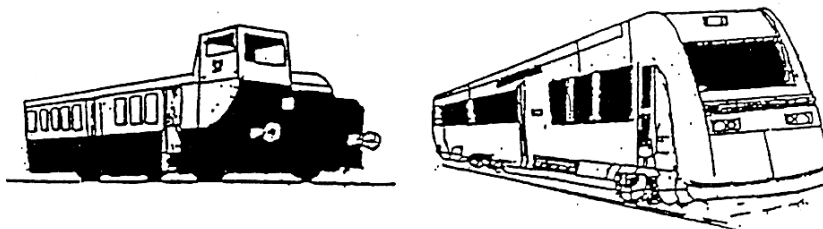




Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations - octobre 2017

Les deux nouvelles lignes à grande vitesse BPL et SEA sont en service.

Les deux nouvelles lignes à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique (SEA) et Bretagne-Pays-de-la-Loire (BPL) sont entrées en service simultanément début juillet. De nombreux articles ayant déjà relaté leur construction et mise en service, voici une présentation rapide de leurs caractéristiques.



La rame Duplex n°254 en gare de Rennes en cours de transformations.

Tout d'abord quelques points communs à ces deux axes :

- Aucune gare TGV n'a été créée sur les nouvelles lignes. En conséquence des raccordements situés à l'aplomb des villes les plus importantes ont été construits pour permettre des dessertes au cœur même des cités.

-L'espacement des trains est assuré par le double système : TVM 300 et ERTMS (GSMR en ETCS niveau 2). La TVM concerne le parc des TGV Atlantique, les plus anciennes séries de TGV-Duplex (rames 200)...., l'ETCS concerne les Duplex plus récents équipées pour les deux systèmes comme les rames 700 « Dasye », 4700, 800 « Océanes »...

-La vitesse maximale est de 320 km/h pour les rames circulant en mode ETCS et 300 km/h pour celles en TVM 300.

-La liaison radio GSMR équipe les deux lignes et leurs raccordements.

Ligne Bretagne – Pays-de-la-Loire :

Longueur : ligne principale = 181,6 km

Raccordements : Connérré-fret = 2,4 km (voie RFC)

- La Milesse-fret = 1,9 km (voie RFM) - La Milesse Voyageurs = 3,5 km (voies R1M et R2M)
- Sablé-sur-Sarthe = 8,07 km (voie R1S) et 9,2 km (voie R2S) - Auvers-le-Hamon = 5,3 km (voie RDA)
- Laval-Est = 4,7 km (voie R2E) et 4,09 km (voie R1E) - Laval-Ouest = 6,04 km (voie R1O) et 7,3 km (voie R2O)

Vitesses maximales* :

Voie 1 :	Voie 2 :
Jonction LGV A / LGV BPL au km 2,6 : 300 km/h	jonction ligne classique/LGV-Km 178,3 : 160km/h
Km 2,6 – Km 172,2 : 320 km/h (300 km/h en TVM 300)	Km 178,3 (CAB) – Km 178,2 : 220 km/h
Km 172,2 – Km 175,1 : 300 km/h	Km 178,2 – km 175,1 : 270 km/h
Km 175,1 – Km 178,3 (fin CAB) : 270 km/h	Km 175,1 – Km 172,2 : 300 km/h
Km 178,3 – Km 180,6 : 220 km/h	Km 172,2 – Km 2,7 : 320 km/h (300 km/h en TVM)
Km 180,6 – jonction LGV/ ligne classique : 160 km/h	Km 2,7 – jonction LGV BPL/ LGV A : 300 km/h

*Vitesse limite 200 km/h pour les Z 21700.

Dans la pratique il faut tenir compte, bien entendu, des séquences de décélérations ou de mises en vitesse des rames entrant et sortant de la LGV. Les vitesses limites de ces secteurs particuliers (entrées, sorties, raccordements) sont donc données à titre indicatif.

La vitesse maximale des raccordements de Connérré-fret et La Milesse-fret est de 100 km/h, celle du raccordement de Auvers-le-Hamon est de 160 km/h. L'utilisation du contournement du Mans par des trains de fret est actuellement peu probable du fait de son équipement en ETRMS N2, la plupart des machines fret des différents opérateurs équipées en ERTMS étant plutôt en niveau 1. Cependant l'utilité du contournement sera plus évidente pour les cas de détournement des TGV par ligne classique lors d'incident.

Sur les autres raccordements, la vitesse limite s'étale de 160 km/h au niveau des bifurcations sur la ligne classique à 230 km/h (220 km/h en TVM 300) sur les aiguilles de raccordement sur la LGV.

La LGV est exploitée en commande centralisée gérée par le poste de commande à distance (PCD) « LGV-BPL » situé à Rennes.

La ligne et ses raccordements sont électrifiés en 25 kV-50 Hz, dépendants du régulateur sous-station (RSS) « Centre-Ouest », ce dernier a repris les fonctions des RSS de Paris-Rive-Gauche, Tours et Rennes.



Une rame Duplex Océane entre en gare de Rennes

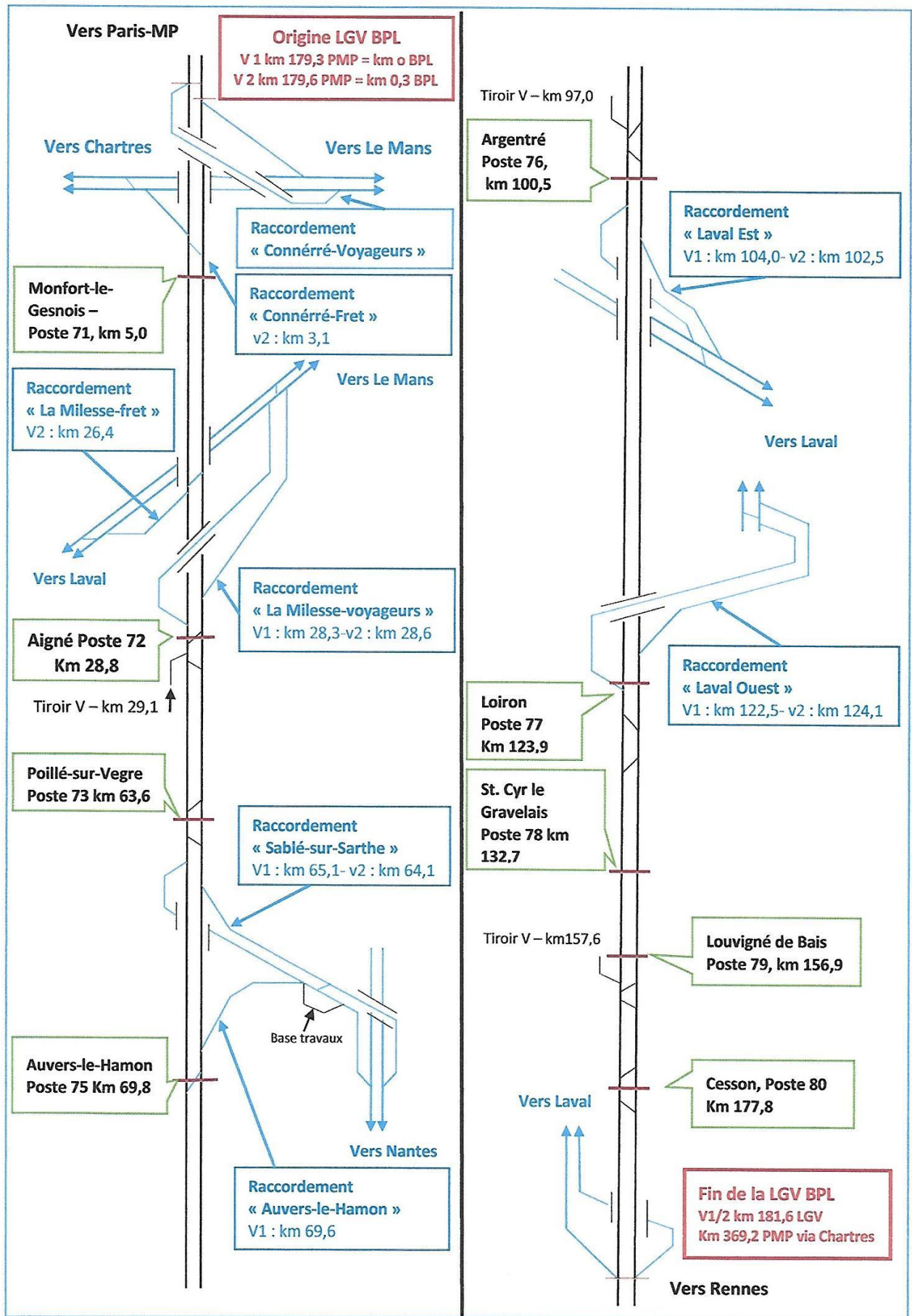


Schéma de LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire

Ligne Sud-Europe-Atlantique :

