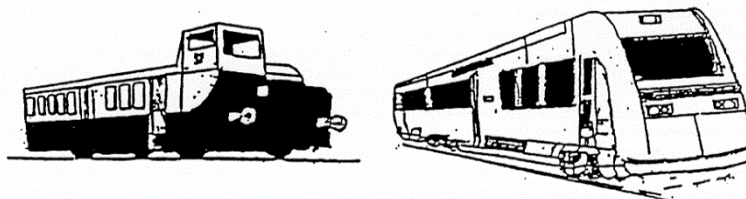




Association Française des Amis des *Chemins de Fer*

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations – juillet 2026

AFAC-Centre-Loire : Chez M. Bertrand Nicolle - 39 Rue des Saintes Maries - 41000 Blois
afac.cl@laposte.net

Editorial

Nous attendons cette période estivale avec impatience pour nous poser, retrouver nos familles et nos amis pour de bons moments conviviaux, hors de notre routine.

D'abord un bilan ferroviaire de ce premier semestre.

Le train est de plus en plus préféré par nos concitoyens comme le montrent les chiffres de 2025 :

- 168,4 millions de voyageurs en TGV, en augmentation vs 2024,
- 12 millions de voyageurs en Intercités, stable vs 2024.
- 1 millions de voyageurs ont choisi les trains de nuit, chiffre stable également.
- 23,7 milliards de voyageurs/km, en augmentation de 2% vs 2024.

En ce début d'année 2026, ces tendances se confirment malgré des mois de janvier et de février marqués par des intempéries violentes (Neige / Givre et tempête Goretti). Il est encore trop tôt pour mesurer l'impact de la forte hausse du prix des carburants sur le transfert de la route vers le rail.

En revanche, la régularité des trains plafonne ; si on regarde le verre à moitié plein, disons que 9 trains sur 10 arrivent à l'heure.

L'année 2025 aura vu une stabilité du trafic Fret avec 28,2 milliards de tonnes.km !

Toujours autant de travaux importants sur tout le territoire. En 2026, 380 aiguillages seront remplacés, 1 017 km de voies seront renouvelés avec 6,1 Mds€ d'investissements (tous fonds dont État, Régions et UE). De même, nous verrons le remplacement de 275 km de caténaires.

Comme d'habitude, notre Région Centre Val de Loire n'est pas en reste. Selon les cas et les lignes, des composants complets de la voie, des rails seuls, des aiguillages ou encore des poteaux caténaires seront renouvelés : Sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), après Boisseaux - Les Aubrais, c'est au tour de la section entre Lothiers (Indre) et La Souterraine (Creuse) ;

- entre Chartres et Épernon ;
- sur la ligne à grande vitesse Atlantique (LGVA), en particulier sur le secteur de Vendôme ;
- entre Orléans et Vierzon ;
- entre Orléans et Tours.

Les lignes de desserte fine du territoire ne seront pas en reste, avec la modernisation des lignes Tours-Chinon et Tours-Loches et la régénération de la ligne à voie métrique du Blanc-Argent. Au total en 2026, plus de 360 M€ seront investis sur le réseau en région Centre-Val de Loire, dont près de 80M€ co-financés par l'État et la Région Centre-Val de Loire.

Mais n'oublions pas non plus les nombreuses ombres au tableau, comme la fermeture de la ligne Busseau - Felletin et la menace qui a longtemps plané sur la ligne St Claude- Andelot dans le Jura. L'Etat, autorité organisatrice des trains Intercités, renonce à financer les trains de nuit vers Berlin et Vienne. Si le train est de plus en plus prisé, son financement est la clé de voute du système !

Des discussions ont lieu à haut niveau pour que l'Etat assure son rôle car prendre dans la poche du Groupe SNCF ne suffit pas. Qui se souvient encore des 100 milliards annoncés par Mme BORNE ?

Financement du réseau bien sûr, mais également du parc matériel qui doit accompagner le développement du ferroviaire et permettre des conditions de transport acceptables aux voyageurs.

Avant de vous souhaiter de bonnes vacances, je veux remercier l'ensemble des rédacteurs des articles du bulletin. Profitons de cette période pour nous reposer avant la rentrée car nous aurons du pain sur la planche avec la journée des Associations à St Pierre des Corps et les JEP 2026...
Bel été à toutes et tous.

Bertrand NICOLLE

L'Assemblée Générale de l'AFAC Centre-Loire.

Retour aux anciennes habitudes : samedi 7 mars 2026, l'Assemblée Générale de notre section régionale se tenait dans la salle n°1 de l'Espace Chabrier à Saint-Pierre-des-Corps. En effet, sans doute en raison des élections municipales toutes proches, la salle de la Médaille n'était pas disponible. Mais qu'importe le lieu, c'est bien ce qui s'y passe qui est important.

Après avoir pris un café ou un thé d'accueil, le Président Bertrand Nicolle ouvrait l'assemblée en souhaitant la bienvenue aux membres et amis présents. Tout de suite après commençait la lecture des différents rapports.

Ceux-ci permettaient aux participants d'avoir un tour d'horizon sur les activités de la section régionale.

Le nombre d'adhérents est stabilisé depuis deux ans, avec une légère augmentation. C'est encourageant même si le secrétaire soulignait que l'âge avancé d'un certain nombre de membres nécessitera obligatoirement une recherche de jeunes passionnés pour prendre la relève ces prochaines années.

La composition du bureau n'a pas changé en 2025, mais à la suite de cette AG, deux nouvelles personnes ont souhaité le rejoindre. Merci à elles ! Il est rappelé que les réunions de bureau, qui sont mensuelles, sont ouvertes à tous. Une première expérience de combiner réunion et galette des rois a été tentée, il faudra la renouveler.

Les sorties de l'année ont commencé par une balade en train Corail le 9 juin 2025 : la date n'était pas choisie au hasard puisqu'il s'agissait précisément du cinquantième anniversaire de la mise en circulation de ces voitures. En juin le Technicentre SNCF d'Orléans nous accueillait le matin tandis que la AAATV-CVL nous ouvrait ses portes l'après-midi. Enfin une sortie d'été avait lieu au train touristique du lac de Rillé.

Mais 2025 a aussi été une année prolifique pour les stands. Un premier était monté au salon du modélisme de Jaunay-Clan en avril. Deux mois plus tard, notre section régionale était présente pour les 50 ans de la Transvap. Puis à la rentrée c'était le forum des associations de Saint-Pierre-des-Corps suivi lors des JEP, par celui sur le site de la AAATV-SP. La tenue de ces stands est importante car ils permettent de faire connaître l'AFAC.

Enfin, à l'invitation de l'association « la mémoire Fleurysoise », une conférence avait lieu aux Aubrais ayant pour thème l'histoire ferroviaire de cette ville.

Venait ensuite le bilan financier. L'année a été correcte. Il faut souligner que l'organisation de sorties permet de dégager un petit excédent, bien que la section se soucie à chaque fois de demander des participations les plus basses possibles.

En dernier lieu le Président Bertrand Nicolle proposait son rapport moral. Après un tour d'horizon sur le chemin de fer en France et plus particulièrement sur notre région, un bilan de la vie de l'AFAC Centre-Loire était esquissé, soulignant le côté primordial des liens associatifs et amicaux entre les membres.



