine à vapeur dans ce lieu suscite un certain étonnement. Des dernières machines à y passer devaient être les 141 P d'Argentan à la fin des années 60. Le personnel est très réactif et trouve rapidement la prise d'eau permettant d'abreuver notre vapeur. Peu de temps après c'est la descente vers la gare Montparnasse où une rame de voitures UIC nous attend avec déjà de nombreux voyageurs et photographes.



Devant deux BB 8500, la 230 G 353 fait le plein d'eau au dépôt de Montrouge.

Mais il y a une autre vedette présente en tête de rame : la 2D2 5525 appartenant en commun au COPEF, à la FACS et à l'AFAC. Notre train va donc être remorqué en double traction de Paris à Rambouillet avec la 230 G en tête et la 2D2 en deuxième position. Sur celle-ci je retrouve un chef de traction de Trappes car cette fois il s'agit d'une machine non-SNCF avec cadre obligatoire en cabine.

Le départ est donné. Une fois sorti du secteur Montparnasse la vitesse maximale de 100 km/h est vite atteinte. Il faut dire que le coup de pouce de la machine électrique y est pour quelque chose. L'impression en plateforme est surprenante : l'abri est secoué dans tous les sens par rapport à la chaudière !

Le temps passe vite et Rambouillet est atteint rapidement. Là, une manœuvre est nécessaire : la 2D2 va se placer en queue de rame. En effet, pour les navettes sur Epernon qui vont suivre, il est indispensable d'avoir une machine à chaque bout, car les installations d'Epernon ne permettent pas ce type de manœuvre. Pour le retour vers Rambouillet, c'est la 2D2 qui est en tête et la 230 G en pousse, toujours tender en avant.

La première navette se passe au mieux, suivie d'une pause repas car l'heure du déjeuner est arrivée. J'avais prévu un petit en-cas, mais le responsable de l'IFC, Monsieur Philippe Mirville, vint me voir en me disant que toute l'équipe (y compris moi, le pilote) était conviée à la voiture restaurant-bar pour déjeuner. Le repas se passe en sa compagnie, il connaît bien d'ailleurs l'équipe titulaire de la 230G.

En début d'après-midi, nous refaisons un petit tour à Epernon et c'est alors que ma participation s'achève. Ma journée de travail est arrivée à son terme. Un autre conducteur de Trappes se présente pour la dernière navette et le retour à Paris. Quelle n'est pas sa surprise en voyant une machine à vapeur. Comme cela était à craindre, personne ne lui a indiqué la particularité de ce pilotage. Il n'est pas très heureux du sort qui l'attend, il n'a rien prévu comme vêtement pour aller sur la plateforme. Comme solution, je lui laisse mon bleu et ma casquette qu'il me rendra plus tard.

J'aurai une deuxième occasion dans ma carrière de voir de près la 230 G 353. Le 27 juin 1998 elle devait se rendre en Bretagne l'été pour y assurer des trains sur Paimpol. Notre vapeur avait été acheminée froide de Noisy-le-Sec jusqu'en Bretagne. Pour ce faire elle avait été attelée à la BB 25580. Les conditions d'acheminement étaient très restrictives avec limitation de vitesse à 30 km/h sur tout le parcours. Pour ma part j'avais été commandé pour faire Trappes – Chartres. Là encore, son passage au dépôt de Trappes avait été l'occasion d'un intérêt particulier. Le surveillant de dépôt avait demandé l'honneur d'être pris en photo sur la machine.

Benoît Hardy

1994-2004 : les 30 ans du tunnel sous la Manche.

Le projet de tunnel sous la Manche est très ancien, déjà Napoléon y pensait pour envahir l'Angleterre. Mais rapidement est apparu l'intérêt d'un tel ouvrage pour les échanges commerciaux. Plusieurs projets ont été envisagés au fil de l'histoire sans aboutir.

1880-1883 : première tentative de construction avortée

Deux sociétés obtiennent en 1874 une concession pour un tunnel ferroviaire et tentent de creuser des galeries d'essai des deux côtés de la Manche.

Le projet est abandonné pour des raisons économiques en 1883, victime de la Grande Dépression et de la crainte d'une invasion française du côté de l'armée britannique.

En **1957** un Groupement d'études pour le tunnel sous la Manche (GETM) est créé le 26 juillet. Il opte pour un projet ferroviaire avec un double tunnel.

