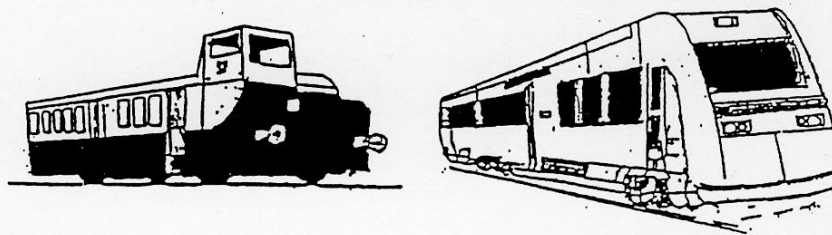




Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations - juillet 2011

30 ans de grandes vitesses..... et après ?

Le 27 septembre 1981 le premier train à grande vitesse s'élançait entre Paris et Lyon. Pour nous, amis du rail cette inauguration était un grand jour. En effet, combien de fois avons nous été traités de passéistes en défendant le rail. Pour beaucoup de nos concitoyens, l'avenir c'était l'automobile, l'avion. Il est vrai qu'à cette époque et malgré un premier choc pétrolier, les carburants étaient encore d'un prix abordable. Mais, la mise en service et le succès de ce premier train à grande vitesse français allait faire réfléchir nos dirigeants et aussi redonner au rail ses lettres de noblesse dans le grand public.



La rame TGV Sud-Est n°65 décorée pour les 30 ans du TGV

C'est ainsi, que successivement furent mises en service les L.G.V. Atlantique (1989-1990), Rhône-Alpes (1992-1994), Nord (1993 - 1997), Interconnexion dans la région parisienne (1994), Méditerranée (2001) et enfin Est-Européen en 2007. Aujourd'hui, 1869 km de ligne à grande vitesse sont en service sur le territoire national. A cela vont s'ajouter les 140 km de la ligne Rhin-Rhône qui seront mis en service en décembre prochain. Notons également la réhabilitation de la ligne de Bourg en

Bresse - Bellegarde qui bien que n'étant pas parcourue à grande vitesse, raccourcit la distance de Paris à Genève tout en ménageant la desserte TER du Bas-Jura.

Depuis 1994, la grande vitesse franchit les frontières nationales. Avec l'ouverture du tunnel sous la Manche et l'utilisation du réseau classique Anglais elle atteint Londres. Puis en 1997, grâce au prolongement de la L.G.V. Nord se sera Bruxelles. En 2010, elle franchira les Pyrénées pour gagner Figueras, dernière étape avant Barcelone. L'utilisation combinée des lignes à grande vitesse et des lignes classiques permettent également des dessertes rapides des Pays-Bas, du Luxembourg, de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Italie. En bref, une Europe à grande vitesse se construit petit à petit.

Les mises en service successives ont été l'occasion de battre des records du monde de vitesse : février 1981 380km/h sur la ligne PSE, mai 1990, 515 km/h sur la L.G.V. Atlantique et enfin en avril 2007 **574 km/h** sur la L.G.V. Est-Européenne. Ces records successifs prouvent la qualité de ce matériel fierté de notre industrie nationale.

Aujourd'hui, 265 km de L.G.V. sont en construction ou en attente de mise en service. La deuxième phase de la L.G.V. Est-Européenne se situe dans la continuité des lignes ouvertes jusqu'à ce jour. Mais désormais, les quelques 2000 km de lignes en projet innoveront par la mise en œuvre de la participation publique-privé (P.P.P.) ou par la mixité fret-voyageurs. Pour ne citer que les projets à lancer d'ici 2020 nous avons la L.G.V. Bretagne - Pays de Loire, L.G.V. Tours-Bordeaux et ses prolongements vers l'Espagne, Toulouse et Poitiers-Limoges, Montpellier - Nîmes et son prolongement vers Perpignan, L.G.V. Paca vers Nice, L.G.V. Rhin-Rhône vers l'est et le sud, Lyon - Turin. Mais ne rêvons pas, ces projets seront-ils tous réalisés.... ?

