

Du fiel pour la SNCF

Non, je n'ai pas voulu écrire du fioul (du fuel-oil du mazout ou du gas-oil ni même son nouveau mot légal gazole (*1). La SNCF en utilise assez, trop en rapport de ses très maigres résultats ! Pas du fuel mais du fiel que j'ai à déverser en quantité sur ce qu'ON fait subir de plus en plus gravement à l'outil ferroviaire dont la Nation française s'était si richement doté dès le XIXe siècle.

ON prétend nous faire gober l'idée qu'il n'y a de possibilités de transporter tout ce que nécessite l'Economie de notre pays que par la Route en nous faisant croire que c'est la seule façon d'obtenir des livraisons correspondant à la mode actuelle des stock-zéro et flux-tendus *2.

Tiens donc, puissions alors dans notre Histoire contemporaine : le lait, denrée d'autant plus périssable que la réfrigération et les améliorations biologiques sont des inventions récentes, le lait frais a pu être servi depuis 150 ans aux citoyens grâce à la coordination des transports de l'époque. Et quels transports !!! Carrioles à bêtes de trait pour le premier enlèvement puis Rail pour la pénétration en ville puis à nouveau carrioles et autres porteurs (y compris des attelages à chiens, interdits par la suite) pour la distribution de détail : il y a longtemps que Parisiens ou Lyonnais ont le goût du confort du lait frais. J'en suis témoin puisque j'en ai toujours consommé dans mon enfance lyonnaise, sauf en été où le crémier ne tenait pas à verser ses invendus à l'égout car il n'avait qu'une glacière alimentée par pains de glace, et non une des actuelles installations autonomes performantes !

Si Astérix a pu se gausser de ces poissons qui venaient de Lutèce par char à boeufs, au lieu de les pêcher tout près du village, il convient de se remémorer que c'est le Chemin de Fer qui a ouvert la voie à la variété alimentaire des citoyens et permis l'explosion d'un marché de "transhumance du Goût" jusque-là impensable.

Alors, le transport ferroviaire, incompatible avec les flux tendus 1996 ?

Eh oui hélas ! c'est la divinité TOUTHENCAMION qui est la seule vénérée dans les écoles de vérolés, comme si on vivait encore au gré des crues du Nil. Enarques ou eunuques, parfois oeunarques, vu leur penchant pour la boisson, je les rassemble sous le vocable de détestables Eunarques. On les a drogués intellectuellement, modelés, dit-on pudiquement, pour obtenir d'eux une pensée unique et inique dictée par des impératifs cachés, autrement plus prenants et plus bornés que les modèles issus de la franc-maçonnerie, hélas.

Pourtant, de ministère en haute direction, de direction départementale en inspection académique ou en préfecture, d'entreprise nationalisée en cabinet, ce sont les mêmes qui arrivent à faire passer à la trappe les structures que toute une Société militante et passionnée avait réussi à faire émerger au XIXe siècle.

Pourquoi prends-tu la peine de vomir sur cette catégorie de gens à la paie de privilégiés (notez que je n'ai pas fait de raccourci, ils sont assez débiles par ailleurs) ? C'est parce que c'est avec cette sorte d'enfants chéris du prétendu suprême de

l'Instruction française qu'on réalise des paroxysmes de nuisance dans tous les domaines où il y a des décisions à prendre.

Diriger, on leur a inculqué qu'ils le savaient. Mais ils dirigent sans savoir ce qu'ils bousillent. Même si leur savoir est censé être supérieur, ils ne font que survoler le territoire, à la façon des aviateurs à qui on demande de le bombardier.

Voies ferrées ou écoles de campagne, on leur a inculqué qu'il fallait TOUT saccager.

A part les détours que plusieurs de ces hauts personnages effectuent par la case prison pour s'être au passage enrichis, la modélisation de la désertification française leur a bien été enseignée dans les hautes écoles comme des règles de jeu de l'oie!

Amen.

Amène ta bourse dans la mienne, comme aimait à dire feu-mon-père.

Amen, sauf si la base se dresse, si de nouveaux penseurs repensent.

Si de nouveaux philosophes redéfinissent les règles du jeu politique en fonction d'idées non-capitalistes.

Et il existe notamment un courant de pensée proposant une alternative à la pensée unique du capital omnipotent, divergente de l'opposition traditionnelle d'inspiration marxiste, pas toujours intelligente même si elle a mes faveurs, c'est le raisonnement écologiste qui tente d'unir les bienfaits des moyens de transport actuels avec les vestiges de ce que les techniques du siècle précédent nous ont légué.

*

Faire croire que Sans Nous C'est Foutu, en abrégé, SNCF, c'est toute une hiérarchie minable qui s'y est appliqué, impliquée. NOTA : il n'y a pas de faute d'accord entre ces deux participes passés, vérifiez ; je tente d'écrire avec les vraies règles de Français, même si je me refuse à taper les débiles accents et conneries de cédilles qu'il faudrait bien songer à simplifier. NOTA bis : c'était mon habitude du temps des ordinateurs THOMSON ; ce texte a été accentué en partie, depuis.

Il ne faisait pas beau temps être tributaire des seuls transports publics dans les années 60. La lenteur y était un culte et tous les acteurs étaient encultés (*3), à peu près unanimement.

C'est certes la Vérité que j'ai vécue étant adolescent : pour expédier un simple cyclomoteur, un Solex, sur seulement 200 km, vers 1964, il fallait compter sur un délai de plusieurs semaines, deux à quatre, généralement trois ; trois semaines pour trois heures de trajet... Un coût prohibitif. Un petit véhicule hors d'usage à l'arrivée, pneus crevés, réservoir ou j'avais laissé quelques gouttes de carburant, ce qui était illégal mais aurait permis de me sortir de la gare-destination, sec et saboté à l'eau... Réclamations... impensables.

Encore ne dépassait-il pas la barre des 50 kg, sinon il aurait fait l'objet des mesures de petite vitesse ! C'était, je le redis, en 1964 !!!

Face à de telles inepties, on comprend que le Rail ne puisse avoir la faveur du public, même quand ce n'est plus lui qui livre en la personne du SERNAMRIEN .

Pour bien déverser tout le fiel que j'ai promis, et dont vous pourrez peut-être admirer le bouclage des divers secteurs si vous parvenez à la fin, je vais d'abord me présenter : je suis un célibataire de 47 ans en 1996, Instituteur, résidant à Brioude, sous-préfecture de 8000 habitants. Mais je suis natif de Lyon, ville où j'ai connu les tout-derniers tramways et parcouru le réseau urbain et suburbain de bus alors "pittoresques de vétuste" pour certains.

Je n'ai pas l'intention de me faire psychanalyser pour découvrir pourquoi j'ai le virus du Rail, pourquoi depuis plus de quarante ans je bée devant le moindre tronçon de rail, du format HO aux différents écartements de la Réalité, pourquoi mes yeux, si mauvais, cherchent à découvrir des vestiges de plates-formes ferroviaires dans tous mes paysages de voyage, pourquoi nombre de mes balades tournent autour du Rail ou de ses vestiges...

Même si des abrutis de la Vie du Rail, "PRAVDA du Rail" les ont baptisés ferrovipathes par méconnaissance des suffixes les plus opportuns (pourquoi pas plus élégamment ferroviphiles?), les amoureux du Rail, les ferroviphiles, ne sont sûrement pas tous pensionnaires pathologiques (dû au "pathos") occasionnels ou non des maisons de fous...

*

Par contre, je me demande si je suis bien honnête, en tant qu'enseignant, de montrer images et maquettes à mes élèves : RIEN ne va bientôt subsister de l'outil si performant que les philosophes des années 1800 avaient réussi à faire promouvoir par les politiques, au moment où les techniciens parvenaient à mettre en cohérence simultanément les divers éléments qui allaient permettre à l'Humanité entière d'enfin pouvoir se passer de la seule vitesse du seul PAS, le pas de l'Homme ou le pas des animaux, qui pouvaient seuls assurer les déplacements jusqu'alors.

D'un seul coup, l'allure décuplait, l'Homme se voyait doté de la possibilité inouïe d'accomplir en moins d'une journée le même trajet qu'en une semaine autrefois avec bien moins de fatigue. (De rares parcours relativement rapides étaient possibles sur eau donc sur des itinéraires très limites, ajouterai-je pour être objectif, avant le Rail.)

Une nouvelle civilisation naissait autour de ces nouveaux ports intérieurs dénommés GARE et de leurs satellites, hôtels et cafés de même nom. Juste avant 2000 , on voit encore nombre d'enseignes de ce label. Sur des établissements encore en activité ou sur des façades en cours de décomposition.

Nombre de toponymes de hameaux portent encore le suffixe "gare". Combien de temps cette antinomie de fait subsistera-t-elle ? L'Histoire continuera-t-elle à enseigner <<nos ancêtres les Gaulois>> en omettant pourtant le vécu de sa génération précédente, celle qui dépendait du transport collectif, tacots, tortillards ou Artère impériale ?

La réflexion, ignoble puis finalement dérisoire, à plusieurs sens du terme, de ce collègue, insaisissable, qui nommait le wagon couvert de mon train Playmobil <<wagon à

Juifs>>, devant des élèves heureusement très jeunes (pour ne pas le raconter), peut désormais "passer", tant le niveau de culture a changé...

*

Hélas, l'outil fut élaboré imparfaitement, parfois tardivement mais surtout avec des soucis d'économies à court-terme (les Chemins de Fer dits économiques l'ont été particulièrement lors de leur construction, à l'économie, mais leur exploitation a été démentiellement déficitaire du fait des tares liées à la mesquinerie originelle...).

Souci de desservir les plus grands centres pour le plus grand profit escompté, souci de tracer tout droit en ignorant les gros bourgs, souci d'épargner le territoire d'Untel ou souci de passer très près des intérêts d'Untel, souci de concurrencer la ligne rentable du trop proche concurrent... L'anarchie vue par des capitalistes, grâce aux sous de l'Etat. Gabegie.

Que nous reste-t-il de cela en 1996 ?
Bien peu, cela se comprend.

Pourtant, les différents schémas directeurs des années 70 (1870 etc) comme le plan Freycinet, avaient le maillage du territoire pour ambition :

Pas de sous-préfecture sans le Rail.
Pas de ville de plus de cent mille habitants sans gare.
Une exception : Villeurbanne, mitoyenne de Lyon.

Et un exemple très important pour ceux qui osent parler du "monopole de transport par Rail" de la SNCF, gens vaniteux qui feraient bien de vérifier qu'ils ont tout faux, parmi lesquels les journalistes payés pour la désinformation du pays.

Jusque dans les années 80 (1980) , Villeurbanne ne fut desservie que par un chemin de fer privé, donc non-SNCF, qui eut particularité de faire, un temps, de très gros bénéfices, lui !

*

Il n'y avait donc pas de monopole du Rail, heureusement, tout comme le monopole d'EdF ou des Télécoms ne s'exerce pas sur 100% des activités techniques concernées, sinon parler dans un micro, acheter une pile ou démarrer une auto (qui fabrique son électricité propre) seraient à leur merci.

Mais il y a toujours eu hélas des concessions. Et depuis quelques années la LOTI.

Celui qui a obtenu la concession du transport sur tel itinéraire va pouvoir la conserver presque... sans concession, la céder ou l'abandonner et c'est seulement alors qu'une activité de même nature va seulement pouvoir être organisée différemment.

Si j'arrête l'exploitation de mon train, je peux vendre la concession à un transporteur d'un autre mode... Toujours du bénéf.

Et si un repreneur arrive enfin à faire renaître le Rail, il devra rester hors des champs d'application : pas de marchandises, concédées, pas de ramassage scolaire

(rentable !!!), concédé, pas de voyageurs qui montent et descendent là où ils veulent : billet tourisme tarif unique quel que soit le parcours.

Et dire que 89 avait aboli les corporations (1789 bande d'ignorants ! pas 1989 !).
Il semble exister un certain nombre de figeages de situations.

Car la SNCF bénéficie d'un nombre d'avantages insoupçonnés de la plupart des contribuables, et heureusement pour la paix sociale, d'ailleurs.

Et une certaine LOTI (Loi d'orientation sur les transports intérieurs) vient de faire faire un bond énorme en arrière à l'ouverture à la concurrence, pourtant salvatrice pour le Rail.

Après, on osera parler de "lobby de la Route" dans certains milieux du Rail. Cela existe aussi ailleurs !

*

J'ai lu des documents de sources bien informées qui permettent de chiffrer à 40000F par an et par kilomètre la subvention allouée à la SNCF, qu'elle laisse rouiller des rails embroussaillés ou en tire un profit normal.

C'est-à-dire que, ligne "impériale" Paris - Marseille ou section Darsac - Allègre inexploitée, la SNCF continue à percevoir une royauté... royale de notre bonne République !

De quoi être ulcéré. Une manne sur laquelle des responsables de lignes touristiques lorgnent sérieusement.

Pensez : si vous avez dix kilomètres de ligne, vous allez percevoir quarante millions de centimes par an ! Même plus besoin de faire payer le touriste puisque votre budget était jusque-là inférieur et que vous faisiez pourtant plaisir à de nombreux amateurs qui se déplaçaient de l'Europe entière pour admirer ce que vous aviez réussi à sauvegarder !

Et si vous avez eu l'idée de sauvegarder 50 km de ligne mais que vous n'en exploitez réellement que 12 , vous voici Crésus !

