

Réseau RKP EST-SANSEK



Version 2.0 – Mars 2019

Je dédis ce projet, cette ligne, cet univers à ma très chère Maman qui nous a quitté brutalement lundi 21 janvier 2019. Pour son indéfectible soutien, pour son amour sans limites, et parce qu'elle est désormais une étoile qui ne cessera plus de briller...

Louis Nardavac

TABLE DES MATIERES

Mentions légales et remerciements	4
Installation du réseau	5
Dépendances	6
Notes concernant le réseau	8
Présentation du réseau	9
Confédération de Ruthénie Nocturne	10
Le réseau ferré ruthenais	22
Les villes du réseau	34
La signalisation	43
Les panneaux	49
Informations sur la conduite	53
Pour les créateurs de scenarii	55
Les scenarii	56

IMPORTANT !

Mentions légales et remerciements

Ce travail et les éléments distribués dans ce pack sont la propriété Copyright (c) 2019 de Louis Nardavac, fondateur et propriétaire de RKP Trains .

Ce réseau conçu pour Train Simulator 2019 est distribué dans un premier temps en l'échange d'un don à l'association française Suicide Ecoute. A partir d'Octobre 2019, ce travail sera diffusé gratuitement sur le site de la RKP Trains. Vous pouvez l'utiliser et le modifier à votre guise, mais sa distribution ne peut se faire sans l'accord expressément formulé de l'auteur, et cette distribution ne peut être que gratuite et non commerciale. Vous pouvez contacter l'auteur à l'adresse suivante : contact@rkptrains.com ou via la page Facebook [RKP Trains](#) .

Soyez néanmoins attentifs au fait que des versions ultérieures de ce réseau sont susceptibles de paraître, ce qui rendrait vos modifications personnelles obsolètes.

Merci de lire ce manuel avant d'utiliser le réseau afin d'éviter au maximum tout problème éventuel. Nous ne pouvons en aucun cas être tenus pour responsables des éventuels dysfonctionnements causés par l'installation de ce réseau sur votre simulateur. De plus, Dovetail Games, distributeur et propriétaire de Train Simulator 2019, ne cautionne pas l'utilisation d'un tel réseau et n'est pas impliqué ni dans sa création, si dans son suivi, ni dans son support.

Remerciements

- Terlor, Henrion, Geluc, Papinic et Pml13 pour leur magnifique travail sur les signaux SNCF BAL, BAPR et BM.
- Papinic pour ses réalisations concernant les éléments de voie.
- Lusorius pour l'intérêt tout particulier qu'il a porté à mon projet et à mon univers, ainsi que pour la réalisation de cartes et de la bande-annonce.
- Zawal pour son extraordinaire travail de création et son soutien dans mon projet.
- Toute la communauté Rail-Sim.fr pour son soutien pendant la réalisation de ce projet et pour les nombreuses aides, astuces et solutions fournies qui ont permis de mener ce projet à son terme.
- Franck de RWCentral pour son soutien et son article.
- La communauté UKTS pour les Freeware Packs d'excellente qualité qu'ils ont réalisé.
- Chris Trains pour les excellents Assets néerlandais qu'il a réalisé.
- Armstrong Powerhouse pour leurs réponses à mes questions lors de la réalisation de ce projet.
- L'Association Suicide Ecoute qui a permis de mettre en œuvre cette campagne de don, et tout particulièrement Madame Pascale Dupas et Monsieur Jean-Paul Baraille.
- Ma compagne pour son soutien, sa compréhension, son intérêt dans ce projet.
- D'une manière générale, tous mes proches et membres de ma famille pour leur soutien.

INSTALLATION DU RESEAU

1. Téléchargez le fichier .zip comprenant le réseau.
2. Décompressez le grâce à un logiciel de décompression (WinZip, WinRar, 7zip...)

ENSUITE :

3. Copiez les dossiers Content et Assets dans votre répertoire Railworks.
4. Sélectionnez le pack de scenarii qui vous intéresse (Complete ou Light), ouvrez-le dossier correspondant.
5. Copiez le dossier Content dans votre répertoire Railworks.

DEPENDANCES

Afin de fonctionner, ce réseau nécessite que vous possédiez un certain nombre d'éléments dans votre répertoire Assets. Ils sont listés ci-dessous. Les dépendances suivies d'une astérisque sont impératives pour le bon fonctionnement du réseau et concernent les voies, les signaux ou les quais.

Pré-requis payants

- DTG Midland-Main Line : Bedford to St Pancras *
- DTG East Coast Main Line South : London to Peterborough *
- DTG Riviera Line : Exeter to Paignton *
- DTG Liverpool to Manchester via Warrington Central *
- DTG Kent High Speed : London to Faversham *
- DTG West Coast Main Line Over Shap : Preston to Carlisle
- DTG Pacific Surfliner : Los Angeles to San Diego
- DTG Hamburg – Hannover
- DTG Semmeringbahn : Mürzzuschlag to Gloggnitz
- European & American Assets si vous avez acheté Train Simulator après 2012 et ne possédez pas la WCML Over Shap. *

Pré-requis gratuits

- Téléphones, Elements de Voie RW3 et Caniveaux de Papinic (disponibles sur <http://www.railsim-fr.com/forum/>)
- UKTS Freeware Packs, Blocks-Lofts-Bridges #1, Clutter #1, Commercial #1, Foliage #1, Housing #1, Industrial #1, Railway Buildings #1 (disponibles sur = <http://www.uktrainsim.com/FreewarePacks/>)
- Les Assets néerlandais gratuits (NS Station Objects & scenery de Chris Trains (disponibles sur http://www.chistrains.com/ts_scenery.html)

Textures

Les textures utilisées par ce réseau sont les textures Kuju de base. La texture utilisée pour les abords directs des voies est la texture Ballast voie sombre, mais celle-ci ne s'accorde pas particulièrement bien aux voies de la Midland Main Line et/ou aux voies de l'AP Track Enhancement Pack. Nous avons donc remplacé cette texture par une texture issue des assets de la Midland Main Line. Voici la procédure si vous voulez faire de même :

1. Décompressez le fichier .ap qui se trouve dans Railworks/Assets/DTG/BedPanLine après l'avoir copié dans un autre endroit.
2. Dans le sous-dossier Environment/Terrain, copiez le fichier GravelTrackBed000.TgPcDx.
3. Collez-le dans Railworks/Assets/Kuju/RailSimulator/Environment/Terrain et renommez-le GravelTrackBed_dark.TgPcDx **après** avoir fait une copie de sauvegarde du fichier original.

ATTENTION : Ce changement de texture sera effectif pour toutes les lignes qui emploient ce jeu de texture.

Note importante

Cette ligne est pleinement compatible avec l'AP Track Enhancement Pack et/ou le RW Enhancer. Elle n'est cependant pas compatible avec le pack de remplacement de végétation Radiomaster. La ligne fonctionnera tout de même, mais certains types de végétation longilignes ne correspondront plus.

Il est conseillé de désactiver la Flore Procédurale dans le menu des Paramètres de Train Simulator 2019 afin d'assurer un rendu optimal du réseau Est-Sansek.



Une double rame C161/4 en gare de Floeta CS après avoir effectué un service international en provenance de Wroclaw.

NOTES CONCERNANT LE RESEAU

Ce réseau est un projet vieux, datant de RailSimulator. Il a été très largement remanié et modernisé de manière à correspondre aux standards actuels, mais certains aspects de son ancienneté subsistent encore et n'ont pu être modifiés. Ceci explique l'utilisation des textures Kuju d'origine mais aussi l'absence quasi totale de relief sur les portions de voies posées et décorées à l'époque (cela ne concerne pas l'ensemble du réseau). La modernisation a cependant permis d'améliorer de nombreux aspects du réseau originel, à savoir :

- Remplacement par des voies plus modernes.
- Mise en place du devers là où cela a été possible.
- Suppression de l'ancienne caténaire et remplacement par la caténaire moderne à balancement.
- Mise en place d'une signalisation efficace et fonctionnelle sur l'ensemble du réseau.
- Remplacement, reconstruction et amélioration de la quasi totalité du décor de manière à rendre l'ensemble plus moderne mais aussi plus intéressant.

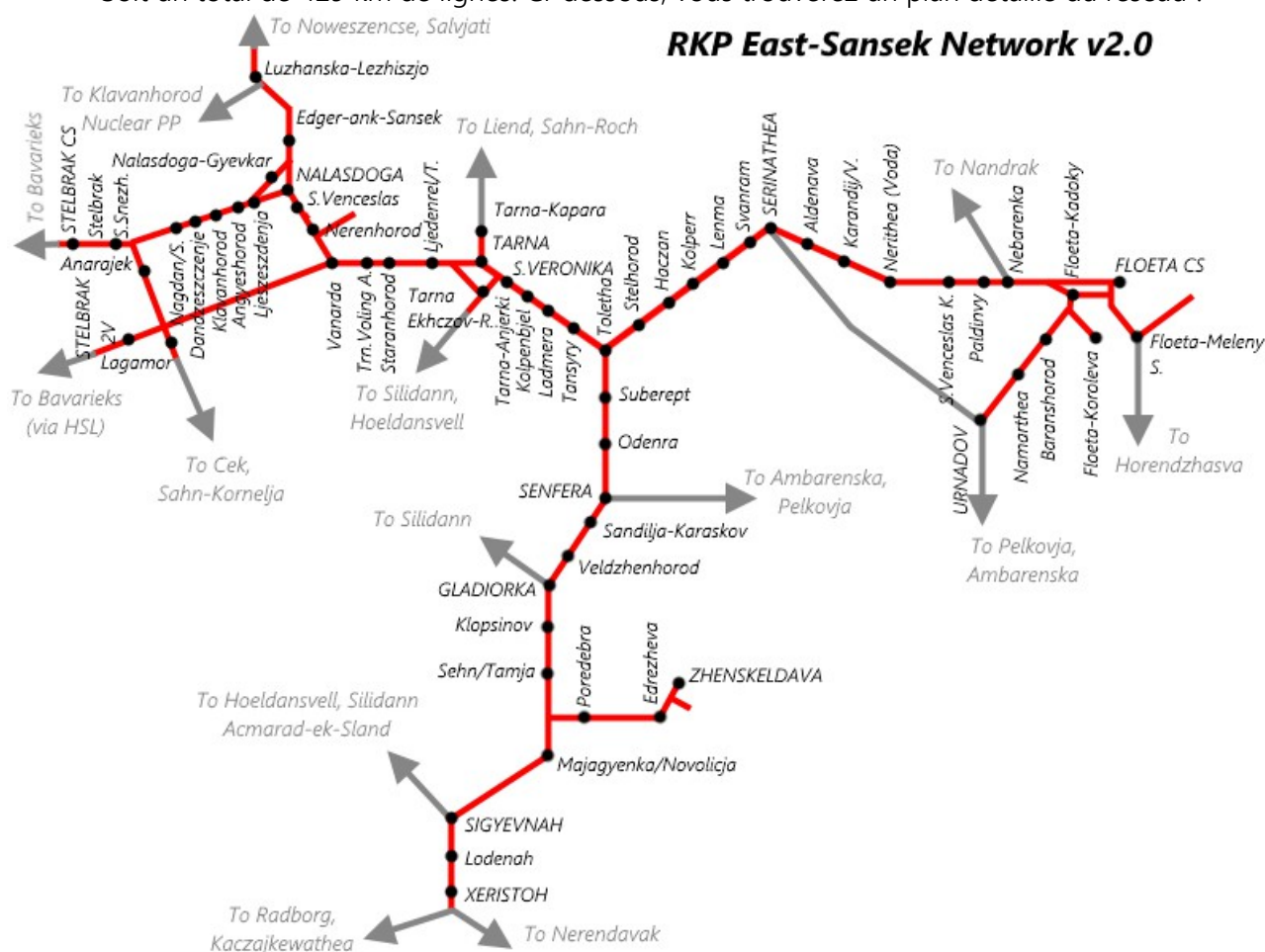
Gardez cependant à l'esprit que ce travail est avant tout un travail personnel, fait dans un esprit de dilettante. Il est distribué gratuitement et ne saurait être parfait. Nous nous tenons à votre disposition pour tous remarques, critiques, conseils, mais n'oubliez pas que ce réseau reste un passe-temps et qu'il est des choses qui priment dessus. Il est en outre l'aboutissement de plusieurs années de travail.

PRESENTATION DU RESEAU

Le réseau RKP Est-Sansek tel qu'il vous est proposé ici comprend les éléments suivants :

- 155 km de Floeta CS à Stelbråk CS.
- 170 km de Toletthå au dépôt de Xeristoh.
- 35 km de LGV de la jonction de Vanarda à la gare de Stelbråk 2V.
- 20 km de Floeta-Londram à Urnadov via Floeta-Koroleva.
- 16 km de Nalasdoga CS à l'usine de Lezhiszjo.
- 10 km de la branche de Zhenskeldava.
- 10 km de raccordement entre la ligne principale et le port de marchandises de Floeta (dont 4 km sur la ligne de Floeta CS à Horendzhasva).
- 6 km du raccordement de Stelbråk, de l'échangeur de Lagamor à la jonction de Stelbråk Sahn-Snezhanka.
- 5 km du contournement fret de Tarna, partant du dépôt Est et rejoignant le dépôt Ouest via Tarna-Ekchczov-Rajon.
- 2 km de la cimenterie Kalorag de Markhorod à la jonction de Markhorod.

Soit un total de 429 km de lignes. Ci-dessous, vous trouverez un plan détaillé du réseau :



CONFEDERATION DE RUTHENIE NOCTURNE

Introduction

Le réseau RKP Est-Sansek, entièrement fictif, représente en fait une partie du réseau ferré de la Confédération de Ruthénie Nocturne (CRN), souvent simplement appelée Ruthénie ou Confédération ruthenaise. Réalisation personnelle, ce pays n'a pas vocation à représenter un état réel, mais incarne plutôt un terrain vierge et dénué d'*a priori*. Dans les descriptions qui suivent, je m'attacherai à le décrire du mieux que je peux et à le faire paraître réel, afin de tenter de vous faire ressentir la complexité de l'élaboration de cet état, mais aussi de vous faire comprendre les réalités de ce pays, ses enjeux et ses problématiques, afin que lors de votre conduite vous ayez le sentiment d'évoluer dans un véritable monde et pas dans un décor synthétique sans arrière-plan.



Le pont Edger qui enjambe la Sansek près de Nalasdoga. Le fleuve Sansek marque ici la frontière entre l'état éponyme et l'état de l'Hosdregoh.

Présentation

La Confédération ruthenaise est un pays situé hypothétiquement en Europe centrale, bordé au nord par la mer Baltique. C'est un pays de grande taille, avec une superficie totale de 771 013 km², soit plus de trois fois celle du Royaume-Uni, si bien que son extrémité sud se situerait au niveau de la Grèce. Le pays possède également une dépendance insulaire, les Îles Ajkalavs (*Ajkalavs Ostrovi* en ruthenais, *Æjkælæfavek Ensaln* en ajkalan) située au large des côtes norvégiennes.

Géographie

Jouissant d'un territoire étendu de près de 771 013 km², la CRN dispose d'une large variété de paysages et de climats, qui représentent à la fois une grande richesse naturelle mais aussi un défi humain. La partie nord du pays, qui comprend les régions du Rejkinav, de l'Aşsry, du Valdmor et du Beldlaneda forme une vaste plaine entrecoupée de massif de collines, dont l'altitude n'excède jamais 700 m. L'ensemble de la région est parfois nommé *Subaltika* par les géographes, et possède un climat océanique particulièrement humide, avec des hivers doux rarement neigeux, des automnes et printemps pluvieux et des étés ensoleillés et chaud, mais ponctués d'averses fréquentes et puissantes. C'est une région qui se prête particulièrement bien à l'agriculture. Au centre-est du pays, où se situe la Sansek, le climat est plus rude, de type continental voire montagnard dans le massif du Denekecziv et de l'Eskann, avec des hivers particulièrement froids où les températures peuvent rester négatives pendant plusieurs jours voire semaines d'affilée. Les automnes et printemps sont souvent brumeux, et les étés sont chauds et secs, parfois caniculaires mais entrecoupés d'orages violents. L'ouest du pays est bordé par le Grand Lac Salé de Dağonara (*Daggonara velikaja saltackaja Sq* en ruthenais), une importante mer intérieure qui offre plus de huit cents kilomètres de littoral. Le long du littoral, sur une bande d'environ trente à soixante kilomètres de large se trouve la « Côte Vermeille » ou *Vergmaskaja Kosta*, qui possède un climat méditerranéen particulièrement agréable. Il s'agit de la région la plus touristique du pays, particulièrement en été, célèbre pour ses couchers de soleil sur le lac. La Côte Vermeille est délimitée à l'est par le massif de l'Ejet, une longue chaîne de montagnes célèbre également pour ses stations de ski.

Le sud-ouest du pays est beaucoup plus tempéré, formé essentiellement de régions vallonnées et arrosé par le fleuve Qdormojak. Le sud-est, quant à lui, est la région la plus sèche et chaude du pays. Le désert du Lodargas (*Lödärgää* en princepan), désert rocaillieux inhospitalier, occupe une grande partie de la région et présente un climat aride, sec tout au long de l'année, mais ponctué en été de violents orages. L'extrême sud du pays, enfin, est marqué par la présence de trois chaînes de montagnes, le massif du Nord-Sera, le massif du Grand-Sera et la Cordillère d'Okson (Cordillère de Fer en ruthenais). La vallée du Sera, au milieu de laquelle coule le fleuve du même nom, sépare les deux premiers massifs et forme une zone chaude et tempérée, particulièrement luxuriante en comparaison avec le désert du Lodargas. L'est de la Cordillère d'Okson, enfin, est marquée par le plateau d'Akapathea, un plateau culminant à six-cents mètres d'altitude et abritant la capitale du pays, plateau relativement sec et chaud, mais toutefois plus vert et moins aride que le désert du Lodargas, en partie grâce à la présence de nombreux cours d'eau.

