

La Lettre FERROVIAIRE

Benchmarking européen

Édition n° **5**

du 3 novembre 2009



Keith Fender

Allemagne • Périurbain Le scandale du S-Bahn de Berlin

Une enquête est ouverte pour faire la lumière sur ce fiasco. On évoque une maintenance sacrifiée sur l'autel de la course aux profits. Pour l'heure, le réseau S-Bahn est fortement désorganisé et les Berlinoises ne retrouveraient pas un service normal avant le second trimestre 2010

Les problèmes avec les essieux des automotrices BR 481/482 utilisées sur le S-Bahn berlinois ont été amplifiés par d'autres problèmes sur les cylindres de frein résultant pour leur part d'une maintenance délibérément négligée. Fin août dernier, des tests de freinage de routine sur les 481 n'ont pas été satisfaisants. S'en est suivi l'examen pendant une semaine des systèmes concernés. Le 6 septembre, une voiture dont 50 % des cylindres de frein n'étaient pas fonctionnels a été découverte. Il a été alors décidé le 8 septembre de retirer du service la plupart des BR 481 et 482 (toutes celles qui avaient parcouru plus de 1,35 millions de km), ne laissant ainsi que 163 rames à disposition pour le service commercial qui en nécessite normalement 536. La cause du problème a rapidement été identifiée comme étant une violation des

principes de maintenance édictés par le fournisseur. Contrairement aux instructions, une vis dans le cylindre n'a pas été remplacée à intervalles réguliers, ce qui a entraîné des dégâts sur les dits cylindres qui doivent maintenant être remplacés.

De faux documents de maintenance ?

La documentation produite par les services de maintenance aurait été falsifiée. La DB a demandé à des consultants de KPMG et à un bureau d'avocats d'établir les responsabilités. Parallèlement, le procureur a lancé une enquête criminelle alors que l'EBA (bureau fédéral des Chemins de fer), chargé de la sécurité suit la situation de très près. L'hypothèse est que des dirigeants auraient ordonné de faire l'impasse sur une partie de la maintenance. Selon certains, cette situation résulte de la stratégie de la DB visant à

accroître ses marges, avec pour sa filiale S-Bahn Berlin GmbH une valeur de 12 % en 2009 et 20 % en 2010 ! Afin d'atteindre les objectifs de rentabilité fixés par la DB, S-Bahn Berlin aurait été conduit à réduire drastiquement ses capacités en maintenance, prétextant que le remplacement de séries anciennes datant des années 30 par les BR 481 / 482 diminuerait les besoins en interventions. Depuis 2006, le S-Bahn a supprimé 1 000 emplois dans ce secteur et d'autres coupes étaient prévues. Elles sont maintenant suspendues. Les rames BR 485 retirées du service pour raisons d'économies et ferrillées pour certaines, sont remises en circulation. Elles sont révisées par les ateliers DB de Wittenberge, S-Bahn de Schöneweide et Bombardier de Hennigsdorf. La fermeture de trois dépôts ces dernières années nécessitent l'externalisation de ce travail. Avec si peu de rames en service, les sections Alexanderplatz - Westkreuz - Wannsee (y compris la section principale de la Stadtbahn), Schöneweide - Spindlersfel et Strausberg - Strausberg Nord ont été fermées complètement, des trains régionaux spéciaux desservant à nouveau Potsdam - Berlin Hbf et Spandau - Charlottenburg. Un horaire S-Bahn / RB a été introduit le 9 septembre dans l'urgence avec une desserte assurée deux fois par heure entre Berlin Ostbahnhof et Potsdam Hbf par deux rames réversibles ex NRW tractées par des BR143. Des automotrices BR 423 de Munich et de Cologne sont également utilisés sur les relations Hennigsdorf - Gesundbrunnen - Hbf - Südkreuz. Le S-Bahn Alexanderplatz - Westkreuz en direction du stade Olympique a rouvert le 28 septembre grâce à la disponibilité de 190 rames. Le retour à un service normal n'est pas attendu avant le printemps 2010.

■ Keith Fender et Volker Kubrak

Pays-Bas

HSL Zuid : problème de compatibilité électromagnétique

HSA (High Speed Alliance) a débuté, le 7 septembre 2009, au lendemain d'une cérémonie officielle, le service commercial voyageurs entre Amsterdam Centraal et Rotterdam Centraal via la HSL Zuid. Cette desserte est cadencée à l'heure et requiert des BR186 remorquant des voitures Fyra (ex ICR Benelux). Elle n'est assurée que du lundi au vendredi. Sa montée en charge devait être lente. Peu avant cette mise en service, des problèmes de compatibilité électromagnétique sont apparus de façon impromptue sur la ligne nouvelle. Ils se produisent là où la LGV côtoie les

lignes Schiphol - Leyde et Dordrecht - Breda. Ils affectent la signalisation et le système de sécurité ATB EG de première génération, ainsi que la chaîne de traction sur les plus vieilles des automotrices à deux niveaux de type VIRM. Les problèmes surviennent quand plus de 500 A sont tirés à la caténaire de la LGV. Dans l'attente d'études permettant d'élaborer une solution à long terme, le gestionnaire de l'infrastructure ProRail a décidé de limiter l'intervalle des trains sur les sections concernées de la LGV à 8 minutes afin de limiter les courants absorbés. ■ QV

République tchèque • Service régional

Des franchises sur 10 ans

Le gouvernement tchèque et 14 autorités régionales du pays ont signé un accord préparant l'octroi de mandats de longue durée dans le domaine des services régionaux avec les chemins de fer ČD pour principal bénéficiaire. Quand bien même le système est complètement libéralisé et ouvert à la compétition, l'absence d'autres concurrents fait que ces franchises reviennent virtuellement aux ČD. Mais il faudra encore que les régions avalisent cet octroi. Le paquet financier a été confirmé le 31 août par le ministre Gustav Slamecka. D'une durée de 10 ans, ces contrats vont assurer pour la première fois aux ČD une source de revenus stable (indexés sur l'inflation) et garantissant une marge de 2 %, suffisante pour entamer la modernisation de leur parc obsolète. Cela permettra également d'éviter une réduction trop marquée de l'offre ferroviaire en région. Selon le ministre Slamecka, seuls 2 % des dessertes seront supprimées avec le prochain service et aucune ligne ne sera fermée.

