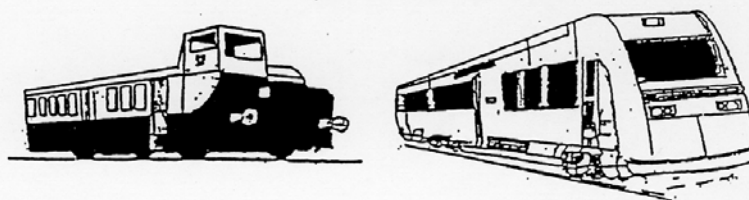




Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations – août 2012

La L.G.V. Bretagne – Pays de Loire

Caractéristiques de la nouvelle ligne à grande vitesse :

- 182 km de ligne nouvelle de Connerré à Rennes
- 32 km de raccordements aux lignes existantes
- une ligne nouvelle dédiée uniquement au trafic voyageur sauf sur la section au nord du Mans
- vitesse commerciale : 320 km/h
- durée du partenariat public-privé : 25 ans
- 2012: début des travaux
- 2016: achèvement des travaux
- coût : environ 3,3 MM€ avec les raccordements sur le réseau classique menés par R.F.F.

Enjeux et objectifs :

Déclarée d'utilité publique le 26 octobre 2007, la L.G.V. Bretagne – Pays de Loire figure parmi les grands projets de développement du réseau ferré national inscrit :

- au comité interministériel d'aménagement du territoire du 18/12/2003
- au réseau de transport à grande vitesse européen de décembre 2004
- au plan de relance de l'économie
- à la loi du Grenelle de l'environnement
- à l'avant-projet du S.N.I.T. de janvier 2011.

Son premier objectif est de réduire de 37 minutes le temps de parcours entre Paris et Rennes. Ensuite, après l'amélioration des lignes existantes, mettre Brest et Quimper à trois heures de la capitale. Aujourd'hui un TGV assurant la relation Paris – Nantes ou Paris – Rennes parcourt la moitié de son trajet sur la ligne à grande vitesse soit environ 180 km. Le reste s'effectue sur le réseau classique. Concernant les relations Paris – Brest et Quimper (610 km), environ 70% de ces trajets sont effectués sur les lignes actuelles. Avec la réalisation de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de Loire, environ 60% de ces circulations pourront être parcourues à grande vitesse. Ces gains de temps contribueront à terme à mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris.

Pour les Pays de Loire le gain de temps attendu est de 22 minutes pour Laval et de 8 minutes pour Angers, Nantes et au-delà. Il nous semble que Rennes sera plus avantagé que Nantes par cette nouvelle ligne.

Avec les rames T.G.V. Atlantique limitées à 300 km/h le meilleur temps de parcours sur Paris – Rennes sera de 1 h 26, 1 h 17 pour Paris – Angers et 1 h 51 pour Paris – Nantes. Ces gains de temps bénéficieront également aux relations inter secteurs. C'est ainsi que Lyon – Rennes passera de 4 h 10 à 3 h 30 et Rennes – Strasbourg de 5 h 20 à 4 h 10.

La réalisation de la ligne nouvelle va libérer des sillons sur la ligne classique entre Le Mans et Rennes pour les circulations TER et fret. De son côté la « virgule de Sablé » va permettre de créer de nouvelles relations régionales et inter régionales.

Retombées économiques :

Dans un premier temps les études d'ingénierie pour la réalisation, les travaux de génie civil et d'équipement ferroviaires pourront créer environ 10 000 emplois par an sur la durée du chantier.

La mise en service de la ligne à grande vitesse représentera un argument majeur pour l'implantation de nouvelles entreprises. Concernant celles déjà en place, elle peut contribuer à développer leur compétitivité et élargir leurs marchés. La réduction des temps de parcours peut être aussi un facteur du développement de l'activité touristique.

Respect de l'environnement :

Le tracé a été établi en cherchant le meilleur compromis possible entre les contraintes techniques et économiques, le respect des intérêts des populations concernées et l'environnement.

