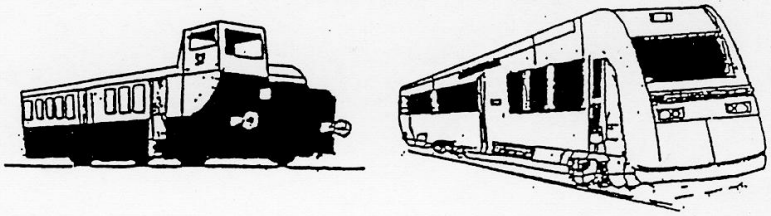
Association Française des Amis des

Chemins de Fer

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations - décembre 2018

La prochaine Assemblée Générale de notre section régionale Centre-Loire aura lieu le SAMEDI 2 MARS 2019 A Saint-Pierre-Des-Corps

Après 110 ans de bons et loyaux services… le pont de Montrichard prend sa retraite.

Remontons l'histoire :

Déclarée d'utilité publique le 5 juin 1861 et ouverte à l'exploitation le 18 octobre 1869, la ligne Tours – Vierzon constitue un élément de la transversale reliant Lyon à Nantes sans passer par Paris.

Au départ de Vierzon la ligne se rapproche de la rive droite de la vallée du Cher en se tenant sur le flan du coteau. Jusqu'à Villefranche-sur-Cher le tracé est assez sinueux et en pente variant de 4 à 6 mm/m. Entre Villefranche-sur-Cher et Selles-sur-Cher il est beaucoup plus rectiligne et suit un profil en pente de 5 mm/m. De Selles-sur-Cher à Saint Aignan-Noyers la ligne s'éloigne de la rivière pour franchir un dos d'âne avec des déclivités de 5 mm/m. A la sortie de la gare de Selles-sur-Cher elle franchit la Seudre sur un ouvrage en maçonnerie. Passée la gare de Saint Aignan-Noyers le tracé de la ligne se rapproche de la vallée du Cher. Au passage il franchira la départementale 176 (anciennement nationale 76) par un ouvrage métallique et la colline de Montrichard par deux tunnels successifs d'une longueur respective de 395 et 644 m. Toujours parallèle à la rivière, la ligne s'en éloignera aux environs de Chenonceaux pour desservir Bléré – La Croix et parcourir la plaine tourangelle en faible pente pour rejoindre le tracé de la ligne Paris – Bordeaux à La Ville aux dames à l'extrémité nord du triage de Saint-Pierre-des-Corps.

La ligne a été construite à voie unique, à l'exception de la section comprise entre la bifurcation de La Ville aux dames et la gare de Veretz –Montlouis. Devant l'augmentation du trafic la pose de la deuxième voie s'est imposée. La mise en service s'est déroulée selon le calendrier suivant :

- 26 février 1906 : Vierzon – Mennetou
- 1 er juillet 1906 : Bléré-La Croix – Veretz-Montlouis
- 17 juillet 1906 : Mennetou – Villefranche-sur-Cher
- 1 er juillet 1907 : Villefranche-sur-Cher – Saint Aignan-Noyers
- 1 er juillet 1908 : Saint Aignan-Noyers – Bléré-La Croix

Hormis les petits ouvrages d'art, la pose de la deuxième voie aura nécessité l'élargissement du pont sur la Seudre, la reconstruction du pont sur la RN 76 à Montrichard et le forage de deux tunnels parallèles aux deux premiers toujours à Montrichard.

En 1998 le B.A.P.R. avec compteur d'essieux s'est substitué au Block Lartigue Unifié. Cette première étape de modernisation a entraîné la dépose de voies de service inutilisées. Ensuite en juillet 2008 fut mise en service la traction électrique sous courant alternatif 2 x 25 000 volts 50 hertz.

Poursuivant la modernisation de la ligne et dans le cadre de la politique de régénération des ouvrages métalliques anciens de plus de 20 mètres de longueur, le pont de Montrichard a été recensé et classé priorité « P 1 » par le département « ingénierie ouvrages d'art » de S.N.C.F. Réseau.

Il faut savoir que S.N.C.F. Réseau gère un parc de 41 500 ponts dont 7500, soit 18%, sont de construction métallique. Cela représente : 1,3 millions de m2 et un poids de 650 000 tonnes d'acier. Un tiers de ces ouvrages a été construit entre 1900 et 1950. C'est le cas du pont de Montrichard.

L'ouvrage actuel :

Il est situé sur le territoire de la ville de Montrichard (41) au P.K 270,780 de la ligne Vierzon – Tours à 200 m de l'extrémité est des tunnels. Il franchit la R.D. 176 au carrefour de la rue de la Vallée aux Chanvres au nord et d'un chemin de terre au sud. La plateforme est en remblai avec mur de soutènement de part et d'autre et les voies sont en sortie de courbe.

L'ouvrage étant situé dans l'environnement du donjon de Montrichard classé monument historique, un dossier architectural a dû être présenté à l'avis du « service territorial de l'architecture et du patrimoine du Loir-et-Cher ».

Le tablier métallique isostatique est composé de deux poutres latérales hautes à treillis « type Pratt »[1], de pièces de pont et longerons en « I » constitués par des plats et cornières en acier assemblés par rivets. La voie est posée sur longrines en bois, directement sur le tablier ce qui provoque des vibrations. L'ensemble repose sur deux culées en maçonnerie, élargies lors de la pose de la deuxième voie.



Ses caractéristiques sont les suivantes :
- portée du tablier : 36,50 m
- épaisseur du tablier : 1,05 m
- hauteur maxi des poutres latérales : 3,70 m
- entraxe des voies : 3,57 m
- hauteur mini libre : 4,13 m

Le nouvel ouvrage :

Pour répondre aux exigences des bâtiments de France, son esthétique est semblable au précédent. Il se présente sous la forme de deux poutres en acier soudé ajourées hautes de 3,5 m sur lesquelles vient s'appuyer le tablier composé de poutrelles en fer « I » espacées de 0,3 m. Une armature a été disposée dans chaque intervalle. L'ensemble du tablier est bétonné constituant ainsi un plancher en poutrelles enrobées sur lequel les deux voies posées sur ballast seront rétablies. Cette méthode de pose atténue les bruits dus aux vibrations et sera appréciée des riverains. Des passerelles pour les cheminements de service sont aménagées de part et d'autre de l'ouvrage. L'ensemble des parties métalliques a reçu un traitement et une peinture anti corrosion. Après vérification, les culées seront nettoyées et ré agrées.

Ses caractéristiques sont les suivantes :
- hauteur : 3,5 m
- longueur : 36,5 m
- largeur : 10,46 m
- poids : 1200 tonnes

[1] Montage par poutrelles composées assemblées et rivetées à chaud.