Selon le nouveau modèle, les régions vont déboursier 53 milliards de couronnes tchèques (2 milliards d'euros) pour les services régionaux ces dix prochaines années alors qu'une enveloppe de 27 milliards de couronnes tchèques (1,01 milliard d'euros) proviendra du gouvernement. Un accord similaire en préparation a été signé pour les relations régionales grand parcours. Il prévoit l'octroi annuel de 3,87 milliards de couronnes tchèques (146 millions d'euros) aux ČD pour ces services, financés par le ministère des transports.

Jusqu'à 75 % des services en concurrence

La franchise devrait inclure une clause prévoyant la possibilité de mettre en concurrence durant les 10 ans à venir 75 % de ces services, à raison de 5 à 10 % par an. Les premières lignes seront désignées fin 2009. Cette réforme ne concernera pas les dessertes IC, EC et SC Pendolino qui fonctionnent sur base commerciale, sans

subvention. Les services régionaux enregistrent une perte de 3,2 milliards de couronnes tchèques (120,7 millions d'euros) par an. Avant la séparation de ČD Cargo en décembre 2007, ces pertes étaient diluées dans l'exercice du fret. Les ČD ont décidé d'économiser 1,3 milliard de couronnes tchèques (49,06 millions d'euros) annuellement grâce à des coupes dans l'administration et des économies dans l'opérationnel, conformément à son programme de restructuration « Vize 2012 ». Afin de rajeunir leur parc plutôt obsolète, les ČD planifient d'investir 8 milliards de couronnes (301,9 millions d'euros) par an ces sept prochaines années, dans le but de remplacer ou de rénover tous les véhicules au parc de plus de 40 ans. Grâce à ce plan sans précédent, l'âge moyen du matériel devrait être ramené à 15 ans. Cela concerne particulièrement certaines automotrices de banlieue, des voitures et certains autorails. Le tout sera financé à la fois par des recettes commerciales et des fonds propres issus de la cession de certains biens. Mais les ČD espèrent également recevoir de la part de l'Union européenne 4 milliards de couronnes (150,9 millions d'euros). Cette année, les ČD ont investi un total de 4,5 milliards de couronnes (169,8 millions d'euros). ■ Michal Málek

Italie • Voyageurs

Investissements massifs dans le transport régional

Trenitalia a présenté le 7 septembre un plan d'investissements s'élevant à deux milliards d'euros (dont 500 millions du gouvernement) et dédié aux transports régionaux. Le plan prévoit l'achat de 100 locomotives E464 (des BB électriques monocabines), plus une option sur 50 autres unités, ainsi que 350 voitures à deux niveaux. Trenitalia, qui a déjà commandé 538 E464, en avait réceptionné 477 au 30 août 2009. C'est l'une des plus grandes séries de locomotives en Europe. Notons que Trenitalia a annoncé que les cent E464 supplémentaires étaient d'ores et déjà commandés alors que Bombardier disait toujours attendre la commande... Le plan prévoit également la remise à niveau de 243 voitures à plancher surbaissé et de 2 315 voitures moyenne distance, dans les ateliers de Trenitalia.

Lors d'une seconde phase, un appel d'offre pour 64 rames à deux niveaux et 24 rames thermiques à un niveau. Ce plan de deux milliards a été rendu possible par l'amélioration des comptes de Trenitalia. En 2006, la compagnie était au bord du dépôt de bilan, avec un déficit de 1,8 milliard d'euros et une recapitalisation. Mais c'est en signant des contrats de 12 ans (durée de six ans, renouvelable une fois) avec la plupart des régions italiennes que Trenitalia a pu réellement s'assurer les ressources nécessaires (2,8 milliards d'euros). Seul le Piémont a refusé de traiter avec l'opérateur historique transalpin. Le plan de Trenitalia est réputé garantir 40 000 emplois.

■ Marco Cacoza et David Haydock

Voyageurs

Arriva chassée de Pologne par la DB ?

Le rachat de l'opérateur polonais PCC Rail par la DB pourrait bien sonner le glas des activités voyageurs d'Arriva dans le pays. En effet, l'opérateur privé britannique exploite ses trains dans un consortium avec PCC Rail qui devrait être prochainement rebaptisé DB Schenker Rail Polska. Le contrat de trois ans avec la région de Cuyavie-Poméranie (centre-nord-ouest de la Pologne) s'achève à la fin de l'année 2010. Arriva étant en concurrence avec la DB, en Allemagne, l'incertitude plane alors sur l'avenir de ses activités polonaises. Arriva a essuyé les plâtres de l'ouverture à la concurrence en Pologne. Durant les deux dernières années, cette entreprise a participé au renouveau du transport ferroviaire régional en Cuyavie-Poméranie. ■ Mike Bent

Fret

DB Schenker resserre son étai en Pologne



En acquérant PCC Logistics, DB Schenker est automatiquement devenu actionnaire de la holding PTK. En effet, PCC Logistics possédait une part substantielle de PTK. Le 22 septembre dernier, l'opérateur allemand a porté sa participation dans le capital de PTK à 95 %. PTK qui emploie 2 000 personnes, possède 100 locomotives et 2 500 wagons, en plus de parts dans le port de Świnoujście (50 %), le plus actif dans le domaine du charbon et de l'acier, et le centre logistique de Gliwice. Son chiffre d'affaire a été de 90 millions d'euros en 2008. Bien qu'il soit opérateur *open access*, l'essentiel de son activité ferroviaire se concentre sur le réseau privé établi dans la conurbation de Silésie qui dessert des mines de charbon ou des centrales thermiques. PTK est également un transitaire important (notamment entre la Pologne, la Biélorussie et l'Ukraine) et possède de nombreux terminaux à conteneurs, fluviaux ou maritimes. ■ Mike Bent et Volker Kubrak

