



ÉDITORIAL

Chic, un vrai choc!

PHILIPPE HÉRISSE

Le 27 décembre dernier, était promulguée la loi sur les « Services express régionaux métropolitains », en abrégé les SERM. Ce nouvel acronyme doit se substituer à l'appellation précédente, les « RER métropolitains », d'une connotation jugée trop parisienne. Quant à l'utilisation du terme « Services », elle entend refléter le caractère multimodal de l'offre de transport qui sera proposée.

Cette promulgation faisait suite à l'annonce initiale du président de la République de vouloir doter la France de 13 réseaux de type RER pour desservir les grandes agglomérations. De son côté, l'association « Objectif RER métropolitains », qui a pour vocation de fédérer les différents acteurs de ces projets, avait pu identifier jusqu'à 25 territoires susceptibles d'être concernés. Le champ d'application des SERM pourrait donc s'élargir à de nombreuses agglomérations françaises.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'on sait qu'une très grande majorité de voitures ne transportent, à leur bord, que celles ou ceux qui les conduisent. L'« *autosolisme* » était déjà dénoncé, dans les années 60, par l'UITP (Union internationale des transports publics), au nom de l'incroyable gâchis d'espace que représente une centaine d'automobiles encombrant la voirie, dont les conducteurs trouveraient place dans un seul autobus. Désormais, l'impératif de décarbonation des mobilités renforce d'autant la nécessité d'enfin renverser la vapeur...

On s'accorde généralement à reconnaître que le chemin de fer est le mode décarboné par excellence. Pourtant, les SERM ne feront pas uniquement appel à lui. Ainsi est-il déjà envisagé, par exemple, des lignes de car express, qui viendront compléter les voies ferrées. Certes, le rail ne pourra jamais, à lui seul, tout résoudre. Nos infrastructures ferroviaires, largement centenaires, ne sont plus forcément implantées là où résident, ni là où travaillent les populations actuelles. Se contenter d'investir sur ces seules infrastructures risquerait d'accroître les fortes disparités déjà observées dans la desserte de chaque territoire. Pour compléter le maillage ferroviaire existant, le bus a donc un rôle à jouer, pour autant qu'il soit significativement déployé dans la ruralité, tout comme d'ailleurs le tram-train, trop souvent oublié... Cela dit, il est également envisagé des lignes de covoiturage comme partie intégrante des SERM. De quoi rester un tantinet dubitatif quant au bien-fondé de pareille extrapolation...

Dans la pratique, un SERM multimodal va impacter, à l'intérieur de son périmètre, des gestionnaires d'infrastructures, des opérateurs et plusieurs autorités organisatrices de la mobilité, dont les intérêts et ambitions spécifiques en matière de transport collectif peuvent tout à fait diverger, comme l'histoire nous l'a déjà montré. De plus, la loi précitée introduit un nouvel acteur, la SGP (Société du Grand Paris). Rebaptisée, pour la circonstance, « Société des Grands Projets », la SGP interviendra notamment en tant que maître d'ouvrage pour des infrastructures nouvelles du RFN (Réseau ferré national) ou des lignes ferroviaires non circulées depuis cinq ans. À ce stade, l'une des difficultés que l'on pressent sera donc la coordination entre tous ces intervenants. C'est pourquoi la question de la gouvernance risque-t-elle de devenir essentielle...

Le temps des responsables politiques, souvent enclins à vouloir montrer qu'ils agissent vite, ne saurait être celui des techniciens, parfois insuffisamment écoutés. La polémique née autour de Strasbourg – les 1 000 trains supplémentaires par semaine initialement annoncés *versus* les 700 seulement réalisés – met en lumière les difficultés. Comment ne pas saturer le réseau, préserver la régularité, et parvenir à l'indispensable « robustesse » quand tout le trafic doit encore s'écouler « dans les mêmes tuyaux » ?

En réalité, les trois expériences actuelles démontrent surtout l'effet bénéfique d'un vrai « choc d'offres » : les trains se remplissent, le soir et le week-end, au-delà de toutes prévisions. Sur la S-Bahn, équivalent des RER métropolitains en Allemagne, Suisse et Autriche, il en va également ainsi. Et cela depuis des décennies. Suivons l'exemple.

