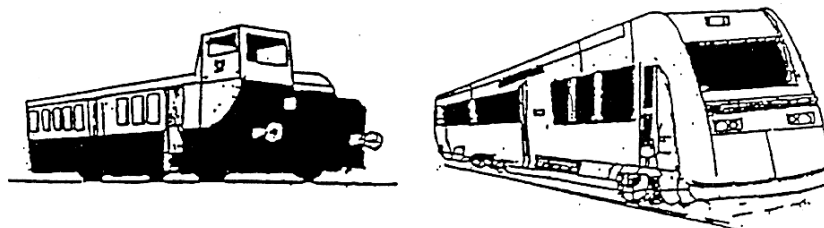




# Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



## *Bulletin d'informations - juillet-août 2017*

### **LES CÉRAMIQUES DE LA GARE DE TOURS RETROUVENT LEUR JEUNESSE.**

Quotidiennement la gare de Tours voit passer 40 000 voyageurs soit environ 14 millions de voyageurs annuel. Depuis septembre 2012, elle est l'objet d'importants travaux de rénovation et de transformation qui ont consisté par : – la remise en état des 10 000 m<sup>2</sup> de toiture – l'aménagement en 2013, d'un vestibule de liaison avec la nouvelle station de tramway côté rue de Nantes. À cette occasion, la signalétique de la gare a été entièrement revue pour faciliter l'orientation des voyageurs vers la nouvelle correspondance. – Toujours en 2013, ouverture d'un kiosque de restauration à emporter et réaménagement de la brasserie dans son style « début XX<sup>ème</sup> siècle » – les années 2013, 2014, voient l'ouverture au public d'un espace vente informations « T.E.R », boutique voyage, mise à disposition d'un piano – de 2014 à 2017 d'autres aménagements et boutiques ont vu le jour tels que mise en place de mobiliers d'attente, d'écrans d'information arrivées, départs etc..... Enfin, la remise en état des céramiques dont l'inauguration a eu lieu le 14 juin dernier.



*Les officiels découvrent la plaque explicative de la restauration des céramiques.*

*Une autre plaque dévoile le nom des donateurs.*

### **HISTOIRE DES CÉRAMIQUES.**

La gare de Tours, petite sœur par leur architecte commun Victor Laloux de la gare parisienne d'Orsay, renferme en son sein des œuvres innovantes, sensibles et pittoresques marquant l'époque de sa construction : la fin du 19<sup>ème</sup> siècle. Les 18 tableaux en céramique peinte, œuvre de l'artiste Eugène Martial Simas représentent un panorama des villes desservies par la compagnie d'Orléans en 1900. Ils sont à la croisée des courants artistiques de l'époque : Nabis, Japonisme,

postimpressionnisme, précubisme. Implantés sur les bâtiments latéraux de la gare, ils représentent coté Est (rue Edouard Vaillant) et côté Ouest (rue de Nantes sortie tramways) : Luchon, le château d'Azay-le-Rideau, Amboise, les gorges du Tarn, le Mont Dore, le donjon de Loches, le pont de Cahors, Biarritz, Arcachon, Belle-Isle-en-Mer, Chinon, le château de Josselin, Langeais, le menhir d'Erdeven, Carcassonne, Saint-Jean-de-Luz, Vic sur Cère, Fontarabie

## QUI ÉTAIT EUGÈNE MARTIAL SIMAS.

Peintre, illustrateur, décorateur et cartonnier Eugène Martial Simas a été actif de 1893 à 1913 environ. Il a réalisé entre autres les décors du Grand Théâtre de Lyon, la salle des mariages de la mairie de Créteil et participé entre 1896 et 1899 au salon de la Société Nationale des Beaux-Arts où il a présenté de nombreux éléments de décors. Céramiste, outre les tableaux de la gare de Tours, il est le réalisateur de projets de vase pour la manufacture de Sèvres pour l'exposition de 1900, de nombreux décors en faïence notamment pour la brasserie Mollard à Paris et de panneaux publicitaires pour la manufacture de Sarreguemines. Nous retrouvons également son œuvre dans l'ornementation et la réalisation d'objets décoratifs pour le compte de la biscuiterie « LU » à Nantes.

*La céramique illustrant le célèbre château d'Azay-le-Rideau*

## LA RESTAURATION.

Ces tableaux de céramique datant de l'origine de la gare sont fixés sur des murs calcaires. Ils ont vécu l'activité haletante, les fumées des locomotives à vapeur, les bombardements proches de la seconde guerre mondiale. Ils ont subi également le vieillissement des bâtiments, les infiltrations d'eau etc..... Leur dégradation s'est aussi aggravée par différents travaux de réfection effectués sur les bâtiments, l'encrassement par les poussières, l'attaque du vernis par des agents chimiques, les déjections de volatiles etc..... Afin de limiter leur dégradation et dans l'attente de leur restauration, ces tableaux ont dû être protégés par un fin entoilage. Sur recommandation de M. le Conservateur du patrimoine de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de la région Centre et de Mme l'Architecte des bâtiments de France à Tours, « S.N.C.F. gares et connexions » a fait réaliser une expertise au printemps 2013 qui a confirmé l'état critique de ces œuvres. La restauration s'est déroulée selon les étapes suivantes : En gare : – dépose des tableaux avec repérage soigneux des éléments céramiques – nettoyage, réparation et préparation des supports. – reprise des noms des villes destinations, décapage, inscription des lettres et peinture à la feuille d'or. En atelier : après nettoyage et séchage, chaque panneau a été reconstitué, les pièces manquantes ont été peintes à la main et chauffées au four, d'autres ont dû être repositionnées tel un puzzle. Les céramiques remises à neuf ont été collées sur des panneaux en « nid d'abeilles » pour faciliter une éventuelle dépose. En gare, ils seront fixés avec quatre goujons scellés dans le mur avec une résine chimique. Dans l'avenir, il est prévu un nettoyage tous les 10 à 15 ans, avec vérification des fixations en décollant les carreaux dans les angles. La reconstruction de ces œuvres ne s'est pas faite sans difficultés. C'est ainsi que lors de la pose initiale des carreaux ont été taillés sur place avec des découpes plus ou moins régulières. Sur certains panneaux des carreaux étaient biseautés sur les quatre angles et perforés pour une meilleure adhésion etc..... Mais toutes ces difficultés ont été surmontées avec succès. Les céramiques de la gare de Tours entièrement rénovées ont été inaugurées le mardi 13 juin 2017 en présence de : M. Emanuel Cochet directeur S.N.C.F. de gares et connexions, M. Stéphane Coursier directeur régional S.N.C.F. mobilité Centre Val-de-Loire, M. Yves Massot adjoint au maire de Tours chargé des transports, M. Eric Duthoo Vice-président de patrimoine environnement, M. Gilles Blicq conservateur des monuments historiques D.R.A.C. Centre Val de Loire. Le montant de la rénovation de ces œuvres s'est élevé à 80 000 € financés par : – Gares et connexions : 45.764 € – État- D.R.A.C. 10.276 € – Ville de Tours 8000 € – T.A.T. Groupe 5000 € – Donations de particuliers (association Patrimoine Environnement) 9670 € notons parmi les donateurs des membres de l'A.F.A.C. Centre-Loire



