T. Richy

ÉDITORIAL

Ce petit chien qui supprime des trains

PHILIPPE HÉRISSÉ

Jamais la France n'avait eu si chaud un mois de mai. En gare d'Angoulême, on a relevé, le jeudi 28, des températures frôlant les 38 °C. Et comme il fallait s'y attendre, ces fortes chaleurs n'ont pas manqué d'impacter le trafic ferroviaire...

Dans une atmosphère à 37 °C, on doit garder à l'esprit que la température intérieure des rails peut atteindre les 55 °C. Lors d'un épisode de forte chaleur, en 2019, on avait même relevé un cas extrême à 63 °C ! Sous l'effet de l'élévation de sa température, le rail, constitué à 95 % d'acier, va se dilater, ce qui se traduit par son allongement, son amincissement, et l'apparition d'un phénomène de déformation ondulatoire très préjudiciable au bon contact roue-rail, qui influe sur les performances des trains en traction comme en freinage. Ce phénomène de déformation s'explique par le fait que le rail, solidaire de la plateforme, voit sa dilatation en partie contrariée. Au-delà de 45 °C, il devient donc indispensable de procéder, à pied d'œuvre, à un contrôle systématique de la géométrie des voies.

La caténaire souffre aussi. Et tout particulièrement sur les installations fixes d'un âge avancé. Parfois, sa dilatation est telle que les contrepoids, qui régulent sa tension mécanique, peuvent arriver en fin de course, n'assurant plus alors leur rôle. Insuffisamment tendu, le fil de contact se trouve fragilisé, et susceptible de générer un incident-caténaire...

Réduire par endroits la vitesse des circulations, voire en diminuer le nombre, demeure la seule parade. Par exemple, sur la ligne C du RER Transilien, au sud de Paris-Austerlitz, il s'est avéré que la voie 1bis, du fait de son exposition, était particulièrement sujette à d'importantes élévations de la température de ses rails. D'où l'instauration de limitations de vitesse à 30 km/h, ou encore la suppression d'arrêts réguliers en gare d'Ivry, de Vitry et des Ardoines, que seule la voie 1bis dessert à quai dans le sens impair, afin de contenir les allongements des temps de parcours en rendant directs ces trains jusqu'à Choisy...

Mais il n'y a pas que les installations fixes à se retrouver concernées par les fortes chaleurs. Le matériel roulant, lui, voit ses équipements de climatisation mis à rude épreuve. Et rien n'est plus insupportable, pour le voyageur, que de devoir séjourner dans une voiture normalement climatisée qui, pour quelque raison que ce soit, ne l'est subitement plus, alors que la température extérieure avoisine les 38 °C, et que même l'ouverture des impostes des quelques baies équipées ne parvient à rafraîchir un tant soit peu un espace intérieur surchauffé...

Pour se prémunir du risque de défaillance d'équipements de climatisation sur le matériel roulant, la SNCF avait exceptionnellement décidé de supprimer à titre préventif, le jeudi 28 mai et, dans une moindre mesure, le vendredi 29 mai, un certain nombre de ses trains Intercités de mi-journée circulant sur les axes Paris - Limoges - Toulouse, Paris - Clermont et Bordeaux - Marseille. Essentiellement en cause, les voitures Corail, dont les performances en matière de climatisation ne furent jamais vraiment à la hauteur de leurs autres qualités. En particulier, sur les premières tranches livrées, ces équipements avaient été nettement sous-dimensionnés... Compte tenu de l'âge moyen de ce parc aujourd'hui, on s'interrogeait aussi sur la robustesse des équipements face à des conditions météorologiques plutôt sévères...

Cela dit, jusqu'ici, les équipements de climatisation, aussi performants et robustes qu'ils soient, se retrouvaient à l'arrêt en l'absence de tension-ligne, qu'il s'agisse d'une rupture d'alimentation ou d'un incident-caténaire. Sur le TGV M, un pack-batteries de grande capacité maintiendra la climatisation, et permettra même de rejoindre une section alimentée !

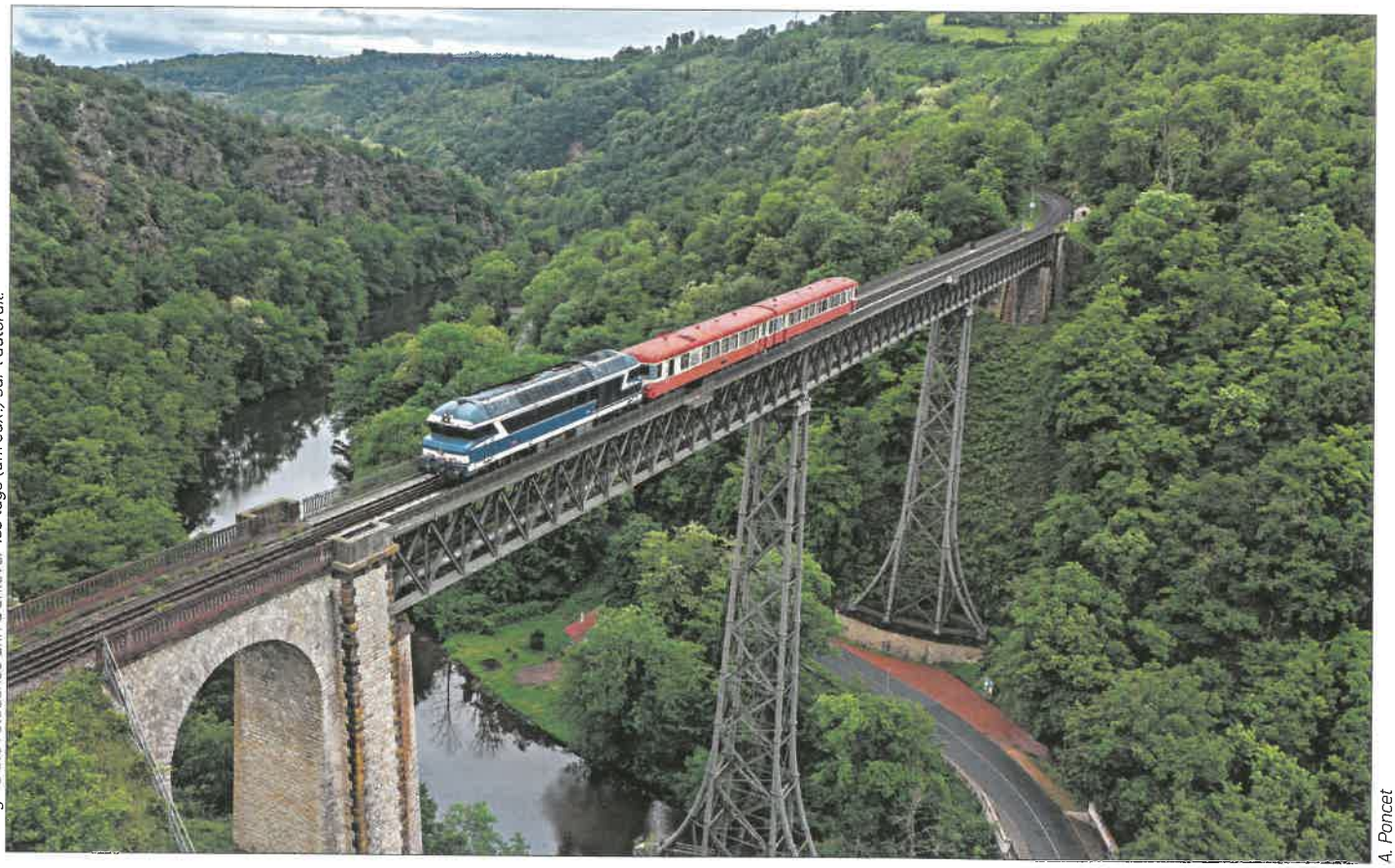
C'est heureux, car les canicules vont devenir deux fois plus fréquentes d'ici 2050. Les Romains liaient leur survenue à la présence, dans le ciel d'été, de Sirius, en latin « *canicula* », diminutif de « *canis* », le chien. Ce petit chien qui, dès le mois de mai, a supprimé des trains.

