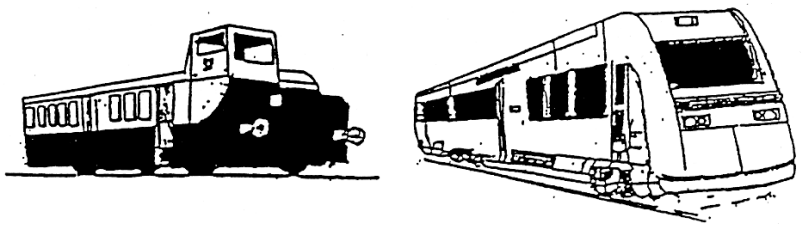
Association Française des Amis des

Chemins de Fer

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations – juin 2014

Assemblée générale de la section Centre – Loire.

L'assemblée générale de notre section Centre – Loire s'est déroulée le samedi 1 er mars 2014, à Saint-Pierre-des-Corps. Après une intervention de M. Luc Humberjean sur l'évolution du fret en France (voir ci-dessous), l'assemblée générale s'est déroulée avec le rapport d'activités, le rapport moral et le financier. Quatre nouveaux adhérents ont rejoint notre section en 2013.

La composition du bureau, issue du vote de l'assemblée générale, est la suivante :

Président : M. Bernard Monteil
Président d'honneur : M. Jacques Gateuil
Trésorier : M. Gérard Chollet
Secrétaire : M. Benoît Hardy
Secrétaire adjoint : M. Bernard Largeaud
Membres plus particulièrement chargés d'être en lien avec la région de Bourges, incluant la participation aux CLAD : Pierre Esnouf et Claude Lenoir
Membre plus particulièrement chargé des visites et conférences : Gilles Perimmond.

La participation aux réunions de bureau est toujours possible pour toute personne qui souhaite y venir.

Une adresse Internet spécifique à notre section régionale vient d'être mise en place : afac.cl@laposte

L'évolution du fret ferroviaire en France durant ces 30 dernières années.

Compte-rendu de la conférence de M. Luc Humberjean, cadre honoraire de la S.N.C.F., durant l'assemblée générale de la section A.F.A.C. Centre – Loire, le 1 er mars 2014.

Monsieur Humberjean, qui est membre de l'A.F.A.C., a fait l'essentiel de sa carrière au fret à la S.N.C.F. Il nous le montre tel qu'il l'a vécu avec ses propres expériences.

Sa carrière débute fin 1972 sur la région de Tours et se poursuit durant 10 ans à Bâle au sein d'Intercontainer (la pratique de plusieurs langues est un atout). Après un retour en agence à Bourges durant 3-4 ans, il est détaché à l'U.I.C., au département international de la direction du fret puis les 10 dernières années à la direction des transports terrestres.

D'entrée il constate que la baisse du fret ferroviaire en France est un cas unique en Europe, mais il espère tout de même qu'il a atteint son point bas. D'autre part il fait la remarque que l'on parle moins du fret ferroviaire ces derniers mois, peut-être parce que d'autres sujets ont pris le dessus.

Monsieur Humberjean propose d'organiser son propos sur trois thèmes :
Un constat de l'évolution depuis la fin des 30 glorieuses

Voir quelles sont les causes du déclin du fret ferroviaire
Ouvrir quelques perspectives

En 1972 la S.N.C.F. allait bien lorsque le fret allait bien, et surtout la sidérurgie. En 1974 le fret atteint son point maximum : 75 Md de tonnes-kilomètres (Tkm). Puis intervient le premier choc pétrolier avec une dégringolade des produits transportés. Les années 1980 marquent le début des « plans fret » avec toujours le même schéma de disparition de trafics, de gares et de clients. Le début des années 1990 connaît un regain : c'est l'époque de l'indice de lotissement unique, du relèvement de la vitesse des trains de fret. A la fin de cette même décennie le ministre M. Gayssot lance comme objectif de doubler le fret sur les 10 années suivantes, c'est-à-dire de passer de 50 à 100 Md de Tkm. Ceci dit cela correspond à remonter de 20 à 30% de parts de marché vis-à-vis de la route ce qui est envisageable. La reprise économique aidant le trafic remonte à 55 Md de Tkm mais cela pose de gros problèmes de production suivis d'une mauvaise qualité de service. Toujours à cette époque est évoquée l'idée de réactiver certains itinéraires secondaires afin de les dédier au fret (cas de Béziers-Neussargues).

Avec le changement de gouvernement, le nouveau directeur du fret, M. Veron, marque sa volonté de massifier plus les envois et d'augmenter les prix. Cela passe aussi par une suppression des petits trafics. Conjugué avec la crise boursière des années 2007/2008 la chute de trafic est vertigineuse : - 30%. Ce phénomène est donc suivi d'ajustements avec toujours une recherche de massification et de disparition progressive du trafic diffus. De plus des changements de directeurs fret ont lieu tous les deux trois ans.

Pendant ce temps-là, 2003 avait été marquée par l'ouverture au marché du fret ferroviaire. En 2006-2007 a lieu une montée en charge des nouveaux entrants, faussement appelés « privés » (ECR est une filiale de la DB). En 2010-2012 les nouveaux entrants représentent environ 1/3 du fret français. En comparaison la montée de ces opérateurs en Allemagne a été beaucoup plus lente. En 2013 le niveau de trafic fret en France devrait tourner autour de 30-32 Md de Tkm dont 20 pour Fret S.N.C.F. Le dernier plan de relance du fret date de 2009 avec le Grenelle de l'environnement. Le fret total représente environ 300 Md de Tkm (fer + route + voie d'eau), la part du ferroviaire est donc de 10%.

Le lancement des autoroutes ferroviaires a du faire face à de très nombreux obstacles et de réticences qu'il a fallu lever. Après les débuts difficiles d'Aiton – Orbassano, c'est au tour de Bettembourg – Le Boulou d'être lancé en 2007.

