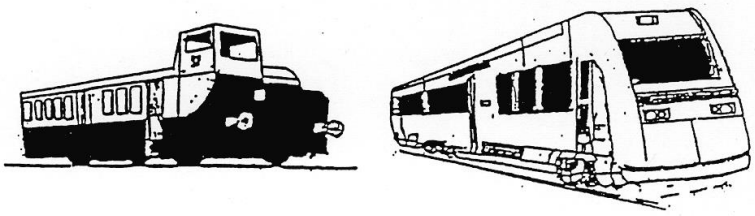
Association Française des Amis des

Chemins de Fer

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations – décembre 2016

Date de la prochaine Assemblée Générale

Section Centre – Loire

Samedi 18 mars 2017

Appel de cotisation

Vous trouverez joint à ce bulletin le formulaire d'appel de cotisation pour l'année 2017.

Merci de régler celle-ci en rédigeant votre chèque à l'ordre de :

« A.F.A.C. Centre-Loire » et en l'envoyant à l'adresse suivante
A.F.A.C. Centre-Loire, chez M. Gérard Chollet, 20 rue James Cane 37000 TOURS

Pour les membres qui auraient déjà réglé leur cotisation auprès du siège à Paris, suite au courrier de fin novembre, merci de le signaler dans la mesure du possible à notre trésorier (tél : 06-30-61-76-28)

La réouverture de Chartres - Voves au service voyageur.

Ce genre d'évènement est assez rare pour que l'on y porte attention et que l'on se réjouisse. La tendance actuelle est plutôt aux fermetures, bien que notre région reste relativement épargnée dans ce domaine.

« Chartres – Voves » est l'aboutissement d'un long processus qui a pris des années et dont les différentes phases ont été évoquées dans nos bulletins d'information. Au service annuel 2017 qui débute le 12 décembre prochain une première étape concrète en matière de desserte voyageur va enfin voir le jour. Trois allers-retours par jour en semaine et le samedi vont être introduits entre Chartres et Voves, avec continuité par jeu de correspondances vers Châteaudun et Tours. Le dimanche sont prévus deux allers-retours. Les temps de parcours vont de 20 à 22 minutes sur le tronçon réouvert. A Voves deux trains dans chaque sens sont en correspondance avec Châteaudun et le troisième avec Tours. Pour ce faire l'aller-retour TER Tours – Châteaudun existant déjà en soirée/matinée est prolongé ou amorcé à Voves et deux allers-retours Châteaudun – Voves sont crées en remplacement de mouvements autocars. L'ensemble des trains y compris ceux vers Châteaudun et Tours sont couverts par des autorails X 73500.

Les attentes étaient telles pour le retour des trains de voyageurs sur cette liaison que le service proposé en première étape nous laisse un peu sur notre faim. Dans cette version la relation directe Chartres – Tours par fer n'est pas assurée. Or, selon les termes employés par les initiateurs de ce projet, il était prévu de faire « facilement et régulièrement » la liaison entre Chartres et Tours. Or ni la fréquence ni les temps de parcours de bout en bout ne sont très performants pour l'instant. Lors de la pose de la première pierre du poste d'aiguillage de Voves en janvier 2014 il était question de porter la vitesse de la ligne à 160 km/h pour avoir des temps de parcours de 18 minutes. Cet objectif reste à atteindre.

	sf sa - di	**sa**	**di**	**sf di**	**di**	**sf di**	
	862303	*862305*	*862307*	*862309*	*862315*	*862317*	
Chartres	5 h 39	6 h 21	8 h 55	12 h 15	17 h 07	18 h 06	
Voves	6 h 01	6 h 43	9 h 17	12 h 37	17 h 29	18 h 27	
Voves	6 h 05	6 h 48	9 h 24	12 h 43	17 h 34	18 h 34	
Châteaudun	6 h 41/43	7 h 14/16	9 h 46	13 h 04	18 h 00/02	18 h 55	
Tours	8 h 24	8 h 57			19 h 43		

	sf sa - di	**sa**	**di**	**sf di**	**di**	**sf sa - di**	**sa**
Tours			9 h 06			18 h 36	19 h 04
Châteaudun	6 h 52	7 h 52	10 h 47/49	13 h 10	18 h 02	20 h 18/20	20 h 45/52
Voves	7 h 13	8 h 13	11 h 10	13 h 31	18 h 25	20 h 58	21 h 18
	862304	*862306*	*862308*	*862310*	*862314*	*862318*	*862320*
Voves	7 h 21	8 h 21	11 h 18	13 h 39	18 h 33	21 h 04	21 h 24
Chartres	7 h 41	8 h 41	11 h 39	14 h 00	18 h 54	21 25	21 h 45

La ligne T2 du tramway du Mans.

