

**SECTION RHÔNE ALPES****11 Avenue Leclerc****69007 LYON****Bulletin 2005 - 2****Réunions**

Pour mémoire : le local est ouvert tous les samedis, dès 15 heures sauf le 7 mai.

Au local à partir de 15 heures :

le 2 avril l'OTL en diapositives avec Adrien Gondin.

**Voyages****La Mure**

Le 30 avril nous irons parcourir la ligne de La Mure en train spécial avec l'automotrice historique du Nyon-St Cergue.

Horaire :

Part-Dieu : 8H26

Grenoble : 9H55 / 10H10

St Georges de Commiers : 10h38 / 11h00

La Mure : 13h00

repas : chez Ghislaine

La Mure : 15h30

St Georges de Commiers : 18H09

Grenoble : 18H36 / 19H21

Part-Dieu : 20H48

L'horaire sur le SGLM est provisoire. Il dépendra du service ce jour là.

L'acompte sur la participation aux frais est fixé à 40 EUR pour les participants au billet de groupe et à 25 EUR pour les cheminots ou assimilés.

La date limite d'inscription est fixée au 9 avril. Attention le nombre de place est limité.

Cout prévisionnel total : Groupe 90 EUR; Cheminot 60 EUR.

**De Maginot à Picasso**

Les 25 et 26 juin vous êtes conviés à participer à un voyage qui va nous permettre de découvrir des techniques et des contrées peu connues pour beaucoup d'entre nous.

Programme :

le samedi 25 juin

Perrache 6H36

Nancy 11h16 / 12h35 repas libre

Longuyon 14h01

Départ en autocar pour le fort de Frémont

Nous visiterons cet ouvrage militaire du type 'Maginot' et son train à traction électrique à voie de 0,60m.

Repas et nuit à l'ermitage de St. Walfroy (Ardennes)

Celui-ci est situé sur un promontoire dominant la vallée de la Chiers, le pays d'Yvois et...la ligne S.N.C.F.

Valenciennes – Thionville.

le dimanche 26 juin

8h45 Départ en autocar affrété vers Attigny (Ardennes), centre du réseau CF Touristique du Sud des Ardennes, via Stenay et Vouziers.

10h00 à 15h15 Trajets en autorail affrété type X3800 (Picasso) sur la ligne du CFTSA

Aller : Attigny – Vouziers – Challerange (30,8 Km)

Retour : Challerange – Vouziers – Attigny - Amagne-Lucquy (40,3 Km)

Repas quelque part sur la ligne

Amagne Lucquy : 15h42

Reims : 16h17 / 16h40

Culmont : 19h32 / 19h48

Perrache : 22h41

L'acompte sur la participation aux frais est fixé à 75 EUR pour tous les participants.

La date limite d'inscription est fixée au 14 mai.

Cout prévisionnel total : Groupe 190 EUR; Cheminot 110 EUR.

**Adieu au CC 6500**

Intitulé **Souvenir du Mistral** le train spécial de l'ARF est prévu les 4 et 5 juin 2005. L'itinéraire envisagé est le suivant : St Etienne (8h) Marseille (12h) par la rive gauche; retour le dimanche par la rive droite avec arrêt à Tournon. Marseille (12h30), St Etienne(20h). Si vous êtes intéressés, veuillez contacter Alain Thozet par téléphone le plus rapidement possible (04 72 39 95 92 après 20 h 00, SVP).

**A la découverte des vestiges de la ligne 16**

Notre premier voyage de l'année 2005 nous a menés de Lyon à Villebois (Ain) sur les pas de la ligne 16. 27 participants se sont retrouvés le samedi 19 mars vers 8h15 à proximité de notre local. Nous avons affrété un autobus historique de l'association Rétro Bus Lyonnais en l'occurrence un Berliet PH10/100 numéro 2502 de 1964. Notre chauffeur arborait une magnifique tenue fortement inspirée de celle de l'OTL.

Durant le trajet nous avons fait plusieurs haltes pour admirer les quelques gares qui ont été conservées soit par des particuliers soit par des communes.

