

Le programme du jour :

TN 152924	Fontainebleau > Paris GdL	0644 > 0713	Z 57055/6/029/30 (28R+15R)
TER 847459	Paris Nord > Beauvais	0801 > 0918	Z 26555/6/551/2 (428+426)
TER 847517	Beauvais > Le Tréport – Mers	0935 > 1114	B 82756/5 + X 76585/6
TER 847524	Le Tréport – Mers > Beauvais	1235 > 1412	B 82755/6
TER 847434	Beauvais > Paris Nord	1440 > 1557	Z 26600/599/562/561 (450+431)
TN 151853	Paris GdL > Fontainebleau	1616 > 1655	Z 57050/049/107/108 (25R+54R)

L'avantage des sorties un jour férié, c'est que côté parking en gare, c'est gratuit, et vraiment tout près de la gare pour peu qu'on se lève tôt. Après la récente expérience faite à Orléans, confirmation aujourd'hui à Fontainebleau avec 3 places libres sur les 5 disponibles à 50 m de la gare, et par rapport au tarif du parking Effia également tout près (14 € la journée)... ça donne essentiellement envie... de devenir actionnaire de cette société 😞 ! C'était aussi l'occasion de tester un nouveau point de départ possible, autre que l'habituel d'Etrechy, et accessible en à peine quelques minutes de plus (40 mn tout compris, malgré une traversée de la forêt de Fontainebleau à 70 km/h pour cause de brouillard prononcé et bien sûr de risque prononcé de heurt d'animaux).

Le TN 152924 est une UM de Regio 2N (Z 57000), évidemment peu remplie un jour férié et à cette heure matinale. 40 mn pour 59 km avec seulement 2 arrêts (Bois-le-Roi et Melun), ce n'est pas violent, ce que confirme l'arrêt de 2mn35s à Melun, tout comme les moyennes de 78 et 80 km/h sur les deux interstations entre Fontainebleau et Melun. L'espoir de voir passer du combiné pendant le quart d'heure passé sur le quai (la gare est fermée à cette heure-là, un jour férié en tout cas), ne s'est pas concrétisé.

Petite digression sur les panneaux [Z 57] de positionnement des points d'arrêts des trains sur les quais, pour les Regio 2N... Après analyse du schéma de ligne Melun - Montereau, il apparaît que Fontainebleau et Moret sont, comme la plupart des gares des lignes D et R, adeptes du panneau [Z 57] en version 1/2/3 pour US/UM2/UM3... mais à Bois-le-Roi et Thomery, dans un bel effort d'incohérence, il y a un petit malin qui a inventé un panneau [16-24v]... Comprenez qui pourra !

En sous-sol à Paris Gare de Lyon, direction Paris Nord, RER-A vers Poissy dans 3 mn, RER-D vers Orry-la-Ville dans 15 mn... Même avec 5 mn de perdues à Châtelet Les Halles pour la correspondance, pour avoir manqué d'un cheveu le RER-B précédent, la comparaison est à l'avantage de la RATP et renvoie à un problème connu de desserte pas très régulière sur le D, cf des trous de plus de 20 mn dans l'horaire à Stade-de-France-St-Denis à la mi-journée...

Etape 2 à Paris Nord, direction Beauvais. TER 2N NG en UM.

De quelques trajets dans les années 80, j'avais gardé le souvenir de vitesses misérables entre Paris et Beauvais, mais au moins il y avait des trains directs. Aujourd'hui, on a électrifié, *exit* les trains directs (en partie sans doute du fait de l'augmentation du nombre de circulations entre Paris et Persan-Beaumont), la ligne reste limitée à 100 km/h, et l'horaire ne doit pas prendre de gros risques... D'ailleurs, mais là c'est sur Beauvais - Le Tréport, à l'aller il y a eu un « dérangement des installations de signalisation » à Milly-s/Thérain et on y a stationné 9 mn sans compter un arrêt de quelques secondes 150 m après en être repartis, et ça n'a pas empêché d'arriver à l'heure au Tréport...

A ce propos, sur une ligne secondaire comme celle-là Bréhat est évidemment peu bavard, donnant juste comme écarts horaires 0 à Beauvais, 4/3 à Abancourt parce que la ligne Amiens – Rouen y donne une information, et 0 au Tréport, avec aucun incident signalé... La réalité, c'était bien 0 à Beauvais et au Tréport, mais +11,5 à Milly compte tenu du petit arrêt après le départ suite à l'incident signalisation, +5/3,5 à Abancourt, et +0,5 dès Longroy-Gamaches. Autrement dit, 11 mn rattrapées en 75 km : les 4,5 mn de marge aux 100 km, c'est assez virtuel...

Evidemment, avec des arrêts tous à 1 mn et même 2 mn à Grandvilliers et Abancourt alors qu'on n'y croise pas, il y a de la marge dans les arrêts, plus encore que dans la conduite : la vraie vie, cela a été 20 s à St-Omer en Chaussée, 32 à Marseille-en-B., 35 à Grandvilliers, 19 à Feuquières, 29 à Abancourt, etc... Résultat : sur les 11 mn de gain, 5mn45 proviennent des arrêts réduits et 5mn15 de la conduite...

