

Une gare sur Paris – Le Mans dans les années 70

MAINTENON

Grâce au bâtiment voyageurs produit autrefois par Jouef, Maintenon est un nom évocateur. La ligne Paris – Le Mans est cependant méconnue. Et pourtant... Jean-Luc Bobier nous explique qu'il s'agit-là d'un très beau thème de réseau H0.

Texte: Jean-Luc Bobier

Le BV de Maintenon a en réalité été reconstruit après la Seconde Guerre mondiale.





© J.-L. Bobier

Vue du quai, côté Rambouillet. Les abris sont en béton, contemporains du BV.



© J.-L. Tesson

Entre Versailles et Saint-Cyr, cette Z 3700 est vue le 12 juin 1981.

En 1989, les Z 5100 fréquentent encore largement la ligne vers Le Mans, au départ de Paris-Montparnasse.



© F. Durivault

Maintenon se situe au kilomètre 68,1 de la ligne Paris – Le Mans, entre Rambouillet et Chartres, dans le département d'Eure-et-Loir. La ville qui compte plus de 4000 habitants de nos jours est caractérisée par son passé, le Canal Louis XIV, l'Aqueduc et le Château de Maintenon. La gare actuelle de Maintenon a été construite au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Une mine magnétique posée par la Résistance sur un wagon de munitions avait entraîné en février 1944 une vaste déflagration, une quarantaine de wagons d'explosifs détruisant la gare précédente. En 1956, Jouef lance la commercialisation à l'échelle Ho d'une gare inspirée du bâtiment voyageurs (BV) de Maintenon. Une jolie réalisation qui trouvera place sur de nombreux réseaux miniatures des années soixante (voir LR 817, avril 2015). La nouvelle gare s'inscrit bien dans la logique de modernité et de renouveau de la ligne Paris – Le Mans qui avait pris naissance avant la guerre sous l'impulsion de Raoul Dautry. On y retrouve l'emploi du béton armé utilisé pour construire les abris de quai. Un air de famille avec Versailles-Chantiers. ►►



LES MATÉRIELS DE LA LIGNE, ÉPOQUE IV

- BB 900: Roco
- Éléments Z 5100 : prévue par Mistral (Jouef, en attendant)
- BB 25500 à grandes cabines: Lima, Jouef, prévue par R 37
- CC 72000: TAB, Roco, Jouef gamme Loisirs
- 2D2 5400 : Jouef
- BB 25200: Roco, REE (à venir)
- Y 7400 : L.S.Models
- BB 63000/63500: R37
- RIB Jouef (à trois caisses) en livrée d'origine: Jouef
- Voitures Corail VU et VTU (sigle encadré): L.S.Models, Roco, Piko
- Voitures USI livrée 160 (sigle encadré): L.S.Models
- Voitures OCEM FL sigle encadré: France Trains, LSM, R37
- Fourgon Da OCEM: REE
- Divers wagons de marchandises (époque IV)

© coll. LR Presse

Les trente-cinq BB 900 ont également été construites à la demande de l'État pour cette ligne.

La BB 25215 et l'Express 3615 file vers Le Mans.

© J.-L. Tesson



La BB 25203, en tête d'un supplémentaire Nantes – Paris-Montparnasse, à la Ferté-Bernard en mars 1982.



Plan de situation

Le site

La gare est située à l'embranchement de la ligne Paris – Le Mans et de l'ancienne ligne de Dreux par Nogent-le-Roi. La position du BV est tout à fait particulière puisqu'il est quasiment hors quais. Les voyageurs gagnent les quais par un passage souterrain dont l'accès est extérieur à la gare. Les quais sont encadrés par deux voies dans chaque sens. Ce n'est pas l'importance de la gare qui justifie cette situation mais simplement le fait que la gare de Maintenon marque la fin d'une zone à quatre voies créée lors de l'électrification depuis Epéron. Côté marchandises, un petit bâtiment en béton d'un style proche de celui de la gare sert à la réception des clients et au stockage. Une voie est dédiée à la desserte de Nogent-le-Roi.