Le numéro 346 de « Rail Passion » paraîtra le 27 juillet

Photo de couverture : *Le TER Briançon - Marseille-assuré par le B 81803/04 vient de passer la bifurcation du Poteau Saint-Luc (13 mai 2026).* ***Prise de vue :*** *Luc Levert*

C. Masse

Affrété par une agence helvétique de voyages, l'autorail X 2403 préservé par le Chemin de fer de la Haute-Auvergne (CFHA) a assuré un long périple du 24 au 29 mai 2026, de presque 2 400 km au départ d'Ussel. Arrivé à Lille depuis Tours via *la Grande Ceinture parisienne, Creil, Saint-Quentin et Valenciennes, il est reparti pour Rouen* via *Dunkerque, Calais et Amiens. Il est ici saisi à hauteur du PN 99 de Nolette peu avant Noyelles-sur-Mer (Somme) sur la portion de ligne non électrifiée entre Rang-du-Fliers et Abbeville (27 mai 2026).*



A. Poncet

L'image a été retouchée afin d'enlever les tags (affreux !) sur l'autorail.

Entre Veynes-Dévoluy et Vierzon, la CC 72084 achemine le tout dernier EAD rouge et crème encore existant, l'X 4567. Confié par la SNCF à l'association Train touristique du Centre-Var (ATTCV), cet autorail a été convoyé à Vierzon pour une remise en état par trois associations membres de l'Unecto, qui unissent leurs efforts pour l'occasion. Il est à noter, lors de cette opération, l'excellente coopération entre les associations, formées de membres bénévoles, qui œuvrent à préserver le patrimoine ferroviaire, et les équipes SNCF (Réseau, TER Est-Provence) pour dégarer l'autorail à Veynes et réaliser son acheminement, via *la ligne des Alpes Veynes - Grenoble, la ligne des Sauvages Lyon - Roanne puis la ligne des grands viaducs Eiffel Gannat - Montluçon. C'est sur cette dernière ligne que l'acheminement de cette belle caravelle rouge et crème par la somptueuse 72084 est photographié alors qu'elle franchit le célèbre viaduc Eiffel de Rouzat, le plus vertigineux des quatre grands viaducs métalliques de cette ligne (10 mai 2026).*

SOMMAIRE

ACTUALITÉS

BRÈVES

p. 6 à 11 Le MF 19 a commencé ses essais sur la ligne 13. Une ITE céréalière réactivée dans le Loiret. Grand Sud : une série de « forcements » sur les ponts de mai. Adieu les rames TGV POS et Réseau-Duplex. Mouchard : une gare durable modèle. Un chantier majeur pour renouveler des voies et quatre aiguillages à l'entrée de la gare de Lille-Flandres. Le nouveau matériel de nuit sera-t-il livré avant les JO 2030 ? TGV M : homologation obtenue, mais les voyageurs devront encore patienter. Suisse : les CFF renforcent en 2027 leur offre avec la France et l'Italie. Europe : des trains directs en ICE L Berlin - Oslo dès l'été 2028. GoVolta modifie son offre entre les Pays-Bas et l'Allemagne. Royaume-Uni : Lumo dévoile son Meridian Class 222 rénové. Inde : livraison de la première des 1 200 locomotives D9 commandées. Finlande : le parc des Vectron Sr3 des VR au complet. Portugal : les CP lancent un appel d'offres pour des TaGV. Madagascar : lancement du train urbain à Antananarivo.

FRANCE

p. 12 Gare de Paris-Lyon : une ère nouvelle pour la signalisation

p. 14 Jeux olympiques 2030 : la ligne Marseille - Briançon bientôt rénovée

p. 18 RER B : premiers tours de roues pour le MI 20

p. 22 Écotrain, une révolution discrète pour les petites lignes françaises

p. 24 La rame 16 du record acheminée de Laroche au Creusot *via* Corbigny

p. 28 Les rames transfrontalières franchissent enfin le Rhin

p. 36 Cap sur le Luxembourg pour les ex-rames normandes

INTERNATIONAL

p. 38 Suisse : CFF Cargo revend ses 31 Re 482

P. 41 Suisse : rapprochement en vue dans le canton de Vaud

P. 42 Allemagne : l'Hindenburgdamm, lien vital pour l'île de Sylt

p. 47 Les ambitions allemandes d'Italo

GARES

p. 52 Tour d'horizon des gares terminus voyageurs SNCF

RÉSEAUX ÉTRANGERS

p. 72 Du communisme à l'économie de marché. Le chemin de fer en Roumanie (2de partie)

MODÉLISME

p. 78 En vitrine

COURRIER

p. 81 La parole aux lecteurs

RENDEZ-VOUS

p. 82 Les rendez-vous de *Rail Passion*

C. Masse

Pour les abonnés ayant souscrit l'abonnement DVD, ce magazine contient en encart le DVD de la vidéo mentionné en couverture.