Le pays entier est parcouru par plusieurs cours d'eau importants. Le principal est sans conteste le fleuve Noberek qui est aussi le plus long. Il prend sa source dans l'est de l'Okson et parcourt le pays du sud au nord, jusqu'à la ville de Molnja où il rejoint la rivière Sansek. Officiellement, aucun des deux cours d'eau ne prend l'ascendant sur l'autre, mais en termes hydrologiques c'est bien la Sansek qui se jette dans le Noberek. Les cents derniers kilomètres entre le point de confluence et l'estuaire sur le Dağonara sont administrativement appelés Nosan (contraction de Noberek et Sansek), mais cette appellation ne correspond pas à une dénomination historique puisqu'il existe plusieurs localités le long de ce cours d'eau qui possèdent Noberek dans leurs noms. La Sansek n'en reste pas moins un cours d'eau important avec un débit impressionnant, débutant au niveau du Lac Androka dans l'extrême est du pays, qui est d'ailleurs le lac d'eau douce le plus grand du pays. Ce débit est en partie dû au fait

que la Sansek est elle-même alimentée par trois autres grandes rivières, le Darasvuczi, le Sarvatkann et le Kaczajkewa (ce dernier se jetant au préalable dans le Sarvatkann). Le Noberek est lui aussi alimenté par d'importants cours d'eau, comme le Labra, le Sera, le Gyab ou l'Esmal. De ce fait, le Nosan entre Molnja et le Dağonara forme le plus puissant fleuve d'Europe, atteignant une largeur de plus d'un kilomètre avec des courants très puissants, avec un débit à l'estuaire de 6 900 mètres-cubes par seconde. Le pays comprend également deux autres fleuves importants, l'Qdormojak qui se jette dans le Dağonara, en formant le Delta d'Aeroba, et le Drusandleszem, au nord, qui se jette dans la mer Baltique.



Paysage de steppe typique dans le nord du désert du Lodargas.

Administration

Le pays comportait, en 2017, un peu plus de 61 millions d'habitants, ce qui en fait un pays beaucoup moins dense que la plupart des autres pays d'Europe centrale et occidentale. Il existe cependant de grandes disparités dans la répartition de la population, avec des territoires et métropoles très densément peuplés et d'autres régions quasiment désertes. Administrativement, le pays est découpé en douze états (*estat* en ruthenais), onze se trouvant sur le continent et le douzième formant les Îles Ajkalavs. Les états sont des unités de grande taille (sur le continent, le plus vaste est le Rejkinav avec 126 043 km², soit environ la taille de la Grèce, et le plus petit est l'Okson avec 40 120 km², soit environ la taille de la Suisse) qui jouissent d'une relative indépendance administrative et politique ; les lois et réglementations varient donc assez fortement d'un état à l'autre. Il existe de grands écarts de population entre chaque état, le plus peuplé sur le continent étant l'Okson (qui est donc également le plus petit) avec un peu moins de treize millions d'habitants, tandis que le moins peuplé est l'Hosdregoh avec un peu plus de deux millions d'habitants pour une superficie égale à celle de l'Irlande. Les Îles Ajkalavs font figure d'exception avec une superficie et une population très inférieures aux normes continentales.

Les états sont eux-mêmes découpés en *oblasti* (*oblast* au singulier). Contrairement aux états, les *oblasti* ne bénéficient normalement pas de lois qui leur sont propres, et obéissent aux lois de l'état auquel ils appartiennent. Dans les faits cependant, il arrive que certains *oblasti* possèdent des lois supplémentaires ou des modifications de certaines lois, généralement liées à des caractéristiques géographiques. Le pays comporte un total de 93 *oblasti*. Là encore, la taille et la population des *oblasti* sont très variables. Si les deux plus petits sont situés sur les Îles Ajkalavs, sur le continent, les variations sont très fortes. Le moins vaste est le Labra-u-Noberek avec 2 499 km², soit la superficie de l'île de la Réunion, tandis que le plus vaste est le Beldlaneda avec 17 700 km², soit la taille de la Basse-Normandie.

Chaque état possède une capitale, appelée *estathorod* en ruthenais, et chaque *oblast* possède une préfecture, appelée *oblashorod* en ruthenais. Les états sont dirigés par un gouverneur, appelé *governor*, et les *oblasti* par un préfet appelé *oblaskapitan*.

Politique

La politique du pays est organisée selon un système à quatre têtes, appelées les Quatre Grandes Instances (*Czedyra Velikj Stakuži* en ruthenais). Chacune des instances possède ce qu'on appelle une *voix absolue* (*tovlenaja vjedxa*), c'est-à-dire qu'elle dispose d'un vote sur chaque proposition de loi ou d'amendement soumise au gouvernement. Les quatre grandes instances comportent :

- L'Empereur (*Imperator*), parfois improprement appelé président (le titre officiel d'Empereur étant un héritage du passé monarchique du pays), qui est de fait le président du parti majoritaire en nombre d'*oblasti*.
- Le Coordinateur Confédéré (*Konfederasko Koordinator*), surnommé 2K (*dvaka* en ruthenais), élu par les juges du pays.
- Le Sénat (*Sjenat*), composé de 279 sénateurs (*senatori*, *senator* au singulier), élus par la population.
- Le Conseil des Ministres (*Kanclari Hosnor*), formé par les ministres (*kanclar*) nommés par le Premier Ministre (*Edikanclar*), lui-même élu par les sénateurs.

Les citoyens du pays, en âge de vote – la majorité est fixée à 18 ans – élisent au suffrage direct les préfets d'*oblast*, les maires, les sénateurs et les juges de leur circonscription. Ce sont les maires et les préfets d'*oblast* qui élisent le gouverneur de chaque état.

Le système à quatre têtes du gouvernement confère à l'Empereur et au Coordinateur Confédéré un très grand pouvoir individuel, pouvoir cependant jugulé par le poids du Sénat et du Conseil des Ministres. Si les quatre grandes instances ne parviennent pas à se mettre d'accord, c'est au peuple de décider par référendum du devenir d'une proposition de loi ou d'amendement.

La vie politique ruthenaise est animée par différents partis. Ces dernières années, le parti majoritaire est le *Ruthenjesko Naresnov Gyazcev* (RNG), le Parti Conservateur Ruthenais, un parti de droite axé sur le souverainisme, la sécurité et le libéralisme économique national, mais néanmoins assez ouvert sur les questions sociales. Le président du RNG, Ivan Volodymyr Serestov, qui est donc aussi l'Empereur, s'est rendu célèbre pour son slogan : « *Da laneda pravorutj marevnek, no samojenki livorutj.* », « Gouverner le pays par la droite, mais l'individu par la gauche ». Serestov et son gouvernement sont à l'origine de certaines réformes progressistes malgré les traits conservateurs du pays : mariage entre personnes du même sexe, prise en charge et remboursement des protections hygiéniques pour les femmes, égalité salariale... Les deux principaux partis adverses sont le *Sozialno Folzcomrevko*

Soluz (SFS), l'Union Sociale-Démocrate, et le *Načionalnq Marev Pson Ruthenja* (NMPR), Le Pouvoir National pour la Ruthénie. Le SFS est un parti de gauche socialiste, qui tend depuis quelques années vers la gauche radicale, dirigé par Anita Lenkervak. Le NMPR est un parti d'extrême-droite, ultra-conservateur, présidé par Eherg Lasvenski. Mais l'un des partis qui fait le plus parler de lui est le *Prinkersq Adnasrevq Soluz* (PAS), l'Union Indépendantiste du Prinkereks, un parti politique qui prône l'indépendance de l'ancienne région culturelle et historique du Prinkereks (à cheval sur les états du Lodargas et de l'Eskann). Le parti n'a qu'une importance limitée dans le débat national, mais est très célèbre pour les éclats de voix et les déboires de son président, Aopkaa Salanok, ainsi que pour la gestion parfois houleuse du parti, accusé de corruption à de multiples reprises. Le NKZ, enfin, est également un parti régional influent qui prône la reconnaissance du Katchachkewa, non pas en tant que pays indépendant mais en tant qu'état séparé de la Sansek et de l'Eskann.



Paysage du sud de l'Qdormojak, près de la Cordillère d'Okson

Actuellement, l'Empereur est Ivan Volodymyr Serestov, en fonction depuis le 18 avril 2009, ré-élu pour un deuxième mandat en 2015 (les préfets d'oblast étant élus tous les six ans). Le Coordinateur Confédéré est Pol Ormjav depuis 2009 également, le premier ministre est Mara Ženewskocs (depuis 2015) et le Président du Sénat est Alešej Ludworżawy (depuis 2015 également).

D'une manière générale, le pays est relativement indépendant par rapport aux autres pays, avec lesquels il entretient des relations cordiales. Il fait partie de l'ONU et du Conseil de l'Europe, mais pas de l'Union Européenne. Il bénéficie cependant d'accord de coopération et de libre passage avec ses voisins directs. La CRN jouit d'une relative neutralité et d'une autonomie en terme de ressources. Le désert du Lodargas présente d'importantes réserves de pétrole qui lui permette d'être autosuffisante. Les produits de production locale sont en outre détaxés à l'achat, ce qui les rend particulièrement intéressants pour les clients. Cette législation a entraîné la création de nombreuses zones de productions dans tout le pays. L'un des exemples les plus notables est que plusieurs grandes marques automobiles ont implanté des usines de production sur le territoire ruthenais, créant des emplois sup-

plémentaires. Les produits étrangers sont en revanche largement surtaxés – 35 % pour la majorité – à l'exception toutefois des produits issus d'un « patrimoine culturel étranger » qui ne sont taxés qu'à 11 %. Ainsi, un modèle de voiture à 20 000 euros sera vendus 20 000 s'il est produit dans la CRN, mais 27 000 s'il est produit à l'étranger. Les entreprises ont également moins d'impôts sur les ventes réalisées avec des produits créés localement.

Histoire

Nous n'aborderons ici que l'histoire récente du pays, à partir de 1850. A l'époque, la CRN était encore divisée en quatre états différents : la Maponie, la Batorie, la Princenie et le Royaume Autonome Ajkalan. La Maponie était alors une monarchie dirigée par un empereur qui englobait les états actuels de la Sansek, du Noberek, de l'Qdormojak, du Dagonara, de l'Okson, de l'ouest du Prinkereks et de l'Eskann et du sud du Rejkinav. La langue officielle de la Maponie était le ruthenais, qui est toujours la langue officielle de l'ensemble du pays. La capitale était Akapathea. La Batorie était une démocratie mise en place par Asan Korek, qui englobait les états de l'Arkecek, de l'Hosdregoh, de l'Asyry et le nord du Rejkinav. La langue officielle était le batoran, qui est toujours langue officielle dans les états sus-mentionnés. La capitale était Terekhristy (alors appelée *Jedina*, qui est toujours son nom batoran). La Princenie (traduction française de Prinkereks) était un territoire semi-autonome car rattaché à la Maponie mais jouissant d'une forte indépendance politique. Il englobait l'est des états du Lodargas et de l'Eskann. Sa capitale était Saas-Avlek et sa langue officielle le princepan, qui est encore langue co-officielle dans les états concernés. Le Royaume Autonome Ajkalan, enfin était un royaume insulaire, formé par les Îles Ajkalavs ainsi que quelques autres dépendances ultramarines, avec Æjkælæfavek comme capitale et l'ajkalan comme langue officielle. Aujourd'hui, si officiellement l'ajkalan et le ruthenais sont les deux langues officielles des îles, force est de constater que seul l'ajkalan est véritablement parlé et utilisé. La plupart des habitants ne comprennent pas le ruthenais.

La Maponie et la Batorie étaient des états rivaux de longues date. La Batorie avait été unifiée en 1848 par Asan Korek (elle était auparavant composée de divers fiefs et royaumes indépendants), et la Maponie en 1786, elle aussi composée de plusieurs royaumes, les plus puissants étant le Royaume Serle (dont l'ancienne capitale était Valkanslav) et le Royaume d'Okson. Après deux guerres consécutives (1865-1867 et 1891-1896), la situation s'est stabilisée entre les deux pays pendant près de trente ans, avant de subir une nouvelle escalade d'hostilité qui mènera, finalement, à la guerre de 1931-1937, nommée Guerre des Cultures, et qui se soldera par l'invasion complète de la Batorie par la Maponie. Pendant trois ans, l'occupation de la Batorie se passe très mal, avec de nombreuses révoltes et une forte demande des ex-Batorans, mais aussi des Maponiens de retourner / accéder à la démocratie. En 1939, l'Empereur Sergē Tavlicev abdiquera finalement et, après une série d'assassinats au gouvernement, Horg Selenek deviendra Empereur. Il mettra en place le système politique actuel et unifiera l'ensemble Maponie-Batorie sous le nom de Confédération Ruthénaise. La date de validation de la constitution de ce nouvel état, le 17 avril 1940, deviendra la date de la fête nationale.

A partir de 1942, la situation devient extrêmement tendue en Princenie, qui est alors toujours gouvernée en tant que province autonome. Une grande crise économique secoue alors le pays et entraîne une hausse considérable du chômage et de la pauvreté, engendrant une révolte parmi la population. Horg Selenek envoie un soutien alimentaire et financier au pays à partir de l'hiver 1942, mais cela ne suffit pas et l'état est reconnu comme défaillant. La pauvreté de Princenie est alors essentiellement imputable au régime tyrannique toujours en place qui concentre toutes les richesses. Face à cette situation, Horg Selenek prépare un coup d'état et reprend le contrôle de Princenie. L'ancien pays

semi-autonome est pleinement rattaché à la Confédération en 1944. Cet épisode reste malgré tout culturellement douloureux pour le peuple princepan qui y voit une forme d'échec et en même temps une forme de supériorité colonialiste de la part des Ruthenais, ce qui entraîne, encore aujourd'hui, des tensions fréquentes entre les deux cultures. Cette tension est beaucoup plus marquée qu'entre Batorans et Ruthenais.



La cathédrale de Kavilhojev, dans le nord du pays.

Le Royaume Autonome Ajkalan, enfin, était historiquement une colonie batorane remontant au XVI^e siècle. La colonie dépendait du continent pour subsister, et a été pendant de nombreuses années ravitaillée régulièrement par bateau, puisque les Îles Ajkalavs n'apportaient pas grand-chose au pays à l'époque, et servaient surtout de poste avancé dans l'Atlantique et en même temps de lieu d'exil. A partir de 1763, le capitaine de flotte Aruz Łudrewy, responsable des communications entre le continent et l'île, met en place un système malhonnête et revend en douce les produits de ravitaillement à un autre pays, si bien que pendant huit ans, les Îles restent privées de ressources. Bien vite, les habitants, persuadés d'avoir été oubliés, se révoltent et renversent le gouverneur. Le chef de la révolte devient le chef de l'île et se fait bientôt appeler « Nouveau Roi ». Grâce à la pêche et à l'agriculture, il réussit à faire vivre sa communauté en autarcie. En 1771, cependant, le trafic de Łudrewy est découvert et le capitaine est arrêté, puis condamné à l'exil, ironiquement, sur les Îles Ajkalavs. Il ne subsiste aucune trace permettant d'indiquer ce qu'il y est devenu, mais le plus probable reste qu'il ait subi un lynchage collectif une fois sur place. A la fin du jugement, les Batorans tentent de reprendre le contrôle de l'île mais se heurtent à l'hostilité de la population qui souhaite créer sa propre nation. Une sorte d'accord tacite demeurera ensuite pendant plus de 150 ans, et les Îles jouiront d'une indépendance relative, même si elles sont toujours rattachées officiellement à la Batorie. En 1937, cependant, la Ma-

ponie s'intéresse à nouveau à ces territoires qui présentent des réserves de poisson mais aussi de pétrole conséquentes. Occupant la Batorie, Tavlicev considère alors que les Îles lui reviennent de droit, mais ne souhaite pas prolonger encore la guerre, sans compter que les ressources nécessaires à l'acheminement des forces armées jusque là-bas sont considérables et nécessitent d'empiéter sur les eaux territoriales d'autres pays dans la Baltique. Un accord commercial est finalement trouvé entre les deux territoires, qui perdure jusqu'à aujourd'hui et assure la relative indépendance des Îles Ajkalavs, qui bénéficient d'une sauvegarde remarquable de leur culture mais se doivent de respecter les règles et taxes de la Confédération en échange d'un soutien financier conséquent.

Economie

La Ruthénie est un état puissant et prospère, dont les richesses proviennent principalement de l'industrie de pointe et du commerce. Valkanslav, capitale économique du pays, est la troisième place financière d'Europe ; Akapathea, sans être en reste, en est la quatrième. Les industries de hautes technologies ont donné naissance à des entreprises puissantes, telles qu'Oprok, producteur d'avions, ou encore Hapka.net, fabricant d'ordinateurs, de téléphones et d'appareils multimédias. La politique économique nationaliste a mené à l'implantation de nombreuses usines de production automobile dans le pays, menant parfois à la création de modèles spécialement dédiés au marché ruthenais. Le pays jouit en outre d'importantes réserves de matières premières, notamment de pétrole, charbon et gaz naturel, et produit de l'électricité en excédant, ce qui lui permet d'en exporter vers les pays voisins. Le tourisme est également un secteur florissant.

Mais si le pays jouit d'une prospérité économique globale, force est de constater qu'il existe d'importantes disparités locales. Certaines régions souffrent particulièrement et la pauvreté se fait sentir dans certains secteurs défavorisés. Ainsi, l'Eskann reste l'un des états les plus pauvres du pays, l'essentiel de son activité économique étant basée sur les industries manufacturières et minières, industries qui ont connu un important déclin au cours des années 1990.

