

Matériel roulant • Innovation

Allemagne : la H3 Alstom, une locomotive hybride comme les autres

Alstom vient d'obtenir le feu vert pour faire circuler sa locomotive hybride H3 à 100 km/h, une vitesse standard sur le réseau principal.

Sylvain Meillasson

L'Autorité allemande de sécurité, l'EBA (*Eisenbahn Bundesamt*, bureau fédéral ferroviaire), vient d'accorder à la locomotive hybride Prima H3 un certificat d'homologation pour circuler à 100 km/h en Allemagne. L'Autorité ferroviaire allemande ouvre ainsi à la locomotive de manœuvre à trois essieux d'Alstom de nouvelles perspectives. La Prima H3 peut désormais plus facilement s'insérer dans la trame des circulations sur voies principales, ce qui offre davantage de souplesse à ses nombreux utilisateurs. Il s'agit en l'état de Volkswagen, de la Deutsche Bahn, d'Audi, d'InfraLeuna, de Mitteldeutsche Eisenbahn Gesellschaft (MEG) et de Chemion *via* Deutsche Anlagen-Leasing GmbH (DAL). À ce jour, 19 Prima H3 sont déjà en circulation en Allemagne. Ces engins hybrides fonctionnent de 50 à 75 % en mode batterie. Autrement, ils consomment jusqu'à 50 % de moins alors que leur groupe thermi-



Photo d'une locomotive hybride H3 aux couleurs de Chemion sur le site Alstom de Stendal en Allemagne. À ce jour, 19 locomotives de ce type sont en circulation. En France, ce concept est encore absent.

que de 350 kW (aux normes européennes IIIB) a des émissions d'échappement (dioxyde d'azote) réduites jusqu'à 70 %. La formule, qui est particulièrement intéressante pour des évolutions en centre-ville ou en atelier, est encore totalement absente sur le réseau français. ■

Infrastructure • Développement

Réouverture de Delle - Belfort : la pose de la superstructure est en cours

Les travaux de génie civil sur la ligne Delle - Belfort (Territoire de Belfort), dont la réouverture est désormais prévue pour le deuxième semestre 2018, sont achevés à 99 %. La pose des équipements ferroviaires a commencé. Le pré-ballastage a débuté le 10 avril 2017, le soudage (électrique) des rails est en cours, tout comme l'approvisionnement des traverses et la pose des mâts de la caténaire. Le chantier de réhabilitation (remise en état et reconstruction) s'élève à 110,5 millions d'euros, en partie financé par la Suisse (24,7 millions d'euros). La photo ci-dessous montre la construction de l'évitement de la gare de Belfort-Montbéliard TGV (20 avril 2017). ■ SM



Sylvain Meillasson

► En bref

Patrick Jeantet, président de Fer de France

→ Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau, succède à Nicolas Jachiet à la tête de l'organisation interprofessionnelle Fer de France, le 20 avril 2017.

Le GNTC souhaite une indemnisation suite aux grèves de 2016

→ Dans un communiqué du 19 avril 2017, le Groupement National des Transports Combinés (GNTC) interpelle la ministre de l'Environnement, Ségolène Royal, afin d'obtenir « de justes compensations financières suite aux grèves SNCF du premier semestre 2016 pour ses membres qui ont été empêchés de circuler sur le réseau ferré national (RFN) ».

SNCF Intercités réfléchit au train de nuit de demain et organise un hackaton

→ Le 21 avril 2017, créateurs, start-upers, designers, influenceurs, entrepreneurs, clients et experts de la SNCF ont participé à un hackathon afin de « réinventer le voyage en train de nuit ». « design des espaces, services à bord, parcours digital, destinations, outils de commercialisation » figurent parmi les thèmes abordés. L'école d'architecture et de design Camondo a été associée. « Ces travaux permettront à Intercités d'identifier plusieurs projets singuliers et pertinents qui redonneront au voyage en train de nuit tout son attrait et sa modernité », précise l'entreprise publique.

Suisse : un partenariat stratégique entre route et rail

→ En Suisse, le 7 avril 2017, CFF Cargo et l'association des transports routiers ASTAG ont conclu un partenariat stratégique pour « approfondir le principe de comodalité ». « Pour cela, la constance du cadre normatif actuel doit être préservée. Celui-ci ne doit pas devenir plus sévère pour l'un ou l'autre mode de transport uniquement. La conception actuelle de la politique des transports est équilibrée et doit continuer d'offrir des conditions égales pour la route et le rail », ont déclaré CFF Cargo et l'ASTAG.