

diesel-tee au... canada

Un de nos collaborateurs a écrit dans notre numéro de juin un article intitulé: « Désormais majeurs, les TEE font peau neuve » où il jetait un regard furtif sur le passé récent des TEE pour esquisser leurs perspectives d'avenir. Et puis voilà, il y a des TEE qui font peau neuve mais d'une tout autre manière, quitte à se retrouver presto au Canada...

Le samedi 25 mai 1974, dans la soirée, une page a été tournée dans l'histoire du TEE. Après dix-sept ans de bons et loyaux services, le matériel néerlandais-suisse, fruit d'une coproduction de 1957, a été retiré du service.

Depuis le 2 juin '57, les cinq diesel-TEE NS/CFF avaient été utilisés sur plusieurs lignes. Ils ont fait leurs débuts avec l'Edelweiss, l'Etoile du Nord et l'Oiseau Bleu. Lors de l'apparition du matériel remorqué, ils ont desservi l'Arbalète, entre Paris et Zurich. Plus tard, une rame est allée rejoindre le Bavaria qui circule entre Zurich et Munich. Il s'est agi d'un service plutôt intensif puisque chacun des diesel peut s'enorgueillir d'avoir parcouru environ 3,5 millions de km. Les motrices avaient été construites aux Pays-Bas; le reste de la rame en Suisse.

En février 1971, la rame CFF 501 dérailla sur la ligne Munich - Zurich, près de Aitrang; 28 personnes trouvèrent la mort dans cette catastrophe ferroviaire. La rame accidentée fut démolie, de sorte qu'à dater de cette époque il n'en resta plus que quatre.

Les rames diesel quadruples néerlandais-suisse, mises au garage en 1974, n'ont cependant pas terminé leur carrière. Techniquement parlant, elles étaient bien sûr au bout de leur rouleau, ce qui est bien normal après



17 ans de service. Lors de l'avènement des TEE, on avait d'ailleurs estimé que le matériel tiendrait le coup de 7 à 10 ans, après quoi il faudrait le remplacer. Quand on sait que les rames diesel quadruples - seules survivantes en '74 du matériel de '57 - n'avaient jamais fait l'objet de la moindre plainte en ce qui concerne leur confort, il faut admettre que les NS et les CFF n'avaient pas si mal choisi leur matériel.

Rien d'étonnant alors qu'aux Pays-Bas, d'aucuns réclamaient la mise en circulation en service intérieur des trois rames appartenant encore aux NS. Les responsables des chemins de fer néerlandais refusèrent cependant en raison des frais d'exploitation trop élevés et de l'inaptitude des rames à assumer le service intérieur.

Révision complète

Les NS et les CFF décidèrent alors de mettre les quatre rames en vente. Initialement les chemins de fer danois manifestèrent quelque intérêt, mais quand ils se rendirent compte que leur matériel de navigation ne convenait ni pour le chargement, ni le déchargement des rames, ils renoncèrent.

Vinrent alors les Canadiens. Après quelques parcours d'essai, ils se montrèrent plutôt enthousiastes à l'égard de ces rames de luxe européennes. Le marché fut conclu au cours de l'automne 1976.

L'acquéreur était le «Urban Transportation Development Corporation» qui loue des trains au Ontario Northland Railroad (ONR). Avant de partir pour le Canada les quatre rames subirent une révision et furent adaptées aux particularités canadiennes d'exploitation. L'atelier central NS de Tilburg, l'atelier CFF de Zurich et l'usine suisse SIG-Neuhausen ont collaboré à ce qu'on peut appeler une «quasi remise à neuf». Pour la circulation par des températures de 40 degrés en-dessous de zéro, les baies ont été assorties de vitres doubles, voire triples. Les portes ont été doublées d'éléments de chauffage, l'évacuation des toilettes a été isolée et celles-ci ont été également équipées de chauffage, alors que le circuit de refroidissement a été installé à l'intérieur et qu'on incorporait aussi un chauffage au carburant.

