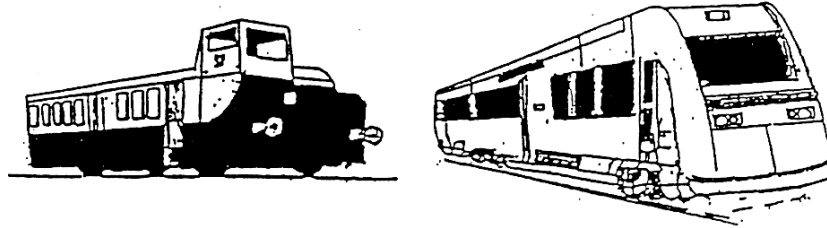




Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations - décembre 2017

Gérard



Passionné par les trains, Gérard aurait pu faire carrière au chemin de fer. Mais le hasard de la vie l'a conduit sur une autre voie. Appelé par sa profession à de fréquents déplacements, c'est le train qui avait sa faveur. Il connaissait tous les détails de son itinéraire, les correspondances, les tarifs. Au fil de ses voyages, il s'était constitué une collection de documents et de livres sur nos chemins de fer qu'il a poursuivis après sa retraite. En les feuilletant, on retrouve bon nombre de petites lignes aujourd'hui disparues. Pour nous, amis du rail, cela constitue une richesse inestimable. C'est une page de l'histoire de nos régions et de nos chemins de fer. Il en a fait don à notre association, ce qui va nous permettre de poursuivre nos recherches.

Cette passion pour le chemin de fer, ce désir de faire revivre les petites lignes ont conduit Gérard à faire plus. C'est ainsi qu'il s'est beaucoup impliqué dans les associations de chemins de fer touristiques. On le retrouve en Sologne sur la ligne du Blanc – Argent, sur le train à vapeur de Touraine où avec son ami Léon Brunet il contribue activement à l'exploitation de la ligne. Mais malheureusement, l'aventure n'a pas eu de suite. C'est dommage, mais cela ne l'a pas découragé.

C'est alors, toujours avec son ami Léon, qu'il part pour la Sarthe sur la TRANSVAP. Cette association s'est constituée pour faire revivre le chemin de fer de Mamers à Saint-Calais sur une portion de 17 km entre Connerré et Bonnétable. Là, Gérard va déployer tout son savoir-faire. C'est également là que nous allons retrouver son souci du respect des horaires : de « faire l'heure » comme on l'on aime à le dire en langage cheminot. Durant la saison d'été, Gérard consacra une grande partie de son temps à organiser l'accueil des groupes, réguler la circulation des trains. Comme l'avait dit un jour un élu départemental : « la TRANSVAP c'est une petite S.N.C.F. » que Gérard et ses nombreux amis ont contribué à construire.

C'est en 1998, à l'occasion d'une journée portes-ouvertes au dépôt de Saint-Pierre-des-Corps qu'avec Gérard nous avons lancé la section Centre-Loire de l'Association Française des Chemins de Fer. Nous avons rapidement constitué une équipe d'adhérents et nous nous sommes retrouvés avec les autres associations d'amis du rail. A l'A.F.A.C. Centre-Loire Gérard occupait la responsabilité de trésorier, poste qu'il a tenu jusqu'à son dernier souffle. Gérant les comptes de l'association avec précision et rigueur, il a contribué largement à son rayonnement, aussi bien auprès des élus que des instances ferroviaires.

A vous, Madame Chollet, à vous ses enfants, petits-enfants et arrières petits-enfants, l'A.F.A.C. vous présente toutes son amitié et ses plus sincères condoléances. Vous avez perdu un époux, un père, un grand-père. Nous, nous avons perdu un ami. Sachez bien que nous partageons votre peine.

Merci Gérard pour tout, merci de tout notre cœur. Au revoir, nous ne t'oublierons pas.

Texte préparé et lu par Bernard Monteil au cours des obsèques de Gérard.

Assemblée Générale de la section Centre-Loire :

La date de notre prochaine Assemblée Générale est fixée au **samedi 3 mars 2018**

A Saint-Pierre-des-Corps.

Les convocations avec les précisions sur le programme et les horaires vous parviendront par courrier

Cotisations 2018.

Les appels de cotisations pour l'année 2018 vous sont parvenus par courrier envoyé par le Siège à Paris.

Rappel des montants :

Membre actif sans la revue « Chemins de Fer » = 26 €

Membre actif avec la revue « Chemins de Fer » = 66€

Pour les membres qui le souhaitent, vous pouvez également payer votre cotisation directement à la section Centre-Loire en utilisant le bulletin spécial joint à cet envoi.

Les cotisations sont à envoyer à notre nouveau trésorier : M. Roger Duron.

« A.F.A.C. Centre – Loire, Chez M. Roger Duron – 5, rue de Langeais – 37300 Joué-les-Tours »

Chèques à l'ordre de : A.F.A.C. Centre-Loire

Nouvelles du POLT

Les dernières orientations gouvernementales en matière d'investissement dans les grandes infrastructures ferroviaires vont dans le sens des réhabilitations aux dépens des nouvelles LGV. C'est ainsi que le projet Poitiers – Limoges en ligne à grande vitesse est pour l'instant mis de côté. Cet événement a pour conséquence de relancer fortement l'intérêt de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), idée défendue depuis des années par l'Association « Urgence POLT ».

Dans une interview donnée à des quotidiens régionaux du Centre, M. Jean-Claude Sandrier qui est le Président de cette association a fait le point sur l'avenir espéré de cette desserte. Suite à une entrevue avec Mme Elisabeth Borne, ministre en charge des transports, il a été constaté qu'un consensus politique et géographique large s'était manifesté depuis l'abandon du projet de LGV Poitiers – Limoges. La radiale a été classée dans les trains d'intérêt du territoire, mais il faudra encore des aménagements pour la rendre plus attractive. L'objectif souhaité serait de « relier Paris à Limoges en 2 h 30 en 2022 ». D'ici à 2020 S.N.C.F Réseau va engager des travaux de rénovation pour un montant de 1,5 milliard d'euros. En 2018, comme cela se pratique depuis quelques années, cinq opérations « coup-de-poing » auront lieu sur des week-ends choisis (ponts en général) avec interruption de trafic.

Le matériel roulant, actuellement composé de voitures Corail rénovées (ex-Téoz) tracté par des BB 26000, devra être repensé. Un appel d'offre a été lancé à ce propos. Certaines personnalités du Limousin ont récemment émis l'idée de reprendre les rames TGV Atlantiques libérées par l'arrivée des TGV-Océanes.

(Renseignements de presse fournis par Pierre Esnouf)

Visite du centre de maintenance du tramway de Tours et de l'entreprise SOCOFER

Vendredi 10 novembre une trentaine de personnes se retrouvait en gare de Tours pour une journée consacrée à la visite du centre de maintenance du tramway puis celle de l'entreprise SOCOFER. Ce groupe était constitué de membres de l'A.F.A.C. de divers horizons en plus de la section Centre-Loire : régions parisienne et Lyonnaise, Normandie, Anjou...

Après un parcours en tramway sur la partie nord de la ligne jusqu'au terminus de Vaucanson, les membres furent accueillis par deux guides de l'entreprise « Fil Bleu » chargés de nous faire découvrir le centre de maintenance. Il y a déjà quelques années nous avons pu le visiter, mais c'était quelques mois avant la mise en service du tramway, donc dans une configuration sans exploitation. Il était intéressant de le revisiter avec le recul des quatre premières années de fonctionnement.