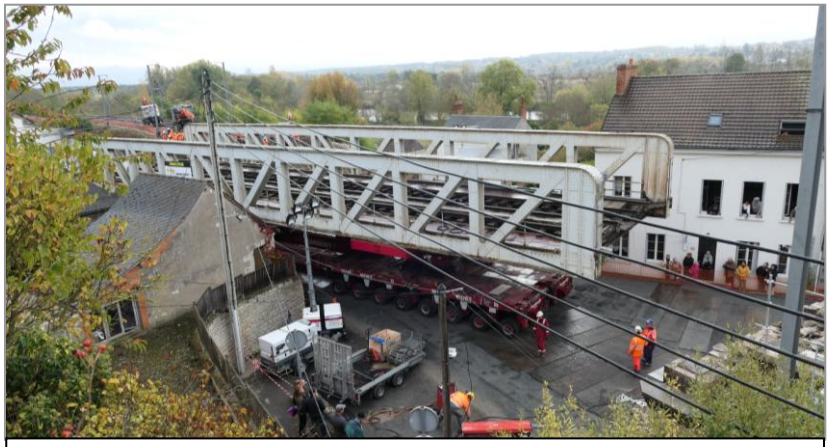
Le montage :

Aucune aire de montage n'étant disponible à proximité, il s'est effectué sur un terrain loué à une coopérative viticole située entre les voies ferrées et la R.D. 176 à environ 300 m de l'ouvrage. Il se présente sous une forme rectangulaire d'environ 2000 m^2. Compte tenu de la nature des sols (remblais médiocres) et du poids de l'ouvrage, le terrassement et le bétonnage de quatre fondations profondes en béton armé ancrées dans le terrain à quatre mètres de profondeur ont été nécessaires pour le supporter.

Construite par l'entreprise Bodin-Châteaudun, le pont a été livré en pièces détachées par convois routiers et assemblé sur l'aire de montage. Afin de permettre le travail, la manutention et la sécurité, l'ouvrage a été monté à 1,5 m au-dessus du sol dans sa figuration définitive sur ses futurs appuis. Les différentes pièces ont été assemblées par soudage et les poutrelles constituant le tablier ont été enrobées de béton.

Une opération « coup de poing » de 88 heures pour sa mise en place :

Comme nous l'avons vu, l'aire de montage se situe en zone urbaine à environ 300 m de l'ouvrage. La chaussée de la R.D. 176 est étroite et bordée de part et d'autre par des établissements viticoles et des habitations. Enfin, le pont rail la franchit en biais. Compte tenu des ces contraintes le transport sera assuré par des chariots télécommandés « Mammoet »[2].



L'évacuation de l'ancien pont

La mise en place s'est déroulée à l'occasion du week-end de la Toussaint 2018. Dès le mercredi 31 octobre au soir les circulations ferroviaires et routières ont été interrompues. Sur les voies ferrées les équipes de la S.N.C.F. et des entreprises adjudicataires ont procédé à la dépose des voies, caténaires et feeder.

Les câbles de télécommunication et de signalisation quant à eux avaient été placés dans des gaines de protection et déviés. En prévision du déplacement des deux ouvrages, vu leur poids, la chaussée avait été renforcée par un revêtement de grave bitume. Des plaques de tôle ont été placées sur les tampons d'égouts et aux points critiques du parcours. Vu l'étroitesse de la rue, des ornements de toiture et de façade ont dû être démonté. Après tous ces préparatifs, « le pont de fer » était prêt pour son dernier voyage. Pas tout à fait, car il restait à le désolidariser de ses appuis, ce qui fut fait en cette fin de matinée du 1 er novembre. Vers 11 heures, libéré de ses appuis et porté sur des chariots « Mamoet », il prenait le chemin de la retraite. Il sera déposé sur le chantier de montage en attendant sa déconstruction.



Vue de la « brèche » sur la voie, entre la dépose et la repose des tabliers.

[2] Chariots de manutention télécommandés capables d'évoluer longitudinalement, transversalement, en « crabe » et en rotation.

L'après-midi et la nuit suivante allaient être mises à profit pour préparer la venue du nouvel ouvrage d'art. Dans un premier temps, sur les deux culées, les assises de l'ancien pont ont été démolies. Préfabriquées et pesant chacune 32 tonnes, les nouvelles assises ont requis beaucoup de précision pour leur mise en place. Elles ont été solidarisées avec les anciennes maçonneries par des tiges en acier scellées sur une profondeur de 1,5 m. La place du nouveau pont était prête : il ne restait plus qu'à l'installer.

En cette matinée du 2 novembre, l'acheminement et la mise en place du nouvel ouvrage d'art se sont déroulés avec une certaine solennité. Pour cette occasion les maires des communes du canton et la presse locale avaient été invités. Calé sur des chariots télécommandés « Mamoet », l'ouvrage avance lentement dans l'étroite rue ; en effet l'intervalle entre les rives du pont et les façades n'est que de quelques centimètres. De chaque côté, des ouvriers renseignent le pilote qui dirige le convoi avec une grande précision. Arrivé sur place les chariots pivotent, plaçant l'ouvrage sur son emplacement définitif.



Le passage du nouveau pont dans la rue : calculé au centimètre !

Les heures restantes vont être consacrées à la pose des passerelles latérales réservées au service, à la pose et au réglage des voies, des caténaires, du feeder et à la remise en place des câbles de signalisation et de télécommunication. L'opération « coup de poing » s'est déroulée selon le programme prévu et le 4 novembre à 16 h le premier train franchissait le nouvel ouvrage. Néanmoins les travaux se sont poursuivis courant novembre limitant la vitesse des trains qui devait être relevée progressivement à son maximum de 140 km/h. Ils nécessitèrent également quelques reports sur route de circulations ferroviaires. Notons en guise de conclusion : il y a 110 ans la construction sur place de l'ancien ouvrage avait requis… 9 mois de travaux.

Toutefois émettons un regret : les médias d'ordinaire si bavards lorsqu'il s'agit d'incidents, de grèves affectant notre réseau ferroviaire sont restés bien discrets devant une opération réussie.

Bernard Monteil



Le nouveau pont est en place, dans les délais.

La desserte de la ligne Paris – Bourges – Montluçon change de visage.

Au service annuel 2019 la desserte de la ligne Paris – Bourges – Montluçon va subir une métamorphose. Jusqu'à présent elle s'articulait autour de deux allers-retours en trains Intercités directs qui rebroussaient en gare de Bourges avec échange de locomotive puisque la ligne n'est électrifiée en 1,5 kV que de Paris à Vierzon et Bourges. Au-delà les ultimes BB 67300 prenaient la relève. Mais voilà : celles-ci arrivent en toute fin de carrière et il n'est pas prévu d'autres locomotives Diesel pour les remplacer. C'est donc la solution automotrice qui s'est imposée, comme dans d'autres cas de figures dans notre région (Les « Interloire » et bientôt les Intercités Paris – Tours).

