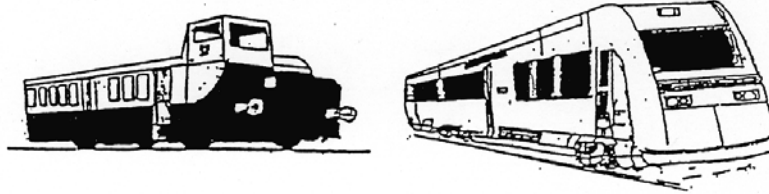




Association Française des Amis des **Chemins de Fer**

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations – décembre 2012

*L'A.F.A.C. Centre – Loire vous souhaite à vous et à votre famille
de bonnes fêtes de fin d'année.*

ASSEMBLEE GENERALE 2013

*La date de notre prochaine assemblée générale est fixée au
Samedi 2 mars 2013*

*A 10 heures, salle des contes, bibliothèque municipale de St.-Pierre-des-Corps :
conférence de M. Alain Jeunesse, ingénieur, sur la traction à la S.N.C.F.*

*Assemblée générale à 14 h 30,
salle n°1 espace Chabrier (mairie de St.-Pierre-des-Corps)
Fin prévue vers 16 heures 30*

A Tours le tramway transforme la ville

Dans l'esprit de ses réalisateurs, le tramway de l'agglomération tourangelle se veut d'être créatif. Il se fixe pour objectif de faire rentrer à la fois la ville et la vie dans le tram. Pour y parvenir, un collectif « ensemble la ligne » a été créé, il réunit designers, artistes et chercheurs autour de « R.C.P. Design Global » dans le but d'intégrer tout au long de la ligne le mobilier urbain.

Tel un curseur, le tram suivra son parcours en traversant les paysages urbains avec simplicité et élégance. Pour le distinguer, son nez sera équipé de bandeaux « LEDS » verticaux intégrant les phares. Placés à l'écartement de la voie, ils se poursuivront tout au long de la rame créant ainsi une continuité lumineuse avec la voie. Ce qui nous donnera vraiment l'impression d'un curseur. A l'arrière, les bandeaux lumineux deviendront rouges afin de distinguer le sens de marche. Pour dissimuler le tampon et l'attelage automatique de secours, le nez est légèrement galbé dans sa partie basse. Ce galbe de couleur noire très brillante réfléchira l'image alentour telle une onde.

Le tramway de l'agglomération tourangelle est du Type « citadis » construit par Alstom. Si la construction est standardisée, chaque collectivité peut choisir la forme de son nez et les aménagements intérieurs. Le choix de nos élus reflète l'œuvre de Daniel Buren sur le thème « miroir d'eau de Loire », ce qui explique la couleur argentée. Pour la première fois la rame a été livrée entièrement pelliculée. Plusieurs couches composent le film, la couche supérieure servant d'anti-graffitis. Chaque double porte est soulignée de sept bandes verticales noires et blanches. Elles se prolongent sur le quai en station et remontent sur chaque totem créant un repère pour les usagers. Les boutons d'ouvertures des portes ont été dessinés pour s'intégrer sur la bande noire. Entre la place Choiseul et la gare, soit une longueur de 1,9 km l'alimentation électrique se fera par le sol (A.P.S.). Cette technologie déjà appliquée sur d'autres réseaux permettra de s'affranchir de la

pose de lignes aériennes de contact, préservant ainsi l'esthétique des façades historiques du centre de la ville de Tours.

Le matériel roulant sera composé de 21 rames aux caractéristiques suivantes :

Longueur : 43,7 m., largeur : 2,4 m., hauteur : 3,5 m., bidirectionnel, 7 caisses, 8 portes d'accès dont 6 doubles, 300 places dont 84 assises, accessibles à 100% grâce à un plancher bas intégral, vitesse commerciale 19 km/h, 37 tonnes à vide, coût du matériel roulant (21 rames + APS), 73 M€H.T., durée de vie d'une rame : 30 ans. La fréquence de passage sera de 6 minutes avec la possibilité de transporter 54 000 voyageurs par jour.

