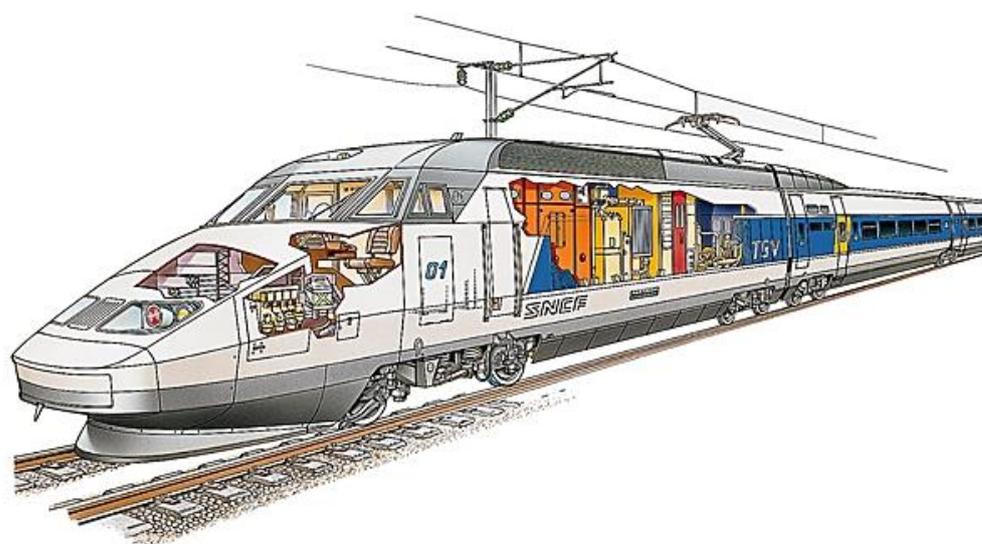


07/05/2017

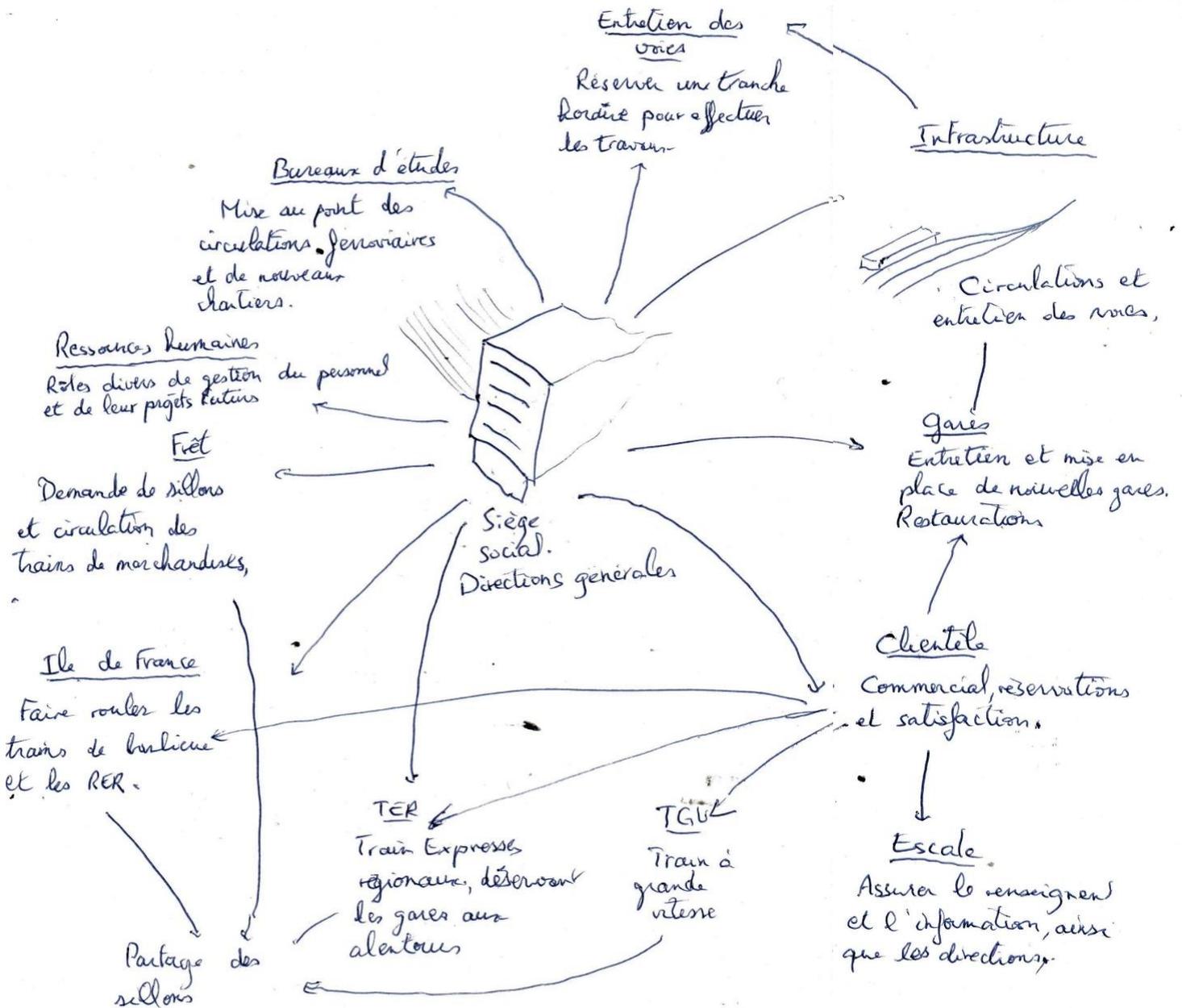
Mon livre des trains

De la vapeur au TGV

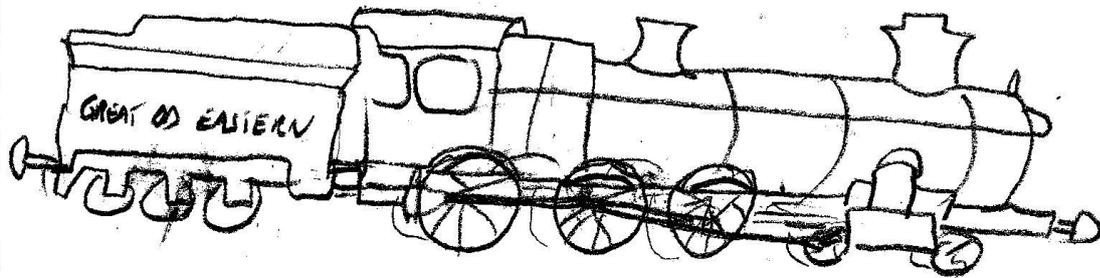


Frédéric Gilet

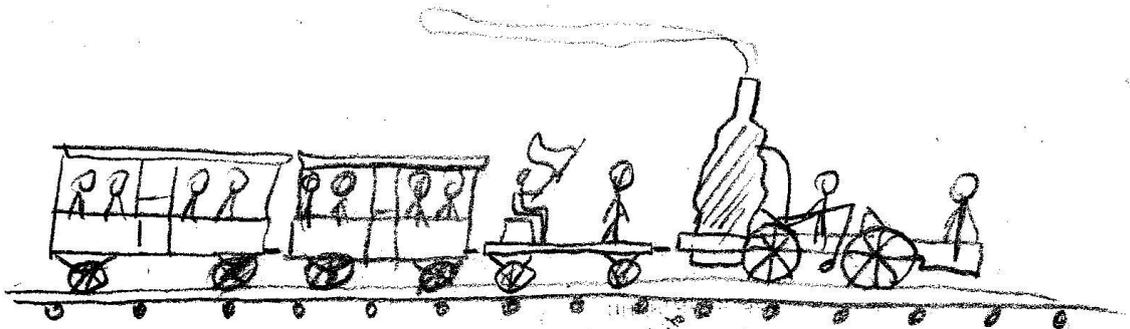
LA SNCF



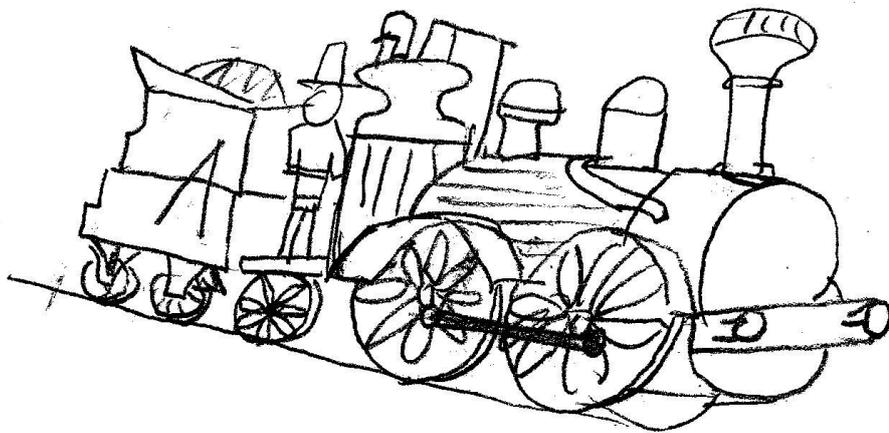
HISTOIRE DE TRAINS



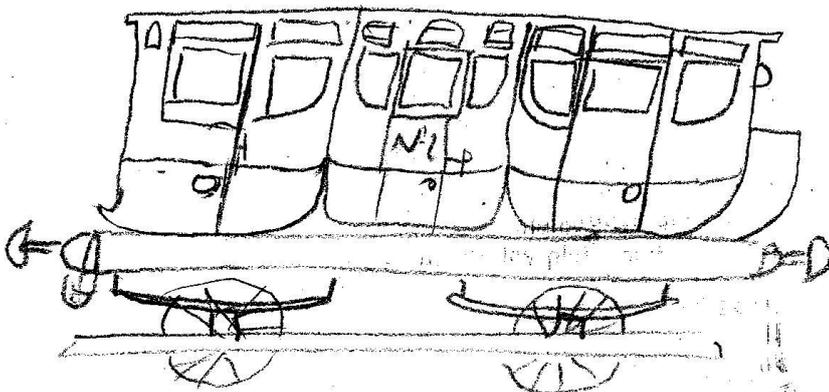
La Best Friend of Charleston, l'une des premières
aux Etats-Unis.