Toutes les vidéos de *Rail Passion* sont disponibles sur notre site www.railpassion.fr.
En plus de vos DVD, l'accès à ces vidéos est illimité pour vous, abonné à *Rail Passion* « papier+vidéo ».
Connectez-vous à votre compte, puis cliquez sur l'onglet « Menu » et choisissez « Vidéos ferroviaires ».
Si vous n'êtes pas abonné, pour voir la vidéo du mois il vous suffit :
- soit de flasher le QR code ci-contre ;
- soit de vous rendre sur notre site, de cliquer sur l'onglet « Menu » puis sur « Vidéos ferroviaires » et de rentrer le numéro ci-contre.

Votre code d'accès :
e306a88444

Un index des articles de *Rail Passion*

Vous cherchez un article publié dans *Rail Passion* ? Vous trouverez sa référence (numéro de parution, page et lien) dans l'index réalisé par Yann Jansé, à l'adresse Internet suivante : indexrailpassion.canalblog.com

LE TRI + FACILE MAGAZINE BAC DE TRI

Rail Passion

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Vincent Lalu
PRÉSIDENT DU COMITÉ ÉDITORIAL
Philippe Hérissé
RÉDACTRICE EN CHEF ADJOINTE ET MAQUETTE
Kathy Labbé 01 49 70 12 19
kathy.labbe@laviedurail.com
PREMIER RÉDACTEUR GRAPHISTE
Frédéric Demarquette
SECRÉTAIRE DE RÉDACTION
Marie-Laure Le Fessant
INFOGRAPHIE : Vincent Morell
PRINCIPAUX COLLABORATEURS
Marc Carémantrant, Bernard Collardey, Stéphane Étaix, Luc Levert, Sylvain Meillasson
PUBLICITÉ
Directrice de clientèle :
Émilie Podsadni : 01 49 70 12 04
emilie.podsadni@laviedurail.com
Directrice Stratégie et Développement :
Karine Rosset : 06 81 70 36 65 -
karine.rosset@laviedurail.com
Directrice de clientèle :
Sandrine Rousset : 07 81 60 13 46 -
sandrine.rousset@laviedurail.com
DIRECTRICE MARKETING
Victoria Irizar : victoria.irizar@laviedurail.com
SERVICE ABONNEMENTS
E-mail : abonnement@laviedurail.com
du lundi au vendredi
de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h
Tél. : 01 49 70 12 20 - www.laviedurail.com
SERVICE COMMANDES
E-mail : evpc@laviedurail.com
Tél. : 01 49 70 12 16
du lundi au vendredi
de 9 h à 12 h et de 14 h 30 à 17 h
www.boutiquedelaviedurail.com
PRODUCTION
Pascal Riffaud
Pierre Lalu (site Internet - 01 49 70 12 17).
IMPRESSION
Fot Imprimerie, ZAC Satolas Green, 69330 Pusignan (France).
Rail Passion est une publication des Éditions La Vie du Rail, Société anonyme au capital de 42 343,41 euros.
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
Vincent Lalu.
PRÉSIDENT D'HONNEUR
Pierre Lubek.
PRINCIPAUX ACTIONNAIRES
Le Monde, Vincent Lalu.
Durée de la société : 99 ans.
RCS Paris B334 130 127.
Numéro de commission paritaire : 0331 K 87427,
dépôt légal à parution,
ISSN 2264-5411.
Siège : 4, rue de la Michodière - 75002 Paris
Tél. : 01 49 70 12 00.

La vie du Rail

Origine du papier : Italie.
Taux de fibres recyclées : 0 %
Certification : PEFC 100 %, Ptot 0,029 kg/t.

Le MF 19 a commencé ses essais sur la ligne 13

Y. Goubin

La première rame d'essai du MF 19, à l'atelier nord de la ligne 13.

Le nouveau métro MF 19 poursuit son programme très progressif de déploiement. Après un lancement au compte-gouttes sur la ligne 10 en octobre dernier, la ligne 7 bis doit accueillir fin 2026 la première rame, puis la 3 bis au début du printemps 2027.

L'arrivée de ce matériel est prévue mi-2027 sur la 13. La campagne d'essais a commencé le 7 avril sur cette ligne qui relie Châtillon-Montrouge à sa branche nord allant jusqu'à Saint-Denis et à sa branche nord-ouest vers Asnières-Gennevilliers. Après les essais de jour en statique et sur une boucle, les essais ont lieu en ligne et de nuit depuis le 12 mai. Il s'agit de vérifier les performances du matériel, sa compatibilité avec l'infrastructure propre à la 13, ainsi qu'avec son système de signalisation automatique Ouragan.

Le MF 19 aura une capacité d'emport importante : 590 personnes contre 560 dans les actuelles rames MF 77. L'aménagement a été revu, et le nombre de places assises légèrement réduit, car il a été estimé que les voyageurs passent peu de temps à bord.

Les essais sur la 13 sont effectués avec la même rame d'essai que celle testée sur la ligne 10, afin de démontrer la polyvalence du MF 19 et son interopérabilité. La rame a toutefois été légèrement rallongée au niveau des soufflets entre les voitures, au total d'1,50 m, afin de l'adapter à la longueur des quais de la ligne 13. Une deuxième rame d'essai viendra épauler la première pour les tests sur la 13. Et la troisième rame réceptionnée servira aux essais sur la ligne 7 bis.

La mise en service de la première rame sur la ligne 13 commencera en juin 2027. À partir de cette date, Alstom devrait livrer quatre trains par mois, qui seront répartis entre la 13, la 3 bis et la 7 bis. Au total, 77 trains MF 19 remplaceront les MF 77 sur la ligne 13.

Spécificité de cette ligne : elle doit être automatisée à l'horizon 2035. Ce qui permettra d'augmenter le nombre de trains, passant de 37, à l'heure de pointe aujourd'hui, à 40 trains. Les cabines de conduite des MF 19 de cette ligne seront alors supprimées et des portes palières installées dans toutes les stations.

