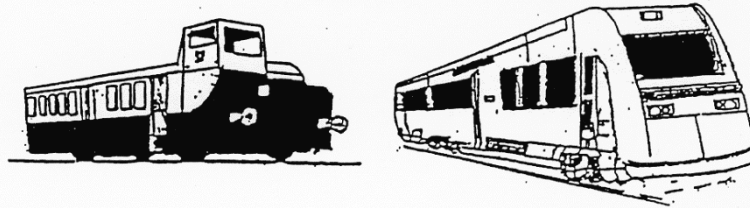




# Association Française des Amis des **Chemins de Fer**

CENTRE – LOIRE



## *Bulletin d'informations – juillet 2020*

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

*Cher(e)s ami(e)s*

*Depuis notre Assemblée Générale du 7 mars dernier, nous ne nous sommes plus revus. L'épidémie de corona virus nous a condamnés à rester confinés à notre domicile. Seuls le téléphone et internet ont maintenu un contact ; ce qui a permis à Claude Lenoir de nous informer sur les films ferroviaires passant à la télé. Qu'il en soit remercié. Bien sûr chacun a pu profiter de cette période d'isolement pour lire, remettre de l'ordre dans ses papiers, dans son intérieur. J'espère enfin que la maladie vous a épargné ainsi que vos proches et vos amis.*

*Comme tous, notre association a cessé toutes ses activités. De ce fait nos sorties à Angers et sur T.T.V.L. sont reportées à l'année prochaine. Il en est de même pour nos activités nationales. Elles reprendront je l'espère au mois de septembre avec, bien entendu, les mesures sanitaires qui s'imposent.*

*Avec ce message, je voudrais saluer et remercier l'ensemble du personnel médical et hospitalier qui, dans des conditions difficiles, ont œuvré pour sauver des vies humaines. N'oublions pas non plus nos amis cheminots qui ont mis tout leur savoir-faire pour assurer dans de bonnes conditions le transport des malades et du ravitaillement. Toutes ces actions prouvent l'utilité des services publics.*

*Dans l'attente de se retrouver, recevez toutes mes amitiés (ferroviaires biens sûr).*

*Le Président : Bernard Monteil*

## **ASSEMBLEE GENERALE DE L'AFAC – PARIS**

*Par suite des problèmes sanitaires, celle-ci a été reportée au  
**Samedi 10 octobre 2020 à 14 h 30***

*Elle se tiendra dans l'immeuble « 253 »  
253 rue du Faubourg Saint-Martin – PARIS 10 -ème (métro Louis-Blanc ou Stalingrad)*

# Compte-rendu de l'Assemblée Générale de la section Centre-Loire

Depuis quelques temps notre section régionale a pris pour habitude de tenir son Assemblée Générale le deuxième samedi du mois de mars. Cela tombait d'autant mieux cette année que les restrictions imposées pour les raisons sanitaires que nous connaissons tous nous auraient empêché de nous réunir si elle avait été planifiée plus tardivement. Malgré cela quelques membres n'ont pas pu nous rejoindre car ils avaient sagement anticipé sur les mesures de prudence mises en place peu après.

Ce fut donc le samedi 7 mars 2020 que les membres et amis de l'AFAC Centre-Loire se sont retrouvés à la « Salle de la Médaille » à Saint-Pierre-des-Corps. Petit changement de lieu par rapport à la traditionnelle salle de l'Espace Chabrier qui était bien occupée en cette période de campagne électorale. Ce même jour, hélas à la même heure, se tenait aussi l'AG de la AAATV-SP. Nous serons plus attentifs l'année prochaine à éviter que ce genre de superposition malheureuse ne se reproduise car certaines personnes sont membres des deux associations.

Après les retrouvailles autour d'un café ou d'un thé chaud, le Président Bernard Monteil ouvrait l'Assemblée Générale en souhaitant la bienvenue à toutes les personnes présentes.



*Le Président Bernard Monteil et une partie de l'assemblée du 7 mars 2020 (Photo Benoît Lemiale)*

Venait ensuite la lecture des rapports :

## Rapport d'activités

Le secrétaire général présentait en premier lieu le rapport d'activités.

### Membres :

En 2019, il y avait 35 adhérents, soit un de plus qu'en 2018. (1 non-réadhésion et 2 adhésions)

Pour mémoire nous avions 48 adhérents en 2008, 50 en 2009. Cependant 15 adhérents actuels à la section régionale ne l'étaient pas en 2008 ! Il y a eu au moins 8 décès depuis 2008.

**Réunions de bureau :** 11 réunions de bureau ont eu lieu depuis la dernière AG de mars 2019. Dont une au mois d'août, mais pas de réunion en octobre (jour de la visite au Technicentre, réunion informelle « sur le terrain » ensuite). Les réunions ont lieu à l'Espace Chabrier, actuellement mis à disposition gracieusement par la municipalité de Saint-Pierre-des-Corps. Qu'en sera-t-il après les élections ?

La réunion de mars avait lieu à Bourges (une tradition pour le « Printemps »). La réception dans les locaux de la « Banque Alimentaire du Cher » et le repas à la cantine « Michelin » avaient été préparés par Claude Lenoir.

Les sujets traités sont variés : composition du bureau, préparations des sorties, préparation des sujets à aborder dans les bulletins, échanges de nouvelles ferroviaires.... Temps convivial prolongé par certains par le repas au restaurant.

LES REUNIONS SONT OUVERTES A TOUS, MEMBRES DU BUREAU OU NON

**Visites et sorties :** Trois sorties ont eu lieu en 2019 dont deux en lien avec le groupe DBTF composé de cheminots en retraite.

Montabon : le 22 mai (association RFVL) avec 21 participants, dont Christian en fauteuil...  
Nous avons laissé une participation de 8€ sur les 10 € demandés à nos adhérents pour aider RFVL dans ses projets, la visite étant « libre ».

TRANSVAP : le 2 octobre (avec le Billard 901, engin historique) avec 18 participants. La TRANSVAP avait aimablement consenti une ristourne pour le prix de ce voyage, étant donné les liens d'amitiés entre nos deux associations, qu'elle en soit ici de nouveau remerciée.

Technicentre : le 9 octobre (grâce à Monsieur Danger de la com. SNCF) avec 12 participants, suivi d'une visite au « hangar des avions », lieu de restauration de la 231 E 41 par la AAATV-SP

**Bulletins d'informations** : Deux bulletins ont été sortis ; un en juillet et un en décembre. Ils sont toujours imprimés par la société A 2R qui a déménagé de Tours à Savonnières. De ce fait, la commande se fait par Internet, la livraison ayant lieu dans une boutique de St. Pierre-des-Corps.

#### **Rassemblements et réunions associatives :**

Journées tourangelles du transport régional ; Tours - Vinci le 21 novembre : Organisée à présent par le journal « l'Humanité » depuis les dernières élections régionales (auparavant la Région Centre était organisatrice). Elle permet de débattre sur certains aspects du transport régional en France. Pour notre région, la suppression des CLAD a été vivement regrettée. Cette journée permet aussi d'avoir le point de vue du constructeur de matériel ferroviaire Bombardier.

RACO : 29 novembre dans les locaux de « Tours Métropole » : RACO milite toujours pour le développement de la transversale Saint-Nazaire – Nantes – Tours – Vierzon – et en direction de l'est /sud-est de la France. L'électrification Nevers – Chagny est au centre des débats (voir rapport moral).

CGVF : samedi 22 janvier 2020 : La section régionale entretien de forts rapports d'amitié avec le Club de la Grande Vitesse Ferroviaire, dont Gilles Perrimond est l'un des membres fondateurs. Cette association souhaitait aller à la rencontre de ses adhérents, elle a débuté son tour de France par une réunion très amicale à St. Pierre-des-Corps. Cela permet aussi de développer des liens inter-associatifs très fructueux.

**Tri des affaires de Gérard Chollet** : Notre ancien trésorier décédé il y a deux ans a laissé une importante collection de documents. Un premier tri a eu lieu, samedi 29 juin 2019 chez M. Michel Massard.

À la suite d'un deuxième appel de son fils nous avons récupéré une impressionnante collection de revues et documents ferroviaires. La section réfléchit au devenir de ces documents. Il faudrait qu'ils puissent rester accessibles aux membres pour effectuer des recherches éventuelles et non plus dormir dans des placards.