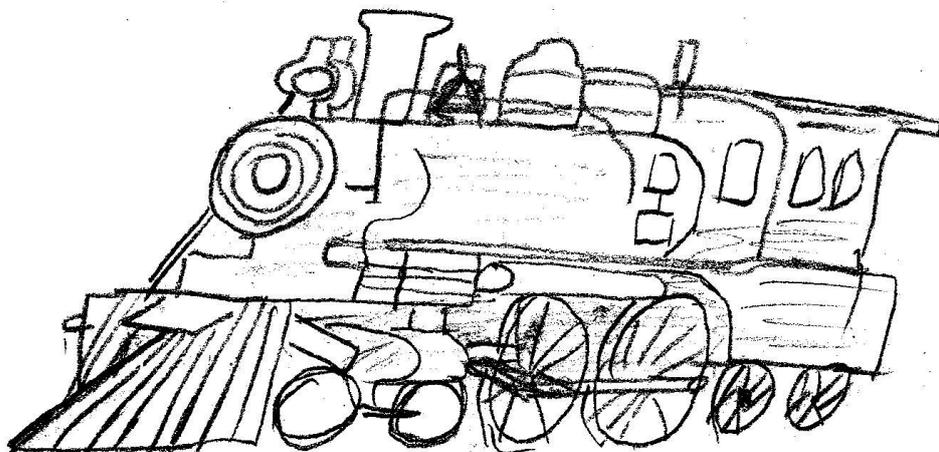
La Saxonie, conçue par Johann Schubart, est
la première locomotive en Allemagne



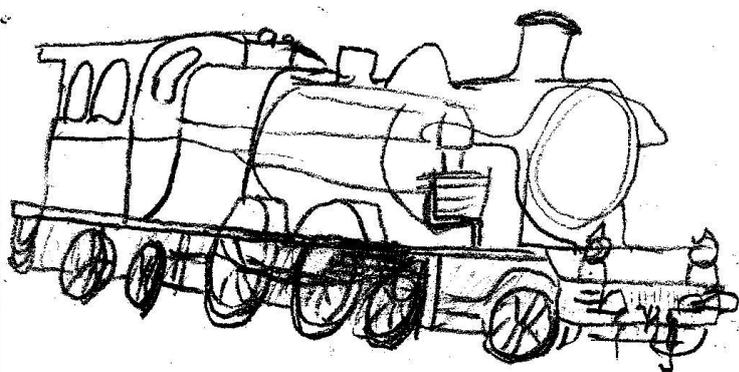
La voiture de la Reine Adélaïde, épouse du
roi d'Angleterre Guillaume IV.



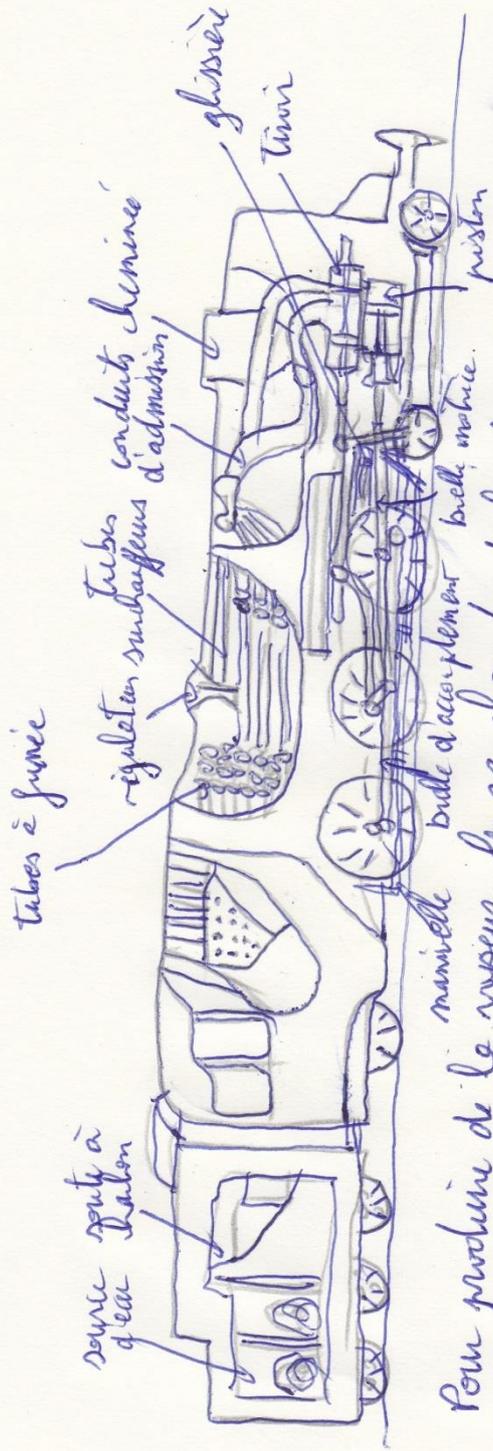
La conquête de l'Ouest...



Le 40 Pacific, en 1910, est construite pour la ligne Paris-Orléans



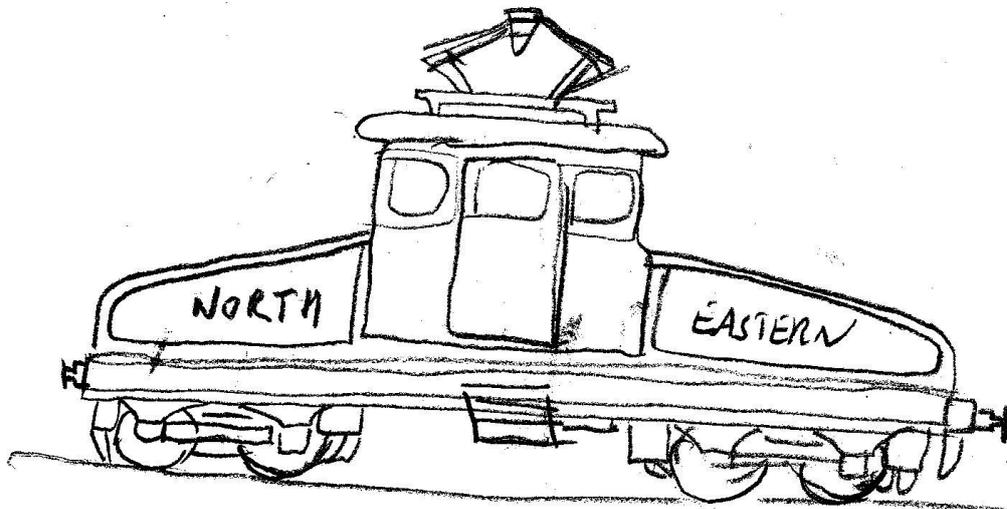
LA MACHINE A VAPEUR



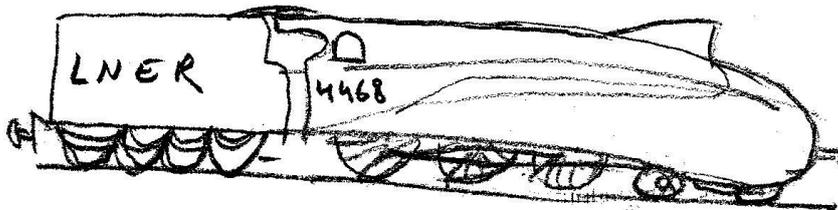
Pour produire de la vapeur, les gaz chauds de la chaudière dans des tubes cèdent leur chaleur à l'eau. Le vapeur ainsi créé est admis alternativement sur chacune des faces du piston, provoquant son m.-et.-n. Le piston entraîne un tour de roue par une bielle et une manivelle. Les tourets cylindriques, glissant d'avant en arrière, distribuent alternativement le vapeur sur les deux faces du piston.

