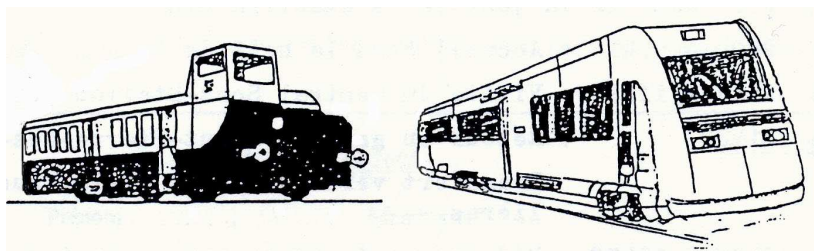




Association Française des Amis des
CHEMINS DE FER

CENTRE – LOIRE



Siège Social : Mairie de Saint Pierre des Corps - 37700 Saint Pierre des Corps

BULLETIN INTERIEUR

06-02

Chers Amis,

Le Comité de Rédaction a le plaisir de faire paraître son deuxième bulletin annuel avec au sommaire :

- les comptes-rendus de visites de réseaux de tram de notre hexagone en exploitation ou en construction
- la progression des travaux sur la transversale Tours Vierzon liée à l'électrification programmée pour 2008
- des informations diverses

1 Visite du réseau de tramways de l'agglomération bordelaise le mardi 16 mai 2006

C'est à bord du TGV 5281 Lille Bordeaux qu'ont pris place quelques amis des chemins de fer. Le programme de la journée avait pour thème la découverte du réseau de tramways de la capitale girondine. En dépit d'un temps maussade à la traversée du Poitou, la proximité d'Angoulême nous réserve un soleil resplendissant jusqu'au terme du voyage. Une fois passé le pont d'Aquitaine et les installations portuaires de Bassens la rame Sud Est s'engouffre sur le pont métallique précédant la monumentale gare du Midi fief des frères Pereire.

Alain Cazal nous accueille au pied de la porte 35 du quai numéro 1 et s'empresse de nous montrer les premiers travaux de la passerelle côté sud relatifs à l'extension de la ligne C.

Nous nous précipitons alors dans une rame courte type TG 302 d'Alstom pour retrouver la ligne A à la Porte de Bourgogne et le restaurant situé à une centaine de mètres de l'église Sainte Marie de la Bastide. C'est là que nous retrouvons nos amis de l'ABAC mais également ceux de l'AFAC Bretagne, Poitou Charentes et l'APPAR. L'ambiance y est plutôt sympathique si l'on en croit les conversations de chacun. Le déjeuner se déroule dans le laps de temps imparti malgré une petite attente au buffet.

A 14h 15 le groupe de 42 personnes prend place dans un autobus de la ligne 3 qui nous dépose en quelques minutes au dépôt de La Bastide (ancienne gare du PO reconvertie au Fret depuis la dernière guerre et aujourd'hui inutilisée)

Nous sommes attendus par monsieur Tersel directeur de la Communication de TBC. Il évoque la genèse du projet suite à l'abandon du Val en 1996. Avec l'arrivée de la nouvelle municipalité un réseau de trois lignes est envisagé avec quelques spécificités :

- travaux simultanés portant sur 24,5 Kms pour une mise en service en décembre 2003
- prolongements retenus pour 2008 totalisant 20kms
- alimentation par le sol dans le centre ville (contrainte des Monuments Historiques) représentant 5 Kms en première phase et 10 en seconde
- réorganisation du plan des déplacements urbains
- restriction de la circulation automobile en créant des parcs relais

En dépit des vicissitudes liées à la mise en place de ce nouveau type d'alimentation le succès est total avec une augmentation de 25% de recettes et de 35 % de la clientèle

Le tram assure actuellement 53 % des trajets urbains.. Ce pourcentage devrait évoluer dans les prochaines années.

Nous pénétrons ensuite dans le dépôt atelier à l'architecture moderne.