Mais chut ! il y a du motus dans l'air.

Le Droit du Chemin de Fer est à refaire et les amateurs qui pensent qu'il y a égalité entre Citoyens sont de doux rêveurs. A moins que la Justice et pourquoi pas celle de l'Europe, donne un coup de pied dans cette pétaudière.

*

C'est avec une grande tristesse que l'on a vu disparaître récemment le Tour du Cantal.

Là encore, des rêveurs ont cru qu'il serait envisageable d'y créer une exploitation touristique.

Si la manne étatique pouvait s'adresser à autre chose que les "grandes compagnies", il est certain que l'entreprise pourrait être tentée sans problème.

Malgré les coûts exorbitants (et hors du sens commun, sinon même du bon sens !) de tout ce qui se rapporte au Rail, percevoir plusieurs dizaines de milliers de Francs annuels par kilomètre, ça permet d'acheter une bonne quantité de désherbant et de niveler ou de remplacer quelques traverses !

Les coûts inimaginables du Rail, en voici plusieurs exemples approximatifs pour un ordre d'idées. Vous pourrez toutefois vérifier car j'ai des sources :

Une traverse bois "bien" achetée neuve vaut cent Francs mais plusieurs fois cent Francs quand elle est au tarif SNCF. Je n'essaierai pas de chercher à dire pourquoi. Il y a 1400 à 1800 traverses au kilomètre, selon les lignes.

Un passage à niveau "officiel" s'équipe pour plus de cinq cent mille Francs. Des touristiques ont fait des installations à moins de cent mille Francs. Il a fallu qu'ils se battent très fort pour faire admettre que le matériel qu'ils utilisaient, agréé pour la route (donc pour les usagers concernés) n'était pas moins performant que les homologations par pots-de-vin.

Un autocar suburbain n'atteint pas le million de centimes de Francs. Pour deux millions il y a la clim, la vidéo et le tout-à-l'égout avec station d'épuration (là, je crois que j'affabule).

Un minable (sans luxe) autorail économique à deux essieux dépasse les trois millions, un automoteur à bogies passe les dix millions allègrement (il faut dire qu'il relève alors d'une construction lourde donc chère).

Pourquoi ne pas oser les bus sur rail comme dans les années 30 ? A l'époque, les affreux De Dion, dinosaures encore plus monstrueux sur rail que sur route, avec un ridicule capot abritant un moteur à essence poussif et puant (d'après les témoignages) ont permis aux chemins de Fer à voie étroite de transporter les faibles flux de façon économique.

Puis vinrent les Billard, des engins bas sur rail, performants et rapides, roulant comme sur du billard sur des voies même légères et mal dressées. Ces engins ont été mutés de ligne en ligne au fur et à mesure des fermetures que leurs qualités ont réussi à retarder. Un bon nombre est encore en service touristique (Vivarais etc) tandis que les derniers ont cessé le service régulier il y a peu, cinquante ans après leur construction, ou servent encore de remorques sur le réseau corse-SNCF.

En 1996, nous avons tout ce qu'il manquait alors parfois pour avoir le succès d'un véhicule sur rails. Des Diesel légers et endurants, des transmissions autrement plus variées qu'en 1935. Et surtout les "petits" détails qui ont fait des autorails des engins parfois fragiles sont désormais du domaine courant : des ventilateurs électriques pour les radiateurs qu'on peut enfin éloigner du groupe moteur, des alternateurs qui fournissent à profusion le courant qu'il fallait économiser alors, des multitudes de petits servomécanismes d'aide à la conduite...

Mais la France croit toujours que son emblème, le coq, doit se dresser bien haut, même si son support est le tas de fumier. Plus dure est donc la chute (même si la hauteur de fumier amortit ...).

On tente de faire circuler un lourd monstre haut-sur-pattes sur les deux fils de fer que sont les rails de la Provence (voie de 1 m). L'engin a connu panne sur panne car on a voulu faire appel aux productions des petits copains plutôt qu'à des solutions simples et moins coûteuses. Mais surtout, il semble incompatible avec la voie.

Regardez le TGV : il est bas (relativement). Si bas dans sa géniale conception qu'on empile les passagers désormais sur deux niveaux et que cela roule toujours aussi bien. Et vite et sûr.

Les Billard semblaient ramper sur le rail. Si un obstacle devait les faire sortir de leur trajectoire, ils ne tombaient pas de haut et glissaient sans jamais verser et sans trop de bobos.

La production moderne que je critiquais ci-dessus est un fiasco et sera sûrement revendue sans jamais avoir donné satisfaction.

*

Malgré les objections que ne manquent pas de ressasser les Ingénieurs des hautes écoles-maison, un bus ou car peut donner un bon service sur le rail. Il faut absolument oublier toutes les idées préconçues qui font que même les autorails prétendus "légers" sont encore des monstres de lourdeur et des gouffres financiers.

S'ils présentent des qualités qui les font classer honorablement parmi les matériels de Chemin de Fer, s'ils sont supposés offrir une souplesse (couplage de deux engins etc), il ne faut pas se laisser leurrer par ces considérations d'Eunarques.

Je n'ai encore pas vu d'autocaristes atteler une remorque pour qu'un chauffeur emmène deux fois plus de bétail. Et vous? C'est de toute façon interdit par le Code en transports en commun.

Non, il met deux cars et deux chauffeurs qui se suivent et ça, c'est encore une idée qu'il faudra que le Rail admette sans tarder, que ce soit à l'aide d'une transmission de positions à courte distance ou par tout autre procédé. En effet, la longueur des cantons devient telle (voir plus loin) que la signalisation ne suffit pas.

Bref, une carrosserie de car coûte très peu et est solide (au moins quand c'est une construction allemande dont on voit la robustesse après versements et tonneaux). L'adapter pourrait être un excellent jeu auquel les constructeurs aimeraient concourir si le Rail avait encore un peu de prestige.

Pensez-vous que Renault ou Michelin n'ont pas fait de leurs réalisations ferroviaires une belle vitrine rejaillissant sur leurs ventes pour la Route ? Mercedes propose fin 95 des solutions innovantes pour le Rail. Pourvu que nos nationaux ne soient pas encore une fois en-dessous de tout !

Et Michelin est allé dénicher fin 95 ses productions des années folles à Madagascar...

Il a rapatrié et remis en état deux Michelinnes à voie métrique.

Un car a une masse à vide (tare) de moins de dix tonnes en général pour une longueur de 12m.

C'est environ le quart de la masse d'un autorail. Et l'automoteur "du futur" va battre des records de lourdeur. A croire que rien n'a évolué dans les mentalités depuis 1830 puisque la technique sait, elle, s'alléger.

Et on a crié au miracle avec les irréalistes Aérotrains et monorails sans jamais tenter d'accaparer les parties éventuellement intéressantes des études, à défaut d'avoir pu bénéficier d'une partie de ces investissements démentiels pour des techniques dont l'avenir a été nul.

Il y a toujours quelque chose à glaner à condition d'être ouvert. Mais il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis...

Je n'ai jamais dessiné précisément le projet de Peugeot J5 à deux têtes que j'avais imaginé vers 1985. J'avais pris beaucoup de repères sur mon fourgon. L'essieu ferroviaire pouvait passer là où sont les roues routières AV. La suspension pouvait se conserver, des points d'ancrage existaient pour la liaison essieu-caisse.

Finalement, il ne fallait que DEUX éléments originaux : un anneau central pour réunir les deux moitiés et une transmission-inverseur entre la boîte d'origine et le pont sur l'essieu moteur.

Quand on pense à la diversité des sources possibles, l'inverseur pouvant se trouver en pièces de marine de plaisance, par exemple, on n'arriverait pas à 300 000 F pour ce vingt places de ramassage et desserte, le Peugeot routier complet coûtant 150 000 F (on a besoin d'une seule mécanique). Et pour un peu plus de sécurité, un patin central assurerait un intense freinage électromagnétique pour cet ensemble si léger, ou un support de secours en cas de déraillement d'essieux.

La Fédération Nationale des Cheminots avait imaginé après-guerre le petit autorail à son sigle, FNC. Floirat avait accouplé dos-à-dos deux cars dont les mécaniques servaient alternativement selon le sens de marche pour utiliser la chaîne cinématique d'origine avec une marche arrière utilisable uniquement pour les manoeuvres.

Vous trouverez des descriptifs des véhicules qui auraient pu apporter une solution aux toutes petites lignes non seulement dans les revues ferroviaires mais aussi dans des revues d'histoire routière. S'il n'y avait pas eu d'hostilité à leur égard, le nombre de lignes encore ouvertes serait sûrement plus grand...

Ah oui, nous sommes bien le pays de la zizanie. Les mécanos des "grandes roues", machines à vapeur de vitesse, se gaussant de ces "poux du rail" tout comme des "coucous", les machines de manoeuvres. Au moins a-t-on en partie réussi à éviter le piège avec le TGV : il n'y a pas de mécanos uniquement TGV. Ces seigneurs de la grande vitesse n'y font pas 100% de leur service et tractent autres marchandises et voyageurs afin d'éviter ce travers.

Il n'empêche qu'ils ont du être nombreux à se mettre en grève pour que même les petits autorails de vingt-quatre places fussent toujours confiés à une équipe minimum de deux agents, conducteur et chef de train. Ainsi, on est sûr que, malgré l'économie apportée par le faible coût du roulement de l'engin allégé, l'impact de la double-paie sera létal pour la ligne...

Avez-vous déjà mené un car ou un camion ?

Essayez. Vous verrez combien de coups d'oeil vous donnez en permanence dans les rétroviseurs latéraux !

Maintenant, installez-vous aux manettes d'un autorail, par exemple le X 2800. Fou ! Impossible de faire autre chose qu'avancer quand on est seul avec cette bécane ! Obligé de se faire guider par un autre salarié, que ce soit pour voir si les voyageurs ont fini de prendre place ou pour toute évolution. Et encore faut-il sortir le buste, malgré pluie ou froid, pour cela.

Les engins moteurs de plusieurs réseaux étrangers disposent de rétroviseurs. Les trams de Grenoble en ont de motorisés électroniques.

Mais cela ne va-t-il pas modifier notre classification indiciaire de Cons de CCCCheminots ??? Nous faire prendre des responsabilités ? Alors c'est NON !

Pourtant, c'est angoissant de ne rien voir quand on mène un de ces beaux véhicules des années cinquante. Dans un engin vitre comme le Panoramique X 4200, il y semble toujours y avoir quelque chose en se retournant, on ne se sent pas prisonnier. On a même l'impression d'espace. Mais les rétroviseurs manquent dès qu'on doit évoluer.

Les professionnels ont par contre "officiellement déploré" être à la vue des voyageurs durant leur service. Ils ne sont heureusement pas tous pareils et je dois rendre un immense hommage à tous ceux qui m'ont si gentiment ouvert leurs cabines de conduite, principalement ces Biterrois ou Narbonnais qui bravent ainsi le règlement et disent tout haut qu'ils préfèrent ne pas voyager seuls.

Ceux qui jouent les guides touristiques, les pédagogues de la ligne, qui vous montrent les lapins sur la neige car ils savent qu'il en regorge à tel point kilométrique, qui attirent votre attention sur le cerf que vous auriez pris pour un animal domestique en train de paître et vous racontent en une heure de quoi rêver toujours.

Ceux de cette espèce seraient sûrement intéressés par des rétroviseurs qui élargiraient le coup d'oeil qu'ils ont conscience d'avoir à exercer sur leur convoi. Un bon tractionnaire ne se penche-t-il déjà pas de temps à autre en-dehors pour voir si tout se passe bien derrière ?

Ceux qui aiment leur métier accepteraient sûrement d'être parfois seuls à bord, un peu plus responsables, certes, mais pour la pérennité des parcours menacés. Or c'est la grève qui répond bêtement aux tentatives de faire assurer un "train" par un conducteur

seul. A quoi bon avoir doté de caméras et d'écrans vidéo les derniers autorails neufs (73500) si c'est pour continuer à y avoir besoin d'un chef de train? (*4).

Et ce ne sont pas les critères de sécurité qui peuvent être mis en avant : les lignes concernées sont rurales et en principe calmes. Par contre, en banlieue parisienne, le tractionnaire est seul pour se faire casser la gueule. C'est accepté. Et même s'il était accompagné, voire doté d'un poste de police à bord, ça ne ferait jamais qu'un nombre supérieur d'incapables de se défendre, comme dans les commissariats où on lance cocktails ou autos incendiées et où les fonctionnaires ont intérêt à ne pas devenir suspects de provocations ayant "légitimé" l'agression (aux yeux des b. et... des juges!).

Ce n'est hélas pas à la SNCF qu'il faut chercher des innovations pour les petites lignes.

Ou alors on ne les imagine pas simplement: là où de simples rétroviseurs permettraient de confier l'exploitation à un agent seul, les hiérarques ne pensent à rien moins qu'à un onéreux système de vidéosurveillance des quais... Impossible de les détourner de la pensée unique !

Le Réseau breton, avec ses autorails à qui j'ai fait le reproche être quand même trop coûteux, a adopté la conduite à un agent, seul et qui doit délivrer les billets et tenir une caisse. Il a affirmé ses lignes à une entreprise où les cheminots acceptent la même vie que les caristes.

