

Écrit par le 23 juillet 2024

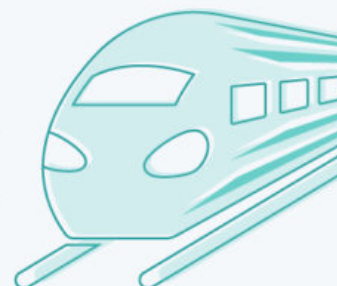
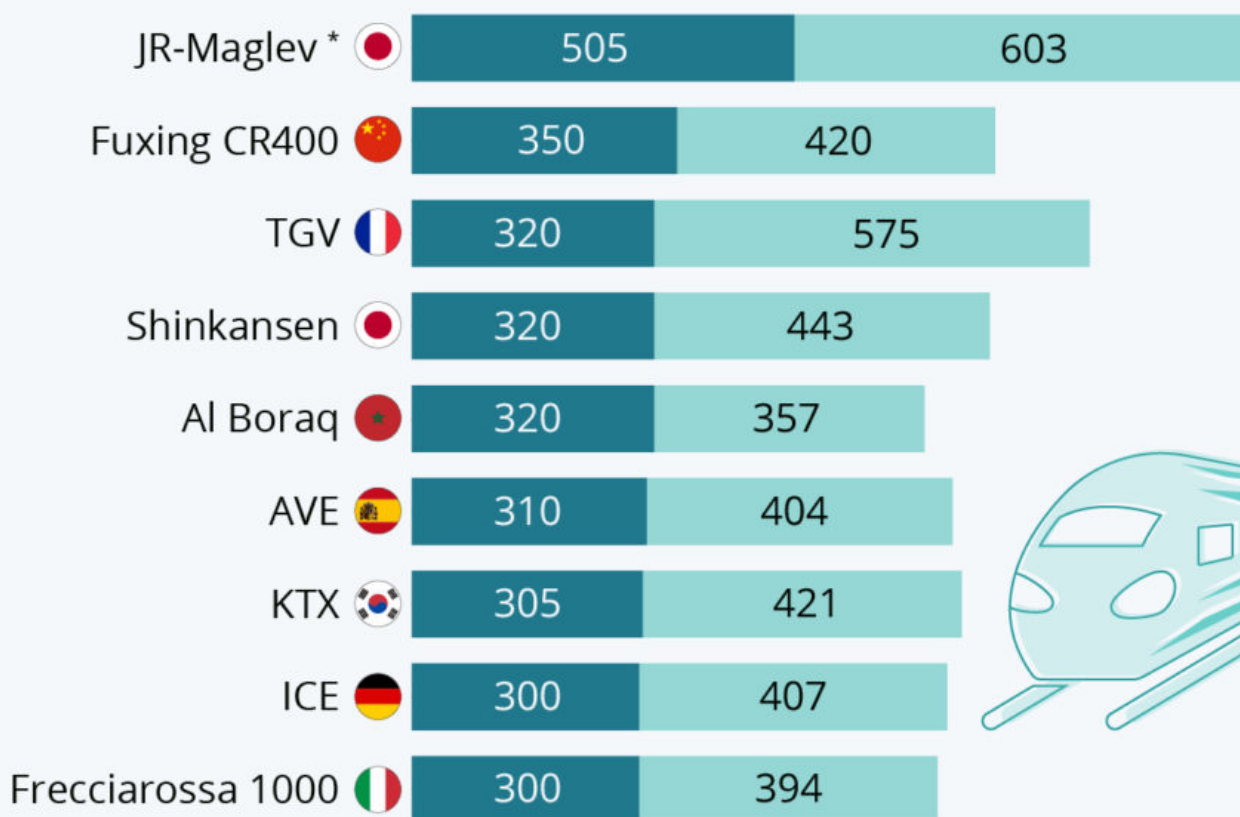
Les trains les plus rapides du monde

Écrit par le 23 juillet 2024

Les trains les plus rapides

Trains avec les vitesses commerciales les plus élevées au monde et records de vitesse (en km/h)

■ Vitesse commerciale ■ Record de vitesse



* le JR-Maglev est un train à sustentation magnétique dont la mise en service est prévue en 2027.