Hongrie • Stratégie

Régionalisation des services

Le gouvernement hongrois a présenté, le 20 septembre, ses propositions pour transformer le système de transports publics. Ces propositions auront un impact majeur sur les chemins de fer. Ce plan est lié aux efforts d'économie dans les dépenses gouvernementales et nécessite une coupe de 40 milliards de forints (146,5 millions d'euros) dans le secteur des transports publics. Selon les éléments à disposition, elle concernera les subventions accordées aux MÁV et nécessitera une rationalisation de l'exploitation ferroviaire. Plusieurs pistes sont explorées. Le principe de l'arrêt d'une exploitation double bus / train, qui était en gestation depuis un certain temps, pourrait conduire à la disparition de plusieurs lignes secondaires. Le souhait de fermer les lignes dont la fréquentation quotidienne est inférieure à 1 000 voyageurs ou de moins d'en interrompre l'exploitation, a été exprimé. Il a aussi été question de maintenir dans le giron étatique la seule banlieue de Budapest ainsi que les dessertes à longue distance. Selon le plan qui doit être présenté, 1 360 km d'itinéraires secondaires (46 lignes en tout)

pourraient être confiés aux régions. Plusieurs projets pilotes des MÁV dans le domaine régional ont échoué. Mais leur incapacité à générer des économies proviendrait de l'absence de transfert de l'infrastructure aux régions.

Réorganiser les filiales des MÁV

Le re-fusionnement au sein d'une nouvelle compagnie, complètement indépendante, de MÁV Start (Voyageurs), MÁV Trakcio (Traction) et MÁV Gépészet (maintenance du matériel roulant) récemment retirés des MÁV, a été évoqué. Celle-ci pourrait exploiter les lignes sous contrôle étatique qui seraient cadencées. Les fréquences des lignes suburbaines (tout comme pour certaines lignes à longues distances) seraient augmentées et sur quelques itinéraires, le service parallèle de bus serait stoppé. Cela ne signifie pas que les compagnies privées de bus ne pourraient pas être présentes sur ces dessertes. L'achèvement de plusieurs autoroutes ces dernières années rend en effet le voyage en bus tout à fait attractif par rapport au train sur certaines relations à

longue distance. Un nouveau gestionnaire de l'infrastructure serait également créé. Les futurs MÁV ne seraient responsables au final que de ce qui resterait des activités des actuels MÁV. Cette compagnie serait à l'avenir propriété de Nemzeti Vagyonkezelő qui possède les compagnies nationales de bus (Volán). Actuellement, les MÁV dépendent du ministère des transports.

Des démarches devront également être entreprises pour modifier la législation et permettre aux régions, pour autant qu'elles le souhaitent, d'exploiter les services ferroviaires. Elles pourraient reprendre ces services ainsi que l'infrastructure ou même créer leurs propres compagnies routières et ferroviaires. Quand une région ne souhaite pas s'engager sur le ferroviaire, les lignes destinées à être transférées par l'Etat pourront être fermées et remplacées par un service de bus. Une autre mesure d'économie pourrait être de supprimer certaines réductions accordées aux militaires, aux aveugles ou aux personnes âgées. Sur la base de ce plan, trois groupes de travail ont été formés, chacun travaillant sur la division du réseau ferroviaire (régional et national), la création d'une nouvelle compagnie et la modification de la loi. Une décision devait être prise le 15 octobre par le gouvernement.

■ Ferenc Jóó

France • Service régional

Cent Coradia Polyvalent pour huit régions

Le 27 octobre, Alstom a été retenu par la SNCF, sur proposition de la commission Transport de l'ARF (Association des Régions de France) présidée par Martin Malvy, pour fournir la nouvelle génération de trains régionaux. Le porteur polyvalent, désormais baptisé Régiolis, s'appuie sur la famille Coradia Continental (acquis par la DB par exemple) et Coradia Nordic (RER de Stockholm par exemple). Huit régions se sont portées acquéreuses d'une tranche ferme de 100 rames, assortie d'une intention d'options de 35 trains, pour une somme totale avoisinant le milliard d'euros (800 millions pour la commande ferme). Le marché global porte sur un parc de 1 000 rames. Régiolis sera livré dès 2013 et pourra être décliné en trois versions : Interurbain, régional et inter-ville.

Le nouveau matériel, 100 % à plancher bas, est disponible en trois longueurs :

Régiolis	Grand	Moyen	Petit
Longueur	110,0 m	71,8 m	56,4 m
Nb caisses	6	4	3
Nb bogies	8	5	4
Nb bogies moteurs	3	2	2
Places assises*	354	220	162

*en version régionale

Deux types de motorisation, électrique ou bimode, sont disponibles :

Régiolis	Grand et Moyen	Petit
Motorisation	électrique ou bimode	
Tension	25 / 1,5 kV	25 / 1,5 kV
	25 kV	25 kV
	1,5 kV	1,5 kV
	25 / 1,5 / 15 kV	
	25 / 15 kV	

Le Coradia Polyvalent reprend le concept de rame articulée et comprend deux bogies moteurs aux extrémités (version petite et moyenne). Le train de 110 m reçoit un troisième bogie moteur. Comme pour le train à grande vitesse AGV, le Coradia Polyvalent est équipé de moteurs de traction synchrones à aimants permanents. D'une puissance unitaire de 450 kW (432 kW à la jante), une rame quadricaisse totalise ainsi 1 800 kW et une hexacaisse



Alstom/SP

2 700 kW. La version bimode fait appel à un *power pack* par essieu moteur, chacun délivrant une puissance de 338 kW en sortie du groupe thermique. Assemblé à Reichshoffen, un premier Régiolis devrait être visible courant 2011... ■ LC

Régions	Matériel commandé	Options
Alsace	16 rames dont 6 de 72 m et 10 de 110 m	6 rames
Aquitaine	14 rames de 72 m	8 rames
Basse-Normandie	16 rames dont 8 de 72 m et 8 de 110 m	2 rames
Haute-Normandie	8 rames de 72 m	-
Lorraine	8 rames de 72 m	-
Midi-Pyrénées	13 rames de 72 m	12 rames
Pays-de-la-Loire	10 rames de 72 m	5 rames
Picardie	15 rames de 72 m	2 rames
Total	100 rames	35 rames

Pays-Bas

Barendrecht : un signal rouge grillé ?

