

Photo de couverture : La BDe 4/4 n°651 des Chemins de fer du Jura glisse paisiblement sur la ligne 237, traversant la forêt des Breuleux. Elle est vue ici au Km 198, à 1 064 m d'altitude, point culminant de la ligne, et va commencer sa descente vers Le Noirmont. Prise de vue : C.J./Aurélien Riat.



ÉDITORIAL

Une nuit de Noël avec Churchill...

PHILIPPE HÉRISSE

Sur l'autre rive du Léman, les chemins de fer ont toujours su se rendre terriblement attachants. C'est ainsi que 80 personnes de tous âges, qui étaient promises à passer tristement seules la soirée du 24 décembre, purent vivre une parenthèse enchantée, invitées par les CFF, tous frais payés, à un réveillon d'exception. Emmenées par Churchill, elles conquirent la plus belle des nuits de Noël, sur les rails de la convivialité...

L'idée émanait d'un conducteur de train, reprise par l'agence zurichoise de communication TBWA. Et les cheminots mirent la main à la pâte. Dans les heures qui précéderent l'événement, une quinzaine de volontaires s'étaient retrouvés dans les cuisines de la cantine CFF de Berne, pour confectionner de petits Milanais, des Bruns de Bâle, et autres petits-fours sentant bon la cannelle. Au total, 2 500 biscuits devaient ainsi être produits, dont beaucoup en forme de logo des CFF...

Ce 24 décembre en fin d'après-midi, les 80 invités, tirés au sort parmi 4 000 inscrits, se sont retrouvés sur un quai d'Olten, pour attendre l'arrivée en gare de Churchill: non pas l'homme d'État de Sa Gracieuse Majesté – l'histoire se passe en 2017 –, mais la Flèche Rouge RAe 4/8 1021, que lui-même utilisa pour se déplacer en Suisse, lors d'une visite officielle en septembre 1946, et à laquelle, pour toujours, il donna son nom. Cette automotrice double, utilisée pour les voyages de prestige, avait été achevée en 1939, à la faveur de l'exposition nationale de Zurich. Elle est l'une des rescapées d'une lignée de prototypes caractérisés par leurs étranges capots d'extrémité. Ses aménagements cossus incluent une cuisine, un bar, et 24 tables de quatre places pour la restauration. La Flèche Churchill, exploitée par la filiale CFF Charter, a même obtenu le label de qualité « Exceptionnel » des *Swiss Location Awards*, et figure désormais parmi les meilleurs lieux événementiels de Suisse...

Vers 16 h 00, les 80 invités embarqueront donc à bord de Churchill, préalablement décorée par d'autres cheminots volontaires, pour un périple gastronomique de cinq heures, avec surprises et musique... Plus récemment, à quelques jours de Noël 2022, *CFF News* interviewait Fabio Pala, chef Assistance clientèle: « Mon expérience antérieure de directeur d'hôtel m'a appris que de nombreuses personnes sont tristes ou esseulées à Noël. C'est pourquoi, cette année, je me suis porté volontaire pour être de service les 24, 25 et 26 décembre. J'aimerais faire plaisir aux voyageurs pendant ces jours particuliers, éventuellement les reconforter et passer du temps avec eux. J'ai acheté des chocolats que je prévois d'offrir... ». Au paradis des chemins de fer, dans la nuit de Noël, les anges sont cheminots...

Le numéro 328 de *Rail Passion* paraîtra le 30 janvier

L'équipe de *Rail Passion* vous souhaite une **BONNE ANNÉE 2025**



M. Remond



Merveilleux décor hivernal pour les skieurs partis rejoindre les pistes enneigées de l'Allgäu à bord de cette relation Alex Immenstadt - Oberstdorf menée par la Rh 2143-21 préservée de la Staudenbahn (Altstätten, en Suisse, 13 février 2018).



Ce train intermodal mené par la Vectron 193 834 de boxXpress sillonne la ligne du Bözberg (Zeihen, en Suisse, 3 décembre 2023).

Photos Y. Sonzogni

SOMMAIRE

ACTUALITÉS

BRÈVES

P. 6 De nouveaux ponts sur Beauvais - Le Tréport. La gare du Tréport-Mers va faire peau neuve. Reprise du trafic sur la ligne Givors - Saint-Étienne. Intempéries en région Centre-Val de Loire.

La réouverture de la gare de Talence-Médoquine est en bonne voie. L'Occitanie revoit ses investissements ferroviaires. Une privatisation des TER à un milliard d'euros pour les Hauts-de-France. Un premier contrat de location pour Railpool France. Le tram de Bordeaux en rénovation aux ACCM. Des avancées pour le métro de Lille à 52 m. Des fermetures prolongées pour les transports marseillais. Les nouveautés de Trenitalia en France. Un dernier train de déchets radioactifs France - Allemagne.