Même l'aspect extérieur a subi des changements. Les rames ont été peintes en quatre couleurs: paroi extérieure en jaune, contour des baies en bleu clair, toit gris et nez bleu foncé. Sur les côtés latéraux des parois d'about, on a indiqué les numéros de la rame et sur les côtés latéraux des montants d'about l'inscription «Northlander».

Un chauffeur et un serre-freins

Fin mars '77, donc, deux rames ex-TEE furent transportées par bateau de Rotterdam au Canada. La troisième fit le voyage au mois d'août, la quatrième en septembre.

Une fois débarquées, les voitures furent remorquées une à une par une locomotive de manœuvres, pour être amenées sur un chantier de triage du Canadian National, où elles furent reconstituées en rames. On les amena ensuite à l'usine Orenda (pièces de rechange pour avions) à 30 km de

1 150 km par jour

L'Ontario Northland Railroad exploite un réseau de 919 km, sur lequel évoluent 40 locomotives de ligne, 4 locomotives de manœuvres, 4 rames «ex-TEE», 30 voitures et 1 220 wagons à marchandises. La ligne vers le Nord part de Toronto, traversant d'abord des cultures, mais ensuite des

Toronto et Timmins. Elles circulent sous la dénomination «Northlander» en un circuit de deux jours North Bay - Toronto - Timmins - Toronto - North Bay. La distance de Toronto à North Bay est de 367 km, celle vers Timmins de 783 km, de sorte que chaque rame couvre chaque jour 1 150 km. Initialement, l'horaire était le suivant:

123	121		120	122
18.55	12.50	Toronto	11.50	17.50
23.50	18.05	North Bay	7.00	12.30
	23.35	Timmins		7.00

A l'occasion du régime d'hiver, appliqué au 30.10.77, le service a pu être quelque peu accéléré:

123	121		120	122
18.20	12.50	Toronto	11.50	17.25
23.05	17.40	North Bay	7.10	12.30
	23.10	Timmins		7.00

Toronto, où furent poursuivies les opérations de révision. L'intérieur des rames fut peint et leur sol revêtu de tapis plain. Ces travaux ont été effectués au Canada parce que, non seulement ils y étaient moins coûteux, mais aussi parce qu'ils cadraient parfaitement avec la politique de lutte contre le chômage. L'aspect extérieur a subi de sensibles modifications en raison du placement d'antennes de radio et de sonneries de signalisation, qui sont d'usage en Amérique du Nord. La révision technique a été effectuée par une équipe du personnel des NS et des CFF, qui avait fait la traversée pour l'occasion.

Ensuite, plusieurs parcours d'essai et d'apprentissage furent effectués. Contrairement à ce qui est d'usage en Europe, l'Ontario Northland Railroad a estimé qu'il n'était pas possible de faire circuler les rames avec un mécanicien à bord.

Les prescriptions syndicales s'y opposaient. Il va de soi que, selon nos conceptions européennes, il y a là-bas beaucoup d'agents sur les trains: outre les cinq membres du personnel de cuisine, il y a un machiniste, un chauffeur (sic), un conducteur-chef, un conducteur et un serre-freins (resic). Il s'agit également d'exigences du mouvement syndical. Lors de la substitution de la traction diesel à la «vapeur», aucun membre du personnel n'a pu être considéré comme superflu, donc être licencié. C'est pour cette raison qu'on trouve encore un chauffeur et un serre-freins sur les locomotives diesel et électroniques. Bien sûr, l'un et l'autre peuvent se rendre utiles pendant le trajet: ils doivent notamment manœuvrer les aiguillages en cours de route.

régions désertiques où il y a beaucoup de courbes. La déclivité maximale ne dépasse pas les 15‰. Les deux premiers «ex-TEE» sont partis le 27 mai de North Bay, l'un vers Timmins, l'autre vers Toronto, d'où ils repartirent le lendemain vers North Bay pour le trajet inaugural. Le 9 juin 1977, les deux rames entamèrent leur service normal, entre

Les trains 120 et 121 ne circulent pas le mercredi, les trains 122 et 123, pas le mardi, parce que, ces jours-là, la rame concernée subit un entretien à l'atelier de North Bay. Etant donné l'utilisation intensive des rames, le petit entretien ne peut se faire qu'entre 24 h et 6 h. Avec l'arrivée des 3^e et 4^e «ex-TEE», on aurait pu effectuer une desserte





journalière, mais cela ne s'est pas fait parce que, en raison du nouveau service, l'ONR a rencontré quelques difficultés.