30/03/2017

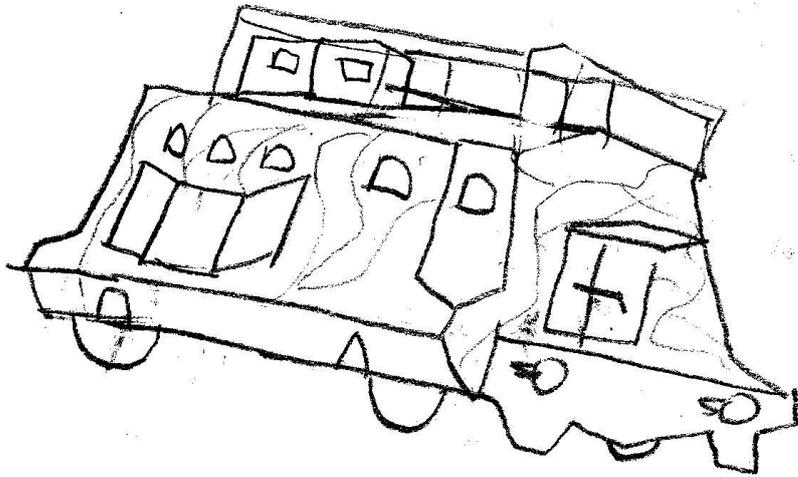
Les premières locomotives électriques, en 1905



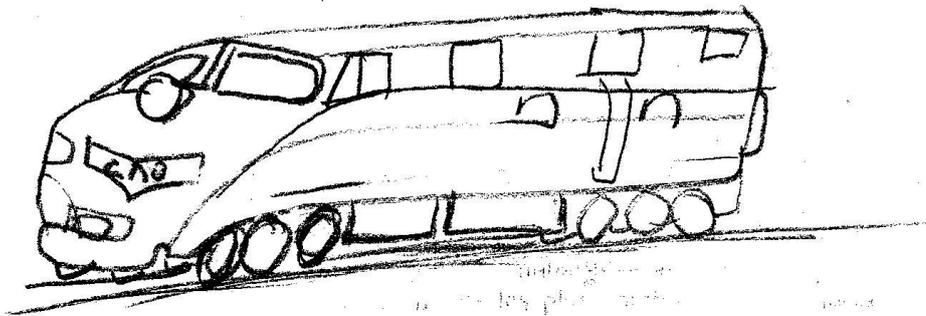
Vapeur et aérodynamique, le défi de la vitesse



Wagon blindé camouflé de la Wehrmacht en 1942



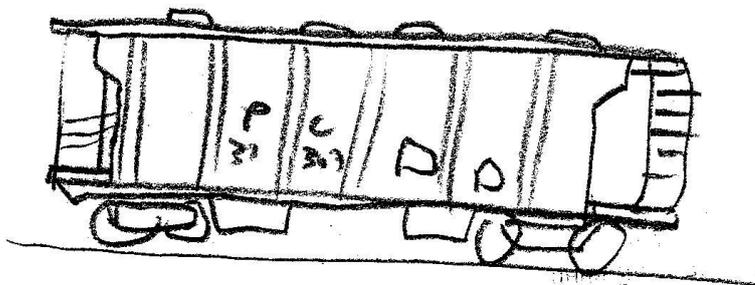
Les États-Unis passent au diesel...



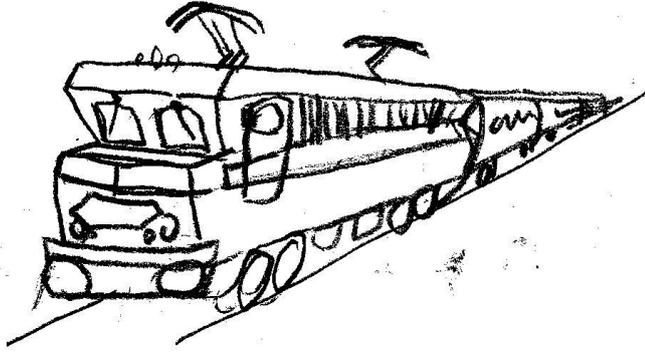
Le record de vitesse français de 331 km/h par
une BB 3000 en 1955



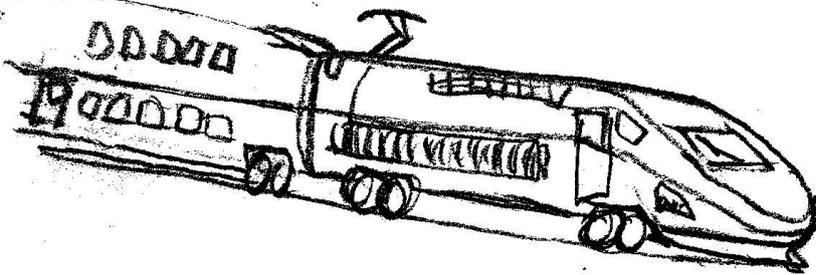
Wagon de granuleux pour les marchandises



SNCF, type CC 6500, un classique de la grande époque.



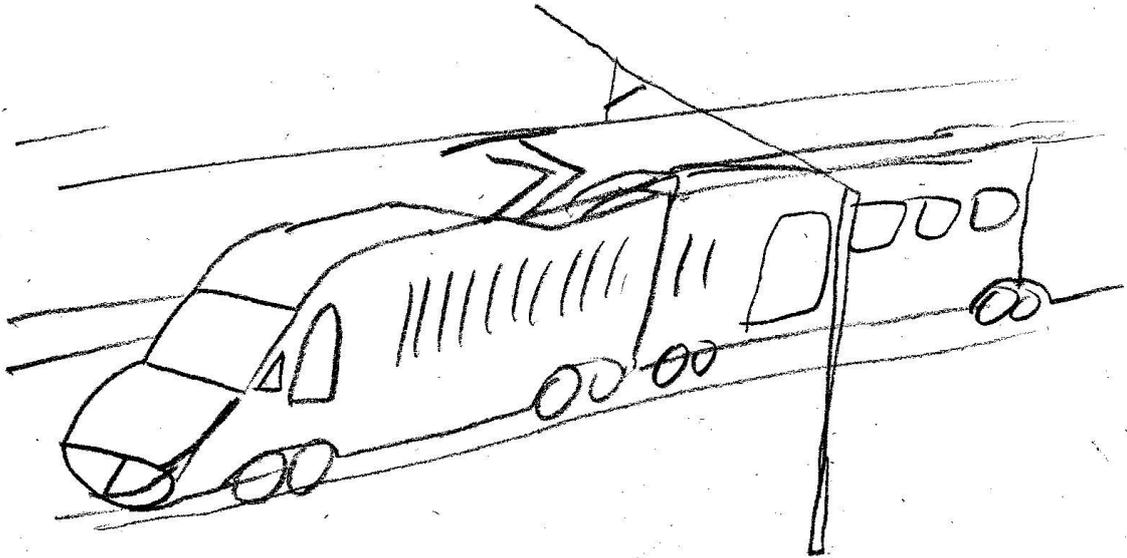
Le globe français, le TGV duplex.



HISTOIRE

DE

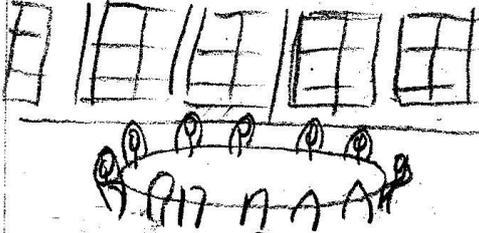
TGV



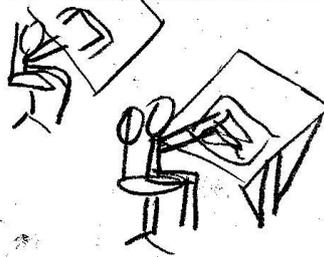
Frédéric Gilet

10/12/2016

Dans les salons des ministères et de la SNCF on imagina le train du futur



Les ingénieurs concevirent ce train révolutionnaire qu'est le TGV, non sans mal



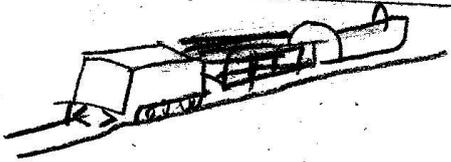
On usait à rapprocher les grandes villes éloignées dans la métropole



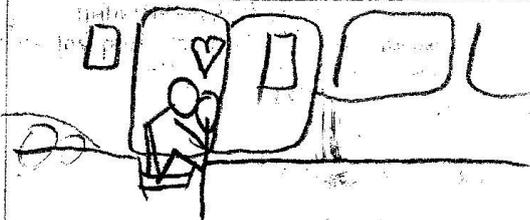
C'est aujourd'hui un très grand succès français, pour lequel il fallut modifier la façon de voyager, l'épanouissement de la recherche