Bernard Monteil

# **LES AUTORAILS BUGATTI**

## **« LES LÉVRIERS DU RAIL »**

### QUI ÉTAIT ETTORE BUGATTI ?

Ettore Bugatti est né le 15 septembre 1881 à Milan dans une famille d'artistes. Dès son adolescence, il affirme sa passion pour la mécanique en réalisant un tricycle à moteur. Elle le conduira ensuite, à participer à de nombreuses compétitions automobiles dans sa région natale. En 1900, en association avec le Comte Gulineli il construira sa première voiture une « Bugatti type 2 » de 3.000 cm<sup>3</sup> de cylindrée pour une vitesse de 60 km/h. Au décès de son associé en 1901, il rejoint l'Alsace alors sous domination Allemande et tente l'aventure successivement avec le Baron de Dietrich à Reichshoffen, Emile Mathis et l'industriel Deutz à Cologne. À la naissance de son fils Jean en 1909, il crée sa propre marque et installe son usine à Molsheim à 20 km au sud de Strasbourg. Jusqu'en 1914, il réalisera différents modèles dont certains en collaboration avec Peugeot ; le salon de l'automobile de 1911 marquera le premier succès de la marque. La première guerre mondiale le ramène en Italie et ensuite à Paris où il participe à la construction d'un moteur d'avion dont la licence sera reprise par l'aviation américaine. À l'issue du conflit, il retrouve son usine de Molsheim dans une Alsace redevenue Française et s'associe avec son fils Jean. À partir de cette époque, l'entreprise se spécialisera dans la construction de moteurs et de voitures de luxe et de compétition dont certaines sont conservées au musée de l'automobile à Mulhouse. Le décès accidentel de son fils Jean en 1939, la saisie de l'usine par les nazis durant la seconde guerre mondiale et le décès d'Ettore Bugatti en 1947 ont mis fin à l'entreprise.

### LA RENCONTRE DE DEUX HOMMES.

1929 : une grave crise économique s'abat sur les Etats-Unis. Elle ne tarde pas à gagner l'Europe et le monde. En France, de nombreuses entreprises sont acculées à la faillite, dont Bugatti qui menace de licencier une partie de son personnel. Raoul Dautry, alors directeur des chemins de fer de l'État étudie la réalisation d'une automotrice rapide pour relier les différentes villes de son réseau. C'est lors d'une rencontre avec Ettore Bugatti qu'est né le projet d'une automotrice rapide pouvant utiliser le moteur « royal » de 200 cv équipant déjà de nombreuses voitures de la marque. Un marché est conclu le 9 août 1932 pour la livraison de deux prototypes.

### LES PROTOTYPES,

Au printemps 1933, le premier prototype était opérationnel. Il est le résultat d'une étroite collaboration entre les bureaux d'étude du réseau de l'État et du constructeur. Toutefois, une petite anecdote marquera sa livraison. L'entreprise ne fût raccordée au réseau Alsace – Lorraine qu'en juillet 1934 pour la livraison de la troisième automotrice. C'est donc sur une voie provisoire montée et démontée à mesure de leur progression que les deux premiers prototypes gagnèrent la gare de Molsheim. Ensuite c'est sur la ligne de Chartres à Massy-Palaiseau qu'ont été réalisés les premiers essais. Bien que limitée à 80km/h en exploitation normale, il fût possible de pousser l'autorail à plus de 120 km/h tant il paraissait stable ; une vitesse supérieure était donc envisageable. C'est sur la ligne Paris-Brest entre les gares de Connerré-Beillé et du Mans que seront réalisés les essais suivants. Cette section de ligne en alignement sur 12 km, armée sur les deux voies en rails Vignole lourds paraît donc répondre aux exigences pour de tels essais. Le 3 mai 1933, l'on enregistra 166 km/h sur 6 km avec une pointe à 172 km/h sur 0,400 km. Au freinage l'arrêt a été obtenu sur 400 m à 120 km/h et sur 700 m à 150 km/h. Pouvait-on parler de record? Non, car en Allemagne la Deutch- Reichbahn en détenait déjà un à 230 km/h avec l'autorail à hélice de M. Kruckenberg. De plus, quotidiennement le train automoteur « Fliegender Hamburger » reliait Berlin et Hambourg à 160 km/h ; donc Bugatti pouvait faire mieux.

Après une présentation au public en gare St. Lazare, l'automotrice a été mise en service sur Paris - Trouville – Deauville – Dives-Cabourg, parcours de 220 km qu'elle effectuait en 2 h 00 avec une vitesse limite autorisée à 130 km/h. Le 30 juillet 1933, elle conduisait le Président de la République M. Albert Lebrun pour inaugurer la gare maritime de Cherbourg, parcourant les 372 km en 3 h15 minutes à la vitesse moyenne de 114,500 km/h, toujours avec vitesse maximum autorisée de 130 km/h. ; ce qui lui value son nom de PRÉSIDENTIEL

Après ce voyage officiel, l'automotrice fût retirée du service afin de poursuivre ses essais avec toujours pour objectif les 200 km/h. Durant l'hiver 1933/34, on procéda au remplacement des coupleurs par des embrayages ainsi qu'à différents réglages. Début 1934, la deuxième unité des 4 automotrices commandées par le réseau de l'État était livrée. Dans l'attente d'une nouvelle campagne d'essais, les deux automotrices furent mises en service sur Paris – Trouville-Deauville. Dès le mois d'octobre une deuxième campagne d'essais est entreprise sur le même site de Connerré. Hélas, il fallut encore se contenter des 192 km/h. Mais cela ne découragea, ni Raoul Dautry, ni Ettore Bugatti qui entreprirent en juin 1935 une troisième campagne d'essais. Là non plus les 200 km/h ne furent pas au rendez-vous, il fallut se contenter seulement de 187 km/h. Toutefois, ce voyage a permis aux personnalités de visiter la gare de Chartres rénovée, les travaux d'électrification de Paris - Le Mans et d'assister aux 24 heures du Mans.

## DESCRIPTION DE L'AUTORAIL.

Pour réaliser les plus grandes vitesses possibles, assurer un bon confort et respecter les règles impératives de sécurité, il convenait :

- de donner au véhicule une grande stabilité.
- de disposer d'un notable excédent de puissance de traction.
- de posséder des freins rapides, sûrs et puissants
- de donner à la caisse un profil aérodynamique.
- de disposer d'amortisseurs efficaces entre la caisse et les bogies afin de supprimer dans toute la mesure du possible les réactions du rail et de la voie.

Jusqu'à cette époque, aucun matériel ferroviaire ne réalisait qu'imparfaitement l'absence de bruit au passage des joints de rails ou sur les appareils de voie.

D'une longueur totale de 23,160 m, d'une largeur de 2,833 m et d'une hauteur intérieure de 2,00 m, l'automotrice Bugatti se compose d'une caisse très légère reposant sur un châssis rigide supporté par deux bogies de quatre essieux chacun. En raison des grandes vitesses pratiquées, le profil de la caisse a été calculé pour obtenir une meilleure pénétration dans l'air notamment au franchissement de certains obstacles et lors du croisement avec d'autres trains. L'automotrice est réversible, l'unique poste de conduite est surélevé et placé en partie centrale.

La motorisation est assurée par quatre moteurs « Royal Bugatti » de 200 ch chacun pouvant réaliser en pointe 220ch. Ils sont placés dans la partie centrale, sous la cabine de conduite. Également dans la partie centrale, ont été aménagés un compartiment à bagages et des toilettes.

