

## Splendeur et décadence du rail rural (2)

### *D'Autun à Annemasse, un vrai choc culturel...*

Après avoir vu Autun et plus globalement la Saône-et-Loire, se retrouver basé à Lyon donne d'autres idées... Qu'y a-t-il à voir en Rhône-Alpes qui ait vraiment radicalement évolué dans un passé récent ? Annemasse, bien sûr, « le plus grand RER transfrontalier d'Europe » selon un récent titre de presse...

Cela commence, le 24/07, par un parcours Lyon Part Dieu 6h38 > Bellegarde 8h04 absolument exécrationnel en ce qui concerne un thème qui occupe souvent nos débats ces temps-ci : la performance de conduite. Composition pas spécialement performante (6 voitures ex-Corail + BB 22362) mais sympathiquement *vintage* (sous-entendu : confortable) et pas ridicule non plus en termes de performance, en plus d'être d'une capacité adaptée au besoin. Départ avec 5,5 mn de retard, apparemment à cause d'une porte récalcitrante. Mais comme il a été récemment dit dans nos échanges, de là à provoquer une conduite radicalement différente de celle d'un train à l'heure... En 3 km, on peut déjà se faire une idée : 4mn41 pour atteindre Lyon St-Clair, c'est déjà 1mn1/2 de perdue, et *a priori* pas du fait d'une autre circulation devant. La suite sera à l'avenant, avec des anticipations et dégagements euh disons particulièrement prudents sur les 3 LTV du parcours (deux à 60, une à 40) en plus de vitesses limites plutôt mal tenues : -5 km/h en moyenne, ce qui très à la louche fait tout de même 2 s du km soit plus de 4 mn « gratuitement » perdues sur 135 km... Bilan : 11 mn de retard à Bellegarde, malgré une marge de régularité supposée être d'environ 6 mn sur ce parcours (voire plus si la charge de calcul est plus grande, bien sûr). Du coup, le maintien de la correspondance vers Evian nous est quasiment présenté comme un gros effort en notre faveur...

Comme quoi rien n'est inéluctablement médiocre, le conducteur suivant sera bien meilleur, sur le parcours Bellegarde 8h15 (retard 6,5 mn) > Annemasse 8h55 (retard 2,5 mn). Bon, 4 mn rattrapées en 40 km, ça ne ressemble pas trop à une marge standard de 4,5 mn aux 100 km, on va donc dire que du temps a été récupéré sur la durée des arrêts... Et nous voilà donc à Annemasse. Je dois dire que par rapport à mes souvenirs lointains du lieu, cela fait un choc : des quais tout neufs, des voies tout aussi neuves et sans la moindre herbe folle, des trains partout, bref on se croirait en Suisse... surtout tout à droite dans la photo :



Et de fait, cette rame-là (Stadler Flirt série 522) est bien suisse :



Vue de dehors, la gare ne ressemble plus vraiment à la gare PLM d'il y a un siècle ou un peu plus... :



Horaires limpides vers la Suisse : fréquence 15 mn vers Coppet (terminus banlieue sur la ligne de Genève à Lausanne) via Genève Cornavin, tandis qu'en France on n'est plus aux heures de pointe et pas vraiment en zone dense, les trains sont donc moins nombreux (c'est quoi ce départ de 9h57 vers St-Maurice ???) :



Retour sur les quais : à y regarder de plus près, la modernisation a été sélective, puisque vers La Roche-s/Foron (directions d'Annecy et St-Gervais) comme vers Bellegarde, c'est 30 km/h sur toutes les voies malgré une infrastructure qui a l'air de permettre davantage... au moins dans la zone des quais :



Drôle de signal... pas très français d'allure. Les couleurs, ça marche comment ? :



Ah bon, tout n'est pas aux couleurs de Léman Express... (TER vers Bellegarde) :



