

À noter...

REDACTION

190, avenue de Clichy
75017 Paris
Tél. : 01 71 93 82 70

REDACTEUR EN CHEF

Pascal Lupo

REDACTEUR EN CHEF ADJOINT

François Vielliard

COMITE DE REDACTION

Bernard Ciry, Christian Courtois, Pascal Mannevy,
Jean-François Paix, Christian Proux,
Pierre-Marie Verchere, Jean-Claude Zabée

SECRETARIE DE REDACTION

Stéphanie Consigny

ASSISTANT DE REDACTION

Romain Muriel

COLLABORATEURS EXTERIEURS

Clive Lamming, Christophe Recoura

ABONNEMENTS ET VENTES

HC Éditions
Service abonnements RGCF
32, rue Lafaurie de Monbadon – 33000 Bordeaux
Tél. : 05-57-30-84-30
E-mail : rgcf@hc-editions.com

ABONNEMENTS SNCF (AGENTS RETRAITES)

Rédaction de la RGCF
RGCF - 190, avenue de Clichy 75017 Paris
Tél. : 01 71 93 82 70
E-mail : stephanie.consigny@sncf.fr

PUBLICITE

Responsable de la publicité : Estelle Fromy
Tél. : 05-57-30-84-30
E-mail : e.fromy@hc-editions.com

EDITION

HC Éditions
32, rue Lafaurie de Monbadon
33000 Bordeaux
Tél. : 05-57-30-84-30
E-mail : rgcf@hc-editions.com

Directeur de la publication : Hervé Chopin
Responsable de l'édition : Olivia Karam

Les auteurs conservent la responsabilité
du contenu de leurs articles.

Tous droits réservés. En application de la loi
du 1^{er} juillet 1992, il est interdit de reproduire,
même partiellement, la présente publication sans
l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français
d'exploitation du droit de copie.

All rights reserved. No part of this publication
may be translated, reproduced, stored in a retrieval system
or transmitted in any form or by any other means,
electronic, mechanical, photocopying, recording
or otherwise, without prior permission of the publisher.

Imprimé chez Corlet
Z.I. Maximilien Vox
Condé-sur-Noireau
14110 Condé-en-Normandie

Commission paritaire : 0227T80183
Périodicité : 11 numéros/an
Dépôt légal : à parution

MANIFESTATIONS 2024

JUIN 2024

RAILLIVE 2024

Les 19 et 20 juin 2024
Rail Innovation Centre
Station Rd, Long Marston
Stratford-upon-Avon, Royaume-Uni
www.raillive.org.uk

AFRICA RAIL

Les 25 et 26 juin 2024
Sandton Convention Centre
Johannesburg, Afrique du Sud
www.terrapinn.com

SEPTEMBRE 2024

30TH ITS WORLD CONGRESS

Du 16 au 20 septembre 2024
World Trade Centre
Dubai, Émirats arabes unis
www.itsworldcongress.com

INNOTRANS 2024

Du 24 au 27 septembre 2024
ExpoCenter City
Berlin, Allemagne
www.innotrans.de

OCTOBRE 2024

EUROPEAN MOBILITY EXPO 2024

Du 1^{er} au 3 octobre 2024
Parc des expositions
Rue Fritz Kieffer, Strasbourg
www.eumo-expo.com

ARRÊT SUR IMAGE P. 4-5

BRÈVES P. 51

RÉFÉRENCE INFRASTRUCTURE P. 6

La ré-électrification de la ligne Paris-Brétigny



Re-electrification of the Paris-Brétigny line

JEAN-PIERRE MASSAT, GUIDO VAN KALSBECK

RÉFÉRENCE INFRASTRUCTURE P. 22

L'interface rail/roue au cœur des investigations menées par le groupe RATP à la suite du déraillement de Denfert-Rochereau sur le RER B



The wheel-rail interface at the heart of investigations undertaken by the RATP group following the Denfert-Rochereau derailment on RER B