Premier arrêt : Jonage avec une première surprise; l'accueil très sympathique de la part de la propriétaire. Celle-ci avait manifestement plaisir à nous montrer sa maison qui est le résultat d'un agrandissement de l'ancienne gare. Ensuite nous avons vu les haltes de Jons et de Villette d'Anthon. La gare de St Romain de Jalionas appartient à un particulier après avoir été la Poste. La gare la plus authentique est celle d'Hières. Au terminus de La Balme, il n'y a plus de vestige. De plus il subsiste quelques tronçons de plate-forme indépendante en particulier à Hières et La Balme.

Jusqu'à Villebois, nous avons suivi le chemin de fer du Haut Rhône (HR) ou ce qui l'en reste; en fait peu de chose. A Villebois nous avons admiré la gare du HR en face de celle du CF des Dombes. Là encore nous avons bénéficié d'un accueil très chaleureux du propriétaire du lieu qui nous a montré avec beaucoup de fierté le plan de la gare.

Après une petite halte au CF touristique du Haut Rhône (le service reprendra cette année le premier mai), nous avons déjeuné et bien déjeuné à l'Auberge de la Source à Porcieu.

L'après midi fut consacrée au musée du cheminot d'Ambérieu. L'accueil a été excellent. Nous y avons passé 2 heures, mais seule la première salle a été visitée. Une nouvelle exposition consacrée aux auto-rails est en cours de finition. Il faudra mettre au programme une nouvelle visite cet hiver. La gare d'Ambérieu n'est pas trop loin. Un bon samedi en perspective.

Ce voyage a été très intéressant. Nous avons avec nous 4 guides de classe internationale : Messieurs René Clavaud, Adrien Gondin, Philippe Lépine et Guy Trimbur. Ils nous ont fait partager leurs connaissances sans limites. Nous avons beaucoup apprécié les discussions avec les propriétaires des gares fiers de posséder un morceau de patrimoine local.

### **La réunion du 3 mars 2005 avec M. Jean-Pierre FARANDOU le nouveau directeur de la SLTC**

Cette réunion, initiée par notre ami Michel VANDER-BROUCKE, a été organisée pour un débat avec le nouveau directeur de la SLTC et les présidents des associations intéressées par les problèmes d'exploitation des transports en commun de l'agglomération lyonnaise. Chaque participant à cette réunion avait remis une liste de questions concernant le plus souvent des dysfonctionnements ou des points sur lesquels des améliorations étaient souhaitables.

Le programme était chargé. Les deux heures et demie prévues n'ont permis d'en examiner qu'un peu plus de la moitié. En premier lieu, il nous a été présenté un tableau de la fréquentation des lignes des TCL, deuxième réseau de France après Paris, et double de celui de Lille qui vient en troisième position. On voit qu'un jour moyen de novembre 2004 il y

eut 1 364.000 voyageurs sur les TCL, dont 683.000 sur le métro (50 %), 134.000 sur les tramways (10 %), 21.000 sur les trolleybus (1 %) et 545.000 sur les bus (39 %).

Concernant l'information des voyageurs plusieurs remarques ont été faites sur le système Visulys, ainsi que sur certaines anomalies des girouettes des bus et des trams. Des critiques pertinentes ont été émises sur de nombreux arrêts de correspondances où celles-ci sont mal positionnées et occasionnent de trop longs cheminements pour passer d'une ligne à l'autre : à Hôtel de Ville, à Jean Macé, à Saxe-Servient, à St-Paul entre les TER et les Cristalis de la ligne 1, etc. Concernant le confort des voyageurs, il est prévu de modifier la toiture vitrée des arrêts du tramway pour éviter l'arrosage par temps de pluie.

Les deux points principaux débattus ont été les mesures envisagées par le Sytral contre la fraude : la montée par l'avant dans les bus et la fermeture du métro (le dispositif de contrôle d'accès au métro). Tous les participants sont opposés à la première mesure qui aura pour conséquence de ralentir la montée des voyageurs à l'heure de pointe et d'augmenter les temps de parcours de façon dissuasive. M. FARANDOU a répondu que la SLTC ne peut pas intervenir pour modifier quoi que ce soit pour cette mesure prise par le Sytral. Il nous a surpris, car il y trouve un avantage : il y aura une meilleure convivialité entre conducteurs et voyageurs. Nous avons fait remarquer que la fraude ne sera pas réduite, le conducteur ne pouvant sanctionner les voyageurs qui passeront devant lui sans titre de transport. La deuxième mesure, la fermeture du métro, devrait faire baisser significativement la fraude, mais avec pour conséquence un ralentissement du mouvement des voyageurs aux grandes stations à l'heure de pointe.