A ma grande satisfaction, le TER de 9h19 vers Annecy est composé de matériel suisse, ça va permettre de presque voyager en Suisse par procuration (mon dernier séjour en Helvétie est antérieur au virus...) :



Voici à quoi cela ressemble « vu de dedans »... (assez vide car en 1<sup>ère</sup> classe) :



... avec l'esthétique horlogère suisse bien connue (où l'on apprend au passage que nous sommes sur la ligne n° 2 du réseau Léman Express) :



Au passage et pour mémoire, les chiffres de fréquentation prévus ont été largement dépassés dès la première année de fonctionnement du réseau, comme quoi la qualité paie... dès qu'il y a une certaine clientèle potentielle évidemment.

Notre TER vers Annecy part à 9h19... à 30 km/h, pendant qu'un service vers Coppet part à 9h20 mais à 60 km/h, et ce qui devait arriver arriva quelques centaines de mètres plus loin, pendant que nous étions toujours scotchés à 27-28 km/h (on notera également le contraste entre les deux lignes côté végétation !) :



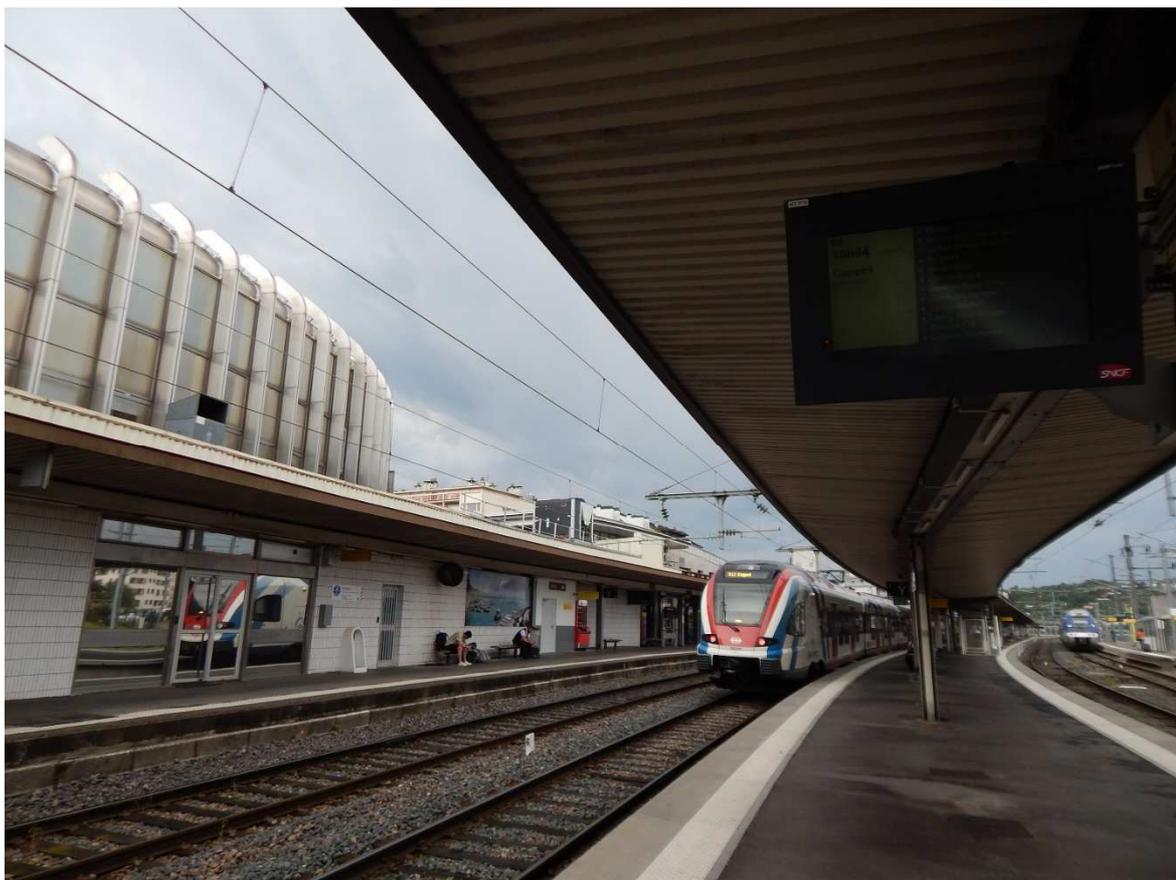
Un peu plus loin, on notera que (outre l'évolution du dépassement...) les signaux vers Genève ont une allure suisse, pendant que ceux vers Annemasse sont bien de chez nous :