Une collision frontale entre deux trains de marchandises a fait un mort et un blessé, le 24 septembre dernier. Retour sur l'accident. Le choc est survenu sur les voies fret de l'axe Rotterdam - Dordrecht, à la bifurcation nord de la gare de Barendrecht (donnant vers le port). Un train ERS Railways de porte-conteneurs (n°42331), tiré par une Class 66 (6616) et reliant le triage de Kijfhoek au port, est le premier concerné. Le deuxième (n°61300) est exploité par DB Schenker et convoyait des wagons-citerne (produits pétroliers) entre Onnen et Kijfhoek. La traction était

assurée par une unité multiple de diesel série 6400 (6414 et 6514). Un troisième train a été impliqué : il s'agit d'un service voyageurs Benelux reliant Amsterdam et Bruxelles. Ce dernier a heurté les trains de fret qui engageaient le gabarit mais heureusement à faible vitesse : le conducteur ayant remarqué au loin des étincelles provenant de la collision, il avait alors provoqué un freinage d'urgence. La cause résiderait dans le franchissement d'un signal fermé, par l'un des deux trains de marchandises. La vitesse relative au moment de l'impact aurait été de 110 km/h.

Un des trains devait alors rouler à environ 30 km/h. Soulignons que le système néerlandais de protection automatique des trains est inopérant en dessous de 40 km/h, à cet endroit du réseau. La police, le bureau d'enquêtes pour la sécurité (De Onderzoeksraad Voor Veiligheid) et l'inspection des transports et des eaux IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) sont chargés de déterminer les causes de l'accident. La ligne principale, reliant le port de Rotterdam au triage de Kijfhoek et à la ligne nouvelle Betuweroute, a été bloquée. Cinq jours après les faits, l'exploitation n'avait toujours pas repris à Barendrecht. ■ Quintus Vosman

Pologne • Stratégie

L'industrie ferroviaire chinoise met un pied en Europe

La Chine va construire des wagons et se montre intéressée par la future privatisation de l'opérateur PKP Cargo. La branche fret des chemins de fer historiques polonais PKP Cargo et le constructeur chinois de matériel roulant CNR Corporation Limited (CNR) ont fondé une société qui construira des wagons pour la Pologne mais aussi pour le reste de l'Europe. Certains sous-ensembles seront produits en Chine puis assemblés et certifiés à Szczecin (chef-lieu de la Voïvodie de Poméranie occidentale) où sont implantés des ateliers de la filiale PKP Cargo Wagon. Le lancement de la production est prévu pour 2010. Ce projet est le premier du genre en Union européenne et devrait offrir, au marché, des wagons à un prix très compétitif. Soulignons que la joint-venture créée n'assurera ni la maintenance ni la réparation des nouveaux wagons, ces opérations devront être effectuées dans d'autres ateliers. Le maire de Łapy (au

nord-est de Varsovie sur la ligne principale menant à Białystok) a demandé au Premier ministre Donald Tusk de convaincre la joint-venture d'utiliser les ateliers de wagons installés sur sa commune et qui sont en faillite.

Par ailleurs, Wojciech Balczun, Président de PKP Cargo, confirme que les Chinois sont intéressés par la future privatisation de la filiale fret. La commission parlementaire des infrastructures est d'autant plus perplexe, sur ce projet avec la Chine, que beaucoup d'ateliers wagons du pays connaissent des difficultés depuis le début de la crise économique. Le constructeur privé EKK Wagon, par exemple, a licencié 200 salariés en mars puis en septembre et envisage de se séparer de 200 personnes supplémentaires, en raison de la rareté des commandes passées par les opérateurs de fret ferroviaire, en particulier PKP Cargo.

■ Mike Bent

Roumanie • Stratégie

Sombres perspectives

Le ministère des Transports a annoncé un plan de 11 000 licenciements dans les trois divisions des chemins de fer roumains CFR. Après négociation avec les syndicats, ce chiffre a toutefois été réduit à 8 500. Ces derniers ont proposé d'accorder aux personnes licenciées, un dédommagement d'un montant équivalent à deux ans de salaire, mais aucun budget n'est disponible. En raison du manque de liquidités, les salaires sont payés très tardivement. Des interruptions spontanées du travail retardent ou annulent des trains. Le budget de l'Etat a été récemment modifié par l'ajout d'une enveloppe de 212 millions d'euros, mais rien ne concerne le ferroviaire.

■ Chris Bailey

Editeur

Charlier Laurent Claude - auto-entrepreneur
SIREN : 511796385
SIRET : 51179638500017
141 route de Bonsecours
59163 Condé sur l'Escaut - France
Tél : +33(0)6 75 86 37 36
e-mail : lcharlier@orange.fr

Directeur de la publication

Laurent Charlier
Cette lettre est disponible via le site internet :
www.lalettreferroviaire.fr
Le contenu rédactionnel est élaboré en partenariat avec le magazine britannique Today's Railways Europe (Rédacteur en chef : David Haydock), et avec la participation de Sylvain Meillasson.

République tchèque

Chômage et baisses de salaires pour ČD Cargo

ČD Cargo, la filiale fret des chemins de fer tchèques, a enregistré une perte avant impôts de 371 millions de couronnes tchèques (14,3 millions d'euros), au cours du premier semestre 2009. L'an dernier, à la même période, la compagnie réalisait un bénéfice de 335 millions de couronnes tchèques (12,9 millions d'euros). Le trafic a chuté de 30 % pour atteindre 31,1 millions de tonnes et les recettes ont diminué de 24 % soit 6,9 milliards de couronnes tchèques (266,4 millions d'euros). Les causes résident évidemment dans la crise avec une économie tchèque en recul de 20 %. La baisse la plus significative concerne la sidérurgie (-53 %), puis le transport de charbon et de coke (-41 %), l'automobile (-36 %), l'industrie papetière (-32 %), le transport combiné (-23 %). A l'inverse, le transport de produits agro-alimentaire est le seul à connaître une hausse (+37 %). Notons que les flux internationaux d'exportation, d'importation et de transit représentent 66 % des volumes fret. Pour faire face à cette perte, ČD Cargo lance une restructuration et un plan d'actions visant à réaliser des économies sur les activités commerciales et opérationnelles. Les effectifs (11 500 personnes) ont été réduits de plus de 9 %. Les salariés concernés ont été mis en chômage technique et touchent 60 % de leur salaire. La rémunération des cadres supérieurs a été diminuée de 15 %. Pour le second semestre 2009, ČD Cargo s'attend à une reprise de l'activité, principalement dans le transport de minerai de fer et de charbon. L'opérateur estime ainsi qu'il devrait réaliser, au cours du second semestre, un petit bénéfice avant impôts de 21 millions de couronnes tchèques (0,8 millions d'euros). Il prévoit de replonger dans les pertes en 2010.