Quoi qu'il en soit, cette évolution avec chute spectaculaire est particulière à la France. Les causes de celle-ci sont nombreuses :

- les crises économiques : 2 chocs pétroliers, des crises financières et boursières
- une désindustrialisation du pays, les transports massifs comme la sidérurgie ont disparus.
- Le rendez-vous manqué avec les ports : l'hinterland ferroviaire n'est pas développé chez nous comme dans certains autres pays avec par exemple Rotterdam ou Anvers.
- Un désintérêt pour le fret, remarqué chez les instances politiques.
- Une mauvaise qualité de service
- Des problèmes de sillons ; les sillons fret sont toujours difficiles à trouver et passent après les voyageurs. La boulimie en matière de transports TER a aggravé la chose.
- Des revirements stratégiques nombreux, marqués par des changements fréquents de gouvernements et de directeurs frets.
- Plus particulièrement pour le fret S.N.C.F. des coûts trop élevés vis-à-vis des nouveaux entrants (+ 30 à + 30%).

Le développement du fret ferroviaire dans les discours est parfait, mais dans la réalité c'est autre chose. Aujourd'hui le gouvernement, comme ceux d'avant, a d'autres priorités. La concurrence est toujours très forte surtout avec le fret routier. Avec la crise le potentiel transportable se rétracte et les routiers baissent les prix. Le transport par la route coûte environ 1 €/km et le poids des camions a augmente de 40 à 44 tonnes. Cette massification du transport routier va contre le ferroviaire.

Il y cependant des sources d'optimisme. L'arrivée des nouveaux acteurs a permis d'éviter une évasion de trafic vers la route. Ces derniers voient la mise en place, lentement mais sûrement, des opérateurs fret de proximité (OPR). En contrepartie la régénération des voies avec des travaux massifs sont des obstacles aux sillons pour le fret. Les perspectives de développement sont à rechercher du côté des autoroutes ferroviaires et des trafics issus des ports. Par exemple un bateau qui transportait autrefois 3000 containeurs en transporte aujourd'hui 18 000. Enfin il faut voir aussi comment on peut développer le transport combiné classique, ainsi que le trafic d'acier, de voitures neuves et de céréales.

Pour finir, quelques questions ont été posées à M. Humberjean sur les sujets suivants :

Qu'en est-il des trains fret de grande longueur ?
Verra-t-on finalement plus de trains fret sur les rails ?
Quelle est la place du groupe SNCF au niveau mondial ?

Chartres – Voves : réouverture au trafic voyageur, pérennisation du fret.

Dans nos précédentes publications, nous vous avons relaté l'histoire et les travaux à entreprendre pour la réouverture de la section Chartres – Voves de la ligne Orléans – Chartres.

Ce mardi 21 janvier 2014, nouvelle étape vers la réouverture avec la pose en gare de Voves de la première pierre des futurs postes d'aiguillage informatisé et de commande à distance de la ligne. Cérémonie qui s'est déroulée en toute simplicité, elle a débuté par l'accueil en gare de Voves de M. Rappoport président de Réseau Ferré de France par M. Bonneau président de conseil régional du Centre. Après une rencontre avec une délégation des cheminots C.G.T. venue exposer ses revendications, les personnalités se sont rendues sur l'emplacement du futur poste pour la pose de la première pierre (ou du parpaing). Avant de procéder à cette cérémonie symbolique Mme la chef de projet nous a résumé en quelques mots l'objectif des travaux. Ensuite, c'est à messieurs Rappoport et Bonneau accompagnés du secrétaire de la préfecture représentant M. le préfet de région que revint l'honneur de pérenniser cette journée. Chacun d'entre eux truelle en main s'est ingénié à réaliser ce travail dans la bonne humeur et sous les encouragements des présents. Travail réussi, en effet car après vérification le parpaing était parfaitement de niveau. Mais les rigueurs du climat beauceron en ce mois de janvier n'incitait guère à poursuivre les festivités en plein air. Aussi, c'est à bord d'un autocar des courriers beaucerons que les personnalités se sont rendues à l'hôtel de ville de Voves pour les discours et le vin d'honneur.

Sont intervenus successivement M. le maire et conseiller général de Voves qui tout en souhaitant la bienvenue à tous, s'est félicité de la réouverture de la section Voves Chartres y voyant le développement de sa commune tant sur le plan industriel, agricole et humain. Comme tous, il attend la réouverture totale de la ligne entre Chartres et Orléans.

Puis ensuite c'est au tour de M. Rappoport président de R.F.F. de prendre la parole. Dans son allocution il tient à souligner l'effort financier de la région et aussi du rôle que peut jouer le chemin de fer dans le développement de l'agriculture. Il reconnaît que la durée des études peut sembler longue, mais il nous fait remarquer les difficultés à résoudre notamment celles concernant les passages à niveau. Puis, il se félicite de la collaboration des élus, des bureaux d'étude et des entreprises qui a permis de traiter bien des problèmes dont celui de l'élimination des zones à risque autour des silos. Pour conclure sur ce sujet, il nous informe que les travaux de renouvellement voie ballast sont en cours, que ceux de construction du poste d'aiguillage et de commande à distance démarrent. Enfin, il précise qu'au printemps 2014 les trains de fret pourront à nouveau circuler mais cette fois à 100 km/h au lieu de 50 comme précédemment. Quant au trafic voyageur il sera rouvert en 2015 avec comme perspective la réouverture totale de Chartres Orléans pour 2020.

Revenant sur un plan plus général, il tient à affirmer que le réseau ferré national est le bien de tous. Il souligne l'état de vétusté du réseau victime d'un manque d'investissement et plaide pour son rajeunissement et sa modernisation rappelant que 2,5 milliards d'euros y sont investis chaque année. Il conclu son intervention en soulignant que 14 Millions d'euros ont été investis au titre du plan vigie rail pour la vérification des appareils de voie après la catastrophe de Brétigny-sur-Orge.

