



Une ferme photovoltaïque de 17 hectare a été installée en 2018 sur un ancien site ferroviaire, près de la gare de Surdon dans l'Orne.

© SNCF Voyageurs

Une semaine entre les rails

- p. 4 - Concours.** SNCF Voyageurs renonce à offrir des Smartbox
- p. 5 - Accident.** Il y a dix ans, Eckwersheim

En ouverture

- p. 6 - Trains de nuit.** De nouveaux espoirs pour le Paris-Berlin

Actualités

- p. 8 - Droit de grève.** L'avis de l'inspection du travail qui pourrait embarrasser SNCF Voyageurs
- p. 11 - Transport combiné.** Le premier train de fret s'élance entre Bettembourg et Mouguerre
- p. 12 - Île-de-France.** La RATP équipe toutes les rames du RER A de freins moins polluants

Le journal du cheminot

- p. 14 - Blue Sentinel,** une solution contre les collisions entre les trains et la faune sauvage
- p. 16 - UAICF.** Les cheminots cinéastes amateurs récompensés
- p. 18 - Gares de demain.** La nouvelle vie de la gare du Coudray-Montceaux
- p. 20 - USCF.** Voie Commune, un événement pour promouvoir le sport inclusif
- p. 21 -** Des rendez-vous personnalisés dans les lieux d'accueil de la CPR

Culture Rail

Peinture

- p. 22 - Paris.** Bilal Hammad au Petit Palais, un regard sur la ville et sur la vie
Télé
- p. 24 - Arte.** Un billet pour « L'Express de la Réunification »
Télé
- p. 27 - Arte.** De Dar-es-Salam aux chutes Victoria, à bord du Pride of Africa
- p. 28 -** La sélection de livres de la BCPC
- p. 30 - Agenda**
- p. 31 - Le regard de la Fnaut**
- p. 33 - Petite annonce**
- p. 34 - Jeux**



Le Trans-Europ-Express.

© Torsten Ruppert

Pour joindre La Vie du Rail

ABONNEMENT 01 49 70 12 20

4, rue de la Michodière, 75002 Paris
E-mail : abonnement@laviedurail.com
Site : www.laviedurail.com/sabonner-viedurail/

STANDARD : 01 49 70 12 00

PUBLICITÉ : 01 49 70 12 03

SERVICE COMMANDE : 01 49 70 12 16
(Du lundi au vendredi de 10h à 12h et de 14h30 à 17h)

E-mail : evpc@laviedurail.com
Site : www.boutiquedelaviedurail.com

Munissez-vous de votre numéro d'abonné
indiqué sur le film plastique
emballant votre magazine.

Photos de couverture: DR / DR / © Laurent Mailloir/ELAN Rail / © SWR/Alexander Schweitzer

Concours. SNCF Voyageurs renonce à offrir des Smartbox

SNCF Voyageurs a renoncé à offrir des Smartbox à des salariés suite à une interpellation de Sud Rail. L'Établissement TGV Ouest de Bretagne avait en effet organisé un concours permettant à ses collaborateurs de gagner ces coffrets offrant différentes prestations comme des séjours dans des hôtels, des repas au restaurant ou des stages thématiques. Selon le syndicat, ce cadeau est

inacceptable car les Smartbox ont fait la fortune de Pierre-Edouard Stérin « *exilé fiscal en Belgique depuis 2012, défini comme milliardaire libertarien et catholique intégriste* » et qui est devenu « *l'un des principaux financeurs de la guerre culturelle et politique de l'extrême droite* ». Contacté par LVDR, SNCF Voyageurs a refusé de commenter.

Pologne. Une ligne ferroviaire menant en Ukraine endommagée après une explosion

Le gouvernement polonais a dénoncé le 17 novembre « *un acte de sabotage sans précédent* », sur une ligne ferroviaire située à 100 kilomètres au sud-est de Varsovie. Une portion de voie, qui mène à l'Ukraine, a été détruite à l'explosif visant « *probablement à faire dérailler un train* ». La vigilance d'un conducteur qui a repéré les dommages et sonné l'alarme a permis d'éviter l'accident et personne n'a été blessé.

Le parquet national polonais, qui a qualifié ces actes de « *sabotage à caractère terroriste (...) commis pour le compte d'une organisation étrangère* », a annoncé qu'une enquête allait être ouverte.

Le ministre de l'intérieur a également évoqué deux autres incidents sur cette même ligne. Une caténaire aurait ainsi été endommagée sur quelques dizaines de mètres, non loin de la ville de Pulawy et, quelques centaines de mètres plus loin, « *un collier* » a été posé sur un des rails, heureusement sans conséquence.

Suède. Alstom assurera la maintenance de trains de banlieue à Stockholm



Une rame Stadler ER1 à deux niveaux du parc de Mälartåg sur le Centralbron, un des principaux ponts de Stockholm.