La sortie programmée par notre section régionale au Mans le mercredi 9 novembre dernier pour visiter le centre de déconstruction du matériel fut mise à profit pour parcourir la section de ligne T2 du tramway mise en service il y a deux ans.

La première ligne du nouveau tramway du Mans, avait été inaugurée en 2007. Celle-ci était formée de deux branches, formant une forme de Y renversé, partant de l'université au nord de la ville et se découpant en deux à Saint-Martin de Pontlieue. La première branche filait plein sud vers Antarès (circuit des 24 heures) et la deuxième vers le terminus Espal près de l'Abbaye de l'Epau. Cette première étape représentait un tracé de 15,4 kilomètres.



Une rame au tiroir du terminus de Bellevue de la ligne T2.

En août 2014 un nouveau tronçon de 3,4 km. était mis en service entre la préfecture et le quartier Bellevue à l'orée de la commune de Coulaines. Le réseau était alors réaménagé avec une ligne T1 partant

de l'université et se dirigeant sur la branche Antarès, tandis que la ligne T 2 comportait la nouvelle section raccordée à la branche Espal déjà en service. Le tronçon Préfecture – Saint-Martin se trouve ainsi commun aux deux lignes.

Après deux années d'exploitation, le succès semble bien au rendez-vous avec une forte hausse de la fréquentation globale des transports en commun manceaux. Huit nouvelles rames ont été commandées pour la mise en route de cette nouvelle ligne, portant ainsi le nombre de tramways à 34. Contrairement à ce qui avait été fait à l'origine, les dernières rames ne portent pas de nom de baptême. Le matériel est le classique Citadis 302 d'Alstom, en version 5 caisses pour 32 mètres de long.

Le centre de déconstruction du matériel ferroviaire du Mans.

Le but principal de notre venue au Mans était donc de découvrir le centre de déconstruction du matériel situé au Mans. M. Philippe Demessence qui dirige cette unité avait rendu cette visite possible et a bien voulu nous guider, qu'il en soit ici vivement remercié.

Le centre fait partie intégrante du Technicentre Pays de Loire qui comprend plusieurs unités opérationnelles (U.O.) situées aussi bien au Mans qu'à Nantes, Thouars… En fait nous sommes sur le site des anciens ateliers autorails qui ont entretenu durant des années la grande famille des Eléments Automoteurs Doubles (EAD X 4300 à 4750), au sens large puisqu'il y avait aussi les X 4900 et les parties autorails des rames E.T.G. L'atelier a subit une mutation importante en 2000 avec la fin de la maintenance des autorails. Il s'est alors orienté vers les « pièces réparables du matériel » (PRM) avant de devenir l'actuel centre de déconstruction en 2013. Les effectifs ont subit les effets de ces changements en passant de plusieurs centaines d'agents à quelques dizaines aujourd'hui sur le site dont dix-sept à l'activité déconstruction proprement dite.

L'évolution de la législation sur les risques liés à l'amiante est à l'origine de la création de cette activité, une première à la S.N.C.F. qui doit être suivie par l'ouverture d'autres sites. Il n'est actuellement pas possible de ferrailler un matériel dans lequel on est susceptible de trouver de l'amiante. Or il en existe dans certains composants dont les matériaux d'isolation, les cheminées de soufflage de contacteurs, éventuellement en faible quantité dans des peintures, etc… Autrefois il était courant d'utiliser du personnel disponible pour découper engins moteurs et matériels remorqués, en particulier dans le cas d'effectifs excédentaires. Dans la région cela c'était produit lors de la fermeture du dépôt de Laval ou à la fin de la vapeur au dépôt du Mans : des dizaines de locomotives et tenders avaient été découpés sur place. Cette situation est aujourd'hui révolue. Actuellement Le Mans traite les voitures Corail et les remorques de T.G.V déjà réformées. Dans son principe général, le personnel S.N.C.F prépare le matériel pour une société spécialisée qui procède au désamiantage proprement dit. Le matériel peut ensuite être ferraillé.



