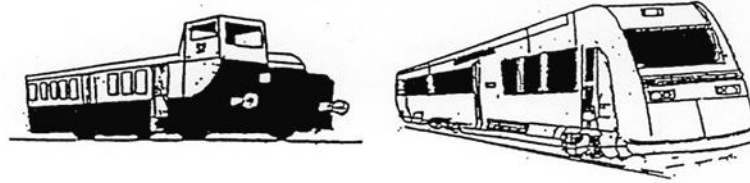




Association Française des Amis des **Chemins de Fer**

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations - Décembre 2021

Contact : M. Bernard Monteil (Président)
15, route d'Amboise, 41400 CHISSAY-en-TOURAIN

afac.cl@laposte.fr - site internet : www.afac.asso.fr

LE MOT DU PRESIDENT : BONJOUR CHÈR(E)S AMI(E)S

Avec la crise sanitaire, la vie de notre association a été perturbée. Nous avons dû annuler ou reporter des visites et des réunions. Toutefois nous ne sommes pas restés inactifs, c'est ainsi que nous avons pu nous réunir et tenir notre assemblée générale en mars 2021.

Lors de cette dernière, nous avons évoqué la place du chemin de fer dans une économie décarbonée. Pour traiter ce sujet, nous avons eu la chance d'avoir notre ami Alain Jeunesse et son équipe qui nous ont expliqué leur projet. Aujourd'hui, la pollution, le réchauffement climatique sont la préoccupation de beaucoup d'entre nous. Aussi, afin de toucher un plus large public nous vous proposons d'organiser des débats avec la participation de personnalités issues de différents milieux. L'avenir, se décide aussi dans la conception du matériel roulant. C'est ainsi, que nous nous intéressons au projet du TGV « M ». Mais actuellement, il reste des mises au point à régler, nous en reparlerons le moment venu.

Avec l'année qui s'achève, l'ouverture à la concurrence des services voyageurs régionaux se concrétise. Déjà, la Région Provence Alpes Côte d'Azur lui ouvre la ligne Marseille Vintimille. Concernant les autres régions, la question est en débat ; certaines dont la nôtre Centre Pays de Loire souhaitant garder la S.N.C.F. Elle se met en place également sur les relations nationales et internationales. Après une période d'oubli, nous assistons à un retour des trains de nuit tant sur le plan national qu'international. Nous ne pouvons que nous en réjouir. L'association « R.A.C.O » (Rhône Alpes Centre Océan) avec laquelle nous collaborons milite pour l'amélioration des relations Nantes Lyon. Une de ses interventions auprès des pouvoirs publics, est l'ouverture prochaine d'une troisième relation entre ces deux villes. Par contre, hormis des travaux de voie, l'électrification Nevers Chagny stagne. La relance des projets de L.G.V. est à l'ordre du jour avec la reprise des études de la ligne Bordeaux Toulouse. Reste à savoir, quel en sera le financement (État, collectivités territoriales ou participation publique privée ?)

Coté fret, malgré une légère hausse du trafic, la part du ferroviaire a chuté de 18 à 9% en 20 ans. Toutefois une bonne nouvelle, le rétablissement de la liaison Perpignan Rungis. Mais cela ne règle pas tous les problèmes, loin s'en faut.

Ceci n'est qu'un bref résumé, beaucoup d'autres questions se posent (ouverture à la concurrence ou entreprise intégrée, aménagement du territoire, environnement, coopération européenne et internationale, vie de notre association etc....)

Nous vous invitons à débattre de toutes ces questions ainsi que celles qui peuvent vous préoccuper lors de notre assemblée générale qui se tiendra le :

SAMEDI 5 MARS 2022 à PARTIR DE 10H00 - GRANDE SALLE DE LA MÉDAILLE SAINT PIERRE DES CORPS

En attendant, passez de bonnes fêtes de fin d'année et bonne année 2022

La cure de rajeunissement des voies uniques de l'étoile de Tours.

Depuis la rentrée une vaste opération de travaux se déroule sur les lignes à voie unique de l'étoile de Tours, c'est-à-dire Tours – Loches, Tours – Chinon et Tours – Vendôme. Ces chantiers démarrés quasiment simultanément sont indispensables au maintien du service voyageurs.

Premier chantier, Tours – Vendôme, entamé en août dernier, à la suite de travaux des années précédentes et qui devrait rouvrir au service voyageurs au tout début janvier 2022. Ensuite ce sera le tour de Vendôme – Châteaudun jusqu'en juillet 2022. Un renouvellement complet voie et ballast (RVB) va être effectué sur un linéaire de 50 km, complété par des renouvellements partiels rails ou ballast sur 5,5 km dans le secteur de Notre Dame d'Oé. De plus des travaux d'étanchéité ont lieu sur 3 ouvrages d'art, renforcement des parois de la tranchée de Mettray et remplacement de 4 aiguillages.

De gros moyens sont engagés avec un train usine permettant une avance du chantier de 600 à 800 m par jour. L'intérêt des travaux sur cette ligne est double puisqu'ils profiteront tout aussi bien aux TER qu'aux trains complets de céréales desservant les nombreux silos de cette ligne qui traverse la Beauce.

Le coût des travaux de cette ligne se monte à 51,5 M€ pour l'ensemble Tours – Châteaudun, financés à 59,5% par la Région Centre Val-de-Loire, 32% par le plan de relance de l'Etat et 8,5% par SNCF Réseau.

Sur Tours – Chinon, les travaux ont débuté le 4 octobre 2021 et devraient s'achever au 28 janvier 2022. Il s'agit là de rénover 9 km de voie, 3 aiguillages et 4 passages à niveau. Cette ligne avait déjà fait l'objet de travaux il y a quelques années avec la mise en place d'une commande centralisée. Ici le coût des travaux est de 12 M€, financés entièrement par la Région Centre-Val de Loire.

Fin octobre c'était au tour de la ligne de Loches de fermer pour les mêmes raisons. Sur cette section l'état général de l'infrastructure laissait craindre une fermeture complète si rien n'était engagé rapidement. Aussi un renouvellement de voie est en cours sur 27 km. Il sera complété par des soins à certains ouvrages d'art. Le montant des travaux est de 36 M€ financés entièrement par la Région. La levée des limitations de vitesse permettra de revenir à un temps de trajet de 57 minutes entre Tours et Loches. Ceci déçoit un peu les associations d'usagers qui espéraient voir ce temps de parcours diminuer dans de meilleures proportions. De plus, il est annoncé que la desserte ferroviaire restera la même qu'avant les travaux, c'est-à-dire seulement deux allers Tours – Loches le soir avec retours en sens inverse le matin, complétés par l'aller-retour Reignac du midi. Les usagers auraient aimé avoir une desserte du même niveau que la ligne de Chinon. Au niveau de la Région, il est répondu qu'une augmentation significative de la vitesse limite demanderait d'autres travaux (suppressions de PN par exemple) dont les financements resteront à trouver. En tout état de cause, les TER devraient revenir sur les rails du Lochois en juin 2022.

