

BAUXITE : Plus de Class 66

Un trafic ferroviaire emblématique de la Provence a pris fin en ce début d'année 2022. En effet, le train de bauxite reliant le golfe de Fos-sur-Mer à l'usine d'alumine de Gardanne s'est arrêté le 28 Janvier dernier. En cause, la présence de « boues rouges » consécutives à l'extraction de l'alumine contenue dans la bauxite, et nocives à l'environnement. Présents depuis l'ouverture de l'usine de Gardanne, en 1893, les trains de bauxite arrivaient depuis plusieurs gisements du Var jusque dans les années 80 puis; par la suite du port de Fos-sur-Mer avec de la matière venant de Guinée. Côté ferroviaire, le train était opéré en tête/pousse par Fret SNCF jusqu'en 2009 avec sa cavalerie de BB 66000 et 67000 du dépôt d'Avignon, avant que l'entreprise ECR ne prenne le relais avec ses locomotives anglaises Class 66 et 77. La



M. Couturier

ligne Rognac – Aix en Provence rénovée en 2020 voit donc son seul train régulier supprimé. On peut toutefois espérer une réouverture aux TER, à l'avenir.

Maxence Couturier

La Class 66210, aidée en pousse par la Class 66217, est vue le 2 avril 2021 au passage à Saint-Chamas (13) sur le train 60641 Fos-Mole-Central – Gardanne.

Nouveau matériel, nouvelle fréquence *Les Z 58000 en essai*



C. Masse

La première rame de série du RERNG Z58001/2 en provenance du Chenay-Gagny arrive à hauteur du bâtiment-voyageurs de Gagny. La rame circule en zone d'essais fermée qui fut jadis l'ancienne voie 1 Ter de la L1 Paris - Strasbourg qui menait à la gare marchandises du Raincy-Villemomble.

Les tests dynamiques NextEO ont repris le lundi 10 janvier sur la voie d'essais de Gagny (Seine Saint-Denis) longue de 1,9 kilomètres. C'est toujours la rame Z58001/2 spécialement équipée qui sera rejointe dans quelques semaines d'une seconde rame pour réaliser les essais en unité-multiple. NetxEO, le nouveau système d'automatisme, de contrôle et de supervision des trains permettra de faire circuler 28 trains par heure à 120 km/h en toute sécurité sur la section centrale prolongée du RER E entre Rosa-Parks et Nanterre. Ce système élaboré par Siemens permettra de passer d'un espacement de sécurité fixe entre deux trains à un espacement mobile qui s'adapte en temps réel aux conditions de circulation et à la vitesse des trains. La communication sol-bord est réalisée à l'aide de nouvelles balises positionnées entre les deux rails.

Christophe Masse

DES MACHINES S'EN VONT...

Même si, à la rédaction, nous préférons éviter les images traumatisantes, certaines font aussi partie de l'actualité. Avec le recul de l'activité fret, des machines deviennent excédentaires et ne trouvant pas de repreneurs, sont conduites à la casse, ou plutôt à la déconstruction, pour utiliser le langage actuel. C'est le cas de la BB 26198, mise en service le 23 février 1996, et retirée le 14 décembre 2021, après un peu plus de 25 ans de bons et loyaux services. De quoi rendre fières certaines BB 7200 ou 22200 de près de 20 ans plus âgées, et toujours vaillantes ! **YB**



J. Klawitter

La BB 26198, en cours de démolition, à Baroncourt en janvier dernier.

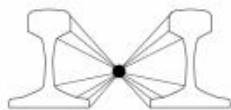
...De nouvelles les remplacent



V. Bunel

Dans notre numéro 894, nous vous avons présenté la reproduction au 1/87 de la très moderne machine Stadler Eurodual par Sudexpress. Si cette machine en livrée Captrain, circulant aussi bien en mode autonome diesel que sous caténaire, n'est pas encore en service en France, l'une de ses sœurs, aux couleurs de VFLI assure un service régulier de Vittel à Arles. **YB**

En gare de Pontanevaux-la-Chapelle (71), l'E6001 au crochet de quarante wagons en provenance de Vittel et à destination d'Arles passe devant notre objectif, sous la marche numéro 61333, le 17 janvier dernier.



Nouveautés 2022

Ce qu'on aurait aimé voir

Même si la liste des nouveautés que vous découvrirez dans les pages suivantes est très enthousiasmante, inévitablement, on ne peut s'empêcher d'éprouver quelques regrets, liés au matériel que l'on aurait aimé voir y figurer, un certain chemin de fer... Même si REE nous promet une Bourbonnais, nous manquerons de matériel remorqué à lui atteler, des wagons de 1860 ou 1880, des voitures courtes à trois essieux... Nos amis anglais ou allemands ont bien ce genre de matériel, alors peut-être qu'un jour ? **YB**



Le chemin de fer du tout début du XX^e siècle regorge de merveilleux sujets de modélisme. Mais l'offre des industriels est inexistante.



La BB 16012, Unique jusqu'à la fin



F. Durivault

La BB 16012, en fin de carrière, vue à La Chapelle en 2005.

Dans notre dernier numéro, Bruno Legouest nous a expliqué comment obtenir en H0 une machine unique, la BB 16012 sur la base d'un modèle Roco. La machine réelle, mise en service en 1958 a terminé sa carrière

sous la livrée En Voyage, au dépôt parisien de La Chapelle, en 2012. Elle était toujours reconnaissable à ses persiennes supplémentaires, liée au montage de redresseurs au silicium.

Yann Baude