Alstom a annoncé le 23 octobre, avoir remporté le contrat de maintenance des 62 trains de banlieue de la région de Mälartåg en Suède. Il s'agit de cinq lignes qui relient Stockholm aux principales destinations situées dans un rayon de 200 km et qui sont exploitées par Transdev depuis février 2024. Leur fréquentation, en croissance, avait atteint 12,5 millions de voyageurs en 2023. Le contrat remporté par Als-

tom couvre la maintenance de l'ensemble de la flotte Mälartåg, composée de 53 rames Stadler ER1 à deux niveaux et de 9 rames à caisse "large" Regina, construites par Adtranz, puis Bombardier. D'une durée maximale de dix ans, il prendra effet à partir de décembre 2026. « *Cependant, les préparatifs commenceront prochainement afin d'assurer un démarrage en douceur* », indique Alstom dans un

communiqué. La maintenance sera effectuée dans les ateliers récents de Mälartåg à Eskilstuna, Tillberga et Stockholm, ainsi que dans l'installation d'Alstom à Västerås, récemment agrandie. Alstom précise s'appuyer « *sur son Centre de performance de maintenance (MPC), qui développe une expertise spécialisée et des compétences avancées en maintenance, déployées dans les pays nordiques pour desservir plusieurs flottes* ».

Décret. Le ministre du Travail Jean-Pierre Farandou ne s'occupera pas des dossiers liés à la SNCF

Devenu ministre du Travail et des solidarités, Jean-Pierre Farandou doit se déporter des dossiers liés à la SNCF, groupe dont il était le PDG avant d'être nommé au gouvernement le 12 octobre. De plus, les questions relatives aux sociétés du groupe La Poste (il avait été nommé administrateur en juin), à Fer de France (qu'il a également présidé de février 2023 à octobre 2025) et à la société Uside ne font pas non plus partie de ses fonctions, selon un décret paru le 11 novembre au Journal officiel. Elles sont confiées au Premier ministre, Sébastien Lecornu, précise le texte.

Accident. Il y a dix ans, Eckwersheim

Le samedi 14 novembre 2015 à 15 h04, lors d'un essai à grande vitesse effectué dans le cadre de la procédure d'homologation de la deuxième partie de la ligne Est-Européenne, la rame d'essai déraillait peu avant la courbe de raccordement avec la ligne classique Paris-Strasbourg, sur la commune d'Eckwersheim. La motrice de tête et les huit remorques s'immobilisaient après le pont, tandis que la motrice de queue tombait dans le canal. Onze des 53 passagers trouvaient la mort.

La vitesse excessive, de 255 km/h dans une courbe serrée de 945 m de rayon et un freinage inapproprié, sont à l'origine de l'accident, qui a entraîné une révision des pratiques en matière d'essais ferroviaires. Saisi du dossier, le



Motrice TGV Dasye 29787 et voitures 291744 et 292744 partiellement immergées dans le canal de la Marne au Rhin après le déraillement d'Eckwersheim.

© Piège Trains/ Wikimedia Commons

Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) avait alors formulé une demi-douzaine de recommandations portant sur le référentiel d'homologation des lignes à grande vitesse. Il estime qu'elles ont toutes été prises en compte par le groupe SNCF et son partenaire Systra. « Suite à nos enquêtes, nous formulons des

recommandations et sommes tenus informés de l'avancement des suites données, mais notre mission s'arrête là », rappelle un porte-parole du BEA-TT.

L'organisme avait notamment demandé une amélioration des analyses préliminaires de risques, une révision de la qualification des équipes de conduite d'es-

sai, ou encore l'enregistrement des communications depuis la cabine de conduite. Dès 2017, SNCF Mobilités a annoncé la mise en place d'un système complémentaire à l'accès à la conduite des trains d'essais, axés notamment sur des compétences non-techniques comme la gestion du doute ou la communication. Un système d'interphonie d'essai spécifique a également été installé entre la cabine de conduite et le chef d'essai. Après l'accident, une convention de partenariat entre l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et le BEA-TT avait aussi été conclue. Dix ans après, les deux organismes ont renouvelé fin octobre leur engagement pour renforcer leur collaboration.

RATP. Jean Bassères, président par interim

Petite surprise à la tête du groupe RATP pour remplacer Jean Castex parti à la SNCF: alors qu'on s'attendait à voir Jean-Yves Leclercq prendre la présidence par interim du groupe, c'est finalement Jean Bassères qui est nommé à ce poste depuis le 3 novembre, tandis que Jean-Yves Leclercq, actuel directeur Stratégie, finance et performance durable, devient directeur général par interim. Ce diplômé de Sciences-Po et de l'Ena (promotion Didierot) est administrateur de



Jean Bassères, président de RATP.

la RATP depuis mars 2022. Il a débuté à la direction de la comptabilité publique, qu'il a ensuite dirigée, avant de devenir secrétaire général du ministère de l'Économie,

chef de service de l'Inspection générale des finances. Il prend ensuite la direction générale de Pôle emploi devenu France Travail.

Le haut fonctionnaire, 65 ans, a également présidé la commission chargée de la réforme de l'Institut national du service public (INSP, ex-ENA) et exercé les fonctions d'administrateur provisoire de la Fondation nationale des sciences politiques (FNSP) et de l'Institut d'études politiques (IEP) entre mars et septembre

2024, une période de crise pour l'établissement.

Il va désormais gérer les affaires courantes d'un groupe de plus de 73 000 salariés qui sont en train de vivre de profonds changements avec l'ouverture à la concurrence. La course à la succession de Jean Castex est lancée, plusieurs candidats sont sur les rangs, dont deux anciens ministres des Transports, François Durovray et, selon notre confrère du Figaro, Clément Beaune, actuellement haut commissaire au Plan.