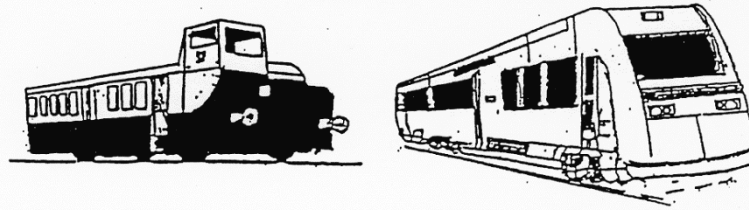




Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations - Juillet 2019

Compte-rendu de l'Assemblée Générale de la section Centre – Loire samedi 2 mars 2019.

« Le Club de la Grande Vitesse Ferroviaire »

Comme de coutume, l'assemblée générale de notre section régionale s'est déroulée dans une salle de l'Espace Chabrier, mise à notre disposition par la mairie de Saint-Pierre-des-Corps. Cette année la matinée était consacrée à une présentation des projets initiés par le jeune « Club de la Grande Vitesse Ferroviaire ». Gilles Perrimond introduisait le sujet, puis Alain Jeunesse proposait un exposé d'une heure environ où il relatait les évolutions historiques en matière de grande vitesse sur rails, depuis les essais de la CC 7121 en 1954 jusqu'à nos jours.

Récemment, la rame TGV Sud-Est n°16 du record de 1981 et la rame Atlantique n°325 des records de 1989 et 1990 ont rejoint La Rochelle où elles sont préservées sur un site d'Alstom. Originellement, faute de projet de conservation, elles auraient été détruites. Au-delà de cette étape, Alain Jeunesse souligne que bien des éléments concernant la grande vitesse doivent faire l'objet de tentatives de préservation : du matériel moteur bien-sûr (la CC 7121 est donnée en exemple, ainsi que la BB 22278 encore en service pour le TER Hauts-de-France), mais aussi des éléments composant ceux-ci, tels les moteurs de traction. Il est frappant de voir les différences entre un moteur de TGV Sud-Est et les dernières versions à courant alternatif. L'infrastructure n'est pas oubliée, car pour qu'il y ait grande vitesse, il faut une voie capable de la pratiquer. Les aiguillages à cœur mobile, ou plus modestement les ogives Midi font partie du domaine à préserver.

Enfin, Augustin Burgarella replaçait les projets de préservation dans leur contexte économique. Il soulignait que le cœur du métier de la SNCF était le transport et non la préservation du patrimoine. Dans ces conditions il n'est pas possible de tout attendre d'elle. Il est donc indispensable de trouver des partenaires souhaitant participer à cette entreprise. Il pense en particulier aux communes (un exemple récent montre que la métropole de Nîmes a financé le rapatriement de la CC 7121), aux Régions (La Nouvelle Occitanie est déjà sollicitée et intéressée), aux industriels. Sans réponse économique, les projets n'aboutiront pas.

Certains aspects de plus grande envergure sont proposés. En premier lieu, disposer d'un site qui viendrait en complément de la Cité du Train, limitée aujourd'hui en espace. Car si on veut conserver des rames entières, cela nécessitera beaucoup de place et des voies de grande longueur. Où pourrait-on bâtir un tel site d'exposition ? De plus, qui dit « conservation de matériel » dit « entretien ». Or aujourd'hui les associations de préservation ne

disposent pas de lieu pour opérer certaines opérations de maintenance, sans passer par des transferts coûteux, parfois à l'étranger (Meiningen en Allemagne par exemple). L'idée serait de faire qu'un futur site d'accueil de matériel à grande vitesse puisse être aussi un atelier de maintenance ouvert aux associations qui pourraient venir y apporter leur matériel. Cela induit bien sûr des compétences reconnues officiellement en matière de maintenance.

La conférence se concluait par un échange de questions – réponses entre les intervenants et les participants à l'Assemblée Générale.

L'Assemblée Générale

L'après-midi se tenait l'Assemblée Générale proprement dite. Le Président Bernard Monteil ouvrait celle-ci par le « rapport moral ».

Le Président débutait le rapport moral par un historique sur l'évolution générale du réseau ferré français. Puis il faisait un point sur les principes de péages, particulièrement sur les lignes à grande vitesse et abordait les problèmes rencontrés par les financements nécessaires.

Ensuite les questions relatives au réseau régional étaient abordées : son financement, ses problèmes... Enfin la question d'ouverture à la concurrence était évoquée, quelles vont en être les conséquences, positives ou négatives ? Bernard Monteil citait également les Intercités et les relations transversales en rappelant les objectifs de l'Association RACO dont l'A.F.A.C. est membre.

Après le rapport moral, la parole était laissée aux participants pour poser leurs questions ou faire part de leurs points de vue. Daniel Richer, Patrick Laval, Luc Humbertjean et Gérard Rollin prenaient tour à tour la parole sur différents sujets comme la sécurité, la pollution, le fret.

Candidatures pour intégrer le bureau :

Cette année, aucune nouvelle candidature n'était enregistrée. Un vote à main levée était proposé pour confirmer le bureau en place, ce qui était obtenu à l'unanimité.

Rapport d'activités :

Le secrétaire Benoît Hardy présentait ensuite le rapport d'activités. Il débutait par la situation des adhérents, en baisse cette année et donnait quelques pistes d'explications : âge, maladie, éloignement de certains membres.

Après avoir évoqué les réunions de bureau et redit qu'elles étaient ouvertes à tous, un point sur les sorties et visites était exposé. La section régionale a organisé un stand aux journées portes ouvertes de la TRANSVAP en juin, mais la sortie la plus importante fut celle du 3 octobre sur le Blanc-Argent. Une des raisons de son succès vient de ce que des membres de Paris ou d'ailleurs ont rejoint ceux de notre section régionale.

Le rapport se concluait par l'évocation des projets pour 2019, dont la rotonde de Château-du-Loir en mai et le Technicentre de Saint-Pierre-des-Corps en octobre, si cela est possible.

Bilan financier :

Le trésorier Roger Duron présentait enfin le bilan financier pour l'année 2018. Les recettes se montent à 2537 € et les dépenses à 2293,52 €, soit un excédent pour l'exercice de 243,48 €. Le montant en caisse au 1^{er} janvier est de 2154,62 €. Le trésorier rappelait par ailleurs que la moitié des cotisations perçues étaient reversées sur Paris, soit 13 € sur les 26 encaissés.