Sources : recherches Statista



statista

Inauguré le 22 septembre 1981, l'emblématique train à grande vitesse français, le [TGV](#), fête ses quarante

Ecrit par le 23 juillet 2024

ans cette année. Alliant confort, rapidité et une faible empreinte carbone comparée à d'autres modes de transport, le train à grande vitesse représente une alternative crédible à l'avion pour de nombreuses destinations. Si le [Japon](#) et la France ont été les pionniers du [transport sur rail](#) à grande vitesse, d'autres nations se sont à leur tour équipées de trains capables de rouler à 300 km/h (voire plus) sur leur réseau ferroviaire. Notre graphique propose un tour d'horizon des trains les plus rapides du monde.

Le record mondial de vitesse est actuellement détenu par le Maglev japonais. Lors d'un trajet d'essai en 2015, un prototype de cette nouvelle génération de trains à lévitation magnétique qui reliera Tokyo à Nagoya à l'horizon 2027 a atteint la barre des 603 km/h. La vitesse commerciale annoncée de ce train du futur pourra s'élever à 505 km/h, soit bien au-delà de celle pratiquée par les trains à grande vitesse classiques.

Si l'on exclut les trains à sustentation magnétique, le TGV possède toujours le record de vitesse sur rail, avec une pointe à 575 km/h enregistrée en 2007 lors d'un trajet expérimental sur la LGV Est européenne. La vitesse du TGV est toutefois limitée à 320 km/h en service commercial, à l'image du Shinkansen japonais (génération actuellement utilisée) et du TGV marocain Al Boraq, inauguré en 2018. Construit par [Alstom](#), ce dernier est le tout premier train à grande vitesse d'Afrique.

C'est le Fuxing chinois (modèle CR400) qui affiche actuellement la vitesse commerciale la plus élevée : 350 km/h. Dans les autres pays qui disposent d'un [réseau ferroviaire à grande vitesse](#), les trains sont autorisés à rouler à une vitesse moins élevée : 310 km/h pour l'AVE espagnol, 305 km/h pour le KTX sud-coréen, puis 300 km/h pour l'ICE allemand et le Frecciarossa 1000 en Italie.

De Tristan Gaudiaut pour [Statista](#)

Pass sanitaire : comment circuler à partir de ce lundi 9 août

Ecrit par le 23 juillet 2024



À compter du lundi 9 aout, date d'entrée en vigueur de l'extension du pass sanitaire, les passagers seront contrôlés dans les trains, les avions et les autocars sur des trajets longue distance.

Transports collectifs

Seuls les transports de longue distance sont concernés par l'obligation de pass sanitaire. Dans le ferroviaire, le passe sera exigé pour voyager en TGV, en trains Intercités et sur les lignes internationales. Les usagers des TER et RER seront donc exemptés. « Ce n'est pas à proprement dit la distance du trajet qui impose le passe, mais le type de train qui est choisi », explique une porte-parole de la SNCF. A titre d'exemple, voyager entre Strasbourg et Mulhouse se fera muni du passe en TGV, mais pas en TER. Même situation pour monter à bord d'un bus ou d'un car. Le document sanitaire devient obligatoire pour les voyages interrégionaux et internationaux. Les bus BlablaCar, Flixbus, etc. sont les principaux concernés.

Ecrit par le 23 juillet 2024

Avion

Dans l'aérien, aucune nouveauté, le pass est bien exigé pour voyager. Un certificat anti-Covid était déjà nécessaire pour les vols internationaux et les allers-retours avec la Corse. Dans les aéroports, la vérification sera systématique, mais peut déjà se faire via Internet, trois jours avant le vol. Le voyageur peut ainsi envoyer ses documents aux compagnies qui proposent ce service. Un agent vérifie individuellement les justificatifs et informe le client de leur conformité.

Contrôles systématiques ?

