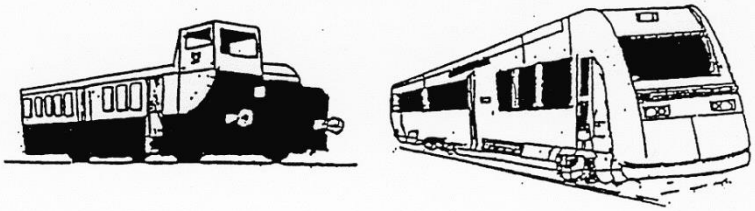
AFAC

Association Française des Amis des

Chemins de Fer

CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations – juillet 2024

AFAC-Centre-Loire : Chez M. Bertrand Nicolle – 39 Rue des Saintes Maries – 41000 Blois

afac.cl@laposte.net

Editorial

Au début de l'été et des vacances bien méritées et tellement attendues, la lecture de notre bulletin de juillet va compléter agréablement les livres et revues à mettre dans la valise ! D'abord un bilan ferroviaire de ce premier semestre.

J'ai en tête bien sur les extensions des lignes 11 et 14 de la RATP ; avec enfin un accès pratique à l'aéroport d'Orly.

Également, fini le terminus Haussmann - Gare Saint-Lazare pour la ligne E du RER ! Le lundi 6 mai 2024, les voyageurs franciliens ont bénéficié de trois nouvelles destinations, avec trois gares nouvelles. Il faut désormais 12 minutes pour parcourir la distance entre Saint-Lazare et Nanterre, le nouveau terminus. La mise en service du prolongement du RER E vers l'ouest est un évènement historique. Cela fait 20 ans qu'il n'y avait pas eu d'extension du réseau RER. Et ce n'est pas fini !

L'été s'annonce historique. Il n'y aura jamais eu autant de places proposées aux voyageurs :

- 6,5 millions de billets longue distance (TGV INOUI, OUIGO, INTERCITES) ont été vendus, soit 10% de plus qu'en 2023 à la même date.
- Il n'y a jamais eu autant de places proposées que cet été : +400 000 places par rapport à l'été dernier. SNCF Voyageurs s'adapte à l'évolution de la carte de France du tourisme avec des renforts cet été sur l'axe Atlantique (+300 000) et le Sud-Est (+100 000 en particulier vers les Alpes).
- Le train de nuit va battre des records avec 1 place sur 3 déjà vendue. A noter que cette année la nouvelle route du Paris-Cerbère via la côte Méditerranéenne permet de desservir les villes de Nîmes/Montpellier/Sète/Agde/Béziers, et ce train est d'ores déjà plébiscité pour cet été. Pour autant, il reste encore près de 1,5M de places pour voyager avec Intercités cet été.
- OUIGO Paris - Perpignan quotidien, OUIGO Paris – La Rochelle quotidien tout l'été à partir du 5 juillet

J'imagine que les autres opérateurs ferroviaires, Trenitalia et RENFE, font le même constat pour leurs trafics.

Mais bien sûr, chacun à en ligne de mire les JO et JOP 2024 à Paris et dans de nombreuses villes françaises. SNCF Voyageurs observe un triple effet JO sur l'été :

- Plus d'anticipation que d'habitude à cette période : sur les 2 semaines des Jeux olympiques ; à date 2 millions de billets longue distance ont déjà été vendus, soit +20% de plus que d'habitude.
- Plus de réservations que d'habitude vers certaines destinations habituellement moins prisées l'été : de/vers Paris (+23%) ou de/vers Lille (+300%) par exemple.
- Plus de déplacements que d'habitude en semaine : ce ne sera pas les chassés croisés le week-end mais tous les jours pendant les Jeux, avec moins de concentration sur les grands départs le week-end mais des mouvements toute la semaine. Sur les trains de / vers Paris, il y a ainsi un tiers de réservations supplémentaires en semaine contre « seulement » 10% le week-end.

Avec l'objectif fixé de faire des Jeux à 100% en transports en commun, le transport ferroviaire va être au cœur de la réussite des Jeux de Paris 2024 pour accueillir les 10 millions de visiteurs attendus. C'est le cas en Ile-de-France bien sûr, où l'enjeu ne sera pas tant le volume de voyageurs que les flux inédits :

- Avec un renfort d'offre de transport à la demande d'Ile-de-France Mobilités : 4500 trains supplémentaires sur Transilien soit +15% par rapport à un été classique.
- Par rapport à d'habitude ce ne sera pas tant une différence de volume qu'une différence de nature. En effet, l'exceptionnel réside dans le fait que ce sera intense tous les jours, et toute la journée, avec des flux différents de d'habitude. Ce sera ainsi l'équivalent de 2 à 3 évènements par jour au Stade de France à desservir.
- Ce seront 20 sites olympiques desservis par 11 lignes Transilien et RER et 50 gares mobilisées.

Les Jeux ne sont pas qu'un événement francilien, c'est un événement national :

- Tous les TGV et INTERCITES seront en circulation, dont certains aux horaires adaptés aux épreuves pour permettre un aller-retour dans la journée.
- Plus de 300 TER supplémentaires seront ainsi mobilisés ;
- Pour notre région, Châteauroux accueillera les épreuves de tirs.
- Les équipes de football et basket qui joueront en région seront transportées en TGV, tout comme les arbitres ; ce sera près de 80 transferts d'équipes ainsi qu'une centaine d'arbitres,

Ces chiffres sont impressionnants et donnent le vertige. Espérons de tout cœur que le réseau, le matériel et les femmes et hommes du monde ferroviaire tiennent le coup. Tout a été fait pour, soyons optimistes et souhaitons aux JO 2024 une belle réussite.

Pour notre région, beaucoup de travaux au premier semestre. SNCF réseau a profité des week-ends prolongés du mois de mai pour effectuer plusieurs chantiers au long cours, à Orléans, Les Aubrais, Vierzon et Blois. Durant ces week-ends de travaux, menés en continu de jour et de nuit, les circulations ferroviaires ont été interrompues, afin de permettre aux équipes de relever un véritable défi industriel.

Avant de vous souhaiter de bonnes vacances, je veux remercier l'ensemble des rédacteurs des articles du bulletin. Profitons de cette période pour partager du temps avec nos familles et amis, 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 Journées Européennes du Patrimoine 2024…
Bel été à toutes et tous.

Bertrand Nicolle

L’assemblée générale 2024 de l’AFAC Centre-Loire

L’assemblée générale de notre section régionale Centre-Loire de l’AFAC s’est tenue le samedi 9 mars dernier à la salle de La Médaille, à Saint-Pierre-des-Corps.

Bertrand Nicolle, Président depuis l’AG de l’année dernière, ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux participants. Un bon café chaud est comme d’habitude proposé, mais plus particulièrement bienvenu cette année à la suite d’un problème technique sur le circuit de chauffage de la salle !