Le second à prendre la parole est M. Bonneau président du conseil régional du Centre. Pour le président du conseil régional ; la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Chartres Voves premier tronçon de la liaison Chartres Orléans est l'aboutissement d'un long débat sur le maillage du territoire régional, Chartres étant la seule préfecture de la région privée de liaisons ferroviaire avec la capitale régionale. C'est pour y remédier que le conseil régional a tenu à inscrire ce projet dans le cadre des différents contrats de plan état région et en investissant 70,45M€. Il entend poursuivre cet engagement en finançant seul les compléments d'étude pour le second tronçon Voves Chartres dont il demande son inscription au contrat de plan état région 2014 2020. Il ajoute que cette nouvelle desserte contribuera au développement économique de la région et facilitera la mobilité.

Le dernier intervenant sera M. le secrétaire de la préfecture de Région qui tient d'abord à présenter les excuses de M. le préfet de région retenu par d'autres obligations. Il voit dans cette réouverture le rôle que peut jouer le rail pour l'aménagement du territoire et le développement rural.

Participaient également à la pose de cette première pierre: Messieurs Bodin vice – président du conseil régional chargé des infrastructures et de transports, Laurent directeur de la région Centre – Limousin de réseau ferré de France, Borri directeur de la région de Tours de la S.N.C.F.

PLANNING PRÉVISIONNEL.

Fin 2013 – mi 2014 : construction en gare de Voves du poste d'aiguillage informatisé et du poste de commande à distance et suppression de 11 passages à niveau.

Janvier – Avril 2014: renouvellement voies et ballast.

Mai 2014 : modification du plan de voies en gare de Voves

Mai 2014 – fin 2015: modernisation de la signalisation des 9 P.N. maintenus, mise en service, essais et mise en exploitation. Aucun train ne circulera sur la ligne de janvier à avril 2014 plus d'autres coupures ponctuelles

FINANCEMENT.

Coût prévisionnel de l'opération : 71,7 M€ financé par:
Région Centre : 66,25 M€ travaux et 4,2 M€ études
État : 1,25 M€ (il finance en outre la suppression du P.N. 3Bis à Chartres d'un coût prévisionnel de 15 M€)

C'est aussi : 25 km de voie, 48 000 tonnes de ballast, 30 000 traverses, 36 000m de rail, 14 passages à niveau supprimés, 60 personnes mobilisées sur les chantiers.
Les 36km de rails mis en place sont des rails de réemploi, ils proviennent de la L.G.V. Atlantique.
Les rails déposés seront récupérés par les ateliers S.N.C.F. ou ferraillés.
Les 30 000 anciennes traverses seront traitées et recyclées par des entreprises spécialisées.

Bernard Monteil

Le tram-train Nantes – Châteaubriant est en service !

C'est fait ! Avec quelques mois de retard le tram-train de Nantes – Châteaubriant a été inauguré le 28 février dernier. Ce retour d'un service ferroviaire voyageur sur cette ligne ne peut manquer de réjouir les amis du chemin de fer que nous sommes. Beaucoup se souviennent encore de sa fermeture en 1980, dans la grande charrette des lignes condamnées à cette époque. Notons qu'elle est la deuxième « graciée » de cette série dans notre secteur après Ballan – Chinon, rouverte il y déjà bien longtemps.

Les médias régionaux ainsi que la presse ferroviaire ont largement couvert cet événement. Les commentaires soulignent les félicitations de voir un tel retour en faveur du rail, mélangés parfois avec une réticence quant au choix du tram-train sur cette relation. Des associations d'usagers ont ouvertement regretté cette solution (voir à ce sujet des articles dans le quotidien Ouest-France) lui préférant un système mixte tram-train + TER.

Afin d'aider chacun à se faire une opinion, et sans prétendre aucunement à porter un jugement sur les choix réalisés, voici quelques observations faites au cours d'une visite effectuée début avril sur cette ligne.



Le tram-train 859604 assuré par l'U 53529 au départ de Nantes

S'agit-il d'un vrai tram-train ? Cette question a été entendue à plusieurs reprises, en comparant avec d'autres lieux tels Karlsruhe, Mulhouse ou l'Ouest de Lyon.

Après la sortie de la gare de Nantes, depuis les voies S.N.C.F., la ligne bascule dès la « bifurcation de Châteaubriant » en mode tramway, avec réglementation spécifique dite TTNC (comme tram-train Nantes-Châteaubriant) et alimentation en 750 V. Il en est ainsi sur six kilomètres dont quatre environ côtoient la ligne des tramways urbains de Nantes. D'ailleurs au pk 433,2 les deux lignes se croisent à niveau. C'est dans ce secteur que se rencontrent les cinq passages à niveau urbains (PNU)

Identification du train		6780 AUTORAIL	6782 AUTORAIL	6784 AUTORAIL	6786 AUTORAIL	6788 AUTORAIL	6790 AUTORAIL
Places assises / Particularités		2	2	2	2	2	2
km							
0	**Nantes**	✕ 7 19	† 8 27	Ⓐ13 07	⑥13 07	†13 26	18 46
2	Doulon	7 24	8 32	13 11	13 11	13 34	18 52
5	St-Joseph ⊙ SB	7 29	8 37	|	13 15	|	18 57
11	La Chapelle-sur-Erdre ◈	7 37	8 45	13 24	13 24	13 44	⊙19 04
17	Sucé ⊙ SB	7 43	8 51	|	13 31	|	19 10
23	Casson ⊙ SB	7 50	8 58	|	|	|	19 16
29	Nort-sur-Erdre ◬	7 58	9 05	⊙ 41	13 42	14 01	⊙19 23
36	Saffré-Joué ⊙	8 08	9 15	|	13 49	|	19 30
41	Abbaretz ⊙	8 13	9 20	13 52	13 54	14 13	19 35
51	Issé ◬	8 23	9 30	14 02	14 04	14 22	⊙19 45
55	La Claie ⊙	8 28	9 36	|	14 08	|	|
63	**Chateaubriant** A	✕ 8 37	† 9 45	Ⓐ14 14	⑥14 16	†14 34	19 56

