

La vérité sur la ligne de chemin de fer de Beauvais à Paris

Aux Origines

Au commencement était le développement du chemin de fer. La logique d'une ligne de Paris à Lille aurait été qu'elle passe par les différentes préfectures des départements, tels Beauvais et Amiens. Mais il n'en fut rien. Les responsables locaux de certaines villes n'en voulurent point et c'est ainsi que la ligne de Paris à Lille passa par Creil et non par Beauvais. Paris-Lille fut ouvert en 1846. Il fallut attendre 30 ans pour que s'ouvre en totalité la ligne de Paris au Tréport en totalité.

A posteriori, on découvre évidemment combien grande fut cette erreur même si la ligne de Paris au Tréport passa par Beauvais. Mais le mal était fait, car les voyageurs de la ligne des bains de mer n'avaient pas grand-chose à faire de l'arrêt de Beauvais. Puis quand la mode des bains de mer diminua, la ligne de Paris au Tréport tomba dans une relative déshérence.

La partie comprise entre Paris et Persan Beaumont bénéficia du développement de la banlieue parisienne. Au-delà, c'était autre chose...

Le peu d'intérêt pour la ligne se manifesta lors des travaux du tunnel du Coudray. En effet, après la catastrophe de Vierzy, en 1972, où la voûte d'un tunnel s'était effondrée sur deux trains, faisant 108 morts et 111 blessés, la SNCF se mit à vérifier et réparer ses tunnels. Le tunnel du Coudray faisait partie de la liste des ouvrages d'arts pour lesquels une intervention était nécessaire. Mais, vu la faiblesse du trafic, se contenta de la solution la plus économique. On reconstruisit un tunnel dans le tunnel. Mais pour le coup, le gabarit ne permettait plus de passer deux trains. On fit donc là une section à voie unique. Les contraintes d'exploitation qui en découlaient étaient supportables, puisque le trafic était limité.

Les débuts de la desserte cadencée

Puis vint le temps, vers la fin des années 80, où le bassin d'emploi de Paris commença à recruter dans la direction de Chambly (fortement), Méru (assez) et Beauvais (un peu). Les offres d'emploi n'étaient pas à la mesure de la demande. Il fallut se tourner vers la région parisienne. Comme la desserte ferroviaire était molle, les terrains n'étaient pas trop chers. L'habitat se trouvait à un prix raisonnable. Les indigènes décidèrent donc de continuer à habiter le sud de l'Oise tout en travaillant à Paris.

En 1986, la desserte de Beauvais était assurée, en grande partie, sans rupture de charge. Des trains diesel, tractés par des BB 67000), effectuaient tout le parcours à la pointe du matin et à la pointe du soir avec des rames USI, voitures sans compartiment avec 4 sièges de front inclinables, même en deuxième classe. On pouvait donc relativement « s'allonger » et se reposer, même si ces voitures étaient quand même assez bruyantes. Le reste de la desserte, très pauvre en dehors de la pointe, était assurée par des autorails (X4000, éventuellement en 2 ou 3 unités), le plus souvent sur le seul parcours de Beauvais



Une rame USI en traction électrique (#1)



Autorail X4000 (#2)

à Persan avec obligation de changer dans cette dernière gare.

Le week-end, les rames USI « montaient » jusqu'au Tréport.

Le temps de parcours de Beauvais à Paris variait entre 1H (autorails) et 1H20 (rames USI avec beaucoup d'arrêts).

Peu à peu, la situation devint tendue. Plusieurs facteurs vont alors être à la source des enchaînements qui vont produire la situation actuelle.

Du fait de la relativement faible fréquentation de la ligne et du fait du peu de prospective des responsables de la SNCF l'entretien et l'investissement étaient réduits au minimum. Le type de signalisation était ancien, pour l'essentiel avec un cantonnement géré par les gares dont les contraintes étaient augmentées en raison de la voie unique du tunnel du Coudray, rendant les croisements impossibles sur plusieurs kilomètres. En même temps, la voie, entretenue au minimum, ne bénéficiait d'aucune amélioration.

J'ai ainsi pu voir un agent d'accompagnement descendre du train pour manier à la main l'aiguillage de rentrée à double voie, vers St Sulpice, parce qu'il était bloqué par la neige (il aurait pu être chauffé au gaz comme on le faisait à cette époque sur les itinéraires principaux).