Le secrétaire commence par proposer le rapport d’activités. Le point sur le nombre d’adhérent montre la légère érosion continue sur les dernières années. Toutefois, quelques adhésions récentes sont venues stabiliser l’effectif. Afin d’attirer des personnes potentiellement intéressées, notre section régionale a fait le choix d’ouvrir ses activités à tous.

Notre bureau continue à se réunir une fois par mois. Chaque année nous faisons une réunion délocalisée à Bourges, grâce à nos adhérents berrichons qui nous préparent un accueil festif.

Un rappel des différentes conférences et visites est proposé, avec une mention spéciale pour les « 25 ans de l’AFAC Centre-Loire » à Montoire, à bord de l’autorail du TTVL.

Le trésorier présente ensuite le bilan de l’année. Les comptes ont été équilibrés, avec un très léger bénéfice. Rappelons pour mémoire que la moitié des cotisations régionales sont reversées au siège à Paris. D’autre part, la participation demandée à chacune de nos visites permet généralement d’encaisser une marge qui aide beaucoup au fonctionnement de la section, en particulier l’impression des deux bulletins d’informations.



Présentation de la conférence au cours de l’AG 2024 de l’AFAC Centre-Loire

Enfin le Président Bertrand Nicolle conclut par le rapport moral. Le premier qu’il rédige, non sans une certaine émotion dit-il.

Tout d’abord a lieu un point général sur la situation du ferroviaire en France. Elle est globalement bonne avec une tendance généralisée à la hausse qui confirme qu’actuellement les Français aiment prendre le train. Une petite vidéo des travaux effectués par SNCF Réseau vient illustrer ces propos.

Bertrand Nicolle ne cache pas pour autant les difficultés rencontrées dans l’exploitation quotidienne venant ternir ce tableau aux yeux des amis de chemins de fer. Car il reste toujours quelque chose à améliorer.

Enfin le Président souligne la bonne vitalité de notre section, et particulièrement la joyeuse ambiance qui règne au cours de nos rencontres. Son propos s'achève avec quelques projets pour l'année 2024/2025.

Chaque année, après la lecture des rapports, la parole est donnée aux représentants d'associations en lien avec le monde ferroviaire. M. Degeorge de l'ADTT-FNAUT Val-de-Loire est présent pour nous parler des engagements de ces associations auprès des usagers. Après un dialogue enrichissant, les membres présents de l'AFAC donnent leur accord pour une adhésion entre notre section régionale et la FNAUT Val-de-Loire.

La pause de midi, prise dans le hall de la salle, avec service de plateaux-repas est consacrée à de nombreux échanges entre passionnés des chemins de fer.

Le thème de la conférence d'après-midi est cette année : « la confection des horaires des trains de voyageurs », présentée par Christian Favre, responsable du pôle études du service Sillons à SNCF Voyageurs.

Le sujet est vaste et aux contours extrêmement complexes. Notre conférencier aborde dans un premier temps les moyens mis en œuvre par SNCF Réseau pour répartir les capacités du réseau national et allouer des sillons aux différents demandeurs. Il s'agit d'un cycle d'élaboration fort long qui débute plusieurs années avant chaque service annuel. En effet, certains très gros chantiers doivent être planifiés très en amont (appels d'offres et passations de marchés).

Puis il faut construire un plan de transport qui réponde (au mieux) aux besoins des transports voyageurs et fret. La grille horaire finale doit tenir compte de paramètres tels que : les sillons en ligne, le roulement du matériel et des agents, des capacités des gares, de l'emplacement des garages et des sites de maintenance.

Il faut ensuite arbitrer entre la répartition de capacités sillons et les plages travaux afin de satisfaire au mieux les « clients » et les besoins de la maintenance. De plus, lorsqu'une limitation temporaire de vitesse est nécessaire, l'horaire des trains en subit logiquement les conséquences.

Enfin vient la conception de l'horaire proprement dit qui peut se résumer ainsi : entre avril et septembre de l'année précédente du service de référence a lieu la construction de « l'horaire de service » (Demandes de sillons, résolution au maximum des conflits sillons/travaux, remontées des observations). De septembre Année – 1 à J- 8 c'est « l'adaptation du service » couvrant les demandes de sillons tardives (DTS), les besoins nouveaux, les modifications des sillons publiés, la fin des résolutions des conflits sillons / travaux. Enfin à J – 7 du nouveau service il faut procéder à l'allocation de capacité de dernière minute (SDM) et demandes de dernières minutes (DSDM) exprimées pour un jour unitaire.



Christian Favre termine son exposé par un cas concret régional : le montage des horaires TER sur la ligne Tours – Chinon.

Enfin notre assemblée se termine autour d'un verre de l'amitié pendant lequel les uns et les autres continuent d'échanger sur leur sujet favori : le chemin de fer.

Avant que ce TER Orléans – Bourges puisse circuler, des années de préparation en amont !

Les interconnexions tramways - TER, des atouts pour les SERM. L'exemple de Bordeaux

Parmi les nombreuses métropoles candidates aux services express régionaux métropolitains (SERM), certaines ont entamé depuis quelques années un processus de mise en place de réseau interurbain type RER. Bordeaux, avec Strasbourg, fait partie de celles-ci. Certains TER ne sont plus origine/destination Bordeaux-Saint Jean mais opèrent des liaisons transversales comme Libourne – Bordeaux -Arcachon. Le nombre de circulations a été augmenté et les trains ne stationnent que le strict nécessaire dans la gare Saint Jean déjà bien chargée.

Toutefois, le principe des SERM prévoit une approche multimodale. A ce titre, Bordeaux est doté d'un réseau de tramway relativement important avec quatre lignes en étoile, dont trois ont des branches proposant un total de onze points terminus en ville ou proche banlieue.

Le réseau TER de son côté est également bien disposé, hérité des lignes des compagnies du PO, du Midi et de l'Etat. Vers le nord, sur la rive droite de la Garonne se trouvent les lignes vers Libourne (et au-delà Bergerac ou Coutras) ainsi que vers Saint-Mariens - Saint-Yzan. Au sud, rive gauche de la Garonne, la ligne vers Agen se sépare dès la sortie de Saint Jean de celles vers Arcachon, Morcenx – Dax ou Mont-de-Marsan. Un peu plus loin en aval de cette dernière, la ceinture de Bordeaux réalise une vaste boucle autour de la métropole avant de filer vers le Médoc.

A plusieurs reprises le tramway croise les voies du réseau ferré national. Dès que cela présentait un intérêt une connexion a été établie entre les deux.



Une rame du tramway de Bordeaux, ligne D, quitte la station « Sainte Germaine » et passe sous les voies de la ligne du Médoc à l'aplomb de la gare TER, visible à gauche de la photo.

Ainsi, pour chaque ligne nous retrouvons :

Ligne A : -station « Fontaine d'Arlac » sur la partie ouest de la ligne ; en correspondance avec la station TER Mérignac-Arlac placée sur la ceinture de Bordeaux et donc recevant les trains de Bordeaux et Pessac vers le Médoc. Ce nouveau point d'arrêt TER a été créé en 2010.

