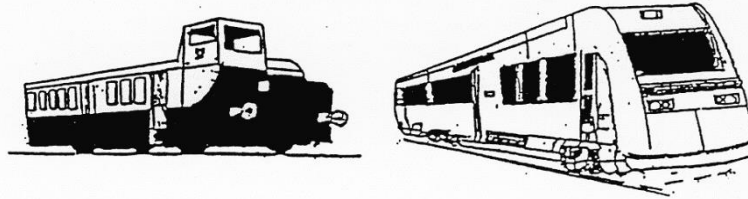




Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



*AFAC-Centre-Loire : Chez M. Bertrand Nicolle - 39 Rue des Saintes Maries - 41000 Blois
afac.cl@laposte.net*

Bulletin d'informations - juillet 2025

Editorial

Chers amis,

Plus que jamais, notre engagement pour le train prend tout son sens. À l'heure où les enjeux climatiques et sociaux interrogent nos modes de vie, le ferroviaire apparaît comme une réponse évidente : un moyen de transport écologique, sûr et ancré dans nos territoires. Pourtant, nous le savons, il reste trop souvent fragilisé, sous-financé, voire menacé.

Et pourtant, l'engouement de nos concitoyens pour le train ne s'est pas démenti pas en 2024!

La fréquentation est en hausse dans toutes les activités par rapport à 2023:

- +10% pour TER,
- +10% pour Transilien,
- +8% pour Intercités
- +10% pour TGV (France et Europe)

Ce besoin, cette envie de train entraîne de facto une augmentation de l'offre, donc du nouveau matériel et une infrastructure, déjà fragile, très utilisée. Or les constructeurs peinent à mettre au point et à fournir le nouveau matériel (cf. l'éditorial de notre revue « Chemins de Fer » n°608) ! Les conditions de transport se dégradent et les voyageurs ont des conditions de transport inadmissibles quand on a payé son billet un certain prix... Car oui, le train est cher !

Est-il normal qu'un aller et retour Paris- Nice en avion coûte moins cher qu'un aller simple en TGV Inoui ?

Le train doit rester un moyen de transport accessible à tous !

Le financement du ferroviaire reste un sujet très prégnant et devra trouver une solution dans les années à venir pour pérenniser ce mode de transport.

Lors d'une audition le 2 octobre 2024, le Président Farandou a insisté sur la nécessité d'augmenter les investissements dans le réseau ferroviaire. Il a annoncé que la SNCF consacrerait 1,7 milliard d'euros à l'entretien du réseau en 2024 via le "fonds de concours" (une caisse alimentée par les bénéfices des différentes entités du groupe). De plus, il prévoit d'accroître cet apport de 2,3 milliards d'euros supplémentaires entre

2024 et 2027 par rapport aux prévisions de la loi de réforme ferroviaire de 2018. Jean Pierre Farandou estime qu'à partir de 2027, il faudra investir 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an dans l'entretien du réseau pour garantir la qualité de service. La SNCF est prête à en financer 500 millions, mais pour le milliard restant, il suggère de capter une partie des revenus fiscaux tirés du système européen de compensation carbone pour l'aérien et le transport routier (ETS), qui devrait rapporter 2 milliards d'euros à la France. A suivre donc !

Notre région verra encore cette année de nombreux travaux de modernisation du réseau.

Plus 350 M€ vont être investis en 2025 en Centre – Val de Loire. Les chantiers seront nombreux et variés et toucheront l'ensemble des territoires régionaux. Toutefois, une ligne en particulier verra à elle seule des travaux ferroviaires de grande ampleur pour le montant exceptionnel de 170 M€, sur la section située en Centre – Val de Loire. Il s'agit de la ligne dite POLT, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Tout d'abord, le renouvellement complet de la voie entre Boisseaux et Les Aubrais qui représente le chantier majeur en 2025 pour un montant de 133 M€ financés intégralement par SNCF Réseau. Ces travaux d'exception seront menés pendant presque dix mois. Il a été fait un choix stratégique, et néanmoins difficile, d'effectuer ce chantier de jour, afin de trouver un compromis entre tous les besoins : la sécurité et la performance du chantier, la circulation d'un maximum de trains de voyageurs aux heures de pointe du matin et du soir en semaine et à 100 % les week-ends ; et également la préservation du trafic des trains de marchandises la nuit, sur un axe stratégique fret européen entre l'Europe du Nord et l'Espagne. Ensuite, le début des travaux d'amélioration de la performance de l'ensemble de l'axe POLT (relèvement de vitesse, augmentation de la puissance électrique, renforcement d'ouvrages d'art) en vue de l'arrivée en 2027 des nouvelles rames Oxygène pour les dessertes Intercités. Ce programme représente un investissement en 2025, de 37 M€ financé par l'État.

N'oublions pas les travaux de mise en accessibilité des gares de notre région ! Chartres et Chinon seront accessibles aux PMR cette année et les travaux ont commencé à Orléans. Les travaux auront lieu en 2025 à Illiers-Combray et Argenton sur Creuse.



L'intérêt des Français pour le train ne se dément pas, ici des TGV Inoui à Bordeaux-Saint-Jean

Le Fret n'est pas en reste car deux lignes vont être régénérées : Les Aubrais- Marigny les Usages, Vendôme- Montoire sur le Loir et des études démarrent pour la ligne Les Aubrais-Pithiviers-Engenville.

De même, le Poste d'Aiguillages Informatisé de Vierzon va poursuivre son aménagement et celui de Dreux va être mis en service.

Bref, quelques raisons d'espérer.

En ce début d'été et de vacances bien méritées, notre bulletin est le reflet de notre action collective. Elle porte les actualités, les débats, les avancées comme les alertes. Elle est le lien entre nous tous, amoureux du rail, défenseurs d'un mode de transport décarboné qui doit rester facilement accessible.

Merci pour votre fidélité, votre énergie, vos contributions. Ensemble, nous faisons bien plus que défendre le train : nous le faisons vivre !

Bonnes vacances, bonne lecture à toutes et à tous !

Bertrand NICOLLE

L'assemblée générale de l'AFAC Centre-Loire – samedi 15 mars 2025

L'assemblée générale de notre section régionale s'est tenue le samedi 15 mars dernier, à la salle de la Médaille de Saint-Pierre-des-Corps. Un souci de toute dernière minute avait malheureusement empêché notre Président Bertrand Nicolle de venir. Pour compenser le désagrément de cette situation, Bernard Monteil, notre Président d'Honneur a bien voulu présider l'AG, comme il l'avait fait avec brio de si nombreuses fois dans un passé récent.

Après les remerciements d'usage, dont ceux envers la municipalité qui met gracieusement cette belle salle à notre disposition, la lecture des rapports pouvait commencer.

Le secrétaire proposait en premier lieu le rapport d'activités, en débutant par un point sur le nombre d'adhérents. Pour 2024 il a connu un très légère hausse grâce à l'arrivée de trois nouveaux membres. Mais il ne faut pas se cacher que l'âge et la santé d'un certain nombre d'entre eux devrait provoquer quelques départs dans les années à venir. (30 adhérents à jour fin 2024). Puis, l'ensemble activités était passé en revue : réunions de bureau, rédaction des deux bulletins d'informations et propositions de sorties ou de conférences. A ce sujet, celle sur les 50 ans des trains régionaux a eu un certain succès en novembre dernier. La présence de l'AFAC Centre-Loire sur des stands est positive pour se faire connaître. En revanche, le nombre de sorties reste en dessous de ce qui serait souhaitable. En effet, c'est par celles-ci que notre section peut attirer de nouveaux passionnés.