Longueur : ligne principale = 301,8 km

Raccordements : Monts-Sud = 6,6 km (voie R1MS) et 5,2 km (voie R2MS)

– La Celle St. Avant = 4,07 km (voie R1CA) et 3,6 km (voie R2CA)

– Migné-Auxence = 6,1 km (voie R1MA) et 6,5 km (voie R2MA)

– Fontaine-Le-Comte Nord = 4,07 km (voie R1FN) et 2,2 km (voie R2FN) – Fontaine-Le-Comte Sud = 3,4 km (voie R1FS) et 4 km (voie R2FS)

– Juillé = 2,5 km (voie RJ) – Villognon = 4,4 km (voie RV)

– La Couronne = 5,8 km (voie R1CO) et 5,5 km (voie R2CO)

Vitesses maximales :

Voie 1 :
Origine LGV SEA – Km 6,7 : 270 km/h
Km 6,7 – Km 9,2 : 300 km/h

Km 9,2 – Km 286,9 : 320 km/h (300 km/h en TVM)
(km 281,6 – km 288,4 : 270 km/h en TVM)

Km 286,9 – Km 293,4 : 300 km/h

Km 293,4 – Jonct. LGV SEA/ ligne classique : 220 km/h
(du km 288,4 à jonct. : 200 km/h en TVM)

Voie 2 :
Jonct. Ligne classique/LGV SEA - km 297,6 : 160 km/h

Km 297,6 – km 293,7 : 230 km/h (220 km/ en TVM)

Km 293,7 – Km 286,9 : 300 km/h

Km 286,9 – Km 9,2 : 320 km/h (300 km/h en TVM)

Km 9,2 – Km 7,9 : 300 km/h

Km 7,9 – jonct. LGV SEA – LGV A : 270 km/h

Pour les raccordements, les vitesses au franchissement des aiguilles de liaison sur ligne classique vont de 160 km/h (La Celle, Migné-A., Fontenay-le-C. Nord et Sud, Juillé, La Couronne) à 200 km/h (Villognon) et 220 km/h (Monts). Puis les vitesses augmentent par pallier pour atteindre au niveau des aiguilles placées sur la LGV 230 km/h (ou 220 en TVM), sauf pour le raccordement de Juillé (170 km/h).

La LGV est exploitée en commande centralisée gérée par le poste de commande à distance (PCD) « LGV-SEA ».

La ligne est électrifiée en 25 KV-50 Hz, elle dépend du régulateur sous/station Centre-Ouest. Les raccordements sont tous équipés de sections de séparations 25 KV-LGV – 1500 V cc, les parties en 1500 v. des raccordements de Juillé, Villognon et La Couronne étant du ressort du régulateur sous/station de Bordeaux.

En ce qui concerne «l'ex contournement» de Tours-Saint-Pierre-des-Corps, le raccordement dit de Montlouis permettant de relier la ligne classique côté Les Aubrais à la LGV a été désaffecté. Le tronçon entre le km 222,9 à Saint Avertin et l'ancienne sortie de Monts est lui aussi désaffecté. Le secteur restant du PRS Loire (km 215,2, entrée-sortie vers Saint-Pierre-des-Corps) à l'origine de la LGV SEA a été converti du 1500 v. au 25 KV. Le principe de la double signalisation latérale et cabine est abandonné. Il n'y a donc pas de bifurcation au niveau de l'origine de la LGV SEA, mais une continuité de voie, avec simple commutation du piquetage kilométrique : le km 229,9 LGV A étant en même temps le km 0 LGV SEA.



Une rame Océane et une Ouigo sous la verrière rénovée de Bordeaux-Saint-Jean

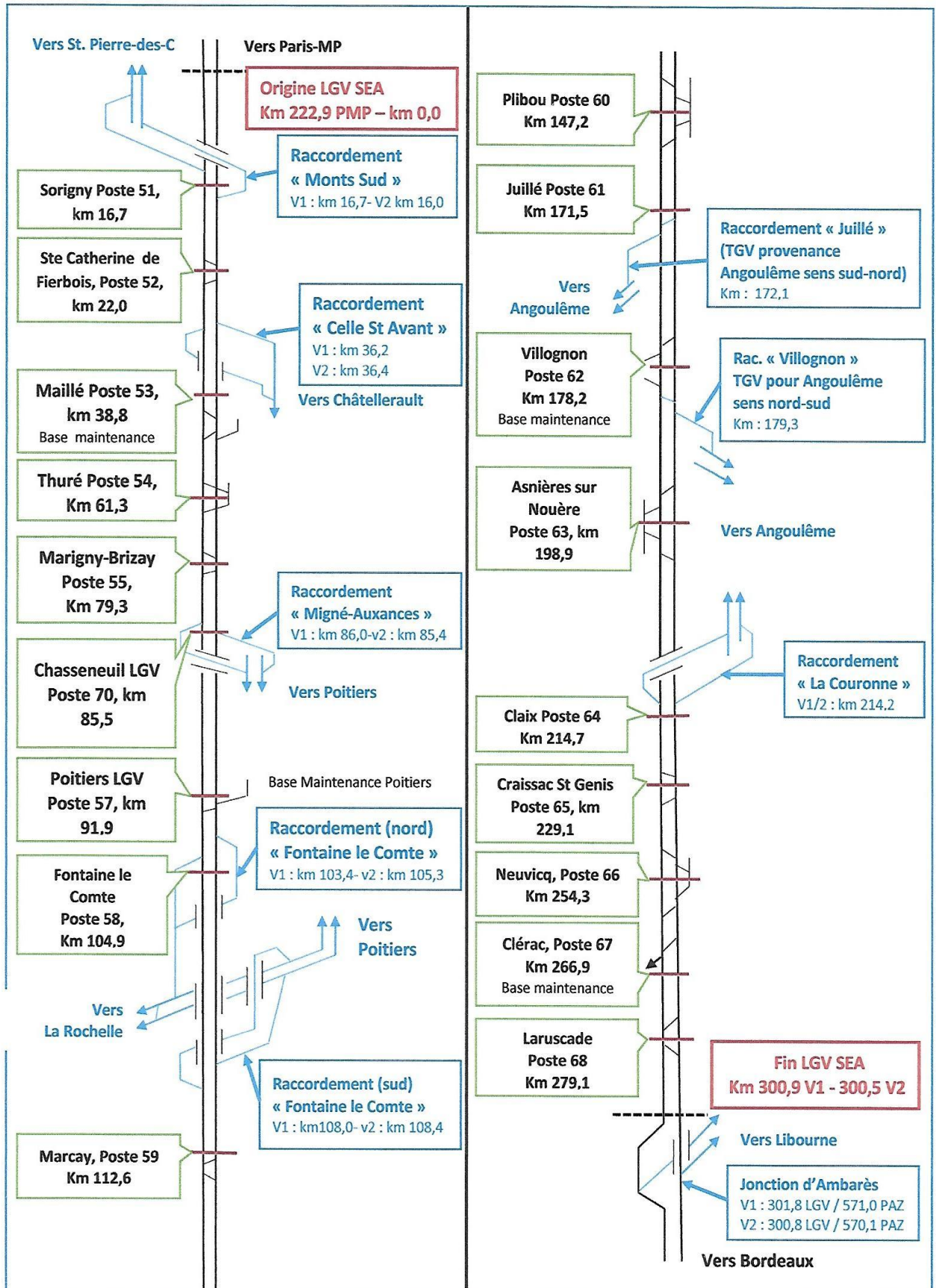
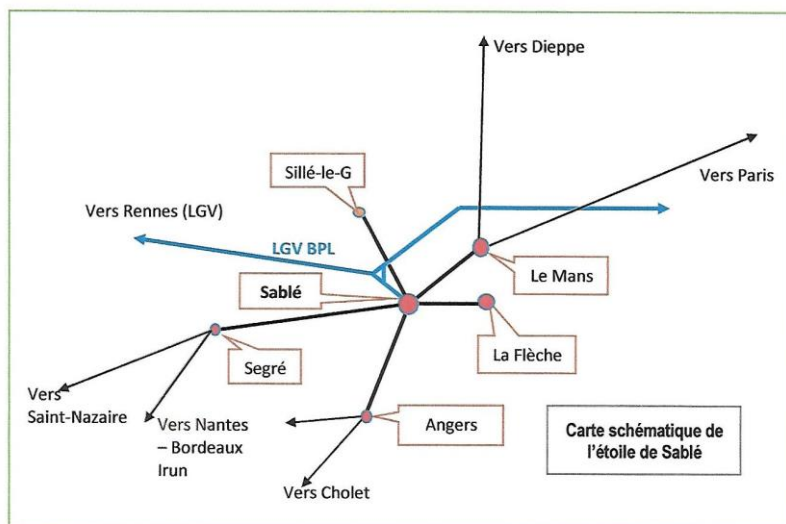