A chaque étape de la réalisation du projet, Réseau Ferré de France a veillé à une prise en compte de tous les enjeux environnementaux, afin d'éviter ou tout au moins de réduire les impacts inhérents à un tel projet avec :

- une cogestion des études environnementales et techniques
- d'importantes collectes de données entre 2003 et 2009, avec la mise en place d'un système d'information géographique (S.I.G.)
- une démarche de concertation et d'échanges réguliers avec les services en charge de la réglementation.
- un retour d'expérience des chantiers L.G.V. récents (Rhin – Rhône, Est européenne).

Le tracé de la ligne évite les réserves naturelles, les sites classés « natura 2000 » et les zones naturelles d'intérêt écologiques, faunistiques et floristiques (Z.N.I.E.F.F.) Toutefois la partie sud de la Z.N.I.E.F.F. des « carrières et fours à chaux de Louverné – Mayenne » est légèrement impactée.

La mise en place d'un « **Observatoire de l'environnement** » est prévue dès le démarrage des travaux et sur une période allant jusqu'à 5 ans après la mise en service de la ligne. Il permettra d'évaluer les impacts du projet sur l'environnement et de suivre leur traitement.

De plus un fond de solidarité territorial de 14 M€ est constitué avec pour objectif de soutenir les actions de développement des territoires traversés pour améliorer l'insertion environnementale au-delà des prévisions du projet.

La « virgule de Sablé » :

La L.G.V. Bretagne – Pays de Loire a été conçue pour réaliser des liaisons directes et rapides entre Paris - Rennes et Brest, Paris – Nantes et au-delà. Le projet dit « virgule de Sablé » s'inscrit en complément et hors du projet de L.G.V. pour permettre des relations ferrées directes entre Rennes, Laval, Angers et Nantes. Il consiste en la création d'un raccordement de 3,6 km situé sur la commune d'Auvers le Hamon (Sarthe).

Sa réalisation fortement soutenue par les collectivités territoriales et notamment le Conseil Régional des Pays de Loire va permettre la mise en route de « services régionaux à Grande Vitesse ». Pour la première fois l'on verra circuler du matériel TER sur une ligne à grande vitesse. Nous pensons que les Z 21500 équipées de la TVM 300 assureront ce service.

La virgule de Sablé va permettre d'importants gains de temps en évitant des correspondances au Mans ou à Rennes. Il sera possible de créer des relations Rennes – Angers avec arrêts à Vitré, Laval, Sablé ou Laval – Nantes avec arrêts à Sablé en moins de 1 h 30.

A l'issue de l'enquête préalable, elle a été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral du Préfet de la Sarthe en date du 12 mai 2011. Son coût est de 36,3 M€, assuré par

- les régions Pays de la Loire et Bretagne, le département de la Mayenne, Angers Loire Métropole et Laval Agglomération pour un montant de 19,965 M€, soit 55%.

- l'Etat via l'A.F.I.T.F. pour 8,335 M€ soit 23%

- R.F.F. pour 8 M€ soit 22 %.

Montage financier du projet :

Le choix retenu pour le financement du projet est le « partenariat Public – Privé ». Deux formes de partenariats sont mises en œuvre dans le domaine ferroviaire.

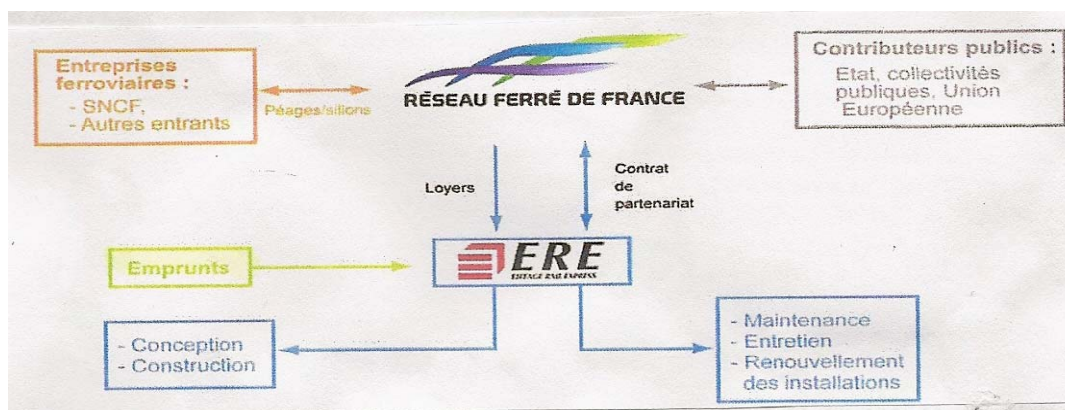
- La Concession de Service Public : solution retenue pour la L.G.V. Sud Europe Atlantique (Tours – Bordeaux). Le concessionnaire est chargé de financer, concevoir, construire et exploiter la L.G.V. Sa

rémunération provient pour partie des péages acquittés par les entreprises ferroviaires ; selon la méthode adoptée pour les autoroutes concédées.