Le trésorier Roger Duron enchaînait avec le bilan financier. Il est bien équilibré grâce aux sorties sur lesquelles la participation demandée, si modeste soit-elle (un choix de notre section) permet d'apporter un peu de « beurre dans les épinards ». Les recettes s'élèvent à 1714€ et les dépenses à 1681,54€. Le solde est donc positif de 32,46€.

Enfin le secrétaire faisait la lecture du rapport moral en l'absence du Président. Celui-ci faisait un vaste tour d'horizon ferroviaire, aussi bien au niveau régional que national. Entre les satisfactions des bons résultats du trafic voyageur et les déceptions du fret, le rapport voulait souligner combien le train est aujourd'hui réclamé par beaucoup. C'était aussi l'occasion de réfléchir à la place d'une association comme la nôtre et sur ce qu'elle peut apporter à chaque personne intéressée par le chemin de fer.

Après un repas convivial, venait le temps de la traditionnelle conférence. Cette année monsieur Jean-Paul Carlat (cadre honoraire de la SNCF et membre du CESER Centre Val-de-Loire) venait nous parler du projet SERM sur la métropole tourangelle. M. Carlat était déjà intervenu lors d'une assemblée générale de notre section il y a une quinzaine d'année. C'est avec plaisir que nous l'avons entendu de nouveau. L'assistance était un peu plus fournie que d'habitude en raison du sujet évoqué qui concerne un large public. D'ailleurs quelques élus locaux (dont la municipalité de Saint-Pierre-des-Corps) étaient présents.

M. Carlat débutait sa présentation par un coup d'œil géographique sur le nœud ferroviaire de Tours. Puis les atouts et les points durs du projet SERM étaient abordés avec beaucoup de lucidité. En dernier lieu, il était question de l'autre projet SERM de la région, celui d'Orléans. Ensuite un large débat a permis aux participants de s'exprimer librement.

Fidèle à la tradition, la journée s'est clôturée par un verre de l'amitié.



Monsieur Carlat a présenté le projet SERM de Tours avec beaucoup de clarté

Sortie AFAC – Centre-Loire à Orléans.

Samedi 14 juin, la section régionale de l'AFAC proposait une sortie à Orléans pour visiter le Technicentre SNCF qui s'occupe de la maintenance des Régio 2N. L'après-midi les bénévoles de la AAATV-CVL nous invitait à venir voir leur installation située aux Aubrais. Et, pour parfaire le tout, le COPEF concluait la journée avec la présentation de la Z 5119 stationnée aux côtés du matériel de la AAATV. Une journée bien remplie et très enrichissante.

Le Technicentre SNCF d'Orléans :

Ce Technicentre a ouvert ses portes en novembre 2022. Une première visite de l'AFAC avait eu lieu en 2023, au début de son fonctionnement. Maintenant, il tourne à plein rendement : l'occasion de voir au plus près son organisation. L'accueil et la visite étaient organisés par Monsieur Tarik Ouazizi, DPX Maintenance et Fiabilité

Ce Technicentre a été financé par la Région Centre Val-de-Loire pour un coût de 70M€. Il est destiné à la maintenance du matériel régional et gère le parc de 32 Régio 2N utilisé aux relations Paris – Orléans – Tours et Bourges, Nevers, Paris-Lyon. Ce sont des rames en version 8 caisses de 110 m de long.

Après le traditionnel « briefing sécurité », la visite commençait par l'atelier. Il se compose de quatre voies montées sur plots. La voie 1 est équipée d'un mini vérin sur fosse qui permet la descente d'essieux (une centaine sur ces six derniers mois). La voie 2 sert à la vérification des boucles inductives grâce à un système d'isolement. Quant à la voie quatre, elle est commutable 1500 v. / 25 Kv. La période minimale de visite est de 15 jours, utile pour la visite des archets de pantographes pour lesquels il est observé une tendance à l'usure rapide.



Une Regio 2N en place voie 4 de l'atelier



Le vérin de descente d'essieux voie 1

Il est à noter qu'il n'y a pas de tour en fosse à Orléans, le matériel pourra être reprofilé à celui de Saint-Pierre-des-Corps mis en service bientôt, ou à défaut ceux des Ardoines ou de Rennes.

Sept nouvelles rames Regio 2N sont attendues entre juillet et septembre 2026. Elles seront équipées de construction pour l'ERTMS. Des modifications seront entreprises sur le parc existant et l'atelier adapté en conséquence.

Sorti de l'atelier, notre groupe s'est rendu vers la voie de « détaguage ». Ce genre d'œuvre pseudo-artistique pose un certain nombre de problèmes. Une voie spéciale a été réservée pour ces travaux. En moyenne il y a une à deux rames taguées par semaine. L'autre grande partie extérieure du site correspond aux voies dites de garage et de station-service. Lors de sa rentrée, une rame passe si possible à la machine à laver au défilé. Celle-ci est prévue pour nettoyer aussi les façades des automotrices. Ensuite, si l'engin ne nécessite pas de passage en atelier, il est garé sur les voies contiguës permettant d'approvisionner les sablières et de procéder au nettoyage de l'intérieur. Cet aspect de la propreté est particulièrement suivi par le personnel. A ce sujet, le tissu de housage des sièges est source de soucis avec un entretien difficile et des taches qui ne partent pas facilement. Une solution est à l'étude.

Hormis les Regio 2N, le Technicentre est appelé à œuvrer sur les Z 21500 et AGC en appoint de Saint-Pierre-des-Corps ; ainsi qu'aux Regio 2N du service Interloire. En comptant les partenaires de la SNCF, une centaine de personnes travaille sur le site.



Les voies de stationnement du matériel régional, utilisées au ravitaillement en sable et nettoyage intérieur.

La visite s'est poursuivie par le local d'où sont gérés tous les mouvements de rames par le GEOPS. Celui-ci commande une partie des aiguilles du site (sauf celles manœuvrables directement à pied d'œuvre) plus les tracés d'itinéraires pour entrer et sortir du Technicentre, en lien avec le Poste 2 d'Orléans. Le GEOPS fait aussi fonction d'agent électrique (Agent E) pour ce qui concerne l'alimentation des caténaires.

En fin de visite, chacun a pu poser ses questions à notre guide. Monsieur Tarik Ouazizi a pu nous partager sa passion et son regard sur son travail. L'AFAC Centre-Loire le remercie chaleureusement pour sa disponibilité et son amabilité.

La AAATV Centre-Val-de-Loire :

L'après-midi, un saut dans le passé attendait le groupe : après un Technicentre dernier cri, retour à l'époque de la vapeur. En effet, les bénévoles de la AAATV-CVL nous ouvraient les portes du bâtiment où est stationné leur matériel. Là encore, la visite débutait par le « briefing sécurité ».

A tour de rôle, les participants ont pu voir l'ensemble du patrimoine préservé. Le mot est parfaitement adapté puisqu'une partie est classée « monument historique ».

*La 141 R 1199 aux Aubrais.
Elle est intégralement équipée de roues Boxpox.*



La 141 R 1199 est aux Aubrais depuis déjà quelques années. Il s'agit d'une machine au fuel, et nos guides expliquaient la particularité de ce type de chauffe. Dans l'abri de conduite, les deux postes du chauffeur et du mécanicien étaient commentés. Mais la doyenne de ces lieux reste la célèbre 141 R 840 qui a déjà effectué de nombreux trains dans la région et au-delà. Cette locomotive issue du dépôt de Vierzon présente d'ailleurs quelques différences par rapport à 1199 (bissel arrière, roues à rayons...).