Avec ces travaux, les craintes sur l'avenir des « petites lignes » apparues avec la sortie du rapport Spinetta en 2018 commencent à se dissiper. Pour cela, les Régions ont été amenées à financer l'entretien de l'infrastructure de leurs lignes, tout comme elles avaient financé le matériel roulant auparavant. Il restera encore à rénover Bourges – Montluçon (annoncé en 2022-206) et Chartres – Courtaulin.

L'X 4399 marque l'arrêt en gare de Vallères sur la ligne Tours – Chinon au train 7149 – 21 septembre 1980.

(voir l'article page suivante)



Les gares disparues de l'étoile ferroviaire tourangelle.

Il est souvent évoqué le cas des lignes ou sections de lignes quand elles sont supprimées, soit au service voyageurs, soit totalement. C'est malheureusement un vaste sujet. On évoque moins souvent un autre cas : celui des gares ou des arrêts supprimés sur des lignes en service. Au fil des années, ces suppressions ont été nombreuses : leur trafic était sans doute faible.

Il est à noter qu'il y a eu, et notamment au moment de la création de la SNCF, de nouvelles mises en service d'arrêts sur certaines lignes. Sur les lignes de l'étoile de Tours les suppressions ont été assez nombreuses :

1 – LIGNE TOURS – ORLEANS

Trois arrêts supprimés : Vouvray, Vernou-les-Varenes et Avaray.

- 29 septembre 1973 : suppression de l'arrêt de Vouvray
- 26 septembre 1987 : suppression de l'arrêt d'Avaray
- 29 septembre 1990 : suppression de l'arrêt de Vernou-les-Varenes.



*Le train Orléans – Tours 7029
de fin d'après-midi en gare de Vernou,
avec la BB 9240 en tête. 14 août 1981*

Photo : Claude Pathault

Il est à noter que l'arrêt d'Avaray avait été créé à peu près lors de la création de la SNCF, en même temps que Chaingy, Baule et La Chaussée-Saint-Victor. Ce dernier arrêt sur la ligne Blois – Orléans avait été créé pour remplacer l'ancien arrêt qui se trouvait sur la ligne Blois – Romorantin, supprimé en 1939.

2 – LIGNE TOURS – POITIERS

La ligne Tours – Poitiers est un cas particulier car elle n'a vu la suppression que d'un seul arrêt : Grand-Pont-Preuilley, à proximité du triage de Poitiers. Cet arrêt a été supprimé aux alentours de 2008. Il avait été établi au moment de la création de la SNCF, en même temps que Maillé et Nerpuoy.

L'arrêt de Maillé sur l'axe Paris – Bordeaux remplaçait la gare de Nouâtre-Maillé, située sur la ligne Chinon – Port-de-Piles, supprimée au service voyageur en 1939.

Il est à noter la création de la gare du Futuroscope en mai 2000. Il existait un arrêt de Grand-Pont sur la ligne de Parthenay, supprimée aux voyageurs en 1980.

3 – LIGNE TOURS – ANGERS

La ligne Tours – Angers a vu la suppression de trois arrêts : Varennes-sur-Loire, Saint-Martin-de-la-Place et Saint-Clément-des-Levés.

- Environ 1974 : suppression des arrêts de Saint-Martin-de-la-Place et de Saint-Clément-des-Levés
- 31 mai 1997 : suppression de l'arrêt à Varennes-sur-Loire

Il est à noter que l'arrêt de Trélazé supprimé en 1969 a été rétabli il y a quelques années, à peu près au même endroit.

4 – LIGNE TOURS – VIERZON

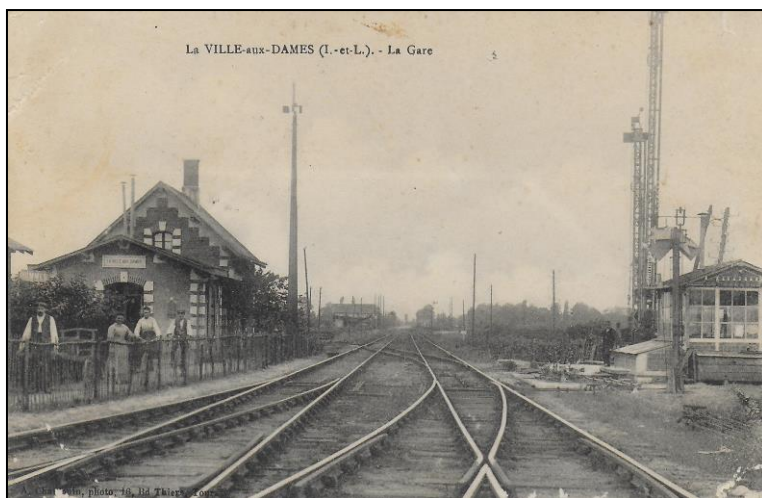
C'est une véritable hécatombe qu'a connue cette ligne : dix arrêts supprimés (et un de créé).

Dans l'ordre géographique à partir de Tours : La Ville-aux-Dames, Dierre, Civray-de-Touraine, Chenonceaux-Chisseaux, Bourré, Monthou-sur-Cher, Châtillon-sur-Cher, Langon, Châtres, Thénioux. Certains de ces arrêts avaient été créés au moment de la création de la SNCF.

Dates de suppression :

- 30 septembre 1972 : Monthou-sur-Cher
- 15 décembre 1973 : Châtillon-sur-Cher et Dierre
- 27 mai 1989 : La Ville-aux-Dames
- 28 septembre 1991 : Châtres
- 28 novembre 1998 : Chenonceaux-Chisseaux, Civray-en-Touraine, Bourré, Langon, Thénioux

La Ville-aux-Dames, à l'époque du PO
(Carte postale, coll. Claude Pathault)



De nouveau La Ville aux Dames en décembre 1978 avec l'omnibus 7187 Vierzon – Tours couvert par X 2451 et une remorque.
La gérante attend sur le quai, dans le froid.
(Photo Claude Pathault)

Les arrêts de Monthou-sur-Cher, Langon et Châtres n'existaient pas à l'époque du P.O. L'année 1998 a vu la création de l'arrêt de Chenonceaux pour remplacer Chenonceaux-Chisseaux.

5 – LIGNE TOURS – LE MANS

La ligne Tours – Le Mans a vu la suppression de trois arrêts : Fondettes-Saint-Cyr, Mettray et Dissay-sous-Courcillon, tous les trois au 31 mai 1997. Tous les autres arrêts existaient à l'époque du P.O.

6 – LIGNE TOURS – (LA MEMBROLLE) - CHATEAUDUN

La section La Membrolle – Châteaudun a vu la suppression de 4 arrêts : Crotelles, Villechauve, Saint-Hilaire-la-Gravelle, Saint-Jean-Fromental.

Dates de suppression :

- environ 1978 : Crotelles
- 27 septembre 1986 : Villechauve
- 29 septembre 1990 : Saint-Hilaire-la-Gravelle, Saint-Jean-Fromental

*Un ABJ 4 (X 3600 de St-Pierre) démarre de la halte de Crotelles au train 7498 en 1976.
(Photo Claude Pathault)*



7 – LIGNE TOURS – LOCHES

La ligne Tours – Loches n’a vu qu’une seule suppression : La Rabaterie (sur la commune de Joué-lès-Tours), supprimée en septembre 1995 et remplacée par le nouvel arrêt de La Douzillère.