L'exploitation

Pour les amateurs, la période idéale est celle des années soixante-dix, époque IV. On y trouve encore des matériels anciens ou classiques et on commence à y voir des matériels plus récents : Z 5100, BB 900, BB 25500 et 25200, tout cela cohabite dans la période qui voit l'arrivée des RIB et des VB2N. Maintenon est desservie par des semi-directs assurés majoritairement par des Z 5100, parfois par des rames Talbot + BB 25500, puis par des RIB et des VB2N. Les Z 3700 Budd s'y font plus rares. Les rapides et les express passent

sans arrêt. À partir de 1964 les express Paris – Le Mans composés essentiellement de voitures OCEM sont confiés aux BB 25500. Dès 1965, les rapides sont repris par les BB 25200. Les 2D2 s'effacent en 1969. Elles font encore des apparitions lors des pointes quelques années encore. Les BB 900 sont présentes sur les trains de marchandises jusqu'en 1978. Dès 1972, trois paires de rapides sont tractés de Paris à Nantes de bout en bout par les CC 72000, dans le cadre de l'« opération 160 ». Ils traversent la gare de Maintenon à la vitesse limite de 140 km/h prescrite en application des renseignements techniques.

Intérêt du site et de l'époque choisie

À cette époque, la ligne de Nogent-le-Roi est encore en activité. Le trafic est toutefois restreint et ne concerne que les marchandises. On peut voir un train avec quelques wagons, quatre ou cinq, remorqué par un locotracteur ou par une BB 63000. Ce train étant stationné sur une voie de garage jouxtant la gare de marchandises. La section de quatre voies qui prend fin à Maintenon offre au modéliste des possibilités de jeu intéressantes, garer des trains sur les voies bis pour les faire doubler par des rapides ou des express. De même, la desserte cadencée est intéressante. L'élément de base à l'époque IV est la Z 5100. Sa reproduction par Mistral est tout à fait

opportune. De même on peut voir de beaux trains avec des matériels allant de l'OCEM aux Corail. Bref, l'éventail est large et permet une évocation grande nature de ce qu'était la ligne Paris – Le Mans à son apogée, un mix de matériels classiques dont certains sont encore issus de l'électrification 1937 et de matériels plus modernes.

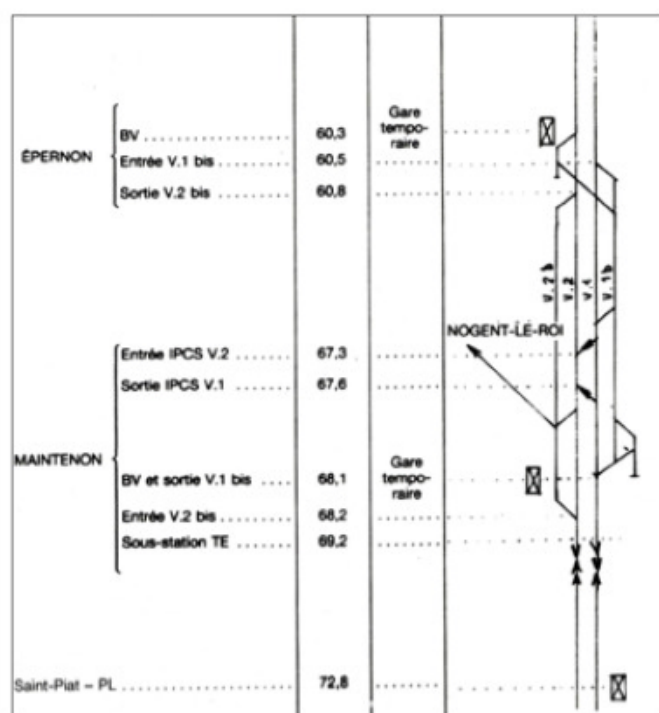
La ligne Paris – Le Mans, modernité en 1937

Les Chemins de fer de l'Etat, sous l'impulsion de leur directeur général Raoul Dautry bénéficient des crédits du plan Marquet de lutte contre le chômage (1933) leur permettant de moderniser la ligne Paris – Le Mans avec un programme ambitieux : électrification 1500 V continu, adoption du bloc automatique lumineux, quadruplement des voies jusqu'à Trappes, construction de nouvelles gares style Art déco en béton armé à Bellevue, Chaville et Versailles-Chantiers

