FERROVIA-MIDI

Bulletin de liaison

DES ASSOCIATIONS ET SECTIONS REGIONALES DES AMIS DES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE (ABAC - AFAC - FACS - MODELISTES)

SOMMAIRE n° 323 (2012/3)

• SUR VOS AGENDAS, A NOS AMIS LECTEURS, NÉCROLOGIE	page 2
• DEUX MOIS D'ACTUALITÉS FERROVIAIRES	2 - 6
• SAUVONS LE CHEMIN DE FER DE LA MURE	6
• LA PAGE DE LA SECTION AQUITAINE DE LA F.A.C.S.	7 - 8
• LE TRAM - TRAIN DU MÉDOC	9 -11
• LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME FERROVIAIRE FRANÇAIS	12 - 17
• A LIRE : SUR LES VOIES DE L'ALPAZUR	18 - 19
• LA RÉGULARITÉ (Suite)	20 - 22
• VOYAGE en LANGUEDOC ROUSSILLON avec la 141 R 1126	23 - 25
• LA RUBRIQUE DU MODÉLISME FERROVIAIRE	26

Ont participé à ce numéro : Francis ALFRED, Michel TEIRLYNCK, Bernard DESCHAMPS, Xavier LAVAUD, J.P. LASSERRE DU ROZEL, Claude CASSAGNE, Jacques OTTAVIANI

Date d'édition : 30 juillet 2012

A.B.A.C.

ASSOCIATION BORDELAISE DES AMIS DES CHEMINS DE FER REELS ET MODELES
Association loi de 1901
déclarée à la Préfecture de la Gironde
le 12 août 1968.
J.O. n° 208 du 4 septembre 1968

FERROVIA-MIDI

Bulletin bimestriel sans but lucratif
Directeur gérant : Docteur Jean BRENOT (+)
Comité de rédaction : Comité directeur ABAC
Contact téléphonique : 05 56 86 00 41
ISSN 0220-7273
Commission Paritaire n° 1113G84582
Imprimé par nos soins

Toute reproduction même partielle d'un article paru dans Ferrovia-Midi doit obligatoirement en indiquer la provenance. La Rédaction de FERROVIA-MIDI n'est pas solidaire des opinions émises dans les articles paraissant sous la signature de leurs auteurs.

Adresser toute correspondance à **: A.B.A.C. - B.P. n° 50001 - 33034 BORDEAUX-CEDEX**

Bulletin d'abonnement à "FERROVIA-MIDI" et / ou adhésion à l'ABAC

Mme / M :..... Tél. :.....
Adresse :.....
Adresse courriel :.....Cochez votre choix ci-dessous

Abonnement FM pour membre ABAC : 13 € + 2 € de cotisation :... **15 €** ☐
Abonnement FM pour **non** membre ABAC : .....**15 €** ☐
Abonnement FM pour pays étrangers (zone Euro)..... **17 €** ☐
Cotisation ABAC sans Ferrovia-Midi : ..... **5 €** ☐

Règlement par chèque à l'ordre de l'ABAC à envoyer à l'adresse ci-dessus
Fait à : Date : Signature :

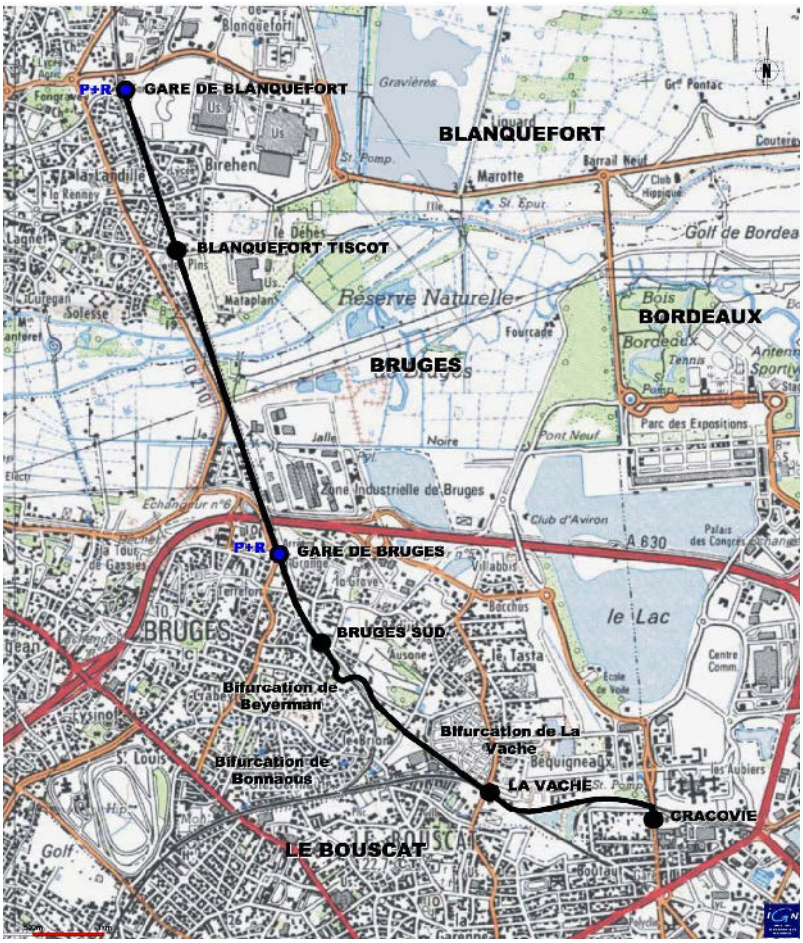
Si vous voulez conserver intact votre Ferrovia-Midi, reproduisez ces informations sur papier libre

Le Tram-tram du Médoc avance et Ravezies recule

Non, ce n'est pas une erreur de frappe dans le titre, plutôt une boutade qui fait le buzz, comme on dit maintenant, dans la région bordelaise. Car en guise de tram-train, ce n'est jamais que le prolongement de la ligne C du tram de la Communauté urbaine de Bordeaux qui va être réalisé. C'est le 23 mars dernier que le préfet de la Région Aquitaine, signait la déclaration d'utilité publique (DUP) du « Tram-train du Médoc » (TTM). Le projet est donc plus que jamais sur les rails. Les appels d'offres vont être lancés et les travaux doivent débuter avant la fin de l'année pour une mise en service annoncée fin 2014. Le terme de tram-train est trompeur car dans un premier temps, il s'agit tout simplement d'installer une ligne de tramway sur l'emprise de la ligne de chemin de fer qui file vers le Médoc et parallèlement à cette voie. Il y aura bien deux voies jusqu'à Blanquefort, mais elle seront toutes les deux "à voie unique", une pour le tram, l'autre pour les TER ! Mais on nous promet que ce sera provisoire et qu'à terme les deux voies pourront être utilisé par les TER et un vrai tram-train qui pourrait dépasser Blanquefort, au nord, et rejoindre la gare de Pessac et la ligne B du tram par la ligne de ceinture.

1 Des allées Boutaut à la gare de Blanquefort

Pour l'heure, cette extension de la ligne C du tramway sera aménagée sur 7,1 km, entre les allées de Boutaut, dans le secteur de Ravezies, à Bordeaux (station Cracovie), et la gare de Blanquefort. Un décrochage de la ligne de tramway sera aménagé à quelques encablures de l'actuelle gare de Ravezies, qui sera fermée dès le 26 août prochain. Les tram pourront aller tout droit, vers les Aubiers (terminus actuel) ou bien prendre la direction du Médoc. Sur une première partie, la nouvelle ligne "tram-train" sera construite sur l'emprise de l'actuelle voie de chemin de fer désaffectée. Jusqu'au lieu-dit La Vache (Bruges), ou il circulera en double voie. Il roulera, ensuite, en voie unique jusqu'à son terminus. De La Vache à Beyreman, le TTM empruntera la voie ferrée existante, qui entre-temps aura été remise en état. En direction de Blanquefort, des rails seront installés à côté de la voie ferrée actuelle sur son côté ouest.



Situation du projet, (document CUB)

2 Un pont à Bruges pour enjamber la voie

Plusieurs ouvrages doivent être construits, notamment pour le franchissement de la rocade. Le plus important reste toutefois le pont prévu dans le quartier Beyerman, à Bruges, et plus particulièrement entre les rues Camille-Maumey et Andron. Cet ouvrage, qui permettra au tramway d'enjamber la ligne de chemin de fer Bordeaux - Le Verdon, pour passer coté ouest, pourrait accueillir également une piste cyclable et une route destinée à améliorer la circulation

entre l'avenue d'Aquitaine et le Tasta. Les caractéristiques architecturales de cet ouvrage ne sont pas encore fixées. Cette route, par ailleurs, devrait faire l'objet d'une nouvelle enquête d'utilité publique.