Incontournable sur les lignes de Loches et Chinon durant plusieurs décennies, un X 4300 marque l’arrêt à La Rabaterie le 3 septembre 1995 (ligne de Loches)

Ci-dessous, croisement en gare de Saint Benoît-Rigny des trains 7147 et 7142 le 22 septembre 1980. (ligne de Chinon)

(Photos milieu et bas : Claude Pathault)

8 – LIGNE TOURS – CHINON

Cette ligne a vu la suppression de quatre arrêts : Vallères, Cheillé, Saint-Benoît-Rigny, Huisme.

- 27 septembre 1980 : suppression de Cheillé et Saint-Benoît-Rigny
- 23 septembre 1995 : suppression de Vallères et Huisme

Certains de ces arrêts avaient sans doute une faible fréquentation pour deux raisons : le bourg se trouvait trop loin de la ligne de chemin de fer comme par exemple Vouvray ou Huisme, et même, dans le cas inverse la gare se trouvait loin du centre bourg comme par exemple à Dierre où l’arrêt se trouvait à Malivert. Dans de nombreux cas la desserte ferroviaire a été remplacée par une desserte routière. Le souvenir de ces arrêts peut rester perpétué, car bien souvent le B.V. a été conservé et même dans de nombreux cas ils restent bien visibles



Texte de Claude Pathault

Rénovation et pérennisation de lignes capillaires fret en Région Centre Val-de-Loire

Dans la région Centre Val-de-Loire, il n'y a pas que les lignes ouvertes au service voyageurs qui retiennent l'attention. Les petites lignes secondaires parcourues uniquement par des trains de fret bénéficient également de travaux afin de garantir leur pérennité.

A ce titre une convention a été signée le 10 mai 2021 pour des travaux sur la voie Les Aubrais – Orgères, maillon de la ligne Orléans – Voves – Chartres. Rappelons que le projet de réouverture au service voyageur de la section sud entre Voves et Orléans est au point mort. Pour autant il était urgent de trouver une solution car les silos fournissent un tonnage annuel d'environ 160 000 tonnes. Les travaux portent sur le remplacement de rails (8,2 km linéaires), la régénération du ballast, le remplacement de traverses (4900), les platelages de plusieurs passages à niveau.

Le coût de cette opération se monte à 7,55 M€. L'Etat prend 4,4 M€ à sa charge, la Région 2,15 M€. Les céréaliers sont impliqués à hauteur de 06 M€ pour Axéreal et 0,4 M€ pour la SCAEL.

La Région annonce réfléchir aux actions à engager sur le prolongement de cette ligne vers Fains-la-Folie. D'autres lignes capillaires seraient susceptibles de bénéficier de crédits, dont Orléans – Châteauneuf-sur-Loire. Cette ligne a également vu son projet de réouverture au service voyageur tomber à l'eau.

Dans un autre domaine, la Société d'Economie Mixte (SEM) Fer Val de l'Indre demande la remise en service de la section neutralisée Loches – Buzançais. Actuellement le trafic fret, issu majoritairement des silos implantés à Argy, sur l'ancienne ligne du Blanc-Argent mise à voie normale, s'évacue par Châteauroux. Cette section a été entièrement restaurée il y a une dizaine d'années, entraînant alors l'abandon du transit par Loches et Saint-Pierre-des-Corps. Or une partie des céréales rejoignent les ports de La Rochelle et d'autres points dans l'Ouest du Pays. L'allongement de parcours en passant par Châteauroux et Vierzon est de l'ordre d'une centaine de kilomètres.

Nous touchons là un problème issu de la séparation en activités. Le transporteur souhaite aller au plus court pour économiser de l'argent. Mais le gérant de l'infrastructure peut difficilement se permettre de rétablir et entretenir une section de 45 kilomètres (Buzançais – Loches) à ajouter à aux 23 km de Buzançais – Châteauroux sans perspectives de voir le trafic doubler, avec des péages restant quasiment identiques, soit un surcoût non négligeable. Auparavant, ce que perdait un service pouvait être compensé par les gains de l'autre et le bilan global restait satisfaisant. Aujourd'hui chacun doit veiller à son équilibre économique.

Notons que Fer Val de l'Indre propose une solution originale : celle de se voir confier la section Buzançais – Loches avec un bail emphytéotique. La SEM précise que les travaux de remise en état de Argy – Buzançais réalisés par ses soins en 2015 ont coûté bien moins cher que ceux réalisés ailleurs par SNCF Réseau. Mais dans le cas d'Argy – Buzançais, il s'agit d'une section ayant le statut d'installation terminale embranchée (ITE) tandis que Châteauroux – Buzançais est une ligne à trafic restreint ; le référentiel pour l'entretien n'est pas le même.

Et des réouvertures improbables ?

Décidemment en Région Centre Val-de-Loire les envies de réouvertures de lignes ne manquent pas, y compris les plus surprenantes. Ainsi des élus de la région de Dreux, au nord de l'Eure-et-Loir s'inquiètent du déclassement possible de la ligne Chartres – Châteauneuf-en-Thymerais – Dreux. En effet elle n'est plus considérée comme stratégique et le déclassement de son secteur central entre Châteauneuf-en-Thymerais et Aunay-Tréon se pose.

Pour valoriser leur demande, les élus préconisent une remise en route du service voyageurs entre Chartres et Dreux. L'idée peut paraître séduisante, mais les grosses difficultés rencontrées pour le projet Chartres – Orléans donnent la mesure des obstacles qu'il faudrait lever.

Plus surprenant encore est le projet de remise en service de Senonches – La Loupe, toujours en Eure-et-Loir. Surtout que l'association « Senonches sur les rails » qui milite dans ce sens propose d'exploiter la ligne avec un matériel qui n'existe pas aujourd'hui, automatique, contrôlé à distance par GPS, électrique alimenté par accumulateurs ! (Source : L'Echo Républicain – 4/01/2021)

De quoi s'agit-il ? Des industriels, dont SOCOFER dans notre région, ont développé un concept de véhicule autonome nommé « Ecotrain ». Il s'agit d'un engin au gabarit proche de l'ancien autorail A 2E ayant circulé sur le Réseau Breton, mais fonctionnant donc avec des batteries, et bien sûr sans conducteur.

L'association annonce un coût de remise en service de la ligne (longue de 10,5 km) chiffré à 3,8 M€, dont 2,75 M€ pour la restauration de la voie ferrée et 1 M€ pour le matériel roulant. Le coût annuel de fonctionnement est estimé quant à lui à 140 000 € par an. Remarquons que ce chiffre de restauration de la voie est très inférieur aux sommes engagées par la Région pour la régénération de ses lignes secondaires (voir l'info sur ce sujet).

Les chiffres du groupe SNCF pour le premier trimestre 2021

Le groupe SNCF a rendu public ses résultats concernant le premier semestre de l'année 2021. Dans le contexte sanitaire compliqué que nous vivons encore actuellement, ces chiffres montrent les impacts des restrictions imposées à certains déplacements et comment l'entreprise peut y faire face.