Schéma de la LGV – Sud-Europe-Atlantique

L'étoile de Sablé brille d'un nouvel éclat.

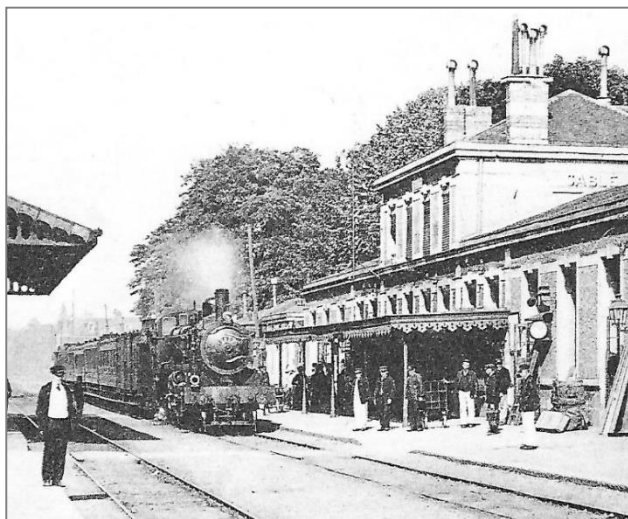


- Création de l'étoile, Ouest et PO

Sablé-sur-Sarthe est un chef-lieu de canton de la Sarthe, traversé paisiblement par cette rivière, et qui compte aujourd'hui 12 500 habitants. Son nom a été cité récemment dans le monde ferroviaire grâce à la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse Bretagne-Pays-de-la-Loire qui est dotée d'un raccordement techniquement dit de « Auvers le Hamon » mais plus généralement connu sous l'appellation de « virgule de Sablé ».

Comme dans bien d'autres endroits du territoire, le chemin de fer s'y est installé dans la deuxième partie du XIX^{ème} siècle avec la construction de plusieurs lignes rayonnantes formant ce qu'il est convenu d'appeler « l'étoile de Sablé ».

La première ligne arrivant à Sablé fut celle du Mans à Angers, considérée comme embranchement de la ligne Paris – Rennes – Brest ouverte par la Compagnie de l'Ouest jusqu'au Mans depuis 1854. Le 23 mars 1863 le premier train officiel faisait son entrée à Sablé, avant que la ligne soit prolongée à Angers quelques mois plus tard en décembre 1863. Pourtant le passage par cette ville ne s'était pas imposé de lui-même. La sous-préfecture sarthoise de La Flèche avait de son côté fait valoir des arguments tout à fait recevables, non seulement du fait de sa situation administrative plus importante, mais aussi en matière de population desservie, de commerce et d'industrie. De plus la route vers Nantes passait déjà par cette ville. Cependant c'est un itinéraire suivant globalement le tracé de la Sarthe qui fut retenu.



Cette carte postale, bien connue, montre la gare de Sablé du temps des 230- Ouest.

Aujourd'hui les TGV mettent cette ville à 1 h 04 de Paris.

Avec la ligne d'Angers, l'étoile du Mans était complète suite aux ouvertures des lignes vers Laval en 1855, Alençon en 1856 (C^{ie} de l'Ouest) et Tours en 1858 (C^{ie} du Paris-Orléans). Angers était déjà reliée au chemin de fer depuis 1849 grâce à la C^{ie} de Tours – Nantes, rapidement fusionnée avec le PO.

Il fallut attendre un peu plus d'une décennie pour voir l'étoile de Sablé continuer son développement. Tout d'abord avec un axe ouvert par la C^{ie} de l'Ouest se dirigeant vers Segré, Châteaubriant puis un peu plus tard Saint-Nazaire. En effet cette compagnie ne pouvait pas s'étendre vers le sud barré par le PO. Grâce à cette ligne il lui devenait possible d'aller vers le port de Saint-Nazaire tout en desservant une région laissée à l'écart entre Paris-Brest et Paris-Tours-Angers-Nantes. La ligne fut ouverte en décembre 1876 de Sablé à Château-Gontier, puis Segré en octobre 1877 et décembre 1877 jusqu'à Châteaubriant. Le bouclage vers Saint-Nazaire n'était achevé qu'en 1885.

Vers la même époque le PO qui exploitait Tours – Le Mans avait obtenu, au titre de concessions d'intérêt local, un ensemble de lignes dans le sud de la Sarthe rayonnant autour de La Flèche, et donnant enfin à cette sous-préfecture un accès ferroviaire.

Une ligne reliant cette dernière à Sablé fut inaugurée en décembre 1877. Comme depuis 1871 la ligne Aubigné-Racan – La Flèche était en service, les rails du PO étaient posés en continu depuis Paris-Austerlitz jusqu'à Sablé qui se trouvait donc officiellement au PK 360,1 de cette compagnie. Ceci à titre anecdotique puisqu'aucune liaison directe ne fut installée sur l'ensemble de cet itinéraire. Le PO avait ouvert sa ligne La Flèche – La Suze simultanément avec celle de Sablé, les deux étant en tronçon commun sur 8,1 km de La Flèche à la bifurcation de l'Aubinière. La voie, en quittant Sablé après la bifurcation de la ligne du Mans, passait sur un viaduc de 285 m. sur la Sarthe et dominant la ville.

