LA QUALITÉ DU SERVICE SUR LA LIGNE DU VAL DE DURANCE SE DÉGRADE

AFAC - Méditerranée
FNAUT - PACA
Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

ASTREE

Claude JULLIEN - Mai 1996

La qualité du service sur la ligne du Val de Durance se dégrade.

Le point de vue de la FNAUT-PACA

Claude JULLIEN

I - Quelques considérations sur la ligne du Val de Durance

C'est l'une des voies uniques les plus longues de France. En réalité, on devrait plutôt parler d'Étoile de Veynes, avec 4 branches, vers Grenoble au nord, Valence à l'ouest, Briançon au nord-est, et Aix-Marseille au sud.
Son profil en montagne russe comporte de nombreuses rampes et déclivités.
Deux difficultés majeures ont toujours posé des problèmes de traction, pas vraiment pour les trains du Val de Durance dont la charge est généralement modérée, mais surtout pour le train de nuit de Paris :

- la rampe de Prelles au petit matin, dans le sens Paris-Briançon
- la rampe de la Freissinouse, le soir, dans le sens Briançon-Paris, qui commence dès les aiguillages de sortie de la gare de Gap, donc quasiment sans aucune possibilité d'accélération.

Une caractéristique importante concerne les conditions d'exploitation, qui pour un même matériel et dans la même journée, peuvent varier d'un climat montagnard très rude à la chaleur méditerranéenne du littoral.

Beaucoup de régions dans le monde connaissent les grands froids, mais en général, les températures sont stabilisées sur de longues périodes et varient lentement d'une saison à l'autre.
L'une des caractéristiques des Alpes du sud, c'est que même en plein hiver, au cours d'une même journée, le métal des équipements ferroviaires (en particulier la voie équipée de longs rails soudés (LRS)) peut passer de températures positives en plein soleil, à des températures très basses la nuit. C'est très pénalisant pour la voie, soumise à des contraintes thermiques internes élevées (c'est même le problème N° 1 des LRS).
Le matériel qui stationne la nuit en altitude est victime des mêmes variations de températures, et les nouveaux automoteurs mis en service ces derniers temps, bourrés d'équipements complexes et sophistiqués, ont du mal à résister, d'autant qu'il n'est pas possible de les mettre à l'abri.

Depuis quelque temps, la qualité du service se dégrade sur la ligne du Val de Durance :

- il faut plus de temps aujourd'hui pour aller de Marseille à Briançon qu'il y a 20 ans
- le gain des travaux de voie financés par la région ne se retrouve pas dans les horaires, bien au contraire
- la SNCF introduit de nouvelles conceptions d'exploitation commerciales qui ne sont que **des choix de confort à son seul profit**, mais qui pénalisent fortement les usagers, comme le découpage du Marseille-Briançon de 12 h 30 en 2 parties, ce qui a eu pour effet de rallonger le temps de parcours de 59 minutes !!!
- sans le dire, la SNCF réduit fortement l'entretien, sur tous les postes, tel que l'élagage de la végétation en bordure de voie
- une indiscrétion venant d'un syndicat semble indiquer que la SNCF envisagerait de supprimer TOUS LES Marseille-Briançon directs, et d'introduire une correspondance obligatoire en gare de Gap, **ce qui serait inadmissible**

Par ailleurs, et c'est sans doute le plus significatif, **une mutation très importante des matériels a été introduite sur cette ligne**, avec la suppression de toutes les rames tractées en voitures Corail au profit d'automoteurs qui ne sont pas forcément bien adaptés à la situation.
Cela se traduit par un recul important du confort des usagers et la multiplication des incidents techniques.

Ayant le choix entre 2 types d'automoteurs, le X 72500 et l'AGC, la SNCF a sélectionné le pire des deux pour monter à Briançon (le trajet le plus long), alors que les trajets courts de Marseille-Aix sont tous couverts par l'AGC, beaucoup plus confortable, sous prétexte que Marseille-Aix est la vitrine de la région.

C'est absurde, et cela dénote un profond mépris pour l'intérêt des usagers les plus lointains.

La FNAUT-PACA a du mal à comprendre la position de la Région qui semble sans réaction face à ces décisions importantes qui vont totalement à l'encontre du développement de la part modale du rail dans le Val de Durance.
Est-ce de la passivité ?

II - Les Automoteurs TER X 72500

Ces automoteurs, construits par ALSTOM, furent le premier matériel spécifiquement commandé par les régions selon un cahier des charges élaboré en commun avec la SNCF, ce qui expliquera beaucoup de choses.

> *" .... Ces éléments novateurs, à 2 ou 3 caisses (seulement 2 caisses en région PACA) rompent avec tous les dogmes précédents. Chaque élément comprend 2 motrices, disposant chacune de 2 essieux moteurs, entraînés individuellement par un moteur MAN 6 cylindres de 300 kW (moteurs MAN, boîte hydromécanique Voith, typiquement la technique allemande). Pour assurer l'énergie domestique (climatisation, éclairage, auxilliaires), chaque caisse est équipée d'un petit moteur Perkins de 135 kW. Un élément à 2 caisses comprend donc 6 moteurs en tout, dont 4 pour la traction et 2 pour la fourniture d'énergie électrique. Le record de 3 moteurs par caisse sera difficile à battre.*
> *Si notre propos n'est pas de prendre parti pour tel ou tel choix technique, il est difficile de ne pas évoquer les déboires rencontrés avec ce matériel, dont la mauvaise réputation n'est toujours pas effacée, malgré 2 reprises par le constructeur après livraison (rétrofits). La multiplication des moteurs, gérés par un système informatique embarqué, n'y est sans doute pas étrangère. Les régions qui ont commandé ce matériel flatteur (esthétique exprimant le modernisme style TGV ou Bugatti, vitesse de 160 km/h, climatisation) se sont-elles laissées griser par des opérations de communication quelque peu excessives ? .... "*
> *Revue "Chemins de Fer", Numéro 527 - Avril 2011*
> *Jean-Pierre COMES - Les autorails : un ou deux moteurs ?*

En fait, nous apprîmes la vérité bien plus tard. ALSTOM a reconnu qu'une des causes des importantes difficultés rencontrées lors de la mise au point de ce matériel (plus de 200 modifications) a été une perte de la "mémoire" de l'entreprise : un nombre important de cadres et d'ingénieurs avaient "bénéficié" d'une mise à la retraite anticipée, de sorte que leur expérience, acquise au fil des années sur le terrain, ne pouvait être remplacée par la seule Informatique. La sagesse des anciens - limiter le nombre d'organes pour limiter les ennuis possibles - avait été oubliée. Les cheminots ont surnommé les X 72500, sans doute en raison du bruit excessif de leurs groupes électrogènes, même à l'arrêt à quai, les "aspirateurs".

Les X 72500 furent livrés par ALSTOM en 1997, précisément l'année où les régions préparaient l'échéance électorale du printemps 1998, et elles étaient toutes impatientes de bénéficier d'une première tranche de livraison pour présenter les TER X 72500 à leurs électeurs. Par ailleurs, conséquences de nouvelles directives européennes, c'était le tout premier matériel intégralement étudié par ALSTOM, alors qu'auparavant, la SNCF participait largement à la définition des matériels, à leurs études, parfois d'une manière très approfondie (c'est le cas du TGV, qui en réalité, est bien le fruit d'une étude SNCF).
ALSTOM, sous la pression des régions, fut amené à travailler un peu dans la précipitation, et il faut bien reconnaître que pour un œil averti, les défauts de jeunesse étaient flagrants, certains mineurs, d'autres au contraire, très graves, comme la tenue de voie ou le bruit des moteurs dans les salles voyageurs.
Ainsi, lors de mon premier voyage en X TER entre Gap et Marseille, il m'a fallu exactement 5 minutes pour décréter que ce matériel devait être refusé par la région.

Examinons quelques uns de ces défauts.