Un autre souci venait de la non réversibilité des rames à Paris Nord. Les trains arrivés devaient être refoulés vers une zone de garage afin que la locomotive change de côté. Soit il fallait envoyer une locomotive de manœuvre, soit il fallait refouler avec un agent qui donnait des instructions au mécanicien par radio. C'était donc peu rapide. Et puis les rames devaient être de nouveau refoulées à quai pour un prochain départ : deux manœuvres qu'il fallait insérer dans le trafic complexe de la Gare du Nord. et qui

auraient été évitées avec du matériel réversible. Mais il n'existait presque pas de rames USI réversibles¹ et a fortiori en diesel.

L'autre souci était l'insertion dans le trafic banlieue entre Epinay et Persan Beaumont. Les trains lourds tractés par des locomotives diesel sont longs à remonter en vitesse après un arrêt. Il suffisait donc qu'une rame USI doive s'arrêter exceptionnellement devant un signal, pour que la lenteur de son redémarrage perturbe sensiblement la régularité des

rames électriques de banlieue.

La qualité du service était donc mauvaise : lenteurs, retards, et nombreuses pannes des locomotives fort anciennes (les BB 67000 ont été construites entre 1963 et 1968)



BB 67000

Pour résoudre ces problèmes, la SNCF s'y prit de façon fort habile.

En 1989 (ou 1990), les rames USI furent remplacées par des rames RIO (Rames Inox Omnibus), d'un confort spartiate, mais qui permettait la réversibilité. La communication se fit sur le thème de la régularité. Gros mensonge, car les horaires restèrent pratiquement identiques et les retards aussi. Sauf que les banquettes (à 3 plus 2 de front), avec un maigre dossier ne permettaient

¹ Il n'y en a probablement existé qu'une seule qui a circulé sur Paris- Orléans- Tours et qui a servi de prototype aux rames Corail réversibles

(voir <http://www.lrpresse.be/trains/viewtopic.php?p=70850&sid=6b0def080fdc1df855db1c42d4fcddc9>)

plus le repos que recherchaient volontiers les voyageurs de Beauvais qui pouvaient passer près de 3 heures par jour dans les trains. Il y eut cependant une puis rame « corail », mais encore fallait-il pouvoir adapter ses horaires de travail pour en profiter. Ce qui n'était le cas de presque personne, car elle assurait le train partant de Beauvais vers 8H (arrivée à Paris vers 9H10), dans un sens, et le train partant de Paris après 19H (arrivée à Beauvais vers 20H30) dans l'autre sens.

Naturellement les voyageurs réclamèrent un meilleur confort. On les renvoya vers le Conseil Régional qui détenait depuis quelques années la responsabilité de cette gamme de transport. La pression se retourna donc vers les élus pour obtenir d'autres rames.

L'électrification

Puis vint le lobbying sur l'électrification. Parler d'électrification à un élu est une méthode qui marche toujours. L'électrification est synonyme de modernité et de développement économique. Le Conseil Régional fut séduit. Le Conseil Municipal de Beauvais aussi. Par contre, on notera que, à cette époque, l'Association des Usagers de la ligne prend position contre, car elle analysait bien la somme des handicaps : le profil de la voie qui ne permet pas une vitesse supérieure à 100 km/h ; le goulot d'étranglement que constitue la voie unique dans le secteur du tunnel du Coudray ; le cisaillement de Persan Beaumont avec la ligne de Pontoise à Creil et avec la ligne de Paris à Persan via Valmondois ; l'insertion dans une ligne à deux voies seulement dans un trafic banlieue qui comportait déjà 3 trains au quart d'heure avec un croisement des circulations Nord-Sud, à Montsoul-Maflers, avec les circulations Sud-Nord qui se dirigent vers Luzarches ; enfin, l'insertion dans le trafic de la Gare du Nord qui est la plus importante ou l'une des plus importantes gares d'Europe.

On pouvait donc prédire, sans grand risque, que l'électrification n'apporterait rien. C'est un discours que les élus n'entendirent pas et ils allongèrent des centaines de millions de francs.

Aucun chantier sérieux ne fut mis en œuvre pour l'amélioration de la qualité de la voie. Ce qui veut dire qu'on a électrifié une ligne dont la voie est médiocre.