### **Bilan comptable**

Le trésorier présentait ensuite le bilan de l'année :

Relevé de COMPTE le 01/01/2019 : 2154,62 €

#### ENCAISSEMENTS :

Cotisations : 1670€  
Repas Assemblée Générale du 2 mars 2019 : 489 €  
Sortie Montabon du 22 Mai 2019 : 220 €  
Sortie "Transvap" du 2 Octobre 2019 : 225 €  
Sortie Technicentre SPdC du 9 Octobre 2019 : 99 €  
TOTAL Encaissements = 2703 €

#### DEPENSES :

Versements vers l'AFAC-Paris : 1215 €  
Cotisations Associations (SABA, AAATV, CGV, RACO) : 183 €  
Frais Assemblée Générale : 543,16 €  
Sorties : 370,23 €  
Fonctionnement association : 619,01 €  
TOTAL Dépenses = 2930,40 €

BALANCE. (Encaissements - Dépenses) : 2703 € - 2930,40 € = - 227,40 €

Relevé de COMPTE le 31/12/2019 : 1942, 72 €

### **Rapport Moral**

Enfin le Président présentait le rapport moral :

Dans un premier temps était expliqué le nouvel organigramme de la SNCF mis en place en 2020 sous la forme de plusieurs sociétés anonymes. Quelques chiffres du réseau national venaient souligner l'importance de

l'entreprise. En plus de ceux concernant le niveau et la consistance du trafic, venaient s'ajouter ceux concernant le montant des investissements prévus : 6,2 milliards d'euros pour 2020, en progression constante depuis deux ans. La moitié de cette somme est destinée à la régénération du réseau. L'autre moitié à la modernisation de l'outillage et à la poursuite des grands projets (Eole, RER E, Lyon-Turin...)

Le rapport citait ensuite le problème du financement des travaux et de l'entretien du réseau régional. Les suites du rapport Spinéta ne sont pas sans conséquences pour les Régions, dont notre Région Centre-Val-de-Loire. Des propositions ont été faites par celle-ci, reste à savoir si l'Etat les suivra ? L'enjeu est d'éviter des limitations de vitesse et des fermetures de lignes.

Venait ensuite un portrait chiffré du réseau ferré du Centre-Val-de-Loire : 2184 km de lignes (avec ses 252 de LGV) dont 236 km classées UIC 7 à 9, 1159 gares ou points d'arrêts, 2320 cheminots...

Pour ce qui est des projets et travaux sur notre région, les sommes engagées sont de 200 millions d'euros en 2019 pour la modernisation. Les réouvertures de Orléans – Châteauneuf-sur-Loire et Voves – Orléans n'avancent pas dans le bon sens. En revanche de gros chantiers vont avoir lieu au nord d'Orléans, tandis que les modifications en gare de Chartres se poursuivent.

Le rapport abordait ensuite la situation du fret ferroviaire, le niveau de trafic voyageur national et régional et les perspectives d'ouverture à la concurrence de certaines liaisons dont Nantes – Lyon par la transversale et Nantes – Bordeaux. En ce qui concerne le matériel roulant, l'arrivée de « l'Omneo » sur les anciennes liaisons Intercités et l'attrait de la technique avec l'hydrogène furent citées.

Le Président concluait en rappelant le rôle de RACO, dont notre section fait partie, pour le développement de la transversale Saint-Nazaire- Nantes – Lyon et de ses prolongements vers le Sud-Est.

L'Assemblée générale s'achevait avec la reconduction du bureau, aucune nouvelle candidature n'ayant été enregistrée cette année. Puis les questions diverses posées par les membres furent abordées, permettant un dialogue toujours enrichissant.

## Conférence



*M. Bertrand Nicolle lors de son intervention  
(Photo Benoît Lemiale)*

La journée était complétée par la traditionnelle conférence. Cette année, c'est M. Bertrand Nicolle (cadre SNCF, chef du pôle sécurité de l'exploitation ferroviaire, attaché à la direction générale Transilien) qui venait nous parler d'un sujet pleinement d'actualité : « l'organisation actuelle de la sécurité ferroviaire ».

Les intérêts de cette conférence étaient nombreux, à commencer par le fait de donner la parole à un cadre de la SNCF à une époque où l'on émet beaucoup d'opinions sur la société nationale sans forcément laisser s'exprimer ceux qui la composent.

L'intervention de M. Bertrand Nicolle a permis aux participants de mieux cerner le fonctionnement actuel du management de la sécurité ferroviaire avec toutes ses composantes françaises (EPSF par exemple) et européennes. L'anecdote du veto opposé par Malte, pays totalement dépourvu de voies ferrées, pour faire avorter une proposition de réforme ferroviaire en dit long sur les problèmes politiques rencontrés !

Pour illustrer ses propos, notre conférencier proposait, dans deuxième temps, de nous parler de la préparation de la mise en place de la nouvelle procédure de départ des trains. Celle-ci est effective depuis le 15 décembre 2019.

La journée se clôturait de manière conviviale autour d'un verre de l'amitié permettant d'échanger les points de vue des uns et des autres.

Que l'ensemble des participants à cette journée soient remerciés, en particulier ceux venus de plus loin : Paris, Bourges, la Sarthe....

# Le tramway et les transports urbains, enjeux des élections municipales : l'exemple de la ville de Tours

## Comment le volet transport est-il un enjeu ?

Pour les raisons que nous savons tous, les élections municipales 2020 n'ont pas pu être menées de façon habituelle avec ses deux tours rapprochés. Seules certaines communes ont désigné leur conseil municipal le 20 mars. Pour les autres, cela s'est passé le 28 juin.

## Acte 1, le premier tour

La première partie de la campagne électorale s'étant déroulée avant l'irruption massive du virus, de nombreux sujets ont été abordés de manière classique par les équipes candidates. Celui des transports revint fréquemment car la mobilité est un élément de vie important pour les citoyens. Voici au travers de l'exemple de la ville de Tours comment ce dossier y fut abordé. Nous trouverons ici quelques idées exprimées par les listes engagées au premier tour.

## Les grandes tendances : l'écologie, le vélo

Notons comment les transports ont pu être sujet de consensus ou de divergences selon le mode évoqué ou, parfois, la probabilité pour un candidat d'obtenir la majorité.

Comme ailleurs dans le pays, une tendance s'est retrouvée chez tous : le développement durable. Et dans cette optique la pratique du vélo semblait faire l'unanimité des candidats. Tous, ou quasiment, prônaient une amélioration des conditions de circulation à vélo. Cela allait de l'amélioration des pistes et couloirs existants jusqu'à l'introduction de véritables voies express pour les vélos en passant par les voies vertes. L'aide à l'achat de vélos électriques n'était pas oubliée par certains et, si on en croit les programmes, tous les tourangeaux se retrouveront à bicyclette avant la fin du prochain mandat électoral. Autre sujet d'unanimité : les bus électriques ou à hydrogène qui devraient avoir remplacé les actuels roulant au diesel dans les années à venir si les programmes proposés sont réalisés.

## Le tramway, sujet de divergences importantes

En revanche le tramway semblait être le sujet le plus controversé de la campagne. Particulièrement à cause de la mise en route de la deuxième ligne devant relier le sud de l'agglomération et l'hôpital Trousseau pour rejoindre la commune de La Riche. Nous pouvons classer les candidats en trois catégories : les « pour », les « contres », les « oui, mais pas cette ligne-là ».

En lisant les programmes, on a eu le sentiment que peu de candidats souhaitaient voir se réaliser cette ligne telle qu'elle a été votée. Les griefs principaux portaient soit sur des questions de coût, soit sur le problème de l'abattage des arbres du boulevard Béranger.

En ce qui concerne le coût, plusieurs candidats avançaient l'opportunité de choisir un « tram-bus à hydrogène », sans toutefois préciser à quel matériel ils faisaient allusion ? Il existe actuellement des bus articulés à hydrogène mais il ne s'agit guère de tramway, même si le constructeur Van Hool le dénomme tram-bus. La ville de Pau s'est ainsi équipée avec ce matériel en décembre dernier. La capacité d'un tel matériel est de 125 places par bus, dont 32 assises. On est très loin des rames Citadis du tramway de Tours avec ses 291 places dont 88 assises.

Le candidat de la liste « C'est au Tour-s du Peuple » avançait que le tram-bus coûtait « cinq fois moins cher qu'un tramway ». Il oubliait de mentionner qu'il fallait au moins deux de ces bus pour envisager de transporter même pas l'équivalent d'une seule rame de tramway. Sans compter que la durée de vie d'un tramway est beaucoup plus longue que celle d'un véhicule routier. D'autre part aucune précision n'était donnée sur l'obligation de construire une station de rechargement en hydrogène dont le coût n'est pas négligeable (4,5 M€ à Pau), ni sur le prix de revient de l'hydrogène comme carburant par rapport à l'électricité consommée par le tramway.

Pour ce qui est de l'infrastructure, il est vrai que celle du tramway classique reste beaucoup plus chère que la simple adaptation de la voirie pour un bus articulé à hydrogène. Mais entre le tram-bus tel qu'il existe à Pau et un tramway classique il est évident qu'ils ne répondent pas du tout aux mêmes besoins. Toute comparaison devient donc hasardeuse.