ROMAIN HIRON, BENOÎT DYLEWSKI, SÉBASTIEN LE FUR, ÉRIC LOHIER, ÉRIC NICCOLINI

RÉFÉRENCE INFRASTRUCTURE P. 36

Vers aucun heurt de gibier sur l'axe LGV Sud-Est



Towards no collisions with wildlife on the South-East HSL route

PHILIPPE BALSON

RÉFÉRENCE INFRASTRUCTURE P. 52

Les rames de ballastage automatisées (RBA)



Automated ballast trains (RBA)

KEVIN MULLER, RÉGIS NOIRIEL

► **Ballastage : vers le rabattage des poussières de silice** P. 58

MICHEL GIORDANA, ROMAIN BLANC

INFOS...

EN FRANCE ET DANS LE MONDE

> Le Chemin de Fer Touristique du Haut-Quercy P. 60

CFTHQ



> L'ESTACA: comment former des ingénieurs au système ferroviaire pour relever les défis de demain ? P. 66

MARC CIAIS



Éditorial



Pascal Lupo
Rédacteur en chef

Le chemin de fer, c'est d'abord une infrastructure, même si c'est la traction mécanique qui a déclenché la formation d'un réseau. Avec le développement des trafics, des vitesses et des modes de traction, le maintien en bonnes conditions d'exploitation de cette infrastructure s'est étendu à de multiples domaines d'intervention.

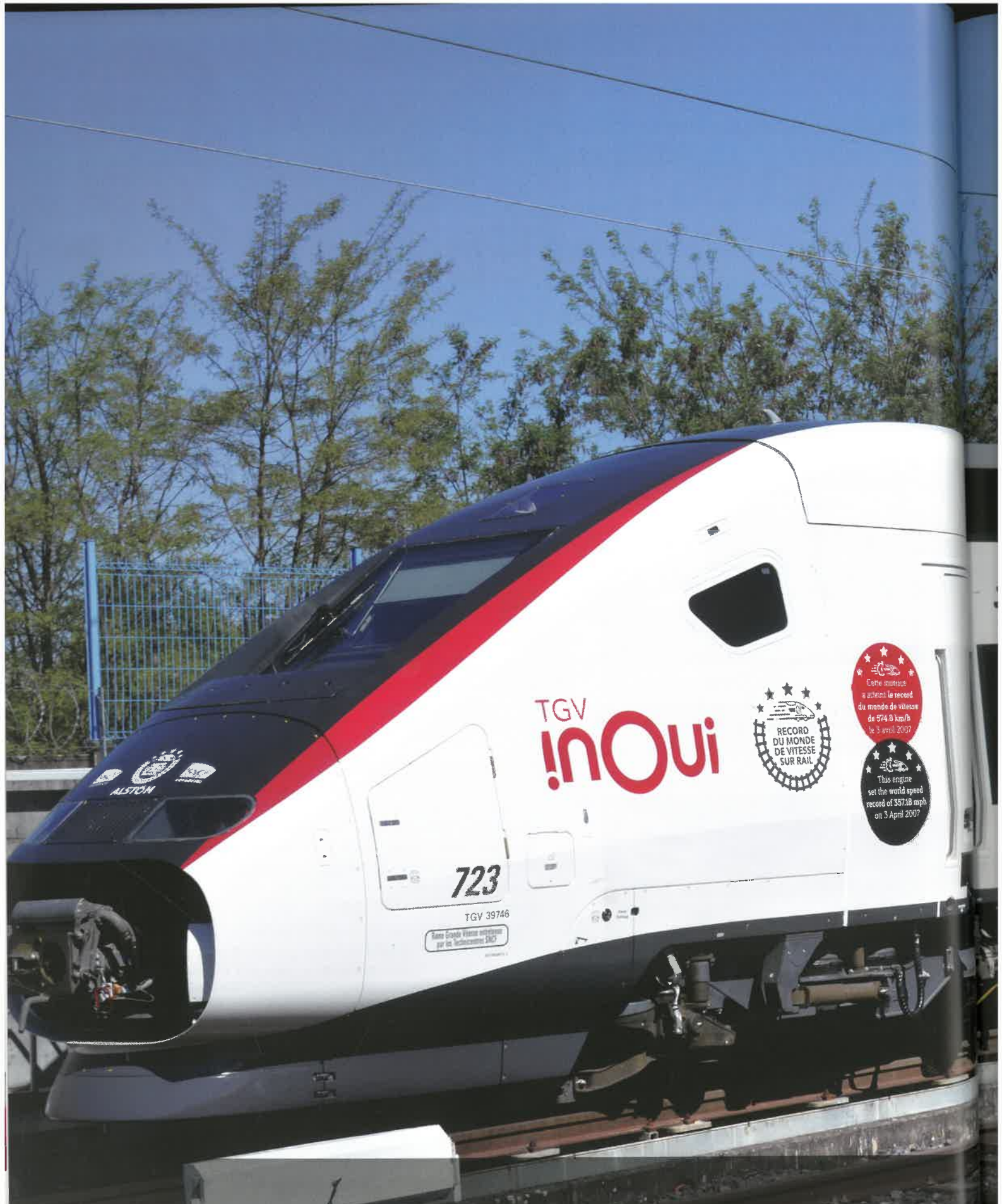
La régénération des éléments techniques s'avère la priorité du moment, en raison d'un vieillissement qui, si l'on y réfléchit bien, n'a rien de surprenant en considération de la longue histoire du système ferroviaire. Ainsi, l'électrification des lignes est une innovation centenaire comme aucun autre mode de transport ne peut s'en prévaloir. Avoir été à l'avant-garde bien plus tôt que les autres signifie maintenant que les installations sont devenues usées, signe d'ailleurs d'un choix pertinent à l'époque puisqu'il n'a pas dû être remis en cause après des années d'exploitation. Le dossier sur la rénovation de la caténaire sur la banlieue sud-ouest de Paris, secteur pionnier, vient confirmer l'intemporalité du chemin de fer: on n'abandonne pas des pratiques anciennes, tant elles ont fait la preuve de leur bien-fondé; on rénove en gardant ce principe de la caténaire où puiser l'électricité de traction, solution toujours la meilleure pour l'avenir.