Première étape : les voitures subissent nettoyage et décontamination.

Dans un premier temps le centre reçoit les véhicules qui arrivent des différents lieux où ils étaient garés. La toute première opération consiste à un nettoyage et à une décontamination. En effet leur état est parfois des plus déplorables, ayant éventuellement servis de squat ou toute autre chose.

Puis les véhicules sont amenés dans l'atelier pour subir une opération de démantèlement des aménagements intérieurs. A ce stade ce qui peut être conservé est stocké pour réutilisation éventuelle : éclairages, électrovalves, demi-accouplements, contacteurs… Ces pièces seront envoyées aux centres réparateurs qui gèrent encore des voitures Corail, ou des TGV, dans la mesure où des besoins existent. Lorsque les stocks de pièces détachées sont suffisants il devient inutile d'en garder d'autres. C'est le cas des voitures Corail de moins en moins nombreuses. Il est quelquefois douloureux pour le personnel de démanteler une voiture encore en bon état général qui aurait pu servir sur un réseau étranger par exemple. Mais là encore la présence d'amiante interdit à présent ce type de vente.



Deuxième étape : le dégarnissage intérieur et la récupération des pièces qui peuvent être de nouveau utilisées.

Ainsi préparée la voiture est alors confiée aux mains du prestataire qui va la désamianter. En l'occurrence c'est la société ONET Industrie qui a obtenu le marché. Tout d'abord la voiture est placée dans l'ancien atelier peinture pour une mise à nu totale de la caisse, avec retrait des plafonds, isolants et planchers. Puis enfin intervient le désamiantage proprement dit des chaudrons avec des précautions importantes pour le personnel : combinaisons, masques, temps d'exposition, nettoyage…Cette opération se déroule dans un bâtiment neuf construit pour ce travail spécifique. Tandis que les résidus amiantés vont être traités, la caisse maintenant « propre » est envoyée chez un ferrailleur installé en zone industrielle sud du Mans pour être définitivement découpée.

S'il est certainement plus agréable de visiter une usine d'assemblage de véhicules neufs, il faut reconnaître que la fin de vie du matériel mérite également que l'on y porte intérêt. L'identification du risque lié à l'amiante a bouleversé la manière d'opérer. Cela durera le temps de se débarrasser de tout ce qui en comporte puisque à présent ce matériau est bien entendu totalement proscrit sur tout ce qui sort d'usine.



Le bâtiment de la société Onet à l'intérieur duquel s'effectue le désamiantage des chaudrons.

Les BB 8500 sur Paris – Le Mans, le dernier rappel des artistes !

Le rideau devait se baisser le 28 août dernier. Mais comme il se doit pour un bon spectacle, les BB 8500 oeuvrant sur l'Ouest ont été sollicitées pour un dernier rappel. Alors que la fin de leur service régulier était programmée, un petit roulement comportant deux allers retours Paris-Chartres a été finalement maintenu en place pour quelques temps.

C'est à la suite du retrait des dernières 2D2 5400 détachées sur la ligne du Mans en 1972 que sont apparues les BB 8500 sur cet axe. A l'origine quelques machines du dépôt des Aubrais (Sud-Ouest) venaient en renfort pour épauler un parc de BB 25200, BB 25500 et BB 900 de Montrouge parfois un peu juste. Plusieurs locomotives étaient quotidiennement engagées via la Grande-Ceinture. Après avoir assuré des trains de Valenton, Villeneuve-Saint Georges ou Juvisy vers Trappes, elles pouvaient se rendre au Mans en tête de trains de marchandises (PM 65353, MV 63158, MB 63296…) et aussi sur Montparnasse avec des marchandises ou des rames vides de voyageurs. Parfois on rencontrait l'une d'entre elles sur un express comme les 3742 ou 13744 du lundi matin. Puis la réorganisation des roulements à partir de 1978 consécutif au départ des BB 900 pour Limoges, au renforcement des BB 25200 à Montrouge et à celui des 25500 d'Achères et des Aubrais avait mis fin provisoirement à leur venue sur l'Ouest.