Il remplit quatre fonctions :

- le remisage des rames
- la station service : remplissage de sablières, contrôle du fonctionnement du pantographe et des patins frotteurs, nettoyage, nettoyage intérieur et extérieur du matériel
- l'atelier proprement dit dépourvu de ligne aérienne mais disposant de 9 voies dont 2 équipées de colonnes de levage et 3 sur pilotis (entretien révision, démontage des bogies, travaux de carrosserie, tour à roues)
- le PCC a pour rôle la régulation, la surveillance et l'information de la clientèle. Il suit la rotation des rames à l'aide d'un TCO. L'effectif se décompose d'un superviseur, de deux régulateurs d'un opérateur sécurité et d'un opérateur commercial concourant à la bonne marche du service.

Les principaux carrefours sont surveillés par des caméras.

Comment fonctionne l'alimentation par le sol ? grâce à un patin frotteur situé en dessous du module central (portant le pantographe) et d'un coupon conducteur au sol alimenté par un coffret.

A l'approche du rail central, le frotteur émet un signal radio au coffret le plus voisin (un tous les 22m) L'émetteur commande l'alimentation électrique de 750 volts qui demeure sous tension jusqu'à ce que le second patin ait complètement dégagé le circuit de voie.

Ce système est absolument sécuritaire et ne présente aucun danger pour quiconque. Il fait l'objet d'autre part d'une certification.

Après avoir répondu aux diverses questions la découverte du réseau peut désormais se concrétiser. Rendez-vous est pris à l'arrêt Jardin Botanique.

La voie est engazonnée sur plusieurs kilomètres. Elle glisse sous la ligne de Paris au pied de l'ancien PRS de Cenon où sera créée une gare multimodale et qui remplacera l'ancien BV de Benauges. Situé en encorbellement au dessus de l'agglomération dans la côte des Quatre Pavillons (déclivités de 55 mm/m) le tram se dirige vers les Hauts de Garonne selon deux directions : Lormont Laumes et Cenon la Morlette. C'est par la branche est que le trajet inverse se réalise. La ligne A franchit la Garonne par le pont de pierre de 17 arches et ses magnifiques réverbères. Le cours d'Alsace Lorraine nous conduit vers la place Pey Berland (correspondance pour la ligne B) la cathédrale St André (consacrée en 1096 par le pape Urbain II) l'Hôtel de Ville ou Palais Rohan (bâti au XVIII siècle) le Parc Lescure, le CHR et enfin le terminus de St Augustin. (petit coup d'œil sur le prolongement de Mérignac)

Afin d'échapper à une perturbation en centre ville il est décidé de descendre de voiture et de monter à bord d'un autobus articulé (ligne 31) qui après avoir enjambé la ligne du Médoc reconnaissable à ses arceaux nous dépose à l'arrêt Arts et Métiers. La ligne B court à travers le Campus et ses sombres bâtiments des années 60 disposés çà et là dans un décor de verdure remarquable. Depuis le terminus Bougnard on devine l'extension future de 1700mètres vers la gare de Pessac Ville.

Installés confortablement dans une TG 402 nous réintégrons la fameuse place des Quinconces la plus vaste d'Europe et sa colonnade des Girondins. C'est précisément en ces lieux que l'APS règne en maître absolu. L'environnement autour du Grand Théâtre construit par l'architecte Victor Louis est complètement dégagé.

Notre ami Bernard qui ne peut dissimuler sa satisfaction ne cesse de vociférer à l'égard du maire de Tours réticent au retour du tram dans sa ville. Ah si nos élus étaient un peu plus éclairés !

A 19h 00 nous repartons par l'itinéraire C le plus court mais qui devrait rejoindre dans les prochaines années l'agglomération de Bègles. Un ultime arrêt à la Porte de Bourgogne l'arc de triomphe bordelais encadré de façades Louis XV nous offre le spectacle ahurissant du ballet des rames grises. Celles-ci se croisent à niveau et se suivent pantographes baissés au milieu d'une circulation automobile inextricable.

On ne peut que se féliciter du choix du transport en commun en site propre adopté par la ville de Bordeaux et de son ancien maire ! Après 45 ans d'abandon le tram renaît de ses cendres dans le cadre du développement durable.

