

Pologne • Essais

293 km/h : record de vitesse battu pour la Pologne et le New Pendolino d'Alstom



Alstom Transport / A. Février

Le train à grande vitesse de type New Pendolino d'Alstom, acquis à 20 exemplaires par la filiale grandes lignes PKP Intercity des Chemins de fer d'Etat polonais, le 30 mai 2011, a atteint, le 24 novembre 2013, la vitesse de 293 km/h (291 km/h le 23 novembre) lors d'essais sur la *Centralna Magistrala Kolejowa* (CMK), ligne à grande vitesse historique reliant l'est de Varsovie à la Silésie, entre Góra Włodowska et Psary (40 km). Les précédents records, établis en Italie (283 km/h) et en Allemagne (280 km/h) par ce type de matériel, ont ainsi été battus. En Pologne, le Pendolino (prototype bicaisse de type ETR 460) avait également battu le record national en atteignant 250 km/h en 1994. Cette marche a été organisée dans le cadre de l'obtention de l'autorisation de mise en exploitation commerciale du train en Pologne. PKP Intercity entend mettre en service ces rames entre Varsovie, Gdańsk, Gdynia, Katowice et Wrocław, avant fin 2014. ■ SM, MB et LC

► Infrastructure

International • Développement

Le futur RER de Genève et de sa région se prépare dès aujourd'hui



Sylvain Meillasson

Les travaux du projet CEVA battent son plein. Ci-dessus, la future nouvelle gare des Eaux-Vives en chantier (11 novembre 2013). Etablie en grande partie en souterrain, la liaison CEVA nécessite de procéder à des travaux délicats. Le projet implique également d'adapter certains sites ferroviaires comme la gare marchandises de Genève la Praille, construite après-guerre.

vement faibles (10,9 % et 23 % des voyageurs-km) en Romandie, une politique volontariste de report modal a été initiée par le canton de Genève. Elle se traduit par la relance des réseaux de transports publics – le tramway est passé d'une ligne en 1991 à quatre actuellement (ou encore 9 km de réseau exploité en 1987 contre 33,13 km fin 2012) – et par la construction d'une liaison entre les gares de Genève Cornavin et d'Annemasse (CEVA). Ce bouclage ferroviaire de 16 km, dont l'histoire est ancienne – deux conventions ont été passées en 1881 et 1912 (1881 : entre la Suisse et la France ; 1912 : entre la Confédération, le canton de Genève et les CFF) à cet effet – et la réalisation en cours, donnera en 2017 à l'agglomération FVG un RER devenu indispensable. L'étendue du réseau (230 km, 45 gares), les temps de parcours (Thonon - Champel-Hôpital en 40 min ou Cluses - Lancy-Pont-Rouge en 60 min) et les fréquences (six trains par heure et par sens entre Cornavin et Annemasse) changeront la donne. A n'en pas douter, CEVA va conférer aux transports publics une dimension nouvelle au sein de l'agglomération FVG. Il est par conséquent devenu nécessaire de préparer ce bouleversement. C'est l'objet de la Lettre d'Intention (LOI) signée le 30 octobre 2013 par les CFF et la SNCF. Ce document définit les modalités d'organisation entre les spécialistes des deux entre-



SNCF / Eric Bernard

Andreas Meyer, directeur Général des CFF (à droite) et Guillaume Pepy, président de la SNCF (à gauche), ont signé, le 30 octobre 2013, une lettre d'intention qui définit les prochaines étapes et fixe les bases de l'exploitation du Réseau Express Régional franco-valdo-genevois (RER FVG), dont la mise en service est prévue en décembre 2017.

Genève et la région lémanique (+ 20 % d'emplois de 2000 à 2010) sont réputés pour être économiquement très dynamiques. L'attractivité et les effets qui en résultent, en termes de mobilité, débordent largement des frontières suisses pour concerner aussi la Région Rhône-Alpes. La réalisation du raccordement ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) et la création d'un RER transfrontalier vont donner une nouvelle dimension aux transports publics dans ce vaste périmètre binational. Cette perspective

nécessite dès à présent de coordonner les démarches menées en Suisse et en France, ce sur quoi se sont récemment entendus les CFF et la SNCF.