Un article paru dans le journal « Le Berry » du 8 octobre 2018 aborde cette question, en citant quelques déclarations du vice-président chargé des transports sur la région Centre-Val-de-Loire, M. Philippe Fournié. Le point le plus important est celui de la disparition des liaisons directes remplacées par un système de correspondance en gare de Bourges. La raison invoquée serait la vitesse maximale des nouvelles rames autorisées à 160 km/h, incompatible avec une bonne insertion en région parisienne « où l'on peut rouler à 200 km/h » comme le souligne le Daniel Coffin, Président de l'association d'usagers Codérail. M. Fournié ajoute à ce sujet « on perdrait énormément de temps ». Cette explication peut sembler étonnante dans la mesure où la vitesse de 200 km/h ne se pratique qu'à partir de Guillerval, c'est à dire lorsque l'on a quitté la région parisienne. Une partie des trains Paris – Orléans roule à ce jour à 160 km/h. Quant à l'énorme perte de temps elle se chiffre à quelques minutes à peine.

La capacité des nouvelles rames en revanche peut être un obstacle à leur circulation sur l'ensemble du parcours. En effet au départ de Paris, la fréquentation est très élevée jusqu'aux Aubrais, et même jusqu'à Vierzon. Au-delà elle s'abaisse progressivement au fur et à mesure que l'on approche du terminus de Montluçon. De quel matériel s'agit-il ? Trois rames Coradia Liner ont été commandées en mars 2017 pour ce service. Il est prévu la version B 84500 à quatre caisses (72 m) pour 184 places, dont 16 en première classe. Ces rames sont bimode-bicourant, c'est à dire apte à circuler soit en traction thermique soit en électrique sous 1,5 kV ou 25 kV – 50 Hz. Leur vitesse limite est de 160 km/h, elles sont bien sûr à un seul niveau, contrairement au Régio 2N. A ce propos M. Philippe Fournié déclarait « ce sont des rames qui nous ont été imposées. On aurait fait un autre choix ». Il est vrai que le transfert de cette liaison Intercité de l'Etat vers la région Centre-Val-de-Loire s'est effectué au 1 er janvier 2018. Mais quel autre choix aurait fait la région ? Des rames plus capacitaires à six caisses comme pour les Nantes – Tours – Lyon ? De toutes les manières celles-ci ne roulent aussi qu'à 160 km/h. Seules les Régio 2N (et les Z 21500 de la génération précédente) roulent à 200 km/h mais ne sont aptes qu'à la traction électrique.

Pour ce qui est de la nouvelle desserte type Intercité, nous aurons donc en semaine:

	13908	**13920**		**3909**	**3917**
Montluçon	8 h21	17 h 16	Paris –ATZ	11 h 27	18 h 58
Bourges	9 h 42	18 h 42	Bourges	14 h 05	21 h 09
	3908	**3920**		**13909**	**13917**
Bourges	9 h 52	18 h 52	Bourges	14 h 17	21 h 19
Paris-ATZ	11 h 54	20 h 53	Montluçon	15 h 36	22 h 39

Notons tout de même que les meilleurs temps de parcours entre Montluçon et Paris resteront comme aujourd'hui effectués par des combinaisons entre certains parcours TER Montluçon – Vierzon shuntant Bourges avec des Intercités venant de la ligne de Toulouse. A l'avenir on s'oriente donc vers un système alliant des Régio 2N V 200 Intercité Paris – Bourges avec les Coradia sur le parcours final. La fin des trains directs Montluçon – Paris ne fera sûrement pas l'unanimité des avis. Reste la grosse problématique de l'infrastructure. Quelques travaux sont programmés en 2019 sur Montluçon – Vallon-en-Sully. D'autres effectués en 2018 ont évité les ralentissements à 40 km/h. Un rendez-vous le 19 septembre entre le Président de la Région, M. François Bonneau, et Mme Elisabeth Borne a permis de discuter cet épineux problème. La Région s'engage à financer 50% des 250 millions d'euros nécessaires au maintien des cinq lignes régionales menacées : Tours-Loches, Tours-Chinon, Dourdan-La Membrolle, Chartres-Courtalain et Montluçon-Bourges. Mais elle y met une condition : que l'Etat prenne à sa charge les 50% restant.

Renseignements fournis par Pierre Esnouf

La sortie d'automne de l'A.F.A.C. Centre-Loire sur le « Blanc-Argent »

Le début d'automne a été particulièrement doux cette année, et c'est par une météo agréable qu'une vingtaine de personnes se sont retrouvées ce mercredi 3 octobre pour une visite de la ligne et des installations du Blanc-Argent. Certes, ce n'est pas la première fois que notre section régionale propose ce genre de sortie. La dernière en date, effectuée en juin 2013 faisait suite à la rénovation de la ligne de Salbris à Valençay en 2012 et quelques nouveautés sont intervenues depuis.

Tandis que certains membres empruntaient le train 861223 au départ de Salbris pour Romorantin, et que d'autres venaient de Tours, Bourges ou ailleurs, tous se retrouvaient sur le quai de la gare de Romorantin, accueillis par Monsieur Eric Chabanon, responsable maintenance sur le BA.

Dans un premier temps, il nous faisait un descriptif des installations du BA et de son fonctionnement. Il soulignait que l'exploitation et la maintenance étaient centralisées à Romorantin, situé au milieu de la ligne ce qui présentait de nombreux avantages. Par exemple tous les autorails rentrent au centre de maintenance le soir, aucun ne reste stationné en bout de ligne.

Le service ferroviaire, intégralement assuré par les X 74500, s'articule autour de deux types de dessertes : les trains parcourant l'ensemble de la ligne Salbris – Valençay (4 allers-retours en semaine) et ceux limités aux sections Romorantin – Salbris et Romorantin – Valençay (3 AR / semaine sur chacune des deux). Quelques parcours en autocars du BA complètent la grille, dont la desserte de Valençay – Luçay-le-Mâle. Le matin et le mercredi midi plusieurs trains sont assurés en unité-multiples de deux éléments.