II - 1 - La tenue de voie

Tout bogie de matériel voyageur possède 2 étages de suspension, le primaire et le secondaire. Le primaire du X 72500 est irréprochable, puisque c'est la copie conforme du bogie Y 32 qui équipe les voitures Corail, caractérisé par un guidage des boites avec des bras articulés.

Coté secondaire, on trouve des coussins pneumatiques à doigts de gants, ce qui est une excellente solution (voir l'irréprochable suspension SR 10 du TGV). Ce type de coussin, d'invention japonaise, qui isole totalement la caisse des bruits solidiens de la voie, se caractérise par **la faculté de pouvoir exercer une force de rappel latérale**.

2 rames X 72500 en Unités Multiples quittent la gare de La Brillane-Oraison

Malheureusement, dans le cas du X TER, il semble que le coussin soit trop souple en latéral, et le résultat le plus probant est que **l'inscription dans les courbes donne l'impression d'une pose de voie polygonale**. Ainsi, la caisse tape sans arrêt sur les butées du bogie, parfois assez violemment. Je peux citer la montée de la rampe de la Freissinouse, depuis Gap, ou la voie est dans un état excellent, voire parfois totalement neuve.
J'ai longtemps cru que cela pouvait être lié au fait que sur la ligne des Alpes on trouve des courbes de 300 m de rayon. Pas du tout !
Dans la grande courbe de Berre, là où les voitures Corail glissent à 150 km/h, le X TER tape également sur les butées, comme si nous étions aux pires endroits de la ligne des Alpes !
Le X 72500 se comporte également très mal dans les zones d'appareils de voie. Un jour, à l'entrée de la gare de Sainte-Marthe (c'était avant la modernisation de la ligne Marseille-Aix), j'ai vraiment cru que nous avions déraillé sur l'aiguille d'entrée.
Conclusion sans appel : le X 72500 est mauvais partout, quel que soit l'état de la voie !

Ainsi, le Conseil Régional peut bien allouer des crédits pour le renouvellement de la voie entre Aix et Briançon, cela ne profite pas beaucoup au confort des voyageurs dans le cas du X 72500 !

II - 2 - L'empattement du bogie

Il est de 2700 mm sur le X 72500, ce qui est sans doute un peu important pour un matériel appelé à emprunter des lignes secondaires où les courbes descendent à 300 m.

II - 3 - Le bruit des moteurs dans les salles voyageurs

Le X 72500 se caractérise par un nombre incroyable de moteurs diesels : deux moteurs de traction par caisse (2 x 300 kW à 2250 t/mn), plus un petit moteur d'alimentation des auxiliaires (135 kW), en particulier pour la climatisation.
Quelle que soit la place qu'il choisira, le pauvre voyageur profitera généreusement du bruit de 3 moteurs diesels ! L'insonorisation est largement défaillante. Pour un parcours d'environ une heure, c'est encore

acceptable, mais pour un Marseille-Briançon qui peut atteindre presque cinq heures, c'est … insupportable !
Le petit moteur des auxiliaires ne s'arrête jamais. C'est malheureusement le plus insupportable.

II - 4 - Le bruit du X 72500 à l'extérieur

Vous ne pouvez pas ignorer qu'un X 72500 stationne en gare St-Charles. Tout le monde en profite généreusement, et une oreille avertie devine sa présence dès l'escalier du métro.

II - 5 - Le freinage

Le freinage est en partie assuré par les boites de transmission hydromécanique Voith, ce qui ménage considérablement les freins à sabots sur les longues déclivités de la ligne des Alpes.
Malheureusement, ce type de freinage se traduit par une vibration générale de toute la caisse et devient rapidement désagréable si la déclivité est d'importance (par exemple La Freissinouse).

II - 6 - L'adhérence

Avec 4 moteurs de 300 kW, le X 72500 bénéficie d'une forme de surmotorisation qui devrait lui permettre de grimper allègrement les rampes. Si l'on observe le diagramme de la chaine de traction, on s'aperçoit que chaque moteur ne transmet sa puissance que sur un seul essieu par bogie. Certains conducteurs ont pu me signaler des difficultés en cas de rail un peu gras.

II - 7 - La climatisation

La fiabilité de la climatisation laisse fortement à désirer. C'est sans doute la cause du plus grand nombre de pannes que j'ai pu vivre personnellement avec ce matériel.
Croyez-moi, vivre une panne de climatisation en plein mois d'août sur un voyage de plusieurs heures laisse des souvenirs impérissables.

II - 8 - L'ouverture des portes

C'est également la plus grande cause de pannes que j'ai pu vivre avec ce matériel.
Le contrôleur tente alors de diriger les voyageurs vers la portière de l'autre caisse, mais c'est une grosse perte de temps dans chaque gare.

II - 9 - Le verrouillage des portes

Sur le X 72500, les portes sont verrouillées en marche. Curieusement, il faut une commande du conducteur pour permettre l'ouverture des portes en gare.
Ainsi, sur un TER venant de Marseille, vers 12 h 30 en gare de Briançon, le conducteur avait quitté définitivement la rame en oubliant cette commande.
Il fallut plus d'un quart d'heure pour nous délivrer.

II - 10 - Les marches amovibles

Ces marches amovibles n'amènent strictement rien, sinon un allongement considérable du temps d'ouverture des portes, car ces dernières ne commencent à s'ouvrir QU'APRÈS la rotation des marches.
La FNAUT-PACA recommande la suppression de ces marches amovibles, ce qui éliminera un peu d'équipement et de câblage, et leur remplacement par des marches fixes fusibles, exactement comme sur les Z 21500, version électrique des X 72500.

II - 11 - Les vitres gondolées

Un défaut auquel nous ne nous attendions pas.
Les vitres offre une grande vision panoramique et épousent la forme galbée des caisses. Constituées de verres triplex, il est évident que leur fabrication fut sans doute un challenge difficile à satisfaire.
Le résultat fut un magnifique raté.
Les 2 faces de chaque vitre sont bien lisses, mais les couches intérieures présentent des ondulations verticales régulières, du haut en bas de la vitre, selon un pas d'environ 5 cm. Il en résulte un défilement visuel du paysage insupportable.

> *Un jour, je suis monté en gare de Chorges dans un X 72500 pour Marseille. Visiblement, du quai, la rame était déjà bien occupée. Pourtant, une fois monté dans la voiture, 4 places en vis à vis étaient libres, et bien entendu, je me suis précipité vers cet endroit. Au bout de quelques minutes, l'ondulation du paysage était*

insupportable, et je me suis levé pour aller ailleurs. Dans chaque gare, j'observais d'un œil amusé l'occupation de ces places, d'abord prises d'assaut, puis rapidement abandonnées à chaque fois.
Le problème fut résolu par un voyageur qui abaissa définitivement le rideau jusqu'à Marseille.

II - 12 - Les attelages et leur protection

L'attelage automatique Scharfenberg, ainsi que le boitier de connexion qui l'accompagne sont sensibles au gel. Leur protection est assurée par des trappes mobiles en fibre de verre, commandées par des vérins. Un rapide coup d'œil sur le parc montre que plus de la moitié des rames roulent avec les trappes ouvertes, car on ne peut plus les manœuvrer. D'autres roulent sans aucune trappe.
De toute façon, quand 2 rames sont attelées, elles circulent trappes ouvertes, et des quantités invraisemblables de neige ou de glace s'accumulent dans ce logement. Il suffit qu'elles stationnent à Gap ou à Briançon une nuit dans cet état, pour qu'éventuellement on ne puisse plus les dételer.
Il serait préférable de supprimer ces trappes, en les remplaçant par des capotages fixes qui laisseraient l'attelage dégagé (étude de design à faire, en s'inspirant de l'AGC), mais en contrepartie, il faudrait étudier un autre système de protection, principalement par l'adjonction d'un petit système de chauffage électrique à l'intérieur de l'attelage et du boitier des connexions électriques, comme Bombardier l'a parait-il, fait sur l'AGC.

