

T. Richy



ÉDITORIAL

Un petit billet pour un grand ticket

PHILIPPE HÉRISSE

Qu'il doit être bien d'avoir la passion des trains et des transports urbains quand on réside outre-Rhin ! Pour 49 euros, on peut désormais circuler dans toute l'Allemagne, pendant un mois, sur les chemins de fer, les réseaux de S-Bahn, les métros, les tramways et les autobus. Certes, les ICE, trains de grandes lignes et *Regional-Express* restent exclus du tarif, mais cela ne devrait pas dissuader le passionné de parcourir le pays tout entier en empruntant une succession de trains régionaux. Et les ressortissants de l'Union européenne sont aussi éligibles à cette offre...

Vous aurez reconnu là le fameux *Deutschlandticket*, lancé le 1^{er} mai 2023, et qui vient de fêter son premier anniversaire. Certes, l'idée n'était pas tant de donner aux ferroviophiles le moyen d'explorer, à bon compte, l'intégralité du réseau allemand dans ses moindres recoins, mais bien plutôt de faciliter la vie de l'ensemble des citoyens, tout en accélérant le report modal vers les transports en commun. Et comme l'on devait s'y attendre, le succès a été immédiat, avec plus de 11 millions d'utilisateurs-abonnés, dont la moitié a opté pour la version digitale sur smartphone. Il est vrai que le *Deutschlandticket* demeure presque deux fois moins cher que le passe Navigo des Franciliens. Avec un petit billet, outre-Rhin l'on peut vraiment s'offrir un grand ticket...

En Suisse, il existe, depuis longtemps, le non moins fameux « Abonnement Général » (AG). En optant pour une facturation annuelle, il revient à environ 340 euros par mois (en 2^{de} classe), mais permet l'emprunt, dans toute la Confédération, de la quasi-totalité des trains de grandes lignes, des RER, des chemins de fer secondaires, des trams, des bus, des cars postaux et des bateaux ! Rapporté à la densité extraordinaire de l'offre et aux correspondances intermodales systématiquement assurées, le prix de l'AG – quatre fois celui du passe Navigo – n'a vraiment rien d'excessif...

En France, le projet d'un « titre unique » avait été lancé, l'an passé, par le précédent ministre délégué en charge des Transports, puis repris par le ministre actuel avec, pour objectif, une première expérimentation dès cette année. Mais le terme choisi pourrait prêter à confusion. Il s'agit, en fait, d'un « support unique », qui devra s'adapter aux différentes gammes tarifaires des quelque 730 autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui existent dans l'Hexagone, et qui développent chacune leur propre information voyageurs comme leur propre billettique ! Avec son smartphone, l'utilisateur pourra planifier, si nécessaire réserver, puis payer et valider un trajet multimodal, le tout sur une même plateforme numérique, et à partir d'un compte-client unique. Mais il continuerait d'acquitter isolément chaque trajet, en postpaiement ou en prépaiement...

En Suisse, les AOM sont inconnues, mais l'on y trouve une dizaine de communautés tarifaires. Et si l'on y dénombre 250 opérateurs différents (les CFF étant le plus important), il existe entre eux, depuis toujours, une véritable « culture de la collaboration ». *A contrario*, sur l'autre rive du Léman, le modèle qui s'impose désormais est celui de la mise en concurrence. Du coup, les fichiers-clients et les systèmes de billettique constituent des ressources stratégiques pour les opérateurs, dont certains détiennent ainsi un capital important qu'ils ne souhaiteraient peut-être pas partager avec leurs concurrents. Par ailleurs, à la différence de la Suisse et de l'Allemagne, les RER et métros français (et pour partie le Transilien et le TGV) sont des « systèmes fermés » : leur accès requiert le franchissement d'une barrière, sous forme de tripodes ou de portillons. Le smartphone de l'utilisateur devra donc pouvoir interagir avec autant d'infrastructures que de réseaux...

Avec la fragmentation liée à l'arrivée prochaine de nouvelles entreprises ferroviaires sur les grandes lignes, les TER et les RER, comme de nouveaux opérateurs sur le réseau RATP de surface, seule une gouvernance du projet à l'échelon national pourra espérer simplifier le parcours de l'utilisateur et réaliser l'interopérabilité tant souhaitée...