Ne faisant pas partie de l'Union Européenne, la CRN possède sa propre monnaie, le Serli (divisé en Venters). A titre indicatif, le taux de change au premier mars 2019 était d'1 euro pour 0,874 serli. Le salaire minimal est fixé par état et non nationalement, et ce afin de rendre compte des importantes variations du coût de la vie au sein du pays. Par exemple, sur le continent, l'Okson est l'état le plus cher, et le salaire minimal pour un emploi à temps plein est de 1 397 serli nets, soit 1 221 euros par mois. A contrario, dans l'Hosdregoh, qui a le coût de la vie le moins élevé, le salaire minimal mensuel est de 1 116 serli, soit 975 euros. Les Îles Ajkalavs font encore une fois figure d'exception, avec un salaire minimal mensuel de 1 754 serli, soit 1 533 euros, qui reflète le coût de la vie particulièrement élevé de l'île. Ces politiques financières différentes témoignent aussi de politiques de travail différentes d'un état à l'autre. La durée maximale de temps de travail est en effet fixée étatique, même si au niveau national la durée de travail hebdomadaire réglementaire est limitée à 41 h de travail par semaine. Dans les faits, plus aucun état n'applique la règle des 41 h, et le temps maximal de travail oscille désormais entre 39 et 32 h hebdomadaires.

Culture

La CRN ne présente pas vraiment une culture unie, mais plutôt un ensemble de cultures dépendant des diverses régions du pays. Les différences culturelles coïncident généralement avec les anciens pays constitutifs de la Confédération, mais il existe des disparités au sein même de ces ensembles. Ainsi, l'ouest du pays et particulièrement les états de l'Qdormojak et du nord-ouest du Rejkinav sont sous forte influence germanique, tant sur les plans architecturaux que culinaires ou musicaux, alors que l'est du pays présente une culture slave plus forte. Il existe en outre certaines régions avec des cultures plus fortement marquées que d'autres, parfois stéréotypées, comme par exemple le Kaval, le Katchachkewa ou encore l'Okson.

Il est intéressant de préciser que la CRN n'est pas un état laïc, mais qu'il existe une religion nationale qui remonte au temps de l'Empire Maponien. Cette religion, appelée ruthénisme, est une forme de protestantisme apparentée à l'évangélisme. Si près de 78 % de la population se revendique de cette confession, il faut noter que seule faible part d'entre eux pratique réellement la religion. Il n'est cependant pas rare que les églises soient pleines le dimanche matin, tout particulièrement dans les milieux ruraux. Il existe également une importante communauté juive en Ruthénie, avec près de 5 % de Juifs. Les communautés catholiques, musulmanes, bouddhistes sont également présentes mais de manière bien moindre.

Les Ruthénais sont d'un tempérament généralement calme et sérieux. La CRN est en effet l'un des pays avec le taux de criminalité le plus faible du monde, et c'est aussi l'un des pays les moins dangereux. Il est tout à fait possible de se promener en ville, même tard le soir, sans craindre d'être agressé. Certains endroits font tout de même figure d'exceptions, et notamment les grandes villes de l'ancienne Princenie (Saas-Avlek, Sarvatkann-Zaboh ou encore Brodeskann) qui sont connues pour leur délinquance et leurs trafics de drogue. Akapathea, la capitale, est également un mauvais exemple en la matière puisque la ville possède plusieurs quartiers à risque, même si l'hypercentre reste sûr. Valkanslav, au contraire, est probablement la grande ville la plus sécurisée du pays, et son taux de criminalité est le plus faible au monde pour une ville de plus de trois millions d'habitants, à tel point qu'on dit souvent qu'il est possible de laisser un ordinateur portable sur un banc de la ville et de le retrouver le lendemain au même endroit...

Le rythme de vie de la population est un peu différent des autres pays. Le travail commence généralement tôt le matin, puisque les fonctionnaires débutent leurs journées entre 7 h et 8 h selon les états. Les salariées des entreprises commencent un peu plus tard, entre 8 et 9 h. La plupart du temps, les travailleurs à temps plein font des semaines de cinq jours non égaux, c'est-à-dire qu'ils travaillent trois « grosses » journées dans la semaine, et deux matinées ou, plus rarement, après-midis. Beaucoup de monde travaille le samedi matin mais bénéficie d'un jour de libre en contrepartie, dans la semaine. Cet arrangement a été mis en place à la fin des années 1980 afin de permettre de plus grandes plages horaires d'ouverture des administrations, mais aussi de permettre à chacun d'avoir du temps libre en semaine et donc d'éviter une affluence trop importante dans les commerces le samedi. En outre, le fait d'étaler la semaine sur six jours au lieu de cinq a permis de diminuer le chômage et d'augmenter généralement les revenus des entreprises.

Le pays est culturellement complexe sur le plan linguistique, puisque différentes langues sont utilisées dans le pays. Si le ruthénais est la seule langue officielle sur l'ensemble du territoire, force est de constater qu'elle n'est pas parlée partout. Ainsi, par exemple, la signalétique est rédigée entière-

ment en princepan à Saas-Avlek. Il existe actuellement quatre langues nationales officielles dans le pays :

- Le ruthenais, ancienne langue de la Maponie, qui est une langue slave ayant subi une forte influence germanique. Elle est la seule langue officielle de l'ensemble du territoire, et est la langue de travail du gouvernement. Elle est parlée en tant que langue maternelle dans les territoires de l'ancienne Maponie, ainsi que par des minorités dans les autres territoires du pays. Jusqu'en 1940, le ruthenais s'appelait *maponien*, mais la langue a été renommée suite à la volonté de Horg Selenek d'en faire la langue de tout le peuple et non celui d'une « minorité dominante ». Le ruthenais est une langue riche d'une littérature fournie ; elle est régie par l'Académie du Ruthenais (*Ruthenjeskaja Jezika Akvademja* en ruthenais) qui est basée à Valkanslav. La langue subit de fortes variations d'une région à l'autre.

- Le batoran, ancienne langue de la Batorie, est langue officielle dans tous les territoires historiquement batorans. C'est une langue slave également, apparentée au polonais. Elle est la langue maternelle de la plupart des habitants des états du nord, et, en dehors des grandes villes, la plupart des habitants ne parlent pas le ruthenais couramment, mais uniquement le batoran.

- Le princepan est la langue officielle dans les anciennes régions de Princenie. Elle appartient à la famille des langues finno-ougriennes (qui ne sont pas des langues indo-européennes), qui comprend le finnois, l'estonien ou encore le hongrois. Le princepan est divisé principalement en deux « langues » différentes, le haut-princepan (parlé dans la région de Saas-Avlek), très semblable au finnois, et l'eskanais, parlé au nord de Brodeskann, dans la région de Koblenja et de Sarvatkann-Zaboh, et qui ressemble également au finnois, mais avec de plus grands emprunts slaves. Les différences entre les deux variantes sont principalement phonologiques et lexicales, si bien qu'il existe une incompréhension, quoique souvent difficile. L'administration emploie uniquement le haut-princepan. Le princepan reste une langue de fierté régionale, si bien que beaucoup d'habitants de ces territoires refusent d'apprendre le ruthenais ou même refusent de le parler s'ils en sont capables.

- L'ajkalan est la langue officielle des Îles Ajkalavs. C'est une langue germanique à mi-chemin entre norvégien et islandais. On notera que bien que le ruthenais soit également langue officielle sur les îles, la plupart des habitants ne parlent qu'ajkalan et éventuellement anglais. Le ruthenais y est presque totalement absent.

Outre ces quatre langues officielles, il existe plus de 26 langues régionales reconnues. Les plus connues et répandues sont le cachévique, le kavile, l'oksonnan ou encore le dagonarais. Les langues régionales ne sont pas reconnues en tant que langues officielles et ne sont donc pas employées par l'administration ou le milieu professionnel. Cependant, elles peuvent être enseignées dans le cursus scolaires. Les langues régionales comportent également les langues des pays limitrophes qui sont parlées sur le territoire ruthenais (c'est par exemple le cas de l'allemand ou du tchèque). On notera enfin que le cachévique (qui est la langue de la région historique du Katchachkewa) est actuellement sujet à discorde, puisque la population réclame qu'il soit reconnu en tant que langue officielle nationale. Parlé par plus de 400 000 personnes en tant que langue maternelle, le cachévique est un isolat linguistique, c'est-à-dire une langue qui n'appartient à aucune famille.



La route Oldenaa – Saas-Avlek dans le désert du Lodargas.

Transports

La CRN étant un territoire vaste, les transports sont un enjeu majeur pour le pays. L'ensemble des territoires sont connectés grâce à un vaste réseau autoroutier, ferroviaire et aérien. Cependant, il existe certaines spécificités propres au pays. Ainsi, les autoroutes sont publiques, mais payantes. Il n'existe pas de système de vignette comme en Suisse, mais des péages sont mis en place. Ce sont les états qui fixent la tarification sur leur territoire (l'utilisation de l'autoroute est facturée au kilomètre, de l'ordre de 2 à 5 venters par kilomètre parcouru pour les voitures et deux roues, le triple pour les poids-lourds). Ce sont également les états qui fixent les limitations de vitesse sur le réseau routier. Dans la plupart des cas, les autoroutes sont limitées à 120 km/h, les routes secondaires à 100 et la circulation en ville à 40. Il existe cependant des exceptions, la plus notable étant le Lodargas où plusieurs portions d'autoroute n'ont pas de limitations de vitesse. Il faut cependant distinguer les véritables autoroutes, appelées *Velokitastav(i)*, payantes, des voies rapides, gratuites. Les voies rapides peuvent également être limitées à 120, mais plus généralement à 100 ou 110. Les autoroutes sont également gratuites aux abords des grandes villes. Les contrôles de vitesse sont moyennement fréquents et il y a peu de radars automatiques le long des routes comparé à d'autres pays européens. De plus, si la vitesse limite est dépassée de moins de 20 km/h, il n'y a pas de contravention, mais une lettre d'avertissement (trois lettres reçues sur 12 mois glissants donnent lieu à une contravention). De ce fait, la plupart des habitants roulent légèrement au dessus des vitesses limites, mais le taux d'accidents reste très faible (moins de 3 500 morts par an) en raison de l'exigence de l'examen du permis de conduire, de fréquentes campagnes de prévention et de l'état excellent des routes du réseau. Il n'y a en revanche aucune tolérance des forces de l'ordre envers les cas de conduite en état d'ivresse ou de comportements dangereux ou inciviques. On notera à titre informatif que les îles Ajkalavs ne possèdent pas d'autoroute, simplement une voie rapide qui relie la capitale à l'aéroport.

Le réseau aérien n'est pas des plus développés dans la CRN. Il existe une compagnie aérienne semi-nationale, Elsair, qui propose de nombreux vols longs ou moyens courriers, mais les offres nationales restent peu nombreuses. En effet, l'état ne subventionne pas les lignes aériennes quand elles peuvent être remplacées par des alternatives viables plus écologiques (généralement le train), si bien qu'un billet d'avion entre deux villes de la CRN coûte généralement le quadruple du billet de train équivalent. En revanche, les vols vers l'étranger sont subventionnés, de même que certains vols internes de moyenne distance (Akapathea – Kavilhoxev par exemple, puisque le trajet en train équivalent prend plus de 10 h contre 1 h 30 d'avion). L'aéroport le plus fréquenté du pays est l'aéroport de Valkanslav Livrodda, qui propose des vols vers le monde entier, et sert généralement de point de correspondance vers les autres villes du pays, que ce soit par l'avion ou le train. En deuxième place se trouve l'Aéroport Horg Selenek d'Akapathea, qui propose également des vols vers le monde entier. Les autres aéroports importants sont l'aéroport Asan Korek de Terekhristy, l'aéroport Nasiila de Saas-Avlek, l'aéroport Voling de Tarna, l'aéroport Kostorka d'Aeroba, l'aéroport Ogosenkov d'Akapathea et l'aéroport Jusvarna-Sansek de Dand-Molnja, qui proposent tous des vols vers l'ensemble de l'Europe. Les autres aéroports proposent essentiellement des vols internes ou vers l'aéroport Æjkælæfavek Renfeik des Îles Ajkalavs. Elsair possède également deux filiales, Elsair Nicy, compagnie low-cost, et Elsair Xcel, compagnie luxueuse qui propose des vols longs et moyens courriers.

On notera enfin l'existence de trois lignes de ferries qui relient le continent aux Îles Ajkalavs. Il existe deux liaisons par semaine entre Stålek et Æjkælæfavek, trois entre Karlavers et Æjkælæfavek et une entre Kavilhoxev et Svelbrid. La traversée prend entre 35 et 41 h, mais reste largement utilisée, car elle permet de transporter les véhicules personnels, mais aussi parce que les bateaux proposent de nombreuses activités à bord au cours des deux nuits de la traversée. De plus, étant subventionnée, la liaison n'est pas trop onéreuse (mais tout de même plus que l'avion).

Le réseau ferré est, quant à lui, décrit dans la partie suivante de cette présentation.



Paysage urbain typique de la région du Dagonara, entre Naraskalvind et Aeroba.

LE RESEAU FERRE RUTHENNAIS

La RKP

La RKP, pour *Ruthenjeskaja Konfederaskaja Pojesdalenka* ou Compagnie Ferroviaire Confédérée de Ruthénie, est la société publique nationale de la CRN qui exploite le trafic voyageur ferroviaire du pays. Fondée en 1937, elle se charge de l'exploitation du réseau ferroviaire physique et des infrastructures sur la quasi-totalité du territoire, à l'exception des Îles Ajkalavs – dont le réseau est géré et exploité par une autre entreprise publique régionale. La RKP opère également l'écrasante majorité des trains de voyageurs dans tout le pays. Quelques compagnies privées opèrent des trains de voyageurs dans certains secteurs, par exemple les services périurbains d'Akapatheia, les liaisons rapides aéroportuaires autour d'Akapatheia, ou encore les trains de banlieue de la ville de Stąlek. Elle gère également l'ensemble des trains de nuit et des Intercités ou Intercités à Grande Vitesse, parfois en coopération avec des réseaux étrangers – DB, PKP... - à l'exception du service *Livroddā Express* reliant Molnja à l'aéroport international Livroddā de Valkanslav qui est géré par une compagnie privée, mais employant du matériel loué à la RKP. La RKP, en plus de se charger de l'entretien du réseau, des gares, et d'exploiter le trafic passager, exploite aussi certains services de fret. La majorité des services de marchandises sont cependant assurés par des compagnies privées internationales, telles que Freightliner, EWS, Colas ou encore Direct Rail Service.

La RKP divise ses trains de passagers en différentes catégories : VHP, RP, VRP, IP, I2V, NP. Les services VHP, pour *Velokitaskaja Horodaskaja Pojesda*, soit Train rapide urbain, sont des trains reliant les grandes villes à leur périphérie proche, en desservant généralement tous les arrêts intermédiaires, ceux-ci n'étant parfois distants que de quelques centaines de mètres. Leur vitesse est généralement faible – en dessous de 120/100 km/h – et leur trajet n'excède que rarement les 50/60 km pour une durée maximale de 50/60 minutes. Les villes de taille moyenne ne possèdent parfois qu'une seule ligne – ce qui est le cas de Tarna et Floeta – tandis que les grandes villes peuvent en avoir un nombre très important – Terekhristy en possède 11 par exemple. Parfois, les services VHP relient deux points de la banlieue en passant, ou non, par le centre-ville ; c'est le cas à Valkanslav ou à Saas-Avlek. Les services RP, pour *Regjonalnaja Pojesda*, ou Train Régional, désignent généralement les services reliant deux villes de taille moyenne ou importante en desservant toute ou la majorité des gares du parcours. Leur longueur est plus importante que celle des VHP et peut aller jusqu'à 200 km pour des temps de trajet atteignant les 2 heures. Ils sont également plus rapides – jusqu'à 140/160 km/h en général – mais peuvent également servir pour les services de banlieue des petites ou moyennes agglomérations – c'est le cas autour de Stelbrąk, Tarna et Floeta. Les services VRP, pour *Velokitaskaja Regjonalnaja Pojesda*, sont des services régionaux reliant deux villes importantes sur des distances généralement plus importantes que celles des RP, et en ne desservant que les gares d'importance moyenne ou élevée. Ils peuvent avoir des trajets longs, avec des distances approchant les 200-300 km pour 2 à 3 heures de trajet. Leur vitesse peut atteindre les 180 km/h – 250 km/h pour les services spéciaux VRP250 – et les rames sont généralement équipées de distributeurs de nourriture et de boissons. Les services IP, pour *Interthea Pojesda*, ou Train Intercité, désignent les trains effectuant de longues distances entre des villes majeures. Leurs trajets peuvent être très longs, dépassant parfois le millier de kilomètres pour des temps de trajet pouvant atteindre 10-11 heures – bien qu'il existe des services IP relativement courts, parfois de deux heures seulement. Leur vitesse n'excède pas les 200 km/h et ils ne desservent que les gares importantes. Tous les IP sont à réservation obligatoire avec sièges

numérotés. Les services I2V, pour *Interthea Velika Velokitaskaja (Pojesda)*, ou (Train) Intercité à Grande Vitesse, sont semblables aux IP à l'exception du fait qu'ils empruntent les lignes à grande vitesse et atteignent donc les 250 km/h sur une partie au moins de leur trajet. Leurs trajets peuvent être très longs, certains atteignant les 1600 km pour 12 heures de temps de parcours. Ils sont tous équipés d'une voiture restaurant accessible aux passagers de première classe, le repas devant être réservé à l'avance au moment de la réservation du billet. Les autres passagers ont accès au bar pour acheter un repas, des boissons ou encas. La réservation est là encore obligatoire avec sièges numérotés. Certains services I2V sont internationaux et relient l'Allemagne, la Pologne ou la République Tchèque. Il faut noter que certains services empruntant la LGV sur des distances très courtes comparée à la longueur totale de leur parcours sont malgré tout classifiés comme IP afin que les tarifs restent corrects. Les services NP enfin, pour *Nocza Pojesda*, ou Train de Nuit, sont des IP spéciaux qui traversent généralement le pays tout entier, partant le soir d'un point et arrivant le lendemain matin à l'autre, en ne desservant aucune gare au cours de la nuit. Leur vitesse est faible – n'excédant pas les 140 km/h –, parfois volontairement afin de ne pas arriver trop tôt. Les passagers ont le choix entre sièges inclinables, couchettes de classe standard ou de première classe. Les NP comportent également toujours une voiture restaurant.