À partir de **1973**, de nouvelles galeries d'essai sont creusées, avant d'être abandonnées l'année suivante pour des raisons politico-économiques : en pleine crise économique, le Royaume-Uni ne voulait pas d'un projet aussi onéreux.

Avec l'arrivée de François Mitterrand à l'Élysée. La France et l'Angleterre reprennent alors leurs discussions et signent le 12 février **1986** le traité de Cantorbéry : le Parlement français ratifie le traité à l'unanimité. Le traité fixe la frontière entre les deux pays et impose de nombreuses contraintes de sécurité et de financement : le tunnel sera réalisé à l'aide de fonds privés sans garantie des gouvernements.

La construction du tunnel s'étalera de mai 1986 à décembre 1993, la jonction entre les deux chantiers de creusement partis d'Angleterre et de France se fera le 1^{er} décembre 1990.

Le schéma adopté est le suivant : deux grands tunnels parallèles à sens unique, avec un petit tunnel intermédiaire relié aux deux autres, conçu pour permettre aux passagers de sortir par la voie de service en cas d'incendie.

Près de 12000 ouvriers participeront à la construction de ce tunnel de 50 km, creusé à 75 mètres au-dessous du niveau de la mer (à 40 mètres du fond de la mer).

6 mai 1994 : l'inauguration du tunnel sous la Manche

La reine d'Angleterre Élisabeth II et le président François Mitterrand venus de Londres et Paris, chacun à bord d'une rame Eurostar, coupent le ruban symbolique au terminal français de Coquelles, dans le Pas-de-Calais. Ils empruntent ensuite le tunnel dans une navette, à bord de la Rolls royale, avant de doubler la cérémonie côté britannique, au terminal de Cheriton, près de Folkestone.

Pour l'inauguration seules 3 rames Eurostar étaient disponibles, une pour conduire la Reine de Londres à Calais, la seconde pour conduire le président Mitterrand de Paris à Calais, la troisième étant en réserve.

Pour permettre au gouvernement belge et aux autorités européennes de se rendre à Calais, en l'absence d'Eurostar, une seule rame était capable techniquement de relier Bruxelles à Calais, c'était la 4501, première rame TGV tricourant (1500/3000/25000) mais encore en essais. Les essais de cette rame, déjà habituée à relier Paris à Bruxelles, furent suspendus, elle fut préparée pour participer à la cérémonie aux ateliers du Landy puis renettoyée à son arrivée à Bruxelles.



La rame TGV-R 4501 prête à assurer le TGV inaugural au départ de Bruxelles, le 6 mai 1994

Le jour de l'inauguration elle achemina les personnalités invitées de Bruxelles à Lille où elles rejoignirent l'Eurostar présidentiel et les ramena le soir de Calais à la capitale belge. La conduite fut assurée par une équipe belge sur le parcours effectué en Belgique et l'équipe titulaire de la rame pour les essais assura la conduite sur le parcours français.



La rame 4501 à Lille-Europe, assurant « la correspondance » avec l'Eurostar présidentiel

Avant la crise du Covid, le tunnel sous la Manche assurait le quart des échanges entre l'Angleterre et la France : 400 trains par jour et 20 millions de voyageurs par an. La crise sanitaire et le Brexit ont fait chuter de 47% le trafic des véhicules de tourisme et de 9% celui des poids lourds.

En 2023 le trafic Eurostar a repris avec 10.7 millions de passagers, le trafic des voitures de tourisme est également en hausse (+6% par rapport à 2022), le fret également (+9%), en revanche le trafic de camions a baissé de 17%.

30 ans après sa mise en service, le tunnel n'est utilisé qu'à 40% de ses capacités, Eurotunnel espère augmenter sa fréquentation notamment en développant le trafic à grande vitesse par la création de nouvelles liaisons entre Londres et les grandes villes européennes.

Gilles Perrimond

Les SERM ont-ils pris un coup de froid ?

L'annonce de la création de services express régionaux métropolitains (SERM) par le Président de la République en 2022 a déjà fait couler beaucoup d'encre. Après avoir labellisé 24 projets, et annoncé la tenue d'une conférence qui aurait dû se tenir en juin 2024, les derniers échos du gouvernement sont venus jeter quelques troubles dans les esprits.

