



ÉDITORIAL

Saint-Lazare, la plus singulière des gares

PHILIPPE HÉRISSE

Au XIX^e siècle, le peintre impressionniste Claude Monet lui consacra 12 tableaux demeurés célèbres. Et l'écrivain Émile Zola la choisit pour cadre de son roman « *La Bête humaine* », que le réalisateur de cinéma Jean Renoir portait à l'écran au siècle suivant. C'est ainsi qu'au fil des ans, la gare Saint-Lazare aura inspiré les plus grands...

Longtemps, Saint-Lazare a caracolé en tête des cinq grandes gares parisiennes pour le nombre de voyageurs la fréquentant chaque jour. Et aujourd'hui encore, elle occupe la première place par le nombre de circulations qui y ont leur origine ou leur destination.

Saint-Lazare est aussi la première gare construite à Paris. Le terme restait encore à inventer, puisqu'en cette année 1837 on parlait alors d'« *embarcadère* ». C'était l'origine de la ligne de Paris à Saint-Germain, d'abord ouverte jusqu'au Pecq, et qui fut, tout à la fois, la première ligne au départ de la capitale, ainsi que la première ligne de France à ne transporter que des voyageurs. À l'époque, son tracé comportait le tunnel d'environ 300 m de long dit « *des Batignolles* », creusé sous le quartier Monceau. Un tunnel qui n'était pas du goût d'Arago... Le physicien prédisait que les voyageurs sujets à beaucoup transpirer seraient incommodés à sa traversée. Et, pire encore, qu'ils risquaient d'y contracter fluxions de poitrine et pleurésies... Bien que l'inauguration eût lieu un mois d'août, la famille royale, emmenée par la reine Marie-Amélie, ne s'enrhuma point. Heureusement ! Quant au roi Louis-Philippe, ses ministres l'avaient dissuadé d'être du voyage, craignant un hypothétique attentat. Déjà...

Saint-Lazare se singularise toujours par ses fameux « *groupes* », identifiés par un numéro d'ordre. Chacun correspond à une direction déterminée, et se compose de deux voies, l'une impaire et l'autre paire. Imaginée en 1915, cette conception particulière présente l'avantage de minorer considérablement le risque qu'une perturbation affectant un courant de trafic ne se répercute sur un autre. On distingue traditionnellement les groupes I à VI (Auteuil ; Versailles RD/Saint-Nom ; Cergy ; Ermont ; Mantes par Poissy ; Mantes par Conflans), le premier ayant disparu au profit de la VMI... Saint-Lazare s'est aussi distinguée d'emblée par l'existence, sous sa marquise, de deux hauteurs de quais, hauts ou mi-hauts, selon le groupe concerné. Ainsi les éléments automoteurs banlieue Z 6400 étaient-ils équipés d'embranchements spéciaux, adaptables en atelier pour desservir l'un ou l'autre de ces quais.

Des décennies durant, Saint-Lazare a vibré au rythme de ses Z 6400. Ce merveilleux matériel roulant avait été le tout premier dessiné pour la banlieue par un styliste, en l'occurrence le cabinet MBD, dont ce fut le premier projet ferroviaire. La réussite de sa silhouette extérieure égalait, au demeurant, celle de sa conception technique...

Saint-Lazare aura décidément connu des trains de banlieue extraordinaires, depuis les rames Standard alimentées par le troisième rail de l'électrification primitive jusqu'aux actuelles Z 50000 de Bombardier, d'un *look* si futuriste, en passant par les antiques voitures banlieue ex-État à deux niveaux du milieu des années 30, déjà requises par la faible longueur de quai caractéristique de cette gare... Tout aussi emblématiques de Saint-Lazare, mais côté grandes lignes, il y eut les révolutionnaires « *Saucissons* », voitures carénées qui assurèrent les trains-paquebots, puis les turbotrains ETG et RTG, indissociables de la relation Paris - Caen - Cherbourg...

Autre singularité de Saint-Lazare, l'existence de deux « *Feuilles* » sous gare ! La gestion du service de conduite avait été subdivisée, selon les missions, en un bureau au quai 1 et l'autre au quai 27. Les tractionnaires n'oublieront pas le foyer dit « *des 4 horloges* », avec son clocheton donnant l'heure dans toutes les directions, ni l'ancien dépôt autorails de Batignolles-Remblai...

Enjambant les voies, le pont de l'Europe, lui, est toujours là. De ce promontoire, des générations de « *ferroviphiles* » ont admiré les rames tractées au départ. Mais ces dernières, tristement et pour toujours, s'en sont allées...