L'ensemble des rapports était soumis à l'approbation des membres par vote à main levée: aucune opposition ni abstention n'étant relevée, les rapports étaient adoptés à l'unanimité.

L'assemblée générale se concluait à 16 h 30 par un **verre de l'amitié** permettant de prolonger un peu les discussions ferroviaires et de mieux faire connaissance les uns avec les autres.

Visite de la Rotonde Ferroviaire de MONTABON (ancien dépôt de Château-du-Loir)

Une vingtaine de participants avait répondu présent à l'invitation de notre section régionale à se rendre dans le sud de la Sarthe pour visiter les installations de la **Rotonde Ferroviaire** de la **Vallée du Loir**.

Ce mercredi 22 mai, sous un beau soleil printanier, notre groupe se retrouvait à l'entrée du site, accueilli par les bénévoles de l'association RFVL. Sans perdre de temps, deux petits groupes étaient formés afin de suivre au mieux les explications de nos guides. Avant de décrire ce qui est présenté au public, voici d'abord quelques mots sur les origines du projet et de l'association.



La rotonde de l'ancien dépôt de Château-du-Loir, telle qu'elle se présente aujourd'hui

Il y a déjà quelques années de cela, l'association Animation Ferroviaires de la Vallée du Loir (AFVL) avait proposé d'intéressantes sorties sur la ligne de Château-du-Loir à Bessé-sur-Braye. Plusieurs communes riveraines de la ligne participaient financièrement à ces voyages. Mais avec le temps, les conditions financières et techniques demandées rendirent impossibles ces balades en train le long du Loir. Souvenons-nous que l'X 93953 de la TRANSVAP, le 141 C 100 de TVT et encore la 231 G 558 étaient descendus à Château-du-Loir à tour de rôle et avaient eu le privilège de « tourner » sur le pont tournant de 24 mètres.

Car de son côté l'ancien dépôt avait été conservé dans un état proche de celui qu'il avait eu autrefois. En effet, après sa fermeture il avait servi un temps de local pour des réparations et transformations de véhicules ferroviaires en véhicules du parc de service où d'entreprises de travaux. Puis ces mêmes lieux avaient été loués à la Coopérative Agricole De la Sarthe (CADS) pour entreposer des sacs d'engrais. Il arrivait encore que des wagons entrent sous la remise pour ce service, tandis que les fosses de visites étaient remblayées pour des raisons de sécurité et de facilité de stockage. Lors de l'expérience de Gare Multifonction lancée en 1979, pour laquelle Château-du-Loir avait été désignée gare expérimentale au niveau national, les installations de l'ancien dépôt n'avaient pas été affectées par les modifications entreprises, dont la construction d'un hangar juste à côté.

Enfin la CADS avait abandonné les lieux qui restèrent sans occupation. De nombreuses détériorations commencèrent à dévaloriser ce site. En conséquence, en 2007, une demande de permis de démolir fut envoyée à la mairie de Montabon sur laquelle est précisément située la rotonde. Consciente de l'intérêt historique des lieux, grâce déjà à l'action de personnes militant pour sa préservation, la mairie refusa ce permis. Un accord fut trouvé avec l'achat du site par Monsieur Lebouc, ancien Président de AFVL, qui souhaitait éviter à tout prix la destruction de cet ensemble.

Avec la création de RFVL, ce projet prenait corps petit à petit et en 2010 la rotonde était classée à l'inventaire des monuments historiques. Puis l'association la rachetait à son compte. L'histoire récente est plus connue : RFVL déposait un dossier pour participer au fameux loto organisé par la Fondation du Patrimoine, sous la houlette du présentateur bien connu Stéphane Bern. Parmi les nombreuses candidatures, celle de RFVL franchissait avec succès toutes les étapes avant de figurer dans les dix-huit retenues au niveau national.

Grâce à cela, l'association recevait une aide financière importante devant permettre d'engager les indispensables travaux de réfection de la toiture. Celle-ci a une surface de 2600 m², et se trouve actuellement bien abimée. Il faudra aussi de manière indissociable revoir tout le système d'assainissement et d'évacuation des eaux pluviales. Enfin, les différentes portes d'accès aux voies sous la rotonde sont aussi à reprendre. Une fois ces projets menés à leur terme, le bâtiment sera hors-d'eau et plus sécurisé. Au jour de notre visite, les modalités concernant le lancement effectif des travaux n'étaient pas encore finalisées.



L'intérieur du bâtiment : de vastes espaces qui ne demandent qu'à se remplir !

Nous avons donc pu voir le bâtiment tel qu'il se présente aujourd'hui. Certes, sa toiture laisse voir quelques défauts, tandis que les bénévoles travaillaient à la réalisation des grandes portes en bois à substituer aux anciens rideaux métalliques bien mal en point. En revanche, l'ensemble du site a conservé son allure telle qu'il devait être du temps de son activité ferroviaire. Les voies rayonnantes sont toujours en place (il est prévu de les rénover) et la partie atelier se prolonge vers l'arrière du bâtiment. Le temps n'a pas encore totalement effacé les anciennes inscriptions des locaux annexes : « BOT », « Direction », « Magasin »... Le local des anciens lavabos est devenu une pièce d'accueil et de vente d'objets par l'association.

Pour l'instant, quelques véhicules ferroviaires ont déjà trouvé leur place sous la remise. La pièce principale est la voiture lit 3434, appartenant à l'association TVT. Mais on y trouve aussi deux drisines, et des locotracteurs dont un Moïse assez ancien.

Des objets et outils ferroviaires viennent compléter cette collection, ainsi que les panneaux rappelant le passé ferroviaire de Château-du-Loir placé sur l'ancienne ligne Paris-Bordeaux du Réseau de l'Etat. Une description forte intéressante et une maquette évoquent la prise d'eau en marche située autrefois à trois kilomètres de Château-du-Loir en direction de Saumur. Des documents photographiques rappellent aussi que des scènes du film « la Bataille du Rail » ont été tournées ici.

Le temps passant vite, notre groupe est retourné vers la gare toute proche pour reprendre le train vers Le Mans pour les uns et Tours pour les autres. Nous avons apprécié l'accueil des bénévoles présents et leurs qualités de guides avec l'évocation détaillée de l'histoire ferroviaire de cette région.

Notre section régionale ne peut que les encourager dans leurs projets et espérer les voir aboutir le plus rapidement possible.

Histoire ferroviaire de Château-du-Loir.