La Compagnie de l'Ouest allait compléter l'étoile de Sablé avec une dernière branche ouverte en mai 1884, quittant la ligne du Mans à Juigné-sur-Sarthe et se dirigeant plein nord vers Sillé-le-Guillaume, gare de la ligne Le Mans – Laval. De cette ville une autre ligne continuait vers La Hutte-Coulombiers située sur Le Mans – Alençon. Avec ces ensembles le département de la Sarthe se trouvait doté d'une ceinture ferroviaire à voie normale exploitée par pas moins de trois compagnies : Ouest, PO et Mangers-Saint Calais.

- Desserte jusqu'en 1909

Si l'on observe la carte de la Cie de l'Ouest avant 1909 on constate que Sablé se trouvait sur sa limite sud, aux frontières avec le PO. Les dessertes de l'étoile allaient donc s'en ressentir. Effectivement le PO avait mis en place des relations Paris – Nantes via Tours et Angers, suivant l'itinéraire naturel de la Loire, et se prolongeant jusqu'à Quimper. L'Ouest exploitait de son côté Paris – Rennes – Brest et la Bretagne nord.

De ce fait on retrouve originellement une desserte Paris – Le Mans – Angers, un accord avec le PO permettant de continuer vers Nantes et au-delà. L'ouverture de la ligne vers Sablé - Segré - Saint-Nazaire allait avoir deux conséquences : d'une part la mise en place de liaisons Paris – Saint-Nazaire via celle-ci et d'autre part des trains Paris – Nantes par Segré. En effet l'Ouest avait également ouvert une ligne de cette ville vers Nantes en 1884-1885. L'Ouest pouvait alors se dispenser d'utiliser les rails de son voisin, sauf sur les derniers kilomètres. De plus ses itinéraires étaient un peu plus courts que ceux du PO (397 km de Paris à Nantes par l'Ouest contre 431 km par le PO et 447 km pour Saint-Nazaire par l'Ouest contre 495 km par le PO). Il existait à cette époque des voitures directes vers Nantes et Saint-Nazaire au départ de Paris-Montparnasse et même Saint-Lazare. Le nombre de relations n'était toutefois pas très important, le plus souvent jumelées avec les trains pour Rennes et Brest. La ligne de Sablé à Saint-Nazaire était établie à double voie : un petit air de grande artère. En plus la région de Segré et Noyant-la-Gravoyère fournissait un trafic de minerai assez important.

Sur les deux autres lignes de l'étoile vers Sillé-le-Guillaume et La Flèche le trafic était uniquement local avec des circulations omnibus.

La gare des Agets – Saint-Brice, première rencontrée en quittant Sablé.

Le train est remorqué par une 220, série 939 à 998 Ouest



- Fusion Ouest – Etat, les grandes heures du Manche-Océan et des dessertes estivales

En 1909 le Réseau de l'Etat rachète la Compagnie de l'Ouest. Géographiquement l'Etat disposait d'un ensemble de lignes situé au sud de la Loire, hérité de multiples compagnies locales créées après la loi de 1865. Les difficultés de ces dernières avaient entraîné la création de ce réseau en 1878. Le paysage ferroviaire se trouve donc bousculé, avec un périmètre allant globalement de Dieppe à Bordeaux et de Paris aux rivages de la Manche et de l'Atlantique. Cependant en plein milieu de cet ensemble subsiste l'artère PO qui va de Tours à Quimper via Nantes ainsi que l'étoile de La Flèche.

Le nouvel exploitant va mettre en place de nouvelles dessertes, en particulier l'été celle des plages du sud de la Loire et de la Vendée : Pornic et Les Sables d'Olonne. L'Etat dispose en plus de sa propre gare à Nantes, justement dénommée Nantes-Etat. Entre les deux guerres nous retrouvons en plein été un « rapide » de nuit allant de Paris vers Pornic et Les Sables en passant par Sablé, Segré et Nantes-Etat.

Au début des années 30 il existe, toujours en plein été, en plus de trois relations du Mans ou Sablé vers Saint-Nazaire, un train de nuit Paris-MP pour Nantes-Etat avec voitures Pornic-Les Sables et une relation de soirée combinant un acheminement par le rapide 573 pour Rennes jusqu'au Mans où des voitures étaient reversées sur le rapide DN « Manche-Océan » pour Nantes-Etat, toujours via Segré.

La deuxième guerre mondiale avait été un triste moment pour la gare de Sablé qui fut bombardée le 6 juin 1944 entraînant les destructions du BV, des remises du dépôt, de la halle marchandises et du matériel roulant s'y trouvant. Il fallut attendre 1956 pour voir le BV reconstruit et modernisé complètement.

L'électrification Le Mans – Rennes de 1965 eu pour effet de détourner l'essentiel du trafic Paris – Quimper par Rennes – Redon. En 1970 était créé la Région de Paris-Montparnasse, remplaçant les anciens arrondissements VB, MT et EX du Mans, englobant le secteur de Sablé. Puis vint la nouvelle vague de fermetures de lignes voyageurs et cette fois ce fut Sablé – Châteaubriant qui en fit les frais en mars 1969. Les dessertes marchandises se voyaient limitées aussi petit à petit : fermetures de Parennes à Loué et Louailles – La Flèche. En 1978, en semaine, il y avait encore une desserte Le Mans – Sablé – Châteaubriant ainsi qu'une autre Sablé – Louailles. Puis intervint l'expérience pilote de Gare Multi-fonction (GMF) de Château-du-Loir en 1979, suivie juste après de la mise en place de six autres GMF dans le secteur du Mans, dont Sablé. Une conséquence fut la mise en place d'une desserte de Louailles à la demande, sans caractère régulier.

Longtemps ces dessertes furent assurées par du personnel traction du petit dépôt de Sablé. Celui-ci avait été établi rapidement au cours des mises en services des lignes de l'étoile. Il participait à la couverture des différents trafics en compagnie de ses homologues de Segré, La Flèche et Le Mans. De nombreuses séries de machines à vapeur Ouest y avaient été affectées, en particulier des 030, 120, 220, 230 etc... capables d'assurer des services polyvalents. Il y eu même, selon une tradition en vigueur autrefois sur la C^{ie} de l'Ouest, une petite 030 baptisée au nom de la ville de Sablé : la « 1619 » Ouest, devenue plus tard 030-319 Etat, mais vraisemblablement jamais affectée à notre dépôt. Sablé était devenu une annexe du Mans après la création de la S.N.C.F mais conservait du personnel. En août 1959 une 030 C couvrait encore la desserte de Loué et Louailles : un des trois derniers services de ligne de cette nombreuse série. Il s'agissait là de la fin de la vapeur puisque quelques années plus tard les locomotives Diesel faisaient leur apparition avec les BB 63400/500 et Y 51000 du Mans. Tandis qu'un 63000 couvrait la desserte de Segré avec un conducteur Diesel du Mans, un Y 51000 se chargeait de celles de Tiercé, Loué, Louailles et La Suze avec les deux derniers « mécaniciens » de Sablé convertis à ce mode de traction. Le 25 février 1964 M. Batteux, ultime tractionnaire de Sablé faisait son dernier train sur la desserte de La Suze conduisant un des Y 51000. Il avait été embauché dans ce même dépôt en 1936 comme manœuvre à l'essai. Deux mois auparavant c'était son collègue M. Péron qui avait lui-même cessé ses fonctions : avec ces deux départs, le dépôt de Sablé avait vécu ! La charge de travail fut transférée au dépôt du Mans.

Ces dessertes étaient bien remplies car à cette époque le trafic marchandises était florissant : en 1964 Sablé avait expédié par wagons complets 7800 tonnes et reçu 22 500 t. Cette année-là, rien que la foire aux bestiaux des 23 et 24 janvier avait représenté un envoi de 18 wagons représentant un total de 370 têtes de bétail.