Etape suivante, Annecy. Là aussi, la gare a quelque peu perdu son allure « historique »... :



Arrivé à 10h16, mon LEX L2 venu de Coppet via Annemasse repart symétriquement à 10h44 vers Coppet :



Celui-là semble partir vers Annemasse, mais pas du tout, il rentre (un peu) dans le tunnel pour faire demi-tour en direction des garages :



La preuve quelques instants plus tard, dans l'autre sens... :



Fin de la partie « Alpes », la suite (sans photos) est un trajet Anancy 12h52 > Lyon Part Dieu 12h52 en ZGC 4 caisses, qui ne mérite pas de commentaire particulier (tracé à 80 km/h de moyenne, le contraire serait surprenant...). Ah si, juste une remarque sur l'aiguille de la bifurcation de Culoz (voie 2, donc) : on sait que les AGC ne sont pas merveilleux sur une mauvaise voie, mais là ça « tape » vraiment, alors que de mémoire cette aiguille a été renouvelée il y a quelques années seulement... Bizarre.

A la suite, même si Rhône-Alpes est l'une des régions françaises les plus favorisées en termes de nombre de circulation, ce n'est tout de même pas au point de se lancer à l'aventure dans une direction donnée sans vérifier au préalable comment cela va se passer pour le retour... L'idée initiale (rejoindre Valence depuis Anancy via Chambéry et Grenoble) ayant été torpillée par la lenteur du trajet, le thème de fond reste : écumer la PLM, vers Valence d'un côté, Mâcon de l'autre... sauf que dans les deux cas la prosaïque réalité des horaires va contraindre à faire demi-tour avant l'objectif. Pas plus mal au demeurant, puisque cela permet de stationner dans des « gares de campagne » qui sont plutôt meilleures pour la photographie (du fret en particulier) que de plus grandes gares.

Le programme devient donc ceci :

Lyon Part Dieu 13h18 > Belleville-s/Saône 13h51

Belleville-s/Saône 14h09 > Lyon Part Dieu 14h43 (symétrique au départ, mais pas à Lyon...)

Lyon Part Dieu 15h20 > St-Vallier-s/Rhône 16h10

St-Vallier-s/Rhône 16h27 > Lyon Perrache 17h19 (pas la même mission, donc pas de sujet « symétrie »)