Il faut noter que tous les trains à l'exception des VHP – sauf sur certains services spécifiques – et de certains RP comportent une classe standard et une première classe, celle-ci étant plus onéreuse mais plus confortable et bénéficiant généralement de services supérieurs – prises électriques, accès au restaurant pour les I2V et certains IP, accès WiFi pour certains I2V et IP.

Les VHP, RP et VRP sont toujours gérés par des entités locales de la RKP. En effet, l'entreprise est divisée, au niveau régional, en des filiales spécifiques, généralement une, deux ou trois par état selon la taille de l'état. Ainsi, l'état de la Sansek, de taille importante, en comprend trois : la RKP Est-Sansek, la RKP Sland et la RKP Kaczajkewa. Les IP, I2V et NP sont eux gérés directement par la RKP. Chaque filiale est propriétaire de son matériel roulant et gère de façon autonome ses gares et points d'arrêt, à l'exception des gares les plus importantes qui restent gérées par la RKP – ce qui est le cas par exemple des gares de Tarna Sahn-Veronika et Floeta CS, mais pas de Stelbrąk CS dont la gestion est passée à la RKP Est-Sansek en 2009.

Le réseau Est-Sansek

La RKP Est-Sansek est la filiale régionale de la RKP qui s'occupe de la gestion du trafic passager local dans le Nord-Est de l'état de la Sansek. Elle s'articule principalement autour de deux axes centraux : l'axe Est-Ouest – correspondant à la Ligne de la Sansek qui va de Molnja à Floeta – qui va de Stelbrąk à Floeta sur 155 km, et l'axe Nord-Sud – correspondant à la Ligne du Denekecziv qui va de Tolethą à Kaczajkewathea – qui va de Tarna à Xeristoh sur 180 km.

Histoire du réseau

La régionalisation des réseaux a été effectuée entre 1972 et 1978. La RKP Est-Sansek a été l'une des dernières filiale à être créée, en 1977. Le réseau de l'époque ne comportait déjà plus de locomotives à vapeur, mais un stock très important de locomotives diesels ainsi que quelques autorails et éléments automoteurs diesel. Le réseau n'était alors pas électrifié. Les limitations de vitesse

étaient, au maximum, de 140 km/h sur l'ensemble du réseau. En 1986, l'électrification a commencé sur la Ligne de la Sansek, à partir de Molnja ; elle atteint Tarna en 1988, puis Floeta en 1989. La RKP Est-Sansek se dote alors de nombreuses locomotives électriques, des ARK381 et ARK382 (équivalentes aux Class 86 et 87) afin d'assurer ses services régionaux. Entre 1990 et 1992, la RKP reçoit 24 rames automotrices CRK161 (semblables aux Class 319 mais avec des rames de 3 caisses) ce qui permet alors de développer un système de banlieue très efficace. La RKP Est-Sansek multiplie par trois la fréquentation de son réseau en quelques années grâce à ces automotrices principalement. Entre 1992 et 1993, elle reçoit également la livraison de 18 rames CRK161 (équivalentes aux Class 319 également), avec notamment 14 rames aptes à la circulation en Pologne, afin de circuler sur la ligne de Floeta à Wrocław nouvellement électrifiée, ou d'effectuer des services régionaux entre Floeta et Tarna. En 1994, la ligne de Stelbrąk à Silidann via Cek et Sahn-Kornelja achève d'être électrifiée. Elle correspond à un projet initial qui est d'électrifier l'axe Stelbrąk – Xeristoh via Silidann et Hoeldansvell afin d'assurer l'électrification complète des services entre Molnja et Sarvatkann-Zaboh. Le projet va cependant, et après de longs débats, être abandonné en faveur d'une électrification de la ligne de Tarna à Xeristoh – l'axe Nord-Sud -, le fait de faire passer les Intercités par Tarna ayant été jugé plus économiquement intéressant. En 1997, l'électrification est complète entre Tarna et Kaczajkewatheia via Xeristoh. Elle rejoint la portion Xeristoh – Sarvatkann-Zaboh déjà électrifiée en 1 500 V. Le système électrique de l'époque, en piteux état, est remplacé par du courant alternatif en gare de Xeristoh, mais le courant continu est maintenu et remis en état au sud de Hokenah. A l'époque, la RKP ne possède pas de rames bicourants, capables de circuler à la fois sous 25 000 et 1 500 V, ce qui fait que les trains circulant entre Xeristoh et Kaczajkewatheia sont des trains diesel. La situation perdure encore aujourd'hui. Dans le même temps, la ville de Xeristoh décide de mettre en place un service urbain reliant Gyecsenah à Sigyevnah, en passant par Xeristoh. Le but est alors de créer un système permettant aux travailleurs de se rendre rapidement à Xeristoh. La RKP refuse cependant de mettre en place ce système, et la ville va décider de le faire par ses propres moyens. Elle achète à la RKP trois rames C161 et projette dans un premier temps de les faire adapter pour les transformer en rames bicourant. Néanmoins, l'état déplorable des lignes électriques 1 500 V, plus le fait que la petite branche de Gyecsenah n'était pas électrifiée, ont poussé la RKP à refuser de mettre en place ces services. Craignant une usure prématurée des caténaires (alors utilisées uniquement par quelques services IP par jour), la RKP décida finalement, après plusieurs pressions politiques de la mairie et de la région, d'installer un système de troisième rail électrique, si bien que les services ont pu commencer avec l'aide des C161. Dans le même temps, la plupart des C161 sont redéployées sur l'axe Tarna – Xeristoh, en tant que VRP. Elles sont remplacées sur les anciennes lignes qu'elles assuraient par la livraison, en 1995, de onze rames CRK164 (semblables aux Class 365 anglaises mais composées de trois caisses au lieu de quatre). Ces rames neuves, équipées d'annonces automatiques, de l'information en temps réel, d'une première classe et de la climatisation augmentent considérablement le niveau de confort des trains régionaux du réseau et augmentent sa popularité auprès des usagers. Les services RP entre Tarna et Xeristoh sont alors effectués par des locomotives ARK381 essentiellement.

En 1999, les premières locomotives ARK381 commencent à être radiées. Pour combler leur disparition, la RKP Est-Sansek reçoit 10 rames supplémentaires CRK164, dans leur variante /8, c'est-à-dire qu'elles sont composées de 4 caisses au lieu de 3. Elles correspondent à une deuxième vague de construction de ces unités après le succès initial de la première vague. Elles remplacent également certaines rames CRK164 à 3 caisses sur les horaires les plus empruntés, et ces dernières sont redéployées sur la ligne de Tarna à Sahn-Roch.

En 2004, le chantier de la LGV Est-Sansek commence entre Bavarieks et Tarna, sa fin étant prévue pour 2008. Cela impose des baisses considérables de la vitesse entre Tarna et Vanarda, du fait

de la suppression de la portion à quatre voies au profit d'une portion à deux voies – les deux voies supprimées devenant les voies de la LGV. Ce choix a été fait de manière économique, mais aussi parce que l'arrivée de la LGV débouchait sur un report d'une partie du trafic sur cette nouvelle ligne. En 2005, la gestion de la ligne de Tarna à Sahn-Roch passe à la RKP Hosdregoh – l'écrasante majorité de la ligne se situe dans l'Hosdregoh et non dans la Sansek. Les unités électriques employées sur cette ligne sont redéployées sur le reste du réseau et permettent la radiation des dernières ARK381. La RKP Hosdregoh ne dispose cependant pas, à ce moment-là, de rames électriques pour assurer la ligne et y déploie des rames BRK123 (Class 150) diesel, lors même que la ligne est électrifiée. En 2007, une violente tempête éclate pendant l'hiver et rompt la caténaire sur le pont qui enjambe la Sansek, entre Tarna et Liend. La RKP Hosdregoh décide de ne pas demander la réparation de la caténaire, et celle-ci sera, en 2008, entièrement retirée entre Tarna et Sahn-Roch. La décision fait alors un scandale, à la fois d'un point de vue économique et écologique ; elle est le signe d'une ligne qui continuera jusqu'à aujourd'hui à périlcliter. En parallèle, en 2007, un train mythique, l'*Androka Express*, qui relie Sahn-Aldreja-ank-Sansek à Akapathea via Sahn-Roch, Tarna, Acmarad-ek-Sland, et Anders chaque jour, subit des modifications. Il termine et commence désormais à Sahn-Roch au lieu de Sahn-Aldreja-ank-Sansek. En mars 2009, la LGV Est-Sansek est ouverte. Les premiers services I2V à circuler dans le réseau RKP Est-Sansek apparaissent – bien que les I2V existent ailleurs dans le pays depuis 1992. Une partie des services IP sont remplacés par ces nouveaux services I2V à destination de Molnja, Karlavers, Valkanslav et Akapathea. C'est le cas, la même année, de l'*Androka Express*, qui est définitivement supprimé. La même année, la RKP Hosdregoh est scindée en deux entités différentes, et la RKP Androka est créée pour assurer les services dans la zone allant de Salvjati à Sahn-Aldreja. En 2009 également, la RKP Est-Sansek reçoit 14 rames CRK168/4 de 3 caisses (similaires aux Class 350 anglaises) qui sont immédiatement appréciées par le public pour leur modernité, leur affichage informatique et leur rapidité. Elles effectuent les services VRP entre Tarna et Nerendavak et améliorent grandement le confort sur cette longue relation, notamment de par l'ajout d'une première classe, de sièges plus confortables, d'un meilleur éclairage et de la climatisation. En conséquence, les 14 rames CRK161 qui avaient été modifiées pour effectuer cette relation sont réformées et déposées. Elles sont entreposées pendant de longs mois sur le triage de Floeta. En 2011, deux grands changements s'opèrent sur le réseau : la RKP Est-Sansek reçoit 7 rames CRK168/6 de 4 caisses pour remplacer les dernières locomotives ARK382 en service RP – à l'exception de deux d'entre elles qui effectuent jusqu'en 2017 des services RP sur la ligne Stelbråk – Silidann. Elles sont ensuite transférées sur les liaisons RP Tarna – Gladiorka au printemps 2018, lorsque la liaison RP est raccourcie à Gladiorka (contre Xeristoh auparavant, le service VRP ayant été également redessiné). En outre, la RKP Est-Sansek inaugure le service VRP250, un service unique alors dans le pays qui voit des VRP emprunter la LGV entre Tarna et Stelbråk pour y circuler à 250 km/h. Pour assurer ces services entre Floeta et Bavariexs, la RKP reçoit 7 rames CRK251 fabriquées pour l'occasion. Elles sont très similaires aux Class 395 anglaises mais ne captent pas le troisième rail et sont donc monocourant.

En 2012, la LGV Kaczajkewa ouvre entre Kaczajkewathea et Opleon, et c'est alors le début des services I2V entre Floeta, Tarna et Aeroba. La même année est inaugurée la LGV entre Terekhristy et Stålek qui voit la création de services I2V entre Floeta et Stålek via Bavariexs. En 2013, d'importants travaux commencent dans les alentours de Tarna, le but étant de créer une ligne de VHP – à l'instar de celle présente à Floeta. Le projet initial fait état d'une ligne entre Kolpenbjel et l'aéroport Tarna Voling. Cependant ce projet est jugé dans un premier temps trop lourd économiquement et il est décidé d'écourter la ligne pour la faire terminer à Tarna-Kapara. Une voie de contournement est rajoutée autour du dépôt Est, ainsi qu'une troisième voie entre Tarna-Anjerki et Kolpenbjel. La gare de Kolpenbjel est agrandie de deux voies en impasse, et la gare de Tarna Sahn-Veronika reçoit l'ajout d'une quatorzième voie, en impasse elle aussi. Les travaux nécessitent l'ouverture de deux nouvelles

gares, Tarna-Horkova-Strav et Tarna-Lodvonaja, mais aussi la réélectrification de la portion de Tarna à Tarna-Kapara – située sur la ligne de Tarna à Sahn-Roch, ce qui ne manque pas alors de faire grincer des dents... Le système VHP ouvre en 2015, trois rames C164/8 y étant affectées. Le système VHP est un véritable succès commercial et voit une fréquence de 2 train par heure en heures creuses et de 4 trains par heure en heures de pointe. Cela aboutit à la fermeture des gares de Kolpenbjel et Tarna-Anjerki à la desserte des RP – autrefois, elles étaient desservies par les RP entre Tarna et Serinathea – à l'exception de quelques trains par jour, en heure de pointe, qui desservent les deux gares, tous deux en provenance ou à destination de Serinathea.



La ville de Sahn-Venceslas Kaniga, sur les bords du Lac Androka, se situe sur l'axe Est-Ouest.

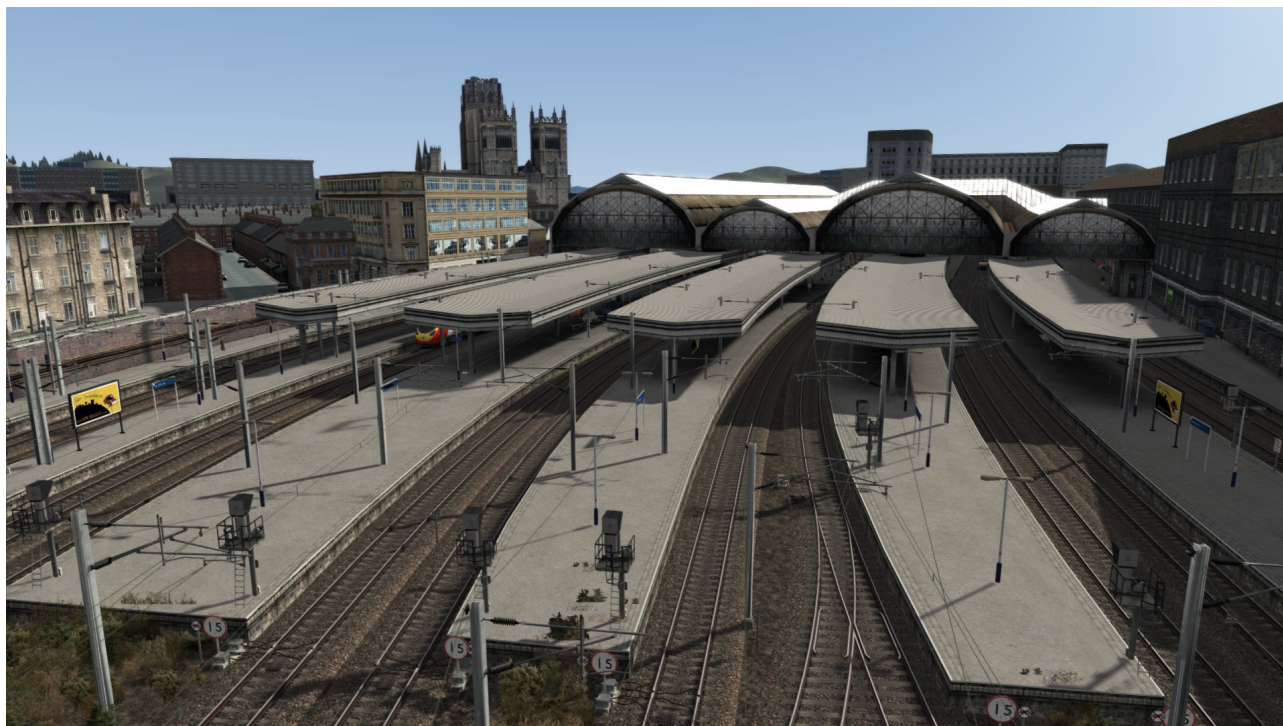
Accidents et incidents

Au cours de son existence, le réseau RKP Est-Sansek a connu un certain nombre d'accidents et d'incidents. Certains de ces événements furent particulièrement marquant. On peut citer par exemple l'été 1986 où la locomotive A142430 (équivalente aux Class 47), en tête d'un train de passagers en provenance de Floeta, entra dans la gare de Stelbråk CS, en pleine canicule, tout en s'embrasant subitement. La gare fut évacuée très rapidement et l'incendie maîtrisé, mais l'événement n'en resta pas moins impressionnant, et endommagea la marquise de la gare sans toutefois faire de victimes.

En 1997, l'accident le plus grave connu par la RKP Est-Sansek se produisit à Lodenah. En sortie du tunnel, parti un peu plus tôt, en retard, de Xeristoh, l'élément B123010 dessert la gare, effectuant un service RP à destination de Hoeldansvell. Il est rattrapé à la vitesse de 90 km/h par un autre autorail, le B123009, venu lui aussi de Xeristoh et se rendant à Elsidonja, mais ne desservant pas la gare de Lodenah. L'accident, d'une violence extrême, provoqua la mort de six personnes et en blessa une trentaine d'autres. L'enquête révéla que le signal à l'entrée du tunnel de Lodenah n'avait pas détecté le premier train et était donc resté ouvert, ce qui avait provoqué le rattrapage par le second train, le conducteur pensant que la voie était libre.

