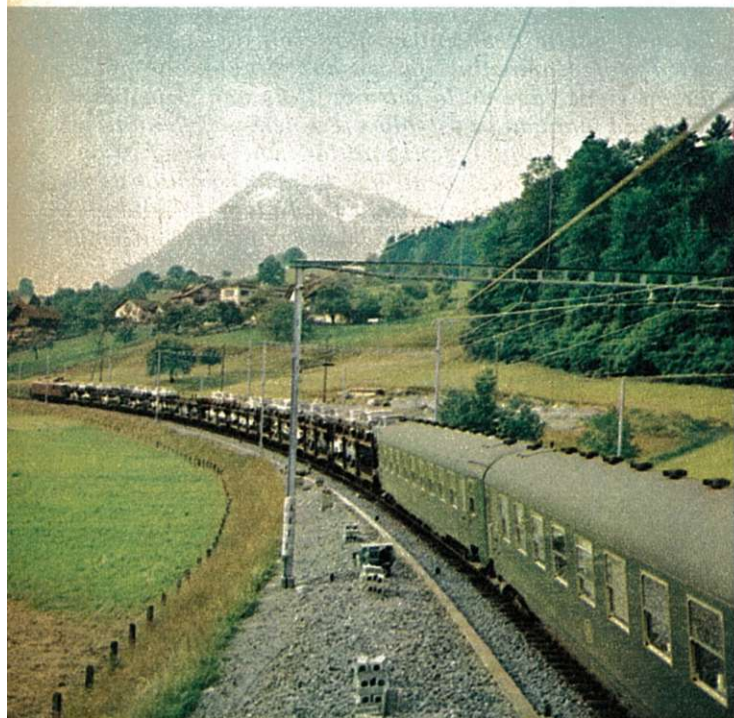


LES TRAINS



LA plupart de nos lecteurs ont déjà vu passer ces convois insolites qui débute^{nt} généralement par des wagons à double étage chargés d'automobiles des marques les plus diverses, qui se poursuivent par des voitures-couchettes de couleur verte et qui se terminent par du matériel classique livrée bleue à filets d'or, de la Compagnie internationale des Wagons-Lits. Comme les hirondelles font présager le printemps, ces trains annoncent chaque année le retour de la belle saison. Appelés communément « trains auto-couchettes », ils sont désignés en langage administratif sous le nom de « trains d'automobiles accompagnées » (T.A.A.).

LE CHEMIN DE FER ET L'AUTO.

Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, l'extension des réseaux ferroviaires avait réduit pratiquement à rien le rôle des transports routiers, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. La route ne conservait une certaine importance que là où le « cheval qui fume » n'avait pas daigné aventurer ses rails.

L'invention de l'automobile allait revigorer le transport routier, et celui-ci, de perfectionnement en perfectionnement, devint rapidement, par sa souplesse et son individualité, un concurrent dangereux. Il conquiert en premier lieu la faveur de la clientèle aisée du chemin de fer (tout comme le camion vint ensuite écrémer à son profit le transport des marchandises de valeur). Peu à peu, l'engin se démocratisa et devint à la portée de la clientèle « moyenne », qui constitue l'essentiel du marché « voyageurs » des réseaux.

La situation devint critique pour les chemins de fer après la deuxième guerre mondiale : la plupart des réseaux, après avoir fourni un effort exceptionnel, sortaient de l'épreuve avec un matériel « voyageurs » usé, mal entretenu, souvent périmé, alors

AUTO-COUCHETTES

que l'automobile avait réalisé de nouveaux progrès en technique et en confort. Ceci précisément à l'époque où s'ouvrait un second front car un autre concurrent, non moins redoutable, l'avion, prenait une ampleur extraordinaire et « mordait » de son côté dans la clientèle « voyageurs ».

Les chemins de fer devaient réagir et vivre avec leur siècle. Il fallait agir sur des bases nouvelles ; il fallait notamment se mettre à la place de la clientèle utilisant l'auto, accepter de faire un bout de chemin avec le rival. Il convenait de voir en l'automobiliste non pas un client perdu mais un client à conquérir. De là vint d'abord la technique « train + auto », où l'on s'applique à améliorer le service ferroviaire tout en fournissant au voyageur une auto en location là où il abandonne le train.