M. François Durovray, nouveau ministre délégué aux transports, a été souvent cité ces derniers temps en fonction de ses déclarations. Sur le seul mois d'octobre, il s'est régulièrement exprimé sur ce sujet : le 3 à Strasbourg au salon européen des transports, puis le 10 aux journées nationales de France Urbaine à Lyon, le 13 dans un entretien au journal Ouest-France et enfin le 22 octobre devant la commission du développement durable de l'Assemblée Nationale.

M. Durovray s'était déjà fait remarquer lors d'un colloque à Bordeaux en lien avec le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transports). En tant que Président du Département de l'Essonne et Vice-Président d'Ile-de-France Mobilités, il avait défendu les vertus des cars express en soulignant les moindres frais d'infrastructures que pour des projets plus lourds (trains, tramways...)

Une fois arrivé au poste ministériel, son discours semble plus global et mérite de s'y attarder.

Un premier point concerne le plan de 100 Md€ annoncé par madame Borne, ancienne Première Ministre. Comme beaucoup le pressentaient, il ne faudra pas trop compter dessus. Même si le Ministre affirme que celui-ci reste « la feuille de route », il note qu'il « faut réinventer un modèle de financement ».

Pour ce qui est des SERM, le ministre reconnaît leur utilité, mais pense qu'il faudra établir des priorités. Pour les 24 métropoles labellisées, certaines auront leur projet réalisé, d'autres devront attendre. Là aussi il est question « d'asseoir les modalités de financement des mobilités de notre pays ». Mais la conférence initialement prévue en juin dernier devra se tenir début 2025. Les métropoles pourront en savoir plus à ce moment-là.

D'autre part M. Durovray annonce qu'il lancera début 2025 un plan « car express ». Il s'appuie sur le fait que pour les déplacements domicile-travail longs parcours (entre 20 et 50 km ou plus), là où il n'y a pas de transports en commun, le car est la meilleure solution et la moins chère. Pour autant, il se défend absolument de se situer en opposition avec le ferroviaire. Selon sa formule, il veut « plus de trains et plus de cars ».

Rendez-vous est donc pris pour janvier 2025 où devra se tenir la conférence sur les mobilités initialement envisagée en juin dernier. Là, il sera bien question de financement, dont celui des SERM. Lors de son audition devant la commission sénatoriale, le ministre a déclaré à ce sujet vouloir « aborder aussi la mobilisation de capitaux privés et la contribution des usagers à raison des avantages qu'ils retirent de ce service ».

L'avenir du SERM tourangeau dépendra encore de nombreux facteurs. Est-ce un signe encourageant ? Le ministre lui-même est venu le 14 novembre dernier à Fondettes pour voir le projet de réouverture de l'ancienne gare de Fondettes – Saint-Cyr. Une occasion pour les élus tourangeaux de promouvoir leur projet.

UN CONSTRUCTEUR FERROVIAIRE TOURANGEAU :

LES ÉTABLISSEMENTS BILLARD.

LES FONDATEURS

C'est en janvier 1920, qu'est née à Tours la « société Billard Chatenay et compagnie ». Pierre Billard en prend la direction, assisté de Roger Ancelet. Quant à Francis Chatenay il sera le prête-nom de Marcelle Ancelet Billard ; notons qu'à cette époque les femmes ne pouvaient pas traiter seules les affaires. Leur projet initial était la création d'une entreprise d'assemblage et de construction de pièces pour automobiles. Mais, le cours des événements allait les modifier. Pierre Billard cheminot et électricien, mobilisé durant la première guerre mondiale dans un régiment de transport ferroviaire allait en profiter pour se perfectionner et obtenir ainsi un diplôme d'ingénieur ferroviaire.

Francis Chatenay dessinateur de formation et également cheminot allait recevoir une bourse et obtenir aussi un diplôme d'ingénieur. Quant à Roger Ancelet, handicapé il n'a pas été mobilisé, mais très porté sur les affaires il apportera les moyens financiers à la création de l'entreprise, qui s'installera 21 rue du Rempart à Tours.

LES PRODUCTIONS.

Les premières productions porteront principalement sur la fabrication de pièces automobiles. En effet, le développement du moteur à explosion durant la première guerre mondiale laissait présager un avenir prometteur. Les premières réalisations pour le compte des chemins de fer furent plutôt marginales. Elles se limitèrent à la construction de tracteurs de manutention pour les chariots à bagages sur les quais des gares. Toutefois, la qualité de ces matériels attira l'attention des compagnies de chemins de fer de l'époque, qui passèrent commande d'un nombre important de draines pour leur service de la voie.