Identification du train		6781 AUTORAIL	6783 AUTORAIL	6785 AUTORAIL	6787 AUTORAIL	6789 AUTORAIL
Places assises / Particularités		2	2	2	2	2
km						
0	**Chateaubriant**	✕ 6 09	† 6 37	Ⓐ12 34	⑥12 31	17 23
8	La Claie ⊙	1	|	|	12 38	17 31
12	Issé ◬	⊙6 21	6 49	12 46	12 43	⊙17 36
22	Abbaretz ⊙	6 31	7 59	12 55	12 52	17 46
27	Saffré-Joué ⊙	6 36	7 04	|	12 57	17 51
34	Nort-sur-Erdre ◬	⊙6 44	7 12	⊙13 06	13 05	18 00
40	Casson ⊙ SB	6 49	7 17	|	13 10	18 06
46	Sucé ⊙ SB	6 56	7 24	|	13 16	18 12
52	La Chapelle-sur-Erdre ◈	⊙7 03	7 31	13 23	13 23	◬18 21
58	St-Joseph ⊙ SB	7 09	7 37	|	13 29	18 28
61	Doulon	7 14	7 42	13 33	13 33	18 33
63	**Nantes** A	✕ 7 18	† 7 46	Ⓐ13 37	⑥13 37	18 37

1 arrêt à La Claie à 6 h 17 les ① et lendemains de fêtes

Horaires Nantes – Châteaubriant :
ci-dessus : hiver 1980, juste avant la fermeture
ci-dessous : février 2014 : débuts du tram-train
si les temps de parcours sont du même ordre, les fréquences sont multipliées aujourd'hui.

Du lundi au vendredi	Lun à Ven 1	Lun à Ven 1	Lun à Ven 2	Lun à Ven 1	Lun à Ven 2	Lun à Ven 1	Lun à Ven 2	Lun à Ven 2	Lun à Ven 1	Lun à Ven 1	Lun à Ven 2	Lun à Ven 1	Lun à Ven 2
	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train
Numéro de circulation	859503	859507	859509	859604	859507	859606	859504	859507	859608	859509	859608	859507	859509
Nantes	06:35	07:35	09:10	10:10	11:10	12:35	13:10	15:10	16:35	17:35	17:47	18:35	20:10
Haluchère - Batignolles	06:44	07:44	09:20	10:20	11:20	12:44	13:20	15:20	16:44	17:44	17:56	18:44	20:20
Babinière	06:49	07:49	09:24	10:24	11:24	12:49	13:24	15:24	16:49	17:49	18:01	18:49	20:24
Erdre Active	06:52	07:52	09:27	10:27	11:27	12:52	13:27	15:27	16:52	17:52	18:05	18:52	20:27
La Chapelle Centre	06:55	07:55	09:30	10:30	11:30	12:55	13:30	15:30	16:55	17:55	18:09	18:55	20:30
La Chapelle-Aulnay	06:57	07:57	09:33	10:33	11:33	12:57	13:33	15:33	16:57	17:57	18:11	18:57	20:33
Sucé-sur-Erdre	07:02	08:02	09:37	10:38	11:37	13:02	13:37	15:37	17:02	18:02	18:15	19:02	20:37
Nort-sur-Erdre	07:13	08:13		10:49		13:13			17:13	18:13		19:13	
Abbaretz	07:23	08:23		10:59		13:23			17:23	18:23		19:23	
Issé	07:31	08:31		11:07		13:31			17:31	18:31		19:31	
Châteaubriant	07:42	08:42		11:17		13:42			17:42	18:42		19:42	
	B		B	B	B	B	B	B					B

1 - Circule à partir du 3 mars.
2 - Circule à partir du 5 mai.

Du lundi au vendredi		Lun à Ven 1	Lun à Ven 2	Lun à Ven 3	Lun à Ven 1	Lun à Ven 2	Lun à Ven 3	Lun à Ven 3	Lun à Ven 2	Lun à Ven 3	Lun à Ven 2	Lun à Ven 3	Lun à Ven 2	Lun à Ven 2	Lun à Ven 3
		Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train	Tram-train
Numéro de circulation		859503	859507	859509	859605	859607	859609	859605	859607	859609	859607	859609	859607	859607	859609
Châteaubriant			06:21		07:21	09:21			12:21		14:21		17:21	18:21	
Issé			06:32		07:32	09:32			12:32		14:32		17:32	18:32	
Abbaretz			06:40		07:40	09:40			12:40		14:40		17:40	18:40	
Nort-sur-Erdre			06:52		07:52	09:52			12:52		14:52		17:52	18:52	
Sucé-sur-Erdre		00:02	07:02	07:23	08:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	18:02	19:02	21:02
La Chapelle-Aulnay		00:06	07:06	07:27	08:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	18:06	19:06	21:06
La Chapelle Centre		00:09	07:09	07:30	08:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	18:09	19:09	21:09
Erdre Active		00:11	07:11	07:33	08:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	18:11	19:11	21:11
Babinière		00:15	07:15	07:38	08:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	18:15	19:15	21:15
Haluchère - Batignolles		00:20	07:20	07:44	08:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	18:20	19:20	21:20
Nantes		00:29	07:29	07:53	08:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	18:29	19:29	21:29
		B			B	B	B	B	B	B	B		B	B	

1 - Circule uniquement les 9 et 30 mai.
2 - Circule à partir du 3 mars.
3 - Circule à partir du 5 mai.

fonctionnant sans barrières mais avec des feux clignotants, dans le plus pur style tramway. Puis les 56 kilomètres restants sont alimentés à nouveau en 25 kV, avec cantonnement particulier par block-tram TTNC, dans un environnement de type « train », avec PN classiques. On peut donc affirmer qu'il s'agit bien d'un tram-train puisqu'il utilise les deux modes de fonctionnement, même s'il ne bascule pas d'un réseau à l'autre à Nantes comme peut le faire celui de Mulhouse.