Le numéro 320 de « Rail Passion » paraîtra le 28 mai



C. Masse

Le TGV M poursuit ses essais. La rame de présérie n° 2 (n° 997) est de retour sur les rails comme ici sur la LGV Est-européenne au Km 14 à hauteur du village de Charny (Seine-et-Marne). Les prochaines grandes échéances obligatoires seront les essais en « survitesse », soit à une vitesse de 10 % supérieure à la vitesse maximale autorisée en service commercial. Au cours du printemps 2024, SNCF Voyageurs pourrait également dévoiler la voiture-bar ainsi que la future livrée inOui. Le projet TGV M poursuit ainsi son chemin pour une mise en service désormais attendue en 2025 (13 mars 2024).



L. Bieth

Depuis décembre 2023, les BR 183 Die Länderbahn, appelés Alex ont quitté leurs trains régionaux entre la Bavière et la frontière germano-tchèque pour être rachetées par l'entreprise de fret WRS Schweiz. Elles portent encore les couleurs d'Alex, mais on peut apercevoir leurs identifications changées avec un WRSCH désormais visible. Elles opèrent des trains de fret entre le Bade-Wurtemberg et la Suisse, avec essentiellement des trains de citernes. Ce fut le cas en ce 8 mars 2024 où la 183 001-7 WRS dans sa livrée commémorative des 175 ans du chemin de fer en Allemagne pour Alex tirait le train de citernes 45612 du Tankanlage Rümlang - Kork. Ce train se rendait de l'aéroport de Zurich (Tankanlage Rümlang) à vide, jusqu'à la presque frontière française, à Kork, sur l'EuroBahn Strasbourg - Kehl - Offenbourg. La rame est aperçue à Teningen entre Fribourg et Offenbourg.



SOMMAIRE

ACTUALITÉS

BRÈVES

p. 6 à 13 La Cour des comptes alerte sur les dangers du réchauffement climatique. Railcoop en difficulté. Toulouse - Mazamet fermée partiellement. Nouveau trafic fret entre l'Alsace et la Normandie. SNCF Réseau attribue 1,8 milliard d'euros de contrat de travaux. Les résultats financiers 2023 de la RATP. Kevin Speed progresse dans son projet. Brest prolonge son tram avec un financement participatif. Le tramway du Mans se rallonge. La formation des conducteurs du Citadis de Nantes a commencé. RATP Dev gagne les modes lourds à Lyon. Lille contraint de louer ou d'acheter des rames de métro. La gare d'Orly se révèle. DUP pour la ligne T 9 du tramway de Lyon. Milan veut exploiter le métro parisien. Alstom veut exploiter des trains en open access au Royaume-Uni. Nightjet Paris - Berlin/Vienne... des débuts difficiles. La relation Aix-la-Chapelle - Liège sera lancée le 9 juin 2024. Stockholm : SL commande à Alstom 20 autres Movia C30. Suisse : deuxième record du monde pour Stadler avec son Flirt H₂. Pologne : 26 Impuls 2 commandés à Newag pour Koleje Śląskie. Pologne : Cargounit commande 40 locomotives à Siemens. Royaume-Uni : Grand Union Trains autorisé à exploiter des trains en open access sur la WCML. Suisse : 10 nouvelles ABeh 4/8 de Stadler pour le BOB. Pays-Bas : CAF livrera 10 Civity à Qbuzz. Cinq nouvelles automotrices CAF pour Majorque. Pologne : PKP IC commande 300 voitures à FPS H. Cegielski.

FRANCE

- p. 14** Conventions TER : la fin du gré à gré
p. 16 Paris - Le Mans régénère ses caténaires
p. 18 Paris-Nord : remplacement massif d'aiguillages

- p. 23** Au chevet du Paris - Clermont-Ferrand
p. 24 Trois projets de SERM sur les rails en Nouvelle-Aquitaine
p. 28 Des travaux et des projets pour le rail en Bretagne et Pays de la Loire
p. 30 Cap sur les rails polonais pour le 35^e RI
p. 32 Des mesures d'urgence pour sauver la ligne 8