Pour faire neuf, la SNCF fourgue alors au Conseil Régional la nouveauté des « dromadaires ». Ce sont des ensembles composés de deux rames RIO rapetassées et peintes en vert, au milieu desquels trône une splendide BB, repeinte également en vert, qui date des années 50 et qui a donc près de cinquante ans d'âge. Les postes de conduite

sont aux deux extrémités car les mécaniciens ne veulent pas conduire ces machines antiques. C'est la raison pour laquelle on les a mises au milieu du train. Le « dromadaire » devient une curiosité unique en France.

Pour faire propre, on vend aussi deux rames Corail.

Il y a désormais trois catégories de voyageurs : ceux qui peuvent s'organiser pour voyager en Corail matin et soir ; ceux qui ne le peuvent que pour un des voyages ; enfin ce qui font l'aller et le retour en dromadaire.

L'affaire des BB 17000

Puis vient l'affaire des BB 17000. Les dromadaires sont remplacés, fin 2006, je crois, par des rames à deux niveaux : vieilles caisses datant de plus de 20 ans totalement réaménagées. Elles offrent, naturellement un plus grand nombre de places.

Les sièges ont cette particularité de n'avoir été évalués par aucun ergonome². Mais comme plus personne ne voyage debout, cette solution est plutôt bien accueillie par les clients.

En juin 2008, ces rames sont retirées du service. Elles sont tractées ou poussées par des BB 17000 (mises en services entre 1965 et 1968). Les mécaniciens ne veulent plus conduire ces machines car ils déclarent être victimes de violentes

secousses sur certains tronçons de voie. Pendant plusieurs mois, ils ont circulé à vitesse ralentie occasionnant d'insupportables retards. Puis ils manifestent leur « droit de retrait » en fonction du risque sanitaire qu'ils estiment courir. Reviennent alors les rames RIO, anciennement dromadaires, mais privées de leur locomotive centrale. Elles sont tractées ou poussées par des locomotives diesel ! C'est le délire absolu. Une ligne électrifiée sur laquelle on fait circuler des trains diesel.



BB 17000

Les responsables de Réseau Ferré de France admettent volontiers que la voie est en mauvais état. Ils reconnaissent aussi qu'on aurait pu effectuer les travaux nécessaires en même

temps que l'électrification. Mais, autant il est possible de séduire des élus avec de l'électrification, autant la réfection de la voie a toutes les chances de les laisser de marbre.

Il est probable aussi que le comportement des mécaniciens est exagéré en raison d'un climat social déplorable. Ces mécaniciens accomplissent 3 voyages quotidiens, ce qui fait 3H30 environ de travail sur la machine. Et une semaine sur deux, ils en font quatre ! Quand on compare ces postes de travail avec ceux des chauffeurs de poids lourds on ne peut s'empêcher de dire qu'il y a de parfaites injustices.

En octobre et novembre 2008, des travaux de remise en état de la voie seront effectués. Les mécaniciens accepteront-ils alors de remonter sur les BB 17000 ? Rien n'est moins sûr !



RIO en traction diesel

En même temps, le Conseil Régional équipe à grand frais la ligne de toutes nouvelles rames. Cela faisait dix ans que la SNCF poussait dans ce sens.

Encore une fois, la manœuvre est habile : on laisse une situation se détériorer et que les clients réclament. Et l'on attend que l'argent public vienne alors au secours. Cette détérioration est, naturellement la faute au manque de crédits. Mais comment ne peut-on pas en manquer quand on a des mécaniciens qui ne travaillent vraiment que 3 heures et demie par jour. Trois heures et demie, c'est le temps que passent certains beauvaisiens, tous les jours, dans les transports en communs pour se rendre à leur travail et en revenir.

² - Les avis divergent sur ces sièges. Ils sont individualisés avec accoudoirs, ce qui est bien. Mais ils sont presque tous disposés en 2 fois 2 face à face, sans tablette, ce qui ne laisse pas beaucoup de place pour les jambes. En plus ils sont trop droits pour offrir le moindre repos à la colonne vertébrale.

Le cas de la ligne de Beauvais à Paris n'est malheureusement pas unique. On y trouve rassemblés tous les ingrédients du gâchis : manque de prospective, goût du spectaculaire au détriment d'un travail de fond plus obscur, manipulation des élus, charges salariales insupportables et injustifiées.

Jean Pierre Dufoyer
Octobre 2008