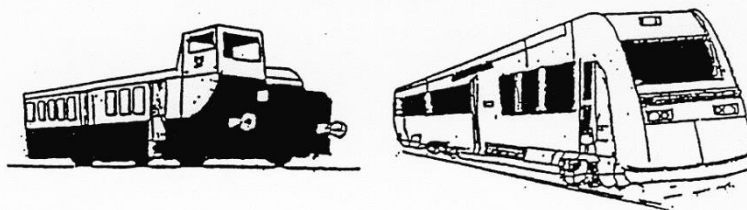




# Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



## *Bulletin d'informations - juin 2022*

*AFAC-Centre-Loire : Chez M. Bernard Monteil - 15 route d'Amboise - 41400 Chissay-en-Touraine*  
afac.cl@laposte.net

### **Compte-rendu de l'AG de l'AFAC Centre-Loire**

Fidèle à sa tradition, l'assemblée générale de notre section Centre-Loire de l'AFAC s'est tenue le premier samedi de mars, qui tombait le 5 cette année. Comme en 2020 et 2021, la chance était au rendez-vous puisque nous n'avons pas été trop gênés par les restrictions et mesures sanitaires. C'était la salle de la Médaille qui nous accueillait cette fois encore. En revanche le nombre de participants n'était pas très élevé car plusieurs membres ont préféré faire preuve de prudence en restant chez eux. Patrick Laval, rédacteur en chef de la revue Chemins de Fer nous avait fait l'honneur de sa présence. Après un café d'accueil, la matinée était consacrée à l'AG proprement dite.

Le rapport moral présenté par le secrétaire faisait une synthèse des activités de l'année. Tout d'abord le nombre d'adhérents à jour de cotisation est en baisse, conséquence de plusieurs décès. La section régionale se maintient à une trentaine de membres.

En 2021, comme en 2020, les restrictions sanitaires n'ont pas permis de faire des sorties ou des visites. Seule une conférence organisée en commun avec la bibliothèque municipale de Saint-Pierre-des-Corps s'est tenue le vendredi 25 février sur le thème de l'évolution des métiers du service de la traction à la SNCF.

En revanche les réunions de bureau mensuelles ont pu se tenir régulièrement, sauf celle traditionnelle de printemps à Bourges qui n'a pas pu être délocalisée.

Deux bulletins ont été sortis, avec une pagination plus importante pour compenser le manque d'activités auprès de nos adhérents.

Le bilan financier présenté par notre trésorier laisse apparaître, comme l'année dernière, un léger déficit. Ceci est dû encore une fois à l'absence de sorties, car les participations demandées pour celles-ci nous aident à couvrir les frais de publication des bulletins.

Enfin le Président Bernard Monteil présentait le rapport moral. C'était l'occasion de faire un vaste tour d'horizon sur la vie de notre association et de la situation du chemin de fer en France. De nombreux points ont été abordés comme le soutien à la transversale Nantes – Rhône-Alpes au travers de l'association RACO à laquelle l'AFAC-Centre-Loire participe. Les questionnements sur l'avenir, notamment avec l'ouverture à la concurrence et ses conséquences possibles ont également été abordés.

Un débat a suivi la présentation des rapports, avec les informations des uns et des autres sur ces divers sujets.

Pour ce qui concerne le bureau, Bertrand Nicolle a proposé sa candidature qui a été acceptée à l'unanimité.

L'ordre du jour étant épuisé, l'AG se terminait vers midi. Un temps pour que chacun puisse se restaurer était proposé, avec quelques pizzas commandées pour l'occasion, dégustées dans le hall de la salle.

L'après-midi était destinée à une conférence sur le thème de l'évolution des itinéraires ferroviaires de la métropole nantaise au fil du temps. Ce sujet était en lien avec l'arrivée prochaine des trains Ouigo-vitesse classique devant relier Paris-Austerlitz à Nantes via Le Mans ou Saint-Pierre-des-Corps.

La partie historique reprenait les différentes étapes de la constitution du réseau avec les différentes compagnies du PO, de l'Ouest, de l'Etat et autres compagnies locales. Puis après la création de la SNCF le paysage s'était complété par les lignes à grande vitesse Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire.

Les dessertes faisaient l'objet d'une deuxième partie, avec la diminution des temps de parcours depuis les 12 h 55 des premiers trains jusqu'aux 1 h 58 dans les meilleurs temps des TGV actuels. L'amélioration de l'infrastructure ou l'influence du port de Nantes-Saint Nazaire étaient enfin évoqués.

C'est par un verre de l'amitié convivial que cette journée se terminait.

#### **La nouvelle composition du bureau :**

**Président :** Bernard Monteil

**Vice-président :** Bertrand Nicolle

**Trésorier :** Roger Duron

**Trésorier adjoint :** Claude Pathault

**Secrétaire :** Benoît Hardy

**Membres :** Gilles Perrimond (en charge de l'organisation de sorties)

Christian Laurent (chargé des questions concernant le transport de personnes handicapées)

Claude Lenoir et Pierre Esnouf (en lien avec la région de Bourges)

Benoît Lemiale (photos et infos pour le bulletin, et liens avec la AAATV-SP)

Bernard Largeaud.

---

## **Le projet de deuxième ligne de tramway à Tours stoppé net.**

En mars la presse régionale s'est fait écho du revirement de position du maire de Tours, M. Emmanuel Denis, quant à l'avenir de la deuxième ligne de tramway dans son agglomération. La raison tient à une étude soulignant les risques encourus par les arbres du boulevard Béranger en cas de passage de la ligne par cet axe. Les racines se développent très en surface sous la chaussée de manière incompatible avec la pose d'une voie de tramway. Aucun tourangeau, même supporter du tramway ne souhaite la disparition de ce superbe mail arboré, mais la question de l'avenir du projet se pose sérieusement. Au-delà des querelles entre les responsables politiques tourangeaux sur fond de tramway, quelles sont les alternatives proposées ?

L'abandon pur et simple de la branche vers La Riche est évoqué par le maire de Tours et, bien entendu, contesté par celui de La Riche. Si l'un penche vers le BHNS (bus à haut niveau de service), l'autre envisage le retour à l'option de tracé par le boulevard Jean Royer. Cette idée avait été écartée car pour se rendre du centre-ville vers l'hôpital Trousseau, une correspondance peu pratique aurait été obligatoire. Sinon, le maire de La Riche proposait de surélever la voie dans le boulevard Béranger, mais les inconvénients pratiques de cette option sont nombreux.

Comme le tracé sud semble faire à peu près consensus (sauf pour le parcours terminal à la Papoterie et auprès de l'hôpital Trousseau) la mise en service d'une demi-ligne sud jusqu'à la gare de Tours est évoquée. Mais comment aménager le terminus dans ce cas ? Et, d'autre part, la ligne resterait-elle performante en ce qui concerne le nombre de voyageurs transportés ?



*Le tramway au niveau de la station gare SNCF de Tours.  
(lieu de transition ligne aérienne de contact – APS)  
Cet arrêt deviendra-t-il le terminus d'une demi-ligne B sud ?  
Une réorganisation du secteur serait alors indispensable.*

Enfin, Emmanuel Denis émet une autre hypothèse : le tram-train ! Tout heureux d'être allé découvrir celui de Mulhouse, il envisage la possibilité de faire de même sur l'agglomération tourangelle. Son idée serait un tram-train en provenance de la ligne de Loches qui se raccorderait à la ligne A du tramway près du lycée Jean Monnet. Et pour ne pas donner l'impression de laisser tomber la commune de La Riche, il imagine une autre ligne de tram-train provenant de Notre Dame d'Oé (sur la ligne de Vendôme) avec la mise en place d'un arrêt au droit de la commune de La Riche, en plus de la réactivation de la gare de Fondettes – Saint-Cyr. Seulement un projet de type tram-train est de tout autre envergure qu'un tramway urbain. Sa mise en œuvre technique et financière demande des arguments bien plus élevés.