Château-du-Loir est un agréable chef-lieu de canton sarthois situé au bord du Loir. Cette commune est desservie par des TER et Intercités reliant Tours au Mans et Caen pour certains d'entre eux. Le loto du patrimoine a braqué ses projecteurs sur la rotonde de son ancien dépôt, édifiée plus exactement sur la commune voisine de Montabon. Effectivement son passé ferroviaire présente un intérêt certain au titre de ces petites étoiles qui ont parsemé jadis le réseau national. On pourra comparer d'ailleurs son histoire avec celle de Sablé-sur-Sarthe qui avait été évoquée dans un précédent bulletin.

Constitution de l'étoile : PO, Etat...

C'est avec les rails du Paris-Orléans que Château-du-Loir a fait connaissance avec le chemin de fer. Cette compagnie avait ouvert en juillet 1858 la ligne Tours – Le Mans. La Compagnie de l'Ouest exploitait de son côté la ligne Paris-Le Mans - Rennes ainsi que l'embranchement d'Alençon et Caen. Ensuite cette même compagnie ouvrait une liaison du Mans vers Angers.

Quelques années plus tard, suite au développement de nombreuses compagnies d'intérêt locales issues de la loi de 1865, le PO avait dû faire face à des tentatives d'incursions sur ce qu'il considérait comme son territoire. Dans un premier temps, ce fût le département de la Sarthe lui-même qui avait concédé une ligne d'intérêt local reliant Aubigné-Racan à sa sous-préfecture de La Flèche. Contrairement à qu'il avait fait pour le Mamers-Saint-Calais, le Conseil Général en avait confié cette fois l'exploitation au PO sans chercher à créer une nouvelle compagnie (ligne ouverte en juin 1871). Le PO avait obtenu, sous le régime de l'intérêt local puis avec le plan Freycinet un ensemble de lignes rayonnant autour de La Flèche vers La Suze, Sablé, puis plus tard Angers et Vivy.

Concernant plus particulièrement Château-du-Loir, le PO avait cherché à obtenir la concession d'une liaison Vendôme – Angers devant croiser la ligne Le Mans – Tours à Château-du-Loir. Une amorce de ce projet fut réalisée avec l'ouverture en mars 1879 d'une ligne partant de Château-du-Loir jusqu'à Pont-de-Braye, Bessé-sur-Braye et Saint-Calais où elle se raccordait au Mamers – Saint-Calais. On s'orientait donc vers une répartition géographique donnant le sud-est de la Sarthe au PO et le reste à l'Ouest.

Mais il ne devait finalement pas en être ainsi. La fin rapide des multiples compagnies d'intérêt local dans la région est bien connue, et devait aboutir à la création du Réseau de l'Etat en 1878, sur les décombres des compagnies déficientes. Parler de réseau en 1878 était un bien grand mot: il s'agissait plutôt d'un ensemble totalement hétérogène de lignes ou groupement de lignes éparpillées dans le centre et l'ouest de la France.

Pour l'itinéraire qui nous intéresse, de Chartres à Bordeaux, l'Etat avait pris la suite de l'Orléans – Rouen qui avait ouvert un tronçon de ligne entre Chartres et Brou en mai 1876. Une concession avait déjà été obtenue jusqu'à Bessé-sur-Braye, mais l'OR n'avait pas eu le temps de la réaliser avant sa disparition. Plus au sud, de Saumur à Thouars, c'était la Compagnie de la Vendée qui avait lancé les amorces d'un réseau assez fourni. En mai 1874 la section de Thouars à Montreuil-Bellay et Saumur avait été inaugurée. Plus au sud encore, la Compagnie des Charentes exploitait un ensemble de lignes de Saint-Jean d'Angely à Saintes via Taillebourg, puis descendant vers Coutras. Le tout avait été mis en service par étapes entre 1867 et 1878.

Paris-Bordeaux Etat

Dès sa constitution l'Etat dû s'atteler à une triple tâche : compléter les lacunes existantes entre les différentes lignes, achever celles commencées et récupérer quelques tronçons lui échappant. En particulier le PO possédait quelques secteurs indispensables à l'homogénéité du réseau de l'Etat dont Château-du-Loir à Bessé-sur-Braye et Saint-Calais. A cet effet une convention fut passée entre l'Etat et le PO en 1883 pour obtenir une nouvelle répartition de leurs lignes respectives. L'Etat abandonnait au PO quelques lignes situées à l'est de la radiale Tours – Bordeaux et recevait en échange d'autres à l'ouest de cette ligne, dont Château-du-Loir – Bessé-sur-Braye – Saint-Calais et Poitiers – Niort – La Rochelle. Une fois ce problème résolu, l'Etat achevait Pont-de-Braye – Vendôme – Blois en 1881 et Brou – Courtalain en 1883, mais surtout complétait l'axe Chartres – Saumur avec les réalisations de

Courtalain – Bessé-sur-Braye en mai 1885 puis Château-du-Loir – Saumur en juillet 1886. Comme en cette même année 1886 l'achèvement du viaduc de Saumur avait autorisé la liaison entre les lignes du nord et du sud Loire, l'itinéraire Chartres – Bordeaux devenait à peu près opérationnel, si l'on excepte les derniers tronçons non-achevés au sud de Saint-Mariens-Saint-Yzan obligeant pour quelques années encore à emprunter les voies PO à partir de Coutras puis Libourne.

En 1886 l'étoile de Château-du-Loir était donc réalisée, entre la transversale Tours – Le Mans du PO et la radiale (Paris) – Chartres – Bordeaux du réseau de l'Etat. Un peu en amont côté Chartres s'embranchait les lignes Etat de Pont-de-Braye à Blois et de Bessé-sur-Braye à Saint-Calais. Notons que la mention de Paris reste en parenthèses. Effectivement pour relier la capitale, l'Etat avait été obligé de passer une convention avec la Compagnie de l'Ouest pour y faire circuler ses trains entre Chartres et Paris-Montparnasse.

Pendant une bonne cinquantaine d'année, l'Etat allait œuvrer à améliorer cet axe majeur connu sous l'appellation de « Paris – Bordeaux – Etat », pour le différencier de cette même relation exploitée par le PO et transitant par Tours, Poitiers et Angoulême. Pour rester plus simplement dans le domaine de l'histoire ferroviaire de Château-du-Loir, observons quelques caractéristiques de cette ligne. En premier lieu, le service des trains rapides et express de bout en bout n'a pas été très fourni. En période d'hiver, on retrouve au fil des horaires une relation de jour et une de nuit. Par contre, ce même axe était commun avec d'autres destinations : trains pour Les Sables d'Olonne utilisant la ligne jusqu'à Thouars, La Rochelle et Rochefort empruntant l'axe jusqu'à Niort, et enfin Royan se séparant à Saintes.