En version plus moderne, la AAATV préserve aussi l'A1A-A1A 68540 et la BB 25236. Si la première est opérationnelle pour les trains spéciaux, la machine électrique pourrait l'être dans un avenir pas trop éloigné.



La BB 25236 a trouvé refuge auprès de la AAATV-CVL

Mais une particularité de la AAATV est sa riche collection de voitures et fourgons. En effet, une chose est d'avoir des locomotives, autre chose est de proposer aux amateurs un authentique voyage dans le temps dans du matériel d'époque. Il y a ainsi une ancienne voiture Bacalan, une OCEM face lisse et des DEV en acier ordinaire, dont une en version couchette avec « jupes longues ». La voiture postale récemment repeinte est utilisée lors des voyages comme voiture atelier tandis que le fourgon chaudière sert au réchauffage du fuel devant être brûlé par la 141 R.

Merci encore aux bénévoles de bien avoir voulu nous montrer leur matériel et d'avoir partagé un peu de la vie de leur association. L'AFAC leur souhaite beaucoup de réussite dans leurs projets



*Un trésor Parmi la collection de la AAATV,
Cette voiture DEV couchette « jupes longues »*



La 141 R 840 présentée au groupe de l'AFAC

La Z 5119 du COPEF :

La journée s'achevait par un petit bonus : la visite de la Z 5119 préservée par le COPEF. En effet, celle-ci stationne sur les voies contigües à celles de la AAATV. Yannick Mer, responsable de la restauration de l'automotrice au sein du COPEF proposait un historique complet de cette rame, en partant des origines des véhicules inox en France avec la société Carel et Fouché sous licence Budd.

Les Z 5100 ont été employées non seulement sur la banlieue parisienne, mais aussi en service régional sur la Région Centre. La Z 5119, affectée en dernier lieu au dépôt de Saint-Pierre-des-Corps, fait partie avec les Z 5128 et Z 5137 des trois dernières Z 5100 qui ont fini leur carrière aux navettes Orléans – Les Aubrais en 1998.



*Pour finir la journée :
Présentation de la Z 5119
(Photo Yannick Mer)*

Tout ceci a permis de passer une journée bien remplie mais très enrichissante. Les rencontres avec les différents intervenants ont montré que la passion du chemin de fer, sous des formes bien différentes, est toujours bien vivace.

TRANSDEV arrive en PACA entre Marseille et Nice



*Un TER SNCF Voyageurs Nice –Marseille au départ
de la gare de Nice, tiré par la BB 22310.
(Photo Bertrand Nicolle)*

Cet été 2025 va s'opérer un changement fondamental en France dans le transport ferroviaire, et pourtant ce bouleversement va se faire dans l'indifférence de beaucoup de nos concitoyens. En effet, pour la première fois, des Trains Express Régionaux (TER) vont circuler sous la marque Transdev et non SNCF Voyageurs !

Comment en est-on arrivé là ?

Depuis l'ouverture progressive du marché ferroviaire à la concurrence en Europe, les TER, longtemps exploités exclusivement par la SNCF, peuvent désormais être opérés par d'autres entreprises. Cette mise en concurrence, initiée par des directives européennes et encadrée par la loi française, vise plusieurs objectifs.

1. Une obligation européenne

L'une des principales raisons de cette mise en concurrence est la réglementation européenne. Le but est la construction d'un marché ferroviaire unique en Europe et créer un espace unifié, interopérable et compétitif.

Un petit rappel sur les différents paquets ferroviaires :

-Le premier paquet ferroviaire (2001) a posé les bases de la libéralisation du fret ferroviaire, en séparant la gestion des infrastructures (comme les rails ou les gares) de l'exploitation des trains.

- Le deuxième paquet (2004) a renforcé cette séparation et élargi la concurrence au niveau international pour le fret.

- Le troisième paquet (2007) a commencé à introduire la libéralisation des services de transport de passagers internationaux (comme Thalys ou Eurostar).

- Le quatrième paquet ferroviaire (2016) est celui qui marque un tournant pour les services de transport intérieur de voyageurs, notamment les TER en France. Il impose que les contrats de service public ferroviaire (comme ceux passés entre les Régions et la SNCF pour les TER) soient ouverts à la concurrence.

Ce quatrième paquet est entré en application progressivement, avec une date butoir fixée à décembre 2023 pour la mise en concurrence obligatoire des contrats régionaux. Il impose l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport de voyageurs, y compris les services conventionnés comme les TER, à partir de décembre 2023. Les régions françaises, qui sont les autorités organisatrices des TER, doivent donc lancer des appels d'offres lorsqu'elles renouvellent les contrats d'exploitation.

2. Améliorer la qualité de service

L'idée derrière la concurrence est qu'elle pourrait stimuler les opérateurs à améliorer la qualité de service : ponctualité, confort, propreté, information voyageur, etc. En mettant les entreprises en compétition, les régions espèrent tirer le meilleur parti de leurs budgets publics et offrir un service plus performant aux voyageurs.

3. Optimiser les coûts

La concurrence est également perçue comme un levier pour faire baisser les coûts d'exploitation. Si plusieurs opérateurs peuvent répondre aux appels d'offres, cela peut pousser SNCF Voyageurs, historiquement en position de monopole, à proposer des offres plus compétitives. Certaines régions ont déjà constaté des économies potentielles de plusieurs millions d'euros à service équivalent.

La société Transdev s'apprête à franchir une étape historique en devenant le premier opérateur privé à exploiter une ligne TER en France. Transdev est un acteur important du transport public en France et à l'international, opérant dans les domaines du transport routier, ferroviaire, maritime et des mobilités partagées. Filiale de la Caisse des Dépôts, Transdev est présente dans 18 pays et emploie plus de 80 000 personnes. À partir du 29 juin 2025, Transdev assurera l'exploitation de la liaison Marseille–Toulon–Nice, marquant ainsi la fin du monopole de la SNCF sur cette ligne emblématique. En septembre 2021, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) a attribué à Transdev la concession de cette ligne pour une durée de 10 ans, avec une option de 2 années supplémentaires.



*Rame Omnéo Premium Transdev.
Photo Transdev*

Transdev prévoit de doubler l'offre de transport sur cette ligne, passant de 7 à 14 allers-retours quotidiens, avec des cadencements à l'heure sur une plus large amplitude horaire. L'objectif est d'atteindre un taux de ponctualité de 97,5 %, améliorant ainsi la qualité de service pour les voyageurs du quotidien. Pour ce faire, Transdev investit dans l'acquisition de 16 rames Omneo Premium à deux niveaux, fabriquées par Alstom. Un

centre de maintenance a été également construit à proximité de la gare de Nice pour assurer une disponibilité optimale du matériel roulant.

Malgré ces ambitions, des défis subsistent. Alstom a annoncé des retards dans la livraison des rames, prévoyant seulement 7 trains disponibles pour le lancement en juin 2025, alors que Transdev en attend au moins 11 pour assurer le service prévu. Des solutions alternatives, comme la location de rames, sont envisagées pour pallier ce manque.