Christophe Fanichet, le PDG de SNCF Voyageurs, assure que chaque jour, 400 000 usagers seront contrôlés avant, pendant ou après leur voyage, par un agent du groupe ou un représentant des forces de l'ordre. La SNCF mise aussi sur la prévention, avec des messages systématiques aux passagers et des annonces sonores. Ses stands dans les grandes gares et des partenariats avec des pharmacies devraient permettre à la compagnie de proposer des tests rapides avant l'embarquement. Les chauffeurs des autocars vérifieront à coup sûr le passe, en même temps que le billet, grâce à de nouveaux agents mobilisés.

135€

Sauf pour les moins de 17 ans (les 12-17 ans seront exemptés jusqu'au 30 août), Il sera interdit de monter à bord du véhicule, et tout voyageur contrôlé sans le précieux sésame risquera 135€ d'amende. Même punition s'il ne porte pas le masque.

Lire aussi : [Gabriel Attal à la rencontre des restaurateurs du Vaucluse](#)

L.M.

La gare TGV d'Avignon connectée avec Orly

Depuis le 19 juillet dernier, Air France et la SNCF proposent une liaison 'Train + air' entre la gare TGV d'Avignon Courtine et l'aéroport de Paris-Orly (via la gare de Massy TGV). Ce service, qui existe depuis plus de 25 ans, permet de combiner dans une même réservation des trajets en train et en avion. Il est utilisé chaque année par plus de 160 000 clients depuis ou vers les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Ce service est également proposé sur 6 autres liaisons supplémentaires : entre Paris-Charles de Gaulle et Aix-en-Provence TGV, Bordeaux Saint-Jean, Marseille Saint-Charles et Montpellier Saint-Roch ainsi

Ecrit par le 23 juillet 2024

qu'entre Paris-Orly et Valence TGV et Marseille Saint-Charles. Cette extension du réseau porte à 18 le nombre de gares proposées par Air France et la SNCF.

Expérimentation digitale

Grâce à 'Train + Air', les clients disposent d'une seule réservation pour l'ensemble de leur voyage et d'une place garantie sur le prochain vol ou TGV 'Inoui' disponible, sans frais, en cas de retard du train ou de l'avion. Dans le cadre du programme de fidélité 'Flying Blue', ils cumulent également des Miles sur le parcours ferroviaire. Par ailleurs, les clients d'Air France voyageant en cabine 'La Première' ou 'Business' voyagent également en première classe à bord des trains SNCF.

Afin de simplifier toujours plus ce voyage combiné, Air France et SNCF expérimentent actuellement un nouveau parcours client intégralement digitalisé. Les clients peuvent ainsi s'enregistrer en ligne sur airfrance.fr avant le départ, pour la totalité de leur voyage, y compris le trajet en train, et n'ont donc plus besoin de récupérer leur billet en gare le jour du départ. Si le test est concluant, ce service pourra être déployé sur l'ensemble des trajets dès 2022.

Réduction des émissions de CO2

« Air France s'est engagée à réduire de 50% ses émissions de CO2 sur son réseau domestique d'ici à 2024, explique Vincent Etchebehere, directeur développement durable et nouvelles mobilités chez Air France. Enrichir régulièrement notre offre Train + Air nous permet de continuer à développer l'intermodalité, l'un des éléments clés pour tenir cet engagement tout en proposant des opportunités de voyage vers le monde entier à l'ensemble des régions françaises ».

« Notre priorité est de permettre aux Français - ainsi qu'aux touristes étrangers - de voyager de bout en bout en toute sérénité, complète pour sa part Jérôme Laffon, directeur marketing - voyages à la SNCF. Le développement de Train + Air nous permet de répondre à cet objectif. Face à l'urgence climatique, il offre également une alternative performante et décarbonée aux trajets, plus longs et plus fastidieux, réalisés en voiture individuelle pour rejoindre un aéroport. »

L.G.