La diésélisation avait fait disparaître totalement la vapeur dans la deuxième moitié des années 60 : les 66000, 67000, 68000 puis 72000 avaient remplacé progressivement les dernières 141 C, 141 R, 141 P et 241 P. L'arrivée des CC 72000 sur la région eu pour effet de permettre un grand mouvement de modernisation de la desserte Paris – Nantes dénommée « opération 160 ». Un ensemble de rapides et express était mis en place au service d'hiver 1972, ces trains étant remorqués à 160 km/h par les CC 72000, ceci grâce à une dérogation autorisant cette vitesse sur une ligne équipée en signalisation mécanique. Si les « Nantais » et « Maine-Océan » (à ne pas confondre avec l'antique Manche-Océan) ignoraient la gare de Sablé, certains express pour Nantes et Le Croisic s'y arrêtaient toujours. Il y eu même un aller-retour Nantes – Le Mans 3750 – 3553 couvert en turbotrain RTG, durant peu de temps il est vrai. Enfin était créés en 1980 les TEE Jules Verne n°30-31 traversant la gare de Sablé matin et soir.

- **TGV et TER, disparition du fret**

L'électrification Le Mans – Nantes de 1983 n'allait pas changer beaucoup la physionomie ferroviaire sabolienne, si ce n'est qu'avec des temps de parcours améliorés (les meilleures relations Paris – Sablé passent de 2 h 15 pour le train 3767 en traction Diesel à 2 h 09 pour ce même train en traction électrique). Les BB 22200, 25200 et 25500 avaient pris en charge l'ensemble des trains avant que les nouvelles Z 9600 viennent progressivement remplacer les X 2400, X 2100 puis X 4300. En 1984 la vitesse plafond de la ligne Le Mans – Angers était portée en certains endroits à 200 km/h. En revanche côté dessertes marchandises les deux lignes de Loué et Louailles avaient été définitivement abandonnées. Une desserte subsistait de Sablé à Châteaubriant, mais limitée au cours des années 1990 à Segré puis Château-Gontier. Progressivement l'étoile de Sablé perdait de l'éclat sur ses branches adjacentes pendant que l'axe principal au contraire devenait de plus en plus performant. Il y avait à ce moment des liaisons directes pour Paris, Nantes, Le Croisic, Quimper (par les express nocturnes 3745 – 3744) et l'été Les Sables, Pornic et Saint-Gilles-Croix-de-Vie selon les services.

La grande évolution de la fin des années 80 fut bien sûr l'arrivée du TGV Atlantique à l'automne 1989. Certes dans un tout premier temps seules les grandes agglomérations furent desservies en attendant la montée en charge progressive des rames à grande vitesse. Mais Sablé put enfin bénéficier de quelques arrêts faisant tomber le temps de parcours vers Paris à 1 h 15 minutes environ. De leur côté les omnibus avaient troqué leur nom pour celui plus moderne de TER. Le nombre de ceux-ci était en augmentation, avec plus de navettes entre Sablé et Le Mans où les correspondances étaient organisées pour Paris.

Le domaine des TER est celui qui devait le plus évoluer durant les deux décennies suivantes avec la régionalisation. Les Pays-de-la-Loire investissaient largement en termes de fréquence et de matériel. C'est ainsi qu'apparurent, entre autres, les modernes Z TER 21500 aptes à 200 km/h, puis les TER 2N NG et les AGC.

- La nouvelle donne du TGV BPL et de la « virgule de Sablé »

Toute dernière évolution ferroviaire dans le paysage sabolien : l'ouverture de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays-de-la-Loire, accompagnée de la « virgule de Sablé ». Très clairement, au début, les Sarthois furent totalement opposés à ce projet, surtout au contournement du Mans. Historiquement celui-ci était prévu dès l'origine de la ligne en 1989. Dans un double souci d'alléger la facture de départ en gagnant l'adhésion des Manceaux qui étaient déjà contre, la S.N.C.F en avait différé la construction. M. Robert Jarry, maire du Mans à cette époque avait même lancé le terme de « deuxième bataille du rail » pour sa ville, la première ayant été à ses yeux l'obtention du passage de la ligne Paris – Rennes – Brest au détriment d'Alençon en 1854. Ces arguments sont donc ressortis dès lors qu'il s'est agi de prolongation vers Rennes avec, de nouveau, contournement du Mans. Mais le projet du tracé de la ligne à grande vitesse allait évoluer avec une forte ondulation vers le sud après le contournement nord du Mans, et une « sortie » sur la ligne classique Le Mans – Angers en amont de la gare de Sablé. Cette solution permettait de desservir plus rapidement encore le sud Sarthe et de gagner quelques minutes en direction d'Angers et Nantes. D'autre part des garanties de niveau de trafic ayant été données au Mans, un revirement de positions avait lieu permettant de faire enfin avancer le dossier.

Le passage de la LGV près de Sablé donnait alors l'idée de réaliser un court raccordement en triangle entre la LGV côté Laval et la sortie de Sablé ouvrant une possibilité de desserte depuis la Bretagne vers Angers et Nantes. Ce projet de raccordement situé à Auvers-le-Hamon est plus connu sous l'appellation de « virgule de Sablé ». Son but était de mettre en place une desserte Rennes – Laval – Angers – Nantes. L'étoile de Sablé gagnait là deux nouvelles branches bienvenues suite à la perte des lignes de Sillé et La Flèche. Pour la construction de la LGV BPL une base de travaux fut édiflée au niveau des raccordements de sortie de Sablé et de la virgule. Un accès spécial orienté côté nord depuis la ligne du Mans, entre Juigné-sur-Sarthe et Sablé servit durant la construction et démonté ensuite.

L'inauguration de la LGV et de la virgule en juillet dernier étaient l'occasion de la mise en place d'une nouvelle desserte. Globalement Sablé conserve une desserte TGV assez similaire à la précédente en termes de nombre de trains. Toutefois certains TGV sont sans arrêts entre Sablé et Paris permettant de descendre à des temps de parcours jusqu'à 1 h 04 pour le TGV 8809. Quel progrès par rapport aux six heures requises vers les débuts de 1863 ! En revanche il s'agit principalement de TGV Paris – Nantes ; fini les relations directes entre Sablé et les destinations plus lointaines de Quimper, Les Sables, Cholet où bien sûr Dieppe et Bordeaux oubliées depuis longtemps.



*La Z 21711/12/712 en gare de Nantes,
après avoir assuré un TER-GV Rennes-Nantes*

Ce que Sablé a perdu en diversité de destinations a été gagné en fréquence. De nos jours la gare est desservie par des TER Le Mans – Nantes, Le Mans – Angers, Le Mans Sablé et vice-versa. En semaine on compte 9 allers retours pour Nantes, 7 pour Angers et trois Le Mans-Sablé. Les relations pour Nantes sont majoritairement couvertes par des Z 21500, sinon par AGC et TER 2N. Ces matériels prennent bien sûr en charge les trains pour Angers et Sablé, les Z 9600 ayant été retirées du service. De plus sont apparues les fameuses liaisons Rennes – Nantes qui s'arrêtent toutes à Sablé. Il existe 5 allers retours en semaine, trois le samedi et quatre le dimanche. C'est donc une nouveauté : il

est possible à présent de rejoindre directement Laval, Vitré et Rennes depuis Sablé : voilà qui vient compléter une liste de destinations déjà longue et variée. Ces trains desservent Rennes, Vitré, Laval, Sablé, Angers, Ancenis et Nantes. Une partie des trains Rennes – Nantes et par ailleurs jumelée avec les Le Mans – Nantes, avec coupe ou forçement des rames en gare de Sablé. De ce fait un temps de stationnement de plusieurs minutes y est observé. Ces trains empruntant la LGV entre Sablé et Laval sont assurés par des Z 21700, initialement Z 21500 modifiées spécialement pour circuler sur LGV. D'autre part les documents horaires régionaux proposent la possibilité de faire Le Mans – Rennes en changeant de train à Sablé, les temps de correspondances étant assez courts. Notons que ce n'est pas la première fois qu'il existe des relations directes de Laval à Nantes. Au début des années trente on trouvait effectivement des trains Laval - Nantes-Etat via Château-Gontier et Segré dénommés LN 1,3 5 dans un sens et NL 2,4 dans l'autre. Les temps de parcours avoisinaient les quatre heures.

