



© M.-H. - P.

© DR

© DR

© Alstom

Une semaine entre les rails

p. 4 - Matériel. 1,1 milliard pour la gestion et l'achat de trains en Nouvelle-Aquitaine et en Occitanie

p. 5 - Ile-de-France. Un pacte pour (tenter de) rendre le métro accessible

En couverture

p. 6 - TGV, Intercités, TER. Le casse-tête des guichets spécialisés

Actualités

p. 8 - Normandie. Les livraisons des rames Omneo 2 ont commencé cet été

p. 9 - Auvergne-Rhône-Alpes. Un rapport pointe un nombre insuffisant de trains régionaux

p. 10 - Matériel. De nouvelles rames transfrontalières entre la France et l'Allemagne

p. 11 - Australie. Alstom signe un contrat représentant « *le plus grand projet de signalisation au monde* »

Santé

p. 14 - Grande Cause nationale 2024. Bouger 30 minutes chaque jour pour sa santé et son bien-être

Le journal du cheminot

p. 18 - Le Cévenol Express, un train croisière inédit mis sur les rails

p. 19 - Terroirs. Evasion normande en automne

p. 20 - A La Réunion, l'ancienne **gare de Saint-Benoît** a été choisie par la Mission patrimoine

cpr & VOUS

p. 21 - Futurs ou jeunes parents : la CPR vous accompagne de la grossesse aux premiers pas de votre enfant

Culture Rail

Événement

p. 22 - Journées du Patrimoine. La RATP célèbre ses 75 ans

p. 27 - Guide. 100 destinations à moins de trois heures de Paris

p. 28 - La sélection de livres de la BCPC

p. 30 - Agenda - p. 32 - Petites annonces - p. 34 - Jeux

Pour joindre La Vie du Rail

ABONNEMENT 01 49 70 12 20

(de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h du lundi au vendredi)

29, rue de Clichy, 75009 Paris

E-mail : abonnement@laviedurail.com

Site : www.laviedurail.com/sabonner-viedurail/

STANDARD : 01 49 70 12 00

PUBLICITÉ : 01 49 70 12 71

BOUTIQUE : 01 49 70 12 16

NOUVEAUX HORAIRES

Ouvert du mardi au vendredi de 14h à 18h.

29, rue de Clichy, 75009 Paris

E-mail : laboutique@laviedurail.com

Site : www.boutiquedelaviedurail.com

Munissez-vous de votre numéro d'abonné
indiqué sur le film plastique
emballant votre magazine.

Matériel. 1,1 milliard pour la gestion et l'achat de trains en Nouvelle-Aquitaine et en Occitanie

La Société publique locale SPIIT, créée en juillet 2023 par les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie pour financer et gérer leur matériel roulant ferroviaire, a annoncé, fin juillet, avoir levé 1,1 milliard d'euros d'emprunt.

Chacune des régions vient de mettre en place un contrat de concession de 42 ans avec la SPL SPIIT, qui va s'occuper notamment du ra-



© Région Nouvelle-Aquitaine/Françoise Roch

chat du parc existant, des opérations de rénovation à

mi-vie des AGC bimodes des deux régions et de l'acqui-

sition de matériels. Le financement à long terme a été apporté par un pool bancaire comprenant la Banque Européenne d'Investissement, la Banque des Territoires, le Crédit Agricole Corporate & Investment Banking, Nord LB, Crédit Industriel et Commercial et La Banque Postale. Le crédit-relais TVA est assuré par BPCE / BRED.

Léman Express. Une desserte renforcée

Depuis le 2 septembre, le Léman Express propose une desserte d'un train tous les quarts d'heure du lundi au samedi jusqu'à minuit et le dimanche jusqu'à 22 h, entre Genève et Coppet (canton de Vaud), au nord de Genève sur la rive droite du Léman, dans les deux sens. La fréquence était jusqu'alors d'un train toutes les demi-heures.

Lancé en décembre 2019, le Léman Express connaît une fréquentation de quelque 70 000 passagers par jour, « au-delà des scénarios élaborés avant sa mise en service », explique l'État de Genève.

L'augmentation du nombre de trains en dehors des heures de pointe anticipe aussi les futurs changements de l'horaire 2025 des CFF en permettant d'assurer de meilleures correspondances avec les trains RegioExpress CFF en gare de Coppet.

Tunnel du Gothard. Réouverture totale à la circulation

La remise en service totale du tunnel ferroviaire du Gothard en Suisse, est une réalité depuis le 2 septembre. Le trafic avait dû être interrompu dans le tube ouest après le déraillement il y a un an d'un train de marchandises dans ce tunnel de 57 kilomètres.

Déjà, le 19 août, deux trains, l'un de voyageurs, entre Chiasso et Bâle, et l'autre de marchandises entre Ludwigshafen (Allemagne) à Gallarate (Italie), ont pu emprunter le tube ouest.

La semaine précédente, les chemins de fer suisses avaient effectué des essais avec des trains de mesure,

de test et de service (comme cela avait été fait avant la mise en service du tunnel en 2016), permettant l'homologation de l'Office fédéral des transports.

