

2021-11-06

## Une promenade ferroviaire triangulaire :

### Souillac > Toulouse > Rodez > Brive > Souillac

#### Samedi 06/11/2021 - Le programme (533 km au total) :

(177 km)	TER 871637	Souillac 8h53	Toulouse 11h02	Z 54900 (UM2)
(157 km)	TER 870006	Toulouse 11h16	Rodez 13h36	BGC 81500 (UM2)
(162 km)	TER 870268	Rodez 14h10	Brive 16h35	X 73500 (UM2)
(37 km)	IC 3635	Brive 17h06	Souillac 17h30	BB 26000 + 14v

Vitesses moyennes de ces 4 parcours : 82 / 68 / 66 / 97 km/h

(100 % ponctuel sauf retard 3,5 mn à Brive)

#### **(1) La vérité sort de la bouche des enfants... :**

En guise de hors d'œuvre, voici une autre vision du chemin de fer, celle des gens « normaux », pas comme nous autres ...

Conversation entendue dans le TER 871637 Brive > Toulouse du samedi matin 6/11...

Une famille monte à Cahors, et avant même Montauban il y a une gamine qui commence à trouver le temps long...

La sono : « Prochain arrêt : Montauban »

La gamine : « Et après, c'est Toulouse ? »

La mère : « Non, il y aura d'autres arrêts... »

La gamine : « On va s'arrêter toutes les 3 minutes, ou quoi ... ? »

En voilà une qui a tout compris de l'intérêt d'une desserte par zone... (ce TER a 6 arrêts entre Montauban et Toulouse)

En revanche, elle a eu d'autres questions plus étonnantes :

« Maman, pourquoi les trains ils roulent pas sur la route ? »

« C'est quoi, un intervalle ? » (à propos de l'intervalle entre le marchepied et le quai... à force de l'entendre à chaque arrêt !)

Comme quoi un vocabulaire simple n'est pas forcément une mauvaise idée...

Mais aussi... :

« C'est quoi, un marchepied ? »

« C'est quoi, un quai ? »

Mais cette gamine était observatrice... Juste avant Montauban, elle note : « Maman, on n'a pas croisé d'autre train, encore... »

Pas besoin de lui expliquer ce que c'est qu'un réseau sous-utilisé !

Et au ralentissement avant Montauban : « Ah non, c'est un arrêt, encore... »

Bon, la famille ne doit pas souvent voyager en train : j'ai entendu la mère dire qu'elle n'avait jamais pris le TGV. On a peut-être tendance à oublier que les ¾ des gens en France sont sans doute dans ce cas...

La gamine devait avoir 7 ou 8 ans, en tout cas elle lisait sans problème les noms des gares sur le SIV... à ceci près qu'elle a sérieusement ramé sur Castelnaud-d'Estrétefonds, mais d'autres plus âgé(e)s auraient peut-être du mal aussi...

## (2) Sur le parcours proprement dit...

**Sur Souillac > Toulouse :** RAS hormis qu'à Gourdon l'amorce de l'ancienne ligne vers Carsac (Sarlat), direction NO, est bien visible, il y a même quelques dizaines de m de voie et de caténaire dessus...

Digression : le principal ouvrage d'art sur cette ligne 630000 Carsac > Gourdon est son pont sur la Dordogne, tout près de Carsac (gare elle-même située sur la ligne Siorac – Sarlat - Cazoullès [Souillac], déposée après Sarlat) :



Et à Capdenac, le plan de voies c'est du sérieux, Régiorail va pouvoir manœuvrer à l'aise... (vue faite depuis Capdenac-le-Haut ; au fond, les directions sont à droite vers Toulouse, à gauche vers Rodez) :



## Sur Toulouse > Rodez :

Question préliminaire : vu qu'il y a des engins bimode par dizaines en Occitanie, même si les B 81500 poseraient problème de ce point de vue, est-ce que ça ne serait pas une bonne idée d'électrifier (en 25 kV bien sûr, si les 2 tunnels ne gênent pas) sur Toulouse – St-Sulpice, le tronç commun des lignes du Nord-Est toulousain et la VU la plus chargée de France avec pas loin de 80 trains/jour ?