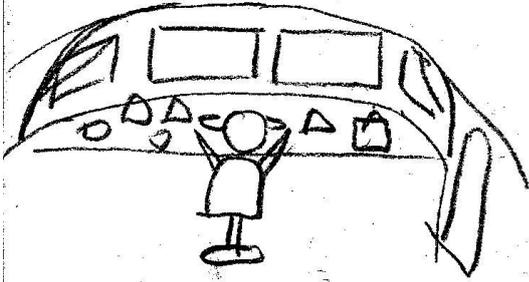
Un profond métamorphose de la SNCF fut nécessaire, gares, matériel, infrastructures, avec la construction de villes nouvelles avec train de travaux rapides



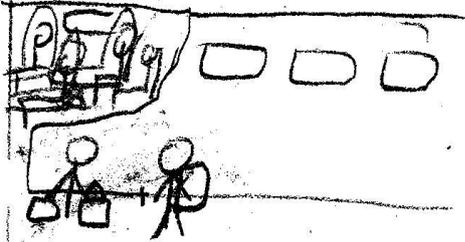
Enfin le TGV entre dans le cœur des français comme le meilleur, plus sûr moyen de réaliser de moyennes distances



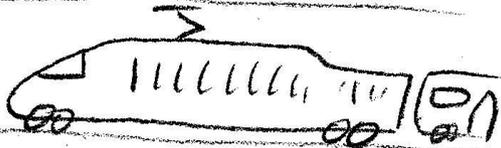
Tôt le matin, le conducteur
monte dans son tram



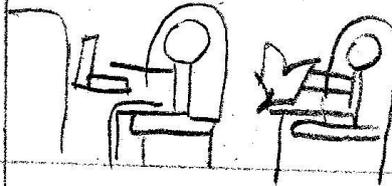
Les passagers, vacanciers ou
travailleurs, de toutes origines,
semblent s'installer à bord



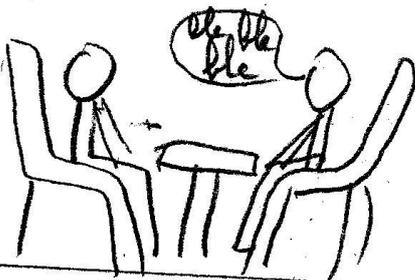
Le tram part. Il roule
jusqu'à 30 km/h



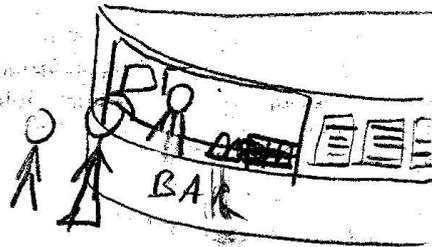
À l'intérieur le monde vit.
Les enfants jouent, les adultes
lisent, les ados écoutent de la
musique, les professionnels
travaillent sur leur ordinateur



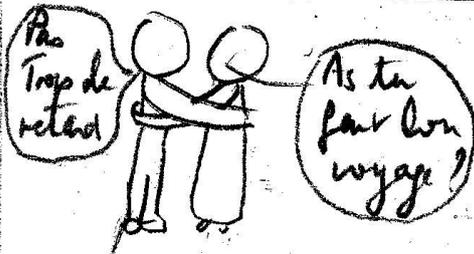
On peut faire de nouvelles
rencontres, discuter, aimer,
le voyage peut être convivial



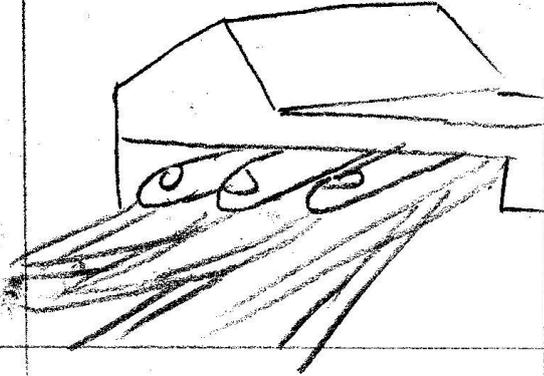
Si vous avez faim, un
voiture-bar se tient à
votre disposition.



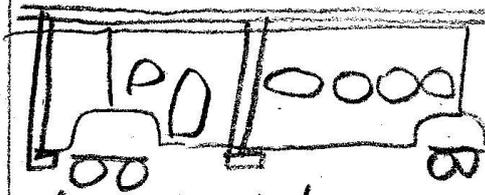
Une fois arrivés, soit vous avez une correspondance, soit vous êtes accueillis.
Quel bonheur



Le TGV lui, soit va au dépôt, soit il repart



Le TGV nécessite un matériel spécial pour l'entretien.



Il faut lever tout un réseau en même temps

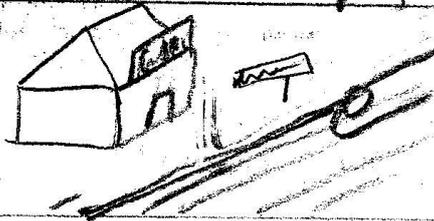
L'avenir du TGV passe par le duplex et une profonde réflexion sur la grande infrastructure autour des nouvelles technologies



Mais les demandes sont de plus en plus pressantes par leur million.



Ils vont faire évoluer, malgré les retards et les grèves, vers la performance d'un service public de nos jours





Le TGV

Histoire, développement et visites de ces trains qui roulent vite en toute sécurité

Le Train à Grand Vitesse français est à la pointe de la technologie ferrovière depuis plus de 30 ans. De ses origines à ses évolutions les plus récentes, retraçons l'histoire du TGV et entrons dans les secrets de la SNCF et d'Alstom pour concevoir, maintenir et faire rouler ces rames en toute sécurité. Visitez les wagons et voyons comment cet outil formidable a développé et aménagé le territoire malgré un investissement colossal.

Histoire

Le TGV a fait partie des grands projets français au même titre qu'Arianespace, Concorde, Airbus ou le nucléaire.

L'idée d'un train révolutionnaire à grande vitesse germe en France dans les années 1960, d'après le Shikansen japonais.

Les essais d'une motrice à turbines à gaz débutent en 1972, apportant de l'expérience en freinage, énergie cinétique, aérodynamisme, signalisation.

Après 1973, les essais se font sur traction électrique, par caténares et pantographe, comme les TGV actuels.

En 1974 débute la construction de la LGV (Ligne à Grande Vitesse) LN1 entre Paris et Lyon, l'axe le plus saturé.

Le projet est entièrement financé par la SNCF, d'où un surendettement de la compagnie.

Le 27 septembre 1981 a lieu l'ouverture du service entre Paris et Lyon sur les fameuses rames oranges.

La SNCF acquiert de nouvelles parts de marchés par rapport à la voiture.

Le 18 mai 1990, sur la LGV ouest est établi le record du monde à 515,3 km/h.

Il est dépassé le 3 avril 2007 à 674,8 km/h sur la LGV est.

Le matériel, révolutionnaire par rapport au train classique, ne suffit pas : il faut en plus construire des lignes nouvelles, avec 1 signalisation à bord des trains spécifique. Cependant, le TGV peut rouler sur ligne classique (par connexions LGV-ligne classique).

Le coût des LGV étant exorbitant pour la seule SNCF, les pouvoirs publics (de l'Etat aux communes en passant par les Régions) sont mis à contribution (considérations politiques au titre de l'aménagement du territoire).

Des postes de commandement centralisés et informatisés (PRCI) sont créés pour que les aiguilleurs gèrent à distance l'ensemble du trafic d'une LGV.

Un poste de commandement :



Aujourd'hui, la vitesse commerciale est de 300 km/h sur les LGV et de 320 km/h sur la LGV Est (la plus récente).

Une LGV :



Le matériel

Description du matériel

Une rame est un bloc comprenant deux motrices (une à l'avant, une à l'arrière) au nez aérodynamique et un certain nombre de voitures (jusqu'à 10). Contrairement au train classique, les voitures ne font qu'un tronçon et sont articulées (avec passage entre voitures aisés) autour de boogies situés entre les wagons.

Wagons et boogies d'un TGV :



Cela crée une structure rigide d'où une meilleure sécurité.

Il existe aujourd'hui des TGV à un seul niveau et plus récemment des Duplex (TGV à deux niveaux) où la limite de 17 tonnes à l'essieu a été une contrainte importante de conception.

Un TGV Duplex à deux niveaux :



Les premiers TGV ont fonctionnés avec des moteurs à courant continu.

A la fin des années 1980, il ont fonctionnés avec des moteurs synchrones.

Au milieu des années 1990 est apparu la motorisation asynchrone des TGV

Les rames

- TGV sud-est, à l'origine oranges et roulant à 270 km/h (d'abord Paris-Lyon, puis Marseille en 3 heures)



- TGV atlantique (jusqu'au Mans et Tours)



- TGV réseau, pour les interconnexions autour de Paris (voyage de province à province)
- TGV nord (Lille et sa région)

- Thalys (sur la LGV Nord prolongée jusqu'en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne)



- Eurostar (vers Londres par le tunnel sous la Manche)



- Lyria (vers la Suisse)



Le parc SNCF

Il y a environ 2000 km de lignes nouvelles et environ 180 gares desservies en France.