Pour commencer notre groupe traversa le plateau de remisage extérieur en direction de l'atelier. A cette heure de milieu de matinée il était bien clairsemé : le parc est constitué de 21 rames, dont 18 sont en ligne aux heures de pointe. Il devrait être renforcé de 10 à 15 rames lors de la mise en route de la deuxième ligne à l'horizon 2024 – 2025. Il ne sera pas nécessaire de construire un deuxième technicentre. Celui-ci, représentant une surface de 5,9 hectares, a été conçu d'ores et déjà pour une deuxième ligne. Une partie actuellement engazonnée du plateau verra la pose de nouvelles voies de remisage. Observons qu'à Tours le centre de maintenance est spécialisé tramway, les bus étant eux répartis sur deux autres sites.



Vue générale du Centre de Maintenance, avec le secteur rentrée des rames.
Au fond, l'atelier ; le PCC se trouve dans la partie supérieure du bâtiment, à gauche.

Lorsqu'une rame rentre en fin de service, si aucun passage en atelier n'est prévu, son conducteur passe par un « tunnel » permettant de procéder aux opérations de lavage et de ravitaillement en sable. Puis la rame est placée sur le faisceau de garage en attendant un nouveau service.

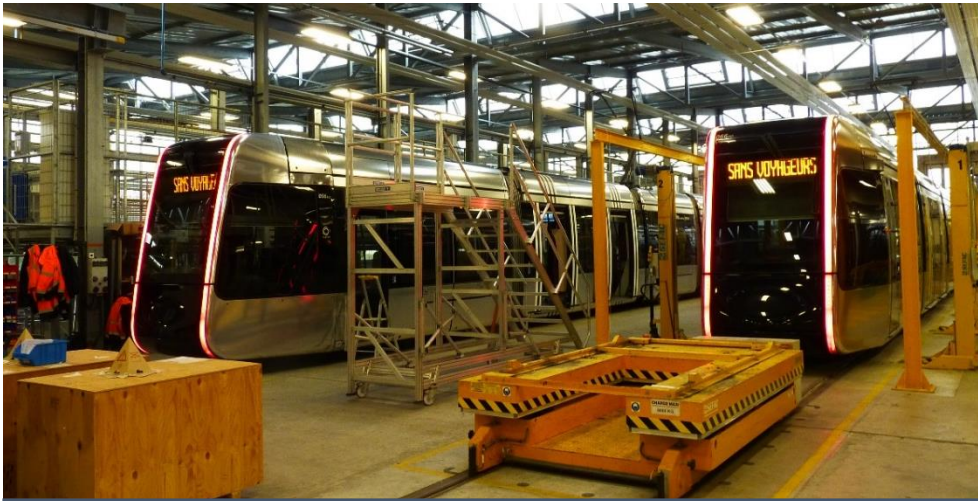
Nous nous dirigeâmes ensuite vers le bâtiment contenant l'atelier, les bureaux et le poste de commandement. Il s'agit d'un bâtiment basse consommation (BCC). Des panneaux photovoltaïques sur le toit procurent l'énergie nécessaire à son fonctionnement. Le chauffage est assuré par géothermie et l'eau de pluie est récupérée pour servir, entre autre, au lavage des rames. Nos guides commencèrent la visite de l'intérieur des bâtiments par le local de prise de service des conducteurs. Une fiche, dénommée plaque de route, avec le numéro de leur service donne les indications utiles pour leur journée avant qu'ils ne s'enregistrent sur un terminal d'ordinateur. Une feuille est alors éditée avec des renseignements divers que l'agent doit éditer. Puis il sort préparer sa rame en procédant aux essais prévus. Si un problème se manifeste il doit aviser le PCC (poste de commande centralisé). Une rame présentant un défaut ne peut pas sortir en ligne et doit être remplacée.

A Tours, il y a 150 conducteurs de tramway. Pour le conduire, il faut dans un premier temps faire partie de l'entreprise Fil Bleu (gérée par Kéolis). Puis il faut faire une demande pour passer au tramway. Mais chaque conducteur n'est utilisé qu'à moitié de son temps à la conduite du tramway, l'autre l'étant dans sa fonction d'origine. Ainsi notre guide qui a débuté comme agent de médiation, travaillait précisément dans cette fonction d'accueil lors de notre visite, pour se retrouver un autre jour aux commandes du tramway auquel il est habilité.

Puis nous sommes montés à l'étage, avec une halte devant l'entrée du Centre Relation Client (CRC), lieu qui reçoit les appels téléphoniques des clients et qui est chargé de leur répondre. Pour ce faire le CRC est en liaison avec le Poste de Commandement Information (PCI) situé au lui-même au sein du PCC et disposant de ce fait d'une vue globale de l'exploitation.

C'est précisément vers ce PCC que nous nous dirigeâmes ensuite, là où est géré l'ensemble de la ligne. Les opérateurs ont devant eux un « mur » d'écrans montrant en images différents lieux de la ligne filmés par les innombrables caméras de surveillance. Il est possible à tout moment de modifier et d'accentuer l'observation de tel ou tel endroit. A titre d'exemple,

actuellement, un mouvement de terrain limite la vitesse des rames à 5 km/h en un point particulier de la ligne. Une des caméras y est braquée en permanence donnant aux opérateurs du PCC une vision en temps réel. C'est bien sûr au PCC qu'incombe la prise de décision pour la mise en œuvre de la gestion par tronçon (GT) mise en place en cas d'incident lourd. Cette exploitation en mode dégradé est activée au bout de 20 minutes lorsqu'un incident bloquant le trafic intervient. Le PCC s'occupe aussi du rapatriement à vide d'une rame défectueuse, de la gestion des installations de traction électrique en 750 V, des itinéraires, des placements de rames dans le technicentre...



Vue intérieure de l'atelier, avec deux rames en opérations de maintenance

Enfin arriva la visite de l'atelier proprement dit. Il possède un tour en fosse où les rames passent après un parcours d'environ 20 000 km. Tous les travaux de pelliculage sont faits sur place. Il en est ainsi depuis l'origine, les rames ayant été livrées par Alstom avec une carrosserie noire. Les rames Citadis 402 reposent sur quatre bogies, dont 3 moteurs et un porteur (celui situé à l'aplomb sous le pantographe). Elles mesurent 43,7 m. de long et sont prévues pour la circulation en ligne aérienne de contact (LAC) ou alimentation par le sol (APS) pour les 1,8 km de ligne en plein centre-ville où ce système est installé. Elles sont numérotées de 51 à 71, prenant la suite des rames du premier réseau fermé en septembre 1949.

En quatre ans le tramway de Tours a confirmé un succès que peu de monde attendait aussi vite. En 2016 le chiffre de 65 000 voyages/jour était annoncé, alors que les estimations tablaient sur environ 55 000 voyages/jour. De même les craintes affichées de voir les rames monter la rampe de «La Tranchée» avec les plus grandes difficultés durant la mauvaise saison se sont révélées infondées. Pour prévenir ce genre de soucis, chaque matin en automne le camion rail/route nettoyeur sort pour parcourir l'intégralité de la ligne avant la première circulation commerciale.

Un grand merci à l'entreprise Fil Bleu pour nous avoir ouvert ses portes, avec un guide particulièrement attentif à pouvoir répondre à nos questions sur des sujets très variés.

SOCOFER à Saint-Pierre-des-Corps.



En 2011 l'AFAC Centre-Loire avait effectué une visite chez SOCOFER installé à cette époque sur la commune de La Riche à l'ouest de Tours. Son directeur nous avait parlé du projet de déménagement de son usine pour aller s'implanter à Saint-Pierre-des-Corps dans un espace plus fonctionnel. En effet pour entrer un engin moteur sous l'atelier d'alors, une manœuvre compliquée était indispensable vu l'exiguïté des lieux. Ce projet s'est réalisé en 2013 : voici SOCOFER dans ses nouveaux murs, avec un atelier

placé en bordure du faisceau réception de l'ancien triage RO de Saint-Pierre-des-Corps, et possédant un accès ferroviaire direct plus facile que précédemment.