Quelles solutions pouvaient-on apporter pour le passage en milieu urbain ? La ville de Nantes et le chemin de fer ont été historiquement très liés, question voirie. On se remémore la ligne vers Saint Nazaire qui parcourait les rues et les quais le long de la Loire, et celle vers Nantes Etat avec ses multiples passages à niveau. La solution apportée pour la première fut de l'enterrer en 1955 depuis la gare de Nantes-Orléans jusqu'à Chantenay. Pour la seconde une déviation surélevée fut réalisée en 1960, avec un raccordement direct permettant aux trains de la ligne de Sainte-Pazanne d'éviter le rebroussement en gare de Nantes-Etat. Pour la ligne de Châteaubriant, son édification sur un viaduc en ville aurait sans doute rencontrée une forte hostilité des populations riveraines. Sa mise en souterrain, idée à priori alléchante, aurait entraîné vraisemblablement un fort surcoût du projet, déjà conséquent. Restait la solution en surface. Une modification de la législation sur les passages à niveau compliquait cependant la tâche : aujourd'hui on cherche plus à fermer les PN qu'à en ouvrir d'autres. La solution des franchissements routiers par une voie en mode tramway s'est ainsi imposée.

Une mixité TER – tram manquée ? C'est ce point qui semble raviver le plus de regrets. Il est vrai que sur le parcours le plus rural le tram-train « plafonne » à 100 km/h (vitesse maximale autorisée depuis le km 435 jusqu'à Châteaubriant au km 491,7), là ou des rames TER classiques auraient pu rouler à 120 ou plus. Quel aurait été le gain de temps ? Il est difficile de répondre précisément. En effet si 56 kilomètres parcourus à 120 km/h au lieu de 100 représentent 5 min 30 de moins, en revanche il faut tenir compte du fait que les rames Dualis ont de bonnes capacités d'accélération et de freinage par rapport à du matériel TER plus lourd. D'autre part les entrées et sorties des stations font l'objet de limitations de vitesse reprises sur le terrain (60 – 70 selon les endroits). Evidemment dans le cas de circulations avec des rames classique il aurait pu être mis en place des plans de gare avec une voie directe sans ralentissements. Pour ce qui est de

la gare de Châteaubriant la mise en place des butoirs en bouts de voies ne semble pas être un obstacle majeur dans l'éventualité d'une liaison avec la ligne vers Rennes. En effet il existe bien toujours une connexion entre les voies de service et celle du tram-train, au sud de la gare. On pourrait donc imaginer une voie à quai le long de la voie A actuelle qui se grefferait au niveau de l'ancien dépôt environ. Il faut noter tout de même, et c'est important, que ce quai mis en place qui passe derrière ces fameux butoirs entre la voie du tram-train et celle du TER de Rennes permet à une personne en fauteuil roulant d'accéder au tram-train depuis le BV sans rencontrer d'obstacle, comme une voie à traverser, un ascenseur à prendre ou un plan incliné à gravir. Rappelons que ce matériel est totalement de plain-pied avec les quais avec une lacune très faible et qu'une personne à mobilité réduite peut y accéder sans recourir à une aide quelconque, chose qu'il a été possible de vérifier lors de notre visite.

A quand une liaison Nantes – Rennes par Châteaubriant ? Après avoir scruté la ligne de tram-train, observons celle vers Rennes. Elle est exploitée sous le régime de la voie unique à signalisation simplifiée (VUSS). La vitesse limite des autorails est de 70 km/h de Châteaubriant à Martigné-Ferchaud et de 90 km/h au-delà vers Rennes. Une zone permanente à 40 km/h existe entre l'ancienne gare de Noyal/Brutz et Martigné. Les aiguilles et voies des trois gares de croisement intermédiaires sont franchissables à 30, avec approche en marche à vue (imposée par la rencontre de la plaque « GARE »). L'armement de la voie fait appel le plus souvent à des barres courtes. La quasi-totalité des arrêts n'est pas équipée de quais hauts. Les temps de parcours pour les 60 kms tournent autour de 1 h 10 / 1 h 15. Autant dire que dans les conditions actuelles une liaison Nantes – Rennes par cet itinéraire n'est pas envisageable. L'adition des deux parcours donne un temps de trajet supérieur à 2 h 20 contre un peu plus d' 1 h 20 par Redon. Seule une remise à niveau complète de Rennes – Châteaubriant serait de nature à équilibrer partiellement l'intérêt de la liaison par cet itinéraire, mais à quel prix ? Il faudrait aussi que les Régions Bretagne et Pays-de-la-Loire y trouvent un intérêt commun.



Châteaubriant : la gare bénéficie d'une rénovation complète.

De la Crampton à la V 150 : la grande vitesse sur rails en France.

La salle des commissions de l'Hôtel de la Région Centre à Orléans était remplie ce jeudi 3 avril 2014 à l'occasion de la conférence sur le grande vitesse sur rails, organisée par l'A.F.A.C. Centre – Loire et animée par quelques-uns des acteurs des records du monde de 1989, 1990 et 2007. La date même du 3 avril n'était pas due au hasard puisqu'il s'agissait de l'anniversaire du dernier record de 574,8 réalisé sur la LGV Est.

Après avoir souhaité la bienvenue à tous les participants, Bernard Monteil, président de la section régionale de l'A.F.A.C., laissait la parole à M. Jean-Michel Bodin, Vice-Président de la Région Centre, chargé des transports régionaux. M. Bodin confirmait le grand plaisir qu'il avait de nous accueillir, au nom de M. Bonneau, Président de Région, et en profitait pour resituer l'importance du ferroviaire en Région Centre. En effet, au moment où l'on élabore la réforme du système ferroviaire, il insistait sur la nécessité absolue d'avoir une vue d'ensemble sur le réseau, et non pas de s'enfermer dans une logique purement régionale, sans soucis des régions voisines. A ce titre il rappelait la situation unique de la Région Centre qui est entourée de huit autres, ce qui lui impose un réel effort de coordination dès qu'il s'agit de toucher à une liaison interrégionale.

