

ARRÊT SUR IMAGE P. 4-5

BRÈVES P. 69, 77 ET 85

RÉFÉRENCE **INFRASTRUCTURE** P. 6

Le déploiement du BIM à SNCF Réseau : vers la continuité numérique des données de l'infrastructure ferroviaire

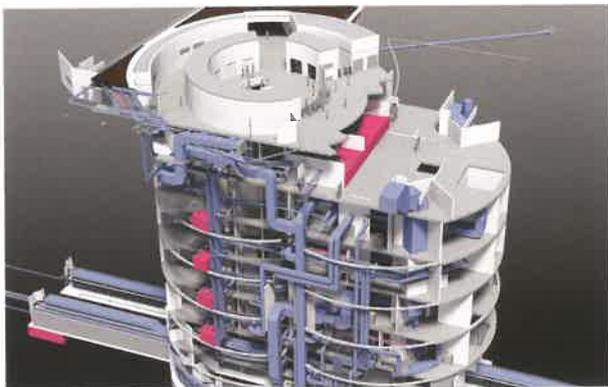


SNCF Réseau: rolling out BIM to ensure digital continuity of railway infrastructure data

BRUNO LANDES, JUDICAËL DÉHOTIN, EDUARD CHABANIER, VALÉRIE BOURGOWI, EMERIC BRUN, NICOLAS CHATIN

RÉFÉRENCE **INFRASTRUCTURE** P. 28

Premiers cas d'application du BIM dans le domaine ferroviaire



BIM methods make their entry into the railway world

SYLVIE CASSAN

RÉFÉRENCE **ÉCONOMIE** P. 34

Utilité et service rendu par les TGV Intersecteurs



"Intersector" TGVs: role and services

JEAN-FRANÇOIS PAIX

RÉFÉRENCE **FRET FERROVIAIRE** P. 50

Le projet Train Fret Digital



The Digital Freight Train project

BERTRAND MINARY

L'INFO...

EN FRANCE ET DANS LE MONDE

> Retour sur l'incident de Rastatt et l'interruption du corridor n°1 Rotterdam-Gênes : quelles perspectives pour l'Europe ferroviaire ? P. 58



Pascal Lupo
Rédacteur en Chef

édito

> La numérotation des trains de voyageurs sur le réseau ferré national P.70



PASSÉ-PRÉSENT P.78

> Les « trains à lettres »



LES LECTURES DE LA RGCF P.86

> Conducteur de trains à la SNCF mon métier, ma vie



Ce numéro de votre revue repose sur une carte, celle d'un réseau de voies ferrées. À partir de cette approche cartographique, bon nombre de sujets de réflexion apparaissent. La géographie se révèle être une discipline abordant un vaste panorama de sujets. Le sommaire de ce numéro en donne un aperçu.

Bien utiliser un réseau, c'est-à-dire un ensemble de lignes, c'est le tracer avec un maillage pertinent, l'entretenir sous peine de le rendre inutilisable et, finalement, inutile, enfin l'exploiter jusque dans toutes les possibilités qu'il offre.

En France, le réseau ferroviaire a été constitué autour d'une fameuse étoile reflétant la volonté politique d'un pays affirmant son unité. Le dossier sur les TGV dits « Interssecteurs » ouvre les yeux sur une vision décentralisée de l'offre de transport. Ainsi, la carte de la desserte de Lille bouleverse la géographie et l'histoire des trains français : les TGV radiaux, raison d'être de la LGV Nord, ne joignent que Paris, tandis que les TGV Interssecteurs, apparus plus tard, permettent d'accéder à un territoire incomparablement plus étendu, dans toutes les directions en France. Des trains traversant le pays d'une région à une autre, loin de la région parisienne, existaient certes bien avant le TGV, comme Clive Lamming nous le rappelle dans le Passé-Présent sur les trains à lettres. Mais la consistance du réseau classique n'a pas évolué favorablement au profit de ces offres transversales. On pourrait synthétiser cette histoire de la géographie comme suit : les lignes classiques transversales ignorent Paris, avec le risque avéré d'être oubliées par le pouvoir central, tandis que les TGV

Interssecteurs frôlent la capitale pour mieux desservir les métropoles régionales entre elles.

Le train étant un transport de masse, il est tentant de croire que le réseau doit se limiter à des axes lourds, au trafic intense. C'est une conception erronée, qui fragilise un tel réseau. L'article sur l'interruption de la ligne près de Rastatt doit être lu attentivement. Si la formation du RTE-T, réseau transeuropéen de transport, est indispensable, peut-on le concevoir sans prendre en considération un maillage plus fin du réseau ? C'est le rôle de ce qu'on désigne maintenant sous le terme de plan B, à imaginer prudemment avant de se heurter à un blocage imprévu. L'idée première de cet article était une simple description du RTE-T comme l'un des volets de la politique européenne des transports. La coupure d'une ligne aussi importante a conduit à s'interroger sur ce point de faiblesse qui n'avait pas été anticipé. D'une simple information, le texte est devenu une base de réflexion, d'autant plus intéressante pour le lectorat de la RGCF.

Enfin, un réseau d'infrastructures s'exploite ; différents articles en parlent, en citant la conception, avec le BIM, l'innovation, celle des wagons connectés par exemple, et la modernisation, telle la gare d'Austerlitz à Paris. Enfin, ce réseau vit grâce à tout le personnel qui se donne à la tâche jour et nuit, ainsi que nous le voyons en suivant un conducteur de train qui, en nous faisant partager son quotidien, montre comment l'organisation du chemin de fer en France sait évoluer en permanence.

Bonne lecture !