INTERNATIONAL

- p. 35** FRMCS, le futur système de télécommunication ferroviaire
p. 36 De nouvelles automotrices pour la ligne des Diablerets
p. 38 Suisse : la maintenance en grand à Gliserggrund
p. 40 Arabie saoudite : le réseau ferré en pleine expansion

NŒUD FERROVIAIRE

- p. 44** Nevers

ÉVASION

- p. 70** De San Carlos de Bariloche à Viedma, en train à travers la Patagonie argentine

MODÉLISME

- p. 76** Au catalogue 2024 des fabricants (2^{de} partie)

COURRIER

- p. 80** La parole aux lecteurs

RENDEZ-VOUS

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

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



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 :

Votre code d'accès : **a1a55a063d**
• 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



Rail
PASSION

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Vincent Lалу
PRÉSIDENT DU COMITÉ ÉDITORIAL
Philippe Hérisse

RÉDACTRICE EN CHEF ADJOINTE
ET MAQUETTE
Kathy Labbé

kathy.labbe@laviedurail.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@laviedurail.com
Directeur de clientèle : Nicolas Demongeot
01 49 70 12 04

nicolas.demongeot@laviedurail.com
Directrice Stratégie et Développement :
Karine Rosset 06 81 70 36 65 -
karine.rosset@laviedurail.com

DIRECTRICE MARKETING

Victoria Irizar : victoria.irizar@laviedurail.com

ABONNEMENTS - VENTE AU NUMÉRO
abonnement@laviedurail.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) ;
Adeline Andriot

(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 Lалу.

PRÉSIDENT D'HONNEUR
Pierre Lubek.

PRINCIPAUX ACTIONNAIRES
Le Monde, Vincent Lалу.

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

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





P. Julien

La rame Frecciarossa n° 50 a revêtu une nouvelle livrée depuis son retour d'Italie où elle était en révision dans le centre de maintenance de Naples. Un bandeau argent ceinture la motrice et les autocollants positionnés sur les vitres des motrices ont été enlevés. Ainsi la rame 50 a effectué ses premiers tours de roues en service commercial sur la relation 6652 Lyon-Perrache - Paris-Lyon le jeudi 21 mars 2024. Elle est vue ici au nord de Lyon à Sathonay, au début de la ligne à grande vitesse Paris - Lyon.

La Cour des comptes alerte sur les dangers du réchauffement climatique



Ph.-E. Attal

En gare de Dunkerque, des TER prêts au départ. Les retards pourraient s'accumuler sur le réseau ferré (15 mars 2024).

Dans son rapport annuel, la Cour des comptes a abordé la question de l'impact de la hausse des températures sur les infrastructures ferroviaires. Un facteur extérieur qui pourrait engendrer de très nombreux retards dans les prochaines années si aucune action n'est engagée pour y remédier. Pour autant, les magistrats sont conscients de la difficulté de dresser un audit du réseau ferré tant les infrastructures sont diverses et d'âges différents. Pareil-

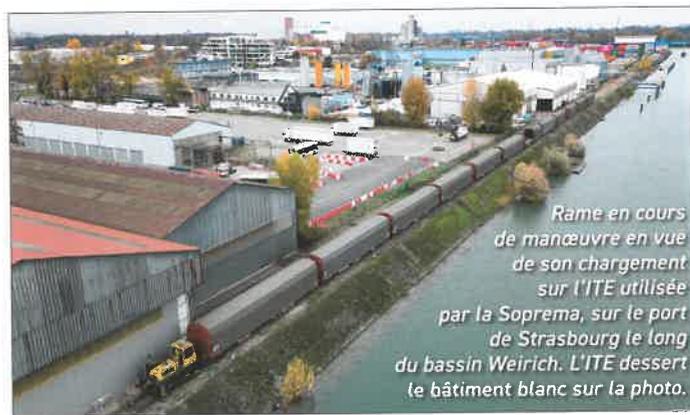
lement, la Cour, tout en insistant sur la nécessité d'adapter les lignes, se refuse à chiffrer les montants à engager, impossibles à évaluer à l'heure actuelle. Si les données et situations relevées dans le rapport sont précises et motivées, la Cour (de par ses attributions) se limite au simple constat, renvoyant les décisions au pouvoir politique. Le rapport se veut avant tout un outil à la disposition des autorités pour orienter leurs décisions et leurs financements. Ph.-E. Attal