Le numéro 321 de « Rail Passion » paraîtra le 25 juin



J.-P. Forest



J.-C. Mans

Le samedi 20 avril 2024, l'association Train à vapeur d'Auvergne a plongé dans le passé 150 passagers en vivant le voyage des curistes qui rejoignaient les thermes de La Bourboule à bord du Thermal-Express, train saisonnier qui desservait les stations thermales auvergnates depuis Paris. Parti de Clermont-Ferrand pour cette réplique à caractère touristique, le train spécial à vapeur, composé d'une rame de voitures historiques, était mené par la 140 C 27 nîmoise du Gadeft (Groupement d'aide au développement des exploitations ferroviaires touristiques) qui remplaçait la 141 R 420 de l'association auvergnate, actuellement en révision. Le parcours vers les paysages du massif du Sancy, tracé via Chamalières, Volvic et Laqueuille, empruntait une voie fermée au trafic voyageurs depuis 10 ans. Mise en service en 1917, la 140 C 27 est capturée dans la rampe entre Saint-Sauves et La Bourboule. Le dimanche 21 avril 2024, c'est à bord de l'autorail X 2403 des CFHA (Chemins de fer de la haute Auvergne), que l'association Train à vapeur d'Auvergne organisait, cette fois-ci au départ de Vichy, un nouveau voyage vers la station thermale de La Bourboule, sur les traces du mytique Thermal-Express. Préservé par les CFHA, l'X 2403 de 1951, qui vient de démarrer de La Bourboule, passe à Murat-le-Quaire dans le cadre du trajet retour vers Vichy.

SOMMAIRE

ACTUALITÉS

BRÈVES

p. 6 à 13 Ouigo Classique arrive sur Paris - Rennes. Un sixième AR Trenitalia sur Paris - Lyon pour les Jeux olympiques. Vers un retour du train entre Bordeaux et Lacanau? Travaux dans le quart nord-est toulousain. Expérimentation Captracker entre Lyon et Marseille. La vente des billets: des difficultés pour les nouveaux entrants? Prototype TER hybride: un premier bilan. L'AEDTF fait des propositions pour la ligne des Alpes. Sortie des 25639 et 25660. La gare de Matabiau se métamorphose (une nouvelle fois). Journée d'essais pour le déploiement de l'ERTMS sur la LGV Paris - Lyon... et pour des marches d'endurance du TGV M. Un nouveau train léger au départ de Limoges? Tramway d'Aubagne, c'est parti. Séance photo pour des trains historiques et le RegioPanter en République tchèque. République tchèque: Regiojet exploite une nouvelle relation de nuit vers l'Ukraine. Ouigo Espagne: Valladolid est atteint. Royaume-Uni: East Midlands Railway va faire moderniser 90 automotrices. Pays-Bas: les électrifications de lignes relancées. Les 10 premiers Avril S-106 livrés à la Renfe. Suisse: le LEB commande quatre Be 4/8 supplémentaires. Les CFF attribuent à Alstom un contrat de service. Pologne: 13 Traxx MS d'Alstom commandées par CLIP Intermodal. Bulgarie: 76 voitures IC rachetées à la DB par BDŽ PP... et sept Kiss commandés à Stadler. Hongrie: le GySEV passe commande de neuf Flirt IC.

FRANCE

p. 14 La longue marche vers la concurrence
p. 18 Chasse à l'irrégularité en gare de Tours
p. 20 La dernière séance pour Railcoop
p. 22 Marseille-Saint-Charles.
Chantiers de rénovation de l'infrastructure

- p. 29** La première Z 24500 Auvergne-Rhône-Alpes rénovée
p. 30 RER C: un nouveau schéma directeur
p. 33 Le T 3b prolongé à Porte-Dauphine
p. 34 SBB Cargo France nouvel opérateur fret dans l'Hexagone

INTERNATIONAL

- p. 37** Développements en vue pour le RER transfrontalier bâlois
p. 38 Suisse: les CFF s'approprient et défrichent l'automatisation
p. 39 Allemagne: du nouveau dans la Ruhr
p. 42 Une automotrice chinoise circule dans l'Union européenne

TECHNIQUES

- p. 46** La semelle de frein composite: une révolution qui ne fait pas de bruit

NŒUD FERROVIAIRE

- p. 58** Genève. Une plaque tournante internationale

PATRIMOINE

- p. 72** Ligne des Hirondelles. Embarquez à bord d'un train spécial à l'assaut du Jura

MODÉLISME

- p. 76** En vitrine

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.