Y. Goubin

Une ITE céréalière réactivée dans le Loiret

Le 13 mai dernier, un premier train de 1 500 t de maïs opéré par Millet Rail, depuis l'ITE desservant le silo de l'entreprise Pissier situé à Ormes (Loiret) a circulé. Les installations étaient sans trafic depuis 10 ans. La rame de wagons tractée par une locomotive DE 18 avait pour destination l'usine Sanders à Montauban-de-Bretagne. Il a fallu injecter 135 000 euros pour la réhabilitation de l'ITE longue de 700 m, composée de deux voies formant une demi-lune. La région Centre-Val de Loire a pris en charge 50 % de l'investissement. Cet embranchement, réactivé également avec le soutien de SNCF Réseau et qui fait partie de l'établissement de pleine ligne de Villeneuve-d'Ingré desservi par la relation Orléans - Voves, est accessible par refoulement depuis Les Aubrais. Un premier trafic de cinq à 10 trains par an est envisagé.

M. Le Rochais

Grand Sud : une série de « forcements » sur les ponts de mai

C. Riotte

Une UM3 d'X-TER (X 72541, X 72703 et X 72637), assurant le TER 879724 Marseille - Miramas via la Côte Bleue, franchit le viaduc du Grand Vallat (23 mai 2026).

Les ponts du mois de mai occasionnent une grande affluence dans les gares. Pour faire face à l'afflux de vélos attendu tout particulièrement sur les régions Aura et Paca, de nombreux trains ont dû faire l'objet de « forcements » décidés par les services du pré-opérationnel de ces deux régions. De fait, une telle situation ne pouvait être anticipée par les services de la conception, en raison du trop faible nombre de réservations enregistrées un mois avant.

Cette année, la météo favorable dès Pâques a fait bondir les réservations, et beaucoup de clients ont dû être refusés à bord des trains déjà plus que chargés, notamment par l'emport des vélos. Ainsi deux axes ont fait l'objet d'une attention particulière pour le « forcement » de certains trains de :

- la vallée du Rhône avec, la plupart du temps, le passage en UM 2 BGC des trains 886508, 886560, 886568 et 886580 (trains prioritaires à « forcer » avec matériel Paca) et passage en UM 3 Z 23500 des trains 886184 et 886188 (avec matériel Aura). Ces « forcements » impliquaient obligatoirement la suppression de l'arrêt de Bédarrides (où les voitures hors quai sont interdites) et le passage en A4* des ASCT (les voitures hors quai étant néanmoins autorisées dans d'autres gares).
- la Côte Bleue, entre Marseille et Miramas, avec passage en UM 3 X-TER des trains 879724, 879735, 879736 et 879751 ou bien, le cas échéant, en UM 2 RIS (uniquement matériel Paca). Ces forcements impliquaient le passage en A4 des ASCT, et la présence d'un 2e agent nécessaire pour les essais de frein dès lors qu'une UM 3 X-TER avait un temps de stationnement dépassant les 30 min.

Pour le reste de l'été, ces « forcements » sont prévus par le pôle de la conception.

C. Riotte

**A4 : code de commande à bord de trains exploités en EAS, où l'ASCT assure exclusivement là ou les missions pour lesquels il est commandé dans les quatre cas suivants : présence de voiture hors quai lorsqu'il est jugé, à la conception du service, que le conducteur ne peut assurer seul la surveillance du service voyageurs ; sur les sections de lignes désignées « à fortes pentes » (sauf matériel automoteur) ; sur les lignes à plusieurs voies non équipées de la radio sol-trains (RST) ; sur les sections de lignes désignées « à protection arrière » ou « à protection arrière voyageuse ».*

C. Riotte

Dans le cadre du programme OpTER, programme de la SNCF démarré en 2018 qui a pour but de moderniser essentiellement les 2N NG et les AGC d'ici 2030, le B 81615/16 est fraîchement sorti des ateliers de Périgueux (avril 2026). On le voit ici devant la gare de Carry-le-Rouet alors qu'il assure le TER 879748 Marseille - Miramas *via* la Côte Bleue (19 mai 2026).

Adieu les rames TGV POS et Réseau-Duplex

Les rames POS (Paris - Ostfrankreich - Süddeutschland) ont été mises en circulation à l'occasion de l'ouverture de la LGV Est-européenne en juin 2007 afin d'assurer des dessertes au-delà de Strasbourg vers l'Allemagne et la Suisse. Transformées au fil des années avec l'intégralité du parc reversé chez Lyria entre 2012 et 2019, les 19 rames avaient rebasculé depuis chez TGV inOui, pour être affectées à l'Axe Nord et aux relations intersecteurs.

C. Masse

Les dernières rames POS 4419 et RD 616 sont saisies réunies pour leur dernier voyage, à hauteur de Charny (77) sur la LGV Est-européenne.

En 2023, est lancée la grande mue des POS et des Réseau-Duplex donnant naissance à la première rame P-Duplex 721 ainsi que, fin 2024, à la rame Tango 734 pour Ouigo après un jeu de Meccano entre les motrices POS et les tronçons des remorques Duplex.

Le 7 mai 2026, les dernières rames POS 4419 et RD 616 sont donc parties au technicentre industriel de Bischheim pour être transformées en rame Réseau 575 et future Tango 739. Deux séries se sont éteintes le même jour !

C. Masse

Mouchard : une gare durable modèle

X. Ducordeaux pour Région BFC

Grâce à l'ombrière photovoltaïque du parking, la gare de Mouchard est totalement autonome en électricité.

Inaugurés en mai 2024, les travaux du pôle d'échanges multimodal en gare de Mouchard (Jura) se sont terminés sur un projet « hors normes ». Avec 42 trains quotidiens et plus de 570 voyageurs par jour, la gare est un carrefour ferroviaire majeur du Jura. Depuis deux ans, elle est aussi devenue un modèle d'infrastructure durable. Mouchard est la première gare de France en autoconsommation électrique grâce à une ombrière photovoltaïque de 650 m². Elle dispose aussi de 16 candélabres solaires, réduisant la consommation énergétique du site. L'utilisation d'un enrobé bas carbone d'origine végétale permet jusqu'à 50 % de réduction des émissions de CO_2. Enfin, la gare a été pensée pour une organisation optimisée des flux (piétons, vélos, cars, covoiturage), favorisant des mobilités plus sobres et accessibles. Cette rénovation a été menée avec les objectifs de créer une gare respectueuse de l'environnement, pensée comme un levier d'aménagement du territoire, de connexion entre les quartiers mais aussi d'assurer une meilleure qualité de service en termes de régularité et de fiabilité. Elle se poursuit aujourd'hui avec des travaux de modernisation des voies, financés à 100 % par SNCF Réseau, à hauteur de 9,3 millions d'euros.