Constat d'une voie impeccable après Beauvais, du coup on peut simplement regretter que la vitesse limite soit restée irrémédiablement limitée à 100 km/h suite à ce RVB généralisé... alors qu'on pourrait rouler à 110 à peu près partout, et ponctuellement à 130 (PK 112-117 et 155-163) et même 160 sur deux sections (PK 118-123, et 137-150). Cela aurait peut-être augmenté de 1 % le coût du RVB... mais bon, par rapport aux LTV d'avant la fermeture pour rénovation, on est quand même revenu à un temps de parcours décent entre Beauvais et le Tréport !

Cela dit, quand on voit des B 82500 en gare de Beauvais ainsi que sur ces missions Beauvais - Le Tréport, on se dit quand même que ne plus faire de trains directs entre Paris et Le Tréport est une vraie régression... Il y a certes à gérer le problème de la fréquentation bien plus élevée entre Paris et Beauvais qu'au-delà, mais les habitants de cette ville ne refuseraient sûrement pas quelques trains directs avec des temps de parcours décents, meilleurs en tout cas que les misérables 62 km/h de moyenne actuels... Y a-t-il une ville de 60000 habitants à 1 h de Paris plus mal traitée que celle-là ? Préfecture, de surcroît.

A Beauvais, une vue du TER vers Le Tréport (à gauche) et de celui de Paris (à droite) :



A Abancourt, bref retour à un chemin de fer de haut niveau (?), le temps de longer la ligne Amiens – Rouen (vu son trafic aujourd’hui, on ne l’électrifierait sûrement pas si c’était à refaire... mais elle n’est pas la seule dans ce cas !) :



Après Abancourt, voie pas terrible (nivellement pas désastreux mais rails éclissés vraiment courts...), tout n’a donc pas été refait... cf confirmation de ce point un peu plus loin.

Petite distraction à Aumale avec cet hectomètre curieusement dupliqué sur le mur du BV... :



A Eu, sur la VU vers Abbeville, près du pont-route, deux belles paires de traverses en croix avec un petit carré dessus, pour qu'il soit bien clair qu'il n'est pas question de rouler sur cette voie... :



Météo à l'arrivée : pas vraiment conforme aux prévisions... Ciel bien gris, avec même un peu de pluie vers Blangy-s/Bresle. Mais heureusement pas de pluie au Tréport, juste du vent, donc promenade possible jusqu'au casino, point névralgique de la ville et de la contestation (explication plus loin). Le choix du train de retour ne se discute pas : ce sera à 12h35, sachant que le suivant est à... 18h35 ! Un cadencement à 6 heures ? Non, car il y a 3 départs aujourd'hui : 7h35, 12h35, 18h35.

(bon, là on est un jour férié, en semaine il y a quand même 5 départs du Tréport et non 3, à 5h50 9h53 12h32 15h38 17h51. En revanche, pour trouver une allure cadencée à tout ça... 5 arrivées également en semaine, pas plus cadencées que les départs: 7h38 mais d'Abancourt celui-là, puis 9h18, 14h17, 17h22, 20h18)

Arrivée au Tréport, avec peu de monde à l'arrivée mais tout de même une certaine activité touristique en ville :



Sur le thème de l'activité ferroviaire du lieu, il y a tellement peu de trains qu'on peut attribuer une voie à chacun et afficher des heures à l'avance les deux prochains départs. Pour le train venant d'arriver, cela donne ceci :



Juste après, séparation des 2 rames (le X 76500 s'en va pour venir se placer sur la voie d'à côté...):



... et après la promenade en ville, le X 76500 s'est bien mis en place sur la voie B pour le départ de 18h35 :



La gare est quelque peu décrépite des deux côtés, et ne donne pas non plus l'impression que le chemin de fer est une priorité par ici... Cela évoque plutôt une splendeur passée... il y a bien longtemps :



Passons maintenant à la visite de la ville du Tréport. Dès que l'on sort de la gare, on voit ceci au sol, qui montre bien quelles sont les vraies priorités ici... :



(sur la photo de l'extérieur de la gare, vue plus haut, cette inscription est juste en face de la poste d'entrée, celle avec le panneau bleu)

... et les quelques photos ci-dessous confirment que la principale préoccupation locale n'a rien de ferroviaire (Le Tréport est le seul port de pêche notable entre Dieppe et Boulogne) :



De plus loin, on apprécie mieux l'environnement de la gare, avec les falaises de Mers-les-Bains :



Apparemment, on est à marée basse... :



Traduction de la marée basse, en hauteur d'eau :



En ville, la contestation précédemment évoquée se situe juste à côté du casino :



Au retour, discussion très instructive avec le « bienveillant chef de bord » (ainsi ironiquement autoproclamé via la sono, mais c'était pleinement justifié par sa courtoisie vis-à-vis de la clientèle...), où donc j'ai appris des tas de choses sur la ligne et son exploitation, et notamment que :