Votre code d'accès:
96af18f089

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



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,
Netto 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.



Ouigo Classique arrive sur Paris - Rennes



T. Macé

Le 19 avril 2024, la BB 22240 est vue à la sortie de la gare de Rennes, avec à son crochet le Ouigo Classique n° 4092, à destination de Paris-Austerlitz.

Depuis le 5 avril 2024, les Ouigo Train classique ont fait leur apparition à Rennes, qui se voit désormais reliée à Paris-Austerlitz par un AR quotidien, en plus des deux AR Ouigo Grande Vitesse vers Montparnasse. Ces trains permettent un voyage plus lent que les Ouigo GV, mais avec une meilleure desserte intermédiaire, et à bas coût. Ainsi, le Paris - Rennes en Ouigo TC dure de quatre à cinq heures, contre 1 heure 30 à deux heures pour les Ouigo GV. Les horaires peuvent légèrement varier selon les jours,

le réseau classique étant davantage soumis à divers travaux. Dans tous les cas, cette nouvelle offre dessert les gares de Paris-Austerlitz, Massy-Palaiseau, Versailles-Chantiers, Chartres, Le Mans, Laval et Rennes, et ce dans les deux sens. 250 000 passagers sont attendus d'ici décembre sur ces trains qui partent vers 8h10 de Paris et vers 15h50 de Rennes. Cette nouvelle liaison depuis Paris s'ajoute à celles lancées en 2022 vers Lyon et Nantes, confirmant la bonne dynamique des Ouigo TC.

T. Macé

Un sixième AR Trenitalia sur Paris - Lyon pour les Jeux olympiques



J.-C. Moris

La rame ETR 400 n° 50 de Trenitalia, dont la livrée vient d'être modernisée, passe à Moisenay (Seine-et-Marne) le 21 mars 2024 dans le cadre de la marche 6651 Paris-Lyon - Lyon-Perrache.

Depuis l'interruption de la ligne de la Maurienne fin août 2023, Trenitalia est toujours privé de liaisons Paris - Milan. L'opérateur italien en profite pour monter en puissance sur l'axe Paris - Lyon. Dans cette optique, un sixième AR a été annoncé le 9 avril dernier, il est réservable dès cette date avec les classes de confort habituelles. Cette sixième rotation sera en place du 15 juillet au 11 août 2024, à l'occasion des Jeux olympiques. Dans le sens Paris - Lyon, le Frecciarossa partira

tous les jours de Paris-Lyon à 18h30 pour des arrivées à Lyon-Part-Dieu et Lyon-Perrache respectivement à 20h22 et 20h36. Dans le sens inverse, départs tous les jours de Perrache et Part-Dieu à 15h19 et 15h34 (sauf le vendredi: 14h34 et 14h49) pour une arrivée à Paris à 17h30 (vendredi: 16h44). Avec cet AR pour les Jeux olympiques, le président de Trenitalia France, Marco Caposciutti, entend « contribuer au succès de cet événement historique ».

T. M.

Vers un retour du train entre Bordeaux et Lacanau ?



Ph.-E. Attal

La gare de Bordeaux-Saint-Jean pourrait accueillir des trains vers Lacanau (4 juillet 2017).

La gare de Bordeaux-Saint-Jean verra-t-elle bientôt des trains venant de Lacanau ? C'est le souhait de certains élus qui y voient une solution simple et respectueuse de l'environnement pour relier Bordeaux à la station balnéaire. D'autant que les projections à 2050 en population et donc circulations automobiles sont assez alarmantes. Reste que le projet est ancien, et que des études ont déjà été réalisées par la Ville de Lacanau

sans qu'aucune décision ferme ne soit prise. Cette fois, c'est Bordeaux Métropole qui s'engage sur une étude d'opportunité selon notre confrère *Sud Ouest*. Rappelons que les deux villes ont connu une liaison ferrée au titre de l'intérêt local exploitée par les chemins de fer économiques, sans doute trop vite supprimée. Un collectif de citoyens favorables au train s'est constitué pour appuyer cette réalisation.

