

Le « Pullman-Orient-Express » sur la GC



C. Masse

Le train spécial Clichy - Villeneuve à Savigny-sur-Orge (15 mai 2014).

Le mercredi 14 mai 2014, le cimentier Suisse Holcim a dévoilé sa centrale de production prête à l'emploi, située dans l'éco-quartier de la ZAC Clichy-Batignolles. L'installation, située sur un terrain appartenant à RFF dans le 17^e arrondissement de Paris, a en effet la particularité d'être, en Île-de-France, l'unique centrale de ce type. Elle offre un déchargement direct par voie ferrée, chaque train pouvant stocker, dans ses 20 wagons-trémies, plus de 1 300 t de granulats. Bien que

le trafic entre les Carrières du Boulonnais, situées à Caffiers, et Clichy-Batignolles soit confié, depuis plusieurs années, à ECR et ses Class 66/77, la SNCF a mis à disposition, pour cette inauguration, quatre voitures de la rame *Pullman-Orient-Express*, le tout tracté, depuis les garages de Villeneuve-Saint-Georges, par une UM de BB 75000 Fret C'est donc un tour de Paris, effectué principalement par la Grande Ceinture sud, que s'est offert cet attelage hors du commun. C. Masse

Le tramway de Toronto se modernise

Le tramway de Toronto (lancé en 1861) figure parmi les rares survivants et constitue le plus grand réseau du continent nord-américain : 75 km pour 11 lignes dont une (la 501) de 24,43 km. Placé sous l'autorité de la Toronto Transit Commission (TTC) et doté d'un écartement original (1 495 mm), ce tramway est en correspondance avec des réseaux de bus et de métro (quatre interfaces) particulièrement efficaces. La flotte de trams TTC repose actuellement sur six véhicules CLRV de facture SIG, 190 CLRV et 52 ALRV de facture UTDC. Le développement de l'offre et la commande à Bombardier de 204 City Runner nécessitent de moder-



S. M.

Rame (double) ALRV sur la ligne 501 de la TTC. À l'arrière-plan, la CN Tower (mai 2014).

niser (ce à quoi participe le Suisse Kummeler + Matter) et d'adapter la caténaire au captage du courant par pantographe. S. M.

Stadler remporte le contrat des trains du Gothard



Look accrocheur pour le nouveau matériel Stadler, sur base Flirt, retenu par les CFF.

Stadler/SP

Stadler s'est vu officiellement octroyer, le 9 mai 2014, le marché (980 millions de francs suisses) des 29 rames automotrices que les CFF projettent d'utiliser sur les relations internationales *via* le tunnel de base du Gothard (voir RP n° 199). Ce matériel sera conçu pour circuler à 249 km/h (échappant ainsi aux requis des STI GV qui s'appliquent dès 250 km/h...) et à plancher bas (une première mondiale !). Les futures rames, qui seront longues de 200 m (11 caisses), et qui offriront une certaine accessibilité ainsi qu'un haut niveau d'agrément, dérivent en fait du Flirt. Il est prévu qu'elles soient autorisées à circuler, en plus de la Suisse, en Allemagne et en Italie ou encore en Autriche. L'octroi à Stadler de ce

contrat, plutôt qu'à Talgo (qui proposait une rame encadrée de motrices) et qu'à Alstom (qui offrait un dérivé de l'ETR 610 que ponctuellement surbaissé), s'avérait inéluctable. Le cahier des charges formulé par les CFF correspondait étroitement avec ce que le constructeur suisse est en mesure de proposer. Le souhait de la Suisse d'engranger des dividendes industriels sur les montants investis dans les NLFA a sans aucun doute joué un rôle important dans ce dossier. Par ailleurs, la volonté d'exercer au plus près une maîtrise sur les flux voyageurs Nord - Sud et le souci de promouvoir un certain « art de voyager », inauguré en d'autres temps par les rames TEE des CFF, ne sont pas non plus à écarter... S. Meillasson



C. Riotta

Depuis le 10 mai et jusqu'au 31 décembre 2014, l'X 76507/8 Auvergne est à l'effectif Paca. On le voit, ici, de passage à Saint-Louis-les-Aygalades, proche de son nouveau centre de maintenance de Marseille-Blancarde (12 mai 2014).