En 1928, le développement des affaires nécessita l'apport de nouveaux capitaux. C'est ainsi qu'une société nouvelle absorba la société Billard et Chatenay. Elle prit le nom de « Société Anonyme des Anciens Établissements Billard ». Elle fut constituée, avec un capital de 5 millions de francs et se consacra dans un premier temps à la construction de matériel ferroviaire à voie étroite (0,50, 0,60, 0,75) pour exploitations minières, carrières etc...).



Vu à Digne, un autorail Billard à voie métrique des Chemins de Fer de Provence.

Photo Jean-Paul Lasserre-du-Rozel

Au lendemain du premier conflit mondial, le développement de l'automobile avait mis bon nombre de réseaux secondaires en difficulté. Suivant l'exemple des grands réseaux pour alléger leurs charges, ils se tournèrent vers l'utilisation de l'autorail.

En 1922, les essais de messieurs Tartary et Vernay pour adapter la technique automobile à la construction ferroviaire ne retint pas l'attention de M. Pierre Billard. Il choisit à l'exemple des grands réseaux d'orienter ses recherches vers des solutions plus ferroviaires. Mais pour de telles constructions, l'atelier de la rue du Rempart s'avérait trop étroit. C'est ainsi qu'en 1931 ils s'installèrent dans l'ancien dépôt du réseau de l'État, rue Robespierre, tandis, que l'administration et les bureaux d'études restèrent rue du Rempart. Les premières fabrications issues de ces nouveaux ateliers, furent de grosses draines destinées principalement au Congo-Océan.

En 1932, l'entreprise reçoit sa première commande pour un réseau d'intérêt local. Il s'agit de trois automotrices (A.50.D) pour réseau des C.G.I.L de l'Oise. Leur esthétique laissait penser à un autobus de l'époque : moteur sous capot extérieur, caisse parallélépipédique un seul poste de conduite. Toutefois, l'ensemble était monté sur un châssis à deux essieux de conception purement ferroviaire. La série suivante (A. 65.D) toujours destinée au même réseau reçut une esthétique moins routière, moteur incorporé dans la caisse, angles arrondis extrémités verticales.

Poursuivant ses recherches, la société Billard dépose en 1935 un brevet visant à modifier les suspensions verticales et transversales de ses bogies tant moteur que porteur. Ces transformations amélioreront les conditions de roulement, des autorails tant sur voie métrique que standard. Par ailleurs, l'aérodynamisme des caisses a subi aussi des modifications améliorant la vitesse et permettant aussi des économies d'énergie. Toutes ces améliorations vont donner naissance aux différentes séries d'autorails qui ont parcouru nos réseaux secondaires et coloniaux. Certains circulent encore sur des réseaux touristiques.

Sur le département d'Indre et Loire, les chemins de fer départementaux exploitaient deux réseaux à voie métrique : l'un au Nord raccordé aux tramways de Tours et basé à Neuillé Pont Pierre, l'autre au Sud basé à Ligueil. Pour les établissements Billard les voies d'essais étaient trouvées et créaient également des liens étroits entre les deux entreprises. Pour acheminer les matériels depuis le dépôt de la rue Robespierre, différents itinéraires étaient utilisés ; ils étaient chargés sur des wagons surbaissés à voie normale et acheminés à Neuillé Pont Pierre sur le réseau Nord, Evsres sur le réseau sud. Quelquefois, ils étaient chargés sur une remorque routière et acheminés avenue de Grammont d'où ils gagnaient le réseau Nord via la voie métrique des tramways de Tours d'alors.

À partir de 1939, la tension internationale s'aggravait et les ateliers reçurent commande de locotracteurs à voie de 0,60 d'une puissance de 60 à 100cv pour le génie militaire. Sortant même du domaine ferroviaire, le ministère de l'air passa commande de pièces de fuselage pour le bombardier « Léo 45 » le plus gros bombardier français de l'époque. À la veille des hostilités, les établissements Billard employaient plus de 600 ouvriers

En 1940, lors de l'invasion des troupes allemandes l'usine cessa la production de pièces aéronautiques. Elle réduit son activité industrielle, la limitant à la construction de locotracteurs de chantier pour l'organisation « Todt », consortium nazi chargé de la construction du « mur de l'Atlantique ».