Encore un grand merci à nos amis de l'ABAC pour la parfaite organisation de la journée !

JP LASSERRE DU ROZEL

LE RESEAU de la COMMUNAUTE URBAINE de BORDEAUX en quelques chiffres :

Trois lignes :

- A St Augustin Lormont et Cenon La Morlette 12,5 Kms et 27 stations
- B Quinconces Pessac Bougnard 9,3 Kms et 20 stations
- C Quinconces Gare Saint Jean 2,8 Kms et 7 stations

Parc de 44 rames :

- 38 longues de 44 m de longueur
- 6 courtes de 33 m de longueur
- Largeur 2,40 m (les rames Citadis d'Orléans sont à 2,32 m)

Vitesse commerciale : 21 km km/h

Vitesse limite 60 km/h

Rayon minima des courbes : 18m

Longueur des quais : 46 m pour les lignes A et B 35 m pour la ligne C

NB Deux articles ont été consacrés à ce sujet dans la revue Chemins de Fer en 2003. Il s'agit des numéros 478 et 479.

2 Jeudi 12 octobre 2006 Visite des chantiers de construction du tram du Mans

C'est par une belle journée d'automne qu'un petit groupe des Amis des Chemins de Fer s'est retrouvé devant l'imposant BV de la gare du Mans.

C Coulombier responsable de la mission Métropole et T Léné médiateur de la SETRAM nous accueillent dans le hall Arrivée. L'esplanade du 8 mai 1945 ressemble à un cratère animé par le va et vient des pelleteuses et excavatrices. C'est ici que sera implanté le Pôle d'Echange intermodal. Le parking souterrain sera logé sous le « parvis piétons » proche de la halte routière et de la station de taxis. Une galerie de verre accolée au BV évoluera sur toute la longueur de l'édifice à l'instar de la gare d'Angers. La place arborée de végétaux sera traversée par le nouveau tram de la métropole. La SNCF est partie prenante de ce projet dont la première phase sera activée en novembre 2007. (secteur ouest)

La fin des travaux devrait se situer dans le milieu de l'année 2009.

Le groupe remonte ensuite l'avenue du Général Leclerc où la voie est posée sans son revêtement final. Cela permet d'observer la rail à gorge de 38kg /m, la dalle béton et le tapis anti-vibration. Par la rue du Docteur Leroy on débouche sur la place de la République où les travaux de dérivation des réseaux progressent. Celle-ci sera rendue aux piétons et un parking à quatre niveaux la dégagera complètement du flux automobile face à la chapelle baroque de la Visitation.

Dans la rue Gambetta en pente de 10% les travaux se déroulent en deux parties afin de ne pas perturber l'activité commerciale. Ce surcoût s'élève d'ailleurs à 400 M d'euros.

Nous parvenons finalement à la Maison du tram qui est la vitrine de ce nouveau mode de transport. Le plan du réseau s'étire au sol face à nous. Il est en forme de Y d'Espal et Antarès jusqu'à l'Université avec un tronç commun depuis la station de Saint Martin.

Le tram du Mans a vu sa subvention de l'Etat réduite de 38 M d'euros ce qui a eu pour corollaire un raccourcissement de son tracé. (abandon de la section Léon Blum Espal)
Poursuivant son parcours les amis des chemins de fer franchissent le pont St Nicolas sur la Sarthe avec en toile de fond la vieille ville ceinturée de remparts et au premier plan l'église Saint Benoît.

La promenade pédestre s'interrompt au square de La Fayette où une maquette en grandeur nature est exposée au public. Du type GT 302 de largeur égale à 2,40 m il arbore des formes longilignes et un nez raffiné. Sa livrée brique cuivrée, ses sièges développent une gamme rouge orangée donnant une forte identité à la ville.

Après le déjeuner pris en commun au restaurant d'entreprise de la SNCF le groupe investit un bus affrété jusqu'au terminus d'Antarès et desservant le grand circuit automobile.

Une visite fort captivante avec nos amis de la Transvap !

