

CDR

OCTOBRE 1991

N° 128

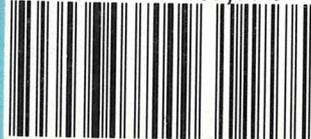
MENSUEL

37 F

Les Tramways de Versailles
Les Pereire, pionniers du rail
La crise des transports de 1915
Balade périgourdine sur Thiviers - Le Burg



M 3036 - 128 - 37,00 F



ECLAIR à Chamonix,
un système pas vraiment foudroyant !

■ Petite Ceinture

En sursis de longue date, la Petite Ceinture Sud doit être maintenue en état jusqu'en 1994. Cependant, dès cet automne, doit être abandonnée la desserte ferroviaire de la gare semi-souterraine des Gobelins, les entrepôts devant être desservis par camions. Autre établissement de la Petite Ceinture Sud, la gare de la Glacière doit également être fermée. Les terrains conserveront une vocation ferroviaire et seront utilisés par la RATP pour y implanter le dépôt-atelier de la future ligne «Météor» (Métro Est-Ouest Rapide). Suite à ces fermetures, le Pont Masséna franchissant

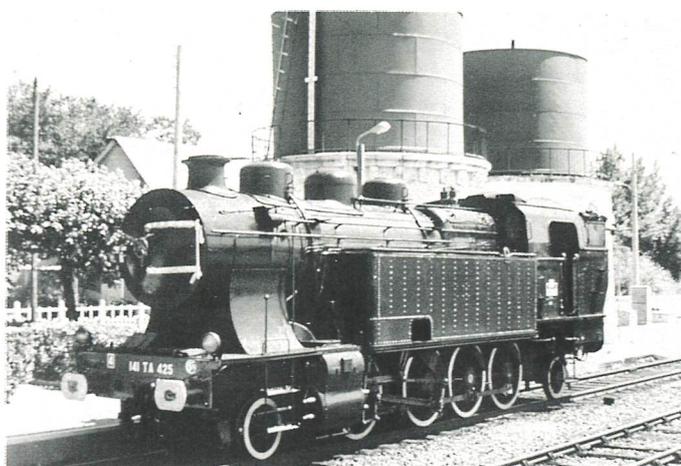
■ En Haute-Vienne

Située sur la ligne Limoges - Ussel par Meymac, la gare d'Eymoutiers a été rebaptisée «Eymoutiers-Lac de Vassivière», en témoignage de sa forte activité touristique. De nombreuses personnalités étaient présentes, ainsi que la 141 TD de l'Association Périgord-Quercy.

En date du 29 septembre 1991 seront améliorées les liaisons avec Paris, tandis que sera créé un aller-retour supplémentaire avec Limoges.

Parallèlement, des travaux doivent être réalisés en gare pour développer le transit du bois de papeterie.

J.P. Mathiaud



Locomotive type 141 TA en gare d'Eymoutiers en 1967. (Cliché Rail Club Montluonnais)

Les Clips de CDR

les voies d'Austerlitz doit être déposé, et cèdera ensuite la place à un ouvrage routier (le «boulevard Chirac»). A l'est, le raccordement sera réorienté vers Ivry.

Les projets ne manquent pas pour la réhabilitation de la Petite Ceinture Sud, mais rien de concret n'est encore décidé. La RATP envisage à terme d'y prolonger le tramway qui doit prendre place sur la ligne Puteaux - Issy-Plaine. La SNCF étudie la possibilité d'y envoyer une partie des services de la banlieue Sud-Ouest, ce qui permettrait d'une part de remédier à la saturation de la ligne C, d'autre part de desservir les quartiers sud de la capitale. En attendant, il est prévu de faire appel à la gare «surface» d'Austerlitz comme terminus de certains services de banlieue.

S.Z

■ Paris-Métro

Le projet «Météor» ayant été classé comme prioritaire, notamment pour une amélioration de la desserte du 13^e arrondissement, les travaux d'«Eole» (Est-Ouest Liaison Express — jonction à grand gabarit Gare de l'Est - Gare St Lazare) seront retardés. La mise en service, prévue pour 1996 pourrait ainsi n'intervenir qu'en 1998.

Les travaux de la ligne D du RER se poursuivent dans les délais. Rappelons que la ligne «D» consistera essentiellement à la jonction de services banlieue Nord et Sud-Est, grâce à un tunnel à établir entre Châtelet et la gare souterraine de Paris-Lyon. Notons que sur cette section, Météor fait double-emploi, et on peut se demander s'il était indispensable de doubler ici un RER par un

métro à petit gabarit, fût-il sur pneus et à conduite automatique. Ce métro existe même déjà depuis 1900, avec la ligne n°1 !

La station souterraine Porte de Clichy, située sur la VMI (liaison Vallée de Montmorency - Invalides) sera mise en service le 29 septembre 1991. Rappelons que son ouverture avait été retardée par suite de l'ampleur des travaux. L'itinéraire initial de la Petite Ceinture était aérien, et des immeubles ont été édifiés sur les quais de l'ancienne station Porte de Clichy, dans des circonstances qui mériteraient d'être précisées. Plutôt que de reconverter ces immeubles après en avoir relogé les habitants, il a été décidé de reconstruire la ligne à grande profondeur, pour un coût nettement supérieur.

■ Nouvelle gare parisienne

A dater du 29 septembre 1991, entre en activité la gare de Massy-TGV, desservie par deux allers-retours Lyon - Rennes et Nantes. Le service y est assuré par rames TGV-Atlantique, en unités doubles sur Lyon, et découplées à Massy pour les lignes de Rennes et de Nantes. Il s'y ajoute un aller-retour Paris - Bordeaux, et un aller-retour Lyon - Tours en 3h25 est envisagé à l'été 1992. En revanche, il n'est pas prévu de Lyon - Bordeaux. La gare de Massy-Palaiseau RER continue à recevoir les rames TGV-PSE Rouen - Lyon, et un aller-retour supplémentaire est créé au service d'hiver 1991-1992.