Quelques années plus tard, en 1982, les BB 8500 revenaient en force. Dans un premier temps un contingent de dix machines fut affecté à Montrouge pour le service de la banlieue. Leur arrivée était motivée par la réduction concomitante des BB 25500 à ce service. La banlieue Montparnasse avait été dotée de Rames réversibles Inox Banlieue et Omnibus (RIB et RIO) ainsi que de rames à deux niveaux VB 2N. Il s'agissait de machines issues de la sous-série 8501 à 8587 dites « petites cabines ». Au cours des deux années suivantes le parc était plus que doublé avec la venue treize locomotives de la sous-série 8588 à 8646 « grandes cabines ». Leur roulement était divisé en deux parties : onze locomotives étaient attelées aux VB 2N avec des trains vers Plaisir-Grignon et Rambouillet, neuf autres associées aux RIB et RIO se voyaient confier majoritairement des trains sur Chartres et quelques autres pour Le Mans avec des tournées Plaisir et Rambouillet en complément.



La BB 8585 en livrée verte d'origine, tirant le train 6537, passe au droit du futur saut de mouton de la bifurcation de la ligne à grande vitesse Atlantique à Connerré.

Au gré des creux de roulements, les machines pouvaient être engagées sur des tournées marchandises. Ainsi en semaine, le soir, une ou deux étaient réutilisées sur des trains de Chartres vers Trappes et durant quelques temps le samedi matin au 73325 de Trappes au Mans. Autre particularité de leur service, les week-ends elles montaient au Mans avec les VB 2N sur des express semi-directs comme les 3639, 3645 du vendredi ou 13716 et 3644 du dimanche soir. Sans que cela ne soit nullement une règle absolue, on associait plutôt les petites cabines aux RIB-RIO et les grandes cabines aux VB 2N.

En 1986-87 Montrouge recevait encore cinq machines portant l'effectif à son maximum avec vingt huit unités. Ce renfort était motivé par l'augmentation des échanges de rames voyageurs vides (les W) entre Montparnasse et Trappes. Les travaux préalables du TGV Atlantique avaient entraîné le transfert du garage et de l'entretien des voitures sur ce site de la banlieue. En outre, les quelques BB 300 utilisées précédemment à ce service venaient d'être renvoyées au Sud-Ouest, leur réseau d'origine.

La constitution du parc de Montrouge était la suivante : BB 8546 à 48, 8552 à 54, 8556 à 59, 8568-69, 8581-85 en petites cabines. BB 8588 à 8598, 8643-45 et 8646 en grandes cabines. Il allait rester stable durant quelques années avec la même répartition du travail entre banlieue et rames vides Paris-Trappes, complétées par des marches fret de raccord.



La BB 8591 en livrée béton en tête d'une RIB au train 6503 passe au niveau d'Yvré-l'Evêque.

En service facultatif, lorsque des besoins s'en faisaient sentir, on pouvait réutiliser une 8500 de Montrouge lorsqu'elle stationnait à Trappes en milieu de journée avec sa rame banlieue. Dans ce cas la machine était décrochée pour être reprise sur un fret allant sur une destination pas trop lointaine : Valenton par exemple. Au retour la machine retrouvait bien vite sa rame avant de reprendre son service banlieue à la pointe du soir. Au même titre anecdotique, des renforts ponctuels de 8500 issues de dépôts parfois éloignés venaient épauler les machines gérées par la Commande Centralisée des Locomotives (CCL) Atlantique : BB 25200, 25500, 22200.

Durant la décennie des années 90, les BB 8500 subirent quelques modifications en service banlieue. Au point de vue technique certaines reçurent un automate programmable qui remplaçait un tambour électromécanique commandant les contacteurs lors des passages de crans de traction et de freinage (pour les machines équipées). Les débuts furent laborieux : l'informatique avait du mal à suivre dans le cas de manœuvres trop rapides du manipulateur traction et pouvait perdre pied. Au début cela se traduisait souvent par une demande de secours. La BB 8598, l'une des machines ayant servi de prototype, se distinguait particulièrement dans ce sens. Avec le temps la mise au point nécessaire fut faite et ces incidents disparurent rapidement. Puis les locomotives « grandes cabines » furent modifiées pour la conduite à agent seul (EAS). Parallèlement les rames VB 2N étaient aussi modifiées. Des petits moniteurs TV placés en cabine permettaient au conducteur de surveiller les montées-descentes des voyageurs, avant de commander lui-même la fermeture des portes.

Quant au parc remorqué, il évoluait avec la venue à partir de 1992 de rames inox modernisées RIO 88 « Centre », ainsi qu'avec l'arrivée en 1993 de rames à deux étages version omnibus VO 2N pour le service vers Chartres et Le Mans. Pendant ce temps une partie des rames VB 2N passait de six à huit caisses.