Les bogies. Ils sont calculés de manière à diviser par 4 les déplacements verticaux et horizontaux des essieux par rapport au pivot du bogie. Le châssis rigide est en tôle d'acier, il repose sur quatre groupes de 2 ressorts à lames attachés aux essieux par l'intermédiaire de « silent bloc ». Chaque groupe est composé : des essieux porteurs situés aux extrémités et des essieux moteurs en partie centrale. Les essieux porteurs, sont fixes et à roues folles de « type automobile ». Les essieux moteurs sont « ferroviaires », ils portent les engrenages d'angle qui assurent la transmission via l'arbre moteur. Le châssis de caisse repose sur chaque bogie par l'intermédiaire de deux grands ressorts à lames longitudinaux qui s'appuient sur des glissières fixées au châssis de bogie. Des blocs de caoutchouc sont interposés entre les différentes pièces pour éviter la transmission de vibrations dues au rail.

L'entraînement de la caisse par le bogie, s'effectue par un pivot spécial à bain d'huile indépendant des systèmes de soutien et de suspension.

Les roues sont à bandages métalliques avec interposition de lames en caoutchouc entre le bandage et le centre toujours pour éviter la transmission des vibrations. Elles ont un diamètre de 0,710 m au roulement et portent un tambour de frein comme les automobiles de l'époque. Sur ce tambour viennent frotter deux secteurs garnis de bandes de « ferrodo »

Le châssis. Il est constitué de deux longerons en tôle d'acier emboutie de 8 mm d'épaisseur, ayant la forme d'une poutre d'égale résistance. Ils sont entretoisés par des traverses intermédiaires également en tôle d'acier emboutie et rivées sur les longerons, le tout constituant un ensemble bien rigide. À l'emplacement des pivots, deux traverses rapprochées constituent un caisson très résistant formant une traverse pivot.

La caisse. Elle est entièrement en acier et constituée par cinq éléments indépendant les uns des autres. L'élément central, surmonté de la cabine de conduite, contient les compartiments des moteurs, des bagages et les toilettes. Les éléments extrêmes qui sont profilés et les éléments intermédiaires comportent les quatre portes d'accès. Ils sont assemblés entre eux par des blocs en caoutchouc très fortement comprimés par les boulons d'assemblage. Les portes d'accès, également en tôle emboutie, s'ouvrent extérieurement et sont munies de loqueteaux de sécurité.

Chaque élément de caisse est constitué de fermes en fer double T entretoisées entre elles par des profilés identiques soudés entre eux. Les faces et la toiture sont à double paroi métallique avec interposition d'un isolant composé de fibre de canne comprimé.

La caisse repose sur le châssis par l'intermédiaire de cuvettes fixées sur le longeron et dans lesquelles vient s'appuyer un pivot sphérique fixé à la caisse. Un bloc de caoutchouc fixé au fond de la cuvette amortit les chocs et vibrations.

La caisse comporte deux compartiments de 24 places chacun, les fauteuils sont réversibles au gré des voyageurs.

Un couloir latéral relie les deux compartiments, desservant au passage les toilettes, la soute à bagages et la cabine de conduite. Les baies sont fixes et munies de glaces de sécurité

Moteurs et transmissions. Comme nous l'avons déjà vu, l'autorail est mu par quatre moteurs de 200 cv. Ils sont placés dans la partie centrale, parallèles entre eux et perpendiculaires à l'axe du véhicule.

Chaque moteur, comporte huit cylindres en ligne, à l'extrémité de l'arbre se trouve un embrayage.

Les quatre embrayages dépendent d'un même mécanisme, à l'extrémité de chacun d'eux se trouve une boîte de renvoi munie d'un pignon conique. Chacune d'elle porte un levier de déplacement de ses pignons d'attaque de l'arbre moteur en vue de la marche avant ou de la marche arrière. Une troisième position permet l'isolation du moteur

Chaque groupe de deux moteurs conduit le bogie dont il est le plus près. L'autorail, peut fonctionner indifféremment sur un ou plusieurs moteurs.

Lors des essais, le combustible utilisé pouvait-être soit un mélange essence-alcool soit un mélange ternaire essence-benzol-alcool. Apparemment, c'est la deuxième solution qui a été adoptée pour le service commercial.

Pour permettre les manœuvres en gare à vitesse réduite, deux des moteurs possèdent en bout une petite boîte de vitesses réduisant les vitesses de quatre à un. Par la suite, elles s'avèrent inutiles lorsque les embrayages furent remplacés par des coupleurs hydrauliques

Les deux autres moteurs attaquent directement l'essieu sans démultiplication. Il n'en résulte aucune difficulté, étant donné que l'autorail d'un poids de 23 tonnes a une résistance à l'avancement si réduite qu'une personne seule peut le déplacer facilement.

L'arbre de transmission entraîne les deux essieux centraux du bogie par l'intermédiaire de renvois coniques. Des cardans et des accouplements élastiques évitent les déformations de l'arbre moteur.

Les réservoirs d'une contenance de 125 litres par moteur soit 500 litres pour l'ensemble du véhicule sont placés sous le châssis. Ils sont du type « aviation » à triple enveloppe indéformable afin de réduire les risques en cas d'éclatement suite à une déformation du châssis.

Freinage. Le système de freinage, repose sur un ensemble de timonerie formée de balanciers verticaux et horizontaux agissant sur les tambours de frein par l'intermédiaire de câbles en acier.

Pour chaque bogie, huit câbles sont nécessaires. Ils passent près du pivot du bogie et se répartissent sur les huit roues de chacun des bogies. La position des renvois de câbles évite un serrage intempestif lors du franchissement d'une courbe de faible rayon.

La commande du frein est assurée soit à l'air comprimé, soit à la main au moyen d'un volant.

Chauffage et ventilation. La ventilation est assurée par un ventilateur spécial qui aspire l'air frais et le distribue par un réseau de canalisations débouchant sous les sièges. En hiver, l'air est réchauffé par un passage sur les circuits de refroidissement des moteurs.

## LES « PRÉSIDENTIELS » DU RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Après des essais concluants et malgré son prix élevé la première automotrice est mise en service commercial. Un deuxième exemplaire est livré en février 1934 ; suivi d'une série de commande qui s'échelonna jusqu'en février 1936. À cette date, le parc des « présidentiels » État s'éleva à 9 automotrices qui constitueront la série « ZZy 24401 à 24409 » Des modifications concernant les accès, le chauffage et le « cockpit » du conducteur seront apportées par rapport au prototype.



*Le Bugatti « Présidentiel » ZZy 24408 conservé à la cité du train à Mulhouse. (Photo Bernard Monteil)*

## LES REMORQUES.

Les autorails Bugatti ont été aménagés dès leur construction, pour accueillir 48 voyageurs sur des sièges à dossier réversible ; par la suite, 12 strapontins de couloir ont été ajoutés.

Victimes de leur succès, ces aménagements s'avèrent vite insuffisants. À la différence de l'automotrice double du P.L.M., l'État préféra l'adjonction d'une remorque.

D'une longueur identique (22,300 m) et d'un aménagement semblable à celle des automotrices, elles pouvaient accueillir 56 voyageurs répartis par moitié dans les compartiments extrêmes. La partie centrale comportait : une soute à bagages, un compartiment toilette et un local pour la chaudière. En outre, 6 voyageurs pouvaient y prendre place sur des strapontins.

L'accès s'effectuait par 4 portes (2 par côté) situées dans la partie centrale, 4 portes de secours étaient également aménagées aux extrémités.

Le système de freinage était semblable à celui des automotrices. Le conducteur commandait depuis son poste le cylindre de la remorque par le frein direct et valves relais. À l'exception du prototype et de la Zzy24402 dont le circuit de freinage a dû être modifié, le reste de la série était apte à la traction des remorques dès sa sortie d'usine.