A ce jour le réseau français à grande vitesse est le quatrième du monde question longueur (il a été récemment dépassé par le réseau espagnol) et le troisième du monde question fréquentation avec 115 millions de voyageurs annuels (dont 25 % à l'international) dépassé par le Japon et depuis peu par la Chine.

Mais la grande vitesse a un coup, 16 à 20 M €/km. De la L.G.V. Sud-Est à la L.G.V. Méditerranée la S.N.C.F. a supporté seule leur financement. Notons toutefois que pour la L.G.V. Méditerranée l'Etat a consenti à verser 10 %. Cela est une des conséquences de l'endettement de 28 milliards de la S.N.C.F. Contrairement à d'autres états européens, il n'a pas été résorbé mais transmis à Réseau Ferré de France lors de sa création en 1997. De ce fait, il ne peut financer l'intégralité des projets. En effet de par la loi la part de financement de l'établissement public ne peut être à la hauteur des péages qu'il encaissera pendant la durée de l'amortissement. Alors, pour y remédier il fait appel aux collectivités territoriales (régions départements...) voire des états voisins : Suisse, Luxembourg dans le cas de la L.G.V. Est-Européenne. C'est ainsi que ces collectivités ont financé 73 % des deux phases de la L.G.V. Rhin - Rhône. Pour compenser la réduction des financements publics, l'on a recours désormais au partenariat public-privé. Il s'agit d'un montage financier qui permet l'introduction de capitaux privés pour des réalisations futures à l'image des autoroutes concédées, mais sachant que les investisseurs exigeront une rentabilité immédiate de leurs capitaux. Quelles en seront les répercussions sur le prix des péages, donc sur les titres de transport ? Déjà avec les récentes hausses des péages l'on enregistre une baisse de trafic sur les TGV. Même avec les tendances à la hausse du prix des carburants, ne risquons-nous pas un retour vers le transport individuel ? Ce qui serait contraire aux objectifs du Grenelle de l'environnement. Le développement du réseau de ligne à grande vitesse et le maintien en état de notre réseau « classique » sont parties intégrantes de l'aménagement du territoire. Il est donc indispensable que l'Etat donne les moyens tant à R.F.F. qu'à la S.N.C.F. de remplir leur mission « **de service public au service du public** ».

Bernard Monteil

Colloque POLT Paris – Orléans – Limoges – Toulouse

à l'Assemblée Nationale le jeudi 19 mai 2011

Ce colloque a réuni une centaine d'élus et de membres d'associations des trois régions concernées c'est à dire Centre, Limousin et Midi Pyrénées.

Monsieur Jean-Claude Sandrier député du Cher souhaite la bienvenue aux participants. Urgence POLT est une association d'écocitoyens solidaires de Bonnac la Côte (Haute-Vienne) qui a été créée au lendemain du service voyageurs du 98 décembre 2007. L'achèvement de la mise en place du matériel TEOZ sur Paris-Toulouse a été un désastre au niveau des dessertes des villes moyennes qui ont perdu la plupart de leurs arrêts. L'inscription du barreau Poitiers-Limoges au Schéma National des Infrastructures de Transport s'il permet de raccorder le Limousin au réseau à grande vitesse risque à terme de dévitaliser complètement la ligne actuelle.

Il était donc nécessaire de réagir rapidement auprès des Pouvoirs Publics et de la S.N.C.F. afin de leur faire prendre conscience de l'intérêt de sauvegarder cette radiale structurante pour les territoires traversés.

