



T. Richey

## ÉDITORIAL

# Traxx, Vectron, et sens de circulation

PHILIPPE HÉRISSE

**Q**ui possède, sur son compte en banque, entre trois et cinq millions peut s'acheter une Vectron. C'est le prix de la technique pour des locomotives qui, ces temps-ci, déchainent toutes les passions. Le nombre et l'incroyable variété des livrées dans lesquelles elles sont à ce jour apparues – et continuent journalièrement d'apparaître – ont vite fait le bonheur des amateurs...

**S**elon les dernières statistiques de septembre, 1 114 Vectron avaient été déjà vendues à 56 « clients » ayant le statut d'opérateur historique, de nouvelle entreprise ferroviaire, ou de société louant du matériel roulant. Toutes versions confondues, ces locomotives sont actuellement homologuées sur les réseaux ferroviaires de 20 pays. Au total, les engins en service ont parcouru près de 500 millions de kilomètres...

**A**vec la Prima d'Alstom et la Traxx de Bombardier (récemment absorbé par le constructeur français), la Vectron de l'allemand Siemens est l'une des trois principales familles de locomotives des temps présents. C'est en juin 2010 que la toute première fut présentée en Allemagne, au centre d'essai de Wegberg-Wildenrath, qui appartient au constructeur. Et depuis, la *success story* ne s'est jamais démentie...

**Q**uand on va à Allach, site de production des Vectron au nord de Munich, on est toujours impressionné par la synergie entre une conception modulaire de la locomotive poussée à l'extrême, et la façon dont a été pensée l'industrialisation de sa construction. Modularité et utilisation optimale de l'espace disponible ne sont certes pas l'apanage de la Vectron. À l'usine Bombardier de Kassel, en découvrant, sur la chaîne de fabrication des Traxx, le positionnement si savamment étudié de chaque équipement dans la salle des machines, nous avons déjà des étoiles dans les yeux. Sur la famille des Vectron, Siemens a fait le choix d'une totale standardisation de l'emplacement des appareils qui se répartissent très judicieusement de part et d'autre d'un unique couloir central.

**D**epuis leur structure porteuse jusqu'au plus petit composant de leur pupitre, les cabines de conduite de la Vectron sont séparément construites. Elles forment un module indépendant, qui est ensuite assemblé à la caisse de la locomotive. À l'intérieur, les postes de conduite sont aménagés à droite dans le sens de la marche. Cette disposition, habituelle sur les locomotives allemandes, découle de l'implantation à droite des signaux latéraux sur un réseau où le sens normal de circulation est à droite. Siemens n'a pas envisagé de version avec poste de conduite centré. Et Bombardier, sur la Traxx, avait écarté cette possibilité. Ce dernier constructeur nous avait justifié sa décision par l'absence d'intérêt de ses clients pour pareille disposition.

**L**e concept du poste centré répond à la louable intention de conférer au conducteur une visibilité équivalente des signaux, qu'ils soient implantés à gauche ou à droite de la voie empruntée. L'émergence de ce concept s'inscrivait dans le souci de faciliter l'interopérabilité.

**E**n France, dans le sens normal de circulation, les trains roulent à gauche, et les signaux sont implantés à gauche, ce qui explique la position à gauche des postes de conduite sur toutes les locomotives précédant la BB 27000. Quand un train circule en sens contraire du sens normal, sur la voie de droite, les signaux sont implantés à gauche de cette voie dans le régime de la banalisation, mais ils le sont à droite dans celui des IPCS (Installations permanentes de contre-sens). Et après avoir franchi les sauts-de-mouton aux entrées du territoire de l'ex-Alsace-Lorraine, le train circule à droite, avec les signaux le concernant également implantés à droite.

**L**es conducteurs français n'ont jamais paru éprouver de vraie difficulté à observer ces signaux implantés à droite depuis un poste disposé à gauche. Leurs collègues belges non plus, quand ils circulent à droite selon le régime local dit de « contre-voie », avec feux clignotants à droite. Sur les locomotives, le pupitre centré est-il la panacée ? Les avis demeurent partagés.

Photo de couverture : Une Vectron prototype en essais de roulement au nord de l'Europe (20 février 2012 ; Siemens).