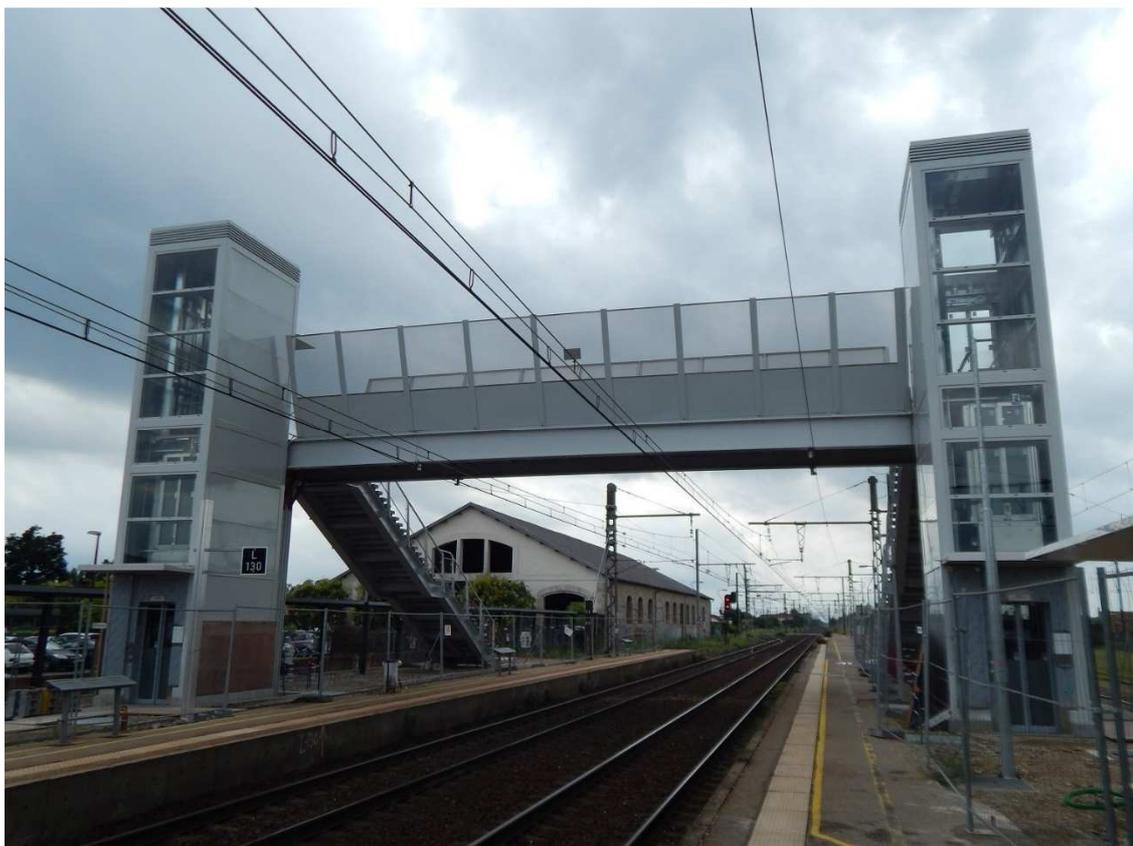
Première traduction visuelle à Belleville, par ailleurs en pleins travaux PMR : ce train d'autos tracté par une E4000 Europorte, qui sort de l'évitement impair situé juste au sud de la gare :



12 mn plus tard, il se confirme que sur cette ligne, le fret c'est relativement du sérieux, avec ce train de citernes vers Dijon (pour ceux qui croiraient que Lyon – Dijon c'est tout plat, voir le fond de la photo...) :



Rien de plus à Belleville faute de temps : un demi-tour en 18 mn ne laisse pas trop d'options... La gare, elle, est bien propre, et les travaux PMR, comme souvent, semblent monumentaux :



Fin de l'épisode « de Lyon vers le Nord » avec un retour un peu chaotique, quasiment 10 mn d'arrêt à l'entrée de St-Germain-au-Mont-d'Or et au final 16 mn de retard à Lyon Part Dieu. Pas de quoi détruire le plan suivant, vu les 37 mn pour la correspondance...

En revanche, ce plan « de Lyon vers le Sud » se révèlera décevant côté fret, sans doute du fait de la concurrence de la ligne de la Rive Droite : vu un unique convoi de transport combiné, et c'est tout. En plus, le site de St-Vallier (côté Nord en tout cas) ne dispose pas d'une grande profondeur de vue :



La gare, en revanche, est très propre aussi... (surtout au soleil, rare ce jour-là...) :



... et a même fait l'objet d'une tentative artistique au niveau de l'escalier qui descend vers la voirie :



Fin de l'épisode. Le suivant se situera essentiellement au pied du Causse du Larzac, et là il ne sera pas question de splendeur (sauf pour le thème non ferroviaire du début...) mais bien plus de décadence...