Railcoop en difficulté

Dans *Rail Passion* n° 314, nous avons titré « Dernière chance pour Railcoop ». La période d'observation dans laquelle la société a été placée par le tribunal de commerce a touché à sa fin le 15 avril 2024. Malgré quelques signaux d'espoir (des fonds d'investissement manifestant leur intérêt pour Railcoop et le nouveau

schéma présenté), le tribunal de Clermont-Ferrand a tranché en faveur d'ACC M dans le litige opposant Railcoop à l'industriel auvergnat. L'entreprise va devoir payer à ACC M les frais de loyers et de gardiennage de ses deux X 72500, arrivés en mai 2022. Les chances de survie de la coopérative sont minces. J. Anne

Nouveau trafic fret entre l'Alsace et la Normandie



Rame en cours de manœuvre en vue de son chargement sur l'ITE utilisée par la Soprema, sur le port de Strasbourg le long du bassin Weirich. L'ITE dessert le bâtiment blanc sur la photo.

© EV Studio

Toulouse - Mazamet fermée partiellement



B. Vieu

La gare de Labruguière, entre Castres et Mazamet (23 février 2024).

Depuis le 8 mars la ligne TER Toulouse - Mazamet (105 km) est fermée entre Lavour et Mazamet (59 km) suite à la présence régulière et continue de manifestants opposés à la construction de l'autoroute A 69 Toulouse - Castres. Une ZAD (« zone à défendre ») est

établie près de l'ancienne gare de bifurcation de La Crémade à 7,3 km à l'ouest de Castres. Les 12 AR TER quotidiens en semaine, dont un limité à Castres, sont remplacés entre Lavour et Mazamet par des autocars allongeant le parcours de 35 min. B. Vieu

Un nouveau trafic fret vient de démarrer au mois de janvier 2024 entre le port de Strasbourg et Grand-Couronne (Seine-Maritime) pour le compte de la Soprema. Le fabricant de produits d'étanchéité et d'isolation vient de renouer avec le fer pour expédier depuis son usine située le long du bassin Weirich des matières premières et produits finis vers les dépôts du Grand Ouest et d'Île-de-France. 5000 à 10000 t devraient transiter par le rail cette année, représentant une diminution de

200 à 400 camions sur les routes et donc une plus-value sur le plan écologique. 150000 euros ont été investis pour la réhabilitation de l'ITE donnant accès à l'entrepôt, avec le soutien des Ports de Strasbourg. Deux coupons de wagons de type Flat Rilns sont utilisés, pour ce trafic opéré par Fret SNCF et ACPMC. L'entreprise, soucieuse de diminuer ses émissions de gaz à effet de serre, souhaite à terme développer d'autres lignes pour alimenter ses entrepôts.

M. Le Rochais

SNCF Réseau attribue 1,8 milliard d'euros de contrat de travaux



Une V211 de Colas Rail pousse la suite rapide caténaire 25 kV, opérée avec TSO (26 avril 2023). Le groupement fait partie des attributaires des nouveaux contrats.

SNCF Réseau a annoncé l'attribution de 1,8 milliard d'euros de contrat de RVB (renouvellement voie-ballast) et de renouvellement d'aiguillages sur le RFN sur une période de sept ans.

Eiffage Rail et Captrain vont renouveler 49 appareils de voies sur les LGV Atlantique, Nord-Europe et Sud-Est de 2025 à 2028. Le renouvellement s'effectuera au travers d'opérations coup-de-poing menées durant les week-ends, avec interruptions tempo-

raires de circulation. Ces deux entreprises ont également rempoté un marché de suite rapide sur le réseau conventionnel, où 524 km de voies bénéficieront d'un RVB via la suite rapide d'Eiffage Rail.

ETF va renouveler 800 km de voies situées en zone dense, également au moyen d'une suite rapide. Le groupement Colas Rail et TSO va quant à lui réaliser un remplacement de ballast sur LGV.

