

La vie du
Rail

CHEMINOTS
Bras de fer sur
le financement
des retraites

N° 3306 ■ 13 avril 2011 ■ HEBDOMADAIRE ■ FRANCE 2,50 € ■ BELGIQUE 2,85 € ■ SUISSE 4,80 FS

TGV

**Le tour de France
des 30 ans**

www.laviedurail.com

> **Photo de couverture**

- Pelliculage du TGV des 30 ans dans les ateliers de Châtillon.

4 > Projecteur

- Anniversaire. Pour ses trente ans, le TGV s'offre un tour de France



8 > Une semaine dans La Vie du Rail

- Retraites. Bras de fer sur le financement du régime des cheminots p. 8
- TGV. Feu vert du gouvernement pour la gare de Vandières p. 10
- Paris - Caen - Cherbourg. La chambre de commerce et d'industrie de Caen réclame la concurrence p. 12
- Concurrence. Capitaine Train se lance face à voyage-sncf.com p. 13
- Lignes interrégionales. Agen - Limoges doit assurer son avenir p. 14
- Alsace. Saint-Louis sur la voie du cadencement p. 16
- Allemagne. La Bahn suspend le chantier de Stuttgart 21 p. 17

18 > La vie des associations

- Train touristique. Entre l'Aisne et la Marne, un projet semé d'embûches

22 > Les programmes télé

37 > Dialogue

38 > L'événement

- Palmarès des TER 2011. Régions, l'ambition sans réforme

44 > Santé

- Rhumatologie. La cure thermale, une alliée contre la fibromyalgie

46 > Sport

48 > Jeux

50 > Agenda

Un encart France Mutualiste, jeté en C4, est joint à ce numéro.

À la une

RUE DU COMMANDANT CHUCHOTE

Pour 18 millions, t'as plus rien

Dix-huit millions d'euros, c'est approximativement le prix d'une rame duplex TGV. C'est aussi la note de taxis payée l'année dernière par la Traction SNCF pour les besoins, a priori exceptionnels, d'acheminements de conducteurs. « Ce n'est pas en soi anormal », estime le journal interne à l'activité dans le numéro de mars qui dévoile le chiffre : « les taxis sont utiles et permettent quelquefois d'être plus productif dans l'enchaînement des missions ». Mais ces précautions d'usage posées, le journal rappelle qu'il est désormais urgent d'organiser la chasse aux taxis... pardon au gaspi.

À SUIVRE

● **Sillons. Situation de crise.** L'Union des transports publics (UTP) estime que « le réseau ferroviaire français n'est pas en état de marche ». Les entreprises fret et voyageurs (SNCF, Colas Rail, EuRailCo, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar, VFLI, Keolis et la filiale Veolia-Trenitalia) demandent des mesures immédiates en attendant la régénération du réseau. Elles veulent notamment une information fiable, à l'avance, sur les restrictions de circulation dues aux travaux. Ne pas pouvoir dire à un client, au moins deux mois avant, si un train va pouvoir passer ou pas n'est pas supportable pour les transporteurs, estime l'UTP.

La mort de Mikel Landaburu
Mikel Landaburu, administrateur de La Vie du Rail, est l'un de ceux qui ont permis à votre magazine de continuer à vous informer chaque semaine. Co-fondateur de Nouvelles Frontières, agence à la direction de laquelle il a consacré l'essentiel de sa carrière, Mikel Landaburu était un passionné de voyages et de transports. Son fidèle soutien nous a aidés à développer ce petit groupe de presse indépendant dont il fut un conseiller vigoureux et avisé. Sa disparition, jeudi 31 mars, à l'âge de 69 ans, est une bien triste nouvelle. Nous partageons la peine de son épouse Nathalie et de ses enfants Oyana et Andoni.