Le chiffre d'affaires du Groupe SNCF est de : 16,1 Mds€, en hausse de 13,5% par rapport à 2020. Mais il reste en retrait de 2,9 Mds€ par rapport au CA de la même période en 2019 (référence avant la crise).

Dans le détail des activités, avec la différence par rapport au premier semestre 2020 :

- le CA de SNCF Voyages est de 6,2 Mds€, en hausse de 12,2 %
- le CA Transilien en hausse de 21 %
- le CA TER en hausse de 16%
- le CA Keolis est de 31,1 Mds€ en hausse de 9%
- le CA de Geodis est de 4,9 Mds€, en hausse de 21 %
- le CA de SNCF Réseau est de 3,1 Mds€ en hausse de 16% (mais -7% par rapport à 2019)
- le CA de Gares et Connexions est de 722M€ en hausse de 1,6%

Ceci démontre que l'activité repart, mais elle n'a pas comblé le « trou d'air » de 2020 et ses conséquences sur le long terme. A cet égard il faut observer que la perte subie par la crise sanitaire est estimée à 2,9 Mds€ sur le chiffre d'affaires, dont plus de 80% sur la grande vitesse. Observons dans ce domaine que la fréquentation au premier semestre 2020 du TGV est en hausse de 9,4% avec un taux d'occupation de 60%. Mais il reste encore 50% moins élevé qu'en 2019 qui reste la période de référence.

Toujours dans le domaine de la grande vitesse, les débuts de Ouigo-Espagne révèlent un taux d'occupation de 95%.

En conclusion, le résultat net du groupe est de – 780 M€ (pour -2,4 Mds€ en 2020), et la dette nette est de -38,4 Mds€ (contre -38,1 Mds€ fin 2020, soit 256 M€ de plus).

La crise n'est pas terminée, loin de là, les transports vont sans doute continuer à souffrir, même si un mieux est observé.

LE VIADUC DE MONTLOUIS.

LES PROJETS, LES ÉTUDES ET LA CONSTRUCTION.

Lors de l'établissement du projet pour la construction de la ligne Orléans Tours, trois itinéraires sont retenus :

- le premier par la rive gauche de la Loire
- le second par la rive droite
- le troisième en suivant les deux rives.

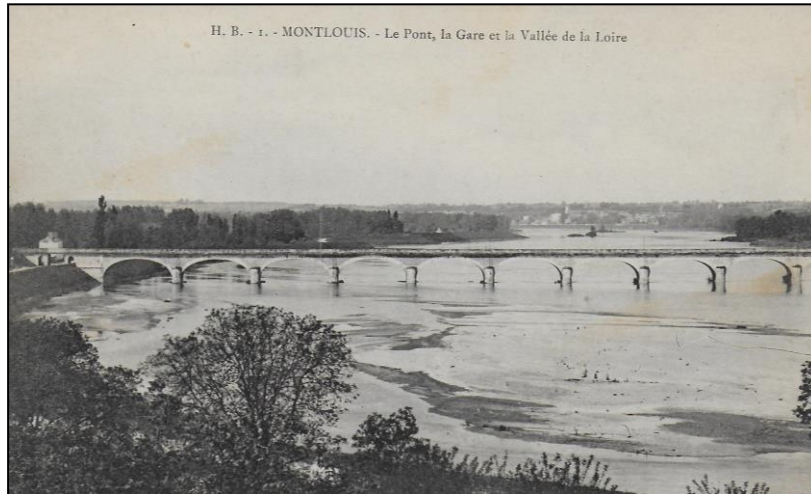
Après études, le second sera retenu. Mais cela impliquait la traversée de la Loire à Montlouis à quelques kilomètres au nord de Tours.

La première solution envisagée prévoyait la construction d'un ouvrage en maçonnerie composé de 25 arches de 15,00 mètres d'ouverture. Pour des raisons de coût et de délai l'administration supérieure refusa le projet. À la place, elle proposa par décision du 22 mars 1843, la réalisation d'un ouvrage en bois composé de 12 arches de 25,00 mètres d'ouverture reposant sur des piles en pierres. On en était là, lorsque M. Morandière, jeune ingénieur, récemment affecté à Tours, entreprit à contre-courant la construction du viaduc, les travaux ayant été adjugés. Pendant que l'on élevait les piles, il présenta un contreprojet de pont en maçonnerie. Tout en respectant l'espacement entre les piles déjà implantées et les 12 arches d'une ouverture de 24,75m imposés par le projet initial. Leur tracé en anse de panier s'appuyait sur les piles déjà construites. La réalisation de ce contre-projet se solda par une économie de 1000 francs et les délais de livraison furent respectés. À la fin de l'année 1844 le viaduc de Montlouis était terminé.

La construction des viaducs de Cinq Mars, d'Orléans et d'Auzon près de Châtellerault prévue également en bois a été réalisée en maçonnerie.

*Carte postale du viaduc de
Montlouis, dans son état d'origine*

(coll. Claude Pathault)



1870 : PREMIÈRE DESTRUCTION.

Pour le viaduc de Montlouis, la vie ne sera pas un long fleuve tranquille. En effet, lors de la guerre franco-prussienne de 1870, l'ouvrage allait connaître son premier sinistre. Afin de ralentir l'invasion Prussienne, le génie militaire fit sauter l'arche extrême rive gauche le 13 décembre 1870. Elle sera rétablie le 1er décembre 1871. Sa reconstruction aura coûté 24000 Fr.

1870 - 1940

La Première Guerre mondiale épargnera l'ouvrage. Le 19 juillet 1933 il verra passer le train d'inauguration de la traction électrique Paris Tours.

LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE

Le 3 septembre 1939 la France déclare la guerre à l'Allemagne. Au printemps 1940 l'armée allemande lance une grande offensive. Afin de l'enrayer, le 18 juin 1940, l'armée française en retraite détruit : deux arches coté rive gauche et l'avant dernière arche côté rive droite. La circulation sera rétablie provisoirement en voie unique le 30 août 1940 et le 14 octobre suivant elle sera rétablie en double voie. Reconstitué, le viaduc semble oublié par la guerre. Pourtant, le 6 juin 1944 les forces alliées débarquent sur les plages normandes contraignant les armées allemandes à envoyer des renforts sur les zones opérationnelles. Afin d'enrayer leur mouvement, l'aviation alliée procédera au cours de l'été 1944 à plusieurs bombardements qui endommageront sérieusement l'ouvrage. Dans leur retraite, le 16 août 1944 les unités allemandes achèveront sa destruction. À la fin des combats de la libération, les arches et les piles seront détruites sur une longueur d'environ 400 mètres.

LA RECONSTRUCTION.

Les impératifs de l'époque exigeaient le rétablissement rapide de la circulation des trains. Pour y répondre, un ouvrage à voie unique constitué par deux tabliers provisoires reposant sur des palées établies sur les restes des piles a été construit. Le 10 février 1945, le premier train le franchissait à vitesse réduite.