Mais cette formule — bien qu'elle ait obtenu un succès certain — n'était pas suffisante. Beaucoup d'automobilistes ne voulaient utiliser que « leur » voiture, tout en admettant qu'il n'était pas agréable de rester au volant pendant 800 ou 1.000 km avant d'arriver dans la région choisie pour les vacances. Il fallait donc considérer l'automobiliste et sa voiture comme une entité, un peu comme le centaure des temps modernes.

La technique d'exploitation existait : depuis longtemps, le chemin de fer transportait sur wagons les automobiles à travers les tunnels alpins, là où le passage des cols était peu apprécié des chauffeurs.

D'autre part, la technique commerciale existait aussi : avant 1940, la S.N.C.F. transportait par train de messagerie les autos dont les propriétaires voyageaient par chemin de fer. Un minimum de recette kilométrique était exigé pour l'ensemble du groupe familial et de la voiture.

En jumelant les deux techniques et en mettant à profit l'accélération des convois, on arriva à la formule actuelle des trains auto-couchettes.

LES RELATIONS EXPLOITEES.

La S.N.C.B. fut parmi les premières administrations à créer ce nouveau service. En 1956 fut mis en marche le train Ostende-Bruxelles-Munich. Depuis ont été instaurées les relations Ostende-Bruxelles-Milan, Liège (Bressoux)-Avignon, Bruxelles-Avignon, Bruxelles-Narbonne.

L'ensemble du réseau des trains auto-couchettes couvre aujourd'hui presque toute l'Europe occidentale. Citons quelques relations parmi les plus importantes : Amsterdam-Cologne-Milan, Hambourg-Avignon, Dusseldorf-Vérone, Hoek van Holland-Villach, Paris-Milan, (Douvres) Boulogne-Lyon.

En 1963, quelque trente relations ont été exploitées sur le continent. Un grand nombre d'entre elles intéressent les touristes britanniques, qui y trouvent d'autant plus d'avantages qu'ils sont peu familiarisés avec la conduite à droite. Ces services sont en correspondance dans les ports avec les nombreux transbordeurs d'autos qui traversent la Manche. Toutefois, dans le cas des trains auto-couchettes Le Touquet-Avignon et Narbonne, ce sont des avions-cargos qui acheminent les autos entre la Grande-Bretagne et l'aéroport du Touquet.

Remarquons que certains pays ont des trains auto-couchettes purement intérieurs : ainsi en France, Paris-Avignon, Paris-Biarritz, Paris-Narbonne ; en Grande-Bretagne, les services de « car-sleepers » Angleterre-Ecosse.

LE MATERIEL UTILISE.

Pour le transport des autos, il est utilisé :

- Soit des wagons fermés reliés entre eux par des passerelles et des soufflets (cas du train Ostende-Munich) ;
- Soit des wagons ouverts à double étage (cas des autres relations intéressant la Belgique).

Il semble bien que ce soit ce deuxième genre de véhicule qui donne le plus satisfaction et que l'on gardera définitivement.

Pour le transport des voyageurs, il n'est mis en service que des voitures à places « couché » :

- Couchettes de 2^e classe à six places par compartiment ;
- Voitures-lits classiques présentant diverses possibilités : compartiments à une place (1^{re} classe « simple »), compartiments à deux places (1^{re} classe « double »), compartiments à trois places (2^e classe « touriste »).

Si les heures de voyage le justifient, une voiture-restaurant est accrochée, ce qui apporte un confort supplémentaire. Le train auto-couchelette constitue donc pour le touriste à quatre roues un véritable hôtel roulant.

CHARGEMENT DES VEHICULES.

L'automobiliste doit présenter sa voiture à la gare d'embarquement (en Belgique : Ostende-quai, Schaerbeek ou Bressoux) au moins deux heures avant le départ du train. Les bagages peuvent rester dans le coffre, avantage particulièrement apprécié des voyageurs, qui n'ont qu'à se munir d'un nécessaire pour la nuit.

LES TARIFS.

Pour le transport de la voiture, il est perçu une taxe qui est établie en fonction du kilométrage effectué et de la longueur du véhicule (jusqu'à 4,42 m et plus de 4,42 m). A titre d'exemple, il est perçu, pour une course Bruxelles-Avignon, 2.050 ou 2.540 fr, suivant que la longueur de l'auto excède ou non 4,42 m. Une réduction de 20 % est accordée en cas d'aller-retour, même si le voyage de retour s'effectue par une voie différente de celle empruntée à l'aller (exemple : aller Bruxelles-Narbonne, retour Avignon-Liège).