La parole est donc donnée à M Guillaume Pépy PDG de la SNCF. Après avoir évoqué le passé glorieux du Capitole précurseur de la grande vitesse puisqu'il permit dès le 28 mai 1967 de relier Paris à Toulouse en 6 heures, il rappelle l'attachement de la S.N.C.F. à cette ligne, une véritable colonne vertébrale pour le réseau ferroviaire. Néanmoins la concurrence fait perdre des parts de marché au rail tels la gratuité de l'A 20 entre Vierzon et Brive et le nouvel aéroport corrézien. L'avenir immédiat consiste à améliorer le service TEOZ et à moyen terme d'y mettre un matériel moderne afin de réaliser le saut qualitatif. L'AGV d'Alstom par exemple, pourrait s'inscrire dans cet esprit de conquête et de redéploiement. Le service actuel constitue un demi-succès et n'a pas répondu aux attentes de la clientèle. (le déficit est de 9M d'euros)

Il se réjouit d'autre part des travaux entrepris du 11 au 13 juin d'Étampes à Toulouse par RFF regroupant une vingtaine de chantiers et dont le coût est de 30 M d'euros. La modernisation de cet axe est tout à fait compatible avec la construction du barreau Poitiers - Limoges et du projet de TGV Grand Centre Auvergne. Cette radiale va désormais entrer dans le cercle des TET (trains d'équilibre du territoire) dont l'autorité organisatrice incombe à l'État. Un contrat de Service Public permettra l'achat de nouveau matériel et une garantie d'équilibre de l'exploitation à terme. Désormais les horaires relèvent des pouvoirs publics via le préfet et les élus des conseils généraux et régionaux. Le développement des Lignes à grande vitesse ne peut se réaliser au détriment des lignes existantes.

Un large débat s'instaure alors dans la salle. Jean-Claude Sandrier se félicite des propos de M Pépy et rectifie l'image obsolète et ringarde du POLT. M Appert du Conseil Général de l'Indre attend du doublement du TGV Paris-Lyon un raccordement au réseau classique.

Un représentant d'Urgence POLT déplore l'abandon des dessertes des villes moyennes. Il faut aujourd'hui lutter contre l'isolement et la désertification du monde rural. La fixation des horaires et le choix des arrêts doit s'effectuer en concertation avec les élus. (cas de Souillac et de Gourdon les gares oubliées du Lot) Ne pourrait-on pas amorcer le TGV Brive-Lille à Cahors ?

La FNAUT partisan du TGV pendulaire envisagé en 2004 souhaite l'augmentation des fréquences et des vitesses puis s'oppose à la LGV Poitiers-Limoges.

Un élu d'Ile-de-France exprime ses vertiges quant à tous ces projets qui vont saturer les voies en région parisienne. Un troisième axe médian entre la LGV PSE et Atlantique paraît indispensable.

L'association Tous Ensemble pour les Gares s'insurge des méfaits de l'information dispensée par le site sncfhoraires.com Prenez par exemple la liaison Paris-Gourdon : l'itinéraire vous est donné par Bordeaux et Montauban ou Lyon-Toulouse. La radiale aurait-elle donc cessé d'exister ?

M Marziani du Conseil régional de Midi-Pyrénées fait remarquer que les antennes du POLT sont thermiques et préconise l'adoption d'un matériel bimode pour celles-ci. (cas de Brive - Rodez)

M Lozach président du Conseil général de la Creuse s'exprime ainsi. C'est une question de survie pour les régions traversées. Aujourd'hui on assiste à un ancien débat concernant le désenclavement du Massif Central et du Y renversé de Maurice Dousset. (la référence en la matière) Désormais les choses semblent claires et c'est à l'Etat de décider. Nous ne disposons que de trois ans pour construire cette compétence. A nous de proposer des alliances afin que le POCL (Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon) puisse intégrer le Limousin dans sa réflexion.

M Jean-Michel Bodin président de RACO (Rhône Centre Océan) insiste sur le caractère indissociable de POLT et de RACO puis renouvelle son opposition au barreau limougeaud. Un élu du Grand Toulouse se bat pour la réalisation des TGV Toulouse - Marseille et Barcelona qui pourront se raccorder avec le nord de la région.