POUR TELEPHONER A LA VIE DU RAIL

ABONNEMENT

téléphonez au
08 11 02 12 12

N° Azur, au coût d'un appel local,
de 9 h à 17 h 30 du lundi au jeudi et de 9 h à
16 h le vendredi

BOUTIQUE

téléphonez au
01 49 70 12 03

de 9 h 30 à 17 h 30
du mardi au vendredi

REDACTION

téléphonez au
01 49 70 12 39

10h 00 à 19 h 00
du lundi au vendredi

PETITES ANNONCES

téléphonez au 01 49 70 12 08 / 01 49 70 12 27

Photos de la couverture et du sommaire : Jean-Jacques D'ANGELO - SNCF

Train touristique. Entre l'Aisne et la Marne, un projet semé d'embûches

A l'est de Paris, une poignée d'amoureux du patrimoine ferroviaire rêvent de faire circuler un train touristique entre Mézy et Montmirail. Ils ont l'autorail, un Picasso. Ils ont une gare et son château d'eau, Montmirail. Reste à rénover la voie d'Artonges à Montmirail. Et là, la balle est dans le camp de RFF...



Les membres du TFBCO devant la mairie de Condé-en-Brie. Parmi eux, Yves Coquel, le président, et Isabelle Vasseur, député de l'Aisne.

Un train touristique roulera-t-il un jour entre Mézy, dans l'Aisne, et Montmirail, dans la Marne ? Tel est, en tout cas, le projet élaboré par l'association **Tourisme ferroviaire de la Brie champenoise à l'Ormois**. Sur cette ligne, propriété de RFF, circulent actuellement, sur 16 km, entre Mézy et Artonges, des trains céréaliers pour le compte des établissements Soufflet, un des gros clients fret de la SNCF.

Le TFBCO souhaite donc utiliser cette voie unique à trafic restreint pour y organiser, pendant les beaux jours, plusieurs circulations quotidiennes pour les voyageurs sur les 25,8 km qui séparent Mézy de Montmirail.

Certains aspects du projet sont très avancés. L'association dispose déjà du matériel roulant, un Picasso qui a été remis à neuf à la fois par VFLI, les ateliers SNCF de Nevers, puis

Le TFBCO, 70 bénévoles déterminés

L'association Tourisme ferroviaire de la Brie champenoise à l'Ormois est née en 1989 autour d'un projet aujourd'hui abandonné du côté de Reims. Son objectif est désormais la circulation d'un train touristique de Mézy à Montmirail et la sauvegarde du patrimoine ferroviaire de Montmirail. Elle compte quelque 70 adhérents dont une dizaine de cheminots actifs et retraités. Les autres adhérents de tous horizons professionnels ont pour motivation l'amour des trains, ainsi que le développement touristique et le soutien de l'économie locale.

TFBCO, mairie de Condé-en-Brie, 02330 Condé-en-Brie.
Contact : 03 23 70 33 19, yves.coquel.tfbc0@orange.fr
<http://ttbco.free.fr>



La gare de Montmirail, telle qu'à l'origine

Montmirail est célèbre pour la victoire remportée par les armées napoléoniennes en 1814, pendant la Bataille de France. La petite cité, qui compte aujourd'hui près de 4000 habitants, fut jadis desservie par trois lignes de chemin de fer : La Ferté-sous-Jouarre - Montmirail (45 km) à voie métrique de 1889 à 1947, Epemay - Montmirail, des Chemins de fer de la banlieue de Reims (61 km) à voie métrique, et la ligne Mézy - Esternay. Celle-ci, qui au départ devait faire partie de la ligne Calais - Méditerranée par Amiens et Dijon, fut transformée en ligne d'intérêt local et concédée à la Compagnie des chemins de fer de l'Est. La gare appartient toujours à la SNCF. Les bénévoles de l'association ont consacré des heures à sa rénovation. Ils en ont poncé et repeint les portes et les fenêtres dans leur couleur d'origine. La SNCF est disposée à vendre la gare et son château d'eau sur une emprise de 780 m². Le TFBCO, qui souhaite l'acheter, a lancé une souscription auprès du public. Le but est d'y créer un musée ferroviaire, et d'en reconstituer l'agencement tel qu'il était à l'époque de la vapeur.



Le TFBCO a lancé une souscription pour acheter la gare de Montmirail, dont la rénovation a commencé.

par les bénévoles du TFBCO, qui l'ont remis en peinture. Elle espère trouver les moyens d'acheter pour un montant de 40 000 euros le bâtiment voyageurs de Montmirail, actuellement prêté par la SNCF. Les bénévoles ont aussi travaillé à sa restauration.

