



T. Richey

ÉDITORIAL

Une Flèche bien décochée...

PHILIPPE HÉRISSÉ

C'était l'événement ferroviaire de la fin d'année. Samedi 18 décembre, Trenitalia, filiale « voyageurs » des chemins de fer de l'État italien (FS), a lancé ses deux allers et retours quotidiens entre Paris et Milan-Centrale, desservant Lyon-Part-Dieu, Chambéry, Modane et Turin. « Venez vivre un voyage à l'italienne », proposait la publicité. De fait, cette première relation internationale à grande vitesse exploitée en France par un opérateur étranger au titre de l'ouverture à la concurrence est aussi accessible aux voyageurs en service intérieur. Trenitalia utilise cinq très belles rames automotrices ETR 400 de Bombardier/Hitachi, commercialement dénommées « Frecciarossa (Flèches rouges) 1000 ».

Que des rames automotrices d'un opérateur étranger circulent sur Paris - Milan n'a rien d'une nouveauté. Dans les années 60, cette relation s'appelait « Cisalpin ». Elle faisait partie du réseau Trans-Europ-Express (TEE), et était assurée par les RAe quadricourant des CFF (Chemins de fer fédéraux suisses). À la même époque, les automotrices Breda ALn des FS montaient à Marseille-Saint-Charles depuis Milan au TEE « Ligure », et les automoteurs diesels VT 11.5 de la DB descendaient à Paris-Nord depuis Hambourg au TEE « Parsifal », pour ne citer que trois exemples de l'Europe ferroviaire de naguère. Sur le « Cisalpin », le conducteur SNCF (du dépôt de Dôle) était relevé à Vallorbe par un collègue CFF, qui l'était lui-même à Domodossola par un collègue FS, tandis qu'un technicien CFF (du dépôt de Zurich) accompagnait la rame de Paris à Milan. C'était le temps des « conférences européennes des horaires » et de la coopération...

On ne peut que se réjouir de voir ainsi revenir, sur le territoire de SNCF Réseau, de grands trains internationaux exploités par des opérateurs étrangers. Mais on peut aussi se désoler de voir que chacun de ces opérateurs risque désormais de ne pouvoir progresser qu'au détriment de ses anciens coéquipiers.

L'Europe a voulu la libéralisation des chemins de fer. S'inscrivant dans cette mouvance, la SNCF avait ouvert le bal en souscrivant quelque 20 % du capital de l'opérateur italien NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori), première société privée européenne de transport ferroviaire à grande vitesse (elle revendra ses parts un peu plus tard...). NTV, qui reste à ce jour le seul acheteur de l'AGV - l'Automotrice à grande vitesse d'Alstom -, a toujours été en concurrence frontale avec Trenitalia. On imagine que cette participation inédite n'a pas dû réjouir l'opérateur historique. D'aucuns allèrent même jusqu'à avancer que si, quelque temps après, les TGV France - Italie nouvellement lancés ne furent autorisés à terminer leur course que dans la gare périphérique de Milan-Porta-Garibaldi, et non dans celle, autrement plus majestueuse et mieux située, de Milan-Centrale, cette décision n'aurait pas été le fruit du hasard. Mais il est vrai que cette dernière gare a toujours vu passer un très gros trafic, et son plan d'occupation des voies ne doit pas être loin de la saturation...

Système intégré par excellence, le rail ne saurait être assimilé à l'aérien. Quand tout doit nécessairement « passer par les mêmes tuyaux », la concurrence n'a plus guère de sens. Incidemment, on en voit l'illustration, ces jours-ci, sur le marché du gaz et de l'électricité... Les ambitions légitimes des différents opérateurs ferroviaires demeureront toujours limitées par la capacité d'un réseau dont ils doivent se partager l'usage, et dont la meilleure façon de repousser les limites avait toujours résidé dans la coopération. Quant à la « vente par appartements » du rail britannique, elle n'a jamais conduit aux bienfaits espérés...

Collaborer toujours davantage entre opérateurs permettrait au contraire l'optimisation du système, la mutualisation des moyens dont chacun dispose (en commençant par la vente des billets !), et la création d'effets d'échelle, seuls générateurs d'économies. Autant de leviers propres à rendre le transport ferroviaire moins coûteux de manière pérenne, plus attractif, et mieux lisible pour le voyageur.

Le numéro 293 de « Rail Passion » paraîtra le 24 février



L. Cousin

Dimanche 12 décembre, arrivée du premier TGV direct entre Paris et Saint-Gervais pour la saison d'hiver 2021-2022. Ici une rame Duplex traverse les paysages enneigés au niveau du lac de Passy après Sallanches juste avant sa gare terminus de Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet.