## LES COUPLAGES BUGATTI DU P.L.M.

Évaluant les possibilités d'un service rapide entre Paris et Lyon, le P.L.M. commandait en 1933 à Bugatti trois automotrices de grande capacité issue du prototype « Présidentiel ». Contrairement au réseau de l'État, elles constituaient un ensemble articulé, motrice et remorque. Pour parfaire l'aérodynamisme, une bande de caoutchouc recouvrait l'intercirculation entre les deux véhicules. Elles offraient chacune, 74 places assises de première classe et furent numérotées Z ZAK 1 à 3. On les appelait également « couplage Bugatti ».

Le châssis, les caisses de la motrice et de la remorque, les bogies et la motorisation étaient identiques au prototype. Doté comme lui de quatre moteurs « Royal Bugatti 41 », il pouvait atteindre la vitesse maximum de 155 km/h en palier.

Les couplages Bugatti n'étaient ni couplables ni jumelables et ne remorquaient pas. Toutefois, ils étaient équipés à chaque extrémité : d'un attelage allégé et de tampons sans plateau pour permettre leur remorquage en cas d'avarie.

Afin d'améliorer la visibilité du conducteur, la hauteur du kiosque de conduite a été portée à 4,045 m au-dessus du rail au lieu de 3,500 m sur les « Présidentiels » de l'État. En effet, il est apparu que sur ces derniers elle était nulle à courte distance. Concernant les couplages, le surhaussement ne constituait une amélioration que lorsque la motrice circulait en avant. Dans le sens inverse, vue la longueur de la rame (28,34 m du kiosque à l'extrémité) la zone de non visibilité s'étendait sur environ 150 m ; ce qui était gênant pour les manœuvres, les marches à vue, par temps de neige et de brouillard. Aussi, pour y remédier, il fut décidé d'installer à chaque extrémité un poste d'observation occupé par un agent chargé de répéter au conducteur les signaux acoustiques et lumineux : ce qui lui valut le surnom « d'homme pétard ». Il disposait également, d'un robinet de frein d'urgence.

L'aménagement intérieur était le suivant :

–la motrice disposait de 36 sièges de type « Pullman » en velours marron placés en travées de 6 places (rangées de 2 + 1 séparés par un couloir). L'aménagement de la remorque était semblable avec 38 fauteuils, au total un couplage offrait 74 places assises.

–Un compartiment buffet-cuisine comprenant un réchaud à gaz butane, une glacière, un casier à vaisselle et un évier à deux cuves était aménagé dans la remorque.

Ainsi durant le voyage, une brigade légère de la compagnie des wagons-lits pouvait servir buffet froid et consommations.

Des filets légers disposés au-dessus des sièges pouvaient recevoir bagages légers, manteaux, parapluie, etc..... Deux compartiments à bagages exigus (5,80 m<sup>2</sup>) étaient aménagés, l'un dans la motrice, l'autre dans la remorque. De ce fait, la compagnie n'admettait à bord de ces autorails que des voyageurs sans bagages. Cette disposition était toutefois appliquée avec une certaine souplesse.

Enfin, chaque élément disposait d'un compartiment toilette.

Notons qu'une publicité du constructeur proposait qu'avec un aménagement de 3<sup>ème</sup> classe la capacité pouvait être portée à 145 voyageurs se répartissant ainsi : 6 places de front (5 sièges fixes + 1 strapontin dans le couloir)

En somme du « OUIGO » avant la date..... ?.

*À suivre*

*Pour en savoir plus sur ces « lévriers du rail » et les autres séries d'autorails ayant roulé sur les anciens réseaux et la jeune S.N.C.F., nous vous invitons à lire les AUTORAILS DE FRANCE d'Yves Broncard, Yves Machefert-Tassin et Alain Rambaud éditions « La vie de rail » et disponible en prêt au fond ferroviaire de la bibliothèque municipale de Saint Pierre des Corps*

Sources : R.G.C.F. Août 1933

*LES AUTORAILS DE FRANCE Tome n° 1 Yves Broncard, Yves Machefert-Tassin et Alain Rambaud*

*Bernard Monteil*

## Le choix difficile du passage à l'est.

Notre section régionale est membre depuis plusieurs années de l'association RACO (Rhône-Alpes-Centre-Océan) qui milite pour le renforcement de la liaison ferroviaire transversale entre les ports de la façade Atlantique et les régions du sud-est de la France. Une autre « association pour la promotion de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique » (VFCEA) travaille aux mêmes objectifs, mais en articulant son action autour de la Région Bourgogne-Franche Comté. RACO et VFCEA sont d'ailleurs partenaires au travers d'une adhésion croisée entre elles. De son côté RACO est plus une émanation des élus de l'ex Région Centre et Pays-de-la-Loire. Les intérêts de ces deux associations ont donc bien des points communs. Aujourd'hui l'électrification de Nevers – Chagny a le vent en poupe, le projet étant fermement défendu par VFCEA et la Région Bourgogne – Franche-Comté.

Si l'on considère l'axe ferroviaire transversal entre l'Atlantique et le sud-est de la France, nous constatons que sur la partie ouest le choix de l'itinéraire ne se pose pas : il suit le parcours Saint-Nazaire – Nantes – Saint-Pierre-des-Corps – Vierzon – Bourges – Saincaize. Plus au nord on butte sur la région parisienne et ses encombrements, plus au sud on se heurte au profil défavorable des lignes du Massif-Central. Cette observation est valable aussi pour le port de La Rochelle relié à Saint-Pierre-des-Corps.



*En gare de Dijon : les AGC sont très présents sur les dessertes TER vers Nevers.*

A l'est de Saincaize les données du problème sont plus complexes car on a le choix entre de multiples possibilités d'itinéraires, aussi bien pour les trafics voyageurs que fret, offrant un éventail de destinations allant de Dijon à Lyon.

Présentation des itinéraires:

1 – Nevers – Montchanin – Chagny – Dijon (ou Chagny – Mâcon – Ambérieu)

C'est l'itinéraire le plus court pour rallier le complexe dijonnais. Le profil est correct. Actuellement la ligne n'est pas électrifiée de Nevers à Chagny.

2- Paray-le-Monial – Montchanin – Chagny – Dijon (ou Chagny – Mâcon – Ambérieu)

A peine plus le long que le précédent, son profil est également correct. Il est commun avec l'itinéraire 3, et à voie unique de Moulins à Gilly-sur-Loire

3 – Paray-le-Monial – Lozanne – St. Germain au Mont d'Or – Lyon

C'est l'itinéraire dit de « l'Azergues ». Légèrement plus court pour aller à Lyon, il est à voie unique de Paray-le-Monial à Lozanne.