Ce qui semble assuré, en revanche, c'est que l'idée d'une mise en service du tramway sur un futur embryon de ligne B semble s'éloigner dans le temps et que la mise en service prévue à l'horizon 2025-2026 semble déjà irréalisable. La ville de Tours n'aura donc pas réussi ce que ses voisins d'Orléans, Le Mans et Angers ont déjà fait, c'est-à-dire une deuxième ligne de tramway structurante dans la ville. Un regret pourtant : si une mesure écologique de protection des arbres élimine le tramway, pourquoi la circulation automobile intense dans les boulevards Heurteloup et Béranger n'est-elle pas proscrite ? Les effets des gaz d'échappement des voitures sont sûrement aussi nocifs pour la vitalité des arbres que les risques racinaires. La politique écologique semble avoir des limites quand il s'agit de toucher à l'automobile.

## La visite de la commande centralisée de Joué-lès-Tours, suivie d'une ballade à Chinon en X 73500.

Le mercredi 18 mai dernier, une petite quinzaine de personnes se sont retrouvées pour visiter la commande centralisée de la ligne Joué-lès-Tours – Chinon, avec parcours de la ligne en prime. C'était la première véritable sortie que notre section régionale organisait depuis fin 2019 : quel plaisir de pouvoir enfin se retrouver « sur le terrain ». Notre groupe s'est rendu depuis la gare de Tours jusqu'à celle de Joué-lès-Tours avec le tramway. L'accueil était organisé par Messieurs Bertrand Dumast et Benjamin Jouet qui nous fait découvrir la commande centralisée et ont patiemment répondu à toutes nos questions. Un grand merci à eux.

### Quelques mots sur l'histoire de la ligne Tours - Chinon

Elle fut ouverte en totalité le 31 mai 1875. C'était le dernier maillon d'une ligne Les Sables d'Olonne - Tours. Cet axe fut construit par la « Compagnie des Chemins de Fer de la Vendée » dans le détail ci-dessous :

Les Sables d'Olonne – La Roche-sur-Yon : 30 décembre 1866

La Roche-sur-Yon – Bressuire : 27 mars 1871

Bressuire – Thouars : 10 mai 1873

Thouars – Chinon : 11 août 1873 (gare provisoire sur la rive gauche de la Vienne)

Chinon (gare définitive sur l'emplacement actuel avec viaduc sur la Vienne) : 28 septembre 1874

**Chinon – Joué-lès-Tours : 19 avril 1875**

**Joué-lès-Tours – Tours : 31 mai 1875**

L'origine de la ligne était située en gare des Sables d'Olonne (PK 0) et progressait vers Tours.

A Tours la Compagnie de la Vendée disposait de sa propre gare voyageurs, installée aux côtés de celle du PO (là où passe actuellement la ligne de tramway). L'accès à cette gare se faisait par une voie indépendante des rails du PO, en franchissant le Cher sur un pont dit « Pont du Cher ». Cette compagnie avait obtenu dans un premier temps la concession d'un prolongement de la ligne vers Châteauroux, au départ de Joué-lès-Tours.

La Compagnie de la Vendée fut rapidement mise en difficulté financière, comme pas mal de ses consœurs de la région et reprise par le nouveau « Réseau de l'Etat » en 1878. C'est ce dernier qui ouvrira la suite de la ligne vers Loches. L'Etat disposait d'un dépôt des locomotives en propre près de sa gare voyageurs.

Durant l'exploitation par le Réseau de l'Etat la ligne était desservie par des mouvements Tours – Les Sables d'Olonne, y compris à certaines époques par un express de nuit récupérant au passage à Thouars des voitures Paris-Montparnasse – Les Sables d'Olonne.



*L'X 73578 prêt au départ de Chinon au TER 860318 – 18 mai 2022*

Après la création de la SNCF, la desserte se limita à des trains omnibus Tours – Thouars assurés en dernier lieu par les X 4300 de St Pierre-des-Corps. Mais la ligne fut fermée aux voyageurs entre Chinon et Thouars en 1970. Cette même année la ligne directe pour Chinon fut abandonnée entre Tours et Joué-lès-Tours, laissant place à un raccordement greffé sur la ligne de Bordeaux. Curiosité : la ligne de tramway emprunte l'ancien tracé sur quelques hectomètres pour franchir le Cher. Durant quelques années des trains Tours – Chinon – Richelieu directs eurent lieu avec les autorails de la

Régie Ferroviaire Richelaise, dont le Billard 902. D'autre part le Train à Vapeur de Touraine (TVT) participa à des concours de traction avec ses propres engins, 62000 et 65000, pour le compte de la SNCF.

Ensuite les EAD continuèrent le service jusqu'à la fermeture de la ligne de Ballan à Chinon en 1980. Fermeture très provisoire heureusement car cet axe régional fut incorporé dans les réouvertures de « lignes Fiterman » en 1982.

Les X 73500 prirent la relève en 2000, épaulés parfois par des X 72500. Ces dernières années la ligne a bénéficié de plusieurs vagues de modernisations comprenant le renouvellement de la voie et la mise en place d'une commande centralisée remplaçant le block manuel.

## La commande centralisée de Joué-lès-Tours

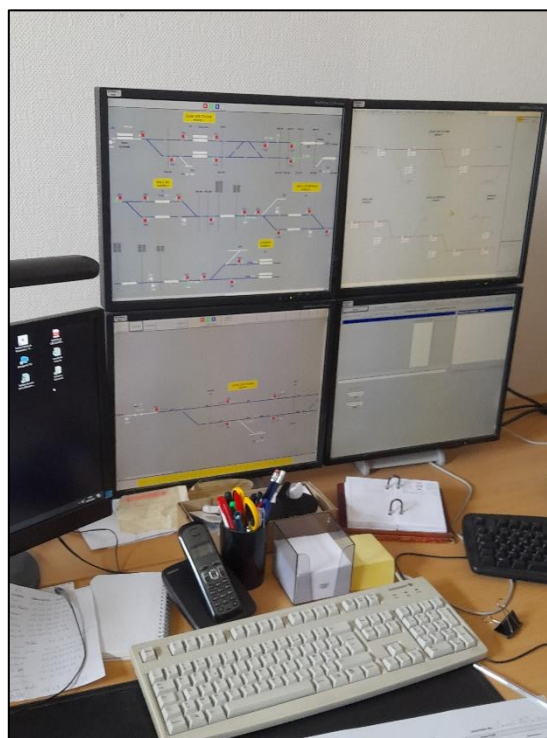
Aujourd'hui la ligne Joué-lès-Tours – Chinon est à une voie banalisée, équipée du BAPR (Block automatique à permissivité restreinte) à compteur d'essieux. Des possibilités de croisement sont établies à Joué-lès-Tours, Ballan, Azay-le-Rideau et Chinon. Druye, Rivarennnes-Quincy et St Benoît-Rigny sont classés en établissements de pleine ligne. La vitesse limite pour les autorails est de 90 km/h de la bif. de Joué à Ballan et 100 km/h de Ballan à Chinon. Elle est équipée du DAAT (dispositif d'arrêt automatique des trains) et de la liaison GSM-GFU (système de communication par téléphone pour la sécurité des circulations. Un signal d'alerte peut être émis pour obtenir l'arrêt d'urgence des trains).

L'ensemble de la ligne est géré par le Poste à Commande à Distance (PCD) installée dans le bâtiment voyageurs de la gare de Joué-lès-Tours. Sur un écran informatique, l'agent circulation visualise le schéma de la ligne : les signaux et la position des trains sont repérés. Un autre écran affiche les itinéraires commandés pour le passage des trains, tout ceci sous la technologie « Mistral ». Ceux-ci sont établis depuis le PCD selon l'ordre de circulation prévu.

Les établissements de Ballan et Azay sont disposés en gare de type voie de gauche. C'est-à-dire qu'à chaque fois le train entre sur la voie qui est à gauche dans le sens de marche. Les aiguilles d'entrée et sortie de la voie principale sont talonnables non renversables (TNR), le PCD ne commande pas le mouvement de ces aiguillages. Chaque entrée de gare est protégée par un carré d'entrée et chacune des voies d'évitement par un carré de sortie. L'intervalle Azay – Chinon est coupé par un canton de block au niveau des PK 210,5 et 210,6 selon le sens de circulation, à deux kilomètres de St Benoît Rigny.