Ce plan s'accompagne d'un choix de matériels neufs haut de gamme : vingt-trois 2D2 500 (futurs 5400) issues des excellentes 2D2 500 du PO, trente-cinq BB 101-135 (futurs BB 900) issues quant à elles des fameuses BB Midi, vingt automotrices Budd Z 23700 (futurs Z 3700) et cinq automotrices Z 23800 (futurs Z 3800) de conception nouvelle. Ces matériels sont complétés par des matériels existants et adaptés au courant continu 1500



Belle composition Corail pour Le Nantais, à Chartres le 18 juin 1981, CC 72071 en tête.



Plan schématique des voies de Maintenon

V : neuf Z 23600 (ex-750 V, futures Z 3600) et vingt-cinq Z 6000 État (matériels bi-tension 750 V – 1500 V, futures BB 800, dites par la suite « Libellules »). Le dessin des 2D2 est moderne et dû au talent de Henri Pacon architecte et designer. Quant aux automotrices, elles sont particulièrement innovantes. D'abord les Budd, première application de l'acier inoxydable en France. Destinées à la banlieue, elles sont articulées avec adhérence totale pour des démarrages rapides et elles ont des marchepieds relevables pour s'adapter aux quais bas. Ensuite les « rouges » futures Z 3800, automotrices de ramassage aux performances exceptionnelles, capables d'atteindre 140 km/h en 72 s et quasiment de tenir tête à un express lourd (de l'époque) tout en marquant tous les arrêts intermédiaires !

Années soixante et soixante-dix : le renouveau et la variété des matériels

Une première étape est franchie en 1957 avec l'affectation des premières Z 5100. C'est surtout l'électrification en 25000 V Le Mans – Rennes réalisée en deux temps (1964 et 1965) qui entraîne un renouveau des matériels de la ligne avec l'arrivée de locomotives bicourant neuves, d'abord BB 25500 puis BB 25200 et le départ progressif des 2D2 5400 vers le Sud-Ouest. Ce mouvement se poursuit dans les années soixante-dix avec les RIB et les VB2N. Une variété de matériels qui présente un grand intérêt pour les modélistes, d'autant qu'ils sont pratiquement tous disponibles en Ho. Alors, tentés par ce thème ? Voyons dans les pages suivantes un exemple de réseau. ■



PROPOSITIONS DE RAMES

Train RO Trappes – Le Mans: BB 900 + divers wagons

Train 6503 Paris – Le Mans: deux éléments Z 5100 (six caisses)

Train 6537 Paris – Le Mans: BB 25500 + RIB deux éléments (six caisses)

Rap. 155 Paris – Nantes: BB 25200 + B6Dd² VU + 3 B10tu VTU + 3 A10rtu VTU

Express 3639 Paris – Le Mans: 2D2 5400 + 3 B10 OCEM

FL + 2 A8 OCEM FL + 2 B10 OCEM FL + Da OCEM

Trains 6551 / 6506 Paris – Le Mans AR: deux éléments Z 5100 (six caisses)

Rapide 150 Nantes – Paris: CC 72000 + A9u VU + 3

A10rtu VTU + 3 B10tu VTU + B6Dd² VU

Express 3630 Le Mans – Paris: BB 25200 + 3 B10t

USI + 2 A4t4 USI + 2 B10t USI + B5D UIC

Train 6522 Chartres – Paris: BB 25500 + six voitures Talbot ou six voitures VB2N

P18	PROPOSITION DE LIEU : PIÈCE DE TAILLE MOYENNE (CHAMBRE)	Le projet du mois MAINTENON, ANNÉES 70-80
	RÉSEAU HO	
	TEXTE ET ILLUSTRATION : JEAN-LUC BOBIE & YANN BAUDE	
	Avec ce projet, nous vous proposons de recréer une tranche de vie de la ligne Paris — Le Mans dans les années 70, en organisant les passages, les croisements et les évitements des trains, et la desserte de la gare de Maintenon.	