Ph.-E. Attal

Travaux dans le quart nord-est toulousain



B. Vieu

La gare de Najac, dominée par un château médiéval, est suivie du pont-rail sur l'Aveyron (1^{er} février 2012).

Du 8 avril au 5 juillet la ligne de Capdenac à Tessonnières (95,5 km) est fermée pour travaux. 21 ouvrages sont rénovés et renforcés (ponts, remblais, tranchées, tunnels). Un kilomètre de voie est traité en RVB. Deux zones sensibles sont traitées pour stabiliser la plateforme suite aux mouvements souterrains amplifiés par le changement climatique. Entre Vindrac et Tessonnières, le tunnel de Souel (1 504 m) dont les parois et voûtes étaient affaiblies sur

500 m bénéficie d'une pose de grilles d'acier et d'une projection de béton haute résistance. De plus 300 m de voies sont renouvelés. D'autres travaux sur la ligne seront poursuivis jusqu'au 31 octobre, notamment ceux du pont-rail sur l'Aveyron à Najac pendant quatre mois à compter de juillet. Le coût des travaux est de 25 millions d'euros financés par la région Occitanie (66,5 %), l'État (25 %) et SNCF Réseau (8,5 %).

B. Vieu

Expérimentation Captracker entre Lyon et Marseille



C. Riotte

La Z 55597 six caisses de la région Auvergne-Rhône-Alpes est prête au départ du 886568 pour Valence - Marseille-Saint-Charles (24 avril 2024).

L'idée de cette expérimentation est d'identifier des défauts caténaires entre Lyon et Marseille (ligne PLM) en situation de température nominale et en situation de température « forte chaleur », et surtout des problématiques de disjonction des BB 22200 de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Pour cela, une rame TER Auvergne-Rhône-Alpes (Regio 2N Z 55597) est équipée du dispositif Captracker. Cette rame est engagée sur le roulement voyageurs existant au départ de Lyon avec un AR afin d'obtenir un jeu de données. La disponibilité des données est d'environ un mois, avec possibilité de mettre en place un disque dur propre à l'expérimentation pour sauvegarder la captation d'images. La circulation doit se faire de jour (la luminosité améliore significativement la qualité des images) et

sans intempéries (la pluie dégrade la qualité des images). Afin d'avoir une analyse optimale des données, trois AR sont prévus, un en avril, un en mai et un en juin. Ensuite, un partage des analyses sera effectué par les infrapoles rhodanien et Paca, avec déclenchement de visites terrain et le cas échéant d'opérations correctives. Ainsi le premier voyage de la Z 55597 a eu lieu le 24 avril. La rame est descendue à Valence avec le 886103, puis a été reprise par un conducteur de l'ERTM (équipe régionale de transport de matériel), car non-connaissance de l'engin moteur par l'ADC titulaire, sur le 886565 entre Valence et Marseille et sur le 886568 entre Marseille et Valence. Puis retour sur Vénissieux pour visite avec le 793082.

C. Riotte

La vente des billets : des difficultés pour les nouveaux entrants ?

Les nouveaux entrants doivent pouvoir distribuer leurs billets, afin de se faire connaître des voyageurs et engranger des revenus. Cependant, plusieurs distributeurs de billets indépendants de l'opérateur historique SNCF Voyageurs déplorent régulièrement l'existence d'une asymétrie d'information.

En mars 2024, Trainline, Kombo et Omio ont créé l'Association française des plateformes de distribution numérique de titres de

transport et de mobilité (ADN Mobilités). Cette association a pour objectif de défendre, protéger et promouvoir le développement des plateformes numériques indépendantes de distribution de billets en France. Elle souhaite faire évoluer la loi d'orientation des mobilités (LOM) pour corriger les distorsions de concurrence entre les opérateurs ferroviaires et les distributeurs indépendants de billets.