On voit bien sur cette photo aérienne (Géoportail.fr), la branche "Ravezies" en bas à droite qui sera abandonnée, au dessus, l'ancien tracé menant à la gare St Louis qui va être réhabilité pour le tram entre la bif de La Vache et "Cracovie". En haut à gauche le raccordement direct qui sera désormais emprunté par les TER. Le passage supérieur du tram sera situé au niveau de la bifurcation Beyerman.

3 Des passages à niveau qui inquiètent

Sur l'ensemble de son parcours, la nouvelle ligne sera jalonnée de six stations dont les appellations ne sont pas définitives : Cracovie, La Vache, Bruges-sud, Gare de Bruges, Tiscot, gare de Blanquefort. La question des passages à niveau, on le sait, inquiète bon nombre de riverains, notamment à Bruges, du côté des rues Fleuranceau et Andron. Le passage des TER perturbe déjà la circulation et le phénomène devrait empirer avec l'arrivée du TTM. À raison de quatre tramways par heure, dans chaque sens, le temps d'attente risque, en effet, de grimper en flèche. Les services de la CUB se veulent toutefois rassurants sur le sujet et parlent d'une augmentation de l'ordre «de 8 à 9 minutes par heure» pas plus. «À chaque passage de tramway, la barrière devrait rester baissée entre une minute et une minute trente», précise un technicien. Un passage récent à la Vache nous a permis de constater que le passage à niveau est fermé longtemps à l'avance : pour les circulations venant de Ravezies, avant même qu'elles n'en partent. Le cadencement devrait, par ailleurs, assurer des correspondances avec le TER.

4 Les voyageurs de TER devront s'adapter

« Nous ne laisserons personne sur le carreau. Nous accompagnerons les usagers jusque sur leur lieu de travail », assure la CUB. Reste, que les voyageurs des TER devront changer leurs habitudes. La desserte vers la gare de Ravezies cessera dès le 26 août. Dans ce cadre-là des bus doivent être mis en place à partir de la gare de Blanquefort ou de la gare de Bruges pour acheminer les usagers vers Bordeaux. On ne sait pas ce qui sera fait pour ceux qui venant de la ceinture descendent à Ravezies. Pourtant il y en a et plus qu'on ne croit. La gare de Ravezies n'étant donc plus desservie, les trains relieront directement la ligne du Médoc et la Ceinture en

utilisant le raccordement direct qui n'était utilisé jusqu'à présent que par le fret et par des circulations spéciales telles que le train à vapeur des fêtes Soulac 1900. On se rappelle que le mauvais état de la voie avait nécessité des réductions de vitesse sur la ceinture. Le renouvellement de la voie a été effectué mais les horaires n'avaient pas été revus pour autant. C'est le seul avantage de cette modification desserte, le temps de parcours entre Blanquefort et St Jean sera réduit de quelques minutes. Il faudra désormais entre 17 et 26 minutes (exceptionnellement 36 !) contre 36 mn (dont 6 d'arrêt à Ravezies) jusqu'au 26 aout et 43 au service d'été 2010 (à comparer aux 28 mn du meilleur temps du service d'été 1974, avec demi tour à Bordeaux St Louis avec un parcours plus long que par Ravezies - Vive le progrès !).

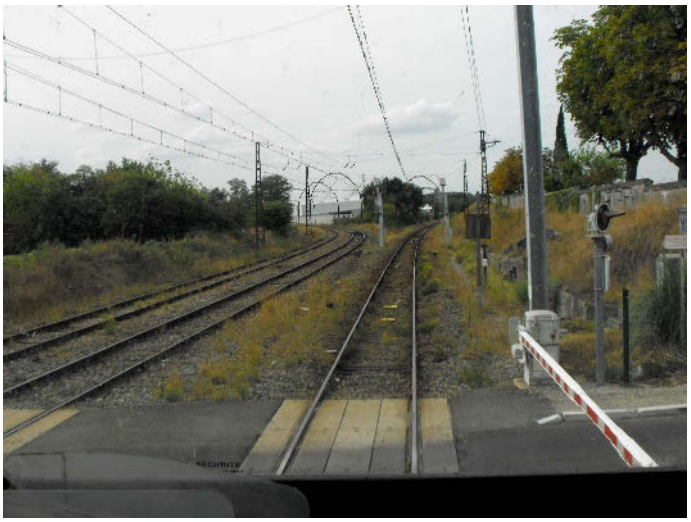
5 Des propriétaires impactés

Enfin, selon les techniciens de la CUB « quatre à cinq maisons » devraient être démolies pour permettre la construction de la ligne (dont deux anciennes habitations de garde-barrière). Elles sont situées sur les communes de Bruges et de Blanquefort. Par ailleurs, des discussions ont déjà commencé avec «une cinquantaine de propriétaires» du secteur, à qui la collectivité risque bien de prendre un bout de jardin. Dans des proportions qui ne sont pas encore connues avec exactitude. À noter enfin que deux parcs relais seront aménagés en gare de Blanquefort (120 places) et en gare de Bruges (60 places).

Xavier Lavaud et Jacques Ottaviani

La bif de La Vache en direction de Ravezies. On voit à gauche les ogives qui tracent l'ancienne voie vers St Louis.

Le début de la prolongation du tram empruntera l'ancienne ligne de St Louis, vu ici en direction de la bif. de La Vache



Le tram empruntera cette voie vers Blanquefort, vu ici en direction du nord après franchissement de la bif de La Vache.

Bif Beyerman vu vers le nord, c'est ici que la voie du tram passera au dessus de la voie TER que l'on aperçoit à gauche.

La gouvernance du système ferroviaire français

Le 21 juin 2012, la FNAUT nationale a présenté dans une conférence de presse sa vision de la gouvernance du système ferroviaire. Cette prise de position fait bien sur suite aux Assises du ferroviaire qui se sont tenues en fin 2011, sous la houlette de l'ancien gouvernement (de droite), mais qui devront être suivies de décisions du nouveau gouvernement (de gauche) !

L'ABAC n'est pas affiliée à la FNAUT et nous n'avons pas vocation a être une association d'usagers, mais il nous a semblé intéressant de publier cet avis. Après tout la fonction essentielle du chemin de fer est de transporter des personnes et des marchandises et l'avis de la plus importante association d'usagers est important.

Nous publions à la suite l'avis de Guillaume Pepy pour la SNCF, extrait de son intervention au Conseil Consultatif des Consommateurs du 1er juin 2012. Voici donc tout d'abord l'exposé de la FNAUT,

Historique

- En 1997, la FNAUT avait soutenu avec prudence la réforme Pons-Idrac créant RFF, en soulignant ses aspects prometteurs mais aussi sa complexité, ses ambiguïtés, ses lacunes et son inachèvement (FNAUT Infos = FI n°99).
- En 2008, la Cour des Comptes publiait un bilan très mitigé de la création de RFF, l'occasion pour la FNAUT de reprendre sa réflexion sur la gouvernance ferroviaire en s'efforçant de dépasser la vision purement financière de la Cour (FI n°168). La FNAUT avait alors manifesté son intérêt pour une holding intégrant SNCF et RFF, suivant la formule allemande, sans pour autant en faire la solution miracle. Cependant le contexte a évolué depuis 4 ans, ce qui l'a amenée à réviser sa position.
- Plus récemment, lors des Assises du ferroviaire qui se sont tenues fin 2011 à l'initiative de Nathalie Kosciusko-Morizet, la commission Morati, très sensible au lobbying appuyé de la SNCF, a conclu en faveur d'une réunification « à l'allemande » du système ferroviaire.

Une conclusion prématurée

Manifestement, on a cherché à définir l'outil institutionnel (relations RFF-SNCF) sans dire à quoi il allait servir, c'est-à-dire sans avoir dégagé au préalable une vision à long terme (2030) du rôle souhaitable du rail et de son financement, sans avoir élaboré un plan-rail réaliste à l'image des plans élaborés en Suisse ou en Suède.

Il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs : le problème de fond n'est pas de savoir s'il faut ou non réunifier RFF et la SNCF, il faut sortir de ce débat polémique et stérile. Comment raisonnablement conclure le débat sur la gouvernance du rail alors qu'on marche à (courte) vue et que de nombreuses questions cruciales, déterminantes pour l'avenir du rail, n'ont pas été résolues et, souvent même, abordées ? Malgré les efforts de la FNAUT, l'usager du rail, voyageur ou chargeur, a été le grand oublié des Assises...

1 - Des questions cruciales sans réponses

Il faut rechercher une visibilité à long terme de l'avenir du rail, et donner toutes ses chances au rail compte tenu de ses atouts économiques, sociaux et écologiques, bien mal valorisés aujourd'hui.

1. Offre de transport

Quelle doit être l'offre ferroviaire à moyen terme, disons en 2030 ?