La mise en concurrence des TER marque une nouvelle ère pour le transport régional en France. Portée par les directives européennes, elle vise à améliorer le service tout en optimisant les dépenses publiques. L'impact réel de cette réforme sur les voyageurs, les salariés et la qualité du service ne pourra être évalué qu'avec du recul. Une chose est sûre : le paysage ferroviaire français est en pleine mutation.

Bertrand NICOLLE

Amélioration de l'accessibilité de la gare du Mans.

Depuis janvier dernier et pour une durée de neuf mois, la gare du Mans est en travaux pour l'amélioration de son accessibilité. Il s'agit essentiellement de procéder à la rehausse du quai A qui longe le bâtiment voyageur. Celui-ci était toujours resté à sa hauteur d'origine, trop bas maintenant pour s'adapter aux nouvelles exigences du matériel moderne et de la Directive européenne pour les personnes à mobilité réduite dans le but de permettre un accès parfaitement à niveau entre quai et rames.

Ces travaux sont scindés en deux phases, la première avec neutralisation du demi-quai côté Paris jusqu'en juin. La seconde de juin à août en fermant cette fois le demi-quai côté Rennes/Nantes. Cette mesure permet de ne pas trop pénaliser l'exploitation de la gare, particulièrement en heures de pointe. Des plans inclinés reprendront la différence de niveau avec la salle des pas perdus. Une partie de l'abri de quai sera repris et l'éclairage amélioré.

Ensuite, quelques travaux annexes se dérouleront sur les autres quais, avec sécurisation des extrémités par des portillons. La signalétique pour les personnes malvoyantes sera améliorée.

Le coût de 4,2 M€ est pris en charge par l'Etat (50%), SNCF Gares et Connexions (30%) et la Région Pays-de-la-Loire (20%)

*Une vue du quai A de la gare du Mans.
Le demi-quai côté Paris est neutralisé.*

*Sur le quai d'à côté, un TER pour Alençon
en X 72500 est prêt au départ*



Paris – Vierzon – Limoges – Toulouse, une radiale du Centre.

Mardi 14 avril dernier un certain nombre d'élus, de dirigeants d'entreprise et de représentants d'usagers sont montés à Paris-Austerlitz par la ligne Limoges – Vierzon – Orléans – Paris par ce qui a été dénommé « le train de la colère ». Quelles pouvaient bien être les motivations de personnes si différentes de monter à Paris rencontrer le ministre des Transports ? La raison en était le niveau de qualité de service sur la ligne qui s'est fortement dégradé au fil des dernières années. Pourtant, il s'agit d'une artère principale du réseau français qui a eu son heure de gloire avec le « Capitole ».

Travaux prévus : Paris – Orléans avril 2025 à fin janvier 2026

Afin de rétablir une qualité de service correcte, un grand ensemble de travaux a été engagé depuis déjà quelques années. Un vaste programme avait été initié par l'Etat en 2018. Ce programme comporte plusieurs volets : remise à niveau de la ligne, modernisation de celle-ci et remplacement du matériel utilisé sur les trains Intercités.

Pour le premier volet qui concerne la régénération, une enveloppe de 1,6 Md€ est prévue, entièrement financée par SNCF Réseau. Elle concerne tout aussi bien la voie (renouvellements dont Boisseaux - Les Aubrais), les postes d'aiguillages (dont Vierzon), la signalisation, le remplacement des poteaux caténaires, issus parfois de l'électrification d'origine en 1926. Des interventions sur les ouvrages d'art et la sécurisation des installations par des clôtures sont également prévues.

La modernisation a pour objectif de hausser le niveau de performance de l'axe. Notons un renforcement de l'alimentation électrique afin de pouvoir faire circuler dans de meilleures conditions le trafic et un relèvement de la vitesse limite à 160 km/h dans le secteur d'Argenton-sur-Creuse.

Quant au nouveau matériel Intercités, il s'agit bien sûr des rames Oxygène commandées à CAF pour remplacer les compositions BB 26000 – voitures Corail.

En cette année 2025, une très grosse phase de travaux est engagée. Elle a déjà débuté par des week-ends « coup de poing » avec interruptions des circulations (il en restera 2 à l'automne). Mais c'est surtout de renouvellement de voie entre Boisseaux et Les Aubrais qui retient l'attention. Sur ce secteur, depuis avril des interruptions sont programmées en semaine, avec arrêt total de 10h à 17h. Surtout, à partir d'août et jusqu'en janvier 2026 la plage travaux sera étendue de 9h30 à 17h30. SNCF Réseau est bien consciente des problèmes posés, mais souligne que l'interruption pour ce genre d'opération est idéalement de 9h. Ici elle sera exceptionnellement réduite à 8h, mais il est impossible de faire moins, sinon avec le risque d'avoir une durée de chantier plus longue et plus coûteuse.

Les élus et les associations d'usagers sont montés au créneau pour demander le report des travaux en période de nuit. Là encore, SNCF Réseau rappelle que l'axe Juvisy – Les Aubrais est intégré au couloir fret « Atlantique » européen et que la majorité du trafic se concentre la nuit. Il existe des obligations pour ce type de couloir fret qui n'autorisent pas à le fermer en raison des contraintes de passage aux frontières.



A terme, entre les travaux au nord et au sud d'Orléans, le bénéfice attendu serait un gain de temps sur Paris – Limoges de 15 minutes, et un onzième aller-retour est envisagé. N'oublions pas que des travaux d'accessibilité de plusieurs gares sont engagés également.

Salbris : passage du 4402 Toulouse – Paris tiré par la BB 7263 (machine apte aux 200 km/h) (7 août 1999 -Photo Claude Pathault)

Retour sur les grandes heures de Paris – Limoges – Toulouse

Ces mesures suffiront-elles à redorer le blason de cette grande radiale historique ? Paris – Orléans – Limoges – Toulouse bénéficie encore aujourd’hui du prestige d’avoir été la première ligne sur laquelle des trains de voyageurs ont circulé à 200km/h en France avec le « Capitole ».

En 1954/1955 la SNCF avait entrepris des essais en vue d’explorer la grande vitesse, qui avaient donné lieu au célèbre record de 1955 à 331km/h dans les Landes. A la suite de cela, cinq zones avaient été aménagées pour différents tests dont la section Les Aubrais – Vierzon avec des essais en 1964/1965. A cette époque le projet de circulation de trains commerciaux à des vitesses supérieures à 160 km/h était bien avancé. La section Les Aubrais – Vierzon avait une mission un peu particulière : explorer le domaine de la signalisation pour la grande vitesse et le contrôle à de vitesse à bord des locomotives. Des marches d’essais avaient permis de valider ces deux principes. Les locomotives BB 9291 et CC 40103 ayant à l’occasion réalisé quelques belles performances relatées avec précisions dans des numéros de la revue « Chemins de Fer ».



*Intérieur de la cabine de la BB 9291
On distingue à gauche de l’indicateur de vitesse le
boîtier de signalisation en cabine
Photo SNCF – collection AFAC*

A la suite des essais, l’idée d’utiliser ce secteur permettait de lancer en service commercial le 28 mai 1967 une circulation pouvant rouler à 200 km/h entre les km 125 et 195, soit sur 70 km. Ce fut bien sûr le train phare de cette ligne qui fut désigné pour cette mission : le « Capitole », aller-retour de jour Paris-Austerlitz – Toulouse. Une véritable opération de communication avait accompagné cette mise en service, avec un matériel bien visible arborant une livrée d’un rouge éclatant. Les deux BB 9291 et 9292 aptes à 250 km/h étaient épaulées par les BB 9281 et 9288 modifiées pour le 200 km/h.