4 – St. Germain-des-Fossés –Roanne – St. Germain au Mont d'Or – Lyon

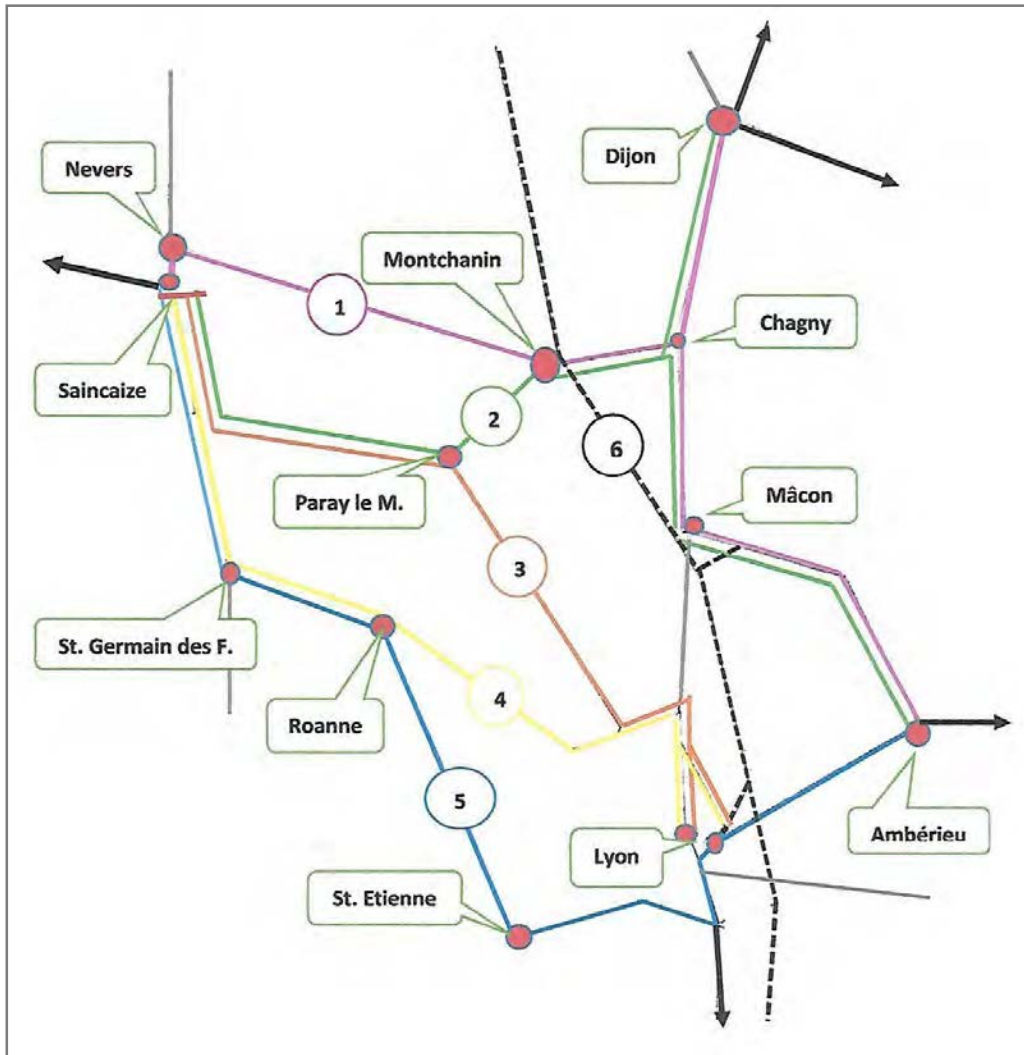
C'est l'itinéraire bien connu par « les Sauvages ». Son profil aux abords de Tarare est sévère.

5- St. Germain-des-Fossés – Roanne – St. Etienne – Givors – Lyon (Ambérieu)

Plus méridional, il évite la rampe des Sauvages. Il retrouve la caténaire à Saint-Etienne et permet d'aborder Lyon (et le triage de Sibelin) par le sud.

6 – Ligne à Grande Vitesse Sud-Est

La carte ci-dessous reprend ces différents itinéraires.



Pour le fret, l'ambition de RACO et VFCEA est d'améliorer l'axe entre l'Atlantique et le « cœur de l'Europe » : Allemagne, Suisse, Italie... Le passage par la région parisienne pose l'épineux problème de la saturation du réseau aux heures de pointe matin et soir. Pour l'instant aucun des itinéraires proposés ci-dessus n'est entièrement électrifié. De plus dans ce domaine il faut compter avec une ligne au profil favorable. Celui des Sauvages (n°4 sur la carte) est ainsi peu ou pas adapté à ce trafic à cause des déclivités de 25 %. Celui par Saint-Etienne (n°5) au meilleur profil est plus utilisé, tandis qu'autrefois celui de l'Azergues (n°3) avait eu son heure de gloire avant l'électrification Paris-Lyon. Sa mise à voie unique en 1995 entre Paray-le-Monial et les abords de Lozanne donnant un débit en ligne des plus faible se révèle être un handicap.

Ces trois itinéraires concernent l'accès des trains de fret à la région lyonnaise. Pour ce qui est de la Bourgogne celui via Nevers et Le Creusot (n°1) est le plus couramment utilisé, bien que celui via Paray-le-Monial et Montchanin (n°2) présente des caractéristiques de profil, assez semblables. Toutefois ce dernier est handicapé par le tronçon à voie unique de Moulins à Gilly-sur-Loire. Enfin pour ce qui est de l'accès à la Savoie ou au Jura vers la Suisse et l'Italie via Ambérieu, le choix existe entre le passage par Chagny au nord puis en descendant vers Mâcon pour rejoindre Ambérieu ou au sud en remontant depuis Saint-Etienne par la région lyonnaise.

En résumé, voici un comparatif succinct des distances proposées par ces différentes possibilités entre Saint-Pierre-des-Corps et quelques grands sites fret (pour ne pas dire « triages » car ceux-ci ont progressivement perdus cette fonction avec la quasi-disparition du trafic diffus).

-Saint-Pierre-des-Corps à Gevrey : 421 km via Nevers contre 533 via la grande-ceinture.

-Saint-Pierre-des-Corps à Woippy (Metz) : 591 km via la grande ceinture contre 718 via Dijon, soit une différence de 127 km. L'allongement de parcours est à mettre en balance avec la disponibilité de sillons par la région parisienne. Woippy est une porte d'accès importante vers l'Allemagne et le Luxembourg.

-Saint-Pierre-des-Corps – Mulhouse-Nord : 658 km via Dijon contre 838 via la grande ceinture, la ligne 1 et Strasbourg. Mulhouse permet l'accès à la Suisse et l'Allemagne.

-Saint-Pierre-des-Corps – Hausbergen (Strasbourg) : 725 km via la grande ceinture contre 771 via Dijon et Mulhouse. Là les distances sont presque identiques. Toutefois il faut noter qu'en fret les acheminements entre Dijon et Strasbourg peuvent se faire aussi via Chalindrey.

Plus au sud, les accès à Ambérieu via Chagny et Mâcon ou via Saint Etienne sont de longueurs assez proches, de l'ordre de quelques dizaines de kilomètres selon les variantes d'itinéraires possibles en région lyonnaise. Ambérieu est une des portes d'accès à l'Italie par Modane ou à la Suisse par Genève.

Pour le trafic voyageur le problème est sensiblement différent. Si le mouvement entre l'ouest et à le sud-est via la région lyonnaise a toujours été une réalité, en revanche le transit vers la Bourgogne est resté plus modeste. Sur les quarante dernières années on ne relève guère comme relation directe que l'aller-retour Vierzon – Dijon – Besançon (4500/1 – 5400/1) couvert un temps par les X 4300 de Saint-Pierre-des-Corps. Aujourd'hui en revanche deux allers retours Tours – Dijon figurent aux horaires. Mais il y eut aussi les liaisons entre Auvergne et Bourgogne avec des Clermont – Dijon, Clermont-Metz, Clermont – Besançon empruntant le parcours Moulins – Paray-le-Monial – Montchanin – Chagny. Ces trains furent assurés successivement par des RGP, ETG et RTG.