En mai 1944, comme l'ensemble des installations ferroviaires tourangelles, les ateliers Billard furent durement touchés par les bombardements alliés. Ce n'est que vers le milieu de 1945 et à la suite de gros efforts, qu'ils ont pu reprendre une activité normale.



Une autre vue d'autorail Billard des Chemins de Fer de Provence, aux ateliers de la Lingostière.

Photo : Jean-Paul Lasserre-du-Rozel

Compte tenu des besoins, les premières commandes furent surtout des draisines et des automotrices pour les CFD et la SNCF. Les établissements Billard ont aussi participé à l'étude et à la réalisation du prototype et de la tête de série de l'autorail F.N.C. Ils ont également construit une importante série de remorques 9200 et 9500 ainsi qu'une partie de la série des locotracteurs 7100.

À partir d 1950, en sous-traitance avec les Établissements Soulé de Bagnères-de-Bigorre, ils construiront :

- une série de voitures à boggies pour le compte des réseaux de la France d'outre-mer,
- une série d'automotrices et de remorques pour les réseaux secondaires espagnols
- trois trains automoteurs pour l'île de la Réunion

Les établissements Billard, ont également participé à la modernisation de la ligne à crémaillère grecque de Diakofto à Kalavrita dans le Péloponnèse en fournissant un élément générateur incorporé dans une rame.

Dans le cadre de la reconstruction, la ville de Tours souhaitait récupérer les terrains des anciens établissements ferroviaires. Afin de poursuivre ses productions la société décidait de s'installer à Saint-Pierre-des-Corps dans d'anciens bâtiments du P.O.

En 1964, alors que le déménagement allait se réaliser, la société dut faire face à de graves difficultés financières. Peu avant l'achèvement d'une série d'autorails destinée au chemin de fer Franco-Ethiopien, elle fut mise en liquidation judiciaire. Elle cessa toutes activités le 30 septembre 1964.

Les productions en cours furent alors reprises par :

- Les établissements Soulé de Bagnères de Bigorre pour les automotrices
- Les établissements SOCOFER pour les engins tous écartements

Pierre Billard est décédé le 4 mars 1979, à l'âge de 89 ans. Il laissera son nom dans la construction ferroviaire française.

Sources : Internet (biographie de P. Billard), Y Broncard tome 4 autorails de France, magazine des tramways à vapeur et des secondaires n°24

Bernard Monteil

Les deux autorails Billard A 75.D à voie normale n°901 et 903 du Mamers – Saint-Calais, préservés par la TRANSVAP.

Prévelles : Photo Benoît Hardy



Et le Billard A 75.D n°902 vu en gare SNCF de Tours lorsqu'il assurait la desserte Richelieu – Tours.
Cet engin est aujourd'hui préservé dans la rotonde de Château-du-Loir.

Photo Jacques Bazin – collection AFAC-CL



L'éternel retour

Cette idée du philosophe allemand Friedrich Nietzsche convient assez bien comme titre pour cet article. L'éternel retour est le fait que tout ce qui arrive est destiné à se répéter indéfiniment dans un cycle éternel. Plus modestement, les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) m'ont amené à revenir conduire des trains sur la Ligne C de Transilien, 25 ans après l'avoir quittée.

En début d'année, plusieurs réunions de préparation des JOP 2024 évoquaient la robustesse impérative du plan de transport. Avec plusieurs collègues, ayant conservé leurs habilitations de conducteur, nous nous sommes proposés pour renforcer les équipes pour pallier d'éventuelles défaillances. L'un sur la Ligne D l'autre sur la ligne B et moi sur la Ligne C. Pourquoi la Ligne C ? Parce que je l'ai fréquentée comme conducteur puis cadre traction de 1993 à 1999 et que l'idée de rendre service sur cette ligne me plaisait beaucoup ; j'ai tellement appris en circulant de Dourdan à St Quentin en Yvelines et d'Etampes à Versailles Rive Gauche. En plus, j'ai gardé de bons contacts avec les collègues en poste et son patron est un manager exceptionnel qui m'a marqué.