Si le gain de temps obtenu par la pratique du 200 km/h restait finalement très faible, de l’ordre de 4 à 6 minutes, l’impact psychologique était énorme. Le succès fut au rendez-vous, l’ère de la grande vitesse en France (de l’époque pré-TGV) était lancée. Aussi, dès septembre 1968 ce train était complété par un deuxième aller-retour mettant en route un « Capitole du matin » et un « Capitole du soir ». Ensuite, l’arrivée en 1970 du matériel Grand Confort tracté par les CC 6500, conjugué à d’autres relèvements de vitesse à 200 km/h au nord d’Orléans permettait de descendre à 2h50 de temps de parcours entre Paris et Limoges. Le « Capitole » recevait d’ailleurs son titre de TEE. Cette durée de parcours de 2h50 est aujourd’hui régulièrement réclamée par les Limougeauds.



Cette photo très connue d'Yves Broncard illustre parfaitement l'impact médiatique du Capitole lors de sa mise en circulation

(AFAC - revue Chemins de Fer n°264 -1967)

Une des raisons du succès des « Capitole » tenait au fait qu'ils représentaient la meilleure offre en train de jour sur la desserte intégrale de Paris – Toulouse. Car du fait de sa longueur de 713km, cette artère avait de tout temps compté sur une desserte nocturne des plus étoffées au regard de celle diurne. A titre d'exemple, à l'été 1969, les « Capitole » étaient complétés par les rapides 1001 pour Port-Bou, un 1007 de plein été l'après-midi et un 1031 de début de nuit desservant Les Aubrais, Vierzon, Châteauroux puis Limoges à 0h08. Cette dernière gare bénéficiait néanmoins de 3 allers-retours en plus sur Paris-Limoges.

Les années suivantes seront synonymes d'améliorations de fréquence puisqu'à l'été 1977 nous retrouvons 8 allers-retours de jour Paris – Limoges (9 trains dans le sens impair) complété par les trains de début ou fin de nuit pouvant être empruntés en place assise.

	E 4403	TEE 75	E 4633	R 471	E 4407	E 4407/ 4607	R 4409	R 4461	TEE 77	E 4433	E 4433/ 4643	R 4413	E 4413/ 4613	R 4415	R 4515
	9200	6500	9300 67300	6500	9200	67300	6500	6500	6500	6500	67300	9300	67300	6500	9200
Paris-A	6h25	7h41	9h06	9h36	12h33		13h21	17h02	18h00	18h17		19h00		20h18	21h09
Les Aubrais	7h24		10h07	10h35*	13h31					19h19		19h58		21h22	22h15
Vierzon	8h04		10h52		14h12	D 14h25		18h33		20h00	D 20h12	20h42	D 21h06		23h07
Bourges			11h24								20h33				23h51*
Montluçon						15h53							22h45*		
Reuilly										20h19					
Issoudun	8h28				14h36					20h32					
Châteauroux	8h45	9h30		11h46	14h53		15h28	19h09		20h48		21h18		22h42	
Argenton/C	9h05				15h14					21h10					
St Sébastien	9h26				15h36					21h32					
La Souterraine	9h42			12h35	15h53					21h47					
St Sulpice L	9h58				16h09					22h03					
Limoges	10h20	10h38		13h08	16h33		16h47	20h23	20h51	22h25		22h32		0h13	
Brive	11h26	11h38		14h21			18h00	21h27	21h52					1h41	
Cahors		12h40		15h37			19h10	22h33	22h54					2h56	
Toulouse		13h48		16h59*			20h23	23h43	0h02					4h21	

Horaires POLT (et Bourges – Montluçon)– sens impair 1981

	E 5412	E 4416	E 4638	R 4412	E 4404	E 4606/ 4404	TEE 74	E 4406	E 4632	E 4402	R 164	R 470	E 4608	TEE 76
	9200	6500* 6500	67300 9200	6500	6500	67300	6500	6500* 6500	67300 9300	6500	9200	9300	67300 9200	6500
Toulouse					5h46		7h43	10h27				14h32*		17h44
Cahors					6h55		8h45	11h41				15h41		18h49
Brive		1h34*			8h06		9h48	13h07			16h03	16h57		19h51
Limoges		3h10*		6h18	9h24		10h49	14h34*		16h18	17h05	18h04		20h52
St Sulpice L		3h40			9h44					16h42				
La Souterraine		3h56		6h52	10h00					17h00	17h38			
St Sébastien					10h13					17h13				
Argenton/C		4h23			10h31					17h32				
Châteauroux		4h45		7h32	10h53			15h47		17h55	18h20	19h18		21h58
Issoudun		5h05		7h49	11h11					18h14				
Montluçon						9h52*							19h01	
Bourges	4h15*		6h40						17h57					
Vierzon	5h00	5h30	7h12	8h12	11h45	A 11h28		16h21	18h33	18h57			20h53	
Les Aubrais	5h53	6h22	7h50	8h53	12h27			17h01*	19h18	19h38		20h27*	21h35	
Paris-A	7h00	7h33	8h51	9h54	13h27		13h48	18h00	20h21	20h39	20h24	21h26	22h35	23h52

Horaires POLT sens pair – 1981

Les trains de nuit peuvent être utilisés comme dernière relation de fin de journée en sens impair, et début de journée sens pair.

Certains trains vers Bourges et Montluçon sont issus de relations Paris – Limoges, avec coupe et forçement à Vierzon.

La mise en service du TGV-A en 1990 a offert une nouvelle possibilité de rejoindre Toulouse avec un gain de temps appréciable par rapport à la ligne classique. Par la suite cela a entraîné une limitation de parcours de certains trains. De plus, des arrêts ont été demandés par les populations locales sur certaines gares au nord de Limoges, comme La Souterraine ou Argenton-sur-Creuse.

Une des particularités de cette ligne réside dans le nombre de grands projets d'accélération non aboutis : essais de TGV Pendulaire (et rame Pendolino italienne) donnant des possibilités de rouler plus vite sur certains secteurs, une LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon dont la branche Orléans aurait permis de bénéficier de la grande vitesse la partie nord du parcours et enfin une ligne TGV Poitiers – Limoges qui aurait accéléré les dessertes à partir de Limoges vers Brive, en shuntant toutefois la partie nord.

Fin 2000 une grande réforme dénommée « Palito » (PARis-LImoges-TOulouse) va tenter de relancer la desserte globale de l'axe. Cette fois, 13 allers-retours Limoges de jour sont mis en place avec le meilleur temps en 2h47 au train 3611 du matin. La grande majorité est couverte en rames autorisées à 200 km/h. Il est fait appel à des rames blocs avec des voitures Corail rénovées. Quelques années après ces mêmes trains sont recomposés avec l'introduction des rames Teoz en coupons de sept ou quatorze voitures. Pour les trains autorisés à la vitesse de 200 km/h, les BB 26000 ont remplacé progressivement les CC 6500.