Allemagne: de nouvelles Vectron Flixbus/ELL. Allemagne: RDC rachète deux lignes à Captrain Deutschland. Allemagne: la DB met fin à l'appel d'offres pour les ICE 5. Espagne: 40 rames commandées à CAF pour la ligne 1 du métro de Madrid. Allemagne: Vias Rail reconduit pour 11 ans en Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Portugal: 22 rames ML-24 commandées à Stadler pour le métro de Lisbonne. Pays-Bas: Arriva remporte le contrat Achterhoek Rivierenland en Gueldre. Lituanie: le design des Flirt pour LTG Link a été dévoilé. Norvège: Vy remplacera Go Ahead en décembre 2027. Kazakhstan: 117 locomotives KZ6A d'Alstom pour les KTZ.

FRANCE

P. 14 La révolution du TER Bretagne

P. 18 Le déploiement de l'ERTMS à petits pas

P. 23 LGV+: une première mondiale signée SNCF Réseau

P. 28 Kevin Speed, la grande vitesse à haute densité

P. 30 Deux sociétés pour Fret SNCF

INTERNATIONAL

P. 33 Le nouveau schéma directeur du transport combiné est dévoilé

P. 34 Les chemins de fer du Jura. Ça bouge pour le train rouge

P. 44 Trains postaux: CFF Cargo est reconduit, au Royaume-Uni, c'est fini

P. 46 Suisse: nouvel élan pour le site Alstom de Villeneuve

P. 48 Trains à hydrogène: où en est-on dans le monde aujourd'hui?

P. 55 Hongrie: des Astride d'Akiem pour MÁV-START?

P. 56 Allemagne: les ICE 3 neo poussent les ICE 3 MF vers la retraite

NŒUD FERROVIAIRE

P. 58 Valence. De la ligne impériale aux LGV

ENTRETIEN

P. 72 Les dessous de *La saga des nez cassés*

MODÉLISME

P. 76 Événement. Rail Expo 2024

COURRIER

P. 81 La parole aux lecteurs

RENDEZ-VOUS

P. 82 Les rendez-vous de *Rail Passion*

Rail PASSION

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Vincent Lalu

PRÉSIDENT DU COMITÉ ÉDITORIAL

Philippe Hérisse

RÉDACTRICE EN CHEF ADJOINTE

ET MAQUETTE

Kathy Labbé

kathy.labbé@lavedurail.com

PREMIER RÉDACTEUR GRAPHISTE

Frédéric Demarquette

SECRÉTAIRE DE RÉDACTION

Marie-Laure Le Fessant

INFOGRAPHIE

Vincent Morell

PRINCIPAUX COLLABORATEURS

Philippe-Enrico Attal,

Marc Carémant, Bernard Collardey,

Nello Giambi, André Grouillet,

Stéphane Étaix, Luc Levert, Sylvain Meillasson

PUBLICITÉ

Directeur commercial: Jean Drieu la Rochelle

01 49 70 12 71 - j.drieu@lavedurail.com

Directrice de clientèle: Emilie Podsadni

01 49 70 12 04

emilie.podsadni@lavedurail.com

Directrice Stratégie et Développement:

Karine Rosset 06 81 70 36 65 -

karine.rosset@lavedurail.com

DIRECTRICE MARKETING

Victoria Irizar: victoria.irizar@lavedurail.com

ABONNEMENTS - VENTE AU NUMÉRO

abonnement@lavedurail.com

Tél. 01 49 70 12 20

du lundi au vendredi

de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h

INFORMATIQUE ET PRODUCTION

Robin Loison (responsable);

Pierre Lalu

(site Internet - 01 49 70 12 17).

IMPRESSION

Fot Imprimerie, ZAC Satolas Green,

69330 Pusignan (France).

Rail Passion est une publication

des Éditions La Vie du Rail,

Société anonyme au capital

de 42 343,41 euros.

PRÉSIDENT DU CONSEIL

D'ADMINISTRATION

Vincent Lalu.

PRÉSIDENT D'HONNEUR

Pierre Lubek.

PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

Le Monde, Vincent Lalu.

Durée de la société: 99 ans.

RCS Paris B334 130 127.

Numéro de commission paritaire:

0126 K 87427,

dépôt légal à parution,

ISSN 2264-5411.

Siège: 29 rue de Clichy - 75009 Paris

Tél.: 01 49 70 12 00.

La vie du Rail

Pour les abonnés ayant souscrit l'abonnement DVD, ce magazine contient en encart le DVD de la vidéo mentionné en couverture.