Jean-Claude Sandrier évoque la saturation à terme des axes Paris-Bordeaux et Paris-Lyon qui conduisent inévitablement à la revalorisation de cette troisième radiale. Une association de Haute Vienne attend des prochaines concertations un large consensus afin d'aboutir et conteste la pertinence de Poitiers-Limoges. La politique des arrêts doit être redéfinie mais les temps de parcours vont s'allonger avec le cadencement.

M Serge Grouard président de la Commission du Développement Durable de l'Assemblée nationale prend le micro et reconnaît l'insuffisance des dessertes du Grand Centre. Il souligne l'inscription du POCL dans la loi de Grenelle de l'Environnement et déplore la cherté des coûts des nouvelles infrastructures. Il replace POLT dans une logique d'aménagement du territoire. Il faut dévaluer l'optimum afin de trouver une solution plus accessible au niveau des financements.

quatre scénarios sont possibles :

- deux à l'est dont un en parallèle avec le PLM et l'autre plus décalé vers le sud-ouest
- un médian de RFF avec un tronç commun de Paris à la Loire
- un plus à l'ouest passant au sud de Blois.

Il semblerait que l'un des deux derniers puisse être retenu mais nécessiterait des investissements colossaux et un consensus de tous les acteurs économiques. Le débat public est essentiel.

M Davoust du CESR Centre préconise une remise à niveau de l'axe Paris - Toulouse et pourquoi pas la circulation de TGV pendulaires ! (gain de temps de 30 mn) Le POLT a sa raison d'être et le Fret ne doit pas être oublié.

L'entreprise s'engage à optimiser son entretien qui coûte 100 M d'euros par an. Actuellement nous travaillons sur l'horaire de décembre 2012. L'attractivité du Service Public est un véritable défi.

M Damien Bellier représentant de l'Etat a pris acte du transfert de compétences. La convention 2011/2014 vise à l'équilibre économique (210 M d'euros en 3 ans) Les trois missions concernent la définition des dessertes, la réalisation de l'offre, la qualité du service. Le rapport Mariton décrédibilise le schéma national. Il est donc obsolète et à revoir complètement. Pourquoi ne pas modifier l'ordre de priorité de certains TGV ?

M Claude Garnier d'Alstom veut démystifier le TGV pendulaire qui peut à la fois circuler sur des lignes nouvelles et classiques. L'AGV représente le saut technologique avec sa motorisation répartie.

Conclusion de M Sandrier :

L'arrivée du cadencement en 2012 va constituer un bouleversement à réussir. L'intérêt général doit l'emporter. Merci à tous les participants qui se sont mobilisés pour assister à cette réunion ! La ligne Paris - Toulouse vient de prendre du poids par le biais de ses acteurs et de ses défenseurs.

Les institutions présentes sont venues exprimer leur reconnaissance et leur considération.

Jean-Paul Lasserre du Rozel

note : La section AFAC Centre - Loire est à présent devenue membre de l'association POLT.

Les 7 èmes rencontres nationales de Tours du transport régional

mercredi 4 mai 2011

Le centre des congrès du Vinci de Tours accueillait ce mercredi 4 mai les septièmes rencontres nationales du transport régional. Différentes personnalités étaient présentes : élus, représentants de la SNCF dont madame la directrice régionale, associations d'usagers, constructeurs ferroviaires et représentants syndicaux. Une délégation de l'A.F.A.C. Centre - Loire avait également été conviée. Monsieur Jean-Michel Bodin, Vice-président de la région Centre chargé des transports ouvrait la journée en retraçant le bilan ferroviaire du transport régional et en soulignant qu'il s'agissait d'un cas de décentralisation positive. Néanmoins des contradictions apparaissent entre le souci de financer au quotidien le fonctionnement du réseau TER et les besoins indispensables pour préparer l'avenir. Aussi un peu partout des questions se posent pour savoir comment continuer à développer le transport régional, si la notion de service public est dépassée, s'il faut ouvrir ce domaine à la concurrence, quelle peut-être sa rentabilité ?