Les LGV (en rouge celles existantes) :



La société Alstom est chargée de la conception (en collaboration avec la SNCF) et de la construction des rames.

Jusqu'à deux rames peuvent être accouplées ensemble : un train Duplex peut prendre jusqu'à 600 voyageurs, soit 45% de plus qu'une rame sud-est).

La maintenance

La SNCF a aménagé des ateliers spécifiques à l'entretien approfondi et la rénovation des rames. On soulève la rame d'un seul bloc par des équipements spéciaux.

Ils sont situés à :

- Villeuve Sain-George (LGV sud-est)
- Paris-Conflant
- Chatillon (LGV atlantique)
- Landy à Saint-Denis (LGV nord)
- Paris Ourcq (LGV Est)

D'autres ateliers existent pour les révisions périodiques ou pour le réaménagement complet des rames.

Un eurostar à l'atelier du Landy :



L'utilisation commerciale

Les professionnels représentent 30% des voyageurs

Les cadres et leurs familles représentent 56% des voyageurs (26% de la population française).

Le confort intérieur

1^{ère} classe : larges fauteuils à plusieurs positions, prises pour ordinateurs.



2^{nde} classe : confort général bon mais manque de place.



Le confort acoustique est de bonne qualité.

Le voyage devient un plaisir tant par les services en gare que par le service à bord (présence d'une voiture-bar ou l'on peut prendre une collation ou un repas).

Voiture-bar à bord d'un TGV :



Données commerciales

Le 28 novembre 2003 : 1 milliard de passagers transportés

En 2004 : 85 millions de passager (+4% par rapport à l'année précédente).

CA : 3 milliards d'euros.

Fin 2014 : part de marché (par rapport à l'avion) : 68% sur Paris-Marseille et 66% sur Paris-Bordeaux).

En 2013, il y a eu une baisse du nombre de passagers : le modèle économique semble donc à revoir.

Le voyage

La réservation est obligatoire avec dès l'origine un nouveau système informatique appelé Socrate (hérité du système aérien) dont les débuts ont été laborieux.



Les gares desservies ont en général été réaménagées entièrement ou partiellement pour accueillir le TGV.

Certaines gares nouvelles sont même créées.

La gare nouvelle d'Avignon-TGV :

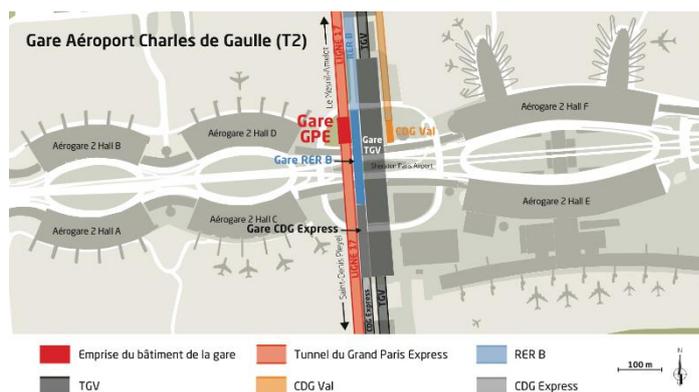


L'interconnexion avec les autres moyens de transport est facilitée :

- Correspondances avec les autres trains (intercités, TER)



- Les transports en commun (métro, RER, bus, tramways)
- Les taxis
- L'avion (à l'aéroport Saint-Exupéry à Lyon ou Charles de Gaulle à Roissy)



- Les cars départementaux ou régionaux (gares routières)

-



- La voiture (parkings minute pour déposer ou venir chercher des voyageurs, garages à la journée ou de longue durée)

Le TGV n'est alors qu'un maillon dans la chaîne du voyage de porte-à-porte. Ces équipements facilitent et rendent plus aisé le voyage.

Les hommes et les femmes

Les cheminots sont des personnes passionnées par leur métier (150 métiers, de l'infrastructure aux roulants). Voici quelques-uns des métiers du TGV.

Le conducteur de TGV dans sa cabine :



Le personnel de bord :



L'entretien des voies



L'avenir du TGV

Malgré des doutes sur la stratégie à mettre en place, le TGV est un véritable succès en France, tant commercial que par la satisfaction des voyageurs des gares desservies. Il reste néanmoins coûteux et est un moyen de transport encore cher pour l'utilisateur.

Jusqu'à présent, la SNCF visait sur le transport de masse d'un maximum de gens pour remplir ses trains et faire des bénéfices. Peut-être faut-il envisager d'autres solutions, en segmentant certains marchés sur des segments plus lucratifs.

En tout cas l'entreprise est entrée par la grande porte dans le transport du XXIème siècle, tant dans les Trains à Grande Vitesse que dans la manière d'accompagner les voyageurs (réaménagement régulier des gares) ou que dans la manière de communiquer et de vendre (e-billets, bornes d'achats avec cartes bleues dans les gares). Internet est sans doute l'outil qui va révolutionner la façon de voyager (réserver train + voiture + avion + hôtel, par exemple) ou le consommateur trouvera ce qui lui correspondra le mieux au prix le plus bas. La modularité tarifaire avec des liaisons à bas coûts (gares excentrées, horaires décalés, service minimal) telles que Ouigo sont une solution pour remplir les trains avec des gens qui ne le prendraient pas tout en restant profitable.

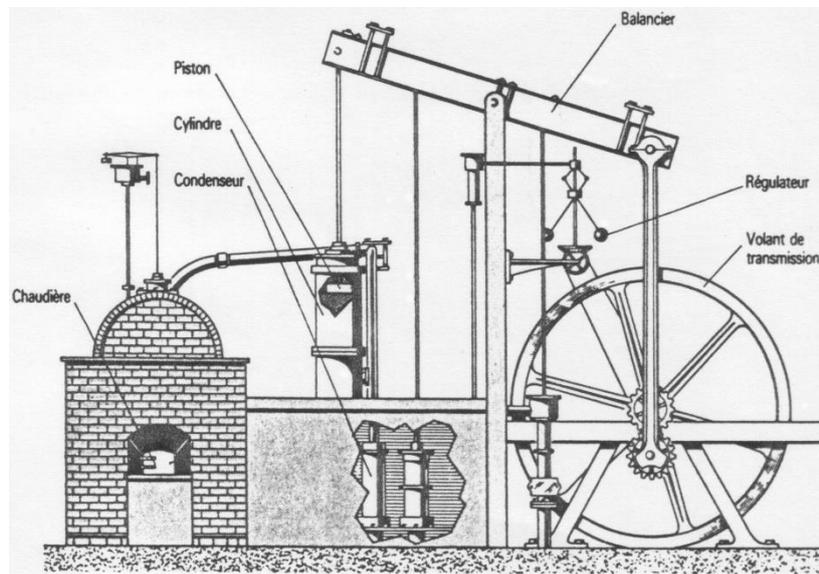
Ainsi, malgré son monopole en France, la SNCF joue sur tous les tableaux de la concurrence pour ne pas se faire dépasser, elle la vieille dame rigide, malade de ses grèves et de sa lourdeur administrative. Car sa mission première est de transporter d'un point à un autre en toute sécurité. Ces contraintes ont un coût, aux cheminots d'être les plus exigeants, les plus professionnels et les plus rigoureux pour faire arriver à bon port et à l'heure les voyageurs de toute la France.

VOYAGE EN CHEMIN DE FER



Quoi de plus agréable que de sillonner un pays au doux son du cliquetis des roues sur les rails ! Il remplace avantageusement le ronron de l'air conditionné et le bruit des moteurs ! La voie de chemin de fer, ouverte il y a deux siècles, initiatrice et héritière de la révolution industrielle, suit la modernité : elle s'adapte rapidement ou au contraire avec lenteur aux orientations de la société. Elle prend en son sein les nouvelles mutations industrielles, énergétiques ou technologiques en fondant une nouvelle réflexion à chaque invention : l'électricité a permis la vitesse ; internet et la carte de crédit facilitent le paiement à distance. Les nouvelles façons de commercer et de consommer se trouvent donc dans les gares, pourtant si vieilles ! La rêverie du voyageur est la même. Pourtant, les remarques fusent pour fustiger le manque de convivialité et de nostalgie dans les TGV. Le paysage qui se déroulait vallée après vallée, pont après pont, tunnel après tunnel, paraît aujourd'hui bien morne dans son parcours à grande vitesse. Cependant, que l'on parle, que l'on joue, que l'on travaille, que l'on rit, que l'on mange ou que l'on téléphone, la modernité a envahi les wagons et perpétue la tradition de croisement des populations, de lien social entre les générations.