Sncf : très régulière...ment en retard

Champion de la mobilité durable et des territoires. Voilà ce que voudrait être la Sncf. Il faudrait « verdir le matériel roulant » et ne plus utiliser de motrices Diesel dans les 10 ans sur un réseau régional peu étendu (1300 kilomètres exploités), peu utilisé, mal électrifié (47%) et ancien, nécessitant 90M€ de frais de maintenance par an et 200M€ cette année pour moderniser » des installations à bout de souffle.

Il faudrait être au service des trains du quotidien - et pas seulement ceux qui roulent à grande vitesse sur moins de 250 kilomètre de voies - en réussissant enfin la relance du fret dont la part de marché dans le

Ecrit par le 23 juillet 2024

monde du transport n'a jamais été aussi faible (9%).

Il faudrait être à l'heure pour amener la quasi totalité des trains à quai (95% en 2025 nous promet-on) et enfin dans les temps pour accomplir cette ambition de champion prévue pour 2030.

Les enjeux de notre territoire

Karim Touati, le nouveau directeur territorial de Sncf réseau en Provence-Alpes-Côte-d'Azur a donc du boulot pour apporter la preuve « du rôle essentiel que le transport ferroviaire est appelé à jouer » au travers d'un plan de reconquête promis par l'Etat, aujourd'hui par Jean Castex et hier par Lionel Jospin... Dans notre région, les sujets concernant le Vaucluse portent sur « un réseau structurant qui s'étend d'Avignon à Marseille, comprenant la ligne à grande vitesse Méditerranée, la ligne historique PLM et des itinéraires de détournement dont l'enjeu est de pouvoir combiner les trafics voyageurs et fret ».

« La livraison d'Orange aura lieu en 2022 ; celle d'Avignon-centre est prévue pour 2023. »

S'agissant des voyageurs, deux projets sont en cours, de même nature : les pôles d'échanges multimodaux (PEM) permettant un meilleur accès aux gares pour les piétons et les vélos, une valorisation du patrimoine bâti et de leurs abords pour créer de nouveaux espaces urbains plus agréables et fonctionnels.

La livraison du PEM d'Orange (12M€) aura lieu en 2022 ; celle du PEM d'Avignon-centre (15M€) est prévue pour 2023, réunissant la gare ferroviaire et routière ainsi que le pôle Kennedy dans un ensemble architectural unique pour connecter trains, bus, BHNS (Bus à haut niveau de service), tramway, cars interurbains en ouvrant des places de parking pour les vélos et 'l'autopartage'.

La particularité de ces projets tient au financement. Faisant largement appel aux collectivités puisque la Sncf ne met au pot qu'à hauteur d'environ 10%, les acteurs en présence ont intérêt à coordonner leur offre en ayant l'œil sur le retour sur investissement de l'opération.

La région, locomotive de '1001 gares'

Ce renouvellement des gares ne délaisse pas la ruralité. Lancé en juin 2019, le programme '1001 gares' relance l'activité et la présence humaine au cœur ces lieux automatisés, aujourd'hui peuplés de locaux vacants. Ils sont désormais ouverts à la location à tous les porteurs de projets qui veulent apporter aux voyageurs des commodités ou proposer des offres commerciales.

Près de 8 000m² sont disponibles en Provence-Alpes-Côte d'Azur, en tête des régions française avec une quinzaine de projets réalisés ou en cours d'installation : épicerie 'bio', hébergements temporaires, salle de sport, location de voitures, etc.

Voici la liste des gares concernées par le programme dans le Vaucluse : Pertuis (174m² disponibles), Avignon Centre (172m²), Thor (182m² en cours d'attribution), Bédarrides (212m²). Un cabinet d'ostéopathe à Entraigues sur la Sorgue va ouvrir prochainement.

Le serpent de terre s'allonge

S'agissant du fret, la situation est moins claire. L'argent manque.

Ecrit par le 23 juillet 2024

Un gros projet d'infrastructure (80M€) avait été envisagé sur le site d'Avignon-Courtine. Une installation tri modale (rail, route, fleuve) - la première du genre en Paca - avait même fait l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt en partenariat avec la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), Les Voies Navigables de France (VNF), la DREAL, le conseil régional et départemental et la commune d'Avignon. « Sncf réseau remplissait dans ce cadre son rôle d'expertise ferroviaire fournissant certaines études techniques permettant d'estimer les travaux à réaliser. Sncf réseau n'est pas porteur de ce projet qui semble en attente pour le moment » explique sobrement la direction.

