



Outre-Manche, les trains touristiques circulent aussi en hiver. En particulier, la locomotive à vapeur GWR 7802 *Bradley Manor* devrait participer au prochain *Winter Steam Gala* du Severn Valley Railway.
Photo Keith WILKINSON / SVR

FONDATEUR
Daniel Caire

DIRECTION ET RÉDACTION
Association française des amis
des chemins de fer - AFAC
Gare de l'Est - Paris
Tél. et Fax : 01 40 38 20 92
Courriel : afac-revue@orange.fr
www.afac.asso.fr

Adresse postale :
AFAC - CHEMINS DE FER
Gare de l'Est
Place du 11 novembre 1918
BP 70296 - 75464 PARIS Cedex 10
SIRET : 78445169200015

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Christophe Keseljevic

RÉDACTEUR EN CHEF
Patrick Laval

COMITÉ DE RÉDACTION
Claude Bordas, Philippe Callé,
Jean-Pierre Comes, Christian Courtois,
Christophe Keseljevic, Jean-Pierre Malaspina
et Philippe Ventéjol.

ABONNEMENTS (1 an : 6 numéros)
France : 75 €
UE, Suisse : 84 €
Autres pays : 89 €
Le numéro : 12,00 €
Règlement par chèque bancaire
ou chèque postal (CCP 1334 56 S Paris)

Les manuscrits non retenus
ou publiés ne sont pas rendus.
Tous droits de reproduction réservés.

Maquette : Franck Desplats

Imprimé en France par
db PRINT Nord

N° d'enregistrement
à la commission paritaire :
0925 G 81532
Agrément presse Belgique : P928309
ISSN 1252 - 9907

Dépôt légal : 4^e trimestre 2025

S O M M A I R E

- 3 La paille et la poutre**
Christophe KESELJEVIC
- 4 Échos et nouvelles**
- 10 Modernisation de l'Am 841 en Aeam¹ 841**
Théo STOLZ et Philippe CALLÉ
- 18 Comment j'ai fêté le bicentenaire
des Chemins de fer britanniques**
Jean-Paul MALGRAS
- 32 Les bouleversements de la carte ferroviaire
de l'Europe orientale, danubienne et balkanique
au début de la Seconde Guerre mondiale**
3^e partie - L'effacement de la Pologne
4^e partie - L'annexion des États baltes par l'URSS
Henry JACOLIN
- 37 Les fondamentaux techniques du ferroviaire**
5 - Le frein
Alain BONNET
- 43 50 ans de la Transvap**
Benoît HARDY
- 47 Montréal - Ottawa comme premier segment d'une LGV ?**
Guy CHARMANTIER
- 48 Retour sur « le plus grand rassemblement » à Derby**
Patrick LAVAL
- 50 Chemins de fer - Sommaire chronologique 2025**

Le bulletin de cotisation et d'abonnement figure à la page 49 de ce numéro.

SECTIONS RÉGIONALES DE L'AFAC

AQUITAINE
Jacques OTTAVIANI
9, rue des Abeilles
33370 ARTIGUES PRES BORDEAUX

AUVERGNE
Marc TOURNEBIZE
12, rue François de Pressensé
63000 CLERMONT-FERRAND

CENTRE-LOIRE
Bertrand NICOLLE
15 avenue de Roubaix
37100 TOURS
Twitter : @AfacVal

MÉDITERRANÉE
Jacques SILHOL
23, rue des Antilles
13006 MARSEILLE

MIDI-PYRÉNÉES
Michel FOURMENT
6, rue des Fauvettes
Cidex 3592
31840 AUSSONNE

RHÔNE-ALPES
Secrétariat AFAC-RA
Philippe ANDRO
5B rue Simone Veil
69530 BRIGNAIS
afacrhonealpes@gmail.com