- Le contrat de partenariat : le titulaire est chargé de financer, concevoir, construire et exploiter la L.G.V., mais sa rémunération provient de concours publics en phase de construction et de loyers versés en phase d'exploitation par R.F.F. Ce dernier perçoit de son côté les péages d'infrastructure et conserve donc le risque commercial.

Après le contrat « G.S.M. rail » et la L.G.V. Sud-Europe-Atlantique, la L.G.V. Bretagne – Pays de Loire est le troisième contrat P.P.P. passé par R.F.F. C'est également le premier contrat de ce genre concernant une infrastructure de transport.

A la mise en service de la ligne et pendant environ 20 ans, la Caisse des Dépôts apporte un financement de plus de 250 M€ Par ailleurs la Banque Européenne d'Investissement apporte un financement global de 552,5 M€ mis à disposition à la fin des travaux.



Partage des responsabilités :

Le gestionnaire de l'infrastructure (E.F.R.) se voit confier par R.F.F. :

- la maîtrise d'ouvrage (80% du coût global du projet)
- il assure en conformité avec les réglementations nationales et communautaires la conception, la construction, la maintenance (y compris les renouvellements) et le financement sur la durée du contrat, soit 25 ans.

Devenu titulaire de la gestion de l'infrastructure, il prend le relais de R.F.F. pour le pilotage des opérations. Dans ce cadre il assure le financement des travaux, la mise au point définitive du projet ainsi que des mesures d'accompagnement et l'accomplissement des procédures complémentaires à mener après les études détaillées (loi sur l'eau, espèces protégées, enquêtes parcellaires, etc...)

R.F.F., autorité contractante, est garante du respect des dispositions du contrat de partenariat. Dans le cadre contractuel que devra respecter le partenaire privé, il veillera au respect de l'ensemble des engagements pris au travers d'un dispositif de contrôle. Il conserve la maîtrise d'ouvrage des raccordements au réseau ferré national ainsi que des dispositifs de gestion centralisée pour l'exploitation et l'alimentation électrique.

Le financement :

Le financement de la L.G.V. Bretagne – Pays de Loire a fait l'objet d'une convention de financement et de réalisation signée le 13 juillet 2011 entre l'Etat, les collectivités locales et R.F.F. Il se répartit de la façon suivante :

- Réseau Ferré de France : 42%
- Etat : 28,4%
- Collectivités territoriales : 28,4%
- Union Européenne : 0,4%

La participation des collectivités territoriales se répartit de la façon suivante :

- Région Bretagne : 19,71%
- Quatre départements Bretons (Côtes d'Armor, Finistère, Ile et Vilaine, Morbihan), Rennes Métropole et Pays de Saint Malo : 5,99%
- Région Pays de Loire : 2,7%

Le gestionnaire de la L.G.V. en tant que maître d'ouvrage en assure le financement en percevant les participations de R.F.F. et des collectivités locales, ainsi que par emprunts auprès des établissements financiers et par des apports en fonds propres pour le solde correspondant à la participation de l'Etat.

Après la mise en service le concessionnaire percevra via R.F.F. un loyer immobilier pour la part de l'investissement préfinancé par ses soins et un loyer pour la maintenance et le renouvellement de la ligne en phase d'exploitation.

L'insertion environnementale :

La réalisation du projet doit s'accompagner des mesures appropriées pour remédier aux impacts résiduels, malgré le soin apporté à sa définition lors de phases amont.

Au-delà des obligations et des engagements de l'Etat, le concessionnaire prévoit la mise en œuvre d'une stratégie de « développement durable » sur deux sujets importants : l'empreinte carbone et la préservation de la biodiversité.