Monsieur Bertrand Hallé, directeur de SOCOFER s'étant excusé de ne pouvoir faire lui-même l'honneur de la visite, c'est Mme Claire Trémeau, assistante technique qui a donc été notre guide. SOCOFER est un peu à part dans l'industrie ferroviaire en ce sens que cette entreprise fabrique des prototypes au cas par cas, à partir d'un cahier des charges défini par le client. A la réception du projet une étude de faisabilité est montée et la production sort un produit fini de A à Z. Il n'y a que du travail sur mesure. Toujours à la demande de clients, SOCOFER réalise également des travaux de régénération de matériel.

Notre guide a commencé par nous faire parcourir les différents chantiers de l'atelier : cintrage, chaudronnerie, soudure, peinture, assemblage... Nous avons observé aussi bien des lorrys S.N.C.F. pour travaux, des draines-grues pour le Pakistan, des modules rail/route, des engins Diesel de différents opérateurs en révision.

SOCOFER emploie aujourd'hui 140 collaborateurs. Une partie de la production est destinée au marché étranger dans une proportion de 60% pour l'export. Il y a donc un savoir-faire indispensable pour s'adapter à ces multiples caractéristiques comme des écartements et des gabarits différents. La qualité de SOCOFER est un atout primordial pour se faire connaître dans le monde. Il n'est d'ailleurs pas étonnant de retrouver régulièrement cette entreprise au salon INNOTRANS de Berlin.

SOCOFER a réalisé récemment 5 camions rail-route pour la maintenance de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique. Ces engins constitués d'un porteur « Volvo » avec bogie à l'arrière et essieu ferroviaire à l'avant peuvent emporter 5 modules différents : un module grue pour les travaux de voie, un module nacelle caténaire, un module base de vie atelier, et un module déroulage. Un 6^{ème} module est en cours de réalisation pour la maintenance de la bifilaire installée au sommet des poteaux.

De même une autre draine pour le Pakistan était placée sur un bout de voie à l'extérieur. Le chef de projet pour ce pays a bien voulu nous le présenter.

En fin de visite notre guide nous a parlé du futur proche : l'atelier de maintenance IMATEQ. Cette entreprise est issue de la collaboration existante entre Vossloh qui construit certaines séries de locomotives Diesel et SOCOFER qui assure un travail de maintenance sur ces engins pour différents utilisateurs. Les locaux actuels que nous venons de visiter se révèlent trop justes pour ce travail et la construction d'un nouvel atelier viendra répondre à cette problématique. Celui-ci sera immédiatement voisin de SOCOFER puisque situé juste de l'autre côté de la rue, dans les enceintes d'anciens terrains jouxtant les ex-magasins généraux. Voisin également du hangar qui abrite la 231 E 41 sur laquelle s'active la AAATV-SP (voir à ce sujet l'article dans le dernier numéro de la revue « chemins de fer »). Un branchement ferroviaire existe déjà qui sera remis en état.

Nous remercions la société SOCOFER pour la qualité de son accueil, Mme Claire Trémeau a été une guide très disponible et compétente. L'entreprise Billard, à l'origine de SOCOFER avait vu le jour en 1920, son centenaire est donc dans trois ans ! Nous ne pouvons que souhaiter à cette société dynamique de bien franchir ce cap et de continuer son rayonnement en France et dans le monde : elle semble bien partie pour y arriver.



(Photos Bernard Monteil)

Le camion rail-route réalisé pour la maintenance de la LGV SEA
A droite le module « grue » adaptable sur le camion

Les turbo trains en Touraine, une histoire commencée il y a 50 ans.

Le TGS

Il y a 50 ans, au début de l'année 1967, sortait des ateliers autorails du Mans un engin prototype d'un genre tout à fait innovant : « l'élément automoteur expérimental à turbine à gaz », plus couramment appelé TGS. Il s'agissait, sur la base d'un autorail existant, l'X 4365 associé à la remorque XR 8579, de monter sur cette dernière une turbine TURMO III destinée à motoriser l'engin en mixité avec le moteur Diesel existant. Ce qui en faisait le premier turbo train français. L'histoire de cette technique ayant déjà été abordée bien souvent, il ne s'agit donc pas d'y revenir, mais de voir quelle a été l'impact de ce type de matériel dans la région.

Dès sa sortie d'atelier le TGS, renuméroté X 2061-X4365, fut essayé les 24 et 25 avril 1967 vers Château-du-Loir sur la ligne de Tours. Au mois de mai l'appareil continuait ses essais en atteignant rapidement des vitesses de plus en plus élevées. En juin le 236 km/h était atteint sur Vierzon – Les Aubrais, section apte à ces vitesses et qui voyait passer le « Capitole ».

L'été était consacré à des essais d'endurance entre Paris et Angoulême avec un aller-retour quotidien. Pour cela des agents de conduite du dépôt de Saint-Pierre-des-Corps avaient été détachés pour ce travail particulier. De plus le TGS avait été affecté à ce même dépôt de Saint-Pierre à partir de mai 1968. Les vitesses maximales atteintes augmentèrent encore un peu, avec 239 puis 240 km/h obtenus au cours de différentes campagnes pendant les années 1968-1969. Plus modestement notre TGS fit une incursion sur la ligne Tours – Chinon pour des essais de démarrage en rampe.

Enfin en 1970 et 1971, grâce à de nouvelles versions de turbines plus puissantes de nouveaux records furent atteints, avec en particulier 252 km/h en octobre 1971.

A cette époque les principaux enseignements avaient été tirés du prototype et sa descendance était déjà sur les rails. La remise au type d'origine, en version X 4300, ne s'imposant pas, il fut jugé plus utile de convertir le TGS en automoteur pour utilisation commerciale particulière. Les ateliers du Mans reconvertirent l'engin en 1973, avec installations spéciales pour des voyages affrétés. Le TGS fut alors affecté au dépôt de Caen. Il eut l'occasion de revenir parfois en Région Centre lors de voyages spéciaux. Une de ses premières sorties sous ses nouvelles « couleurs » fut d'ailleurs pour l'exposition nommée « Transport Expo » à Vierzon en juin 1973.

La descendance immédiate du TGS fut la première série de turbo trains de la S.N.C.F. Dite « éléments à turbine à gaz » ou plus simplement ETG. Ces engins à quatre caisses possédaient également une motrice avec moteur Diesel, l'autre équipée d'une turbine. C'est encore Le Mans qui fut l'atelier directeur de cette série, ce qui s'explique bien du fait des nombreux points communs entre la série des E.A.D. et des ETG. Les premières apparitions eurent lieu dès la fin de l'automne 1969, alors même que le TGS était toujours dans ses campagnes d'essais. Mis à part quelques cas exceptionnels, la Touraine ne vit guère passer les ETG. Ceux-ci démarrèrent leur service commercial en mars 1970 sur la ligne Paris – Caen – Cherbourg. Leur arrivée fit grand bruit, au propre comme au figuré car le son de la turbine sous la verrière de la gare Saint-Lazare était à la mesure des campagnes de publicité pour valoriser ce nouveau mode de transport d'avenir.

Un autre but des expérimentations du TGS, en dehors de préparer la venue des ETG était de prospecter le domaine des trains devant circuler à grande vitesse sur ligne spécialisée, c'est-à-dire le TGV. Ce concept était à l'origine envisagé avec des rames équipées de turbines. Là aussi un prototype devait voir le jour fin 1971: le TGV 001 en version turbo train. Nous savons que par la suite c'est la solution de la traction électrique qui fut retenue. Durant quelques années le TGV 001 allait sillonner la France pour tester de nombreux aspects de la grande vitesse. Sur le réseau Sud-Ouest on le verra plus particulièrement dans la célèbre ligne droite des Landes entre Lamothe et Morcenx. Il atteignit là-bas la vitesse de 318 km/h dès le mois de décembre 1972.