David Goeres a tenu en haleine les participants pendant plus de deux heures en dévoilant les nouveautés du TGV-M

L'après-midi les participants étaient invités à se déplacer aux salons de l'hôtel Kyriad de Saint-Pierre-des-Corps pour assister à la conférence de M. David Goeres, directeur de projet TGV-M à la direction de l'ingénierie du matériel SNCF. L'intervention portait bien entendu sur ce nouveau TGV qui doit être prochainement mis en service et attendu avec impatience. M. Goeres avait intitulé sa conférence : « Le TGV -M, l'expérience et l'innovation ». Le titre était on ne peut mieux choisi car il était expliqué de manière très claire et accessible à tous comment ces rames tiennent compte de toute l'évolution des TGV antérieurs, tout en bénéficiant des dernières avancées technologiques. A ce propos, les enseignements du record du monde de 2007 étaient mis en avant.

De nombreuses questions étaient posées à notre conférencier apportant des réponses claires et logiques. Cette information à la source est d'autant plus importante qu'il se dit beaucoup de choses sur le TGV-M, trop souvent par des personnes peu ou mal informées.

C'est avec regret que l'heure de se séparer était arrivée. Une journée très positive en un mot.

Le tramway du Mans s'allonge.

Inauguré en 2007 avec une première ligne, complété en 2014 avec une nouvelle branche formant la ligne 2, le tramway du Mans a rapidement remporté un succès attendu.

Le matériel d'origine était composé de 23 rames Citadis 302 d'Alstom. Ce parc sera complété par 11 autres lors les années suivantes notamment pour l'ouverture de la seconde ligne afin d'obtenir un total de 34 rames aujourd'hui. Le design est dû au cabinet RCD Design Global avec une teinte « brique » rappelant la couleur de la muraille gallo-romaine mancelle. Chacune des rames a reçu un nom de baptême en lien avec la ville et son environnement. La rame 1018 est ainsi dénommée « Trouvé-Chauvel – Novaxis ». Peu de manceaux savent sans doute que Trouvé-Chauvel a joué un rôle déterminant dans le choix du passage la ligne de chemin de fer Paris – Rennes – Brest par Le Mans au lieu d'Alençon, favorisant le développement de la cité. Cet hommage lui était bien dû.



*Une rame encore en composition courte stationne avenue Leclerc.
On distingue nettement le quai déjà allongé.*



Le matériel de 32m de long est composé de cinq modules permettant d'emmener 200 personnes. L'ensemble du réseau est alimenté par ligne aérienne de contact, sans alimentation par le sol. Mais des problèmes de surcharges chroniques, spécialement sur le tronçon commun aux deux lignes, rendent impératif la nécessité d'allonger les rames. Elles doivent donc passer à 7 modules pour une nouvelle longueur de 44 m. La première modifiée par Alstom est arrivée au Mans et a été présentée le 15 avril dernier. Les rames suivantes seront traitées directement sur place au centre de maintenance qui a été modifié pour la circonstance.

Des essais préalables hors service commercial ont été effectués, mais la mise en service avec voyageurs était espérée à l'occasion de la grande manifestation des 24 heures, les 13 et 14 juin. La modification des quais de stations a déjà été opérée ces derniers mois.

Un panneau publicitaire annonce les nouvelles rames allongées

Tours – Le Mans – Caen, une ligne interrégionale déstructurée.

La ligne transversale Tours – Le Mans – Caen fait partie de ces lignes jouant un rôle interrégional desservant plusieurs métropoles. Cet axe a le mérite de relier la Touraine au Maine et à la Basse-Normandie, avec des connexions possibles au-delà depuis le sud-ouest, la Bretagne ou plus au nord la Haute Normandie. Aujourd'hui elle traverse trois régions administratives : Centre-Val de Loire, Pays de la Loire et Normandie.

La desserte voyageur s'est renforcée après la création de la SNCF car auparavant Tours – Le Mans était exploitée par le PO et le reste par l'Etat (ou la Compagnie de l'Ouest avant 1909). A ce titre il existait une relation de la Normandie vers la région nantaise avec le train rapide Manche-Océan, couvert un temps avec des autorails Bugatti.

Pendant longtemps nous avons une relation Rouen – Mézidon – Le Mans – Tours mise en place avec le train TR-RT, complété ensuite par un autre en première classe TS-ST. Lorsque ces trains étaient assurés en matériels autorails X 2800, une combinaison d'échange à Mézidon entre autorails et remorques permettait de proposer sur ces mêmes trains des solutions Tours – Caen permutant leurs compositions avec les trains Caen – Rouen. Les RGP ont aussi été utilisées.

Puis en 1977, à la faveur de la promotion des grandes transversales, une réforme d'envergure était venue bouleverser la desserte : fini les Rouen – Tours, place aux Caen – Tours avec l'introduction de rames RTG sur trois allers-retours. Ceux-ci étaient complétés par une desserte dissymétrique portant le nombre de relations directes à 4 dans le sens Tours – Caen et six en sens inverse. Des autorails X 4750, X 4900 couvraient ces mouvements, épaulés par des rames tractées en BB 67300 et 67400 en fin de semaine ou en période de pointe. Des correspondances s'établissaient au Mans pour la ligne Paris – Rennes, à Argentan ou Surdon pour celle de Granville. De plus la réversibilité des RTG était parfois mise à profit pour rebrousser en gare de Saint-Pierre-des-Corps et éviter aux voyageurs continuant vers le sud-ouest l'emprunt de navettes depuis Tours. Les meilleurs temps de parcours entre Tours et Le Mans étaient de 1h02 au train 4318 contre 59 minutes entre Le Mans et Tours au 3409, ceux-ci assurés en X 4900. Notons quand même la belle performance du 4315 en RTG avec 1h04 comprenant le rebroussement en 3 minutes à Saint-Pierre-des-Corps.



Au temps des turbotrans, le 4315 Tours – Caen entre en gare du Mans

Pour les mouvements « omnibus », la desserte se limitait à 3 allers-retours entre Le Mans et Tours, un peu plus sur Le Mans – Alençon et Argentan. Les autorails étaient les rois, avec des séries comme les X 2400, X 4300, X 4750 ou X 3800.

Toutefois ce beau programme devait commencer à trouver ses limites vers la fin des années 80. De nombreux facteurs intervenaient rendant plus compliqué le maintien de ces trains. Avec l'arrivée des Régions dans la gestion des trains régionaux, les trains comme ceux de la transversale Tours – Caen tombaient dans la catégorie des « EIR » (express d'intérêt régional), qui devenaient ensuite des « GLAT » (grandes liaisons d'aménagement du territoire). En un mot, ces dessertes déficitaires posaient le problème de savoir qui devait les prendre en charge ? Déjà, un seul aller-retour fut conservé en RTG en milieu de journée pour économiser sur les frais de matériel, au vu de la consommation effrénée des turbotrans. Les X 4900 semblaient mieux adaptés. La fin du service militaire entraînait celle des permissionnaires qui représentaient une part importante de la clientèle de fin de semaine. Enfin, l'achèvement de l'autoroute entre Tours, Le Mans, Caen et Rouen donnait un avantage certain à la voiture, l'ancienne route nationale étant réputée difficile et dangereuse. Enfin venait la suppression de certains trains, à commencer par le 4310/11 très matinal au départ de Tours.