-Station « Cenon Gare » placée au niveau de la halte TER de Cenon qui voit s'arrêter les trains pour les directions Bordeaux – Libourne et Saint Mariens – Saint Yzan.

La ligne A dessert aussi l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Ligne B : -station « Gare de Pessac-Alouette », sur la branche Bougnard – France-Alouette, en correspondance avec la gare TER de « Pessac-Alouette ». Celle-ci est l'ancien point d'arrêt d'Alouette-France sur la ligne Bordeaux – Facture, mais déplacé très légèrement en 2010 afin de se situer à l'aplomb du pont sur lequel passe le tramway.

-Station « Pessac Centre », terminus de la branche Bougnard – Pessac Centre. Elle se situe le long même du quai voie paire de la gare TER de Pessac sur Bordeaux – Facture et maintenant origine de la voie vers la ligne du Médoc utilisant le raccordement de Pessac remis en service.

Ligne C : -Stations « Gare de Blanquefort » et « Gare de Bruges » sur la partie nord-ouest. Ces deux stations sont en correspondances avec les gares TER de mêmes noms de la ligne du Médoc vers Macau et Le Verdon.

-Station « Gare Saint-Jean », desservant bien entendu la superbe gare Saint-Jean avec son trafic TER et TGV/Intercités.

-Station « Gare de Bègles », sur la partie sud de la ligne, en correspondance avec la gare TER de Bègles sur la ligne Bordeaux-Langon.

Ligne D : -Station « Sainte-Germaine » placée en correspondance avec la toute nouvelle gare TER du Bouscat - Sainte-Germaine située sur la ceinture de Bordeaux avec les dessertes TER de la ligne du Médoc. Cet arrêt a été mis en service en juin 2023.

-Station « Gare Saint-Jean » commune avec la ligne C.

Chacun de ces points de connexions offre aux usagers une possibilité de basculer du réseau TER périurbain vers les différents quartiers de la ville sans être obligé de passer par la gare Saint-Jean et les gains de temps peuvent être très intéressants.

Ce modèle pourrait-il être mis en pratique sur la métropole de Tours ? Certes, le réseau de tramway n'y est surement pas aussi dense. Mais en plusieurs points il serait intéressant d'étudier si des connexions ne seraient pas favorables au développement de l'usage des transports en commun. Quelques extensions de la ligne actuelle au-delà du Lycée Jean Monnet vers la ligne de Loches ou celle prévue vers La Riche avec la ligne du Mans entreraient dans cette perspective, en faisant attention tout de même qu'une multiplication des arrêts TER ne devienne pas dissuasive en raison de l'allongement du temps de parcours global. Le coût de nouveaux arrêts est aussi à prendre en compte, car aujourd'hui le respect les normes d'accessibilité est devenu indispensable.



Un TER pour Bordeaux Saint-Jean marque l'arrêt à la nouvelle halte du Bouscat – Sainte-Germaine, en connexion avec la ligne D du tramway.

Travaux en vue gare de Tours :

Le principe d'exploitation d'une gare en cul-de-sac, comme celle de Tours, n'est pas très facile car il faut en permanence jongler avec des entrées / sorties de trains dont les itinéraires se croisent. L'augmentation du trafic TER aux multiples destinations est parfois source de difficultés et la régularité s'en ressent.

Déjà, au tout début des années 2000, des améliorations avaient été apportées grâce à une demie traversée de voie doublant celle existante et autorisant l'entrée-sortie simultanée en gare de deux trains, au moins depuis les voies A à D. De plus une voie pouvant servir de sas avait été mise en place sur l'entrée côté Saint-Pierre-des-Corps.

Les réflexions menées aujourd'hui consistent plutôt à voir de quelle manière il serait possible de réduire le nombre de mouvements entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, les deux sites étant reliés par une simple double voie. Il est apparu qu'un nombre non négligeable de circulations concernait les mouvements à vide entre Tours et le technicentre (anciennement « dépôt »). Des travaux d'aménagements vont concerner trois sites de la gare de Tours :

- Le chantier de lavage (les voies situées côté tramway) va bénéficier d'un coup de jeune avec modernisation et mise aux normes des installations actuelles de lavage des rames.

- Le chantier dit « PV » (côté est, là où étaient autrefois les halles marchandises PV). Permettant un garage direct des rames depuis les voies A1 et A (contrairement au chantier de lavage accessible seulement par un mouvement de tiroir), il va bénéficier aussi d'une cure de rafraichissement avec renouvellement des voies et augmentation de capacité.

- Le chantier dit « de Bordeaux » constitué par les voies en sortie de gare jouxtant les voies principales Le Mans – Nantes. Les travaux les plus importants sont prévus ici. De petites opérations de maintenance seront possibles, dont des compléments de gas-oil. A cet effet les pistes inter-voies seront refaites et éclairées, un bâtiment sera installé pour le personnel et l'outillage.



Vue de l'entrée de la gare de Tours, avec la voie de SAS à gauche et le chantier « Bordeaux » à l'extrême droite

Une bonne vingtaine de mouvements devraient ainsi être évités chaque jour. Une convention de financement entre l'Etat et la Région Centre Val-de-Loire a été signée, avec une répartition 50/50 entre les deux entités. Les travaux devraient être achevés en août 2025.

L'agglomération de Tours « labellisée » dans le cadre des projets SERM nationaux.

Le 27 juin dernier le Ministère de la transition écologique a labellisé quinze projets de services express régionaux métropolitains (SERM). La métropole de Tours en fait partie en compagnie de Bordeaux, Chambéry, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lille, Lyon, Montpellier, Mulhouse, Nantes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulouse et l'ensemble Lorraine-Luxembourg.

Il s'agit d'une étape importante avant la décision définitive du gouvernement. En espérant que les nouvelles données issues des urnes ne remettent pas en cause l'ensemble du processus.

Une gare centrale à Tours, un projet d'après-guerre.

Comme la plupart des sites ferroviaires importants, l'ensemble Tours – Saint Pierre-des-Corps a été particulièrement visé par les destructions de la deuxième guerre mondiale. En 1944, pas moins de sept bombardements ont quasiment anéanti le triage, la gare et malheureusement une partie des installations civiles environnantes. Pour compléter ce triste tableau, les ponts sur la Loire et le Cher avaient également été atteints.

Il se trouve qu'avant-guerre des projets de modernisations avaient été établis, avec notamment agrandissement du triage de Saint-Pierre-des-Corps en y regroupant les activités liées au régime accéléré dont une partie se faisait en gare même de Tours. Mais ces projets ne concernaient en aucun cas les installations voyageurs.

Dès la fin du conflit, la nécessaire remise en état du site ferroviaire ramenait d'actualité les anciens projets, mais avec l'idée nouvelle de supprimer la gare en cul-de-sac de Tours au profit d'une nouvelle gare de passage située au carrefour des lignes de Bordeaux, Nantes, Châteauroux et Loches, en supprimant l'inconvénient du rebroussement ou du recours aux navettes.

