



1. Le wagon 7 du train Siemens ; on remarque les câbles de liaison entre conteneurs. Lille, 25 mars 2003. Photo : P. Staehlé

Train-exposition Siemens

Du 25 mars au 9 avril, le train-exposition Siemens a fait étape dans neuf villes françaises. Lancé en mars 2002, il a déjà parcouru une partie de l'Europe et se rendra en

Asie pour présenter les produits et services «maison» dans le domaine de l'automatisation. Cette tournée au long cours, avec haltes (entre autres) à Birmingham, Moscou, Pékin, en Indonésie... étant émaillée de

Languedoc-Roussillon : le TER se porte bien

En Languedoc-Roussillon, le trafic voyageurs a connu une hausse de 12,3 % sur un an (octobre 2001 à octobre 2002) ; s'appuyant sur ces bons résultats, la SNCF et la Région poursuivent donc l'augmentation de l'offre. Au service d'hiver du 15 décembre dernier ont donc été créé un Avignon - Montpellier, un aller-retour Nîmes - Le-Grau-du-Roi, un aller-retour Quillan - Limoux et un aller-retour Villefranche - La-Tour-de-Carol. En juin, lors de la mise en place du service d'été seront ajoutés un Montpellier - Béziers, un Montpellier - Avignon et un Montpellier - Nîmes par prolongation de trains existants en provenance respectivement d'Avignon, Cerbère et Toulouse. De plus, une liaison matinale supplémentaire Nîmes - Alès verra le jour.

Il paraît évident qu'une augmentation de l'offre ait pour corollaire une augmentation similaire des moyens pour la satisfaire.

Ainsi, un important programme d'achat de matériel neuf est prévu d'ici 2006 ; dans un premier temps devraient arriver quatorze automoteurs de grande capacité (AGC), dont quatre bi-modes (électriques et thermiques) et dix électriques (sept autres sont prévus pour plus tard), deux autorails X 73500 supplémentaires et deux rames pour le train jaune de Cerdagne.

Côté rénovation du matériel existant, le programme est aussi très important ; les quinze automotrices Z 2 vont être remises au goût du jour, repeintes, pelliculées anti-tag et climatisées ; 49 voitures Corail et huit voitures U51 vont également être modernisées.

Corrélativement, un important plan qualité

va être lancé avec des responsables de ligne afin de répondre au plus vite aux problèmes qui pourraient survenir, sans oublier, bien entendu, le rôle consultatif des comités de ligne. En ce qui concerne les dégradations de matériel (tags principalement), il est prévu une concentration des garages sur des sites surveillés, certains par vidéos depuis le PC sécurité de Marseille, Alès inaugurant la série en janvier.

Un mot pour terminer au sujet des grandes lignes avec la prolongation sur Perpignan d'un TGV Paris - Montpellier et vice-versa, créant ainsi une troisième liaison permanente entre le Roussillon et la capitale (desserte de Sète, Agde, Béziers et Narbonne), la suppression d'un aller-retour TGV Montpellier - Marseille et la mise à l'étude de la réorganisation de l'offre sur la transversale sud Bordeaux - Nice qui traverse le Languedoc-Roussillon de part en part. Signalons aussi la suppression des trains de nuit Paris - Millau et Paris - Nîmes via Clermont-Ferrand, ainsi que les retours correspondants les week-ends de vacances scolaires des académies parisiennes.

Mais, le gros problème qui va rapidement se poser en Languedoc-Roussillon est celui de la saturation des «sillons» ferroviaires entre Nîmes, d'une part, et Narbonne, d'autre part. La réalisation du contournement «TGV Fret» de Nîmes et Montpellier, ainsi que la prolongation jusqu'à Perpignan de la ligne TGV deviennent des impératifs (la section espagnole avance à grands pas entre Barcelone et Figueras, il devrait être décidé sous peu de la date du début des travaux entre Perpignan et Figueras).

Jacques Ramadier

contraintes telles que ruptures de charge et changements d'écartements, Siemens a exploité la technique du conteneur-exposition pour minimiser ces désagréments. L'entreprise a donc racheté les «boîtes» du train Opel, venu en France fin 1999.

Ce convoi est formé de quatorze wagons porte-conteneurs Sgns du transporteur suisse AAE, accompagnés sur le parcours SNCF de quatre voitures logistiques : Su Club 34 325, WL T2, voiture-hôtel inox 089 et fourgon-générateur Grand Confort 092, ces deux dernières fournies par la Société des Trains-Exposition.

Sur les quatorze conteneurs, neuf étaient consacrés à l'exposition elle-même, deux autres, reliés par un soufflet, à l'accueil, deux à l'intendance. Le dernier servait de générateur pour la ventilation, l'éclairage et l'alimentation des nombreux appareillages électroniques et informatiques de l'exposition. Deux «boîtes» avaient des panneaux extérieurs en verre, dévoilant leur intérieur. **Patrick Staehlé**

La fin des voitures-lits du type MU en France

Un total de 148 voitures-lits du type MU ayant reçu les n°s 4701 à 4740, 4761 à 4868 (Moderne-Universelle), ainsi que de vingt autres du type M n°s 4741 à 4760 fut construit pour les besoins de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) entre 1965 et 1974. Leur incorporation dans le parc de la SNCF se fit en deux étapes. Tout d'abord, la CIWL ayant fait part de son désir de cesser le renouvellement de son parc, un lot de 18 unités fut repris dans une commande de 48 passée auprès de la Société Fiat à Turin et portant les n°s 4821 à 4868. La part française inscrite au programme d'équipement 1971 fut immatriculée 61 87 72 80 632 à 637 («Pool») et 71 87 72 81 739 à 744 et 757 à 760. Leur livraison au réseau du Sud-Est fut effectuée en 1973 et 1974. Affectées à la gérance de Paris-Conflans, ces nouvelles MU entrèrent en priorité dans la composition du Train-Bleu et les six unités du parc «Pool» furent employées dans les trains internationaux Simplon et Lombardie-Express.

Ensuite, à la date du 1^{er} janvier 1978, la totalité du parc des voitures-lits de la CIWL fut redistribuée aux réseaux de l'Europe de l'Ouest. La SNCF accueillit ainsi 170 véhicules dont 61 MU. Ce matériel était alors réparti entre les réseaux Est, Sud-Ouest et Sud-Est. Le réseau Nord en eut peu de temps après.

Avec la lente, mais inexorable diminution du trafic des voitures-lits, le nombre de ces voitures fut, lui aussi, en constante baisse. Pour le service d'hiver 2001-2002, il ne subsistait ainsi plus que huit MU toutes pla-