Et c'est ainsi que circuleront jusqu'au proche dernier jour d'exploitation des lignes du Massif central, de superbes mais trop lourds autorails de cinquante-quatre tonnes emmenant deux humains et deux seuls : un conducteur et un contrôleur, ne servant qu'à eux-mêmes puisque plus personne n'est intéressé par des services, si malpratiqués et si incertains du fait des grèves, qu'ils en deviennent inutilisables couramment.

Mais, merde, c'est moi qui paie tout ce gâchis avec mes divers impôts ! Que je profite au moins de ces dernières circulations pour quelques prises de vues ... Je pourrai peut-être m'en aider pour répondre aux questions de mes derniers élèves ou de ces curieux qui s'interrogent à propos de ce trou sous la montagne, de ces curieux talus qui semblent n'avoir supporté aucune route ou de ces "aqueducs" qui étaient presque faits comme le Pont du Gard.

Il faut quand même être gonflé pour ne voir que des inconvénients actuellement à l'outil ferroviaire que nous a légué le XIXe : les philosophes avaient rêvé d'un transport de masse. Les techniciens avaient alors un instrument lourd qu'était la seule machine à vapeur. Les ingénieurs établirent donc l'architecture des lignes de telle façon que les efforts soient les moindres possibles.

A défaut de combler les vallées pour ne pas descendre au fond en dilapidant son énergie, on est passé dessus par des viaducs.

Pour ne pas escalader les montagnes, on les a contournées et même percées.

Ce sont les deux préceptes que j'ai tenté de faire passer aux élèves (les plus grands) lorsque j'ai parlé du tracé des voies ferrées. Il semble que ce concept soit oublié et méprisé voire vilipendé pour faire profiter les pétroliers et mieux assassiner la Planète...

Le roulement sur rails est presque parfait, dénué de frottements gaspilleurs énergie.

Comment se fait-il alors qu'on n'utilise pas cette voie royale pour la grosse majorité des transports, surtout des charges lourdes qui vont coûter une consommation énergétique sans commune mesure sur des routes et même autoroutes construites au gré des reliefs ?

Certes, on aime gaspiller. Mais les raisons viennent peut-être encore davantage du dégoût que les pratiques des compagnies ferroviaires ont répandu tout au long de leur existence et qui est une des grandes causes de la désaffection du Rail en attendant la désaffectation proche.

*

Qu'elle était belle, cette usine ! Comme j'aurais aimé pouvoir en voir (je ne dis même pas visiter) une partie, une once...

Même en me prévalant de ma "qualité" d'Instituteur exerçant sur la commune, je n'ai pas pu y pénétrer. Il y a presque toujours des Cerbère incompetents mais dévoués à la cause de l'ignorance et du secret.

Quand j'écris cela, je pense à une centrale thermoélectrique de taille moyenne, qui était proche de mon domicile. Je l'ai finalement entrevue, certes, au moment où le ferrailleur la dépeçait : lui, au moins, ne m'en avait pas refusé l'accès !

Multiples lieux professionnels où ne s'exercent bien entendu pas de secrets-Défense, mais où il est refusé d'entrer ou de filmer, et ou, tout-d'un-coup, nous nous sentons indésirables...

J'ai, à plusieurs reprises, eu réellement peur d'être poursuivi pour avoir exercé ma curiosité sur des domaines ferroviaires.

Il est indéniable que l'Entreprise doit être soucieuse des multiples sites qu'elle possède, des kilomètres de wagons chargés de marchandises dont elle a la charge et des milliers de kilomètres d'infrastructures ou certains n'hésitent pas à entraîner des millions de pertes pour quelques kilos de cuivre volé, par exemple.

Mais le zèle et la perversion de quelques agents qui croient voir le mal partout auraient pu me conduire devant les tribunaux alors que je donnais de candides coups d'oeil sur des endroits pittoresques de mon point de vue ferroviphile.

Le Mal partout. La peur de l'agent sanctionné pour ne pas avoir fait respecter le REGLEMENT art, N°, alinéa etc. à l'encontre de tel "civil" (on préférerait entendre "voyageur ayant payé sa place").

Même, et peut-être surtout, c'est l'amateur de Chemin de Fer qui va être la cible de ces contrôleurs-chefs de train dont le cerveau ne peine pas à tenir sous la plus étroite galonnière de casquette. Il aime choisir son coup d'oeil, il passe la tête à la porte, il s'enquiert de détails ou signale parfois quelque anomalie.

Exemple saignant lors d'un de mes si rares "Tour du Cantal" à titre individuel : au départ de Neussargues, je trouve qu'il est intéressant pour le coup d'oeil que je me place à telle fenêtre de l'autorail. Malheureusement, ce véhicule fait partie d'une petite série de 2800 où les Eunarques ont cru bon de classer deux compartiments de 1ère pour un seul de 2ème, disposition utopique mais qui me vaut la remarque : vous êtes en 1ère, veuillez changer de place.

Tenant à mon point, de vue et de courant d'air, je décide à la station suivante d'ouvrir la porte du fourgon, je hèle le peu-sympa agent de train et l'emmerde en lui demandant de me surclasser 1ère.

O N E R E U X ! Je suis capricieux mais je trouve cela coûteux. Surtout que je perds une partie des paysages traversés le temps qu'il écrive. Je paie. Puis le froid du soir me fait refermer ma fenêtre de 1ère.

J'ai le loisir de parcourir la voiture puisque nous sommes cinq sur les 27m de cet autorail 2800, cinq dont trois voyageurs et les deux agents...

Je ne remettrai plus les pieds dans la première dont seule une limite administrative absurde et appliquée à une série très très limitée d'engins, sans aucun gain de confort quelconque par rapport à la seconde classe, fait le seuil de tarification.

En effet, je me mets à discuter en 2e avec mes deux seuls compagnons de voyage... puis l'abruti de chef de train, jusqu'à l'arrivée à Bort.

Il n'a certainement pas eu honte de sa remarque quand je voyageais en 1ère.

Ses semblables se font parfois faire casser la gueule dans les trains de permissionnaires et c'est tant mieux car il est bon que de tels incompetents la ferment quand ils ne sont pas en situation de faire appliquer bêtement un règlement dégoûtant en cas limite.

Sur le même parcours Neussargues-Bort, je me vis au contraire offrir la classe privilégiée, c'est-à-dire la cabine de conduite, par des agents qui avaient deviné ma passion pour le coup d'oeil.

Je ne multiplierai pas les exemples car il y aurait sûrement bien plus d'anecdotes à raconter sur tout ce qu'ont vécu les clients potentiels ayant à faire à l'individu de l'autre côté de l'Hygiaphone.

Deux mondes.

Ce qui est grave, c'est qu'on a prétendu faire de ces gens au tempérament de bovidés, des facteurs de promotion commerciale.

De l'époque relativement récente où l'on ne parlait pas trop d'alcootest, il est probable que des marchés ponctuels aient pu être acquis au Rail pour quelque temps après des discussions de comptoir. L'ivresse passée, les flux ont du revenir aux conditions du Marche.

Mais on a aussi tenté une ouverture sur les trains touristiques exceptionnels de l'été et on l'a confiée aux seuls et mêmes vendeurs. Et là, je risque être long, de me perdre en détails, même en essayant d'abrèger et de garder la moelle de mes pages pour d'autres développements que mon informatique voudra bien écrire, car c'est trop juteux et hélas douloureux ...

Citoyennes, Citoyens, Amis et Compatriotes du Massif central, découvrez les merveilles que SEUL le Rail vous fera vivre !

Une telle déclaration m'émeut aux larmes, quatre ans après les dernières "tentatives".

C'est vrai que nous habitons une région merveilleuse. La France est un pays si divers qu'il n'est nul besoin de passer ses frontières pour connaître des paysages sans monotonie. Des côtes au Cantal, après avoir vu les Alpes ou le Quercy, le dépaysement dans cette espèce de Far-West qu'est la Lozère (etc.), il manque au voyageur féru de l'Hexagone ... des excursions entièrement ferroviaires.

Oh, certes, pas de ces dépaysements si limités comme ceux promis par la plaquette du Mastrou : on y voit une belle gorge pendant quelques kilomètres.

Non: le Tour du Cantal dépayseait totalement, lui. Surtout les autochtones. RIEN n'était pareil que par la Route. Le Rail s'ingéniait à donner des perspectives des plateaux différentes de celles des routes finalement assez proches. Mais jamais un itinéraire parallèle. Un recoupement occasionnel. Plus aucun repère pour l'habitué ... Sur des centaines de kilomètres.

Des larmes de joie et d'émotion de ces participants aux Tours de Lozère que j'ai eu le privilège de commenter plusieurs fois. Malgré mon inexpérience relative, nonobstant la maigre sono des autorails (quand elle voulait bien ne pas être en panne), les passagers descendaient exténués mais émerveillés de ces périples.

<<Vous nous avez fait vivre ces paysages merveilleux ...>>

Trop long, trop ambitieux, trop coûteux. Départ trop tôt. Kilométrage dantesque, donc tarif conséquent (sans compter les à-côtés que je décrie, du verbe décrier, et décrié plus loin). Fatigant.

Les petits cadres commerciaux qui réalisaient, sur le tard, que leurs lignes régulières traversaient des sites remarquables, avaient tôt fait de tirer des traits de graphiques sur des circuits parfois démentiels.

Ainsi, le Tour du (volcan) Cantal, plus de 200 km sur des lignes accidentées et dans un état technique assez chaotique, aurait-il du se suffire à lui-même. Non, il fallait que ce circuit soit groupé sur une seule après-midi démentielle car le matin était réservé à Garabit (donc excursion dans le sens inverse) et à la visite de la ville de Flour, possible par route.

C'était tellement nul que j'ai ainsi renoncé à m'inscrire au TOUT-DERNIER tour qui a eu lieu, car seule m'intéressait la partie aujourd'hui neutralisée, autour de Bort.

En 1988 , déjà, une présidente de Comité des Fêtes avait rempli une belle rame de deux autorails 2800 et deux remorques 6000 pour cette inoubliable randonnée. Elle avait négocié le parcours, avec un "repas tiré du sac" que nous avons pris dans les dépendances d'une gare rurale, assis sur l'herbe ou sur l'ancien quai ... Ambiance a faire revivre ...

Mais, outre les suppléments qui rendent la journée éprouvante, les petits chefs n'ont jamais oublié de saler l'addition des spéciaux ouverts au Public : repas d'office (c'est ce qui était conseillé par les notes officielles de la Direction régionale, de ne pas proposer le parcours seul, ou uniquement en dernier ressort pour ne pas perdre des clients totalement réticents) amenant à un tarif total de l'ordre de quatre cents Francs par personne.

Lamentable. Le Progrès ne vaut que s'il est partagé par les vauTOUrS.

Je n'ai pas trop insisté auprès de mes amis pour les faire inscrire. J'ai eu des réflexions de la part de familles de quatre ou cinq.

Il n'était bien sûr pas question de remises ou de billets de groupes sur ces spéciaux. Sauf peut-être pour les introduits *2. Mais j'imagine que cela fait mal et je n'aime pas ce procédé !

Dire que l'association ACFA a proposé la gratuite au reste des participants, des lors que son train spécial était payé ! Il y a les vrais amateurs et les en...

Résultat : les spéciaux touristiques SNCF ont disparu.

Inconséquence : nombre des heureux qui avaient renoué avec le Train pour ces exceptionnels, seraient redevenus des clients au moins occasionnels du Rail, ne serait-ce au moins que pour quelques fins de semaines, pour le faire découvrir aux enfants, et l'Entreprise aurait pu le passer en pub.

Frais de pub ou de pute, il semble que les directions aient au contraire refréné ces actions et mis des bâtons dans les roues des agences ...

Inconséquence. Incompétence.

En tout cas, en 91 les circuits se passaient avec de belles compositions (cinq voitures soit environ 300 personnes) pleines deux semaines à l'avance. L'année suivante, les courts trains étaient à la limite du "rentable SNCF" ou annulés. Deux ans plus tard, ils n'existaient plus.

Il y a pourtant une demande. Mais ce n'est pas une petite famille qui peut impressionner un rond-de-cuir derrière son Hygiaphone.

Dans ces conditions, si cette société d'assistés ne fait pas de propositions, il peut y avoir des milliers de personnes souhaitant la même chose qui ne peuvent rien faire tant

qu'elles ne sont pas un "groupe". Et pour amortir un train spécial, il faut bien être cent au moins, vues les embûches qu'on vous réserve.

*

Voici le chemin de croix de cette présidente de Comité des Fêtes pour son tour du Cantal :

il lui faut au moins une motrice et une remorque car elle compte emmener la fanfare. Elle paie le voyage et le panier-repas aux musiciens, en seule compensation de leur animation.

la facturation se fait pour elle selon un forfait en fonction du nombre de voitures.

si elle n'a que deux véhicules pas trop pleins, elle va y perdre. Pareil si la troisième voiture, une fois devenue nécessaire, est à peine occupée.

les inscriptions affluent, à son grand dam... Pourtant, elle tremble de plus en plus et son ton n'incite alors guère les clients à l'optimisme.

comme il lui faut la quatrième voiture, maintenant, même dilemme. En plus, ses contacts SNCF, minables, la pressent car la date approche.

résultat : la cinquième voiture, qui aurait pu être vendue à l'aise, ne sera jamais négociée. La Présidente, contente mais au bord de la crise de nerfs, aura offert le Tour du Cantal le moins cher qu'on eut pu voir. Mais il a bien failli ne pas voir le jour en raison de la rigidité des demandes à adresser parfois trente ans à l'avance.