Les RTG sur Lyon – Nantes

Le deuxième acte vraiment marquant de l'histoire des turbo trains dans la région fut l'arrivée des nouvelles « rames à turbine à gaz » : les RTG. Là encore les enseignements du TGS avaient bien démontré qu'il était possible d'avoir des trains propulsés par les seules turbines, sans recours au moteur Diesel. Les premiers mois d'exploitation de Paris – Cherbourg avaient validé le principe de dessertes rapides, fréquentes et confortables avec mise en route de rames courtes en lieu et place de rames tractées longues et peu fréquentes. Le succès avait été au rendez-vous de manière éclatante, au début de la décennie 1970 où l'avenir du ferroviaire sur les dessertes voyageurs grandes lignes n'était pas clair dans l'esprit de nombreuses personnes.

Les RTG différaient des ETG en étant plus puissantes (deux motrices équipées de turbines), plus capacitaires (5 caisses au lieu de quatre), plus confortables (air conditionné, portes automatiques...) ; en un mot plus évoluées. Commandées en 1970, c'est-à-dire au moment où les ETG montaient en puissance sur Paris – Cherbourg, la première rame RTG 01 fut livrée en décembre 1972. Au moment des premiers essais elle était composée de trois caisses seulement (2 motrices et une remorque) et dotée à

l'avant d'un éperon aérodynamique. Au début, la vitesse maximale annoncée pour la série était de 200 km/h. En réalité celle-ci fut de 160 km/h en service commercial.

Les RTG avaient été commandées pour des lignes dont l'électrification ne pouvait pas s'envisager économiquement, mais nécessitant tout de même une desserte de qualité. Plusieurs transversales étaient dans ce cas : Lyon – Strasbourg, Lyon – Bordeaux et ... Lyon – Nantes. Vu les lignes retenues, c'est le dépôt de Vénissieux, en banlieue lyonnaise, qui fut désigné pour les accueillir.

Avant 1973, la desserte voyageurs grande ligne de la transversale Nantes – Lyon se composait essentiellement d'un aller-retour 1^{ère} classe en Rame à Grands Parcours (RGP) 3532/3 -5322/3 (ex OG-GO) complétée en plein été par un express 1^e/2^e classe 3534/5 – 5334/5 (ex AL-LA). Une relation nocturne 3538/9 – 5338/9 (ex OL-LO) venait s'y ajouter, elle-même renforcée en été.

La S.N.C.F. décidait avec l'arrivée des RTG de bousculer ses habitudes. La desserte complète de la transversale devait être revue à la hausse avec quatre allers retours de jour en turbotrain, toujours complétée par le train de nuit. Il devenait possible en toutes saisons de faire Nantes – Tours – Lyon en deuxième classe de jour avec des horaires pratiques.

La mise en service des toutes premières rames à Vénissieux permettait de mettre en route un premier aller-retour en RTG dès le mois de juin 1973 avec un aller-retour 5302/3 - 3504/5 placé dans les créneaux de fin de matinée et milieu de journée. Il venait compléter la desserte existante. Mais c'est le 16 décembre 1973 que fut mise en place la véritable desserte à quatre rotations de RTG. Les meilleurs temps de parcours étaient de 6 h 06 minutes dans le sens Nantes – Lyon au 3506/7 et 6 h 04 m. dans le sens Lyon – Nantes au 5306/7, soit des gains de temps respectifs de 42 et 50 minutes par rapport à l'horaire de la RGP. De plus avec des réutilisations judicieuses du matériel, trois rotations Nantes – Tours (ou Saint-Pierre-des-Corps) et une Tours – Angers complétaient efficacement cette grille de desserte.

Tableau des relations assurées en RTG sur Nantes – Tours – Lyon au 31 décembre 1976
(en caractère gras, les trains couvrant l'ensemble du parcours Nantes – Lyon)

	3420	3422	3502/3	3424	3504/5	3506/7	3508/9	3432
Nantes		5 h 57	7 h 15	9 h 04	10 h 36	14 h 27	16 02h 49	18 h 33
Angers	5 h 30	6 h 45	7 h 57	9 h 46	11 h 18	15 h 09	17 h 31	19 h 16
Tours	6 h 32	7 h 43	8 h 52	10 h 48	---	---	18 h 26	---
St. Pierre			---	10 h 57	12 h 12	16 h 03	---	20 h 11
Lyon			13 h 27		16 h 50	20 h 33	23 h 02	

	4323	4327	4331	5302/3	5304/5	5306/7	4333	5308/9
Lyon				8 h 08	11 h 20	15 h 20		17 h 48
St. Pierre			11 h 03	---	15 h 50	19 h 50	20 h 23	---
Tours	6 h 45	7 h 48	11 h 11	12 h 44	---	---	---	22 h 23
Angers	7 h 39	8 h 42	12 h 05	13h 38	16 h 43	20 h 42	21 h 26	23 h 17
Nantes	8 h 21	9 h 24	12 h 47	14 h 20	17 h 25	21 h 24		23 h 59

Le train de nuit était conservé en complément. Sept relations rapides entre Tours et Nantes en turbotrain et huit pour Angers : un tel niveau de desserte sur cet axe ne s'était encore jamais vu. L'ensemble de ces trains nécessitait la mise en route de sept rames.

Pour ce qui était de la conduite des RTG sur la transversale, il était fait appel aux conducteurs des dépôts de Lyon-Vaise, Vénissieux, Saint-Pierre-des-Corps et Nantes. St. Pierre obtenait quatre journées de service dont un aller-retour pour Lyon, aux trains 3506/7 et 5302/3. Leur tournée la plus longue consistait en un parcours St. Pierre – Saincaize au 3504/5 puis Saincaize – Nantes au 5306/7, soit 595 km. De leur côté les Nantais se rendaient jusqu'à Saincaize avec les 3508/9 – 5304/5.

L'engouement était tel que dès les premiers mois plusieurs villes de la ligne parrainaient des rames. Pour celles de la région, Bourges commençait avec le baptême de la RTG T 2009-10 le 14 mars 1974. Puis c'était au tour de Nantes de parrainer la RTG T 2033-34 le 23 avril 1974 et Saumur la T 2005-06 le 22 mai suivant. Angers viendrait l'année suivante en juin 1975 avec la T 2049-50 puis Tours en juin 1976 avec la T 2073-74.

Les clefs du succès de la nouvelle trame de desserte de la transversale Nantes – Lyon en turbotrain tiennent dans ces critères : matériel moderne, innovant et confortable, fréquences correctes, accessibilité aux deux classes sans supplément, vitesses moyennes relevées. Le pari commercial était certes audacieux, car tripler le nombre de relations (par rapport à un service d'hiver) n'était pas sans risques quant au remplissage des trains. Mais les résultats furent bons et très rapidement des surcharges apparurent car les compositions de RTG n'étaient pas extensibles. Il fallut soit doubler certaines circulations, soit recourir à des jumelages de deux rames.

Comme le succès était aussi au rendez-vous sur les lignes de Lyon vers Strasbourg ou Bordeaux, un manque de matériel se fit rapidement sentir. Dans un premier temps les rotations Nantes – Angers – Tours en turbotrain furent réduites dès 1975.

Puis au service d'hiver 1976 ce fut l'aller – retour 3502/3 – 5306/7 qui fut convertit en rame tractée par CC 72000. Ces engins puissants associés à des rames courtes permettaient de maintenir des horaires à peu près similaires aux RTG. Cependant il fallut bien se résoudre un an plus tard, au service d'hiver 1977 à retirer les turbotrains de la liaison Tours – Lyon au profit des seules CC 72000 avec rames Corail plus capacitaires.

Les RTG sur Caen – Tours

Il y a tout juste quarante ans un troisième acte de la présence des turbotrains commençait alors avec ce même service d'hiver 1977. En Normandie les ETG avaient eu pareillement des soucis au niveau capacité sur Paris – Caen – Cherbourg. Aussi dès 1975 elles cédèrent leur place aux RTG bénéficiant d'une caisse de plus, ce qui autorisait une centaine de places assises supplémentaires. Lorsque qu'intervint la réorganisation côté sud-est et sud-ouest avec la permutation turbotrain – rames tractées sur Lyon – Nantes, le dépôt de Vénissieux avait pu dégager deux RTG envoyées à son homologue de Caen. Cet apport permettait de repenser la desserte de la transversale Rouen – Caen – Le Mans – Tours.