Dans le cas particulier du raccordement de Joué-lès-Tours, depuis la bifurcation de la ligne de Bordeaux jusqu'à la gare, ce sont soit le Poste 4 de St Pierre-des-Corps soit le PCD qui déterminent chacun leur tour l'engagement des circulations, après « prise de sens » selon le cas de figure.

Si besoin est, des points d'autorisations (AU) existent dans les gares, notamment si les rares voies de débords subsistantes doivent être utilisées. Cela permet à un agent sur place de manœuvrer les installations de sécurité. Ce principe est valable aussi lorsqu'il faut procéder au graissage des aiguilles.



*Les écrans de contrôle de la commande centralisée de Joué-lès-Tours : Ils reprennent les schémas de la ligne et des gares ainsi que les itinéraires tracés*



En cas de défaut de fonctionnement du système de compteur d'essieux, une procédure de sécurité est mise en œuvre pouvant faire intervenir le conducteur du train.

En plus de la ligne de Chinon, l'agent circulation de Joué-lès-Tours commande la bifurcation de la ligne de Loches. Celle-ci est exploitée en block manuel avec le système CAPI sous le régime de la voie unique à signalisation simplifiée (VUSS).

Actuellement, il n'y a pas de trafic fret régulier sur Chinon. Sur la ligne de Loches le silo de Reignac est encore actif, bien que la ligne soit actuellement fermée pour travaux.

*Les signaux commandant la sortie de la gare de Joué-lès-Tours côté Chinon et Loches :  
La voie de droite va à Chinon, exploitée en BAPR (plaque « PR » sur les mâts des signaux).  
La voie de gauche va à Loches, exploitée en block manuel (plaques BM sur les mâts des signaux).*

Benoît Hardy

## La rénovation des Z 21500 Centre Val-de-Loire

Elles ont presque 20 ans et déjà un rafraîchissement s'imposait. Les Z 21500, dites « Z TER » ont parcouru la quasi-totalité des lignes électrifiées de la Région Centre Val-de-Loire. Avec leurs trois caisses au design rappelant un peu les X 72500 mais dans une version plus fluide, elles ont rapidement trouvé leur place dans le catalogue des matériels TER modernes. Leur vitesse de 200 km/h est pratiquée sur les axes d'Orléans – Vierzon et Orléans - Tours, sachant qu'elles sont montées parfois jusqu'à Paris-Austerlitz. Elles se rendaient aussi à Angers, pouvant croiser là leurs homologues de la Région Pays de la Loire. De même quelques exemplaires avaient été acquis par la Région Poitou-Charentes et couvraient du service sur Tours – Poitiers – La Rochelle.

Cette série a eu une mise en service plus tranquille que ses aînées X 72500. Peu d'incidents ont été signalés et le personnel de conduite a été séduit par ce matériel. Les voyageurs ont accueilli avec plaisir des voitures dont l'accessibilité était améliorée par rapport aux Z 2. La Z 21533 a eu le privilège de figurer à l'exposition sur les Champs-Élysées en 2003.

Mais il était néanmoins temps de procéder une rénovation pour se mettre au goût du jour. Extérieurement les Z 21500 Centre-Val-de-Loire ont revêtu une nouvelle livrée à bas de gris métallisé. Les logos REMI des transports régionaux figurent en grand format et le bleu de la façade avant a disparu.

Pour ce qui est des aménagements intérieurs, ce qui importe le plus au public, outre les remplacements de moquettes, un deuxième espace vélo a été créé. Des poubelles sélectives ont remplacé celles individuelles, accompagné d'améliorations pour les PMR et des prises de courant 220 v ont été installées. 17 rames doivent progressivement subir cette opération. Le coût de l'opération se monte à 39,1 M€, couverts en majorité par la Région (34,2 M€), le reliquat par le plan de relance de l'Etat (4,9 M€).



La Z 21516 « New-Look » en gare de Tours

## Les autorails préservés ont la cote dans la région

A quelques semaines d'écart, deux associations de préservation de matériels historiques ont proposé des sorties en autorails sur les voies de notre région. Tout d'abord le CFTST (Chemin de Fer Touristique Sud Touraine) avec l'X 2141, suivi du CFHA (Chemin de Fer de la Haute auvergne) avec l'X 2403. Autant pour l'attraction envers ces engins que pour les lignes qui ont été parcourues, il est nécessaire d'encourager de telles initiatives. Ceci est par ailleurs l'occasion de revenir sur le service de ces séries d'autorails sur la région.

### Les X 2100 et X 2200 en Centre – Loire

Il y a actuellement deux séries d'autorails qui ont le vent en poupe auprès des associations de conservation de matériel ferroviaire : il s'agit des X 2100 et X 2200. Ces deux séries, très proches l'une de l'autre, ont vu plusieurs de leurs représentants préservés dans notre région.

Sur un total de 53 X 2100 (dont 3 en versions régionales), 9 ont été sauvegardés. Il s'agit pour notre secteur de l'X 2135 sur le chemin de fer touristique de la Sarthe (TRANSVAP), des X 2140 et X 2144 sur le chemin de fer touristique de la vallée du Loir (TTVL), l'X 2139 sur le chemin de fer de la Vendée et enfin des X 2124 et X 2141 pour l'association Chemin de Fer Sud Touraine (CFTS). Cette dernière fait déjà rouler l'X 2141 sur les rails du réseau ferré national. Les autres évoluent sur des lignes dédiées.

Quant aux X 2200, ce n'est pas moins de 14 engins sur un total de 60 (dont également 3 en versions régionales) qui ont évité de finir chez le ferrailleur. Relativement proches de nous, 4 X 2200 (les numéros 2210, 2224, 2230 et 2232) sont préservés par la AAATV à Montluçon.

Ces autorails datent du tout début des années 80, donc postérieurs aux premières séries dites « unifiées » qui ont compté dans leurs rangs les X 3800 Picasso, X 2400 et X 2800 parmi d'autres. Ils sont plus modernes, certes, mais déjà disparus du service régulier à la SNCF ; ce qui leur a valu cet engouement. De plus leur structure mono-caisse, leur aptitude à l'unité-multiple pouvant tracter des remorques type X 6100/6200,

permet une bonne modularité. Leur état général reste encore tout à fait acceptable et autorise une remise en route pas trop complexe.



*Un X 2100, associé à deux remorques unifiées, quitte Le Mans pour Nantes au train 6743*

Du temps de leur service commercial, ces deux séries ont été présentes sur les rails de nos régions, à des degrés divers.

Les X 2100, les premiers sortis d'usine, ont fait leur première apparition en 1980 sous la forme de trois exemplaires acquis par la Région Pays de la Loire pour le service Nantes – Le Croisic et quelques autres relations du secteur. Il s'agissait des X 92101 à 92103 avec une livrée à base d'orange très visuelle. L'année d'après le dépôt de Nantes avait reçu les X 2112 à 2118 dans une livrée bleue proche des X 4900 tri-caisses. Venus pour amorcer le remplacement des X 3800 et X 2400 approchant des trente années de service, ils furent engagés sur plusieurs lignes de l'étoile de Nantes dont Nantes – Angers – Le Mans. Depuis cette ville ils descendaient vers Tours sur la relation 7111 du soir et retour au 7100 le lendemain après avoir passé la nuit au dépôt de Saint-Pierre-des-Corps. Sur cette ligne ce matériel était conduit par du personnel du dépôt du Mans-Pontlieue,

tandis que sur Le Mans – Nantes la conduite était partagée avec les agents de Nantes-Blottereau. Les autorails étaient parfois accouplés à des remorques unifiées types XR 7000/8000 et utilisés parfois en jumelage avec des X 2400.