Selon que l'on voyage assis, debout, seul ou en groupe chacun trouve sa place. En effet la disposition des sièges permet de voyager : entre amis autour d'une assise équipée d'un îlot central, en famille sur un siège d'un seul tenant où l'on peut s'asseoir à 2, 3, voir... 2,5. Pour plus d'intimité l'espace « salon » équipé de paravent vous accueille. Il reçoit également les personnes à mobilité réduite. Quant à ceux qui sont pressés, ils ont la ressource de voyager sur les strapontins ou... debout. La coloration est asymétrique : un côté rouge, un côté bois. Les barres de préhension sont sensorielles, avec des touchers différents : le vert une barre lisse comme une liane, le marron une barre gainée comme une écorce. Le revêtement de sol est gris comme le bitume d'un trottoir, que le tram est sensé symboliser. Le plancher bas intégral et les six doubles portes de 1,3 m. de largeur permettent l'accès de plein pied depuis la station. Les personnes en fauteuil disposent de deux emplacements prioritaires. Les coloris intérieurs sont traités anti-graffitis. Un effort particulier a été fait pour rendre l'information visuelle et sonore accessible à l'ensemble des voyageurs. Il en est de même des différents boutons d'appel au conducteur, d'ouverture des portes ainsi que des emplacements prioritaires.

Quelle signification donner aux couleurs rouges et bois ? A l'intérieur l'effet rouge laqué accentue le contraste entre la face laquée et la face en bois satiné. A chaque station cette même couleur rouge laquée indique l'emplacement des distributeurs des titres de transport comme pour symboliser un seul et même service.



Le tram, une fenêtre ouverte sur la ville ? Les grandes baies vitrées équipées de verres « parsol » permettent de découvrir le panorama de la ville sans risque d'éblouissement. Ce même concept équipe également les stations dont un verre sur deux est équipé de la même manière. Grâce à une programmation des éclairages « leds » la luminosité à l'intérieur d'une rame varie selon les saisons : une lumière « froide » de couleur bleue l'été, « chaude » de couleur jaune l'hiver et une lumière intermédiaire en mi-saison.

*Présentation au public de la première rame.
30 septembre 2012 (photos B. Monteil)*

Enfin R.C.P. et « ensemble la ligne », réalisateurs du projet ont voulu associer la pédagogie et les métiers de la main. C'est dans cet esprit qu'ils ont proposé à l'inspection académique de réunir les lycées professionnels de la région Centre, les artisans et les compagnons du devoir métalliers pour former 21 équipes mixtes artisans-élèves, correspondant au nombre de rames à mettre en circulation. Le projet : concevoir et réaliser un bourgeon de métal différent par rame et qui sera posé sur les neuf barres de maintien.

Où en est-on aujourd'hui ? La première rame a été livrée et présentée au public le 30 septembre dernier. La journée a connu un grand succès, environ 15 000 personnes ont fait le déplacement. En novembre 2012, elle a commencé une série d'essais d'environ 2000 km. en conditions réelles, sur le boulevard de l'Europe. Quatre rames seront livrées d'ici à la fin de l'année, les autres arriveront à raison de 3 à 4 par



mois entre janvier et juin 2013 et seront utilisées pour lancer tous les essais dès leur arrivée. Quant aux conducteurs de « Fil Bleu » ils commenceront leur formation tramway fin janvier 2013.

Où sont construits nos tramways ? Les rames sont assemblées à l'usine Alstom de Reichshoffen en Alsace. Sur place elles subissent les premiers essais statiques (vérification des câblages et des installations électriques). Seule la première rame a rejoint le site d'Aytré (17) pour y tester notamment l'A.P.S. Quant aux autres, elles rejoindront directement Tours par la route.

Où seront-elles garées et entretenues ? Au centre de maintenance situé à Tours Nord, boulevard Abel Gance. D'une superficie de six hectares, il abritera les 21 rames mais il est prévu pour en recevoir 45. C'est ici que dès septembre 2013, dans le Poste de Commande Centralisé sera géré la circulation des bus et des tramways. Des espaces verts d'une surface de 2700 m² ont été aménagés. Les locaux répondent à toutes les exigences environnementales.