Le passage de la nouvelle ligne par le Boulevard Béranger soulevait aussi bien des oppositions de candidats. L'abattage de certains arbres était pour beaucoup un argument écologique censé recueillir l'adhésion de futurs électeurs. Le passage par l'avenue Jean Royer a conservé ses partisans. Mais la question de l'intérêt d'un tracé qui ignore le plein centre de la ville reste posée dans ce cas.

D'autres regrettaient le choix d'aller vers La Riche au lieu de Saint-Pierre-des-Corps. Ceci est à rapprocher du nombre de programmes qui souhaitaient améliorer les correspondances entre les gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Amélioration des navettes, ligne de tram ou tram-train entre ces deux points ; les propositions ont été variées. Le tram-train fut cité, notamment comme extension de la ligne A vers Cormery. D'ailleurs la proche étoile ferroviaire de l'agglomération suscitait les intérêts de plusieurs candidats qui souhaitaient son développement, l'un d'eux proposant son exploitation par un syndicat mixte des mobilités. Idée originale mais qui semble sortir du domaine de compétence des municipalités et relever de celle de la Région.

*Le tramway au centre des débats : nouvelle ligne, tram-bus, BHNS ?  
Photo prise au terminus nord de Vaucanson ;  
la ligne sera-t-elle prolongée au-delà vers l'aéroport ?*



### **La gratuité**

Toujours dans le domaine des transports urbains, le sujet de leur gratuité a été abordé par plusieurs candidats. Cela allait de la gratuité partielle applicable certains jours ou destinée à certaines catégories de la population à la gratuité totale. Observons toutefois que les listes ayant peu de chances d'être élues semblaient plus généreuses sur ce sujet que celles qui vont sans doute devoir superviser la gestion du réseau dans les années à venir. Un certain nombre de communes ont déjà fait le choix de la gratuité, dont Châteauroux sur la région Centre. Mais cette possibilité reste pour l'instant très controversée.

### **L'aéroport**

En plus du tramway, l'aéroport restait un sujet largement abordé : maintien ou non, avec ou sans subventions ? Beaucoup de questions sont aujourd'hui sans réponse et il était bien difficile aux candidats d'avoir une position dont on peut craindre qu'elle ne tienne pas ensuite. Le départ de l'armée est source de nombreuses inconnues. Le point de vue de certains proposant de réduire, de renégocier ou de supprimer les subventions versées aux compagnies aériennes en place renvoie aux tentatives déjà effectuées par le passé, avec le résultat que l'on connaît. Pour ceux qui militent en sa faveur, une amélioration des liaisons entre celui-ci et le centre-ville est indispensable. Des navettes sont évoquées, mais souvenons-nous qu'il existe aussi un avant-projet de prolongation de la ligne du tramway. Car la libération de terrains occupés par l'armée pourrait servir à développer un quartier d'affaires dans ce secteur.

### **Acte 2, deuxième tour**

A la suite du premier tour, trois listes pouvaient prétendre rester en course pour le second et décrocher la majorité au sein du futur conseil municipal. La crise sanitaire ayant entraîné un long délai avant celui-ci, les uns et les autres ont eu du temps pour affiner leurs positions. C'est ainsi que les listes « Tours nous rassemble » du maire sortant et « C'est votre Tours » arrivée en troisième position ont fusionné. Restait donc en face à face la liste « Pour demain Tours 2020 » arrivée en tête avec 35% des votes exprimés et la nouvelle version de « Tours nous rassemble ».

Pour ce qui concerne le volet des transports urbains, ces résultats et fusions ne seront sans doute pas sans conséquences. En effet les leaders des deux listes fusionnées n'avaient pas le même point de vue concernant la deuxième ligne de tramway, l'un ayant voté favorablement au projet actuel en tant que maire, l'autre ne souhaitant pas un passage par les boulevards Heurteloup et Béranger. Curieusement, on observait qu'il y avait pourtant plus de convergences de vues sur ce sujet dans les déclarations des deux adversaires du deuxième tour qu'entre les colistiers du maire sortant ! De fait celui-ci soulignait qu'en définitive il n'excluait pas le principe d'un transport autre que tramway sur voie ferrée ou tout autre modification du projet. Bien que décidée fin 2018, la deuxième ligne de tramway se voyait donc remise en question dans sa version actuelle.

C'est finalement la liste « Pour demain Tours 2020 » qui a remporté l'élection municipale. L'autre liste se voit attribuer douze sièges au conseil. Rendez-vous dans quelques années pour constater si les engagements auront été tenus ?

## Il y a 50 ans, dans l'intimité des « R » du dépôt du Mans



1970 : il y a cinquante ans, c'est une période charnière pour le développement du rail en France. Au moment où les turbotrains ETG entrent en scène, que les CC 6500 du Sud-Ouest effectuent leurs premiers tours de roues et que le RER débute avec ses premiers tronçons, les vapeurs sont encore bien présentes sur certaines lignes. 1970 est la dernière année complète d'utilisation de ces machines au dépôt du Mans, elles seront retirées du service dans le courant de 1971. Grâce à l'amabilité d'un ancien agent de ce dépôt, un lot d'anciennes bandes graphiques nous a été transmis. Ces dernières nous éclairent sur le travail des 141 R mancelles et nous permettent de rentrer un peu dans l'intimité de leurs services.

### Situation générale des vapeurs au Mans

Au début de l'année 1970 la vapeur active n'est plus représentée au dépôt du Mans que par les seules 141 R. Certes il reste à l'effectif d'autres séries dont un noyau de 241 P, une 141 C, ou une poignée de 040 TA. Mais elles sont soit garées, soit utilisées à quelques tâches de manœuvres dans le dépôt. Les 141 P si appréciées du personnel manceau ont disparu depuis déjà quelques années. Au Mans, comme dans d'autres dépôts, chaque série a une appellation particulière. Ainsi les 241 P sont communément désignées les « 2 P », tandis que les 141 P sont les « petites P ». Les 040 TA ont conservé leur label du temps de l'Etat, on les nomme les « 40 000 », les 141 C sont simplement les « Mikados » et enfin les 141 R sont tout bonnement les « R ». Celles-ci appartiennent en début d'année aux deux groupes de machines chauffées au fuel et au charbon. De nombreuses mutations interviennent en cours d'exercice avec des disparitions d'affectations de certains dépôts et des regroupements dans d'autres ; la fin de la vapeur est proche. Pour les manceaux, les « 2 P » avaient pour elles la puissance, les « Petites P » étaient plus délicates mais les « R » représentaient les machines costaudes « à l'Américaine » !

### Utilisation des R

En 1970 les 141 R de Mézidon ont déjà été stoppées tandis que celles d'Argentan le seront dans le courant de l'année. Elles ont disparu de Nantes depuis quelques années et n'ont jamais été affectées à Saint-Pierre-des-Corps. Les 141 R du Mans circulent majoritairement sur les lignes Le Mans – Argentan – Mézidon, Le Mans – Saint-Pierre-des-Corps, Le Mans – Angers – Nantes ainsi que sur Saint-Pierre-des-Corps – Nantes. Toutefois elles vont encore sur d'autres lignes, vers Sotteville, Lisieux, Auray, Quimper, etc... Sans surprise on relève que les machines sont conduites par des équipes des dépôts qu'elles fréquentent le plus, étant utilisées en banalité complète. Cependant ce sont surtout les mécaniciens du Mans, Nantes, St-Pierre-des-Corps, Mézidon et Argentan que l'on retrouve aux commandes. Pour ce qui est du Mans en cette année 1970, il reste bien entendu des mécaniciens autorisés vapeur au « dépôt-triage », autrefois spécialisé dans ce mode de traction. Avec la fin progressive de la vapeur et à la suite de l'électrification de la ligne Le Mans – Rennes, celui-ci avait glissé progressivement vers une charge de travail aux marchandises et messageries. Pendant ce temps le deuxième site traction du Mans à « Pontlieue » concernant auparavant plutôt les agents électriciens, dieselistes et autorails se voyait surtout employé aux trains de voyageurs.

Par suite des mouvements de personnels entre ces deux lieux, un roulement mixte vapeur-diesel n°119 avait été mis en place à « Pontlieue », utilisant les 141 R (celles du Mans, éventuellement celles de Thouars et Auray) ainsi que les diesels des autres dépôts : 67000 de Caen, puis 68000, 66000 et 67300 lors de leur mise en service. Au service d'été du 31 mai 1970 ce roulement était devenu le 093, utilisant toujours les 141 R et tous les types de diesels venant au Mans, à l'exception des CC 72000 encore réservées aux seuls titulaires du roulement 130 (souvent les anciens mécaniciens des 241 P retirées du service peu de temps avant). A noter qu'un an plus tard cet ultime roulement mixte vapeur-diesel fut transféré au « dépôt-triage » au moment où les 141 R perdaient leurs derniers services réguliers, et qu'en 1972 il n'y avait plus aucun roulement vapeur au Mans. Il est intéressant de constater que nous retrouverons certains mécaniciens ayant roulé sur ces machines en 1970 aux commandes des BB 22200 sur le TEE n°30 « Jules Verne » en 1983 puis sur des Corail à 200 km/h en 1984 entre Le Mans et Nantes. D'autres finirent leur carrière comme chefs de traction.