De son côté la municipalité se trouvait fort intéressée pour récupérer les terrains de la gare représentant environ 700 000 m2 au profit d'un projet d'urbanisme.

Pour ce qui concernait Tours, le projet nécessitait la construction d'une gare voyageur située entre le pont de l'avenue de Grammont et le canal reliant la Loire et le Cher, là où passe l'autoroute actuellement. Les installations de garage et du matériel voyageur devaient trouver place à côté de celle-ci. Il y avait aussi le grand dépôt vapeur à transférer à Saint-Pierre-des-Corps et tout le site de l'ancien dépôt Etat. Les voies de débord se situaient en gare, complétées par le chantier dit de « Champ Girault » placé transversalement à l'est de celle-ci.

Dès la libération, la SNCF avait tout mis en œuvre pour un rétablissement le plus rapide possible des communications autour du nœud ferroviaire. La première ligne restaurée avait été celle de Vierzon, moins touchée, dès septembre 1944, permettant des acheminements depuis Paris. Puis les viaducs de Montlouis et Cinq-Mars avaient été relevés durant l'année 1945. Le moment était donc venu de concrétiser les projets élaborés avant-guerre.

Les travaux débutèrent par la profonde modification du triage, comme envisagé en 1939. Un nouveau triage pour le régime ordinaire fut établi plus à l'est de celui existant, en direction de La Ville-aux-Dames. Il se composait d'un faisceau de réception (11 voies de 750 m.), d'un faisceau de débranchement (34 voies de 800m.) puis d'un faisceau d'attente au départ (6 voies de 750m.). En parallèle se situait un faisceau relais. Les dimensions généreuses devaient permettre de se dispenser d'utiliser le triage annexe de Saint-Côme en cas d'afflux de trafic.

Le nouveau triage du régime accéléré avait pris en fait la place de l'ancien triage du régime ordinaire. Il comprenait tout d'abord le triage proprement dit avec des faisceaux de réception (6 voies de 600m.), de débranchement/formation (16 voies de 600m.). Surtout il était complété par des vastes halles de tri des colis et petits envois qui, à cette époque, faisaient partie intégrante du trafic accéléré. Ces halles devaient remplacer celles de la gare de Tours et du Champ-Girault. Elles se situaient entre le triage et les voies principales, là où elles se trouvent toujours.

Les nouvelles orientations prises à la suite du conflit prévoyaient le regroupement des deux dépôts des locomotives de Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Rappelons que celui de Tours, situé à l'amorce de la séparation des lignes de Saint-Pierre et Poitiers en sortie immédiate de la gare de Tours avait à son effectif des machines à vapeur et des autorails. Dès lors les travaux entrepris sur le site du dépôt de Saint-Pierre-des-Corps avaient pour but d'obtenir un établissement moderne gérant les machines à vapeurs, électriques, autorails et automotrices. Dans les plans initiaux il devait avoir une rotonde vapeur de 37 places et une rotonde électrique pour 13 places, complétées par une remise autorail.

Un mot sur les grands ateliers vapeur, jouxtant la gare de Tours côté ouest : vu leur état de destruction, il avait été décidé qu'ils ne seraient pas reconstruits.

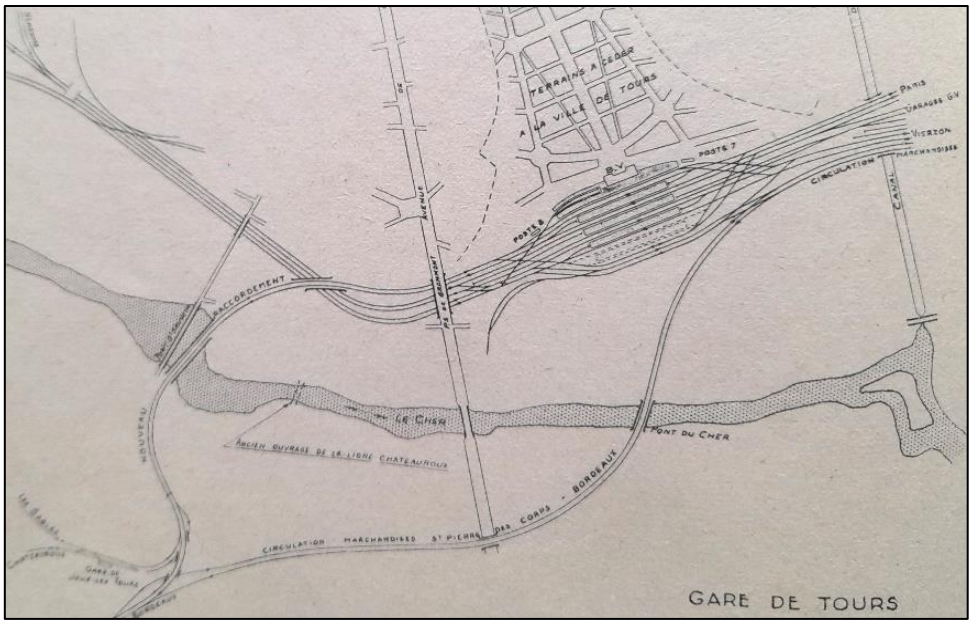
Mais la partie la plus originale des nouveaux projets concernait la mise en place d'une gare voyageurs unique. La solution de conserver la gare de Tours seule avait été repoussée car elle avait l'inconvénient de garder son cul-de-sac. La dualité avec l'arrêt de Saint-Pierre-des-Corps avait, lui, celui de la mise en place d'un service de navettes. La nouvelle gare devait se place entre l'avenue de Grammont et le passage actuel de l'autoroute, encore occupé par le canal reliant la Loire et le Cher. Elle serait approximativement aujourd'hui dans l'axe de la rue Edouard Vaillant, au niveau du centre commercial de « La Rotonde », qui doit d'ailleurs son nom à l'ancien dépôt dont une ultime remise sert de salle de sport et de commerces.

La gare voyageurs devait avoir 11 voies à quai. Deux d'entre-elles étaient en impasse, les autres généreusement prévues pour des quais de 450m. de long et 7 de large, avec bien entendu un passage souterrain. Elle s'organisait avec des voies spécialisées aux destinations Paris – Bordeaux, Nantes – Vierzon et les dessertes locales vers Le Mans, Châteauroux et Chinon (Thouars). Un garage voyageur aurait été installé à l'ouest, au niveau de l'actuel Technicentre de Saint-Pierre-des-Corps.

Mais le plus intéressant, sans doute, était la refonte globale des tracés des voies principales. Pour fluidifier le trafic, les voies Paris – Bordeaux devaient (d'est en ouest), longer de triage RO par le nord, contourner également le dépôt, enfermant celui-ci au milieu des voies, traverser la gare voyageurs puis rejoindre la ligne de Bordeaux par un grand raccordement de 4 km enjambant les voies de Nantes-Le Mans par un saut de mouton et montant vers Joué-lès-Tours par un nouveau tracé. Les trains pour Chinon et Châteauroux auraient utilisé ces voies en abandonnant l'itinéraire primitif, puis se seraient séparées avant d'entrer en gare de Joué-lès-Tours grâce à un saut de mouton.