Un chantier majeur pour renouveler des voies et quatre aiguillages à l'entrée de la gare de Lille-Flandres

SNCF Réseau

La gare de Lille-Flandres a accueilli 25 millions de voyageurs en 2024.

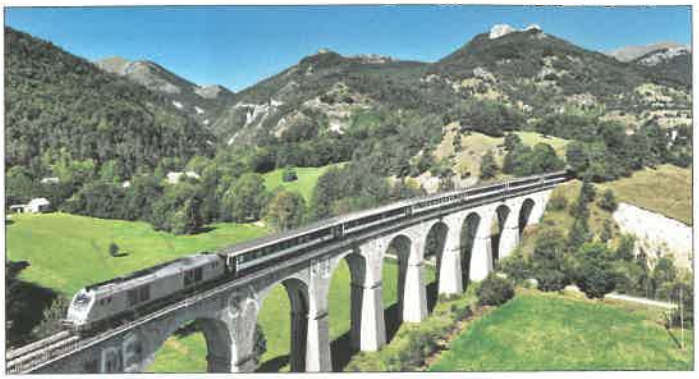
SNCF Réseau a lancé le 11 mai un chantier pour renouveler 2,8 km de voies et quatre aiguillages à l'entrée de la gare de Lille-Flandres. Les travaux, qui doivent durer jusqu'au 4 juillet, seront réalisés principalement de nuit, en semaine, afin de permettre la circulation des trains en journée. 150 personnes vont être mobilisées.

Les aiguillages proviennent de l'usine SNCF Réseau basée à Chambly (60). Le rail, issu de la filière du rail « vert », est usiné sur ce site *« selon la géométrie nécessaire à l'aiguillage pour correspondre à l'angle de la voie »*, indique SNCF Réseau. Les « cœurs » d'aiguillages sont produits par l'usine Vossloh, basée à Outreau (62). Une fois assemblés à Chambly, les aiguillages seront expédiés vers le chantier par wagon pupitre.

L'investissement, qui s'élève à 6,4 millions d'euros, est financé à 100 % par SNCF Réseau. Il doit permettre d'améliorer la fiabilité du réseau.

La gare, en forte croissance, a accueilli près de 25 millions de voyageurs en 2024, soit une progression de 16 % par rapport à 2019. Elle assure chaque jour près de 280 départs de trains.

Le nouveau matériel de nuit sera-t-il livré avant les Jeux olympiques 2030 ?



L. Levert

La rame de l'IC de nuit Paris - Briançon assurant le train d'essai 701201 Grenoble - Briançon remorqué par la BB 75333 franchit le viaduc des Fauries au nord de Lus-la-Croix-Haute (7 septembre 2025).

L'État, par l'intermédiaire de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), avait lancé début 2025 un appel d'offres pour la fourniture, *via* une société de location de matériel ferroviaire, de 27 locomotives et 180 voitures pour remplacer le matériel âgé de plus de 40 ans actuellement utilisé sur les trains Intercités (IC) de nuit. Les nouvelles locomotives à commander par la Rosco retenue devront être bimode électrique-diesel, alors qu'aucun type existant n'est à ce jour homologué pour circuler en France. Deux Rosco, Railpool et Beacon Rail, ont renoncé à l'offre. Seules Akiem et Alpha Trains auraient manifesté un intérêt. Concernant les voitures, peu de constructeurs en Europe sont en mesure d'en fabriquer pour 2029-2030. Compte tenu des délais de fabrication des constructeurs potentiels, dont les carnets de commandes sont déjà bien remplis, et des délais d'homologation, le pari d'avoir du matériel neuf à temps pour 2030, en particulier pour les IC de nuit Paris - Briançon dans la perspective des Jeux olympiques 2030, pourra-t-il être tenu ? *L.Levert*

M. Louail

Livraison des nouvelles rames Regio 2N ERTMS

Voici la rame 452Cm (Z 56300) arborant la nouvelle livrée « Nouvelle-Aquitaine ». On peut d'ailleurs remarquer l'ajout du logo de la Métropole bordelaise sur la face avant. Elle est aperçue en autonome à Champigny (94) sur la Grande Ceinture Complémentaire, sous la marche 444502/3, reliant Valenciennes à Bordeaux.

TGV M : homologation obtenue, mais les voyageurs devront encore patienter

E. Brémont

En UM, les rames 1008 et 1009 du TGV M, marquent un arrêt de 50 min en gare de Paris-Lyon, lors des tests de pré-exploitation (20 mars 2026).

L'Agence ferroviaire européenne (ERA) a donné le 22 mai l'autorisation de mise sur le marché du TGV M pour le réseau français. Toutefois, cette autorisation est assortie de quelques restrictions provisoires, notamment des limitations de vitesse : 160 km/h sur ligne conventionnelle et 220 km/h sur ligne à grande vitesse selon les modes dégradés. Limitations sans doute dues à un problème de stabilité dynamique du train, mais qui pourraient être levées par la suite en fonction de la mise en place de correctifs. La masse moyenne à l'essieu, plus importante que sur les générations précédentes de TGV, due au poids de certains nouveaux composants comme les greffons autour des motrices (batteries), semble poser des problèmes de réglage. Par ailleurs, le nombre de voyageurs à bord ne devra pas dépasser le nombre total de places assises. Pour lever cette restriction, la compagnie devra faire la preuve de la conformité aux règles permettant donc une surcharge, ce qui devrait prendre plusieurs mois.

Il va donc falloir procéder à des réglages encore importants avant de pouvoir lancer la mise en service commercial sur l'axe Paris - Marseille, qui ne pourra pas démarrer en juillet comme l'espérait SNCF Voyageurs, mais plutôt en septembre.

Le planning prévoit *« une livraison des rames destinées à l'exploitation dès le début de l'été, avec une montée en puissance progressive au second semestre 2026 : une livraison des deux premières rames à partir de juin, pour atteindre six rames à fin août, et 13 rames d'ici la fin de l'année »*, indiquent l'exploitant et le constructeur.