En 1970 la desserte de la transversale Tours – Le Mans – Caen – Rouen ressemblait à un Y aux branches de longueurs inégales dont les extrémités seraient Rouen, Caen et Tours avec Mézidon pour point de jonction. Il y avait des relations Tours – Rouen, Tours – Caen et Rouen – Caen imbriquées les unes dans les autres au moyen de jeux de tranches multiples entre autorails et remorques. En desserte de bout en bout au service d'hiver il y avait une relation express TR-RT (Tours-Rouen) composé au départ de Tours d'un X 2800 faisant Tours – Caen associé à une remorque effectuant Tours – Rouen. A Mézidon, tandis que l'autorail filait vers la capitale de la Basse-Normandie, la remorque était accrochée à un X 2400 provenant quant à lui de Caen et se dirigeant vers Rouen. Le même système était appliqué dans le sens Rouen – Tours, avec la remorque faisant le parcours intégral et tracté successivement par deux X 2800 allant l'un de Rouen vers Caen et l'autre de Caen vers Tours. L'été une rame tractée faisait l'ensemble du parcours Tours – Rouen et retour avec jeu de correspondance à Mézidon pour Caen. Une autre relation en RGP de 1^{ère} classe TS – ST reliait Rouen au Mans, prolongée à Tours en plein été. Cette trame était complétée le matin par un train n°2720 Tours – Le Mans couvert en X 2800, continuant avec sa remorque au train 271 vers Caen. Au Mans une deuxième remorque était adjointe qui basculait à Mézidon sur le 1246/5 Caen – Rouen. Enfin on trouvait le soir une dernière liaison 2730 Tours – Le Mans continuant en 1275 Le Mans – Caen, toujours en X 2800 avec une remorque. En sens inverse le 1262 matinal Caen – Le Mans filait en 2725 sur Tours, encore avec un X 2800 et une remorque, et le soir un engin du même type assurait un 1256/5 Rouen – Lisieux, associé à une remorque qui basculait sur les trains 1315 et 278 pour finir au Mans.

Le 4314 Tours – Caen arrivant en gare du Mans



En 1973, au moment où s'élaborait le projet de modernisation de la transversale Nantes – Lyon en turbotrain, la ligne Tours – Rouen avait un peu amélioré ses dessertes par rapport aux années précédentes : le TS – ST devenu 4314/5 – 3414/5 était prolongé du Mans à Tours à longueur d'année, et les RGP étaient maintenant accessibles en deuxième classe.

Enfin au service d'hiver 1977/8, la desserte de la transversale allait obtenir un sérieux coup de neuf. Plusieurs éléments avaient joué en sa faveur. Premièrement un vaste plan de modernisation ferroviaire du Massif-Central avait entraîné la mutation et la modernisation du parc des X 2800. Les 14 engins du dépôt de Caen, qui assuraient la plus grande partie du service de Tours – Caen – Rouen se retrouvaient mutés à Limoges, Toulouse ou Lyon-Vaise. Dans le même temps le petit parc de sept RGP de Caen quittait aussi la scène normande. Pour compenser ces départs, Sotteville recevait sept X 4900 à trois caisses, autorisés à 140 km/h. Dès leur arrivée on leur confiait l'aller-retour Tours – Rouen 4312/3 – 3416/7 (ex TR-RT) plus quelques mouvements express et omnibus sur Caen – Le Mans et Le Mans – Tours. Cet apport ne compensait en nombre le départ des X 2800 et RGP. En conséquence Sotteville recevait aussi des X 4750, toujours de la famille des « Caravelles », mais roulant à 140 km/h.

Nous avons vu que l'introduction de rames tractées sur Nantes – Lyon avait permis l'envoi de deux RTG à Caen. Au service d'hiver 1977, le parc matériel à l'Ouest permettait la mise en place d'une véritable desserte rénovée et renforcée. La principale innovation était une séparation définitive entre des trains Tours – Caen d'un côté et Caen – Rouen de l'autre, avec abandon des Tours – Rouen. Trois allers retours Caen – Tours en RTG étaient mis en place, couverts grâce aux deux rames arrivées de Lyon. Les autres allers retours étaient pris en charge par les X 4900 et X 4750, à l'exception du matinal 4310 Tours – Caen revenant le soir au 3008-7115 assuré en rame tractée avec A1A-A1A 68000 de Caen. De plus, une réutilisation des turbotrains à

Tours permettait de les engager sur un mouvement vers Nantes (trains 4331 – 3424), avec pointe jusqu'à Redon en fin d'après-midi (trains 3039-3044). Ceci maintenait une présence des RTG dans la vallée de la Loire au moment où les rames lyonnaises étaient retirées. En fin de semaine le programme sur cet axe était modifié avec d'autres express Tours – Nantes et vice-versa. A titre anecdotique, le vendredi soir la RTG assurant le 3432 Nantes – Tours couvrait ensuite la navette du 4002 entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

La conduite des turbotrains sur Caen – Tours avait repris la répartition antérieure du travail entre les différents dépôts de la ligne. C'est-à-dire que les Manceaux recevaient la majeure partie de ces mouvements sur l'ensemble de la transversale, tandis que les Caennais obtenaient un aller – retour Caen – Le Mans. Quant aux tourangeaux, bien qu'habilités aux RTG, ils ne venaient au Mans que sur des autorails ou rames tractées, jamais ils ne conduisirent ces rames sur cette ligne. Au dépôt du Mans-Pontlieue, ce sont les conducteurs autorails du roulement 151, déjà autorisés aux RGP, qui furent formés aux RTG dans un nouveau roulement dénommé 181. D'autres conducteurs les plus anciens du roulement 182 furent aussi formés au titre de remplaçants. La formation durait cinq jours au dépôt de Caen, suivie d'un stage en ligne entre Tours et Nantes réalisé aux mois de mai et juin 1977.

Pour assouvir l'appétit féroce des RTG en carburant, des installations permettaient de faire le plein directement en gares de Caen et Tours. Chaque motrice avait un réservoir de 4700 litres. Des conducteurs se souviennent de leur consommation pouvant atteindre les 700 litres par heure. Au Mans, les plus anciens des conducteurs, ceux qui avaient connu les RGP et les X 2800 ont apprécié les RTG, mais peut-être pas au même point que l'ancien matériel : les « 825ch » comme ils avaient gardé coutume de les nommer gardaient sans doute une petite préférence. De plus lorsqu'un incident se présentait, les turbotrains pouvaient vite se changer en « bête à chagrin ». Cependant le fait de bénéficier de deux motrices par rame permettait le plus souvent d'aller jusqu'au bout sans demander le secours.

La nouvelle desserte Tours – Caen avait été un succès. Comme pour la ligne Nantes – Lyon, l'apport d'un matériel confortable aux bonnes performances allié à des fréquences accrues avait joué en faveur de la réussite. Cependant, là encore, des problèmes de capacité ne tardèrent pas à se faire jour. Il était possible de jumeler deux rames sur les trains les plus chargés. Mais lorsque la demande était vraiment trop forte, le parc étant prioritairement affecté à la ligne de Paris – Cherbourg, il fallait engager à la place des rames tractées, en BB 67300, 67400, éventuellement en unité multiple de BB 66400. Cela posait le problème des trains rebroussant en gare de Saint-Pierre-des-Corps. Une consigne spéciale prévoyait le refoulement des gares avec appareil Nicot entre Tours et Saint-Pierre. Le parc RTG de Caen était de 21 rames, pour illustrer le problème des pointes, lors de la Toussaint 1978, huit rames étaient indisponibles pour avaries et entretien, treize rames restaient pour couvrir treize journées de roulement. Précisément ce matin-là à Caen le conducteur manceau qui préparait le 6262 pour Le Mans et Tours était confronté à une avarie sur la motrice T 2057 qu'il fallut changer. La suite du programme avait dû être compliquée pour le gestionnaire des rames !