Avec la création des trains dits « Intercités », la situation évoluait et donnait en 2002 le résultat suivant : deux allers-retours Tours – Caen en semaine, complétés par des trains supplémentaires en fin de semaine. L'Intercités 13020/21 du matin était d'ailleurs terminus en gare de Saint-Pierre-des-Corps pour faire correspondance avec les TGV. Cette situation était la conséquence de l'utilisation de rames tractées en BB 67300, non réversible. Les voyageurs pour Tours devaient emprunter la navette, ce qui était peu pratique. A ce moment-là on constatait la mise en route de trains Tours – Le Mans plus nombreux d'un côté, et des Le Mans – Caen de l'autre. Autre phénomène nouveau, la régionalisation entraînait l'introduction de TER terminus Château-du-Loir d'une part, mais aussi de TER Alençon – Le Mans en lien avec les TGV pour Paris, offrant aux ornaux une relation plus rapide que par Surdon. En plus des rames tractées, le matériel faisait appel aux X 72500 (Intercités et TER), X 4900, X 4300.



*BB 67400 en livrée « en voyage », voitures Corail « nouvelle décoration » :
L'image type des intercités Caen – Tours (août 2011)*

A Teillé, entre Le Mans et Alençon : photo Daniel Richer - ACACF

De nos jours l'activité Intercités relève de l'Etat comme autorité organisatrice. Mais celui-ci s'est retiré de la liaison Caen – Tours qui a été reprise en gérance par la Région Normandie. L'ensemble de la transversale relève en conséquence des TER Normandie entre Caen et Alençon (avec donc les directs Caen – Tours), TER

Pays-de-la-Loire d'Alençon au Mans et Château-du-Loir, puis TER Centre entre Château-du-Loir et Tours. Ce découpage se ressent naturellement dans la grille de desserte.

Au service annuel 2026 il reste deux allers-retours directs. Le reste se décompose en mouvements Tours – Le Mans, Le Mans – Caen. Parfois les correspondances au Mans entre ces deux types de trains autorisent une solution pratique de continuité. Ce qui est assez nouveau, c'est un grand nombre de dessertes transversales Château-du-Loir – Le Mans – Alençon. Comme cela se pratique sur certains centres ferroviaires, cette solution permet un temps de stationnement réduit en gare du Mans. Le matériel utilisé fait appel aux AGC dont les X 76500 Normandie (pour les directs Caen – Tours) et X 72500.



*Le TER 85711 pour Caen dans sa gare d'origine : Le Mans.
Assuré par l'AGC B 82534, avec sa livrée dévoilant son affectation
précédente en Ile-de-France*

11 mai 2026

Avec le temps un certain nombre de petites gares a disparu des horaires, tandis qu'un nouvel arrêt a été créé au Mans – Hôpital, permettant une très bonne correspondance avec le tramway. Bien entendu, il y a eu également la réouverture de Fondettes-Saint-Cyr en décembre dernier.

Les meilleurs temps de parcours entre Tours et Le Mans sont restés à peu près les mêmes, le meilleur étant de 59 minutes au 166550/1 Caen – Tours du matin. Pour ce qui concerne la totalité de la liaison Caen – Tours ils sont au mieux de 2H58, plus souvent 3H01 ou 02.

Le service de cette transversale est donc passé d'un système combinant des trains « grandes lignes » Rouen/Caen – Le Mans – Tours et omnibus de secteurs à un autre privilégiant la géographie régionale sous la forme de trains intervalles s'arrêtant dans les agglomérations plus importantes jumelés avec ceux de dessertes fines. Cela se ressent bien en constatant que Château-du-Loir et Alençon ont revêtu un rôle de gares coupures marquant, sur un bon nombre de dessertes, les limites territoriales de la Normandie, des Pays de la Loire et du Centre-Val de Loire.

Les passages à niveau : un point de rencontre entre route et rail

Les passages à niveau font partie intégrante du paysage ferroviaire depuis les débuts du chemin de fer. Ils constituent un point de rencontre entre deux modes de transport essentiels : la route et le rail.

Pour nous, amis du chemin de fer, lorsqu'on arrive sur un passage à niveau, on ralentit instinctivement, dans l'espoir d'entendre la sonnerie, voir les feux rouges clignoter et les barrières se baisser ! On le franchit avec une pointe de déception et un grand sentiment de malchance quand on jette un coup d'œil dans le rétroviseur pour voir une circulation ferroviaire nous narguer en passant.

Si leur présence semble familière, ils n'en demeurent pas moins des ouvrages particuliers où la vigilance de chacun est indispensable. Et puis il y a les noms des lieux où de dramatiques accidents ont eu lieu : Millas, Allinges, St Médard sur Ille et plus récemment Bully les Mines où le conducteur du TGV a trouvé la mort !

Une histoire liée au développement du rail

Dès les débuts du chemin de fer, en 1827 sur la ligne de Saint-Etienne à Andrézieux, le problème de la traversée des chemins et des routes se pose.

A l'époque, il faut bien reconnaître qu'il y a peu de circulation routière, avec une vitesse très faible qui accompagnait des véhicules tractés par des chevaux, ou par des hommes. Coté rail, les trains roulaient bon an mal an à 10 km/h.

Au tout début, c'est à la gendarmerie qu'est confiée la protection de ces croisements qui ressemblent à des carrefours routiers.

Cette première période de coexistence pacifique n'aura que très peu duré !

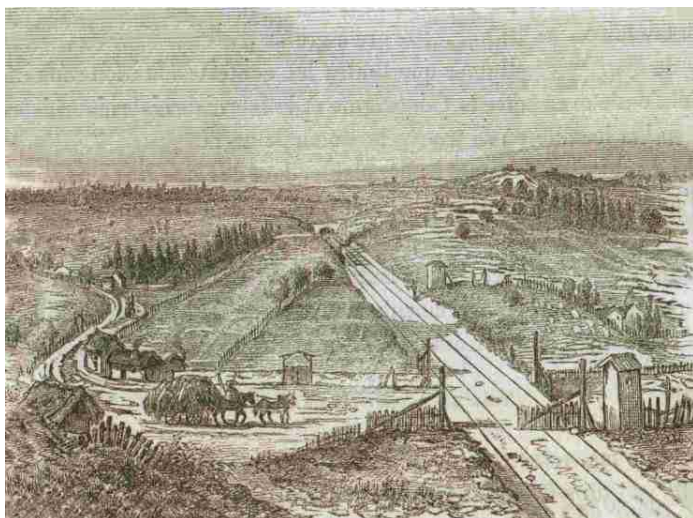
En effet, les trains roulent de plus en plus vite et sont de plus en plus lourds entre Lyon-et Saint-Etienne en 1833, ou entre Paris et Saint-Germain, en 1837, par exemple. Il est donc capital de bien séparer les deux domaines ; on clôture les voies et on en interdit l'accès. Pour ce faire, on équipe les passages à niveau de barrières pivotantes, manœuvrées par un garde, permettant soit d'interdire l'accès à la voie ferrée soit de bloquer la route et permettre le passage des trains. Un des premiers passages à niveau de ce type est installé sur notre région.