Encore une année plus tard, en 1982, le dépôt de Rennes fut à son tour doté d'un parc d'X 2100, toujours dans le but de remplacer les X 3800 et X 2400. Pendant quelque temps ils vinrent aussi vers la Sarthe en assurant des mouvements Rennes – Laval – Le Mans. Mais cette série disparut rapidement de l'étoile mancelle avec l'électrification de la ligne de Nantes suivie de l'apparition des automotrices Z 9600.

Les X 2200 ont pareillement été familiers de notre région. Il s'agit d'un dérivé des X 2100 avec quelques simplifications comme l'abandon du frein hydromécanique pour le côté technique ou le déplacement du compartiment de 1<sup>ère</sup> classe question confort. Celui-ci était primitivement placé à côté du groupe de refroidissement, solution peu prisée par cette clientèle. Les X 2200 ont été attribués au dépôt de Saint-Pierre-des-Corps au début de 1986. Leur mission était essentiellement d'œuvrer sur la ligne Paris -Austerlitz – Châteaudun – Vendôme – Tours. En effet cet axe venait de subir quelques améliorations en lien la proximité de la ligne à grande vitesse Atlantique en construction. Les nouveaux venus apportaient une touche de modernisme par rapport aux X 4300. S'ils pouvaient rouler à 140 km/h au lieu de 120 pour leurs prédécesseurs, en revanche ils étaient monocaisses. Ils furent donc associés à des remorques XR 6200. Les compositions pouvaient être variées allant de un à trois autorails tractant de une à trois remorques. A l'origine la livrée de ce matériel était blanche et rouge « grenadine », puis avec la régionalisation ils revêtirent la livrée dite « bleu Isabelle » choisie par la Région Centre. A noter que l'X 2250 affecté au dépôt tourangeau avait la particularité d'avoir une caisse en acier inoxydable.



*L'X 2210 en livrée « grenadine » en gare de Tours (ci-dessus) et l'X 2250 avec sa caisse en acier inoxydable passe à Boulevard Massena sur un mouvement Paris-Austerlitz – Châteaudun. (ci-contre)*



La venue des modernes X 72500 en 1999 sur cette même ligne de Paris – Tours par Vendôme eut pour effet de déplacer le service des X 2200 sur d'autres lignes, dont essentiellement Tours – Saint-Aignan – Vierzon. On a pu les voir certains jours de fins de semaines sur Tours – Saumur ou Tours – Nevers. Mais dès 2001 l'arrivée de trois rames RIO associées à des BB 67300 entraînait la mutation des derniers X 2200 vers le dépôt de Limoges, mettant fin à leur présence en Touraine et Sologne.

Un peu plus au sud, en Charentes, Poitou et Limousin les X 2100 et X 2200 de Limoges circulaient sur les lignes Poitiers – Limoges et Poitiers – Niort – La Rochelle ainsi que sur Niort – Saintes.

L'association CFTS basée à Vierzon a déjà réussi à organiser quelques sorties dont la ligne Vierzon – Tours avec son X 2141. C'était le cas le 9 avril dernier, avec des navettes sur Châtellerault. Il est également possible aux amateurs d'X 2100 de rouler avec ceux-ci entre Montoire et Trô grâce au TTVL.

## L'X 2403 s'est refait une beauté en Région Centre Val-de-Loire.

Le Chemin de Fer de la Haute Auvergne (CFHA) développe plusieurs actions : des circulations touristiques entre Riom-es-Montagne et Lugarde sur l'ancienne ligne Bort-les-Orgues – Neussargues et la préservation de l'X 2403 habilitée à circuler sur le réseau ferré national. Cet engin s'est rendu célèbre avec de nombreux « trains photos » sur les lignes les plus pittoresques du pays.

Récemment il a fallu que celui-ci passe en révision, et c'est l'entreprise SDH Ferroviaire installée à Saint Denis-Jargeau que le travail a été confié. Il a bénéficié d'une remise en peinture complète, avec une livrée à toit crème.

Pour sa sortie de révision, l'association a eu la judicieuse idée de proposer une balade sur deux lignes fermées au service voyageur le samedi 30 avril dernier : Orléans – St Denis-Jargeau le matin et Les Aubrais – Pithiviers l'après-midi. Quelques membres de l'AFAC s'étaient inscrits à cette sortie.



St Denis-Jargeau se situe sur l'ancienne ligne d'Orléans à Gien, dont le projet de réouverture au service voyageur jusqu'à Châteauneuf-sur-Loire a pris un coup de froid avec le refus de signature de la DUP par le Préfet de Région il y a peu de temps. Au long du parcours, la voie jouxte un temps la ligne du tramway. D'autre part un certain nombre de pavillons récents ont été construits en bordure immédiate du domaine ferroviaire. L'hostilité de ces riverains envers le projet de remise en route d'une desserte voyageurs s'explique aisément.

Arrivés à St Denis, une visite de SDH était proposée par son personnel. Notre section régionale de l'AFAC avait visité ces installations il y a une dizaine d'années. Aujourd'hui partie intégrante du groupe Millet, ses activités sont toujours nombreuses. La restauration du parc marchandises occupe l'essentiel du travail, aussi bien pour les wagons de transport de gaz, que pour le ciment ou les céréales.

Venait ensuite un parcours vers Pithiviers, section de l'ancienne ligne de Montargis. Il ne reste plus grand-chose aujourd'hui en rapport avec cet axe autrefois à double voie et fort bien équipé au point de vue du cantonnement avec le block Lartigues. La gare de Pithiviers était au carrefour avec la ligne reliant Etampes à Bourges par Beaune-la-Rolande. Traversant la Beauce, le trafic de céréales a toujours été florissant, ainsi que celui des betteraves et de la sucrerie de Pithiviers. Depuis quelques années la ligne qui était exploitée sous le régime de la voie unique à signalisation simplifiée est passée en trafic restreint. En bonus, un parcours en voie de 60 jusqu'à Bellebat sur la ligne de l'AMTP était proposé aux participants de ce voyage spécial.

Ces deux lignes n'avaient sans doute jamais vu passer des X 2400, tout au moins en service courant. Pourtant cette série a été très présente sur les rails de la région Centre-Loire et Pays de la Loire. Les premiers éléments sont arrivés au dépôt de Limoges dès 1951 et il a été possible de les voir sur les lignes de Poitiers et de Montluçon. Depuis cette gare ils remontaient parfois sur Vierzon.

Quelques années plus tard, en 1954, c'était au tour du dépôt de Caen de recevoir des X 2400. Et c'est par le nord que ces engins arrivèrent sur le secteur en descendant jusqu'au Mans. Mais en 1955 le dépôt de Montluçon se voyait aussi attribuer quelques engins. Ceux-ci étaient engagés en particulier sur Vierzon,

Bourges et Nevers. Plus tard, vers la fin des années 60, les X 2400 de cet établissement avaient considérablement développé leur rayon d'action avec notamment l'aller-retour express VN/NV de Limoges à Nantes. Et ce n'était pas tout puisqu'il était possible de les voir circuler sur Vierzon – Orléans et Orléans – Tours. Cette solution d'engins thermiques sous caténaire n'était pas mauvaise dans la mesure où il fallait épauler un parc de Z 4100 limité en vitesse par rapport aux « 600 ch ». En 1970 le parc de Montluçon fut dissous avec report sur Limoges.



*Sur la ligne de Pithiviers, l'X 2403 marque un arrêt dans l'ancienne gare de Loury-Rebréchien*

Sur la façade ouest également les X 2400 se sont illustrés. Des engins ont été affectés à Nantes en 1960. Très actifs, ils ont été engagés sur Nantes – Angers – Tours, Angers – Le Mans, Le Mans – Tours, sans compter les axes plus secondaires dont Nantes – Cholet et Angers – Cholet. Enfin des X 2400 rennais sont venus prêter main forte pour les dessertes régionales. D'abord en reprenant à leur compte les autorails de Nantes après la dissolution du parc en 1970, puis en remplaçant les Picasso sur la ligne Rennes – Le Mans.