Petite réflexion préliminaire sur la performance... face à l'imminent achèvement autoroutier entre Toulouse et Rodez, évoqué plus loin. Difficile de faire des miracles avec à peu près 140 km de voie unique sur les 156 du parcours... Il n'y a guère que la traversée de St-Sulpice qui soit vraiment perfectible (entrée à 60 bien longue, sortie misérable à 30) et on pourrait un jour ressortir le projet V160 entre St-Sulpice et Albi s'il y a un vrai gain à la clé (ce qui reste à prouver vu le nombre de gares intermédiaires...) : on roule aujourd'hui à 130, et par ailleurs 160 sur même pas 5 km, très peu exploitables [V60 dans un sens, départ arrêté dans l'autre] entre Roquesérière et St-Sulpice. Plus de l'affichage qu'autre chose... Ce TER 870006 a la particularité de ne même pas croiser entre Toulouse et St-Sulpice (ça arrive aux heures creuses, évidemment pas en pointe...), ce qui donne un bon temps (19,5 mn) sur cette section sans même profiter des sections à double voie... mais ça se paie à la suite avec 3 croisements avant Albi : Lisle-s/Tarn, Gaillac et Marszac, le dernier étant un arrêt C. Le bilan sur Toulouse – Rodez est un horaire tracé à la modeste moyenne de 67 km/h, et avant même la mise en service de la dernière section à 4 voies, ViaMichelin affiche 1h47 contre 2h20 ici...

2 km avant St-Sulpice, nouvelle démonstration de notre faiblesse collective côté infra pour gérer la mise en SI (GAIA) des nouveaux OA. C'est au PK 368,14 (estimation Geoportail, St-Sulpice étant au PK 365,95 et Toulouse au 396,6), un pont-route de la D 630a ouvrage de liaison avec l'autoroute A 68, ouvrage construit il y a quelques années (j'avais noté son existence en 2019) pour se raccorder à la D 630, voie rapide de/vers Montauban. C'est un pont-route, il y a forcément eu interruption de circulation une nuit ou un week-end pour le mettre en place, il est impossible qu'à la fois l'Infrapôle et le PRI local ne soient pas au courant. Mais dans Gaiascope aujourd'hui, rien... sauf qu'on le voit sur le fond carto OpenSteetMap !

Plus près de Toulouse, l'un peu moins récente passerelle piétons (notée début 2000 !) du PK 393,76 (estimation Geoportail toujours) n'existe pas davantage dans Gaiascope, alors que là aussi le fond carto la montre bien.

En revanche, les ponts-route de l'A 68, qui datent de 1992, sont bien là : le pire n'est jamais sûr...

Quoique... plus je regarde ces données dans GAIA, plus je me dis que le contrôle qualité a été inexistant... et on peut sans doute s'interroger aussi sur les règles de remplissage des champs. Exemple : le pont-route de la N2088 ex-N 88 « Avenue de Rodez » au PK 433+652, en sortie Nord de Carmaux. Dans GAIA, il est baptisé « Ste-Cécile » parce qu'il y a un quartier proche nommé « la Côte Ste-Cécile », mais « Avenue de Rodez » serait sans aucun doute plus adapté... et surtout, le champ « Libellé de l'obstacle », qui je suppose doit indiquer le type et le n° de la route, est « non défini », et la « longueur de l'obstacle » est égale à 0. Ca, c'est de la base de données... A ces problèmes on peut aussi ajouter, sans lien avec le remplissage de la base, l'imprécision du calage des PK par rapport au fond OpenStreetMap : ici, une bonne quarantaine de m.

Mieux : 6 km plus loin, avec la nouvelle N 88 à 4 voies (PK 439+759 à 439+808), c'est un pont-rail, et comme on pouvait s'y attendre il est bien présent, 2 PK et longueur comprises. Il manque juste le libellé, car ce pourrait aussi bien être un chemin creux... (même si on se doute que non, avec une longueur de 49 m...).