Nous avons été très surpris d'apprendre que la délinquance dans les transports à Lyon représente environ 50 % de la délinquance totale de l'agglomération. Seule la ville de Paris possède une police spécialisée dans les transports, ce qui manque dans les villes de province et qui serait certainement la solution pour améliorer la sécurité dans les TC.

La réunion s'est terminée sans qu'on ait eu le temps de débattre d'un point très important : la lenteur du tramway de Lyon et de parler des mesures que les participants préconisaient pour remédier à cet état de fait qui ne s'est pas amélioré depuis janvier 2001. Point positif : M. FARANDOU propose de se réunir semestriellement pour reprendre ce qui n'a pas été vu cette fois et d'examiner toute question concernant les TCL.

## Des trains de voyageurs en Ardèche en 2005 ?

Nouvelle réconfortante pour les amateurs de chemins de fer. Une voie ferrée ardéchoise devrait bientôt renaître.

Synthèse des bulletins faisant les comptes rendus de l'Assemblée Générale du 19 et du Conseil d'Administration du 23 février **des Amis du Chemin de Fer Teillois**.

### Objectifs de l'Association :

- La sauvegarde de toute l'infrastructure ferroviaire entre Le Teil (gare SNCF) et Saint Jean Le Centenier, terminus actuel de l'exploitation touristique de Viaduc 07 depuis Vogüé gare.

- Sa mise en valeur, ainsi que la région environnante par l'exploitation d'un train touristique avec l'association Viaduc 07.

- La préservation et la restauration de matériel ferroviaire ancien.

- Une convention régissant les relations entre les deux associations a été signée, permettant une fusion lorsque les conditions d'exploitation seront établies.

### Rappel de la situation géographique de la ligne :

Section de 15,429 km entre Le Teil et St Jean Le Centenier qui remonte les combes du Frayol. Cette infrastructure mérite d'être préservée dans le cadre du patrimoine ferroviaire, industriel et architectural de la région. On y compte pas moins de 8 viaducs et 4 tunnels dont celui d'Aubignas ( 893 m.). Il est à noter que ce souterrain inférieur à 1000 m. échappe donc à la nouvelle norme européenne de sécurité.

La ligne est actuellement en cours de déclassement par RFF. Au niveau foncier (terrains et ouvrages d'art) on trouve deux propriétaires. Le Syndicat des Eaux de la Basse Ardèche (SEBA) entre St Jean Le Centenier et St Pons ( 4.667 m) et Réseaux Ferrés de France (RFF) pour le tronçon entre St Pons et Le Teil. ( 10.762 m).

### Rappel des principales lignes de l'étude :

Les désordres concernant la voie ferrée se révèlent minimes. La part importante des travaux consiste en un débroussaillage sur toute la longueur du tronçon, ainsi que le nettoyage des fossés et des caniveaux de manière à rétablir l'assainissement de la voie. Il est à prévoir, en outre, le remplacement de traverses bois en mauvais état.

En ce qui concerne les ouvrages d'art, les trains pourront circuler rapidement sur cette ligne avec un minimum de travaux, mais pour le long terme, il faut assurer une surveillance et programmer dès maintenant les travaux de maintenance.

### Étude de préfiguration :

Actuellement, une étude de préfiguration pour une période d'essai qui devrait se concrétiser en 2005 donne lieu à des négociations avec RFF, la SNCF, les collectivités et l'association. Le C.A. a établi une estimation pour l'investissement nécessaire. La voie pourrait être louée et pour une réduction importante

du coût, il a été pris la décision de démarrer l'exploitation du train touristique avec un autorail par convention avec la SNCF. L'acquisition d'un autorail est envisagée par la suite.

### Pour information :

Réunions mensuelles le 3ème vendredi de chaque mois à 20h 30 au Centre Social du Teil.

Exposition ferroviaire au Teil les 14 et 15 mai 2005 ( <http://assoc.acft.free.fr> )

## Vie de l'association

La vie de l'association est liée à celle de tous ses membres avec les joies et les tristesses.

Marie-France, Jean-Pierre et Raphaël Mignot-Bouchet vous annoncent la naissance de Clarisse le 21 janvier 2005. Félicitations aux heureux parents et bonne chance à Clarisse.