Le train 7028 Tours – Blois franchit le viaduc de Montlouis, avec la Z 4172 en queue de convoi. La Route nationale est visible au premier plan. 14 août 1982.

(Photo Claude Pathault)

L'ouvrage sera reconstruit dans son style, avec toutefois deux modifications. La première, à la demande des services de la navigation sur la Loire : l'ouverture de deux arches supplémentaires coté Paris pour permettre une meilleure régulation des eaux en cas de crues. La seconde, à la demande de la direction départementale des Ponts et Chaussées de l'Indre et Loire : la modification du pont rail faisant suite au viaduc côté Bordeaux pour permettre l'élargissement à 6 mètres de la R.N 751. De plus, à la demande des communes riveraines un passage piétons cyclistes a été aménagé coté aval.

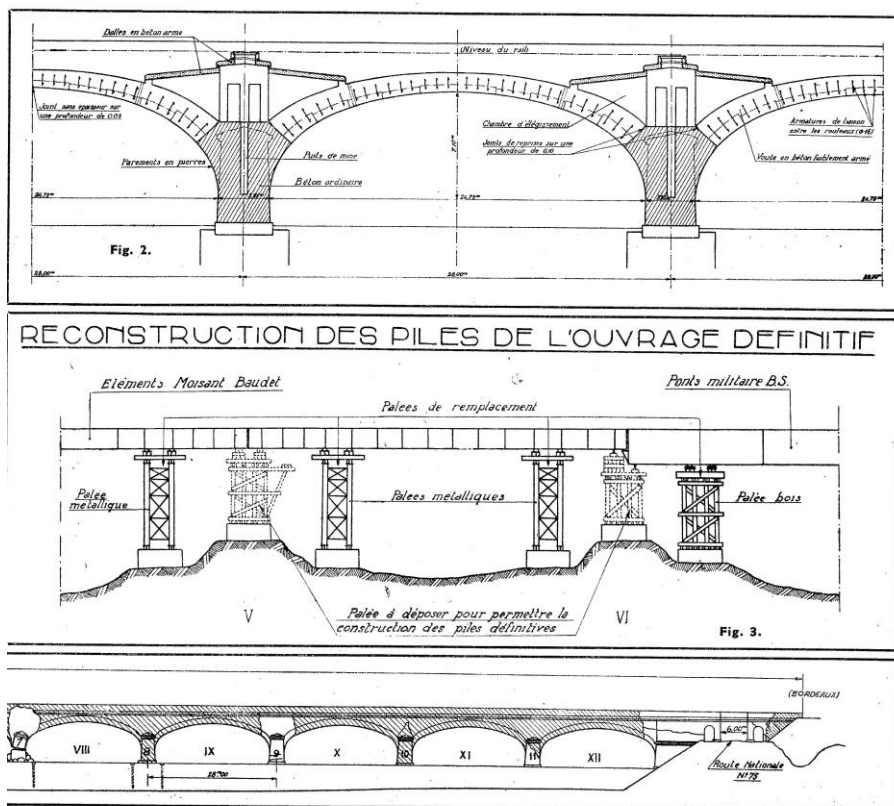
L'exécution des travaux.

Comme nous l'avons vu ci-dessus, l'ouvrage provisoire s'appuyait sur des palées posées sur les décombres des anciennes piles. Celles-ci devant être reconstruites à leur emplacement, il a été nécessaire d'en monter de nouvelles de part et d'autre de chaque pile. La reconstruction de la pile n°6 a nécessité la modification du raccordement entre les deux tabliers provisoires.

Les terrassements et les fondations de la nouvelle culée et de la nouvelle pile côté Paris ont été effectués à l'abri de rideaux de palplanches. Le sol a été consolidé par des pieux constitués par des rails assemblés patin contre patin par des boulons.

Le corps de l'ouvrage a été reconstruit en béton, les parements posés en pierres de Chauvigny (Vienne).

Les travaux se sont déroulés pendant l'automne et le dur hiver 1944-1945 dans des conditions pénibles : pluies, crues, neige et froid glacial.



La réalisation de ces travaux a nécessité 2700 m³ de bois, 3400 m³ de pierre de taille ou de moellons, 15500 m³ de gravillons et de sable, 150000 kg d'acier et 4500 tonnes de ciment.

L'INAUGURATION.

Le 4 juin 1946, la partie amont de l'ouvrage était terminée, mais les trains circulaient encore sur voie unique afin d'achever l'allongement demandé par les services de la navigation. Le 18 décembre suivant, après les vérifications réglementaires, il était

entièrement rouvert à la circulation. L'inauguration officielle, réunissait autour d'un vin d'honneur (de Montlouis) M.M. le préfet de l'Indre et Loire, les maires des communes riveraines, les ingénieurs chef d'arrondissement de la S.N.C.F. et les représentants des entreprises adjudicataires des travaux.

Après tant de vicissitudes, souhaitons longue vie à ce bel ouvrage.

Sources : coupures de presse, Rail et Route n° spécial « Reconstruction des ouvrages d'art de la S.N.C.F. »



Bernard Monteil

BB 9300, allège postale, voitures Grand Confort et Corail : composition variée pour le train rapide 4005 Paris-Bordeaux.
17 septembre 1990.

(Photo Cl. Pathault)

OUIGO Classique fait revivre les itinéraires classiques ou historiques sur Paris – Nantes

Il y a quelques semaines la SNCF a dévoilé au grand public ses projets de développement dans le domaine du transport ferroviaire low-cost. Depuis 2013 les TGV OUIGO sillonnent la France (et maintenant l'Espagne) et la formule rencontre un certain succès chez des clients qui n'auraient pas choisi le train sans cette offre bon marché. A côté de cela était apparue la formule Corail 100% Eco sur certaines relations, dont Paris – Nantes, La Rochelle ou Bordeaux.

A partir de 2022, la SNCF réorganise tout ceci en proposant deux produits : OUIGO Grande Vitesse et OUIGO Vitesse Classique. Si le premier des deux est dans la continuité de ce qui existe déjà, le deuxième est une refonte des ex Corail 100% Eco dans un nouveau moule.

Dans un premier temps OUIGO Vitesse Classique va proposer des trains sur deux destinations : Paris – Lyon et Paris – Nantes. Le service sera assuré par des rames tractées de huit voitures Corail rénovées pour la circonstance (offrant 640 places). En effet, locomotives et voitures vont revêtir une livrée spéciale rappelant celle des TGV OUIGO mais avec les coloris inversés : le rose-fuchsia dominera avec des berlingots bleutés. L'offre commerciale proposera des prix attractifs de 10 à 30€ maximum, 5€ pour les enfants. De plus, les tarifs seront inchangés une fois la réservation ouverte, 45 jours avant le départ. Le transport des vélos sera possible, mais les modalités ne sont pas encore totalement arrêtées.