Enfin M. Bodin confirmait que le prochain contrat de plan Etat - Région qui devait être discuté prochainement serait bien axé prioritairement sur le ferroviaire. (voir article plus loin)

Puis c'est M. Alain Jeunesse, ingénieur spécialiste de la chaîne de traction sur le TGV qui lançait la conférence proprement dite. Dans un premier temps il s'attachait à revenir sur les motivations à l'origine de la décision : pourquoi faire un record du monde ? Il reprenait alors toutes les composantes nécessaires pour y arriver : un matériel moteur taillé pour, une voie en parfait état, une caténaire calibrée et tendue pour cette performance. Il fallait ajouter des éléments extérieurs comme la nécessité d'être suffisamment alimenté en électricité par ERDF au moment adéquat, l'obligation de tout « remettre en ordre » sur la LGV avant sa mise en service commerciale. Même la proximité de l'échéance électorale de mai 2007 avait été prise en compte.



Pas moins de trois conducteurs « recordmen » sur cette photo : Michel Boiteau (1989), Michel Massinon (1990), Eric Pieczack (2007) Alain Jeunesse (debout) anime la discussion, accompagné de Claude Marot et Daniel Beylot.

Tour à tour Alain Jeunesse laissait la parole à divers témoins : M. Gérard France intervenait suite à sa participation au premier record avec le TGV Sud-Est en 1981, Michel Massinon rappelait le record de 1990 avec 515,3 km/h, soit 117 m/seconde. Daniel Beylot, chef de projet en 2007 revenait sur les problèmes posés par les bogies de la rame d'essais et les réponses apportées. Eric Pieczack, le conducteur de la rame du record, soulignait de son côté l'incroyable engouement suscité tout au long de cette campagne avec des riverains qui venaient en nombre pour assister quotidiennement aux différentes phases de montées en vitesse.

L'ensemble des intervenants était unanime pour insister sur le travail d'équipe que représentent ces records. Non seulement les entreprises : Alstom, RFF, S.N.C.F., mais bien sûr les hommes, à tous les niveaux. L'exemple mis en avant était celui du personnel de maintenance qui chaque nuit réparait et préparait la rame pour la séance d'essais du lendemain.

Après cet exposé, un débat permettait à chacun de poser ses questions qui furent, on s'en doute, nombreuses et variées. Parmi celles-ci on retiendra par exemple, pourquoi avoir choisi une rame à deux niveaux, contrairement aux records précédents ? La réponse reprenait l'historique le la motorisation de la rame, comprenant deux bogies moteurs d'AGV, pouvant alors être insérés dans le chaudron central, et l'avantage de disposer de plus de place pour les appareillages et les laboratoires de mesures. Les limites ont-elles été atteintes ? En ce qui concerne la voie et le matériel, on est encore loin de la limite. Pour la caténaire, il faut voir avec sa vitesse critique (soulèvement de celle-ci par rapport au pantographe) et disposer d'une alimentation adéquate. Plusieurs questions portaient sur les conséquences pratiques de ce record, et s'il pouvait être envisagé d'en refaire un autre ? Une grande quantité d'informations ont été obtenues suite à ces campagnes d'essais à grande vitesse. Même si de nombreux paramètres avaient pu être « modélisés » grâce aux progrès de l'informatique, la vérification en pratique des comportements du matériel ferroviaire à très grande vitesse a permis d'engranger de nombreuses données. Quant à un prochain record, Alain Jeunesse constatait comme mot de la fin de cette journée, qu'étant donné les nécessités de place, de matériel, d'argent et de volonté, il faudrait sans doute tourner ses regards vers un pays comme la Chine pour assister au prochain record du monde de vitesse sur rails !

Et si on partait visiter les chantiers de la LGV du SEA avec l'A.F.A.C. CENTRE LOIRE ?

En ce jeudi 17 avril 2014 la section tourangelle des amis du rail nous propose de parcourir cette fois-ci les différents chantiers qui s'égrènent dans la zone Nord de Poitiers (1)
Le RDV est fixé à la salle des Fêtes de Jaunay Clan (Vienne) où nous attend un autocar de tourisme.
Rapidement celui-ci nous amène dès 14h au point Info éponyme afin de récupérer les équipements obligatoires (casques de protection et baudriers)

La visite débute sur la RD 18 de Chasseneuil du Poitou à Avanton. Celle-ci emprunte l'ouvrage en acier et béton de 100 m de longueur de Migné Auxence point de départ du raccordement poitevin de 6,5kms. On distingue dans la partie centrale les premiers revêtements de la plate-forme de la voie directe où évolue une noria de camions qui déversent les premières couches de graves. En talus les voies de jonction s'écartent face à nous pour se rapprocher ensuite au dessus de la tranchée couverte.

L'excursion se poursuit à proximité des deux viaducs d' Auxance érigés dans une vaste dépression causée par le cours d'eau affluent du Clain tout proche. Sur une longueur de 444m et de 447m le premier est quasiment achevé à l'exception des écrans pare-bruit. Le second se remarque par sa tour mobile haubanée qui supporte les deux voies de raccordement de ou pour Poitiers. L'un et l'autre comportent 9 piles de 23 m de haut qui sont creuses en élévation. Seule la partie immergée ne l'est pas. Le tablier va reposer sur des voussoirs (2) entreposés à une centaine de mètres (ZI du Futuroscope) où l'on remarque le fameux »fardier » énorme engin routier à quatre roues surdimensionnées. La potence les met en place l'un après l'autre dans le vide et reliées entre eux par des barres de brelage! Pour franchir la travée de 47m on utilise les haubans jusqu'à ce qu'ils accostent sur la pile opposée. Après mise en précontrainte de ces éléments bétonnés il suffit ensuite de les boulonner entre eux. Dès cet instant et après avoir contrôlé la rigidité de l'ouvrage il est procédé à la dépose des câbles et à la poursuite de l'opération jusqu'à la dernière culée. Un travail de titan

Il suffit ensuite de réaliser la chape, de couler le béton et de fixer les garde-corps.
Le troisième belvédère domine l'estacade de la Folie un ouvrage d'art des plus grandioses et visible de toute part. Il est constitué de deux viaducs parallèles à VU de 902m et de 657m en légère pente posés sur 74 piles au total évoluant au dessus de :

- la VUTR de Neuville du Poitou
- la RN 147
- la D 910
- la radiale classique Paris Bordeaux

Cette fois-ci le béton est déversé sur les poutres et non sur les voussoirs.
Cet ensemble monumental est d'ailleurs précédé par une tranchée couverte dont l'assise est en anse de panier de type « Matière » (du nom de l'entreprise) et qui supportera le passage de l'A61 nouvellement rétablie dans son tracé initial.