Dès le début des premières lignes, les pouvoirs publics décrivent précisément comment doit être conçu un croisement : Dans son article 4, le cahier des charges du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire (1824) dit : « **Partout où le chemin de fer coupera des routes royales ou départementales et des chemins vicinaux, la compagnie établira à ses frais, des moyens sûrs et faciles de traverser ce chemin, soit au-dessus, soit en dessous** ». Autrement dit, on construit des ponts à chaque croisement rail route ! Mais vu le nombre d'ouvrages à bâtir, le prix devient prohibitif et décourageant pour maintenir une rentabilité encore hypothétique à l'époque.

C'est pourquoi, en 1845, le cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à Sète, assouplit la règle : « A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes. Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers. » (art. 7)

À partir de 1846, ces dispositions n'apparaissent plus dans les cahiers des charges. C'est en effet la loi qui fixe les normes ; celle du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et l'ordonnance du 15 novembre 1846 dit : « Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie. L'administration déterminera pour chaque ligne, le mode de cette clôture et pour ceux des chemins de fer qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée. Partout où les chemins de fer croiseront à niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements. »

Et on ne plaisante pas à l'époque puisque l'Ordonnance de 1846 contient en outre un article 73, ainsi rédigé : « Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif, les cantonniers, gardes-barrières et surveillants pourront être armés d'un sabre »



Un des premiers passages à niveau ouverts en France, vers 1855, sur la ligne de Paris à Orléans. Les barrières sont pivotantes « à l'anglaise »

Source : Clive Lamming

En France, on adopte plutôt les barrières roulantes, notamment pour les petits passages à niveau. Mais vers 1880-1890 ce sont les barrières levantes qui s'imposent. Les premières barrières levantes sont établies en grande échelle en Allemagne, où on pouvait actionner deux ou trois passages à niveau par un seul garde: la barrière levante est la plus simple à actionner à distance par un système de fils et de contrepoids.

Après 1900, une signalisation routière appropriée apparaît ; mais, à la veille de la Première Guerre mondiale, avec l'apparition de l'automobile qui va vite et qui pèse lourd, les conflits entre rail et route se multiplient.

Les automobilistes appartiennent généralement aux classes aisées de la population, appuyés par des industries puissantes et riches. Ils ont les réseaux pour intéresser la presse et les élus. Les journaux automobiles de l'époque réclament la suppression totale et rapide des passages à niveau des routes nationales et départementales, voire abolir la priorité accordée aux trains ! Rien que ça ! Il existe une proposition visant à installer un système de signalisation analogue à celui des rues de Paris permettant d'alterner régulièrement le passage des trains et des voitures !

Reste toujours cette idée sous-jacente de supprimer les passages à niveau !

Mais le coût de cette suppression est effarant : là où il existe en France plus de 34.500 P.N. en 1931, la suppression de tous les passages à niveau aurait coûté un minimum de 25 milliards de francs d'alors.

Pour les suppressions, il a été fait le choix de commencer par les plus urgents, c'est-à-dire les plus meurtriers ou alors les plus gênants, situés à proximité d'une gare. En effet, les barrières doivent rester fermées assez longtemps pour permettre l'exécution des manœuvres. Pour l'immense majorité des P.N., on s'est efforcé d'en améliorer la visibilité et de les signaler aux voitures.

Parlons maintenant du « moment » d'un passage à niveau : Le moment est le nombre de voitures multiplié par le nombre de trains qui circulent sur le P.N. en une journée. Dans un passionnant article sur le sujet, Clive LAMMING évoque le cas du passage à niveau de Vermenton-Lucy-sur-Cure, sur la route nationale N°6.

« En 1952, il y passe de 16 à 24 trains par jour, soit une moyenne annuelle de 20 trains par jour, et environ 700.000 voitures particulières et camionnettes, 78.000 utilitaires à essence, 90.000 utilitaires diesel, soit un total de 868.000 véhicules par an. La petitesse de l'angle d'intersection de la voie ferrée et de la route a obligé les constructeurs à déformer le tracé routier en « S » au droit du passage à niveau. Le profil en long

roulier est en palier, mais le revêtement de la chaussée sur le passage à niveau est glissant en temps de pluie, la largeur de la route subit un étranglement à la traversée du chemin de fer, où elle passe de 7, 50 à 6, 30 mètres. Enfin, le passage à niveau fonctionne à barrières constamment ouvertes de jour et fermées la nuit. Au cours de l'été 1951, on a pu constater pendant leur fermeture le stationnement en attente de jusqu'à 172 voitures simultanément. Le total des fermetures et attentes est de 2 heures par 24 heures (au rythme moyen de six minutes par train). Les frais de gardiennage sont de 250 000 francs par an, et le coût des accidents est de 1 200 000 francs. On arrive à un total de 10 666 958 francs par an, en incluant les surconsommations de carburant pour les véhicules attendant moteur tournant et redémarrant. La suppression du passage à niveau coûterait environ 80 000 000 frs. Donc en huit années, l'investissement est couvert... mais personne ne veut payer. »

Un enjeu majeur de sécurité

Malgré les progrès techniques, les passages à niveau demeurent des zones sensibles. La grande majorité des accidents résulte du non-respect du code de la route : franchissement des feux rouges, contournement des barrières ou engagement sur la voie sans possibilité de dégagement.

Aujourd'hui, les gestionnaires d'infrastructures poursuivent les efforts visant à améliorer la sécurité, notamment par la suppression de certains passages à niveau lorsque cela est possible ou par leur modernisation. Toutefois, ces ouvrages continuent de jouer un rôle important dans de nombreuses communes.

À la croisée de l'histoire, de la technique et de la sécurité, les passages à niveau demeurent un symbole de la coexistence entre le monde routier et le monde ferroviaire. Leur respect est l'affaire de tous afin que le train reste l'un des modes de transport les plus sûrs.

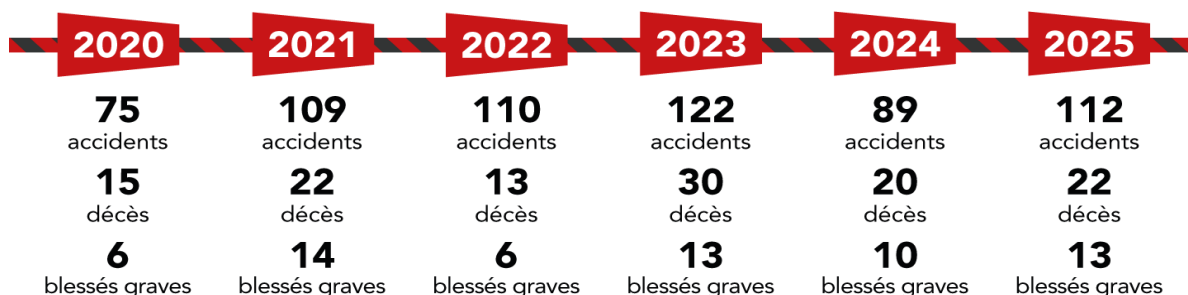
En 1938, la France comptait environ 33 500 passages à niveau. Ce nombre est tombé à 25 000 en 1980.

Selon le rapport sécurité 2024 de SNCF Réseau, le réseau ferré national comptait en 2024 :

- 14 356 passages à niveau au total (routiers et piétons) ;
- 10 723 passages à niveau routiers actifs ;
- 2 237 passages à niveau passifs signalés uniquement par une croix de Saint-André.