« Les opérations ferroviaires de d'Avignon-Champfleury nous font gagner de l'argent. »

Et pour cause : « les opérations ferroviaires de d'Avignon-Champfleury nous font gagner de l'argent, ce qui est conforme à nos obligations statutaires. Sur ce projet nous ne serions pas moteurs », indiquait déjà l'ancien patron du réseau ferré régional en 2018.

Actuellement, Champfleury fait néanmoins l'objet d'un projet d'extension « nécessaire » pour faire des gains de capacité en matière de transport de fret combiné (conteneurs). Avec 85 000 'boîtes' par an il s'agit d'un des sites les plus importants en France, relié au port de Marseille. « Ce projet étant en phase d'émergence, les toutes premières études sont en cours ; nous n'avons pas plus de détail à ce stade ». Il fait cependant partie des objectifs des entreprises de fret réunies dans la 'coalition' dite '4F' (Fret ferroviaire français du futur) et d'un protocole signé entre le conseil régional et la Dreal en vue du prochain Contrat de plan.

Le serpent de mer s'allonge, car l'infrastructure est loin d'être adaptée ou développée pour faire concurrence à la route, épargnée jusqu'alors par les écotaxes. Rappelons qu'en 10 ans, le nombre d'installations terminales embranchées (ITE), raccordant directement au réseau les clients chargeurs ferroviaires, a été divisé par deux dans la région. « Nous sommes bien évidemment à l'écoute de tous les industriels qui souhaiteraient mener à bien ce type de projet pour les accompagner à toutes les étapes de sa mise en œuvre ».

Agenda : A noter l'interruption totale des circulations ferroviaires entre Avignon centre et Miramas, via Arles les vendredi 14 et samedi 15 mai 2021.

Ecrit par le 23 juillet 2024



La mise en service du PEM (Pôle d'échange multimodal) d'Avignon-centre (15M€) est annoncée pour 2023.

Avignon : Fous de locos !

Ecrit par le 23 juillet 2024



L'APCC 6570 est une association dévolue à la bonne présentation et à l'entretien en état de marche d'anciennes locomotives électriques. Créée en janvier 2005 avec, au tout début, une poignée de passionnés autour de Roland Badosa, ingénieur SnCF, la structure s'est, depuis, développée, entourée désormais de 100 adhérents cheminots ou non et surtout grands passionnés de locomotives françaises.

La Grande maison

Ensemble, ils rénovent et entretiennent ces monstres de plus de 80 tonnes avec l'ambition de les faire à nouveau 'rouler' 'montant', à l'occasion, des trains spéciaux destinés à cultiver l'esprit de la Grande maison dans la mémoire collective auprès des grands comme des tout petits.

Les locos d'époque, un patrimoine ferroviaire à préserver

«Lorsque la SnCF a commencé à retirer ses locomotives de type CC 6500 puis BB et alors que nous n'étions qu'une poignée, nous avons décidé de nous réunir en association afin de préserver des exemplaires de ces séries, explique Roland Badosa. Les locomotives sont ainsi confiées par la SnCF à l'association, par convention, et pour une durée de 10 ans ou plus. Le point important ? Les locomotives sont agréées pour circuler sur le réseau ferré national en tant que machine d'association.»

Trois locomotives réformées

Ecrit par le 23 juillet 2024

Depuis, l'APCC accueille, à la Rotonde d'Avignon, trois locomotives réformées. Mission ? Préserver ces locomotives électriques produites par Alstom dans les années 1970, fleurons des locomotives les plus performantes de leur époque.



la CC 6570 et les deux autres locomotives venues la rejoindre.