En 1970 les 141 R du Mans étaient utilisées principalement sur deux types de trains : les marchandises directs et les messageries directs, c'est-à-dire les trains de lotissement inter-triages des régimes RO et RA. Cependant on les trouvait parfois sur d'autres types de circulations, marchandises omnibus, marches haut-le-pied et exceptionnellement des trains de voyageurs. Ceci concerne le service régulier, mais en service facultatif on les retrouvait sur des trains de marchandises ainsi que sur des trains de travaux. Le Mans étant le siège de deux triages,

l'un du RA et l'autre du RO, les locomotives étaient bien utiles pour ces deux types d'acheminements. D'autant plus qu'en matière de RO, lorsqu'un train régulier était complet, les wagons n'y ayant pas trouvé de place et formant le reliquat devaient soit attendre le train suivant, soit être expédiés dans un train facultatif mis en marche spécialement. Sur les différents itinéraires de lignes autour du Mans, il existait à cet effet de nombreuses marches « fac » prévues aux fascicules horaires. Mais il arrivait tout aussi souvent que les machines partent sur des trains simplement nommés « MI », comme trains à « Marche Indéterminée ». De même, conformément à une pratique de cette époque, une circulation facultative pouvait prendre l'appellation d'un train régulier doublé par la mention « 2<sup>-ème</sup> train n°... ». Sur les fiches de repérage des bandes graphiques on retrouve de cette manière des « 2<sup>-ème</sup> 6717 » d'Angers à Nantes, « 2<sup>-ème</sup> 6203 » du Mans à Mézidon ou « 2<sup>-ème</sup> 714 » dédoublement de l'express 714 de Quimper à Auray.

Parmi les trains de voyageurs sur lesquels une 141 R pouvait parfois être engagée, on retrouvait le 2726 Tours – Le Mans de fin d'après-midi, prévu autorail mais pouvant être remplacé par une rame tractée les jours d'affluence. Ce fut le cas le 2 août 1970 avec la 141 R 1197, ou les 28 et 29 décembre 1970 avec les 141 R 1266 et 754. Le 2728, direct de soirée, était aussi confié à une R les jours de pointe. En sens inverse, le 2017, express saisonnier d'été quittant Le Mans à 20 h 02 et convoyant des voitures directes pour Lyon pouvait se retrouver confié aux R : elles ont été observées de cette manière le vendredi 10 et samedi 11 juillet 1970 avec la R 1290, le mercredi 29, jeudi 30 et vendredi 31 juillet avec la même 141 R 1254.

S.N.C.F.		M.T.			
FICHE DE REPÉRAGE					
ENGIN MOTEUR N° 171312					
DÉPÔT D'ATTACHE Le Mans					
OPÉRATIONS	DATE	HEURES	DÉPÔT		
Mise en place	27-7-70	7.00	LMS		
Retrait	30-7-70	14	LMS		
Réception par le vérificateur					
Date	Numéros des Trains	PARCOURS		MECANICIENS	
		de (2)	à (2)	Nom	Dépôt d'attache (2)
27	MI	LM	SP	Du Loux	TSP
27	4323	SP	AS	BREIZIN	421
28	44345	AS	NE	"	"
28	NX116	NE	NB	"	"
28/29	2150	NT	SP	Demié	N40
"	XMI	NT	SP	Tours	"
"	XMI	Tours	SP	"	"
29/30	6327	SP	Saumur	"	25
29	XMI	Saumur	Ang	"	4
29/30	4134	Angers	Lufrais	Bernard	Lufrais

Utiliser :  
 (1) Les abréviations suivantes  
 (2) " " courantes

Observations du vérificateur :  
 Date et visa : de V.P. 30.7.70  
 de V.C.

Lechalais w 9 2.0251-3-69 0.617.2624

*La fiche de repérage de la bande graphique de la 141 R 1312 : mise en place le 27 juillet et retirée le 30 juillet ;*  
*-Parcours : Le Mans (LM)– St. Pierre-des-Corps (SP), Tours-Angers (AS), Nantes-Etat (NE) et Blottereau (NB), Saumur.*  
*-Les équipes appartiennent aux dépôts de Saint-Pierre, Nantes et Le Mans.*  
*-Les trains MI et XMI sont des facultatifs à marche indéterminée et haut-le-pied à marche indéterminée*  
*-La mention « NT » signifie que la machine est « Non en Tête » du train, ici sans doute en deuxième position en double traction.*

### Particularités des parcours : installations et trafic

La vapeur présentait quelques particularités disparues avec les nouveaux modes de traction. Pour ce qui était du ravitaillement en combustible, certains dépôts avaient encore des stocks de charbon et briquettes à finir. Pour les machines chauffées au fuel, Le Mans, Nantes, St-Pierre-des-Corps, Argentan, Mézidon avaient conservé leurs installations de distribution. Pour le ravitaillement en eau, de nombreuses prises d'eau étaient toujours en service en 1970 au long des lignes parcourues. Sur la ligne de Mézidon, les renseignements techniques mentionnaient utilisables les grues de La Hutte-Coulombiers, Alençon, Argentan et Mézidon, tandis que celles de Vivoin-Beaumont et Surdon étaient considérées hors-service. Vers Saint-Pierre-des-Corps il y avait bien entendu celle de Château-du-Loir tandis que vers Angers on retrouvait celles de La Suze et Sablé en plus de celles d'Angers (gare et dépôt). En continuant vers Nantes, les grues de La Possonnière, Ancenis et Varades étaient encore en service, pour encore quelques mois en ce qui concernait cette dernière. A Nantes les vapeurs pouvaient ravitailler au dépôt de Blottereau et en gare voyageurs, mais aucune prise d'eau n'était plus mentionnée à Nantes Etat en 1970. Sur la transversale Tours – Angers, Saumur était encore utilisable mais La Ménitry venait d'être mise hors service.

Autre contrainte des vapeurs : le tournage des machines. Si la circulation « tender en avant » était possible, elle était soumise à certaines restrictions. L'Instruction sur la Composition des Trains (ICT) éclaircit sur celles-ci : « les machines à tender séparé doivent être orientées tender en arrière. Elles peuvent toutefois être orientées tender en avant en cas de secours, ou sur un parcours ne dépassant pas, sauf autorisation exceptionnelle du Chef d'arrondissement Traction, 30 kilomètres ; elles ne doivent pas alors dépasser la vitesse de 50 km/h ». Afin d'éviter ces parcours tender en avant il existait une multitude de points de tournage, avec ponts ou triangle. Les renseignements techniques précisaient leur emplacement et la dimension des ponts :



Vers Mézidon : Le Mans (24 mètres), Argentan (24 m.), Mézidon (24 m. + triangle). Alençon possédait encore un pont de 24 m. en service officiellement pour la dernière année en 1969

Vers Tours : En plus du Mans, Château-du-Loir (24 m.) et bien sûr St-Pierre-des-Corps (24 m.)

Vers Angers et Nantes : Sablé (23,1 m.), Angers-St. Laud (24 m.), Nantes-Blottereau (24 m.). Un pont de 14 m. avait existé jusqu'à l'après-guerre à La Possonnière.

Sur la transversale, Saumur avait encore son pont de 23,1 m.

*Une 141 R sur le pont tournant de Saumur*

### Quelques marches

Pour illustrer ces propos, voici quelques exemples de marches réalisées par des 141 R mancelles en cette année 1970.

Le 29 juillet 1970, la 141 R 1099 sortait de visite périodique (VP) et réalisait sa marche de rodage sur un aller-retour Le Mans - Château-du-Loir. Les parcours furent simplement notés « rodage » sur la fiche de repérage de la bande graphique, sans numéro de marche (sur cette fiche était inscrite l'ensemble des trains enregistrés sur une même bande). Le départ du Mans se fit à petite vitesse : 30 km/h jusqu'à Arnage. Après un court arrêt dans cette gare à cause des signaux fermés la marche reprit, toujours à 30 km/h jusqu'à Mayet. Puis la vitesse augmenta à 50 km/h pour rejoindre Château-du-Loir. Les mouvements enregistrés sur place laissent à penser qu'il y eut tournage de la machine sur le pont. Le retour s'effectua en vitesse : 100 km/h de bout en bout. Le résultat du rodage dut être satisfaisant car le soir même la R 1099 fut engagée sur un aller-retour Argentan aux trains 6401 (marchandise direct) et 4248 (messagerie direct). Le surlendemain la machine se retrouvait à Lisieux.