Ce projet est adapté du réseau Verneuil présenté dans *Loco-Revue* 367 de décembre 1975. Il convient tout particulièrement au site de la gare de Maintenon dont les voies sont incurvées, ce qui a l'avantage en outre d'offrir une belle perspective sur les trains. Le plan du réseau de 1975 a toutefois été revu sur plusieurs points pour s'adapter au site mais aussi pour créer un faisceau de dix voies de garage en coulisses et pour implanter une boucle de retournement destinée aux trains de marchandises quittant Maintenon pour Nogent-le-Roi. Ceux-ci reviendront

ainsi à Maintenon la machine orientée dans le bon sens. Pour la reproduction de la gare, le modèle Jouef acquis d'occasion s'impose, même si les standards actuels ont bien évolué. Les plus exigeants se lanceront dans une réalisation personnelle quitte à récupérer des éléments sur une gare Jouef d'origine. Il faudra aussi reproduire les abris de quai en béton, typiques de la ligne. Côté marchandises, un petit bâtiment en béton d'un style proche de celui de la gare sert à la réception des clients et au stockage. Il n'y a pas d'équivalent sur le marché, on pourra facilement en confectionner un en carton, toiture et parements en Redutex. Une voie est dédiée à la desserte de Nogent-le-Roi, on y trouve une lampisterie style MKD.

LE RÉSEAU EN BREF

- ECHELLE : HO
- EPOQUE : IV (ANNÉES 70-80)
- DISPOSITION : TOUR DE PIÈCE SUR DEUX NIVEAUX
- COULISSE : FAISCEAU DE DIX VOIES PARALLÈLES SOUS LA GARE
- RÉGION : LIGNE PARIS – LE MANS (CENTRE-VAL DE-LOIRE)
- DIMENSIONS : 3,75 M X 4,55 M
- RAYON MINIMAL : 0,50 M
- RAYON DE COURBE VOIES PRINCIPALES : 2 M
- RAMPES MAXIMALES : 2 %

L'exploitation

Après avoir franchi la gare, les trains traverseront une zone de pleine ligne en doubles voies encadrées par les poteaux supports de caténaires Paris – Le Mans typiques de 1937 reproduits par CJ Model's (réf. CJM 612). À défaut, on pourra employer les poteaux caténaire Lybe. Maintenon est desservie par des semi-directs assurés majoritairement par des Z 5100, parfois par des rames Talbot + BB 25500, puis par des RIB et des VB2N. On aurait pu voir des Z 3700 Budd mais celles-ci sont indisponibles en HO. Peut-être plus tard ? Les rapides et les express passent sans arrêt. À partir de 1964, les express Paris-Le Mans composés essentiellement de

voitures OCEM sont confiés aux BB 25500. Dès 1965, les rapides sont repris par les BB 25200. Les 2D2 s'effacent en 1969. Elles pourront encore faire des apparitions lors des pointes quelques années encore, ce qui nous permet de placer dans nos trains, juste pour le plaisir, un express confié à une 2D2 ! Les BB 900 sont encore présentes sur les trains de marchandises jusqu'en 1978. On ne va donc pas se priver d'en disposer sur notre réseau. Dès 1972, trois paires de rapides sont tractés de Paris à Nantes de bout en bout par les CC 72000, dans le cadre de l'« opération 160 ». Ils traversent la gare de Maintenon à la vitesse limite de 140 km/h à cet endroit, ils prendront donc place dans l'animation de notre projet. Tous ces trains sont stockés sur les voies en coulisses, prêts à partir. Ils font un passage en ligne comme en gare de Maintenon puis rentrent se garer bien sagement. On peut ainsi recréer toute une tranche de vie réaliste de la ligne Paris – Le Mans, des Z 5100 qui marquent l'arrêt, aux rapides qui passent en vitesse, sans oublier les trains de marchandises qui attendent le passage d'un rapide sur voie bis. À l'époque IV, la ligne de Nogent-le-Roi est encore en activité. Le trafic est toutefois restreint et ne concerne que les marchandises. On pourra prévoir un train avec quelques wagons (quatre ou cinq), remorqué par un locotracteur ou par une BB 63000. Ce train étant stationné sur une voie de garage qui jouxte la gare de marchandises. ■