Votre code d'accès:
7b5643295f

Toutes les vidéos de *Rail Passion* sont disponibles sur notre site www.railpassion.fr.
En plus de vos DVD, l'accès à ces vidéos est illimité pour vous, abonné à *Rail Passion* « papier+vidéo ». Connectez-vous à votre compte, puis cliquez sur l'onglet « Menu » et choisissez « Vidéos ferroviaires ». Si vous n'êtes pas abonné, pour voir la vidéo du mois il vous suffit:

- soit de flasher le QR code ci-contre;
- soit de vous rendre sur notre site, de cliquer sur l'onglet « Menu » puis sur « Vidéos ferroviaires » et de rentrer le numéro ci-contre.

Un index des articles de *Rail Passion*

Vous cherchez un article publié dans *Rail Passion* ?

Vous trouverez sa référence (numéro de parution, page et lien) dans l'index réalisé par Yann Jansé, à l'adresse Internet suivante:

indexrailpassion.canalblog.com



Origine du papier: Italie.
Taux de fibres recyclées: 0 %
Certification: PEFC 100 %, Ptot 0,029 kg/t.



De nouveaux ponts sur Beauvais - Le Tréport



Le remplacement de l'ouvrage de Feuquières est en cours, avec ici la préparation des appuis pour le nouveau tablier (1^{er} novembre 2024).

La ligne reliant Beauvais au Tréport *via* Abancourt voit circuler 15 TER chaque jour. Dans les Hauts-de-France, cette ligne a été la première à bénéficier d'investissements (102 millions d'euros) pour le maintien de l'activité. Des travaux de renouvellement de voie ont eu lieu entre 2019 et 2021, date de sa réouverture. Le contrat de plan État-Région 2021-2027 prévoit plus de 250 millions d'euros pour régénérer les lignes de desserte fine du territoire régional dont cette ligne. SNCF Réseau a profité d'un arrêt des circulations de 72 heures

durant le week-end du 1^{er} novembre pour remplacer les tabliers de trois ponts-rails (Feuquières, Brombos et Aumale) ainsi que cinq ouvrages hydrauliques à Beauvais, Quincampoix-Fleury et Aumale. Construits à proximité, les nouveaux tabliers ou ouvrages ont été mis en place à l'aide de grues. Les nouveaux tabliers en béton de 35 t sont conçus pour mieux résister aux aléas climatiques, aux crues et inondations. Entre 2025 et 2028, une vingtaine d'autres ponts seront remplacés sur cet axe.

M. Carémantrant

La gare du Tréport-Mers va faire peau neuve



Au terminus du Tréport-Mers ces deux AGC Hauts-de-France à quai attendent le départ vers Beauvais (23 octobre 2024).

B. Collardey

Le Tréport (Seine-Maritime) et Mers-les-Bains (Somme) totalisent aujourd'hui 7000 habitants. La première ligne de chemin de fer en provenance de Paris-Nord *via* Beauvais aboutit à la gare en impasse le 12 mai 1872, proche du front de mer. 10 ans plus tard, elle accueille des trains se raccordant à Eu en amont de la Compagnie du Nord, issus d'Abbeville par le Vimeu, puis en 1885 une seconde ligne de Dieppe est créée par celle de l'État dont le trafic voyageurs cesse dès 1938. Dans l'entre-deux-guerres puis après la période d'occupation des années 1939-1945, elle est empruntée en été par de nombreux visiteurs qui

viennent profiter des bains de mer pour la journée au titre du tourisme populaire. En mars 2018 la région Picardie et sur route le trafic de l'antenne d'Abbeville où avait circulé un train de plaisir estival depuis Laon *via* Amiens. Il ne reste donc depuis que cinq AR d'autorails Hauts-de-France issus de Beauvais, plus deux l'été origine Paris-Nord. Au fil du temps le BV frontal dont le défraîchissement est notable est racheté par les villes qui vont assurer en 2025-2026 les travaux en vue de sa réhabilitation avec un bureau de tourisme intégré et l'aménagement du parking en pôle multimodal des transports. B. Collardey

Reprise du trafic sur la ligne Givors - Saint-Étienne

Deux semaines après le passage de la tempête « Leslie » le 17 octobre 2024, l'axe Givors - Saint-Étienne a pu rouvrir aux circulations. Cette tempête a causé de nombreux dégâts : glissements de terrain, éboulements, affaissements de talus, dans toute la vallée du Gier. La ligne n'a donc pas vu de trains passer jusqu'au 30 octobre. À partir de cette date, des trains de service ont commencé à circuler pour vérifier la géométrie des voies, avec un engin de maintenance des voies (EMV) pour la stabiliser après les travaux de confortement, et assurer la remise en état des circuits de voie (déroutage des rails). Un train « lourd » de 1400 t de la



Le 1^{er} novembre 2024, la BB 67257 (ex-BB 67001) est vue à L'Horme tirant le train d'essais lourd de 16 trémies pleines avec la BB 67280 en pousse entre Sibelin et Saint-Étienne-Pont-de-l'Âne, en marche 820801.