Le 3417 Caen - Tours passe entre la gare du Mans et l'entrée du triage

Finalement, le service sur Tours – Nantes fut abandonné au service d'été 1982. Cela permettait de gagner une rame. Pour les conducteurs de Nantes et Tours, cela signifiait la fin de la pratique des RTG. En dernier lieu les tourangeaux du roulement 180 n'avaient gardé en tout et pour tout que la conduite du 3424 d'Angers à Saint-Pierre-des-Corps.

Le jumelage des deux RTG obligeait à avoir recours à deux conducteurs : un dans chaque rame, reliés par un interphone. A partir de l'été 1984 les trains 3417 et 4316 du vendredi étaient systématiquement assurés en jumelage. Ceci avait été permis suite à une réduction du service des RTG sur le Nord de la France. Pour des raisons d'économie, ces rames furent modifiées de 1985 à 1987 pour être rendues aptes à la marche en unités multiples (UM). Avec la disparition des autres séries d'autorails plus anciens, cela signifiait aussi la fin du principe particulier de la conduite en jumelage dans la région.

Les RTG disposaient de deux types d'aménagements intérieurs qui différaient à l'origine entre les rames du Sud-Est et de l'Ouest. Avec les mutations, le dépôt de Caen s'était retrouvé avec des rames des deux modèles. Les trains de la transversale Caen – Tours n'étant pas ouverts à la réservation, l'un ou l'autre des types «Sud-Est » ou « Ouest » pouvait être engagé sans problème. Pourtant les jours de pointe il fallait limiter le nombre de place de première classe au profit des secondes plus sollicitées car répondant à l'afflux des militaires et des étudiants. Pour cela les rames « Ouest » engagées les vendredis et lundis voyaient une voiture de première « déclassée » en seconde, pour le plus grand bénéfice des voyageurs.

Les années suivantes, la consistance de la desserte fut progressivement allégée. Les RTG ne conservèrent en semaine qu'un seul aller-retour 3414/5-4314/5. Les week-ends les turbotrains reprenaient leurs droits. Mais l'électrification de la ligne Paris – Cherbourg envisagée pour 1995 allait fixer la fin de ces rames. Les opérations d'entretien furent suspendues dès 1991 dans cette optique. Pourtant sur Caen – Tours les RTG s'offrirent un baroud d'honneur avant cette échéance : si en semaine le seul aller-retour subsistait, en revanche le vendredi sept rames étaient mises en route sur la ligne, la plupart en unité multiples. Le dimanche soir voyait pareillement six rames en circulation. Le dernier TER Tours – Le Mans du soir, le 87120 partant à 23 h 05, était couvert par deux RTG : il devait être facile d'y trouver de la place.



Un poste de conduite de RTG, dans les derniers temps de service : la manette rouge et la blanche commandent les turbines Turmo XII et Turmo III

La radio sol-train est installée. Le micro gris clair situé à droite du pupitre principal servait, lors des jumelages à communiquer avec le conducteur de la deuxième rame

Entre-temps, au Mans, la conduite des turbotrains, auparavant domaine exclusif des agents « thermiciens », avait été étendue à des conducteurs polyvalents électrique-thermique suite aux refontes d'organisation du travail consécutives à la mise en place du TGV Atlantique.

Malgré tout la fin prochaine des RTG conduisait à limiter au minimum leur utilisation sur Caen – Tours. Finalement au service d'été 1994 les turbotrains disparurent définitivement de cette transversale. En Touraine, cela marquait la fin de l'histoire débutée en 1967.

Le souvenir de leur bruit de turbine si particulier continuera à résonner dans les mémoires. C'est finalement plus au sud, sur la transversale Bordeaux – Lyon que les RTG finirent leur carrière. L'une de ces rames eu l'occasion de venir une ultime fois en Touraine par ses propres moyens à l'occasion de l'exposition organisée en 1998 au dépôt de Saint-Pierre-des-Corps.

Benoît Hardy



Une autre vue d'une rame RTG prêt au départ du 4315 en gare de Tours. Ce jour-là avait lieu le « dernier train » d'un conducteur du Mans. Cette circulation du samedi était assez prisée pour ce genre de manifestation car le train arrivait en milieu d'après-midi au Mans. Cela permettait, après les photos d'usage devant la rame, de réunir famille, amis et collègues autour d'un verre de l'amitié.

La desserte Nantes – Tours – Lyon au service annuel 2018

Le nouveau service qui entre en vigueur au mois de décembre va voir quelques modifications des dessertes de l'axe Nantes – Tours – Lyon. Déjà la mise en service des LGV Bretagne et Sud-Europe Atlantique avait été source de réorganisation des TGV transversaux, Nantes – Lyon – Marseille / Montpellier en particulier.

Mais en ce qui concerne la transversale, il faut noter deux événements. Le premier est l'arrivée des nouvelles rames Coradia-Liner. Elles ont déjà investi la ligne Nantes – Bordeaux depuis cet été. L'autre consiste au retour en semaine de la liaison de bout en bout de Nantes à Lyon. Ces trains Intercités passent en gare de Saint-Pierre-des-Corps sans rentrer en gare de Tours. Nous avons donc à présent deux allers retours quotidiens sur ce parcours, auxquels s'ajoute celui qui relie Tours à Lyon via Paray-le-Monial. De surcroît l'ensemble de ces circulations rebrousse à Nevers et ne dessert plus Saincaize.

En ce qui concerne les TGV, nous avons deux Nantes – Lyon via Saint-Pierre, dont le 5314/5 qui est prolongé sur Marseille en 5326/7 certains jours. Il y a trois TGV dans le sens Lyon – Saint-Pierre – Nantes, dont le 5354/5 est origine Marseille certains jours et circule alors en 5370/1, mais aussi le 5360/1 qui devient 5380/1 origine Montpellier certains jours également.

Durant certaines périodes, selon les coupures pour travaux, ces trains peuvent être soit supprimés, soit limités en parcours, soit déviés.

L'apport des Intercités sur l'ensemble Nantes – Tours – Lyon permet au passage de renforcer la trame de desserte Tours – Nantes qui passe ainsi de cinq à sept relations TER et Intercités, auxquels on ajoute les deux allers retours et demi en TGV.

Tableau des circulations Nantes – Tours - Lyon

	TGV 5300/1 Lundi (départ 4 h 54) au vendredi	IC 4402/3 quotidien	TER 16840/1 quotidien	IC 4406/7 quotidien	TGV 5314/5 lundi au jeudi (1) Ve, sa, di
Nantes	4 h 56	6 h 43		14 h 44	15 h 51
Tours			11 h 57		
St. Pierre-des-Corps	6 h 29/32	8 h 25/27	12 h 02/04	16 h 47/50	17 h 29/32
	<i>Via LGV</i>	<i>Via Roanne</i>	<i>Via Paray-le-M.</i>	<i>Via Roanne</i>	<i>Via LGV</i>
Lyon Part-Dieu	9 h 30	13 h 15/22	17 h 48/51	21 h 56/22 h 02	20 h 30
Lyon Perrache	9 h 43	13 h 30	17 h 59	22 h 10	20 h 44

(1) - Circule en 5326/7 Nantes – Marseille, les vendredis, samedis, dimanches

Tableau des circulations Lyon – Tours - Nantes

	TGV 5352/3 Lundi au vendredi	IC 4504/5 quotidien	TGV 5354/5 Mardi au vendredi (2) Sa, di, lu	TER 16848/9 quotidien	IC 4506/7 quotidien	TGV 5360/1 Mardi au jeudi (3) Ve, sa, di, lu
Lyon Perrache	6 h 16	6 h 42	10 h 16	11 h 47	15 h 30	18 h 12
Lyon Part-Dieu	6 h 30	6 h 50/55	10 h 30	11 h 55/ 12 h 00	15 h 38/42	18 h 30
	<i>Via LGV</i>	<i>Via Roanne</i>	<i>Via LGV</i>	<i>Via Paray-le-M.</i>	<i>Via Roanne</i>	<i>Via LGV</i>
St. Pierre-des-Corps	9 h 31/34	12 01/03	13 h 31/34	17 h 46/48	21 h 17/24	21 h 29/32
Tours				17 h 53		
Nantes	11 h 03	13 h 50	15 h 03		23 h 02	23 h 05

(2) - Circule en 5370/1 origine Marseille les samedis, dimanches, lundis

(3) - Circule en 5380/1, origine Montpellier les vendredis, samedis, dimanches, lundis.