Le numéro 290 de « Rail Passion » paraîtra le 25 novembre





H. Cyrille

*Ce Coradia Liner surpris ici à Bénèze-Maremne (Landes) est acheminé entre le technicentre Nouvelle-Aquitaine (SAQ) et Bayonne pour le renouvellement des rames de la desserte Hendaye - Bayonne - Toulouse. Rappelons que ces automotrices types Intercités peuvent être utilisées aussi sur la relation Bordeaux - Nantes (8 septembre 2021).*



L. Thomas

*Les 6 et 7 septembre 2021 ont été marqués par les premiers départs de la région Normandie des rames ex-Basse-Normandie, inutilisées depuis début juin 2021 et principalement stockées à Sotteville-lès-Rouen. C'est ainsi que le 6 septembre, les BB 67413 et 67456 tractaient une rame sur une marche 817242/3 Sotteville - Le Mans. Le convoi est aperçu à Grisy (Calvados). C'est assurément une page de l'histoire du rail normand qui se tourne.*



# SOMMAIRE

## 6 à 41 / Actualités

### BRÈVES : (pages 6 à 13)

Démontage d'aiguillages sur le réseau corse. Railcoop obtient sa licence d'entreprise ferroviaire. Euro Cargo Rail devient DB Cargo France. Travaux sur la ligne des Causses. Le TGV A en carmillon. 900 millions pour le 4<sup>e</sup> appel à projets de transports collectifs. Inondations dans le Gard. Inauguration de la nouvelle gare Montparnasse. Après l'abandon du projet de transformation de Paris-Nord, l'heure des hostilités. Le premier tunnelier de la ligne 18 du Grand Paris Express. Chantier à l'arrêt pour le tramway T 10. Quel avenir pour le métro de Lyon? Gratuité à Montpellier et à Strasbourg. Les ventes du Paris - Vienne sont ouvertes. Pénurie de conducteurs de train en Suisse. Montréal intègre le train de l'Est au projet REM. La première rame Zefiro pour l'Espagne acheminée. Royaume-Uni : reconduction de Greater Anglia... et de West Midlands pour cinq ans. Les Flirt 1 de Keolis Deutschland révisés par Talbot. Fin anticipée pour le BLB en Allemagne. Pays-Bas : Arriva autorisé à exploiter des relations en open access. Commande de rames automotrices pour Majorque. Nexrail Lease commande des DE 18 SmartHybrid à Vossloh. Norvège : CargoNet va louer des Euro Dual. Des automotrices Stadler pour l'Ukraine?

### FRANCE :

#### (pages 14-15)

Présentation officielle du train à hydrogène.

#### (pages 16-17)

Réouverture de la ligne Nantes - Bordeaux entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle.

#### (pages 18 à 22)

1981-2021 : 40 années de grande vitesse en France qui ont tout changé.

#### (pages 24-25)

Un patrimoine à voir dans toute la France.

#### (pages 26 à 28)

Encore un bel été de chantiers sur les rails français.

#### (pages 31 à 33)

L'innovation au service de la maintenance du Contournement Nîmes - Montpellier.

#### (pages 34-35)

Tramway du Mont-Blanc. Le dernier été des automotrices.

#### (page 36)

Trois versions de RégioIis pour le Léman Express.

### INTERNATIONAL :

#### (page 37)

Suisse : de l'Am 841 à l'Aem 841.

#### (page 38)

Allemagne : le monorail de Wuppertal circule à nouveau.

#### (page 41)

FlixTrain en pleine expansion.

## 42 à 53 / Nœud ferroviaire

Chartres. Une gare à l'ombre de sa cathédrale.

## 54 à 63 / Vectron

Vectron. Une locomotive intra-européenne.

## 64 à 69 / Événement

À bord du train Connecting Europe Express.

De Lisbonne à Zagreb (1<sup>re</sup> partie).

## 70 à 74 / Fret

ArcelorMittal et le fret ferroviaire en France.

## 75 à 78 / Modélisme

En vitrine.

## 79-80 / Courrier

La parole aux lecteurs.

## 82 / Les rendez-vous de « Rail Passion »

Présence dans ce magazine d'un encart du Catalogue 2022 de la Boutique de La Vie du Rail.

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](http://indexrailpassion.canalblog.com)



Votre code d'accès :  
bf8c5ae4ea

Toutes les vidéos de Rail Passion sont disponibles sur notre site [www.railpassion.fr](http://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  
Philippe-Enrico Attal,

Marc Carémantrant, Bernard Collardey,  
Nello Giambi, André Grouillet,  
Stéphane Étaix, Luc Levert,  
Sylvain Lucas, Sylvain Meillasson

### PUBLICITÉ

Jean Drieu la Rochelle (01 49 70 12 71)  
j.drieu@laviedurail.com

ABONNEMENTS - VENTE AU NUMÉRO  
abonnement@laviedurail.com

Tél. 01 49 70 12 20  
du lundi au jeudi

de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h

INFORMATIQUE ET PRODUCTION  
Robin Lolson (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.