II - 13 - La compatibilité des attelages sur la ligne des Alpes

Suite aux derniers incidents dus aux intempéries, il semblerait que certains dépannages simples en ligne couramment pratiqués depuis l'invention du chemin de fer – du type remorquage ou poussage par un autre train - n'aient pu avoir lieu, car les matériels ne sont pas compatibles entre eux au niveau des attelages.
Ce fut le cas le 11 janvier 2010 entre Meyrargues et Venelles.
Il y a incompatibilité entre les 72500 et les AGC, non pas à cause du Scharfenberg, qui est bien à la même hauteur, et de même type, mais des boitiers de connexions électriques.
Avec un attelage de secours, une rame tractée peut secourir, soit un X TER, soit un AGC, en traction.

II - 14 - La fiabilité des X TER 72500

Tous les facteurs précédemment décrits font que les X 72500 n'ont pas bonne presse auprès des agents de conduite et de la clientèle.
La région Midi-Pyrénées a réussi l'exploit que les 12 rames qu'elle possède ont été toutes indisponibles pendant plusieurs jours, mais pour certaines rames, ce furent des semaines d'immobilisation avec changement de tous les moteurs.

La rame X 72577 en gare de l'Argentière-la-Bessée, trappes ouvertes, bien entendu.

II - 15 - L'utilisation des X TER 72500

La FNAUT-PACA demande l'interdiction des automoteurs X 72500 sur la relation Marseille-Briançon

qui est beaucoup plus longue en temps de parcours que la liaison TGV avec Paris.
Ces rames sont très sensibles aux variations de températures entre la gare de Briançon (altitude 1207 m), souvent négatives l'hiver, et le littoral marseillais. Le démarrage des moteurs au petit matin en gare de Briançon ou de Gap est souvent laborieux.
Ces automoteurs devraient être réservés à des zones peu éloignées du dépôt de la Blancarde, comme Aix-Pertuis, ou la Côte Bleue, voire, pourquoi pas, un Hyères-Toulon-Aix direct par le raccordement des Chartreux.

II - 16 - Utilisation des X TER 72500 de RHÔNE-ALPES en PACA

Rhône-Alpes possède des rames tri-caisses qu'il affecte régulièrement à la relation Romans-Valence-Briançon. Elles sont un peu plus poussives dans les rampes (3 caisses pour la même puissance de traction) mais les voyageurs, en montant dans la caisse centrale, ne profitent du bruit que du seul moteur diesel des auxilliaires.
Le dernier gros incident sur la ligne des Alpes concerne justement un incendie sur une rame de ce type dans la rampe de la Freissinouse, le dimanche 03 janvier, ce qui a causé une grosse pagaille dans l'autre sens, dont Joël GIRAUD, Vice-président de la Région, et maire de l'Argentière-la-Bessée a été témoin.

> *La dernière fois que je suis monté dans un X TER Rhône-Alpes tri-caisses, nous avons démarré de Briançon, et seulement 3 minutes plus tard, nous nous sommes arrêtés en pleine voie, à la hauteur de Prelles, alors que nous étions en pleine descente, sans tractionner. Tous les disjoncteurs de la motrice arrière avaient sauté.*
> *15 minutes perdues.*

La FNAUT-PACA souhaiterait que les X 72500 de Rhône-Alpes ne soient plus affectés à la ligne du Val de Durance.

II - 17 - L'avenir des X TER 72500 en PACA

La meilleure solution serait de s'en débarrasser.
Tout au contraire, nous en avons acheté 5 de plus à la région Languedoc-Roussillon.
Je revois encore l'élu du Conseil Régional me dire : *« Mais M. JULLIEN, nous les avons acheté à un prix vraiment intéressant ! «*
Je n'ai pas osé lui répliquer : *« Nous les avons acheté à leur vraie valeur ! Et c'est sans doute Languedoc-Roussillon qui a fait la bonne affaire «*
Allons nous devoir subir ce matériel encore pendant 30 ans ?

Un militant de la FNAUT-PACA un peu malicieux propose de les immerger dans la baie de Marseille, pour servir de nurserie à poissons ! Après tout, M. GAUDIN réclamait le naufrage du Clémenceau pour les mêmes raisons.

III - Les Autorails à Grande Capacité (AGC)

C'est le dernier matériel mis en service en grande quantité par les régions. D'un chiffre théorique de 500 rames au début pour l'ensemble de la France, le parc atteindra environ 800 unités. C'est donc une opération majeure de modernisation des TER par les régions.
L'aménagement intérieur est de qualité, avec de grandes baies vitrées et des sièges confortables. Elles ont relativement bonne presse auprès des voyageurs.
Ces rames articulées existent en version 3 caisses ou 4 caisses, en version purement diesel, ou purement électrique, et petite révolution, en version bimode, c'est à dire à la fois électrique et diesel.
La région PACA possède :

- 8 rames X 76500 tri-caisses (XGC), de 1324 kW, en partie plutôt réservées à la ligne de Tende
- 17 + 10 rames X 81500 quadri-caisses (BGC), en version bimode diesel (1324 kW) et électrique (malheureusement exclusivement 1500 V continu 1900 kW)

En commandant des rames bimodes exclusivement en 1500 V continu, la région a commis une énorme erreur. La FNAUT a longuement décrit pourquoi dans un document écrit, qui fut transmis bien avant la livraison, ce qui permettait de rattraper le coup par un avenant à la commande, mais il semble que nous nous exprimions en hébreu à l'époque.
Les BGC fréquentent épisodiquement la ligne Marseille-Briançon (en réalité, ils la fréquentent très peu). Depuis la réouverture de Marseille-Aix-Pertuis, ils assurent la quasi totalité des trains sur cette relation.
Examinons plutôt la prestation des BGC jusqu'à Briançon.

Une rame AGC quitte le dépôt de la Blancarde pour assurer un train au départ de Marseille-St-Charles.

III - 1 - La tenue de voie

Après un nombre de parcours significatif en AGC de Marseille à Gap ou Briançon, nous avons une opinion mitigée sur les qualités de tenue de voie de ce matériel.

Pour résumer l' AGC :

- est excellent sur voie neuve
- moyen sur voie courante moyenne (cas fréquent sur le Val de Durance)
- imparfait sur mauvaise voie

Il est déjà réconfortant de constater que contrairement au X 72500, quand le Conseil Régional modernise la voie, il améliore le confort des passagers d'un AGC, mais **ce n'est pas ce matériel qui nous fera oublier les voitures Corail**.
D'où viennent les problèmes des AGC ? Mais de la formule articulée, bien sûr !
Si nous comparons avec le TGV :

- Dans le cas du TGV, une caisse (disons celle de gauche) est liée rigidement à un anneau d'intercirculation, lequel repose sur les 2 coussins pneumatiques de la suspension SR10. L'autre caisse (celle de droite) repose sur l'anneau d'intercirculation par l'intermédiaire d'une rotule sphérique. La conséquence est que les mouvements du bogie se font par rapport aux 2 coussins pneumatiques positionnés dans l'axe médian du bogie.
- Sur l'AGC, la caisse de gauche repose sur le chassis de bogie par l'intermédiaire de 2 coussins pneumatiques, décalés par rapport à l'axe médian du bogie. De la même manière, la caisse de droite repose également sur 2 coussins. Il en résulte que les mouvement du bogie sont contraints, ce qui peut dégrader les mouvements en lacet, et en cas de forte disparité de charges entre caisses (mais c'est peu probable), favoriser un mouvement de galop. Certains techniciens ont estimé que cette disposition favorisait naturellement l'amortissement en lacet, ce qui les amena à

supprimer les amortisseurs anti-lacet (cas des BGC de PACA). Mais alors, qu'ils nous expliquent ce qui se passe avec les bogies de tête et de queue de la rame, qui eux ne bénéficient pas de cette disposition ?