En ce qui concerne le fret, l'époque de l'expédition de bestiaux et autres produits agricoles est bien révolue. Il n'y a pratiquement plus de trafic local sur l'étoile. En 2013 la société Combiwest avait lancé un train de transport combiné au départ de Château-Gontier pour le sud-est de la France. Une plateforme spéciale avait été aménagée à Château-Gontier financée par la communauté de communes, la Région, l'union européenne et RFF pour la réhabilitation de la ligne depuis Sablé (environ 2 millions d'euros de subventions publiques pour permettre le démarrage de ce projet). Mais cette société a été mise en liquidation en 2016. Depuis Fret-SNCF a pu redémarrer ce trafic de containers. Quant à l'ancienne ligne vers La Flèche, elle reste officiellement ouverte jusqu'à Louailles mais non exploitée. Un projet de mise en place de voie verte piétons-vélos a été envisagé par la commune riveraine de Vion.

Benoît Hardy

Orléans – Tours – Angers : nouvelles des tramways du val de Loire.

Orléans : travaux d'été sur la ligne A

La ligne A du tramway d'Orléans a été mise en service il y a déjà 17 ans, à l'automne 2000. Mais depuis quelques années des défauts sont apparus sur les attaches reliant les rails aux traverses, en particulier sur des secteurs de la partie sud de cette ligne. Sur certains endroits la vitesse des rames a dû être limitée à 20 km/h.

Afin de permettre une bonne réalisation des travaux de remise en état de la voie, la ligne A a été fermée cet été du 17 juillet au 25 août, plus précisément entre la station Tourelles-Dauphine et le terminus de l'Hôpital – La Source. Déjà en 2016 des travaux avaient conduit à des interruptions de trafic en soirée. Et ce vaste chantier de réfection se prolongera également en 2018. Ils doivent permettre retour à une vitesse de 70 km/h.

Tours : le tracé de la deuxième ligne maintenant connu.

A Tours la mise en service de la première ligne de tramway en août 2013 a été un succès avec un taux de fréquentation supérieur aux prévisions : le chiffre de 15,8 millions de voyages en 2016 est avancé.

Tours-Métropole souhaite donc se lancer dans la construction d'une deuxième ligne. Une décision vient d'être rendue samedi 30 septembre en ce qui concerne le choix du tracé. La desserte de l'hôpital Trousseau à Chambray était quasiment acquise. Elle est aujourd'hui confirmée, avec une ligne partant du quartier de La Papoterie, remontant vers le nord pour retrouver au carrefour de Verdun l'actuelle ligne A, avant de se diriger plein ouest vers l'hôpital Bretonneau et la commune de La Riche. Ce faisant, l'option vers Saint-Pierre-des-Corps n'est pas retenue.

D'après les prévisions, les travaux pourraient débuter en 2020 pour une mise en service intervenant entre 2023 et 2025. Le coût est estimé à 257 millions d'euros.

Angers : une deuxième ligne qui en cache une troisième.



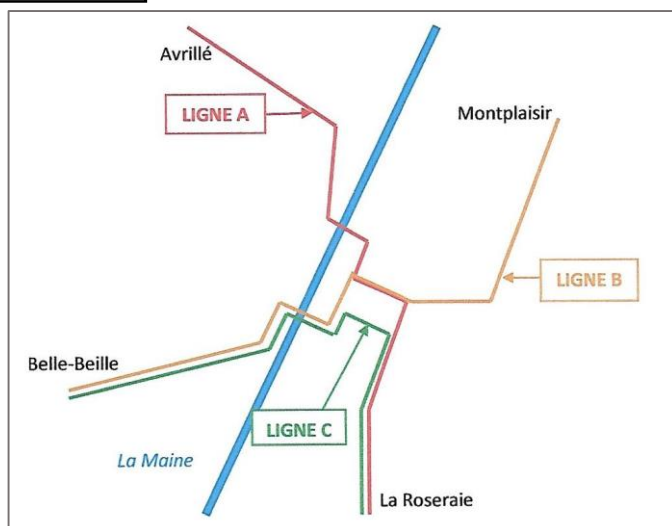
*Une rame du tramway d'Angers, place du Ralliement.
Cet arrêt sera situé dorénavant sur la ligne C*

de filer vers Monplaisir. De ce fait la ligne A existante sera déviée de son tracé actuel et utilisera en tronc commun celui de la nouvelle ligne de St Serge au Centre des Congrès avant de rejoindre son parcours initial. C'est là que prendra forme une troisième liaison dite « ligne C » qui empruntera successivement le tracé de la ligne B de Belle-Beille à Molière, puis suivra le tronçon délaissé par la déviation de la ligne A passant par la place du Ralliement, avant de retrouver cette dernière à la station Foch et de rester en tronc commun avec elle jusqu'à son terminus, ceci permettant une desserte ouest-sud.

Le futur réseau du tramway d'Angers

De son côté la ville d'Angers a bien avancé dans son projet de construction d'une deuxième ligne de tramway. Celle-ci devrait être mise en service, d'après les estimations, fin 2022. Son coût serait de 245 millions d'euros, hors taxes, incluant la construction de la ligne, d'un nouveau pont sur la Maine et l'acquisition de rames de complément.

Mais ce projet de deuxième ligne en cache une troisième ! En effet la nouvelle ligne B sera d'orientation générale Ouest – Nord-est de Belle-Beille au quartier Monplaisir. Après avoir franchi la Maine, elle en suivra sa rive gauche en arrivant en centre-ville, puis le traversera entre les stations « St. Serge Université » et « Centre des Congrès », avant



COOPÉRATION OU CONCURRENCE ?

Réunis sous le patronage du journal « L'Humanité », et placé sous la présidence de son directeur M. Patrick Le Hyaric également député européen les 13^{èmes} rencontres de Tours se sont réunies le 17 avril dernier. Ouvrant le débat, M. Jacques Damas représentant Kéolis nous présente son entreprise en précisant qu'elle opère sur 15 pays ; qu'elle pratique une intermodalité allant du téléphérique au tramway. En conséquence, l'exploitation ferroviaire n'est qu'un de ses aspects. Selon sa version, le bon fonctionnement repose sur : un gestionnaire d'infrastructure solide et une autorité organisatrice qui contrôle la bonne exécution du service. Se référant aux expériences britanniques et allemandes, il affirme que la concurrence confronte des idées et des systèmes différents. Dans ces deux pays, la charge et la mise à disposition du matériel incombe à l'opérateur. Il souligne, que dans le cas de l'Angleterre, il peut s'agir de matériel en location. Ensuite, il aborde l'aspect social en cas de transfert de marché : en Allemagne, ce sont les pouvoirs publics (fédéraux et régionaux) qui rendent possible le transfert du personnel d'une entreprise à l'autre. En Angleterre ce transfert est obligatoire. Il reconnaît toutefois, qu'aucune solution n'est parfaite.