FICHE TECHNIQUE du TRAM du MANS

- longueur du réseau : 15,4 km dont 10km en tronc commun et 10 km engazonné
- parc de 23 rames
- coût 50 M d'euros et 240 M d'euros avec l'achat du matériel
- fréquence : en période de pointe 4 mn sur la partie centrale et 8 mn sur les branches
- matériel de type Citadis GT 302 à 5 modules (Motrice 1, cabine porteuse C1 ; élément du milieu, cabine porteuse C2 et motrice 2)
- nombre de places : 48 assises
- mise en service juillet 2009
- dimensions : largeur 2,40 m longueur 32 m

L e Secrétaire Général

JP LASSERRE DU ROZEL

3 Jeudi 26 octobre 2006

Pose du premier poteau caténaire

Le 26 octobre dernier en gare de Villefranche sur Cher et en présence des représentants de RFF des Préfets de la région Centre, et du Loir et Cher, du Président et du Vice Président de la région Centre, du Directeur régional de la SNCF et du Maire de la commune s'est déroulée la pose symbolique du premier poteau caténaire de la ligne Tours Vierzon. L'AFAC ainsi que diverses associations d'usagers avaient également été conviées à la cérémonie.

C'est à Michel Sapin Président du Conseil Régional assisté de M JM Bodin Vice-président chargé des infrastructures et des transports et de madame Libourel Chef de projet que reviennent l'honneur de le sceller. Situé entre le bâtiment voyageurs et le légendaire Ginkgo l'arbre aux quarante écus sur le quai numéro 1, ce premier poteau préfigure déjà l'aspect de la gare en 2008. Après cette phase de travaux pratiques chacun se dirige vers l'espace Sologne pour les discours d'usage et le buffet garni.

Dans son intervention M Michel Boyon Président de RFF rappelle que l'électrification de Tours Vierzon est la plus importante entreprise depuis dix ans hors lignes nouvelles. Il souligne au passage l'importance des sommes investies dans la région à savoir :

- 132 M d'euros pour le renouvellement des voies en Sologne
- 107 M d'euros pour l'électrification de Tours Vierzon

A l'appui de ces chiffres il tient à préciser que le développement du réseau à grande vitesse ne se fait pas au détriment du réseau classique. Rappelant le retard de maintenance de certaines lignes de la région Centre notamment Brétigny –Châteaudun- Tours et Bourges Montluçon, il fait ressortir qu'elle relève de l'aménagement du territoire et qu'à ce titre RFF sollicitera l'aide financière des pouvoirs publics dans le cadre des contrats de projet 2007/2013.

Revenant à la ligne Tours Vierzon, il rappelle :

- qu'elle est partie intégrante de l'axe Nantes Lyon, classé par le Comité interministériel d'Aménagement du Territoire comme l'un des 5 axes d'intérêt national pour le fret.
- que sur le plan européen cet axe fait partie du « Réseau Trans -Européen de Fret ferroviaire
- que son électrification ne saurait constituer une fin en soi. Elle devrait en toute logique se poursuivre jusqu'à Saincaize où elle se raccorde à la ligne Paris Clermont Ferrand déjà électrifiée.

Sur ce dernier point, il précise que les études d'avant projet sont terminées. Celles de projet démarrent, avec un financement régional dans le cadre du contrat de plan 2000/2006 et là aussi avec une participation du FEDER à hauteur de 25%. Si l'Etat et la région inscrivent la réalisation de Bourges Saincaize au contrat de projet 2007/2013 les travaux pourraient démarrer en 2009.

Après d'autres interventions, l'ensemble des invités s'est retrouvé autour du buffet pour un vin d'honneur.

B MONTEIL

4 Electrification TOURS VIERZON le point sur les travaux au 15 novembre 2006

MISE AU GABARIT des OUVRAGES d'ART :

- pont de la RD 956 à Selles sur Cher la démolition s'est déroulée dans la nuit du 20 au 21 mai 2006-
- pont de 16 m à Civray de Touraine : la démolition a été réalisée dans la nuit du 30 septembre au 1^{er} octobre 2006-

La reconstruction de ces deux ouvrages d'art au gabarit électrification est en cours. Le gros œuvre du pont de Selles sur Cher est réalisé à 80%

En ce qui concerne le pont de la rue du Fourneau à Montrichard la déviation de la conduite d'eau traversant l'ouvrage est en cours.