*Deux 141 R, dont la 802 du dépôt du Mans au premier plan, en relais au dépôt de Mézidon*

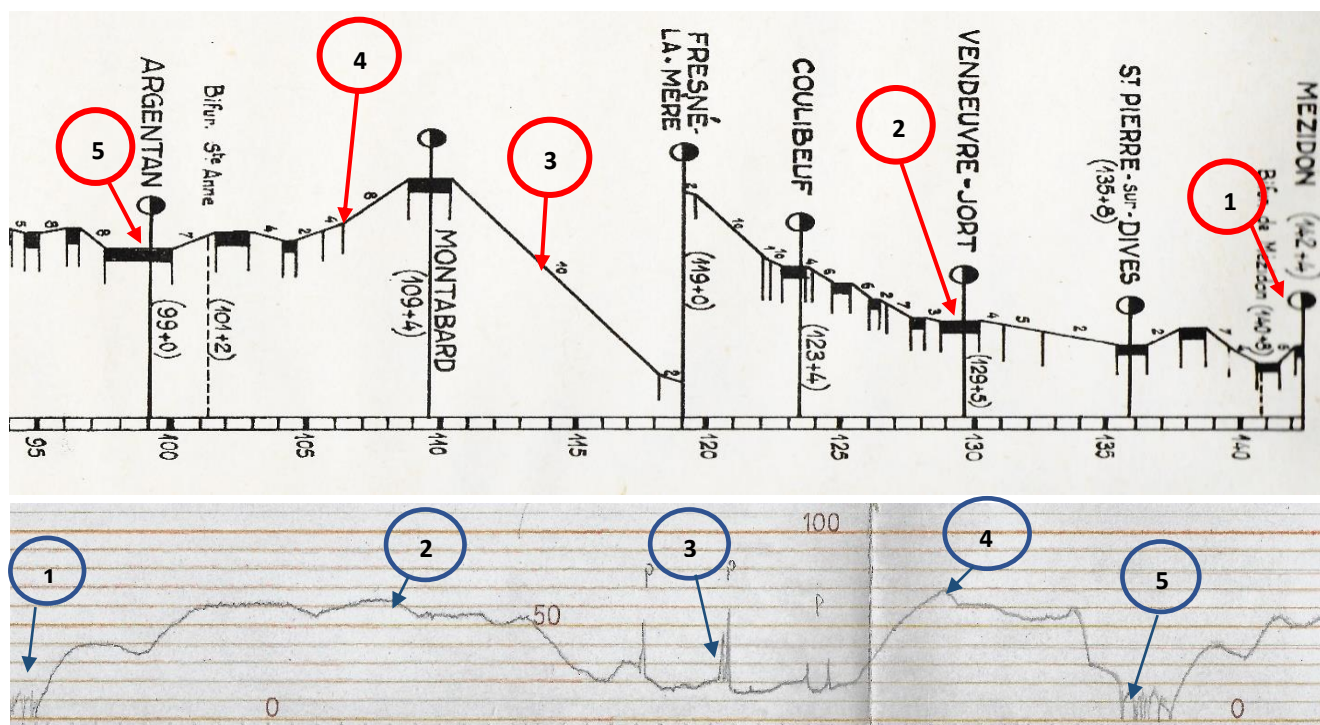


Cette tournée 6401-4248 revenait souvent au programme des manœuvres. Le 6401 était un train de marchandises direct à destination de Flers, sur la ligne de Granville. Il quittait Le Mans à 0 h 45 en passant par les raccordements de St. Georges et de la Plumasserie avant de filer sans arrêt jusqu'à Argentan, atteint à 3 h 09. La marche était calculée pour une locomotive de référence BB 67000 avec 1360 t. En 1970 l'ensemble des marches des messageries et marchandises de la ligne étaient déjà calculées avec des diesels. Comme ce train était tiré avec une 141 R, le barème d'équivalence des Renseignements Techniques donnait un tonnage correspondant de 1125 t. maxi pour cette série. La vitesse limite de la ligne oscillait entre 70 et 75 km/h selon les secteurs pour les trains de marchandises. Le trafic fret était conséquent à cette époque : en messagerie il y avait deux trains dans le sens Le Mans – Argentan et trois dans l'autre. En marchandises, six trains Le Mans – Argentan et sept en sens inverse, plus quelques marches partielles sur Alençon. Le transit se faisait au-delà vers Mézidon, Caen et Sotteville. Le fret y était plus important en nombre de circulations que le voyageur. L'horaire du 6401 était tracé avec une moyenne globale d'une bonne quarantaine de kilomètres-heures entre Le Mans et Argentan. Les équipes vapeurs travaillaient le plus possible « au profil » et plusieurs marches comparées sur ce train avec différentes machines relèvent une même pratique : on pourrait les croire calquées les unes sur les autres (R 1099 des 16 septembre et 21 septembre, R 1184 du 23 avril...). Voici ce que nous révèlent les bandes graphiques : une fois la sortie des raccordements du Mans effectuée, une vigoureuse mise en vitesse est observée, jusqu'à 75 km/h, puis le train roule tranquillement avec une vitesse qui suit les quelques ondulations du terrain, peu nombreuses en ce début de parcours. Il existe tout de même une bosse au niveau de la halte de Champfleury avec rampe de 8‰ sur 5 km. Ce point est franchi à 20/25 km/h avant de reprendre de la vitesse pour passer sans arrêt Alençon. De nouveau la vitesse chute pour la bosse entre Vingthanaps et Sées (8 ‰ sur 4 km.) franchie en général entre 15 et 25 km/h, suivie d'une fin de parcours sans histoire jusqu'à Argentan. Après quelques manœuvres, la machine rentre au dépôt pour être tournée, l'équipe pouvant bénéficier d'une courte pause avant le retour au 4248. Ce train de messagerie direct arrive à 4 h 26 en provenance de Sotteville. Il repart avec notre 141 R à 4 h 54. Sa marche est tracée pour une BB 67000 et 500 t. soit également 500 t. pour les 141 R. Vitesse limite : 100 km/h, sauf sur le raccordement de Surdon pris à 90 km/h. Cette fois, la marche au profil limite est nettement moins marquée et la vitesse est soutenue sur la majorité du parcours. Seule la « bosse » de Vingthanaps voit une chute aux environs de 70 km/h, partout ailleurs on roule entre 90 et 100 km/h. A Alençon, un arrêt est prévu entre 5 h 27 et 5 h 53. Des mouvements de manœuvre y sont observés pour laisser et prendre des véhicules. L'arrivée au Mans se fait au plateau du triage RA à 6 h 46. L'équipe peut rentrer la machine au dépôt.

Poursuivons avec un autre train réalisé par la 141 R 1099 : le 6266 du 13 octobre avec une équipe de Mézidon. Ce train de marchandises direct, origine Mézidon est à destination du triage RO du Mans. Sa marche est tracée avec comme machine de référence une BB 67000 et 1140 tonnes, soit un équivalent de 950 tonnes pour une 141 R. Le départ est prévu à 1 h 08. La veille de ce train nocturne la machine a été utilisée en service facultatif sur des trains de travaux dans le secteur Argentan – Coulboeuf. C'est l'automne et le train doit être bien chargé, le démarrage permet d'atteindre rapidement 40 km/h, avant de fléchir un peu pour une petite bosse à Saint-Pierre-sur-Dives. Puis le mécanicien arrive à atteindre la vitesse de 60/65 km/h jusqu'à Coulboeuf où les choses se gâtent. C'est ici que débute une rampe de 14 kilomètres à 10 ‰. En l'espace de 4 kilomètres, la vitesse a chuté à 20 km/h. Le léger faux-plat au passage de la gare de Fresné-la-Mère permet de se refaire une santé en revenant à 30 km/h. Mais dès la reprise de la rampe les difficultés ressurgissent et au PK 117 survient un premier patinage important, suivi d'un autre encore plus violent trois kilomètres plus loin. La vitesse n'est plus que de 15 km/h mais l'équipe fait face, maintient cette vitesse, combat à nouveau deux patinages moins importants et bascule enfin à Montabard à 20 km/h. Dès lors tout va bien et le convoi reprend vite son allure au point que le mécanicien doit donner un coup de frein alors qu'il atteint la vitesse maximale autorisée de 70 km/h seulement 4 kilomètres plus loin. Puis c'est l'arrivée à Argentan, prévue à 2 h 26. Comme 1 h 18 étaient allouées pour parcourir ces 44 kilomètres, la bande graphique révèle que l'équipe n'a pas perdu de temps malgré les difficultés, l'étape étant conclue en 73 minutes. On peut imaginer que le mécanicien connaissant parfaitement cette ligne et son profil n'a pas été trop inquiet devant la tournure des événements. De Caen au Mans, tous les agents de conduite savaient à quoi s'en tenir pour « monter Montabard ».