A partir de 2001, une autre série d'événements survint et commença à provoquer la peur des conducteurs, mais aussi des agents de bord et de certains passagers. En mars de la même année, un conducteur mourut brutalement d'un arrêt cardiaque alors qu'il conduisait un service de passagers reliant Stelbråk à Floeta à bord de la locomotive A383013 (équivalente à une Class 90). Les systèmes de sécurité provoquèrent l'arrêt du train, ce qui n'entraîna pas de complications supplémentaires. Mais dès lors, la locomotive commença à cumuler les problèmes techniques et les incidents, parfois graves. En juin, elle percuta une voiture à un passage à niveau, provoquant la mort de l'automobiliste et de sérieux dommages à la locomotive. Elle retourna sur les rails en septembre et, fin octobre, elle percuta au cours du même service passager – reliant Stelbråk à Floeta, une fois encore – deux hommes différents à deux points différents du parcours, des suicides dans les deux cas. En 2002, elle heurte un camion près de Paldinvy, ce qui blesse grièvement le conducteur du train. Immobilisée pour réparations pendant presque six mois, elle retourne au service commercial à la fin de l'année. Elle enchaîne les accidents de personnes, des suicides pour la plupart, si bien qu'en six mois supplémentaires elle a percuté à elle seule autant de personnes que tous les autres trains de la RKP Est-Sansek réunis, pendant la même période. L'on déplore de nombreuses pannes également, notamment à plusieurs reprises des défauts de l'alimentation ETS qui assure la transmission de l'électricité aux voitures passagers, ce qui a pour effet de plonger plusieurs fois les voitures dans le noir, en pleine nuit. Quelques conducteurs révèlent que parfois, le sifflet de la locomotive s'activait tout seul, sans qu'ils n'appuient sur quoique ce soit. Bien vite, elle est surnommée la *Locomotive Maudite* par les conducteurs, et certains commencent alors à refuser tout simplement de conduire un service où elle assure la traction ! Le problème devient médiatique quand, fin 2003, la locomotive fait hurler sa corne à six reprises en plein dans la gare de Floeta CS alors que personne n'est à bord, en pleine heure de pointe. Afin de prendre le problème avec humour, la RKP Est-Sansek fait poser une plaque « La Maudite » sur la locomotive quelques temps après, et certains passagers téméraires, des jeunes particulièrement, vont même jusqu'à se renseigner afin d'être sûrs de voyager dans un service effectué par cette locomotive. Au tout début de l'année 2004, elle provoque de graves perturbations sur le réseau après avoir arraché la caténaire dans le secteur de Serinathea, ce qui nécessitera des réparations coûteuses et longues. En juin 2004, quelques mois après seulement, elle percute à 160 km/h un 4x4 ayant forcé le passage à niveau de Tansyry. Le choc est d'une telle violence que la locomotive déraile et défonce successivement une potence de signalisation puis un porte-caténaire, provoquant là encore de graves perturbations, dont l'arrêt complet de toutes les circulations sur cette portion de l'axe Est-Ouest pendant près de seize heures. Le conducteur du train s'en tire miraculeusement indemne mais les deux occupants du 4x4 meurent sur le coup. La locomotive est immobilisée et réparée pendant plusieurs mois, avant de reprendre le service en novembre 2004. Un dimanche matin de la fin décembre de la même année, elle subit un ultime accident : alors que les températures sont extrêmement froides, elle assure un service rapide entre Tarna et Floeta. Le train approche de Tolethą à une vitesse de 110 km/h (au lieu de 160 en raison du gel), passant juste après un service à destination de Xeristoh. Alors que la signalisation n'indiquait pas de bifurcation, le conducteur se rend compte, au dernier moment, que l'aiguille de l'aiguillage a cassé et n'a pas pivotée correctement à cause du froid. Il déclenche le freinage d'urgence, mais trop tard, et le train prend le virage à plus de 100 km/h au lieu de 60. La locomotive se renverse, suivie du reste du train, qui vient s'encaster en entier dans les quais de la gare de Tolethą. Fort heureusement, l'horaire matinal et le fait que l'on soit dimanche matin ont permis non seulement au train d'être quasiment vide, mais aussi à la gare de Tolethą d'être inoccupée. Vingt-deux personnes, dont le conducteur du train, seront malgré tout grièvement blessées, et dix autres plus légèrement. Contre toute attente, la locomotive n'est pas trop endommagée et pourrait être réparée – ce qui n'est pas le cas de trois des huit voitures qu'elle tractait, qui sont radiées – mais la plupart des conducteurs, après l'accident,

déclarent qu'ils refuseront dorénavant purement et simplement de conduire cette locomotive. La décision est prise par la RKP Est-Sansek de ne pas la réparer et de la réformer. Radiée définitivement en 2009, elle est envoyée à Akapathea, la capitale, où elle est entièrement détruite. Certains racontent encore qu'elle était hantée par l'esprit du conducteur mort en la conduisant, d'autres, plus cartésiens, qu'elle a simplement subi un acharnement du hasard. Toujours est-il que même après sa radiation, et tandis qu'elle était stockée sur une voie du triage de Floeta pendant cinq ans, son sifflet résonna encore quelques fois, sans raison apparente...



La gare de Floeta CS et la cathédrale de la ville en arrière-plan.

Le mercredi 17 mai 2017, à 16h52, un violent accident survint à la gare de Floeta London-Strav. Un service VHP en provenance de Floeta CS et à destination de Floeta Koroleva attendait en gare de London-Strav, voie 2, quand un train de marchandises tracté par une ARK66 (Class 66) percuta le train par l'avant, au niveau de l'emplacement du conducteur, à une vitesse d'environ 70 km/h. La locomotive dérailla et alla déraciner un poteau de caténaire, coupant l'alimentation sur tout le secteur de Floeta pendant plusieurs heures. Fort heureusement, l'accident ne provoqua aucun décès, mais 47 blessés, dont 16 graves. Le trafic fut très fortement perturbé dans le secteur de Floeta jusqu'à 19 heures, heure où le courant fut rétabli dans la caténaire. La ligne de Floeta CS à Floeta Kądoky fut coupée jusqu'au lundi, et les trains en provenance de Pelkovja, Urnadov et Nerithea (Horod) eurent comme terminus Floeta-Kądoky, tandis que le VRP Xeristoh-Floeta fut détourné par Horendzhasva. Le service VHP fut également totalement coupé jusqu'à la fin du week-end, remplacé par un service de bus. La rame accidentée, composée des trains B123016 et B123017 (Class 150) dut être envoyée en réparation, la rame B123016, très endommagée, étant susceptible d'être radiée. La locomotive impactée, numérotée A66097, fut endommagée dans une moindre mesure et reprit du service dès le lundi 22. Ironiquement, les locomotives Class 66 sont nommées avec des noms d'artistes modernes dans la RKP, et la locomotive A66097 était nommée *Donna Summer*, alors que l'accident eut lieu le jour du cinquième anniversaire de son décès. L'enquête, révélera que l'accident était dû à plusieurs

circonstances : d'une part, la météo était épouvantable ce jour-là, avec un orage très violent associé à une pluie diluvienne et à une très mauvaise visibilité. L'étude de la boîte noire de l'A66 révéla que le signal précédent l'aiguillage de London Strav était ouvert au moment du passage du train – pas d'alerte de l'AWS – ce qui laisse penser à une panne de signalisation. Le train circulait à la vitesse de 86 km/h au moment du passage du signal, et le conducteur ne put voir le train en sens inverse que quelques secondes avant l'impact. Le frein d'urgence, enclenché alors, ne permit de réduire la vitesse du convoi que de quelques kilomètres par heure...

La RKP Est-Sansek subit d'autres incidents, quoique moins spectaculaires. On peut noter aussi par exemple un épisode en 2013 au cours duquel, pendant une semaine, toutes les circulations ont dû être arrêtées sur le pont de Stelbråk, au dessus de la rivière Sarvatkann, suite à des fragilités découvertes dans les piliers.

Le réseau actuel

Le réseau actuel de la RKP Est-Sansek comprend l'ensemble des lignes de du nord-est de l'état de la Sansek. Le réseau total exploité par la RKP Est-Sansek couvre une distance de 1 096 km, s'articulant autour des principales villes de la région, Tarna, Floeta, Stelbråk, Xeristoh, Gladiorka, Silidann, Nalasdoga, Hoeldansvell, Pelkovja et Sahn-Kornelja. Le réseau ici présenté reprend la ligne de Floeta à Stelbråk, qui est l'axe majeur du réseau, et le plus fréquenté. La ligne est limitée à 160 km/h sur la quasi-totalité de la portion Floeta – Tarna (à l'exception de deux courts tronçons à 140 km/h, et de deux tronçons à 180 km/h). Entre Tarna et Vanarda, la limitation est de 150 km/h sur la voie normale, puis de 140 km/h jusqu'à Nalasdoga. Ensuite, la ligne est à 180 km/h sur sa quadruple portion – jusqu'à Dandeszsczenje – pour les voies rapides, 140 ou 120 pour les voies lentes. La ligne est ensuite limitée à 160 km/h jusqu'à Stelbråk. Le réseau ci-joint inclus également l'axe Nord-Sud, aussi appelée ligne du Denekecziv, entre Tolethą et le dépôt de Xeristoh, soit environ 170 km (185 si l'on part de Tarna). Cette ligne, très montagneuse sur certaines portions, possède de nombreuses zones limitées à 90, voire 70 km/h. De gros travaux d'amélioration ont cependant été mis en oeuvre au cours des dix dernières années, ce qui a permis le maintien de plusieurs portions à 140 ou 160 km/h, mais également la création de deux grandes portions à 200 km/h entre Gladiorka et Xeristoh, ce qui a nécessité le remplacement de trois passages à niveau par des ponts. Sont également inclus la courte ligne de Zhenskeldava (10 km) qui se raccorde à la ligne du Denekecziv, une partie de la ligne de Nalasdoga à Salvjati (jusqu'à Luzhanska-Lezhiszjo, soit 16 km) et la ligne de Floeta CS à Urnadov (20 km) qui marque la première portion des lignes de Floeta CS à Nerithea (Horod) et Pelkovja. Ces trois dernières portions intégrées au réseau ne sont pas électrifiées ; la ligne de Zhenskeldava est à voie unique sur une grande partie de son tracé.

La portion LGV entre Tarna et Stelbråk 2V est limitée à 225 km/h entre Tarna et Tarna Voling Versafloj, puis à 250 km/h. La ligne de Stelbråk CS à Silidann est limitée à 120 km/h sur la portion qui permet le raccordement avec la LGV. Il faut cependant noter que les services fret ont des limitations de vitesse inférieures, notamment en raison de leur poids qui allonge parfois considérablement leur distance de freinage – ils sont généralement limités à 100 km/h, parfois 120 ou 80, à l'exception des services postaux qui sont limités à 160 km/h.



Un service IP en provenance de Prenja et à destination de Floeta passe sans s'arrêter près de Luzhanska.

Matériel Roulant

Afin d'assurer les services de passagers, la RKP Est-Sansek possède un grand nombre de véhicules. Ils sont tous entretenus dans les technicentres de Floeta ou de Xeristoh, ainsi que sporadiquement dans les ateliers légers de Stelbråk. Certains éléments du matériel sont anciens, mais la RKP Est-Sansek fait son possible en permanence pour renouveler sa flotte et assurer un haut niveau de qualité. Voici la liste détaillée de sa flotte, en date du 3 septembre 2018 :

Locomotives diesels

Modèle	Equivalent Britannique	Effectif	Années de construction	Vitesse maximale	Numéros	Affectation
ARK 142	Class 47	7	1965	140 km/h	A142427-429 A142431-434	+ Locomotive de remplacement, de secours
ARK 163	Class 68	6	2016	160 km/h	A163001-006	RP Floeta – Pelkovja RP Floeta – Nerithea (Horod) RP Tarna – Serinathea VRP Tarna – Hoeldansvell RP Floeta – Xeristoh

Locomotives électriques

Modèle	Equivalent Britannique	Effectif	Années de construction	Vitesse maximale	Numéros	Affectation
ARK 382	Class 87	2	1974	180 km/h	A382084-085	RP Tarna – Gladiorka
ARK 383	Class 90	8	1987	180 km/h	A383011-012 A383014-019	+ VRP Floeta – Stelbrak RP Tarna – Stelbrak VRP Tarna – Xeristoh

Automotrices diesel

Modèle	Equivalent Britannique	Effectif	Années de construction	Vitesse maximale	Nombre de caisses	Numéros	Affectation
BRK 123	Class 150	19	1985	120 km/h	2	B123001-008 B123011-015 + B123017-022	+ RP Nerithea (Horod) – Serinathea RP Gladiorka – Vezhnaja-ank-Sarvatkann – Silidann RP Xeristoh – Nerendavak RP Xeristoh – Kamasy – Elsidonja RP Horendzhasva – Pelkovja – Senfera RP Gladiorka – Zhenskeldava
BRK 142	Class 158	18	1994	140 km/h	3	B142001-018	RP Tarna – Silidann VRP Tarna – Hoeldansvell RP Xeristoh – Elsidonja RP Xeristoh – Hoeldansvell Acmarad-ek-Sland
BRK 161	Class 170	16	1999-2000	160 km/h	2	B161031-046	RP Floeta – Nandrak
		10	2000		3	B161124-133	RP Floeta – Nerithea (Horod)
		9	2005		2	B161511-519	VRP Tarna – Hoeldansvell
		14	2005-2006		3	B161723-736	VRP Xeristoh – Stelbrak VRP Xeristoh – Bavariëks RP Xeristoh – Zhenskeldava RP Tarna – Silidann RP Xeristoh – Gyecsenah

							VRP Xeristoh – Kaczajkewathea VHP Floeta VRP Floeta - Xeristoh
--	--	--	--	--	--	--	---

Automotrices électriques

Modèle	Equivalent Britannique	Effectif	Années de construction	Vitesse maximale	Nombre de caisses	Numéros	Affectation
CRK 161	Class 319	12	1987	160 km/h	3	C161013-024	RP Tarna – Stelbrak
		14	1992		4	C161401-414	RP Serinathea – Tarna RP Floeta – Serinathea RP Xeristoh – Gyecsénah RP Floeta – Horendzhasva RP Floeta – Wrocław
CRK 164	Class 365	8	1995	160 km/h	3	C164040-047	RP Floeta – Serinathea
		10	1999		4	C164804-813	RP Horendzhasva – Floeta RP Serinathea – Tarna VRP Floeta – Xeristoh VHP Tarna RP Tarna – Stelbrak RP Xeristoh – Tarna Remplacement
CRK 168	Class 350	10	2009	160 km/h	3	C168401-410	RP Gladiorka – Tarna
		7	2011		4	C168616-622	VRP Xeristoh – Tarna
		12	2017		5	C168901-912	RP Stelbrak – Sahn- Kornelja RP Tarna – Stelbrak RP Serinathea – Tarna RP Floeta – Serinathea RP Xeristoh – Nerendavak
CRK 251	Class 395	7	2011	250 km/h	6	C251001-007	VRP250 Floeta - Bavariéks

Voitures et matériel roulant

Modèle	Equivalent Britannique	Effectif	Années de construction	Vitesse maximale	Dénomination Publique
K4 - SK	Voiture Mk3	74	1982	200 km/h	Voiture Catégorie 4 – Classe Standard
K4 - LK	Voiture Mk3	16	1982	200 km/h	Voiture Catégorie 4 – Première Classe
K4 - RK	Voiture Mk3	16	1982	200 km/h	Voiture Catégorie 4 – Voiture restaurant *
K4 – VK	Voiture Mk3	16	1984	200 km/h	Voiture Catégorie 4 – Fourgon Pilote (A27156-171)

* Les voitures restaurant ont été réaménagées en voitures de seconde classe équipées de distributeurs automatiques de nourriture et de toilettes pour PMR.



Deux rames voyageurs de la RKP Est-Sansek, une C161 (à droite) et une C164 (à gauche) à proximité de la gare de Tarna Sahn-Veronika.

Futur

En 2018, la RKP Est-Sansek a annoncé la commande de nouvelles rames B162, équivalentes aux Class 175 anglaises. Elle devrait être livrées en 2020, avec pour but de remplacer les B161 sur les trajets les plus longs, ce qui permettrait à leur tour aux B161 de remplacer les B123 vieillissantes, en passe d'être radiées prochainement.

LES VILLES DU RESEAU

Avant de parler plus en avant des différentes villes qui composent le réseau Est-Sansek, il convient de parler tout d'abord un peu plus de l'état de la Sansek en lui-même. La Sansek forme l'un des douze états de la CRN. Il est un état métropolitain de 60 333 km², soit la taille environ de la Lettonie, et comptait 3 861 538 habitants en 2017. C'est donc un état de faible densité, célèbre pour la grande diversité de ses paysages naturels. Le nord est marqué par la présence du fleuve Sansek qui forme la frontière avec l'état de l'Hosdregoh. Le fleuve est bordé par d'étroites plaines qui forme le Bassin de la Sansek. C'est dans ce bassin que se concentre la majeure partie de population, et notamment la capitale, Tarna, et la plus grande ville de l'état, Bavarieks (524 000 habitants). Le nord-est de l'état est marqué par la présence du lac Androka, un immense lac d'eau douce de 23 000 km² qui forme le plus gros lac d'Europe mais aussi la première réserve d'eau douce du continent. La rive sud du lac, qui appartient à la Sansek, est également fortement urbanisée et accueille notamment les villes de Floeta et Serinathea ; le lac est un lieu de tourisme important en été puisque ses eaux peuvent atteindre les 24 degrés en juillet / août. La présence de cette forte urbanisation le long du lac et de la Sansek font que plus de deux millions de personnes occupent l'extrême nord de l'état, soit plus de la moitié de la population de tout l'état répartie dans moins de 8 % de sa superficie.

Le reste de l'état est marqué par une très forte ruralité et par de nombreuses zones naturelles préservées. L'est de l'état comprend le massif du Denekecziv qui accueille de nombreuses stations de ski tandis que le centre est occupé par le massif du Svell, moins haut que le Denekecziv. Au sud se situe la région culturelle du Katchachkewa (noté *Kaczajkewa* en ruthenais) qui occupe un vaste plateau bordant la rivière du même nom. C'est une zone agricole importante du pays, organisée autour des deux grands centres de peuplement de la région, les villes de Kaczajkewathea (*Catyutycwdhrwuhwull* en cachéviq) et Gdezcejkewa (*Gwdhetyutydhrwu* en cachéviq). L'ouest de l'état, enfin, correspond à la région du Sland (à cheval entre le Noberek et la Sansek), majoritairement formé de vastes plaines agricoles entrecoupées de forêts denses, séparé du plateau du Katchachkewa par un petit massif de collines.

Sur le plan administratif, la Sansek est divisée en 9 oblasti différents : le Soth-Androka, l'Ėdaja-Sansek, le Sland-u-Sansek, l'Ėdaja-Svell, le Nygya-Sarvatkann, le Denekecziv, le Sland, le Vest-Kaczajkewa et l'Ost-Kaczajkewa. La Sansek est bordée au nord par l'Hosdregoh, à l'ouest par le Noberek et le Rejkinav, au sud par l'Eskann et à l'est par la Pologne, la République Tchèque et le nord de la Hongrie.

La rubrique suivante va s'attacher à présenter les villes les plus importantes du réseau.