Une décrue du parc des BB 8500 fut observée en 1993 puis surtout 1996 avec le départ de deux puis sept machines petites cabines pour des dépôts de province. L'arrivée massive sur le secteur Montparnasse de Z 5300 avait permis ce transfert en réduisant au passage le parc des RIB-RIO.

La séparation en activité le 1er janvier 1999 avait attribué l'ensemble du parc à l'Ile-de-France (indice 8), avant qu'un rectificatif ne transfère trois des petites cabines restantes (8558-68-69) à l'activité Grandes-Lignes (indice 1) pour le service des échanges de rames voyageurs Paris-Trappes. Après le départ en 2003 des 8581 et 8585 il ne restait à Montrouge que les quatorze grandes cabines à la banlieue et les trois petites cabines aux échanges de rames.



La BB 8592 portant la livrée « en voyage » au départ de Paris Montparnasse en tête d'une VO 2N pour Chartres
29 juillet 2016

Photo : Bertrand Nicolle

L'événement marquant suivant fut l'arrivé en 2006 des premières BB 27300. Ces machines spécialisées pour la banlieue venaient clairement remplacer les deux séries de BB 25500 et BB 8500 atteignant alors les quarante ans. De même six ans plus tard en 2012 c'était un lot de BB 7200 adaptées spécialement aux rames VB 2N et re numérotées BB 7600 qui confirmait cette tendance. Dès lors, les trois dernières petites cabines ayant été réformées, seules treize dernières grandes cabines restaient à Montrouge avec un service de plus en plus axé sur les trains TER Centre : Paris - Chartres – Nogent - Le Mans avec rames VO 2N.

Mais même dans ce service les nouvelles automotrices TER 2N Z 26500 arrivées à partir de 2004 firent du tort aux BB 8500. Ces arrivées avaient dans un premier temps permis l'élimination des Z 5300 TER avant de réduire fortement le champ d'action des VO 2N utilisées de préférence aux heures de pointe.



Le coup de grâce était porté l'année dernière avec l'introduction des toutes nouvelles rames Régio 2N Z 55500 de la région Centre. En fonction de leur livraison les jours des BB 8500 étaient dès lors comptés.

Pour compléter ce tour d'horizon des 8500 sur le réseau Ouest il faut signaler que des machines de Limoges et Paris Sud-Ouest ont eu à leur charge des trains de fret sur la Grande Ceinture Sud de Villeneuve-St. Georges à Trappes ou Valenton – Chartres.

Toujours la BB 8592, à Chartres cette fois le 16 août 2016 (photo Claude Savoir)

Benoît Hardy

Du neuf sur Tours – Loches.

Ouverte par l'administration des chemins de fer de l'Etat entre 1878 et 1883, la ligne Tours – Châteauroux est une ligne à voie unique. Elle dessert une zone essentiellement rurale avec trois gros bourgs : Loches, Chatillon-sur-Indre et Buzançais. Aux environs des années 1970, la section Loches – Châteauroux a été mise sous le régime voie unique à trafic restreint. A ce jour, la situation est la suivante : la section Tours – Loches est ouverte au trafic voyageur et fret, la section Loches – Buzançais est neutralisée et la section Buzançais – Châteauroux fonctionne sous le régime trafic restreint. Sur l'ensemble des parties en exploitation, le trafic fret est essentiellement assuré par la desserte des coopératives céréalières réparties sur la ligne. A noter, la coopérative d'Argy est raccordée à la gare de Buzançais par une voie d'environ 6 km construite sur l'ancienne plateforme de la voie métrique du Blanc-Argent.

Hormis une modification de tracé en 1970 suite à l'urbanisation du quartier des « Deux-Lions » à Tours, le franchissement des autoroutes A10 à Monts, A 20 à Châteauroux et de la L.G.V. Atlantique à Monts ; les ouvrages d'art datent de l'origine de la ligne. Sur la section Tours – Loches, trois d'entre eux présentaient des signes d'usure imposant des ralentissements qui perturbaient les circulations fret et T.E.R.

C'est ainsi que dans le cadre du contrat de plan Etat - Région Centre Val de Loire 2015-2020, un crédit de 700 000 € a été alloué pour le remplacement du tablier métallique du pont enjambant le « canal de la filature » à Loches.