J. A.

Kevin Speed progresse dans son projet

Le 29 février 2024, l'entreprise Kevin Speed, aspirant à lancer des services grande vitesse pour les navetteurs, a signé avec SNCF Réseau un accord-cadre pour l'obtention de sillons. Conclu pour 10 ans et devant être approuvé par l'Autorité de régulation des transports (ART), ce contrat garantit un sillon par heure sur les trois LGV Sud-Est, Est et Nord à partir de 2028. Kevin Speed ambitionne en effet de lancer à cette échéance son service Ilisto sur Paris-Nord - Lille-Flandres, Paris-Lyon - Lyon-Part-Dieu et Paris-Est - Strasbourg, avec desserte des gares situées sur LGV (Meuse-TGV étant encore soumise à discussion sur les sillons). Cependant, de nombreuses interrogations subsistent,

notamment sur les dispositions précises de l'accord-cadre (insertion avec les nombreuses autres circulations, sur les sections saturées telles Paris-Nord - Bifurcation de Gonesse). Pour assurer son service, l'opérateur annonce (depuis plusieurs mois...) l'acquisition à venir de 20 rames à grande vitesse auprès d'Alstom, sans dévoiler leurs futures caractéristiques. Leur entretien futur est également une source de questionnements, l'opérateur annonçant le réaliser dans les gares intermédiaires des LGV, avec toutes les conséquences liées (construction et raccordement d'un nouvel atelier, roulements des rames...). Affaire à suivre.

J. A.

Les résultats financiers 2023 de la RATP



Un MP 89 CA à Barbara (19 janvier 2024). L'automatisation de la ligne 4 fait partie des nombreux investissements réalisés par la RATP en 2023.

La RATP a annoncé à la fin du mois de février ses résultats financiers pour 2023. Le chiffre d'affaires s'est élevé à 6,5 milliards d'euros, en hausse de 8 %. Cette hausse est portée notamment par la reprise des trafics sur les réseaux historiques (notamment métro), en hausse de 4,3 % sur l'année, ainsi que des gains de contrats à l'international. Plusieurs indicateurs économiques sont néanmoins dans le rouge, suite à la hausse des prix de l'énergie et l'inflation. Les investissements réalisés ont atteint 2,3 milliards d'euros. Ils ont notamment porté sur

des acquisitions de MP 14, MF 19, TW 20 et MI 20, ainsi que le déploiement des MP 89 CC sur la ligne 6 ou l'automatisation de la ligne 4. Les extensions de ligne sont également incluses, tout comme la rénovation de plusieurs stations importantes du réseau et le remplacement du pont de Chartres. Pour 2024, l'établissement public érige comme priorités la poursuite du redressement de la qualité de service sur ses réseaux, la réussite de la mise en service des nombreuses extensions prévues ainsi que les Jeux olympiques et paralympiques.

J. A.



Malgré le manque de neige qui a concerné cet hiver l'ensemble des massifs français, certaines stations ont connu une fréquentation exceptionnelle. Citons Saint-Gervais-les-Bains avec le Tramway du Mont-Blanc qui, aux heures de retour dans la vallée, a dû renforcer son offre au pied levé. Comme ici au départ de Bellevue avec les automotrices « Marguerite » et « Anne » prêtes à regagner, l'une derrière l'autre, Saint-Gervais puis Le Fayet (29 février 2024).

Brest prolonge son tram avec un financement participatif



Le tramway de Brest sur la ligne A au terminus de Porte-de-Plouzané (8 mars 2024).

Cette fois, c'est bien parti pour la ligne B du tramway de Brest. Après le lancement d'un financement participatif, la métropole a récolté la somme de 862 000 euros qui permettront d'impliquer la population dans le projet, à défaut de régler l'ensemble des dépenses. Courant 2024, le parvis de la gare va changer totalement de physionomie avec la destruction de la gare routière pour faire place au nouveau terminus des lignes B de

tram et D de BHNS (Bus à haut niveau de service), la première de la métropole. La future ligne B de 5,3 km remontera l'avenue Foch à la rencontre de la ligne A jusqu'à la station Liberté où un croisement à niveau des deux lignes est déjà en place. Une phase importante de travaux est prévue cet été durant laquelle la ligne A sera interrompue plusieurs semaines pour réaliser les raccordements nécessaires entre les deux lignes. *Ph.-E. A.*

Le tramway du Mans se rallonge



Le tramway du Mans ne restera plus très longtemps dans sa version de 32 m (1^{er} mars 2024).