TUNNELS de MONTRICHARD :

Tunnel voie 1 : refouillement de la voûte en vue de la réalisation de niches pour le scellement des supports de la caténaire.

POSE des SUPPORTS CATENAIRES :

Elle a débuté le lundi 25 septembre 2006 au km 223 sur la voie 1 à la sortie côté Vierzon de la gare de Villefranche sur Cher. A ce jour le chantier est aux environs de la gare de Ténieux Il se situe dans une zone de remblais pentus avec présence d'eau. Cela nécessite par endroit, d'importants bétonnages et quelque fois l'implantation de supports de section plus importante pour pouvoir supporter les caténaires des deux voies. Le déroulage des câbles de la ligne aérienne devrait débuter dans la deuxième quinzaine de novembre.

B MONTEIL

5 OMBRE ET LUMIERE

Le trafic Voyageurs Grandes Lignes intérieur et international de la SNCF a été en très nette progression par rapport à l'été précédent. Le TGV y a largement contribué. Il était donc juste, que l'on célèbre avec éclat ses 25 ans.

Avec + 6,5 %, le trafic TER poursuit et même accroît sa progression par rapport aux années précédentes . C'est la démonstration que la modernisation du matériel, l'amélioration des services et de l'offre tarifaire peuvent avoir un impact positif sur les usagers.

Il y a plus d'un an, un conflit a opposé la SNCF les Elus et les associations d'usagers concernant le déficit des trains interrégionaux. En refusant d'être la seule à le supporter la SNCF a posé la question de leur financement. La pérennité de ces dessertes ayant été réaffirmée elle investit 130 millions d'euros pour la modernisation du matériel.

Avec CORAIL INTERCITE , elle entame un plan de relance de l'activité qui comprend des promotions tarifaires et aussi un programme de réduction des charges (progression 2004 – 2005 + 0,14 MM VK)

Nous pouvons également constater une progression de 3 % du trafic Transilien.

Avec la mise en service en 2007 du TGV EST et du train tram Transilien le trafic voyageurs ira en augmentant.

Ombre au tableau, elle concerne bien évidemment le Fret dont le trafic en tonnage transporté passe de 121,98 MT en 2004 à 105 MT en 2005 soit une diminution de 16,98MT.

(- 5,65 MM TKM) L'ouverture à la concurrence conduira-t-elle à une simple redistribution du marché ou à un véritable accroissement du fret ferroviaire en France ou en Europe ? Pour l'instant seule constatation le trafic routier se porte bien.

B MONTEIL

6 ORLEANS le tram de la ligne B roulera en 2011

La deuxième ligne de tram d'orientation est ouest devrait voir le jour dans le milieu de l'année 2011 de Saint Jean de Braye à La Chapelle Saint Mesmin. Après le retrait de Bombardier la révélation du choix d'Alstom n'a pas été une surprise.

C'est donc le modèle Citadis 302 dernier de la gamme qui a été choisi avec une largeur de 2,40 m et d'une longueur de 40 m. Les rames pourront circuler également sur la ligne A à destination du dépôt de La Source où sera réalisée la maintenance lourde.

Orléans bénéficiera des dernières avancées technologiques puisqu'il sera équipé de l'alimentation par le sol à l'instar du tram de Bordeaux à la traversée du centre historique de la rue Halmagrand à la place du Général de Gaulle (desserte de l'Hôtel de Ville et de la cathédrale Sainte Croix)

Enfin le centre de maintenance de la ligne B sera implanté à proximité du dépôt de la SETAO. La réalisation de ce projet différé à plusieurs en raison des tergiversations des élus coûtera 298 M d'euros.

D' après La République du Centre

NB COORDONNEES de la REDACTION :

B MONTEIL 0254321344 bmonteil@wanadoo.fr

G CHOLLET 0247054217

JP LASSERRE DU ROZEL jean-paul.lasserre-du-rozel@wanadoo.fr