Et d'expliquer les raisons de ce nouveau report : *« Comme pour tout nouveau matériel roulant aussi révolutionnaire introduit en exploitation, une phase de mise au point et de réglages en conditions réelles est nécessaire entre la livraison et l'accueil des premiers voyageurs. [...] SNCF Voyageurs et Alstom ont fait le choix de renforcer le dispositif de mise en service en prévoyant un roulage pré-commercial des premières rames de plusieurs semaines sur le réseau national. Cette étape exceptionnelle mobilisera des centaines d'équipes des deux entreprises afin de vérifier tous les détails de l'expérience à bord, d'accompagner l'appropriation du train par les équipes opérationnelles et de finaliser tous les derniers réglages avant l'accueil des premiers voyageurs TGV Inoui ».*

Reste que ce nouveau report fait encore une fois manquer le rendez-vous estival à SNCF Voyageurs, alors que la compagnie enregistre des bonds de fréquentation dans ses trains souvent complets. De plus, les six rames, dont la mise en service est annoncée en septembre, seront insuffisantes pour changer réellement la donne. D'autant qu'elles doivent être utilisées en rames doubles sur la ligne Paris - Marseille, ce qui représente trois trains supplémentaires sur cet axe.

M.-H. Poingt

Autriche : *Le gestionnaire autrichien de l'infrastructure ÖBB Infrastruktur a lancé fin avril 2026 les travaux d'électrification en 15 kV 16,7 Hz de la ligne Innkreisbahn Neumarkt-Kalham - Braunau am Inn (58,4 km). Les travaux d'électrification, d'un montant de 87,3 millions d'euros, comportent entre autres la pose de 1 200 poteaux caténaires et de 68 km de caténaires, ainsi que la construction d'une nouvelle sous-station. La ligne devrait être complètement électrifiée pour la fin 2029.*

Autriche : *Les ÖBB avaient commandé, pour un montant d'environ 1,5 milliard d'euros, auprès du constructeur Stadler 109 rames automotrices à deux niveaux Kiss Cityjet, dont 20 série 4736 à six caisses et 89 série 4734 à quatre caisses. Le Kiss 4736 1110 a été présenté le 6 mai 2026 en gare de Vienne Hbf et a alors effectué son premier trajet avec des passagers entre Vienne Hbf et Wiener Neustadt. Les Kiss séries 4734 et 4736 avaient été homologués le 23 avril 2026 pour pouvoir circuler en Autriche, en République tchèque et en Slovaquie. Depuis fin juin 2026, des Kiss Cityjet sont engagés sur des trains REX Vienne Hbf - Payerbach-Reichenau.*

Danemark : *En raison de retards dans la construction du tunnel du Fehmarn Belt (18 km), qui reliera l'île danoise de Lolland à l'île allemande de Fehmarn, et de son accès ferroviaire côté allemand, Femern, la société danoise du groupe Sund & Bælt, qui supervise le projet, a annoncé début mai 2026 que l'ouverture du tunnel s'effectuera en deux étapes. Dans un premier temps, seule la partie routière sera ouverte. Suivra la mise en service du volet ferroviaire, lorsque les infrastructures côté allemand seront achevées. En juillet 2025, il avait été déjà annoncé qu'elles ne pourraient pas être terminées en 2029 comme prévu.*

L. Levert

Suisse : les CFF renforcent en 2027 leur offre avec la France et l'Italie

Les CFF ont présenté le 20 mai 2026 leur projet d'horaires pour le SA 2027, qui débutera le 13 décembre 2026. Au niveau des relations Lyria Suisse - France, l'offre sera renforcée à partir du 5 avril 2027 avec trois AR quotidiens Lausanne - Genève - Paris. Au niveau TER, on note la création d'un AR Genève - Lyon en semaine et de deux le week-end, qui seront accélérés de 10 min. Le matériel qui sera utilisé n'a pas été dévoilé pour l'instant. Vers l'Italie, un AR quotidien Zürich - Venise sera créé, l'AR Zürich - Florence sera limité à Bologne mais prolongé l'été vers Rimini, et l'AR Zürich - Gênes - La Spezia deviendra quotidien.

La rame TGV 4716, assurant le Lyria 9776 Genève-Cornavin – Paris-Lyon, stationne en gare de Genève-Cornavin (21 avril 2022).

L. L.

Europe : des trains directs en ICE L Berlin - Oslo dès l'été 2028

Voiture-pilote de l'ICE L présentée par la DB le 17 octobre 2025 en gare de Berlin-Ostbahnhof.

L'opérateur historique allemand DB Fernverkehr a annoncé le 9 mai 2026 le lancement à l'été 2028 de deux AR quotidiens Berlin - Oslo. Cette nouvelle liaison internationale, qui fait partie des 10 projets de relations transfrontalières soutenue par l'Union européenne, sera exploitée par la DB, en coopération avec les opérateurs historiques danois DSB et norvégien Vy. Ces trains, assurés avec des ICE L de la DB, desserviront entre autres Hambourg, Copenhague, Malmö et Göteborg. La durée du trajet entre Berlin et Oslo est estimée entre 14 et 15 heures. Par ailleurs, il a été annoncé que des ICE L seraient engagés dès décembre 2027 sur Hambourg - Copenhague. Les ICE L sont des rames réversibles, aptes à 230 km/h, composées de 17 voitures dérivées de la plateforme Talgo 230 et d'une locomotive, soit Talgo Travca BR 105, soit Vectron électrique ou bimode.

L. L.

GoVolta modifie son offre entre les Pays-Bas et l'Allemagne

GoVolta, opérateur néerlandais en open access, a cessé d'exploiter, depuis le 29 mai dernier, la relation, lancée le 20 mars 2026, Amsterdam - Hambourg-Harbourg, en raison d'un taux d'occupation insuffisant (inférieur à 60 %). Des billets ayant déjà été vendus, la fréquence était passée de trois à deux AR par semaine à partir de mi-mai. Le matériel, ainsi rendu disponible, sera redéployé sur l'autre relation Amsterdam - Berlin, lancée le 19 mars 2026 et dont la fréquentation est très satisfaisante. Dès le 1er juillet 2026, sa fréquence passera de trois à six AR hebdomadaires. À partir du 14 juin 2026, ces trains auront pour terminus/origine Berlin-Spandau au lieu de Berlin-Gesundbrunnen. Par ailleurs, la nouvelle relation Amsterdam - Paris, dont la vente des billets sur le site internet de GoVolta a débuté mi-mai, sera lancée le 13 décembre 2026. Ces trains desserviront, entre autres, les gares d'Anvers-Central, avec un changement de sens et de locomotive, Gand–Saint-Pierre, Arras et Longueau. Courtrai et une gare de la banlieue lilloise devraient être desservies au SA 2028. *L. L.*

Photos L. Levert

Les voitures I10 ex-SNCB en livrée GoVolta composant le train Amsterdam CS - Berlin-Gesundbrunnen arrivent à Bad Bentheim (26 mars 2026).