Des gares TGV à Arrou et Neuvicq ?

La mise en service des deux branches des lignes nouvelles vers la Bretagne et l'Aquitaine vient compléter le réseau à grande vitesse dans l'ouest et le sud-ouest de la France. C'est l'occasion de parler de deux projets, ou demandes, d'installation de gare TGV à Arrou près de Courtalain et Neuvicq dans les Charentes. Ces démarches sont intéressantes à observer dans la mesure où ils soulignent un paradoxe entre une partie de la population volontiers critique envers la S.N.C.F. accusée de faire du « tout T.G.V. » et une autre qui à l'inverse en exige encore plus.

Le projet d'Arrou, ou Courtalain, n'est pas récent. Très peu de temps après la mise en service du TGV-A en 1989 les habitants du sud de l'Eure-et-Loir avaient regretté l'absence de gare sur leur secteur au profit de Vendôme. Il faut pourtant rappeler que quelques mois auparavant, lors des discussions sur le tracé, une forte opposition au passage du TGV s'était manifestée, considérant ce projet comme inutile et demandant à la place une modernisation de la ligne classique Paris-Le Mans.

Depuis une dizaine d'années cette idée a été plusieurs fois remise au goût du jour. En 2008 une étude de Systra proposait une gare « minimaliste » avec simplement deux quais protégés aux abords des voies principales estimée à un coût de 10 millions d'euros. En 2010 le rapport Legendre-Liebermann faisait une synthèse prenant en compte les avis divergents de la S.N.C.F., R.F.F. et Systra donnant des estimations de coûts et de trafic très différentes selon les points de vue. Les conclusions allaient d'un choix prônant l'abandon du projet à celui de faire de Courtalain un « carrefour de plusieurs LGV, porte d'accès à Paris ».

Ces toutes dernières années des élus locaux, en particulier Philippe Vigier, député de Châteaudun, ont milité pour relancer encore une fois ce projet. Début 2017 ce dernier a incité la Région-Centre-Val-de-Loire à inscrire au projet de convention Etat-Région une étude d'un montant de 600 000 € votée le 20 janvier. Cette étude fait partie d'une enveloppe plus large d'un million d'euro au total incluant aussi des projets pour les lignes Paris – Châteaudun, Paris – Le Mans et Paris – Toury – Orléans. Les études préliminaires pour une gare TGV incluaient trois scénarios d'implantation à Bonneval, Voves ou Arrou-Courtalain.

Suivant les appréciations, le montant des éventuels travaux se situent dans une fourchette allant de 50 à 70 millions d'euros. Le temps de parcours pour Paris serait de 34 minutes avec une espérance de trafic située entre 300 000 et 350 000 voyageurs/an. Pour mémoire, en 2008 le trafic de la gare de Vendôme TGV était de 355 000 voyageurs/an.

Plus au sud, sur la branche LGV-SEA, le TGV s'arrête déjà en gare de Neuvicq ! Surprenant, non ? C'est en tout cas l'annonce faite par le journal « Sud-Ouest » du 23 mars 2017, photo à l'appui.

De quoi s'agit-il ? Durant la campagne d'essais précédant la mise en service de la LGV, des rames ont stationné sur l'évitement impair du « Poste 66 – Neuvicq » au km 254,3. Ce lieu est équipé d'un quai de service et du personnel a utilisé ces installations. Du coup le Président de la communauté de communes de Haute Saintonge s'est pris à imaginer « une gare sur un équipement déjà réalisé avec quai et voies ». Les premières estimations sont déjà fixées : un bassin de vie de 300 000 habitants, un temps de parcours pour Paris de 1 h 45, de 20 minutes pour Bordeaux. D'ailleurs cette gare éviterait aux voyageurs les bouchons pour se rendre à celles de Bordeaux ou Angoulême ! Le journal continue en précisant que la communauté de communes est prête à investir pour 250 000 € de parking surveillé, tout en comptant sur le soutien de l'Etat.

En avril, toujours dans le journal « Sud-Ouest », un article faisait mention d'une pétition ouverte pour obtenir cet arrêt. Une affiche vantant les avantages de cette gare montrait un photomontage où figure une rame TGV arrêtée à Neuvicq avec les légendes suivantes : « cette gare existe déjà », « les quais sont déjà construits » (en fait il n'y en a qu'un seul côté voie 1), « les trains s'y arrêtent déjà souvent ».

Chacun pourra se faire son opinion sur ces différents projets et sur la probabilité de les voir se réaliser un jour. On observera que le soutien à ces projets vient d'élus locaux qui, au moins, se démènent pour valoriser leurs territoires, même si les objectifs peuvent sembler difficiles à réaliser, voir totalement utopistes. Ces exemples montrent cependant que l'éclat du TGV continue à exercer une forte attirance auprès des populations susceptibles d'être desservies.

Le point sur le projet de réouverture au service voyageur de la ligne Orléans – Châteauneuf-sur-Loire.

Il y a déjà quelques années que ce projet est dans les cartons de la Région Centre (devenue Centre-Val-de-Loire). En 2012 RFF avait publié une plaquette présentant ses caractéristiques. Il s'agit d'un tronçon de 25 km d'Orléans à Châteauneuf-sur-Loire, ancienne section de la ligne allant jusqu'à Gien situé sur la ligne Paris – Nevers et croisant aux Bordes celle d'Etampes à Bourges. Exploitée à l'origine par le PO, elle devait fermer au service voyageur en 1939, peu après la création de la S.N.C.F.

Le développement urbain autour de la métropole orléanaise, avec son trafic routier intense, a rendu pertinente l'idée de revenir à un trafic voyageur sur la grande couronne de l'agglomération. Il y aurait six points de desserte : Orléans, St. Jean-de-Braye, Chécy, Mardié, St. Denis-de-l'Hôtel et Châteauneuf-sur-Loire. Une électrification est envisagée avec une perspective de trafic concernant une quarantaine de TER par jour. Des aménagements des nombreux passages à niveau sont indispensables, ainsi que la mise en place de protections acoustiques. Le coût du projet avancé par S.N.C.F. Réseau (qui a pris le relais de RFF) est d'environ 200 millions d'euros couvrant la remise à niveau de la voie, l'électrification, l'acquisition de matériel roulant, les aménagements autour des gares, la refonte du plan de voie de la gare d'Orléans. La Région Centre-Val-de-Loire s'engagerait sur un financement à hauteur de 150 millions d'euros et l'Europe sur quarante. L'Etat prendrait le reste à sa charge.