Supply-Chain SNCF Réseau (ex-Infrarail) a fait plusieurs AR entre Givors et Saint-Étienne. Il était

composé de 16 wagons-trémies de ballast encadrés par les BB 67257 et BB 67280 (traction

tête-pousse). Après ces différents trains d'essais du 30 octobre au 1^{er} novembre, la vitesse sur la ligne est revenue à la normale en dehors de trois zones de limitation temporaire de vitesse (LTV) 40. Les circulations fret ont repris progressivement le week-end des 2 et 3 novembre, mettant fin aux détournements *via* Tarare et le col des Sauvages nécessitant des pousses attelées.

Les circulations voyageurs ont été remises en marche le 4 novembre, avec des adaptations du plan de transport en raison d'un allongement du temps parcours d'une dizaine de minutes. Le retour à la normale était programmé à la mi-novembre. N. Masson

N. Masson

Intempéries en région Centre-Val de Loire



Le site de Saint-Prest sur Paris - Chartres.

SNCF Réseau

Les lignes ferroviaires de la région Centre-Val de Loire n'ont pas été épargnées par le passage des tempêtes « Leslie » et « Kirk » mi-octobre: environ 130 mm de pluie sont tombés à cette période. Une quinzaine de talus bordant les voies ont été endommagés. Notamment sur deux points particuliers.

Au nord de Chartres, à Saint-Prest, un talus s'est affaissé sur une vingtaine de mètres le 15 octobre. La circulation sur la ligne Paris - Chartres - Nogent-le-Rotrou (Le Mans) a été interrompue le temps de mener des investigations. La reprise s'est faite le lendemain avec ralentissement. Après consolidation, la vitesse normale a été rétablie le 30 octobre.

Sur la ligne Orléans - Tours, entre Blois et Chouzy-sur-Cisse, les pluies abondantes ont entraîné un

ruissellement d'eau et de terre sur la voie 2 le 17 octobre. Ralentissement et surveillance ont été mis en place dès le lendemain. Mais devant l'instabilité de roches dans ce talus de 9 m de haut la circulation a été suspendue sur la voie 2 le 21 octobre. Les trains de cet axe circulent en IPCS sur 1,4 km sur la seule voie 1. Le plan de transport des TER et Fret a été adapté.

Après la création d'un chemin d'accès à la zone très escarpée, les travaux de terrassement ont commencé le 28 octobre. Des blocs de béton ont été posés en pied de talus pour retenir la terre et stabiliser l'ensemble. La circulation a repris le 15 novembre sur la voie 2 à 40 km/h maximum. La levée des restrictions était programmée pour le 29 novembre avec la reprise du service normal.

M. C.

La réouverture de la gare de Talence-Médoquine est en bonne voie



Les travaux ont commencé en gare de Talence-Médoquine (1^{er} novembre 2024).

A. Dupire

Dans le cadre de la création du RER métropolitain de l'agglomération bordelaise, la gare de la Médoquine à Talence va réouvrir en septembre 2025.

Elle est fermée au trafic voyageurs depuis 1949, sa remise en service est une étape essentielle pour le futur RER puisque desservant les lignes Bordeaux - Le Verdon (ligne dite « du Médoc ») et Libourne - Bordeaux - Arcachon.

Cette réouverture sera assortie ultérieurement d'un pôle multi-

modal avec la création d'une ligne de bus urbains BHNS (bus à haut niveau de service).

Les travaux sont entrés en novembre 2024 dans une phase active importante avec la pose des bordures de quai (opérations « coup-de-poing » du 1^{er} au 3 et du 9 au 11 novembre) et les travaux de génie civil de la future passerelle d'accès. Viendront ensuite en 2025 la pose de la passerelle et d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite.

A. Dupire

L'Occitanie revoit ses investissements ferroviaires



La gare de Quillan ne voit plus passer de TER depuis le 2 janvier 2018. La réouverture de Limoux - Quillan prévue en 2030 est compromise (2 novembre 2019).

B. Vieu

Le projet de loi de finance 2025 a des conséquences et impacts pour la région Occitanie. Le 14 novembre dernier elle a annoncé des restrictions budgétaires pour le rail en revoyant son intervention sur les investissements ferroviaires. La région arrêtera les compensations du désengagement de l'État sur le financement des infrastructures ferroviaires. Toutefois les réouvertures de trois lignes régionales ne sont pas remises en cause: Montréjeau - Luchon (prévue en juin prochain), Alès - Bessèges et Rive droite du

Rhône (six gares intermédiaires entre Nîmes et Pont-Saint-Esprit), mais deux lignes vont faire l'objet d'une réflexion: Limoux - Quillan et Rodez - Sévérac.