Floeta

Situé à l'extrême est du pays et de la Sansek, le ban communal de la ville de Floeta forme l'angle entre le lac Androka et la frontière polonaise. Floeta est une ville majeure tant à l'échelle régionale que nationale. Elle occupe le centre d'une agglomération de 332 000 habitants, la troisième plus grande de l'état de la Sansek et la deuxième plus importante du réseau Est-Sansek après Tarna. C'est une ville au passé industriel très fort, en témoigne son triage de marchandises ou encore

l'importance de son port. Ce dernier, situé sur le grand lac Androka, est d'une importance capitale car il est en connexion avec l'ensemble de l'Europe de l'Est et du reste du pays de par les voies fluviales et ferroviaires qui le relient. La ville a cependant pâti d'une chute brutale de son activité dans les années 90, du fait des crises économiques successives et de la mondialisation qui a poussé une partie des industries à mettre la clef sous la porte. Autrefois plus peuplée que Tarna, Floeta a rapidement perdu de la vitesse et est vite devenue une ville à l'agonie. Souffrant d'une mauvaise réputation pendant de nombreuses années, la ville a entamé malgré tout une lente reconversion vers la fin des années 2000, se tertiarisant et développant un important campus qui lui vaut aujourd'hui le titre de ville universitaire. Historiquement pauvre tant du point de vue de ses habitants que de son architecture, la ville s'est grandement modernisée et s'est peuplée de parcs, de lieux culturels et d'immeubles de haut standing là où s'élevaient auparavant des blocs résidentiels formant de véritables clapiers à lapins.

Géographiquement, Floeta occupe une position importante. Elle est accolée à la frontière polonaise – délimitée par un petit cours d'eau que l'on aperçoit à proximité du dépôt de fret, près du port – et bordée au nord par le lac Androka. Carrefour routier, ferroviaire et fluvial, la ville enregistre depuis sa reconversion les plus forts taux de croissance de la région. Elle s'articule par ailleurs autour de différents pôles importants : le quartier Koroleva, quartier universitaire par excellence, le quartier Kądoky, un secteur tertiaire occupé par des bureaux, le centre-ville historique, célèbre pour sa cathédrale située à deux pas de la gare centrale, le quartier Eşenav qui borde l'Androka et qui forme un agréable lieu de promenade en été, le port ou encore le nouveau centre sportif près du quartier Meleny.



Le triage de Floeta et le quartier Vest-Eşenav le long de l'Androka

La ville est desservie par cinq gares différentes : la gare centrale, en cul-de-sac, comporte douze voies et est de loin la plus importante. Elle enregistre un trafic important de plus de cinq-cents services par jour de semaine ; elle est desservie à la fois par des trains locaux reliant l'une des cinq lignes de banlieue de la ville (vers Nandrak, Serinathea, Nerithea, Pelkovja et Horendzhasva) et par des trains rapides régionaux, nationaux et internationaux. En partenariat avec la Pologne, elle propose aussi des services directs jusqu'à Wrocław via Horendzhasva, Bolesławiec, Chojnow et Legnica. Elle

enregistre près de neuf millions de voyageurs par an. La seconde gare la plus importante est la gare de Floeta-Kądoky, qui enregistre près de deux millions de voyageurs par an, pour l'essentiel des travailleurs journaliers. Les gares de London-Strav (souvent abrégée en Londram) et Koroleva sont deux gares mineures desservies par l'unique ligne du système VHP de la ville. La gare Meleny-Strav, enfin, n'est pas légalement située sur le territoire de la ville, mais sur une commune adjacente, et dessert le centre sportif ainsi qu'une banlieue d'ortoir de la ville. Floeta est accolée à différentes villes de banlieue qui ont grandi autour d'elle, les plus importantes étant Sjenhorod, Baranshorod, Nebarenka, Paldinvy ou encore Kalaržin.

Nerithea

Nerithea est une ville d'environ seize-mille habitants située à environ vingt-cinq kilomètres à l'Ouest de Floeta. Elle se trouve à proximité du lac Neri et non loin de grand lac Androka. Un grand nombre de ses habitants se rendent chaque jour à Floeta pour y travailler, engendrant un important trafic routier et ferroviaire. La ville possède deux gares, la gare de Nerithea-Horod, située en centre-ville et qui se trouve sur la ligne de Serinathea à Urnadov, et la gare de Nerithea-Voda, en périphérie et sur les bords du lac Androka. Elle se trouve sur l'axe Est-Ouest, la ligne de Floeta à Tarna et est desservie par les services RP et VRP. Jusqu'en 2014, la gare était aussi desservie par le service IP reliant Floeta et Molnja, à raison d'un arrêt par jour dans chaque sens. Des navettes par bus relient cette gare au centre-ville, avec une fréquence très régulière calquée sur les horaires des trains. A quelques kilomètres au nord-est de la ville se trouve Androkaland, un important parc d'attraction qui attire tous les étés de nombreux visiteurs jeunes qui prennent souvent le train pour s'y rendre depuis Tarna ou Floeta. Un dépôt, aujourd'hui désaffecté, longe les voies.

En 2019, la RKP Est-Sansek a proposé de renommer la gare de Nerithea-Voda en Nerithea-Androka. Ce changement est censé prendre effet à partir de l'été 2019.



La gare de Nerithea (Voda)

Serinathea

Serinathea est la ville la plus importante entre Tarna et Floeta. Située à mi-chemin des deux villes, sa municipalité compte vingt-neuf mille habitants, et forme le centre d'une petite agglomération de près de quarante-deux mille âmes. Son bord Nord longe le lac Androka et offre une agréable promenade pour ses habitants. Au contraire de Nandrak, Serinathea n'a pas développé de véritable tourisme balnéaire, mais accueille un grand nombre de services pour les villages environnants – hôpital, écoles, collèges, lycées... - et quelques entreprises qui font de la ville un important bassin d'emploi. Serinathea souffre cependant de sa situation routière : la ville n'est pas reliée efficacement à l'autoroute, puisque la liaison Floeta – Tarna par autoroute passe à près de vingt-cinq kilomètres plus au sud. Une voie rapide permet de la rejoindre depuis Serinathea, mais le temps de trajet total est d'environ 40 minutes pour rejoindre Floeta, 50 pour Tarna, que ce soit en rejoignant l'autoroute ou en prenant les routes régionales, plus directes mais plus lentes. Ce phénomène explique l'importance de la gare de Serinathea pour la ville : de nombreux habitants se rendent à Tarna ou Floeta pour y travailler, et les services VRP ne mettent qu'une vingtaine de minutes pour rallier ces deux villes à Serinathea. De nombreux travailleurs viennent également des villages environnants pour travailler à Serinathea dans la journée. La gare centrale est desservie également par des service IP et I2V qui la relient au reste du pays. L'offre des services I2V tend cependant à diminuer avec les années, la desserte étant jugée peu intéressante économiquement et coûteuse en temps. Serinathea possède une deuxième gare, la gare de Svanram, desservie par quelques RP chaque jour. Svanram est en effet un quartier de la municipalité de Serinathea et non une ville distincte, suite à la fusion des deux villes en 2006.

Tarna

Avec 372 000 habitants, l'agglomération de Tarna est la deuxième plus grande de l'état de la Sansek – après Bavarieks – et la première du réseau RKP Est-Sansek. Tarna est réputée dans le pays entier pour son patrimoine architectural et culturel, notamment sa vieille ville, ses nombreuses places, son opéra et sa cathédrale qui surplombe la ville. Les monuments historiques parsèment la ville, que ce soit le Pont Sainte-Agrafena qui enjambe la voie ferrée, vieux de mille ans, le château fort Anjerki ou encore la place de l'Empire. Tarna est aussi une ville universitaire importante, possédant un campus important et renommé internationalement. Contrairement à ce que pensent beaucoup de gens, la commune ne touche pas le lac Androka, ni même la Sansek qui commence à y couler. La partie longeant l'Androka appartient à la commune de Sahn-Marek-ank-Androka et celle longeant la Sansek à la ville de Liend – située de facto de l'autre côté de la rive, dans l'état de l'Hosdregoh et peuplée d'environ cinquante-et-un mille habitants. En effet, la partie longeant la Sansek est vierge de constructions humaines à l'exception de quelques voies d'accès sur plusieurs kilomètres, appartenant à un parc national protégé. De ce fait, la délimitation entre les deux états se fait juste à la sortie de Tarna, après la gare de Tarna-Kapara.

La ville est au centre d'un nœud ferroviaire et routier important. Sa gare centrale, la gare Sahn-Veronika, est la plus utilisée du réseau Est-Sansek, avec plus de douze millions de voyageurs par an. Elle est au centre d'une étoile à quatre branches et dessert de nombreuses villes et villages de banlieue, les mouvements pendulaires représentant la majorité du trafic voyageur. Elle relie aussi Tarna aux autres villes du pays par les IP et I2V. La ville accueille également un fort trafic de fret, qui transite

par le contournement Ouest de la ville. Au total, la ville possède six gares différentes : la gare Sahn-Veronika, anciennement Tarna CS, la gare de Tarna-Lodvonaja, de Tarna-Anjerki, de Tarna-Horkova-Strav, de Tarna-Kapara et de Tarna-Ekhezov-Rajon. A l'exception de cette dernière, ces gares forment, avec la gare de Kolpenbjel, la ligne VHP de la ville desservie très régulièrement tout au long de la journée, qui vient compléter les services intra-urbains de la ville, par bus ou tram. La ligne VHP, ouverte en 2014-2015, est censée n'être que le début d'un projet plus important qui devrait voir la création d'une ligne allant de Tolethà à l'Aéroport de Tarna-Voling et qui nécessiterait la construction de voies supplémentaires, d'un tunnel et d'une station souterraine sous la gare de Tarna ainsi que de 3 points d'arrêt supplémentaires entre Tarna et Voling. Les travaux, dont le début était initialement prévu pour 2017, ont été reportés suite à des désaccords multiples sur le projet ; ils devaient finalement débiter en 2019. Après des mois de débats supplémentaires, ils sont reportés à 2021. Une deuxième ligne VHP est également prévue, entre Lakarja (sur la ligne de Tarna à Silidann) et Liend via la gare centrale et Tarna-Kapara. Ce projet est cependant dépendant de la construction de l'extension de la LGV Est-Sansek entre Tarna et Floeta et qui verrait la construction d'une nouvelle gare express à Tarna-Lakarja, permettant un gain de temps de 15 minutes par rapport au trajet normal. Ce projet est lui aussi critiqué, jugé trop onéreux pour un gain de temps relativement faible ; il permettrait cependant d'alléger le trafic saturé de l'axe Est-Ouest.

Tarna est enfin desservie par un aéroport international, l'aéroport de Tarna Voling, à environ 20 kilomètres du centre-ville, qui offre des liaisons vers les plus grandes villes du pays et plusieurs capitales européennes. La gare de l'aéroport, située sur la LGV Est-Sansek et l'axe Est-Ouest, est desservie par de nombreux services, notamment des I2V.

La conurbation Liend – Tarna – Serinathea – Floeta dépasse le million d'habitants.



Le centre-ville de Tarna, avec la cathédrale en arrière-plan.

Nalasdog

Nalasdog est une importante ville régionale du réseau. Forte de près de soixante mille habitants, la ville est située à trente kilomètres au nord-est de Stelbrak, et trente-cinq au nord-ouest de Tarna. Construite non loin des bords de la Sansek, c'est une ville importante économiquement qui accueille de nombreux travailleurs chaque jour. Elle oblige l'axe Est-Ouest à faire un important détour – environ dix kilomètres – pour desservir la ville.

La ville comporte deux gares, la gare centrale qui accueille l'essentiel des services, et la gare de Nalasdog-Gyevkar, qui accueille les services reliant Stelbrak et Salvjati. Cette seconde gare, construite en 2007, a pour but d'éviter à ces services de faire une manœuvre de rebroussement en gare de Nalasdog CS, coûteuse en temps.

La zone située entre Nalasdog et Stelbrak, comme tout le reste des bords de la Sansek, est particulièrement dense, et accueille quelques autres grandes villes comme Klavanhorod (dix mille habitants) ou Dandeszsczenje (neuf mille habitants). Nalasdog est également célèbre pour être située non loin de la centrale nucléaire de Klavanhorod, qui alimente en électricité la région.

Après l'ouverture de la LGV Est-Sansek, en 2009, la desserte de Nalasdog par de nombreux trains IP et I2V a été suspendue, jugée trop chronophage. En effet, Stelbrak – Tarna s'effectue en vingt minutes par la LGV, contre trente-sept par la voie normale. Après plusieurs pétitions, une desserte limitée de la gare a été rajoutée en 2012. Il existe par ailleurs un aller-retour quotidien depuis Molnja qui a la gare de Nalasdog comme terminus. Ce service a la particularité d'être le seul service passager qui traverse la gare de Stelbrak CS sans s'y arrêter – il est direct de Nalasdog à Bavarieks.

Stelbrak

Stelbrak est située à l'extrémité ouest du réseau RKP Est-Sansek, à environ cent quarante kilomètres à vol d'oiseau de Floeta. Troisième plus grande ville du réseau, quatrième de l'état, elle est au centre d'une agglomération de 184 000 habitants. C'est une ville d'art, d'histoire et de culture importante, tout comme Tarna, qui accueille de nombreux touristes chaque année. Outre son château, transformé en musée, le palais Ensin ou encore le bâtiment voyageur de sa gare centrale, c'est surtout pour les bords du Sarvatkann que la ville est célèbre. La ville se trouve en effet à la confluence du Sarvatkann et de la Sansek. Le nom de la ville, qui se traduirait par « Pont des Etoiles », fait référence au viaduc ferroviaire qui enjambe le Sarvatkann – qui était autrefois un pont piétonnier, vieux de plusieurs centaines d'années. La ville est desservie par trois gares différentes : la gare de Stelbrak CS, la plus importante, sur la rive Ouest de la rivière, la gare Sahn-Snezhanka, sur la rive Est, et la gare de Stelbrak 2V, à six kilomètres au sud, sur la LGV Est-Sansek – reliée à la gare CS par un service de bus. Depuis la création de la gare LGV, et la desserte qui va avec, la gare CS a perdu une partie de son trafic et de son importance, et devient plus une desserte régionale que nationale. Son contrôle est d'ailleurs passé en 2010 de la RKP à la RKP Est-Sansek. La gare Sahn-Snezhanka, bien que moins importante en taille, reste très importante ; outre le fait qu'elle dessert un quartier d'affaire important, les services qu'elle accueille permettent de rallier la gare centrale – et donc l'autre rive – en trois minutes, là où les services par bus mettent près de quinze à vingt minutes. Stelbrak possède enfin également un petit port de marchandises situé sur les rives de la Sansek.

Senfera

Senfera est une ville de dix-neuf mille habitants qui se situe dans l'oblast du Nygja-Sarvatkann. Elle est la deuxième ville de l'oblast en nombre d'habitants, après Gladiorka et devant Vežnaja-ank-Sarvatkann. Construite dans le massif du Denekecziv, elle forme un centre urbain important pour les alentours puisqu'elle est éloignée des autres grandes villes. Tarna se situe à cinquante kilomètres au nord et Gladiorka à quarante kilomètres au sud. Senfera est une ville célèbre pour ses centres thermaux. Située sur l'axe Nord-Sud, la ville est desservie par des RP et VRP circulant entre Tarna et Gladiorka ou Xeristoh. Elle comprend également un nombre limité de services directs pour Floeta, à raison de 4 trains par jour. Sa gare forme aussi le point de bifurcation avec la ligne de Senfera à Urnadov via Ambarenska et Pelkovja, sur laquelle circulent quelques services à destination d'Horendzhasva. Cette ligne permet de rejoindre Floeta sur une distance plus courte que le passage via Serinathea. Néanmoins, la ligne traverse un relief très accidenté et de nombreuses portions sont à voie unique, ce qui la rend très lente. Elle n'est pas électrifiée, de plus.

De nombreux habitants de Senfera se rendent à Tarna quotidiennement, pour le travail, via les services VRP qui mettent un peu plus de trente minutes. L'accès par la route est en revanche bien plus complexe.

Gladiorka

Gladiorka est la préfecture de l'oblast du Nygja-Sarvatkann. C'est une ville isolée de 38 000 habitants, encaissée dans une gorge du Denekecziv. Ancienne ville industrielle et minière, elle a souffert de la crise à la fin des années 90. Reconvertie en centre tertiaire et dans l'activité touristique, la ville connaît aujourd'hui une stagnation dans son développement, de nombreux habitants préférant s'installer dans des villes plus dynamiques. Gladiorka est connue pour être proche de nombreuses stations de ski. La ville accueille de nombreuses infrastructures pour l'éducation et la santé, ainsi qu'une très bonne équipe de hockey sur glace. A 90 km au sud de Tarna, la ville est enclavée dans des territoires sauvages, montagnards et forestiers. Elle n'est desservie par aucune autoroute, et il faut plus d'une heure vingt pour rejoindre la capitale de l'état. Construite sur l'axe nord-sud, la ville est cependant excellemment bien desservie par le système ferroviaire, et notamment par des IP et I2V. Elle offre ainsi des liaisons directes vers Sarvatkann-Zaboh, Molnja, Karlavers, Floeta, Aeroba, Valkanslav, Saas-Avlek ou encore Terekhristy. Elle se trouve à 48 minutes en I2V de Tarna, 54 en VRP, et à 1h07 de Floeta par les I2V sans arrêt.

La ville est également située sur la bifurcation avec la ligne Gladiorka – Silidann.

Ženskeldava

Ville de 9 600 habitants, Ženskeldava (aussi orthographié Zhenskeldava) se situe dans la vallée du même nom, *dava* signifiant *vallée* en ruthenais. En plein milieu du massif du Denekecziv, la ville est célèbre pour être proche de nombreuses stations de ski, si bien qu'elle accueille beaucoup de touristes pendant les saisons hivernales. La ville comporte également des thermes spécialisés dans les soins des douleurs articulaires. L'entreprise Hokevor, scierie spécialisée dans le travail industriel du bois, attire chaque jour de nombreux travailleurs.