*La rame de « mon premier train » des JO :
gare de Paris-Austerlitz (Z 20504)*

Donc dès le mois de mars, début de la formation en salle sur le site de Brétigny. Rappel général sur les particularités techniques et réglementaires. Pas de grande découverte mais des rappels intéressants. Si la ligne, les gares, les bifurcations n'ont pas bougé, toute l'organisation opérationnelle est nouvelle pour moi et les anciens réflexes n'ont plus cours. Plus question d'appeler le régulateur pour une panne sur l'engin, d'aller au poste demander le numéro de la rame à préparer....

Puis deux jours de rappel sur les Z 20900 au Technicentre des Ardoines. Je n'étais pas monté sur une Z2N depuis 25 ans mais les procédures, l'emplacement de l'appareillage reviennent vite étonnement. Le système d'information voyageurs a évolué et il faut le dompter. Notre formateur a été d'une patience incroyable et partageait nos vieux souvenirs sur les Z 5300 ; les YETI avec les coupes à Brétigny...

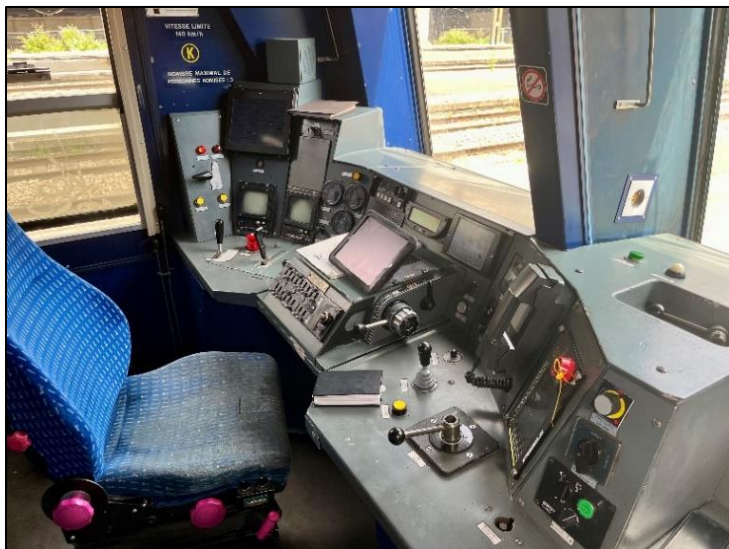
En complément, une bonne étude de ligne. Si la ligne et les repères n'ont pas ou peu évolué, le passage sur les points de garage, de stationnement et de retournement était indispensable.

Et enfin, un beau matin, c'est la validation finale avec un cadre traction. Je conduis et il m'observe, me conseille, me questionne. La conduite des trains est une vraie école d'humilité et on mesure parfaitement que la transmission n'est pas en sens unique mais reste un échange où chacun apporte à l'autre quel que soit son ancienneté ou son grade.

Mon premier jour « tout seul » s'est fait en amont des JOP, pour se roder. Samedi après-midi ensoleillé pour deux allers-retours entre Paris Austerlitz et Dourdan. Procédure spéciale de départ en gare de surface... Tout se passe bien ! Certains freinages sont perfectibles. Et puis la desserte a évolué et la préparation de mission prend tout son sens pour desservir les gares !

Voilà enfin les JOP ! Quelle ambiance sur les quais et dans les gares ! Quel plaisir de voir ces sourires, ces drapeaux et entendre ces chants ! Plaisir également de croiser des collègues qui ont quitté leur bureau pour guider et conseiller ces centaines de voyageurs.

Pour moi, beaucoup de monde et l'arrêt à St Michel me préoccupe un peu vu ce quai noir de gens. Mais tout va bien avec le personnel qui gère au mieux les flux. Idem à Pont de Garigliano (Boulevard Victor dans ma jeunesse). Une très agréable journée, de beaux souvenirs mais une tension de tous les instants. Le soir, pas besoin de berceuse pour m'endormir...



Une très belle expérience en tout cas. Le sentiment d'avoir apporté ma toute petite pierre à cet événement exceptionnel. Et puis en tête plein de souvenirs et une petite nostalgie de ne plus retrouver cette ambiance incroyable.

Bertrand Nicolle (texte et photos)

Ma cabine de conduite juste avant le départ

Le projet de réouverture de la gare de Fondettes – Saint-Cyr en bonne voie.