J. Anne



P. Laval

Le 3 mai, c'est par une UM de rames RER NG (la Z 58031/32 et la Z 58035/36) en provenance de la nouvelle gare de la Porte-Maillot que sont arrivées en gare de La Défense-Grande-Arche les personnalités invitées à la cérémonie inaugurale du prolongement de la ligne E du RER vers Nanterre-La Folie. Cette cérémonie, qui s'est terminée par le dévoilement d'une plaque à l'issue de l'allocution du Premier ministre Gabriel Attal, s'est déroulée trois jours avant l'ouverture au public du prolongement, qui sera exploité, jusqu'aux Jeux olympiques, par six UM de RER NG effectuant quatre navettes par heure et par sens entre Magenta et Nanterre-La Folie, de 10h00 à 16h00 en semaine, voire jusqu'à 20h00 les week-ends et jours fériés.

Prototype TER hybride : un premier bilan



B. Vieu

Le Régiolis hybride B 83519/20 au départ de Toulouse-Matabiau pour La Rochelle (6 avril 2024).

En Occitanie, durant trois mois et demi, du 16 décembre 2023 au 5 avril 2024, le Régiolis B 83519/20, premier TER hybride trimode (électrique-thermique-batteries), a parcouru 8000 km sur l'étoile toulousaine en service commercial. Les résultats confirment un taux de récupération de 90 % de l'énergie au freinage en ligne avec l'objectif d'une réduction de 20 % de la consommation de carburant et des émissions de CO². En mars une expérimentation avec l'emploi du biocarburant HVO 100 (huile végétale hydro-traitée) a eu lieu pour réduire d'au

moins 50 % l'empreinte carbone résiduelle par rapport au gazole conventionnel. Ce taux approche les 90 % si uniquement des huiles usagées sont utilisées pour la fabrication du carburant. Cette rame prototype démontre qu'elle a les mêmes performances que les autres Régiolis de cette série B 83500 quadricaisse. Le 6 avril elle est partie à La Rochelle pendant trois mois. Ensuite elle rejoindra le Grand Est à Strasbourg pour une période équivalente avant d'aller dans le Centre-Val de Loire à Bourges durant un trimestre.

B. V.



L. Valent

Première sortie sur la transversale Sud pour une BB 22200 Ouigo. Lors d'une belle matinée printanière, la BB 22238 est vue en tête de l'Intercités 4657 Bordeaux - Marseille peu avant de passer la petite gare de Dieupentale (Tarn-et-Garonne) (19 avril 2024).

L'AEDTF fait des propositions pour la ligne des Alpes



W. Lachenal/Coil. L. Levert

Un train spécial Alpazur composé de deux motrices RGP X 2700 en gare de Veynes où l'on voit bien qu'il y a du monde (août 1993).

Dans un communiqué paru en mars 2024 dans la presse locale, l'Association européenne pour le développement du transport ferroviaire (AEDTF) souhaite dans la perspective des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2030, que les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur veulent organiser, la

réalisation des travaux de pérennisation côté Aura de la ligne des Alpes Grenoble - Veynes, et son classement au Patrimoine mondial de l'Unesco. L'AEDTF propose également la création d'un AR Grenoble - Marseille assuré en AGC ou BGC couplé de Veynes à Marseille et retour avec un AR Briançon - Marseille. *L. Levert*

Sortie des 25639 et 25660



C. Riotte

Les 25639 et 25660 et stationnent sur la voie L de la gare de Marseille-Saint-Charles, en attendant de repartir en Avignon.

Dans le cadre de l'organisation de futurs trains touristiques entre Avignon et Marseille, deux BB 25500 de l'Association APCC 6570 d'Avignon étaient de sortie ce mercredi 24 avril: la 25660 (livrée verte d'origine à

bandes blanches et plaque en relief) et la 25639 (livrée « en voyage... ») étaient présentes à Marseille-Saint-Charles. Elles sont descendues sous la marche 32904 et remontées sous la marche 32924. *C. R.*

La gare de Matabiau se métamorphose (une nouvelle fois)

Les nouveaux aménagements de la gare de Toulouse-Matabiau sont à peine inaugurés qu'un profond bouleversement est déjà programmé. Avec de l'arrivée de la LGV et du la ligne C du métro, la gare se prépare à recevoir un important trafic supplémentaire, avec 150000 voyageurs, le double d'aujourd'hui.

La façade historique côté canal du Midi ne devrait pas en souffrir,

mais les débouchés de l'autre côté du faisceau de voies s'apprentent à connaître une profonde métamor-

phose. La « Halle des Mobilités » sera le cœur du pôle multimodal de Matabiau avec une entrée

magistrale qui facilitera les échanges multimodaux. Ce projet s'inscrit dans la requalification du quartier avec (peut-être) l'édification de la tour Occitanie à proximité de la gare.