Rappelons qu'un premier réseau de tramway à voie normale puis métrique a existé jusqu'en 1949. Depuis trolleybus et autobus ont pris la relève.

Bernard Monteil

Les premiers essais en images.



A gauche, la première rame, avenue de l'Europe, pour sa toute première sortie. A droite, près du carrefour avec le bd. du Maréchal Juin. Dans les deux cas, le tramway est vu de l'arrière, ce qui permet d'observer les bandeaux verticaux lumineux rouges. Ci-dessous, une vue d'avant avec les mêmes bandeaux éclairés en blanc, au niveau du gymnase de Montconseil. (photos B. Monteil et B. Hardy)



Visite des chantiers du BA le samedi 16 novembre 2012.

L'A.F.A.C. Centre – Loire était conviée à une découverte des travaux de régénération de la voie du Blanc à Argent. Rendez-vous était donc pris en gare de Loreux à proximité du PN privé 308 bis.

Monsieur Stéphane Leprince directeur de R.F.F. Centre-Linousin et son équipe nous accueillirent sous une brume bien automnale. Il répondit aussitôt aux questions de M. Michel Martin journaliste de la Nouvelle République du Loir et Cher.

Question : Actuellement où en est-on ? - **Réponse :** Les travaux de pose sont quasiment achevés sur tout le parcours. Il reste cependant le ballastage en cours du côté de Valençay.

Q : En quoi cette opération de rénovation est-elle importante ? - **R :** Elle l'est par : -son devis ramené de 40 à 15 M d'euros, -l'utilisation de rails de réemplois de la LGV Atlantique (rails de 60 kg/m.), -le travelage adapté, -le nouveau mode d'exploitation imposé par l'E.P.F.S. (Etablissement public de Sécurité Ferroviaire) La ligne est découpée en deux cantons : Salbris – Romorantin et Romorantin – Valençay où ne circuleront qu'un seul train en navette. Les croisements disparaissent du graphique. Jusqu'à présent le BA fonctionnait selon une dérogation annuelle. Il est certain qu'une commande centralisée de la circulation depuis Romorantin aurait été préférable mais elle aurait alourdi le devis de 10 M d'euros.

Q : Y aura-t-il de la signalisation ? - **R :** Oui, dans les trois gares précitées.

Q : Pour quelle raison les travaux n'ont-ils pas respecté le calendrier ? - **R :** Du fait de l'instabilité des sols qui a perturbé le rendement (recours à la pelle à chenilles au lieu de la pelle sur roues).

Q : Pourquoi parle-t-on d'un chantier atypique ? - **R :** Parce que l'écartement de la voie est d'un mètre. Les deux autres se situant en Savoie et Cerdagne. D'autre part ces travaux ont été réalisés de manière économique.

Q : Il paraît que le financement a été difficile à monter ? - **R :** Oui, les départements du Loir et Cher et de l'Indre n'ont pas voulu s'impliquer dans cet investissement.

Q : A quelle date le trafic pourra-t-il reprendre ? - **R :** Le lundi 7 janvier 2013.

Q : Combien y aura-t-il de trains en circulation ? - **R :** 20 trains par jour, principalement pour acheminer les collégiens et les lycéens.

Q : Quelle sera la vitesse autorisée ? - **R :** 70 km/h comme dans le passé.

Q : Les voies seront-elles renouvelées en gare ? - **R :** Non car la vitesse y est limitée à 20 km/h.

Q : Combien y a-t-il de PN ? - **R :** 130 dont 25 à signalisation lumineuse. Il n'est pas envisagé d'automatiser les 2 PN gardés de Chabris et Selles St. Denis. Une campagne de sécurité sera menée auprès du public quelques jours avant la mise en service.

Monsieur Stéphane Leprince nous invite ensuite à nous rendre en gare de Varennes sur le Fouzon. Celle-ci constitue pour la partie sud une aire de stockage du ballast.