Eloges et contrariété

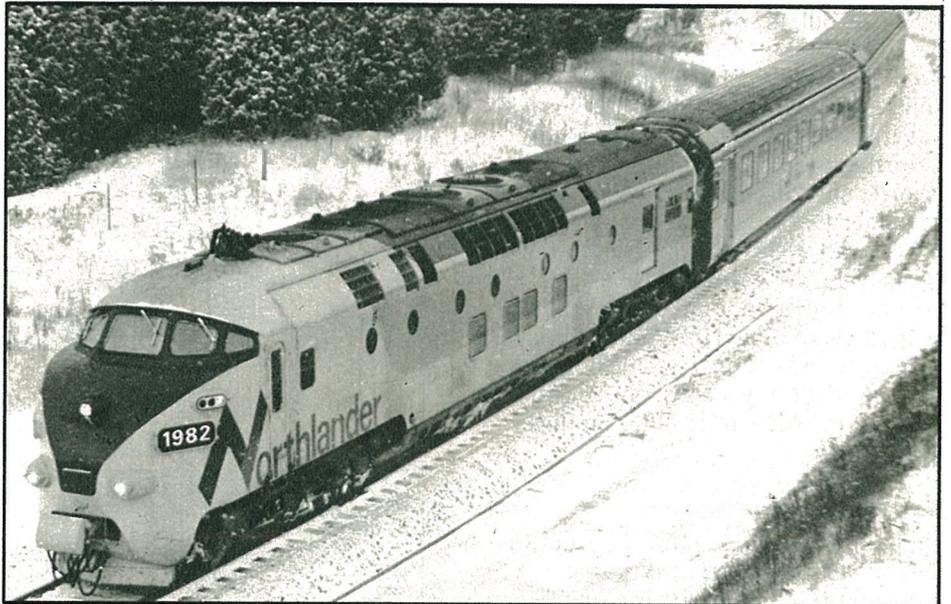
A côté des services «Northlander», il y a en outre notamment un train remorqué (de nuit), le «Northland», qui part de Toronto à 20 h 25 et qui arrive le lendemain à 10 h 50 à Kapuskasing après un trajet de 887 km. Le retour se fait également par train de nuit. Cela fait sur la moyenne partie du parcours, deux trains par jour, ce qui n'est pas mal du tout compte tenu de l'occupation plutôt faible des trains.

L'ONR avait projeté de supprimer le train de nuit après la mise en service des «ex-TEE» mais les autorités canadiennes s'y sont opposées. Cela ne veut pas dire que le public canadien n'appréciait pas les rames «TEE», bien au contraire. En particulier, les vastes baies sont très prisées: elles ont le double de celles qui sont en usage en Amérique du Nord. Ainsi que la voiture à couloir latéral, dont le compartimentement est quasiment inconnu: 9

compartiments de 6 personnes. Aux Etats-Unis et au Canada, on ne connaît que les voitures «ouvertes» à couloir central. La restauration est également estimée.

La plupart des voyageurs se déplacent de ou vers Toronto, de sorte que l'occupation des trains est la meilleure sur la partie méridionale du parcours. En direction ou en provenance de Timmins, le nombre de voyageurs est sensiblement inférieur.