La région Occitanie va optimiser et reporter l'acquisition de matériel roulant (10 rames minimum sur les 18 Regio 2N et trois Régio-Hydrogène prévus) en partenariat avec la région Nouvelle-Aquitaine.

L'Occitanie reste partenaire dans les deux projets de LGV (Bordeaux - Toulouse et Montpellier - Perpignan).

B. Vieu



Les essais du TGV M se poursuivent, avec depuis le 21 octobre 2024 une séquence de tests en unité multiple sur les lignes à grande vitesse Est et Nord. Ce sont les rames de présérie 998 (PS 3) et 999 (PS 4) qui sont affectées à ces essais. Elles sont saisies ici à Paris-Est lors d'un rebroussement avant de regagner le technicentre Est-européen de Paris-Ourcq.

C. Masse

Une privatisation des TER à un milliard d'euros pour les Hauts-de-France



G. Lion

L'arrivée des nouvelles rames automotrices sur la banlieue parisienne va entraîner la radiation des rames VB 2N. Certaines BB 27300 ont été transférées vers d'autres activités pour une seconde partie de carrière comme la BB 27341 ex-Transilien, unique machine appartenant aujourd'hui à l'AEF (Agence d'essai ferroviaire). Elle est vue ici avec le train 777972 acheminant des voitures Corail entre Sotteville et Les Aubrais, en vue d'effectuer ultérieurement des essais de freinage. Le convoi est saisi en gare de Pont-de-l'Arche le 30 octobre 2024.



Ph.-E. Attal

La privatisation des TER des Hauts-de-France, ici en gare de Lille, pourrait finalement coûter un milliard d'euros (22 octobre 2024).

C'est un effet pervers que personne n'avait vu venir. La privatisation des TER en région Hauts-de-France pourrait finalement lui coûter près d'un milliard d'euros. En cause, une quarantaine de rames (que la région devrait mettre à disposition d'un opérateur privé) qui renferment des particules d'amiante. Si leur circulation n'entraîne pas de danger sanitaire, une directive européenne de 2007 impose un désamiantage en cas de cession. Autrement dit, si ces trains peuvent continuer à circuler pour la SNCF, ils doivent être désamiantés par la région si elle les

met à disposition d'un autre opérateur. L'information révélée par *Le Courrier Picard* a fait l'effet d'une bombe alors qu'une telle opération reviendrait donc à un milliard d'euros pour un matériel qui devrait disparaître d'ici une quinzaine d'années. Un casse-tête pour la région qui ne dispose pas de ce milliard ni des moyens financiers pour un remplacement anticipé du matériel roulant. D'autant que les délais de construction des trains demanderaient de toute façon plusieurs années. La région demande donc une dérogation qui pour l'heure ne lui a pas encore été accordée. Ph.-E. Attal

Un premier contrat de location pour Railpool France



© Railpool/Alstom

Les Traxx louées par Régiorail disposeront de l'option Last Mile.

Le 26 novembre 2024, Régiorail a annoncé la conclusion d'un contrat avec Railpool France portant sur la location de trois machines Traxx MS 3. Ces trois unités disposeront de l'option Last Mile, consistant en la présence à bord de la Traxx d'un petit moteur diesel permettant les dessertes terminales non électrifiées. Une option pour quatre machines supplémentaires est incluse dans le

contrat qui est le premier signé par Railpool France, filiale de la Rosco Railpool. Rappelons que l'entreprise a annoncé en octobre 2023 son implantation en France, s'appuyant sur la commande de 50 Traxx MS 3 aptes à plusieurs pays dont la France et acquises auprès d'Alstom. La livraison des premières unités est attendue pour 2025. J. Anne



© Stadler Rail AG

Vue d'artiste du type de rame hybride bicaisse destinée aux Chemins de fer de Provence. Stadler en livrera huit exemplaires début 2027. L'accès s'effectuera par deux portes livrant un passage de 1,20 m comportant un marchepied coulissant pour les personnes à mobilité réduite. Les parties surbaissées du plancher sont dotées de grandes baies.

B. Vieu



M. d'Ornano

Samedi 26 octobre 2024, pendant les vacances de la Toussaint, les Chemins de fer de la Corse (CFC) ont procédé à des essais sur tout le réseau de la nouvelle commande centralisée de voie unique (CCVU).

Le même jour, un essai en UM a été effectué en Balagne avec les AMG 813/814 et 801/802.

Le convoi arrive ici à la plage de L'Île-Rousse.