Le projet de réouverture de la gare de Fondettes – Saint-Cyr avance. Jusqu'au 8 décembre se tenait une concertation publique pour connaître l'avis des futurs usagers potentiels. La Métropole, la Région, ainsi que SNCF Gare-et Connexions vont réaliser les démarches pour faire aboutir le dossier. Il faudra concevoir une réfection totale des quais avec rehausse, des accès PMR, le stationnement des voitures (avec en projet deux parkings) et un espace sécurisé pour les vélos. Le bâtiment voyageur appartient actuellement à la commune de Fondettes, quel pourrait-être son utilisation ?

L'objectif annoncé est une ouverture en décembre 2025. Ceci est par ailleurs en lien avec l'idée d'un SERM à Tours. Le temps de parcours entre Fondettes – Saint-Cyr et la gare de Tours est estimé à 8 minutes. Actuellement la ligne est parcourue par des TER pour Le Mans, Vendôme (et même Chartres, Alençon, Caen)

18 août 2001 : passage en vitesse en gare de Fondettes – Saint-Cyr de l'Intercité 13032 Tours – Le Mans – Caen (BB 67400 et 5 voitures Corail)

La gare avait été fermée au service commercial en 1997.

Photo : Claude Pathault



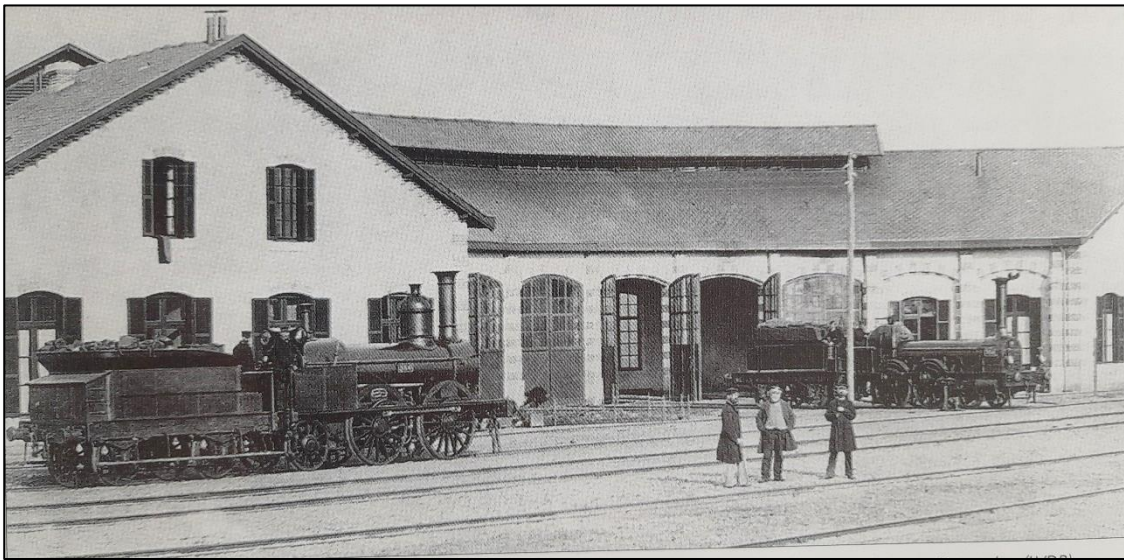
Une curieuse vue d'artiste, pas si éloignée de la vérité.



Durant la guerre franco-prussienne de 1870-1871, les régions du Val de Loire et du Maine n'ont pas été épargnées par les combats. Le chemin de fer a été utilisé pour les divers transports nécessités par les opérations militaires. En janvier 1871 le général Chanzy avait prévu d'enrayer l'avance des troupes ennemies en livrant une forte résistance autour de la ville du Mans. Alors que les combats étaient bien engagés, une partie des jeunes soldats français n'ayant jamais été au contact du feu a malheureusement cédé du terrain, provoquant une brèche irréparable dans la ligne de défense. Devant cet état de fait, le général Chanzy prenait la décision d'évacuer Le Mans pour se retirer plus à l'ouest vers Laval.