III - 2 - Le bruit en salle voyageurs

Sur l'AGC, il n'y a que 2 moteurs de traction, et le bruit en salle voyageurs est nettement plus supportable que dans un X 72500. En montant dans les voitures centrales, qui ne sont que des remorques, on échappe totalement à ce bruit. De plus, l'AGC est équipé d'une transmission électrique, donc pas de vibration du frein hydrodynamique, mais un freinage rhéostatique beaucoup plus confortable pour les voyageurs.

III - 3 - La disponibilité des toilettes

Il faut bien aborder quelquefois des problèmes un peu terre à terre, mais la disponibilité des toilettes a souvent posé des problèmes sur ce matériel. En région PACA, nous avons connu des rames qui ont roulé plusieurs semaines sans toilettes, paraît-il pour une histoire de disponibilité de rechange d'un détecteur. Sur un trajet de 5 heures, c'est gênant.

III - 4 - Les AGC en conditions hivernales

Ce matériel très sophistiqué n'est pas bien adapté à une circulation sur une ligne moyennement enneigée. Sa longueur, en l'absence de constructions adéquates dans les gares de Veynes, Gap ou Briançon, empêche de le mettre à l'abri lors des longues nuits hivernales très froides, avec toutes les conséquences que l'on peut imaginer pour un redémarrage au petit matin.

III - 5 - Utilisation des AGC sur le Val de Durance

Il vaudrait mieux éviter de faire monter ce matériel trop loin dans les montagnes. Il est parfait sur Marseille-Aix-Pertuis, et puisqu'on parle de redynamisation au delà, jusqu'à Manosque, voire un jour St-Auban et Digne.
Bien entendu, il pourra arriver qu'en cas d'intempéries exceptionnelles, même sur la partie basse du Val de Durance, on pourra connaître des situations difficiles, mais il faut bien admettre qu'à force de chasse au gaspi, la SNCF n'a plus aucune réserve. Bien que prévenue par les alertes météo, la grande maison reste sans réaction car elle ne dispose plus des rames tractées à mettre en service ces jours là.
C'est bien pourquoi nous sommes de plus en plus partisans que le matériel normal du Val de Durance doit être à base de rames tractées. Ainsi, il y aura toujours le même matériel, le plus confortable pour les clients, sans avoir à gérer des situations variables.

IV - Les rames tractées sur la ligne du Val de Durance

Les relations entre Marseille et Briançon ont longtemps été assurées par des rames tractées.
Du temps de la vapeur, bien entendu, où l'on ne possédait pas beaucoup d'autres solutions, mais également depuis la diésélisation complète de la ligne.
Sur toutes les lignes secondaires françaises, les exploitants cherchèrent à diminuer les frais d'exploitation grâce à la mise en service de matériels automoteurs, mais sur les lignes qualifiées de « difficiles », au regard de la valeur des rampes ou des rigueurs climatiques locales, le succès de cette formule ne vint que grâce à des matériels robustes, capables de rouler dans la neige, et de stationner la nuit dans un environnement difficile : RGP, X 2800 (les bleus du Massif-Central et leur célèbre moteur MGO 825 CV), etc …
La ligne du Val de Durance connut ces 2 matériels sur la partie haute de Veynes à Briançon où ils donnèrent toute satisfaction, mais le confort était assez spartiate. Les passionnés de chemin de fer sont des inconditionnels du bruit du MGO (j'en rêve encore), mais il faut bien admettre que les autres voyageurs ne partagent pas forcément cette curieuse passion.
Ces matériels sont le reflet des normes de confort d'une époque, que les usagers ne sont plus disposés à subir.

IV - 1 - Les RRR (Rames Réversibles Régionales)

Une première tentative de mises en service des rames RRR se solda par un échec retentissant :

- tenue de voie des bogies Y 34 désastreuse (certains voyageurs avaient carrément peur) sur une voie qui à l'époque n'avait que très peu été modernisée
- faible aptitude à rouler dans la neige (bogies très bas) malgré la locomotive en tête
- régulation du chauffage défectueuse
- aménagement intérieur peu compatible avec un long parcours, etc …

La SNCF osa même vouloir les exploiter en réversibilité !!! On imagine ce que cela a donné dans la neige. Les rames RRR revinrent très vite sur les banlieues de Marseille et Nice.

Une rame RRR Marseille-Aix, tractée par une BB 67400 passe en gare de Bouc-Cabriès

Finalement, le succès vint avec la mise en service des voitures Corail, et ce fut l'époque bénie des rames voyageurs tractées sur la ligne du Val de Durance.

IV - 2 - Les voitures Corail

Elles ont représenté une authentique révolution du chemin de fer français, mouvement qui entraina d'ailleurs dans sa suite l'ensemble des réseaux européens.
En Europe, il y eut « **l'avant** » Corail et « **l'après** » Corail.
Livrées en très grande quantité de 1975 à 1989 selon différents diagrammes (environ 3000 caisses en France), **la tenue de voie des voitures Corail est encore à ce jour inégalée**.
Bien entendu, les rames TGV atteignent également un très haut niveau de service, mais ces engins de haute technologie ne fréquentent quasiment que des LGV ou des grandes lignes équipées de voies lourdes en très bon état.

Le grand mérite des voitures Corail, après avoir perdu beaucoup de trains sur les lignes importantes en fonction de l'avancée des TGV, **c'est d'avoir démontré leurs qualités sur des lignes secondaires équipées de voies aux qualités très variables, voire très médiocres**.

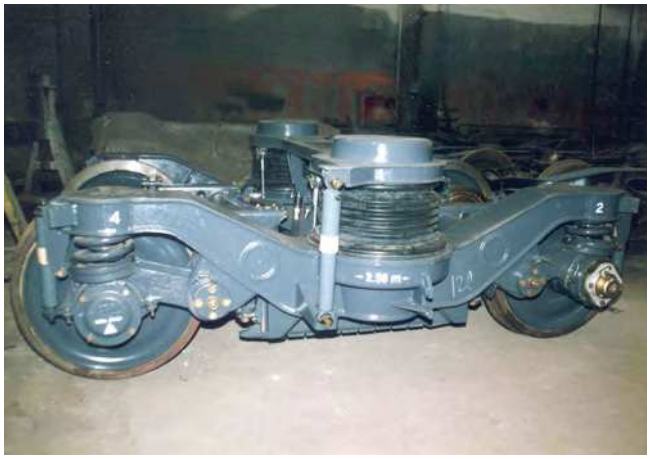
Ce fut exactement le cas dans le Val de Durance.
Il y a encore seulement 10 ans, on pouvait y rouler aux vitesses maximales permises par la géométrie de la voie, mais les responsables de l'entretien savaient que si rien n'était fait, cette dernière allait rapidement se dégrader et qu'il faudrait y introduire un très grand nombre de ralentissements.
C'est dans ces conditions, sur une voie en promesse de dégradation, que les voitures Corail assurèrent vaillamment un service irréprochable.

Depuis leur sortie (certaines voitures Corail ont 34 ans, les plus jeunes ont 21 ans), les caisses de ces voitures ont connu de multiples modernisations, et elles en connaitront d'autres, car la base est très saine.

Une belle rame TER Corail dans sa composition minimale : 3 voitures pour maintenir le poids frein.

IV - 2 - a - Le bogie Y 32

C'est une composante incontournable du succès des voitures Corail.
Après de longues recherches sur les fameux prototypes des bogies A et B, la SNCF sortit le bogie Y 28 qui équipa les voitures du « Mistral » et une grande partie des voitures USI. Pourtant, la présence de bielles pendulaires inclinées par rapport à une traverse danseuse, ne permettait pas un découplage parfait entre la caisse et le bogie.
Tout en conservant le primaire des Y 28 (boites à bras), la SNCF a introduit avec le Y 32 un étage secondaire constitué de 2 gros ressorts hélicoïdaux mécaniques sur lesquels la caisse « flotte », ce qui permet également la rotation du bogie, tout en générant un rappel anti-lacet.
Il n'y a plus de pivot de bogie, donc plus d'entrainement central caisse-bogie, cette fonction étant assurée par des câbles ne travaillant qu'en traction.
Il en résulte une très grande liberté de mouvement du bogie, un découplage parfait entre les fréquences de résonance de caisse et la vitesse critique du bogie, et le résultat que l'on connaît : le bogie Y 32 n'a jamais été égalé à ce jour (des variantes existent bien entendu, en particulier un secondaire pneumatique pour des voitures à 2 niveaux plus lourdes, mais la base reste la même).