Pour les voyageurs, cette offre doit être à la fois fiabilisée (ponctualité des TGV et des trains classiques), enrichie (vitesse, fréquences, qualité de service, desserte plus étoffée des villes moyennes, services à bord des trains) et diversifiée (TER, Intercités, TGV, trains de nuit, trains transfrontaliers et internationaux, auto/train). Les différentes offres TER, Intercités et TGV doivent être mieux définies et coordonnées. Il faut aussi développer des dispositifs d'information multimodale et la billettique pour faciliter, et donc développer, le voyage en transport collectif de bout en bout, « sans couture ».

Pour les chargeurs, l'offre doit être fiabilisée, renforcée et diversifiée : trains complets, ferroutage, wagon isolé, desserte des ports, embranchements particuliers (FI n°163 et 179).

2. Rôles du train et du car

Un point essentiel est une définition rationnelle des rôles respectifs du train et du car : des bilans sociaux-économiques prenant en compte les coûts externes des deux modes et les préférences des voyageurs, c'est-à-dire les conséquences des transferts sur route, doivent être établis pour chaque itinéraire, sans a priori idéologique.

3. Réseau ferré

Quelle doit être la consistance du réseau ferré ? A l'évidence, l'offre évoquée ci-dessus n'est envisageable que si le réseau des LGV est peu à peu étoffé, le réseau classique modernisé, et le réseau global mieux maillé et adapté aux besoins (FI n°180).

4. Productivité

La productivité du système ferroviaire est un point clé, qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret. La FNAUT n'a pas de compétence pour intervenir sur ce point, elle peut cependant légitimement poser des questions sur l'organisation du travail au sein de la SNCF car cette organisation a des incidences directes sur la qualité des services et sur leurs coûts pour l'usager et le contribuable : peut-on réduire le coût de la maintenance du réseau ? Introduire une certaine polyvalence du personnel ? Faire évoluer la réglementation du travail ?

5. Concurrence intramodale

Quel rôle peut jouer la concurrence entre opérateurs ferroviaires ? Peut-elle amener des innovations techniques ou commerciales, permettre de réduire les coûts d'exploitation ? La FNAUT s'est clairement prononcée pour une expérimentation de la concurrence, à commencer par les lignes TER et Intercités les plus fragiles, suivant le modèle urbain de la délégation de service public. Elle est par contre hostile à l'introduction de la concurrence « par le marché » dans le secteur commercial (TGV) qui implique la coexistence de deux ou plusieurs opérateurs sur une liaison donnée, comme en aérien (Fin^{0}181).

6. Droits des voyageurs

La fonction « guichet unique », essentielle pour la FNAUT, doit être organisée, comme en Allemagne ou en Grande-Bretagne, avant toute ouverture importante à la concurrence (le site internet de la SNCF indique des services aériens concurrents du train mais ignore l'opérateur privé Thello, qui exploite le train de nuit Paris-Venise ; il ignore même l'existence de la ligne Nice-Digne exploitée par une filiale de Veolia[1], et propose un trajet TGV + car en plus de 5h).

Tous les opérateurs doivent reconnaître les tarifications sociales (familles nombreuses,...) et leurs tarifs maximaux doivent être fixés par l'Etat. La concertation avec les voyageurs doit être développée (comités de lignes TER et comités d'axes Intercités).

7. Rôle des collectivités

Quelle est l'organisation institutionnelle la plus favorable au rôle d'ossature du système de transport qui doit être attribué au rail, outil à rendement croissant ? La FNAUT est favorable à une décentralisation plus poussée, permettant de rapprocher le décideur de l'usager, et à une répartition plus rationnelle des compétences (FI n°171).

La consistance des dessertes TGV est de la responsabilité de la SNCF, et non de l'Etat, alors qu'elles contribuent à l'aménagement du territoire. L'Etat est aujourd'hui autorité organisatrice des trains TET, les régions le sont pour les trains et cars TER. La répartition des compétences entre collectivités doit être revue afin d'éviter les situations fréquentes de concurrence frontale entre cars départementaux et trains TER ou Intercités.

8. Financement

Comment financer à un niveau élevé et de manière pérenne les investissements (voies et matériel roulant) et l'exploitation ? Malgré toutes les possibilités de rationalisation du système ferroviaire, il est clair aujourd'hui que le financement du rail par le rail seul est impossible. Les contraintes budgétaires de l'Etat et des collectivités territoriales étant particulièrement fortes, et les entreprises étant déjà très sollicitées à travers le versement-transport, la seule piste réaliste, outre l'abandon de nombreux projets pernicieux d'infrastructures de transport (routes, canaux à grand gabarit, aéroports), est la mise en place d'une fiscalité écologique, préconisée de longue date par la FNAUT. Il est souhaitable, par ailleurs, de recentrer l'effort financier de l'Etat sur les LGV et les grandes opérations de modernisation du réseau classique, et celui des régions sur la modernisation des réseaux régionaux et sur les réouvertures de lignes régionales.

9. Concurrence intermodale

Quelles conditions de concurrence établir entre le rail et les autres modes (automobile, car, camion, avion) ? Ces conditions doivent être rendues équitables sur le plan économique, social et écologique, chaque mode assumant en particulier l'essentiel de ses coûts externes, pour valoriser les atouts écologiques du rail, ce qui justifie la fiscalité écologique souhaitée par la FNAUT et

1 NDLR pour le compte de la région PACA. On peut rajouter que généralement la site de la SNCF ignore les correspondances aux frontières par exemple à Hendaye et Irun avec le réseau Basque

son refus de l'autorisation des camions de 44 tonnes et des avantages fiscaux accordés aux transporteurs routiers (FI n°176). D'autre part, les décisions en matière de nouvelles infrastructures de transport doivent éviter d'affaiblir le rail qui, avec les transports urbains, doit bénéficier de l'essentiel de l'argent public disponible (FI n°191).

10. Aménagement du territoire

Pour renforcer l'attractivité et la rentabilité du rail, défavorisé par la dispersion de l'habitat et des activités, plusieurs pistes peuvent être exploitées systématiquement :

- valoriser les lignes périurbaines sous-exploitées ou inutilisées, concentrer l'habitat et les activités (services, commerces) autour des gares centrales et périurbaines (FI n°183) ;
- implanter dans toutes les gares, en complément des prestations ferroviaires, des services et des petits commerces de dépannage en concertation avec les collectivités locales ;
- éliminer les projets de gares TGV déconnectées du réseau classique (FI n°167) ;
- développer les zones industrielles à proximité immédiate des voies ferrées.

2 - Réunification : un faux problème

Quand des réponses claires (et si possible satisfaisantes pour les clients du rail, les contribuables et la collectivité) auront été données aux dix questions précédentes, largement ignorées lors des Assises du Ferroviaire, alors il sera possible de préciser avec pertinence les rôles respectifs des différents acteurs du secteur ferroviaire.

Réunifier l'infrastructure...

Une grande partie des dysfonctionnements du système ferroviaire est due à l'Etat, qui a conçu une véritable usine à gaz, n'a pas désendetté RFF comme cela avait été promis en 1997, puis n'a pas su arbitrer les conflits structurels apparus entre RFF et la SNCF.

Aujourd'hui, la SNCF abrite, et gère pour le compte de RFF, la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) créée fin 2009, qui rassemble les 14 000 horairistes, régulateurs et aiguilleurs, ainsi que la branche SNCF Infra qui comprend les 41 000 agents chargés des travaux de maintenance et de modernisation du réseau. La SNCF, ainsi que les autres opérateurs (Thello, fret), paient des péages a RFF pour l'utilisation des voies et les services ferroviaires en gares. A cette complexité s'ajoute les intérêts financiers structurellement divergents de RFF et de la SNCF.

A la fin des Assises du ferroviaire, Nathalie Kosciusko-Morizet avait annonce l'intention du gouvernement d'unifier la gestion de l'infrastructure en rassemblant RFF, la DGF et SNCF Infra dans un même organisme. C'est urgent, selon le député Hervé Mariton, car « le système actuel génère une inefficacité opérationnelle croissante ».

Cette perspective rationnelle, approuvée par la FNAUT, semble faire l'objet d'un consensus, reste à savoir si la nouvelle entité sera autonome juridiquement ou rattachée à la SNCF.

...ou tout le secteur ferroviaire ?

- Une réunification totale RFF-SNCF peut sembler logique, voire indispensable, car le rail est un transport guidé, ce qui plaide en faveur d'une gestion intégrée de l'infrastructure et de l'exploitation (« le rail et la roue » sont en synergie). Cependant cet argument n'est pas convaincant : si les causes structurelles de conflits entre RFF et SNCF disparaissaient, on ne voit pas ce qui empêcherait les deux entreprises de collaborer dans leur intérêt commun malgré leur séparation. Inversement, il y a une contradiction intrinsèque entre les synergies rail-roue attendues d'une réunification et l'obligation « européenne » de mettre en place une « muraille de Chine » entre la gestion de l'infrastructure et les autres activités de la holding : il ne peut s'agir que d'une réunification fictive, et non d'une intégration.
- Certes, le modèle allemand est séduisant, les succès du rail outre-Rhin en témoignent (à noter cependant que les associations de consommateurs sont mécontentes des services de la Deutsche Bahn). Est-il cependant transposable en France ?