Une grosse partie de l'intendance se trouvait en gare du Mans avec notamment une ambulance importante pour les blessés. Le 11 janvier au matin, 1200 véhicules environ devaient quitter les lieux au plus vite. En quelques heures, 25 trains quittèrent la ville dans les directions d'Angers, Alençon et Laval. La situation était critique car le 12 janvier vers 15 heures les Prussiens se présentaient à l'entrée est de la gare, là où se situe l'actuel dépôt du Mans-Pontlieue. Les balles sifflaient dans tous les sens au moment du départ du dernier train. Les Prussiens ne retrouvèrent abandonnés que 6 locomotives et 200 wagons.

Dans un ouvrage intitulé « la retraite infernale » (Edmond Deschaumes – Librairie Firmin-Didot – 1889) un artiste, Quesnay de Beaurepaire, a illustré cet épisode avec la gravure ci-dessus. On y voit des soldats français regroupés autour d'une locomotive en train de faire feu en direction des Prussiens. En y regardant de plus près il est intéressant de constater que notre dessinateur s'est bien inspiré de la réalité. En effet on y voit clairement, bien qu'un peu stylisé, une remise circulaire à côté de la verrière dont la gare du Mans était dotée à cette époque. Or il existait bien à cet endroit un dépôt des locomotives, mis en place dès l'arrivée du chemin de fer en 1854 par la Compagnie de l'Ouest. Malgré le côté un peu simplifié, l'emplacement des bâtiments est respecté. De même, une épaisse couche de neige recouvrait la ville ces jours-là.

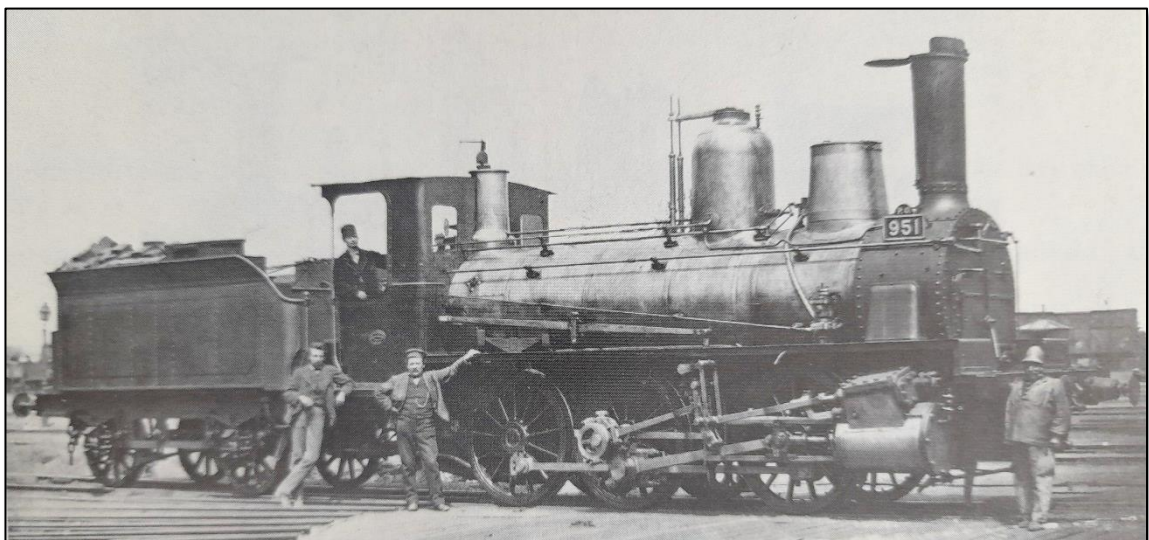


La remise semi-circulaire du tout premier dépôt des locomotives du Mans. Elle jouxte la gare côté Paris.

Pour ce qui est de la locomotive, la description est un peu plus compliquée. Il semblerait qu'une machine de type 020 ait été reproduite. Or ceci ne correspond pas au matériel moteur utilisé dans le secteur. Mais, en regardant l'allure plus générale, on pourrait tout de même y voir une machine du PO, comme les 030 Forquenot. Le style du tender serait assez ressemblant ainsi que l'abri de conduite. La barre de changement de marche est bien en place. En revanche il semblerait que l'artiste ait dessiné des genres de caisses à eau latérales comme sur les machines tender ? La présence d'une machine PO au Mans serait logique puisque la ligne vers Tours était exploitée par cette compagnie.

Cette gravure est d'autant plus intéressante que les documents d'époque sur la gare sont peu nombreux.

Benoît Hardy



Une 030 Forquenot du PO, série 942 à 996.

IPNS