LA MACHINE A VAPEUR



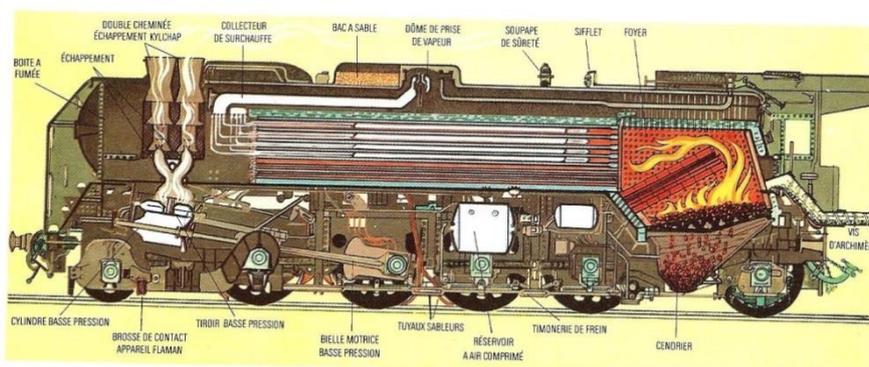
Dès 1679 Denis Papin imagine la machine à vapeur que l'écosais James Watt (1756-1819) brevete en 1769.

Une chaudière produit de la vapeur d'eau qui est introduite dans un cylindre où elle repousse un piston. Puis la vapeur se refroidit. Comme la pression diminue, celui-ci revient en arrière et refoule la vapeur dans un condenseur qui a un circuit d'eau froide extérieur. Le liquide ainsi refroidi est alors ramené dans la chaudière.

Le piston, grâce à une manivelle et une bielle, entraîne le volant de transmission. Par l'intermédiaire d'un excentrique et d'une tige ajustés à cette roue, un tiroir est animé pour alterner les entrées et sorties de vapeur de chaque côté du piston.

La chaudière doit présenter une grande surface de chauffe. Ainsi, l'ingénieur français Marc Seguin invente en 1827 la chaudière tubulaire, adoptée pour les locomotives à vapeur.

LE TRAIN



28

George Stephenson, ingénieur britannique né à Wylam (1781-1848) est le véritable créateur du train à vapeur. Après son premier prototype en 1814, il met au point en 1817 sa première locomotive. En 1825, il inaugure la ligne de train de marchandises Stockton-Darlington avec une machine roulant à 30 km/h. Viendra « The Rocket » qui le 15 septembre 1830 effectuera le premier voyage d'une véritable ligne voyageurs, de Liverpool à Manchester.

A partir de 1900 environ apparaît la traction électrique. Dans l'entre-deux guerres apparaît la locomotive thermique. Dans les années 1950 disparaissent les dernières machines à vapeur au profit des moteurs diesels et électriques.

La grande vitesse naît au Japon en 1964 avec le Shinkansen reliant Tokyo à Osaka, puis en France avec le TGV et en Allemagne avec l'ICE.

Le premier Train à Grande Vitesse français est inauguré en 1981 sur la ligne Paris-Lyon. Il roule aussi bien sur les lignes nouvelles (LGV : Ligne à Grande Vitesse) que sur le réseau ferré existant.

Le 18 mai 1990, le TGV atteint le record du monde de vitesse sur rail à 515.3 km/h sur la LGV Paris-Tours. Le précédent record de vitesse détenu par la SNCF datait du 29 mars 1955 à 331 km/h par un locomotive électrique BB9004 sur la ligne des Landes.

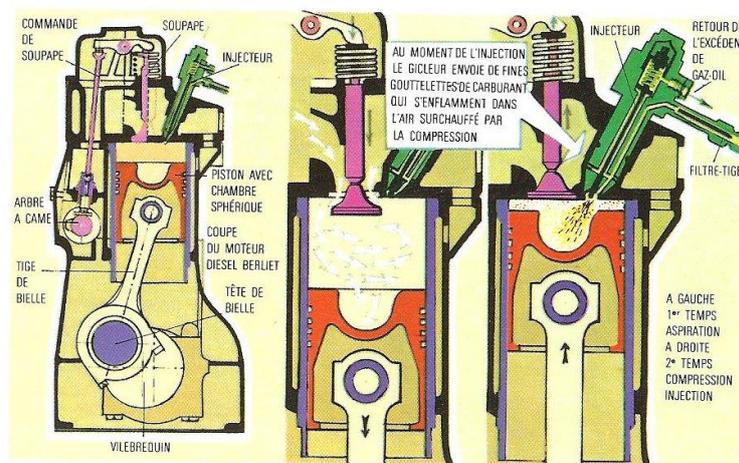
L'actuel record a été réalisé le 3 avril 2007 à 574.8 km/h sur la LGV Est

LE MOTEUR

La thermodynamique est la science qui théorise les cycles des moteurs en formules mathématiques.

Un moteur est constitué de cylindres fermés d'un côté par des culasses et de l'autre par un piston.

1) Le moteur diesel



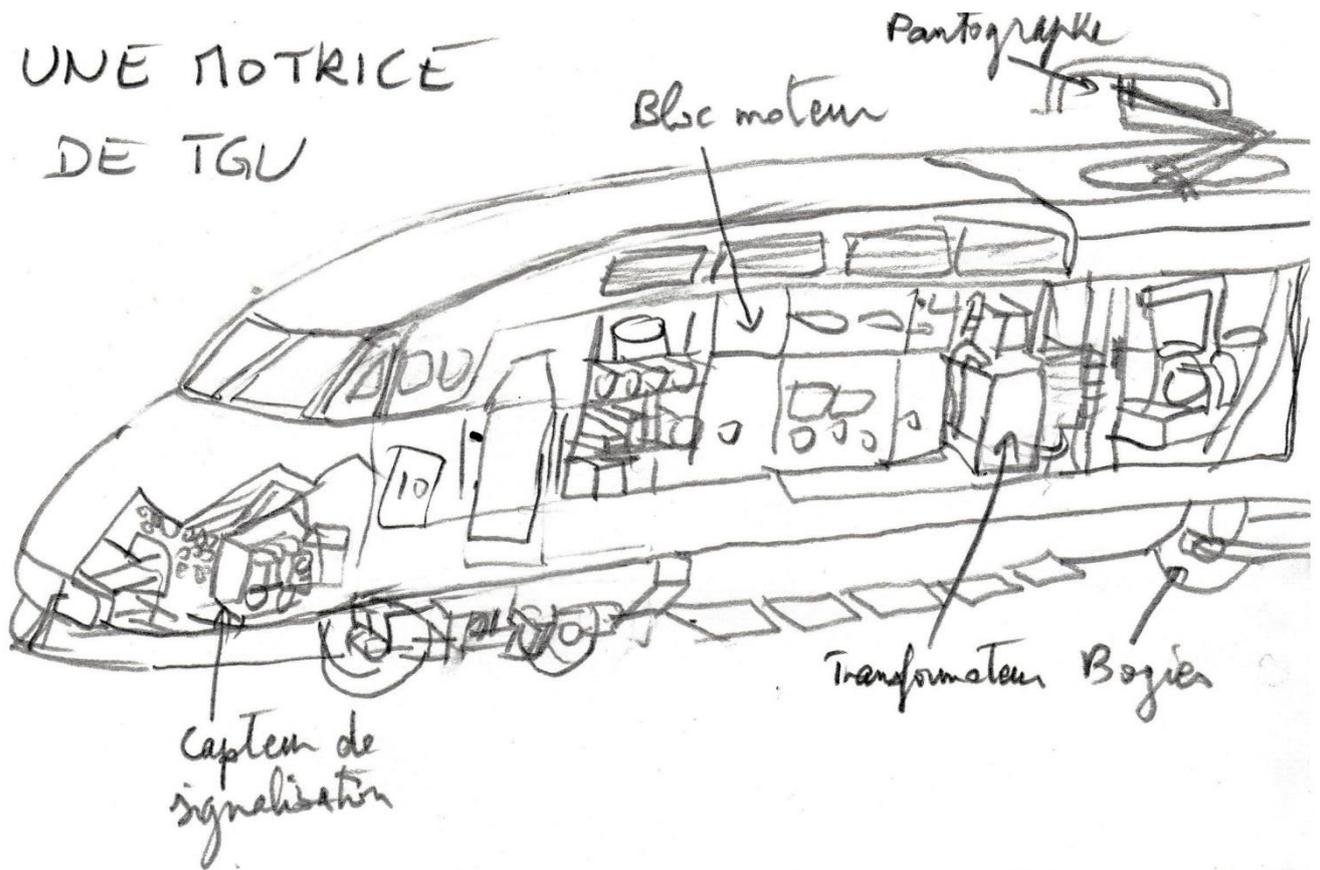
107

C'est le Bavarois Rudolf Diesel, né à Paris, qui trouve le principe de ce moteur durant ses travaux de 1893 à 1897. Le diesel est analogue au moteur à essence, mais sans carburateur ni système d'allumage.

L'air frais est aspiré par un piston dans le cylindre. On lui fait subir une pression si forte qu'il s'échauffe jusqu'à 800°C. Puis le gicleur envoie de fines gouttelettes de carburant qui s'enflamment spontanément au contact de l'air chaud. Le piston est ainsi repoussé

Une bielle transforme le mouvement alternatif du piston en mouvement rotatif.