Comme si c'était une affaire de dégager un véhicule de plus ou de moins ! Mais en 1988 comme en 1996 , j'ai pu le constater, on n'est pas plus souple qu'un siècle plus tôt, à l'époque où le matériel était plus précieux et où les mises en chauffe réclamaient plusieurs heures, tandis que c'est en quelques minutes qu'on prépare un Diesel !

Surtout que le touriste n'a vraiment aucune faveur par rapport au couillon de voyageur qui n'a pas à réserver : je me suis amusé à filmer les malheureux passagers qui tentaient de nettoyer les vitres des baies devant eux, avec du savon et du papier des toilettes, lors des haltes.

Si, en plus, on ne tombait pas en panne !

Ce chef de gare, ayant prématurément changé de métier, me vantait l'avantage d'avoir un groupe folklorique (ou une fanfare etc.) dans le train spécial.

Amicale laïque, folklore, amis divers. Il remplit un beau convoi de trois voitures.

Le début avait été merveilleux. Mais, je crois, peu avant l'arrivée à Le Monastier de Mende, les incidents de Diesel se sont succédés.

Ils sont restés trois heures coincés dans cette gare de bifurcation où la seule motrice de la composition les avait péniblement acheminés (un échauffement du moteur, en général uniquement dû à un petit manque d'eau, provoque la mise en sécurité, QT, pendant un certain temps. On peut ensuite redémarrer mais souvent se remettre à surchauffer. Or le règlement prévoit qu'on ne doit pas répéter la manoeuvre plus de trois fois, ce qui avait dû entraîner l'immobilisation finale. Le machiniste avait sûrement transgressé un peu cette règle pour ne pas rester en rade en rase campagne, quand même, mais il ne pouvait engager davantage sa responsabilité.

Alors, une danse par-ci, une chanson par-là, ça aide à passer le temps. Long long, toutefois, surtout pour les enfants fatigués ou affamés ou pour les personnes qui commencent à se demander quand elles pourront rentrer pour se changer ...

La SNCF se moque de ces naufragés du Rail. Pour elle, le train régulier, seul, assurera bien leur rapatriement !

Arrive le Sauveur, le Messie tant attendu : mais ce n'est qu'un autorail Z 2, du service régulier, déjà presque complet !

Dans ses deux caisses vont devoir s'entasser les voyageurs qui les remplissaient déjà pratiquement, plus les touristes qui bénéficiaient jusqu'alors pour eux seuls de quand même trois caisses assez bien remplies.

$2 + 3 = 2$. C'est possible SNCF !

Voilà le sort des clients obstinés (sur l'air de sul'pont de Nantes) :

NUL n'a été capable ni de les dépanner plus tôt ni de leur fournir un convoi convenable. Pourtant il aurait été logique de trouver un véhicule pour caser tout le monde. Et, vue l'impéritie du Rail géré ainsi, de demander à des cars de prendre le relais.

Faire des spéciaux, c'est bien. Mais qu'on sorte des véhicules du dépôt, sans les nettoyer un peu mieux, sans vérifier les niveaux, sans tenir compte d'aucun élément qui permette à ces Clients d'avoir une image favorable d'un mode de déplacements qu'ils pourraient reconsidérer pour leurs besoins ordinaires, cela dépasse l'entendement.

Qu'on laisse pourrir ces Clients sur un quai sans espoir, c'est une étape supplémentaire.

Qu'on les entasse ensuite comme du coke (en stock? mais ce sont eux qui ont été Tintin) est la surprise complémentaire. Et bien entendu qu'on ne les dédommage pas, qu'on ne leur présente aucun regret, c'est la cerise sur le gâteau...

Pourtant, il y a des cheminots qui sont volontaires pour ces excursions car ils aiment leur outil. Ils se proposent parfois bénévolement. En tout cas, s'ils partent pour un périple de souvent douze heures, ils ne toucheront jamais que leurs huit mais seront tout le temps à disposition des passagers qu'ils ont motivés à venir.

Pour se dépanner, comme dans le cas précédent, c'est devenu complexe : dans le temps, il existait un maillage dense de voies ferrées, il y avait du matériel en attente dans beaucoup de gares et du personnel, peut-être un peu pléthorique, mais qui habitait sur place et qui pouvait rendre service dans d'autres cas que le strict boulot.

De nos jours, il ne fait pas bon avoir un pépin le dimanche après-midi. Je me rappelle ce voyage, de même itinéraire, où mon conducteur courait sous la pluie battante de téléphone SNCF, en panne, au téléphone PTT du bistrot le plus proche de la voie. Pas en panne, eux, les numéros de téléphone PTT qu'il appelait sonnaient, mais ne répondaient pas...

Facile pour des dépanneurs, d'être aux abonnés absents quand on a besoin d'eux ! Tant que le matériel tient bon, et il est résistant, ça va. Mais en cas de pépin, personne. Et tous les chefs savent ouvrir le parapluie en disant qu'ils étaient en congé ou ailleurs. Et qu'ils en ont le droit.

J'avais à mes yeux le même scénario-catastrophe que ci-dessus quand l'une de nos motrices se mit à chauffer lors d'un tour de Lozère en 1990 (deux motrices, soit 108t, trois remorques, soit 72t, 300 voyageurs soit bien plus de 200t en tout). Heureusement, l'autre motrice poussa le tout et tint bon jusqu'à la pause-repas où le conducteur remédia au problème par une simple mise à niveau de l'eau de refroidissement de ce véhicule.

Les autorails "bleus d'Auvergne" X 2800 sont usuellement les seuls à parcourir nos lignes. Ils sont sortis de chez Renault dès 1957, peints en crème et rouge. Ils ont vu leur livrée passer au rouge-crème-rouge avant de virer au bleu et d'être modernisés agréablement mais il y a déjà vingt ans.

Leurs géniaux concepteurs les avaient probablement étudiés pour un peu autre chose que le seul service voyageurs. Leurs 825 ch leur aurait permis de remorquer un à trois wagons de marchandises sans dommages.

Dans l'exemple plus haut, une seule motrice avait ainsi pu tout pousser, le total du convoi faisant allègrement 200t, en forte montée avec des courbes qui augmentent les efforts, par une chaude température estivale. J'ai filmé le voyant rouge, au LumiText, et l'indicateur de vitesse.

Trente-cinq ans après leur livraison, un de ces engins faisait encore là devant moi la preuve de sa robustesse. Les études et les essais avaient été encore plus sévères et un Exploitant digne de ce titre n'aurait sûrement pas manqué de mettre leurs capacités en oeuvre pour livrer des marchandises de façon économique.

Certes, ces autorails avaient déjà bien à faire jusque vers 1985. On les voyait en tête de circulations de souvent trois caisses et parfois jusqu'à six (le maximum prévu pour les convois autorails). Mais la politique a été de ferrailer des séries encore performantes au fur et à mesure de la baisse du trafic.

(Il est vrai que la SNCF argue de règles comptables qui obèrent son passif si elle détient du capital trop important. C'est pourtant la souplesse et la possibilité de pouvoir faire une offre immédiate en cas de demande qui imposent d'avoir du stock. A l'extrême, pour amortir des charges financières, la Société a vendu des matériels en très bon état... et les reloue en "leasing". Ces engins ne sont plus marqués SNCF.)

Aujourd'hui, pour les trains autorails qui subsistent, la motrice est souvent seule (et vide). Parfois l'accompagne une remorque. Rarement le train à trois véhicules et les quatre ou cinq sont vraiment l'exception.

Il n'empêche que la solution du marchandises-voyageurs aurait pu faire gagner bien des sous aux petites lignes.

Au lieu de faire monter un véhicule moteur exprès pour le wagon occasionnel du petit industriel, il aurait pu être pris en remorque par le puissant autorail.

Inconvénients : prévoir un horaire un peu plus lâche.

Correctif : on ne revient ainsi pas en arrière, au temps de la bricole et des manoeuvres interminables pour disséminer un train long jusqu'au fond des voies les plus reculées. Non, on perd peu de temps car on se charge d'un wagon unique, vite attelé ou vite dételé.

Avantages-marchandises : coût de déplacement faible si on intègre les recettes-voyageurs éventuelles.

Avantages-voyageurs : si le trafic marchandises devient en conséquence intéressant et fourni, des circulations mixtes vont offrir des horaires supplémentaires à celui qui n'est pas très pressé : les relations nationales ou en correspondance ne se chargeant pas de wagon, on crée des marches un peu plus détendues pour livrer.

Synthèse : au lieu de faire circuler un poussif tracteur seulement pour les marchandises, on utilise un autorail qui est supérieur au niveau capacités et guère plus onéreux qu'il circule seul ou attelé. Et infiniment moins onéreux que le tracteur qui circule exprès pour un ou deux wagons, avec nombre de marches à vide entre-temps, et une "équipe" à rémunérer rien que pour cela !

La clientèle locale à des transports de proximité trouve des circulations supplémentaires pour avoir envie d'emprunter le train.

Limites : au niveau du personnel qui devra accepter être un peu plus polyvalent.

Sur un tracteur, nous avons souvent trois agents, voire quatre, ponctuellement sollicités pour les diverses tâches. Sur l'autorail "mixte", les trois pourraient être maintenus étant donné qu'un des deux non-conducteurs sera chef de train et contrôleur-encaisseur. Mais deux agents peuvent suffire si le matériel est adapté (rétroviseurs, système d'encaissement style autobus, talky-walky) et si l'agent chargé des manipulations techniques est valide (on a vu trop souvent les exploitants gérer des personnels dont les diverses tâches auraient dû les faire classer invalides mais qui ont continué pour des raisons qui m'échappent à être théoriquement "aptés" seulement sur papier et à encombrer le terrain).

Mes idées ne sont pas révolutionnaires. elles auraient même un goût de rétro, de déjà-vu. Les convois marchandises-voyageurs n'ont disparu que vers 1980 sur la SNCF.
*5.

Mais c'est peut-être le concept d'alors qui a entraîné leur perte.

Soit on avait un fort trafic marchandises qui rendait l'accès aux voyageurs peu intéressant, vu la durée des manoeuvres interminables. Soit le convoi mixte ne servait qu'à de rares voyageurs et ne remorquait souvent pas de marchandises. On n'a jamais cherché à faire la synthèse entre les deux, à accepter la Réalité et à la gérer.

Il faut dire que les recettes n'étaient pas forcément encaissées dans les mêmes comptes et que chacun des encaisseurs voyait du mauvais côté les sacrifices que cela lui occasionnait sans entrevoir le bénéfice pour l'entreprise.

De plus, on était encore à l'époque de la desserte par des wagons de détail, qui devaient être manutentionnés sur place. Dans la perspective 96, je n'imagine que des wagons entiers, le détail étant dévolu à la Route, ce qui est quand même assez normal vu le parcours terminal des colis. Et sauf pour les clients qui admettent de manutentionner eux-mêmes leurs petits paquets jusque dans le fourgon lui-même, ainsi qu'il était encore procédé vers 1990 pour les urgents du quotidien régional LA MONTAGNE, probablement juste avant le *fax*.

Simplement, ces wagons complets de particuliers sont négligés depuis des années et c'est une des causes majeures de la chute du Rail.

Dans la mesure où il faut une équipe de trois agents pour assurer un convoi de desserte locale qui va enlever UN seul wagon dans une gare de triage pour le mener à son lieu de destination à l'aide d'un tracteur sous-motorisé (150 ch pour 30t de tracteur et jusqu'à 80t par wagon, ce qui augure de montées à ≤ 20 km/h) le coût est inimaginablement prohibitif ! En prime, il encombre durablement les voies par sa lenteur.

C'est ainsi que l'entreprise publique a "sagement" choisi :

- d'assassiner les dernières gares où des chefs d'entreprises pas si benêts que cela, ni même fervents du Rail, ni même très gagnants au niveau tarification, avaient résolu de concentrer envois et arrivées,
- puis de supprimer tous les embranchements.

J'imagine qu'on a dû parfois proposer des "déjeuners de travail" à l'initiative de la compagnie ferroviaire qui souhaitait fermer, tandis que des démarches étaient entreprises par des routiers *initiés* de la situation, afin que ce trafic surcharge ainsi les départementales mal armées pour les Maxi-Code.

Bien entendu, un certain intéressement pouvait être accordé à des amis ou à des filiales. Nombre de guillemets ont été omis.

Je voyais circuler des autorails attelés de divers véhicules, voitures à voyageurs vertes ou repeintes rouge-crème, ainsi que des wagons de marchandises derrière des Renault VH, ABJ ou ADP , peut-être même derrière les premiers des Picasso, à la descente, sur Arvant-Neussargues, encore vers 1960.

Mes amis cheminots (j'étais gamin mais mon plaisir était d'aller rouler les barrières d'origine PO au passage à niveau proche) me disaient qu'il y avait des wagons qui pressaient. C'était l'époque où il montait trois à quatre trains de marchandises par jour alors qu'il en subsiste un seul, occasionnel, actuellement.

L'autorail se chargeait-il alors d'une livraison urgente, d'un wagon parvenu en retard au triage, d'une destination spécifique ou était simplement mis à contribution dans l'effort national que les "vapeur" surchargés ne pouvaient tenir seuls?