Au début des années 80, seuls les engins bretons parcouraient encore la région. Ils avaient toujours le loisir de parcourir Rennes – Le Mans, avec antenne vers Argentan. Le Mans – Nantes et Le Mans – Tours étaient au programme, tandis qu'ils poussaient plus loin vers l'est avec des trains sur Tours – Vierzon – Bourges et Montluçon. Et il était possible d'en voir sur Saumur – Thouars – La Roche-sur-Yon. Rapidement, avec l'électrification de l'étoile d'Angers ils disparurent de notre secteur, les X 4300 suffisant à la tâche, bientôt épaulés par les modernes Z 9600.

Ces engins auront donc été familiers des paysages des bords de Loire et du Cher. Ils ont laissé le souvenir d'engins sans doute un peu rustiques, mais assez fiables avec une motorisation généreuse du fait de leurs deux moteurs de 300 ch. Certains dépôts les avaient sélectionnés pour servir d'engins de base aux formations de conducteurs. Cela avait été le cas au Mans, à Saint-Pierre-des-Corps et à Limoges entre autres. Le périple proposé fin mai avec l'X 2403 depuis Orléans jusqu'à La Rochelle en passant par Saint-Pierre-des-Corps et La Roche-sur-Yon aura permis de raviver bien des souvenirs aux amateurs.

N'oublions pas que le train touristique de la Vallée du Loir (TTVL) fait circuler l'X 2419 entre Thorée la Rochette et Trôo. Souhaitons beaucoup de succès à toutes ces associations qui permettent de maintenir en vie le patrimoine de notre chemin de fer.

## Ouigo vitesse classique arrive dans notre région.



*Le tout premier Ouigo-vitesse-classique 4083 Paris-Austerlitz – Nantes via Le Mans  
au passage à Champagné*

*(photo Daniel Richer)*

Voici un train qui ne passe pas inaperçu : le nouveau Ouigo – Vitesse Classique détonne avec sa livrée colorée à dominante framboise et bleue. Lancée de 11 avril dernier, cette nouvelle version de train à tarification réduite a fait l'objet d'une couverture médiatique importante. Certains journaux n'ont pas hésité à déformer le concept pour parler de « trains lents ». C'est un peu exagéré car ces convois roulent à 160 km/h, ce qui est sûrement plus performant que les fameux « cars Macron » qu'ils vont tenter de concurrencer. Mais une certaine presse tout autant ignorante du monde ferroviaire que volontairement médisante sur la société nationale n'est pas à cela près.

Les Ouigo-vitesse classique reprennent le principe des anciens Corail 100% Eco. Il s'agit de desservir des lignes au potentiel important sur lesquels le coût de la grande vitesse est un frein à une clientèle plus large. Deux axes ont été définis pour le lancement : Paris – Lyon et Paris – Nantes. C'est ce deuxième qui nous concerne plus particulièrement. Les rames sont composées de BB 22200 et de voitures Corail qui ont subi un rafraîchissement intérieur plus une livrée dédiée qui rappelle celle des TGV-Ouigo avec inversion des deux teintes dominantes.

Trois allers-retours Paris-Austerlitz – Nantes sont prévus dans des temps de parcours allant de 3 h 46 à 4 h 18. Mais l'un d'entre eux a la particularité de passer par Le Mans en empruntant la Grande Ceinture Sud de Savigny-sur-Orge à Versailles-Chantiers. D'autre part un Nantes – Paris du soir (4082 via Le Mans) voit son terminus parisien reporté à Bercy, tandis qu'un Lyon – Paris arrive à Austerlitz. Ce montage permet une rotation des rames de et vers Austerlitz et le centre de maintenance de Massena, chargé de l'entretien des rames Ouigo-classiques sans recourir à des mouvements à vide entre Bercy et Austerlitz. Chaque train est composé exclusivement de voitures de deuxième classe.

Ces trains inaugurent de nouveaux itinéraires entre Paris et Nantes, axe déjà sujet à de multiples variations au fil du temps (ce qui était par ailleurs le sujet de la conférence du jour de l'AG, le 5 mars). Au cours de l'histoire il a été possible de rejoindre Nantes depuis Paris au départ des gares de St Lazare, Montparnasse, Invalides, Austerlitz, Orsay et maintenant Bercy. Ces trains passeront au choix via Le Mans – Angers, Segré, Tours – Angers et grâce à Ouigo par la Grande-Ceinture.

## Le musée Laumônier

*En lien avec la sortie de notre section régionale à Vierzon, pour y voir (ou revoir pour certains) la collection Laumônier figurant au « Musée de Vierzon », voici un texte composé par notre ami Claude Lenoir il y a quelques années, en 2004, à l'époque où ce lieu portait encore le nom de « musée Laumônier ».*

Après celui de la soie le matin, le musée de la vapeur Raymond Laumônier, à Vierzon, accueillait, l'après-midi du 16 mai 2004, la section AETA de Bourges pour sa sortie de printemps. Un amicaliste, venu de Gien, s'était joint aux participants de cette journée.

Créé par un cheminot retraité, le musée restitue, à merveille, l'ambiance et l'univers de la traction vapeur des trains, à travers une multitude d'objets ferroviaires, heureusement sauvés du chalumeau destructeur grâce à l'amour d'un homme pour son métier.

Dès l'entrée, le visiteur peut ainsi appréhender, d'un large coup d'œil circulaire, l'œuvre de la vie de ce passionné, toujours viscéralement attaché au rail. Chacune des pièces exposées participe à la grande aventure que fut celle du chemin de fer, avec ses gueules noires, et surtout ses "bêtes humaines", véritables monstres vivants dignes de Zola.

### **Genèse du musée :**

Le créateur du musée entra au Chemin de Fer, en 1936. Le 8 septembre 1944 à 9h 30, à Lavaufranche (Creuse), entre Montluçon et Limoges, il essuie les tirs de mitrailleuses de 11 avions allemands, sans doute attirés par l'immense drapeau français "décorant" sa locomotive : 145 impacts de 12,7 mm seront relevés sur la machine (141 TA 331). Sévèrement blessé et hospitalisé 6 mois à Guéret, il rejoint ensuite le dépôt de Vierzon, qu'il ne quittera plus jusqu'à sa retraite en 1976.

Dans l'un des derniers bastions de la vapeur en France, il sera confronté à la destruction des locomotives radiées du service, d'où sa prise de conscience de "vouloir faire quelque chose". Au début, encore en activité, il fit plusieurs allers et retours jusqu'aux Aix d'Angillon, "rachetant" des pièces au ferrailleur. Pour 500 F de l'époque, sa Renault 4 était toujours plus lourde au retour de chaque voyage ! Plus tard, devenu retraité, il organisa plusieurs expositions en vapeur vive, rassemblant les amateurs autour de superbes réseaux à l'échelle 1/20<sup>ème</sup>, avec les maquettes aujourd'hui exposées.

Finalement, son rêve de recréer un témoignage vivant de cette grande époque, disparue depuis 30 ans, se concrétisa le 4 juillet 2002, avec l'ouverture du musée présentant toute sa collection.