Une vue du saut de mouton de raccordement entre la LGV et la ligne classique (visible sous l'ouvrage d'art) au nord de Poitiers, au niveau de Grand-Pont

Photos : J.P Lasserre du Rozel

Monsieur Jacky Thomas notre guide incontournable nous rappelle que la pose de la voie et des installations fixes débutera au cours du second semestre prochain.
Les rails en provenance de Grande Bretagne sont laminés dans l'Est et arrivent en barres de 108m chacune et soudées par quatre. Deux bases travaux de Nouatre-Maillé (3) et de Villognon (Charente) assureront l'approvisionnement en ballast et serviront de lieu de maintenance.
En guise de conclusion M Thomas nous évoque les grandes dates du PO et l'évolution des temps de parcours depuis le 18 juillet 1853 (date de l'inauguration de Paris Bordeaux)

- en 1853 la durée de trajet était de 13h
- en 1938 avec l'électrification elle est réduite à 7h
- en 1955 avec le lancement des trains « Drapeau » ramenée à 5h30
- le 23 mai 1971 l'Opération Aquitaine 200 et sous les feux des caméras permet de relier les deux villes en 4h
- 27 septembre 1990 mise en service du TGVA il faut 2h59
- 31 juillet 2017 avec l'achèvement des travaux le temps de parcours ne sera que de 2h05mn

Réponses aux questions posées :

- définition d'un saut de mouton : un ouvrage qui permet à une VF de passer au dessus d'une autre pour s'y raccorder ou non a contrario de la route qui dispose de carrefours ou d'échangeurs ou de croisements à niveau que le rail ne permet pas.
- définition d'un déblai : amas de terre récupéré dans les tranchées ou dans les tunnels.
- définition d'un remblai : remontée de terre destinée à créer un talus récupérée ou non d'un déblai.
- définition du tablier : support de la voie
- définition de la culée : massif de maçonnerie destiné à soutenir la poussée de la voûte des dernières arches d'un pont.
- définition d'un garde-corps : écran antibruit (jusqu'au seuil de 59db autorisé) poids 6t hauteur 2,24m ;
- qu'est ce qui occasionne le plus de bruit ? Le contact roue-rail pour cela on pose des semelles sur les traverses.
- largeur de l'assise d'une voie ? 6,50m (pour la grande vitesse)
- déclivités maxi ? 2,5 %
- rayon de courbure ? 6500 m.
- vitesse-limite ? 320 km/h et 230 km/h en déviation.
- y aura-t-il des gares en rase campagne ? non contrairement aux autres LGV d'où les 38 km de raccordement.

NB : dans le département de la Vienne en plus des travaux cités ci-dessus la construction a nécessité la suppression très coûteuse des PN 6 et 7 et l'expropriation du hameau de la Barberie.

RENVOIS

(1) la précédente sortie ayant eu lieu le 24 octobre 2013 dans la zone sud de Tours.
(2) fabriqués par une entreprise locale installée à Colombiers (Vienne)
(3) ex ligne de Port de Piles à l'Île Bouchard et remise en état

JP LASSERRE du ROZEL



Une autre vue de l'estacade de « La Folie », toujours au niveau du raccordement nord de Poitiers

UNE NOUVELLE CONVENTION T.E.R. CENTRE - S.N.C.F.



La signature du contrat de plan Etat – Région 2014 – 2020 à Orléans

On reconnaît notamment M. Pépy, Président de la S.N.C.F, M. Bonneau Président de la Région Centre, M. Bodin Vice-président en charge de l'infrastructure et des transports.

Après de longues et parfois difficiles négociations, la région Centre vient de signer avec la S.N.C.F. une convention pour la période 2014-2020.

Très attachée au service public ferroviaire, la région Centre a été parmi les premières « autorités organisatrices des transports ». Depuis, travaillant de concert avec la S.N.C.F., les élus locaux, les usagers et les organisations représentatives des cheminots au sein des 17 comités de ligne, elle est à l'écoute pour l'amélioration de la qualité et de l'offre de transport. Placée au voisinage de plusieurs régions dont l'Ile de France, elle entend mettre à profit les 1600 Km de voies dont environ 1/3 sont électrifiées pour promouvoir l'usage du transport collectif en liaison avec ses voisines. A ce titre elle a mis en oeuvre une tarification très attractive notamment pour les parcours « domicile-travail » et « domicile-études ». Les résultats positifs sont au rendez-vous, c'est ainsi que le trafic a augmenté de 6% sur le réseau T.E.R. avec une hausse de 18% des abonnés. C'est dans l'esprit de poursuivre et d'améliorer ces résultats qu'elle a négocié et signé la présente convention qui se traduit par :

-***Contribution financière :*** *elle s'élève à 144,8M€ au titre du fonctionnement et de 8,5M€ au titre de l'investissement, ce qui représente 15% du budget régional.*

-***Ponctualité :*** *les retards en heure de pointe seront deux fois plus pénalisé,les retard supérieurs à 10 minutes seront doublement pénalisés par rapport aux retard inférieurs à 6 minutes et les retard supérieurs à 30 minutes le seront encore plus quel que soit l'horaire du train.*

- ***Qualité de service :*** *elle sera mesurée par un organisme extérieur selon des critères définis par la région. La S.N.C.F. sera pénalisée en cas de non respect.*

–***Composition des trains :*** *la composition des trains est définie train par train comme composante à part entière du service commandé par la région. L'objectif régional est ainsi fixé à 99% de trains conformes aux heures les plus fréquentées.*

−***Suppression des trains :*** *les pénalités prévues seront accrues si aucune information n'a été fournie au préalable et si la S.N.C.F. n'a pas mis en place un transport de substitution.*

−***Information :*** *des pénalités sont prévues en cas de défaillance de la S.N.C.F.*

−***Service en gare :*** *contrairement à la précédente convention, la nouvelle contractualise un niveau de service en gare qui ne peut être modifié que d'un commun accord entre la région et la S.N.C.F. Cela concerne notamment la présence de personnels en gare.*

- En outre des remboursements partiels ou totaux sont prévus sur les abonnements et titres de transport occasionnels en cas de retard ou de suppression de trains.