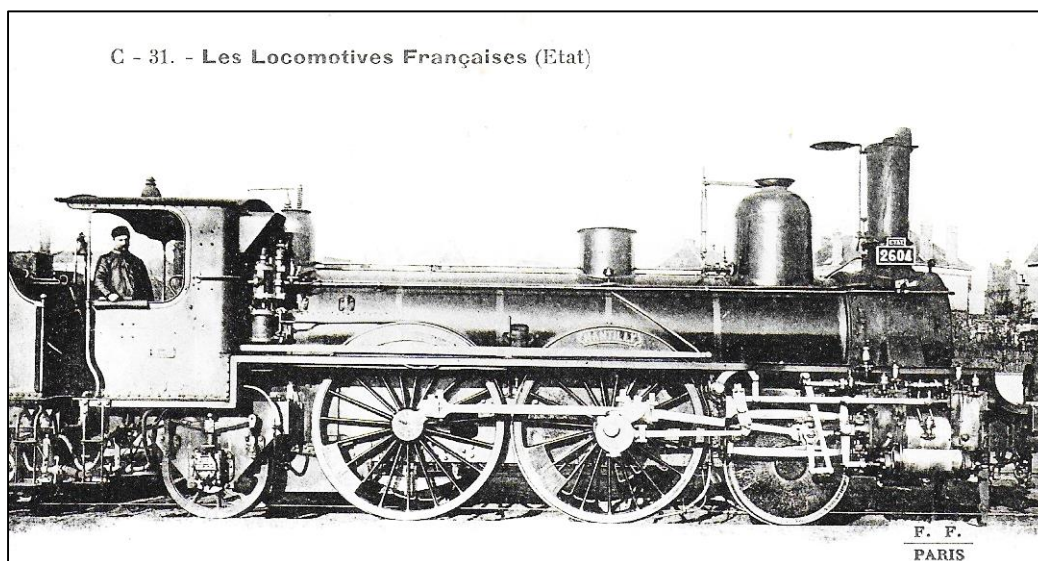
*Le dépôt de Château-du-Loir du temps de l'Etat.
Le bâtiment a peu changé depuis, mais les verrières en toiture ont disparu.*

Une autre caractéristique du Paris – Bordeaux Etat est son aspect saisonnier. L'été le nombre de relations était considérablement augmenté, l'attrait des villes balnéaires étant des plus importants. Mais il faut souligner que la quasi-totalité des trains rapides et express était soumis à des conditions d'emprunt assez restrictives, surtout pour les voyageurs de troisième classe. Des obligations de parcours minimums et des restrictions de places obligeaient le plus souvent les personnes aux revenus modestes à se contenter des trains omnibus. Les voyageurs de commerce étaient soumis eux-aussi à ces genres de limitations. Les omnibus avaient parfois de longs parcours comme Chartres – Saintes avec arrêt à toutes les gares ! Les temps de parcours étaient redoutablement longs avec, de surcroît, des arrêts interminables dans certaines gares. A Château-du-Loir au milieu des années 30 les temps de stationnement de ce type de train avoisinait parfois une heure. Le buffet devait être le bienvenu.

Dans un sens, l'artère Paris – Bordeaux de l'Etat ne rivalisait pas trop avec celle du PO, cette dernière proposant des relations plus nombreuses, avec des meilleurs temps de parcours et des villes desservies de plus grande importance. Celle de l'Etat ne reliait que deux préfectures : Chartres et Niort (Paris, Versailles et Bordeaux exclues), et quelques sous-préfectures : Saumur, Parthenay, Saintes.

Pendant ce temps la ligne PO Tours – Le Mans avait une existence beaucoup plus paisible. La ligne n'avait d'ailleurs été mise à double voie sur l'ensemble de son parcours que tardivement. La desserte se composait d'un mélange d'omnibus et de petits express à arrêts fréquents. Des liaisons directes avec la Normandie existaient cependant. Au début des années 30 le Chaix révèle la présence de voitures directes de Tours à Caen (PO + Etat) et aussi une relation Château-du-Loir – Le Mans et retour avec voitures directes reversées dans le Manche-Océan de et pour Dieppe. Sur le PO également des conditions limitaient l'accès des voyageurs de troisième classe pour l'emprunt des express.

Un habitant de Château-du-Loir pouvait alors se rendre sans changement sur un éventail de destinations dont la variété étonne aujourd'hui : Paris, Bordeaux, Les Sables-d'Olonne, La Rochelle, Rochefort, Royan, Tours, Caen, Rouen, Dieppe... Par contre les fréquences et temps de parcours ne sont pas comparables avec ceux de notre époque.



La 121 n°2604 Etat.

Cette série de machine a été présente à l'effectif du dépôt de Château-du-Loir. Ces locomotives, construites à partir de 1892, ont assuré un temps le service des trains rapides et express sur la ligne Paris-Bordeaux Etat.

Vers le milieu des années 30 le PO et l'Etat introduisirent des autorails sur les lignes de l'étoile. A la veille de la nationalisation, ceux-ci couvraient l'intégralité du service omnibus entre Chartres et Saumur, à l'exception d'un unique mouvement MV aller-retour entre Château-du-Loir et Pont-de-Braye.

Il faut mentionner aussi, au titre de l'histoire ferroviaire de Château-du-Loir l'existence de la ligne des tramways de la Sarthe (TS) en provenance du Mans ayant son terminus juste en face de la gare PO-Etat. Cette ligne au trafic local eut une existence éphémère puisque ouverte en 1922, elle disparut 10 ans plus tard.

La nationalisation et ses conséquences

Mais le grand bouleversement intervint après la création de la SNCF. Il fut admis que le seul itinéraire sud-ouest était suffisant pour une desserte rapide et efficace de Bordeaux. En conséquence la ligne perdit son caractère de radiale pour se limiter à un rôle régional. Les parcours les plus longs autour de Château-du-Loir concernèrent des relations Chartres – Niort et Paris – Saumur certains jours. Simultanément la transversale était divisée entre les Régions Ouest et Sud-Ouest avec délimitation entre Château-du-Loir et Dissay-sous-Courcillon.