Discrète, la vraie révolution du chemin de fer était là : le bogie Y 32 des voitures Corail

Sur la ligne du Val de Durance, il n'existait qu'un seul endroit où la voie était tellement mauvaise que l'on pouvait sincèrement se poser des questions : le secteur de Mison, très sinueux, et très mal « chaussé ».
Les voitures Corail se dandinaient allègrement les unes par rapport aux autres (mouvements bien visibles par les vitres des portières de l'intercirculation), mais le confort restait relativement acceptable.
Je n'ose décrire le comportement des X 72500 et autres AGC dans ce secteur.
Aujourd'hui, la voie a été renouvelée, et c'est tant mieux, mais nous avons perdu un extraordinaire terrain de comparaison (j'en trouverai d'autres).

IV - 3 - Coté locomotives diesels

C'est sans doute là que le bât blesse actuellement.
Ce service a été assuré de manière satisfaisante pendant de nombreuses années avec les BB 67400, mais « satisfaisante » à la manière des locomotives diesels, c'est à dire avec une fiabilité nettement plus faible que celle des locomotives électriques.

Deux BB 67400 reversées au Fret tractent le train des eaux de Chorges ("La Roche des Écrins") avant que la SNCF n'abandonne le seul trafic Fret existant sur la partie haute du Val de Durance.
D'une manière générale, ces trains complets de 10 wagons étaient à destination de la Bretagne, par Veynes, Pertuis, Cavaillon, Lyon, Les Écharmeaux, Paray-le-Monial, Moulins, Tours, Nantes.
Ce train aurait pu être beaucoup plus économique, s'il avait été autorisé à passer directement de Veynes à Valence par le Col de Cabre.
(photo Loris 05)

Dix wagons à bogies = 800 tonnes = environ 35 camions

J'ai personnellement vécu 2 détresses du train de nuit de Paris dans la rampe de la Freissinouse, toujours l'hiver, et toujours un dimanche soir, pour cause de train trop lourd, et une puissance insuffisante des deux diesels.
Les conditions météo étaient très difficiles : très grand froid après la tombée de la nuit, voie enneigée, rails verglacés contrariant l'adhérence. L'une des deux fois, j'étais en cabine, et le conducteur m'avait annoncé le "plantage" dès le départ de Briançon, pestant contre sa hiérarchie qui lui avait imposé 2 portes-autos supplémentaires.
Arrivé en gare de Gap, il avait lancé au Chef de service sur le quai : *" Prépares la réserve ! "*
Un quart d'heure après, c'était fait : plantage à la hauteur de Pelleautier, donc pas très loin du sommet de la bosse, mais toute tentative de redémarrage était vouée à l'échec. Une BB 66000 monta de Gap pour nous pousser par l'arrière.
Plus de 2 heures de retard à Paris, car arrivé sur la ligne Dijon - Paris, et surtout dans la banlieue parisienne, nous n'avions plus vraiment notre sillon.
Les BB 67400 furent de bonnes locomotives, mais elles demandaient 2 fois plus d'heures d'atelier qu'une locomotive électrique 3 fois plus puissantes (par exemple, une SYBIC de 5600 kW), ce qui veut dire qu'à puissance équivalente, **la traction diesel demande en moyenne 6 fois plus d'heures d'atelier**. En vieillissant, ce sont tous les conduits des fluides du moteur diesel qui lâchent régulièrement. Les coûts d'entretien connaissent une dérive significative, et il est évident que les locomotives 67300 / 67400 sont proches de la réforme, ou tout au moins, doivent être écartées de lignes aussi difficiles que celles de l'étoile de Veynes.

Un TER Briançon - Romans, composé de 5 voitures Corail tractées par une BB 67400, vient de quitter Gap et monte péniblement la rampe de la Freissinouse (9 km à 25 ‰).
On peut remarquer l'ancienne plateforme à double voie de Gap à Veynes.
La 2° voie pourrait être avantageusement rétablie pour fiabiliser les trains de la ligne des Alpes. Cette section, tronc commun des relations depuis Gap vers Grenoble, Valence et Marseille, est l'un des points durs de l'exploitation de la ligne Marseille-Briançon.

(photo Loris 05)

Si les BB 67400 s'acheminent vers la retraite, alors, quelle solution ?

IV - 4 - Les nouvelles BB 75000

Elles furent longtemps attendues par tous ceux qui s'inquiétaient du vieillissement du parc diesel de ligne français (près de 35 ans d'âge moyen). **Elles sont affectées aujourd'hui exclusivement à l'activité Fret**, mais cela ne devrait pas être un gros problème de les rediriger vers d'autres activités (à moins que l'égo d'un petit chef …).
Leur vitesse limite de 120 km/h n'est en fait qu'un faible handicap, car rares sont les zones dépassant cette vitesse sur l'étoile de Veyne, et d'autre part, cette limitation leur assure un meilleur couple au crochet, très utile dans les rampes.

Les BB 75000 conviennent donc tout à fait au remplacement des BB 67400 :

- puissance équivalente (en fait 2000 kW mais elles sont détarées à 1600 kW, normes UIC II)
- présence d'un câblot 1500 V pour le chauffage des rames voyageurs
- présence d'un frein rhéostatique de 1000 kW, très utile sur les déclivités de la ligne des Alpes
- cabines climatisées, ce qui améliore considérablement le confort des conducteurs (sur les locomotives diesels, la cabine est souvent « chaude »)

En fait, ces locomotives sont déjà venues faire des essais en double traction sur la ligne Veynes-Valence en avril 2008. Elles assuraient aussi la traction des trains de Bauxite de Fos à Gardanne et des trains de charbon de la centrale de Meyreuil, avant que la SNCF ne perde ces trafics au profit d' ECR.

En avril 2008, la BB 75045, suivie de la voiture dynamométrique, en cours d'essai sur la ligne des Alpes. Photo prise à la bifurcation du Poteau-St-Luc, juste avant Veynes, sur la section à double voie d'Aspres-sur-Buech à Veynes. (photo Loris 05)

Les BB 75000 ont été commandées à 400 exemplaires, avec option sur 100 locomotives supplémentaires, mais à la suite de la crise du Fret ferroviaire, la commande a été réduite. Toujours est-il que des 75000 sont disponibles et pourraient être affectées sur nos lignes.
À partir de la 133ième machine, la puissance devrait être portée à 2400 kW, tout en respectant les normes de pollution UIC III / EURO III A, mais au prix de la disparition du câblot de chauffage.

V - Les rames tractées en conditions hivernales

V - 1 - Le stationnement la nuit

C'est l'un des fondamentaux de l'Assurance Qualité de conserver les acquis, mais il est désolant de voir comment ces acquis se perdent et se reperdent au sein de la SNCF. Les vieux cheminots doivent se retourner dans leurs tombes.

Les matériels devant stationner la nuit en conditions hivernales dans des gares comme Veynes, Gap ou Briançon (1207 m d'altitude pour cette dernière) souffrent énormément :

- le froid dégrade les batteries
- les circuits d'air sont sensibles à la condensation de l'humidité (c'est pourquoi les sécheurs d'air sont si importants sur les locomotives)
- certaines pièces mécaniques gèlent (surtout du coté des freins et des portières)
- les joints (si importants sur un diesel) sont soumis à rude épreuve par la transition successive d'une température négative à la température de fonctionnement du moteur (près de 100 °C)
- le gasoil est moins fluide, etc …

Dans le cas des automoteurs, leur grande longueur leur interdit de les mettre à l'abri, et ils deviennent indiscutablement les plus vulnérables.