Le numéro 341 de « Rail Passion » paraîtra le 27 février



R. Seiller

En gare de Rœux, c'est un convoi peu commun qui attire l'attention. En tête de ce train de fret inhabituel, la BB 75117 peinte Hexafret assure la traction du premier de deux convois. Derrière la BB 75117 s'étire une impressionnante composition de wagons plats chargés de 15 Irisbus Citelis Line ex-RATP. Ces autobus urbains, bien connus dans de nombreux réseaux de transport français, effectuent ici un voyage bien différent de leur quotidien habituel. Ainsi 400 bus diesels vont être livrés vers leur futur lieu d'exploitation de Kyiv et de Tchernihiv en Ukraine, ils empruntent le rail, solution plus durable et mieux adaptée au transport de volumes importants sur longue distance. Le passage de ce train illustre parfaitement la diversité du trafic fret sur le réseau français qui ne se limite pas aux traditionnelles rames de céréales, de conteneurs ou de produits industriels. Pour les amateurs de ferroviaire, ce type de convoi reste un moment privilégié, alliant matériel moteur moderne, charge atypique et scène du quotidien ferroviaire magnifiée par l'originalité de la rame. Un second convoi passera plus d'une heure plus tard avec la BB 75456 en tête d'une rame composée des mêmes véhicules.



T. Breichelsen

Au changement de service 2026, les deux paires d'EC 6/7 et 8/9 reliant la Suisse à Hambourg Altona disparaissent laissant leur place aux ICE et Giruno. Ces derniers trains réguliers permettaient d'observer des voitures suisses sur le réseau allemand. Les EC 6/7 reliaient Hambourg Altona à Interlaken Ost et les EC 8/9 Hambourg Altona - Bâle. Après la fin des rames tractées dans le Gothard en 2016, les voitures panoramiques ont été ajoutées dans les EC 8/9. Maintenant les EC 6/7 sont limités à Bâle et assurés en ICE et les EC 8/9 deviennent des ECE (EuroCity Express) assuré par les Giruno (RABe 501). En photo, dernière livraison des BR 101 : celle-ci rend hommage au centenaire des BR 01, la 101 127-9 passe Köndringen en tête de l'EC 6 Interlaken - Hambourg Altona (25 août 2025).

SOMMAIRE

ACTUALITÉS

BRÈVES

P. 6 à 11 Bordeaux lance deux nouvelles lignes de tram après trois mois de travaux. À Montpellier, la nouvelle ligne 5 du tramway relie l'ouest et le nord. La région Occitanie inaugure sa troisième gare rénovée. Paca commande 22 Régiosolis de plus pour les lignes de Provence et des Alpes. Le technicentre d'Avignon va s'agrandir d'ici à 2029. TGV inOui : SNCF Voyageurs n'aura pas suffisamment de rames pour cet été. Concurrence : une nouvelle compagnie vise la LGV Paris - Lyon. SNCF Voyageurs veut un accord-cadre pour se développer sur le marché de la grande vitesse italienne. Pourquoi Alstom met en pause ses projets hydrogène. Bulgarie : le premier RegioPanter pour la Bulgarie dévoilé. Pays-Bas : les NS commandent 36 Fliirt Flex à Stadler. Allemagne : Rock Rail commande 35 Mireo pour le réseau ENORM. Irlande : des Flirt trimodes de Stadler pour la relation Enterprise. Danemark : des Citylink de Stadler pour le réseau de tram-train Aarhus. Allemagne : 27 Citylink de Stadler pour la tangentielle ouest de Francfort-sur-le-Main. Bulgarie : peu d'intérêt pour l'ouverture à la concurrence du trafic voyageurs. Slovaquie : des automotrices hybrides de Škoda pour les ZSSK. Suisse : les MBC commandent deux locomotives bimodes à Stadler.

FRANCE

P. 12 Les trains reprennent leur service sur Nice - Breil

P. 15 Regio/Omneo : bientôt la fin ?

P. 16 X 73500 : reconversion au biogaz

P. 18 RER D : des nouveautés pour le SA 2026

P. 21 Ouverture de la première télécabine d'Île-de-France

P. 22 Premières circulations du « Travelski Night Express »

INTERNATIONAL

P. 25 Du changement sur les rails du Jura

P. 26 Europe : le service annuel 2026

P. 36 Marchegger Ostbahn : la renaissance d'un axe historique entre Vienne et Bratislava

P. 38 Les Talgo 230 de la DB et des DSB en service commercial

P. 44 Suisse : RailTruck à l'approche...

GARES

P. 50 Les grandes heures de la gare Saint-Lazare

MODÉLISME

P. 78 En vitrine

COURRIER

P. 81 La parole aux lecteurs

RENDEZ-VOUS

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

Rail PASSION

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Vincent Lalù

PRÉSIDENT DU COMITÉ ÉDITORIAL
Philippe Hérisse

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 Carémantant, 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 MARKETING
Victoria Irizar : victoria.irizar@laviedurail.com

SERVICE ABONNEMENTS
E-mail : abonnement@laviedurail.com

Tél. : 01 49 70 12 20
du lundi au vendredi
de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h
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 Lalù (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 Lalù.