La mise en service de la nouvelle « Halle » est prévue pour 2028, juste à temps pour la mise en service de la ligne C et quatre ans avant celle de la LGV.



Ph.-E. Attal

La gare de Toulouse-Matabiau disposera d'une seconde entrée magistrale derrière le faisceau de voies (22 août 2023).

Ph.-E. A.

Journée d'essais pour le déploiement de l'ERTMS sur la LGV Paris - Lyon...



C. Masse

L'autorail de contrôle en provenance de Longueau se rend à la gare TGV de Marne-la-Vallée-Chessy. Il est saisi ici à Charny (Seine-et-Marne) sur la LGV Est-européenne après avoir effectué un tête-à-queue dans le tiroir de Chauconin.

Le 18 avril du matériel voué aux essais circulait dans l'Est parisien. Tout d'abord, l'autorail X 72633/634 de contrôle ERTMS modifié en 2018 par le technicien industriel de Nevers. Cet engin est équipé du système de transmission voie-machine TVM 430 nécessaire pour circuler sur les lignes à grande vitesse. L'autorail est engagé sur des essais

nocturnes de part et d'autre du triangle de Coubert dans le cadre du programme LGV+ de déploiement de l'ERTMS sur la LGV Paris - Lyon. 58 nouveaux postes d'aiguillage et un nouveau centre de commande de la ligne entreront en fonction entre les 9 et 12 novembre prochains entraînant la fermeture totale de la LGV Sud-Est.

C. Masse

... et pour des marches d'endurance du TGV M



C. Masse

La rame de présérie du TGV M n° 2 997 en essais est saisie lors d'une marche d'endurance Strasbourg - Roissy (18 avril 2024).

Un autre essai a eu lieu dans le cadre de la poursuite des marches d'endurance du TGV M. Ce sont désormais deux rames qui effectuent simultanément des

essais sur lignes nouvelles ou conventionnelles. La rame de présérie n°2 997 effectue des AR entre Strasbourg-Neudorf et Roissy-TGV.

C. M.

Un nouveau train léger au départ de Limoges ?



© Ferrocampus

L'X 73525 a été équipé pour collecter des données pour le futur train léger Telli.

La région Nouvelle-Aquitaine met en circulation une rame train pour préparer l'arrivée du futur train léger Telli. L'autorail X 73525 a été spécialement équipé de caméras, de lidars et d'antennes pour scruter l'infrastructure et déterminer dans quelles conditions il serait possible d'y engager un train léger. Durant une année, le train circulera sur les lignes de l'étoile de Limoges pour effectuer les relevés nécessaires. Si les

études sont concluantes, elles pourraient permettre de relancer des circulations ferroviaires sur les 9000 km de petites lignes délaissées ou fermées. Selon leur importance et le trafic escompté, plusieurs types de véhicules pourraient y être engagés, Telli offrant 80 places assises pour environ 320 voyageurs. Un prototype pourrait être réalisé dès l'année 2026 ou 2027.

Ph.-E. A.

Tramway d'Aubagne, c'est parti



Ph.-E. Attal

La ligne 1 du tramway sera prolongée sur la voie SNCF de Valdonne (19 septembre 2023).

Le chantier de construction du Val'Tram, l'extension du tramway d'Aubagne, vient d'être attribué à NGE. C'est (espérons-le) la fin d'un long feuilleton concernant la seconde phase de ce tramway, en discussion depuis maintenant 10 ans. Avec cette extension dont l'ouverture est prévue pour la fin 2025, la ligne 1 qui ne comporte que 3 km, sera prolongée sur l'ancienne ligne SNCF de Valdonne fermée à tout trafic. Avec

14,4 km et 11 nouvelles stations, ce prolongement permettra de relier Aubagne à La Bouilladisse en 25 min le long d'un axe emprunté chaque jour par 18000 véhicules. En plus d'une meilleure desserte du centre-ville sur 1,2 km, l'ancienne voie SNCF sera réhabilitée principalement en voie sur ballast de type ferroviaire. Le début de ce chantier est prévu pour l'été 2024.

Ph.-E. A.