Les quatre X 74500 en gare de Romorantin

Une des nouveautés depuis notre dernière visite est la possibilité d'effectuer le parcours intégral Salbris – Valençay. Auparavant il était imposé des parcours en antennes. La ligne est à présent équipée du Dispositif d'Arrêt Automatique des Trains (DAAT). Il est normalement exigé sur toute ligne à voie unique utilisée pour le transport des voyageurs. C'est le régime des « lignes exploitées en navette » qui est pratiqué sur le BA. Concrètement, il existe une section Romorantin – Salbris et une Romorantin – Valençay dont les entrées sont commandées par un signal carré. Un compteur d'essieux enregistre le nombre de ceux-ci pénétrant dans cette section. Au retour du train, ce dispositif s'assure que le même nombre d'essieux est bien décompté. Dans le cas contraire, le carré restera bloqué par sécurité. La simplicité de ce système possède toutefois un inconvénient : il n'est pas possible de « garer » une circulation dans un établissement intermédiaire. De ce fait, toutes les voies d'évitement et de service ont été neutralisées et leurs aiguilles cadenassées. D'autre part, une particularité locale est de nécessiter que chaque circulation aille obligatoirement jusqu'en bout de section : Salbris et Valençay. En conséquence, des parcours partiels sont impossibles. Cela serait pourtant bien utile pour faire des navettes Romorantin - Faubourg d'Orléans destinées aux scolaires. Le basculage envisagé de la ligne du giron de l'EPSF (qui supervise la sécurité sur le réseau national) vers le STRMTG (chargé des transports urbains, métros, trains touristiques et certains secondaires) permettra peut-être de faire évoluer ce cadre réglementaire ?

Pour couvrir les besoins du service, la BA doit utiliser trois X 74500, un quatrième étant tenu en réserve. Quant au cinquième, l'X 74504, il est hors-service et sert en fait de magasin à pièces détachées. Ceci permet en cas de besoin de disposer de tel ou tel organe rapidement en attendant la livraison de la pièce de rechange neuve. Car dès lors qu'un des autres appareils est avarié, la situation peut devenir rapidement tendue. En effet, seuls les X 74500 ayant été équipés du DAAT, les autres engins moteurs ne sont plus agréés sur la ligne. C'est le cas des autorails X 241 et X 242 livrés en 1983. Ils stationnent actuellement au dépôt de Romorantin avant de rejoindre le train touristique du Bas-Berry.

L'entretien des X 74500 se fait dans l'atelier de Romorantin, sauf pour les opérations les plus lourdes. Une dizaine d'agents est affectée à la maintenance du matériel (équipe autorail, magasinier, nettoyage, bâtiment). Certains d'entre eux possèdent une licence de conduite pour intervenir en ligne en cas de besoin ou en remplacement. Actuellement c'est l'X 74502 qui a le plus roulé avec 997 000 km. Le millionième kilomètre n'est pas loin pour cet engin mis en service en 2003.



Les X 241 et X 242 attendent au dépôt de Romorantin leur départ prochain pour le train touristique du Bas-Berry.

Une autre dizaine d'agents est affectée à la maintenance de la voie. Le travail ne manque pas entre l'entretien de la voie proprement dit et les tâches annexes indispensables : traitement chimique (deux fois par an), élagage, entretien des passages à niveau…Une fois par an un engin de la société MATISA vient d'Allemagne sur le réseau pour expertiser la ligne. Il est acheminé par la route, ce qui représente une dépense importante pour le BA.

Depuis le retrait du dernier locotracteur, un engin rail-route Mercedes UNIMOG est utilisé pour de multiples opérations, remplaçant ainsi les trains de travaux. L'avantage est de pouvoir intervenir avec souplesse en un endroit quelconque, de venir en mode routier et de s'enrailler au plus près de la zone d'intervention. L'impossibilité de garage signalée plus haut rendait de toutes façons la circulation de trains de travaux problématique. Cet engin est multi-fonctionnel grâce à des modules interchangeables. Il peut tout aussi bien assurer l'élagage des haies, le désherbage ou le bourrage de la voie.



Le camion rail-route à Romorantin.

Un projet pour convertir les deux PN gardés de Selles-Saint-Denis et Chabris en PN automatique est en cours. Sa date de réalisation n'est pas encore fixée. Les passages à niveau sont là aussi source de bien des soucis. Une campagne pour réduire de nombre de PN privés a lieu. Ils sont le plus souvent démunis de barrières. Il faudrait donc soit les équiper, soit inciter les propriétaires à renoncer à ces passages.

L'après-midi de notre visite a été consacrée à un parcours en ligne jusqu'à Valençay. Tous les trains du BA sont équipés avec un conducteur et un accompagnateur qui contrôle les titres de transport, et dans la mesure du possible s'assure que les voyageurs respectent le matériel. La clientèle scolaire peut parfois être turbulente. Le responsable de l'atelier nous a parlé à ce propos de quelques soucis avec les vitres rayées volontairement. Mais globalement les autorails restent dans un état de propreté très correct. En revanche,

nous avons observé que l'accès aux personnes à mobilité réduite n'est pas encore évident, les quais et les moyens d'accès aux trains n'étant pas tous adaptés. Le personnel est donc dans l'obligation d'avoir recours à des moyens de remplacement allant jusqu'à l'affrètement de taxi pour les personnes dans cette situation.



l' X 74502 en gare de Gièvres

La vitesse plafond de la ligne est fixée à 70 km/h. Les X 74500 ne peuvent pas rouler à leur vitesse maximale de 85 km/h. Les « points d'arrêt général » sont du nord au sud : Salbris, La Ferté-Imbault, Selles-Saint-Denis, Faubourg d'Orléans, Romorantin, Gièvres, Chabris et Valençay. Les autres établissements sont considérés comme « établissements de pleine ligne » avec arrêts facultatifs : Loreux, Villeherviers, Les Quatre-Roues, Pruniers, Varenne-sur-Fouzon. La vitesse au franchissement de l'ensemble des ces points est de 20 km/h. S'ajoutent à cela des limitations ponctuelles allant de 10 km/h à 60 km/h sur des secteurs singuliers comme des courbes, des ouvrages d'art ou des franchissement de PN dangereux.

A Valençay, la gare entièrement restaurée avec ses abords aménagés est particulièrement accueillante. Le projet de reprise du tronçon Valençay – Luçay-le-Mâle par le train touristique du Bas-Berry est en cours. Il n'a pas pu se concrétiser en 2018 comme initialement espéré. A Valençay, les aiguilles et la voie en entrée de gare côté Luçay-le-Mâle ont été reprises. Espérons que ce travail aboutira prochainement. Les prises de position du gouvernement sur le maintien des services voyageurs sur les lignes secondaires n'ont pas été sans inquiéter certains élus locaux. Ils craignent de devoir batailler de nouveau pour la survie du B.A.