Un premier débat avait donc lieu sur le thème : à quels besoins voulons-nous répondre ? Un élu de Franche-Comté s'exprimait alors sur l'opposition de style entre l'ouverture à la concurrence et le service public et faisait un parallèle avec d'autres secteurs comme celui de l'énergie. D'après lui une privatisation du transport régional n'apporterait aucune garantie d'amélioration ni sur le service ni sur les prix. En revanche il est persuadé que la S.N.C.F. va continuer d'évoluer en insistant : « *la S.N.C.F. classique c'est fini !* » D'après lui il est impératif de chercher maintenant des nouveaux modes de financement. Le rôle des Régions est de chercher à proposer des trains plus faciles d'accès pour les usagers, et plus écologiques si possible bien sûr. Pour finir et reprendre aussi les interrogations déjà citées, cet élu revenait sur le paradoxe existant dans sa région où prochainement le TGV Rhin-Rhône roulera à 320 km/h tandis que sur la ligne des hirondelles (Besançon - Le Locle) les TER sont limités à 20 km/h sur un tronçon de deux kilomètres.

Par la suite le représentant de la FNAUT revenait sur la prise de position d'un des responsables de sa fédération qui avait suggéré l'idée de réaliser des expériences d'ouverture à des exploitants privés de certaines lignes régionales. Cette hypothèse avait été émise peu après les nombreux soucis des mois de novembre et décembre et aurait concerné des lignes à très faible trafic et à condition de maintenir en tout état de cause les tarifs existants. Mais il insistait surtout sur l'opposition très nette de la Fnaut au rapport de la Cour des Comptes allant dans le sens de la fermeture de plusieurs milliers de kilomètres de lignes. De plus il pense qu'une harmonisation doit être trouvée au niveau des départements pour éviter de proposer des services de cars faisant double emploi avec des lignes TER existantes et citait en exemple le cas d'Aix - Marseille.

L'intervention de Monsieur Claude Solard, directeur TER à la S.N.C.F., permettait de resituer la position de la S.N.C.F. au milieu de ce contexte compliqué. Le TER assure aujourd'hui 10 % des besoins de déplacement, il a donc un avenir important. Il rappelait son plein accord avec la nécessité de mettre des moyens sur le réseau classique. Néanmoins il reconnaissait qu'il existait aujourd'hui une pression de la part des autorités organisatrices sur les coûts. Interrogé sur les liens entre Kéolis (sa filiale) et la maison mère S.N.C.F., M. Solard insistait sur la réponse à apporter selon lui au problème du transport de porte à porte pour que les usagers puissent vraiment envisager l'utilisation des transports collectifs au lieu de la voiture : Kéolis est une de ces réponses.

Différentes personnes de l'assemblée posaient des questions variées mais montrant toutes les interrogations et les inquiétudes pour les années à venir : quelles solutions tarifaires envisager ? La gratuité est-elle une bonne solution ? Comment compenser la disparition de la taxe professionnelle ? Comment résoudre le problème des trains inter-région ? ...

L'après-midi les représentants de l'industrie ferroviaire mettaient en avant que les commandes remplissaient bien les carnets jusqu'à l'horizon 2014/2015 alors qu'ensuite les perspectives étaient plus floues. Les régions sont maintenant bien équipées en matériel moderne

et le renouvellement finira par se ralentir. Dans ce domaine de la construction les choses ont aussi bien changé puisque à présent le SNCF se comporte plus comme un donneur d'ordre ni comme un concepteur comme autrefois. C'est aux industriels comme Bombardier et Alstom d'être des « *intégrateurs* », c'est à dire de concevoir un matériel et le réaliser en partenariat avec de multiples entreprises sous-traitantes.