Dans son intervention M. Serge Piteljon syndicaliste belge conteste toutes références au système anglais qu'il estime trop libéral. Il nous informe, que comme en France l'infrastructure a été séparée de l'exploitation. Il estime que cette décision a porté atteinte au statut des cheminots. Plus généralement, il dénonce la politique sociale et économique du gouvernement de son pays. Concernant plus particulièrement le secteur ferroviaire, il déplore l'absence d'investissement, l'augmentation de la dette. Il craint, que l'ouverture à la concurrence telle qu'elle est prévue dans le quatrième paquet ferroviaire soit l'occasion d'une privatisation source de profit pour les actionnaires au détriment du service public. Pour conclure son intervention, il souhaite une coopération plutôt qu'une ouverture à la concurrence. La parole est ensuite donnée à M. David Gobé syndicaliste C.G.T. détaché auprès de la Fédération Européenne des travailleurs des transports. Il estime également que les 4,5 millions de salariés des transports combattent aussi ces « paquets ferroviaires » et souhaiteraient plus de coopération, de service public, de sécurité et de formation. Il cite en exemple qu'en Allemagne dans une filiale de Kéolis le nombre d'accident est de 3 à 4 fois supérieure à la moyenne du secteur ferroviaire de ce pays. Sur ce dernier point, il est interrompu par M. Damas qui s'inscrit en faux ; prétendant que les problèmes de sécurité sont liés aux agressions. En réponse, M. Gobé confirme ses propos, en affirmant que les agressions sont favorisées par un manque d'effectif. Continuant son exposé, il reprend son exemple allemand en informant qu'environ 300 agences d'intérim proposent des conducteurs de train formés en quelques semaines. Il cite également, qu'en Angleterre, des grèves se déroulent pour la sauvegarde de postes d'agents de train. Intervenant dans le débat, M. Jean Michel Bodin ancien vice-président de conseil régional Centre-Val de Loire estime que : l'ouverture à la concurrence est plus un phénomène de recul qu'un phénomène de progrès, qu'elle porte atteinte au service public et que cela finalement nous conduit dans l'impasse. Il pose alors la question, comment mettre les citoyens face à leurs responsabilités ? Reprenant la parole, M. Gobé informe : que son organisation a demandé depuis plusieurs années qu'un bilan soit établi sur la libéralisation du fret ferroviaire, jusqu'à ce jour sans résultat. Revenant sur les questions de transfert des personnels évoquées par M. Damas: il craint que quel que soit le système de protection à chaque changement d'opérateur les conditions de travail se dégradent y compris lorsque que le même opérateur gagne l'appel d'offre.

Évoquant la situation de son pays, la Belgique M. Petitjon informe que son gouvernement a augmenté la productivité des cheminots de 20% en cinq ans. Par contre, il a désinvesti 4 à 5 milliards d'euros en cinq ans ce qui s'est traduit par une politique de régression dont les usagers ont été victimes. Il estime, être dans une pure logique de rentabilité que l'ouverture à la concurrence risque d'aggraver. Poursuivant dans ses idées, M. Damas reconnaît qu'aucun système n'est parfait mais insiste sur la nécessité d'une A.O.T forte. Il pense que la politique tarifaire devrait être du ressort des régions en fonction des caractéristiques sociales de leur périmètre. Sur ce dernier point, M. J.M. Bodin manifeste son désaccord. Il estime qu'une région riche va pouvoir si elle le décide développer le service public. Quant aux autres régions, elles seront réduites à gérer la crise. Pour lui, cela s'appelle du régionalisme et n'entre pas dans la défense du service public.

M. Jean-Luc Gibelin vice-président de la région Occitanie chargé des transports souhaite que l'on donne à la S.N.C.F. une feuille de route qui réponde aux attentes des usagers. Il refuse que sa région serve de terrain d'expérimentation à la libéralisation des transports. En résumé, malgré les difficultés qu'il rencontre dans ses négociations, il veut garder la S.N.C.F. comme opérateur et n'accepte pas l'ouverture à la concurrence. C'est ensuite madame Karima Delli députée E.E.L.V. au parlement européen qui prend la parole. Elle s'insurge que les transports publics ne soient pas une priorité dans le débat politique. Elle justifie son propos en constatant que 8 millions de personnes sont isolées. Lors de la COP 21, elle regrette avec amertume : que le transport ferroviaire n'a pas été soutenu massivement, que le gouvernement français préfère investir 1 milliard d'euros dans les autoroutes plutôt que de les investir dans un plan national de rénovation du réseau ferré générateur d'emplois. Elle dénonce l'abandon de l'écotaxe et s'engage, pour réintroduire le débat sur « l'euro vignette ». Concernant le quatrième « paquet ferroviaire » voté dernièrement par le parlement européen, elle nous explique qu'il contient deux volets : l'un technique qui harmonise 10 000 normes au niveau européen qu'elle accepte ; l'autre politique qui légalise l'ouverture à la concurrence des grandes lignes et des services publics, qu'elle conteste. Minoritaire avec son groupe parlementaire, elle entend toutefois faire des propositions pour garantir le service public. Elle craint que les opérateurs, mis en concurrence pour être retenus se déterminent sur les coûts de personnel, de maintenance, de tarification et de sécurité. Maintenant, il reste à convaincre les parlementaires Français de refuser la transcription de ce texte dans le droit Français. C'est également la position de M. Laurent Brun secrétaire général de la C.G.T. cheminots qui remarque que ce paquet ferroviaire a été voté à une très courte majorité et qu'il est possible d'en utiliser les failles. Cette intervention clôt la première partie de ces rencontres.

La seconde partie sera plutôt orientée sur l'industrie ferroviaire et se déroulera sur un débat entre Messieurs Jacques Baudrier, conseiller municipal de Paris membre du C.A. du S.T.I.F., Pierre Mathieu ancien vice-président de la région Champagne-Ardenne, Bernard Devert responsable syndical C.G.T. de la métallurgie, Vincent Pouyet directeur commercial de Bombardier-France. Grace aux commandes publiques et particulièrement au renouvellement du matériel ferroviaire de l'Île de France, l'avenir est assuré pour les cinq à huit prochaines années. Toutefois des questions restent posées : dans quelles conditions seront-elles réalisées ? N'y a-t-il pas un risque de délocalisation ? Dans son intervention M. J. Baudrier estime qu'avec le grand Paris express, le renouvellement des matériels R.E.R. et métro « c'est 15 milliards d'euros de commandes publiques déjà passées ou à venir ». S'il se réjouit de ce renouveau pour sa région, il manifeste son inquiétude pour l'ensemble des régions qui confrontées aux restrictions budgétaires risquent d'avoir des difficultés pour le renouvellement de leur matériel. Prenant la parole à la suite, M. P. Mathieu constate que les besoins en mobilité augmentent et que bon nombre de trains en circulation entrent dans leur période de révision à mi-parcours. Le renouvellement du matériel, constitue une montée en charge extraordinaire pour l'industrie, situation paradoxale dans un contexte de baisse généralisée des dotations publiques. La réduction des commandes risquant d'entraîner des suppressions massives de postes dans l'industrie ferroviaire. Ce que confirme M. B. Devert, qui craint également la délocalisation. Pour contrer cette orientation, M. J. Baudrier informe qu'avec d'autres élus il a travaillé à la mise en place d'un « comité de suivi de la filière ferroviaire » chargé de la localisation des emplois notamment en déposant des amendements instituant des clauses sociales et environnementales dans les appels d'offres. Pour M. Vincent Pouyet la situation de l'industrie est nettement plus positive qu'il y a quelques années et elle va permettre de pérenniser le savoir-faire et de maintenir les emplois. Il estime que l'industrie ferroviaire française est en mesure de répondre aux attentes sans risque de surchauffe et sans devoir faire appel à des usines étrangères. Concernant les chantiers de rénovation du matériel qui vont s'ouvrir prochainement, il considère que c'est une activité plus rentable que la construction. Que ce soient Alstom ou Bombardier les constructeurs sont équipés de sites nombreux et performants et que concernant son entreprise elle est prête. M.B. Devert est moins enthousiaste, il estime que l'industrie ferroviaire est soumise à une politique à court terme poussée par une financiarisation extrême et qu'il en est de même pour les grands opérateurs publics que sont la S.N.C.F. et la R.A.T.P. Il nous informe que l'industrie ferroviaire est forte de 84 000 emplois directs et indirects et qu'elle souffre du vieillissement de ses effectifs, de la précarité de l'emploi et de la sous-traitance. P. Mathieu estime que l'on a besoin d'une politique industrielle basée sur le long terme active et sérieuse contrairement à celle pratiquée aujourd'hui.