■ Michal Málek

Croatie • Voyageurs

Končar : nouvelle automotrice InterCity

Le 28 septembre, le constructeur croate de matériel roulant Končar a présenté son nouveau concept d'automotrice électrique à des membres du gouvernement de son pays. Le prototype développé a déjà été vendu aux chemins de fer de Bosnie-Herzégovine (ŽFBiH). Končar espère que les Chemins de fer croates (HŽ) seront également intéressés par ce train, d'autant que la compagnie envisage d'acquérir du nouveau matériel pour le réseau suburbain de Zagreb. Il y a quelques années, lors de la présentation de son tramway TMK2200, Končar avait annoncé qu'il mettrait au point un nouveau type

d'automotrice. L'objectif initial était de mener ce projet en s'associant au constructeur Gredelj, qui est également croate. Ce rapprochement a toutefois échoué, en raison du choix fait par ce dernier de se rapprocher de Siemens pour développer une nouvelle gamme d'autorails et d'automotrices. Končar fait donc cavalier seul. La nouvelle rame quadricaisse monocourant (25 kV 50 Hz), est conçue pour les services interurbains et comporte des compartiments de première (24 sièges en 2+1) et seconde (152 sièges en 2+2) classe ainsi qu'un espace bar. L'automotrice articulée mesure 75 m de long. Les trois bogies



Toma Bacic

porteurs articulés intermédiaires sont complétés par deux bogies moteurs situés aux extrémités, sous les cabines de conduite. La configuration retenue est alors Bo-2-2-2-Bo. Quatre moteurs de traction de 500 kW chacun propulsent le train jusqu'à 160 km/h.

■ Toma Bacic

Belgique • Voyageurs

Première automotrice « Break » rénovée

La SNCB devrait présenter, cet automne, la première automotrice tricaisse « Break » série AM 80-83 rénovée. Véritable serpent de mer, ce projet prévoyait initialement la sortie d'un prototype fin 2006. Un peu moins de 140 rames devraient recevoir un nouvel aménagement intérieur et subir quelques interventions, comme l'application d'une nouvelle livrée, pour un montant estimé à 216 millions d'euros par la SNCB lors d'une présentation en septembre 2008. La rame 308, première traitée,

est sortie des ateliers de Malines le 10 septembre et a effectué une marche d'essais vers Aarschot. Cette opération complète le programme de rénovation massif engagé depuis la fin des années 90 ainsi que la politique d'acquisition de matériel. La 400^{ème} nouvelle voiture à deux niveaux série M6, produite par Bombardier et Alstom, a d'ailleurs été délivrée officiellement le 16 octobre. 492 unités ont été commandées au total.

Carlo Hertogs



Pologne

Stadler conteste un contrat remporté par PESA

Le constructeur suisse Stadler conteste un contrat remporté en 2005 par le polonais PESA. Il s'agissait de 11 automotrices série ED74 (160 km/h) pour les services Varsovie - Łódź exploités par l'opérateur historique PKP PR. Le fabricant suisse prétend que PESA n'avait pas de droit d'obtenir le contrat des automotrices ED74 et est prêt, si nécessaire, à porter cette affaire en justice. PESA n'aurait pas répondu à la procédure « standard » polonaise en vigueur, qui stipule que pour répondre à un appel d'offres, le produit proposé doit au moins déjà avoir été construit à six exemplaires similaires. Soulignons que PESA a récemment remporté un contrat de 101,26 millions d'euros pour la livraison de 20 automotrices « Elf » aux chemins de fer de Mazovie (Koleje Mazowieckie).

■ Mike Bent

Italie • Voyageurs

Nouvelle commande pour le polonais PESA

Le constructeur polonais PESA a remporté un nouveau contrat en Italie, le 18 septembre, portant sur la fourniture d'autorails à l'opérateur privé Arenaways. Les trois rames tricaisses série ATR.220 seront livrées entre mars et juillet 2010 et seront utilisées entre Florence, Rome et les ports de croisière méditerranéens. Il est probable que ces rames seront utilisées pour acheminer les passagers des navires de croisière de Civitavecchia à Rome (actuellement exploité par l'opérateur Ferrovie Centrali Umbra) et de Livourne à Florence. Mis en place début novembre 2006, Arenaway compte exploiter une boucle Turin - Alessandria - Milan - Novare - Verceil - Turin. A ce jour PESA a déjà livré des autorails ATR.220 à la compagnie LeNord (groupe FNM) qui les a mis en service en avril. Le constructeur a également fourni le premier des huit ATR.220 (contrat de 28 millions d'euros), destiné à l'opérateur Ferrovie Emilia-Romagna (FER) qui l'a engagé en service

Hongrie • Homologation

Le diesel « Hercules » ER20 de Siemens en essai

Cet automne, la locomotive diesel Siemens type ER20 (n°2007 dit « blanche neige ») a débuté ses essais en vue de décrocher son homologation en Hongrie et en Slovaquie. L'engin a été équipé du système de sécurité et de signalisation Mirel qui fonctionne aussi avec le système hongrois EVM. Afin d'obtenir l'homologation des équipements de sécurité en Hongrie, la locomotive doit parcourir 5 000 km. C'est ainsi qu'elle a, durant trois semaines, assuré la traction de

trains de voyageurs entre les villes hongroises de Sopron et de Győr ainsi que de convois de fret nocturnes. La conduite a été assurée par l'opérateur austro-hongrois GySEV qui dispose d'agent connaissant déjà cet engin. Une fois les essais terminés, cette locomotive sera utilisée par l'opérateur privé autrichien LTE jusqu'à ce que sa commande de trois modèles 2016 soit honorée.