PRÉSIDENT D'HONNEUR
Pierre Lubek.

PRINCIPAUX ACTIONNAIRES
Le Monde, Vincent Lalù.
Durée de la société : 99 ans.
RCS Paris B334 130 127.

Numéro de commission paritaire :
0126 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.

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



Votre code d'accès :
5b56497854m

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.

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



Bordeaux lance deux nouvelles lignes de tram après trois mois de travaux



Chabe01/Wikimedia

La nouvelle ligne F relie désormais directement la gare de Bordeaux-Saint-Jean à l'aéroport (septembre 2022).

Comment améliorer les transports publics quand ils sont victimes de leur succès, sans se lancer forcément dans de coûteux investissements ? Bordeaux vient d'en faire l'expérience en pariant avant tout sur l'amélioration de l'existant. Les dessertes du tramway de Bordeaux, lancé il y a déjà 20 ans, n'étaient plus adaptées à la demande. Il y a d'énormes flux de passagers, en particulier porte de Bourgogne où passent quatre lignes. Keolis, qui gère les transports publics bordelais, a proposé des aménagements pour augmenter la fréquence des tramways sans pour autant recourir à des achats de rames ou réaliser de nouvelles infrastructures. L'opérateur a décidé d'installer un

nouvel aiguillage permettant de créer de nouveaux itinéraires. Les travaux ont eu lieu du 2 juin au 31 août 2025. Il a été décidé de faire coïncider les travaux d'aiguillages des lignes du tramway et le chantier de confortement du pont de pierre. Deux mois de tests ont ensuite été menés pour s'assurer que tout fonctionne. Grâce à ces nouveaux aiguillages, les passagers bénéficient, depuis le 6 décembre, de deux nouvelles liaisons de tramway : la ligne E avec une liaison directe rive gauche/rive droite, de Gare-de-Blanquefort à Floirac-Dravemont ainsi qu'une ligne F qui connecte la gare de Bègles à l'aéroport de Mérignac, via la gare de Bordeaux-Saint-Jean. M.-H. Poingt

À Montpellier, la nouvelle ligne 5 du tramway relie l'ouest et le nord



TaM

Habillés d'une œuvre originale de Barthélémy Togo, artiste de renommée internationale, les tramways de la ligne 5 s'inscrivent dans la tradition artistique de la ville.

Attendue depuis 15 ans, la nouvelle ligne 5 du tramway de Montpellier relie, depuis le 20 décembre 2025, l'ouest et le nord du territoire en seulement 45 min. S'étendant sur 16,3 km de Clapiers à la station Grés-de-Montpellier, elle dessert 27 stations. Grâce à cette nouvelle ligne, qui répond à une densification urbaine grandissante, près de

60 % de la population métropolitaine sera desservie en tramway. Avec 80 000 voyageurs par jour attendus, la fréquence est aujourd'hui d'un tram toutes les 12 min, elle sera de 10 min en février grâce à l'ajout de quatre rames, pour être réduite à 7 min en septembre 2026 avec la livraison des rames CAF en construction à Bagnères-de-Bigorre.

La région Occitanie inaugure sa troisième gare rénovée

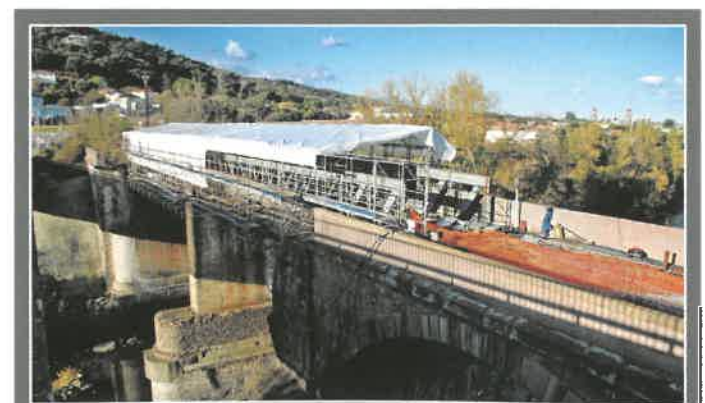


Région Occitanie

Carole Delga (en rouge) coupe le ruban de l'inauguration de la gare de Martres-Tolosane le 13 décembre 2025.