Ses missions

La mission de l'APCC 6570 est donc de maintenir la CC 6570 et les deux autres locomotives venues la rejoindre, en parfait état de présentation et de fonctionnement, pour qu'elles puissent se déplacer par leurs propres moyens. Dans les coulisses ? Chacun prend sa place travaillant, selon son expertise, à rénover les monstres d'acier, recherchant et cumulant des pièces de rechange qui pourraient se faire rares avec le temps.

La récompense ? Le partage avec le grand public

Le but ? Présenter et faire vivre au public la grande aventure du train à l'occasion de manifestations comme les Journées du patrimoine, 'J'aime le train', les 'portes ouvertes'. «Les locomotives et les trains participent à l'histoire, à un patrimoine industriel, relève Christophe Bardin, bénévole en charge de la communication et des relations avec les institutionnels. Ces technologies, que l'on peut taxer d'anciennes au regard des TGV (Trains à grande vitesse) et de ce qui se fait maintenant, relatent une épopée.

Un patrimoine industriel historique

Ecrit par le 23 juillet 2024

«Ces machines sont aussi des concentrés d'intelligence et d'ingéniosité capables de faire naître des vocations et l'émerveillement du public. Le train est également un formidable outil de communication touristique, comme, par exemple, le petit train à vapeur d'Anduze à Saint-Jean-du-Gard. De notre côté, la vocation première de la CC 6570 est de remorquer des trains spéciaux mis en marche par la SnCF. C'est ce que nous faisons parfois avec d'autres associations s'unissant à notre démarche, afin de perpétuer le souvenir de ces grands TEE (Trans Europ Expresss), rapides et express lourds à grands parcours des années 1970».

La rotonde, un devenir incertain

«Pour des raisons de stratégie et de logique d'entreprise, le site de la rotonde d'Avignon accueille une activité industrielle de plus en plus modeste, remarque Christophe Bardin. De fait, de sérieuses questions se posent désormais quant à l'hébergement des 3 locomotives, propriétés de la SnCF, rénovées et entretenues par l'association. Et elle n'est pas la seule car depuis la disparition de la vapeur, l'avenir de toutes les rotondes SnCF est également incertain. Cependant, celle d'Avignon est inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques. Cela signifie concrètement qu'elle ne peut pas être démolie et que tous travaux, toute modification sont soumis à l'agrément de la Drac (Direction régionale des affaires culturelles), (voir encadré).»

Un 1^{er} train remorqué en juin 2007

«Le premier train spécial remorqué par la CC 6570 a circulé en juin 2007. Fin 2017, le cap des 20 000 km parcourus depuis sa préservation par l'APCC 6570 a été atteint, précise Roland Badosa. Grâce à nos membres et à leurs compétences nous avons, plus récemment, accueilli les BB 25500 et 25639 continuant de préserver 3 locomotives de légende ».

Ecrit par le 23 juillet 2024



la CC6570 © DOUHET - FABRICE

Dans le détail

La CC6570

La CC6570 a été livrée à la SnCF le 19 février 1975 au dépôt de Lyon-Mouche, en tête des TEE : Mistral, Rhodanien, Lyonnais des grands rapides et des express lourds du réseau Sud-Est. Le 17 mars, elle est baptisée aux armes de la ville d'Armentières (59). Elle est affectée au dépôt de Vénissieux en janvier 1990. En 1999 elle vit sa dernière révision aux ateliers d'Oullins-Machines qui lui accorde un potentiel de parcours de 2,5 millions de kilomètres, soit théoriquement une quinzaine d'années d'utilisation. Elle sera pourtant radiée en décembre 2004, après 30 ans de carrière et après avoir parcouru plus de 6 millions de kilomètres. A l'issue de sa radiation, elle est confiée à l'APCC6570.

La BB 25500

Purs produits des acteurs de la mobilité Alstom et Cem, les locomotives bi-courant BB 25 500 sont construites à 194 exemplaires de juin 1964 à janvier 1976.