A Argentan un arrêt de 34 minutes est prévu et quelques mouvements de manœuvre sont effectués. A partir de cette gare la charge prévue est de 1500 tonnes, ou 1200 tonnes en équivalent pour la 141 R. La prochaine étape amène à Alençon, soit 44 kilomètres pour 56 minutes d'allouées cette fois. La marche est donc plus tendue. Effectivement le bande montre que la machine va rouler avec plus de vitesse, seule la courte bosse après la bifurcation de l'Oraille (après Surdon) montrant un fléchissement à 20 km/h. La vitesse de 75 km/h sera atteinte en descendant vers Alençon, avec nouveau coup de frein nécessaire. Un arrêt de 24 minutes est prévu dans cette gare, avec quelques mouvements de manœuvre pour laisser ou prendre des wagons. La marche est à présent calculée pour une BB 67000 et 1500 tonnes, soit 1370 tonnes pour la 141 R. L'horaire prévoit 1 h 23 pour les 59 kilomètres restant à franchir jusqu'au plateau de réception RO du Mans. Après une mise en vitesse permettant de passer Champfleury à 50 km/h, la longue pente en 8‰ de 10 km s'étalant jusqu'à La Hutte-Coulombier obligera le

mécanicien à freiner les ardeurs du convoi à trois reprises, preuve que la rame devait être bien chargée. Puis la vitesse indiquée sur la bande graphique va ensuite suivre précisément chacune des petites ondulations du terrain, en variant de 55 à 70 km/h qui est la vitesse maximale autorisée pour les marchandises d'Alençon au Mans. Enfin, arrivé là-bas, notre train sera arrêté 3 minutes sur signaux à la bifurcation de la Plumasserie, avant de rentrer au triage. C'est enfin la rentrée au dépôt, où une extraction est notée sur la bande.



**La bande graphique de la 141 R 1099 sur le 6266 du 13 octobre 1970.**

« 1 » : départ de Mézidon – « 2 » : Passage à Vendevre-Jort, fin du parcours en pallier (vitesse 65 km/h) et attaque de la rampe – « 3 » : zones de patinages dans la rampe de Montabard, la vitesse chute à 15 km/h – « 4 » à peine 4 kilomètres après la bascule de Montabard, la vitesse atteint déjà 70 km/h et le mécanicien est obligé de donner un coup de frein – « 5 » arrivée à Argentan, avec mouvements de manœuvre.

Autre démonstration de la conduite des trains « au profil » avec cette fois pour cadre la ligne Le Mans – Saint-Pierre-des-Corps. En 1970 il reste un certain nombre de trains couverts normalement avec les 141 R, en messageries et marchandises. De temps en temps un voyageur ou un express peut leur être confié, comme ce 14968 (express facultatif) du 10 octobre tracté par l'omniprésente R 1099 avec équipe de Saint-Pierre-des-Corps. Suivons à présent une équipe mancelle à bord de la 141 R 1312 le 17 septembre 1970 pour assurer le SS 3427, marchandise direct Sotteville - Le Mans – Saint-Pierre-des-Corps. La marche est calculée avec une 141 R comme machine de tracé et pour un tonnage de 1800 tonnes. Après la sortie du triage et le passage de la bifurcation des Fontaines, la courte descente en 3,8‰ vers Arnage permet d'atteindre 65 km/h, vitesse qui va décroître gentiment jusqu'à la butte du km 313 précédant la gare d'Ecommoy franchie à 18 km/h. Aucune inquiétude à avoir car de cet endroit jusqu'à Château-du-Loir la ligne est constituée de légères pentes entrecoupées de plats. Le train peut donc rejoindre cette gare « sur l'erre », sans aucun effort de traction. Au mieux la vitesse du convoi atteindra 72 km/h aux abords d'Aubigné-Racan (pour 75 km/h maxi autorisés) et un coup de frein sera nécessaire pour marquer l'entrée et l'arrêt à Château-du-Loir, gare d'arrêt général. A l'époque des machines vapeur chauffées à la pelle, les chauffeurs devaient apprécier ce type de conduite où une bonne partie du parcours se faisait sans tracter. Avec le stocker cela était déjà plus facile, quant aux 141 R fuel (dont notre R 1312), le jeu de robinets de réglages avait bien facilité le travail. Six minutes d'arrêt sont prévues avant de reprendre la route vers la Touraine. La ligne est à peu près plate jusqu'à Saint-Paterne, puis il faut franchir la bosse du km 259 entre Neuillé-Pont-Pierre et St. Antoine-du-Rocher. Abordée à 58 km/h, cette bosse sera franchie à 30 km/h avant de basculer vers la vallée de la Loire. Sitôt le faite franchi le convoi accélère naturellement et deux coups de frein bien marqués seront nécessaires pour respecter la vitesse limite (En effet un grand nombre de wagon est encore muni de triples valves qui ne sont pas modérables au desserrage. Il faut procéder à des coups de freins nets et espacés sous peine de mauvaises surprises) C'est enfin l'arrivée sur le site de Saint-Pierre-des-Corps avec sa succession de signaux fermés pour rentrer au faisceau de réception RO.



Au dépôt des Gaubourgs à Angers : trois 141 R autour du pont tournant. Une grue de relevage est visible derrière la remise

Le fascicule horaire du service d'été 1970, Le Mans - Château-du-Loir :

Les horaires des marchandises directs sont encore tous tracés avec une 141 R comme locomotive de référence, même si dans la réalité le diesel avait déjà investi la ligne

LIGNE 3.54-1 LE MANS - CHATEAU-DU-LOIR 31 Mai 1970 Graphique n°

GARES	MARCHANDISES											
	MS 3429	73413	SS 3427	73467	RO 3579	73415	5793	5791	MS 3433	MS 3435	5795	MS 3437
	DIRECT	DIRECT	DIRECT	DIRECT	DIRECT	DIRECT	OMNIBUS	OMNIBUS	DIRECT	DIRECT	OMNIBUS	DIRECT
Suite des fascicules	141 R 1800 T	141 R 1800 T	141 R 1800 T	141 R 1800 T	141 R 1800 T	141 R 1800 T	BB 63000 500 T (4)	BB 63000 500 T	141 R 1800 T	141 R 1800 T	BB 63000 300 T	141 R 1800 T
	»	3.46	3.36	3.47	3.47	3.48	»	»	»	»	»	»
LE MANS	III	III	III	III	III	III	III	III	III	III	III	III
Gare	10											
Bl. de Prôan (Satellite 3)												
Poste 7												
Triage	0 14	23 09 1 07	(b) 12 2 04	2 21 3 58	2 53 3 12	3 26 4 54	7 08	9 36	10 21	13 18		16 43
Poste des Fontaines	0 20	1 13	2 10	2 44	3 13	5 00	7 12	9 40	10 27	13 24		15 49
Emb. part. BOMEMA	»	»	»	»	»	»	»	9 43 44	»	»		»
Arnage	0 24	1 18	2 14	2 48	3 22	5 04	7 16	9 53	10 31	13 28		15 53
Laigné-St-Gervais SS	0 34	1 28	2 24	2 58	3 32	5 14	7 26	10 41	10 57	13 38		16 03
Écommoy	0 50	1 45	2 41	3 15	3 49	5 30	7 38	10 57	11 06	13 55		16 20
Mayet	0 59	1 54	2 50	3 24	3 58	5 39	7 47	11 06	11 15	14 04		16 29
Aubigné-Racan	1 09	2 04	3 00	3 34	4 08	5 50	7 58	11 16	11 25	14 14		16 39
Vaas SS	1 14	2 09	3 05	3 39	4 13	5 54	8 02	11 20	11 29	14 19		16 44
CHATEAU-DU-LOIR	1 26 58	2 19 33	3 16 22	3 50 4 05	4 24 5 33	6 05 6 33	8 13 10	11 31 22	11 40	14 30 43		16 54 17 02
Suite fascicules	4.18	4.18	4.18	4.18	4.18	4.18	»	»	4.18	4.18	»	4.18

Ces exemples permettent de se souvenir de ce qu'étaient le quotidien des équipes sur ces trains de marchandises auxquels les revues ferroviaires n'accordaient pas la même importance qu'aux derniers nés de la traction, que ce soit en électrique, en diesel ou avec les turbotrains. Mais le fret était encore dominant en 1970 et même si la vapeur était sur le point de disparaître, certaines techniques de conduites, comme celle d'utiliser au mieux le profil de ligne, persisteront encore un bout de temps.