L'attribution des marchés fut évoquée car les règles ne semblent pas toujours les mêmes dans les différents pays de l'Europe. M. Bocquet, député et initiateur de la commission d'enquête parlementaire en cours sur l'industrie ferroviaire, insistait sur l'importance de conserver en France une industrie ferroviaire importante et mettait en garde contre les risques de sa disparition. Les uns et les autres parlaient même de l'opportunité de regrouper les savoir-faire européens, un peu à la manière d'Airbus dans l'aéronautique, pour faire face à l'arrivée importante des constructeurs asiatiques sur le marché mondial. L'industrie ferroviaire représente environ 20 000 salariés en France, sans compter ceux de la SNCF et de la RATP ce qui est à la fois beaucoup mais peu au regard d'autres branches comme l'automobile. Mme Beaufils, sénateur-maire de Saint-Pierre en observait pourtant l'impact au niveau de sa commune avec Faiveley, le technicentre SNCF et sans doute prochainement SOCOFER .

En conclusion M. Bodin donnait déjà rendez-vous l'année prochaine à la même époque, ou presque car nous serons alors en pleine élection présidentielle : toutes les questions soulevées aujourd'hui seront-elles au programme des candidats ?

La rénovation de la halle voyageur de la gare de Tours

Depuis quelques semaines les voyageurs qui fréquentent la gare de Tours évoluent dans un labyrinthe d'échafaudages et de palissades. Le chantier de rénovation de la halle voyageur est maintenant lancé en même temps que les aménagements de voies et bâtiments liés à l'arrivée future du tramway en 2013.

La halle telle qu'on la connaît date de la fin du XIX^{ème} siècle (1898) et fait partie des belles réalisations du PO. Elle est d'ailleurs classée monument historique. Ses dimensions sont de 176 m de long pour 62 et large et elle enjambe 8 voies grâce à deux nefs contiguës. Notons que les anciens plans d'origine de l'ouvrage sont exposés sur l'une des palissades du chantier ce qui est une bonne initiative.

La réalisation porte sur une restauration de fond et sur une modernisation. La restauration consiste à reprendre les piliers qui supportent l'ensemble avec traitement anti-corrosion et remise en peinture des uns et remplacement complet des autres, surtout sur le côté ouest qui a plus souffert du temps. Pour la toiture, certains éléments de la charpente métallique seront aussi changés ainsi que la couverture en zinc. Les panneaux des lanterneaux seront remplacés par des nouveaux en polycarbonate translucide. L'éclairage électrique et la sonorisation seront revues et modernisés.

Trois phases marqueront le déroulement des travaux : la première actuellement lancée concerne le fond de gare au-dessus des locaux d'accueil et kiosques à journaux. Au-dessus d'un échafaudage est monté un plancher permettant aux ouvriers de travailler à bonne hauteur et de garantir la sécurité sous le chantier. Puis la nef ouest qui enjambe les voies E à H sera reprise à son tour et enfin la nef est avec les voies A à D pour terminer. Les trois phases se chevaucheront pour un achèvement final prévu en août 2012. Le coût s'élève à 10 millions d'euros répartis entre RFF (89 %) et la SNCF (11 %).

Parallèlement à cette restauration l'ancien chantier de lavage doit disparaître et déjà deux nouvelles voies dédiées à ce travail ont été réinstallées côté rue Edouard Vaillant. Lorsque l'on voit le superbe résultat de ce type de travail à La Rochelle, on peut être confiant pour la réussite de celle de Tours.

L'amélioration du réseau ferroviaire en Région Centre

Le point sur les travaux en cours et les projets.

La Région Centre participe fortement à de nombreux projets d'améliorations du réseau ferré dépendant de son territoire. Après un premier contrat de plan Etat - Région (CPER) couvrant la période 2000 - 2006, un deuxième allant de 2007 à 2013 est en route et même bien avancé. Mais les projets plus lointains prennent déjà forme.