Pour le transport des voyageurs, le tarif international TCV est d'application. Le supplément pour couchelette de 2^e classe varie de 115 à 199 francs suivant la relation. Le supplément pour voiture-lits

diffère suivant le kilométrage effectué et le genre de place (« simple », « double » ou « touriste »).

Ces tarifs nous permettent de toucher aussi bien la clientèle « de luxe » se déplaçant en grosse voiture et dormant en voiture-lits que la clientèle utilisant des voitures dites « économiques » et voyageant en couchettes.

PROBLEMES D'EXPLOITATION.

La circulation des T.A.A. pose de nombreux problèmes. Comme ils ne fonctionnent (pour le moment du moins) qu'une partie de l'année (de mars à octobre et surtout en juin, juillet, août), les wagons-autos doivent trouver une autre utilisation durant les autres mois. Ils sont alors affectés à des transports d'autos neuves pour le compte des usines productrices, transports qui diminuent pendant la belle saison. Il y a là un équilibre à trouver pour obtenir le meilleur rendement de ce matériel. Toutefois, la disparité des conditions de vitesse et de freinage entre le régime « voyageurs » et le régime « marchandises » pose de délicats problèmes d'entretien.

D'autre part, on constate un meilleur coefficient d'occupation pour les T.A.A. allant vers le Sud que pour ceux allant vers le Nord. En effet, ces trains sont surtout utilisés par des touristes allant visiter les régions méditerranéennes. Or, souvent, seule la date de départ en vacances est fixée avec précision, la date de retour étant assez incertaine. En outre, le touriste préfère utiliser le train auto-couchettes au départ pour être vite à destination ; souvent, il effectuera le voyage de retour par le chemin des écoliers. Ceci explique que les trains de retour vers le Nord sont moins bien achalandés. L'on s'efforce de pallier ce déséquilibre en encourageant les voyages aller-retour par l'octroi d'une réduction de 20

RESULTATS OBTENUS.

Les résultats ont dépassé toutes les espérances. Pour les relations intéressant la Belgique, voici quelques chiffres éloquentes. Pour le train Ostende-Bruxelles-Munich, 438 autos transportées dans les deux sens en 1956 (première année d'exploitation) et 1.635 en 1963. Ostende-Bruxelles-Milan : 417 autos

en 1958, 3.816 en 1963. Liège (Bressoux) - Avignon : 396 autos en 1960, 1.720 en 1963, chiffre auquel il faut ajouter les 810 véhicules du train Bruxelles-Avignon inauguré en 1963. De 1962 à 1963, l'augmentation de trafic a été de 33 % environ.

Ce trafic est suivi de près et il est tenu compte, dans la mesure du possible, des désirs exprimés par la clientèle et par les clubs d'automobilistes. D'autre part, les relations ne donnant pas satisfaction ne sont pas maintenues. Ainsi, Ostende-Brigue, mis en marche en 1962, n'a pas obtenu le succès escompté et n'a pas été reconduit en 1963 ; le matériel a été affecté à une desserte supplémentaire de la relation Ostende-Milan.

L'AVENIR.

Nous avons de bonnes raisons de croire que le trafic des trains d'autos accompagnées est appelé à un avenir brillant. Le développement du tourisme à longue distance, l'encombrement croissant des routes, la facilité et le confort du service auto-couchettes sont autant de clés du succès.

La S.N.C.F. envisage pour sa part de créer, dans la banlieue parisienne, une gare spécialisée pour le trafic des T.A.A. De nouvelles relations sont à l'étude, notamment le prolongement à Saint-Raphaël des services actuels vers Avignon ; certaines relations seront exploitées toute l'année. Là où le trafic ne justifie pas la mise en marche d'un train exclusivement destiné au transport des véhicules accompagnés, on espère un jour pouvoir offrir le même service aux touristes en adjoignant des wagons-autos à des trains ordinaires et, par là, on pourra multiplier le nombre de relations. C'est de cette façon que sont déjà exploités actuellement les services Rome-Milan et Hambourg-Chiasso.

En résumé, l'instauration des trains auto-couchettes s'inscrit dans le renouveau ferroviaire, qui consiste à conquérir le trafic plutôt qu'à l'attendre et, pour cela, à créer de nouvelles techniques. Le succès rencontré prouve bien que c'est en rendant le chemin de fer plus attrayant, plus adapté à la clientèle, qu'on le rendra plus rentable.

P. VANKEER.