En dernier lieu, les voies de la transversale Vierzon – Nantes longeaient à partir de La Ville-aux-Dames les voies de Paris – Bordeaux, tout le long du triage RO, mais contournaient le triage RA et le chantier voyageur par le sud. Puis, après avoir traversé la gare voyageurs, filaient plein ouest en passant sous les voies de Bordeaux. La séparation avec la ligne du Mans restait inchangée.

L'ancienne ligne arrivant de Bordeaux sur Saint-Pierre-des-Corps devait subsister pour les seuls besoins des trains de marchandises entrant ou sortant du triage. Une nouvelle fois, un saut de mouton était envisagé au niveau de la liaison avec le nouveau raccordement.



Le projet de 1948 – collection AFAC-Centre – Loire (photo DR)

Nous voyons qu'avec ce nouveau raccordement de la ligne de Bordeaux et tout un jeu de sauts de moutons, la plupart des cisaillements d'itinéraires étaient évités.

Tel était l'état des études en 1948. Mais un point n'était pas réglé : le financement. L'ampleur des dépenses de déplacement de la gare devait finalement faire avorter le projet. Mais qu'en est-il resté ?

Le triage RO a bien trouvé sa place là où il devait être, ainsi que le triage RA avec les grandes halles de transbordement. Le dépôt de Saint-Pierre-des-Corps a récupéré l'activité traction de son homologue de Tours, mais les rotondes n'ont pas été jugées utiles. Seuls les ponts tournants ont été installés pour les besoins de la vapeur.

En revanche la mise en place des voies principales sur des itinéraires dédiés n'a pas été complètement réalisée. En effet, la ligne Paris – Bordeaux telle qu'elle a été maintenue croise à niveau celle de Vierzon vers la gare de Saint-Pierre ainsi que les voies vers la direction de Nantes ou Le Mans. Il est vrai qu'à cette époque le trafic voyageur de la transversale n'était pas si important, tandis que les trains de fret bénéficiaient de la possibilité de prendre le saut de mouton placé au bout des quais de la gare de Saint-Pierre-des-Corps. Ce dernier était surtout utilisé pour les machines évoluant du dépôt vers le triage et inversement.

La ligne vers Chinon et Loches (Châteauroux) devait rester à sa place durant une bonne vingtaine d'années avant la suppression du raccordement direct et utilisation de la ligne de Bordeaux jusqu'à la nouvelle bifurcation de Joué-lès-Tours.

Au début des années 2000, une modification de plan de voie dans le secteur du poste 2 de Saint-Pierre-des-Corps a autorisé l'utilisation du saut de mouton dans le sens impair seulement pour les trains de Vierzon vers la gare de Tours. On peut regretter que cette possibilité ne soit toujours pas possible dans le sens pair, évitant ainsi le cisaillement à niveau, pénalisant pour la bonne fluidité du trafic.

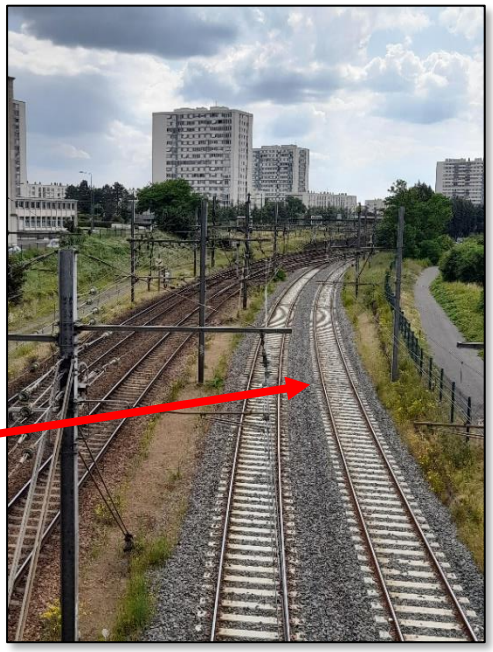
Ces derniers temps, l'idée d'une halte au niveau du pont de l'avenue de Grammont a été émise, afin de proposer une connexion avec le tramway. Si cela se réalisait, nous aurions finalement un retour aux idées de 1948. Mais il nous faut bien reconnaître qu'il aurait été dommage que la superbe gare de Tours disparaisse au profit d'un quelconque bâtiment en béton comme ceux qui ont fleuri après-guerre.

Benoît Hardy



La gare centrale de Tours, là où elle aurait pu être, vue de l'avenue de Grammont

Les actuelles voies vers Le Mans et Vendôme auraient été les voies de Bordeaux, franchissant celles de Nantes par un saut de mouton



Quelques nouvelles sarthoises

Ouigo Vitesse Classique sur Paris – Le Mans – Rennes :

Les célèbres rames Ouigo Vitesse Classique à la livrée framboise et bleue sont déjà connues dans la Sarthe depuis le lancement de la liaison Paris-Austerlitz – Versailles – Le Mans – Nantes. Mais depuis le 5 avril dernier un nouvel aller-retour a été créé entre Paris-Austerlitz et Rennes, toujours en empruntant la grande ceinture via Massy-Palaiseau, puis Versailles, Chartes et Le Mans. Cette fois les trains continuent vers Laval et Rennes. Selon les variantes horaires, la même rame Corail, tractée par une BB 22200 quitte Paris vers 8 h et Rennes au retour vers 15 h50. Avec ces deux liaisons, la gare du Mans retrouve un peu de l'ambiance années 80 lorsque les BB 22200 étaient les reines des lignes Paris – Le Mans – Rennes ou Nantes et au-delà.



Exceptionnellement, ce Ouigo-vitesse classique, vu en gare du Mans, a troqué sa BB 22200 et sa première voiture Corail théoriquement en livrée « framboise » pour les anciennes livrées plus classiques.

Photo Daniel Richer (ACACF)

Les portiques ETAT de la gare du Mans ont vécu :

Les grands portiques supports de caténaires sont sans doute une particularité de la gare du Mans. Ils ont été installés lors de l'électrification Paris – Le Mans par le Réseau de l'ETAT. Certains d'entre-eux servaient simultanément de support pour les nacelles de signalisation. Mais presque 90 ans plus tard il devenait urgent de les changer au vu de leur vétusté.

Cela vient de s'achever durant le week-end allongé du 8 au 12 mai avec la dépose des derniers portiques et conclut une période de travaux échelonnés sur deux ans. Il a fallu en effet déposer petit à petit les anciens supports, sachant qu'ils participaient à l'ancrage des toiles servant d'abris parapluie des quais voyageurs. Les nouveaux poteaux et signaux sont maintenant en place.



Mise en place des nouveaux portiques en gare du Mans.