Une fois passée la période difficile de la deuxième guerre, la physionomie de l'étoile de Château-du-Loir allait bien changer : au déclin de la radiale se superposait la montée en puissance de la transversale. On y voyait à présent plus de mouvements Tours – Rouen avec le célèbre TR-RT puis des années plus tard l'autorail rapide de 1^{ère}

classe TS-ST. Vers le milieu des années 50, on vit aussi des voitures directes Le Mans – Tours – Lyon, nouvelle destination pour les habitants de Château-du-Loir. En revanche les petites lignes de Pont-de-Braye à Blois et l'antenne de Bessé-sur-Braye à Saint-Calais n'avaient pas survécu aux plans de transferts sur routes appliqués au moment de la nationalisation. L'étoile continuait à pâlir à l'aube des années 70 avec l'abandon du service voyageur sur Château-du-Loir - Saumur en avril 1970 suivi peu après de Courtalain – Château-du-Loir en octobre 1971. L'ultime marche express sur cette ligne fut l'aller-retour Chartres – Niort (n° 829-820) couvert avec des X 4300 de Nantes.

La transversale continuait son développement : de 1977 à 1994 la ligne fut desservie par les turbotrains RTG à raison, au début, de trois allers retours. Cette époque correspondait à une période de mise en valeur des relations transversales à la SNCF. Simultanément avec l'introduction des RTG, la desserte originaire Tours – Rouen était permutée avec des Tours – Caen. Ces années-là voyaient aussi la ligne servir au transit de certains trains « de neige » reliant la Bretagne à Saint-Gervais ou Bourg-Saint-Maurice, en voitures couchettes.



Suite à des travaux de renouvellement de voie, le train express 3417 Caen – Le Mans – Tours assuré par la RTG 2039/40 circule à contresens sur voie unique temporaire (VUT).

Vu ici au nord de Château-du-Loir, entre Ecommoy et Aubigné-Racan

Avec l'entrée au XXI^{ème} siècle, les omnibus laissèrent la place aux « TER ». Château-du-Loir placé à la limite des Régions Centre et Pays de la Loire vit son rôle de frontière accentué avec un certain nombre de TER terminus ou origine dans cette gare. En parallèle, les trains Intercités Tours – Caen assurés en autorails X 4900, X 4750 ou en rames tractées en mélange avec les nouveaux X 72500 se trouvèrent menacés. Leur avenir n'est toujours pas bien défini à ce jour.

En ce qui concerne le fret, la région n'est pas source de trafics industriels très importants, les lignes de l'étoile ont eu tout de même un rôle de transit. A partir des années 60 la radiale s'est retrouvée exploitée en antenne avec limitations successives jusqu'à Bessé-sur-Braye et Château-la-Vallière. En 1979 la gare de Château-du-Loir connu la célébrité en accueillant la toute première « gare multifonctions » de la SNCF. Ce projet visait à réduire autant que possible les frais de livraison de wagons isolés dans les petites gares en assouplissant les programmes de dessertes terminales. Durant deux années, un retour aux sources fut observé avec la réouverture complète de la ligne de Courtalain à Château-du-Loir pour y faire passer des trains de matériaux destinés à la construction de la ligne à grande vitesse Atlantique. Pendant ce temps la ligne Tours – Le Mans restait très utile au transit inter-triage RA et RO entre Bretagne, Normandie et Sud-Ouest de la France.

Le trafic local se maintenait avec des trains de charbon pour Château-la-Vallière, des wagons pour la papeterie d'Aubigné-Racan, des trains de craie pour Bessé-sur-Braye et des céréales pour La Chartre-sur-le-Loir. Tout ceci appartient désormais au passé.

Aujourd'hui Château-du-Loir est relié au Mans et à Tours par une batterie de TER complétée par quelques Intercités. En général, les TER faisant le parcours Le Mans – Château-du-Loir desservent les gares intermédiaires et ceux couvrant la ligne du Mans à Tours se limitent aux gares principales. Au sud de Château-du-Loir vers Tours, la desserte des arrêts intermédiaires est presque entièrement couverte par autocars. Les Intercités font la liaison Tours – Le Mans – Caen bien qu'une de ces relations soit classée TER. Depuis la fin des rames tractées avec BB 67300, accompagnées des X 4300 rénovés et X 4750, le matériel est le plus souvent du type X 72500 à deux ou trois caisses, éventuellement en unités multiples. Mais on a pu voir occasionnellement des X 76500 Basse-Normandie s'aventurer jusqu'à Tours.

Les étapes du dépôt

En ce qui concerne la vie du dépôt de Château-du-Loir, son histoire est rythmée par les divers évènements évoqués ci-dessus. De l'époque d'origine du PO, subsiste encore de nos jours une ancienne remise à deux voies avec bâtiment administratif et logements accolés. Mais le plus important reste bien sûr le dépôt édifié par le réseau de l'Etat, en sortie de gare côté Le Mans – Saumur, sur les terrains de la commune de Montabon.

Le bâtiment principal est constitué d'une rotonde couverte pour 10 voies. Elle est d'un style proche d'autres établissements Etat comme Chartres ou Saint-Mariens-Saint-Yzan. La rotonde en elle-même est prolongée sur sa partie arrière par une extension prévue pour deux voies, facilitant certaines opérations de maintenance lourde.

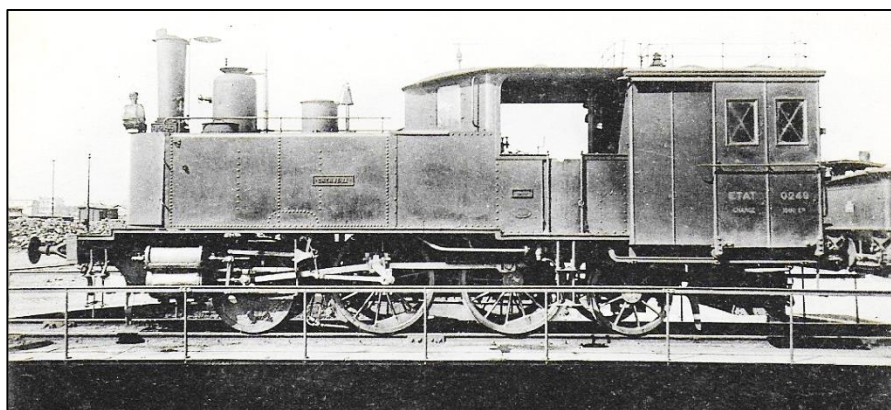
Quelques époques peuvent se dégager de la vie du dépôt.