Je me rappelle même avoir vu un autorail en difficultés en rampe de 12 en face de ma résidence. Patinage? Désamorçage partiel? Mais chacun tenait son rôle et les plus forts ralentissements n'ont été dus sur cette section, qu'à la présence d'une aguichante garde-barrière qui avait des enfants de mon âge et à qui on apportait le panier ou un message ...

Pourtant, ceux qui ont eu à gérer le manque de recettes, ceux qui ont eu mission à faire circuler leurs trains le plus longtemps possible car c'était leur seul gagne-pain, ont utilisé au maximum ces solutions mixtes.

C'est encore le rôle essentiel des Chemins de Fer privés en Suisse et ils réussissent à maintenir un type de lignes qui a fermé en France depuis les années cinquante, grâce à leur débrouillardise.

Leurs automotrices tractent presque toujours des wagons. Et, pour compléter, dans chaque halte, on voit les agents du fourgon charger moult menus colis ou les "jeter", parfois en pleine neige, pour le pittoresque de la prise de vues ... *5 bis.

Nos Chemins de Fer départementaux ont été les rois des trains mixtes. Leurs voyageurs, n'ayant pas de longs parcours, n'en étaient pas à quelques minutes de manoeuvres de wagons. De toute façon, rare était l'offre de "rapides" sur ces lignes.

Quand l'essentiel du trafic se fit par de petits autorails (et je vais redire le nom Billard car ce fut une des rares réussites sur ces réseaux), les ateliers locaux leur construisirent des remorques à marchandises adaptées avec plus ou moins de réussite

technique (à essieux ou à bogies, selon les suspensions disponibles, plus un peu de savoir-faire).

Il faut savoir qu'un obstacle supplémentaire se dressa devant eux : tandis que, sur les grands réseaux à voie normale de 1.44m, le frein avait été unifié selon la technique encore actuelle de l'air comprimé, les voies métriques (1m) possédaient un parc pour locos à vapeur à frein à vide, distinct du matériel autorail à frein à air.

La solution d'atteler un wagon à un autorail ne put donc jamais être appliquée sur les lignes secondaires mais leurs dépôts construisirent des remorques à marchandises (dites messageries) dans le style bas-sur-rails qui leur permit de rouler à la même vitesse que les autorails seuls et de rentabiliser au maximum les dernières années d'exploitation.

Témoin: le réseau de Corse demanda en 1970 une de ces remorques au réseau touristique CFV du Vivarais qui pouvait facilement s'en passer.

Généreux, il céda en échange l'autorail 314, bien plus utile au tourisme.

Utilisée pendant encore dix ans, cette spécialité réussie a été rapatriée par la suite en métropole, gratis, toujours grâce aux Corses. Elle peut ainsi s'enorgueillir d'un sérieux coup de main successif à deux des plus belles voies ferrées étroites d'Europe.

Alors, les ingénieurs SNCF vont m'arguer que c'étaient des cas-limites, que ... que ... (il m'arrive d'abréger, ce qui les obligera pour une fois à penser).

Visionnons donc le fabuleux documentaire, que j'ai vu en long métrage 16mm dans les années 70 , sur la Renaissance du Rail après 1944 . Et qui a été, depuis, très amputé en durée.

Images du <<premier train de lait qui entre dans Paris>> avec pour acteurs un autorail (je crois un ADN ou un De Dietrich, sinon un Standard, radiateurs verticaux sur le toit) et ... trois wagons-citernes à deux essieux ! (nota: je crois que cette séquence n'a pas été reprise dans la version video, ainsi que d'autres).

Pourquoi un autorail et non une petite vapeur, un petit "coucou" ?

Peut-être restait-il un tout petit peu de gazole qui pouvait alors être déstocké pour ce spécial. Peut-être avait-on eu une livraison des troupes de Libération. Peut-être enfin valait-il mieux vider un fond de cuve pour faire circuler un Diesel inactif depuis des années que de distraire des énormes mouvements indispensables à l'époque, ne serait-ce que la plus modeste des locos de manoeuvre ou de ligne! Tout en allant plus vite en plat.

C'était techniquement possible en 1944 .

Ca l'est toujours en 1996 .

Qu'il y ait une légère restriction à l'attelage d'un véhicule non-autorails derrière un train-autorail, je l'admets. C'est en fonction de critères allégés que l'Autorail a pulvérisé des records par rapport à son homologue train-lourd. N'oublions pas que le TGV est d'ailleurs un autorail (historiquement, gestion et études).

Mais ne parlons pas de wagons spécialisés à la desserte "légère" comme l'étaient les remorques messageries des CFD: tout comme le TGV qui est un tous-terrains, lévrier sur sa belle voie neuve mais capable d'utiliser tout le reste du réseau, il convient que les wagons acheminés individuellement puissent être ensuite regroupés en convois "normaux" pour former des trains du service national.

Laissons les techniques légères aux expérimentations telles qu'il s'en passe en Allemagne sous l'égide de Mercédès ou de Lohr et confions à nos autorails robustes des wagons "du parc", avec la seule réserve qu'ils soient adaptés à la circulation rapide et freinent en conséquence.

Ce serait bien sympa de voir un wagon de bois quotidiennement enlevé par un autorail de tel embranchement particulier, de telle gare de montagne, plutôt que de savoir deux dangereux grumiers de plus sur la route ...

Et cela rémunérerait sûrement bien le Chemin de Fer ...

Vais-je faire hurler ? L'autorail va laisser derrière lui un wagon vide en pleine voie, à un endroit qu'un forestier a trouvé judicieux de transformer en chantier de chargement.

Il continue et dépose ses voyageurs. Puis on va aller chercher son wagon qui a été chargé, on se rend en gare d'évitement et, soit on l'amène à destination, soit on se contente de le regrouper là pour un plus gros train spécial-marchandises, ou on le confie à un autre autorail. Etc.

Voilà une façon d'éviter qu'on dise que le Rail ne fait pas de porte-à-porte et que les ruptures de charge sont irrémédiablement trop coûteuses.

Ce scénario serait possible sur la ligne de Mende, par exemple. Les circulations actuelles, uniquement voyageurs, bien sûr, depuis la lointaine suppression du Fret, étant assez espacées pour cela. Dans nombre de cas, comme sur Brioude-Nîmes, dans la vallée de l'Allier, cela rendrait compétitives des coupes de bois difficiles d'accès autrement.

Certes, il faut un certain sens de l'humour pour accepter qu'un wagon reste en pleine voie. Ce n'est pas le style de la maison qui risque de facturer des sbires de permanence fort cher.

Même si le wagon est, au pire, éventuellement déraillé légèrement lors du chargement, la manoeuvre de relevage est de l'ordre d'une demi-heure, ce qui devrait rendre le sourire à ceux qui ne l'ont pas eu en prime à la naissance.

Faute de vouloir accepter des risques (non-générateurs d'accidents graves dans ce cas), les professionnels du stylo-qui-glisse-sans-trop-d'efforts-sur-un-papier-parfaitement-plan s'entendent pour laisser crever le Rail en laissant les plus virulents de la compagnie manifester juste pour que les retraites sonnent à l'heure.

En laissant les autres manifester car ils sont trop veules pour le faire eux-mêmes.

A avoir prétendu ne charger et ne décharger qu'en des lieux immuables, le Rail français s'est déconsidéré. Comment aurait-on fait aux USA avec de telles idées prévaluées ?

En France, on a toujours voulu ignorer que les petits ruisseaux font de grandes rivières. Mauvais enseignement de la Géographie ou refus de voir où coule la fiente, même celle issue du Coq ?

J'ai visionné dernièrement une émouvante vidéo américaine :

Un modeste tracteur électrique "boite à sel" allait chercher d'énormes wagons de marchandises dans les cours d'usines. Non seulement, frêle devant ces mastodontes de plus de cent tonnes, il les rassemblait pour former des trains intercontinentaux, mais il évoluait au milieu des chaussées et de leur trafic automobile ! Courage, petit !

Les USA , c'est tout ou rien. Mais le gigantisme ne s'appuie sûrement pas autant sur les rêves (de princesses dans des châteaux où les gens sont juste des fainéants) que sur les exemples de ces entrepreneurs qui, par un trait de génie, un coup de bourse ou, plus modestement, par leur performance au travail, ont réussi. Vive Picsou !

Après une phase de déclin terrible, les réseaux ferroviaires US sont en train de renaître et de prospérer au-delà de toute attente. Une réflexion des décideurs et un changement de mentalité des acteurs en sont sûrement à la base.

Simplement, quand on voit de si modestes acteurs aller chercher à la pièce le wagon isolé là où il est, et le remettre à disposition en temps voulu, on ne peut que baisser son chapeau en ayant chaud au coeur.

Le trafic marchandises, surtout quand il s'agit de lourd, bien sûr, est plus aisément gérable que le voyageur indépendant et imprévisible. Un coup de fil et je viens chercher ton envoi, ou te livrer tes cent tonnes.

Dans nombre de cas, les marchandises ont survécu à la fermeture au trafic voyageurs et même, à la fermeture de la ligne, des dérogations ayant permis d'acheminer des flux bien après dans certains cas (VFD Vizille, Brioude-Flour, Bort-Neussargues etc.). Le peu d'intérêt, pour les privés, d'une concession marchandises a fait qu'elle a pu tomber dans le domaine public et permettre des expériences hyper-originales (AGRIVAP Ambert).

*

Je désire revenir sur les diverses mésaventures de ces touristes, entassés dans un véhicule-dépanneur totalement inadapté. Ils ne devaient pas bénir les autorités de la SNCF, eux qui me racontent le début de leur périple comme un enchantement mais déchantent de sa pénible fin...

Il y a aussi des fins de spectacle qui décoiffent. La Fête de la Musique parisienne de juin 95 a coûté des millions à la SNCF et je déclare que c'est bien de sa faute !

Après le concert gratuit, un nombre important de jeunes tente de prendre place dans une rame de banlieue. RIEN n'a été calculé pour cette éventualité pourtant prévisible. Les couillons préfèrent faire circuler des convois inutiles (de par leur horaire) quotidiennement mais ils ne sont pas payés pour PENSER et évaluer un besoin exceptionnel, un "coup de feu" ponctuel annuel.

L'unique rame est si surchargée qu'elle ne peut pas partir. Aucune mesure d'urgence n'est envisagée par les irresponsables ayant grade et paie pour uniquement gérer la situation (qui peut se passer d'eux) en temps ordinaire ...

Les Chefs ont fait l'économie d'une pensée sur la situation, l'économie de la décision de départ d'une ou plusieurs circulations destinées à faire face à cet afflux inattendu de passagers. Ils ont même réussi à faire l'économie du papier nécessaire à la création de cette circulation exceptionnelle.

Mais cela aura coûté bien plus cher. Hélas, pas aux fautifs !

Les Jeunes ne seront donc pas rapatriés dans leur banlieue. Aussi ils casseront et je ne leur donne pas tort totalement :

la SNCF reçoit des sous pour le Service public. Elle est bien trop souvent déficiente pour ne pas dire davantage.

Exemple rajouté bien après la rédaction de ce texte: 31 décembre 2000 et 1er janvier 2001, opération "train à cent Francs" pour désengorger la Route et éviter de battre un nouveau record, plus de cent morts en une seule fin de semaine...

Prise d'assaut de trains déjà complets, de TGV entièrement réservés. Refus de départ. Rixes entre voyageurs, intervention de CRS. Et conflit entre "cochons de payants à plein tarif" et SNCF qui a organisé sa promo après qu'ils aient réglé leur billet à prix "normal"!

Et tant d'autres cas à venir.

Et d'autres, passés, bien anciens, qui parviennent par exemple dans les pages de La Vie du Rail comme en automne 2001, à propos de ce jour de courses à Chantilly où l'impéritie de la compagnie a fait que gares et convois ont été cassés par les mécontents...

En voici un autre exemple : les mécontentements de la politique amenant des salariés à manifester en masse, un déplacement est prévu sur Paris. Bref, je pense partir manifester à Paris. La SNCF, Société Niant les Convictions des Français est incapable de proposer le moindre convoi spécial au départ de l'Auvergne. Les déplacements devront se faire en car, à part quelques mal-pratiques places uniquement en trains réguliers.

Aussi n'irai-je pas à Paris cette fois-là.

Abandon du transport de masses. Démission constante des circulations-fer et report sur les ressources privées (cars) de la Route. Pourtant, la SNCF dispose encore de moyens qu'elle ne veut pas utiliser ou qu'elle se déclare incapable de gérer, constat d'auto-insuffisance, peut-être ...

J'ai vu et filmé des kilomètres de voitures-voyageurs vertes et grises de bon confort (UIC ?), garées en attente de destruction sur les voies de la Lozère ou de l'Aveyron, ou à Arvant.

Nombre de véhicules, presque neufs, attendent le bon vouloir du ferrailleur au lieu de servir quand il faut.

Nombre de véhicules, presque neufs, ont été bradés aux autres compagnies de chemins de fer et vous voyez ainsi nos superbes fourgons ex-Corail, acquis neufs par l'Etat français vers 1980, sillonner les lignes suisses tandis que le type de transactions qu'il permet est déclaré inintéressant chez nous !

Nombre de véhicules, presque neufs, ont été ferrillés sans avoir servi. Je pense aux porte-camions décidés dans l'euphorie de 1981. Ou aux porte autos vus dans l'Hérault en 1974.