Après Figeac en 2023 et Luchon en 2025, la région Occitanie a rénové la troisième gare dont elle est propriétaire, celle de Martres-Tolosane sur la ligne Toulouse - Lourdes - Bayonne. Elle a été inaugurée le 13 décembre dernier par Carole Delga, la présidente de la région. Le bâtiment a été agrandi avec une structure en bois. Dans la partie originelle, le rez-de-chaussée est doté d'un espace voyageurs de 31 m² largement vitré. Il jouxte un restaurant de 38 places qui ouvrira en avril prochain. L'étage servira de local annexe pour le restaurant. À l'extérieur réaménagé, on note des box à vélos, deux bornes de

recharges électriques et un parking de 30 places plus une place pour un autocar. La gare n'est pas dotée de guichet. Il avait fermé en 1988 entraînant par la suite la vente du bâtiment à un particulier. Le BV a été racheté par la région en 2020 qui a financé les travaux pour deux millions d'euros. Le parvis de la gare a été financé par la mairie pour un coût de 168 000 euros. Martres-Tolosane est à 61,5 km de Toulouse et est desservie par 14 TER vers Toulouse et 15 dans l'autre sens. Pour rallier Toulouse il faut compter 50 min. Ce sont des TER assurant les relations Toulouse - Bousens et Toulouse - Montréjeau. B. Vieu



M. d'Orlano

Les Chemins de fer de la Corse (CFC) poursuivent les travaux de modernisation et de rénovation des ponts. Après les ponts d'Asco et de Muzzelle l'hiver dernier (voir Rail Passion n° 328 et n° 331), trois autres ouvrages d'art de la vallée du Golo sont en cours de rénovation (les ponts d'Albano, de Prunelli et de Casamozza). La voie est fermée du 3 novembre 2025 au 29 mars 2026 entre Casamozza et Ponte Leccia. Des cars de substitution sont mis en place sur ce tronçon.

Paca commande 22 Régiolis de plus pour les lignes de Provence et des Alpes



CAF/F. Clément

22 nouveaux Régiolis rejoindront la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2029.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca) a annoncé le 10 décembre la commande de 22 Régiolis Coradia au groupement CAF-Alstom pour un montant de près de 250 millions d'euros. Ils sont destinés aux lignes Est Provence et des Alpes, le lot 3, remporté en octobre par SNCF Voyageurs.

Les trains seront conçus et assemblés sur le site CAF de Reichshofen (racheté à Alstom en 2022), avec des éléments (moteurs, bogies, etc.) fabriqués sur cinq sites Alstom en France : Le Creusot, Ormans, Tarbes, Villeurbanne et Saint-Ouen. Ces 22 Régiolis s'ajouteront aux 17 rames de ce

type déjà acquises par la région. Il s'agit de rames électriques, composées de six voitures et offrant 310 places assises. Elles disposeront de larges baies vitrées, d'un éclairage LED indirect, de sièges équipés d'accoudoirs, de liseuses, de prises électriques et de porte-vêtements. La région a aussi demandé un aménagement intérieur spécifique offrant un nombre plus important de places orientées dans le sens de la marche, et deux espaces pour les personnes à mobilité réduite.

Les rames seront progressivement livrées dans le courant de 2029, pour une mise en service en fin d'année.

Le technicentre d'Avignon va s'agrandir d'ici à 2029

Au technicentre d'Avignon, J.-P. Serrus (au centre), vice-président de la région Paca, en charge des transports et de la mobilité durable.



Région Sud

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a annoncé un projet de modernisation du technicentre d'Avignon où sont entretenus les Régiolis qui assurent les liaisons régionales. L'objectif est de relocaliser la maintenance des trains du secteur Ouest Provence de la région. La collectivité souhaite de ce fait construire un nouvel atelier de maintenance. Il sera doté de trois voies et équipé de passerelles et d'une fosse. À l'extérieur, un faisceau de cinq voies de garage

sera mis en place. Il s'intégrera au technicentre d'Avignon, d'une superficie de 4 ha, et dont la dernière rénovation date de 2017. Le technicentre doit aussi servir à l'entretien des voitures Corail. Il pourrait également assurer la maintenance du matériel pour le futur RER métropolitain (SERM) autour d'Avignon. Les travaux devraient commencer en 2026 et se poursuivre jusqu'en 2029. Le montant de l'opération s'élève au total à 102,5 millions d'euros.

TGV inOui : SNCF Voyageurs n'aura pas suffisamment de rames pour cet été



C. Masse

Première rame réceptionnée par SNCF Voyageurs, la rame 1008 effectue sa marche de réception le 4 septembre 2025 entre Villeneuve et Châlons-en-Champagne.

De retard en retard... Le TGV inOui ne sera pas livré à SNCF Voyageurs début 2026 comme l'espérait l'entreprise, mais peu avant l'été 2026. Sa mise en service sur l'axe Paris - Marseille devrait commencer le 1^{er} juillet. Toutefois la compagnie ne pourra mettre en service que quatre rames alors que la saison estivale s'ouvrira. Elle devra attendre septembre pour disposer de huit rames, un nombre jugé minimal par la SNCF Voyageurs pour commencer à avoir un vrai effet sur le marché.