Pour relier la Touraine à Lyon, les itinéraires par Paray, Tarare et Saint-Etienne ont été empruntés selon les trains et les services. Bien sûr celui par la rampe des Sauvages est le plus emblématique et plus utilisé, malgré son profil. De nos jours celui via Saint-Etienne n'est plus emprunté depuis que les derniers trains de nuit y passant l'ont déserté au cours des années 80. Enfin celui de Paray est revenu en grâce avec le passage d'une liaison classée TER Tours – Lyon. Bien entendu l'arrivée des TGV a réduit le nombre de circulations par la transversale suite à un temps de parcours beaucoup plus rapide par les deux LGV Atlantique et Sud-Est.

A ce titre, VFCEA mise sur l'opportunité d'un raccordement à Montchanin entre la transversale Nevers – Chagny et la LGV Paris – Lyon. D'après-elle sa réalisation permettrait « aux TGV Nantes – Lyon et Strasbourg – Marseille d'utiliser la VFCEA et la LGV Sud-Est ». Sans porter de jugement sur le bien-fondé de cette vision, on doit observer cependant qu'un TGV Saint-Pierre – Lyon via Nevers et ce nouveau raccordement de Montchanin aurait un temps de parcours beaucoup plus long qu'actuellement via Massy et finalement dans une valeur intermédiaire avec les trains Intercités de la transversale.

Quoi qu'il soit décidé, l'électrification Nevers – Chagny permettrait d'avoir un nouvel itinéraire est- ouest totalement sous tension situé entre la région parisienne et la transversale sud (Bordeaux – Toulouse – Tarascon). Certes des projets semblables, comme l'électrification de la ligne des Sauvages, ont déjà vu le jour sans aboutir pour autant.

Mais si l'idée va à son terme, la caténaire ira alors des ports de Saint-Nazaire et La Rochelle-La Pallice jusqu'aux frontières de l'est et du sud-est et donc au-delà vers l'Allemagne, la Suisse et l'Italie, ceci en évitant toute la région parisienne et ses problèmes de saturation. Un seul engin moteur pourrait donc couvrir des circulations sur de longs parcours européens. Ajoutons que l'ensemble de cet axe est doté d'une signalisation moderne : block automatique lumineux (BAL) ou à permissivité restreinte (BAPR). La cohabitation des circulations fret, régionales, Intercités et TGV serait acceptable dans de nombreuses sections. Nantes – Angers présente l'une des difficultés majeures vu la vitesse autorisée des TGV à 220 km/h, leur fréquence et le nombre restreint de possibilités de garage des trains de fret. De même l'épineuse question du franchissement des nœuds ferroviaires serait à considérer : entrer ou sortir des faisceaux de garage ou simplement traverser Nantes, Saint-Pierre-des-Corps, Vierzon ou Nevers conduit le plus souvent à couper les voies principales, opération délicate à certaines heures chargées de la journée.

Dans l'optique actuelle, l'électrification Nevers – Chagny n'apportera pas de bouleversement spectaculaire en matière de gains de temps. Les vitesses maximales autorisées s'échelonnent de 100 à 140 km/h mais avec de nombreuses limitations ponctuelles : Imphy, Béard, Decize, Cercy, Luzy... La sinuosité importante la ligne en est la cause. Les deux allers retours actuels mettent presque cinq heures pour relier les deux villes. Avec une vingtaine d'arrêts il n'est guère facile de faire mieux si on les conserve tous. Ces trains sont beaucoup plus utilisés dans un rôle de cabotage que de véritable lien entre Tours et Dijon. D'ailleurs le passage par Paris permet d'avoir des temps de parcours plus réduits et des fréquences plus nombreuses que par la transversale, mais le fait de ne pas avoir à changer de gare peut jouer en faveur de cette dernière.

Pour ce qui est du matériel roulant utilisé, Nevers – Dijon a eu la particularité d'avoir été parcourue par toute la famille des EAD : X 4300, X 4500, X 4630, X 4750. Les ETG ont couverts pendant quelques années certaines relations, ainsi que plus tard des RRR avec BB 67400. Enfin sont arrivés les X 72500 et les AGC en version bi-mode. Ces derniers types de matériels sont utilisés aujourd'hui pour les trains Tours – Dijon.

L'avenir nous dira si l'électrification Nevers – Chagny se concrétise. Les modifications politiques tant nationales que locales peuvent changer bien des choses. Espérons cependant que la situation du fret ferroviaire s'améliore afin de rentabiliser au mieux ce projet.

## Coradia en vue sur les transversales !

Depuis quelques semaines le nouveau matériel Coradia d'Alstom commence à investir la ligne Paris – Belfort en remplacement des rames Corail tirées par les CC 72100 en fin de carrière. Ces rames sont très attendues sur les liaisons Nantes – Bordeaux et Nantes – Tours – Lyon pour venir relayer les rames tractées par BB 67400 sur la première et les X 72500 sur la seconde.

Les premières sorties de ces automotrices sur la ligne 4 de l'Est ont permis de se rendre compte in-situ des innovations et modernisations qu'elles présentent. Les photos prises lors d'un parcours effectué un vendredi après-midi entre Troyes et Paris-Est donnent une image globale de l'impression qui se dégage de ce matériel. L'accessibilité (voir plus loin) est le premier élément remarquable, la clarté des espaces voyageurs étant aussi un point dominant. Bien qu'en mode thermique, les performances sont correctes. Il faut maintenant comparer avec le mode électrique.

*Elément Coradia en gare de Troyes  
Mars 2017*



Sur ce train du vendredi toutefois un problème s'est présenté : une seule rame assurant le 1742, le remplissage du train était, dès la gare origine, à son maximum et même un peu au-delà. Or les places assises ne mentionnent pas si elles sont réservées ou non. De ce fait, des voyageurs ayant pris une place de bonne heure dans la rame se sont trouvés dans l'obligation de la céder à son « propriétaire » quelques minutes avant le départ, se retrouvant de fait dans l'obligation de finalement voyager debout, le train s'étant rempli entre temps. Si, dans le cas d'un train moyennement rempli, ce problème trouve une solution assez

facilement, il n'en est pas de même lorsque qu'il affiche complet. En conséquence, les commentaires des voyageurs tournaient plus autour de la gêne occasionnée et de l'inconfort de voyager debout, occultant donc le modernisme du matériel. La livraison de rames en plus grand nombre pourra, espérons-le, régler le problème des surcharges, mais l'absence de marquage des places risque fort de nuire à l'image des nouveaux Intercités. Sur notre région, les voyageurs circulant entre Tours, Vierzon et Bourges par exemple, peuvent accéder à ces trains avec un billet régional, donc sans place attribuée.



*Vue intérieure d'un espace de 2<sup>ème</sup> classe*

*Vue intérieure d'un espace de 1<sup>ère</sup> classe.*

Attendons encore quelques mois avant de pouvoir emprunter ces mêmes Coradia sur Nantes – Tours – Lyon. Il restera à voir avec les horaires et les types de dessertes choisis si ce coup de jeune est de nature à relancer le trafic de la transversale, comme cela avait le cas après la mise en route des turbotrans en 1973. L'attrait de plus en plus important de la clientèle envers des prix plus modestes que le TGV, même avec des temps de parcours plus longs, peuvent favoriser cette option ?



## Et si on reparlait des trains trop larges ?



Il y a trois ans, le 20 mai 2014, un article d'un hebdomadaire satirique bien connu, lançait une information comme quoi le matériel régional commandé par la S.N.C.F. avait été calculé trop large, et ne passait pas au niveau de certains quais, obligeant à des travaux de rabotage pour plus d'un millier d'entre-deux pour une somme avoisinant les 30 à 40 millions d'euros.