Royaume-Uni : Lumo dévoile son Meridian Class 222 rénové

L'opérateur Lumo, filiale à 100 % du groupe First, avait obtenu des sillons pour exploiter en open access à partir du 9 juin 2026 des trains sur la relation Londres Euston - Stirling. Ils desserviront les gares de Milton Keynes Central, Nuneaton, Crewe, Preston, Carlisle, Lockerbie, Motherwell, Whifflet, Greenfaulds et Larbert. Lumo a dévoilé fin avril 2026 la rame automotrice diesel Meridian 222 601, le premier des cinq Meridian Class 222 à six caisses qui doivent être rénovés avant d'être engagés sur la relation Londres Euston - Stirling. Appartenant à la Rosco Beacon Rail, ils étaient utilisés auparavant par l'opérateur. Leur rénovation, assurée par Alstom dans ses ateliers de Widnes, comprend la suppression des espaces de 1re classe et l'installation de nouveaux sièges de classe Standard dans toutes les rames, ainsi que d'un nouveau système de WiFi.

© Lumo

La rame automotrice diesel 222 601 rénovée par Alstom pour Lumo (22 avril 2026).

L. L.

Irlande : huit Flirt pour la relation Enterprise commandés

La commande auprès de Stadler Rail de huit rames automotrices Flirt Intercity bimode électrique-diesel, destinées à la relation Enterprise Dublin Connolly - Belfast Grand Central, a été signée le 7 mai 2026. CAF avait interjeté appel contre la sélection de Stadler en septembre 2025 mais avait été débouté. La relation Enterprise est exploitée conjointement par les chemins de fer de la République d'Irlande Iarnród Éireann et par l'opérateur nord-irlandais Translink. La commande, de 698 millions d'euros, comprend la maintenance pendant 15 ans. Pouvant fonctionner sous 1 500 V cc, tension d'alimentation de la section Dublin - Drogheda de la ligne Dublin - Belfast, elles disposeront dans un élément d'extrémité de deux moteurs diesels, qui pourront être déposés ainsi que le réservoir à carburant, et remplacés par un transformateur pour pouvoir fonctionner également sous 25 kV 50 Hz en cas d'électrification du réseau nord-irlandais dans cette tension. Elles sont équipées de batteries de traction leur permettant d'effectuer de petits parcours dans ce mode.

© Stadler Rail

Impression d'artiste d'un futur Flirt pour la relation Enterprise stationnant en gare de Dublin Connolly (mai 2026).

Inde : livraison de la première des 1 200 locomotives D9 commandées

Siemens Mobility a officiellement remis le 4 mai 2026 aux chemins de fer indiens Indian Railways (en hindi : Bhāratiya Rail) la première des 1 200 locomotives électriques fret de type D9, qu'ils lui avaient commandées en janvier 2023 pour 3 milliards d'euros. Répondant à la norme européenne EN 14363, ces D9, de disposition d'essieux Co'Co', ont une puissance continue de 6 600 kW et une vitesse maximum de 120 km/h. Elles sont dotées du système de maintenance préventive Railigent X développé par Siemens. Leur maintenance sera assurée contractuellement par Siemens pendant 35 ans dans des ateliers situés à Pune, Kharagpur, Raipur et Visakhapatnam. Le gouvernement indien prévoit d'augmenter d'environ 45 % la part du fret transporté sur le réseau ferré indien, qui est presque entièrement électrifié.

© Siemens Mobility

La 55001, première locomotive électrique D9 d'Indian Railways, stationne sur une voie du nouvel atelier d'entretien de Visakhapatnam (4 mai 2026).

L. L.

Finlande : *L'Autorité finlandaise des transports Väylävirasto a.s. a sélectionné le 22 mai 2026, après appel d'offres, le consortium Pohjantähti, composé des sociétés AFRY et Sweco, pour effectuer les études et la planification du projet Rail Nordica, qui comporte notamment la construction d'une ligne à écartement UIC de 1 435 mm entre Haparanda en Suède et le port de Kemi. De plus, le projet Rail Nordica, également de mobilité militaire, comprend la construction d'un point de transbordement et la rénovation du pont ferroviaire sur la rivière Tornio. Des trains de voyageurs, assurés avec du matériel à écartement de 1 524 mm de l'opérateur finlandais VR, devraient circuler dès août 2026 entre Oulu en Finlande et Haparanda via la section transfrontalière Tornio - Haparanda à double écartement, récemment électrifiée en 25 kV 50 Hz.*

Moldavie : *La ligne transfrontalière de 4 km entre Cantemir, dans le sud-ouest de la Moldavie, et Fălciu, dans l'est de la Roumanie, a rouvert le 22 avril 2026 après l'achèvement des travaux de modernisation. Construite en 1917, la ligne avait été principalement utilisée pour le transport de marchandises, mais elle est progressivement tombée en désuétude, les trains de fret n'y circulant plus depuis 1989 et ceux de voyageurs depuis 2009. Les travaux de modernisation nécessaires à sa réouverture, financés et réalisés principalement par la Moldavie, comprenaient entre autres le renouvellement complet des voies à double écartement de 1 520 mm et 1 435 mm, la réparation du pont sur la rivière Prut et la modernisation des gares frontières. Les chemins de fer moldaves CFM et roumains CFR avaient annoncé en avril 2025 leur intention de relancer sur cette ligne le trafic fret, puis celui des voyageurs.*

L. L.

Norvège : *Le gouvernement norvégien a annoncé le 30 avril 2026 qu'il attribuait directement à l'opérateur historique norvégien Vy (ex-NSB) l'exploitation des trains de voyageurs sur les relations* Sørlandsbanen *Oslo - Stavanger et l'*Arendalsbanen *Nelaug - Arendal pendant cinq ans à partir de décembre 2027, à l'expiration du contrat de l'exploitant actuel, le britannique Go-Ahead. Cette décision met fin provisoirement à l'ouverture à la concurrence en Norvège.*