	3605	3903	3615	3619	3625	3911	3635	3645	3655	3913	3665	3675	3917	3685
Paris-A	6h28	7h07	7h28	8h28	10h28	12h07	12h28	14h28	16h28	17h05	17h28	18h28	19h07	19h28
Les Aubrais	7h32	8h04		9h29*		13h04		15h31		18h04			20h05	
Salbris		8h33				13h33				18h29			20h33	
Vierzon	8h11	8h48	9h06	10h09	12h05	13h48	14h06	16h09		18h45	19h06	20h04	20h48	21h06
Bourges		9h08				14h07				19h05			21h07	
Nevers										19h45			21h47	
Issoudun					12h26				18h24			20h26		
Châteauroux	8h41		9h40	10h40	12h43		14h38	16h41	18h41		19h38	20h42		21h38
Argenton/C				10h57			14h55				19h55			21h56
La Souterraine	9h19		10h21	11h22	13h21		15h21	17h20			20h21	21h21		22h21
Limoges	9h53		10h55	11h55	13h55		15h55	17h55	19h55		20h55	21h55		22h55
Brive	11h00		12h03	12h59	15h04		17h01	19h01	21h03		22h01	23h03		0h01
Cahors	12h11			14h11			18h15	20h12	22h15					
Toulouse	13h32			15h32				21h32						

	3604	3904	3614	3624	3908	3634	3644	3650	3914	3654	3920	3674	3684	3694
Toulouse							7h18	10h27						16h07
Cahors						6h44	8h43	11h46		12h44				17h26
Brive	3h58		4h18	5h39		7h56	9h57	12h58		13h57		16h58	17h57	18h38
Limoges	5h02		5h26	7h02		9h04	11h04	14h03		15h04		18h02	19h04	19h42
La Souterraine	5h32		6h01	7h35			11h36	14h35		15h38		18h34	19h36	20h16
Argenton/C			6h26			9h57		14h59				18h59		
Châteauroux	6h11		6h43	8h15		10h15	12h14	15h16		16h18		19h18	20h14	20h57
Issoudun	6h28			8h31									20h30	
Nevers		6h00			8h53									
Bourges		6h54			9h47				15h52		18h52			
Vierzon	6h50	7h14	7h54	8h54	10h06		12h48	15h50	16h11	16h53	19h12	19h55	20h52	21h31
Salbris		7h28			10h20				16h27		19h27			
Les Aubrais		7h56			10h48		13h31*	16h30*	16h55		19h56			22h07
Paris-A	8h31	8h54	9h31	10h31	11h52	12h31	14h31	17h34	17h53	18h31	20h54	21h31	22h31	23h10

*Horaires POLT 2025 (et prolongement Bourges – Nevers), avant les travaux.
Il n’y a plus de liaison sans arrêt entre Paris et Limoges, les temps de parcours sont allongés.
Des trains Nevers – Paris sont apparus avec la régionalisation*

De nos jours il n’y a plus de trains sans arrêt Paris – Limoges. La ligne est parcourue par les Intercités pour lesquels l’Etat est Autorité Organisatrice. Avec l’augmentation des marges de régularité et des limitations de vitesse à la suite du vieillissement des installations, de l’insertion dans le trafic TER ou transilien, les temps de trajets sont bien plus longs qu’à l’époque du Capitole.

Les élus souhaitent la mise en place de 14 allers-retours Paris - Limoges, soit trois de plus que ce que l'Etat a annoncé. Pour les temps de parcours, une revendication de 2h40 sur Limoges que l'on retrouvait encore formulée dans des médias en 2022 semble tout de même difficile à obtenir ; surtout si l'on ne veut pas supprimer des arrêts, ce qui est le souhait des communes intermédiaires (les nombreuses manifestations avec blocages de voies en témoignent).



Un Paris – Toulouse à Limoges en 1998

En complément, se sont aussi les futures rames Intercités « Oxygène » qui retiennent l'attention des usagers et des élus. Avec environ trois années de retard, elles devraient être mises en service commercial début 2027. 28 rames ont été commandées par l'Etat pour les dessertes POLT et Clermont-Ferrand. Avec leurs 10 caisses pour 420 places, le tout apte à 200 km/h, elles sont l'objet de bien des attentes. Inutile de dire que le constructeur CAF n'aura pas beaucoup de droit à l'erreur pour leur mise en route. Pourtant, il est connu dans le monde ferroviaire qu'un matériel très innovant nécessite souvent une période de rodage plus ou moins longue. Vont-elles réussir à faire oublier le mythique Capitole aux passagers de la ligne ? Seul l'avenir le dira.

La deuxième ligne de tramway de Tours déclarée d'utilité publique

Le vendredi 13 mai 2025 la deuxième ligne de tramway de Tours a été déclarée d'utilité publique par le préfet d'Indre-et-Loire. Pour rappel elle reliera Chambray-lès-Tours à La Riche en passant par le boulevard Jean Royer.

Les premiers travaux pourraient commencer dès le mois de juillet avec le déplacement des réseaux d'eau et de gaz. En 2026, les phases principales du chantier seraient entamées. La mise en service est espérée pour 2028 ou 2029.



La ligne B du tramway ne passera pas en plein centre de Tours, et les rames seront différentes.

Toutefois, le collectif des riverains du boulevard Jean Royer a déjà fait part de son intention de déposer des recours. De même pour certains élus de l'opposition qui contestent le bien fondé du projet dans cette version. Le tramway risque de devenir un objet de tension dans la perspective des élections municipales.

Quant au matériel envisagé pour l'exploitation de la nouvelle ligne, il s'agira de rames du constructeur CAF contrairement aux tramways Alstom de la ligne A.

50 ans de voitures Corail

Origine du projet :

Les voitures Corail ont 50 ans cette année ! De fait, celles que l'on désigne parfois par leur nom de VTU 75 et VU 75 (du fait de leur année de sortie) atteignent leur demi-siècle avec un bilan exceptionnel. Adulées par les uns, critiquées aujourd'hui par les autres, elles auront marqué le paysage ferroviaire français dans tous les cas.

Ce matériel est né d'une réflexion menée en 1970 sur le niveau de confort des voitures SNCF de deuxième classe. Des études avaient montré qu'une bonne partie de la clientèle n'était pas satisfaite de ce qui existait. Il s'agissait souvent de voitures datant d'avant-guerre, ou pour le plus récent des modèles DEV, ANF ou UIC. Les progrès constatés en 1^{ère} classe, surtout sur les TEE n'avaient pas été reportés sur la classe inférieure, loin de là. Plus inquiétant, ces mêmes études démontraient que la clientèle était toute prête à quitter le train pour basculer vers la voiture individuelle ou l'avion dès que cela serait possible et abordable. De plus, elle n'envisageait absolument pas de se surclasser en 1^{ère}. La clientèle de deuxième classe représentait en 1969 80% des voyageurs-kilomètres et 70% des recettes voyageurs. Il fallait donc agir.

Choix techniques :

Le groupe de travail mis en place devait travailler sur deux solutions : soit une version à compartiments, mais sur le modèle prescrit par l'UIC pour le service international avec 6 places par compartiment ou bien le modèle coach, à couloir central. La première solution présentait le double inconvénient de n'offrir que 66 places par voitures, obligeant à recourir à des rames plus longues. De plus, la clientèle de 1^{ère} classe qui choisissait ce niveau pour des raisons d'espaces plus généreux risquait de glisser vers les secondes.

Ce fut donc la version à couloir central qui fut retenue. Mais il fallait se démarquer des voitures dites USI (ou ANF). Un certain nombre de critères furent retenus :

- adoption de la climatisation (une nouveauté pour la 2^{ème} classe)
- un très bon confort de roulement obtenu grâce au bogie Y32
- portes intérieures à ouverture/fermeture automatique (seulement à la fermeture pour celles extérieures)
- sièges d'un nouveau modèle avec tablettes individuelles, éclairage amélioré avec liseuses.
- sonorisation
- Bagagerie en bout de salle
- coloris en rupture avec le vert wagon existant.