Voyons d'abord les chantiers en cours de réalisation. L'électrification de la ligne Bourges - Saincaize a déjà été évoquée dans nos bulletins et devrait se finir en fin d'année. Cette réalisation s'inscrit dans le cadre plus large du développement de l'axe Atlantique - Rhône-Alpes. En 2011 la ligne Dourdan - Châteaudun connaîtra la suite des travaux de remise à niveau de la voie pour un relèvement de vitesse. Le prolongement de ce chantier en direction de Tours débute et se poursuivra jusqu'en 2013. Cet axe régional avait fait l'objet d'une modernisation lors de la mise en route du TGV Atlantique qui longe la ligne de Bonneval à Auneau. Puis des réductions de vitesses vinrent diminuer les performances de cette ligne, pourtant une des premières à être parcourue par les X 72500 régionaux. Dans le même secteur devraient aussi débiter les travaux en vue de la réouverture au service voyageur de la ligne Chartres - Voves, première étape avant de poursuivre vers Orléans. Ce projet déjà ancien entrerait ainsi dans sa phase active permettant d'abord de mettre en route des liaisons ferrées de Chartres vers Tours. Enfin pour rester dans le domaine des lignes à vocation TER, l'axe Tours - Chinon sera totalement remanié avec l'achèvement des travaux ayant vu la mise en service de la commande centralisée. Une ligne qui revient de loin après sa fermeture puis sa réouverture en 1982 et qui devient l'une des plus modernes de la région.

Dans le domaine urbain, les deux villes d'Orléans et Tours sont concernées par les réseaux de tramway. Si Orléans poursuit l'agrandissement de son réseau avec la nouvelle ligne B, Tours démarre les travaux de sa première ligne.

Parmi les autres projets prévus au contrat de plan Etat - Région figure aussi les études en vue d'une réouverture au service voyageur de la ligne Orléans - Châteauneuf-sur-Loire. Cette ligne péri-urbaine semble intéresser beaucoup les responsables du transport régional qui se posent même la question d'une éventuelle électrification.

Dans le domaine du fret un volet du CPER est consacré au projet d'autoroute ferroviaire entre l'Ile-de-France et l'Espagne, avec les mises au gabarit selon la solution technique de ferroutage qui sera retenue. Un autre s'attaque au problème de la remise en état de certaines lignes dédiées au fret comme celles d'Orléans à Pithiviers ou Sully-sur-Loire.

Enfin, bien qu'en dehors du contrat de plan, la région Centre participe aux différents projets de lignes à grande vitesse qui concernent notre secteur : Tours - Bordeaux, LGV Paris - Clermont - Lyon et barreau d'interconnexion Massy - Valenton. Bien entendu nous n'oublierons pas de citer les études d'améliorations possibles de la ligne Orléans - Châteauroux - Limoges dans le cadre du POLT (Paris - Orléans - Limoges - Toulouse).

Ces travaux représentent un effort particulièrement important pour la région qui investit dans ce contrat de plan la somme de 142 millions d'euros.

Les trains d'été sur les chemins de fer touristiques...

Avec l'approche des vacances, n'oublions pas d'aller à la rencontre des associations qui oeuvrent pour faire circuler dans notre région les trains touristiques. Les bénévoles qui les animent ont besoin du soutien des amis du chemin de fer, et c'est toujours un réel plaisir que de pouvoir se plonger dans cette ambiance retro.

141 R 840 : programme 2011 : 21 août d'Orléans à Saumur et Thouars, 10 septembre d'Orléans à Versailles, 1 et 2 octobre d'Orléans au Mont d'Or

TTVL : de juin à mi-septembre les samedis et dimanches entre Trô et Thorée-la-Rochette avec l'autorail X 2400.

TRANSVAP : le chemin de fer touristique de la Sarthe, les dimanches d'été entre Beillé et Bonnétable.

Train à vapeur du lac de Rillé, de mai à septembre, en voie de 60

Chemin de fer Touristique de Pithiviers et son musée, en voie de 60

Au fil de la Loire, des tramways et des tram-trains...