Ligne d'ANGERS à NANTES (suite)

— II —

TYPES DE MACHINES	CHARGES ADMISSIBLES											Montée-Déroulage à Nantes-Saint et vice versa Limite Maximum		
	1480	1400	1300	1220	1130	1040	850	700	780					
CC 72000	1480	1400	1300	1220	1130	1040	850	700	780					1480
A1A A1A 68000	1130	1060	1000	930	870	800	650	530	600					1140
BB 67000	850	800	750	700	650	600	480	400	450					860
BB 66000	820	600	580	520	480	450	360	300	335					970
241 P	920	880	810	765	720	670	550	450	500					1020
141 R	850	800	750	700	650	600	490	400	450					980

Illustration de cette période de grands bouleversements : sur ce tableau des charges admises pour les trains de messageries par les différents types de machines entre Angers et Nantes datant de janvier 1970, on trouve ensemble les toutes nouvelles CC 72000 ainsi que les dernières 241 P et 141 R

Date	Heure	Nom, Prénom et Profession de l'accidenté	Exposé succinct de l'accident et de ses causes
3.3	16 <sup>15</sup>	MINGOT Louis AICR 3311993T	En cours de l'allumage de la 141R 481, s'est pris le bras dans le rideau et s'est blessé à l'arceau soutenu G avec un marteau qu'il tenait
16.4	12 <sup>h0</sup>	BONNEAU André CFRU 6177995Z	Lors du décroquetage de la 141R 713 s'est cogné de dessus de la main gauche sur la traverse du bogie R
16.6	9 <sup>55</sup>	BAZIN Henri MECRU 1906659F	En descendant dans la fosse pour la visite de la 141R 537, a glissé et s'est provoqué une foulure au pied D
2.3	16 <sup>17</sup>	BILLAND Bernard CFRU 2309611X	En descendant de la 141R 168, son pantalon s'est accroché au portier drapeau et l'agent en tombant s'est blessé au bras G et jambe D
2.3	23 <sup>30</sup>	THIREAU Yves CRRU 3000570P	En descendant de la 141R 1199 pour graisser les organes avant départ au train 43473, l'agent a perdu l'équilibre puis est tombé en arrière souffrant des reins et du poignet D

### Extraits du registre de prévention des accidents du travail du dépôt du Mans.

Incidents impliquant des agents circulant sur des 141 R en mars – avril 1970.

-La 141 R 537 appartient au dépôt d'Argentan et la 141 R 168 au dépôt de Thouars. Notons aussi la mention de la 141 R 1199, machine ayant fait toute sa carrière au Mans et préservée aujourd'hui sur ce même site.

-La multiplicité des grades des agents de conduite reflète cette période charnière entre traction vapeur et traction moderne : Mécanicien de Route (MECRU) et chauffeur de route (CFRU) contre Conducteur de Route (CRRU) et Aide-conducteur (AICR)

-Les conclusions des dirigeants, suites aux accidents du travail, étaient écrites sur les pages adjacentes du registre avec le plus souvent les mêmes formules : « inattention de l'agent ». Toutefois certaines mentions rappellent les gestes métiers de la vapeur : pour l'incident de la R 481 on pouvait lire « avant de casser les briquettes, il fallait dégager les abords (rideaux déployés) ». Et pour celui du décroquetage de la R 713 : « la barre à décroqueter était trop courte, mauvaise orientation de la barre, procéder selon la méthode enseignée ».

# L'ouverture à la concurrence ... une nécessité ?

## Les directives européennes :

La commission européenne a souhaité de longue date ouvrir à la concurrence le réseau ferré européen, tant pour le fret que pour les voyageurs. Pour y parvenir elle a procédé par étapes. En 1991, un premier pas a été franchi avec la séparation comptable du gestionnaire de l'infrastructure et de l'opérateur historique. A l'époque cette décision s'est traduite par la création de Réseau Ferré de France devenu par la suite SNCF Réseau. Pour les étapes suivantes, elle a avancé progressivement en instituant quatre « paquets ferroviaires ».

-Le premier paquet date de 2001, il est composé de trois directives qui posent les bases de l'ouverture à la concurrence (licences et bases de sécurité des entreprises ferroviaires et répartition de sillons). Ce premier paquet impose aux Etats d'adapter leur législation afin de permettre l'extension des droits d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire.

-Le second paquet a vu le jour en 2004, il est également composé de trois directives. Il ouvre à la concurrence le fret ferroviaire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006 pour le fret international et au 1<sup>er</sup> janvier 2007 pour le fret national. En outre, il institue dans chaque Etat membre une autorité nationale de sécurité ainsi qu'un programme permanent d'enquête sur les accidents. De plus afin d'harmoniser progressivement les règles de sécurité et d'élaborer les « spécifications techniques d'interopérabilité », il crée l'Agence Ferroviaire Européenne appelée aujourd'hui Agence de l'Union Européenne pour les chemins de fer.

-Le troisième paquet a été mis en place en 2007. Il est composé de deux directives et de deux règlements. Il prépare l'ouverture à la concurrence à partir de 2010 du trafic international des voyageurs. Sa transposition dans la loi française se traduit par la création en 2015 de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (notons que l'activité routière a été rajoutée en 2015). Notons en outre une directive datant de 2012 qui confirme la séparation comptable entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur historique. Il apporte cette précision : que cette séparation doit s'appliquer y compris au sein d'une même entreprise (cas de SNCF Mobilité et SNCF Réseau).

-Enfin le quatrième paquet, daté de 2016, composé de deux règlements, finalise l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires nationaux de voyageurs dans le cadre d'un espace ferroviaire unique européen.

## Comment la France va-elle procéder ?

En France l'ouverture à la concurrence se fera progressivement et de la façon suivante :

-Les services commerciaux tels que le TGV.

-Les services faisant l'objet d'une convention entre SNCF Mobilité et une « Autorité Organisatrice des Transports ». Cette autorité peut être l'Etat pour les trains d'équilibre du territoire (TET) ou un Conseil Régional (TER). Concernant les TER les Conseils Régionaux peuvent depuis le 3 décembre 2019 et jusqu'au 24 décembre 2023, soit attribuer un contrat de service public directement à SNCF Mobilité sans passer par une mise en concurrence pour une durée de dix ans, soit ouvrir totalement ou partiellement le réseau à la concurrence.

Pour ce qui concerne notre région Centre-Val-de-Loire, la convention signée avec la SNCF arrive à échéance en 2020. Le Conseil a décidé de la renouveler jusqu'en 2022. A cette date il a déjà prévu de ne pas lancer d'appel d'offre et de signer pour la dernière fois avec l'opérateur historique pour dix ans. Ce qui assure cette continuité jusqu'en 2023 (Nouvelle République du 5 octobre 2019). POUR LA REGION CENTRE-VAL-DE-LOIRE IL N'Y AURA PAS D'OUVERTURE A LA CONCURRENCE D'ICI 2023.

## Les risques de l'ouverture à la concurrence :

Les dysfonctionnements dus aux travaux sur l'infrastructure, les retards dus aux incidents sur les installations, aux actes de malveillance et aux aléas climatiques ne seront pas réglés par l'ouverture à la concurrence. Donc les trains publics ou privés en subiront les conséquences.

Par ailleurs la décision gouvernementale de mettre en concurrence les liaisons TET Nantes – Bordeaux et Nantes – Lyon n’amènera-elle-pas plus de complexité pour l’obtention des sillons, le montage des correspondances et l’articulation tarifaire ? Sous quelles conditions les usagers circulant à l’intérieur de notre région Centre-Val-de-Loire pourront-ils utiliser ces trains ?

Si l’on se réfère aux textes, l’ouverture à la concurrence peut se faire par la concession de lignes isolées ou sur l’ensemble du réseau de la région. Dans les deux cas l’exploitant privé cherchera la rentabilité. Ce qui laisse à penser qu’il favorisera les lignes les plus rentables laissant les autres déficitaires au service public. Alors se posera la question : suppression ou subvention par la collectivité ? D’autant plus que l’Etat a transféré aux régions la gestion de ces relations, mais auront-elles les moyens financiers ? Avec d’éventuelles suppressions, ne risque-t-on pas d’accentuer le désert ferroviaire ? Enfin quel sera l’avenir des liaisons inter-régionales assurées avec du matériel TER, exemple Tours – Le Mans, Tours – Lyon via Paray-le-Monial ?

#### Les préoccupations environnementales :

Lors de la COP 21 en novembre 2015 les Etats signataires, dont la France, se sont engagés à réduire les gaz à effet de serre et à maintenir le réchauffement climatique sous la barre des 2°C. Le 4 novembre 2016 l’accord de Paris est entré en vigueur, ratifié par 55 pays produisant environ 55% des G.A.S. Concernant la France, elle s’engage à diviser par quatre sa production d’ici 2050. A titre indicatif, en 2017 la production de G.A.S. s’élevait à 445,3 millions de tonnes équivalent CO2. Sur cette quantité la part de l’ensemble des transports s’élevait à 31% se répartissant ainsi : 94% pour le trafic routier, 3% pour le trafic aérien, 1% pour le fluvial, 1% pour le maritime et enfin 1% pour le ferroviaire. A cela s’ajoute en faveur du ferroviaire les chiffres de la congestion routière et les accidents. Ces chiffres démontrent l’utilité du chemin de fer dans la lutte pour le climat. Or, la réforme ferroviaire semble ne répondre qu’à des critères comptables. A notre connaissance rien n’est prévu pour l’aménagement du territoire et la protection de l’environnement. Plutôt que l’ouverture à la concurrence, une autre politique des déplacements basée sur la complémentarité n’aurait-elle pas été plus profitable ? En un mot, un retour au service public des transports. Qu’en pensez-vous ?