### **Visite guidée et commentée :**

Avec les commentaires d'un guide féminin, les participants purent voir, liste non exhaustive :

-maquette, au 1/20<sup>ème</sup>, de la locomotive 141-R-1208 + tender 30-R-1208. Mixtes, bonnes à tout faire, ces machines du plan Marshall ont assuré près de la moitié du trafic des années 50 (tender à 11,5 tonnes de charbon et 30 m<sup>3</sup> d'eau). 17 engins ne roulèrent jamais, restant prisonniers du navire de livraison qui sombra (n°1220 à 1235, et n°1241). Dès leur arrivée, utilisés en banalité, ils apportèrent le confort ou presque d'une machine électrique : cabine fermée, éclairage électrique par turbodynamo, et surtout chargement mécanique du foyer (stocker à vis). En raison de la pénurie de charbon, 605 locomotives furent transformées pour la chauffe au mazout, summum du confort, et surnommées "goudronneuses" par les équipes de conduite ;

- maquette du pont métallique “dit de Toulouse”, passage supérieur de la nationale 20 construit en 1910-1911, et remplaçant l’ancien pont de pierre à 3 arches pour seulement 5 voies ;
- maquette en plastique d’une grue à eau, pour l’approvisionnement, en route, des tenders de machines. Rapidement, le rajout d’une “chaussette” facilita le ravitaillement, sorte de manchon flexible semblable aux tuyaux de pompier ;
- sens de circulation : sur les itinéraires à double voie, les trains roulent à gauche, les premières lignes étant construites par les Anglais. Mais, en Alsace-Lorraine annexée par les Allemands, 1871-1919, la circulation se fait à droite. Après-guerre, par économie, devant les travaux gigantesques et onéreux de remise en état pour la reprise du trafic à gauche, le sens de circulation à droite a été maintenu, d’où la construction de sauts de mouton aux franchissements de l’ancienne frontière. Autre effet de l’origine anglaise, la création de la lettre W, qui n’existait pas encore dans la grammaire française. Comment, par exemple, écrire wagon avec un (simple) v, ainsi que d’autres mots de même origine étrangère ? ;
- “Eugénie”, modèle réduit d’une petite locomotive, type 210, récupérée dans un grenier, joliment restaurée. Elle est associée à une maquette pédagogique de transformation du mouvement, expliquant comment la vapeur, sur le piston, fait tourner la roue et donc par conséquent avancer le train. Ces deux (magnifiques) pièces furent construites, en 1840, par un certain LC Sangnier, élève de l’école de Maistrance des ports maritimes, et plus tard chef de dépôt à la gare de Lyon, dans un but inconnu et toujours resté jusqu’à maintenant non éclairci ;
- vidéo d’un film de 1940 tourné sur la 231-D-735, au départ de Tours, montrant comment “fonctionnait le couple” mécanicien + chauffeur, équipe obligée de communiquer par gestes dans le bruit de la cabine de conduite ;
- tenues de Mr Laumônier avec, notamment, un mannequin habillé de la (fameuse) casquette à visière, trouée à cause de l’éclat lui traversant le nez, lors du mitraillage de 1944. D’autres objets authentiques complètent ce secteur : pelle de chargement, plaques de machines, panier casse-croûte en osier, porte-drap pour “sac à viande”, montre (régulateur en jargon de métier), indicateur-enregistreur de vitesse (mouchard en jargon de métier), avec les précisions apportées par le guide sur les records vapeur observés en France, 180 Km/h, et en Allemagne, 202 Km/h, poinçons de timbre, leviers de régulateur, sifflets, lampes, dont une de chef de gare, à acétylène avec carreaux blanc, rouge et vert ;
- sur son support, la bielle de la 141 R 1115, de poids respectable, est indéplaçable manuellement ;
- coin mémoire du musée, y sont présentés quelques poèmes de Raymond Laumônier, poète à ses heures ;
- sur les murs, outre les nombreuses photos et affiches, figurent des diagrammes de machines, dessinés à la main et au tire-ligne. Les trous des pointes de compas restent visibles, la CAO n’existait pas encore ;
- d’autres maquettes à l’échelle 1/20<sup>ème</sup>, représentatives de voitures de la Compagnie des Wagons-Lits, et d’une rotonde pour le remisage des machines, avec pont tournant en état de fonctionnement ;
- Traitement Intégral Armand, du nom de l’inventeur Louis Armand, produit désincrustant mélangé à l’eau du tender, et visant à freiner le dépôt du tartre à l’intérieur de la chaudière de la locomotive. Rappel du guide signalant qu’il fallait un mois à 6 hommes, au moins, pour démonter entièrement une machine lors des travaux de retimbrage. Cette épreuve décennale, obligatoire pour tout appareil soumis à pression de vapeur ou de gaz, est réalisée sous contrôle de la DRIRE, Direction Régionale Industrie et Recherche, l’ex-Service des Mines ;
- maquette de la gare de Vierzon, telle que celle-ci existait en 1900. Ce monument, construit en 1843, agrandi en 1890, fut modifié la dernière fois en 1995 avec, notamment, la suppression des angelots sur le haut de la façade, de part et d’autre de l’horloge publique. Pour réussir à fixer l’encre de Chine sur la tôle, Monsieur Laumônier utilisa du talc, comme sur toutes les autres maquettes.

### **Conclusion :**

Ce cheminot au long cours, vrai passionné, garde toujours des yeux de Chimène pour le rail. Encore doté d'une conscience professionnelle toujours parfaitement intacte, il continue à valoriser l'image du chemin de fer et du patrimoine ferroviaire français, et perpétue la fabuleuse époque de la traction vapeur, en rendant hommage à ses collègues disparus.

En effet, toute une imagerie populaire est associée aux mécaniciens et aux chauffeurs, nimbés de brouillard et auréolés du prestige d'avoir domestiqué l'eau et le feu. Au moment où ils se sont arrêtés, avec les volutes de fumée et les rougeoiements du foyer, leur souvenir reste à jamais gravé dans la mémoire et l'inconscient collectif des hommes.

Nostalgie, quand tu nous tiens, et la fiction rejoint, ici, la réalité. En clair : une visite s'impose.

Claude Lenoir



### **Quelques nouvelles....**

Au nord de la gare d'Orléans le Technicentre prend forme.

Le faisceau de voies est en place et un accès direct vers la gare d'Orléans sera possible, là où se situaient les anciens tiroirs de stationnement des engins moteurs.



Un petit nouveau pour l'association AAATV-SP : ce locotracteur Moyse arrivé sur place en mai 2022

(info et photo : Benoît Lemiale)

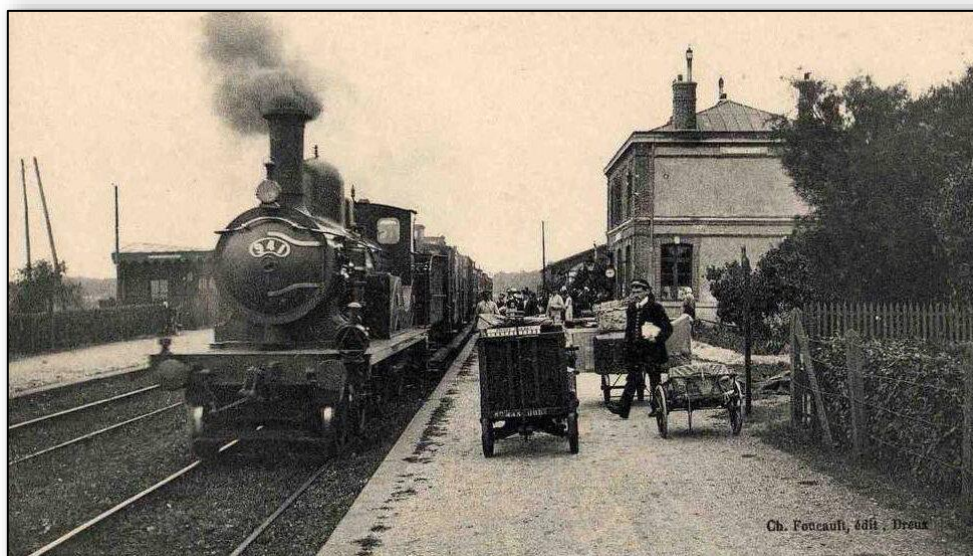
### **Paris – Turin – Milan se porte bien :**

Avec l'arrivée de Trenitalia sur la relation Paris – Turin – Milan, il a été souligné que la mise en route de ces rames italiennes avait été un succès. Mais il est important de souligner que la SNCF a connu simultanément une très bonne fréquentation de ses TGV. Donc l'arrivée de l'un ne s'est pas faite au détriment de l'autre, mais a dynamisé le rail dans son ensemble.