Photo Olivier Bourges

Rénovation de la ligne Sablé-Château-Gontier :

Cette ligne dédiée au fret fait partie de l'ancien axe vers Saint-Nazaire du Réseau de l'Etat. Son déclin s'est accentué lorsque l'intégralité du trafic vers l'estuaire de la Loire a été basculée par Angers. Après la fermeture au service voyageur en 1969, l'itinéraire est resté utilisé pour le fret jusqu'à Châteaubriant, desservant Segré et les carrières de Noyant. Petit à petit, le trafic a été limité à Château-Gontier, sous-préfecture de la Mayenne.

Il y a une dizaine d'années la société Combiwest avait lancé une plateforme logistique dans cette ville, avec un trafic vers la métropole lyonnaise. Cette expérience avait été de courte durée, puis relancée par d'autres opérateurs.

Depuis le 4 septembre 2023, un grand chantier de rénovation a été lancé sur 30 km afin de pérenniser la voie et permettre, si possible, la relance du fret. Hormis le renouvellement de voie proprement dit, avec rails et traverses de réemploi lorsque cela était possible, le chantier a également concerné aussi une remise en état de 6 ponts et la modernisation de 27 passages à niveau.

Mercredi 5 juin avait lieu la circulation du premier train de fret après ces neuf mois d'interruption.

Quelques rendez-vous avec l'AFAC Centre-Loire

En septembre, notre section régionale va tenir plusieurs stands sur lesquels nous pourrons présenter nos activités et nous rencontrer.
Voici les dates et les lieux

Samedi 7 septembre : forum des associations

A Saint-Pierre-des-Corps, au stade Camelinat – de 10 h à 17 h

Samedi 21 septembre : JEP Le Mans

Pour les journées européennes du patrimoine, en lien avec la SNCF, un stand retraçant 50 ans d'évolution des transports régionaux dans les Pays de la Loire se tiendra dans l'enceinte de l'établissement traction, avenue Jean-Jaurès au Mans.

Samedi 21, dimanche 22 septembre : JEP Saint-Pierre-des-Corps.

Comme les deux années passées, l'AFAC Centre-Loire aura un stand au cours des JEP, invitée par la AAATV-SP qui restaure la 231 E 41 dans le « hangar aux avions ».
Rue de la Pichotière, 10 minutes à pied depuis la gare de Saint-Pierre-des-Corps.



Le tout nouveau Ouigo – Vitesse classique Paris-Austerlitz – Rennes vu à son passage à Ivry-sur-Seine, tracté par la BB 22335 en livrée Ouigo. Une voiture Corail du parc régional (en deuxième position) renforce la composition

Photo Bertrand Nicolle

1974, une année de rupture

50 ans plus tard, quels enseignements pour aujourd'hui et pour demain ?

Quel événement particulier l'année 1974 évoque-t-elle plus particulièrement dans le domaine ferroviaire ? Aujourd'hui, 50 ans plus tard, la réponse est sans doute le point culminant atteint par le fret, alors dénommé « trafic marchandises ». Cette vision est certainement trop réductrice. 1974 a été une année marquante pour le rail comme pour le pays en général.

L'hebdomadaire La Vie-du-Rail prenait soin à chaque fin d'année de procéder à un « tour d'horizon » fait par le directeur de la SNCF. En cette fin 1974, M. Paul Gentil se livrait à cet exercice, le premier pour lui qui venait de remplacer M. Guibert dans cette fonction. Son analyse débutait par une constatation des plus importantes : le choc pétrolier apparu fin 1973 en même temps que la guerre du Kippour commençait à faire ressentir ses effets et, sans nul doute, elle entraînerait des conséquences majeures sur l'économie mondiale dans les années à venir.

M. Gentil voyait deux conséquences importantes. D'une part une réduction des échanges à la suite de la récession économique ce qui était un facteur défavorable au chemin de fer dans un premier temps. Puis, avec la crise de l'énergie, un recours au rail plus économe et faisant volontiers appel à l'électricité, produite par des sources diverses.

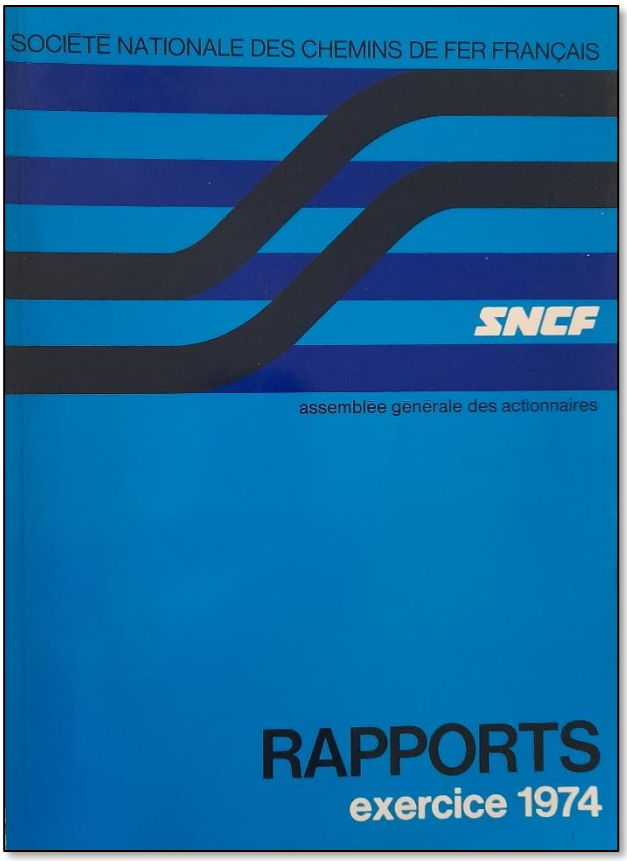
Pour ce qui était de la santé de la SNCF en 1974, il reconnaissait qu'il s'agissait d'une bonne année. En effet, le trafic s'était développé de manière très satisfaisante tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Les chiffres officiels donnés dans le rapport d'activités relèvent un trafic total en augmentation de +4,9%, dont 5,8% pour les voyageurs (3,5% en 1973) et 4,3% (7,7% en 1973) pour les marchandises. Cela représentait 47,31 Md V/Kilomètres en voyageurs et 77,1 Md Tonnes/kilomètres pour les marchandises commerciales, sans les transports en service.

Pour ce dernier, les trafics les mieux représentés étaient la sidérurgie (9,65 Md T/K), les produits de carrières et matériaux bruts (8,97 Md T/K), les minerais et déchets de métaux pour 7,05 Md T/K. Il s'agissait là de transports de matériaux lourds destinés à l'industrie. Malgré ces bons résultats le directeur restait prudent car la progression était moindre qu'en 1973 et la fin d'année s'était déjà ressentie des effets de la crise. M. Gentil pensait qu'il faudrait développer de manière intensive les embranchements particuliers pour permettre du transport par rail de bout en bout et profiter pleinement de l'aspect économique en matière d'énergie du train par rapport à la route.