Tous les trains InterCity et EuroCity ainsi que tous les trains de marchandises entre la Suisse alémanique et le Tessin peuvent ainsi de nouveau passer par le tunnel de base du Saint-Gothard et se rendre du nord au sud de la Suisse, avec « un temps de parcours raccourci d'une heure », précise le communiqué des CFF, et « pour la première fois », avec une fréquence à « la demi-heure pendant toute la journée ».

Allemagne. Le métro de Berlin passe au CBTC avec Siemens



© Patrick Laval

Siemens Mobility a remporté l'appel d'offres des transports publics de Berlin (Berliner Verkehrsbetriebe, BVG) pour mettre en œuvre, sur deux premières lignes de métro, un système de contrôle des trains

du type CBTC (Communications-Based Train Control). Ce sont les lignes U5 (26 stations) et U8 (24 stations) du métro de Berlin qui devraient donc être équipées les premières de la solution CBTC Trainguard MT, d'ici 2029 et à partir de 2032 respectivement. Siemens Mobility a annoncé que la conversion serait effectuée alors que la ligne resterait en exploitation.

Une fois équipées, ces lignes pourront être exploitées en mode de conduite semi-automatique avec conducteur GoA2 (Grade of Automation 2, les deux niveaux supérieurs étant sans conducteur). L'objectif recherché est d'augmenter la capacité sur ces deux lignes d'environ 30 % après mise en œuvre du CBTC, avec des intervalles entre passages de moins de 100 secondes, tout en améliorant la fiabilité et la ponctualité de l'ensemble du système. Ce contrat a un volume d'environ 200 millions d'euros pour l'équipement de 40 km sur les deux lignes concernées. S'y ajoutent des contrats à long terme pour la maintenance.

P. L.

Ile-de-France. Un pacte pour (tenter de) rendre le métro accessible

Les Jeux paralympiques n'ont pas seulement déclenché beaucoup d'enthousiasme. Ils ont aussi mis sur le devant de la scène la question de l'accessibilité des transports publics. Le 26 août, Valérie Pécresse se disait prête à lancer, en partenariat avec l'Etat et la Ville de Paris, un projet de « métro pour tous », nécessitant entre 15 à 20 milliards d'euros sur une vingtaine d'années. Une charge qui pourrait être répartie à égalité entre les trois entités, proposait-elle.

Le 5 septembre, la présidente de la région Ile-de-France signait, avec Paris et l'association APF-France Handicap, un pacte pour un métro accessible aux personnes à mobilité réduite. Un chantier « titanesque », pour reprendre le terme de celle qui



est aussi présidente d'Ile-de-France Mobilités et considère ce chantier comme prioritaire au nom de la transition écologique et en raison du vieillissement de la population.

Si les constructions de gares nouvelles intègrent forcément l'accessibilité dans leur cahier des charges, le réseau historique du métro parisien

représente un « point noir » pour les personnes en situation de handicap, rappelle l'élue. Seuls 25 % des stations de RER, métros et tram seraient accessibles. Valérie Pécresse souhaite former un groupe de travail avec l'Etat, la région, IDFM, Paris, les communes avoisinantes ainsi qu'avec la RATP pour avancer sur la question.

JO. Eurostar a transporté deux millions de voyageurs

Eurostar a transporté le 9 septembre les équipes paralympiques, de retour à Londres, Bruxelles et Rotterdam. Globalement, Eurostar affirme avoir atteint son objectif d'accueillir près de deux millions de clients à bord de ses trains pendant les Jeux olympiques et paralympiques.

Soit une hausse du trafic de 5 % par rapport à l'été dernier. La filiale de la SNCF précise avoir acheminé 7 équipes et environ 2 000 athlètes et membres du personnel dans plus de 900 trains avec 6 charters dédiés pour leur retour.

Belgique. Opération remise à neuf pour la Gare Centrale de Bruxelles

Située dans le cœur historique de la capitale, la Gare Centrale est l'une des plus anciennes stations de métro de la Stib (Société des transports intercommunaux de Bruxelles). Inaugurée en 1969, la station est devenue au fil du temps un grand pôle multimodal où se côtoient métros, bus et trains. Plus de 50 000 personnes y transitent chaque jour. « Or, cette station n'avait jamais fait l'objet d'une rénovation en profondeur. Ce sera bientôt chose faite », indique

dans un communiqué publié cet été la Stib.

Commencé en 2022, le chantier de rénovation vise à agrandir la station, à la moderniser et à en améliorer l'accessibilité. La station va être dotée d'ascenseurs et d'escalators supplémentaires, les équipements vont être modernisés et de nouveaux services proposés, notamment des commerces.

Une importante extension souterraine (3 500 m² sous la rue Ravenstein) a déjà pu être creusée sous la surface,

tout en maintenant la station ouverte et la circulation possible en surface. Une seconde extension est en cours de construction du côté de la rue Cardinal Mercier.

Le chantier en est désormais à sa troisième et avant-dernière phase. Au terme des travaux, la station aura une superficie 88 % supérieure à aujourd'hui.