Comme le montre le schéma ci-dessous, l'accidentologie reste élevée et l'année 2024 a marqué une trop courte amélioration avec une baisse du nombre de collisions par rapport à 2023, même si le bilan humain demeure préoccupant. Et malheureusement, 2025 a vu une nette hausse de ces accidents tragiques !

L'accidentologie aux passages à niveau



Les chiffres présentés correspondent uniquement aux périmètres où SNCF Réseau est responsable de l'infrastructure.



Un patrimoine ferroviaire à préserver

Pour les passionnés de chemin de fer, les passages à niveau constituent également un élément du patrimoine ferroviaire. Les anciennes maisons de garde-barrière, les mécanismes manuels conservés dans certains sites ou encore les différentes générations de signalisation témoignent de l'évolution des techniques ferroviaires.



*PN gardé à Tours,
aujourd'hui disparu*

Photo Claude Pathault

Ils rappellent aussi le rôle des femmes et des hommes qui ont assuré pendant des décennies la sécurité de ces croisements, souvent dans des conditions exigeantes.



*La garde du PN 195 à
Langeais*

Photo Claude Pathault

Les passages à niveau restent l'un des principaux enjeux de sécurité du réseau ferroviaire. La très grande majorité des accidents est liée au non-respect du Code de la route par les usagers. SNCF Réseau estime que 98 % des collisions sont dues à des comportements inadaptés : franchissement des feux rouges, contournement des barrières ou manque d'anticipation. Face à ces drames, SNCF Réseau, l'État et les collectivités poursuivent les programmes de suppression ou d'aménagement des passages à niveau jugés les plus dangereux. Des opérations importantes sont notamment en cours sur plusieurs sites historiques d'île-

de-France et des Hauts-de-France afin de remplacer les croisements à niveau par des ponts ou des passages souterrains. Cette politique de sécurisation s'inscrit dans un objectif simple : réduire encore le nombre d'accidents tout en préservant la fluidité des circulations ferroviaires et routières.



PN dit à SAL 2, à La Ville-aux-Dames - Photo Claude Pathault

Témoins de près de deux siècles d'histoire ferroviaire, les passages à niveau illustrent l'évolution des techniques de sécurité tout en rappelant la nécessité d'une vigilance permanente. Chaque jour, des millions d'automobilistes, cyclistes et piétons les franchissent ; leur sécurité repose autant sur la technologie que sur le respect des règles élémentaires de prudence.

Bertrand NICOLLE

La gare de Fondettes Saint-Cyr en service



*Le TER 86068 Tours –
Vendôme marque l'arrêt à
Fondettes Saint-Cyr
le 19 décembre 2025*

Comme indiqué dans notre dernier bulletin, avec le service annuel 2025 entré en vigueur en décembre dernier, la gare de Fondettes Saint-Cyr a été réactivée. Dès les premiers jours, il a été constaté que les voyageurs commençaient à prendre leurs habitudes. Souhaitons plein succès à cette initiative.

Le TER Tours – Lyon par Paray-le-Monial a 20 ans.

Présenté à l'époque comme le TER au plus long parcours en France, cette relation a été créée au service annuel 2006, il y a 20 ans. Son maintien est aujourd'hui incertain, dans sa forme actuelle pour le moins. Sa particularité lui avait valu un long article signé de Bernard Monteil dans la revue « Chemins de Fer » n°497 d'avril 2006. Cela permettait en même temps de présenter le matériel AGC utilisé. Ce train résultait de la fusion d'un TER Tours – Nevers avec un Nevers – Lyon circulant deux jours par semaine auparavant. Au même service les trains 4401/4402 Orléans – Lyon par Roanne avaient eux-aussi été remplacés par des TER empruntant alors eux-aussi la ligne de l'Azergues. Enfin une expérience sur Tours – Nevers – Dijon avait été tentée durant quelques années. Ces expériences montraient des envies de parcours TER en partenariat sur plusieurs régions successives.

L'article de Chemins de Fer décrivait plus spécialement le 16834/5 Tours – Lyon. Une comparaison avec l'actuel 16840/1 est donc intéressante. Observons en premier lieu que son créneau horaire n'a guère changé : départ de Tours à 12H14 en 2005, 12H05 en 2026. Au fil du temps la marche a néanmoins subi certains changements.

Service annuel 2006	Service annuel 2026
Tours : 12h14	Tours : 12h05
Vierzon : 13h27	Vierzon : 13h30
Bourges : 13h47	Bourges : 13h49
Saincaize : 14h20	Nevers : 14h28/38
Paray-le-Monial : 15h40	Paray-le-Monial : 16h04
Lyon-Perrache : 17h32	Lyon-Perrache : 18h03

Le temps de parcours total s'est allongé de 40 minutes. Pour la plus grande partie, ceci est dû à deux causes : augmentation du nombre d'arrêts entre Tours et Vierzon d'une part et passage par Nevers d'autre part. Le premier cas répond à une demande locale, le second évite le recours à une correspondance entre Saincaize et Nevers. Ces deux causes représentent des allongements de temps de parcours de 12 minutes pour la première et 20 pour la seconde.

Le reste des minutes perdues provient d'une réduction de vitesse à 60 km/h entre Moulins et Paray-le-Monial, de St. Agnan (km46,6) à l'entrée de Paray-le-Monial (km 66,9). De plus un arrêt supplémentaire est observé à Bois d'Oingt – Légnay.

De Tours à Moulins la ligne est dotée d'équipements corrects, électrifiée avec signalisation automatique. En revanche de Moulins à Lozanne elle se compose de secteurs à voie unique (Moulins – Gilly-sur-Loire et Paray-le-Monial abords de Lozanne) ou double voie de Gilly-sur-Loire à Paray-le-Monial avec bloc manuel et un seul canton intermédiaire à Digoin. De très nombreuses courbes limitent la vitesse à 120 km/h maximum.

Le matériel utilisé à l'origine était des AGC du type B 81500 à 3 caisses. Aujourd'hui nous avons des B 82500 à quatre caisses, en US ou UM selon les jours. Cette version d'AGC bimode-bicourant est parfaitement adaptée à cette desserte. En effet le train va circuler successivement sous 1,5 kV, 25 kV et en mode thermique.

La clientèle effectuant le parcours total Tours – Lyon est loin d'être majoritaire, loin s'en faut. Il y a un effet péri-urbain au départ de Tours, justifiant sans doute l'ajout d'arrêts jusqu'à Vierzon. Ensuite Nevers constitue un pôle plus important. En revanche entre Paray-le-Monial et Lozanne la faible densité de population se ressent au niveau de la fréquentation du train.

L'un des intérêts majeurs de ce TER est de proposer une relation supplémentaire entre la Touraine et Lyon en plus des TGV et Intercités. Cependant l'introduction du 4404 de l'après-midi dans l'horaire Saint-Pierre-des-Corps 13h34 – Lyon-Part-Dieu 18h26 ou du TGV 5306 partant à 14h27 pour Lyon à 17h30 constituent des offres un peu similaires au niveau des horaires. Ceux-ci proposent des tarifs très variables pouvant être selon les jours supérieurs ou inférieurs aux 67,70€ fixes du TER. En revanche ils sont régulièrement complets en fins de semaines ou en périodes de vacances, le train régional devient alors une solution de rechange des plus intéressantes. L'amateur de chemin de fer aura en plus le plaisir de parcourir une ligne très pittoresque qui vaut bien quelques heures en plus de voyage !



