

construi-  
rre, mais

29 février et le 6 août de l'année 1988.

**Royaume-Uni** État d'Europe occidentale, d'une superficie de 253 500 km<sup>2</sup>, et peuplé de 59 542 000 hab.

• Entre 1825 et 1845 le Royaume-Uni crée le premier réseau mondial avec un système déjà très complet de grandes lignes et de lignes d'embranchement. Le Royaume-Uni conservera son avance jusque vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. En 1845 le réseau britannique s'étend sur 3 600 kilomètres et rapporte plus de 4 millions de livres sterling, dont 70 % en provenance du transport des voyageurs. C'est, de très loin, le premier réseau du monde (celui de la France, par exemple, totalise à cette époque environ 200 km) et il assure au Royaume-Uni la position de première nation industrielle. Le réseau ferré britannique connaît un âge de splendeur à partir du «grouping» de 1923 qui crée quatre grandes compagnies d'importance nationale, et qui vont rivaliser de dynamisme. La compagnie du LMS (London, Midland & Scotland) est formée avec le London & North Western Railway (4 300 km), le Midland Railway (3 490 km), et d'autres réseaux d'importance moyenne comme le



00 h.  
000 000 h.  
000 h.  
0 h.

Caledonian Railways (1 790 km), le Glasgow & South Western (790 km), et le Highland Railway (810 km), ces trois derniers réseaux étant écossais. Si l'on ajoute une cinquantaine de petites compagnies possédant seulement de 6 à 100 km de lignes, on obtient, pour le LMS entier un total de plus de 12 000 km, ce qui fait de ce réseau le plus grand des réseaux britanniques de l'époque, devant le London & North Eastern Railway ou LNER (10 000 km), le Great Western Railway ou GWR (6 000 km) et le Southern Railway ou SR (3 500 km). L'excellent Great Northern Railway, techniquement très en avance, est intégré, en 1923, dans le LNER. S'il comporte seulement 1 120 km de lignes, il a une position stratégique incontournable, d'excellentes locomotives de vitesse dont le fameux type 221 dessiné par Ivatt, et un matériel voyageurs très confortable dont la caisse en teck verni valorise l'image du réseau. Il marque alors fortement de son empreinte le LNER naissant auquel il apporte la gare terminus londonienne de King's Cross, qui est la première grande gare anglaise fonctionnelle, en ajoutant une tradition de la vitesse et de l'exactitude : le fameux train « Flying Scotsman » entrera dans la légende parmi plus grands trains du monde. Mais, en face du LNER, le Great Western Railway, qui a conservé son identité et son territoire, s'affirme aussi comme un réseau rapide et performant. Ses trains sont superbes, avec leur locomotive verte et leurs voitures brun et crème. Les locomotives type 230 de la série des « Castle » sont les plus puissantes du Royaume-Uni, et, grâce à elles, le train « Cheltenham Flyer », le plus rapide du monde à l'époque, parcourait la distance Londres-Swindon (124 km) en 65 minutes, tandis que le « Cornish Riviera Limited » touchait Plymouth à 88 km/h de moyenne. L'image de l'efficacité quotidienne est celle du Southern Railway : un petit réseau, mais dense, actif et très novateur techniquement (à l'époque). Il a ses grandes lignes, ses grands trains, et même des Pacific carénées. Il naît de la fusion du London & South Western Railway, du London, Brighton & South Coast Railway, en ajoutant pas moins de 28 petites compagnies comme celle de l'île de Wight, par exemple. Il n'a que 3 500 km de lignes, mais son trafic dépasse celui du Great Western Railway deux fois plus étendu. Desservant les grands ports de la Manche dont Douvres, le réseau a un important trafic voyageurs couvert par des trains rapides et fréquents type grandes lignes, et un important trafic marchandises. Mais l'essentiel est bien un très dense service de banlieue s'étendant jusqu'à Brighton,



Locomotive à turbine, du London, Midland and Scottish Railway, franchissant un portique de signaux.

assuré par un réseau très serré de lignes parcourues par des trains fréquents. Le Southern électrifiera massivement son réseau entre 1924 et 1939, en système 700 V par troisième rail. La nationalisation de 1948, qui voit donc la constitution des British Rail (BR), sera la seule réponse à la situation du réseau ferré britannique qui n'aura pas été modernisé à temps et qui offrira des services de qualité déclinante. Le Royaume-Uni mise aussi beaucoup sur le pétrole et donc sur les transports routiers ou aériens, et ne tolère le chemin de fer qu'au prix d'une désélectrification drastique dont la mise au point se révélera laborieuse. Les électrifications seront tardives (si l'on excepte le réseau du Southern en 3<sup>e</sup> rail) et aujourd'hui encore marquent du retard, malgré l'adoption du système 25 000 V 50 Hz sur les grandes lignes en direction du nord et de l'est. La traction Diesel reste importante avec les rames HST assurant un service remarquable à 200 km/h. Le réseau est réduit de moitié pendant les 30 dernières années du XX<sup>e</sup> siècle, passant de 30 208 km en 1960 à 16 558 km en 1990. La privatisation au début des années 1990 a éparpillé l'exploitation entre plus de 25 sociétés privées, régionales ou locales, ou pour certaines d'importance nationale (InterCity, GNER, Virgin, etc.). La gestion des