Parmi les projets envisagés, c'est celui du designer Roger Tallon qui fut retenu. Dans un premier temps un prototype fut construit, puis incorporé dans des trains commerciaux Paris – Marseille afin de recueillir les impressions des voyageurs. La plupart des innovations pressenties purent être validées. Quelques variantes furent opérées dont l'agrandissement nécessaire des bagageries en bout de salle, contraignant à limiter le nombre de places assises à 80 au lieu de 84. Le modèle de siège fixe à coquille tel qu'il a été retenu fut préféré à celui inclinable déjà en service sur les RTG.

Il fallait trouver un nom à ce nouveau matériel, c'est celui de « Corail » qui fut retenu. Evocation du voyage, contraction entre confort et rail (Co-Rail), cette appellation devait ensuite connaître le succès que l'on sait.

La notion de rames complètes :

Une fois les grandes orientations arrêtées pour la seconde classe, une nouvelle question se posait : si le niveau de confort était fortement réévalué, n'y avait-il pas un risque de voir la clientèle de 1^{ère} glisser vers la classe inférieure, avec les pertes de recettes correspondantes ? Par exemple, entre une nouvelle seconde et une voiture Bruhat de 1^{ère} classe.... Dans cet esprit, le projet fut continué avec la construction de voitures de 1^{ère} classe.

Enfin, dernier aspect du programme : il n'était pas judicieux d'avoir des trains composés avec les nouvelles voitures panachées avec d'anciennes. La clientèle aurait mal compris pourquoi, en payant le même billet, elle n'avait pas accès au même niveau de confort. La solution consistait dès lors à mettre en circulation des rames complètes. De ce fait, dès le lancement de ces voitures on devait parler de « train Corail », appellation reprise officiellement sur les horaires.

Les nombreuses versions de voitures Corail :

Si le projet de départ proposait des voitures à couloir central, bien d'autres versions et variantes furent construites puisque 3886 caisses furent livrées entre 1975 et 1988.

Les voitures à couloir central furent dénommées VTU 75. Elles furent complétées par une version à couloir latéral, avec en définitive 8 places par compartiment en seconde. Ces dernières étaient des VU 75. Néanmoins une version internationale conserva les 6 places par compartiment, version VSE comme « voiture Standard Européenne ».

Bien entendu, à cette époque, pas question de train grande ligne sans service de restauration. Pour ce faire une voiture bar-Corail vit le jour. C'était un modèle mixte avec une moitié en places assises de seconde et l'autre moitié en aménagement bar. La nécessité d'une voiture-bar était apparue avec l'introduction massive des voitures à couloir central. En effet, pour celles à compartiments, les habitudes des voyageurs désirant se délasser consistaient à circuler dans le couloir. Ceci devenait moins facile avec les « coaches ». C'était donc la voiture-bar qui devenait le lieu de détente en cours de route.

La panoplie était encore loin d'être complète puisqu'une version train de nuit vint compléter la famille Corail avec des voitures couchettes des deux classes.

Enfin des rames réversibles furent mises en service avec en extrémité une voiture équipée d'une cabine de conduite. Il y eut aussi des voitures mixtes 2^{ème} classe – fourgon ainsi que des fourgons complets.

*Une composition Corail réversible
Train 4069 – Boisseaux – 24 septembre 1990
Photo Claude Pathault*



50 années de service sur la région :

Dès leur sortie d'usine, les premières voitures Corail furent engagées au gré de quelques circulations permettant dans un premier temps de voir la réaction de la clientèle. Une présentation officielle avait eu lieu en mars 1975 à la gare de Lyon à Paris.

Mais le premier engagement en service régulier des voitures Corail se fit à l'occasion du service d'été sur le Réseau Sud-Ouest. C'est donc le 9 juin 1975 qui restera la date anniversaire de leur premier service commercial, hors marches d'essais et de tests clientèle. C'est sur des trains Paris-Austerlitz – Bordeaux qu'elles furent d'abord lancées, au train 4001 puis 163/160. Très rapidement elles purent essaimer sur les axes rayonnant autour de cette ligne. L'affectation des voitures Corail relevait du centre de gérance de Paris-Masséna.

A partir de là le développement va être extrêmement rapide. Si le sud-est fut servi dès 1975, l'Ouest ne devait pas tarder à suivre. Châtillon-Montrouge se voyait doter de ces voitures pour couvrir certains trains rapides vers la Bretagne et les Pays de la Loire. En février les trains Goéland et Armor devenaient « Corail », suivis quelques semaines plus tard par les Maine-Océan et Nantais en remplacement des voitures DEV Inox.

Après les radiales ; les transversales : au service d'hiver 1976/1977 des rames tractées Corail furent appelées à remplacer progressivement les turbotrains RTG trop peu capacitaires sur la liaison Nantes – Saint-Pierre-des-Corps – Vierzon – Lyon.



*Jaunay-Clan ; le rapide 122, le 22 juillet 1990
La première voiture est une VU 75*

Photo Claude Pathault

A peine quelques mois plus tard, début 1977, ce furent les premiers tours de roues des voitures Corail Couchettes. Là encore c'est le Sud-Ouest qui eut la primeur avec les trains 175/174 « Occitan » sur Paris – Toulouse – Port-Bou.

Une grande étape fut franchie au service d'octobre 1978 avec l'arrivée des trains réversibles « Corail ». Pour notre région, la ligne toute désignée était Paris – Orléans – Tours – Poitiers où les deux rebroussements aux gares d'Orléans et Tours étaient grandement facilités par ce type de matériel. Pour accompagner les voitures, un lot de BB 9200 fut modifié avec des prises pour les câblots de réversibilité et une livrée Corail assortie aux voitures.

Tandis que la série continue son expansion sur l'ensemble du territoire, au service d'hiver 1980/81 arrivent les premières voitures Corail aptes à la vitesse de 200 km/h. C'est encore au Sud-Ouest qu'elles sont engagées, ce qui est logique puisque la radiale Paris-Bordeaux possède de nombreux secteurs autorisés au-dessus de 160 km/h. Leur venue coïncide avec la création du nouveau rapide « Le Montaigne ». En plus des célèbres CC 6500, la BB 22278 fut modifiée pour circuler à 200 km/h, avant que quelques BB 7200 le soient aussi.

Ces voitures prévues pour le 200 km/h vont venir sur le secteur Ouest quatre ans plus tard au service d'hiver 1984/85 sur la ligne Le Mans – Nantes. En effet, un an après son électrification, la modernisation de cet axe prévoyait la circulation de quelques rapides autorisés à cette vitesse. La traction sur Paris – Nantes à 200 km/h était confiée aux BB 22351 à 22360 du dépôt de Rennes.

Enfin, pour compléter le tableau régional, quelques voitures Corail furent nécessaires en 1986 pour venir remplacer les autorails Basse-Normandie X 4750 sur Paris – Granville, sachant qu'une petite partie de cette ligne passe en Eure-et-Loir à Dreux, donc en région Centre val-de-Loire.