Le contexte allemand est bien différent : le rail a été désendetté dès 1994, le réseau est en bon état, le problème du statut des cheminots a été résolu correctement, la productivité de la Deutsche Bahn est forte, la concurrence entre opérateurs ferroviaires a joué un rôle bénéfique et elle est suffisamment vigoureuse pour que la DB n'impose pas sa loi. Enfin, et ce point est fondamental, l'Etat allemand pratique une politique favorable au rail (le soutien financier au rail est de 17 milliards par an contre 10 en France, la taxe poids lourds est en vigueur depuis longtemps) et la DB met en œuvre avec succès une stratégie offensive de développement des activités ferroviaires. On n'en est pas là en France...

En définitive, le succès du rail en Allemagne est bien davantage dû à la politique de l'Etat qu'au modèle juridique de la holding.

Les risques d'une réunification

Au delà de la différence de contexte entre la France et l'Allemagne, plusieurs raisons incitent à écarter la solution de la holding.

- Comme le soulignait le sénateur Haenel, pourtant favorable à une réunification de l'ensemble du système ferroviaire, « la création de RFF a permis l'apparition d'une expertise technique et économique des projets d'investissements indépendante de la SNCF ». Elle a permis d'autre part l'émergence d'idées innovantes et de préoccupations auparavant négligées par la SNCF (le cadencement, la desserte des ports, les opérateurs ferroviaires de proximité pour le wagon isolé, la régénération du réseau classique grâce à la hausse des péages du TGV si le marché peut la supporter). Cet acquis fondamental doit être préservé.
- Redonner tout le pouvoir à la SNCF en lui confiant le pilotage du système ferroviaire, alors que l'Etat n'est pas en capacité aujourd'hui de la contrôler, est dangereux car sa stratégie de régression actuelle répond à ses intérêts propres à court terme et non à ceux des clients du rail et de la collectivité : d'une part, elle ne cherche pas à répondre aux besoins exprimés par les voyageurs mais à les mettre à son service ; d'autre part, contrairement à RFF qui a une vision à long terme du réseau (des péages élevés pour pouvoir régénérer le réseau classique), elle continue de dégrader ou de vouloir dégrader toutes ses offres, y compris maintenant l'offre TGV, en élaguant peu à peu ses activités non rentables au lieu de chercher à les valoriser (FI n°203). Or le rail est un outil capitalistique à rendement croissant qui ne supporte pas une gestion régressive et à court terme.

3 - Le modèle préconisé par la FNAUT

Quatre modèles

Quatre solutions sont mises en œuvre en Europe et fonctionnent correctement, il n'existe pas de solution unique miraculeuse sinon elle aurait été adoptée dans tous les pays.

- La Suisse offre le modèle idéal (mais hors Union Européenne) : intégration complète infrastructure-exploitation et pilotage par l'Etat et les cantons, le rail progresse malgré les faibles distances concernées et un relief défavorable.
- En Allemagne, le rail est florissant mais l'Union Européenne est hostile à la formule de la holding adoptée dans ce pays.
- En Grande-Bretagne, l'Etat, fortement impliqué, fixe les règles et coordonne les différents acteurs ; infrastructure et exploitation sont séparées, il n'y a aucun opérateur dominant.
- En Suède, la séparation est totale entre infrastructure et exploitation, le rôle de l'Etat est limité à la définition d'un plan multimodal d'investissements ; une agence indépendante assure la régulation et la planification des investissements ferroviaires.

Un modèle français

L'expérience montre que le modèle français actuel est celui qui fonctionne le plus mal. Une gouvernance ferroviaire efficace doit dorénavant permettre simultanément :

- de faire émerger une vision à long terme du rail, une stratégie de développement ;
- de diversifier les centres d'expertise ferroviaire afin d'éviter toute forme de pensée unique ;
- de clarifier les compétences des acteurs, et en particulier de désimbriquer les responsabilités de RFF et de la SNCF, pour éviter les conflits structurels et faciliter au contraire le dialogue et les collaborations entre organismes qui ont trop tendance à s'ignorer ;
- enfin de valoriser toutes les potentialités du rail par une politique cohérente et ambitieuse.

Au terme d'une réflexion approfondie, la FNAUT préconise aujourd'hui des orientations adaptées au contexte français, qui évitent tout dogmatisme et répondent à ces objectifs.

L'Etat

Ce rôle est évidemment fondamental. L'Etat doit définir une politique cohérente des transports (en particulier l'offre de services et les infrastructures jugées nécessaires pour des raisons économiques, écologiques ou d'aménagement du territoire), assurer la coordination des visions de RFF, de la SNCF et des autorités organisatrices, contrôler l'application de sa politique en lien étroit avec le régulateur, garantir un financement pérenne du rail (aujourd'hui la dégradation du réseau classique est seulement ralentie) et éviter la dérive de la dette ferroviaire (son service représente 25% du montant total des péages, les péages TGV représentant quant à eux 33% du coût du billet).

Le régulateur

Un régulateur, l'ARAF, fixe aujourd'hui les principes d'attribution et de tarification des sillons

et arbitre entre les différents opérateurs et entre les différents types de circulations (TER, TET, fret) en cas de conflit sur leur attribution. Au-delà de son rôle de « gendarme du rail », il doit aussi, en tant que bras armé de l'Etat planificateur, contribuer à l'élaboration de la politique du transport ferroviaire et à son contrôle (politique des péages ; arbitrage entre les différents types de circulations : TGV, TER et TET, fret ; prise en compte des besoins des usagers du rail ; plan à moyen voire long terme concernant les infrastructures) en lien avec l'Etat, les régions, RFF et les opérateurs. C'est la clé de voûte du système.

Le gestionnaire de l'infrastructure
II faut rapidement regrouper au sein de RFF les différentes fonctions relatives à l'infrastructure : tracé des sillons (horairistes) ; tarification, attribution et vente des sillons ; gestion des circulations (aiguilleurs et régulateurs) ; maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage pour la maintenance, la modernisation et le développement du réseau ferré.

Les opérateurs
Les opérateurs ferroviaires, connaissant les perspectives d'évolution du réseau et des péages, doivent être forces de proposition d'améliorations pour le moyen et le long terme ; pour ce faire, des « tables rondes » doivent être organisées avec les autres acteurs : gestionnaire d'infrastructure, autorités organisatrices de transports (Etat et régions), usagers du réseau.

Le gestionnaire des gares
Une entité Gares doit assurer la fonction Guichet unique (pas de commercialisation à l'aérienne), l'intégration des fonctions techniques (mouvement des trains) et commerciales (information et vente) nécessaire pour gérer notamment les situations perturbées, la valorisation commerciale des emprises disponibles et la préservation des installations indispensables au développement du trafic (fret compris) à long terme. Cette entité peut être autonome, ou rattachée à RFF ou à la SNCF, elle doit collaborer avec les différentes autorités organisatrices pour garantir le bon fonctionnement de l'intermodalité.

En définitive, la réunification RFF-SNCF ne constitue pas un objectif en soi. L'important n'est pas le détail du schéma institutionnel mais la qualité des liens fonctionnels, qui doivent être étroits, entre les différents acteurs, associée à une volonté forte de l'Etat se traduisant par une politique des transports claire dont il assure le suivi rapproché de la mise en œuvre.

La Position de la SNCF sur la réforme du système ferroviaire

Guillaume PEPY s'est exprimé lors du ***Conseil Consultatif des Consommateurs*** *du 1er juin 2012. Voici l'extrait de son intervention sur ce sujet :*

" Le moment entre la fin des Assises du ferroviaire (fin décembre 2011) et aujourd'hui a été un moment extraordinairement riche et aucunement un moment d'inaction. Les administrations concernées ont continué à travailler sans véritable commande politique. Aussi au 15 juin, après les élections législatives, les responsables politiques auront des propositions concrètes, instruites de réforme du système ferroviaire soit à valider, soit à corriger. Ces propositions seront financières, institutionnelles et opérationnelles. Un travail intensif a été mené entre Bercy et le ministère des transports avec la participation de SNCF et RFF.

Le point d'interrogation est double : les responsables politiques ont-ils envie de réaliser une réforme et laquelle ?

Mon travail consiste à mettre la pression maximum, à la limite du raisonnable, pour conduire les responsables politiques à effectuer une réforme et de préférence celle que je suggère. Le principal risque serait l'absence de réforme car s'il n'y a pas de réforme du système ferroviaire, l'Europe décidera pour la France et la France n'aura pas pesé sur les choix !

Aujourd'hui, **au niveau institutionnel**, une forme de convergence existe. En effet, tout le monde sauf RFF (c'est parfaitement légitime) considère qu'une réunion RFF / SNCF à la française constitue la bonne solution. A gauche comme à droite, technicien comme politique, tous pensent qu'une forme de regroupement est nécessaire.