Plus loin dans la promenade, il y a évidemment le viaduc du Viaur, gaillardement traversé à 80 km/h (il doit être en meilleur état que Garabit...) et ensuite la dernière section en construction de la nouvelle N 88, fraîchement goudronnée mais encore dépourvue de barrières et de peinture au sol : ça sent l'inauguration pour fin 2021 / début 2022... (Geoportail affirme « fin 2020 » mais le virus a dû passer par là...) ce qui mettra Toulouse – Rodez intégralement à 4 voies. Et on sent bien, avec cette photo, que les collectivités investissent plus dans la route que dans le rail, dans ce secteur... :



*(photo faite au vol, le poteau n'était pas prévu...)*

Avant Luc-Primaube, dernier arrêt avant Rodez, l'ITE qui reçoit (ou plutôt recevait...) des citernes de gaz est toujours là, aucun wagon dessus mais pas une herbe sur les voies... mais HOUAT dit « néant » : pas un train de fret sur cette ligne, y compris de/vers Carmaux ou Albi. Et entre Tessonnières et Toulouse, il n'y a pour ce mois de novembre (roulent-ils déjà ?) que les trains de l'EF 58P alias Railcoop (mouvements St-Jory < > Capdenac). Idem à Capdenac, avec 100 % de trains 58P (dont la navette Capdenac – Viviez-Decazeville) : où est passé le train hebdomadaire de zinc (ou qqch d'approchant) entre le Nord de la France et Viviez ? Sans parler des trains de granulats Thédirac-P. < > Rodez via Brive... Encore des victimes collatérales des plages travaux sur POLT ?

En approche de Rodez, passage au-dessus de la vallée de l'Aveyron (rivière qui suit ensuite d'assez près la ligne vers Sévérac-le-Château) :



La gare de Rodez :



A Rodez donc, le train de nuit (BB 75340 + 3 voitures) est bien là, et la signalisation « historique » côté Sévérac-le-Château aussi (et il y a même des leviers sur le quai, comme à St-Denis-près-Martel, mais ceux-là sont dans un espace fermé) :





Pas mal d'autocars Lio à la gare routière, vers Millau surtout (dont un en correspondance de ~5mn sur le TER de Toulouse), mais aussi Villefranche-de-Rouergue, Espalion et même Conques le week-end, de mémoire.

Ci-dessous, le 1<sup>er</sup> des deux X 73500 vers Brive, et la rame de queue des deux BGC 81500 venus de Toulouse, qui repart seule vers Toulouse vers 14h30 :



## Sur Rodez > Brive :

Une vue du départ de Rodez :



A ne pas manquer : le secteur de Nuces, où la ligne se tortille pour descendre d'un peu plus de 200 m en 16 km. Le point bas de cette descente, avant une légère remontée pour changer de vallée, est le viaduc de Tournemire (rien à voir avec Tournemire-Roquefort, sur la ligne Béziers > Neussargues) :



Vitesses pratiquées : 10 km autorisés à 110 au départ de Rodez, sur le plateau, ensuite uniquement 80-85-90 jusqu'à Capdenac, puis 70 de Capdenac à Figeac (mais voie en bon état). Autant dire qu'ensuite, rouler à 140 (sur ~10 km) de Flaujac à Gramat, ça réveille, surtout quand là aussi on ne dépasse jamais 110 en dehors de cette courte section...

Pour finir, une vue des leviers sur le quai à St-Denis-près-Martel (plus nombreux à vrai dire que ceux de Rodez...) :



### **Niveau de fréquentation des trains :**

- Souillac – Toulouse (Regiolis US + rame vide en rapatriement) bien rempli mais pas de voyageurs debout, la rame vide n'était effectivement pas nécessaire
  - Toulouse > Rodez (UM de BGC 81500) : pas très rempli, normal vu les vacances scolaires, mais un samedi normal, ça doit être assez différent...
  - Rodez > Brive (UM de X 73500) bien rempli dès le départ et en franche surcharge à Brive (voyageurs debout depuis Gramat ou Rocamadour-P), pour cause de voyageurs en correspondance vers Paris (là aussi, les vacances jouent, mais dans l'autre sens...)
  - Brive > Souillac : j'ai entendu la contrôleuse dire (à une dame qui trouvait que le train était vide après Brive... car elle cherchait un « porteur » pour lui descendre sa gosse valise à Souillac, ça a été moi...) qu'entre Limoges et Brive, ce train voyait descendre 250 à 350 voyageurs selon les jours...
-