Sur le premier point, outre l'actualisation régulière du bilan carbone, un arbitrage sera opéré en faveur de solutions techniques ou organisationnelles les moins carbonées sur les postes les plus émetteurs en gaz à effet de serre. Du fait que ces conditions peuvent coûter plus cher, un fond d'arbitrage carbone doté d'un budget internalisé de 6,4 M€ sera institué.

C'est la première fois en France qu'une telle mesure est mise en place. Elle doit permettre de faire face aux surcoûts éventuels.

Sur le deuxième point, une grande attention sera apportée à la neutralité écologique avec recherche d'une transparence hydraulique et écologique comprenant la réalisation de nombreux ouvrages assurant la continuité des milieux.

De plus, en dehors de ces mesures liées directement à la conception de la ligne, une importante analyse liée à la compensation environnementale des impacts résiduels sur la biodiversité et sur les zones humides s'est menée conformément aux décisions du « Grenelle de l'environnement ». Prenant le relais de R.F.F. le concessionnaire étudie la mise en œuvre des mesures compensatoires sur le terrain, avec l'expertise de l'Office National des Forêts, avec la mise au point d'un programme de gestion des sites de compensation sur les court, moyen et long termes.

Le chantier en quelques chiffres :

- 7 lots de terrassement, ouvrages d'art, rétablissement de communications.
- 2 bases de travaux : St. Berthevin (53) et Juigné sur Sarthe (72) qui deviendront par la suite bases de maintenance.
- 27 millions de mètres cubes de terrassement.
- 200 ouvrages d'art dont une dizaine de viaducs.
- Etudes, concertations et procédures de mai 2011 à décembre 2012.
- Travaux préparatoires : juillet 2012, grands travaux de terrassement : décembre 2012 et fin des travaux en automne 2016.

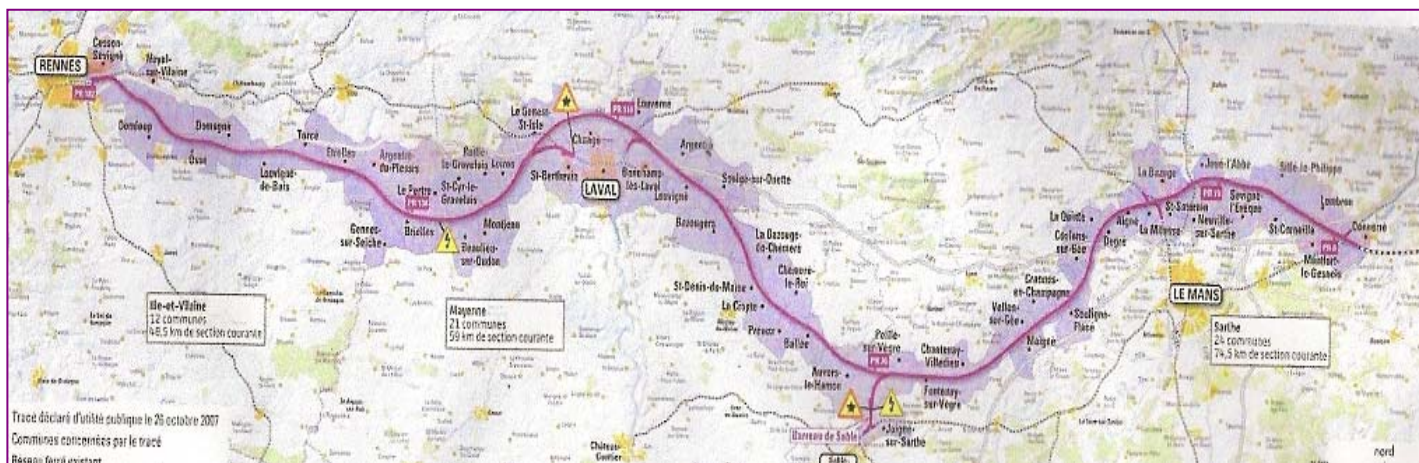
Retombées économiques :

- 2800 personnes seront employées en permanence sur le chantier et 10 000 emplois seront créés sur sa durée.
- 30 % des travaux seront confiés à des entreprises de préférence locale et indépendantes du groupe Effiage.
- 8 % des heures consacrées aux travaux d'infrastructure seront réservés à l'insertion.