Des avancées pour le métro de Lille à 52 m



Photos Ph.-E. Attal

Les quais des stations vont être rallongés et les portes palières remplacées, pour recevoir les rames de 52 m (12 avril 2014).

C'est un très long feuilleton qui se prolonge à Lille pour le remplacement des rames du VAL de la ligne 1 par des rames Alstom de 52 m. Si les nouveaux métros ne sont pas attendus avant février 2026 avec quasiment 10 ans de retard, des signes encourageants sont venus rassurer les Lillois impatients. D'abord, le nouveau système de pilotage automatique a enfin pu entrer en service le 17 novembre sur la ligne 1, étape indispensable pour faire circuler les rames d'Alstom. C'est la mise au point de ce système, compatible avec les

VAL 208 et les trains d'Alstom, qui est la source de nombreux retards. Une période test d'un mois a permis de valider le nouveau système. L'autre étape importante, c'est l'ouverture des quais de 52 m, même si les trains actuels n'en font encore que 26. Certaines stations commencent à être rallongées, tandis que des travaux de renouvellement des équipements comme les portes palières sont engagés. L'objectif désormais est de tenir coûte que coûte le calendrier pour une mise en service en ligne d'ici une année.

Ph.-E. A.

Le tram de Bordeaux en rénovation aux ACCM



La moitié du parc des trams de Bordeaux date de la mise en service en 2003 (4 juillet 2017).

Porter de 30 à 40 ans la durée de vie des rames du tram de Bordeaux, c'est bientôt chose faite. La première rame du Citadis Alstom est partie en deux convois pour un périple de plus de 350 km en direction Clermont-Ferrand. Un tram de 43 m a été retenu pour entamer une campagne de modernisation de 11 mois auprès de l'entreprise clermontoise spécialisée dans la rénovation des matériels ferroviaires. Une cure de jouvence qui porte sur les élé-

ments essentiels comme les connecteurs ou les éléments de toiture nous apprend notre confrère *Sud Ouest*. Bordeaux est en effet le premier réseau à avoir obtenu de l'État l'autorisation d'engager une rénovation patrimoniale d'envergure pour prolonger de 10 ans de l'espérance de vie des tramways. Après cette première rame prototype, une soixantaine de trams devraient suivre jusqu'en 2030, à compter de 39 jours par rame. Ph.-E. A.

Des fermetures prolongées pour les transports marseillais



Le terminus de Castellane sera reporté à La Gaye (19 septembre 2023).

Après une longue période de semi-léthargie, le réseau de transports de la métropole de Marseille est engagé dans un vaste plan de modernisation et d'extension. Côté métro, il s'agit bien sûr de l'arrivée des nouvelles rames Neomma, prélude à une automatisation appelée à booster la fréquentation. Attendus initialement pour la fin 2024, les nouveaux trains ne circuleront pas avec voyageurs avant la fin 2025. En attendant, de nombreux tests doivent être réalisés sur le réseau entraînant des perturbations. Du 20 au 31 janvier le service sera

interrompu sur la ligne 2 (sauf le week-end) de Gèze à Désirée-Clary, au nord de la ligne.

Pareillement, dans le cadre de l'extension aux deux extrémités nord et sud du tram T3 vers Gèze et La Gaye, de nouvelles fermetures sont programmées début 2025. Selon notre confrère *La Provence*, le tram sera à l'arrêt durant deux mois du 10 février au 8 avril entre Cours-Saint-Louis et Castellane pour réaliser le raccordement du prolongement vers La Gaye. La mise en service est attendue courant 2025.

Ph.-E. A.

Les nouveautés de Trenitalia en France



M. Carémantrant

Symbole de la concurrence, une rame de Trenitalia Paris - Lyon croise un TGV inOui Lyon - Paris à Chevry-Cossigny (25 août 2024).

Depuis le 15 décembre 2024, les rames rouges Frecciarossa de Trenitalia reviennent en Savoie. Jusqu'au 30 mars 2025, la société va prolonger chaque week-end un AR Paris - Lyon jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne en desservant Chambéry. Départ de Paris-Lyon à 7 h 30, arrivée à Saint-Jean-de-Maurienne à 11 h 26 pour un retour entre 18 h 36 et 22 h 35. À noter que les ventes vers la Savoie sont aussi ouvertes à partir de Lyon-Part-Dieu, site où Trenitalia vient d'ouvrir une nouvelle boutique.

Auparavant, Trenitalia opérait cinq AR quotidiens entre Paris et Lyon. La clientèle est composée de voyages professionnels à 45 %. Fin 2024, Trenitalia disposait de neuf rames au lieu de cinq, soit 40 % de capacité supplémentaire. L'objectif

est de renforcer l'offre existante (par exemple avec des trains en rame double) et d'ouvrir de nouvelles lignes.