La ville est desservie par une petite voie ferrée dont elle est le terminus. Elle dispose ainsi de services RP vers Gladiorka et vers Xeristoh. Pendant les vacances d'hiver, des trains spéciaux circulent les week-ends entre Tarna, Floeta et Zhenskeldava.

Sigyevnah

La ville de Sigyevnah (prononcé *si-dyève-nà*) est la troisième municipalité la plus peuplée de l'oblast du Denekecziv, après Xeristoh et Radborg. Son centre historique est bâti à flanc de colline, si bien que l'église centrale de la ville est célèbre car la vue depuis son clocher permet d'admirer une bonne partie de la plaine du Sud-Denekecziv, et également d'avoir un beau panorama sur la ville de Xeristoh. Avec ses 18 500 habitants, Sigyevnah forme *de facto* le gros de la banlieue de Xeristoh, puisque les deux villes ne sont distantes que de huit kilomètres. L'ensemble des deux villes, séparées par Lodenah, forme une conurbation de 125 000 habitants qui est un centre important de population pour les environs, particulièrement ruraux.

Sigyevnah est desservie par des RP et VRP, et sa gare se trouve à la bifurcation entre l'axe Nord-Sud et la ligne du Svell qui dessert ensuite Hoeldansvell, Silidann, Sahn-Kornelja-ank-Sanse et enfin Karsynburg avant de se greffer à l'axe Est-Ouest sur le territoire de la RKP Sland. La ville bénéficie d'une desserte particulièrement fournie, et il est très facile et très rapide de se rendre à Xeristoh.



La gare de Sigyevnah

Xeristoh

Xeristoh est la préfecture d'oblast du Denekecziv, et la huitième plus grande ville de l'état de la Sansek (après Bavariex, Tarna, Floeta, Stelbrak, Kaczajkewathea, Sahn-Piotr et Sahn-Katja). La ville est relativement isolée des autres grandes cités (elle est à 85 km de Kaczajkewathea et 170 km de Tarna), si bien qu'elle joue un rôle important dans le secteur. La ville a longtemps pâti d'une mauvaise réputation liée à son fort passé industriel, le manque d'intérêt esthétique de son architecture, son isolement et sa météo fréquemment défavorable (le vent souffle généralement du nord au sud dans ce secteur, si bien que les nuages se retrouvent souvent bloqués contre le massif du Denekecziv, situé juste au nord de la ville). Récemment, la ville a tenté de prendre un virage plus positif en vantant les mérites de son université ou sa proximité avec les stations de sport d'hiver des environs, mais elle reste malgré tout souvent dénigrée par l'imaginaire collectif. En ce sens, Sigyevnah a beaucoup plus de succès puisque son centre historique est très pittoresque.

La ville de Xeristoh possède une importante gare régionale, desservie non seulement par des RP et VRP, mais également par des IP et I2V. Tous les trains de passagers s'y arrêtent sauf cas exceptionnels. La ville a toujours joui d'une forte importance sur le plan ferroviaire, puisqu'elle est proche de la frontière tchèque. La ville est également fortement développée dans le secteur du raffinage pétrolier. De plus, la cité de Hokenah, dans la banlieue sud de Xeristoh, possède un grand triage de marchandises qui sert aujourd'hui de zone « neutre » pour les services de marchandises. En effet, son faisceau nord est électrifié en courant alternatif et son faisceau sud en courant continu, ce qui fait qu'il sert de point de changement de locomotive pour les trains électriques de marchandises. Au niveau de la RKP Est-Sansek, Xeristoh possède un important dépôt qui comprend l'un des deux technicentres de la compagnie, l'autre se situant à Floeta.

LA SIGNALISATION

La RKP Est-Sansek exploite un réseau étendu où la circulation des trains est plutôt dense. Afin d'assurer à la fois sécurité et efficacité, elle dispose d'une signalisation adaptée pour ses trains. Avant d'effectuer votre premier service sur le réseau, il est primordial de maîtriser parfaitement cette signalisation afin d'être apte à réagir dans toutes les situations.

De prime abord, il faut savoir qu'il existe plusieurs types de signalisation employés dans le réseau RKP Est-Sansek. Le réseau tel qu'il est ici proposé en comprend quatre différents, qui vont être présentés. Il faut savoir que la signalisation que nous avons employée est dérivée de la signalisation anglaise mais avec des variantes importantes qu'il faut connaître pour ne pas faire d'erreur de conduite. Nous allons aborder maintenant les différentes signalisations.

Le SAKS

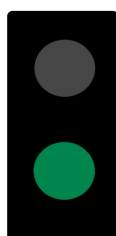
Le SAKS, pour *Sekuraska Avtomatiki Kvadrashovori Systema*, soit *Système de cantons de sécurité automatiques délimités* est le système que vous rencontrerez principalement sur le réseau Est-Sansek. Il est dérivé du système anglais et assure l'espacement et la protection des aiguillages sur les lignes à densité élevée. Il consiste la plupart du temps en des cantons de 1500 à 1800 mètres délimités par des signaux. Cette distance correspond à la distance de freinage minimale pour des trains voyageurs circulant à 160 km/h et pour des trains de fret circulant à 100-120 km/h selon leur charge. Les signaux peuvent avoir plusieurs aspects, qui seront détaillés ci-après.

Il faut savoir que chaque signal est précédé d'une balise au sol qui va envoyer au train des informations sur le signal à venir. Si le signal présente un aspect autre que *ouvert*, le mécanicien devra désactiver une alerte sous peine de subir un freinage d'urgence. Cela est partie inhérente du système de sécurité du SAKS. Cette balise est placée en amont du signal, entre quatre-vingts et deux cents mètres avant en règle générale.

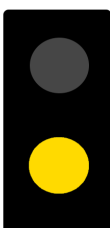
Voici les signaux et leurs aspects :

LES SIGNAUX SIMPLES

Ils se présentent sous la forme d'un seul panneau en forme de rectangle.

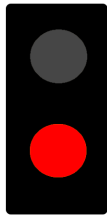


Feu vert : Un feu vert signifie que le signal est *ouvert*, c'est-à-dire que le mécanicien peut passer le signal tout en circulant à la vitesse maximale autorisée par la ligne ou par son convoi – la vitesse la plus basse fait figure d'autorité. Il ne sera pas précédé d'une alerte par balise.

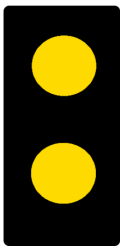


Feu jaune simple : Un feu jaune signifie que le signal présente un *avertissement*, c'est-à-dire qu'il indique au conducteur que le signal suivant présente un *danger* et qu'il est donc au rouge. Le mécanicien

doit être en mesure de s'arrêter avant le signal suivant et doit donc freiner en conséquence. Ce signal sera précédé d'une alerte.



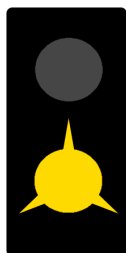
Feu rouge : Un feu rouge signifie que le signal présente un *danger* et qu'il protège un autre convoi ou un aiguillage. Le mécanicien doit impérativement s'arrêter avant ce signal.



Double feu jaune : Le double feu jaune symbolise un *avertissement préliminaire*. Dans le système SAKS, cela indique au mécanicien que le signal suivant présente un *avertissement* mais peut se trouver trop proche du signal présentant l'information *danger* pour permettre un arrêt du convoi. La vitesse du convoi doit être diminuée d'un tiers par rapport à la marche normale, avant le signal suivant. Ce signal est précédé d'une alerte. Il n'est pas systématique.

LES SIGNAUX COMPLEXES

Les signaux complexes présentent des informations supplémentaires destinées au mécanicien. Ces signaux sont présentés ci-dessous.

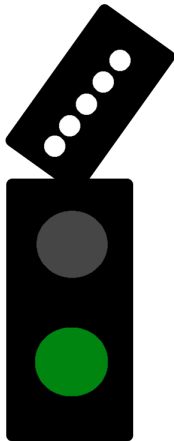


Signal d'avertissement de ralentissement : Ce signal, sous forme d'un feu jaune clignotant, indique au mécanicien que le signal suivant précède une bifurcation vers une voie autre que la voie principale. Ce signal est toujours accompagné d'un TIV d'avertissement et indique que le mécanicien doit avoir adapté la vitesse de son train à la vitesse limite du TIV d'avertissement avant le signal suivant.

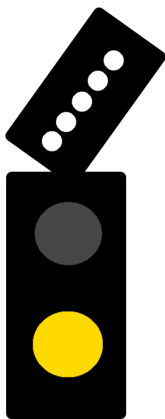


Signal préliminaire d'avertissement de ralentissement clignotant : Ce signal est une pré-annonce du signal précédent. Il est placé généralement lorsque la distance entre le signal d'avertissement et le signal d'exécution est trop faible pour permettre au convoi de ralentir suffisamment.

Les plumes : Ce sont de petits indicateurs lumineux présents au-dessus du signal. Ils s'allument lorsque le train va changer de voie. Un signal peut être surmonté d'aucune, d'une ou de plusieurs plumes – jusqu'à 6 – en fonction du nombre de voies. La direction de la plume correspond à la direction dans laquelle le train va être dirigé.

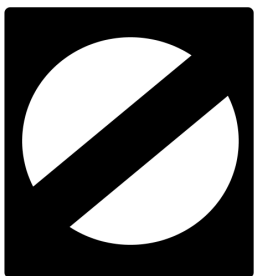


Signal type plume vert : Ce signal indique au mécanicien qu'il va être dirigé vers une voie autre que la voie principale. La couleur verte indique soit que la bifurcation ne nécessite pas de changement de vitesse, soit que le changement de vitesse est suffisamment faible ou la distance suffisamment élevée pour permettre d'adapter son allure avant le changement de voie. Il ne sera pas annoncé par un avertissement.

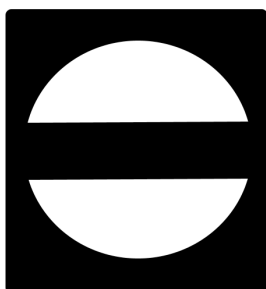


Signal type plume jaune : Ce signal indique au mécanicien qu'il va être dirigé vers une voie autre que la voie principale. L'aspect jaune indique au mécanicien que le changement de voie implique une réduction importante de l'allure. Il est toujours précédé par un avertissement de changement de direction. Si un signal de type plume d'aspect jaune se présente sans qu'une séquence préliminaire d'avertissement ait eu lieu, cela signifie que l'aspect jaune est à prendre en compte comme étant un avertissement – indiquant que le prochain signal présente l'aspect rouge, danger.

Les répéteurs : Lorsqu'un signal de type plume d'aspect jaune se présente, le mécanicien ne peut pas savoir, en théorie, s'il s'agit d'un signal d'avertissement annonçant un signal de type danger à venir, ou simplement une indication de changement de voie avec chute de vitesse importante. Pour pallier ce problème, les signaux de type plume d'aspect jaune sont accompagnés d'un *répétiteur*. La plupart du temps, le répétiteur est placé juste à côté ou au-dessus du signal, mais quelquefois il peut ne pas accompagner le signal et être placé seul dès l'entrée de la voie déviée. Les répétiteurs présentent deux aspects différents :



Aspect ouvert : Le répétiteur dont la barre noire est en diagonale indique que le prochain signal sur la voie déviée présente un aspect autre que *danger*, c'est-à-dire qu'il peut présenter un *avertissement* – jaune – ou un aspect *ouvert* – vert. Un signal de type plume jaune, lorsqu'il est rencontré accompagné d'un répétiteur ouvert, indique au mécanicien qu'il peut poursuivre à la vitesse maximale permise par la ligne.



Aspect limité : Le répétiteur dont la barre noire est horizontale indique que le prochain signal sur la voie déviée présente un aspect de type danger. Cela impose au mécanicien d'être en mesure de s'arrêter avant le signal suivant.

Note concernant les répétiteurs : Lorsque le répétiteur accompagne un signal de type plume, il ne s'applique qu'à la voie déviée et non pas à la voie « normale ». Le répétiteur doit toujours être ignoré si la plume du signal n'est pas allumée. En revanche, si le répétiteur est seul, il doit être pris en compte par le mécanicien ; dans certains cas, un répétiteur peut être installé en amont d'un signal difficile à voir.



Signal type théâtre : Ce signal remplit une fonction similaire au précédent, si ce n'est qu'il est surmonté d'un écran affichant une information alphanumérique.

La lettre ou le chiffre présent au-dessus du signal donne au mécanicien des informations importantes quant au chemin que va suivre le train. Ainsi, en entrée de gare, les chiffres vont correspondre au numéro de voie sur laquelle le train va être envoyé. Pour les voies au-dessus de 9, le chiffre est remplacé par une lettre correspondant à un numéro de voie, dans l'ordre alphabétique : A désignera alors 10, E désignera la voie 14, etc.

Dans les autres cas, le chiffre ou la lettre indiquera la destination vers laquelle le train est envoyé. Cela peut varier d'un endroit à l'autre et les conducteurs apprennent généralement leur signification, zone par zone. Ainsi, une lettre peut désigner la destination majeure : F pour Floeta, T pour Tarna, S pour Silidann, etc. Elle peut aussi désigner un type de voie : V pour *Velokitaskaja*, c'est-à-dire une ligne rapide, D pour *Drahamocev* c'est-à-dire un dépôt...

Le BNKS

Le BNKS, pour *Blennaji Nuszarytlevekeji Kvadrashovori Systema*, soit Système de cantons longs infranchissables est le système que vous rencontrerez sur les voies secondaires et moins denses du réseau RKP Est-Sansek. Il assure l'espacement et la protection des aiguillages sur les lignes à densité faible ou moyenne. Il est différent du système SAKS en cela que les informations d'avertissement sont placées sur un signal différent des informations de voie libre ou danger. Un premier signal appelé signal d'avertissement indique au mécanicien si le signal d'exécution sera ouvert ou fermé. Le signal d'avertissement est toujours placé 1500 à 1800 mètres avant le signal d'exécution, et les cantons – distance entre signal d'exécution et signal d'avertissement suivant – sont beaucoup plus longs que pour le système SAKS – entre 3 km et 15 km. Les différents signaux sont semblables à ceux du système SAKS et leur fonctionnement est rigoureusement identique.

L'APAS

L'APAS, pour *Adnaskaja Pojesda Avtomatika Systema*, c'est-à-dire *Système automatique à train unique* est un système de signalisation employé sur les voies uniques dont la densité est faible. On le retrouve également sur la partie est du VHP de Tarna. Ce système ne permet l'accès dans une zone de voie donnée qu'à un seul convoi en même temps. Cela sert à éviter que les trains ne se rattrapent – il ne peut y avoir qu'un seul train dans le même canton – et qu'ils ne se rencontrent frontalement.

Les signaux employés sont les mêmes que pour le système SAKS à ceci près qu'il n'y a aucun signal sur la voie unique : le train pénètre sur la voie unique lorsque le signal de la gare d'évitement précédente est *ouvert* ou en *avertissement* et il est le seul convoi à pouvoir circuler sur la voie unique jusqu'à la fin de la voie unique – la gare d'évitement suivante, où les trains peuvent se croiser.

Pour différencier un signal APAS d'un signal SAKS, les signaux APAS sont précédés d'un petit panneau indicateur :



LE SAKS-250

Le SAKS-250 est un système de signalisation mis au point à partir du système SAKS. Il est utilisé sur les lignes à grande vitesse, c'est-à-dire les lignes dont la vitesse est comprise entre 200 et 250 km/h. Le système repose sur le même principe que le SAKS, avec les variantes suivantes : tous les signaux peuvent présenter les aspects *danger*, *avertissement*, *avertissement préliminaire* et *feu vert* et les signaux sont espacés d'au moins 3000 mètres à 225 km/h, et d'au moins 3200 mètres à 250 km/h. La distance complète entre un convoi et l'endroit où le convoi suivant sera averti de sa présence est donc d'au-moins 6000 à 6400 mètres. Ce système est toujours installé sur les LGV (Lignes à Grande Vitesse).

Les signaux présentent en outre une limitation de vitesse intrinsèque :

Feu vert : Le mécanicien peut procéder à la vitesse maximale de la ligne.

Double feu jaune : Le mécanicien doit réduire sa vitesse jusqu'à 200 km/h avant le signal suivant.

Feu jaune simple : Le mécanicien doit être en mesure de s'arrêter avant le signal suivant.

De même, ce système peut également présenter des avertissements de ralentissement ainsi que des rappels de ralentissements. Le fonctionnement est le même que pour le SAKS.



Une rame DRK252 à grande vitesse à proximité de Lagamor sur la LGV Est-Sansek.

LES PANNEAUX

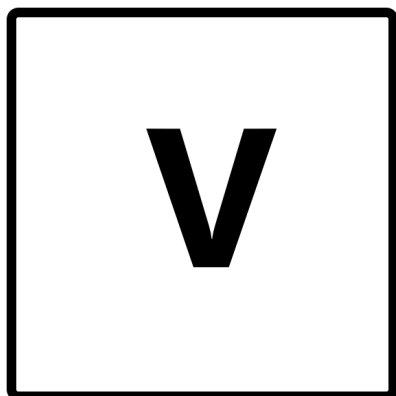
Outre les différents systèmes de signalisation lumineuse employés par la RKP, de nombreux panneaux sont utilisés. Vous les rencontrerez fréquemment le long de la voie. Voici leur signification :



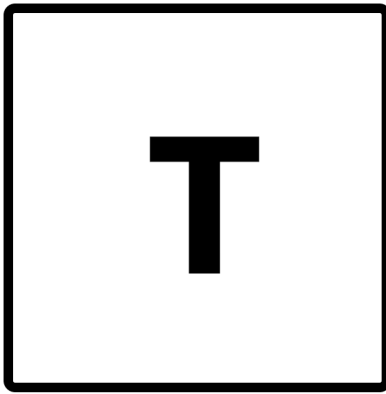
Panneau d'Execution de Vitesse : Lors du franchissement de ce panneau, le convoi doit avoir atteint la vitesse limite indiquée, en mph, par le panneau. Ici, le convoi ne doit pas dépasser les 85 mph. Le panneau peut être souligné par une flèche, ce qui indique que la limitation s'applique pour une voie déviée et non la voie principale. On notera que c'est toujours la limitation de vitesse la plus faible – celle du convoi ou de la ligne – qui fait autorité. Un train de marchandises limité à 60 mph franchissant ce panneau ne sera pas autorisé à dépasser les 60 mph.