1 - 1889 – 1909 : création par le Réseau de l'Etat

C'est donc à la suite des ouvertures de lignes par l'Etat de 1883 à 1886 que ce dépôt fut installé. Il se trouvait à peu près à mi-chemin sur l'étape Chartres – Thouars : 130 km pour Chartres et 107 pour Thouars. A cette époque Paris – Chartres dépendait de l'Ouest. En toute logique l'Etat allait donc affecter à Château-du-Loir des locomotives aptes à tous types de services : vitesse, mixte et marchandises. De nombreuses séries de machines des types 120, 121 et 030 issues des anciennes compagnies fondatrices de l'Etat (Vendée, Charentes, Orléans-Rouen...) ou plus récentes investissaient les lieux. Evidemment l'effectif est resté bien plus modeste que ceux de Chartres ou Thouars. La vitesse faible des convois et l'autonomie modérée des machines à vapeur faisaient de Château-du-Loir un point d'escale judicieux.

A l'aube du XX^{ème} siècle les machines des séries 220 et 221 firent leur apparition. Ces locomotives pouvaient atteindre la vitesse de 120 km/h. Quelques-unes de ces locomotives furent attribuées à Château-du-Loir dont les 220.011 à 014 avec leur avant profilé ou les 220-801 à 805 construite par Baldwin tout comme les 221-001 à 010.

Pour le service secondaire, dont celui de l'antenne de Bessé-sur-Braye à Saint-Calais, le dépôt employait des petites locomotives-tender équipées d'un compartiment fourgon des séries 21.501 à 510, 21.901 à 910 ou 22.101 à 110



*La petite 121T n° 0249 (future 22.109),
Cette série fut présente au dépôt de Château-du-Loir pour le service des lignes
secondaires de l'étoile*

2- 1909 – 1938 : l'Ouest-Etat, la grande époque du Paris-Bordeaux et affluents

Suite au rachat de la Compagnie de l'Ouest par l'Etat, le problème de l'accès de ce dernier réseau vers Paris-Montparnasse ne se posait plus. Vers cette époque la puissance et l'autonomie des locomotives augmentait et des étapes plus longues étaient envisageables. En conséquence le service voyageur des rapides et express fut confié en majorité aux dépôts plus importants de Paris-Vaugirard et Thouars, amoindrissant en conséquence le rôle de Château-du-Loir dans ces domaines. Les belles Atlantic 221.101 à 110 puis peu après les 230. 841 à 883 pouvaient relier Paris à Thouars, d'autant plus que les prises d'eau en marche d'Illiers et Château-du-Loir avaient été mises en

service. Enfin les premières Pacific 231.001 à 60, suivies des 231-500, continuèrent de donner à la traction des trains de la radiale Paris-Bordeaux Etat ses lettres de noblesse. Mais ces engins ne furent pas affectés à Château-du-Loir. En revanche ce dépôt continuait à œuvrer en service omnibus, messageries et marchandises avec des locomotives plus puissantes dont les 230.171 à 320 et même les 141.001 à 250. En service marchandises des 140 d'origine américaine venues avec le premier conflit mondial vinrent renforcer le parc de même que quelques locomotives allemandes obtenues au titre des réparations de guerre.

L'arrivée des autorails au milieu des années 30 devait avoir pour effet de limiter le travail des machines à vapeur sur le service omnibus.

3 – 1938 – 1954 : la nationalisation et le déclin de la radiale

La nationalisation avait entraîné l'effacement de la radiale ex-Etat au profit de l'itinéraire sud-ouest comme nous l'avons vu. Il ne restait donc qu'un rôle régional entre Chartres et Thouars. Cependant la nouvelle répartition géographique de la transversale entre les Régions Ouest et Sud-Ouest faisait que les machines de Château-du-Loir pouvaient à présent circuler sur Le Mans – Tours. Le deuxième conflit mondial vit, comme souvent dans l'ouest du pays, un immense brassage de locomotives de toutes origines. Lors des bombardements de juin 1944, la liste des engins avariés fait apparaître de nombreuses 230 B du Sud-Est ainsi que des machines de Vierzon, La Rochelle, Dreux ou Saint-Brieuc.

Cependant dès 1947 les autorails, disparus pendant la guerre, réapparurent et ôtèrent une nouvelle fois du travail aux machines vapeur. En quelques années l'effectif du dépôt se réduisit à peu de chose, les 230 D et ultimes 030C et D ayant été amorties et ne laissant sur place qu'une poignée de 141 C et des 040 TA pour les manœuvres.

4 – La fermeture, entre annexe et disparition

La rationalisation des moyens de gestion impliquait à terme la disparition de ces multiples petits dépôts de province. En octobre 1954 les dernières machines affectées à Château-du-Loir étaient envoyées au dépôt du Mans, entraînant simultanément la mutation du personnel d'entretien.

Pour autant, le dépôt subsistait au travers d'un volant conduite (et service de remisage). Les équipes vapeur de Château-du-Loir continuaient un maigre service vers Chartres, Château-la-Vallière, Le Mans et Tours avec des machines de Chartres et Le Mans. Mais peu après sonnait l'heure du retrait de ces machines avec la « diésélisation » du secteur. Les 040 DE du Mans et Chartres remplaçaient efficacement les 141 C. Dès lors les rares agents de conduite encore présents étaient formés à ce nouveau mode de traction. En 1963 il restait une journée de service à Château-du-Loir comprenant la desserte marchandises de Vivy aux trains 5305 – 5800.

Puis le 15 février 1964 Monsieur Eugène Guyon, mécanicien de route, faisait son ultime entrée à Château-du-Loir en tête de son « dernier train » en provenance de Château-la-Vallière. Il était le dernier agent de conduite de Château-du-Loir.

Benoît Hardy

L'X 93953 de la TRANSVAP sur le pont tournant du dépôt de Château-du-Loir en 1997, venu à l'occasion de la mise en route de trains spéciaux vers Bessé-sur-Braye à l'initiative de l'AFVL



Chartres – Voves – Tours relancé ?

Depuis la réouverture au service voyageur de la ligne Chartres – Voves, intervenue le 12 décembre 2016, il faut bien reconnaître que cette opération était restée un peu « au milieu du gué » avec un goût d'inachevé. En effet elle entrainait dans le cadre de la réouverture complète Chartres – Orléans et devait profiter aussi à de nouvelles relations directes Chartres – Tours.