La sortie de la gare de Valençay, côté Luçay-le-Mâle.
Les travaux vont permettre l'accès aux trains de la SABA

Chacune de nos visites sur le BA se sont faites sous le signe du bon accueil et de la gentillesse du personnel du BA ; celle du 3 octobre n'a pas dérogé à cette règle. Nos remerciements vont en particulier à Monsieur Eric Chabanon qui a répondu avec précision et patience à toutes nos questions.

Benoît Hardy

La 2419 … L'histoire d'un wagon-restaurant témoin des bouleversements du XX ème siècle.

En 1912 la Compagnie des Wagons-lits et des Grands Express Européens passe commande de 22 voitures restaurants dans le cadre du renouvellement de son parc (série 2403 à 2424). Construites par la Compagnie Générale de Construction à Saint-Denis, les voitures d'une longueur hors-tampons de 20,3 m sont montées sur un châssis métallique porté par deux bogies de type « U ». La caisse est en « teck », bois exotique connu pour sa solidité. Son aménagement intérieur comporte deux salles : l'une de première classe de 24 places, l'autre de seconde classe de 18 places. Le chauffage à vapeur est assuré par thermosiphon et l'éclairage est électrique. Livrée en juin 1914, à la veille de la première guerre mondiale, elle est affectée au réseau de l'Etat et circule sur les lignes Paris - Saintes, Paris – Le Mans, Paris – Rennes et Paris – Bordeaux. En 1916, elle passe sur le secteur de Paris – Saint-Lazare et circule entre Paris et Trouville-Deauville. Cette voiture qui n'avait besoin d'autre but que de satisfaire les appétits des voyageurs sur les lignes normandes va voir son destin basculer.

Septembre 1918 : la voiture 2419 est réquisitionnée par l'autorité militaire pour être intégrée au train d'état-major du Maréchal Foch. Elle remplace la voiture 2418 qui ne répondait pas aux attentes de l'évènement qui allait se produire : la signature de l'Armistice. Par lettre en date du 7 octobre 1918 adressée au directeur de la C.IW.L., le lieutenant-colonel Loiseleur, chef du 4 ème bureau précise les aménagements qui seront nécessaires pour accueillir les plénipotentiaires. Dans la grande salle, les tables à quatre places qui se situent près de la cloison centrale seront conservées ainsi que leurs sièges. Toutes les autres et leurs sièges seront enlevées et remplacées par une grande table sur laquelle pourront être déployées des cartes. Dans la cuisine, le fourneau sera déposé afin d'installer quatre petites tables pour les dactylos. La voiture devra être éclairée par l'électricité. Mais le temps presse, par lettre en date du 15 octobre 1918, ordre est donné au directeur de la C.I.W.L. d'accélérer les travaux. A sa sortie des ateliers de Saint-Denis la voiture est acheminée à Villeneuve-Saint-georges. Ensuite, le 29 octobre elle sera dirigée à Senlis où elle sera incorporée au train spécial du Maréchal Foch.

Dans la forêt de Compiègne, à la clairière de Rethondes, deux épis de voies distants d'environ 100 m ont été aménagés pour le stationnement des pièces d'artilleries. C'est sur l'un d'eux que le 7 novembre 1918 le train du Maréchal fut acheminé. Sur le second faisceau stationnera le train des plénipotentiaires allemands.

Le 11 novembre 1918 : les ultimes négociations vont débuter aux environs de 2 h 00 pour se terminer vers 5 h00 et seront suivies par la signature de la convention d'armistice qui sera applicable à partir de 11 h 00. A cette heure précise le clairon sonnera de tranchée en tranchée, dans les villes et les villages les cloches retentiront : c'est la victoire, la guerre est finie. Mais pour combien de temps … ?



La « 2419 », l'authentique, dans la cour d'honneur des Invalides

« Démobilisée », rénovée et remise dans ses fonctions d'origine, la 2419 sera offerte par la C.I.W.L. au gouvernement, qui l'incorpore comme wagon-restaurant au train présidentiel. Mais bien vite il est décidé qu'elle doit être honorée comme symbole de la victoire. C'est ainsi que le 25 février 1921, réaménagée en « wagon de l'Armistice », elle est exposée dans la cour d'honneur des Invalides aux côtés d'autres prises de guerre. Elle y restera 10 années au cours desquelles sa caisse en teck subira les outrages du temps. Son mauvais état n'est pas sans soulever des polémiques. La municipalité de Compiègne est prête à l'accueillir, mais le ministre de la guerre ne veut pas s'en séparer. Enfin, un riche sponsor américain offre 150 000 francs pour sa remise en état ; ce travail sera effectué dans les ateliers de Saint-Denis. Puis se sera le retour dans la clairière de Rethondes où cette fois un abri digne d'elle sera aménagé. Mais son histoire est-elle terminée… ? Hélas non.

Vaincue, l'Allemagne est déstabilisée, l'armée et la marine se mutinent, un climat de guerre civile s'étend sur le pays. La république est proclamée le 9 novembre 1918, un gouvernement provisoire est mis en place. Il se retire à Weimar pour rédiger une nouvelle constitution, tandis qu'à Berlin des grèves et des manifestations se déroulent. Ces insurrections seront sévèrement réprimées en janvier 1919. Le 29 juin 1919 est signé à Versailles le traité de paix qui met fin au conflit. Dans ses clauses l'Allemagne est condamnée à payer les dommages de guerre qui sont très élevés. Il s'ensuit une forte inflation, provoquant le chômage et bien sûr un très vif mécontentement. Ce terrain est favorable à un certain Adolf Hitler et à son parti national-socialiste qui développe des idées de revanche. Cette situation trouble aboutit en 1933 à sa désignation au poste de chancelier. A partir de cette date, il entend régner en maître absolu. Jouant sur les faiblesses du traité de Versailles, il annexe l'Autriche en mars 1938, envahit la Tchécoslovaquie en 1939 et la Pologne en septembre 1939. La France liée à ce dernier pays par un traité d'alliance déclare la guerre à l'Allemagne.

En mai 1940 l'armée française ne résiste pas à l'invasion allemande. En juin 1940, les blindés allemands atteignent Compiègne et Paris. Défait, le gouvernement français demande l'armistice. Revanchard, Hitler exige qu'il soit signé à Rethondes à bord de la … 2419 et que son abri ainsi que le monument rappelant la victoire du 11 novembre 1918 soient aussitôt détruits après la signature. Quant à la 2419, elle sera acheminée à Berlin et exposée comme un trophée de guerre. Puis devant l'avancée des armées alliées, elle sera garée à Ohrdruf en Thuringe où elle sera détruite en avril 1945 par le S.S. sur ordre du führer.