Entre Toronto et North Bay, les trains «Northlander» empruntent les voies du Canadian National Railroad, en amorçant à Toronto même une boucle, en manière telle que la motrice demeure toujours à



Une rame diesel quadruple NS-CFF est composée d'une motrice, de deux voitures intermédiaires et d'une voiture à poste de conduite. Les motrices à six essieux contiennent deux moteurs diesel, de 1000 chevaux chacun, qui, par l'intermédiaire de génératrices, fournissent le courant à quatre moteurs de traction de 400 ch. La motrice comprend également un compartiment de service. La première voiture intermédiaire comporte neuf compartiments fermés, ayant chacun six sièges, un couloir latéral, deux WC, un cabinet de toilette et un compartiment bagages. Puis vient la voiture avec restaurant (32 sièges), cuisine, un compartiment avec 18 sièges et un recoin avec accessoires. La voiture à poste de conduite a également deux WC, un cabinet de toilette et un compartiment bagages, flanqué d'un grand compartiment ouvert à 42 sièges. Une rame diesel quadruple a une longueur de 98 mètres et peut rouler à du 140 km/heure. Les rames qui ont quitté le port de Rotterdam assorties des numéros 1900 à 1903, ont, dès leur arrivée, reçu une nouvelle numérotation: 1980 à 1983. Le Canadian national, en effet, possédait déjà des locomotives diesel numérotées 1900 - 1903.

qu'un train CN soit parvenu à Toronto complètement vide. Sur les autres lignes ONR, la fréquence n'est pas très élevée. Vers Kapuskasing roule une fois par jour le «Northland» déjà cité, et, sur une ligne aboutissant à Rouyn - Noranda, il n'existe, chaque jour, qu'une seule correspondance avec ce «Northland».

La ligne la plus septentrionale est celle de Cochrane à Moosonee. Sur cette ligne circule trois fois par semaine un train mixte: marchandises/voyageurs, parcourant la distance de 226 km en 6 heures. L'heure d'arrivée n'est d'ailleurs pas fixée de façon rigoureuse, car, en dehors des arrêts obligatoires, il y a aussi des «flag stops», c'est-à-dire des arrêts facultatifs. Vers le Nord, ce

service donne correspondance au train de nuit «Northland» venant de Toronto, vers le Sud, il y a une correspondance à Cochrane avec battement de 6 heures. Pendant les mois d'été, il y a un trafic considérable de vacanciers (le plus souvent des excursionnistes) en direction ou venant de Moonosee. A cette époque, circule quotidiennement (excepté le vendredi) le «Polar Bear Express», qui ne met que quatre heures et quart pour parcourir la distance. Ce train part de Cochrane trente minutes avant que n'arrive le train de nuit en provenance de Toronto, alors qu'au retour il arrive à Cochrane 55 minutes après le départ du train de nuit vers Toronto.

B.S.

l'avant, ainsi que cela est prescrit sur les lignes du CN.

Sur les lignes CN, les trains ONR ont un machiniste et un conducteur du CN. Les billets sont toutefois émis par l'ONR.

La collaboration CN se limite cependant au fait de tolérer le passage des trains ONR. Alors que les trains «Northlander» bénéficient de la priorité sur tous les autres trains sur les lignes ONR, le contraire se produit sur celles du CN. La vitesse sur le trajet CN - dont les voies ne sont pas tellement bien entretenues - est peu élevée: plus de 5 heures pour parcourir 367 km en voies principales. Bien souvent, il y a aussi des retards parce que les trains de marchandises ont la priorité.

Express ours blanc

Du point de vue financier, la situation n'est pas non plus très favorable. Pour l'utilisation des voies CN, l'ONR doit payer une redevance de 5800 dollars pour un aller-retour Toronto-North Bay, ce qui revient à peu près à 8 dollars au km.

Attendu qu'un billet aller-retour Toronto - North Bay coûte 34 dollars, un train occupé complètement (114 places) peut rapporter 3876 dollars, ce qui signifie que chaque parcours laisse à l'ONR un déficit net de 2000 dollars (sans tenir compte des frais propres). La province d'Ontario insiste dès lors pour obtenir une diminution importante du montant - exagéré pour elle - de 5800 dollars. Sur la ligne Toronto - North Bay circulent, outre les deux couples de trains ONR, deux trains CN par semaine.

L'occupation de ces trains a fortement diminué suite à l'arrivée des rames «ex-TEE», archaïques aux yeux des Européens, mais considérées comme très luxueuses par les Canadiens. Il est déjà arrivé