*Le TER 16840 Tours – Lyon-Perrache au départ de Tours le 17 avril 2026.
Il est assuré par deux AGC B 82500,*

L'avenir dira donc si le 16840 et son homologue 16848 demeurent sous cette forme ou si une scission à Nevers redevient d'actualité ?

Travaux en gare de Tours

La gare de Tours fait actuellement l'objet de travaux d'amélioration de l'accessibilité devant se dérouler jusqu'en janvier 2027. Après le renouvellement des voies E et F en janvier dernier, le quai desservant les voies B et C a été entièrement repris et réhaussé ces dernières semaines

Le coût total est de 15M d'euros

Gare de Tours, 4 mai 2026



Une histoire de navettes entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps



La question des navettes à l'ordre du jour des municipales :

Depuis quelques mois la question des navettes ferroviaires entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps revient régulièrement à l'ordre du jour dans les médias régionaux. En décembre dernier l'ADTT avait proposé une conférence sur ce sujet avec une présentation très détaillée de la situation actuelle, mettant en avant les différents critères de correspondances entre les deux gares.

Plus récemment encore ce sujet a été repris par un certain nombre de candidats à l'élection municipale de Tours pour souligner leur désir de voir améliorer les correspondances, y compris en demandant une circulation cadencée des navettes.

Chacun le sait, la situation géographique de l'ensemble ferroviaire tourangeau a toujours nécessité la mise en place de circulations particulières pour emprunter les trains ne marquant qu'un arrêt à Saint-Pierre-des-Corps sans desservir la gare très centrale de Tours. Dans un précédent bulletin nous avons mentionné le projet d'après-guerre d'une gare unique dans l'actuel quartier de la rotonde qui aurait fait disparaître cette sujétion.

Organisation des navettes depuis l'électrification :

Lorsque l'électrification de la totalité de l'itinéraire Paris – Tours – Bordeaux fut achevée, la plupart des trains rapides et express filèrent directement sur le sud en ignorant Tours. Pour assurer les correspondances entre les deux gares on fit appel à différents types de véhicules. Le but recherché était de disposer de matériels pouvant circuler en réversibilité (ou refoulement) pour éviter les manœuvres, tout en observant un souci d'économie. En effet les recettes procurées par la billetterie de ce parcours de 5 km ne permettaient pas d'engager du matériel neuf ou coûteux.

Fonctionnement et financement aujourd'hui :

De nos jours l'organisation du système ferroviaire français a apporté bien des modifications. Les trains de voyageurs sont répartis dans différentes familles : trains régionaux, trains Intercités relevant de l'Etat, trains en service librement organisés. Selon l'appartenance à chacune de ces catégories la mise en place ou non de correspondances adéquates diffère totalement.

Pour ce qui est des TER, il n'y a aucun problème puisque la totalité d'entre-eux dessert la gare centrale de Tours. Pour les autres, c'est plus compliqué. Les Intercités Nantes – Lyon ne passent que par Saint-Pierre-des-Corps. Les TGV Inoui poursuivant leur route après la Touraine ne desservent bien sûr que Saint-Pierre-

des-Corps. Dans ces cas une navette est mise en route, à moins qu'un TER ne passe dans un horaire proche. Mais l'activité TGV-IC paye à l'activité TER la mise à disposition du matériel et du personnel. Pour les OUIGO qui veulent rester dans des prix très compétitifs, ce montage n'est guère valable. Les délais de correspondances peuvent alors devenir très longs et dissuasifs. La solution est alors de prendre le bus devant la gare pour rejoindre le centre-ville, mais cela prend encore du temps.

La question de mise en route d'une navette cadencée ou en parfaite correspondance avec les TGV et Intercités se pose en définitive sous l'aspect financier : qui prend en charge les coûts induits pour avoir un service de qualité ? De plus, quand les nouveaux opérateurs grandes lignes comme Velvet arriveront, pensons-nous qu'ils se soucieront des correspondances entre Saint-Pierre-des-Corps et Tours ?

Un matériel varié au cours des âges :

Dans les premiers temps après l'électrification, les navettes ont été assurées par les automotrices Z 4000, rames issues de la banlieue Austerlitz lorsqu'elle était exploitée par troisième rail (numérotation d'origine : AE 1 à 7)

Plus tard, des Z 4300 sont venues les remplacer. Ces dernières étaient d'origine Midi. Elles cédèrent la place au printemps 1967 aux Z 4100, mais restèrent sur place pour glisser au service des navettes ouvrières desservant l'ensemble du triage pour acheminer le personnel.



Un document assez rare, la Z 4306 en gare de Tours, accroché à une voiture pilote réversible.

La photo date de 1972, il s'agit donc à cette date d'une « navette ouvrière » desservant le triage pour le personnel SNCF

Photos Claude Pathault

L'ère des Z 4100 fut variée. Dans un premier temps les Z 4164 et 4173 furent spécialisées au travail des navettes, facilement identifiables avec leur livrée verte et crème différente de celle uniforme habituelle.

A la faveur d'un renforcement du parc tourangeau, ces deux rames furent remplacées par les Z 4125 et 4141 équipées de portes à glissières plus pratiques et de places de première classe améliorées. Elles étaient de plus équipées de WC, ce qui n'était pas le cas sur les premières citées.

Enfin en 1979, les Z 4181 et 4187, fraîchement mutées de Tarbes reprirent ce service après avoir subi une cure de modernisation comprenant une livrée extérieure de type Corail pour être en harmonie avec les trains grandes lignes. L'aménagement intérieur avait été revu lui aussi et des blasons au nom de la ville de Tours figuraient sur les parois extérieures.



Une Z 4100 du parc ordinaire (livrée verte uniforme) couvrant la navette du train 4013 au départ de Saint-Pierre-des-Corps – 17 septembre 1982

Photo Claude Pathault

Pour avoir une idée du travail dédié aux navettes, observons que le roulement des deux rames en janvier 1977 couvrait sur un jour de

semaine ordinaire 28 tours vers Saint-Pierre-des-Corps. En fin de semaine ce nombre augmentait de manière sensible. Une bonne partie circulait la nuit. Le rendement kilométrique n'était bien sûr pas extraordinaire car il s'élevait à 157 km/jour pour l'une des rames et seulement 15 km/jour pour la seconde qui servait surtout de renfort de pointe. Quelques mouvements complémentaires étaient faits au hasard de la réutilisation de divers matériels comme les X 4300.

Au service d'été 1983, avec les Z 4100 « Corail », le service comprenait 39 rotation/jour en semaine. La répartition était de 156 km/j pour la première rame et 54 km/j pour la seconde, un peu plus sollicitée qu'auparavant.

Le personnel nécessaire se montait à une journée de conducteur en 3X8 dédié à la conduite des navettes dans un roulement spécialisé complété par l'équivalent de deux journées réparties dans les autres roulements, soit cinq agents par jour environ. D'autre part un chef de bord était nécessaire sur ces circulations.

C'est à cette époque que les Z 4100 ont été remplacées par les Z 5100, confirmant le principe de réutilisation de matériel banlieue.