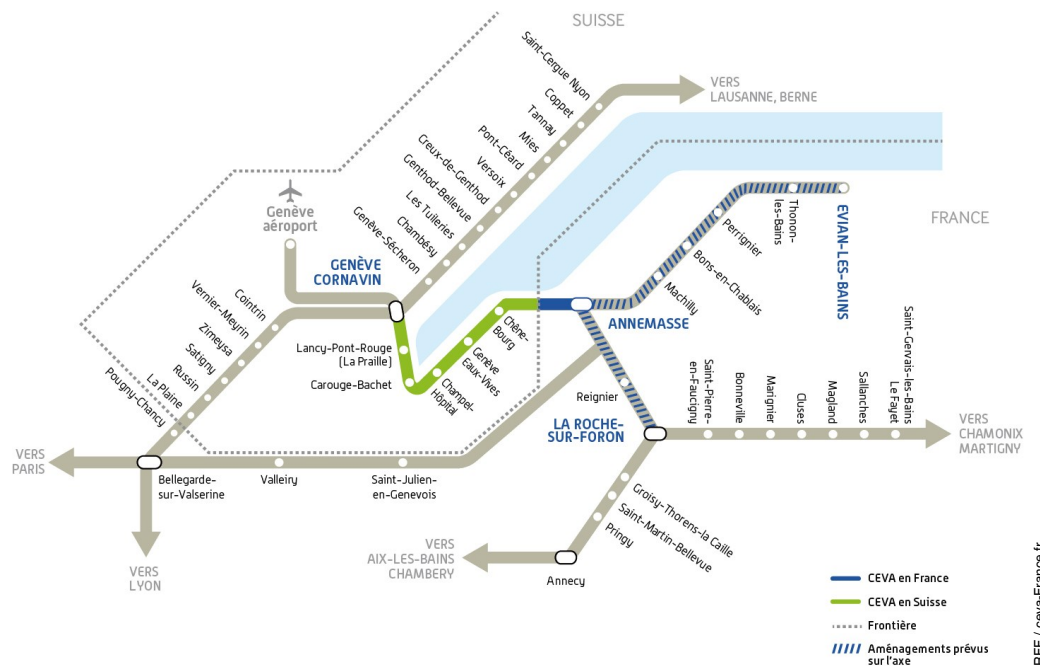
Genève ne représente, en tant que ville (188 234 habitants) et canton (460 243 habitants), qu'une petite part (282,5 km² sur 41 285 km²) de la Suisse (8,039 millions d'habitants) mais occupe une place centrale au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise (FVG). Cette agglomération (918 000 habitants, 440 000 emplois, 2 000 km²) génère en retour une forte mobilité dans et à la périphérie de Genève, avec par exemple 550 000 franchissements par jour de la frontière en 2011. Alors que les parts des transports publics et du rail demeurent relati-

prises ferroviaires qui travaillent sur le projet RER FVG depuis plusieurs années. Ils seront dès 2014 regroupés au sein d'une équipe et sur un site (Genève) communs qui permettront une meilleure coordination. La LOI crée un cadre *ad hoc* pour étudier les modalités concrètes d'exploitation, que ce soit pour les horaires, le matériel roulant, les tarifs et la commercialisation du futur RER FVG. Selon les CFF, la possibilité et l'opportunité de transformer cette société commune en entreprise ferroviaire sera abordée avec la SNCF. Mais au regard des conditions (licence, convention, concession, commanditaire unique...) requises, cette option s'inscrit dans une vision à long terme et n'est pas reprise par la présente LOI. Le matériel roulant utilisé dans le cadre du RER FVG dépendra quant à lui du choix des commanditaires en matière d'offre régionale que sont les cantons de

Genève et de Vaud ainsi que la Région Rhône-Alpes. Ces autorités discutent actuellement ensemble et pourraient faire appel à

des marchés publics en cours avec Stadler (FLIRT) ou Alstom (Régiolis).

■ Sylvain Meillasson



RFF / ceva-france.fr

► Voyageurs

International • Stratégie

SNCB Europe : Bruxelles au cœur d'une étoile ferroviaire internationale en reconfiguration

L'échec du service à grande vitesse belgo-néerlandais Fyra, en raison de l'inadéquation des rames V250 AnsaldoBreda avec les requis des opérateurs impliqués, contraint les NS et la SNCB à reconsidérer l'offre. Pour SNCB Europe, la direction des Chemins de fer belges en charge de l'organisation du transport international de voyageurs, la reconfiguration des dessertes Bruxelles - Amsterdam s'inscrit dans une démarche plus globale de « repositionnement stratégique », donnant l'occasion de faire le point sur ses activités.

Comme nous l'énoncions dans *La lettre ferroviaire* n°95 du 15 octobre 2013, à la suite du fiasco de Fyra sur le service à grande vitesse Bruxelles - Amsterdam, la donne change, les cartes sont redistribuées et se traduisent par « davantage de trains sur l'axe Londres - Lille - Bruxelles - Amsterdam ». A cet axe s'ajoutent les liaisons internationales vers l'Allemagne, le Luxembourg et la Suisse ainsi que vers Paris et le sud de la France. « SNCB Europe organise le trafic des trains internationaux [et] est aussi partie prenante dans certaines filiales qui gèrent des

trains spécifiques (Thalys, Eurostar) ou les aspects de la vente des tickets internationaux » résume l'entreprise. « La volonté de SNCB Europe est d'être reconnue en tant que marque puissante de l'offre ferroviaire internationale proposant de nouveaux services et un suivi optimal » fait valoir Michel Jadot, directeur général de la direction a progressé de 2,2 % entre 2011 et 2012 (240,3 millions d'euros), une croissance soutenue par les TGV Bruxelles-France (+ 9,9 %) et, dans une moindre mesure, par Thalys (+ 0,8 %). En 2012, la



Laurent Charlier

Pour Michel Jadot, si le modèle économique d'une liaison Eurostar entre Londres, Bruxelles et Amsterdam n'était pas évident, l'échec de Fyra a changé la donne. Deux allers-retours quotidiens sont prévus entre Londres, Bruxelles et Amsterdam, en décembre 2016.