La direction de l'entreprise espérait une petite dizaine de rames pour commencer cet été le service sur Paris - Lyon - Marseille. « Selon un calendrier partagé avec SNCF Voyageurs, nous livrerons progressivement neuf rames jusqu'à fin juin. À partir de l'été, les livraisons suivront à un rythme soutenu de deux rames par mois en moyenne », précise Alstom. Mais livraison de rame ne veut pas dire mise en exploitation commerciale immédiate. SNCF Voyageurs viserait désormais plutôt les grands départs de Noël pour profiter pleinement de l'effet TGV inOui. Fin 2026, le parc détenu par la compagnie atteindrait 14 exemplaires. En attendant, les équipes cherchent à allonger la durée de vie de TGV plus anciens et pouvoir offrir suffisamment de sièges face à la demande.

Rappelons que 115 exemplaires du TGV Avelia ont été commandés à Alstom en 2018 par l'opérateur public. Depuis, la date de livraison des premières rames a déjà été reculée à plusieurs reprises. Elle

était initialement prévue en 2023. Il y a peu, on l'attendait fin 2025, puis début 2026. Le retard atteint désormais quasiment trois ans.

SNCF Voyageurs explique ces contretemps par les retards pris par Alstom qui « n'a pas produit de rames en quantité suffisante, nous en avons quatre en essai de pré-exploitation, et nous en aurons six en mai, ce qui nous permettra d'en lancer quatre en exploitation commerciale au 1^{er} juillet ».

Des problèmes techniques apparus lors des essais en ligne ont aussi joué. Selon nos informations, il a fallu résoudre des problèmes de couplage et de découplage des rames, mais aussi des problèmes de fonctionnement de portes, d'autonomie des toilettes et de climatisation. Des sujets importants qui ont demandé d'allonger la phase des essais. Il est vrai que le train est nouveau et qu'il a fallu partir d'une page blanche, rappelle-t-on côté Alstom.

SNCF Voyageurs doit désormais attendre l'homologation du TGV, un processus long et complexe. La compagnie, qui mène actuellement des essais de pré-exploitation, a remis le 9 décembre le dossier d'autorisation de mise sur le marché auprès de l'ERA (European Railways Agency). Avec l'objectif d'obtenir enfin une autorisation de circulation commerciale.

À la clé, les enjeux financiers sont énormes. Le contrat passé avec la SNCF s'élève à 4 milliards d'euros, financés à fonds propres par la compagnie. Des pénalités vont jouer et l'image d'Alstom risque d'en prendre un coup. M.-H. P.

Concurrence : une nouvelle compagnie vise la LGV Paris - Lyon

Après Rachel Picard, qui s'apprête à lancer à partir de 2028, avec sa compagnie Velvet, des trains à grande vitesse pour desservir l'ouest de la France, c'est encore un ancien du groupe SNCF, Nicolas Petrovic, ex-directeur général d'Eurostar, qui se

met sur les rangs pour lancer un concurrent face à son ancien employeur.

Sa société, Claret Associates, a signé un accord-cadre avec SNCF Réseau, prévoyant un service de transport à grande vitesse de voyageurs pour relier Paris à Lyon.

SNCF Voyageurs veut un accord-cadre pour se développer sur le marché de la grande vitesse italienne



Grâce à leurs deux niveaux, les rames inOui pourront transporter plus de voyageurs sur le marché italien. En photo, la rame 997 lors d'essais entre Chanteny et Quimper est capturée à Pont-Château (11 juin 2025).

Christophe Fanichet veut accélérer le tempo sur le marché italien. Dans une interview accordée au journal *La Repubblica*, le PDG de SNCF Voyageurs a rappelé vouloir lancer progressivement, à partir de la fin 2027, neuf AR entre Turin et Naples et cinq entre Turin et Venise. D'où plusieurs déplacements de l'autre côté des Alpes pour réclamer aux pouvoirs publics « des règles claires » et un accord-cadre de longue durée (15 ans) avec RFI (Rete Ferroviaria Italiana) de nature à amortir les lourds investissements que devra consentir la compagnie française. Le dirigeant français demande également à bénéficier de tarifs de péages réduits de 20 %.

Or, les engagements proposés jusqu'à présent par RFI ne seraient pas suffisants. Par ailleurs, la compagnie française serait freinée

dans ses ambitions sur le marché de la grande vitesse transalpine par la compagnie nationale Ferrovie dello Stato (FS, maison mère de Trenitalia), ce qui a conduit l'Autorité italienne de la concurrence à ouvrir en mars une enquête pour abus de position dominante à l'encontre du groupe ferroviaire.

Pour aller attaquer le marché italien, SNCF Voyageurs a déjà commandé 15 rames de TGV nouvelle génération qui auront l'avantage d'être à deux niveaux et permettront d'offrir 40 % de sièges en plus comparé aux matériels actuellement en circulation sur le réseau par ailleurs saturé, a expliqué Christophe Fanichet. Il vise entre 7 et 10 millions de voyageurs par an avec des tarifs en moyenne 20 % plus bas que ceux actuellement pratiqués chez nos voisins.