Les travaux à réaliser ont consisté à :

- La dépose des éléments de voie sur et de part et d'autre de l'ouvrage
- La levée de l'ancien pont d'un poids de 41 tonnes et son acheminement dans la gare de Loches en vue de sa déconstruction
- La pose sur les culées de l'ancien ouvrage de chevêtres en béton armé préfabriqué répondant aux dimensions du nouveau tablier
- La levée, la mise en place et le réglage du nouveau tablier d'un poids de 49 tonnes
- La repose des voies.



Le tablier du pont a été préparé par le Technicentre du Mans et les manutentions ont été effectuées à l'aide d'une grue routière de 500 tonnes (photo ci-contre). Les travaux ont été réalisés du 11 au 13 novembre sur une amplitude de 58 heures en 3 X 8. Ils ont nécessité la présence de 6 agents S.N.C.F. et de 18 techniciens de l'entreprise adjudicataire des travaux.

La modernisation des autres ouvrages interviendra ultérieurement, et cela permettra la suppression des ralentissements.

Bernard Monteil (texte et photo)

Syndicat Mixte pour la Valorisation du Train Touristique Argy-Valençay

AVIS D'APPEL PUBLIC A LA CONCURRENCE

Syndicat Mixte pour la Valorisation du Train Touristique Argy-Valençay, Mme Mireille CHALOPIN - Présidente, Mairie, 22, rue du Docteur-Réau, 36360 Luçay-le-Mâle.

Objet : marché de travaux de rénovation de la voie ferrée entre Argy et Valençay : travaux voie.

Procédure adaptée.

Envoi à la publication le : 21/10/16.

Remise des offres : 01/12/16 à 12h00 au plus tard.

Retrouvez cet avis intégral, l'accès au dossier et le guichet de dépôt sur http://www.pro-marchespublics.com

Nouvelles de la S.A.BA.

Au cours du Congrès de l'UNECTO, le Président de la SABA a confirmé l'appel public à la concurrence lancé pour les travaux de voie du train touristique. Ils concernent bien l'ensemble de la ligne d'Argy à Valençay, y compris l'extension au-delà de Luçay-le-Male

Sorties touristiques

Cet été l'A.F.A.C. est partie rendre visite à deux des chemins de fer touristiques de notre région : la TRANSVAP dans la Sarthe et l'A.M.T.P. à Pithiviers.

Le 25 juin c'était d'abord le rendez-vous avec le chemin de fer touristique de la Sarthe qui exploite la ligne de Connerré-Beillé à Bonnétable. Le programme prévoyait la visite des installations de Beillé avant de parcourir la ligne dans l'autorail Billard n°903, un ancien du Mamers-Saint Calais.



A la fin des vacances, le dimanche 28 août un petit groupe s'est retrouvé à Pithiviers sous un beau soleil : mais la sécheresse sévissant depuis quelques semaines accompagnée d'un vent assez fort ne permettait pas la sortie de la machine à vapeur, remplacée au pied levé par le locotracteur Gmeinder T11. Ce qui n'a pas empêché la bonne humeur, les membres de l'A.F.A.C ayant été invités à partager leur repas avec les bénévoles de l'A.M.T.P.

Pour les journées du patrimoine du mois de septembre, notre section a pu tenir un stand à l'invitation de l'AAATV Saint-Pierre-des-Corps qui présentait la 231 E 41 en cours de restauration dans le « hangar aux avions ».

Enfin le samedi 19 novembre avait lieu la journée de clôture du congrès de l'UNECTO (Union Nationale des Exploitants de Chemins de Fer Touristiques) qui se tenait au Mans à l'invitation de la TRANSVAP, avant de venir visiter les installations de ce touristique le samedi après-midi. Une délégation de notre section s'est donc rendue à cette visite permettant de voir l'état d'avancement des travaux de restauration de la 020 T Bagnall. La tenue d'un tel congrès représente beaucoup de travail pour les bénévoles, avec au final la satisfaction de voir que tout s'est bien déroulé à la satisfaction de tous.

Les chemins de fer touristiques en congrès au Mans

L'union des exploitants de chemins de fer touristiques et de musées, Unecto, a tenu son congrès national, durant trois journées, au palais des congrès et de la culture.