J'ai assisté à une scène épique de démarrage des moteurs sur une RGP en gare de Gap, vers 4 h 30 du matin. Le moteur ne tournait ni rond, ni carré, mais par impulsion, en émettant une fumée d'une noirceur … ! Au bout de 20 minutes, enfin, il tournait à peu près comme une vieille casserole.
Mais le pire, ce furent les freins ! Par acquis de conscience, le mécano provoqua plusieurs serrages et déserrages. Tout était OK ! Il s'installa sereinement dans sa cabine pour attendre l'heure du départ.
Pourtant, au moment du départ commercial pour Grenoble, … freins bloqués !
Et alors là, quelle galère. Le mécano courrait dans tous les sens. Trente minutes de retard !

Je peux témoigner que le mécano avait pourtant fait les choses correctement : il était arrivé longtemps à l'avance, il avait fait chauffer les moteurs, il avait essayé les freins, etc …

Mais la dure loi de la montagne …

En gare de Briançon, il existe encore une rotonde circulaire de 3 voies desservies par un pont tournant, mais on peut voir qu'il serait facile de rétablir 3 voies supplémentaires. En réalité, les couplages de BB 67300/400 sont actuellement abrités en UM dans une remise à 2 voies, dans le prolongement de la station-service.
(Vue aérienne Géoportail)

Pour les rames tractées, tout au contraire, on peut chaque soir isoler la locomotive du reste de la rame et la mettre à l'abri (c'est possible à Briançon et à Gap), c'est à dire que l'on protège efficacement les parties techniques les plus vulnérables. Le reste de la rame ne demande que quelques précautions au niveau des freins, pour éviter les condensations. Quant aux portières, la majorité des voitures Corail est équipée de portes Mielich, peu sensibles au gel. De plus, on doit pouvoir brancher la ligne de train sur un cablot 1500 V au sol pour maintenir la climatisation.
Le matin, après un redémarrage à l'abri, la locomotive peut regagner sa rame, à laquelle elle n'est reliée que par des équipements simples : attelage à vis, frein électro-pneumatique, liaison phonique.
On voit donc que sur des lignes aux conditions hivernales rigoureuses, il faut impérativement protéger et mettre à l'abri certains des équipements techniques des trains.

V - 2 - En ligne

Le comportement en ligne est encore plus à l'avantage des rames tractées.
Dans la majorité des cas, en dehors des périodes de grosses chutes de neige nécessitant l'intervention de moyens lourds (chasse-neige rotatif), il s'agit de pouvoir circuler sur une voie modérément enneigée, disons jusqu'à une vingtaine de centimètres de neige **fraiche**.

Les TER X 72500 et les AGC sont quasiment incapables de circuler dans ces conditions car ils ne peuvent être équipés de petites étraves chasse-neige.
De plus, les qualités de neige des Alpes-du-Sud, qui sont loin des neiges scandinaves fines et légères, mais au contraire souvent lourdes et humides, font que les accumulations sous les caisses et les bogies finissent par empêcher tout déplacement.

Tout au contraire, sur une rame tractée, c'est la locomotive qui affronte la neige. Elle est munie d'une petite étrave assez efficace, et sa masse (plus de 80 tonnes) contribue à forcer le passage. Les voitures Corail qui suivent sont plutôt hautes sur pattes et n'ont alors aucun problème. Si par bonheur, on a pu faire circuler un petit chasse-neige Langeac sur la ligne avant toute circulation commerciale, une rame tractée ne connaitra quasiment jamais de difficultés dans de telles conditions.

On peut donc connaître des situations diamétralement opposées selon qu'il s'agisse d'automoteurs ou de rames tractées, allant du bloquage total de la ligne à une situation presque normale.

V - 3 - Les moyens de déneigement

Encore faudrait-il que les moyens de déneigement soient correctement mis en place tout au long de la ligne.

Au cours du dernier incident du 03 janvier 2010, il paraît que l'on avait perdu le chasse-neige !

Oui, vous avez bien lu ! Plus personne ne savait où était garé le chasse-neige affecté à la ligne !

Avec la SNCF, … tout est possible !

Il faut dire que les derniers hivers ont été plutôt cléments, et que l'étoile de Veynes n'a pas énormément souffert des intempéries. Alors intervient une perte de vigilance, une perte de procédures, des consignes connues du seul cheminot qui vient de partir en retraite, et … on perd le chasse-neige !
Celui-ci était garé sur l'ex triage de Portes-les-Valence et n'avait sans doute pas bougé depuis des années.
Comme la ligne n'a pas pu être déneigée dans des délais raisonnables (et pour cause), la neige s'est transformée (processus nivologique normal), et d'une neige fraiche facile à travailler avec un simple wagon-soc Langeac, sur un seul passage, nous sommes passés à une neige compacte et lourde, nécessitant des moyens lourds.
Résultat : 8 jours de fermeture de la ligne.
La logique aurait voulu que le chasse-neige soit basé à l'année en gare de Veynes, au centre de l'étoile.

Face à la dure loi de la montagne, il faut donc faire preuve d'humilité, et nos énarcos-polytechniciens surdoués que la planète entière nous envie devraient un peu plus écouter les anciens cheminots.

D'ailleurs, en application de cette loi de bon sens, la SNCF s'apprête à supprimer des postes à Gap, en particulier celui du responsable local (très compétent, je dois l'avouer, et qui connaît bien ses cheminots), et à l'avenir, tout sera commandé (oserai-je dire télécommandé) depuis Lyon !!!

Chers usagers de la ligne des Alpes, chers élus du Conseil Régional, apprêtez-vous à vivre un jour prochain, la pire pagaille qui aura jamais existé sur la ligne des Alpes !

Voilà comment la SNCF préserve les acquis.
Et voilà comment le Conseil Régional, qui vote des crédits conséquents pour cette ligne, mais qui en tant qu'AOT ne pilote plus rien du tout au sein de la SNCF, se fait complètement rouler dans la farine.

V - 4 - Le train de nuit de Paris

Ce train est d'une importance capitale pour l'économie des Hautes-Alpes.
C'est le train des élus, des décideurs qui doivent se rendre régulièrement à Paris, et qui n'ont vraiment pas beaucoup d'autres possibilités.

Un élu, le député Joël GIRAUD prend parfois carrément le train de nuit en Italie, à Oulx, qui permet de partir plus tard, mais étant maire de l'Argentière-la-Bessée, il est déjà très au nord du département.
D'autres montent en voiture à Grenoble, mais il faut se lever très tôt pour attraper à 100 km de là un TGV à 5 h 21 ou à 6 h 01 !

L'avion ? Pas de ligne régulière au départ de Gap. Ce serait très cher et soumis aux aléas d'une météorologie montagnarde.

Le sénateur Pierre-Bernard REYMOND, ancien député, ancien maire de Gap, a pu déclarer : *" J'ai sans doute pris ce train de nuit plus de 1000 fois au cours de ma carrière parlementaire ! "*

Faisons entièrement confiance à la SNCF : elle a tout fait pour supprimer le train de nuit de Briançon !
Ce train, pas très rentable il faut l'avouer, l'embête profondément, car il occupe une voie et un sillon en gare de Paris-Gare de Lyon, tôt le matin, à l'heure de la grande batterie des TGV du matin.
La SNCF a donc exilé ce train en gare de Paris-Austerlitz, plus calme, mais cela a rallongé le trajet car il faut quitter la ligne PLM en gare de Melun, et gagner Paris-Austerlitz par Corbeil et Juvisy, en pleine heure de pointe des RER C.
Aujourd'hui, **ce train est "provisoirement" sauvé**, faisant partie des nouveaux TET (Trains d'Équilibre des Territoires), avec la DREAL PACA comme AOT. Il n'a malheureusement pas été possible de sauver le train de nuit Nice - Nantes.