Dès le lendemain, une vague de réactions de tous bords, médias et hommes politiques, en faisait une affaire de tout premier ordre. Pour les journalistes les mots employés étaient ceux de « bourde monumentale » de « bévue incroyable » etc... Du côté des politiciens et élus locaux, pour ne pas donner l'impression d'être en reste, la surenchère allait bon train en réclamant pour les uns la démission du PDG de la S.N.C.F. et éventuellement aussi celui de R.F.F., ou tout au moins la création d'une enquête pour déterminer les responsabilités de ces sociétés. Un ancien secrétaire d'Etat aux transports affirmait même devant les caméras que selon lui la note serait beaucoup plus chère, 300 à 400 millions d'euros, et que c'était à la S.N.C.F. de payer et non à R.F.F. car s'était cette première qui avait fait l'erreur (pourquoi elle en particulier... ?)

La revue « Chemins de Fer » n°546 en avait parlé en son temps. Que s'était-il passé ? Le matériel incriminé était le Régiois d'Alstom et le Régio 2N de Bombardier. Pour répondre aux problèmes d'accessibilité et de capacité, le choix avait été fait d'avoir un matériel qui vienne aux limites possibles du gabarit, dans les tolérances européennes. La lacune entre les marchepieds et les quais devait avoisiner le centimètre. Or, tout comme pour une route ou un simple trottoir, il ne fallait dans ce cas tolérer aucune déformation de l'infrastructure. En conséquence, effectivement, un millier de quais durent être repris pour se situer dans les strictes dimensions autorisées par le gabarit.

Si ce problème avait vite été identifié, en revanche celui de savoir qui devait payer les travaux se posait d'une nouvelle manière. En effet, du temps de l'entreprise ferroviaire unifiée, ce souci ne se posait pas : que ce soit un service ou un autre, la compagnie nationale payait. Mais suite à la séparation avec R.F.F., était-ce à l'exploitant de payer pour faire circuler son matériel, ou au gérant de l'infrastructure qui se devait de respecter les normes en vigueur ? Ce cas de figure n'avait pas été clairement envisagé. Evidemment, aucune des deux sociétés n'avait très envie de se porter volontaire pour régler la facture, repoussant à plus tard la recherche d'une solution convenable en l'absence d'arbitrage extérieur. Finalement les travaux avaient bien été entamés, au moment où le fameux article avait déchaîné les commentaires sarcastiques des uns et des autres.

La suite de l'affaire n'avait pas eu le même retentissement médiatique : le 26 mai, le Secrétaire d'Etat aux transports, M. Cuvillier, qui avait demandé dès le 21 mai l'ouverture d'une « enquête interne », déclarait qu'il n'y avait pas eu d'erreur et parlait (enfin) du problème de l'accessibilité, aspect que les médias dans leur grande majorité, avaient complètement ignoré.

Puis le 4 juin avait lieu l'audition à l'Assemblée Nationale, avec la présence de plus d'une vingtaine de parlementaires sous la Présidence de M. J.P. Chanteguet pour écouter Messieurs Guillaume Pépy et Jacques Rapoport. En fin de compte l'affaire était considérée comme définitivement close.

Ces deux extraits du compte-rendu permettent de s'assurer que le ton était devenu bien différent de celui de la semaine précédente. M. J-M Sermier (Groupe UMP) : « les membres de mon groupe sont tous entièrement solidaires des agents, des techniciens, des ingénieurs et des cadres de la S.N.C.F. et de R.F.F., et en particulier de ceux qui ont travaillé sur ce projet et qui, ... ont pu être meurtris par la polémique ». De même M. B. Panher (UDI) déclarait « la véritable surprise a résidé dans l'emballement médiatique suscité par une affaire qui ne méritait pas trois lignes dans les revues spécialisées. Cela tient à la disparition des journalistes spécialistes des questions d'infrastructure de transport dans notre pays. Les rares qui demeurent suivant sans doute nos travaux, formons le vœu que les rédactions des revues et quotidiens les plus importants

se dotent d'un minimum de professionnels de cet type et d'équipes pluridisciplinaires, au lieu de se limiter à recopier en boucle les inepties publiées par d'autres ». Ce n'est pas à l'A.F.A.C que nous dirons le contraire ! La polémique avait éclaté à quelques jours de l'examen de la loi sur la réforme du ferroviaire visant à réunir de nouveau l'infrastructure et l'exploitation au sein d'un groupe unique. Cette échéance avait peut-être joué un rôle dans les excès de réactions des uns et des autres ?

Trois ans plus tard : les Régiolis et Régio 2N se sont déployés dans de nombreuses régions et le Coradia Intercités fait ses premiers tours de roues. Quel est le média ou le responsable politique qui viendra observer au quotidien combien les choix raillés de l'époque bénéficient aujourd'hui, non seulement aux personnes à mobilité réduite, mais aussi aux parents avec des poussettes d'enfants ou aux voyageurs tirant de lourdes valises ? La photo ci-dessus montre que le pari a bien été gagné et que l'espace entre le quai et la voiture est vraiment réduit à la valeur d'un centimètre. Alors oui : l'amélioration de l'accessibilité coûte (très) cher, mais elle est une nécessité. Chacun de nous pourra se faire sa propre idée sur le fait de savoir si le fait d'avoir déversé sur les cadres d'Alstom, Bombardier, de la S.N.C.F ou de R.F.F. des tas de commentaires acerbes a été opportun ou déplacé.

Une des conclusions à cette « affaire » pourrait être de savoir pourquoi des élus régionaux ou nationaux qui devraient être au courant du fonctionnement du système ferroviaire de notre pays, puisqu'ils en sont les décideurs, donnent parfois l'impression d'être totalement étrangers aux principes qui le régissent ?

*B. Hardy*

## **La 020 T Bagnall du chemin de fer touristique de la Sarthe de nouveau opérationnelle.**



*« Alice », dans une peinture d'apprêt, retrouve une nouvelle jeunesse*

Le 4 juin dernier la TRANSVAP qui exploite le chemin de fer touristique de la Sarthe organisait une journée spéciale pour fêter la remise en service de sa 020 T Bagnall après vingt-six années d'immobilisation. La fin de sa restauration coïncidait avec bonheur avec la célébration des 100 ans de cette locomotive.

Grâce à des renseignements fournis par M. Peter Nightingale, sujet britannique et ami de longue date de notre Président de section Bernard Monteil, il a été possible de mieux retracer l'histoire de cette petite machine industrielle.

William Gordon Bagnall a fondé en 1875 la fabrique de locomotives à son nom à Stafford. La plupart de sa production s'orientait vers de petites machines à deux ou trois essieux à usage industriel, beaucoup à voie étroite. Des locomotives Diesel ont aussi été fabriquées. La compagnie employait environ 600 personnes, son professionnalisme et ses innovations étaient reconnues. Sa production de locomotives et matériaux ferroviaires a été exportée dans de nombreux pays de chaque continent. En 1962 la firme fut reprise par English Electric Co Ltd.

Les registres de la société W. G Bagnall couvrant les années 1910 – 1963 (date de fermeture de l'usine) permettent de retrouver pendant la première guerre mondiale une commande de quatre locomotives n° 2057, 2063, 2064 et 2065 au nom du Ministère des munitions français pour Schneider. Notre 020 était plus précisément la n°2064. C'est la seule fois au cours du XX<sup>ème</sup> siècle que Bagnall livrera des locomotives à la France, ses clients étant plutôt les compagnies anglaises ou les pays de son empire colonial.