République tchèque : *Les chemins de fer tchèques, ČD, ont mis en vente, début mai 2026, six locomotives électriques Taurus série 1216 et huit série 380. Les ČD devraient mettre en vente les 10 série 380 restantes, en raison de l'impossibilité technique de les doter de l'ETCS.*

Royaume-Uni : *L'opérateur Govia Thameslink Railway (GTR), détenu par Govia (Go-Ahead Group 65 %, Keolis 35 %), a été nationalisé le 31 mai 2026 et dépend désormais du ministère britannique des Transports (DfT), en attendant d'être intégré dans le nouvel opérateur public Great British Railways (GBR). GTR exploite les trains Thameslink, Great Northern, Southern et Gatwick Express.*

Suède : *Skånetrafiken, l'autorité organisatrice de transport de Scanie, avait attribué en avril 2025, après appel d'offres auquel avait également répondu Transdev Sverige, à VR Sverige, filiale des chemins de fer finlandais, le contrat d'exploitation à partir du 12 décembre 2027 pour une durée de neuf ans des trains régionaux Pågatågen. Suite à sa reconduction, VR Sverige a confié mi-mai 2026 à la filiale de la CAF, Euromaint, un contrat de neuf ans pour l'entretien des 99 rames automotrices électriques X61 utilisées pour l'exploitation du réseau Skåne, dont les trains Pågatågen ont transporté plus de 27 millions de passagers en 2025.* L. L.

Finlande : le parc des Vectron Sr3 des VR au complet

Siemens Mobility a livré le 24 avril 2026 à l'opérateur historique finlandais VR-Yhtymä Oyj les dernières des 80 locomotives électriques Vectron AC série Sr3 commandées début 2014. La commande comporte une option pour 97 engins supplémentaires. Aptes à 200 km/h, les Sr3, à écartement finlandais de 1 524 mm, fonctionnent sous 25 kV 50 Hz et ont une puissance de 6 400 kW. Pour le mode Last Mile, elles disposent de deux moteurs diesels de 180 kW en vue d'effectuer des courts parcours sur des voies non électrifiées, et peuvent fonctionner sous des températures allant jusqu'à -40 °C. Engagées sur des trains de voyageurs et de fret, les Sr3 en service ont déjà parcouru environ 72 millions de km. Elles ont été construites sur le site de Siemens à Munich Allach, leurs bogies ayant été fabriqués à Graz en Autriche. *L. L.*

L. Levert

La Vectron Sr3 3304 des VR, remorquant la locomotive Dv12 2621 et un wagon, traverse la gare de Kerava sur la ligne Helsinki - Riihimäki (juin 2017).

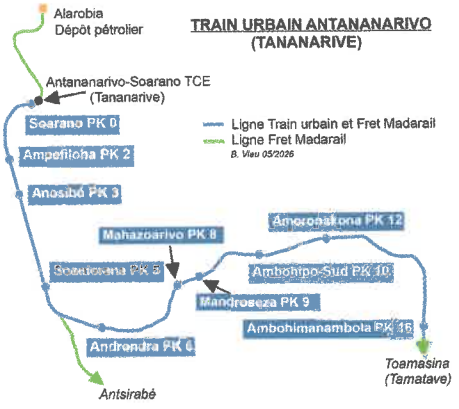
Portugal : les CP lancent un appel d'offres pour des TaGV

Comboios de Portugal (CP), opérateur historique portugais, a lancé le 20 mai 2026 un appel d'offres pour la fourniture, pour un montant de 504 millions d'euros, de 12 trains à grande vitesse (TaGV), avec une option pour huit supplémentaires. Les constructeurs intéressés devront soumettre leurs offres avant le 2 juillet 2026. La commande auprès du constructeur sélectionné devrait être passée au premier trimestre 2027. À écartement ibérique de 1 668 mm, tout comme la future LGV Lisbonne - Porto, ces TaGV devront être aptes à 300 km/h, avoir une capacité d'au moins 500 places, et disposer entre autres d'espaces pour les vélos, de la vidéosurveillance, du WiFi, et de prises USB-C. Les premiers TaGV devront être livrés pour la mise en service en 2031 de la section nord Porto - Soure de la LGV Lisbonne - Porto. *L. L.*

Madagascar : lancement du train urbain à Antananarivo

Le train urbain de Tananarive (Antananarivo) est en service depuis le 15 décembre dernier sur 15,7 km entre Antananarivo-Soarano (Tananarive) et Ambohimanambola sur la ligne de Toamasina (Tamatave). Deux rames de deux voitures sont actuellement utilisées. Elles sont issues de 10 rames électriques suisses surnommées « Mandarinli » provenant du Ferrovie Luganesi SA (FLP) et du Regionalverkehr Bern - Solothurn (RBS). Ces 10 rames (28 caisses au total) sont les :

- FLP : Be 4/12 (trois caisses) n° 21 à 25 (cinq rames) et Be 4/8 (deux caisses) n° 41 et 42 (deux rames) ;
- RBS : Be 4/12 (trois caisses) n° 59 à 61 (trois rames).

De ces rames, seule la voiture-pilote est utilisée avec une seconde voiture-pilote qui est mise dos à dos. Actuellement, il n'y a que deux rames opérationnelles qui sont tractées par des BB diesel électriques, le tout en livrée blanche avec décors floraux. Deux locomotives (1501 et 1503), sont affectées à ce service. Ce sont des General Electric ex-1502 et 1506 FEVE (Espagne) de 1964 acquises en 2020 avec une troisième, la 1502 (ex-FEVE 1503) pour la seule ligne exploitée par l'État malgache, celle de Fianarantsoa à Manakara (FCE).

Ce train urbain est géré par la Société d'exploitation du train urbain (SETU), qui se trouve dans le giron de l'État. Cette desserte urbaine était prévue à l'origine avec 10 stations (voir carte) toutes équipées d'un quai rehaussé intégralement abrité par une construction en béton ou par une toiture en tôle. Deux stations ne sont pas desservies actuellement : Anosibé et Mahazoarivo. Les horaires comprenaient au début deux AR quotidiens en semaine, portés à trois depuis le 14 mars. Le trajet s'effectue en 55 min. À Tananarive, les départs/arrivées s'effectuent depuis une nouvelle gare à côté de celle d'origine. *B. Vieu*