Dans un autre domaine, en 1987 des compositions réversibles Corail furent mises en place sur Paris – Le Mans. L'intérêt de cette formule était de limiter au mieux les manœuvres en gare de Paris-Montparnasse en plein travaux de préparation de l'arrivée du TGV-Atlantique. Il s'agissait de la version réversible multiplexage, d'une technique différente de celle à câblots de Paris-Tours. Quelques BB 25200 furent adaptées à ce service dans un premier temps. Le système par multiplexage devait prendre ensuite la relève pour le Sud-Ouest avec utilisation de BB 9200 modifiées.



*Des Corail aussi sur l'Ouest : le 3615 Paris- Brest à Sceaux-Boëssé
La première voiture est une mixte seconde -fourgon B6Du
Photo Benoît Hardy*

En 1988 les dernières voitures Corail étaient livrées, il n'est pas illogique de dire que ce matériel est à son apogée. Certes l'arrivée du TGV Sud-Est en 1981 a commencé à freiner son utilisation sur les grandes dessertes vers Lyon, Marseille et le rivage de la Côte d'Azur.

Le TGV-A fit son apparition en 1989 sur l'Ouest et 1990 sur le Sud-Ouest. En conséquence logique, l'utilisation des voitures Corail sur les trains rapides et express à longs parcours a été progressivement réduite. Par effet de décalage, les séries plus anciennes ont continué à se retirer.

Mais en 1994 quelques voitures Corail autorisées à 200km/h firent leur apparition, avec une livrée spécifique, sur le nouveau service Interloire entre Orléans et Nantes (St Nazaire et Le Croisic certains jours). C'était une première sur la région d'avoir des TER circulant à cette vitesse, quelques années après l'Alsace. 1994 est aussi l'année du retrait des turbotrans RTG sur Caen – Tours, avec remplacement pour certains trains par de courtes rames Corail.

Peu après, les Corail approchant de leurs 20 années de services, un premier lifting fut engagé : c'était l'époque de la modernisation « Corail Plus ». Hormis une nouvelle livrée extérieure avec portes d'accès rouges ou vertes selon la classe, cette modernisation permettait de remplacer les banquettes skaï par des modèles tissus en deuxième classe. Il a existé une version un peu allégée de cette modernisation, différenciable extérieurement au niveau des portes d'accès (peintes entièrement en couleur sur cette version, au lieu de de demi-hauteur sur les vraies Corail Plus. Rapidement ces voitures se retrouvèrent dans les compositions des trains du Réseau Atlantique. Pour faire bonne mesure, certaines séries de machines revêtirent une livrée dite « multiservices » rappelant le style Corail Plus (BB 9200/9300, BB 7200, BB 22200...).

Les mises au goût du jour ou autres modernisations devaient ensuite s'enchaîner, assez souvent à la demande des régions car le concept TER était bien lancé. En 2000 la Région Centre participait à une refonte d'envergure du service Paris – Tours par la ligne classique sous le vocable d'Aqualys. En plus de la nouvelle livrée extérieure, un certain nombre d'aménagements intérieurs étaient proposés.

Puis en 2004 l'axe Paris – Orléans – Limoges – Toulouse bénéficiait de la modernisation « Téoz », avec des rames homogènes composées de coupons de sept voitures d'une livrée extrêmement colorée.



Montluçon : l'express pour Paris est composé de voitures Corail renouvelées style Corail+

Photo Benoît Hardy



*En 2003, les nouvelles voitures Corail Teoz ont été invitées sur les Champs-Élysées
A l'occasion de l'exposition Train Capitale*

En définitive, ce fut l'arrivée de matériels automoteurs modernes qui devait provoquer le retrait de plus en plus important des voitures Corail, à commencer par les X 72500 sur Paris – Granville en 2000. En 2009 ces mêmes engins reprenaient les rares Intercités Tours – Lyon tractés auparavant par les CC 72000. Pour les voitures couchettes, c'était plus simplement la raréfaction des trains de nuit qui était responsable de leur retrait.

Enfin, sur Paris – Tours, Paris - Bourges ou Paris – Le Mans, l'arrivée des Regio 2N, TER 2N et autres provoquait la fin progressive des rames tractées.

Mais aujourd'hui, les médias et parfois les élus et usagers s'en donnent à cœur joie pour dénigrer ces voitures : « matériel vétuste », « trains hors-d'âge », quels ne sont pas les qualificatifs employés contre les Corail ? L'attente des nouvelles rames Intercités accentue cet effet. Pourtant, avec un peu d'objectivité, ces mêmes détracteurs devraient bien observer que la qualité de roulement issue du bogie Y 32 est loin d'être dépassée.

Consolons-nous, il est encore possible de voyager dans ces voitures aujourd'hui sur la région : les Ouigo Vitesse-Classique ont en effet repris du matériel Corail pour ses trains depuis Paris vers Nantes ou Rennes. De même, quelques Paris -Orléans résistent avec leur BB 7200. Une occasion de profiter encore de voitures qui auront vraiment marqué leur époque.

9 juin 1975 – 9 juin 2025

Le samedi 9 juin 2025 marquait le 50ème anniversaire de la mise en service commercial régulier du tout premier train Corail. Il s'était effectué sur le trajet Paris-Austerlitz – Bordeaux.



Le 9 juin 2025, le Ouigo – Vitesse classique n°4089 passe à Blois sur une relation Paris - Nantes

A Paris-Austerlitz, un retour vers Orléans était organisé par le TER 860591 qui dessert les gares intermédiaires entre Etampes et Orléans. Ce train était tiré par la BB 7221 qui ne tardera pas non plus à fêter ses 50 ans. C'est donc un Corail en version rénové TER qui était proposé, la composition du train conjuguant les voitures VU et VTU. La livraison l'année prochaine de nouvelles Regio 2N Région Centre Val-de-Loire devrait entraîner la fin des rames tractées.

Le confort Corail d'une voiture de seconde, tel que l'on peut encore l'apprécier quelques temps

Pour célébrer cet anniversaire, un petit groupe de l'AFAC Centre-Loire avait prévu d'emprunter des trains Corail sur le même parcours qu'il y a 50 ans, tout du moins sur une partie. Deux trains avaient été ciblés : le Ouigo Vitesse-Classique n°4082 en provenance de Nantes et à destination de Paris-Austerlitz. Celui-ci était tracté par la BB 22341 qui avait conservé sa livrée classique. Le bon taux de remplissage des voitures démontrait bien le succès de ces relations. Il est vrai que nous étions le lundi de Pentecôte avec le retour du week-end. L'intérieur de la voiture, construite en 1977, était propre et les aménagements intérieurs en bon état.



Quelques rendez-vous avec l'AFAC Centre-Loire :

Dimanche 20 juillet : pique-nique au train touristique du lac de Rillé (AECFM)

Samedi 6 septembre : stand au forum des associations – Saint-Pierre-des-Corps

Samedi 20 et dimanche 21 septembre : journées européennes du patrimoine
stand au hangar des avions AAATV-SP – 231 E41

Vendredi 10 octobre 18h : (projet en préparation) conférence sur l'histoire du dépôt des Aubrais
Salle Harricana -Fleury-lès-Aubrais – 18h



Le samedi 28 juin l'AFAC Centre-Loire proposait un stand aux festivités des 50 ans de la TRANSVAP (chemin de Fer touristique de la Sarthe). Une présence assez logique dans la mesure où un certain nombre de nos membres font partie (ou ont fait partie) de la TRANSVAP. Notre président a d'ailleurs été l'un des premiers membres aux premiers jours de la TRANSVAP.