Dans le prolongement de la L.G.V. d'importants travaux de modernisation sont prévus sur les lignes Rennes – Brest et Quimper, nous aurons l'occasion d'y revenir.

Sources : Revue Générale des Chemins de Fer (n° 212, janvier 2012). En dehors des abonnés il peut être consulté au « Fond Ferroviaire » de la bibliothèque municipale de Saint-Pierre-des-Corps.

Bernard Monteil



Plan de la LGV Bretagne – Pays de Loire.

De la droite vers la gauche, on peut repérer : le contournement du Mans partant de l'actuelle bifurcation de Connerré, les raccordements à l'ouest du Mans près de La Milesse permettant aux trains desservant cette ville de reprendre la LGV. Puis la ligne s'infléchit vers le sud pour la jonction en amont de Sablé (avec la « Virgule de Sablé »). Deux autres raccordements autorisent une entrée/sortie des TGV en gare de Laval. Enfin la ligne nouvelle s'achève à l'entrée de Rennes vers Cesson-Sévigné.

Le PAC TGV (Pôle d'appui conduite)

En général les «engins moteurs de la S.N.C.F. sont munis de guides de dépannage. Ces documents reprennent de manière quasi exhaustive les anomalies pouvant survenir et les actions à réaliser par le conducteur pour remédier à ces anomalies ainsi que les éventuelles restrictions d'utilisation découlant du dépannage.

Ces guides de dépannage à l'origine sous forme papier, constitués de fiches rassemblées dans des classeurs, se présentent de manière informatisée sur les engins les plus modernes (TGV A, Réseau, Duplex, AGC, TER 2NNG, 27000 etc..), sous forme d'un clavier et d'un écran permettant au conducteur de dialoguer avec l'engin par le réseau informatique.

La complexité des engins modernes, l'apparition de l'électronique et surtout de l'informatique (à partir du TGV. A) rendent les dépannages plus délicats, en particulier la détermination des conditions d'entrée dans le GDI (guide de dépannage informatisé) et la recherche des appareillages sur l'ensemble d'une rame ; ce d'autant plus que les caprices de l'informatique et l'extrême sensibilité des dispositifs de protection des systèmes provoquent parfois des signalements d'anomalies intempestifs et des isolements injustifiés entraînant des demandes de secours ou des restrictions d'utilisation (par exemple vitesses limitées, puissance réduite).

Il est apparu nécessaire de venir en aide aux conducteurs confrontés à un problème technique pour les raisons évoquées et aussi du fait qu'ils pratiquent peu souvent des dépannages délicats pour lesquels il est difficile de les entraîner (il est très compliqué de pouvoir disposer de rames pour des exercices pratiques et le matériel étant fiable les pannes sont rares).

Il est apparu possible d'éviter non seulement des restrictions d'utilisation (entraînant des pertes de temps) mais surtout des demandes de secours, entraînant obligatoirement le transbordement des voyageurs, en venant en aide aux conducteurs et en consultant les centres de maintenance (notamment pour remettre en service avec leur autorisation des appareillages isolés intempestivement).

C'était d'autant plus important en 1998, que la Coupe du Monde de football se préparait et qu'il fallait assurer un service irréprochable (la S.N.C.F. étant directement impliquée dans l'organisation de cette coupe du monde).

Le PAC TGV a donc été créé en 1998 pour l'ouverture de la Coupe du Monde de football. Composé de conducteurs possédant une grande expérience des TGV (choisis parmi les conducteurs du pôle essais) et de cadres traction, il est situé à proximité du PAR Sud-Est à Paris.

La permanence ouverte de 6 h à 22 h en 2 X 8 était assurée par deux conducteurs sous la responsabilité d'un Cadre Traction.

Tous les agents de conduite TGV (conducteurs et Cadres Traction) ont été munis de téléphones portables afin d'entrer en relation avec le PAC.

Actuellement il se trouve près de la gare de l'Est à proximité du CNO, ouvert de 6 h à 22 h tous les jours de la semaine (et quelques nuits lors des grands départs).

Son objectif est d'apporter un soutien technique mais aussi moral aux conducteurs confrontés à des situations difficiles afin d'assurer la sécurité de l'exploitation ferroviaire, de réduire les temps d'immobilisation en ligne et de disponibiliser le matériel roulant.