UNE MOTRICE DE TGV

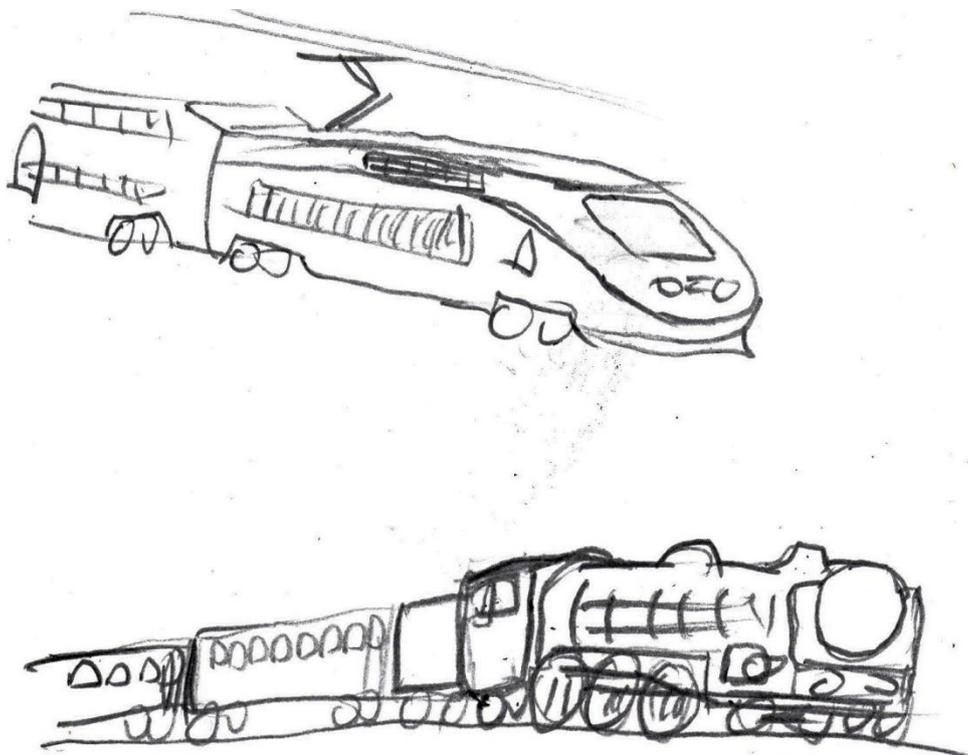


FAIRE CIRCULER UN TRAIN



DE LA VAPEUR AU TGV

Deux siècles séparent les premières machines à vapeur du TGV. Entre temps, plusieurs révolutions industrielles ont été induites et on modernisé les technologies anciennes. La révolution de l'énergie est l'une des plus significatives. Significatif également le temps pour mettre au point les inventions, à la fois rapide (que d'innovations en si peu de temps) et lent (mise au point difficile). Une création majeure suffit pour diffuser ses bienfaits dans toutes les branches de l'économie, et finalement c'est une explosion de nouveautés à la fois excitantes et à la fois déstabilisantes qui fait son apparition sur les marchés. Alors oui, le chemin de fer, malmené, en s'adaptant a survécu et trouvé sa place, mais les savoir-faire ont changé même s'ils reposent encore sur les traditions basiques. On ne change pas des siècles d'histoire de l'activité humaine comme cela...





L'entretien du matériel

Les opérateurs travaillent dans les ateliers de réparation, de maintenance et d'entretien du matériel roulant



L'entretien des voies et des caténaires

Les opérateurs, en petits groupes avec des engins spéciaux la plupart du temps, réparent et entretiennent les voies (ballast, rails, traverses) et les caténaires, mais aussi les ponts, la signalisation et les passages à niveau.



Conducteurs

Trains TER, inter cités, de banlieue, TGV ou de marchandises, les conducteurs pilotent les locomotives selon des règles de circulation bien précises : signalisation, horaires, actions sur le poste de conduite.



La circulation des trains : aiguillages

Dans les postes d'aiguillage manuels ou informatisés, l'opérateur suit et organise la circulation des trains en manipulant aiguillages et signalisation.



Gares : accueil et vente de billets

Il s'agit de l'aspect commercial à quai de la gestion de la clientèle : accueil, vente de billets, services.



Agents d'accueil et commerciaux

Il s'agit de l'accueil de la clientèle dans les trains : contrôle des billets, information, procédures d'urgence, bar.



Frédéric Gilet

Les grandes gares parisiennes



28/08/2017

La gare de Paris-Montparnasse

La gare de Paris-Montparnasse dessert le centre-Val de Loire, la Bretagne, l'Ouest et le Sud-Ouest de la France. Elle est le terminus de la LGV (ligne à grande vitesse) Atlantique. C'est également une gare régionale (Transiliens et TER). La première gare a été édiflée vers 1850, mais l'actuelle gare, bétonnée, date des années 1970.



La gare de Paris-Austerlitz

La gare d'Austerlitz, ancienne gare d'Orléans, est située rive-gauche au bord de la Seine. C'est une ligne classique qui dessert le Centre et l'Ouest de la France. Elle a perdu du trafic depuis la mise en service du TGV Atlantique.

Elle a été construite dans les années 1840 pour la compagnie de chemins de fer Paris-Orléans.



La gare de Paris-Saint-Lazare

La gare Saint-Lazare, située dans le quartier de l'Europe, appartenait à l'ancienne ligne du réseau Ouest-Etat. Elle est affectée principalement aux trains de banlieue du nord-ouest de la capitale, notamment le quartier d'affaires de La Défense. Avec un trafic de 100 millions de voyageurs par an, elle est la deuxième d'Europe. La première gare date de 1837.



Paris-gare de Lyon

La gare de Lyon dessert le Sud-Est de la France, Dijon, Lyon, Grenoble, Marseille, Toulon, Nice, Perpignan, Besançon, etc... Ses lignes internationales mènent les voyageurs vers l'Italie, Barcelone et la Suisse. C'est également une gare RER (lignes A et D) et Transilien.

Cette gare, dont la première ligne fut installée en 1847, se distingue par son beffroi, tour carrée haute de 67 mètres.



Paris-Gare de l'Est

Non loin de la gare du Nord, la gare de l'Est a vu arriver le TGV vers l'est de la France (Reims, Strasbourg, etc...) et la connexion avec l'Allemagne (Munich, Stuttgart).



Paris-Garde du Nord

La gare du Nord est la tête de pont ferroviaire à grande vitesse desservant le Nord de la France, ainsi que la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne (Thalys), la Grande-Bretagne (Eurostar). Elle a toujours eu une vocation internationale depuis son ouverture en 1845. C'est l'une des plus grandes gares du monde en terme de trafic avec ses Transilien et ses RER (B et D).



L'AVENEMENT DU CHEMIN DE FER

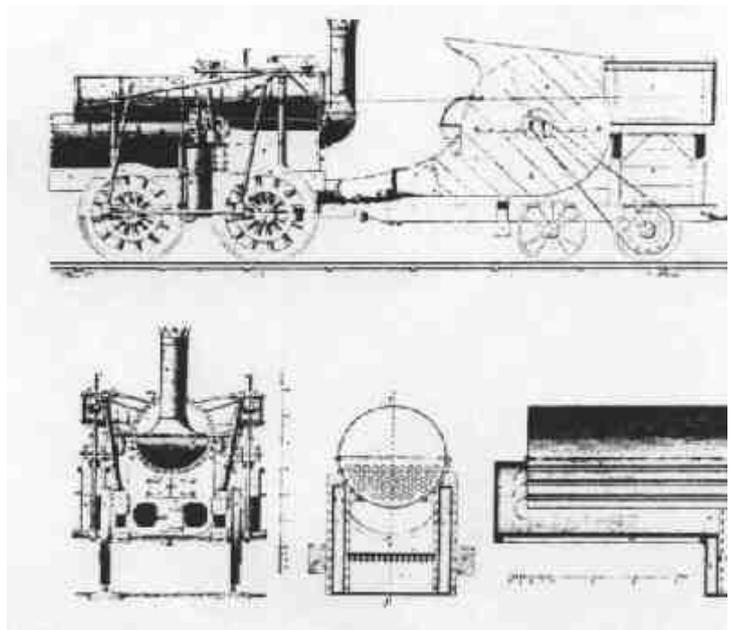
L'invention du chemin de fer :

On a réussi à combiner deux techniques, à réunir deux inventions pour inventer le chemin de fer. :

Le rail, de bois, puis de fonte, qui était utilisé dans les mines pour faciliter aux chevaux et aux hommes la traction des wagons

La locomotive, voiture motrice équipée d'un moteur à vapeur et attelée à des wagons

Le chemin de fer transporta d'abord du charbon, puis, la locomotive s'améliorant, on transporta des passagers

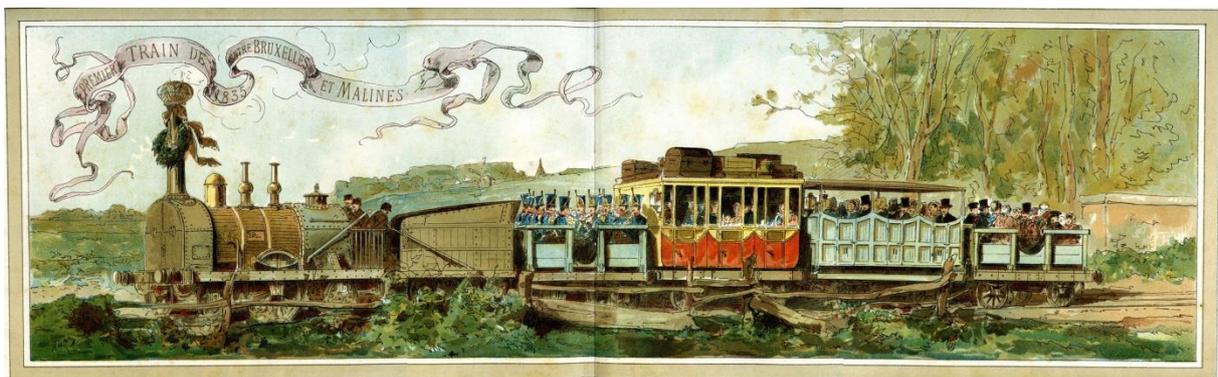


L'extension du réseau

En Angleterre, la 1^{ère} ligne est ouverte en 1825.