M.-H. P.

Pourquoi Alstom met en pause ses projets hydrogène



Le Coradia iLint d'Alstom.

Stop ou encore? En matière d'hydrogène, Alstom semble avoir tranché. Pionnier des trains à hydrogène, fournisseur de matériel notamment pour quatre régions françaises, développeur de nouvelles technologies via une filiale dotée d'une mégafactory, le groupe a annoncé avoir « mis en pause » une partie de ses activités. Ainsi Alstom a annoncé l'arrêt de projets menés dans le cadre d'un programme européen baptisé PIIEC (projet important d'intérêt européen commun), financé par l'État, car le groupe n'aurait pas franchi les étapes technologiques permettant le déblocage des subventions espérées. La direction affirme être engagée dans « un dialogue régulier et responsable avec l'État en vue d'identifier des solutions pour assurer la pérennité des activités du groupe et de la filière hydrogène made in France ». Alstom assure aussi être investi auprès de ses clients actuels de trains à hydrogène et respectera ses engagements contractuels de livraison, de maintenance et de maintien en condition opérationnelle.

Pour rappel, en France, 12 trains Régiolis H2 ont été commandés par quatre régions. Les essais de validation de ces rames ont commencé en 2024. Les premières circulations commerciales devraient intervenir début 2027. Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est et Occitanie ont

opté, en mars 2021, pour des rames bimodes alimentées par caténaire sur les lignes électrifiées et par l'énergie fournie par l'hydrogène sur les lignes non électrifiées.

Entre les services de l'État et Alstom, le bras de fer semble engagé. En octobre 2022, Bruxelles avait annoncé le lancement des premiers PIIEC liés à la chaîne de valeur de l'hydrogène. Le principe de ces programmes avait émergé du traité de Lisbonne pour l'innovation. Cette solution devait booster la recherche et développement à travers des financements publics encadrés, ne risquant pas d'être contestés pour cause de distorsion de la concurrence entre membres de l'Union.

On peut rappeler qu'en Allemagne, le train à hydrogène d'Alstom, Coradia iLint, est exploité depuis 2022. À l'époque, le lancement de la première flotte de trains régionaux à l'hydrogène au monde est perçu comme une véritable révolution. Trois ans plus tard, le retour d'expérience démontre de sérieuses faiblesses technologiques. La flotte d'iLint a souffert de défauts techniques comme des pannes récurrentes de composants dont la pile à combustible. Des difficultés d'approvisionnement en hydrogène ont aussi perturbé le service. Globalement, la disponibilité de la flotte a été largement inférieure aux attentes des opérateurs.

S. Andreau

Allemagne : La Rosco Railpool a annoncé le 16 décembre 2025 avoir racheté à l'opérateur fret historique DB Cargo 12 locomotives électriques Vectron Type A39 D-A-CH-I-NL-B et sept locomotives électriques Traxx AC2. Ces locomotives devraient être opérationnelles courant février 2026.

Allemagne : La Rosco Rock Rail a commandé le 16 décembre 2025, pour le compte de l'autorité organisatrice de transports de la région de Westphalie-Lippe NWL, au constructeur Siemens Mobility 61 rames automotrices hybrides électriques Mireo Plus B. Elles seront déployées en décembre 2029 en Westphalie du Nord sur les relations RB 63 Münster - Coesfeld, RB 67 Münster - Warendorf - Bielefeld, RB 71 Bielefeld - Rahden, RB 73 Bielefeld - Lemgo-Lüttfeld, RB 74 Bielefeld - Paderborn, RB 75 Bielefeld - Osnabrück, RB 77 Herford - Elze (- Hildesheim), et RE 82 Bielefeld - Detmold.

Belgique : Le conseil d'administration de la SNCB a annoncé le 19 décembre 2025 qu'il attribuait au constructeur CAF un contrat-cadre d'une durée de 12 ans pour la fourniture d'un maximum de 560 rames automotrices AM30. Dans le cadre de ce contrat, la SNCB a passé une première commande de 180 AM30, dont certaines hybrides électriques-batteries, pour un montant de 1,7 milliard d'euros. Elles devraient entrer en service en 2030. De la famille Civity Due combinant des voitures d'extrémité à un étage et des voitures intermédiaires à deux étages, les AM30 électriques sont destinées à remplacer les AM75 à quatre voitures, AM80 à trois voitures et AM96 à trois voitures. La variante hybride est destinée à remplacer les rames automotrices diesels AR41, et sera également déployée sur des services transfrontaliers afin d'éviter le besoin de matériel roulant multitension.