Quant à M. Pouyet : il pense avoir un peu de visibilité pour envisager l'avenir, ne pas attendre que l'état lui dicte sa politique. Il veut travailler sur l'innovation technique et la compétitivité des entreprises. Selon lui, on doit s'améliorer, mais on ne peut pas parier que le produit français sera le critère unique qui permettra de répondre à tous les besoins. Pour conclure les débats, M. P. Le Hyaric estime que le transport ferroviaire règle la vie quotidienne de beaucoup de familles, d'étudiants, de salariés. Mais qu'également, il contribue à la vie de nos territoires et au moyen de les développer dans une optique de transition environnementale. Pour lui, la décentralisation des transports a été une réussite, les régions se sont beaucoup engagées en investissant 18 milliards d'euros dans le renouvellement du matériel roulant et dans l'entretien des gares. Par contre, il craint que la réforme territoriale récemment appliquée délaisse des territoires isolés. Il constate que notre système ferroviaire souffre d'une dette considérable et doute que la libéralisation ne puisse la régler. Sur ce dernier point, il cite l'exemple de l'Allemagne qui a décidé d'annuler la dette de son réseau ferroviaire. En tant que parlementaire européen, il propose de défendre la création d'un fonds européen social et environnemental dont une partie pourrait financer la modernisation des réseaux ferroviaires européens. Il pense qu'il faut plutôt travailler dans un esprit de coopération et abandonner l'idée de concurrence organisée. Quant au quatrième paquet ferroviaire, il se réjouit qu'avec les parlementaires de son groupe il ait réussi à poser quelques verrous pour protéger notre entreprise publique. Car avec la concurrence entre les différents pays européens s'ajoute celle interne à la France avec le développement des liaisons par autocars qui augmente le trafic routier aggravant la crise environnementale.

Le mot de la fin sera pour M. J.M. Bodin qui pense les enjeux du transport ne peuvent pas être traités au cas par cas mais qu'il faut construire une action au niveau européen. Il rappelle qu'au sein de l'association des régions de France il a toujours combattu l'ouverture à la concurrence. Il regrette que l'on ne tire pas toujours les enseignements des expériences antérieures tant positives que négatives. À ce sujet, il évoque la décentralisation des T.E.R. Il estime que l'action des citoyens peut faire bouger les régions dans leur velléité d'ouverture à la concurrence. Il pense que d'ici 2023, date butoir pour l'ouverture à la concurrence, les élections européennes pourraient faire bouger les choses. Concernant le financement du rail, il regrette l'abandon du versement transport et de l'écotaxe poids lourds par le gouvernement de l'époque. Pour lui la question des transports et de l'aménagement du territoire reste entière. Il souhaite qu'à l'avenir ces questions soient prises en compte (rappelons que ces rencontres se sont tenues en avril 2017 avant les élections).

ALORS CONCURRENCE OU COOPÉRATION ? À ce débat très intéressant nous ajouterons nos interrogations. Selon le Conseil économique, social et environnemental « La France a des atouts pour devenir un champion mondial de la mobilité décarbonnée ». Mais il prévient toutefois que « les objectifs ne pourront être atteints seulement si la réglementation favorise effectivement le basculement vers les modes de déplacement moins émetteur de gaz à effet de serre » Or au risque de nous répéter, dans le domaine des transports, le rail émet moins de 2% de G.E.S tandis que la route en génère 94%..... ? Quelles sont les décisions politiques ? Abandon de l'écotaxe, autorisation du camion de 44 tonnes, libéralisation du transport par autocars, avantages aux autoroutes privées, subventions aux compagnies aérienne low-coast..... ? « Mettre le service ferroviaire au service d'un aménagement équilibré du territoire » C'est une des cinq priorités fixées par l'Etat dans son rapport stratégique d'orientation. Mais dans le contrat cadre État-S.N.C.F. 2016-2026 priorité est donnée « aux besoins de mobilité autour des grandes métropoles (Île de France, Rhône-Alpes, façade Atlantique, axe Bordeaux Nice). Qu'est-il prévu pour les autres régions ? Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services voyageurs, les entreprises candidates exploitent également des services routiers ; alors

faut-il s'attendre à un recul des dessertes ferroviaires ? Selon les chiffres fournis par le « comité central du G.P.F » l'endettement de SNCF mobilités s'élèverait à 8M€ et celui de SNCF réseau à 44,9M€ ; à cela s'ajoute les frais financiers qui s'élèvent à 1,5 M€ par an. Toujours selon les mêmes sources, il serait dû à un long sous-investissement de l'Etat. Alors, dans l'état actuel des choses ne devrait-on pas la résorber pour mettre notre entreprise publique sur un pied d'égalité face à ses concurrents ? Comme d'ailleurs l'a fait l'Allemagne dont on nous vente souvent ses mérites. Ou dans le cadre de la conférence sur la mobilité, définir une politique d'aménagement du territoire basée sur la complémentarité entre les moyens de transport et de la protection de l'environnement. Qu'en pensez-vous ?

Bernard Monteil

Le Retour de la 141R 840

La 141R 840 de l'AAATV CVL avait effectué son dernier train en septembre 2012, avant d'être immobilisée pour son levage qui intervient tous les quinze ans (révision du train roulant). La SNCF ne pratiquant plus ce genre d'opération, les essieux ont dû être expédiés aux ateliers de Meiningen en Allemagne pour révision et agrément.

A la suite de quelques soucis administratifs et techniques, l'AAATV n'a pu récupérer les essieux qu'au printemps 2016. Aussitôt les bénévoles de l'association se sont mis au travail pour remonter les essieux, les timoneries de frein et tout l'appareillage complémentaire lui aussi révisé. La locomotive a également été repeinte, elle arbore une superbe livrée noire, complétée par la marque de son dernier dépôt d'attache : la fameuse bande jaune caractéristique du dépôt de Vierzon.

Le remontage final s'est terminé au printemps 2017, une équipe du matériel SNCF est venue procéder aux contrôles de sécurité et a, enfin, délivré l'agrément de circulation début septembre. Après allumage et montée en pression, la locomotive a fait quelques déplacements devant l'atelier pour les premières vérifications de son fonctionnement.



Les choses sérieuses ont commencé le 14 septembre avec un aller-retour Les Aubrais-Patay sur un vrai train mais à vitesse réduite pour le rodage de la locomotive. Celle-ci s'étant bien comportée, une marche de nuit sur Blois a permis de tester la machine à 100 km/h. Le test étant concluant, la machine a pu être définitivement autorisée à sa vitesse maximale.

Enfin le 16 septembre ce fut sa première sortie commerciale avec un train Orléans-Loches et retour (avec une navette Loches-Reignac). Le voyage a connu un grand succès puisque le train fut complet. Le train du retour quitta Loches avec un bon retard ce qui permit à la 141R 840 de courir à 100 km/h entre St Pierre et Orléans et de rattraper une partie du temps perdu, montrant au passage ses qualités de fonctionnement et l'excellent travail réalisé par les membres de l'AAATV CVL chargés de son entretien.

Pour la fin de l'année la 141R doit assurer un train sur Paris le 21 octobre et le train du Père Noël mi-décembre sur Tours (voir le site Internet de l'association pour tous renseignements et réservations).

Gilles Perrimond



La 141 R 840 en levage aux Aubrais (ci-dessus) et au cours de sa marche de rodage à Patay (ci-contre)