François Bernard nous fait part du décès de son épouse, Madame Marie-Louise BERNARD survenu le 20 février 2005. Qu'il reçoive ici toute la sympathie de l'association.

## Bulletin

Ce bulletin est ouvert à tous. Si vous avez des informations, vous pouvez préparer un texte soit sous la forme papier, soit sous la forme fichier (.doc ou .rtf) et vous les transmettez à Alain Thozet. Les outils informatique utilisés sont les suivants:

Système d'exploitation : Linux

Traitement de texte : OpenOffice

Mise en page : Scribus

Le traitement de texte possède un correcteur d'orthographe utilisant un dictionnaire. Si dans le texte il existe un mot inconnu (exemple : sytral), nous avons des propositions de mots en remplacement (toujours pour le même exemple : tralala)

## Informations glanées sur Internet

Internet est une source d'information. Vous trouverez ci-joint 2 exemples.

L'un a été transmis par le responsable du site internet TRAMATEURS

<http://tramateurs.free.fr>

La forme du texte a été légèrement modifiée.

Voici quelques informations sur les CITADIS français et étrangers, celles-ci vous sont données sous réserve de modification (en date du 24/2/05) :

### Mulhouse :

L'inauguration de la Cité du Rail est repoussée à début avril, ce qui fait que la rame 3 a rejoint directement ses deux aînées au dépôt de la Metzau

le 25/02.

#### Grenoble :

Pas d'infos sur la première rame, mais il semble qu'elle soit en route ou déjà arrivée. La rame 2 est aux essais statiques.

#### Strasbourg :

La première rame est aux essais statiques à La Rochelle, et devrait passer à la phase dynamique d'ici une quinzaine de jours. La livraison à Strasbourg est prévue début juin 2005.

#### Valenciennes :

La première rame devrait être présentée au public valenciennais le 25/02 sur la place de l'hôtel de ville durant quelques jours, puis gagnera le CEF avant de revenir prendre possession de son nouveau domaine vers fin juin-début juillet 2005. Il y a déjà trois autres rames aux essais statiques, et une quatrième prête au départ.

#### Maréchaux Sud

La première rame devrait arriver au dépôt de la place Balard début septembre 2005.

#### Nice :

La première rame est attendue sur les bords de la Méditerranée en février 2006.

#### Montpellier 2 :

La première rame à la livrée fleurie devrait rejoindre Montpellier en avril 2006

#### Lyon LEA :

Arrivée à Lyon de la première des 10 rames destinées à la ligne T3 en juin 2006.

#### Le Mans :

La petite dernière des CITADIS rejoindra la capitale sarthoise pour Noël 2006 : un beau cadeau pour les Manceaux !

Entre temps, il y aura la livraison du premier véhicule à Tenerife (ligne spectaculaire, puisque c'est une pente continue d'en moyenne 4% sur 17 km, le dénivelé total atteignant donc environ 700 m !!! Un cas unique dans le monde des tramways, et **pas besoin de pneu bizarre**). Ensuite viendront Madrid (70 rames) et Tunis (30 rames), cette dernière ville recevant son premier CITADIS dès le second semestre 2006. En attendant, peut-être, un retour en Australie puisqu'il semble qu'un important appel d'offre se profile à Melbourne (il s'agirait de renouveler totalement le parc ancien, soit à terme environ 300 rames), et, espérons-le, un déblocage de la situation au Proche-Orient pour que CITADIS fasse son entrée dans Jérusalem.

Florent BRISOU

Un autre exemple concernant le chemin de fer

### **Quelques expériences européennes de trains régionaux**

(notes prises lors d'une conférence CER / Commission du 27 janvier 2005)

## **FRANCE**

**SNCF** (Bernard Sinou, Directeur Transports Publics, membre du Conseil d'Administration de la SNCF)  
TER, Variation 2000 – 2003 Offre : + 11%  
Trafic : + 8%

En 2007, 80% du matériel roulant sera neuf ou rénové

Problèmes :

tarification : prise entre deux exigences contraires, celle de s'adapter à chaque marché régional et celle d'avoir une base égale pour tous sur le territoire national (qui prévaut aujourd'hui).  
frontières avec le transport urbain (autorités différentes)

transport inter-régional :  
certaines lignes nationales sont en fait la juxtaposition de plusieurs liaisons régionales (peu de passagers vont de bout en bout de Bordeaux à Lyon)  
certaines lignes auparavant nationales deviennent régionales (à l'intérieur du Grand Bassin Parisien, une grande partie des voyageurs maintenant ont des déplacements travail – domicile)

Recettes : faibles par rapport aux coûts : 28% en moyenne, vont de 15 à 40%.