S. Meillasson

Chaque rame du GoldenPass Express (Montreux - Interlaken Est dès le SA 2023) sera dotée à terme d'une voiture à plancher bas à écartement et à emmarchement variables. Le MOB a donc commandé à Stadler Rail quatre nouveaux véhicules (B 270) qui seront livrés entre fin 2023 et début 2024. Le MOB explique que les hypothèses d'un refit des voitures existantes (qui facilitent déjà l'accès aux personnes à mobilité réduite, en accord avec les exigences de la loi sur l'égalité pour les personnes souffrant de handicap [Lhand]) et de l'achat d'un matériel neuf ont été comparées. Il s'est avéré finalement que l'achat de matériel neuf offrait de nombreux avantages (techniques, durée de vie, maintenance, homogénéité avec les compositions GoldenPass Express, respect des normes). L'intégration de requis de la voie à 1 435 mm en est grandement facilitée. Ci-dessus, le GoldenPass Montreux - Zweisimmen circulant entre La Tine et Rossinière avec, en deuxième et troisième positions, deux voitures surbaissées (25 janvier 2014).

SOMMAIRE

6 à 37 / Actualités

BRÈVES : (pages 6 à 13)

Déneigement en haute Ariège. Pérennisation de Vitry - Gérard. Aménagement des dessertes TER en Nouvelle-Aquitaine. La Normandie a reçu ses 40 Omneo Premium. Des Omneo sur Marseille - Nice. Renforcement de l'itinéraire de la Bresse. Une nouvelle filiale pour SNCF Réseau. Un tramway pour Annecy. Une consultation pour le design des rames de la ligne 18. Taxis volants : la RATP poursuit son implication. Bientôt un RER à Strasbourg. La 100^e rame Citadis Dualis a été dévoilée. L'extension de la ligne 1 du métro à l'enquête publique. Suisse : fin des livraisons des duplex TGL d'Alstom. Partenariat pour le transport de déchets nucléaires. Trenitalia-Ilsa dévoile le nom de son offre en Espagne. Les prochaines étapes du tunnel Lyon - Turin. Prolongement du métro et projet de tramway à Palma de Majorque. Appels d'offres des ÖBB pour 660 automotrices électriques. DB Regio commande des Flirt Akku à Stadler. Des trains à grande vitesse Alstom pour les SJ. DB Regio et une filiale des ÖBB vont remplacer Alex en Bavière. Portugal : électrification de la ligne Faro - Vila Real de Santo António. RegioJet va exploiter des trains dans la banlieue de Prague. Les automotrices électriques SGM retirées du service aux Pays-Bas. L'opérateur Chiltern Railways reconduit pour six ans au Royaume-Uni. Royaume-Uni : Alstom et Hitachi Rail sélectionnés pour fournir 54 rames à grande vitesse.

FRANCE :

(pages 14 à 16)

Une opération mi-vie pour les automotrices Z TER.

(page 19)

Tour d'horizon des chantiers Eole côté ouest.

(pages 20-21)

La relance des trains de nuit français.

(page 22)

Le Puy du Fou veut créer une croisière ferroviaire de luxe.

(pages 24-25)

Guerre des services sur Paris - Lyon.

(pages 26 à 29)

Trenitalia débarque à grande vitesse en France.

INTERNATIONAL : (pages 30 à 37)

Les principales nouveautés du service annuel 2022 en Europe.

38 à 66 / Dossier

(pages 38 à 59)

Les viaducs ferroviaires en France.

(pages 60 à 66)

Les viaducs, des ouvrages d'art sous haute surveillance.

69 / Engins moteurs

Mouvements du matériel moteur SNCF d'août à décembre 2021.

70 à 81 / Techniques

Le dégivrage de la caténaire.

82 / Courrier

La parole aux lecteurs.

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

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



Votre code d'accès :
a7a0df9209

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.

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
Jérémie Anne, Philippe-Enrico Attal,
Marc Carémantrant, Bernard Collardey,
Nello Giambi, André Grouillet,
Stéphane Étaix, Luc Levert,
Sylvain Lucas, 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
Cheffe de publicité : Céline Soletta
01 49 70 12 40 -
celine.soletta@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) ;
Margaux Maynard
(site Internet - 01 49 70 12 17).

IMPRESSION

Imprimerie SIEP 77037 Bois-le-Roi.
RAS Imprimeur 95400 Villiers-le-Bel
Imprimé en 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.