En 2025, Trenitalia espère une desserte Paris - Genève, un accès à Marseille depuis Paris et bien évidemment le retour du Paris - Milan par la Maurienne. Au-delà, il y a des réflexions vers Bruxelles, Amsterdam et Londres depuis Paris-Nord, Barcelone et Milan (depuis Marseille).

L'activité étant encore déficitaire, Trenitalia a besoin d'étoffer son offre pour augmenter le nombre de voyageurs et donc les recettes. D'autant que le tarif différencié accordé par SNCF Réseau pour le prix des péages aux nouveaux opérateurs doit disparaître en 2025.

M. C.

Un dernier train de déchets radioactifs France - Allemagne

Mardi 19 novembre, à 15 h 50, un train assuré par Fret SNCF, composé de deux BB 75000 (un engin en tête, l'autre en queue), trois voitures voyageurs allemandes pour le transport des forces de l'ordre et quatre wagons de type Q76 transportant des matières radioactives a quitté l'ITE Orano de Valognes (Manche). Le convoi, ayant passé le point frontière de Forbach le lendemain à 11 h 00, est arrivé dans l'ancienne usine nucléaire allemande de Philippsburg (Land de Bade-Wurtemberg) vers 17 h 45. Il s'agissait du dernier transport de déchets issus du retraitement des combustibles usés allemands assuré par Orano au profit de quatre électriciens allemands. Une présence policière hors norme était assurée sur l'ensemble du parcours dans chaque gare, halte et aux abords des emprises, avec drones et hélicoptère à certains points, suscitant la curiosité des usagers et riverains. Le trajet a été tenu confidentiel, même les élus n'étaient pas informés du passage de ce train. Le dernier train de ce type en 2011 avait entraîné de nombreuses manifestations de mouvements



M. Le Rochais

Passage à Bayeux du train de déchets nucléaires retournant en Allemagne en 2011. Après plusieurs heures de retard, il sera ensuite longuement bloqué à Caen par des militants enchaînés aux rails. À noter la présence de voitures Corail pour assurer le transport des CRS.

écologistes, avec violents affrontements au départ, blocages et protestations, ce qui n'a pas été observé cette année pour l'ultime envoi.

La composition de ces trains est toujours originale, ce sont les seuls avec les convois militaires comportant wagons et voitures voyageurs.

M. Le Rochais

Allemagne : de nouvelles Vectron Flixtrain/ELL

Fin 2024, Flix a enregistré l'entrée, à hauteur de 35 % de son capital, du constructeur automobile Porsche, associé pour l'occasion à EQT, fonds d'investissement suédois, et à la société suisse Kühne-Holding. Le groupe Flix, qui possède la compagnie d'autobus Flixbus et l'entreprise ferroviaire Flixtrain, ne cesse de progresser. Flix, basé à Munich, dispose d'un réseau étendu dans une quarantaine de pays.

Sur le plan ferroviaire, Flixtrain, exploite actuellement des services voyageurs en Allemagne et en Suède et compte s'étendre encore



J.-C. Mons

Arrivée chez Flixtrain en avril 2024 dans le cadre d'une location de Vectron neuves auprès d'ELL, la BR 193 435 passe à Hohberg (Allemagne) le 27 juin 2024, en tête de la rame du service low cost Berlin - Bâle lancé en 2022.

en Europe, en précisant toutefois que son arrivée en France, évoquée en 2019 à l'occasion de son projet d'y exploiter cinq lignes dans le cadre de l'ouverture à la

concurrence des grandes lignes, est pour le moment reportée à une date indéterminée du fait d'un coût des péages jugé trop élevé sur le RFN, et incompatible

avec son offre de billets low cost. Flixtrain fait appel à des prestataires pour la fourniture de voitures rénovées et de locomotives, notamment Hector Rail pour la traction, la start-up se concentrant sur la gestion commerciale des voyages.

Une coopération est née début 2024 entre Flixtrain et ELL (European Locomotive Leasing), la première Vectron neuve a rejoint la flotte Flixtrain dans le cadre d'un nouveau contrat de location. Elle sera suivie d'autres machines, qui seront engagées sur les lignes de l'opérateur.

J.-C. Mons

Allemagne: L'autorité organisatrice de transport d'Oberelbe (ZVOE) a attribué directement le 14 novembre 2024 à DB Regio le contrat d'exploitation de la partie allemande jusqu'en décembre 2031 de la relation RE 20 Dresde - Bad Schandau - frontière (- Děčín - Ústí n. L. - Litoměřice), et jusqu'au 9 décembre 2033 de la relation U 28 Děčín - Bad Schandau - Sebnitz - Rumburk, les ČD les exploitant sur la partie tchèque.