Aujourd'hui, dans la clairière de Rethondes, c'est une autre voiture de la même série qui assure le devoir de mémoire. La 2439 a été réaménagée à l'identique, rebaptisée 2419 et a été inaugurée le 11 novembre 1950. certains vestiges rescapés des flammes en 1945 furent récupérés par les habitants du village d'Ohrdruf et restitués au mémorial : bel exemple de la réconciliation Franco-Allemande.

Sources : au bon temps des wagons-restaurants, la Compagnie des Wagons-lits, éditions « La Vie du Rail »
Bernard Monteil

Les « CLAD » portés disparus ?

Les Comités Locaux d'Animation et de Développement (CLAD) sont prévus dans le cadre de la convention TER Centre-Val-de-Loire 2014-2020. Ils sont mentionnés ainsi à l'article 64 :
« L'organisation des CLAD doit permettre un débat constructif et tourné vers des actions concrètes en associant tous les acteurs d'une ligne, afin d'améliorer la qualité du service public de transport régional. », « Les CLAD sont ouverts au public afin que l'ensemble des usagers puisse y participer. Les CLAD sont réunis autant que de besoin et au moins une fois par an. Ils sont au nombre de 17 ». « Les CLAD sont préparés et convoqués par la Région. S.N.C.F. Mobilités prête son concours actif à la Région pour leur préparation et participe à leur déroulement. »

Or depuis les dernières élections régionales il semble que leur réunion ne fasse plus partie des actions des élus régionaux. Plusieurs membres de l'A .F.A.C. Centre-Loire participent à différents CLAD, comme ceux de Tours-Vierzon-Bourges, Salbris – Luçay-le-Mâle, Tours – Chinon et Loches. Mais ils restent sans aucune nouvelle ni information sur de futures rencontres.

Nous ne pouvons que déplorer cet état de fait qui prive notre section régionale de la possibilité d'apporter, quand elle le pouvait, son soutien à ces rencontres toujours enrichissantes entre l'Autorité Organisatrice, l'exploitant et les utilisateurs du réseau TER.

De ce fait la visibilité de la politique des transports de la Région est plus difficile à discerner. On le voit avec le report des projets de relance du service voyageur entre Châteauneuf-sur-Loire et Orléans mais surtout Chartres – Orléans. Dans ce dernier cas, si le financement de la rénovation des lignes UIC 7 à 9 peut logiquement expliquer ce choix, il n'en reste pas moins que laisser ce chantier en l'état et non achevé risque de ressembler à un énorme gâchis. Un débat aurait été le bienvenu ?

Des nouveautés au long de la Loire.

Au début de l'été les nouvelles rames Régio 2N ont remplacé les Z 21500 sur les relations « Interloire » entre Angers, Nantes, Saint-Nazaire ou Le Croisic les week-ends. Profitons de cette arrivée pour observer sur le parcours de ce train longeant le fleuve quelques nouveautés intervenues ou en cours de réalisation.

Orléans – Châteauneuf-sur-Loire :

Démarrons notre périple un peu en amont d'Orléans, avec un point rapide sur le projet de réouverture au service voyageur de la ligne Orléans – Châteauneuf-sur-Loire. Dans notre dernier bulletin nous avons souligné les difficultés apparues avec les oppositions des maires d'Orléans et St. Jean de Braye. Elles se confirment et la Région Centre-Val-de-Loire remet ce projet à plus tard. Il est de même pour Voves – Orléans qui semble ne plus avoir la faveur de l'équipe dirigeante de la région. Un des motifs avancé est le problème du financement de la rénovation des lignes UIC 7 à 9 dont la Région devrait prendre la moitié à sa charge. Quoi qu'il en soit, le Préfet n'a toujours pas rendu son verdict sur l'utilité publique du projet.

Les « Interloire » en Régio 2N :

C'est donc début juin que les premières rames à deux niveaux Régio 2N ont remplacé les Z TER 21500, ces dernières ayant assuré l'intérim avec les rames tractées par les BB 26000.



La rame Régio 2N 501L, affectée au parc pays de la Loire, vue à Nantes

Ce nouveau matériel a été commandé à raison de onze rames par la région Pays de la Loire (rames 501L à 505L et 508L à 513L) et deux par la région Centre-Val-de-Loire (rames 506L et 507L). Bien entendu les rames Pays de la Loire ne se contenteront pas des « Interloire » mais seront appelées à œuvrer sur les lignes chargées depuis Saint-Nazaire sur Nantes, Angers et Le Mans.

La particularité du service « La Loire à Vélo » mis en place l'été à l'époque des rames tractées a pu être conservée par la modularité des rames 503L à 507L dont la caisse d'extrémité à deux niveaux est modifiable en espace vélos au niveau inférieur. A ce sujet, la Région Centre-Val-de-Loire propose aussi un service en autocar aménagé entre certaines villes et des châteaux éloignés des gares comme Chambord.



L'espace 2 ème classe, niveau inférieur

En ce qui concerne l'aménagement intérieur ce ces Régio 2N, il est clair que le choix d'un matériel très capacitaire a été retenu au lieu d'un confort de type inter-cités. Cela sera sûrement utile aux heures de pointe sur les secteurs chargés, mais d'autres regretterons l'ancien matériel laissant des espaces plus vastes aux voyageurs.

Les Régio 2N sont déjà connus sur la région puisqu'une version péri-urbaine (places en 3 + 2) circule sur Paris – Chartres – Le Mans. Enfin viendra la version « Intercité » prévue pour la desserte de Paris – Orléans –Tours, Bourges et Paris – Nevers. Ces rames devraient avoir un niveau de confort plus élaboré mais avec une capacité un peu plus restreinte. A terme la région Centre-Val-de-Loire verra trois versions de Régio 2N circuler sur ses rails.

Rame 507L, parc Centre-Val-de-Loire train 860004



Amboise :

La gare d'Amboise est en cours d'amélioration avec des travaux prévus sur un an. La partie la plus spectaculaire est sans doute l'amélioration de l'accessibilité avec la pose d'ascenseurs. Le quai de la voie 1, qui longe le BV sera rehaussé à cette occasion. Le coût des travaux est estimé à 4 millions d'euros, réparti ainsi : Région 50%, S.N.C.F. Réseau 25% et Etat 25%.

RVB :

Durant les mois de juillet à octobre un grand renouvellement de la voie 1 a été réalisé entre Blois et La Ville aux dames. Il fait suite à celui opéré l'année dernière entre Mer et Blois. Suivant le même principe un « train usine » a opéré en période de jour de 8 h 30 à 17 h 30, avec stationnement à Saint-Cosme la nuit.

Quelques chiffres pour illustrer ce chantier : 75 000 traverses béton ont été renouvelées, 45 km de rails remplacés ainsi que 83 000 tonnes de ballast. Le coût de cette opération est de 60 millions d'euros financés par S.N.C.F Réseau.