La voie aussi est un élément fondamental de l'infrastructure qui demande de l'entretien. Le dossier qui donne des explications techniques sur l'automatisation du matériel utilisé doit se lire également comme un lien avec toutes les personnes affectées aux travaux ingrats de maintenance. La technique ne se laisse pas comprendre toujours facilement, comme le montre l'incident du RER: on admirera à la lecture de l'article la minutie des agents pour en décortiquer les causes.

Les infrastructures sont une affaire bien vivante, trop sans doute avec la faune qui perturbe grandement la circulation des trains. Mais c'est une précaution à prendre comme lors du ballastage des voies, source de poussière. Finalement, c'est un plaisir, celui d'apprendre, avec l'Estaca, celui d'offrir aux touristes de magnifiques paysages grâce au dévouement de ceux qui œuvrent sur une ligne du Haut-Quercy à voir absolument pendant vos vacances cet été, celui du travail bien fait, avec attachement au train, à ses performances, à son avenir comme le technicentre de Bischheim le montre encore une nouvelle fois avec le TGV record du monde de vitesse de 2007.

Bonne lecture!

PASCAL LUPO



Nouvelle décoration du TGV record du monde de 2007

Les rames TGV POS, initialement composées de deux motrices à poste de conduite central et de remorques à un niveau, sont reconfigurées en rames P-Duplex, les deux motrices encadrant dorénavant des remorques à deux niveaux provenant des rames Réseau-Duplex. Les motrices de la rame POS 4402, détentrices du record du monde de vitesse à 574,8 km/h le 3 avril 2007, sont transférées sur la nouvelle rame P-Duplex 723. Une nouvelle décoration commémorative leur est appliquée par le Technicentre Industriel de Bischheim qui est chargé de la formation des 19 rames P-Duplex.

arrêt sur image



Photos : © Hervé GAST