L. Levert

Bulgarie : le premier RegioPanter pour la Bulgarie dévoilé

Le constructeur tchèque Škoda Group a présenté le 24 novembre 2025 à Plzeň la première des 25 rames automotrices électriques que lui avait commandées en septembre 2024 le ministère bulgare des Transports pour un montant de 327 millions d'euros. Basées sur la plateforme RegioPanter et construites par Škoda Transportation et Škoda Vagonka, ces rames automotrices électriques série 034 à quatre caisses fonctionnent sous 25 kV 50 Hz, et ont une vitesse maximale de 160 km/h, et une capacité plus de 333 places assises. Partiellement à plancher bas, elles disposent entre



© Škoda Group

La rame automotrice électrique 034 001 était présentée sur le site Škoda de Plzeň (24 novembre 2025).

autres de la vidéosurveillance, de la climatisation, du WiFi, d'un système d'information bilingue pour les voyageurs, de deux rampes d'accès PMR et d'espaces multifonctions pour les fauteuils roulants, les poussettes et les vélos, et sont dotées de l'ETCS niveau 2. La première rame sera livrée en jan-

vier 2026 pour une mise en service commercial en avril 2026, après une campagne d'essais avec deux autres qui seront livrées entre-temps. Škoda assurera également leur maintenance en Bulgarie pendant 15 ans dans un atelier dédié.

L. Levert

Pays-Bas : les NS commandent 36 Flirt Flex à Stadler

L'opérateur historique néerlandais Nederlandse Spoorwegen (NS) a commandé le 19 novembre 2025, pour un montant de 400 millions d'euros, au constructeur suisse Stadler Rail 36 rames automotrices électriques Flirt Flex afin d'augmenter ses capacités de transport à partir de 2030. La commande comprend la fourniture 18 Flirt Flex à quatre caisses et 18 à six caisses, basés sur la plateforme modulaire Flirt Flex de dernière génération. Conçus sur le site Stadler de Prague et construits sur son site polonais de Siedlce, ces Flirt seront entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite et disposeront de la vidéosurveillance, de la climatisation,



© Stadler Rail

Vue d'artiste d'un nouveau Flirt Flex pour les NS (19 novembre 2025).

d'un système d'éclairage s'adaptant à la luminosité extérieure et de zones dédiées aux vélos et bagages. Dotés d'écran d'information en temps réel pour les voyageurs, ces Flirt pourront assurer aussi bien des trains Sprinter que des trains IC. Ce contrat comporte des

options permettant aux NS de commander des Flirt Flex supplémentaires dont certains pouvant circuler en Belgique ou en Allemagne. Cette commande prolonge la coopération entre Stadler et les NS, qui exploitent déjà 134 Flirt aux Pays-Bas.

L. L.

Allemagne : Rock Rail commande 35 Mireo pour le réseau ENORM

La société de location de matériel ferroviaire Rock Rail, en collaboration avec les sociétés d'investissement Infracapital et MEAG, a commandé le 20 novembre 2025 auprès du constructeur Siemens Mobility 35 rames automotrices électriques Mireo, dont 16 à trois caisses et 19 à quatre caisses.

Elles sont destinées à être louées à DB Regio qui avait remporté en mars 2025 le contrat pour l'exploitation pendant 15 ans à partir décembre 2028 du réseau ENORM comprenant des relations du S-Bahn de Magdebourg et des relations régionales en Saxe-Anhalt et en Basse-Saxe. Entièrement acces-

sibles aux personnes à mobilité réduite, ces Mireo disposeront de la climatisation, de la vidéosurveillance, d'éclairages à LED, d'une prise électrique et d'un port USB à chaque siège et d'écrans d'information en temps réel. Ces Mireo devraient tous être livrés pour décembre 2028.

L. L.

Irlande : des Flirt trimodes de Stadler pour la relation Enterprise

Les chemins de fer d'Irlande, Iarnród Éireann, et l'opérateur nord-irlandais Translink ont pu conjointement confirmer début décembre 2025 la sélection du constructeur Stadler Rail pour la fourniture de huit rames automotrices trimodes électriques-diesels-batteries de type Flirt, destinées à la relation transfrontalière Enterprise Dublin - Belfast, après le rejet le 26 novembre 2025 par la Haute Cour de Dublin du recours judiciaire de CAF, qui avait également répondu à l'appel d'offres. Elles pourront fonctionner sous 1 500 V CC, la tension d'alimenta-



© Irish Rail

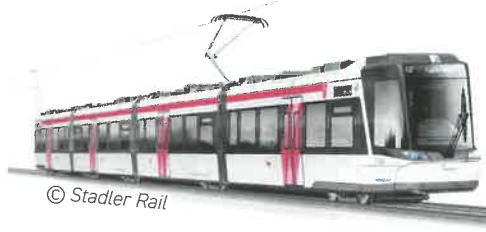
Vue d'artiste d'un futur Flirt pour la relation Enterprise (15 sept. 2025).

tion du réseau de banlieue de Dublin, et seront dotées, en plus de deux moteurs diesels situés dans un élément d'extrémité, de batteries permettant d'effectuer de petits parcours. La conception de la motrice permettra le remplacement des moteurs diesels et du

réservoir de carburant par un transformateur en cas d'électrification du réseau nord-irlandais en 25 kV 50 Hz. Dotées de l'ETCS et du TPWS pour l'Irlande du Nord, elles devraient remplacer en 2030 le matériel actuellement utilisé sur la relation Enterprise. L. L.