Côté financier, pour que la dette du système ferroviaire ne soit pas requalifiée de dette d'état, il faut qu'elle arrête de croître et soit réellement stabilisée. Pour qu'elle soit stabilisée, il faut arrêter de

financer des projets par la dette et que le système ferroviaire n'ait pas de déficit d'exploitation, chaque année, couvert par l'emprunt. Nous travaillons sur la façon de ne plus financer des investissements par la dette et d'équilibrer le système ferroviaire.

A noter que s'il y a une forme d'unité retrouvée SNCF / RFF, tous les bénéfices de la SNCF iront, justement, au remboursement des intérêts de la dette. Un des avantages d'une telle réunion sera d'aider le système ferroviaire à se financer.

Concernant **le volet européen**, il s'agit de démontrer à l'Europe que les français comme les allemands, les belges, … refusent de se laisser dicter leur organisation détaillée par la Commission européenne.

Il est normal que la Commission fixe les objectifs (développement du rail, financement sain des infrastructures, non discrimination, ouverture à la concurrence) mais pas qu'elle s'occupe des organisations détaillées de chacun. Nous voulons que l'Europe se concentre sur les objectifs et non sur les moyens."

Et nous, qu'en pensons nous...

Nous n'avons guère débattu sur le sujet, mais il est certain que les avis sont partagés, la majorité étant très probablement (mais nous n'avons pas fait de sondage!) pour une SNCF réunie et maitrisant tous les aspects (au moins techniques) du problème, avec toutefois un rôle de l'Etat renforcé, car il a rarement dans le passé joué son rôle de tutelle, théoriquement garant du service public, avec efficacité.

Il est en effet quasi-certain que c'est grâce à l'organisation ancienne que le concept TGV/LGV a pu être développé dans le passé. Un autre exemple est le développement des Turbotrains, la SNCF ayant simultanément développé le concept traction permettant une puissance massique élevée en traction autonome et la recherche d'une suspension du bogie permettant, sans aller jusqu'à la technique du pendulaire, une augmentation notable des vitesses limites sur voie sinueuse et faiblement armée, et en faisant les quelques travaux d'infrastructure strictement nécessaire[2] dans ce seul but de diminution des temps de parcours. L'aspect commercial n'était pas oublié et c'est la maitrise de tout cela qui a permis dans les années 70 un gain de trafic de 30% sur Paris-Caen-Cherbourg et un gain de temps impressionnant sur les transversales. Aujourd'hui nous aurions bien besoin d'une démarche équivalente sur les diagonales ou même quelques radiales déshéritées, mais sans vue et pouvoir global il est bien difficile d'agir simultanément sur tous les paramètres pour atteindre un objectif bien précis.

D'un autre coté, la FNAUT a raison en soulignant l'intérêt de "diversifier les centres d'expertise ferroviaire afin d'éviter toute forme de "pensée unique" et "l'apparition d'une expertise technique (...) indépendante de la SNCF". A ce sujet l'exposé qu'a fait un ingénieur de RFF lors de l'AG de l'AFAC 2012 a été très instructif avec quelques exemples caractéristiques de cette forme de "pensée unique" ignorant souvent les bonnes idées ou bonnes pratiques que l'on peut trouver à l'étranger.

Bref, nous ne prendrons pas position, mais il faut espérer que la prochaine réforme ira vers plus de simplicité et d'efficacité, en redonnant la primauté à la notion de service public, en permettant de favoriser le transport ferroviaire, par rapport à la route et l'aérien, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, et le tout sans tirer vers le bas les salaires et conditions de travail des cheminots.

Erratum n° 322 : Un lecteur de Savoie, Pascal Gras, nous signale une coquille dans l'article "Photo Train Jura et Savoie" ou nous avons cité le passage, entre Annecy et Aix-les-Bains, à Rumigny au lieu de Rumilly. Il nous précise aussi qu'outre l'usine Tefal, citée dans l'article, Rumilly abrite aussi une usine Nestlé visible de la gare. Elle fabriquait le fameux Lait Mont-Blanc et s'est reconvertie sur la fabrication des Kellog's. Il y avait aussi des embranchements menant à des tanneries et à une usine de tabacs abandonnés depuis. Il existe aussi un embranchement sur un entrepôt logistique des magasins U installé il y a quelques années malheureusement fret SNCF a décidé de ne plus desservir cet embranchement. Merci à Monsieur Gras pour ces précisions ■

2 *Ce fut le cas par exemple sur Bordeaux-Lyon, bien qu'on aurait rêvé mieux*

A LIRE

SUR LES VOIES DE L'ALPAZUR

Ce sont les Éditions **du Cabri** qui viennent de sortir cet indispensable recueil de l'histoire de l'Alpazur, la célèbre liaison Nice-Digne-Grenoble-Genève par les Chemins de fer de Provence et la ligne des Alpes.

L'ouvrage de **José Banaudo** évoque la construction des divers tronçons et rappelle que dès 1911, lorsque fut terminé le dernier tronçon de Nice - Digne, les Chemins de fer du sud de la France, devenus plus tard les Chemins de fer de Provence, faisait une publicité mettant en avant une économie de parcours et de tarif pour les parcours Nice-Grenoble et Nice - Lyon par Digne comparé à l'offre PLM par Marseille. Mais le temps de parcours était tellement dissuasif que dans les années trente le service touristique du PLM mettra en service des relations Nice-Grenoble par Car (et même des cars décapotables) en un peu plus de 10 heures

Il faudra attendre l'été 1935 pour que le PLM mette en place une Micheline (ZZ R1 et R2) directe Grenoble - Digne en correspondance à Digne avec les ABH1 ZZ1 et 2 des CP tout récemment livrés par Renault. En 36, les Decauville à "nez de cochon" ZZ P 1 à 9 (PLM) remplaceront les Michelines jusqu'en 1939 et reprendront le service à l'été 1946 (XDC 2001 à 2009 SNCF).

En 1953, la SNCF veut pousser la relation jusqu'à Genève...mais choisit le car (déjà !) entre Digne et la Suisse. Heureusement cette formule rail-route sera abandonnée dès l'année suivante avec l'arrivée des nouveaux autorails X2400. Ce sera donc le vrai départ du Nice-Genève qui permettait même une correspondance de et vers Berne et Zurich. En dehors de la période de plein été la relation était limitée à Grenoble avec un Decauville X 52000 reliée coté CP toujours par un ABH1 soit 1ère, soit 2ème série (ZZ 4 et 5) souvent renforcé par une remorque Billard R210.

A l'été 1959, le "Panoramique" (X4200) commence à être introduit et assurera la relation régulièrement tous les étés de 1960 à 1974 généralement avec une remorque unifiée. En basse saison il est remplacé par un X2800 ou un Decauville uniquement sur Digne-Grenoble. C'est pendant cette période en 1962 que le terme "Alpes Azur" est utilisé pour la première fois par un logo fixé sur les deux autorails des CP (ZZ 21 et 22) spécialement aménagés pour cette relation avec une robe d'un magnifique bleu (azur) et ivoire[1]. Ils cèderont la place en septembre 1971 aux tout nouveaux SY 01 et 02 des CFD (malheureusement jaune !).

Coté SNCF, de 1969 à 1973 la relation connaitra quelques vicissitudes avec un parcours incomplet dans le sens nord-sud (correspondance à Grenoble avec le "Catalan Talgo" ou à Culoz), ou encore avec les problèmes de surchauffe du Panoramique qu'il faudra limiter à 600 ch. Mais en 1974 cette rupture de charge est supprimée et c'est à cette époque et jusqu'en 1976 qu'on verra les meilleurs temps de parcours (moins de 6 h pour Nice-Grenoble et autour de 9 h pour Nice-Genève dont une heure d'arrêt buffet à Grenoble. 1974 sera la dernière année du panoramique, remplacé d'abord par un X4500 (Caravelle) pas très adapté à la course en montagne, puis par un X2800.

En 1976, c'est de nouveau la rupture de charge à Grenoble suite à l'introduction des ETG sur Valence - Grenoble - Genève. Cela va durer jusqu'en 1980 mais les temps de parcours vont se dégrader pour diverses raisons, tant coté SNCF que CP[3]. Enfin pour

1 L'appellation n'est toutefois pas encore utilisée commercialement à cette époque

3 Le temps de Nice-Digne était passé de 2h35 en 1975 à 3h15 en 1978, suite à l'abandon du direct spécifique, lequel a été rétabli à l'été 1980 en 2h50.

faire bonne mesure le Digne - Grenoble est supprimé au service d'hiver 1980.