Il existerait assurément des opérations financières rentables de transport en secteur restreint. La SNCF les a déclarées infructueuses et s'est débarrassée en conséquence des outils acquis pour cela. Et en plus on s'est créé de nouvelles contraintes autour de l'amiante...

Catastrophes routières à répétition dans les tunnels transalpins. Morts par dizaines. Que fait donc la SNCF? La grande muette. Aucune surenchère pour vanter le ferroutage que les politiques vantent pourtant pour un "rééquilibrage"... Et prétextes techniques fallacieux pour refuser de louer aux Suisses et Autrichiens les wagons porte camions.

Exemple d'arguments:

<<- il nous faudra un an pour les homologuer.>> Tiens donc, ça roule chez eux, pourquoi pas chez nous? Parce qu'on est plus mauvais ???

<<- d'ici là, notre vagon à nous sera prêt>> (le Modhalor). Si c'est comme les autorails nouveaux, parlons plutôt de dix ans de mise au point jamais achevée !

<<- avec les petites roues, ils ne peuvent rouler qu'à 80. Nous nous roulerons à 140>> (à partir de 2005, comme ils ont prévu, ou bien après, comme on risque d'observer). Mais en attendant, je dis que même à 60, ce serait un beau précédent pour la France!

*

La fin de l'année 1996 voit des compagnies aériennes créer des navettes, des services cadencés à l'heure, voire à la demi-heure. Du coup, la SNCF s'y met elle aussi, à la traîne.

Mais pourquoi donc cette concurrence malsaine ? Depuis 150 ans qu'on paie des cadres pour établir les horaires, est-ce seulement maintenant qu'il faut s'apercevoir que c'est en améliorant l'offre qu'on risque d'avoir davantage de clients ? Du coup, les transporteurs aériens, novateurs, risquent d'avoir des difficultés à maintenir leur offre et je trouve dommage qu'ils ne puissent pas plaider pour concurrence déloyale, ou plutôt pour vol d'idée novatrice, pour obtenir des droits d'auteurs ou pour retarder la mise en place de ces dessertes sur leur propre idée de départ.

Une fois de plus, les hiérarques du Fer et de l'Air vont dilapider de l'énergie dans le seul but de se nuire les uns les autres alors qu'ils devraient se consacrer à une meilleure couverture du territoire. Car on va puiser les moyens nouveaux dans l'abandon de quelques lignes de plus dans la France profonde ...

Mais comment arrive-t-on à faire voler un noble avion pour pas plus cher que la SNCF fait rouler un vieil autorail ? Bon, il y a peut-être des pratiques de *dumping* pour attirer le client mais quand même ! La, je crois que c'est à cause du scandale SNCF qu'on arrive à une telle ineptie. (voir plus haut, les coûts et ci-dessous, les grèves).

Si encore la SNCF avait une politique de proximité, on pourrait omettre une partie de ses défaillances. Mais elle raisonne en prime comme les compagnies aériennes qui ont des sujétions d'embarquement bien plus contraignantes encore que le Rail.

Qu'ai-je perdu mon temps à assister à des réunions "publiques" organisées par les saint-diktacts-maison, CGT principalement, avec pour prétexte le contact avec le public, suite aux grèves de 1995 ? Je tentais de faire valoir devant une assemblée de trop peu de curieux que des points d'arrêts supplémentaires seraient à proposer pour inciter le public à emprunter des relations locales existantes et peu utilisées.

Les potiches de la tribune, haussant le ton pour tenter de couvrir ma voix, ce qui est ardu si l'opposant n'a pas de sono puissante à m'opposer, ont ainsi estimé qu'il serait illusoire de proposer trois points de desserte complémentaires sur Brioude-Le Puy. Un second à Brioude où l'implantation nord de la gare oblige l'usager potentiel à un détour pour prendre le train. Un (précédemment desservi) au point où ligne et RN 102 se touchent. Le dernier à proximité immédiate du pôle universitaire et technologique ponot, desservant par ailleurs commodément le centre-ville, au lieu d'aller en gare, deux kilomètres plus loin (retour en bus).

C'est comme si je leur avais fait une messe en Hébreu. A la différence que mes mots de Français les ont fait bondir sur leurs chevaux préconçus.

Pensée unique, quand tu nous tiens!

On croit rêver devant des gens qui n'ont pas compris que le moyen de transport doit être à la disposition du client et trouver les procédés pour l'attirer (et non le dissuader).

Tiens, en cette fin de décennie 2000, les parkings routiers débordent de véhicules de covoiturage. Les quais de gare restent vides...

Pour mettre à nouveau en exergue le miracle du TGV, c'est parce qu'il prend les passagers au coeur des villes où ils sont et les rend à pied d'oeuvre là où ils ont besoin d'aller qu'il a du succès. Mieux que l'avion qui les oblige à des navettes qui obèrent sa plus grande rapidité en vol.

Et c'est par la répétition de la négation de ces trafics potentiels que la Société Négligeant les Clients Fidélisables perd toute attractivité.

LE CAR est l'argument final de toute situation perturbée, le palliatif à tous les manques du Rail. Il pourrait en être aussi le complément rêvé et l'indispensable compagnon. Pas pour le bien des masses ni du transport par rail, hélas, faute de compétents...

Brioude-Nîmes. LE parcours idéal par voie ferrée. Une des pires galères par la route.

Or c'est un parcours imposé pour de multiples destinations. Soit pour se rendre à Nîmes et profiter de ses monuments romains en ville et à proximité, comme l'inévitable Pont du Gard. Soit pour tendre plus au sud, vers la Méditerranée.

Une myriade de voyages scolaires de localités de ma région emprunte cette traversée des Cévennes chaque printemps. Il n'en est pas un sur cent qui puisse bénéficier du Rail.

Témoin cette collègue qui avait pour ambition Nîmes et le Pont du Gard et qui avait bien entendu pensé faire un voyage principalement par fer. Il paraît que le prix du transport lui-même était imbattable de Brioude à Nîmes. Mais les incompetents (ou ripoux?) qui lui proposèrent la mise à disposition d'un car sur place négocièrent si mal (ou si adroitement pour faire capoter l'affaire) que le parcours terminal lui serait revenu à davantage que l'aller-retour intégral en car, qu'elle conclut avec un transporteur routier du Brivadois !

De cette mésaventure me restent diverses impressions amères :

- la SNCF a-t-elle jamais eu du personnel compétent pour assurer les compléments indispensables à ses services?

- une fois le tarif dérisoire du rail pris en compte et le choix arrêté pour ce moyen de transport, n'était-il pas possible pour les organisateurs de trouver un transporteur local convenable? Cela ne manque pourtant pas! Et je sais que l'un des décideurs avait le téléphone gratuit, de par son métier.

- prend-on en considération l'intérêt des jeunes pour le voyage ou n'en fait-on qu'un délasserment prétexte à n'importe quoi ? Entre la découverte du train, moment fort en soi pour des enfants qui ne l'ont probablement jamais pris, le confort incroyable qu'on y découvre, la fatigue réduite par l'espace disponible pour se délasser, le kilométrage moindre et le balancement diminué, faut-il renoncer au rail même s'il est plus onéreux? Non. Et il est moins-disant, en prime !

- aurait-on pu craindre que le trajet ferroviaire lui-même, la ligne aux cent un tunnels, ait pu obérer le thème prévu du voyage? C'est vraiment être bien bas.

- je ne suis pas certain que la collègue ne m'ait pas dit quelque mensonge : les instits sont si peu sûrs d'eux-mêmes qu'ils redoutent le train et préfèrent un insalubre autocar dont on va se servir comme d'une auto particulière et où l'espace de vie est si

malcommode, si secoué et si réduit que les enfants préfèrent y voyager rideaux tirés que de regarder l'environnement.

- il me paraît inadmissible que les pouvoirs publics ferment les yeux sur d'aussi déplorables conditions de transport. Les routes des Cévennes sont si abominables que j'y attrape le tournis au volant de mon auto particulière. Les cars les contournent par des itinéraires allongeant considérablement le parcours. Après la descente de Mayres, très déconseillée aux autocars, on franchit même deux fois... le Rhône, pour emprunter l'autoroute A 7 !!! Gâchis ignoble !

Mais il faut dire qu'on laisse même des cars belges traverser la France entière sous la responsabilité d'un si faillible conducteur unique, pour des trajets jusqu'en Espagne. Et des britanniques également, eux qui ont divers inconvénients supplémentaires majeurs à être conçus pour la circulation inversée (volant et côté d'ouverture des portes)!

A quand l'hécatombe qui fera réfléchir ? Jamais: on ferme les yeux sur la faucheuse routière tandis qu'on fait tant de bruit du moindre pépin sur rails... Y compris quand il est la faute de la Route (chocs aux passages à niveau ou véhicules parvenus sur les voies).

Pionniers ou presque des revendications salariales, les cheminots ont ouvert le front de la lutte syndicale et le monde ouvrier entier a pu profiter des avancées sociales obtenues après des conflits mémorables. Depuis, les rémunérations des agents de la société nationale peuvent paraître mirobolantes aux salariés des autres régimes. D'autant plus que la quantité de travail qui est demandée en contrepartie n'est pas corrélativement démesurée. On a pu ainsi parler d'un coefficient de 1 à 3 entre la Route et le Rail...

Toutefois les revendications créent de plus en plus de problèmes. Grèves innombrables et inacceptables pour la crédibilité du Rail.

Il semble désormais impensable d'être certain de parvenir à destination quand on monte dans un train. Surtout pour un voyage un peu long, obligeant à au moins une correspondance.

En effet, suite à une insatisfaction mineure, en raison d'un simple différend local avec le chef de coin, tout comme pour une compréhensible riposte à une agression mais aussi pour n'importe quelle broutille inexplicable, c'est la grève finale. Et la suite du voyage en taxi ?

Au moins les vrais syndicalistes tentaient de s'assurer que tous les trains étaient partis de leur établissement avant de le paralyser (cf Vapeur en fumée de Roger Habert). Pareil pour les bestiaux (Cantal, mai 1968). Désormais c'est fini et l'utilisateur reste désemparé sur place.

Transporteurs aériens et ferroviaires, tous unis dans la même désinvolture.

Il est aussi de plus en plus *"dangereux de se pencher à la vitre"* : ne croyez pas que je découvre cet avis. Je le lis en quatre langues depuis 45 ans.

Encore que rares sont les véhicules où les baies soient ouvrantes et par lesquelles on puisse jouir du paysage.

Je me rappelle ainsi un trajet en automotrice Z 2 , lors de l'opération "TER à 10 F" (parcours illimité sur la Région Auvergne pour 10 F). A cause de soi-disant déflecteurs

anti-vent, impossible de passer la tête. Sauf à une baie dont le déflecteur avait été brisé. C'est bien entendu là que je me suis placé, dans cette superbe rame de près de deux cents places, TOTALEMENT VIDE à part moi et deux autres profiteurs-TER qui avaient gagné la loge de conduite, entre (48) Chély d'Apcher et (15) Neussargues, un dimanche après-midi.

E pericoloso sporgersi, perche on risque plus souvent qu'avant de se faire couper la tête.

Il y avait jadis des nuées de brigadiers tout le long des voies. Comme ils avaient un canton à leur charge, on les appelait aussi cantonniers. Ils vivaient essentiellement sur place, dans des maisonnettes isolées ou adossées deux à deux, ou dans celles des passages à niveau routiers. C'est que, de ce temps-là, on ne rêvait pas des trente-cinq heures par semaine et des vacances à la mer. On VIVAIT tout simplement. Et souvent le cantonnier s'unissait à une gardes-barrières.

Heu-reux, le cantonnier de Fernand Raynaud. Chômeur son successeur.

C'était au temps où Bruxelles vivait, c'était du temps du cinéma muet. (Brel)

C'était du temps où cette piétaille venait de la Terre, comme disait si bien Henri Vincenot. Pas d'autre ambition que de bien faire son travail sur la voie, de bien s'occuper de son jardin familial. Pas de plus grande joie que de rendre sa voie aussi nette que le potager. Pour une paie jugée si dérisoire de nos jours.

Mais légumes et fruits du minuscule terrain nourrissaient pratiquement la famille. Lapins et autre cheptel tiraient leur pitance de tout ce que prodiguait l'environnement du Rail. On se chauffait en partie au bois du débroussaillage. La paie permettait le superflu.

Et, jour après jour, soit pour la Compagnie, soit pour de l'herbe et de la feuille de fourrage, pour le bois de chauffe, le menu bois des fagots, l'osier des paniers et que sais-je encore, la Voie méritait une majuscule pour l'aspect soigné que notre piétaille y entretenait.

Il y avait une piste, de ce temps-là, mon bon monsieur ! Si bien entretenue qu'elle était cyclable (mes souvenirs de juin 1968, où on pouvait alors y rouler sans crainte des convois) ! C'est qu'il fallait bien que tous ces hommes d'équipe puissent se déplacer pour leur besogne.

En 1994, voulant aller filmer les dégâts de l'Alagnon (avec même la chute d'un autorail d'un mur miné par l'eau), j'ai voulu emprunter la voie alors fermée (je ne voulais pas écrire ferrée!). J'ai cru que je cassais mon VTT sur ce que la SNCF n'entretient plus. Hors les rails eux-mêmes, plus aucune piste accessible même aux piétons de l'entreprise !

Il faut dire qu'il y a beau temps qu'il n'y a plus aucune vie le long des voies. Plus personne n'habite dans les maisons de la SNCF. Ou alors, ce sont des tiers qui les ont acquises.