Le PAC travaille en coordination avec les entités opérationnelles responsables de l'exploitation et les centres de maintenance du matériel.

Le PAC n'a pas autorité sur le conducteur qui reste responsable de la situation à gérer.

Le conducteur sollicite le PAC :

- Obligatoirement 10 minutes après le début des opérations de dépannage.
- Lorsque l'application des mesures prévues n'a pas le résultat attendu.
- Lorsque la situation n'est pas prévue dans ses documents.
- Lorsqu'il ressent un besoin d'aide (technique ou moral)

Le PAC applique et fait appliquer intégralement les procédures réglementaires. Pour l'application des documents techniques il peut en modifier l'ordre ou proposer (en accord avec les centres de maintenance) des opérations non prévues.

En moyenne le PAC TGV résout annuellement 300 anomalies qui ne trouvent pas de solutions dans les documents techniques, environ 150 demandes de secours sont évitées et donc autant de transbordements.

Lors de la visite du 28 mars au PAC nous avons assisté au dépannage d'un TGV en gare de Perpignan. L'intervention des opérateurs du PAC, vécue en direct, a évité une demande de secours en faisant procéder à une remise en service de blocs moteurs isolés intempestivement et une réinitialisation complète du réseau informatique. L'incident s'est traduit par une perte de temps de quelques minutes alors que sans le PAC un transbordement aurait été inévitable.

Cet exemple vécu a donc confirmé tout l'intérêt de la mise en place du PAC TGV dont l'exemple a été suivi par le TER, le Fret et le Transilien qui possèdent chacun un PAC.

Gilles PERRIMOND

L'inauguration de la nouvelle halle voyageurs de la gare de Tours,

et visite du chantier de pose de voie en APS du tramway

C'est le vendredi **14 septembre 2012, de 10 heures à 12 h 30** qu'aura lieu l'inauguration officielle de la nouvelle halle voyageurs de la gare de Tours, en présence des responsables régionaux de R.F.F. et de la S.N.C.F. Une exposition de photographies prises tout au long de ce grand chantier de rénovation sera présentée.

Les voyageurs qui passent en gare actuellement peuvent déjà avoir un aperçu du résultat final puisqu'une des deux nefs est débarrassée de ses échafaudages. La luminosité est considérablement améliorée, aussi bien le jour grâce aux nouveaux vitrages de toiture, que la nuit avec le remplacement des lampadaires de quais.

D'autre part, une visite du chantier de la pose de voie du tramway de Tours en alimentation par le sol (A.P.S.) est proposée, le **jeudi 6 septembre** prochain, **le rendez-vous étant fixé à la maison du tramway à 14 heures**

Notre section locale est invitée à la cérémonie d'inauguration, les membres qui souhaiteraient à cette manifestations, ou venir à la visite du chantier de pose peuvent contacter notre président Bernard Monteil au 02-54-32-14-44.

Sortie de l'A.F.A.C. Centre – Loire à Pithiviers

Cette année le chemin de fer touristique de Pithiviers célébrait les 120 ans de l'inauguration de la ligne départementale qui lui a donné son origine par la compagnie du Tramway de Pithiviers – Toury (TPT). Le week-end du 23 et 24 juin était plus spécialement consacré à cet anniversaire. Notre section avait convié les amateurs de trains touristique à venir pour une journée détente avant le début des vacances (programme chargé puisque certains membres participaient en même temps à Festirail à Montluçon).

Deux machines à vapeur étaient mises en circulation ce jour : la 031 n°10 « La Martroy » construite par Decauville et la 030 n°5 Blanc-Misseron de 1902. Avec leurs rames elles ont effectué des navettes sur la ligne depuis Pithiviers jusqu'au terminus de Bellebat tout au long de la journée. Sur place, à Bellebat, l'autorail Crochat pouvait emmener les amateurs tout autour de la boucle installée à cet endroit : le succès du petit autorail pétroléo-électrique fut complet, la quinzaine de places assises étant à chaque fois prise d'assaut. Un petit train à vapeur vive installé également sur les lieux fut aussi source de bien des plaisirs, tant des voyageurs transportés que du jeune personnel chargé de sa conduite. Enfin une présentation de photos anciennes ainsi qu'une superbe reproduction de machine à vapeur étaient exposées dans le local servant de d'accueil aux touristes.