Une des Z 4100 en « livrée Corail » vue à Toulouse après son retrait du service des navettes de Tours



Dans une ambiance de la fin des années 80, la Z 5130 couvrant un service de navette vient d'arriver en gare de Tours

Cependant, avec l'arrivée du TGV en 1990, il devenait intéressant de proposer un confort et un aspect visuel un peu plus performant. C'est alors qu'avec la participation de la municipalité, deux rames RIO modernisées furent affectées à ce service, tractées par les BB 9641 et 9642 repeintes dans une livrée évoquant la ville de Tours. Ces rames étaient modifiées pour être exploitées avec le seul conducteur.

Fraîchement affectée à Saint-Pierre-des-Corps, la BB 9642 et sa rame « Royer » tourne aux navettes, tandis qu'en arrière-plan une formation de conducteurs a lieu sur la deuxième rame.



Lors du retrait de ces deux rames, des Z 5300 ont été engagées, respectant donc le sacro-saint principe d'utilisation d'ancien matériel banlieue. Les Z 5300 de Saint-Pierre-des-Corps avaient été ramenées à des compositions à 3 caisses au lieu de quatre. Elles subirent aussi une modification légère pour être conduites à agent seul sur le service des navettes.

Actuellement les navettes sont couvertes le plus souvent par des X 72500 du parc TER.

A ce jour, les Z 5300 auront été les dernières automotrices issues de la banlieue parisienne finissant leur carrière aux navettes.

Benoît Hardy



*L'image des navettes aujourd'hui :
les X 72500 du service TER Centre Val-de-Loire*

De Paris à Berlin en ICE

Le voyage de Paris à Berlin permet de relier deux capitales majeures du continent ; grâce à une collaboration entre la DB et SNCF Voyageurs, un train direct permet, en huit heures, de faire ce trajet en passant par Strasbourg, Mannheim, Francfort, Erfurt et Halle en ICE. Mais ce ne fut pas toujours le cas !

Une histoire mouvementée au cœur de l'Europe

La liaison ferroviaire entre Paris et Berlin reflète depuis plus de 150 ans les évolutions politiques, économiques et techniques de l'Europe. Guerres, frontières mouvantes, divisions idéologiques et réunification ont profondément marqué l'histoire de ces trains reliant les deux capitales.

Dès la seconde moitié du XIX^e siècle, le développement rapide des réseaux ferroviaires français et allemands permet l'apparition de relations de plus en plus rapides entre Paris et Berlin.

Après l'ouverture de la ligne Paris–Strasbourg et le développement du réseau prussien, des trains express relient progressivement les deux villes via Strasbourg, Francfort et Hanovre. Le voyage reste long, nécessitant souvent plus de quinze heures, mais il représente alors une véritable révolution par rapport aux diligences et aux déplacements routiers.

À cette époque, les voyageurs traversent plusieurs réseaux administrés par différentes compagnies ferroviaires, chacune conservant son propre matériel et ses propres règles d'exploitation.

Après la guerre franco-prussienne de 1870-1871 et l'annexion de l'Alsace-Lorraine par l'Empire allemand, Strasbourg devient une gare intérieure allemande.

Paradoxalement, malgré les tensions politiques, les relations ferroviaires entre Paris et Berlin continuent à se développer. Les administrations ferroviaires des deux pays collaborent afin d'améliorer les horaires et les correspondances.

Créé en 1896, le Nord-Express fut probablement le train le plus prestigieux ayant directement concerné Berlin. Il reliait Paris à Saint-Pétersbourg via Bruxelles, Cologne, Hanovre et Berlin. La capitale allemande constituait l'une de ses principales étapes. Composé exclusivement de voitures lits et de voitures de luxe à ses débuts, il était surnommé « l'Orient-Express du Nord ». Diplomates, industriels, militaires et aristocrates comptaient parmi sa clientèle habituelle. Jusqu'à la Première Guerre mondiale, il fut l'un des symboles de l'Europe ferroviaire internationale.

La Première Guerre mondiale interrompt brutalement ces échanges. Les liaisons internationales sont suspendues pendant toute la durée du conflit.

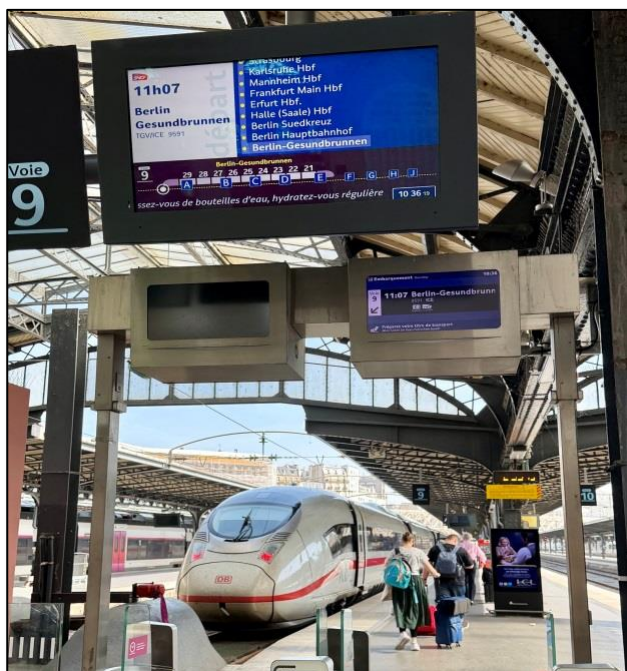
Les trains directs réapparaissent progressivement dans les années 1920. Les accords internationaux et le retour à une relative stabilité permettent la renaissance des grands express européens.

Durant les années 1930, des trains prestigieux assurent à nouveau la liaison Paris–Berlin. Toutefois, les tensions croissantes entre les régimes européens conduisent à une nouvelle interruption avec le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale en 1939.

Après 1945, la situation devient particulièrement complexe. Berlin se retrouve divisée entre les puissances alliées, puis séparée en secteurs occidentaux et orientaux. La ville devient l'un des principaux symboles de la guerre froide.

Les trains internationaux reliant Paris à Berlin doivent composer avec les frontières de l'Allemagne divisée. Les relations directes sont rares et souvent lentes. Les contrôles frontaliers sont nombreux, notamment lors de la traversée de la République démocratique allemande (RDA).

Départ de Paris : De la gare de l'Est vers l'Allemagne



témoigne encore de cette période. Son imposante architecture néo-Renaissance fut préservée lors de la spectaculaire modernisation réalisée à l'occasion de l'arrivée du TGV, avec l'installation de la célèbre verrière contemporaine. Strasbourg est aujourd'hui un véritable carrefour international où se croisent TGV, ICE, TER français et trains régionaux allemands.

Le Rhin et l'arrivée à Mannheim

Passage du Rhin en amont de Kehl

premier grand nœud rencontré. La gare de Mannheim Hauptbahnhof est l'une des plus importantes d'Allemagne. Depuis le XIXe siècle, la ville constitue un point de convergence stratégique entre les axes nord-sud du Rhin et les relations est-ouest vers la Bavière et Berlin. Pour les amateurs de traction électrique, Mannheim est également célèbre pour son rôle historique dans le développement des locomotives électriques allemandes après la Seconde Guerre mondiale. Le dépôt de Mannheim (Bahnbetriebswerk Mannheim) reçoit à cette époque un nombre important de locomotives électriques destinées aux trains rapides et aux trains de marchandises.