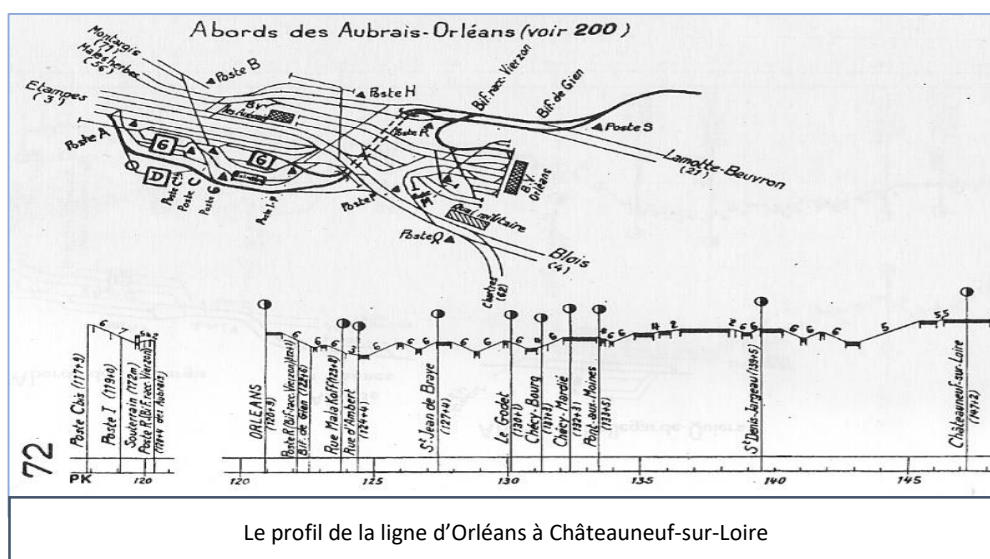
Une étape importante vient de se dérouler cet automne avec la tenue de l'enquête d'utilité publique qui s'est déroulée entre le 16 octobre et le 22 novembre 2017. Après consultation des élus et des habitants, les enquêteurs vont maintenant étudier les remarques faites et donner dans quelques semaines un avis favorable, ou non, ou avec réserve, sur la faisabilité du projet.

Comme il est facile de l'imaginer, l'idée de réouverture ne fait pas l'unanimité. Si du côté des usagers potentiels il y a de l'engouement, du côté des riverains l'opposition est forte. Deux associations ont vu le jour, l'une pour défendre le projet, l'autre pour obtenir son rejet. Plus surprenant est la réaction des élus des communes concernées. St. Denis-de-l'Hôtel et Mardié ont voté un avis favorable. Châteauneuf-sur-Loire et Chécy ont émis des réserves tandis que St. Jean-de-Braye et Orléans ont voté contre. Dans ce dernier cas, le maire reproche à la S.N.C.F. de vouloir installer une voie supplémentaire en gare d'Orléans qui viendrait empiéter sur 150 à 180 places de parking ! Une partie des réticences des communes vient du fait que leurs demandes d'aménagements aux abords de la voie n'ont pas été suffisamment prises en compte selon elles.

Nous nous retrouvons avec une situation ambiguë où la Région pilote le projet, le Conseil Départemental l'approuve mais les communes sont partagées ou hostiles. Dans certains cas, des élus siégeant simultanément dans plusieurs de ces assemblées sont soit pour, soit contre suivant leur casquette de conseiller municipal, départemental ou régional.

Pour ce qui est des signes encourageants, M. François Bonneau (Président de Région) a obtenu des assurances de Mme Elisabeth Borne, ministre en charge des transports, que l'Etat était toujours partant pour assurer sa partie de financement. En effet le gouvernement avait fait savoir qu'il souhait réviser ses positions en ce qui concernait les réouvertures de lignes. De plus le temps presse, car l'Europe conditionne son aide à une mise en route rapide des projets. De son côté, M. Guillaume Pépy interrogé il y a un an sur le sujet, lors de sa venue à Orléans, avait fait part de son soutien au projet.

L'étape suivante est donc l'avis rendu par la commission d'enquête publique. Puis, si tout va bien, viendra la signature par le Préfet de la Déclaration d'Utilité Publique et ensuite seulement le début des travaux, à condition de ne pas avoir de multiples recours de riverains comme c'est souvent le cas pour des projets de ce type. En bref, l'ouverture est espérée pour 2021. Il faudra sûrement beaucoup de volonté et de ténacité de la part de l'équipe en place au Conseil Régional et au Département pour faire aboutir ce projet et vaincre les réticences locales. Le manque d'intérêt ou l'hostilité affichée des communes risquent tout simplement de compromettre le retour des trains de voyageurs sur la ligne, au bénéfice d'un réseau routier pourtant déjà fort encombré.



Transports régionaux. Une nouvelle organisation.

Bonne nouvelle en cette rentrée d'octobre, le trafic des TER serait passé d'environ 55 000 usagers Quotidiens à 200 000 ? Ne nous méprenons pas, cette croissance est due à l'application depuis le 1^{er} septembre de la loi « NOTRE » qui signifie « Nouvelle organisation Territoriale de la République ». Outre le redécoupage de certains territoires, elle transfère aux régions les compétences en matière de transports qui jusqu'alors étaient dévolues aux départements. Cette nouvelle organisation englobe : les transports interurbains, les transports scolaires en dehors des zones urbaines. A cela s'ajoute : les transferts par l'Etat aux régions qui se sont portées volontaires des « trains d'équilibre du territoire (TET) ». C'est ainsi qu'au premier janvier 2018 les relations Paris – Orléans – Tours, Paris – Bourges – Montluçon et Paris – Montargis – Nevers passeront sous l'autorité du Conseil Régional. Concernant cette dernière, l'organisation se fera en lien avec la Région Bourgogne – Franche-Comté. Notons que ces trains sont empruntés par 17 000 usagers quotidiens. L'Etat pour sa part a prévu un soutien financier de 460 millions d'euros qui permettra l'acquisition de rames « Régio 2N » chez Bombardier. De plus, il met à disposition de la région trois rames Alstom Régiois destinées à la desserte de Montluçon. Compte tenu que la région prend en charge tout ou partie de la modernisation et de l'entretien des infrastructures, ces investissements seront-ils suffisants ? En transférant les trains d'équilibre du territoire vers les régions, en développant les participations public-privé, en arrêtant les projets de L.G.V., l'Etat n'est-il pas en train de se désengager de ses responsabilités financières vis-à-vis du réseau ferré national ?

La prise en charge de l'ensemble des services routiers a donné naissance à « REMI », ce qui signifie « REseau de Mobilité Interne ». Cette nouvelle organisation va modifier certaines dessertes, c'est ainsi que des navettes vers les marchés vont être créés en zones rurales. L'accès aux sites touristiques de Chambord, zoo de Beauval, jardins de Chaumont etc... seront améliorés. Mais question : avec le regroupement des services routiers et ferroviaires, l'ouverture à la concurrence, l'autorité organisatrice ne sera-t-elle pas tentée de substituer des autobus aux trains sur certaines relations ?

Bernard Monteil



La rame Régio 2N Centre 017 L en gare de Chartres (décembre 2016).
La ligne Paris – Chartres – Nogent-le-Rotrou – Le Mans est un exemple de l'imbrication des services, entre Grande Couronne, TER et Intercités

Ascenseurs en gare des Aubrais

Le week-end des 16 et 17 septembre dernier avait lieu, au cours d'une « opération coup de poing » la pose de cages d'ascenseurs sur les quais de la gare des Aubrais. Ceci entre dans le cadre d'un projet d'amélioration de l'accessibilité en toute autonomie des trois quais de la gare pour les personnes à mobilité réduite.

Durant cette interruption totale du trafic les trois cages d'ascenseurs ont été mises en place à l'aide d'une grue de 300 tonnes placée sur la place de la gare. D'autres améliorations ont été effectuées à cette occasion, comme la pose d'auvents plus modernes au droit des ascenseurs, une réfection du revêtement de quai avec la pose de bandes d'éveil, d'une signalétique PMR ainsi que des modifications en ce qui concerne les escaliers, le passage souterrain et l'éclairage.

Le coût de ces travaux annoncé par S.N.C.F. Réseau est de 3,63 millions d'euros répartis entre l'Etat (2 000 000 €), S.N.C.F. Réseau (1 509 000 €) et l'Agglomération d'Orléans (121 000 €).