Mais en 1981, il y a une volonté nationale et commerciale de relancer les services touristiques et c'est la création de l'ALPAZUR qui aura un certain succès tout l'été. Le Genève-Digne est assuré par quatre RGP1 spécialement aménagés[4] et le Digne-Nice par un attelage de 2 SY de deuxième génération en couplage avec une ou deux remorques recarrossées par Garnéro. Cette formule ne durera que 3 ans avec même un élargissement de la période de circulation à tout l'été 82 (de mai à fin septembre) et le lancement d'un "Alpaneige" l'hiver 82-83 entre Grenoble et Digne qui n'aura pas le succès escompté.

En 1984 nouveau chambardement, on revient à la correspondance avec le Catalan Talgo à Grenoble. En pleine saison l'Alpazur voit son origine / destination reportée à Lyon (en correspondance avec un TGV de Paris), avec en plus une rame Lyon-Grenoble-Marseille décrochée (ou accrochée) à St Auban. A l'été 85 les TGV arrivent à Grenoble et le parcours est donc de nouveau limité à Grenoble-Digne et Grenoble-Marseille. Simultanément les premiers RGP1 rénovés arrivent sur la desserte et coté CP c'est l'arrivée de la rame double SOULÉ X351/XR1351 désignée ALPAZUR, qui offre la climatisation contrairement au matériel SNCF (même modernisé !). Mais cette rame aura bien des déboires et devra être souvent remplacée (même par les vieux ABH1)[5].

Ce service sera maintenu tant bien que mal jusqu'en 1989, mais avec des changements d'horaires, des augmentations de temps, des correspondances dégradées, l'abandon de l'animation et de la branche de Marseille en 88. Bref toutes choses pour faire fuir la clientèle, selon la bonne vieille méthode SNCF. La dernière circulation aura lieue le 24 septembre 1989. Un an plus tard tout trafic sera exclu de la ligne St Auban - Digne.

L'ouvrage se termine par une note d'espoir (modéré) envisageant la ré-ouverture de Digne - Saint Auban, demandée par les élus pour les relations régionales, mais il serait étonnant qu'on retrouve un jour un Nice - Grenoble et encore moins un Nice - Genève.

Tout ceci est développé dans ce magnifique livre de 127 pages au format 32x24 avec nombres détails et plus de 250 photos retraçant toute cette belle histoire.

Eté 1985, l'Alpazur en gare de Veynes - Photo J. Ottaviani (non extraite du livre)

4 Il s'agit des X 2724, 2729, 2733, 2736 (jaune ex TEE) avec les remorques XR 7723, 7724, 7729, 7730

5 C'est cette rame dont nous avons signalé le retour aux CP après une remise en état à la SAFRA (voir FM 322)

LA RÉGULARITÉ (SUITE)

(en complément de l'article de FM n°321)

PRÉAMBULE

La régularité des circulations ferroviaires s'est, sans doute, dégradée au cours de ces dernières années. Nous savons que de nombreux trains se succèdent à 2, 6, 8 mn par sens et que des TGV roulent à 10 mn d'intervalle … à 300 km à l'heure sur la ligne PSE, que Eurotunnel "empile" parfois sous la Manche des trains séparés par 12 mn.

Cette densité génère en gare, aux troncs communs de voies qui y conduisent, et parfois en pleine ligne, des zones de saturation.

Le trafic est soumis à tous les aléas de sa circulation tels que:

-incidents techniques (matériels, voie, signalisation.....)
-intempéries, passages à niveau, malaises de voyageurs, suicides...
-malveillances diverses, signaux d'alarme tirés sans raison, vol de câbles....

Ce trafic passe sur des voies en régression kilométrique constante, à travers un énorme programme de travaux lourds et une multitude de travaux ponctuels, qui correspondent souvent à des retards de maintenance ou sont parfois destinés à améliorer la fiabilité du réseau.

Chaque incident impacte un nombre accru de trains (30% de plus qu'il y a 10 ans)

Il n'y a ainsi plus de "réserve de régularité".

Malgré cela, la SNCF, comme un équilibriste sans filet, assume ses 15 000 trains quotidiens avec une régularité de 80 à 90% , ponctuée de crises, lourdement relayées par les médias (parfois avec raison). C'est sans doute insuffisant, mais nous avons vu qu'il n'y a pas de remède immédiat à bon marché, et que les tempêtes médiatiques ou les "coups de gueule", même motivés, de personnalités n'y changeront rien tant que le réseau n'aura pas évolué, à trafic égal. Actuellement, créer de nouveaux trains, cadencés ou non, (de l'exploitant ou de la concurrence) sur des secteurs saturés ne peut qu'aggraver la situation.

Douze lignes dites malades (elles ne sont souvent que "simplement" saturées) sont traitées avec une extrême vigilance, en attendant mieux. Le succès est certain, inégal, éphémère peut être.

Cependant, pour améliorer la capacité, la vitesse, la régularité du réseau, des actions sont souhaitées, envisagées, étudiées, entreprises, ou terminées avec succès.

Citons en vrac:

-la LGV Tours-Bordeaux, et ses prolongements
-le doublement de la LGV Paris-Lyon par Orléans...
-le doublement de quelques voies uniques
-le forage d'un tunnel sous Paris entre Châtelet et les Halles !
-des contournements, ou des barreaux de LGV
-des gares sur LGV … en pleine campagne …..etc

On trouve ci-dessus deux exemples de construction de ligne nouvelle (Tours- Bordeaux, Paris-Lyon) et des exemples de dé-saturation.

Des LGV nouvelles règlent tous les problèmes si leurs accès au gares par le réseau classique sont "déssaturés", car il ne sert à rien de rouler vite en ligne pour tomber sur des feux rouges à proximité de l'arrivée. La LGV Tours Bordeaux sera exemplaire à ce titre : le "bouchon" nord de Bordeaux aura sauté et la ligne classique rénovée assurera sans doute un bon itinéraire de détournement.

La réduction possible, (probable?), des crédits peut ralentir ou bloquer leur développement.

Que faire ? Bloquer les travaux d'amélioration de vitesse et capacité conduit à figer la régularité à son médiocre taux actuel. Ne faut-il pas s'attaquer en toute priorité aux points de saturation, en milieu urbain ou semi-urbain, et construire plus tard, en des temps meilleurs, la

LGV ou la ligne classique de jonction ? Ce raisonnement est pertinent quand la ligne classique a de bonnes facultés naturelles de vitesse (Bordeaux-Dax par exemple)

RÉSEAU FERRE...RÉSEAU ROUTIER

Le réseau ferré de RFF, le deuxième en Europe par son importance comprend :

-29 000 km de lignes, dont 1900 km de LGV. La moitié, environ est électrifiée.

-53 000km de voies

-18 000 passages à niveau....

Quatre millions de voyageurs, chaque jour, utilisent ce réseau.....

Les lignes sont à voie unique, double ou multiples.

Les voies uniques : Il n'existe pas d'équivalent routier aux voies uniques, sauf quelques sens interdits. Au contraire de la voie ferrée, toutes les routes, même les plus petites, les plus reculées permettent le croisement, le dépassement.

Cependant, les exploitants, fruit d'une longue expérience et des progrès de la signalisation savent écouler un trafic important, de même sens, de sens contraires, de vitesses ou de charges différentes. Les horaires sont obligatoirement très élaborés et il faut des voies d'évitement ou de garage.

Tout incident ou immobilisation de train impacte plus ou moins toutes les autres circulations en cours sur la ligne, la régularité est affectée. Au delà d'un certain volume de trafic, un seul remède : le doublement total ou partiel de la ligne (cas de Toulouse- Saint-Sulpice ou Aix-Marseille, déjà réalisés). C'est long, cher et nécessite souvent, durant les travaux, la fermeture de la ligne.

Les double voies : L'équivalent routier de la double voie est la banale route à deux sens de circulation. Même les LGV correspondent à ce schéma ! Le chemin de fer est économe en espace ; rappelons que la surface des emprises de la LGV Paris-Lyon est inférieure à la surface de l'aéroport de Roissy .

La double voie a des capacités plus de 2 fois supérieures à celles d'une voie unique. Sa résistance à l'effet domino d'un incident est meilleure car, théoriquement, un seul sens de circulation est concerné. En outre, les IPCS, lorsqu'elles sont installées, permettent la circulation en dépannage par l'autre voie.

La double voie devient cependant un piège en cas de saturation chronique (LGV PSE par exemple) ou de saturation en heure de pointe dans les deux sens. Utiliser la faculté des IPCS permet d'acheminer le trafic mais exporte l'irrégularité sur la deuxième voie.

Deux exemples récents peuvent illustrer ce problème:

- une circulation tombe en panne en heure de pointe au bout des quais à Pessac. Le journal Sud-Ouest à fait une demie page pour exposer l'inévitable pagaille qui a suivi.
- un suicide, le 9-5-2012, sur la LGV PSE, à Marolles a retardé.....236 trains par effet domino !