Un locotracteur Moyse évolue devant le BV de type berrichon et semble-t-il inhabité. Une pelle mécanique achève le remplissage des ballastières puis le train de travaux se met en route vers Chabris. Dans la direction opposée une régaleuse aborde la courbe d'entrée dans un fracas considérable.

La visite s'achève donc dans ces lieux à 12 h 30. Un grand merci à R.F.F. et au personnel des entreprises ! A l'année prochaine pour la mise en service.

JP Lasserre du Rozel

Les réunions de bureau de l'A.F.A.C. Centre – Loire

Que ce passe-t-il lors des réunions de bureau de notre section, de quoi se composent-elles ? Tout d'abord les membres du bureau se retrouvent en moyenne une fois par mois, hormis les temps de vacances. Si ceux-ci sont officiellement élus lors de nos assemblées générales, en faire partie est en réalité offert à qui souhaite y venir puisque tout le monde y est le bienvenu : il n'y a pas de quotas !

Il n'est pas toujours facile de trouver une date qui convienne à tous, c'est l'une des difficultés pour se retrouver. Dans la pratique les réunions ont souvent lieu en fin de matinée, un jour de semaine, disposition qui correspond le mieux à la composition du bureau actuel, mais qui peut changer le cas échéant.

Et le contenu des réunions ? Le fil directeur est de savoir quelles activités peuvent être proposées aux adhérents, et aux amateurs de train en général qui voudraient se joindre à nous. Pour mettre sur pied une visite, il faut en premier lieu arrêter le but, puis la date. Ensuite il convient de mettre en place les détails d'organisation comme les horaires et les points de rendez-vous ainsi que les moyens d'accès. Reste à déterminer le prix d'inscription demandé et rédiger la circulaire envoyée aux membres. Le prix est sujet à certains impératifs, dont les frais de courrier, papeterie et timbres compris. Si un repas est prévu, il faut aussi trouver un lieu qui permette de se restaurer assez rapidement pour éviter de perdre un temps précieux pour les visites. Une fois la sortie effectuée, un bilan est fait pour juger du bon, ou moins bon résultat : quels enseignements peuvent être tirés pour la suite ?

Un autre sujet qui occupe bien les réunions de bureau est la préparation du bulletin d'information : quels sujets y incorporer, qui peut s'en charger ? L'actualité parfois abondante ne permet pas de tout traiter, la place étant limitée à quelques feuillets pour rester dans des frais d'envoi raisonnables. Les membres qui participent aux différents comités de lignes ou qui se rendent auprès d'associations comme RACO viennent partager ce qu'il s'y est dit.

Enfin nos réunions se complètent par des échanges de vues sur toutes sortes de sujets ferroviaires, ces discussions souvent passionnées pourraient durer des heures... En dernier lieu ceux qui le souhaitent se retrouvent pour déjeuner ensemble et prolonger ainsi ce temps d'amitié.

Parfois lorsque les circonstances le permettent, une rapide visite est mise sur pied ; de manière un peu impromptue : cette année a permis de se rendre sur les premiers chantiers de la ligne à grande vitesse au sud de Tours ou de rencontrer le responsable de la pose de voie en secteur APS du tramway de Tours. Il s'agit d'opportunités pour lesquelles le montage d'une visite pour l'ensemble de la section se révèle trop court mais auxquelles il est tout de même intéressant de répondre.

Alors, si ce compte-rendu de nos réunions de bureau peut inciter les uns ou les autres à venir y participer, cela sera avec le plus grand plaisir et permettra d'enrichir encore nos rencontres.

Appel de cotisation 2013

Vous pouvez dès à présent envoyer vos cotisations pour l'année 2013
au trésorier de notre section :

M. Gérard Chollet, 20 rue James Cane 37000 Tours

- cotisation avec service de la revue : 58 €
- cotisation sans revue : 22 €
- cotisation junior : 12 €
- cotisation membre bienfaiteur : 68 €