En France, la 1^{ère} ligne est ouverte en 1827, reliant Saint-Etienne à la Loire.

A Angers, le train arrive vers 1850



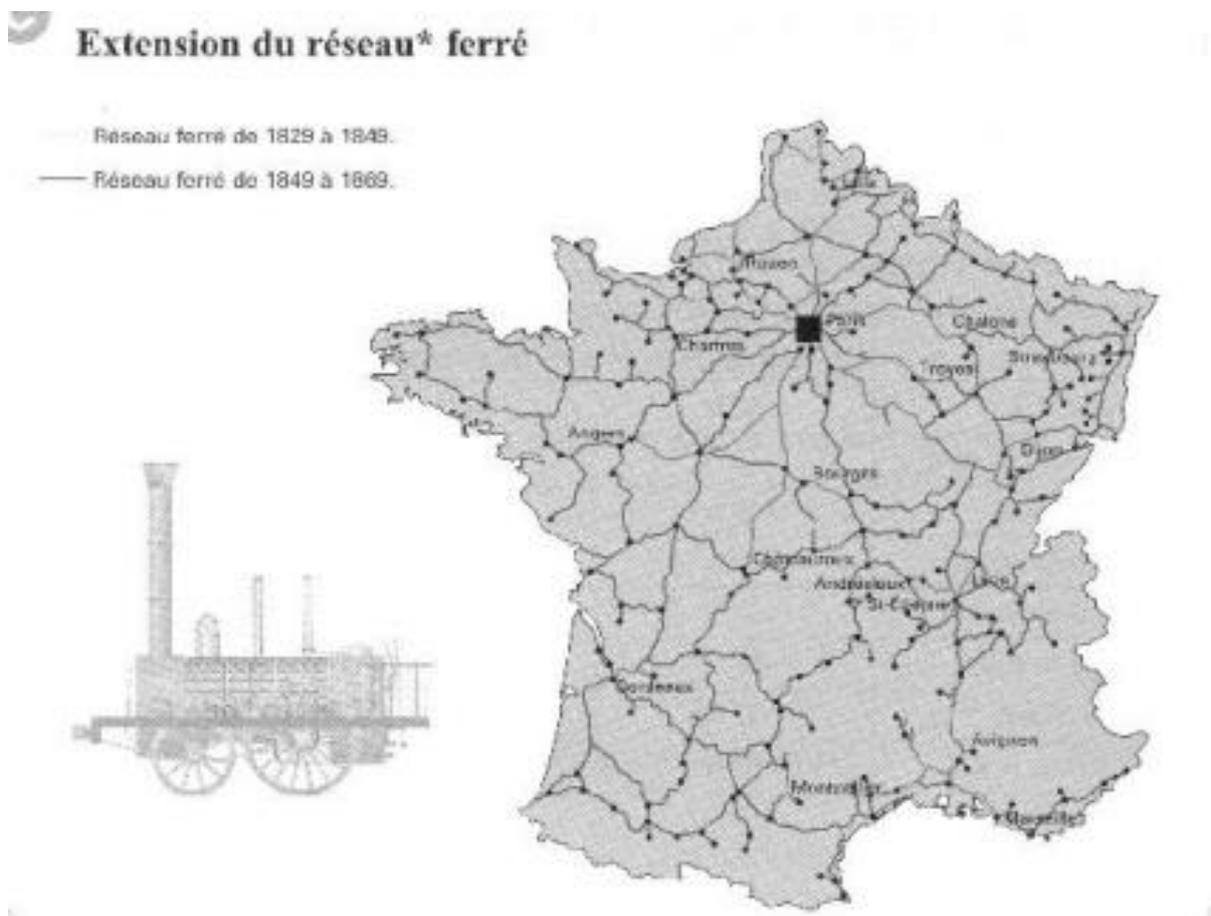
Conséquences de l'extension du réseau

L'extension accélérée des réseaux nationaux prouve que les chemins de fer répondent aux besoins du moment :

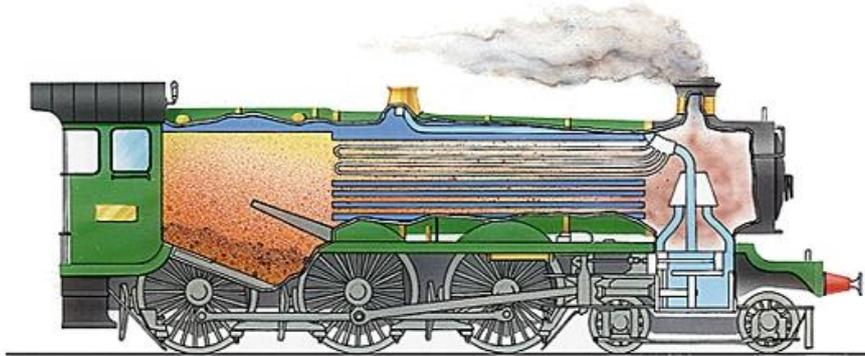
Transport rapide, massif et à bas prix des marchandises et des personnes et achat de machines en fer d'où développement de l'industrie

Désenclavement des campagnes en reliant les campagnes à la ville, d'où les changements de mentalité des paysans, commerce entre la ville et la campagne, spécialisation des régions grâce à un meilleur transport

Conquête de terres vierges (le Far West)



Les étapes de la construction du réseau ferré



L'homme progresse pas à pas, dominant peu à peu ses échecs. Exemple, Trevithick ne capitula pas et construisit enfin une bonne locomotive

Le train objet de curiosité et d'enthousiasme : les gens viennent voir les locomotives et paraissent enthousiastes, joyeux, étonnés mais ont aussi un peu peur

Le train : transport efficace, il coûte moins cher, transporte plus de gens et plus vite que la diligence

Le train, déjà transport international : les chemins de fer de l'Ouest de Brighton organisent un service journalier accéléré entre Paris Saint-Lazare et Londres pour transporter des marchandises

Tout progrès détruit des personnes, des métiers : les charretiers et les mariniers furent touchés par le chemin de fer et tous ceux qui dépendaient de leurs services aussi. Les transports routiers résistèrent, pas celui par voie d'eau

Le chemin de fer, en France, n'a pas été construit seulement par l'Etat, mais aussi par les départements, les communes concernées, ainsi que par des capitaux privés

LOCOMOTIVE A VAPEUR



Déjà dans les mines et sur terre étaient tirés des chariots sur rail par des chevaux. Lors de l'invention de la machine à vapeur, il devint évident de prendre ses composants et d'imaginer l'adaptation au chemin de fer : la locomotive à vapeur était née. Faite de bois et d'acier, elle nécessitait beaucoup d'eau et de charbon mais fut à l'origine d'une période de prospérité sans précédent.

LE PETIT TRAIN DE THOUARCE



C'était un petit train,
Un petit train à l'heure,
A la grande époque,
Celle de l'acier et de la vapeur.
Il traçait sa route
Parmi les coteaux,
Pas de doute,
Les passagers
Monteraient bientôt.
Il n'allait pas vite
Mais c'était la modernité,
Dans ce monde qui s'agite,
Il apportait tranquillité.
Il transportait
Hommes et marchandises,
Qu'on se le dise,
Grâce à lui Thouarcé,
Le village du bon vin,
Était désenclavé.
Le maire était serein,
Mais après la guerre,
Où elle avait été bombardée,
La gare fut désaffectée,
Puis la misère

S'est installée,
Car le lien
Entre les citoyens
Avait été détruit.
Maintenant
Il faut prendre le TGV
Pour se rendre à Paris,
Le petit train
Ne passera pas ce soir,
Il est remplacé
Par un vulgaire autocar.
La motrice électrique,
Par sa rapidité,
Se moque des distances
Qui séparait autrefois
Les vallées magnifiques.
Elle n'a plus l'âme
Des locomotives à charbon,
Car l'évolution naturelle
A tué la belle.
Ainsi disparaissent
Les vieilleries :
C'est cela la technologie,
La vitesse est son infini.

ISBN : 978-2-900794-08-1
Cr   en France

Site : www.frederic-gilet.fr