installations fixes est également privatisée et confiée à Railtrack, société qui ne parvient pas à conserver les compétences nécessaires pour assurer correctement l'entretien du réseau, massivement et trop hâtivement sous-traité à des firmes de travaux publics n'ayant pas l'expérience de cette activité, dans un cadre contractuel insuffisamment précisé. Des accidents graves surviennent. Ils soulèvent une vive émotion et conduisent les pouvoirs publics britanniques à reconstituer sous le nom de Network Rail, un établissement public de gestion des infrastructures. Network Rail reprend le programme de modernisation de la West Coast Main Line (Londres Manchester Glasgow) amorcé par Railtrack, mais ce programme prend beaucoup de retard, son coût est revu à la hausse à plusieurs reprises, et en définitive il atteindrait au final autant que celui d'une ligne nouvelle, pour un bénéfice en termes de temps de trajet qui restera limité. Par ailleurs, la multiplicité des intervenants et la cascade des responsabilités conduit le gouvernement à exercer une tutelle assez ferme, via la Strategic Rail Authority, sur l'ensemble de l'exploitation ferroviaire. Cependant, la plupart des Train Operating Companies (TOC) ont procédé ces dernières années à un renouvellement massif de matériel et mettent



la locomotive carénée "Duchess of Gloucester" quitte la gare d'Euston à Londres.

en service des engins automoteurs performants. Mais là encore, la perte de compétences a conduit à des difficultés. La régularité du service est médiocre, la pénurie de personnel, de conduite en particulier, est chronique, alors que le coût des prestations offertes à la clientèle frôle l'exorbitant. Le bilan de la privatisation des BR est donc mitigé. Une réalisation notable cependant : une ligne nouvelle entre le Tunnel sous la Manche et Londres dite « CTRL » (Channel Tunnel Rail Link) est ou sera mise en service en deux étapes (2003 et 2007). La construction de la première partie, pourtant très comparable à une LGV française dont elle reprend pour l'essentiel la conception (pose de voie, appareils, caténaire et signalisation) a duré comparativement beaucoup plus longtemps. La seconde partie comporte de très longs tunnels et sa construction est, paradoxalement, plus rapide. L'ensemble réduira de 30 minutes la durée de trajet des Eurostar entre Londres et Bruxelles ou Paris, et surtout améliorera très significativement la régularité du service, qui n'entrera plus en conflit avec la circulation très dense de trains de banlieue au sud et à l'est de Londres. L'amélioration est déjà spectaculaire avec la seule pre-

mière phase. Elle s'est d'ailleurs instantanément traduite par une augmentation significative de la fréquentation. À noter qu'à aucun moment la privatisation de CTRL n'a été évoquée.

**RR** Sigle de engin Rail-Route, équipé pour la circulation routière (pneus) et la circulation sur voie ferrée.

**RRR** Sigle de Rame Réversible Régionale.  
 \* Plus de 300 de ces voitures de construction Inox et plus modernes d'aspect et d'aménagement que les RIO, assemblées en service en segments de trois caisses ont été mises en service dans les années 1980. Bien que non climatisées, elles ont contribué au rajeunissement des dessertes régionales.

**RSE** Sigle de Règlement de Sécurité de l'Exploitation, un document indispensable pour l'ensemble des cheminots impliqués dans le mouvement des trains et leur sécurité.

\* Ce document est apparu avec la création du réseau ferré de France (RFF\*). Actuellement, la SNCF reste seule à faire circuler des trains sur le réseau, et le RGS\* de la SNCF reste valable. Le RSE qui devra être mis en place s'appliquera à

l'ens  
 règle  
 tive  
 d'in  
**RSS**  
**RST**  
**RTC**  
 mut  
**RTC**  
 → It  
**RTF**  
 Fret  
**RTC**  
 men  
 \* A  
 Caer  
 ches  
 don  
 ture  
 deu  
 turb  
 tran  
 aux  
 niss  
 tisa  
 197  
 ren  
 lign  
 bou  
 l'est  
 tion  
 d'en  
 con  
 éta  
 tur  
 équ  
 Mai  
 por  
 le d  
 est  
 bou  
 tion  
 rest  
 ran  
 sol  
 qui  
 leur  
 ces