Pour l'avenir, le directeur faisait état de deux grands projets : la nouvelle ligne Paris-Sud-Est et le tunnel sous la Manche. Pour la LGV, un rappel des avantages de cette solution dont les études étaient déjà bien avancées, mentionnait la connexion possible et facile au réseau actuel permettant d'éviter des infrastructures particulières et coûteuses dans les centres-villes ainsi que l'extension des dessertes sur les lignes classiques des rames à grande vitesse (rappel en lien sans doute avec le projet d'aérotrain, ou du système japonais qui n'était pas au même écartement que le réseau classique).
L'accord gouvernemental pour lancer les travaux avait été obtenu au cours d'un conseil interministériel le 6 mars 1974 consacré à l'énergie. Là encore, l'aspect économique du rail avait été mis en avant.

Pour le projet de tunnel sous la Manche, M. Gentil soulignait que l'avenir semblait plus incertain. Effectivement le tunnel devait attendre encore de longues années.

Toujours dans le domaine du transport des voyageurs, la banlieue de Paris retenait l'attention avec un certain nombre d'opérations lancées sur les années à venir : lignes nouvelles d'Evry et Roissy, la liaison Invalides-Orsay (futur RER C) et l'achat massif de matériel dont les futures VB 2N.



Chaque année, le « rapport de l'exercice » proposait une vision large et complète de la situation de la SNCF

En 1974, le trafic fret était au plus haut.

L'année 1973 avait vu l'introduction du système de réservation électronique des places et l'amélioration des dessertes transversales de Lyon vers Strasbourg et Nantes avec les nouveaux turbotrains RTG. Mais 1973 était aussi l'année qui aurait dû voir s'achever le contrat de plan 1969-1973. Deux objectifs avaient été fixés : pour l'Etat placer le chemin de fer dans des conditions concurrentielles équitables, pour la SNCF au travers d'améliorations de productivité et de compétitivité d'atteindre l'équilibre financier sans concours de l'Etat. Or cet équilibre n'avait pas été atteint en 1973, en particulier à cause des blocages tarifaires imposés dans le cadre de la lutte anti-hausse. Il avait donc été convenu un avenant rallongeant de deux ans (1974-1975) ce contrat de plan.

Dans tout l'exposé cependant, il y avait un grand absent : les dessertes omnibus. Depuis quelques années les fermetures de lignes au service voyageur allaient bon train, notamment pour réaliser le fameux équilibre demandé par le contrat de plan. Le rapport Nora sorti en 1967 avait eu de lourdes conséquences, 1969 et 1970 voyant bon nombre de suppressions de services dans notre région en particulier.

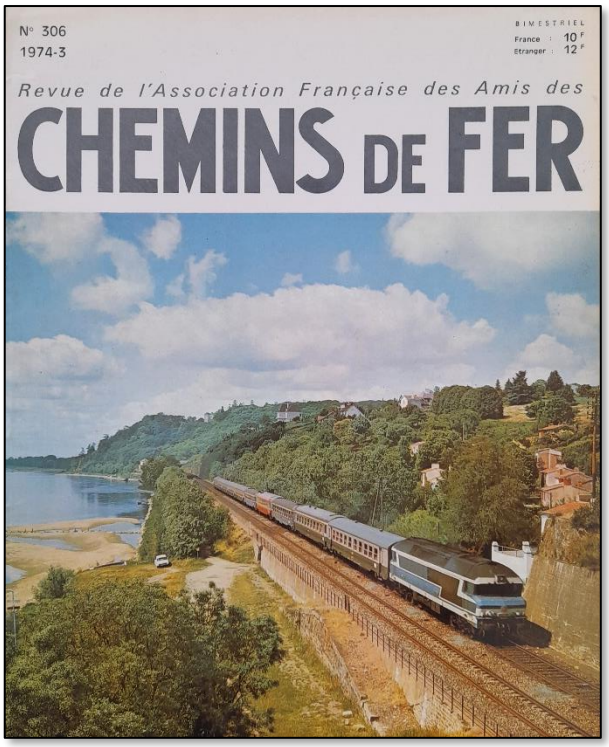
Mais là encore, la crise de l'énergie devait entrainer un certain changement de regard. D'un coup, il semblait que les transports en commun n'étaient pas forcément tous à mettre au rebut, et que leur développement autour des grands sites urbains serait sans doute judicieux. Le même conseil interministériel du 6 mars 1974 qui avait décidé de la mise en route du projet TGV Sud-Est avait aussi donné lieu à la création de Schémas Régionaux de Transports (SRT). L'idée suivie par l'Etat était de proposer aux Régions de définir comment améliorer les dessertes en utilisant au mieux l'enveloppe budgétaire du moment. Des Régions pilotes furent désignées dont celles du Centre et des Pays de la Loire. C'était en quelque sorte la première étape d'un (très) long processus dont les effets se voient de nos jours avec les TER gérés par les Régions. Soulignons que l'Etat avait un peu en arrière-pensée qu'en utilisant les crédits sur les relations inter-villes importantes, les Régions seraient elles-mêmes demandeuses de fermetures des petites lignes rurales.

Nous voici maintenant en 2024, soit 50 ans plus tard. Avec le recul du temps, que nous est-il possible d'observer ? Pour ce qui est du projet TGV, la direction de la SNCF avait vu juste. Celui-ci a bel et bien renouvelé totalement le paysage du trafic voyageur Grandes Lignes. Et pourtant, en 1974, nombreux étaient ceux qui n'y croyaient pas, à commencer par certains élus et dirigeants politiques. En revanche la dégringolade du fret a été vertigineuse. A cette époque les recettes marchandises étaient supérieures à celles des voyageurs. Aujourd'hui, nous en sommes loin. Enfin, les services régionaux sont revenus au-devant de la scène dans un scénario impensable en 1974.

Alors, pourquoi ces trajectoires imprévues ? Les conditions et aléas économiques ont été bouleversés à de nombreuses reprises. De plus l'Union Européenne donne maintenant des directives que les pays membres doivent suivre. Il est intéressant de constater qu'en 1974 on voyait la crise de l'énergie comme un facteur favorable au développement du chemin de fer. En définitive, pour le fret, il n'en a rien été en France, et ailleurs en Europe les résultats n'ont pas été révolutionnaires. Il y a sans doute à méditer sur ce fait aujourd'hui, lorsque nous pensons que l'écologie viendra soutenir le ferroviaire. Le critère peu polluant du rail sera-t-il déterminant pour un changement radical des habitudes de transports ? Quant au transport régional, il a fallu un très long processus entre Etat, SNCF, Régions et demain sans doute autres exploitants pour que ceux-ci deviennent l'un des postes les plus importants dans les budgets régionaux. Tous les acteurs peuvent témoigner que la route n'a pas été un chemin plat et sans obstacles.

En conclusion, il faut reconnaître humblement des grandes difficultés à se projeter sur le long terme. Dans le domaine ferroviaire les évolutions se font sur des échelles de temps très longues portant sur des dizaines d'années. Qui en 1974 aurait annoncé un tel déclin du fret ou un revirement complet des transports régionaux ? Le train a besoin de beaucoup de temps pour se transformer. Le système digère mal les changements brusques d'orientations, et malheureusement les échéances électorales viennent souvent modifier trop brusquement les trajectoires. Alors finissons sur une note optimiste : si les trains régionaux se sont relevés en 50 ans, pourquoi le fret ne serait-il pas de nouveau au zénith en 2074 ?