Panneau d'avertissement de limitation de vitesse : Ce panneau est situé en amont du précédent et annonce au mécanicien la limitation de vitesse à venir. Ici, le panneau annonce que la prochaine limitation de vitesse est de 55 mph. Le mécanicien doit avoir adapté la vitesse de son convoi avant le panneau d'exécution. Lorsque la chute de vitesse est importante – au-delà de 30 mph en général – ce panneau peut être précédé d'une balise de sécurité déclenchant une alarme en cabine, que le conducteur devra acquitter. Attention : ce panneau peut être placé trop proche du panneau d'exécution, mais c'est normal. En effet, c'est la connaissance de la ligne qui prime, et des feuilles de routes sont prévues à cet effet, dans les scénarii.

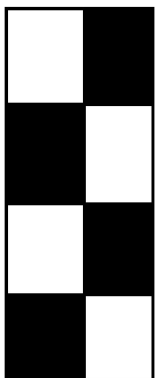
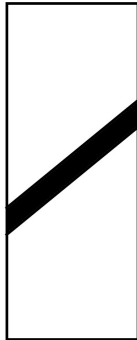


Panneau de corne : Ce panneau indique au mécanicien qu'il doit utiliser l'avertisseur sonore, ou corne. Il est généralement placé avant un passage dangereux – traversée de voie pour piéton, zone où les accidents sont fréquents, etc. Ce panneau doit être ignoré entre 23 h et 6 h en semaine, 23 h et 7 h le dimanche, à moins qu'il y ait un danger immédiat.



Panneau d'annonce de tunnel : Ce panneau annonce au mécanicien qu'il va pénétrer dans un tunnel nécessitant un avertissement au cours de la journée. Il devra utiliser la corne avant l'entrée dans le tunnel puis juste avant sa sortie. Tous les tunnels n'en sont pas précédés : ainsi, les tunnels sur les lignes LGV n'en comportent généralement pas. De même, certains tunnels nécessitent un coup de corne même pendant les heures de nuit. Dans ce cas, ils sont précédés d'un panneau de corne.

Mirlitons d'approche : Ces trois panneaux indiquent, en avance, un signal dont la position le rend difficile à voir, soit parce qu'il est située dans un virage, derrière un obstacle ou relativement éloigné sur le bord de la voie. Le premier mirliton – une barre diagonale – est situé 250 m avant le signal, le second, 150 m avant le signal et le dernier, 75 m avant le signal.



Mirliton en damier : Ce panneau indique, en avance, qu'un signal se trouve à une position inhabituelle par rapport à la voie. Il est souvent présent lorsque le signal se trouve à gauche de la voie plutôt qu'à droite.



Panneau d'annonce de PN : Ce panneau, présentant les lettres HK pour *Haknosovskrosivat'*, annonce un passage à niveau. Cela indique au conducteur du train qu'il va traverser un passage à niveau.



Panneau d'annonce de PN multiples : Ce panneau remplit la même fonction que le précédent, mais le 2 en exposant signale au mécanicien qu'il va rencontrer plusieurs passages à niveau successifs.

Notes : Les panneaux indicateurs de PN ne sont systématiques sur toutes les lignes. Ils sont implantés par exemple sur l'axe Nord-Sud mais pas sur l'axe Est-Ouest.



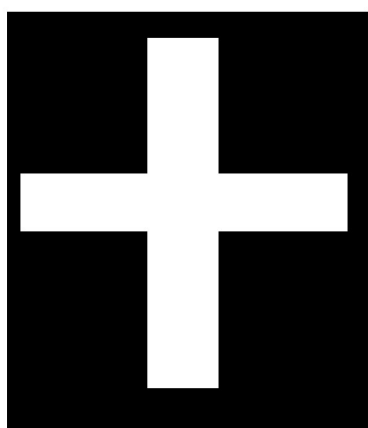
Panneau d'annonce de limite de rebroussement : Ce panneau annonce la fin d'une zone de rebroussement utilisée par les trains en manœuvre. Il peut être ignoré par les trains circulant en ligne.



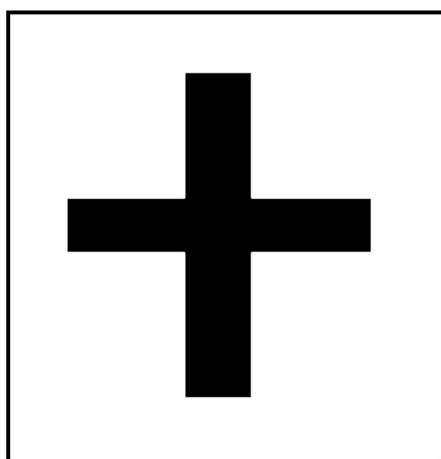
Panneau d'annonce de PN non protégé : Ce panneau est placé en amont d'un passage à niveau non protégé et non gardé. Il demande une vigilance particulière au conducteur du train, ainsi qu'un coup de corne de la part du mécanicien. Ces PN sont généralement accompagnés d'une limitation de vitesse de 10 mph, en marche à vue.



Panneau indicateur d'arrêt : Ce panneau, placé dans les gares et points d'arrêt, indique au mécanicien où il doit arrêter son convoi, en fonction du nombre de voitures indiqué sur le panneau (K signifie *kola* ou *koli* au pluriel, soit 'voiture' en ruthenais). Si le panneau comprend la mention « *ARK Gyvaraczerec pojesda* », cela signifie que l'emplacement est prévu pour l'arrêt des trains tractés par une locomotive.



Panneau d'annonce de sectionnement : Ce panneau indique au mécanicien qu'il va entrer dans un sectionnement électrique, aussi appelé section neutre. Avant le panneau suivant, il doit avoir coupé totalement la traction de son convoi – ramené la manette de puissance au point mort. Quelquefois, ce panneau est précédé d'une balise d'avertissement.



Panneau de sectionnement : Ce panneau indique au mécanicien qu'il entre dans un sectionnement électrique. La traction doit y être coupée sous peine de subir de graves problèmes. Des balises, placées au niveau des rails, vont dans un premier temps ouvrir le disjoncteur du train, puis ensuite le refermer lorsqu'il aura passé la zone en question. Une fois refermé, le mécanicien peut réenclencher la traction.

Note concernant les sectionnements électriques : Ils ne concernent que les trains à traction électrique. Les trains à traction diesel ne sont pas affectés et peuvent les ignorer. Par ailleurs, ne vous arrêtez jamais avec un convoi électrique dans un sectionnement, sous peine d'y rester coincé !

INFORMATIONS SUR LA CONDUITE

Le réseau de la RKP comprend quelques spécificités de conduite propre au pays et à son histoire. Veuillez tout d'abord noter que les trains circulent à droite en Ruthénie (et non à gauche comme en France et au Royaume-Uni). Le réseau ferré ruthenais emploie le système impérial pour mesurer les vitesses mais pas les distances. C'est une particularité propre au pays. De ce fait, les vitesses limites sont toujours indiquées en miles par heure, tandis que les repères kilométriques sont indiqués en kilomètres (un poteau tous les kilomètres). Les Ruthenais sont également très sensibles à la ponctualité et ils aiment et ont l'habitude que leurs trains circulent avec des horaires parfaitement réglés. Ils sont cependant beaucoup moins vindicatifs et « râleurs » que certains de leurs voisins, et comprennent bien mieux les perturbations liées à des circonstances exceptionnelles. La RKP étant largement subventionnée par l'état et les billets de train peu onéreux, les citoyens tendent à la considérer comme un service plus que comme une entreprise.

Voici quelques règles de conduite que la RKP transmet à ses agents :

→ Un train doit toujours circuler avec les feux de position allumés, même de jour et même dans un dépôt.

→ Il est recommandé de baisser l'intensité du freinage lorsque le train va s'arrêter, et de même d'augmenter progressivement la traction lors du démarrage afin de ne pas incommoder les passagers et/ou d'endommager les attelages.

→ L'utilisation de la corne est soumise à certaines règles :

- Après un panneau de corne, trois coups haut ou bas (peu importe l'ordre) en dessous de 70 mph. Quatre coups hauts ou bas (peu importe l'ordre) au dessus de 70 mph.
- En entrée et sortie de tunnel, deux coups (hauts ou bas).
- Lors du redémarrage d'un train arrêté en pleine voie, un simple coup, long.
- Lors du croisement avec un autre train : un ou deux coups dans les zones aux abords dangereux (passages à niveau, route adjacente, maisons, gares...)
- Cinq coups (trois court, un long, un court) si une personne / un travailleur se trouve aux abords ou sur la voie.

Conduite à tenir face à un signal fermé

Si le signal fermé est rencontré après un avertissement : Approcher lentement le signal. Demander l'autorisation de franchissement (les trains de la RKP possèdent un bouton dédié). Si le signal comporte un feu de manœuvre et que le passage est autorisé, le feu s'allumera. Franchissement autorisé et progression à 35 mph max jusqu'au signal suivant. Si le signal ne comporte pas de feu de manœuvre, appel du signaleur qui donnera ou non un accord verbal de franchissement.

Si le signal fermé est rencontré subitement après un signal ouvert : Soit un danger immédiat a été détecté, soit le signal subit un dysfonctionnement. Dans ce cas, déclencher le frein de train (pas le frein d'urgence!) de manière à s'arrêter. Demander une autorisation de franchissement avant le passage du signal, puis juste après. Si l'autorisation est refusée, s'arrêter et continuer en marche à vue. Si l'autorisation est accordée, poursuivre normalement.

Notes particulières concernant certains types de matériel roulants

Trains pendulaires (DRK250 & DRK252) : Deux zones du réseau ici représenté nécessite des vitesses différentes pour les trains pendulaires que celles indiquées par les panneaux le long de la ligne. Elles sont cependant notifiées dans les feuilles de routes :

- *Sens est-ouest, de Kolpenbjel jusqu'à la limitation à 75 mph au dépôt de Tarna : 90 mph au lieu de 100.*
- *Sens sud-nord, d'Odenrq à la limitation à 65 mph : 65 mph au lieu de 75 puis 85.*

Dans le cas des rames DRK252 (équivalentes aux Class 390 anglaises), le train doit toujours être utilisé en « Boost Mod » plutôt qu'en « Eco Mod ». Cela permet de représenter le fait que les rames DRK252 sont théoriquement plus puissantes que les Class 390 anglaises.

Trains équipés de l'ATP (DRK202) : Le système de sécurité ATP (*Automatic Train Protection*) ne **doit pas** être activé sur ce type de train (concerne les Class 43 anglaises). Le système n'est pas implanté sur le réseau Est-Sansek (il l'est cependant sur d'autres portions de réseau de la RKP). Théoriquement, l'ensemble des lignes de la RKP sont équipées d'un système appelé VVS (*Velokita vysmyera systema* ou Système de surveillance de la vitesse) qui contrôle la vitesse des trains à chaque passage d'un signal. Si la vitesse est supérieure de 6 mph à la vitesse autorisée, un freinage d'urgence est déclenché. Néanmoins, et en raison des limitations du simulateur, ce système n'est pas représenté dans le simulateur.

Trains à grande vitesse (CRK251, DRK250, DRK251 & DRK252) : Les trains à grande vitesse ruthenais sont conçus pour circuler à 250 km/h (155 mph). Bien que provenant de modifications de rames anglaises, vous êtes bien évidemment autorisé à atteindre la vitesse maximale de 250 km/h. Pour ce faire, certaines modifications ont été effectuées :

- Les rames DRK251 sont conçues comme des ensembles monobloc sans séparation possible, formés de deux motrices enserrant 7, 8 ou 9 voitures.
- Les rames DRK252 doivent toujours être utilisée en « Boost Mod » plutôt qu'en « Eco Mod ».

POUR LES CREATEURS DE SCENARI

Un certain nombre d'outils sont disponibles sur le site www.rkp trains.com pour assister les personnes désireuses de créer des scenarii supplémentaires pour le réseau Est-Sansek. Tout a été mis en œuvre pour leur faciliter la tâche le plus possible afin qu'ils puissent créer des activités passionnantes et prenantes avec cette ligne. Voici la liste des outils mis à leur disposition :

- Un fichier de tableur comprenant les grilles horaires complètes de tous les services desservant le réseau, pour la semaine, les samedis et les dimanches (les jours fériés sont considérés comme des dimanches) sur l'année 2018-2019, ainsi que la composition des trains en fonction des services.

- Plusieurs fichiers PDF comprenant les emplois du temps des principales gares du réseau (Stelbråk, Tarna, Serinathea, Floeta, Gladiorka, Xeristoh) et répertoriant les heures d'arrivée et de départ ainsi que la provenance et/ou la destination de tous les trains. Il faut cependant noter que les trains à vide ne sont pas tous notés, que les voies ne sont pas systématiquement données ou à titre indicatif – elles sont susceptibles de varier d'un jour à l'autre, sauf en semaine pour la gare de Floeta -.

- Un fichier PDF comprenant la liste totale de tous les éléments de matériel roulant de la RKP Est-Sansek avec leur immatriculation, leur formation ainsi que l'année de leur production. Cela ne concerne pas le matériel intercity ou des réseaux adjacents.

De plus, une carte du pays est fournie avec ce téléchargement afin de mieux visualiser la destination des intercitys et les gares desservies, indiquées dans la grille horaire.

Vous noterez que les services de fret n'ont pas d'horaires fixes, mais qu'ils s'intercalent entre les services voyageurs. Leur numérotation est unique pour chaque journée et assignée quelques heures avant le départ du service. Elle suit la logique suivante :

- FRGT0xxx → Train spécial (nucléaire, animaux, train médical...)
- FRGT1xxx → Locomotive en haut-le-pied
- FRGT2xxx → Train de conteneurs
- FRGT3xxx → Train d'agglomérés (béton, gravier, ballast, charbon...)
- FRGT4xxx → Train de liquide (carburant, eau, boissons...)
- FRGT5xxx → Train de véhicules (voitures, bus, camions, engins...)
- FRGT6xxx → Train militaire
- FRGT7xxx → Train de fret à vide
- FRGT8xxx → Train de travaux (entretien des voies, repose du ballast...)
- FRGT9xxx → Train de fret divers (grumes, déchets, marchandises en vrac...)

La numérotation recommence ensuite de la même façon (11xxx pour locomotive haut-le-pied, etc.) si tous les numéros disponibles sont atteints à l'échelle nationale.

LES SCENARII

Le réseau est livré avec une série de 63 différents scénarii (53 classiques et 10 parcours libres) qui ont été créés afin de recréer au mieux l'esprit de la ligne et de transcrire les opérations complexes du réseau Est-Sansek. Dans le pack comprenant les fichiers de la ligne, vous trouverez deux dossiers de scénarii différents :

- Le pack *Scenarios Pack 01 – Complete Edition*
- Le pack *Scenarios Pack 01 – Light Edition*

Ces deux packs comprennent chacun les mêmes scénarii, mais utilisent des modèles de train différents. La version *Complete* a été mise en œuvre pour représenter le plus fidèlement possible les opérations complexes du réseau Est-Sansek, et à ce titre utilise le matériel roulant conforme à la « réalité » du réseau. Avec un usage poussé des packs d'Armstrong Powerhouse, nous avons tenté de vous fournir une expérience de conduite la plus authentique possible.

Néanmoins, nous avons conscience que tout le monde ne possède pas une immense collection de locomotives et de packs AP, et c'est pourquoi nous avons publié une version *Light* des scénarii proposés. La version *Light* ne nécessite **aucun élément supplémentaires** pour fonctionner que ceux nécessaires au fonctionnement du réseau en lui-même (voir la rubrique *Dépendances* en page 6).

Les scénarii de la version *Complete* nécessitent les éléments suivants :

Armstrong Powerhouse

- Class 43 MTU Enhancement Pack
- Class 56 Enhancement Pack
- Class 66 Enhancement Pack ²
- Class 68 Enhancement Pack
- Class 91 Enhancement Pack ²
- Class 158/159 (Cummins) Enhancement Pack
- Class 168/170/171 Enhancement Pack
- Class 350 Enhancement Pack
- Class 150/2 Pack
- Class 319 Pack Vol. 1
- Class 390 Sound Pack Pro
- Mk2D-F Coach Pack
- HKA/JMA Wagon Pack
- JPA Wagon Pack
- JXA/POA Wagon Pack
- AP Sky & Weather Enhancement Pack ²

Dovetail Games

- Class 56 BR Sectors
- Class 68
- Class 90
- Class 91
- Class 92 *
- Class 159
- Class 170 (Thomson Interactive)
- Class 370 *
- Class 390 Pendolino (Nouvelle version)
- Portsmouth Direct Line – Waterloo Extension
- SHG Rnoos Wagon Pack *

Just Trains

- Class 220/221 Voyager Advanced *

* Ces éléments ne sont utilisés que par quelques scenarii.

² Ces éléments ne sont pas nécessaires mais fortement recommandés pour assurer la meilleure expérience possible. Malgré tout, les scenarii fonctionneront sans.

Quelques notes supplémentaires...

Dans les dossiers concernant les deux types de scenarii, des feuilles de routes sont mises à votre disposition. Elles contiennent les caractéristiques du service, ses horaires, et le plan de ligne avec les différents points d'arrêt ou de passage ainsi que les changements de limitation de vitesse. Couplées avec les repères kilométriques le long des voies, elles sont censées vous permettre de parcourir le réseau sans aide de l'ATH, comme un véritable conducteur de train.

Pour trouver la feuille de route correspondant à l'activité sélectionnée, reportez-vous au numéro indiqué entre parenthèses après le nom du scénario (en appuyant sur la touche F1 une fois le scénario lancé). La feuille de route possède comme nom de fichier le numéro correspondant.

Certains scenarii existent en double (version A / version B). Il s'agit alors du même trajet, mais avec des circonstances différentes. Rien ne vous permet de savoir à l'avance ce qui se produira, comme en réalité.. !