Pour le train de nuit de Briançon se pose donc aussi le problème de la succession des 67300 / 400 qui le tractent depuis Valence.
Si un nombre significatif de trains du Val de Durance basculait vers les rames tractées, la gestion du parc de locomotives en serait grandement facilité.
Il faut dire que l'imbécile réforme qui affecte les locomotives par activité ne facilite pas les choses. Partout, dans l'industrie, dans les administrations, on parle de « mutualisation des moyens ». À la SNCF, on fait tout le contraire, et cette réforme n'a eu pour seule conséquence que de réduire encore un peu plus le roulement des locomotives, donc leur rendement. La moyenne des diesels de ligne SNCF est inférieure à 6000 km / mois.

VI - EN GUISE DE CONCLUSION

Les décisions prises par la SNCF sur la ligne des Alpes ces derniers temps ne vont pas dans le sens de l'intérêt des usagers, alors que politiquement, la Région a montré clairement sa volonté de soutenir cette ligne par la suite des travaux de voie qu'elle y a engagé.
La pire décision concerne les matériels.
Les sévères conditions météorologiques de la ligne exigent des matériels robustes.

Les matériels les plus adaptés à ces lignes montagnardes sont les rames tractées.

Malheureusement, le parc actuel de locomotives diesel est à bout de souffle, mais les nouvelles BB 75000 pourraient les relayer, surtout si quelques précautions de protection sont prises.

Sur la partie basse de la ligne, disons jusqu'à Manosque, voire plus tard jusqu'à St-Auban et Digne, les AGC 81500 sont adaptés au problème.
Par contre, sur la partie la plus montagnarde, de St-Auban à Briançon, les rames tractées s'imposent :

- c'est la solution la plus confortable pour les voyageurs (voitures Corail)
- c'est la solution la plus fiable pour l'exploitant
- c'est la solution qui mettra le plus en valeur les efforts de la Région pour cette ligne

Claude JULLIEN
Vice-président de la FNAUT-PACA
le 17 janvier 2011

Indice H le 14 mars 2016

VII - Les Hautes-Alpes toujours dans l'attente d'un service ferroviaire de qualité

Avril 2011 :

La situation n'a toujours pas évolué dans le bon sens sur la ligne du Val de Durance, alors que le Conseil Régional fait de gros efforts de renouvellement de la voie jusqu'en 2013.
Sans le dire et pour convenance personnelle, la SNCF est formellement contre le retour des rames tractées. L'intérêt des usagers est largement bafoué.
De plus, un militant de la FNAUT me signale qu'il se pourrait que la deuxième série de BB 75000 (celles qui feront 2400 kW) ne seraient pas munies du cablot 1500 V.
Étant donné l'état du Fret ferroviaire, est-ce pour interdire irrémédiablement toute utilisation de ces locomotives pour les voyageurs, alors que dans le même temps les 67400 ont presque 40 ans, ou est-ce pour les envoyer directement au garage de Sotteville, rejoindre les 332 locomotives déjà sacrifiées ?
La bêtise n'a pas de limite !

C'est pourquoi la FNAUT se rabat provisoirement sur la revendication d'inverser l'utilisation des X 72500 et des AGC :

- le meilleur matériel des deux - l'AGC - doit se retrouver sur le trajet le plus long, ce qui parait quand même légitime.
- le matériel le moins confortable doit assurer les trajets courts, ce qui en bonne logique interdit de fait la montée des X 72500 au delà de Manosque.

Cette mesure peut entrer en vigueur dans un délai très court, mais décidément, et pastichant le célèbre slogan,

avec la SNCF, tout est ~~possible~~ impossible !

La FNAUT pense qu'il faudrait envisager un autre exploitant pour la ligne des Alpes, car il y a quand même des limites à l'ignorance volontaire des besoins des usagers, tant pour les voyageurs que pour le Fret, ce dernier délibérément sacrifié (eaux de Chorges et SANOFI à Sisteron).
On nous promet un grand chambardement et des améliorations significatives après 2013, quand la modernisation de la ligne sera achevée (en réalité, pas tout à fait).
C'est une décision malheureuse, exactement contraire à la philosophie des chemins de fer suisses - les meilleurs du monde - lesquels exploitent chaque jour la moindre avancée dans la modernisation de l'infrastructure, des matériels, ou des méthodes d'exploitation.

30 Mai 2011, des nuages s'amoncellent sur le train de nuit :

Le soir du 30 Mai 2011, Joël GIRAUD, Député des Hautes-Alpes, Maire de l'Argentière-la-Bessée, Vice-président du Conseil Régional PACA, appelle à une manifestation au départ du train de nuit pour Paris en gare de Briançon.
il paraitrait, selon Joël GIRAUD (intervention sur FR3 de ce jour) que la SNCF aurait "oublié" de réserver les sillons auprès de RFF.
Conséquences : la SNCF n'ouvre pas les réservations pour ce train 2 mois à l'avance, comme elle doit le faire normalement, sous prétexte que sans sillon, ce train n'existe pas officiellement !
Difficile de remplir un train qui n'existe pas, et on aura beau jeu d'affirmer que la suppression est justifiée par manque de client !

On avait déjà perdu le chasse-neige, pourquoi ne pas avoir aussi oublié les sillons ?

La SNCF rejette la responsabilité sur RFF qui n'aurait pas répondu aux demandes de la SNCF !
Qui croire ?

Joël GIRAUD est encore plus incisif : " *Ce train fait partie des nouveaux TET (Trains d'Équilibre des Territoires), et sa circulation est donc garantie par l'État, y compris pour son éventuel déficit. Je pense que la SNCF a empoché l'argent, et maintenant, elle se fiche pas mal du reste !* ".

Briançon fait partie des destinations ferroviaires les plus lointaines de Paris. Pour de nombreux décideurs, ce train de nuit est un bon moyen de voyager " en temps masqué ". C'est également un vecteur touristique de première grandeur. Sa défense est absolument essentielle pour le département des Hautes-Alpes.

Quelques extraits du "Dauphiné Libéré" du 29 et 31 mai 2011

TRAIN DE NUIT BRIANÇON-PARIS

La SNCF cherche le bâton pour se faire battre

Il est de plus en plus difficile voire impossible de réserver plusieurs semaines à l'avance un billet sur le train de nuit Lunéa, entre Paris et Briançon. Une manifestation doit avoir lieu ce soir, à 20 heures, sur le quai de la gare

Cet hiver déjà, usagers de la SNCF, élus et professionnels du tourisme avaient exprimé à haute voix leur colère contre la difficulté (voire l'impossibilité) de réserver un billet pour le train de nuit Lunéa, entre la gare d'Austerlitz à Paris et celle de Briançon. Ces remontrances avaient même contraint Guillaume Pépy, le président de la SNCF, à s'expliquer dans l'hémicycle de l'Assemblée nationale devant les parlementaires.
Mais à l'approche de la saison estivale, voilà que des problèmes de réservation sur Lunéa ressurgissent : soit le "Paris-Briançon" n'est pas inscrit du tout sur les listings informatiques des hôtesses de caisse (ou sur le site

internet de la SNCF), soit il n'est pas encore ouvert à la vente. De quoi provoquer la colère des usagers, des élus et des professionnels du tourisme, encore une fois.
Une colère d'autant plus grande que cet été, en juillet, plusieurs dizaines de milliers de personnes sont attendues dans les Hautes-Alpes pour voir passer les coureurs du Tour de France à Gap, dans le col d'Izoard, dans le col Agnel, à Briançon, dans le col du Montgenèvre, dans le col du Lautaret, dans le col du Galibier, à Serre Chevalier...