Benoît Hardy



Sources de documentation :
La Vie du Rail n°1473 – 29 décembre 1974
Rapport d'exercice 1974 de la SNCF
Livre : « des omnibus auTER »,
(Emangard, Collardey, Zembri)
éditions La Vie du Rail

Dans les années 70, la revue « Chemins de Fer » détaillait scrupuleusement chaque nouveauté du service voyageur.

Les gares disparues de l'étoile de Poitiers

Dernier volet de l'étude de Claude Pathault sur les gares disparues de la région. Cette fois nous abordons l'étoile de Poitiers.

Ligne Poitiers – Limoges :

Cette ligne traverse une région peu peuplée. Le trafic de certains arrêts était sans doute devenu très faible. Les suppressions ont été très nombreuses : initialement elle comportait 24 arrêts et maintenant elle n'en a plus que neuf. Quinze arrêts ont été supprimés.

Dans le sens Poitiers – Limoges : Saint-Benoît, Nieul l'Espoir, Fleuré, Lhommaizé, Civaux, Sillards, Thiat-Oradour, Saint-Ouen, Peyrat, Chapterie, Blond-Berneuil, Breuilaufa, Vaulry, Thouron, Couzeix-Chaptelat.



Un X 73500 passe (sans arrêt bien sûr) à l'ancienne halte de Chapterie
10 novembre 2007 - Photo Claude Pathault

Dates : environ 1940 : Breuilaufa
28 septembre 1968 : Peyrat et Chapterie
Environ 1972 : Sillards
Environ 1974 : Thouron
Environ 1978 : Saint-Ouen
28 septembre 1990 : Nieul L'Espoir, Fleuré, Civaux, Thiat-Oradour, Blond-Berneuil, Couzeix-Chaptelat
1992 : Lhommaizé
22 mai 1993 : Saint-Benoît (Vienne)
Environ 2015 : Vaulry

Ligne Poitiers – Angoulême :

Cette ligne a connu la suppression de sept arrêts. Dans le sens nord-sud : Saint-Benoît, Couhé-Vérac, Voulême, Chauffour, Salles-Moussac, Saint Amand de Boixe, Vars.



Passage du train 4011 à Saint-Benoît
22 juillet 1990 - Photo Claude Pathault

Dates : 31 mai 1986 : Chauffour et Saint Amand de Boixe. L'arrêt de Chauffour n'existait pas à l'époque du PO.
27 septembre 1986 : Voulème
29 septembre 1990 : Salles-Moussac, Vars
22 mai 1993 : Saint-Benoît (Vienne)
Environ 1999 : Couhé-Vérac

Ligne Poitiers – Niort :

Sur cette section, six arrêts ont été supprimés. Dans le sens est – ouest : Saint-Benoît, Virolet-Croutelle, Coulombiers, Salles, Sainte-Néomaye, Arthenay.

Dates : environ 1937 : Virolet-Croutelle et Arthenay
28 mai 1988 : Salles
22 mai 1993 : Saint-Benoît (Vienne)
2 juillet 1993 : Coulombiers et Sainte-Néomaye.

Ces trois lignes avaient une section commune de cinq kilomètres : Poitiers – Saint-Benoît. Pendant de nombreuses années l'arrêt de Saint-Benoît avait un fort trafic, plus d'une dizaine de trains dans chaque sens. De plus cette gare était desservie jusqu'en 1940 par les trains de la ligne du Blanc se détachant de la ligne de Limoges en gare de Mignaloux-Nouaillé.

La question des gares supprimées dans toute la région va sans doute connaître un nouveau développement ; certaines stations toujours en service n'ont plus beaucoup de dessertes et seront peut-être supprimées par la suite, comme par exemple Veuves-Monteaux ou Chouzy. Inversement certaines stations fermées seront peut-être ré-ouvertes dans quelques années suite à la pression de certains élus, et notamment Fondettes-Saint-Cyr.

Claude Pathault

Note : dans le précédent article sur les gares disparues, une faute de frappe est responsable d'une erreur de date : la fermeture de la gare de Coulonges-Thouarsais est bien 1990 et non 1970. (Ligne Thouars – La Roche-sur-Yon)

Un projet ferroviaire péri-urbain à La Rochelle.

Au cours de la réunion de bureau mensuelle de l'AFAC Centre-Loire en février, Dominique Poligné et Michel Caniaux sont venus présenter un projet de desserte ferroviaire péri-urbaine de la métropole de La Rochelle et Rochefort.

Les deux intervenants ont travaillé auparavant à la SNCF. Ils militent aujourd'hui auprès d'associations qui soutiennent ce projet. Parmi celles-ci ALTRO (Association logistique transport Ouest) tente de promouvoir le rail entre la façade Atlantique et le sud-est de la France. Ce n'est pas sans rappeler l'Association RACO avec laquelle elle a des contacts.

A la suite des annonces du Président de la République voulant doter certaines métropoles de véritables réseaux de desserte type RER, une loi SREM (Service Métropolitains Express Régionaux) a été édictée en décembre 2023. Une dizaine de projets proposés par les agglomérations devraient être retenus pour recevoir une aide d'Etat en mettant en place un véritable réseau de desserte péri-urbaine.

Le bassin de population couvert par ce projet représente environ 350 000 habitants, dont 270 000 pour l'ensemble La Rochelle – Marans – Rochefort. Aujourd'hui des problèmes concernant l'immobilier et le besoin de transports pour ceux qui s'éloignent du centre des agglomérations en raison du coût du logement se font de plus en plus sentir.

Le projet porte sur les sections de Lignes Marans – La Rochelle – Rochefort (53 km) sur la transversale Nantes – Bordeaux ainsi que sur La Rochelle – Surgères (33 km) pour la ligne en provenance de Poitiers, auxquelles il faut ajouter la courte antenne urbaine de La Pallice.

Aujourd'hui la desserte La Rochelle – Rochefort est déjà forte d'une vingtaine de relations journalières, en comptant TER et Intercités. L'ambition affichée en plusieurs phases serait de démarrer en test avec des trains Marans – La Rochelle en navettes. Puis de renforcer en cadencement La Rochelle – Rochefort et ensuite Surgères.

Les problèmes à résoudre concerneront l'infrastructure, avec une adaptation de la signalisation (La Rochelle -Rochefort est toujours équipée du block manuel type Nantes-Bordeaux) et le matériel roulant. Avec les volontés de décarbonation, il faudra envisager ou bien une électrification « frugale », ou bien des engins fonctionnant au bio-carburant. En dernier lieu il faudra étudier la remise en service d'anciens points d'arrêts supprimés et même d'en proposer de nouveaux.



Deux AGC aux couleurs des ex-régions Poitou-Charentes et Aquitaine en gare de La Rochelle : un avant-goût de service RER ?