Pour ce qui concerne notre région, attardons-nous sur la liaison projetée Paris – Nantes. Il serait mis en place trois allers-retours mais, c'est la particularité innovante, par les deux itinéraires via Le Mans et via Saint-Pierre-des-Corps. Pourtant, même les trains passant par la Sarthe auront pour origine Paris-Austerlitz et non Montparnasse. Les temps de trajets annoncés sont de l'ordre de 3 h 58 min. Les gares desservies seraient :

-via Le Mans : Juvisy, Massy-Palaiseau, Versailles-Chantiers, Chartres, Le Mans, Angers-Saint-Laud, Nantes

-via Saint-Pierre-des-Corps : Juvisy, Les Aubrais, Blois-Chambord, Saint-Pierre-des-Corps, Saumur, Angers-Saint-Laud et Nantes

Selon le succès de ces premières tentatives, d'autres destinations verront éventuellement le jour.

Les trains Paris-Austerlitz – Nantes via Versailles et Le Mans ouvrent un nouvel itinéraire sur cette destination qui n'a pourtant pas manqué de variantes dans l'histoire. En effet cette grande métropole régionale a la particularité d'avoir eu de multiples itinéraires pour la desservir au départ de Paris.

Le premier d'entre eux a été celui conjugué des compagnies du PO et du Tours-Nantes, avant son absorption par le PO, avec l'ouverture de la ligne en 1851. Cet itinéraire est resté le principal jusqu'à la création de la SNCF. La Compagnie de l'Ouest en inaugurant Le Mans – Angers en 1863 avait donné une deuxième voie d'accès possible. Mais pour aller à Nantes de manière autonome, cette entreprise avait construit la ligne Sablé – Segré – Nantes ouverte jusqu'à Doulon en 1885, lui permettant cette fois d'offrir des trains directs entre la capitale et Nantes. Les voyageurs qui le souhaitaient avaient des possibilités avec correspondances ou voitures placées dans des trains à tranches multiples. Mais les performances souvent inégales avec celles du PO. Ce dernier avait fait aussi de son côté des Paris – Nantes transitant par la ligne de Châteaudun – Vendôme. Au départ de Paris, la Compagnie de l'Ouest avait utilisé selon les époques les gares Saint-Lazare, Montparnasse et Invalides pour les trains vers la Bretagne ou Nantes. Pour sa part le PO avait proposé des trains grandes lignes avec origine à la gare d'Orsay. Il y avait donc des trains pour Nantes au départ des deux gares d'Invalides et d'Orsay distantes de seulement quelques centaines de mètres !

Finalement la SNCF n'avait conservé que l'itinéraire par Le Mans, même si quelques circulations continuèrent à passer par le sud-ouest, comme le Quimper – Nantes du dimanche soir. Sinon il avait subsisté longtemps un aller-retour Paris-Austerlitz – Angers via Tours. En plein été il acheminait jusqu'à Saumur les voitures à destination des Sables d'Olonne. Entre 1972 et 1983 certains trains rapides Nantes – Paris avaient été assurés en traction diesel de bout en bout avec les CC 72000 autorisées à 160 km/h. Il s'agissait des trains « Maine-Océan » (150/157), « Nantais » (156/151) et les 3756/3759. De plus en 1981 était apparu le TEE « Jules Verne » (30/31).

Enfin en 1989 le TGV Atlantique est venu proposer un nouvel itinéraire par la ligne à grande vitesse Montparnasse – Connerré. Puis en 2017 le prolongement de la LGV BPL a permis de proposer une ultime variante en sortant de la ligne à grande vitesse à Sablé.

Les mesures sanitaires anti-virus : déjà au programme en 1947 !

Depuis bientôt un an et demi, nous sommes confrontés à la fameuse COVID-19 et à ses conséquences. Aujourd'hui les habitudes de protection élémentaires rentrent de plus en plus dans nos habitudes et gestes courants. Pour ce qui est des voyages en train, passagers et personnels doivent respecter quelques consignes afin de limiter toute propagation du virus.

Or, ce souci n'est pas nouveau. Il est curieux et même amusant de relire à ce propos un article de la Revue Générale des Chemins de Fer d'octobre 1947 intitulé « dispositions sanitaires nouvelles pour la préservation des agents SNCF contre la contagion publique ».

En voici quelques extraits : l'auteur commence par préciser que « la grippe en 1918 a fait en quelques mois plus de victimes que la guerre mondiale en quatre ans » et « que dans les grandes entreprises, ce n'est pas le personnel exposé aux intempéries qui est le plus atteint mais celui en contact avec le public ». Pourquoi ? Le texte explique « qu'en 1945 notre attention fut attirée sur la morbidité excessive des femmes qui assurent un tel service dans une grande gare parisienne. En période de pointe, elles servent parfois mille voyageurs en une journée. En raison du bruit elles s'approchent des demandeurs, très près pour les entendre ou se faire entendre, surtout des sourds ». Le nombre de malades dépassait dans ce service celui de tous les autres emplois.

Quelle solution apporter ? M. Joffre, Inspecteur Divisionnaire, allait trouver la solution avec l'invention d'un appareil remplissant les trois conditions suivantes : étanchéité, transparent et transmission du son sans affaiblissement. Ce dispositif prenait le nom d'« hygiaphone ».

Rapidement les chiffres démontraient la validité de cet appareil puisque la « recette n°2 » de la gare d'Austerlitz équipée en prototype voyait le taux d'arrêts maladies de ses employés diminuer de 90% par rapport aux autres guichets. Inutile de dire que ce système fut déployé largement par la suite et que l'hygiaphone fit partie du décor habituel de tout guichet durant des décennies. En effet, il faudra attendre les années 1970-1980 pour que ces parois jugées plus tard fort disgracieuses disparaissent pour promouvoir à nouveau un contact plus proche du client. L'épidémie de grippe était bien passée aux oubliettes.

Observons que l'article définissait deux autres mesures sanitaires. D'abord « interposer une table qui tenait les clients à distance » (lorsque l'hygiaphone n'existait pas), sorte de distanciation physique actuelle. Puis, pour éviter la contamination par la manipulation des pièces de monnaie et autres billets, de rappeler « la nécessité d'ablutions, de lavages, savonnages, brossage des mains, des doigts, des ongles » en préconisant l'emploi d'une pâte spéciale dont le Docteur Bazy, Médecin Chef du Sud-Ouest avait fait répandre l'usage. En quelque sorte le gel hydroalcoolique utilisé aujourd'hui.

Distanciation sanitaire, séparation physique, règles de lavage et d'hygiène renforcées, toutes recettes que nous avons redécouvertes avec la COVID. Mais il était juste de rappeler à notre mémoire ces cheminots aujourd'hui anonymes qui s'étaient illustrés pour la prévention de la santé de leurs collègues.

40 Ans du TGV : 27 septembre 1981 - septembre 2021.

Depuis 40 ans les TGV parcourent la ligne Paris gare de Lyon - Lyon, cet anniversaire méritait bien d'être célébré et la SNCF a profité des journées du patrimoine pour fêter l'évènement.

Plusieurs manifestations ont été organisées dans ce but : dès le vendredi 17 septembre Le Président Macron et Jean Pierre Farandou inauguraient l'exposition de La Gare de Lyon où étaient présentées la rame Duplex Océane 878 toute neuve et la Rame TGV SE 16, détentrice du premier record du monde de vitesse sur LGV : 380 km/h le 26 février 1981.