**CONNEX** (Michel Quidort, Directeur Communications, CONNEX)

Exploite une seule ligne en France, en Bretagne : les charges d'exploitation y sont de moitié inférieures à celles de la SNCF sur une ligne semblable. Il souligne que la propriété des véhicules qui reste à la SNCF malgré le financement intégral par les Conseils Régionaux relève d'un contrat léonin (dès lors attaquant en justice ?) ; elle sera un obstacle difficilement franchissable pour l'attribution de l'exploitation à une autre compagnie quand la loi le permettra.

**ALLEMAGNE** (Bernhard Wewers, Administration régionale du Schleswig-Holstein)

Le trafic régional est éclaté entre 33 entités.

Des appels d'offre sont pratiqués, dans des proportions variables (80% en Schleswig-Holstein, 10% en moyenne en Allemagne)

La plupart des exploitants sont de nature publique (dépendant de communes). CONNEX est le seul exploitant privé.

Une région peut avoir plusieurs opérateurs (7 au Schleswig-Holstein) ; la Région veille aux correspondances entre les trains.

**CONNEX** (M. Quidort)

Exploite 7000 km de ligne dans le monde, avec 3.500 véhicules.

La clé de leur compétitivité réside dans la polyvalence de leur personnel.

Le kilométrage minimum à exploiter qu'ils demandent va de 100 à 600 km.

Les contrats vont de 4 à 12 ans selon les investissements initiaux à réaliser.

**GRANDE- BRETAGNE** (enquête UITP)

Le risque commercial est de plus en plus souvent pris par l'exploitant.

Des bonus-malus sont attribués à l'exploitant en fonction de la satisfaction du client et du niveau de fréquentation.

**ESPAGNE** Joaquin Jimenez Otero, Directeur Administrator de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)

Sur les TGV, un retard supérieur à 5 min. entraîne le remboursement intégral du billet. Les retards sont en

effet peu fréquents sur des lignes dédiées et à trafic relativement faible. Par ailleurs, les réclamations sont peu nombreuses en cas de retard. Si bien que cette mesure est qualifiée par l'exploitant d' « excellente publicité bon marché ».

En Espagne ; les investissements en voies ferrées vont dépasser en 2005 ceux consacrés aux routes.

Jean-Paul Jacquot.

Vice-Président de la FNAUT

Membre de la Fédération Européenne des Voyageurs.

Ont collaborés à ce bulletin : François Bernard, Jacques Dognin, Jacques Perenon et Alain Thozet.

BULLETIN D'INSCRIPTION  
De Maginot à Picasso  
les 25 et 26 juin 2005

NOM :                      Prénom :

Adresse :

Téléphone :

choisit l'option : (entourer l'option choisie)

A : Groupe      B : Cheminot      C : Chambre individuelle

est accompagné de M

s'inscrit pour      personne(s)

et verse la somme : 75 EUR x      =      EUR par chèque, à l'ordre "AFAC Rhône-Alpes"

adressé à : Monsieur Alain THOZET-26 chemin de Naive - 69230 Saint Genis Laval  
04 72 39 95 92 (après 20 h 00, SVP) Avant le 15 mai 2005 , délai de rigueur.

Joindre une enveloppe libellée à vos noms et adresse, affranchie au tarif des plis urgents, pour recevoir la convocation définitive.

-----  
BULLETIN D'INSCRIPTION  
La Mure 30 avril 2005

NOM :                      Prénom :

Adresse :

Téléphone :

choisit l'option : (entourer l'option choisie)

A : Groupe      B : Cheminot

est accompagné de M

s'inscrit pour      personne(s)

et verse la somme :      EUR x      =      EUR par chèque, à l'ordre "AFAC Rhône-Alpes"

adressé à : Monsieur Alain THOZET-26 chemin de Naive - 69230 Saint Genis Laval  
04 72 39 95 92 (après 20 h 00, SVP) Avant le 10 avril 2005 , délai de rigueur.

Joindre une enveloppe libellée à vos noms et adresse, affranchie au tarif des plis urgents, pour recevoir la convocation définitive.