Près de trois cents congressistes salués, lors de l'ouverture par Marie-Thérèse Leroux pour le conseil départemental et Joël Parant pour le conseil régional. Louis Poix, le président, rappelle quelques chiffres éloquents : *« Les chemins de fer touristiques, c'est 1 200 km de voies ferrées exploitées et 3,7 millions de voyageurs chaque année. Il en existe une centaine dont quatre-vingt-dix sont adhérents de l'Unecto auxquels s'ajoutent les exploitants de musées ferroviaires et de cyclo-draisines. »*

Une activité non négligeable pour les économies locales : *« Un chemin de fer touristique, c'est un tandem : un exploitant et des collectivités locales qui financent une partie de l'investissement relatif aux infrastructures mais avec la certitude de bénéficier de retombées économiques dans l'environnement proche. Elles sont estimées à 3 € pour 1 € dépensé pour le billet de train. »*

Les deux premières journées ont été consacrées à des interventions et des tables rondes en séances plénières puis des ateliers thématiques. Les sujets abordés traitent de l'actualité, comme les leviers de croissance dans un marché touristique déprimé ou encore, le risque d'attentat et les mesures à mettre en œuvre. Plusieurs focus témoigneront du dynamisme de l'Unecto, tant en France qu'au niveau européen. Après l'assemblée générale ordinaire et la confirmation du dynamisme de l'association, la dernière journée aura permis à tout le monde de se retrouver à Tuffé pour un aller-retour jusqu'à Beillé avec la Transvap. Inévitable !



300 congressistes pour des présentations, des tables rondes et des ateliers en lien avec l'actualité du chemin de fer touristique.

Extrait du journal « Le Maine Libre » du 19 novembre 2016.



Le train des congressistes de l'UNECTO Tuffé, 19 novembre

Le Président de la S.N.C.F. en visite dans la Région Centre-Val de Loire.

Les 9 et 10 novembre derniers M. Guillaume Pépy, Président de la S.N.C.F était venu à Orléans pour des rencontres avec des élus, des associations et des élèves de l'école Polytech pour faire un tour d'horizon ferroviaire régional et plus largement parler de la S.N.C.F.

Comme on peut s'en douter, de nombreux sujets ont été abordés dans des domaines aussi variés que la ponctualité, le service commercial (la fermeture prévue de nombreux guichets est source de mécontentement), les travaux et les projets d'infrastructures comme la ligne à grande vitesse POCL.

Si aucune annonce vraiment nouvelle n'a été faite, en revanche M. Pépy a rappelé quelles étaient les décisions du ressort de la S.N.C.F. et celles de la Région ou de l'Etat ; les lignes nouvelles et réouvertures de lignes sont dans ce deuxième cas de figure. Pour lui les projets de réactivation de Chartres – Orléans et Orléans – Châteauneuf-sur-Loire sont toutefois bien prévus.

Concernant l'état du réseau, le Président a souligné que celui de la région était dégradé et qu'il faudrait du temps pour sa remise à niveau. Dans le même ordre d'idées il a souligné que la liaison Paris – Orléans – Limoges – Toulouse (POLT) continuerait à faire l'objet de travaux avec plusieurs week-ends de coupures totales de trafic comme cela se fait déjà depuis quelques années.

Discussions autour du projet POCL.

Ces dernières semaines le projet de ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont – Lyon (POCL) a fait de nouveau parler de lui en Région. Cette LGV doit permettre une desserte de Clermont-Ferrand mais aussi, avec des ramifications, Orléans, Bourges et Roanne. Enfin son deuxième but et d'obtenir un doublement du tracé vers Lyon dans l'optique d'une saturation future de la LGV actuelle.

On se souvient que trois tracés avaient été proposés : est via Nevers, médian allant directement vers Roanne et Clermont et ouest passant au plus près d'Orléans. C'est ce dernier qui a la préférence de la Région Centre Val-de-Loire car desservant mieux Orléans, Bourges, Montluçon (moyennant électrification) et autorisant éventuellement des raccords avec la ligne vers Limoges compatibles avec les projets POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse).

Or récemment l'agglomération clermontoise (Clermont Co) a fait part de sa préférence pour le tracé médian. Une étude complémentaire lancée par l'Etat sur ce sujet (d'un coût de 500 000 €) n'est pour l'instant pas soutenue par la Région Centre Val-de-France, ce qui provoque la colère des Auvergnats. Quant à la S.N.CF. son Président a souligné lors de son passage en Région (voir ci-dessus) que la priorité était à la modernisation du réseau existant et non au financement de nouvelles lignes à grandes vitesse