



**EXPLOITATION**

Le conventionnement des  
« Trains d'équilibre du territoire »

**FRET FERROVIAIRE**

TrainDy, un nouveau  
logiciel technique impactant  
la productivité du fret

**INFRASTRUCTURE**

Le site de Bretenoux – Biars  
Un site dédié aux produits ligneux

# revue générale

DES chemins de fer

La revue de référence du monde ferroviaire

N° 212 - JANVIER 2012 - 16 €



**ARRÊT SUR IMAGE** P. 4-5

**BRÈVES** P. 31, 45 ET 59

**RÉFÉRENCE EXPLOITATION** P. 6

## Le conventionnement des « Trains d'équilibre du territoire »



*Introduction of conventions governing "Territorial equilibrium trains"*

CHRISTOPHE FANICHET

**RÉFÉRENCE FRET FERROVIAIRE** P. 18

## TrainDy, un nouveau logiciel technique impactant la productivité du fret



*TrainDy, a new technical software having a direct impact on rail freight productivity*

THIERRY DURAND

**RÉFÉRENCE INFRASTRUCTURE** P. 32

## Le site de Bretenoux – Biars Un site dédié aux produits ligneux



*The Bretenoux – Biars site, a site dedicated to wood products*

JEAN-MAURICE PORTE, PATRICK TINTIGNAC, BERNARD CIRY

**L'INFO...**

**EN FRANCE ET DANS LE MONDE**

> La ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire (LGV BPL) P. 46



> Mise en service du tram-train Nantes – Clisson P. 60



# édito



**Pascal Lupo**  
Rédacteur en Chef



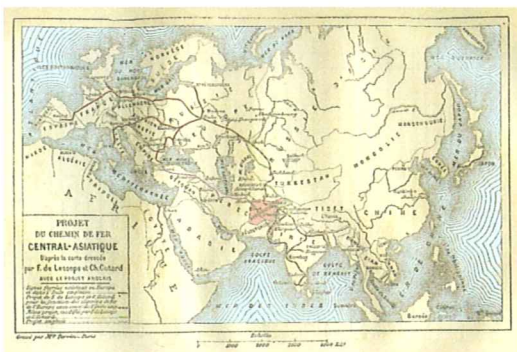
**Thomas Joindot**  
Rédacteur en Chef Adjoint

## DÉCRYPTAGE P. 64

> Inauguration des gares  
Besançon Franche-Comté TGV  
et Belfort-Montbéliard TGV

## PASSÉ-PRÉSENT P. 66

> Les réseaux ferrés de l'Asie : un passé  
cloisonné, et un avenir qui passe par le futur  
réseau ferré de l'Afghanistan



## LES LECTURES DE LA RGCF P. 78

> « Un siècle de cartes postales ferroviaires »

**L**e début d'année est naturellement la période de vœux et pour nous, celui de vous donner quelques perspectives sur cette année qui commence.

Que dire d'abord, sur l'année qui vient de s'écouler ? Qu'elle fut, bien sûr, celle du « big bang » horaire qui, pour ceux qui ont cru à la catastrophe opérationnelle, n'a pas eu lieu. Qu'elle s'est terminée, surtout, avec les conclusions des Assises du Ferroviaire qui, si elles ont assez clairement posé les éléments du débat et affirmé quelques principes opportuns, posent plus de questions qu'elles n'en résolvent.

2011, l'année des 30 ans du TGV, a sans aucun doute été le point de départ d'une opération d'introspection du système ferroviaire français.

Sur la base du constat approfondi fait à l'occasion des Assises, il reste maintenant aux acteurs du système ferroviaire français à construire les pistes d'évolutions techniques, économiques et organisationnelles pour répondre aux défis identifiés. Il reste aussi au pouvoir politique à exprimer de manière claire ses choix et à s'engager sur une trajectoire d'évolution des organisations, deux actions dont le calendrier est évidemment très lié aux échéances de l'année qui commence. Nul doute que 2012 sera aussi intense que 2011 en matière ferroviaire. Sans chercher naturellement à suivre de près l'actualité, nous tenterons donc de vous fournir dans nos colonnes des éléments de fond susceptibles d'éclairer ces débats.

Nous avons en particulier choisi deux thèmes que vous retrouverez au cours du premier semestre. D'une part, après plusieurs dossiers sur la Grande-Bretagne en 2011, une présentation approfondie du système de transport suisse, souvent cité en référence dans le cadre du cadencement et dont il nous semble utile de connaître le fonctionnement. D'autre part, les 15 ans de la réforme ferroviaire française de 1997 sur laquelle un retour historique s'impose : nous y reviendrons aux alentours de l'été.

Enfin, nous accueillerons au printemps un premier dossier de nature juridique, dans le cadre de relations nouvellement établies avec la Direction Juridique de SNCF. Le droit irriguant le monde ferroviaire comme toute la société, il est délicat au professionnel du chemin de fer d'aujourd'hui de l'ignorer. Ce faisant, nous renouons aussi avec une tradition de la Revue qui, il y a plusieurs décennies, publiait régulièrement des notes de jurisprudence...

Ce programme de publication se complètera naturellement par plusieurs conférences pour prolonger la réflexion. À ce titre, je vous rappelle l'organisation de celle du 31 janvier sur le modèle économique de TGV, pour laquelle les inscriptions sont ouvertes auprès de la rédaction.

Nous ne pouvons évidemment terminer ces quelques lignes sur nos perspectives pour 2012 sans vous souhaiter, chers lectrices et lecteurs, une excellente année 2012 !

*Nul doute que 2012  
sera aussi intense  
que 2011 en  
matière ferroviaire.  
Sans chercher  
naturellement à  
suivre de près  
l'actualité, nous  
tenterons donc de  
vous fournir dans  
nos colonnes des  
éléments de fond  
susceptibles  
d'éclairer ces  
débats.*

PASCAL LUPO

THOMAS JOINDOT