Danemark : des Citylink de Stadler pour le réseau de tram-train Aarhus

Aarhus Letbane, détenu à 50 % par la ville d'Aarhus et à 50 % par la région du Danemark central, a signé le 3 décembre 2025 avec le constructeur Stadler Rail un contrat-cadre pour la fourniture de huit trams-trains de type Citylink, et 12 en option, pour le réseau de tram-train d'Aarhus, ainsi que la fourniture de pièces de rechange. À quatre caisses, ces Citylink auront une longueur de 49 m et une capacité de 152 places



© Stadler Rail

Vue d'artiste d'un futur Citylink pour le réseau de métro léger d'Aarhus (décembre 2025).

assisées et de 180 debout. Ils seront équipés de batteries leur permettant de circuler jusqu'à 10 km sans courant de traction à la caténaire en particulier lorsque celle-ci est givrée. Chaque élément d'extrémité sera doté de marches rétract-

tables permettant aux fauteuils roulants d'accéder à leurs espaces dédiés. Ces Citylink devraient tous être livrés pour fin 2029. Le réseau de tram-train d'Aarhus de 110 km comporte deux lignes électrifiées en 750 V par caténaire. L. L.

Allemagne : 27 Citylink de Stadler pour la tangentielle ouest de Francfort-sur-le-Main

Fahma (Fahrzeugmanagement GmbH), filiale chargée de l'acquisition et du financement du matériel de l'association de transport Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) qui regroupe l'État de Hesse et des collectivités, a signé le 5 décembre 2025 avec le constructeur Stadler Rail un contrat-cadre pour la fourniture de 27 trams-trains Citylink. Le contrat prévoit leur maintenance et la fourniture de pièces détachées pendant 30 ans. Ces Citylink à quatre caisses auront une lon-



Vue d'artiste d'un futur Citylink pour la RTW (décembre 2025; © Stadler Rail).

gueur de 50 m, et une capacité totale de 360 passagers. Ces trams-trains sont destinés à être utilisés à partir de décembre 2030 sur la ligne RTW (Regionaltangente West) en cours de construction dans la banlieue ouest de Francfort-sur-le-Main. Ils seront accessibles à partir des quais des

gares de la DB de hauteur de 760 et 960 mm, et de ceux de la RTW de 800 mm. La livraison de trois premiers Citylink destinés à réaliser des essais pour homologations est prévue pour l'automne 2028. Les 24 autres seront tous livrés pour l'automne 2030. L. L.

Grèce : L'opérateur grec Hellenic Train (anciennement TrainOSE), filiale du groupe italien Ferrovie dello Stato Italiane (FS), a commandé le 22 décembre 2025, pour un montant de 308 millions d'euros, au constructeur Alstom, 23 rames automotrices électriques Coradia Stream, dont 12 pour la relation grandes lignes Athènes - Thessalonique, et 11 pour les relations régionales. Ces Coradia Stream devraient être livrés en 2027.

Lettonie : L'autorité publique lettone chargée des transports publics responsable de l'organisation des services régionaux de bus et de trains, Autotransporta direkcija (ATD), a commandé le 11 décembre 2025, pour un montant de 160 millions d'euros au constructeur tchèque Škoda Group neuf rames automotrices hybrides électriques-batteries à écartement de 1 520 mm. La commande, d'un montant de 89,4 millions d'euros, comporte une option pour la fourniture de sept rames supplémentaires. Les constructeurs espagnol CAF, et Stadler Rail Polska avaient également répondu à l'appel d'offres. Bitension 3 000 V CC - 25 kV 50 Hz, ces rames automotrices auront une vitesse maximum de 160 km/h en mode électrique et de 120 km/h en mode batterie, une longueur de 56,54 m, et une capacité de 188 places assises, dont 24 en 1^{re} classe, et pourront transporter jusqu'à huit vélos. Elles devraient entrer en service au premier semestre 2029 sur des lignes non électrifiées.

Pologne : L'opérateur régional polonais Koleje Mazowiecki a commandé le 16 décembre 2025, pour un montant d'environ 169 millions d'euros, à Stadler Rail 11 rames automotrices électriques Flirt ER160 à cinq caisses. Koleje Mazowiecki en avait déjà commandé en 2024-2025 64, qui sont en cours de fabrication, et dispose déjà de 10 Flirt 1 ER75, et de 61 ER160.