Or plusieurs incidents sont venus perturber ces programmes. D'une part les travaux d'infrastructure en gare de Voves n'avaient pas pu être achevés. D'autre part les nouvelles orientations de l'Etat envers les lignes secondaires ont obligé la Région Centre-Val-de-Loire à réviser ses priorités. En conséquence, la réouverture totale Chartres – Orléans, promise dans un premier temps pour 2022 ne se fera pas avant une date incertaine. M. Philippe Fournié, Vice-Président chargé des transports à la Région assure qu'il est bien dans ses intentions d'achever le travail, mais il refuse de « s'engager sur un calendrier ».

Cependant, en attendant de pouvoir relier directement Chartres et Orléans, la Région a décidé de financer pour environ 5 millions d'euros les travaux nécessaires en gare de Voves afin de pouvoir enfin faire circuler des convois directs Chartres – Voves – Tours. Si tout se passe comme prévu, ceux-ci devraient voir le jour au changement de service de décembre 2020. Aujourd'hui, pour faire Chartres – Tours en train via Voves, un changement de rame est imposé dans cette gare. De ce fait la grande majorité des transports continue de se faire avec les autocars régionaux. Le nombre de voyages annuels dans ceux-ci est estimé à 200 000 par an.

Et Orléans – Châteauneuf-sur-Loire enterré ?

Comme il avait été indiqué dans le bulletin d'information de décembre, les nouvelles de la réouverture d'Orléans – Châteauneuf-sur-Loire ne sont pas bonnes. Le Préfet en a effet refusé de signer la déclaration d'utilité publique, indispensable à la mise en œuvre du projet. Le choix du Préfet est dicté par deux éléments. Premièrement les conditions financières ne seraient plus remplies car l'engagement de la Région pour le financement de ce projet a été reporté vers la maintenance de cinq autres lignes fortement menacées de fermeture. Ceci est une des conséquences du rapport Spinetta préconisant au gouvernement un désengagement des lignes secondaires. De plus les quarante millions d'euros de subventions Européennes ont fait défaut suite au retard pris par le projet.

Deuxièmement le Préfet souligne que le problème du remplacement des parkings à Orléans avait contribué à modifier le coût du projet. On se souvient que le Maire d'Orléans tout en se disant favorable à la réouverture de cette ligne refusait l'idée de diminuer le nombre de place de stationnement autour de la gare (la ville d'Orléans avait voté « contre » le projet lors de l'enquête préalable).

M. François Bonneau, Président de la Région, soutient que le projet n'est pas définitivement enterré. Il annonce que de nouvelles études et propositions seront faites, avec nouvel appel aux fonds européens, mais que le dossier ne sera pas présenté avant 2022 !

Sources : articles du journal « La Nouvelle République ».

Voir aussi le site internet de l'association STAR 45 qui milite pour la réouverture de la ligne.

Réouverture de Clisson – Cholet après travaux :

Comme évoqué dans notre dernier bulletin, la ligne Clisson – Cholet a bien été remise en service en avril dernier, suite à l'achèvement de la première tranche de travaux. Quatre rotations ferroviaires Nantes – Cholet sont assurées, en attendant les phases suivantes de rénovation, avec nouvelle augmentation de la vitesse limite.

Un total de 10 allers retours et envisagé à terme.

Impressions italiennes

Un récent séjour en Italie a été l'occasion de parcourir le nord du pays le long de l'artère Turin – Milan – Vérone – Padoue – Venise. Sans aucun doute le réseau se modernise et s'adapte aux critères actuels de vitesse, de confort, de fréquences élevées, sans oublier un fret très européen. Alors en cette période où les vacances commencent et nous incitent à voyager, voici quelques « impressions italiennes ».

Le Lyon – Turin.

Parti de la gare de Chambéry, actuellement en pleins travaux d'agrandissements, avec le TGV Paris – Milan, une première étape consistait à relier Turin. La rame affichait presque complet en ce dimanche de début d'avril et l'ensemble du parcours se fit rigoureusement à l'heure. Le changement des agents d'accompagnement et le passage d'une patrouille de douane en cours de route rappelait tout de même que nous changions de pays, même si les frontières se sont bien effacées au sein de l'Union Européenne. En revanche, ce qui ne saurait s'effacer facilement, c'est la barrière géographique que constituent les Alpes. Les amis des chemins de fer savent bien que le projet de liaison ferroviaire Lyon – Turin prévoit de diminuer ces difficultés avec le creusement d'un tunnel de base. Or, de nombreuses réticences freinent ce projet depuis de nombreuses années. Nos voisins italiens du Piémont ont manifesté leur hostilité à ce tunnel. Mais force est de constater que dans la rampe qui s'élève de Saint-Jean de Maurienne à Modane, les Savoyards ont implanté çà et là le long de la voie plusieurs banderoles et inscriptions soulignant également leur refus vis-à-vis de ce projet. De ce fait, si les habitants des deux versants de la montagne et les dirigeants politiques ne montrent pas plus d'enthousiasme pour le Lyon – Turin (à cause de son coût pour ces derniers), on peut légitimement craindre que l'on ne soit pas près de voir le bout du tunnel, au sens propre du terme.

Cette opposition peut sembler déconcertante. L'Italie est entourée de frontières maritimes sur les trois quarts de son territoire et barré par une chaîne de montagne sur le dernier côté. Son accès vis-à-vis des trafics internationaux est tributaire de cet état de fait. Les accès ferroviaires du nord ne sont pas nombreux. Outre Chambéry-Turin, il y a le Simplon et le Gothard avec la Suisse, le Brenner et les Tarvis avec l'Autriche. Le passage par Marseille – Vintimille et encore plus celui de de Nice – Coni sont de moindre importance ; ainsi que quelques autres. Or de nombreux travaux ont été ou seront entrepris sur les axes du Simplon – Lötschberg, Gothard, Brenner et Tarvis avec des tunnels de base, des aménagements et des améliorations de capacité. Partout on retrouve cet effort pour « aplatir » la montagne. Le risque de voir le transit ferroviaire ignorer le passage par la France au profit de la Suisse où de l'Autriche est important. Dans le même temps, le trafic routier n'étant pas le bienvenu chez les Suisses et les Autrichiens, on peut craindre qu'en revanche il ne continue à se développer entre les régions de Savoie et Piémont reliés entre elles par deux autoroutes. Est-ce cette solution que les savoyards recherchent ?

Turin Porta-Susa

Pour éviter un rebroussement en gare de Porta-Nuova, les TGV à destination de Milan passent par celle de Turin-Porta-Susa. Celle qui n'était auparavant qu'une station assez modeste a été totalement métamorphosée avec l'édification d'une gare flambant neuve abritée par une immense verrière. Un peu plus loin, subsiste l'ancien BV désaffecté, devant les tramways au look un peu rétro. Le trafic est intense en ce lieu où se côtoient trafic grandes lignes et régional. Durant les trois heures passées en gare, la quasi-totalité des trains était parfaitement à l'heure, avec quelques rares retards n'excédant jamais 5 minutes. Des rames de types variés assurent le service régional avec des ETR 425 Jazz, des automotrices TAF à deux niveaux, des rames réversibles avec locomotives électriques E 464.