■ Roland Beier et Ferenc Joó

Pour recevoir la newsletter gratuite, inscrivez-vous sur le site internet www.lalettreferroviaire.fr

Norvège • Fret

Certificat de sécurité révoqué

L'inspection norvégienne des chemins de fer a révoqué le certificat de sécurité de l'opérateur Peterson Rail le 23 septembre dernier. La société ne remplissait pas toutes les exigences légales requises. Par conséquent, la compagnie n'est plus autorisée à circuler sur le réseau ferré norvégien. L'autorité de sécurité ferroviaire avait mené un audit en avril dernier et avait relevé un grand nombre d'écarts à la réglementation. Peterson Rail a corrigé un certain nombre de ces points dans les mois suivants, mais plusieurs questions essentielles demeuraient non-résolues. L'opérateur a été averti, le 2 juillet, que si les exigences de sécurité requises n'étaient

toujours pas réunies et que si rien n'était réglé avant le 15 août, le certificat serait révoqué. L'autorité de sécurité n'a reçu aucun document de Peterson Rail.

Les trains de l'opérateur continuent cependant de rouler. Alors que Peterson Rail tente de récupérer son certificat de sécurité, ses trains sont exploités par l'opérateur privé Ofotbanen Drift, qui lui fournissait déjà des conducteurs depuis quelque temps. Ofotbanen Drift utilise deux locomotives électriques série EL18, louées auprès de l'opérateur historique norvégien NSB. Peterson produit du papier et des emballages avec du bois majoritairement importé de Suède. ■ Laurenz Edelmann

Autriche • Gare

Vienne : le chantier retardé d'un an ?

L'appel d'offres pour les travaux de construction de la nouvelle gare centrale de Vienne, Wien Hauptbahnhof, a été stoppé par les chemins de fer autrichiens ÖBB. La compagnie considère que l'offre du consortium gagnant est encore trop élevée et manque de réalisme. La question va maintenant être portée devant les tribunaux, le consortium n'étant pas disposé à accepter un nouvel appel d'offres. Ce recours va prendre du temps et les travaux de construction seront retardés en attendant de savoir s'il y

aura ou non un nouvel appel d'offres. Les ÖBB sont optimistes et annoncent que le calendrier prévu ne sera pas bousculé. Certaines sources non-officielles évoquent cependant que l'ouverture de la nouvelle gare pourrait être repoussée en décembre 2013 au lieu de décembre 2012. Ce retard supplémentaire d'un an impliquerait alors que les installations ne seraient pas prêtes lors de l'ouverture de la ligne nouvelle à grande vitesse Saint-Hippolyte - Vienne (axe Linz - Vienne). ■ Roland Beier

Pays-Bas

Un incident signalé 24h plus tard

Le 2 septembre, le conducteur d'un train de voyageurs IC de l'opérateur néerlandais NS Reizigers en provenance de La Haye a franchi un signal fermé à hauteur de la bifurcation entre Schiphol - Leyde et la ligne nouvelle HSL Zuid (à Hoofddorp). Le convoi s'est arrêté 100 m en aval du signal de protection. Aucun accident n'a été déploré. L'inspection des transports et des eaux IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) diligente une enquête. Le conducteur du train et le personnel du centre de contrôle du trafic n'ont pas signalé l'incident à l'IVW et ont ainsi enfreint le règlement. En effet, cette dernière a été alertée 24 h plus tard, par les chemins de fer NS. Autre violation des règles : le conducteur, qui a commis la faute, n'a pas été remplacé immédiatement. L'incident ayant été « résolu » sur le moment, il est impossible pour l'IVW de procéder à une enquête sur les lieux.

Sur le site concerné, le système de sécurité néerlandais de première génération (ATB) a été renforcé par des équipements supplémentaires (ATB-VV) dont le rôle est de stopper les trains qui franchissent un signal rouge alors qu'ils roulent à moins de 40 km/h. ■ QV

Suède • Réseau

Une seule entité de gestion pour la route et le rail ?

Le gouvernement suédois a suggéré qu'à partir du 1^{er} avril 2010, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire Banverket et son homologue Vägverket, pour le réseau routier, puissent fusionner. Jusqu'à aujourd'hui, chacun dispose de sa propre direction et de son propre budget. Les sceptiques craignent qu'avec un seul budget, sa répartition se fasse davantage en faveur d'un lobbying efficace plutôt que des véritables besoins. En outre, ils s'attendent à ce que les financements du rail soient perdus au profit des projets routiers que les gens perçoivent plus facilement... à travers leur pare-brise. ■ PG



Phil Lockwood

Allemagne • Gare

Vers une annulation du projet Stuttgart 21 ?

Dans une récente interview, Rüdiger Grube, le nouveau PDG de la DB, a annoncé que l'annulation du projet Stuttgart 21 pourrait être envisagée, en raison de son coût élevé. Rappelons que ce vaste chantier consiste à remplacer la gare terminus actuelle par une gare de passage souterraine. L'annulation du contrat est encore possible jusqu'à la fin de cette année. En revanche, Rüdiger Grube est favorable au remplacement de la gare en cul-de-sac de Hamburg-Altona par une nouvelle gare de passage. Au cours de ces dernières années, Hamburg-Altona a perdu la plupart des trains grandes lignes au profit de la gare principale Hamburg Hbf. Il est envisagé de remplacer Altona par une nouvelle gare dédiée au trafic régional et qui serait implantée à proximité de la gare S-Bahn de Diebsteich, à 1,5 km plus au nord. ■ Volker Kubrak

Espagne • Grande vitesse

Madrid - Irún : deux nouvelles sections à l'étude

Les études des deux tronçons La Puebla de Arganzón - Iruña Oka et Iruña Oka - Vitoria-Gasteiz ont été confiées aux ingénieurs, par le ministère des Travaux publics. A l'heure actuelle, 14,5 millions d'euros ont été investis dans le projet de développement de la ligne Burgos - Vitoria-Gasteiz (axe Madrid - Irún). La ligne nouvelle, à voie normale, ne devrait pas être achevée avant 2015. Les principaux défis concernent la traversée des massifs Montes de Oca puis Montes Obarenes. La ligne descend ensuite dans la vallée de l'Èbre vers la ville de Miranda de Ebro. Selon les dernières estimations, l'inauguration de la section Valladolid - Burgos, où les travaux vont bon train, pourrait avoir lieu en 2012 ou 2013. Le profil de ce tronçon est relativement facile. Une fois la ligne achevée, le temps de trajet, entre Madrid et Vitoria-Gasteiz devrait être de 2h contre 3h15 par la route aujourd'hui. ■ Mike Bent