D'Orléans à Nantes, quatre villes ligériennes construisent ou agrandissent leurs réseaux de tramway avec des mises en services prévues depuis ces dernières semaines jusqu'à 2013.

En suivant le cours du fleuve, commençons par regarder le projet d'Orléans. La ligne B qui ira d'est en ouest est bien avancée. Elle partira de Saint-Jean de Braye jusqu'à l'entrée de La Chapelle Saint-Mesmin avec une mise en service prévue en juin 2012. Cette deuxième ligne de l'agglomération a un tracé de 11,8 kms de long et desservira 25 stations, elle croisera la ligne A en centre-ville. La grande nouveauté sera l'utilisation de l'alimentation par le sol sur un tronçon central permettant de se dispenser du recours à la ligne aérienne de contact. Un centre de maintenance fonctionnera à Saint-Jean de Braye, le matériel prévu étant le Citadis 302. Les travaux de pose de plate-forme sont en cours jusqu'au milieu de l'année avant de passer aux finitions : installations des points d'arrêts, essais...Il faut noter que la ligne B jouxtera sur un court secteur la ligne Orléans - Châteauneuf du réseau ferré national qui fait l'objet d'un projet de réouverture au service voyageur.

A Tours on est beaucoup moins avancé ! La première ligne n'est pas encore sortie de terre mais les travaux préparatoires sont cependant bien lancés : fouilles, déviations des réseaux souterrains, aménagements de la voirie. Les Tourangeaux découvrent donc la partie la plus contraignante de ce genre de projet avec les difficultés de circulation en ville qui en découlent. La ligne, d'orientation nord-sud, franchira la Loire sur le pont Wilson. La gare S.N.C.F. est aussi en cours d'aménagement pour que le tramway puisse passer à proximité immédiate des voies. Le matériel prévu est là encore le Citadis d'Alstom. Un centre de maintenance doit être construit à l'extrémité nord près du lycée Jacques de Vaucanson. La partie centrale sera aussi équipée en alimentation par le sol. La mise en service est prévue pour 2013.

A Angers on préparait le grand jour : le 25 juin avait lieu l'inauguration de la ligne de tramway, à 13 heures précises cinq rames partaient de cinq endroits différents. Depuis février les 17 rames étaient toutes livrées (toujours du Citadis !) suivies des marches d'essais à blanc pour les différentes homologations et la formation du personnel. Des simulations de démarrage dans la rue de La Roë en forte déclivité (7,5 %) avaient bien donné satisfaction.



une des premières rames du tram-train en gare de Nantes

Enfin à Nantes il s'agit plus exactement du tram-train que du tramway qui fonctionne déjà depuis de nombreuses années. Inutile de rappeler le rôle pionnier de cette ville dans ce domaine. Deux lignes sont prévues pour le tram-train : Nantes - Clisson et Nantes Châteaubriant. Pour la première il s'agit de faire rouler les rames sur la ligne actuelle desservie par TER et fréquentée par des intercités et autres trains de fret. Pour la seconde en revanche cela correspond à une véritable réouverture de cette ligne fermée au service voyageur en 1980. La première citée aurait du voir la mise en circulation des nouvelles rames dès

l'année dernière mais des retards successifs ont repoussé le lancement de l'opération au 15 juin 2011. Pour compenser cette gêne Alstom et la S.N.C.F. ont décidé de financer l'une des rames pour la région Pays-de-Loire. Le matériel prévu est le Citadis Dualis d'Alstom. Il peut rouler à la vitesse maximale de 100 km/h et doit être compatible aux deux alimentations 750 volts continu et 25 kV monophasé.

Bien qu'un peu à l'écart du lit de la Loire, la ville du Mans pense aussi agrandir son réseau avec le projet d'une deuxième ligne qui partirait du quartier Bellevue et rejoindrait l'actuelle dans le centre-ville. Il faut souligner combien ici le tramway a été un succès, ce que l'on souhaite bien sûr pour toutes ces villes.