Les voies multiples, à 4 ou 6 voies se trouvent aux entrées des très grandes villes et correspondent enfin aux accès routiers : autoroutes et rocades urbaines. Elles sont cependant vulnérables. Par exemple, le 28 mai 2012 à 8h25, une rame du RER D heurte une personne à Maison Alfort. Le trafic est arrêté dans les deux sens, entre Paris Lyon et Villeneuve. Et cela dure jusqu'à 10h30....

La durée des interruptions de voies suite à suicide (400 par an en moyenne sur la SNCF) dépend surtout d'intervenants légaux extérieurs (pompiers, police, officier de police judiciaire, pompes funèbres). Plusieurs milliers de voyageurs, plusieurs dizaines de milliers parfois, sont concernés, d'un seul coup, par ces drames qui génèrent une compréhensible lassitude.

Comment "produire de la régularité" avec de tels exemples ? Au contraire, sur autoroute,

un accident ne perturbe qu'une voie ou un sens de circulation et rarement les 4 ou 6 voies.

Le dégagement de trains en panne est toujours long quand les circulations arrêtées derrière, doivent être retirées en priorité. L'attelage automatique du matériel moderne, (TGV, TER) si utile par ailleurs, ne facilite pas toujours le secours. Enfin, matériel dégagé, voyageurs acheminés de la moins mauvaise façon possible, faut-il affréter un nouveau train en remplacement ?

Dans ce cas, de quel point de départ, dans quel horaire, avec quel retard, comment l'insérer dans la trame serrée des circulations suivantes, déjà perturbée par l'incident....?

Faut-il le supprimer, ce train ? Dans ce cas, les voyageurs en aval, sans pouvoir comprendre, excédés, liront la mention "supprimé" s'afficher. C'est peut être, quand d'autres options d'acheminement existent, la moins mauvaise solution.

On a déjà beaucoup dit que la séparation de la SNCF en activités, avec conducteurs et locomotives spécifiques, ne facilitait pas le secours de trains en panne. Je n'y reviendrai pas, mais il y a peut-être quelque chose à faire dans ce domaine.

La situation est-elle sans remèdes ?

QUELQUES RÉFLEXIONS

Le chemin de fer se trouve maintenant piégé par ses qualités d'économie en espace. Il sait fonctionner avec une très grande efficacité en situation non perturbée mais, saturé, il est devenu vulnérable aux conséquences d'incidents. Lui donner de l'espace en construisant des lignes (GV ou classiques) partout où c'est utile est, actuellement, hors de portée financière.

Il faudrait donc dé-saturer et "seulement" dé-saturer puis attendre des jours meilleurs, plus tard, pour construire des lignes ! Cela consiste quand même à ajouter des voies supplémentaires en gares et à leurs accès, en milieu urbain... (ou faire des gares en pleine campagne!!). C'est aussi peut être, ajouter une voie supplémentaire banalisée au tronçon ou à la ligne saturée (quelle soit simple ou double). Cela correspond à certains travaux actuellement entrepris ; c'est énorme, c'est long, on s'y est pris trop tard, et seulement quand le trafic a révélé la saturation. Observons, au passage, que dé-saturer coûte sans rentabilité au contraire d'une LGV. Alors, régularité ou rentabilité ?

CONCLUSION

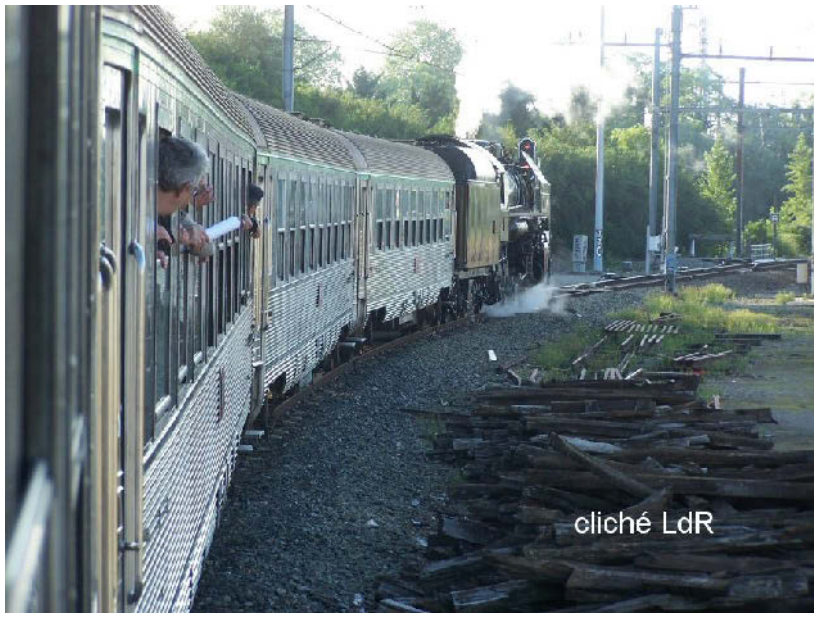
- terminer la LGV en construction, se questionner momentanément sur ses indispensables prolongements...!
- dé-saturer. Le résultat est attendu dans quelques longues années
- après cela envisageons la construction de lignes nouvelles(GV ou classiques)
- ne demandons pas plus de trains, cadencés ou non à l'opérateur actuel ou à la concurrence, en zones saturées
- ne cassons pas maintenant, en pleine crise, le couple SNCF-RFF qui malgré ses imperfections, ses grincements, montre une réelle efficacité industrielle... un peu inespérée. Plus tard peut être?
- en attendant, il nous appartient en tant qu'Association d'informer, de calmer les tempêtes médiatiques et les "coups de colère" des uns et des autres. Ils sont sans effet sur la régularité, à trafic et réseau égal. Ils portent le discrédit sur une entreprise publique qui, malgré les apparences, n'a peut être jamais été aussi performante (en trafic voyageurs)...et qui fait des bénéfices.
- L'expérience nous a appris que l'analyse erronée conduit aux solutions désastreuses

J. Villegoureix. Juin 2012.

VOYAGE en LANGUEDOC ROUSSILLON avec la 141R 1126
Samedi 23 juin 2012

C'est par une belle journée estivale qu'un petit groupe de l'AFAC MIDI PYRÉNÉES se donne rendez-vous sur la voie 6 de la gare Matabiau. La belle composition inox des années 60 attend impatiemment la vedette du jour. Celle-ci dans sa robe noire et ses longs pare-fumée semble tituber sur les aiguilles du poste 4. Une fois sous le pont Georges Pompidou à proximité des garages de Terre Cabade le carré violet s'ouvre vers la voie 6. La locomotive se met en place sans bruit au signal de l'accrocheur. L'exiguïté des lieux ne rebute pas les admirateurs venus entourer « la bête humaine » déjà sexagénaire. A bord de la cabine la pression monte à 15 bars et l'effervescence est au plus extrême. Le CTT parvient à donner les directives aux accompagnateurs des voitures et à l'agent chargé de l'autorisation de départ.

A 6h33 précises, à purgeurs ouverts les premières rotations des bielles mettent en mouvement le monstre d'acier. Le mécanicien actionne le régulateur dans la tranchée de Guilheméry. Un coup de sifflet strident accompagne quelques volutes de fumées puis à la sortie de Labège le 100 km/h s'affiche sur l'indicateur Flaman. Le Lauragais à vocation agricole et marchande est littéralement avalé. La belle courbe de Villefranche exhibe sa caténaire inclinée de type Midi et le village d' Avignonet déploie le clocher de son église sur une hauteur. Le seuil de Naurouze point de partage des eaux entre l'Atlantique et la Méditerranée élève furtivement l'obélisque de Riquet (ce fermier général des gabelles qui sous Louis XIV réalisa le grand canal dit des Deux Mers) et Castelnaudary la cité du cassoulet nous vaut un stationnement relativement long. Une batterie de Duplex ZGC et Corail IC nous dépasse allègrement. Puis le train repart et entre en pays de Carcassès où la vigne supplante les champs de céréales. La bifurcation de Quillan s'identifie au château d'eau métallique en piètre état, puis la R pénètre dans la tranchée urbaine de Carcassonne dans un fracas considérable. La Mikado est coupée puis évoluée au-dessus du pont surplombant le canal du Midi



Poses à Castelnaudary, ci dessus et à Carcassonne ci-dessous

Le plein d'eau du tender y est réalisé à l'aide d'une pompe. Il faut savoir qu'une machine à

vapeur consomme 20000 litres d'eau aux 100 km soit les 2/3 de la capacité de son tender. Cette opération achevée, elle revient en bordure de la marquise encombrée de nombreux badauds. Tous les regards se portent vers la « cité » fief de la dynastie des Trencavel dont le dernier représentant fut assassiné lors de la Croisade des Albigeois par les troupes de Simon de Montfort. Un grandiose feu d'artifice y est tiré depuis les remparts tous les 14 juillet. Un spectacle unique en Languedoc Roussillon!