(info : Bertrand Nicolle)

## Un univers ferroviaire aujourd'hui disparu. La vie d'une petite gare : Nonancourt.

Il y a un sujet qui revient régulièrement concernant le monde ferroviaire français : celui de la fermeture des guichets de gares, lorsqu'il ne s'agit pas purement et simplement de la disparition de celles-ci. De plus en plus l'accès aux trains se fait directement, sans le passage autrefois indispensable par le bâtiment voyageur. Le « chef de gare » aurait-il disparu de l'univers ferroviaire, lui que l'imagerie populaire avait mis en scène avec son sifflet et son drapeau rouge à la main ? Certes non ; des hommes et des femmes œuvrent toujours à la circulation des trains et à la vente commerciale mais, comme pour beaucoup d'autres métiers du rail, une véritable révolution a bouleversé le paysage.



*Nonancourt au XIX e siècle : quelle activité pour le « chef de gare »*

Afin de retrouver cet aspect vivant du chemin de fer, partons à la découverte de la vie d'une petite gare au début des années 1980 : Nonancourt. Cet établissement est situé sur la radiale Paris-Montparnasse – Granville, entre Dreux et Verneuil-sur-Avre, précisément au kilomètre 94+4. Il s'agissait bien à cette époque d'une « gare » au sens sécurité du terme car elle pouvait assurer à certaines heures le service de la circulation des trains. Ce n'était donc pas un « point d'arrêt géré » comme ses voisines immédiates de St Germain-St Remy et Tillières.

Et à ce titre, ses agents intervenaient dans bien des domaines. En premier lieu la circulation des trains, car Nonancourt faisait office de poste de block manuel. La ligne était en cantonnement téléphonique avec Dreux et Verneuil comme postes encadrants. De plus son personnel faisait office d'agent circulation, ce qui l'autorisait à réaliser certaines fonctions de sécurité, comme manœuvrer des trains, délivrer des ordres aux mécaniciens, organiser le cas échéant une voie unique temporaire (VUT) ou des mouvements à contre-voie et contresens. La ligne était régulée par le PC de Montparnasse. Le régulateur donne ses ordres aux agents circulations tandis que ceux-ci lui transmettent les informations concernant les horaires de passage des trains. Côté commercial, il fallait d'abord tenir le guichet voyageur. Tous types de billets pouvaient être délivrés, au besoin en passant par l'intermédiaire des gares plus importantes. Pour les marchandises, la livraison et l'expédition de wagons depuis la gare était possible. Mais au début des années 1980 le démarchage des clients ainsi que la taxation des envois étaient du ressort de l'agence commerciale marchandises. Pour les colis, il était possible de les déposer en gare, l'agent devant procéder à la taxation selon qu'il s'agissait d'un envoi en port dû ou port payé. Le SERNAM avec ses camions prenait ensuite livraison des colis. La comptabilité devait être tenue rigoureusement à jour. La recette devait être soit envoyée aux gares centres soit déposée à la poste. La gare figurait en bonne place dans l'annuaire et donc les clients n'hésitaient pas à téléphoner pour toutes sortes de renseignements. C'est donc tout un panel de tâches qu'il convenait de remplir pour faire fonctionner la

gare. Chaque agent était parfaitement polyvalent et devait connaître aussi bien les règlements et consignes de sécurité, que celles du commercial voyageur et des marchandises.

Pour mieux appréhender l'organisation du travail, voici le descriptif de l'emploi du temps de ses agents. Nonancourt relevait d'un chef de gare qui avait le grade d'agent mouvement principal (AMVPH) au niveau 5. Celui-ci tenait son poste chaque jour de semaine en soirée. Les week-ends les horaires différaient un peu. Pour l'épauler un agent mouvement (AMV - niveau 3) le secondait en matinée, seulement en semaine, ce deuxième poste étant figé les week-ends.

Le premier train du matin desservant la gare était le 3050 en provenance d'Argentan et à destination de Paris-Montparnasse. C'était le train des abonnés, celui qui permettait de se rendre dans la capitale pour y travailler. Une petite cinquantaine de voyageurs l'empruntait chaque matin. Il passait à 7 h 20 (à quelques minutes près selon les services) et l'AMV de matinée avait ouvert la gare peu avant. Dès sa prise de service il lui avait fallu mettre le guichet en ordre de marche, mettre à jour le composteur puis ouvrir les portes. Le chauffage de la pièce de service se faisait avec un poêle qu'il fallait réanimer en enflammant directement le fuel en fond de cuve avec de vieux papiers. Le plein se faisait grâce à un arrosoir dédié à cette fonction. En début de mois les « abonnés Titre I » se bouscuaient au guichet pour acquérir leur coupon mensuel. Les lundis c'étaient les cartes hebdomadaires d'abonnement du travail qui étaient demandées. Tout ceci procurait une certaine recette, mais les autres jours il n'y avait guère de billets ordinaires vendus. Parfois le montant de la caisse voyageur n'atteignait pas 80 francs ! Pour ce qui était de la circulation des trains, l'AMV ne remettait pas la gare en service et se contentait d'assurer le service du train en fermant les portières des voitures ANF qui composaient majoritairement le 3050. Puis il donnait le départ au mécanicien. Une fois l'express parti, la gare retombait dans sa douce torpeur. L'agent en profitait pour faire son arrêté de caisse. Il pouvait répondre aux appels téléphoniques divers et renseigner les quelques clients qui venaient de préférence au guichet à cette heure pour expédier un colis. Puis à 8 h 45 il fermait la gare pour se rendre à la poste et y déposer les espèces encaissées. Cela fait il retournait en gare, mais pour y prendre le train 6055 Paris – Argentan à 9 h 45 et aller à Verneuil-sur-Avre. En effet, la fin de sa journée de travail allait consister à faire du renfort dans cette gare de plus grande importance que Nonancourt. Il lui faudrait là-bas recommencer certaines tâches comme se rendre à la poste ou à la banque (Verneuil déposait une partie de ses chèques à la banque), aider l'agent de matinée aux renseignements, à la taxation des colis, éventuellement au guichet. Dans ce dernier cas il convenait de ne pas faire d'erreur de caisse, ce qui aurait été imputé automatiquement au collègue titulaire du poste. A l'heure de midi une coupure permettait de se restaurer, le local archives étant sommairement aménagé pour pouvoir y déjeuner.



*Un billet réalisé au guichet de Nonancourt, avec une machine type « Mirabel »  
Ce « Le Mans – Lyon » au tarif 24 (carte jeune) et 50% de réduction pour 206 francs  
avait dû faire du bien à la recette voyageurs*

En tout début d'après-midi, le train de desserte marchandises arrivait à Verneuil-sur-Avre en provenance de Dreux. Notre AMV se transformait d'un coup en agent de manœuvre et de formation en participant aux différents mouvements du train pour laisser et prendre des wagons. A Verneuil il y avait un petit courant de trafic. Le plus important concernait une usine de confection de boîtes de conserves. Elle

recevait des wagons à toits télescopiques contenant des plaques de métal pour la fabrication des boîtes. Une fois par mois cette entreprise procédait à l'expédition des déchets métalliques pour l'Italie. Plusieurs wagons tombereaux étaient alors remplis avec ces copeaux. Enfin l'agent rentrait à Nonancourt en prenant place dans la cabine de la locomotive qui rentrait vers Dreux en tête du train de desserte retour. Ce train desservait Nonancourt, en cas de besoin la manœuvre se faisait au passage. Mais le trafic fret n'était guère important au début des années 80 dans cette gare. L'agent avait alors fini sa journée de travail. Il croisait à ce moment-là le chef de gare en titre qui venait quant à lui de prendre son service.