A deux pas de la gare de Lyon, à Ground Control, étaient exposés la maquette du futur TGV M, des éléments d'Eurostar (toiture avec pantographe, essieu), éléments de caténaire prêtés par le Club de la Grande Vitesse et destinés à son futur centre d'interprétation, un simulateur de conduite et un réseau avec 14 TGV différents à l'échelle HO reproduisant les principaux types de TGV ayant parcouru la LGV Sud Est.

Le dimanche 19 la rame 16 exposée Gare de Lyon prenait la direction de Villeneuve St Georges avec à son bord : Jacques Ruiz, Eric Pieczak, Claude Maro, François Lacôte, Augustin Burgarella, Daniel Beylot, Alain Jeunesse, des noms étroitement associés aux divers records TGV.

Arrivée à Villeneuve cette rame rejoint les rames 325 et 4402, cette réunion fut le point d'orgue de ces manifestations et la première fois que l'on pouvait voir ces trois rames ensemble.

Cet anniversaire a connu un vif succès puisque ce sont près de 20.000 visiteurs qui ont été accueillis pendant les 3 jours de manifestation.



Le point d'orgue des 40 ans avec la réunion des rames détentrices des 3 records.

Jacques Ruiz et Eric Pieczak admirant les reproductions des rames TGV

(Texte et photos Gilles Perrimond)



Vers la fin des Z 2 en régions Centre et Pays de la Loire.

Nous assistons ces dernières semaines aux derniers tours de roues des automotrices Z2 sur quelques TER de la Région Centre-Loire, particulièrement sur la ligne Tours – Poitiers. Ces engins se retirent après une carrière d'environ quarante ans en ayant marqué les régions Pays de la Loire et Centre pour plusieurs raisons : une partie d'entre elles a été construite au Mans et elles ont rayonné sous la forme de deux séries distinctes sur une bonne partie des lignes régionales.

Au milieu des années 70 apparaît le besoin d'une automotrice de ligne performante car la SNCF ne dispose que de séries anciennes comme les Z 4100 ou fait appel à des autorails, même en circulations sur lignes électrifiées. Pour répondre à cette demande est conçu le projet d'une automotrice à deux caisses, décliné sous cinq versions différentes : deux équipées pour le 1,5 kV et deux bi-courant 1,5 kV + 25 kV, la dernière étant prévue monocourant 25 kV. Dans les deux premières configurations il est prévu un modèle « omnibus » et un modèle « version express » qui diffèrent par le nombre de places de 1^{ère} classe. Il s'agit de :

- Z 7300 – 1,5 kV omnibus
- Z 7500 – 1,5 kV express
- Z 9500 – bi-courant express
- Z 9600 – bi-courant omnibus
- Z 11500 – 25 kV



*Sortie de l'usine Carel & Fouché du Mans de la Z 7301.
Elle stationne au Mans-Pontlieue, sur les voies de l'ancienne « remise des automotrices » Z 3800
(Photo Benoît Hardy)*

L'assemblage des automotrices Z2, confié au groupement Francorail-MTE, fut réparti entre Carel et Fouché et De Dietrich. Le premier constructeur entrepris le montage de son lot dans son usine du Mans. Carel et Fouché commença par sortir une série de Z 7300 à partir de mai 1980. Puis, en alternance jusqu'en décembre 1985 furent livrées des Z2 appartenant aux différents types Z 7500, Z 9500 et Z 9600.

Figurèrent aussi au programme des automotrices acquises par des Conseils Régionaux pour le compte de ce qui allait devenir plus tard les TER, à savoir des Z 97300 et Z 99500.

Dès leur sortie d'usine les Z 2 faisaient leurs parcours d'essais et de rodage sur les lignes Le Mans – Chartres et Le Mans – Sillé-le-Guillaume pour bi-courants. Des essais à poste fixe se déroulaient dans cette gare. Des agents de conduite manœuvres accompagnés de chefs de traction avaient été préalablement formés pour ces essais. Certains d'entre eux eurent l'occasion de les convoyer jusqu'à leur premier dépôt d'attache, loin des lignes qu'ils parcouraient habituellement.

Voici quelques caractéristiques : elles étaient munies de quatre moteurs de traction à courant 750 v couplables en série ou série-parallèle, répartis sur deux bogies moteurs. En continu, le réglage de la tension faisait appel au classique appareillage JH. Sous monophasé il était fait usage de pont mixtes diodes-thyristors. Le pantographe monophasé et le transformateur étaient installés sur la remorque, tandis que le JH se situait sous la caisse de la motrice. A l'origine une Z 7300 possédait une capacité de 24 places assises en première classe et 127 en seconde, soit un total de 151 places assises et 8 strapontins. La vitesse limite était fixée à 160 km/h.

Parmi les premières attributions figurait le dépôt de Bordeaux pour la version Z 7300, suivi en 1984 par celui de Saint-Pierre-des-Corps. Fin 1984 cet établissement en possédait 14 exemplaires. Leur service les engageait sur les axes Tours – Orléans, Tours – Bordeaux avec pointe jusqu'à Arcachon, Orléans – Limoges – Brive avec pointe jusqu'à Toulouse selon les services. Leur arrivée avait donné un sérieux coup de jeune par rapport aux Z 4100, autant pour le confort que pour les performances.



La Z 7341 stationne en gare d'Arcachon. (Photo Benoît Hardy)

Leur emploi consistait à couvrir les omnibus en unité simple ou unité multiple (UM) de deux éléments, plus rarement trois. Exceptionnellement des UM de quatre Z 2 ont été engagées, dont le train 97026 entre Tours et Blois le vendredi soir, vers 1991-1992. Parfois des UM avec des Z 7300 de Bordeaux étaient réalisées. Au service d'hiver 1985 le roulement prévoyait l'utilisation de 12 automotrices pour un parc de 14 engins.

En 1985 le dépôt de Rennes avait réceptionné ses premières Z 9600. Cette fois il s'agissait de les engager (pour ce qui concerne nos régions) sur les lignes du Mans vers Rennes et Nantes, ainsi que sur la transversale Nantes – Angers – Tours. De plus, elles purent se rendre sur l'antenne Saumur – Thouars dont l'électrification des voies à quai en gare voyageurs venait d'être réalisée (auparavant seules les voies de service l'étaient en vue du seul trafic fret en traction électrique).

Les Z 9600 remplaçaient les séries d'automotrices X 2400, X 2100 et X 4300, toutes limitées à 120 km/h. Là encore le service s'en trouva fort amélioré. Au service d'hiver 1985, 17 engins étaient engagés pour un parc de 23 automotrices. Comme pour les Z 7300, leurs homologues bi-courant œuvraient sur des omnibus et aussi quelques express régionaux entre Nantes, Angers et Tours ou Le Mans (4327/3424, 4329/3557, 3556...). La majorité des mouvements était assurée en unité simple ou UM de deux éléments. Le recours à des UM de trois automotrices restait rare.