Le réseau de tramway de l'agglomération du Mans entre dans une nouvelle phase de croissance. Après l'ouverture d'une seconde ligne en 2014, c'est à présent au tour du matériel de se rallonger. Les rames de 32 m du Citadis d'Alstom s'apprêtent ainsi à passer à 44 m pour accompagner la croissance du réseau. Heureusement cette opération avait été anticipée sur une partie des stations qui sont déjà à la bonne longueur. Il faudra tout de même adapter plusieurs équipements dont le centre

de maintenance où il est nécessaire d'allonger le peigne de voies. C'est sans surprise Alstom qui a annoncé début mars avoir remporté ce marché des éléments de caisse supplémentaires. L'ensemble de ces travaux doit commencer courant 2024 pour une arrivée en ligne une année plus tard. Une pareille opération d'allongement a déjà été réalisée sur d'autres réseaux et permet de gagner 40 % de capacité dans les rames.

Ph.-E. A.

La formation des conducteurs du Citadis de Nantes a commencé



Le Citadis de Nantes lors de sa présentation à Aytré chez Alstom (13 février 2023).

Ph.-E. Attal

Il va falloir s'habituer à le voir circuler dans les rues de Nantes. Le nouveau tramway Citadis X05 de deuxième génération (qui remplacera progressivement le TFS de 1984) transportera bientôt ses premiers voyageurs. En attendant, il faut former les conducteurs en conditions réelles sur la ligne 1, la première à recevoir ce nouveau matériel. Plusieurs séquences ont été programmées par la Semitan, l'exploitant nantais, durant les mois de mars et avril où les

conducteurs ont été formés sur deux journées consécutives par groupes de quatre ou six. La mise en service prévue à l'origine pour décembre a finalement été reportée au printemps 2024. La livraison de la commande de 49 rames de 46 m de long a déjà commencé et dès le mois de décembre 2024 14 rames seront affectées au parc. L'ensemble de ce marché représente un investissement de 218 millions d'euros.

Ph.-E. A.



Le 5 avril, le tram T 3B a été prolongé de Porte-d'Asnières à Porte-Dauphine (photo) après un mois de marche à blanc (12 mars 2024).

RATP Dev gagne les modes lourds à Lyon

Coup de tonnerre à Lyon ! L'autorité organisatrice, Sytral Mobilités, a attribué le 28 mars l'exploitation des sept lignes de tram, quatre lignes de métro, deux lignes de funiculaire et le Rhônexpress à RATP Dev. À partir du 1^{er} janvier 2025 et pour 10 ans, l'ensemble de ces lignes seront opérées par la filiale de l'établissement parisien. 1 600 collaborateurs employés par l'actuel délégataire Keolis vont être transférés dans la nouvelle filiale RATP Dev Lyon. Ce contrat représente 2,025 milliards d'euros sur 10 ans

et comprend de nombreux indicateurs relevés avec des exigences plus élevées (notamment la régularité des services et les taux de disponibilité du métro, en particulier la ligne B). RATP Dev assistera également Sytral Mobilités dans l'automatisation de la ligne A et la resignalisation de la ligne D ainsi que l'extension du réseau tram. Les bus et trolleybus sont conservés par Keolis. La relation avec les usagers sera gérée par la Société publique locale relations usagers (détenue par Sytral Mobilités et la Métropole de Lyon). *J. A.*

Lille contraint de louer ou d'acheter des rames de métro



Le VAL 206 devra quitter le réseau au plus tard en 2028 (10 mai 2013).

Un malheur n'arrive jamais seul sur le métro de Lille. Après les difficultés rencontrées pour mettre en service les rames de 52 m du nouveau métro, la métropole est contrainte de prendre des mesures radicales pour poursuivre l'exploitation. Le VAL 206 qui aurait dû quitter le réseau risque bien de circuler de nombreuses années supplémentaires, au-delà de ce que le matériel, mis en service en 1983, peut supporter. La métropole a donc décidé de louer ou d'acheter des rames supplémentaires alors que le matériel commandé à Alstom en 2013 ne sera pas en service avant 2026. 38 rames doivent être réformées entre août 2025 et février 2028. Au départ, il était prévu de rem-