- sur le sujet « Beauvais desserte misérable », il était prévu la mise en place d'un train direct en 1h02 en semaine et 55 mn le week-end (écart résultant de la charge de la ligne entre Paris et Persan-Beaumont), mais ce projet a été remis à plus tard du fait des travaux en gare de Paris Nord (l'histoire ne dit pas si le sabotage récent du projet global pourrait permettre de réactiver l'idée à court terme !),
- la très grosse usine de Feuquières est une verrerie, apparemment l'une des plus grosses d'Europe – mais qui ne génère aucun fret ferroviaire (au départ, vu la nature de ce qui est produit (bocaux...) ça ne surprend pas vraiment, mais à l'arrivée, il pourrait y en avoir un peu plus...),
- la seule activité fret aujourd'hui sur la ligne est l'acheminement de granulats des Carrières du Boulonnais (site de Marquise-Rinxent) vers Grandvilliers, par ECR. Confirmé à fréquence hebdomadaire par HOUAT, soit au plus court (mais il faut rebrousser à Longueau : l'idée déjà évoquée d'un raccordement direct à St-Roch ne manque donc pas de substance), soit via Hazebrouck (plus long mais sans rebroussement... et pourrait être à traction électrique jusqu'à Abancourt, mais on se doute bien que ce n'est pas le cas !),
- une fois par décennie environ, il y a de grosses chutes de neige sur la partie haute de la ligne (on est quand même à 190-220 m d'altitude de Grandvilliers à Abancourt, et c'est tout plat donc sûrement bien balayé par les vents...), et quand il y a des accumulations de 60-80 cm par endroits, on n'envoie pas les AGC sans qu'une BB 67400 ne soit passée avant...
- il n'y a pas eu de RVB entre Abancourt et le Tréport, on s'est pour l'essentiel contenté de remplacer une traverse sur 3... mais cela a suffi pour supprimer les LTV et donc rétablir partout la vitesse de 100 km/h.

Le soleil se montre enfin juste avant Beauvais, et ça donne quand même des photos un peu plus colorées pendant les 28 mn de correspondance à Beauvais, avec cette vue de notre rame BGC qui part vers les garages (côté Paris) :



... ainsi qu'une vision de panneaux « PASSAGE INTERDIT » d'un genre nouveau, et finalement bien plus efficace que le verbiage illisible et jamais lu des panneaux habituels :



(au demeurant pas spécifiques à Beauvais, car il y avait les mêmes à Bornel – Belle-Eglise...).

UM2 de Z 26500 pour Paris (14h40 > 15h57, toujours 62 km/h de moyenne...) :



On termine avec, sur cette même rame 450, un slogan « Ensemble, réinventons la Picardie » qui devrait encore résister quelques années à la fusion des régions... :



A Paris, malgré un certain désordre en gare souterraine suite à coupure ce long week-end à Paris Nord pour cause de travaux (rien ne circulait entre Paris et Aulnay-sous-Bois... dur pour les candidats à l'avion), bonne performance sur le transfert entre Paris Nord (arrivée de Beauvais 15h57) et Paris gare de Lyon (départ 16h16 vers Fontainebleau) : ceci surtout grâce à un transfert quai à quai en 30s environ à Châtelet Les Halles entre RER-B et RER-A...

RAS entre Paris et Fontainebleau (Z 57 UM2, mais sur Montargis il y a aussi des UM3 comme celle vue à Fontainebleau à 17h00 vers Paris) hormis une non-coordination entre équipes de contrôleurs qui nous vaudra un contrôle des billets au départ de Paris et un second au départ de Melun...

Et à Fontainebleau pour finir, je ne sais pas si les Architectes des Bâtiments de France (qui ont sans doute leur mot à dire sur les installations ferroviaires vu le caractère historique de la ville...) préfèrent le béton armé au métal, mais toujours est-il que côté voie 2 les deux poteaux caténares proches du BV de Fontainebleau sont en béton armé, et que si l'un des deux est encore en très bon état compte tenu de ses 70 ans d'âge, l'autre inspire beaucoup moins confiance, et il va probablement falloir s'en occuper dans un avenir pas trop lointain... (à quai : le Montargis > Paris de 17h00 , UM3 de Z 57000) :



===== (fin) =====

Remarque complémentaire faite en accompagnement de la diffusion :

Ni le temps de parcours de l'aller (3h13 avec 19 arrêts dont une correspondance de 17 mn) ni celui du retour (3h22, mêmes arrêts, correspondance de 28 mn) ne peuvent vraiment se comparer avec le meilleur temps de... 1933 (2h29 avec un seul arrêt), mais on peut le faire avec celui de 1998 : 2h44 avec 16 arrêts. En tout cas, vu la vitesse moyenne de 1933 (74 km/h de bout en bout), la vitesse de fond sur la ligne devait déjà être de 100 km/h à l'époque...