Ecrit par le 23 juillet 2024

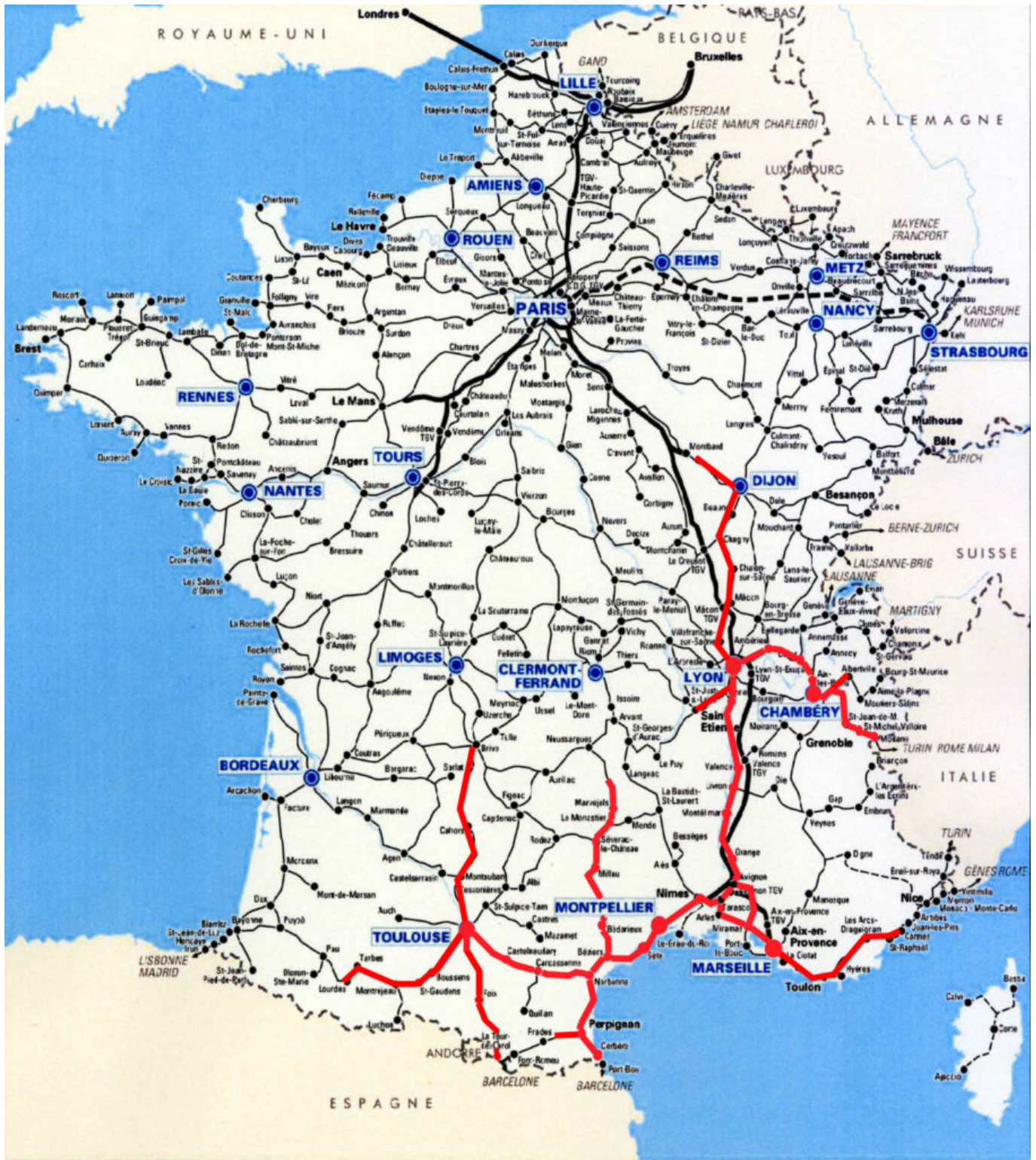
La BB 25639

La BB25639 a été mise en service le 3 mars 1975 et radiée en juin 2017. La locomotive prêtée à l'association par la Sncf a été mise en service en mars 1975, affectée au dépôt de Dijon et radiée en juin 2017, date à laquelle elle a été prise en charge par l'association pour sa préservation. La BB25660 vivra sa dernière circulation en service régulier Sncf le 29 novembre 2016 en direction d'Avignon où elle est prise en charge par l'association.