placer le VAL 206 par le 208 plus récent, mais les déboires des rames de 52 m changent la donne. Seule solution envisagée, trouver des rames de type classique, c'est-à-dire se fournir auprès de Siemens qui doit livrer sept trains supplémentaires à Rennes pour la ligne A à partir de 2025. En théorie, ce matériel devait être le dernier proposé par Siemens qui produit désormais le CityVal. Si Lille passe une commande, la chaîne qui devait être démontée pourrait se prolonger encore quelques années, à condition de sortir le carnet de chèque à raison de 10 millions d'euros par train. Pour la métropole, une certitude, la facture sera envoyée à Alstom.

Ph.-E. A.

DUP pour la ligne T 9 du tramway de Lyon



Le tramway de Lyon est vu ici à La Soie, terminus du futur T 9 (5 avril 2022).

Photos Ph.-E. Attal

Le tramway de Lyon continue son développement avec bientôt une nouvelle ligne T 9. Longue de 11,3 km dont 8,8 km à créer, 12 nouvelles stations et un investissement de 290 millions d'euros, le T 9 devrait transporter 38 000 voyageurs par jour entre La Soie et Charpenne. La ligne, qui sera en correspondance à La Soie avec le métro A et les

tramways T 3, T 7 et Rhônexpress, et à Charpenne avec les métros A et B, et les trams T 1 et T 4, permet de compléter le maillage des transports de l'agglomération. La déclaration d'utilité publique (DUP) prononcée le 26 février 2024 permet d'engager les travaux dans le courant de cette année. La mise en service pourra ainsi intervenir courant 2026.

Ph.-E. A.

La gare d'Orly se révèle



Sur les quais de la ligne 14, tout est prêt pour recevoir les premiers voyageurs (5 mars 2024).

À quelques mois de l'ouverture de la ligne 14 de Pleyel à Orly, la nouvelle gare multimodale de l'aéroport se révèle. Cet équipement installé au niveau du terminal 3 servira à terme de gare d'échanges multimodale pour les lignes 14 et 18 où la correspondance se fera quai à quai de la 14 vers la 18. Elle est surtout la première avec Villejuif-IGR et Pleyel à recevoir une nouvelle signalétique et un mobilier qui seront déployés sur l'ensemble du réseau d'Île-de-France Mobilités (IdFM). Des valdeurs sans contact de toute dernière génération (ne recevant plus

les tickets), une très vaste salle d'échanges dotée d'une vingtaine de distributeurs automatiques, des panneaux d'information en trois langues à lecture multiple selon l'éloignement sont quelques-uns des nouveaux équipements conçus pour cette gare atypique. C'est également là qu'est utilisée pour la première fois la police de caractères d'IdFM qui remplacera partout les autres types de caractères. La gare d'Orly, ouverte sur le monde, donne ainsi aux voyageurs un avant-goût de ce qui se fait de mieux sur les réseaux franciliens.

Ph.-E. A.

Milan veut exploiter le métro parisien



Le MP 14 à l'atelier de Morangis de la ligne 14. ATM est particulièrement intéressé par les lignes de métros automatiques de la capitale (27 mars 2024).

L'information était un peu passée inaperçue, mais ATM, l'entreprise italienne des transports de Milan, a déposé des dossiers auprès d'Île-de-France Mobilités pour exploiter les réseaux franciliens. Après avoir perdu les marchés de la ligne 15 (attribuée à la RATP) et des lignes 16 et 17 (revenues à Keolis), ATM se verrait bien aux commandes de la ligne 18. Forte de son expérience en Italie mais aussi au Danemark à Copenhague, la société a revu sa copie après ses précédents échecs, pour mieux répondre aux attentes de l'autorité organisatrice

francilienne. Une société ATM France a même été créée pour marquer son ancrage dans l'Hexagone. Au-delà des lignes du Grand Paris, ATM se positionne sur la mise en concurrence du réseau historique de la RATP. On peut tout de même relever quelques « maladies stratégiques », comme celle de s'attaquer d'emblée à Paris sans avoir cherché à s'implanter d'abord en région. Et que dire de la réaction syndicale des employés ex-RATP passés sous sa coupe, sur le marché des bus (également convoité)?

Ph.-E. A.