La signature de la convention s'est déroulée le mardi 6 mai dernier à l'hôtel de la région Centre à Orléans en présence de MM. Bonneau président du conseil régional, Bodin vice-président chargé des infrastructures et des transports, Pépy président de la S.N.C.F. et Borri directeur de la région Centre S.N.C.F.

Dans son allocution de bienvenue, M. Bodin a fait l'historique des négociations en soulignant que l'établissement de la convention ne peut se faire qu'en coopération avec les autorités organisatrices de transport des régions voisines de la notre. Il a également réaffirmé son attachement au service public de transport de la S.N.C.F.
Prenant ensuite la parole M. Pépy président de la S.N.C.F. félicite et remercie la région Centre pour son attachement au transport ferroviaire ainsi que les 4500 cheminots qui y travaillent. Il tire un bon bilan sur le fonctionnement des T.E.R. en rappelant que la région a été une région expérimentale. Il reconnaît que les négociations ont été parfois difficiles, mais qu'elles se sont toujours déroulées dans la transparence. Il comprend, le mécontentement des usagers devant les retards et suppressions de trains et s'engage à mettre tout en oeuvre pour améliorer la situation. Néanmoins, il tient à préciser que le taux de ponctualité pour la région Centre est de 93,8%. Dernier intervenant M. Bonneau président de la région Centre, soulignera que du fait de sa situation géographique la région se trouve au centre d'un système ferroviaire complexe. Néanmoins elle constitue la quatrième région de la S.N.C.F. et la seconde en terme de mobilité. Il attend de la S.N.C.F. une bonne qualité de service avec des trains à l'heure et d'une composition répondant aux attentes des usagers. Il tient à préciser que pour cela les élus du conseil régional ont voté un budget de 150M€ ce qui représente environ 15% du budget de la région. Il admet également la difficulté des négociations ce qui a d'ailleurs retardé la signature, mais cela en valait la peine pour un service public de qualité.

Après la signature du contrat de plan, la parole a été donnée à l'assistance. Une seule question a été posée à M. Pépy par journaliste qui s'inquiétait d'une éventuelle réduction des effectifs de contrôleurs. Dans sa réponse M. Pépy a tenu à préciser qu'actuellement 10500 contrôleurs figurent à l'effectif qui est en augmentation. Il admet toutefois que leur service à bord des trains sera adapté en fonction des besoins.

Bernard Monteil

Quel matériel pour assurer le service TER en région Centre ?

Actuellement la Supervision Centre Tours qui gère le matériel moteur destiné à cette région comporte :

15 Z 21500 (deux autres en provenance de la région Aquitaine doivent venir en renfort)
10 Z 27500 (Automoteur à Grande Capacité)
26 X 72500
15 X 73500
17 Z 7300
2 Z 7500.
29 BB 7200 (services TER et Intercités)

12 éléments TER 2N NG à 4 caisses « Centre » ainsi que des rames VO 2N tractées par des BB 8500 circulant sur Paris – Le Mans sont gérés par Montrouge

Du matériel des régions voisines comme Poitou-Charentes (BGC), Pays de Loire (TER 2N NG, X 73500, Z 9600) , Bourgogne (BGC), Auvergne (X 73500) etc, , interviennent en complément sur des lignes inter-régionales comme Tours – Nantes, Tours – Bressuire, Tours – Dijon, Tours – Poitiers, Paris – Chartres – Le Mans, Bourges-Vierzon - Montluçon …

Sortie estivale de l'A.FA.C. Centre – Loire

Comme chaque année, notre section régionale organise, au début de l'été, une visite de l'un des chemins de fer touristiques de la région. Cette année notre sortie aura lieu sur

Le train à vapeur du Lac de Rillé.

Le dimanche 29 juin 2014.

Rendez-vous sur place pour 14 h 00.

Train à vapeur du lac de Rillé (Indre-et-Loire, proche de Château-la-Vallière)

Les machines à vapeur, à voie de 60, sillonnent les berges du lac sur un parcours d'environ 2,5 kms. Une gare, un dépôt avec pont tournant et rotonde recréent l'atmosphère des anciennes lignes à voie étroite.

Un co-voiturage est possible au départ de la gare de Tours. Les personnes souhaitant bénéficier du co-voiturage ou acceptant d'emmener des personnes avec leur véhicule sont invitées à se faire connaître en remplissant le bulletin ci-dessous.

Les personnes souhaitant déjeuner au restaurant sur place le dimanche midi, sont invitées également se faire connaître et à laisser leurs coordonnées.

Le prix du repas ainsi que l'entrée sur le train touristique sont à la charge de chacun. A titre indicatif : 5 € pour le train touristique.

M. , Mme : …….. Membre A.F.A.C. n° ……

Adresse : …….

Tél : …….

- ☐ **souhaite bénéficier du co-voiturage au départ de Tours**
- ☐ **met son véhicule à disposition du groupe (pour …… place(s) disponible(s)**
- ☐ **souhaite déjeuner avec le groupe au restaurant à midi**

coupon à envoyer à : A.F.A.C. Centre – Loire, chez M. Gérard Chollet, 20 rue James Cane – 37000 TOURS