L'Etat a donné 210 millions d'euros à la SNCF pour conserver certaines lignes

Face aux attaques qui fusent de toutes parts, la SNCF rejette la faute sur Réseau ferré de France (RFF), propriétaire et gestionnaire des voies ferrées : « RFF a engagé des travaux sur les infrastructures de son réseau. La SNCF doit donc tenir compte de cette problématique pour tracer ses itinéraires, ce qui se répercute par des ouvertures tardives à la réservation », indique le service communication de la SNCF.
Ces arguments, RFF les nie en bloc : « À ce jour, la SNCF a commandé pour ce mois de juin des sillons sur la base de trois nuits par semaine » (lire ci-dessous) alors que ce train est programmé pour rouler tous les jours de l'année.
Une anomalie qui devrait passablement agacer l'Etat via son ministère du Développement durable et des Transports qui a signé en décembre dernier un chèque de 210 millions en faveur de la SNCF pour que soient maintenus en circulation des trains dits d'équilibre du territoire. Quarante lignes déficitaires avaient ainsi été sauvées, dont la liaison ferroviaire de nuit entre Paris et Briançon.

BRIANCON

Train de nuit Paris-Briançon : Colère sur le quai de la gare

Élus, usagers et professionnels du tourisme ont envahi le quai de la gare de Briançon hier soir.

L'appel à manifester lancé par les élus de Briançon a été bien entendu. Lundi soir, à 20 heures, entre 200 et 250 personnes ont envahi le quai de la gare briançonnaise pour exprimer leur colère contre la SNCF et sa politique de réservation douteuse sur le train de nuit Lunéa Paris-Briançon. Le cortège était composé d'élus du Briançonnais, du pays des Écrins, du Guillestrois, du conseil général des Hautes-Alpes, du conseil régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Des organisations syndicales, des associations d'usagers, de simples clients de la SNCF et des professionnels du tourisme étaient également présents pour gonfler les rangs.

« Les querelles entre Réseau Ferré de France et la SNCF, ça ne nous intéresse pas. Ce qui nous intéresse, c'est que les vacanciers en provenance de Paris ou Dijon puissent venir dans les Hautes-Alpes » a déclaré Gérard Fromm à la cantonade. Le député Joël Giraud a pour sa part stigmatiser une *« mauvaise utilisation de l'argent public »* puisque l'État a signé une convention avec la SNCF moyennant une aide de 210 millions pour que l'entreprise de transport fasse rouler ses trains dits "d'équilibre du territoire".

31 Mai 2011 : épilogue ?

La SNCF annonce que le train Lunea Paris-Briançon
est offert à la location 2 mois à l'avance jusqu'au 27 août 2011 inclus.

BRIANCON

La SNCF et RFF accordent leurs violons

À la suite de la manifestation des élus, des usagers et des professionnels du tourisme, RFF et SNCF semblent avoir trouvé une solution provisoire pour mettre fin au problème de réservation sur le train de nuit "Paris-Briançon"

Au lendemain de la manifestation qui a rassemblé 200 personnes sur le quai de la gare de Briançon pour protester contre la politique de réservation du train de nuit Lunéa entre Paris et Briançon, la SNCF et RFF

(Réseau ferré de France) ont envoyé un communiqué de presse, pour tenter de désamorcer la polémique grandissante.« La ligne des Alpes, en raison de son intérêt pour l'aménagement et le développement des territoires, constitue un sujet de première importance et nous veillons tout particulièrement à la qualité des circulations qui l'empruntent. La SNCF indique que la totalité des trains seront disponibles à la réservation avant la fin de cette semaine. Le Paris – Briançon circulera bien toutes les nuits cet été. Les sillons demandés par SNCF ont été délivrés par RFF dans leur intégralité pour l'été 2011 ; les trains de nuit quotidiens disposent donc tous de sillons. Toutefois, d'importants travaux de modernisation réalisés par RFF peuvent perturber la mise en place des trains dans les systèmes de réservation et pourront conduire à de légers décalages de l'horaire habituel. Un effort particulier sera engagé pour tenir informés les voyageurs le plus amont possible de ces désagréments. »

* * * * * *

Pour cet été le problème semble donc résolu, mais à la rentrée, qu'adviendra-t-il ?
Ensuite ?
Pour cette fois, la SNCF, croyant faire ses mauvais coups en cachette a été démasquée, et elle va reconduire bien gentiment les dispositions légales prévues dans le contrat TET tout au long de l'année.
C'est Guillaume PEPY, le PDG de la SNCF, qui avait déclaré : *" Sur la ligne de Briançon, je sais que je suis observé par deux élus particulièrement vigilants : le sénateur Pierre BERNARD-REYMOND à Gap, et le député Joël GIRAUD dans la partie haute de la ligne "*.
Il semble que d'autres cheminots l'avaient quand même un peu oublié.

De toute façon, les TET (Trains d'Équilibre des Territoires) ne sont garantis que pour 3 ans, et faisons confiance à la SNCF pour revenir à la charge : elle veut supprimer un maximum de rames tractées sur l'ensemble du réseau national !
Actuellement, elle envoie de belles voitures Corail à la casse par dizaines, alors que ce matériel, après modernisation, est inégalé pour le confort, le silence et la tenue de voie.
Elle invoquera bientôt l'âge canonique des voitures Corail pour supprimer le train de nuit, arguant qu'il n'y a plus de voitures couchettes sur le marché. Elle a déjà pris prétexte que le Wagon-lits de ce train était trop ancien, et surtout, qu'il n'était pas munis de la fermeture automatique des portes pour le supprimer.
La même raison a été invoquée pour supprimer la belle rame DB Francfort-Perpignan, qui connaissait une très forte fréquentation de la part de la clientèle allemande.

Donc, avant 3 ans, il faudra être particulièrement vigilant.
Ce train de nuit est vital pour l'économie des Hautes-Alpes.

Et depuis Marseille ?

L'avenir de la ligne des Alpes entre Marseille, Valence, Briançon et Grenoble, va t'il appartenir aux nouvelles rames RÉGIOLIS ALSTOM que la région PACA vient de commander en version d'aménagement intérieur "Régionale", livrables à partir de 2013, et dont on voit ici une vue d'artiste ?

Comparaison succincte des BB 67400 et BB 75000

	BB 67400	BB 75000
Masse totale :	**83,3 t**	**86 t**
Longueur :	17,090 m	20,28 m
Vitesse limite :	140 km/h	120 km/h
Effort au démarrage :	285 kN	250 kN
Effort continu :	139 kN à 37 km/h	177 kN à 32,5 km/h
Puissance installée (arbre moteur) :	1 765 kW SEMT-Pielstick – 16 Cyl en V	2 000 kW MTU – 16 Cyl en V
En service, à la jante :	1 525 kW	1 600 kW

(les BB 75000 sont volontairement détarées, et à partir de la 133° machine, la puissance sera de 2400 kW)

Vitesse moteur diesel :	1 500 tr/mn	1 800 tr/mn
Alternateur :	triphasé / redressé	triphasé / redressé
Moteur de traction (nombre 4) :	continu à collecteur entièrement suspendu	asynchrone suspendu par le nez
Réglage vitesse :	Vitesse diesel/alternateur + rhéostat	Un onduleur statique triphasé par bogie alimentant 2 moteurs
Freinage rhéostatique :	Non	Oui
Effort de freinage électrique :		**1 000 kW -** 120 kN
Cablot 1 500 V (chauffage) :	Oui	Oui
Climatisation cabines de conduite :	Non	Oui
Diesel normes Euro III A :	Non	Oui
Constructeur :	Brissonneau et Lotz	Alstom / Siemens
Année de construction (à partir de) :	10/08/1963 (BB 67000) 14/08/1967 (BB 67400)	printemps 2006

Très important :

Les BB 67400 et les BB 75001 à 132 sont équipées de câblots 1500 V pour le chauffage des rames voyageurs.

À partir de la BB 75133, ces machines sont équipées d'un moteur plus puissant, qui malheureusement pèse une tonne de plus que l'ancien moteur. Pour retrouver le devis de masse initial, il a été décidé de débarquer le système de filtrage du chauffage électrique voyageurs, qui pesait environ une tonne, ce qui rendait inutile le câblot 1500 V, qui n'est donc plus monté.