Le tunnel de Berriac nous conduit au pied de la montagne d'Alaric complètement embrumée et à Lézignan-Corbières centre viticole qui produit un rouge de bonne qualité. La vigne reprend ses alignements le long des éoliennes récemment implantées. Puis l'ancienne cité gallo-romaine de Narbonne se profile à l'horizon. Nous empruntons désormais le raccordement direct crée en 1977 pour le Talgo Juan Miro qui jouxte les installations de l'ancien dépôt vapeur. La rotonde et la plaque tournante ne sont plus que des vestiges du passé. Comment évoquer ce grand dépôt de la Méditerranée visité à maintes reprises et notamment le 25 février 1973 avec nos amis bordelais sous une Tramontane glaciale? La ZGC des plages nous impose un arrêt en ce lieu de souvenir. Puis l'ouverture du carré nous ouvre la porte du littoral.

Ici le rail traverse une région lacustre de toute beauté en accotement du canal de la Robine. Il glisse sur la lagune séparant les étangs de Bagès Sigean et de celui d'Ayrolle communiquant avec la mer. Puis à la hauteur de l'île Sainte Luçie épouse la grande courbe longeant les anciennes salines de Port La Nouvelle. La cimenterie Lafarge semble narguer le 3e port de commerce français constellé de silos à grains et de grues. De là le train pique vers le sud, intercepte l'étang de la Palme et les marais proches de la falaise de La Franqui.

La gare de Leucate donne accès à l'étang qui porte son nom avec en toile de fond le littoral méditerranéen. Le château de Salses dressant ses fortifications marque l'ancienne porte de la Catalogne. Puis à Rivesaltes la ville natale du maréchal Jeoffre (point de départ du TPCF) nous livre rapidement au cœur du Roussillon dominé par la masse imposante du Canigou le mont mythique des Catalans.

Perpignan « el centre del mon »comme le prétendait le peintre surréaliste Salvador Dali lors de son entrée en fanfare le 27 août 1965 joue actuellement la carte de l'identité culturelle. Son BV et ses installations n'ont pas échappé à la modernité depuis la mise en service du TGV à destination de Figueres depuis le 19 décembre 2010. Une foule considérable nous accueille sur la voie 1 et le temps imparti sert au remplissage du tender à l'aide d'une borne à incendie.

A 11h37, le coup de sifflet de l'agent à la casquette blanche concrétise le départ. La belle américaine fait crisser ses grandes roues Boxpok puis délaissant le ruban d'acier de la LGV courant vers le Perthus file carrément plein sud. A 100km/h elle franchit le pont du Tech d'Elne aux voies enchevêtrées

Le massif des Albères véritable obstacle naturel nous étreint subitement au droit des plages d'Argelès et du Racou. Par une succession de souterrains la Côte Vermeille déroule ses criques sauvages, ses caps déchiquetés et ses vignes escarpées. Collioure ancien comptoir maritime fondé par les Grecs abrite le château Royal des rois de Majorque. La tour Madeloc nous fait basculer vers Port-Vendres premier port maritime des Pyrénées Orientales. Le coquet village de Banyuls la patrie du sculpteur catalan Aristide Maillol s'étale dans un petit vallon. On y produit le vin doux naturel élaboré à partir du grenache, un cépage d'origine espagnole. L'excursion du train à vapeur de Toulouse s'achève donc en ce lieu où le train se vide de ses occupants.

Les voilà partis vers les anciennes caves de Bartissol ! Une paëlla géante animée par la chorale de Mas Grenier est servie au milieu d'un brouhaha indescriptible. Pendant ce laps de temps la rame poursuit son chemin jusqu'à Cerbère dernière localité française de la côte, longe l'Hôtel du Belvédère du rayon Vert (bâtisse construite de 1927 à 1932 par Léon Baille) et entre dans la gare internationale. Reconnaissable à son mur de soutènement elle domine les flots bleus de la

Méditerranée. La locomotive, désolidarisée se réfugie auprès de ses consœurs électriques agglutinées autour du grill. Le triangle de retournement n'étant pas utilisable selon les directives de RFF c'est la BB 66200 positionnée en queue depuis Toulouse qui assure la manœuvre. Peu après l'arrivée d'une UT 447 de Barcelona l'étrange composition formée par la juxtaposition des deux engins s'ébranle à 18h.

Retour donc sur Banyuls et Collioure où le train finit de se remplir. La promenade en mer suscite de larges conversations en voiture-bar très prisée à l'occasion de la distribution des sandwiches.

Le palais des Rois de Majorque et le massif des Fenouillèdes nous conduisent dans la capitale catalane.

Sa halle métallique bardée d'échafaudages jouxte celle du TGV et le ballet des rames grises contraste avec notre convoi hors d 'âge. Marcel Oset retrouve les gestes du métier en huilant scrupuleusement les boîtes d'essieu, la tête de bielle et la coulisse sous le regard amusé des cameramen et adeptes du numérique.

Le carré lumineux s'ouvre vers la voie des étangs et les anciennes salines de Leucate s'étirent dans un cadre lacustre (lieu où le CFTT acquit ses locotracteurs Crochat) Un arrêt à Port la Nouvelle permet un complément d'eau à l'aide du fourgon-chaudière au moment du passage du Talgo Mare Nostrum. (Carthagène Montpellier).

Celui-ci libère le canton en quelques instants et la basilique Saint Just de Narbonne ne tarde pas à dominer ce grand carrefour de l'Aude.

A Collioure ci-dessus et à Banuyls ci-dessous

Le stationnement prolongé facilite l'orientation du monstre d'acier revenu en tête. La 1126 retrouve son ancienne résidence des années 70. Le crépitement des flashes à la tombée du jour consacre une nouvelle fois la vedette lors de son retour vers la ville rose qu'elle atteindra à une heure bien matinale.

Un grand merci à toute l'équipe de l'ACPR pour la bonne organisation de cette journée vapeur en Languedoc Roussillon !

JP LASSERRE DU ROZEL
Texte et Photos

La rubrique du modélisme ferroviaire

De nombreux amis des chemins de fer sont souvent aussi amateurs de modèles réduits ferroviaires. Aujourd'hui sur le marché des reproductions de matériels ferroviaires de grandes qualités, d'une finesse dans les plus petits détails sont proposées à tous les passionnés. Dans les magazines de trains miniatures les tests des nouveautés des différents fabricants et artisans font souvent référence à une époque (exemple : matériel époque 111 d)
Pour un modélisme historique on se doit d'appliquer les normes européenne de modélisme ;
la norme 810 F pour la France.

NEM 810 F : généralités

Epoque I a :
De la création du chemin de fer aux années 1870 (pas beaucoup d'amateurs de cette époque)

Epoque I b :
Développement du réseau à voies métriques et écartement normal. Période 1870 - 1918

Epoque I c ;
Années 1918 - 1925
Arrivée du matériel issu du conflit 1914-1918: locomotives, wagons, voitures type «armistice»

Epoque II a :
Année 1926-1933.
Premières électrifications, améliorations des voitures et wagons

Epoque II b :
Années 1934-1937
Apparition des premiers autorails modernes,

Epoque II c ;
Années 1938-1945:
Création de la S N C F, brassage de matériels issus des anciens réseaux.

Epoque 111 a :
Années 1946- 1949
Reconstruction du réseau ferré, apparition du matériel étudié pendant le conflit.

Epoque III b :
Années 1950-1955
Début de la fin des locomotives à vapeur, arrivée des locomotives électriques modernes.

Epoque 111 c :
Années 1956 - 1960
Electrifications 25 kv, machines électriques type MTE, fin de la troisième classe

Epoque 111 d :
Années 1961 - 1970
Numérotation UIC pour voitures et wagons.

Epoque IV a :
Années 1971 - 1979
Fin de la traction vapeur, construction de voitures et wagons modernes

Epoque IV b :
Années 1980 - 1990
Arrivée du TGV sud-est (orange), locomotives livrée « béton »

Epoque V a :
Années 1991 - 1995
Nouvelles automotrices et automoteurs «TER» en service (décoration unique)

Epoque V b :
Années 1995 - 1998
Locomotives diesels et électriques en nouvelles livrées, nouvelle décoration des voitures «corail»

Epoque V c
1998 - aujourd'hui
Nouvelles décorations de tout le matériel ferroviaire , arrivée exploitants privés,décorations régionales

L'application stricte de ces normes est souvent le sujet de beaucoup de discutions entre passionnés, il faut cependant savoir que les matériels, vu leur longévité, ont traversé plusieurs époques, la modification et transformation des locomotives, voitures et wagons se déroulant souvent sur une ou deux décennies.

Nous essaierons de pérenniser cette rubrique sur le modélisme qui existait dans le temps dans FERROVIA-MIDI. Que nos lecteurs n'hésitent pas à nous communiquer des informations (par exemple des expositions ou manifestations prévues dans leur région) ou des sujets d'articles (par exemple sur leur expérience ou réalisation). Merci d'avance.