Allemagne: La Rosco Northrail a commandé mi-novembre 2024 au constructeur Vossloh Rolling Stock 10 locomotives DE 18 d'une puissance de 1 800 kW, équipées de moteurs diesels satisfaisant au critère Stage V en matière d'émissions et dotées de l'ETCS niveau 2. La commande comporte une option pour la fourniture de 10 DE 18 supplémentaires. La livraison des premières DE 18 est prévue pour le second semestre 2025. Elles seront utilisées en Suède et en Norvège.

Allemagne: L'État du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale et son autorité organisatrice VMV (Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH) ont reconduit mi-novembre 2024 l'opérateur Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) pour l'exploitation des relations Westmecklenburg II RB 13 Rehna - Schwerin - Parchim, RB 14 Parchim - Hagenow Stadt, et RB 15 Waren (Müritz) - Inselstadt Malchow, et les relations saisonnières RB 15 Waren (Müritz) - Inselstadt Malchow - Plau am See, et RB 19 Parchim - Lübz - Plau am See. Le nouveau contrat d'une durée de 15 ans, représentant un volume annuel 2,3 millions de trains-kilomètres, commencera le 14 décembre 2025. À partir de fin 2027 des automotrices à batterie à deux caisses remplaceront les automotrices diesels RegioShuttle VT 650 actuellement utilisées qui resteront toutefois en réserve jusqu'en 2032.

L. Levert

Allemagne : RDC rachète deux lignes à Captrain Deutschland

Filiale du groupe américain Railroad Development Corporation (RDC), RDC Deutschland a finalisé début novembre 2024 le rachat à l'entreprise ferroviaire Captrain Deutschland, filiale du groupe SNCF, la ligne ferroviaire Harsewinkel - Gütersloh - Verl (25,1 km) qui doit être rouverte au trafic voyageurs en 2027 ainsi que l'ancien dépôt de maintenance du chemin de fer Teutoburger Wald Eisenbahn (TWE) de Lengerich, gare située sur la ligne Münster - Osnabrück, et Brême-Vegesack - Brême-Farge (10,4 km) électrifiée



Un train Autozug Sylt, remorqué par la locomotive diesel Mak DE 2700-02 de RDC Deutschland, quitte Niebüll pour Westerland (Sylt) (13 sept. 2022).

en 15 kV 16,7 Hz et empruntée par des S-Bahn de Brême exploités par NorthWestBahn du groupe Transdev. Captrain avait racheté ces lignes, situées dans le nord de

l'Allemagne, à Veolia en 2010. RDC Deutschland souhaite développer le trafic fret sur ces deux lignes.

L. Levert

Allemagne : la DB met fin à l'appel d'offres pour les ICE 5

La Deutsche Bahn a arrêté début novembre 2025 l'appel d'offres qu'elle avait lancé le 15 décembre 2023 pour la fourniture de 95 rames ICE de cinquième génération à un étage et aptes à 300 km/h, d'une longueur maximale de 400 m et ayant une capacité d'environ 940 places. Il était prévu que deux prototypes devaient être construits afin de réaliser des essais dès 2031, et que les 33 ICE 5 d'une première commande soient livrés en 2032-2034 et les 62 autres à l'horizon 2040. Les constructeurs Alstom et Siemens Mobility, qui avaient été présélectionnés, n'ont finalement



Les ICE 5 devaient remplacer les ICE 1 restants. Ici la rame ICE 1 Tz 81 arrive à Mannheim Hbf au train ICE 279 Berlin Ostbahnhof - Bâle CFF (22 février 2021)

pas remis d'offres à la DB. Ces ICE 5 étaient destinés à remplacer les ICE 1 et les ICE 3, et à répondre

à l'accroissement attendu du trafic grandes lignes en Allemagne.

L. L.

Espagne : 40 rames commandées à CAF pour la ligne 1 du métro de Madrid

La Comunidad de Madrid a approuvé début novembre 2024 la commande au constructeur CAF de 40 rames de métro à six caisses, bitension 650 V CC - 1 500 V CC, destinées à la ligne 1 Pinar de Chamartín - Valdecarros (24 km), qui est équipée d'un CBTC.

Elles doivent remplacer à partir du premier semestre 2027 les rames 2000A construites par CAF



Vue d'artiste d'une future rame automatique pour les lignes 6 et 8 du métro de Madrid (2024).

dans les années 80 et qui sont en service sur cette ligne depuis 2007. La commande d'un mon-

tant de 498,2 millions d'euros comprend également l'assistance technique. Les nouvelles rames circuleront en mode automatique GoA2. En juin 2024, 40 rames de métro entièrement automatiques avaient été également commandées à CAF pour les lignes 6 et 8 qui sont en cours d'adaptation pour être exploitées sans conducteur en mode ATO.

L. L.