Grande Bretagne • Open access voyageurs

Alliance Rail dévoile ses projets

Ian Yeowart est un pionnier de l'open access qui a beaucoup fait pour établir les services actuels sur l'East Coast Main Line (ECML), en tant que directeur du Grand Central Railway. Il souhaite aujourd'hui ressusciter l'appellation GNER (Great North Eastern Railway) sur l'ECML, l'entreprise portant ce nom ayant cessé ses activités en décembre 2007. Une nouvelle société, Alliance Rail Holdings, dont Ian Yeowart a pris la direction, a récemment soumis un projet à l'ORR (Office of Rail Regulation) de nouveaux services en open access. GNER assurerait la desserte de l'ECML depuis Londres-King's Cross et GNWR (Great North Western Railway) celle de la West Coast Main Line (WCML) depuis Londres-Euston. Les nouveaux services proposés s'appuient sur des liaisons

directes avec des villes qui ont perdu de tels liens par le passé ou qui ont vu ces dessertes être déclassées récemment.

Ces projets ont été salués par le quotidien Huddersfield Daily Examiner, ravi de la perspective que sa ville recouvrerait des trains directs, à la fois vers Euston et King's Cross.

A l'heure actuelle, sur la WCML, Virgin Trains est protégé de toute concurrence. Cependant, une occasion d'autoriser de nouveaux services en *open access*, sur cet itinéraire, apparaîtra lors de l'expiration de la franchise, en 2012. Par ailleurs, obtenir du matériel roulant adapté pourrait prendre plusieurs années. Alliance Rail vise un démarrage de ses services vers la fin de la Network Rail Control Period 4, soit 2014.

■ Today's Railways UK

Allemagne • Périurbain

Appel d'offres pour le S-Bahn de Hanovre

LNVG, l'autorité organisatrice des transports du Land de Basse-Saxe, lance un appel d'offres pour l'exploitation du réseau de banlieue S-Bahn de Hanovre. Ce contrat prendra effet en décembre 2012 et sera conclu pour une durée de huit ans. Le trafic est estimé à environ 8,5 millions de trains-km par an. Les rames seront mises à la disposition de l'opérateur par LNVG. Il s'agit d'automotrices des séries 424 et 425 (respectivement 40 et 19 unités de chaque type) aujourd'hui utilisées par la DB mais qui ont été cofinancées par les Länder de Basse-Saxe et de Rhénanie-du-Nord - Westphalie. D'après le présent contrat, la DB doit offrir une prestation de maintenance sur ces trains aux concurrents, si ces derniers le souhaitent.

■ Volker Kubrak

Pays-Bas • Service régional

Veolia dépassé par une trop forte fréquentation

Veolia Transport Nederland « shunte », de façon aléatoire, l'arrêt en gare de Mook-Molenhoek, récemment ouverte et située sur la ligne limbourgeoise reliant Nimègue à Venlo. L'opérateur a été surpris par la fréquentation très importante de la section nord de la ligne, en particulier entre Cuijk et Nimègue, où de nombreux étudiants remplissent les trains. L'arrêt de Mook-Molenhoek se situe sur cette section de ligne. Lorsque le personnel de bord juge que le train est bondé, il décide de ne pas assurer l'arrêt en gare de Mook-Molenhoek. Il est prévu que le trafic diminue dès que les nouveaux étudiants de Nimègue auront trouvé un logement sur place. Veolia a refusé de changer de matériel roulant pour répondre à cette demande en hausse et affirme que cette situation va bientôt se « stabiliser ».

■ Quintus Vosman



Laurent Charlier

Italie • Manœuvre

Questions de sécurité après un déraillement

Les chemins de fer italiens FS et la région de Lombardie ont diligenté une enquête suite au déraillement accidentel d'un train acheminant des voitures vides de la gare de Milan (Milano Centrale) vers un faisceau de garage, afin d'effectuer des opérations de nettoyage. L'enquête initiale a révélé que le conducteur, qui a été légèrement blessé, avait eu quelques difficultés pour démarrer le train. Il a dû quitter la locomotive série E.464 pour se rendre dans la cabine de réversibilité, à l'autre bout du

train, afin de desserrer le frein de parking. Alors qu'il retournait à pied vers la locomotive, le train a commencé à dériver et a terminé sa course dans un parc adjacent aux voies. La locomotive est sérieusement endommagée et est susceptible d'être découpée sur place. Lors de tels déplacements de matériel vide, le système de sécurité italien SCMT n'est pas enclenché et il n'y a pas de second conducteur comme c'est le cas en pleine ligne. Une enquête est en cours.

■ Marco Cacoza

Danemark

Nouveaux appels d'offres

Le lancement d'appels d'offres sur les dessertes régionales danoises Roskilde - Køge - Næstved (île de Sjælland où se trouve la capitale Copenhague), Odense - Fredericia et Odense - Svendborg (île de Fionie) est attendu avant la fin de l'année. Ces lignes, une fois attribuées, devraient être reprises par leur nouvel exploitant en décembre 2012.

■ Rory Wilson

Grèce

Remises en service avant les élections

Le Premier ministre grec Costas Karamanlis annonçait, à la surprise générale, la tenue d'élections législatives anticipées pour le 4 octobre. Cette décision a eu pour effet la restauration, à la hâte, de certains trains dans la région de Thessalie (nord-est de la Grèce). Dix rotations ont été mises en place au lieu des six alors en vigueur. Soulignons qu'avant la récente réduction du service, douze rotations étaient en place.

Des pressions sont exercées pour rétablir davantage de trains. Probablement dans la même veine, les dessertes à voie métrique Diakofto - Patras, sur la péninsule du Péloponnèse, ont été rétablies le 27 septembre (seule Kiato - Diakofto reste fermée à tout trafic).

■ Nick Fotis

Allemagne • Open access

Un train de nuit privé mort-né

Le nouveau « Nacht im Zug » Stuttgart - Berlin, train de nuit lancé par le privé Reisezug-Verkehrsgesellschaft, n'aura eu qu'une vie plutôt courte. Elle s'est terminée après seulement une semaine d'exploitation, pour des raisons économiques. La compagnie créée était une émanation du tour opérateur ferroviaire DNV Touristik.