*Un ETR 500 « Frecciarossa »
en gare de Venise Santa-Lucia*

La LGV Turin – Milan – Brescia : ETR Trenitalia et Italo (NTV)

Pour se rendre de Turin à Desenzano-del-Garda, ville située au bord du lac de Garde et but du voyage, il suffit d'emprunter l'un des ETR de Trenitalia qui relie Turin à Vérone et Venise. Il aurait été également possible d'utiliser les services d'Italo (NTV), concurrent sur les grands axes de la compagnie nationale. Pour les longues distances sur l'axe transversale Turin – Venise, ce sont des ETR 500 et ETR 1000 du service Frecciarossa qui sont utilisées. Ces rames roulent à 300 km/h. En effet une ligne à grande vitesse (LAV en italien) est en service de Turin aux abords de Milan. Puis après rebroussement dans cette ville, la LAV reprend de Treviglio (33 km après Milan-Centrale) jusqu'à Brescia. La vitesse maximale y est de 300 km/h. Elle est électrifiée en 25 kV. Ultérieurement la ligne doit être prolongée sur Vérone. Les ETR 575 NTV du service Italo parcourent également la LAV. Au niveau du service offert par Italo, si des bureaux d'accueil et de vente sont présents dans les grandes villes comme Turin, Milan, Padoue et autres, en revanche dans les gares moins importantes, un simple distributeur de billets est installé, avec toutefois la présence d'un agent se tenant aux côtés de cette machine aux heures de pointe.

Les trains régionaux de la Lombardie sont aux couleurs de « Trenord », compagnie ferroviaire détenue à égalité de parts entre Trenitalia et Ferrovie Nord Milano (FNM). Il existe des services de proche banlieue autour de Milan (trains régionaux R) et des services interurbains à plus longue distance, débordant sur les régions voisines (trains RE et RV). Les trains Trenord vont ainsi jusqu'à Vérone en direction de l'est. Mais une fois sorti de la proche banlieue on observe que nombre de petites gares ont été fermées.



*Un ETR 1000 en gare de Milan-Centrale :
Le dernier cri de la grande vitesse chez Trenitalia*

La ligne vers Venise

De Brescia à Venise, une liaison à grande vitesse est prévue et certains travaux engagés. Pour l'instant sur le tronçon Brescia – Vérone - Padoue les trains utilisent la ligne classique. Or celle-ci est particulièrement chargée avec des trafics à grande vitesse, de nombreux trains régionaux et un trafic fret soutenu dans cette région reliée avec l'Europe via la Suisse et l'Autriche. Des travaux d'amélioration et de renouvellement de voies sont engagés en de nombreux endroits. Les gares importantes font ou ont fait l'objet de modernisations. La régularité fait les frais de la densité et de la variété de trafic. Mais curieusement les italiens rencontrés semblent prendre ces incidents avec un calme et un flegme digne des britanniques.



*Et, toujours à Venise, le matériel « Italo » : ETR 575 à gauche et ETR 675 à droite :
Les ETR 675 sont entrés en service depuis décembre 2017 et conçus pour une vitesse de 250 km/h.*

De Padoue à Venise-Mestre, la ligne à grande vitesse est en service, mais d'un genre différent. En effet il s'agit plus d'un quadruplement de la ligne classique, avec vitesse plafond à 200 km/h que d'une véritable LGV. Padoue s'est doté d'un tramway sur pneus. Sur un secteur central de la ligne, les caténaires sont absentes et les tramways fonctionnent sur batteries. Venise s'est également dotée d'un tramway sur pneus dont le terminus est situé aux abords de la gare de Santa-Lucia.

A Venise certains trains régionaux sont aux couleurs de Sistemi Territoriali, compagnie ferroviaire contrôlée par la région de Vénétie. Pour les autres nous retrouvons le matériel de Trenitalia, dont les omniprésentes locomotives électriques E 464, curieuses machines dotées d'une seule véritable cabine et associée à des rames réversibles de plusieurs types. Des rames ETR 500 de première série et ETR 610 assurent au départ de Venise des services grandes lignes Frecciargento et Frecciabianca.

La E 464 – 309, construite par Bombardier. Ces machines sont équipées de l'attelage automatique, aptes à la réversibilité et prévues pour la vitesse de 160 km/h



Un fret au cœur de l'Europe

De Turin à Venise on se sent vraiment « connecté » à l'Europe pour utiliser un terme à la mode. Et ce n'est pas étonnant : Turin est relié à la France, Milan à la Suisse par le Simplon et le Gothard, Vérone à l'Autriche par le Brenner et Venise à l'Autriche également par la ligne des Tarvis. Les trains de fret sont tractés par des locomotives appartenant à de nombreux opérateurs, aussi bien nationaux que privés. Les Traxx, Vectrons et Taurus sont très présentes sur des trains de céréales, de transports de voitures neuves, de conteneurs, de ferrailles.

Mais ici, comme un peu partout maintenant, le trafic diffus sur les débords de gares a disparu, sauf sur des embranchements particuliers et des plateformes logistiques.



Un train de céréales traverse la gare de Padoue. La machine 193-774 (Vectron) appartient à l'opérateur Rail Traction Company

L'Italie du Nord est une région industrielle pour laquelle les échanges de fret restent importants. Ceux-ci viennent parfois de loin, Pays-Bas, Belgique, Allemagne, République Tchèque, France et traversent une partie de l'Europe pour arriver à destination. En général le fret ferroviaire s'achemine de préférence par des lignes de plaines et de vallées, dont celles du Rhin et du Rhône. Cependant pour entrer en Italie il faut bien traverser la montagne à un moment donné. Lorsque le tunnel de base du Ceneri, qui

complète celui du Gothard entrera en service, il y aura là un axe nord-sud performant. Dans quelques années aussi le tunnel de base du Brenner, de 55 km de long, viendra à son tour faciliter le passage des trains de fret en provenance de l'Autriche et aboutissant au grand carrefour ferroviaire de Vérone.

L'Italie du Nord et son réseau ferroviaire méritent sans conteste d'être découvertes, ou redécouvertes car en pleine modernisation.