Or, tout comme Schneider en France, la production ferroviaire de Bagnall était très limitée à cette époque, priorité étant donnée aux munitions sous le contrôle du gouvernement. Bagnall construisait 31 locomotives en 1913, 25 en 1914, et seulement 5 en 1916, 19 en 1917 et 13 en 1918.

Concernant les quatre locomotives de la commande Schneider, la première (n°2057) était une 030 ST (Saddle Tank) à voie normale livrée en janvier 1918 avec le numéro 12 chez l'industriel français. La 2063 était une petite 020 T à voie étroite (voie de 760 mm ?) prenant le n°13 avec le nom de « Fauvette ». Enfin les deux dernières, dont notre 2064, étaient des 020 ST à voie normale prenant les n° 14 et 15 au Creusot et livrées semble-t-il en avril 1919 seulement. Le délai de livraison n'est pas sans poser de questions : avec la fin du conflit l'urgence n'était peut-être plus la même ?

Ces machines furent utilisées à la manutention des wagons dans l'usine. Le réseau intérieur de l'entreprise Schneider était particulièrement développé. Dans les années 1920 il atteignait une longueur dépassant les 120 km. Curieuse coïncidence, la 020 était sur le site du Creusot lors de la sortie de cette usine de la 030 T bi-cabine Schneider n°103 ces CGB en 1925. Aujourd'hui encore ces deux machines cohabitent au dépôt de la TRANSVAP. La numéro 12 avait été ferrailée en 1952, la petite n°13 vendue ou ferrailée à une date inconnue et la n°15 était encore sur place en mars 1957.

Mais celle qui nous intéresse, la n°14, avait été cédée en 1931 (ou 1936 selon les sources) par l'intermédiaire du revendeur de matériel ferroviaire J. Couthon à la sucrerie Lejosne et Cie à Bihucourt dans le Pas-de-Calais. La gare de cette commune était située sur la ligne secondaire Achiet – Bapaume, de la Cie du même nom. Elle continua là-bas son service de locomotive industrielle jusqu'en 1965.

Après sa réforme elle fut achetée par un amateur, M. Salmon. Garée sans activité durant des années elle fut remise en dernier lieu dans un atelier S.N.C.F. à Lens. C'est alors qu'en 1981 elle fut rachetée par le Conseil Général de la Sarthe pour venir sur la ligne de la TRANSVAP afin d'y remplacer la 030 T Fives-Lille partant pour Saint-Jean-du-Gard. Elle arrivait à Connerré-Beillé sur un camion plateau de la société Savin le 30 septembre 1981.



*La 020 vue en septembre 1981 à Lens, à la veille de son arrivée à la TRANSVAP*

Sa remise en état pour circuler demanda 5500 heures de travail de la part des bénévoles dont la plupart étaient encore à ce moment-là des anciens cheminots du dépôt du Mans ayant bien connu la vapeur. Des modifications et améliorations furent effectuées : remise au timbre de la chaudière, retubage, frein à air (direct et automatique), pompe à eau, turbo-dynamo électrique. De plus la soute à charbon fut agrandie. Elle bénéficia peu après d'un classement comme monument historique.

En décembre 1982, soit après 14 mois de travaux seulement, elle fit un premier parcours d'essai pour validation par les services S.N.C.F. En effet pour sortir du dépôt de la TRANSVAP et rejoindre la ligne de Bonnétable il fallait emprunter sur quelques centaines de mètres les voies de service de la compagnie nationale. Ayant passé cette visite avec succès, une sortie inaugurale fut organisée le 19 décembre 1982. A l'occasion de sa remise en service, elle reçut le numéro 8 sur le chemin de fer touristique de la Sarthe. Ceci correspond à la suite des machines vapeurs d'origine du Mamers – Saint-Calais initialement immatriculées 1 à 5 pour les Fives-Lille d'origine et 6 pour la machine SACM arrivée en 1946. La TRANSVAP avait donc suivi cette logique en donnant le numéro 7 à la Fives-Lille « Marie-Louise » qu'elle utilisait au début puis le n°8 pour la 020 T Bagnall et enfin le n°9 pour la Corpet-Louvet alors en attente de restauration. On notera que ceci faisait abstraction des locotracteurs du Mamers-Saint-Calais qui avaient eux-mêmes déjà pris les numéros 7 à 12. En plus notre petite anglaise recevait un nom de baptême : « Alice ». Il s'agissait du prénom de l'épouse du président de la TRANSVAP à cette époque, M. Marcel Blanchard, ancien chef d'atelier S.N.C.F. au Mans, qui avait dirigé les travaux de remise en route.



*Une vue assez rare, la 020 T Bagnall part des voies S.N.C.F. de la gare de Connerré-Beillé, à l'occasion d'un train spécial.*

« Alice » allait donc tirer le train touristique à partir de la saison 1983, attelée pour ce faire à des remorques d'autorail unifiées ex-S.N.C.F. Les dimensions généreuses de ses cylindres lui conféraient une puissance correcte malgré une petite taille apparente. Les machines « saddle-tank » (réservoir d'eau posé en selle sur la chaudière) courantes en Grande-Bretagne furent beaucoup plus rares en France, ce qui lui donnait une certaine originalité. Cependant, malgré une apparente jeunesse retrouvée,

la machine accusait tout de même son âge avec des faiblesses au niveau des essieux et de la chaudière. Aussi la restauration de la Corpet-Louvet était-elle attendue avec impatience pour pouvoir prendre la relève d'Alice.

Effectivement, fin 1991 la 030 T était prête ce qui entraînait une nouvelle mise en garage de la 020 T, sa remise à niveau n'étant pas programmée de suite pour des questions d'argent et de main-d'œuvre. De plus l'incendie de l'atelier survenu en 1997 accentuait les dégradations de la pauvre machine devenue presque une épave. Néanmoins, la décision de la restaurer ne fut pas abandonnée. Mais tout ou presque était à refaire à neuf : ainsi en sera-t-il des essieux, de la chaudière du réservoir d'eau parmi les pièces les plus importantes. Son statut de monument historique, la volonté du Conseil Général et la ténacité des membres de la TRANSVAP allaient la sauver une nouvelle fois.

Après plusieurs parcours d'essais réalisés à la fin de l'hiver, Alice est maintenant fin prête pour retrouver avec des « jambes » et un « poumon » neufs les rails de la TRANSVAP. C'est une centenaire bien alerte qui va de nouveau tirer le train touristique. Nous souhaitons encore une longue vie à cette petite machine sympathique, ainsi qu'à la TRANSVAP qui a mené à bien ce projet.

*Benoît Hardy*

### **Assemblée générale 2017 de l'A.F.A.C. Centre – Loire.**

Le samedi 18 mars dernier avait lieu l'assemblée générale de notre section régionale, dans l'une des salles de l'Espace Chabrier, mise à notre disposition gracieusement par la mairie de Saint-Pierre-des-Corps.

La matinée était consacrée à une conférence de Bernard Monteil sur le thème de « l'électrification Paris – Le Mans, il y a 80 ans... »

L'après-midi avait lieu l'A.G proprement dite, avec les différents rapports : activité, moral et financier. Le bureau reste inchangé par rapport à l'année dernière.

Les dates des prochaines réunions de bureau, ouvertes à tous, sont les suivantes :  
(9 h 30, salles de l'Espace Chabrier, Saint-Pierre-des-Corps)

- mercredi 2 août
- mercredi 13 septembre
- mercredi 4 octobre
- mercredi 8 novembre
- mercredi 6 décembre