Le poste de soirée à Nonancourt était bien différent de celui de matinée. Il était tenu par l'agent tenant lieu de chef de gare. Le titulaire du poste en ce début des années 80 avait choisi Nonancourt car il préparait l'examen de Chef de Gare de 3<sup>ème</sup> classe (CG 3) et les horaires lui laissaient la possibilité de bien travailler ses cours. Le service commençait de manière à ouvrir la gare au service du block et de la circulation pour le passage du semi-direct 6446 Argentan – Paris, s'arrêtant dans cette gare. Puis passaient sans arrêt en sens pair le 3058 (de plein été seulement) Bagnoles-de-l'Orne- Paris suivi de l'express 3060 Granville – Paris couvert en X 4790 Basse-Normandie et X 4900. Dans le sens impair un messagerie 58313 Trappes – Caen via Argentan venait procurer un peu d'animation avant le passage plus tardif du 3069. A chaque passage de train l'agent se devait de l'observer au défilé pour s'assurer visuellement qu'il ne présentait pas d'anomalie, opération relevant de la « surveillance des trains en marche » prévue par des consignes strictes.

L'ensemble de ces trains était cantonné téléphoniquement avec les postes encadrants de Dreux et Verneuil-sur-Avre. Ce type de block très simple nécessitait d'annoncer un train et de rendre voie libre par téléphone. Les heures de passages étaient aussi communiquées au « régulateur exploitation » de la ligne, installé au Poste de Commandement de Montparnasse. Les installations de sécurité étaient également assez réduites avec pour chaque sens de circulation un signal de cantonnement : simple sémaphore voie 1 et signal pouvant présenter sémaphore ou carré voie 2. Cette disposition permettait de protéger le passage à niveau situé en bout de quai côté Dreux. En cas de manœuvre ou de stationnement prolongé en gare, la fermeture du carré autorisait la réouverture du PN. Chacun de ces deux signaux était annoncé par un panneau pouvant présenter l'avertissement ou le disque. Les commandes des deux signaux carré et sémaphore ainsi que des disques se faisaient par des commutateurs installés sur le mur extérieur de la gare, à côté de la porte de la salle de service. Lorsque la gare était fermée, ces commutateurs étaient cadénassés tout simplement. Ce petit ensemble était complété par un dispositif permettant de basculer le fonctionnement du PN d'automatique en manuel. Des serrures de sécurité enclenchées avec les disques délivraient des clefs nécessaires pour la manœuvre des aiguilles de voies principales : une traversée voie 1 – voie 2 et une d'accès aux voies de débords côté pair (avec taquet dérailleur pour celle-ci).

Comme la circulation des trains laissait pas mal de temps libre, l'agent de soirée devait en profiter pour faire la « caisse principale » de la gare avec le bordereau CC 452 Ter, dit bordereau R. De plus chaque fin de mois la comptabilité devait être arrêtée de manière très précise avec des documents reprenant l'intégralité des titres de transports vendus sous toutes leurs formes ainsi que toutes les autres opérations commerciales comme les colis. Pour faciliter ce travail, il était de coutume dans les gares d'anticiper en faisant un pré-arrêté à chaque décade. Bien entendu durant ce temps la gare était ouverte pour la vente au guichet ou les renseignements. Une particularité : pour les réservations de places l'agent de Nonancourt devait téléphoner à son collègue du bureau voyageur de Dreux, seul équipé d'un terminal pour ce que l'on appelait alors la « réservation électronique des places ». Malheureusement cet agent devait tenir en même temps son poste à Dreux en recevant sa propre clientèle et répondre à l'ensemble des gares du secteur de Houdan à Verneuil. Les temps d'attente pouvaient parfois être très longs.

Dans les attributions des agents de la gare se retrouvaient aussi l'obligation du graissage d'aiguilles. Une consigne fixait les délais maximums entre chaque graissage selon que l'appareil était sur voie principale ou sur voie de service. Avec une petite raclette il fallait commencer par gratter l'ancienne graisse desséchée puis étendre avec un gros pinceau l'huile de graissage. Pour cela il était nécessaire de basculer l'aiguille dans les deux sens. Bien entendu, pour les voies principales, il convenait de s'entendre avec le régulateur pour s'assurer de l'absence de circulation le temps de l'opération.

Enfin un peu de ménage était le bienvenu. Si dans des gares plus importantes comme Verneuil une femme de ménage était dédiée à celui-ci, en revanche à Nonancourt l'AMVPH ou l'AMV prenaient le balai, le seau et la serpillère. D'autre part chaque chef de gare était responsable de la présentation commerciale de son établissement, avec mise en valeur des différentes publicités sous forme d'affiches ou de prospectus. Certains chefs de gare excellaient dans ce domaine. On ne sera pas surpris d'observer que ces mêmes agents étaient généralement soucieux de la décoration florale de leur gare. Un petit budget pouvait être demandé auprès de la circonscription exploitation pour l'achat de fleurs. Auparavant existait le concours des gares et PN fleuris dont « La Vie du Rail » donnait le palmarès chaque année : quelle fierté lorsque les agents voyaient leur travail récompensé.

Pour en revenir à l'emploi du temps de notre chef de gare, après le passage du 3069 il disposait d'une coupure en fin d'après-midi. Il cessait le service de la circulation et rentrait chez lui pour un rapide diner. Lorsque le poste était tenu par un remplaçant (un « intérimaire » dans le jargon des gares), ce dernier pouvait utiliser le réfectoire du bâtiment de la brigade voie pour se restaurer. De même s'il devait rester le soir pour dormir, une chambre d'intérimaire était implantée en bordure immédiate du quai, à côté du BV. Cette pièce au confort très rustique contenait un lavabo à eau froide, une table, une chaise et un lit plus ou moins frais. Le chauffage était assuré, comme pour le BV, par un poêle à fuel qui ne démarrait qu'avec beaucoup de mauvaise volonté.

Enfin le chef de gare revenait en début de soirée et reprenait le service de la sécurité. Et pour cause, il fallait être présent pour le 3075 Paris – Argentan desservant Nonancourt, train qui ramenait les abonnés partis le matin au 3050. Puis une demi-heure plus tard venait l'omnibus 6438 Argentan – Dreux, encore assuré en X 3800 à cette époque et s'arrêtant lui aussi à Nonancourt. C'était à ce train que l'agent de la gare remettait les plis du courrier de service, dont ceux en « recommandés », nécessitant un échange de signature avec le chef de train. La circulation devenait plus intense car dans la foulée venaient voie 1 l'express du soir 3073 passant sans arrêt, immédiatement suivi de notre X 3800 revenant de Dreux en 6441 avec de nouveau arrêt à Nonancourt. Il s'agissait du seul moment de la journée où la présence d'un poste de cantonnement était finalement utile pour couper Dreux – Verneuil, le 3073 n'ayant pas dégagé cette gare lors de l'expédition du 6441 de Dreux. Une fois la voie libre rendue par Verneuil, le chef de gare cessait le service.

Au début des années 80 nous observons que le personnel d'une petite gare comme Nonancourt ne restait pas à rien faire. Aujourd'hui un certain nombre de ces tâches ont disparu pour plusieurs raisons. Le cantonnement se fait automatiquement avec du BAPR, le garde n'est plus nécessaire. Les détecteurs de boîtes chaudes se sont développés et ont rendu moins nécessaire la présence d'agents pour la surveillance des trains en marche. Le trafic fret diffus a totalement disparu de la ligne, les voies de débords inutilisées ont peu à peu été neutralisées. Pour ce qui est de la billetterie, la part de titres de transports vendus par internet avoisine les 70-80%, les fonds sont récoltés directement par des sociétés spécialisées sans nécessiter le passage à la poste ou à la banque (ce qui est d'ailleurs plus sécuritaire pour l'agent). De plus la séparation en activités fait maintenant une distinction entre les grandes lignes et les billetteries régionales. En se vidant petit à petit de chacune de ses multiples occupations, le rôle des agents des gares s'est trouvé allégé au point de poser la question de leur maintien. Comme pour de nombreuses autres entreprises le personnel au contact du public

a diminué de manière importante. En réclamant plus de présence humaine mais simultanément toujours plus de productivité pour bénéficier de prix plus bas, l'opinion publique s'offre un curieux paradoxe.

Benoît Hardy

*Un train Argentan – Paris-MP un peu particulier marque l'arrêt un samedi de mars 1999 en gare de Nonancourt : le « dernier train » d'un conducteur de Trappes.*