Quand un agent vient tenir le guichet, c'est avec son auto qu'il s'est déplacé. Et quand un cantonnier travaille, c'est avec un véhicule routier qu'il accède presque toujours à son lieu de travail. Soit par route, soit par chemin de terre, soit parfois par une chaussée que la SNCF entretient à côté de la voie subsistante, et qu'elle pancarte et clôture afin d'éviter les randonneurs sauvages (Béziers-Neussargues, par exemple vers Marvejols). Après tout, la rencontre d'un 4x4 de deux tonnes pourrait mettre à mal un engin ferroviaire.

Alors, comme il n'y a plus personne pour tailler les haies, entre deux opérations de grand débroussaillage, ce sont les véhicules qui se fraient un chemin (de fer quand même) parmi les branchages qui touchent fréquemment la carrosserie.

Bravo la peinture et gare aux yeux de celui qui se penche !

Les yeux de celui qui regarde ? Peut-être auront-ils eu le loisir de saisir quelques vues du paysage des contrées parcourues. Mais pour le pauvre cochon de payant qui tente d'admirer les beautés du paysage, il est désormais trop tard : à avoir voulu licencier la kyrielle de ses cantonniers et brigadiers, le Chemin de Fer perd les derniers touristes qui ont su répondre à l'appel de plaquettes commerciales désormais désuètes.

Si on a pu vanter récemment la beauté insoupçonnée des sites vus depuis l'angle du Rail, si ce coup d'oeil m'a tant envoûté, cela relève désormais du Passé.

Il n'y a plus rien à voir car le train roule dans la forêt vierge qui enserre de plus en plus étroitement ses emprises. Même l'argument du tourisme disparaît au profit du slogan <<j'y vais pour voir, j'y vais en car>>...

Aussi, en raison de toutes ces vilénies dont j'ai tenté de démontrer qu'elles ne sont pas la fatalité mais uniquement le choix délibéré de certains que je critique, un courant nouveau semble émerger: si la SNCF n'est pas intéressée par l'exploitation des lignes où son service continue à sévir, pas plus intéressée pour les prestations actuelles que pour les nouvelles perspectives qui sont envisagées, telle la création d'un axe lourd Paris-Languedoc via Clermont-Ferrand, pourquoi s'entêter à confier ce rôle de transporteur à elle seule et ne pas trouver mieux ailleurs? (cf notamment Le Rail No 82, article de Keseljevic).

Le mauvais exemple britannique tend à laisser penser aux périls de la gestion privée. Mais les raisons historiques de cette relative insécurité remontent hélas à la période précédente de gestion encore "nationalisée" et aux économies effrénées.

La SNCF ne se comporte-t-elle pas elle aussi de toute façon depuis des décennies comme une minable entreprise privée? Rentabiliser, couper les branches pas assez productives, nier les dessertes de Service public? Sans renier les compensations versées.

A l'opposé, le Rail aux USA remonte la pente.

Enfin l'Europe exige un marché concurrentiel.

Tout cela permet d'envisager que nous aurons bientôt une vraie Renaissance du Rail. Non à la suite de destructions de guerre, heureusement, mais de restructuration mentale.

Il serait bien temps.

Mais les destructions civiles volontaires, la destruction provenant de la gangrène qui a infecté tout le système du Rail français, ce serait bien plus qu'un renouveau qu'il faudrait pour compenser tout ce qui finit de pourrir les branches parasitées actuellement.

Ces milliers de kilomètres de voies portuaires, ces milliers de kilomètres de desserte de zones industrielles, ces milliers d'embranchements particuliers. Tout ce qui a été ferré dans l'euphorie, qui est sans usage depuis des décennies et qui est de plus en plus souvent coupé du Réseau, pour le prétexte simpliste que l'entretien des aiguilles de raccordement coûtait cher, que leur niveau technique pouvait nuire à la sécurité...

Une fois les clients enfin débarrassés du monopole technique, disons plutôt de la supériorité du Rail par rapport à ses concurrents, aucune des entreprises de chemin de fer, ni celles ayant précédé la SNCF, ni la SNCF ni les petites sociétés de trompette dont les lettres ornaient les véhicules à voie étroite, aucune n'a cherché à améliorer son produit de façon révolutionnaire.

Remémorez-vous l'épisode de mon Solex livré en trois semaines pour 200km de trajet.

Osez calculer la vitesse moyenne d'un tel type de transport à durée incompressible de trois semaines, non pas sur cette trop courte distance mais sur un Marseille-Paris, disons 800km. Par jour, cela fait 40km (je fais cadeau du 21e jour).

Un attelage de boeufs qui marche dix heures par jour à 4km/h a la même performance. Nota: on change les bêtes à l'étape!

Cela fait penser aux poissons du village d'Astérix livrés ainsi (au lieu de la pêche dans l'Océan qui est tout proche, ou de la Route qui livre en temps réel...).

Par la grâce des mauvaises volontés qui ont osé proposer au "client" ce genre d'unique service, on a gommé le progrès fantastique que l'Invention avait apporté à l'Humanité.

Aussi quand les moyens modernes ont pu être intégrés par la Route, ce n'était pas par sa seule supériorité en malléabilité qu'elle a pu s'imposer.

Il y avait désormais d'un côté des entrepreneurs aux dents longues qui n'avaient pour seul but que de pouvoir prospérer. De l'autre, il n'y avait que des croulants aux idées passésistes et au lourd atavisme. Quand les premiers ont pu plus ou moins librement faire valoir les avantages de TOUTHENKAMION, les clients ont vite vu qu'ils ne seraient plus à la merci des Saigneurs du Rail.

Déréglementation? Oui, bravo. Liberté. Chère liberté.

Amère liberté. Mais on arrive à se lasser des mauvaises expériences, des baffes reçues.

De nos jours, imaginez quel délai pourrait courir sur une livraison prévue sous trois semaines: un an peut-être! En effet, la marchandise partie pour quelques kilomètres (ou pour juste être placée sous la halle en attendant le bon vouloir de celui qui doit la charger en wagon, a des chances d'être victime d'une première grève au départ. Parvenue dans un centre de manutention intermédiaire, elle peut devenir otage de l'absence fatale d'un des agents "irremplaçables" chargé de la faire continuer dans la bonne voie. Ou d'un calage inopiné (voir ci-dessous). Ou d'une autre grève, ce genre d'action étant de plus en plus décentralisé et, sinon tournant, du moins imprévisible quoique le fréquent est prévisible...

Bref, ou c'est trois semaines, jamais moins, ou c'est plus très plus pire... En tout cas ce n'est jamais moins, pour ne pas faire davantage plaisir au client que ce qui est prévu sur le contrat de transport, derrière lequel on se réfugie en cas de réclamation.

Avec pour aléa le vol de marchandise entre-temps. Et la prescription vu le délai? Chiche?

Il fut une époque où cela marchait. Mais on n'attire plus les mouches avec du vinaigre.

Il fut une époque où le Rail apportait un miracle de progrès.

Sur l'étoile de Bort-les-Orgues, j'ai ainsi pu détailler le nombre impressionnant de cabanes de chargement le long des voies de débord de la gare de Riom-ès-Montagnes.

Il m'en reste une trace, peu exploitable, sur VHS C SECAM d'un caméscope de bas de gamme. Flou. Seule éventualité: un dessinateur que cela inspirerait. Car il n'y a certainement aucune de ces échoppes qui ait été immortalisée en carte postale. Peu ou pas de photos personnelles. Qui auraient intéressé qui ? Se voir sur son lieu de travail ? Pouah !

Dans les rarissimes vues d'époque, que voit-on ? Des clowns venus poser devant l'opérateur, en habit du dimanche, pour la carte postale. Des danseurs folkloriques. Et un arrière-plan souvent inexploitable.

Moi, j'ai longuement cadré les ruines de la splendeur. Les ruines des ruines car j'imagine que pour la fébrile affluence autour des wagons où chacun devait s'évertuer à trouver un coin, se le disputer avec le voisin, tandis que l'agent de la compagnie taxait, il devait y avoir d'autres baraquements rasés depuis longtemps.

Et les chariots, à bras, à ânes, à mules, à vaches, à boeufs, à chevaux. Sans compter les portages à main, à brancard et à dos, surtout au moment des fortes neiges. Le bruit, le patois, les disputes pour pouvoir charger, les odeurs.

Quand on a l'émotion de contempler le nombre incroyable de ces modestes embarcadères, de le rapporter à la situation actuelle d'un bourg aussi réduit, on ne peut imaginer tout l'avantage qu'y apporta le Rail.

Et j'oubliais l'immense quai de chargement du bétail, en bas du marché dont les barrières subsistent encore à l'aube du troisième millénaire.

La gare était une fourmilière, au moins les jours de foire. Voyez bien plus haut dans mon texte ce que je dis du passage d'une tranche de ces convois "de la ligne de Bort" le long de l'Alagnon dans les années 70. Et cherchez pour quelle raison inexplicable tout a disparu, le trafic, les constructions marchandes, et enfin la voie elle-même.

1990. Un wagon jaune défraîchi traîne encore sur les voies. Il aurait pu tenter l'expédition de bovins si on lui avait promis qu'il descendrait à Neussargues ou Aurillac derrière le tout prochain autorail. Hélas, pas trois jours plus tard ! Savoir s'adapter au transport à la demande, c'était encore possible là et ailleurs. Plus maintenant.

Il existe un "canton de voie" de plus de soixante kilomètres sur la ligne de l'Azergues.

C'est-à-dire que sur cette distance, la SNCF a tout rasé, à part les deux rails de la voie unique. Plus aucune possibilité de croisement, de dépassement, de stationnement, de livraison.

C'est possible SNCF.

Un convoi en panne, on fait appel à la Route, moyennant des kilomètres de marche à pied incertaine sur les traverses, le cas échéant, pour les naufragés du Rail.

Et la sécurité alors? (voir [Vie du Rail](#) 2782 photo p12)

Enfin, en cas de pépin obstruant la voie, il faut plusieurs jours pour reprendre l'exploitation-fer. Ou prétexter que désormais, définitivement, la Route, c'est plus sûr. On ferme !

Dire qu'il y a dix ans, c'était encore à double voie, avec des gares ouvertes et des voies de débord partout...

Que dire de ces wagons de particuliers qui pourrissent lamentablement sur place? Dire qu'il y a eu des patrons convaincus du bien du Rail au point qu'ils ont investi dans leur propre matériel pour payer moins de transport par la suite.

Un tracteur Diesel électrique de 100CV et ses huit wagons à blé ont encore fière allure au Basbory de Blesle. Mais l'aiguille qui les reliait à la Vie a disparu depuis belle lurette.

Encore heureux qu'ils soient sur un tronçon de voie privé et non sur un tiroir SNCF dont il est possible que le tarif de location fasse détester le train encore plus.

Combien d'entrepreneurs ont ainsi dû renier leur conviction pour le moyen de transport qui pourrait encore être idéal? Trop. Vive la Route. Et à bas...

Ce n'est pas près de changer. Est-ce près de finir?

L'Entreprise est attaquée sur tous les fronts. Celui de la concurrence est le seul qui devrait lui faire du tort. Mais elle s'en invente d'autres jour après jour.

Pour des raisons qui ne sont pas évidentes, on a créé RFF. Au lieu de libérer un certain nombre de postes d'agents SNCF, j'imagine que cela a dû en faire créer des centaines, rien que pour la gestion des relations (et des conflits) entre les deux partenaires qui sont parfois frères ennemis. Quand on a le malheur de dépendre des deux, par exemple pour une ligne touristique aux moyens si modestes, on "apprécie" les délais dus aux dossiers perdus.

Perdus ou simplement qui traînent alors que les uniques recettes sont celles des clients de la saison d'été. Mais au lieu de subir un retard unique, ils n'en subissent pas deux mais une foulditude car les deux entités s'entêtent à tarder à traiter les affaires de l'autre...

Multiplier ces allers-retours, est-ce du Chemin de Fer? Ou du ping-pong?

Le ras-le-bol des agents, ras-la-casquette car ils en sont souvent couverts, s'étale aussi parfois.

Il y a tant de raisons de mal-être. (cf Vie du Rail 2779).

Le parc vieillit, on emploie de grands mots pour dire qu'on va le remplacer. Mais en attendant les livraisons prévues, par de seuls mots, toutes les fins de calendes grecques, on se bat avec de plus en plus de maux.

La "bonne volonté" des différents acteurs de l'entretien fait par exemple que des locos perdent des journées complètes de roulement pour un détail qui pourrait se régler sur place mais que des technocrates furieux (attention, je me demande si je n'ai pas écrit un pléonasme) ont décidé de réserver à tel atelier lointain et à aucun autre. Donc, on les remorque à des centaines de kilomètres de là pour une intervention de quelques heures qui aurait dû se traiter sur place! C'est comme si vous décidiez de faire appel pour une simple vidange, à un garagiste du bout de la France et que vous soyez obligés de charger votre auto sur camion ou wagon pour le déplacement durant plusieurs semaines.

Tiens, parlons d'huile. Un mauvais choix parmi d'autres fait que des engins en grand nombre ont leurs roues prématurément usées et sont inutilisables le temps que le tour, débordé, puisse les traiter. Encore un mauvais choix de la part de certaines Huiles.