*Une unité multiple de Z 9600 (Z 9609 en tête) en gare de La Suze sur le train 6741 Le Mans – Angers
(Photo Benoît Hardy)*

En 1992, les Z 7300 de Saint-Pierre-des-Corps furent mutées à Bordeaux. Vers cette même époque les rames avaient revêtu pour certaines des livrées colorées correspondant aux choix des Régions pour le transport régional en train de passer de « l'omnibus » au « TER ». C'est ainsi que l'Aquitaine avait choisi le rouge, les Régions Centre, Midi-Pyrénées et Pays-de-la-Loire le bleu et la Bretagne le vert. Notons qu'auparavant, par anticipation, les Pays de la Loire avaient fait apposer un blason régional sur les flancs des Z 9600 qu'elles subventionnaient, sans pour autant changer la livrée d'origine.



Le regroupement à Bordeaux des Z 7300 avait donné lieu à un roulement unique, sans distinction des appartenances régionales. En conséquence on vit des Z 2 aux différentes couleurs sillonner le Val de Loire et la Sologne. Le principe était le même pour les Z 9600 de Rennes et une Z 2 vert Bretagne pouvait se retrouver à Tours tandis qu'une autre au bleu Centre se retrouvait à Brest.

*La Z 7312 en livrée bleue du TER
Centre au faisceau de garage
d'Orléans
(Photo B. Hardy)*

Fiables, confortables, il est exact de dire que les Z 2 ont été appréciées des voyageurs ainsi que du personnel cheminot. Elles n'ont pas donné lieu à des soucis majeurs, ce qui s'explique sans doute par leur côté technique classique et parfaitement rôdé. Parmi les rares incidents récurrents on peut observer parfois l'équipement JH restant bloqué sans retour à zéro. Sur le modèle bi-courant, l'absence de système dit de palpage avant la sélection de la tension d'alimentation a donné lieu à quelques déboires lors de mauvaises manipulations du conducteur si celui-ci levait le panto continu sous caténaire monophasé. Dans ce cas, le parafoudre faisait les frais de la bévue (ce souci s'était produit sur la grande banlieue Montparnasse lors de l'électrification Plaisir-Dreux, avec les BB 25500).

En 2000 le dépôt de Saint-Pierre-des-Corps a récupéré ses Z 7300. Le rayon d'action restait le même, avec bien entendu la ligne Vierzon-Bourges électrifiée à présent. Au nord d'Orléans, elles se rendaient à Toury, puis certains services de plein été jusqu'à Paris-Austerlitz (train 14080 du soir par exemple).

Un autre évènement d'importance s'était produit en 1999 : la Région Centre, dans le cadre de son action en faveur du TER avait été à l'origine d'une modernisation profonde de l'aménagement de ses Z 7300, avec nouvelle livrée grise dite TER. Elles recevaient une climatisation à cette occasion.

Le travail de modernisation avait été confié aux ateliers de Saint-Pierre-des-Corps. Depuis un an cet EIMM était devenu l'atelier directeur des Z 2, prenant la suite d'Oullins. Nevers participait en tant qu'atelier concourant. Progressivement les Régions adoptèrent des modernisations plus ou moins lourdes de leurs automotrices, avec la nouvelle livrée TER remplaçant les livrées colorées précédentes.

A partir des années 2003-2004 les nouvelles Z TER (Z 21500) vinrent modifier le paysage régional. Ces dernières pouvaient circuler à 200 km/h, vitesse praticable sur Orléans – Tours – Poitiers – Bordeaux et sur Orléans – Châteauroux. Côté Pays de la Loire la ligne Le Mans – Angers – Nantes permettait aussi cette vitesse. En conséquence, les Z 7300 et Z 9600 virent leurs services modifiés, les meilleurs trains régionaux leur échappant. En revanche, toujours dans le cadre de la régionalisation, les Z 9600 se rendirent plus fréquemment sur Nogent-le-Rotrou, puis Chartres. Sur cette ligne elles avaient assuré pendant un temps un aller-retour Le Mans – Paris-MP les samedis-dimanches (trains 3648 et 86583 en 1990).



La Z 9629 dans sa dernière livrée TER Pays de la Loire en gare du Mans, avant d'assurer le train 857645 pour Laval

(Photo Benoît Hardy)

La Région Pays de la Loire vers cette époque avait retenu une nouvelle livrée colorée très seyante, en rupture avec celle dite « TER ». Quelques années plus tard les séries régionales encore plus récentes, comme les AGC ou les TER 2N entraînent un recul de plus en plus marqué pour les Z 2. L'accessibilité et les dernières normes de confort, comme les prises de courant pour les portables, donnaient un coup de vieux à cette génération antérieure. A titre anecdotique, le Languedoc-Roussillon avait aidé la région Centre en envoyant quelques Z 7500 aux couleurs chaudes de cette région durant quelque temps, vers 2014.

En 2020 le sort des Z 2 bi-courant était déjà réglé, seules quelques Z 7300 continuant à circuler en Région Centre. Les toutes dernières sont encore visibles pour peu de temps entre Tours et Poitiers. Au total, une durée de vie d'une quarantaine d'années, pour un service très correct. Sous les deux versions Z 7300 et Z 9600 elles ont été présentes sur l'ensemble des lignes électrifiées des Régions Centre et Pays de la Loire. Leurs qualités discrètes seront-elles suffisantes pour mériter une conservation sous une forme ou une autre ? Cela serait une juste décision.

Benoît Hardy

Derniers services pour les Z 7300 de la Région Centre Val de Loire, avec ce TER de fin d'après-midi quittant Tours pour Poitiers.

(Photo Bertrand Nicolle)



L'ACACF (Association des Cartophiles Amateurs de Chemins de Fer) publie, sous la direction de Daniel Richer, une série de cartes postales ayant pour thème les automotrices Z 2 photographiées par plusieurs photographes de talent.

Renseignements : sur le site internet acacf.free.fr,

ou par mail acacf@free.fr

ou par courrier « Daniel Richer – 4, allée de Vézelay – 72560 CHANGE »

Assemblée Générale de l'association RACO

Le mercredi 1^{er} décembre 2021 avait lieu à Vierzon l'Assemblée Générale de l'association RACO (« Rhône Alpes - Centre – Océan », voir le mot d'introduction en page 1). Sous la présidence de Monsieur Jean-Michel Bodin, un tour d'horizon a été proposé concernant les projets de développement de la transversale ferroviaire allant du port de Saint-Nazaire au couloir rhodanien et au pied des Alpes.

Le projet d'électrification de Nevers – Chagny a été abordé, ainsi que la perspective d'un nouvel aller-retour Intercité entre Nantes et Lyon. Le fret n'a pas été oublié et reste au cœur des préoccupations de bien des responsables et élus militant pour cette ligne ferroviaire.

Un compte-rendu plus complet sera présenté lors de notre Assemblée Générale du 5 mars prochain

Le bulletin d'adhésion pour l'année 2022 a été envoyé aux adhérents par courrier ou par mail. Si vous ne l'avez pas reçu, ou si une difficulté quelconque se présentait, n'hésitez pas à contacter la section régionale avec les coordonnées figurant en tête de première page de ce bulletin.