Trélazé :

Au service annuel de 2019, amorcé le 9 décembre de cette année, une nouvelle halte ferroviaire va voir le jour à Trélazé, entre Saumur et Angers. A vrai dire il existait déjà une gare au km 336,2 de la ligne Tours – Angers – Nantes. C'est à peu au même endroit que se situe ce nouvel arrêt. Il est constitué de deux quais de 162 m bordant les voies. Une passerelle jouxtant immédiatement le pont routier des Malembardières a été mise en place dans la nuit du 26 au 27 mars dernier, à l'aide d'une grue de 250 t. Sur celle-ci se trouvera un auvent, surmonté d'un totem de 8 m de haut, censé rappeler les ardoisières de cette commune. Une fois encore, l'accessibilité a nécessité la pose de deux ascenseurs, ainsi qu'une rampe en pente douce en plus des escaliers. L'objectif est de proposer aux habitants de cette commune un accès ferroviaire facile vers le centre d'Angers en 5 minutes par TER, ou bien vers Saumur. Une dizaine de trains s'arrêteraient chaque jour en semaine. Le montant des travaux s'élève pour ce projet à 8,2 millions d'euros.

Angers :

Un peu plus loin, en gare d'Angers Saint-Laud, c'est la passerelle qui enjambe les voies qui va faire peau neuve en 2020. La nouvelle doit relier le parvis de la gare actuelle au quartier situé au sud qui va être aménagé. L'ancien foyer des roulants a été démoli pour permettre la mise en place d'une rampe pour les vélos, personnes en fauteuils roulants ou les familles avec poussettes d'enfants. Contrairement à celle actuellement en place, la future passerelle donnera accès aux différents quais de la gare. Curieusement, au milieu des bâtiments flambant neufs, le PRS est resté en place accroché à un morceau du mur de l'ancienne halle mécanisée.



Les deux Z 21706 et 21712 sur un train Nantes-Laval via la virgule de Sablé passent sous la passerelle de la gare d'Angers Saint-Laud

Ancenis :

Continuons à descendre le cours du fleuve pour atteindre Ancenis. Là aussi une vaste modernisation est en cours. Elle prévoit en premier lieu l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal, intégrant la rénovation de la gare et de ses intérieurs. Cette phase est déjà avancée avec le hall voyageur rénové depuis 2016. L'accessibilité est repensée avec, ici aussi, la pose d'ascenseurs et la réfection du passage souterrain.

Un deuxième volet concerne les circulations ferroviaires. Une nouvelle voie 1-bis va être mise en place côté impair, en amont côté Angers. Desservie par un quai, elle améliorera le fluidité des trafics TGV et TER. L'actuel quai de la voie 1 va donc être amputé côté Angers et allongé côté Nantes pour laisser la place à cette nouvelle voie tandis qu'un quai de liaison sera crée afin de permettre aux voyageurs de la rejoindre. Sur l'emplacement des anciens débords marchandises il y aura la création de deux voies de remisage TER avec une voie de maintenance. Ancenis pourra donc devenir un terminus technique. Rappelons que la voie 2-bis, qui avait été neutralisée durant quelque temps au début des années 2000 avait déjà été réactivée à cause des difficultés d'insertion entre les trains de fret, TER et TGV. Le coût des travaux s'élève à 23 millions d'euros, dont 22 pour la partie terminus technique.

Nantes gare :

Après la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire, la gare de Nantes subit une transformation de grande ampleur. Une immense mezzanine va relier les actuelles gares Nord et Sud en enjambant les voies, un peu à l'image de ce qui est mis en place en gare de Rennes. Ces travaux entrepris en début d'année doivent se dérouler sur deux ans.



La future mezzanine de la nouvelle gare de Nantes en cours de construction

Côté gare Nord, un réaménagement va proposer une ouverture du jardin des plantes vers la nouvelle esplanade, le tout réservé aux modes de transports « doux » (piétons, vélos) et aux tramways. Côté sud, l'actuel hall est démoli pour donner accès à la nouvelle mezzanine qui fera 160 m de long pour 25 m de large. Pendant l'édification des piles de celle-ci, l'exploitation ferroviaire continue mais avec la neutralisation successive de quelques voies.

Nantes Etat :

Un autre quartier de la ville de Nantes devrait voir sa physionomie changer dans les prochaines années : c'est celui de la gare de Nantes-Etat. Un projet de libération des terrains doit permettre la mise en place d'une vaste opération d'urbanisme. Pour ce faire l'activité ferroviaire de Nantes-Etat sera basculée sur le site de Nantes-Blottereau réaménagé à cet effet, un poste d'aiguillage unique remplacera les trois anciens actuellement en service. Une base pour les travaux de maintenance sera installée, ainsi qu'une voie de débord pour le fret. Autrefois, après la disparition des derniers trains de voyageurs à Nantes-Etat, ce site avait été dévolu au triage RA et celui de Blottereau au triage RO.

A Rezé, à l'entrée de la gare de Pont-Rousseau, la voie mère d'embranchement vers la zone de Cheviré sera modifiée pour permettre le retournement des trains longs. En effet, un train en provenance ou à destination du sud vers La ligne de La Roche-sur-Yon ne peut pas entrer ou sortie directement de Blottereau. Il lui faut rebrousser à Nantes-Etat, ou éventuellement en gare de Nantes (voyageurs, ex-Nantes-Orléans). Avec la fin du site de Nantes-Etat une nouvelle solution doit donc être proposée.

Autour de Cholet, ligne de Clisson et projet de Puy-du-Fou :

Quittons maintenant la vallée du fleuve et la voie Orléans – Tours – Nantes pour remonter par les voies affluentes vers Cholet. Cette ville n'est accessible en train que par la ligne de La Possonnière – Cholet durant quelques mois. En effet la ligne Clisson – Cholet est fermée depuis le mois de juillet pour subir une rénovation lourde.

Jusqu'à présent cette voie unique (avec Cholet comme gare de commande) ne disposait que d'un seul canton de 38 km de Clisson – Cholet, sans possibilité de croisement. Quatre établissements de pleine ligne, Cugand, Boussay-la-Bruffière, Torfou et St. Christophe du Bois (sans service voyageur) jalonnent le parcours avec une ITE (EP Roger au km 33,3). Le dispositif automatique d'arrêt des trains (DAAT) est fonctionnel ainsi qu'une couverture GSM-GFU (alerte possible par téléphone). La vitesse des trains est de 100 km/h dans les deux sens pour le matériel voyageur automoteur, 60 km/h pour d'éventuels trains de fret.