Si la maîtrise n'a pas la main heureuse pour faciliter les circulations, la base devient infréquentable. Comme la plupart des agents sont embauchés selon des critères qui échappent à beaucoup, formés selon des procédés qui confondent vitesse et précipitation, il devient de plus en plus impossible de leur confier autre chose que leur train-train. Gare à l'homonymie!

Ainsi les agents qui refusent de se mettre aux manettes car on leur remet une machine moins belle que celle qu'ils attendaient ne sont-ils pas de la trempe de ceux qui ont écrit les livres de référence auxquels je fais souvent allusion, vapeur en fumée et vapeur en Cévennes.

Ils ne savent plus *conduire* ou ne veulent plus s'embêter. Ils croisent les bras uniquement parce que l'engin qui leur est affecté est trop bruyant, pas assez chauffé, trop peu réfrigéré, ou simplement parce qu'il n'est pas entièrement automatique ! Mais ne voient pas son état réel.

Ah, s'ils avaient eu affaire à du mauvais charbon dans leur minuscule abri à courants d'air! Sans oser évoquer le cas de la loc impossible à tourner à cause du gel, qui doit repartir tender en avant par moins vingt... Ou parer à une chauffe de bielle, obligeant à passer sous la loco pour aller voir, et graisser à la main... Avec pourtant toujours le désir impérieux de surmonter le pépin, d'arriver au bout du parcours et la fierté de faire l'heure, si possible, en ne ménageant pas sa peine.

Quand on pense au calvaire qu'ont enduré les équipes de la vapeur, on s'étonne, on se...

Quand on se remémore toutes les astuces que les bons mécanos des engins de tous ordres ont pu nous raconter pour éviter de tomber en rade, on frémit de savoir que les convois sont maintenant souvent menés par des types qui ne savent même pas manier un manipulateur de traction. Que font-ils en cas d'urgence, alors ? Ils composent le 18 ? Du coup, ça "tape" souvent.

Dire que ce sont ces grandes gueules (mais petites natures !) qui déclarent qu'il n'y a qu'eux qui savent faire rouler les trains. SNCF, Sans Nous C'est Foutu...

Pardon, eux, et le Service public, tel qu'ils le massacrent, pas les Privés...

J'ai un exemple de la sorte, en trolleybus. Mais où vais-je donc chercher tout ça? J'ai connu deux genres d'agents, sur le réseau lyonnais. Ceux qui faisaient descendre des passagers pour pousser l'engin hors de la section isolée, sur quelques dizaines de centimètres, et ceux qui, pour la même raison, se contentaient d'appeler l'entreprise qui, en général, appelait les pompiers. Ceux qui donnaient un coup de pare-chocs pour aider le bus en panne et ceux qui prétendaient qu'ils ne pouvaient pas. Ceux qui tiraient les perches au plus près du sol pour enlever les caillots d'amorçage qui faisaient qu'elles sautaient tout le temps. Et ceux qui pour un sautage de trop laissaient leurs 12m de long en plein milieu, sans seulement la peine de trouver le moyen de se garer. Du coup, les autres trolleys avaient de la peine à louvoyer, sautaient aussi leurs perches, et l'embouteillage croissait. Alors, il y avait ceux qui remplaçaient un moment les perches sur la ligne de circulation de sens inverse, et ceux qui laissaient à leur tour tout en travers. Vécu cours Lafayette-Avenue de Saxe.

Or le mécano qui refuse le départ simplement parce que sa loco n'a pas la *vitesse imposée* (système qui permet à n'importe qui de faire avancer un train sans savoir actionner une seule manette de traction: il suffit de taper sur le clavier de l'ordinateur de bord la vitesse à laquelle il faut rouler, et d'observer juste s'il n'y a pas d'obstacle, au

contraire des locos qui n'en sont pas équipées pour lesquelles il faut savoir donner le courant qu'il faut, éviter le patinage et tout le temps observer le compteur) va coincer tout un processus qui va provoquer une avalanche de retards. Les trains les moins urgents sont "calés". Mais les délais de livraison courent et provoquent des indemnités conséquentes...

Qu'on ne compte pas sur un agent plus zélé pour accepter de partir car il sait conduire et il préfère même cela au tout-automatique : Mouton de Panurge, il suit les autres.

Dire que leur paie conséquente, ils la doivent à leurs prédécesseurs qui ne la volaient pas, eux, même s'ils n'avaient pas tous le caractère à se laisser piétiner (et heureusement).

Et dire que les organisations syndicales continuent d'appuyer, d'enfoncer le bouchon, ne serait-ce que pour avoir encore quelques adhérents. Et qu'elles se font de la surenchère pour cela. Ne comparons pas aux chauffeurs routiers, esclaves de la Route, mais seulement aux employés des autres réseaux, moins bien nantis.

Et j'imagine qu'il y a, au niveau de la hiérarchie, amalgame coupable entre les feignants, ceux qui ne veulent pas se salir les mains en conduisant, et ceux qui refusent de prendre le départ pour des raisons graves, les matériels étant réellement dans un tel état de décrépitude qu'il vaut mieux parfois ne pas risquer un suicide involontaire.

Certains tractionnaires ont pu évoquer des cas inimaginables, des locos épaves, des réparations notées sur le carnet et toujours différées, voire des pages arrachées et l'intimidation de ne pas trop en écrire sur ledit carnet.

Attention : les bons mécanos qui savent stigmatiser un manquement urgent à la sécurité savent aussi que les photocopieurs sont de plus en plus accessibles, y compris dans la modeste gare où on s'arrête quelques minutes. Et que la copie de leur prose peut intéresser la Justice en cas de pépin. Mais il existe une telle marge de sécurité que ça ne cogne pas trop même avec des engins hors-normes.

Moi qui mets les pieds dans un train régulier bien trop rarement, et guère moins souvent les pieds sur un quai de gare, c'est rare que je ne repère pas un défaut plus ou moins grave chaque fois.

Ainsi, vers 1994, je venais à peine d'installer ma mère dans le compartiment qu'elle préférait, dans un X 2800, que je remontai dans la voiture pour la faire se déplacer à l'autre extrémité de l'autorail. Je lui expliquai que du gazole coulait à gros fil sous le moteur sur le ballast. En cas d'incendie, elle serait 20m plus loin... Et tant d'autres exemples.

Par le petit bout de la lorgnette, car je n'ai pas l'oeil du grand manie-tout, les quelques éléments que j'ai apportés en fin de ce texte ne sont guère encourageants pour l'avenir.

Certes, il ne faudrait pas généraliser la mauvaise volonté que je déplore à travers quelques témoignages et plusieurs anecdotes. Elle est le fait d'un petit nombre de mauvais individus. Le problème est justement que cela pose un problème inextricable et que ceux qui acceptent les tâches les plus ardues en sont mal récompensés voire sont montrés du doigt.

Il semble que ce soit le reflet d'un malaise bien plus vaste que celui que les narrateurs dont j'ai résumé quelques-unes des remarques ont pu ressentir dans leur domaine au point de lancer leurs propres messages d'alerte. (cf Vie du Rail 2782).

Mais on veut pousser la bêtise au paroxysme. On décrète soudain que les locomotives vont à présent dépendre d'entités séparées. Il y aura celles qui ne feront que les marchandises, celles qui assureront les trains de voyageurs, etc.

Des catégories distinctes dans des matériels qui pouvaient jusque-là remorquer n'importe quel train ? Non, il ne s'agit pas d'engins neufs, étudiés pour tel usage et pas un autre. Non, rien d'impossible techniquement. Non, cela relève d'un partage arbitraire de matériels pourtant identiques de construction entre diverses sous-administrations (le préfixe sous- est vraiment à double sens) qui refuseront par la suite de dédier un engin à un autre usage que celui pour lequel elles l'ont décrété.

Ainsi imaginons qu'il coexiste sur deux voies parallèles une dizaine de locos repeintes en vert (marchandises, ils disent fret à présent) et un convoi bourré de voyageurs avec une loco défaillante. Le train de voyageurs ne peut continuer et la SNCF va faire appel à la Route tandis que dix locos resteront inactives et improductives du seul fait d'une décision qui les a fait peindre en vert et affecter à un usage spécifique.

L'exemple inverse est aussi possible.

Afin d'éviter des critiques de faisabilité, on procède donc à des sabotages techniques difficilement réversibles: les matériels peints en vert sont dépouillés des prises électriques qui permettaient jusque-là de leur faire remorquer des convois de voyageurs. Ubuesque.

Heureusement, FRET a "oublié" de déséquiper ses locos. Il en a profité pour les louer pour les remorques des voyageurs, qui étaient calés faute de dispo dans leur domaine !

Pour compléter le démantèlement, les conducteurs seraient-ils spécialisés eux aussi et ne pourraient-ils plus prendre en charge les machines de l'autre sous-groupe en raison d'une barrière administrative nouvelle, alors qu'ils les avaient menées indifféremment jusqu'alors.

L'honneur est sauf. Non, ne parlons pas d'honneur, juste de prétextes.

D'ailleurs la Réalité vient constamment démentir les prétentions.

Les CC 6500 reviennent à des services nobles malgré leur éphémère "déclassement" au fret.

Tous les jours, des convois de voyageurs circulent avec des locos vertes en tête. Et les doubles tractions sont souvent panachées. On pourrait presque prédire, du coup, que les numéros défigurant les immatriculations d'origine vont tomber en désuétude, encore plus vite que les autocollants qui les ont sommairement indiqués vont se désagréger ou se décoller...

Il existait autrefois une culture d'entreprise qui allait de haut en bas. Les financiers voulaient tirer leur profit. Les dirigeants voulaient les satisfaire. Les cadres s'y appliquaient. Les commerciaux avaient du coeur à vendre. Et les exécutants ne boudaient pas à la tâche, malgré la dureté de leur statut de base et en dépit d'une technique moins aisée à mettre en oeuvre qu'aujourd'hui.

Tous allaient dans le même sens.

Cela a à peu près tout disparu.

Les tutelles et mises sous séquestre des réseaux déficitaires, les régies diverses puis dans le même ordre d'idées la nationalisation, tout cela n'a pas été salvateur (c'est le

moins qu'on puisse dire!) pour le Rail. Une fois déçues les ambitions des hommes d'affaires, les compagnies ou ce qu'il en restait se sont cantonnées au service minimal que leur imposait le Cahier des Charges.

Ainsi, des générations de cadres se sont-elles succédées sans avoir d'ambitions. Le seul contrat à respecter, c'était de ne pas faire plus pire. Mais bien peu ont essayé de faire moins pire ou juste un peu plus mieux. Déplacer l'horaire d'une circulation à la fréquentation insignifiante, tenter de créer des correspondances commodes, être à l'écoute, avoir des prétentions à faire augmenter l'attrait pour les convois. Avoir l'ultime audace enfin de proposer LA circulation supplémentaire pour attirer le chaland...

Hélas, les initiatives pour tenter de remplir les trains ont été rarissimes (ou trop encadrées pour être possibles). Aux antipodes des services nouveaux que proposaient par exemple les routiers, le train-train a tout tué.

Si certains de ces sous-chefs avaient fait objet d'un système de primes, ne serait-ce que comme celles imposées aux tractionnaires, en fonction de l'évolution des résultats clients, certains auraient bien peu gagné et un intervenant a pu ainsi publier que quelques-uns auraient dû payer pour venir travailler, rapport à leur "rendement"!

Limité par sa conception, prodigieusement efficace mais qui ne peut déborder de son étroit domaine de voies ferrées, encadré par les budgets trop étriés des Pouvoirs publics, mal servi tant par des dirigeants de moins en moins au fait de la chose ferroviaire (comme Le Floc, qu'on a vu tantôt chez Elf, tantôt à Air France avant de passer du Fer à la taule) que par des agents d'exécution de plus en plus attachés à leurs propres avantages et aucunement à la défense de la cause, le Rail français est mal barré.

Les parts de marché difficilement reconquises grâce à des efforts de fourmi sont piétinées à pas de géant par l'atavisme général.

Surtout que les financiers, qui avaient pour seule perspective d'enrichissement Leur Entreprise, gagnent désormais bien plus sur le Marché, le Dos jaune, la Nasse d'Arnaque, le Cacarente qui fait des couacs à rente, etc. Et que les valeurs du Rail n'ont probablement rien d'attractif pour boursicoter. En France, tout du moins, vu le passif et la mauvaise image accumulés grâce au transporteur national et à ses agents peu fiables au moins dans leur assiduité au travail.

Ce qui fait craindre que l'avenir du Rail ne soit pas rose mais duraille, qu'il soit encore confié à la SNCF ou pas.

On ne peut que récolter ainsi ce qu'on a si longuement semé.

Qui aime bien châtie bien.

C'est en conclusion la formule d'excuse que j'utiliserai pour tout ce fiel.

Crains qu'un jour un train ne t'émeuve plus. Décidément, je cite.

Si le sujet m'indifférait, je n'en parlerais pas.

C'est parce que ce n'est pas le cas que je me suis exprimé. Le train, j'aimais, j'aime toujours. J'y consacre assez de temps et y pense, encore plus souvent. Mais on m'a cassé mon jouet. Et on prétend en plus m'empêcher d'en recoller les débris ou d'en réutiliser les restes. Alors je me révolte.

Puisse cela être utile.

Débuté vers 1996.

Edité le 24/08/2004. le 17/01/2007, le 20/10/2009.

Jean-Louis ROCHE.