Bernard Monteil

## **Le car pour Caen ?**

Nous ne sommes pas loin du titre du célèbre sketch de Raymond Devos, mais la réalité n’est pas aussi comique. Au premier janvier 2020 la Région Normandie a repris la gestion de ses lignes Intercités auxquelles s’est ajouté l’axe Caen – Le Mans – Tours. Si les lignes purement normandes bénéficient d’améliorations, dont la mise en service des nouveaux Omnéo Premium, en revanche Caen – Tours n’a pas eu droit au même traitement. Il est vrai que cette ligne est moins porteuse que Paris – Rouen – Le Havre, Paris – Caen – Cherbourg ou Paris – Deauville (voir l’article ci-dessus). Comme sur les autres transversales irriguant plusieurs régions, la desserte complète de Caen – Tours se trouve écartelée entre des liaisons régionales diverses : Normandie au nord, Pays de la Loire au centre, Centre-Val-de-Loire au sud. En conséquence nous observons qu’un aller-retour par car a été instauré entre Caen et Le Mans ; une première sur cette ligne. Le temps de parcours est dans ce cas supérieur d’une heure à celui par train express. Déjà à l’automne dernier des associations d’usagers et de cheminots étaient intervenues auprès du Conseil Régional de Normandie pour faire modifier ses premiers projets d’horaires prévoyant le remplacement de 3900 km de trains par 1500 km d’autocars (Source « tendance Ouest » - 9 octobre 2019).

Pour parcourir l’intégralité de la ligne, il reste deux allers-retours directs plus cinq avec combinaisons de correspondances au Mans ou Alençon, dont celle par autocar. De plus des arrêts supplémentaires ont été attribués à certaines marches directes (Vivoin-B., Montbizot) ce qui améliore la desserte intra régionale mais détériore celle inter régionale. Le meilleur temps de parcours est de 2 h 58 par le train, là où il ne faut qu’environ 2 h 30 en voiture par l’autoroute. Nous retrouvons ici le problème déjà rencontré sur Tours – Lyon via la transversale par exemple.

En semaine le dernier départ de Tours pour Caen en soirée est à 16 h 34 et 17 h 50 en sens inverse au départ de Caen, ce qui est bien tôt. Sinon les voyageurs peuvent passer par Paris et... profiter des fameux Omneo ! Avec le surcoût bien entendu.

## Les CC 6500 sur le Sud-Ouest



*Entre deux services, la CC 6523 stationne au dépôt de Limoges*

Année de transition, comme nous venons de le voir pour les 141 R, 1970 l'a été aussi par l'affectation des premières CC 6500 au dépôt d'Ivry (Paris-Sud-Ouest). Ces engins de traction ne sont plus à présenter : ils auront permis l'extension du service des rapides et TEE à la vitesse de 200 km/h, démarche initiée par les BB 9200 sur le « Capitole ». Paris – Toulouse, Paris – Bordeaux et leurs prolongements auront été le terrain d'action de ces locomotives sur notre région jusqu'à l'aube du XXI<sup>ème</sup> siècle.



*En cabine du train 5 « L'Etendard »  
Avec l'un des deux mécaniciens présents  
sur cette circulation à 200 km/h*

Leur premier service commercial au Sud-Ouest, le 31 mai 1970, leur confiait la remorque de rapides et express sur Paris – Bordeaux – Irun et Tarbes plus Paris – Limoges. On y retrouvait déjà quelques trains aux noms réputés : Sud-Express, Etendard, Drapeau, Iberia-Express... Peu après viendront les Capitole repris aux BB 9200 et bien sûr l'Aquitaine.

Ces machines auront représenté une part importante dans le grand mouvement de modernisation de nos chemins de fer, entamé durant les années 60. Ainsi l'adaptation de la ligne Paris – Bordeaux à la circulation de trains roulant à 200 km/h aura nécessité, outre les engins moteurs, des aménagements de l'infrastructure : rectifications de tracés et améliorations en de nombreux points y compris pour la signalisation. Mais aussi des reprises de l'alimentation électrique par la mise en service de plusieurs sous-stations et le renforcement de celles existantes. Et n'oublions pas le développement de nouvelles voitures modernes, les « grand confort ».

Plus d'une décennie va s'écouler durant laquelle les CC 6500 seront les seules machines à pratiquer le 200 km/h en service commercial avec un début d'ouverture de la grande vitesse à la deuxième classe lors de l'introduction des Corail 200. Le parc affecté au Sud-Ouest était initialement composé des CC 6512 à 6531. Un peu juste, il fut complété par une douzaine de machines issues de Lyon-Mouche quelques années plus tard. Puis

viendront les essais de la BB 22278 et l'adaptation de quelques BB 7200 à cette vitesse. Finalement ce sont les BB 26000 qui prendront la relève au début des années 1990 sur l'axe de Toulouse et Paris - Tours tandis que le TGV-A bouleversera de nouveau le paysage de Paris - Bordeaux. Après la mise en service de celui-ci nos machines auront des utilisations plus étendues vers le réseau Sud-Est avec des tournées sur Lyon et Dijon, épaulant ainsi leurs homologues de Vénissieux, ce dépôt ayant repris les engins de Lyon-Mouche.



*La CC 6506 sur le train 4407  
en gare de Châteauroux*

Les CC 6500 n'étaient pas que rapides, elles étaient aussi puissantes. Grâce à leur bogie moteur à double rapport, elles pouvaient se montrer efficaces aux messageries et marchandises. En définitive c'est à ces services qu'elles se retrouveront bientôt affectées, en particulier lors de la spécialisation en activités du parc moteur. Moins utiles au Sud-Ouest, elles s'en allèrent finir leur carrière au Sud-Est quittant Paris-Sud-Ouest en 1998. Pendant quelques temps il fut encore possible d'en voir certaines venir jusqu'en Touraine en service facultatif.

Photos Claude Pathault

*Sur le viaduc de Montlouis,  
le 313 « Sud-Express » du 8 juillet 1996  
tracté par la CC 6515*



*Passage du train Corail 200 n°163 « Montaigne » à Veuves-Monteaux avec la CC 6527*



*A quelques semaines de la mise en service du TGV-A :  
le train 124 en route vers Paris franchit  
La Tricherie, CC 6517 en tête*

*Le train 4062 à Beaugency en 1998 :  
La CC 6561, machine du sud-Est, vient  
faire un tour au Sud-Ouest*



### ***Cet été, les trains touristiques auront besoin d'avoir de la visite !***

La plupart des associations d'amis du chemin de fer faisant fonctionner un train touristique ou ayant à charge de faire rouler du matériel ancien se trouvent cette année dans une situation compliquée du fait des restrictions appliquées à la suite du Coronavirus. Petit à petit elles vont reprendre leurs activités, mais auront plus que jamais besoin de notre soutien. N'hésitons pas à leur rendre visite cet été :

Musée des transports de Pithiviers, reprise des circulations annoncée pour le 21 juin (diesel)  
**AMTP** – Rue Carnot – 45300 Pithiviers – 02-38-30-48-26 (masque obligatoire)

AAATV – CVL : Journée Européenne du Patrimoine – 19 septembre : circulation diesel (68540) Orléans-Pithiviers  
**AAATV-CVL** – 4, tunnel des Champs Bouchaud – rampe nord – 45400 Fleury-les-Aubrais

Train du lac de Rillé : reprise des circulations annoncée pour le 28 juin (port du masque demandé)  
**AECFM** – La Gitonnière – 37330 – Marcilly sur Maulne – 02-47-96-42-91

Chemin de fer touristique de la Sarthe : reprise des circulations annoncée pour le 15 juin 2020  
Réservation recommandée car le nombre de places est limité, port du masque obligatoire.  
**TRANSVAP** – dépôt-gare – 5, rue de Montfort – 72160 Beillé – 02-43-89-00-37

Train Touristique de la Vallée du Loir : en attente de nouvelles pour la reprise (autorail Thoré-la-Rochette – Troo)  
**TTVL** – gare La Rochette – 41100 Thoré-la-Rochette – 02-54-72-73-97

Train Touristique du Bas-Berry : l'association mentionne une « reprise progressive des activités » en autorail sur Ecueillé – La Foulquetière dès le 5 juillet, avec consignes sanitaires (port du masque)  
**TTBB** : 96 bis avenue de la gare – Ecueillé – 02-54-40-23-22