■ Volker Kubrak

Allemagne

Des propositions pour faciliter la concurrence

L'autorité allemande de la concurrence suggère plusieurs mesures visant à accroître la concurrence sur le réseau ferré allemand. La principale requête concerne la privatisation des filiales d'exploitation et la pleine indépendance du réseau ferré. En outre, certaines modifications des règles d'allocation des sillons et des péages d'accès sont également évoquées. Alors que l'autorité est relativement satisfaite de la concurrence dans le transport de marchandises par trains complets, elle l'est moins pour le wagon isolé. Elle

recommande l'intégration des gares de triages, du personnel et des locomotives affectées à celles-ci, au sein de la société qui gère l'infrastructure, ceci afin de garantir l'égalité d'accès pour tous à ces installations. En outre, la fin des restrictions sur les relations longue distance par bus (depuis 1961, la création de nouvelles dessertes qui concurrenceraient le rail est impossible) est recommandée. Reste à voir ce que fera le nouveau gouvernement conservateur-libéral de ces propositions...

■ Volker Kubrak

Allemagne • Matériel roulant

220 locomotives de la DB garées par manque de trafic

Avec le ralentissement de l'activité économique, DB Schenker a vu ses trafics fondre d'environ 22 % au cours du premier semestre 2009, par rapport à la même période en 2008.

En ce qui concerne les moyens matériels, deux actions ont été engagées par le groupe. Un ajustement des horaires fret, et donc des roulements des locomotives, a été effectué dès le printemps dernier. Près de 220 locomotives ont été garées sans utilisation.

Les engins électriques des séries 139, 140, 151, 155 et 185 sont concernés avec res-

pectivement 25, 161, 12, 9 et 12 unités garées dans une dizaine de sites répartis dans le pays. Certaines locomotives des séries 139 et 140 sont récemment passées en révision et seront probablement remises en service dès que possible. D'autres n'ont subi aucune intervention et seront probablement radiées. De l'autre côté du Rhin, la SNCF connaît une situation semblable : certaines sources évoquent le garage d'une centaine de locomotives, dont des électriques des séries BB 22200, BB 7200, BB 37000 et des diesels BB 63500.

■ BG

International • Stratégie

Les Autrichiens prêts à parcourir les Balkans

Rail Cargo Austria (RCA), la division fret des chemins de fer autrichiens ÖBB, vient de recevoir son certificat de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure bulgare. RCA est désormais en mesure d'exploiter des trains de marchandises, à travers les Balkans, avec son propre personnel et ses propres locomotives. L'opérateur s'appuie sur son certificat de sécurité roumain, déjà en poche, et sur sa filiale hongroise MÁV Cargo. Les premiers services commerciaux pourraient débuter avant la fin de cette année. Certains documents font état d'une demande faite par RCA pour utiliser cinq de ses locomotives Taurus bicourant Siemens (15 kV 16,7 Hz et 25 kV 50 Hz) sur le réseau bulgare. Les dessertes

projetées sont pour l'heure encore inconnues.

■ Daniel Martin et Chris Bailey

Des dirigeants de CFR Marfa rejoignent Rail Cargo Austria

Le directeur général et le directeur des ventes de l'opérateur fret roumain CFR Marfa ont rejoint Rail Cargo Austria (RCA). La filiale marchandises des ÖBB a récemment débuté ses activités en Roumanie. Ayant déjà acquis le hongrois MÁV Cargo, RCA est un prétendant sérieux au rachat du « malade » CFR Marfa lorsqu'il sera privatisé, probablement en 2010.

■ CB

Allemagne • Stratégie

DB Schenker Rail à vendre ?

Le gouvernement allemand pourrait changer ses plans initiaux d'introduction en bourse d'une partie du capital de la DB. Au lieu de cela, la branche fret DB Schenker pourrait être vendue. Le gouvernement étudie différentes alternatives à l'option de départ, ceci en raison de la fluctuation sur les marchés.

■ Laurent Charlier

Grande-Bretagne

Advenza Freight liquidé



Lancé en 2004, l'opérateur fret britannique Advenza Freight a été liquidé par la haute cour de justice, le 7 octobre dernier. Cette filiale de Cotswold Rail a fait l'objet d'une requête formulée par l'administration fiscale britannique (HM Revenue & Customs) pour le non paiement des impôts. Network Rail avait supprimé le droit d'accès au réseau ferré de l'opérateur puisqu'il ne pouvait plus payer les péages. Cotswold Rail avait déjà vendu notamment la plupart de ses locomotives Class 47 au loueur Harry Needle Railroad Company afin de dégager des fonds. Advenza Freight n'avait pas réussi à se constituer une clientèle lui garantissant un minimum de revenus stables.

Au sujet de la maison mère, Cotswold Rail, L'ORR (Office of Rail Regulation) a confié au magazine britannique Rail qu'elle n'avait plus de certificat de sécurité ni de licence d'opérateur.

■ Today's Railways UK

Roumanie • Stratégie

Vers la création d'une filiale SNCF Fret Romania ?

SNCF Geodis souhaite donner un coup d'accélérateur au développement de ses activités en Roumanie. Le groupe a participé au salon international TIB 2009 à Bucarest (28 au 31 octobre). Il entend développer l'entité VFLI Romania, filiale de VFLI, pour mettre en place « une entreprise ferroviaire à part entière » qui « devrait acquérir son certificat de sécurité en mars 2010 ». La priorité de VFLI est en France. A l'été 2009, il a été décidé que SNCF Geodis reprenne la gestion de l'entreprise roumaine. Le pilotage opérationnel a déjà été réintégré et le transfert total devrait intervenir au 1^{er} janvier prochain. La filiale doit être renommée. VFLI Romania s'est développé en accompagnant les besoins de transport du cimentier Lafarge : manœuvres, location de wagons, traction sous-traitée chez Grup Feroviar Roman (GFR). Pour l'anecdote, ce dernier possède près de 25 locomotives ex SNCF (BB 16500, 25150 et 25200). SNCF Geodis compte quasiment quadrupler les tonnages transportés en atteignant 4,5 millions de t en 2010. Le chiffre d'affaires prévisionnel 2009 est de 1,2 millions d'euros.

■ Laurent Charlier