Voyage en APCC6570

L'APCC 6570 organise, chaque année, des trains spéciaux à but touristique. L'association organise des voyages comme cela a été le cas lors d'un week-end sur la côte Vermeille, une journée passée à Sète, lors d'une escapade dans les Causses ou en vallée de la Maurienne ou, encore, lors d'un train spécial Avignon-Marseille.

Ecrit par le 23 juillet 2024



Ecrit par le 23 juillet 2024

<http://cc6570.fr>

Histoire de la Rotonde d'Avignon

La rotonde Sncf d'Avignon se situe avenue Pierre Sémard. Construite entre 1946 et 1952, elle a d'ailleurs été inscrite aux Monuments historiques.

Reconstruction d'après-guerre

Dès 1944, les responsables de la Sncf commencent à penser la reconstruction de leurs installations détruites. Parmi les priorités figurent les remises à locomotives. Le principe des rotondes est retenu : économes d'espace, elles rendent très efficaces les manœuvres. L'autre principe arrêté est celui de la construction en série à partir d'un prototype.

Objectif : évacuer les fumées et travailler le plus possible en lumière naturelle

L'étude devra faire progresser le système en améliorant son éclairage naturel et l'évacuation des fumées. Une conception nouvelle sur la structure du bâtiment est donc nécessaire. S'entourant de compétences extérieures, la Sncf fait appel à l'ingénieur rémois Bernard Laffaille. Dix-neuf rotondes seront ainsi édifiées de 1946 à 1950 en France, dont le prototype sera construit à Avignon.

Une plateforme révolutionnaire

Comme toute rotonde ferroviaire, celle d'Avignon est une plate-forme annulaire où, à partir d'un pont tournant central, rayonnent voies de garage et fosses de réparation. Toute l'invention de Bernard Laffaille consiste dans la manière de couvrir ce dispositif, de l'éclairer naturellement et d'en évacuer les fumées.

Dans le détail

La couverture, constituée d'un mince voile de béton armé subtilement courbé (profils conique et parabolique conjugués), est portée par trois rangs concentriques de poteaux. Ceux de la façade (dont 1 sur 3 est porteur) sont des poteaux-coques pliés en V : les fameux « V Laffaille ». Leur pointe tournée vers l'extérieur, ils forment les trumeaux saillants d'une paroi à dominante vitrée haute de 15 mètres. Paradoxalement, leur forte présence plastique repose sur une étonnante minceur structurelle : la performance réside dans un minimum de matière utilisée pour un maximum de résistance au flambement.

Une construction réalisée en 7 mois

Préfabriqué à terre, puis placé par un simple engin de levage, le « V Laffaille » vaudra à l'entreprise Gaillard l'exploit d'exécuter la construction pilote d'Avignon en un temps record : d'avril à novembre 1946. L'évacuation des fumées est assurée par des hottes placées au-dessus des cheminées des locomotives où le flux subit l'attraction produite, sous l'action naturelle des vents, par un déflecteur

Écrit par le 23 juillet 2024

statique formant l'élégante corniche du bâtiment.

Les rotondes menacées par la disparition de la vapeur

Menacées depuis la disparition de la vapeur, l'avenir des rotondes est incertain. Cependant, celle d'Avignon a été inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques en 1984.

L'architecte Bernard Laffaille

Le travail de Bernard Laffaille est associé aux courants de Le Corbusier, Jean Prouvé, Jean Lecouteur, Robert Camelot, Maurice Novarina... ses conceptions ayant une grande influence sur l'architecture française des années 1950 et 1960.

Sources : Rédacteur : Jean-Lucien Bonillo, Ensa Marseille, 2002, d'après les travaux de Nicolas Nogue. '20 monuments du XXème siècle', exposition patrimoine moderne en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, eaml, 2002.

La Rotonde, Avignon.