Le dépôt de Pithiviers avant les départs du matin. La 031 n°10 et la 030 n°5 ont assuré les trains tandis que la 040 est restée au dépôt



La 030 n°5 Blanc-Misseron en ligne entre Bellebat et Pithiviers sur l'un des nombreux trains de la journée.

En dehors de la partie chemin de fer touristique proprement dite, l'association propose la visite du musée sur le site du dépôt à Pithiviers. La collection présentée vaut le détour à elle seule. Des machines à vapeur des constructeurs les plus célèbres de la voie étroite y figurent : Decauville bien sûr, mais aussi Cail, Blanc Misseron... Deux anciens tramways de Lille et Strasbourg et des véhicules remorqués complètent la partie matériel roulant. Les différents objets à thèmes ferroviaires sont également dignes d'intérêt, comme par exemple une ancienne armoire de bloc Jusselin du PLM.

Il nous reste à féliciter et encourager les membres de cette association pour le travail accompli, non seulement pour ces journées, mais tout au long de l'existence de ce touristique, l'un des doyens de notre pays. Tous ceux qui oeuvrent sur ces associations savent combien la gestion d'un touristique est complexe et que rien n'est jamais acquis définitivement. C'est donc bien dans notre rôle d'amis du chemin de fer que d'aller les aider en leur rendant visite : une aide bien agréable somme toute ! Un grand merci aussi aux membre de l'A.F.A.C. nous ayant rejoint depuis la région parisienne, surtout avec cette météo de juin plutôt fraîche. Mais il parait que les sorties de notre section sont réputées pour leurs températures peu clémentes. Nous essaierons de faire mieux les prochaines fois.

Deux sorties de l'A.F.A.C. Centre – Loire prévues pour la rentrée :

Samedi 15 septembre 2012 :
les 100 ans du Technicentre S.N.C.F de Saint-Pierre-des-Corps

Le samedi 15 septembre, la S.N.C.F. organise une journée portes ouvertes au technicentre de Saint-Pierre-des-Corps. Celle-ci prend un relief tout particulier car il s'agit du centenaire de ces ateliers.

L'A.F.A.C. Centre – Loire vous donne rendez-vous

A 14 h 30, dans le hall de la gare de Saint-Pierre-des-Corps.

La visite est libre, aucune inscription particulière n'est demandée, cependant pour une meilleure organisation de la visite, vous pouvez signaler votre souhait de venir en contactant Bernard Monteil au 02-54-32-13-44

Découverte de la ligne B du tramway d'Orléans et visite du 13^{ème} salon du modélisme d'Orléans

L'A.F.A.C. Centre – Loire vous convie à découvrir la deuxième ligne du tramway d'Orléans mise en service en juin de cette année. Puis nous irons, avec l'autre ligne de tramway, visiter le treizième salon du modélisme ferroviaire d'Orléans organisé par l'AMCF Orléans.

Rendez-vous : Samedi 10 novembre 2012, à 10 h 30

Hall de la gare d'Orléans

La journée commencera par la visite de la ligne B le matin, et la visite du salon du modélisme après le déjeuner. Possibilité de venir en train le matin depuis Tours, Vierzon, Bourges, Paris....Retour en gare d'Orléans le soir pour 18 h au plus tard.

Chacun s'acquittera individuellement des frais de la journée : tramway (à titre indicatif, le pass 1 jour pour le tramway est actuellement de 3,60€), repas du midi qui pourra être pris à la cafétéria située près du centre des expositions, entrée à l'exposition.

Note importante : la remise en service de la ligne du Blanc – Argent est prévue pour cette même période. Au cas où la cérémonie d'inauguration aurait lieu également le 10 novembre, alors notre visite serait repoussée au lendemain, dimanche 11 novembre afin de permettre aux membres intéressés de participer aux deux manifestations. Il est donc impératif de vous faire connaître si vous voulez participer à la sortie « tramway – salon du modélisme » en laissant vos coordonnées à Bernard Monteil (02-54-32-14-44) afin de vous faire savoir si la visite est maintenue samedi ou déplacée à dimanche.

En vous remerciant de votre compréhension pour cette incertitude, la date officielle de remise en service du Blanc – Argent n'étant pas encore connue.