L'état de la voie allait nécessiter bientôt des ralentissements si aucune opération de régénération n'était entreprise. C'est pour cela que le contrat de plan Etat – Région 2015 – 2020 a inscrit cette rénovation à son programme. Il s'agit de renouveler complètement la voie sur 30 km avec des améliorations pour porter à terme la vitesse maximale à 130 km/h sur certains secteurs. Des travaux sur plusieurs ouvrages d'art seront entrepris. La sécurité sera améliorée par la suppression de 4 passages à niveau et l'automatisation de quatre autres. Le cantonnement téléphonique fera place au BAPR.



Deux rames Régiolis en gare de Cholet. Ce matériel se partage la desserte de la ligne avec des X GC 76500.

Pour augmenter le débit de la ligne et permettre la mise en route d'un plus grand nombre de trains (10 allers-retours par jour au lieu de quatre), un évitement va être crée. Il se situera sur l'emplacement de l'ancienne gare désaffectée de Torfou-Tiffauges. Effectivement, celle-ci avait été déplacée de 1900 m vers une halte située au km 15,2, plus près du centre de la commune. L'arrêt voyageur va donc revenir à sa situation d'origine. Un poste d'aiguillage informatisé sera mis en service. En plus de l'évitement, un

passage souterrain, avec rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite va être installé. Les deux autres haltes de Cugand et Boussay-la-Bruffière seront aussi mises en accessibilité PMR.



La gare de Torfou-Tiffauges en cours de travaux. La future voie d'évitement n'est pas encore posée tandis que les quais, les rampes d'accès et le poste d'aiguillage sortent déjà de terre.

L'avancement des travaux doit permettre la réouverture de la ligne le 12 avril 2019 et se continueront jusqu'en décembre 2020. Le relèvement de vitesse est prévu pour être opérationnel en septembre 2019. Le coût des travaux est estimé à 46,4 millions d'euros, répartis entre la région Pays de la Loire (71,6%), l'Etat (14,3%), S.N.C.F. Réseau (10%) et l'Agglomération du Choletais (4%).

Les travaux d'aménagements aux abords de la future gare de Torfou-Tiffauges sont financés par les communes de Sèvremoine et Mauges Communauté.

Un mot enfin sur un projet évoqué par M. Francis Rol Tanguy dans son rapport sur la mobilité dans le grand Ouest, suite à l'abandon du projet de Notre Dame des Landes. Il suggère la mise en place d'une desserte ferroviaire entre Cholet et les abords du parc du Puy-du-Fou, en utilisant l'ex-ligne Cholet – Chantonnay. Celle-ci se séparait de la ligne de Clisson en gare de St. Christophe du Bois. Mais un tronçon de voie a été déposé entre la bifurcation et le parcours de l'actuel Chemin de Fer touristique de la Vendée. Du coup, l'idée emballe les uns et les autres, mais la réalisation sera tout de même très complexe. On le voit pour la réouverture d'Orléans – Châteauneuf-sur-Loire. A titre d'exemple, le secteur du train touristique est supervisé par le STRMTG, tandis que la ligne du RFN l'est par l'EPFS. Le financement n'est à ce jour pas évoqué. Et ce n'est pas tout : en février dernier, le journal « le Courrier de l'Ouest » rapporte que les élus du Choletais ont émis le vœu d'une liaison TGV entre Angers et Cholet, avec « prolongement de la voie jusqu'aux Herbiers ». Il va falloir laisser un peu de temps pour laisser ce bouillonnement d'idée se décanter et voir ce qu'il est raisonnable de faire.



Le renouvellement de voie est «en cours sur 30 km de la ligne

Comme nous le voyons, malgré les difficultés du moment rencontrées par le système ferroviaire dans notre pays, de nombreuses réalisations se mettent en route. Le train n'est pas encore mort dans nos régions.

Benoît Hardy

Les installations terminales embranchées de la Région Centre-Val-de-Loire.

Par définition les installations terminales embranchées (ITE) sont des ensembles de biens d'équipement et d'installations de logistique ferroviaire reliées directement par aiguillage aux voies du réseau ferré national. Elles étaient appelées autrefois embranchements particuliers. Il en existe environ 1400 sur l'ensemble du territoire français.

En région Centre-Val-de-Loire on recense 121 ITE actives en 2018. Ce chiffre est en baisse : quatre ans auparavant il en existait 153. Cependant, malgré un nombre inférieur, elles ont généré un trafic d'environ 4 millions de tonnes en 2017. On ne sera pas surpris de constater que l'énorme majorité ce tonnage est constitué de céréales puisque notre région couvre la plaine de Beauce. De nombreux silos de taille gigantesque sont raccordés au rail : citons pêle-mêle sur les différentes lignes de la région : Marchezais-Broué, Courville-sur-Eure, Vieuvicq-Montigny, Pezou, Montoire, Beaugency, Reignac-sur-Indre, Argy, Villeperdue…

La France a mis en place un système d'aide pour investir dans les ITE, avec l'accord de la Commission Européenne intervenu en janvier 2018 dans le but de rétablir la concurrence entre les transports routier et ferré. Le budget de cette aide se monte à 60 millions d'euros sur cinq ans accordée par les collectivités territoriales ou par l'Etat. Elle pourra intervenir soit pour une création, soit pour une extension, soit pour une réactivation d'une ITE existante. Elle ne devra pas dépasser 50% des coûts d'investissements, dans une limite de 2 à 2,5 millions d'euros selon qu'il s'agira d'une extension, d'une réactivation ou d'une création. En échange, le bénéficiaire de la subvention devra s'engager à réaliser les travaux prévus et a assurer un certain niveau de trafic durant cinq années.

Cependant, le fait de disposer d'une ITE performante ne résout pas tous les problèmes, encore faut-il une voie ferrée en bon état. Si la question ne se pose pas pour les ITE situées sur le réseau principal, il n'en va pas de même pour celles placées sur le réseau secondaire. Dans ce domaine la Région Centre-Val-de-Loire a entrepris de financer ces dernières années la remise à niveau d'un certain nombre de lignes capillaires comme : Châteauroux – Buzançais, Orléans – Pithiviers, La Guerche-sur-Aubois – Marseilles-les-Aubigny, Vendôme – Montoire ou Blois – Villefrancoeur. On comptait 400 km de ces lignes sur la région en 2016. Dans le cas de Chartres – Voves la rénovation a été entreprise dans le cadre de la réouverture au service voyageur.

Pour de plus amples informations, il est possible de consulter les documents particulièrement intéressants de l'Observation Régional des Transports Centre-Val-de-Loire (www.ort-centre.fr) ou bien les publications du CESER Centre-Val-de-Loire (ceser.regioncentre.fr).



L'Y 7758 manœuvre une rame de trémies de céréales sur l'ITE de Voves