Cette gare imposante serait le terminus idéal des circulations. « Tous les ingrédients sont réunis pour faire de ce touristique une réussite, affirme Yves Coquel,

cheminot de la direction de l'Ingénierie et président du TFBCO. La ligne est intéressante. Elle longe une rivière, le Surmelin, à travers un paysage vallonné. Les trains pourraient s'arrêter dans sept gares, dont celle de Condé-en-Brie, cité au riche patrimoine architectural, château, lavoir et halles. Les voyageurs auraient la possibilité de s'arrêter le temps d'une visite, puis de reprendre l'autorail un peu plus tard pour terminer le parcours.

Ce serait aussi l'occasion de soutenir l'économie locale. En s'arrêtant dans certains villages où se tiennent des marchés campagnards les voyageurs seraient invités à acheter les produits du terroir et, pourquoi pas, le champagne dont ils ont pu voir les vignobles. »

Les atouts ne manquent donc pas pour ce projet de train touristique. C'est du côté de la voie que viennent les difficultés. En 2006 une convention a

été signée entre l'association, RFF, la SNCF et les collectivités territoriales, dans le but de financer les travaux de voie. Ceux-ci ont été réalisés pour un montant de 1,5 million d'euros sur la portion qui sert au trafic fret, entre Mézy et Artonges. Mais, aujourd'hui, RFF refuse d'aller plus loin. Conséquence : l'autorail a beau être prêt, il n'est pas autorisé à circuler sur l'ensemble de la ligne.



Le Picasso n° 3926, un autorail de 1^{re} classe

Le Picasso n° 3926 fait partie de cette série d'autorails diesel à bogies, exploités par la SNCF entre les années 1950 et 1980 et construits en 251 exemplaires par la régie Renault, De Dietrich et les Ateliers du nord de la France. Il n'en reste aujourd'hui qu'une trentaine d'exemplaires préservés. Leur dissymétrie, avec une cabine de conduite placée sur le côté, leur a valu le surnom de Picasso. Le 3926 construit en 1955 par Renault possède un moteur de type 517G de 340 cv. Il a été mis en service en 1955 au dépôt de Nice puis a été affecté à Lyon-Vaise, Nantes, Nevers. Radié en 1982, il a été sauvé par le Chemin de fer touristique de Saugon-la-Tremblade (Charente-Maritime). L'association Tourisme ferroviaire de la Brie champenoise à l'Ornois l'a racheté en 2003, acheminé à Montmirail en 2004 et rénové en 1^{re} classe d'origine.



*Ci-dessus, le Picasso n° 3926 totalement rénové.
Ci-contre, le château d'eau de la gare de Montmirail, un élément devenu rare du patrimoine ferroviaire du temps de la vapeur.*

Depuis 2008, toute l'énergie d'Yves Coquel consiste à interpellier élus et financeurs pour faire changer RFF d'avis et accepter de financer les travaux de bout en bout. Dans l'association qui compte 70 adhérents, un certain découragement commence à se faire sentir. « Je me sens redevable, explique Yves Coquel, des sommes que le TFBCO a déjà investies pour faire aboutir le projet. On ne peut s'arrêter à mi-chemin. Faire rouler le Picasso sur 16 km seulement manque d'intérêt. C'est le faire arriver en pleine nature. »

Quid alors de la gare de Montmirail que le TFBCO a commencé à restaurer ? Elle est au-

jourd'hui, avec son château d'eau de l'époque des machines à vapeur, une des rares gares conservées dans son état d'origine. « Nous envisageons d'y créer un musée ferroviaire et, en attendant, de la mettre à la disposition de la commune pour y organiser des manifestations. » Aujourd'hui, le Picasso rénové stationne sous l'auvent de la halle marchandises de Montmirail. L'autorail a déjà été la cible de tagueurs et, pour éviter que cela ne se reproduise, les bénévoles l'ont entouré de multiples grillages... dans l'espoir que bientôt il puisse enfin s'élancer sur les voies.

Christine CARTIER