Les célèbres séries suivantes y sont régulièrement affectées :

E10 (future BR 110) - E40 (future BR 140) - E41 (future BR 141) - E50 (future BR 150)

Pour de nombreux amateurs allemands, Mannheim est ainsi associé à l'âge d'or de la traction électrique de la Deutsche Bundesbahn dans les années 1950 à 1980.

Notre souriante cheffe de bord nous annonce qu'à la suite d'un problème technique, nous devons changer de rame à Francfort.

Nous avons regagné un peu de temps. En poursuivant vers le nord-est, le train rejoint Francfort-sur-le-Main. Son immense gare terminus, Frankfurt Hauptbahnhof, inaugurée en 1888, demeure l'une des plus fréquentées d'Europe.

Francfort : le cœur du réseau allemand

Avec ses vastes halles métalliques, elle représente l'âge d'or des grandes gares allemandes. Bien qu'une partie du trafic à grande vitesse contourne aujourd'hui le terminus grâce à la gare de l'aéroport et aux lignes nouvelles, Francfort reste le principal centre névralgique du réseau ferroviaire allemand.

Le changement de rame se fait quai à quai mais c'est un ICE1 qui se place, sans voiture ni place correspondant à la rame ICE3. Chacun fait au mieux pour trouver une place.

Départ avec 30 minutes de retard mais, hors du sillon, nous avançons lentement dans la banlieue de Francfort.

Nous traversons les massifs de la Hesse et de la Thuringe, en utilisant la ligne à grande vitesse dont l'objectif, autant politique que ferroviaire consistait à rapprocher les anciens Länder de l'Est du cœur économique de l'Allemagne de l'Ouest.

Erfurt : un nouveau carrefour allemand

Nous arrivons à la gare centrale d'Erfurt, avec 50 minutes de retard, devenue l'un des symboles du renouveau ferroviaire allemand. Située au croisement des axes est-ouest et nord-sud à grande vitesse, elle joue aujourd'hui un rôle comparable à celui de grandes gares de correspondance nationales. Ville médiévale remarquablement préservée, Erfurt possède également une longue tradition ferroviaire remontant aux premières lignes prussiennes du XIXe siècle. La transformation de sa gare pour accueillir les ICE a profondément modifié son importance dans le réseau national. Beaucoup de passagers descendent et nous repartons vers Halle.

Halle : entre tradition industrielle et modernité

Plus au nord, Halle-sur-Saale constitue une autre étape importante. Longtemps associée aux activités industrielles de l'Allemagne de l'Est, la ville a toujours bénéficié d'une position stratégique sur les axes ferroviaires reliant Berlin au sud du pays. Sa gare centrale a fait l'objet d'importants travaux de modernisation au cours des dernières décennies. Les lignes à grande vitesse y côtoient désormais un dense trafic régional. Pour les passionnés d'histoire ferroviaire, Halle évoque également l'époque de la Deutsche Reichsbahn de RDA dont une grande partie du réseau convergeait vers cette région.



L'intérieur de la voiture bar

Il est temps d'aller à la voiture bar pour déguster une bonne bière ! Ambiance décontractée. Il faut noter que le contrôleur passe dans la voiture pour prendre des commandes et apporter à la place. Prestations visiblement appréciées par les passagers !

L'approche finale vers Berlin

Après Halle, le train s'engage sur les dernières sections rapides menant à Berlin. Les paysages deviennent plus plats tandis que l'on pénètre progressivement dans le Brandebourg.

L'arrivée à Berlin Südkreuz est la première gare de Berlin desservie ; nous y arrivons avec 40 minutes de retard. Puis c'est Berlin Hauptbahnhof après un trajet en souterrain. Inaugurée en 2006, cette gare à plusieurs niveaux est l'une des plus modernes d'Europe. Construite sur l'ancien tracé du Lehrter Bahnhof, elle symbolise la renaissance de la capitale allemande après la réunification. Son architecture de verre et d'acier, traversée par des trains circulant sur différents niveaux, impressionne autant les voyageurs que l'amateur de chemin de fer que je suis. Encore un parcours souterrain pour atteindre le terminus, Berlin Gesundbrunnen, avec nos 40 minutes de retard.

Cette gare offre des correspondances faciles et pratiques avec le réseau du S Bahn.

Rame de la S Bahn

Alternative pratique et écoresponsable à la voiture et à l'avion et, au-delà de la performance technique, ce trajet Paris–Berlin raconte une partie de l'histoire du continent. Il relie des villes marquées par les rivalités franco-allemandes, traverse l'ancienne frontière du Rideau de fer et emprunte des infrastructures nées de la coopération européenne.



Bertrand Nicolle

OUIGO Classique sur Paris-Austerlitz - Bordeaux



Et voilà, les trains Ouigo-Classique viennent de lancer une nouvelle relation entre Paris-Austerlitz et Bordeaux-Saint-Jean depuis le 4 avril dernier. Ceux-ci desservent les gares de Juvisy, Les Aubrais, Saint-Pierre-des-Corps, Futuroscope, Poitiers, Angoulême et Bordeaux. Pour notre région, ils viennent s'ajouter aux Paris – Nantes via Saint-Pierre-des-Corps déjà existant.

Leur circulation est limitée à deux jours par semaine, soit les vendredis-samedi dans le sens Paris-Bordeaux et samedi-dimanche en sens inverse. Bien que certains médias prennent plaisir à les surnommer « Ouigo-lents », ils roulent tout de même à la vitesse de 160 km/h. Les temps de parcours oscillent entre 5h et 5h30 pour un parcours complet.

La BB 22332 en fond de gare à Paris-Austerlitz, entre deux service Ouigo-Classique

La ligne B du tramway de Tours, enjeu des municipales.

Les travaux préliminaires de la deuxième ligne du tramway de Tours sont bien entamés. Pour l'instant il s'agit en première phase des déplacements de réseaux souterrains dans différentes rues. Pourtant, au fur et à mesure que le mois de mars approchait avec ses échéances municipales, le sujet de la ligne B est souvent revenu au travers des prises de positions des candidats. La plupart d'entre-eux avait une idée bien arrêtée, allant de l'amélioration du projet à son abandon pur et simple.

Pour rappel cette ligne partira au sud du plateau de Saint-Avertin à La Papoterie pour passer aux abords de l'hôpital Trousseau, descendra vers le carrefour de Verdun où il sera en tronc commun avec la ligne A. Un peu plus loin, au carrefour de la Liberté, il s'orientera vers l'ouest, direction La Riche en empruntant le boulevard Jean Royer.

Rapidement le sujet est devenu un marqueur dans les programmes des candidats concernant le volet des mobilités. Le coût global du projet est resté très contesté et des économies ont été proposées en imaginant un abandon de la branche vers La Riche. Dans ce cas la nouvelle ligne aurait eu son terminus dans le centre-ville, à la gare ou au bord de Loire. Les conditions de retournement des rames à ce terminus intermédiaire n'étaient pas précisées (voie de retournement, lieu ?)

Pour aller plus loin, il a même été proposé un abandon pur et simple de la deuxième ligne, remplacée par un BHNS. Là encore, le type de desserte BHNS, son coût ainsi que celui issu de la renonciation aux contrats déjà passés n'était pas trop souligné.