SECTIONS ÉTRANGÈRES DE L'AFAC

SUISSE GENÈVE
4, rue des gares
CH 1201 GENÈVE

La paille et la poutre

Depuis quelque temps, une campagne de presse trop bien reprise dans nombre de médias pour que l'on ne soupçonne pas qu'elle soit orchestrée, tend à présenter la Deutsche Bahn comme l'homme malade ferroviaire de l'Europe. Régularité en berne, réseau vétuste, mécontentement de la clientèle, tout y passe, sur le thème : « vous voyez bien que c'est pire ailleurs », éternelle excuse des mauvais élèves. Ce constat s'appuie certes sur des réalités : le réseau allemand, surchargé, accuse un retard d'entretien et, incontestablement, la régularité des ICE est encore moins bonne que celle de nos TGV. La presse locale, les associations de consommateurs et... les CFF en ont largement fait l'écho, ces derniers étant exaspérés par les retards des remises des ICE à Bâle qui les contraignent à les y bloquer et à les remplacer sur le parcours suisse par des rames tenues en réserve. Il semble d'ailleurs que toute cette affaire soit partie d'outre-Jura avant d'être opportunément reprise et gonflée chez nous.

Rappelons donc ici quelques données, afin de remettre les pendules à l'heure : le réseau allemand est beaucoup plus chargé que le nôtre (en moyenne deux à trois fois selon les lignes). Ce n'est pas outre-Rhin que l'on peut rester des heures le long d'une double voie électrifiée sans voir passer un seul train ! Il est parsemé tous les 100 km en moyenne de nœuds ferroviaires importants qui correspondent à de grandes agglomérations, ce qui rend la régulation du trafic autrement plus complexe que sur notre réseau en étoile, peu chargé hors Île-de-France ou nœud lyonnais.

Chacun comprend en effet que, pour une distance comparable, un ICE Berlin - Bâle ne circulant que partiellement sur ligne nouvelle et traversant les nœuds majeurs de Leipzig, Francfort et Mannheim soit plus sujet à désheurement qu'un TGV Paris - Marseille tracé sur LGV de bout en bout, sans pour autant afficher une régularité de haut niveau.

En Allemagne, la desserte, grandes lignes comme régionale ou locale, est cadencée au moins à l'heure avec une grande amplitude horaire, dimanche compris : on est loin des trois allers-retours par jour (et moins encore le dimanche) que nous connaissons encore parfois. Malgré la densité du réseau, le matériel roulant TER fait en moyenne entre 50 % et 100 % de kilométrage annuel de plus que le nôtre, raçon du cadencement et de l'amplitude horaire des dessertes que nous refusons toujours de généraliser, et aussi de l'absence des archaïques « blancs-travaux » diurnes qui cassent chez nous la productivité, avec comme conséquence – entre autres – que l'exploitant facture un prix kilométrique inférieur en moyenne de 30 % aux autorités organisatrices des transports par rapport à nous. Enfin, le trafic fret y est autrement plus abondant, ce qui, on le devine, complexifie l'exploitation.

Sur le plan de l'infrastructure, sans nier les problèmes constatés chez nos cousins germains, disons simplement que nous serions heureux si nous en étions au même niveau moyen d'âge de nos installations fixes qu'eux. Ce serait en effet un gros progrès par rapport à l'existant que nous constatons : pour prendre un seul exemple, nous n'aurions alors plus de caténaires Midi, dont le renouvellement n'est toujours pas programmé.

Tout cela est révélateur d'un état d'esprit bien ancré dans notre bureaucratie : tout est bon pour détourner l'attention des vrais problèmes que nous connaissons et en minimiser l'ampleur, et ce, en l'absence de vraie volonté de s'attaquer à leur résolution, de toute façon illusoire, nonobstant la situation financière du pays et l'instabilité gouvernementale que nous connaissons.

Résumons : concernant le ferroviaire, l'Allemagne n'est pas au niveau de la Suisse et encore moins du Japon. Cela, on le savait et ce n'est pas un « scoop ». Mais le jour où nous aurons déjà atteint le leur sur le plan de la densité des dessertes, du taux d'annulation, des incidents techniques, etc. nous serons en mesure d'en rediscuter. Pour l'heure, un peu de modestie se manifestant par la discrétion serait la bienvenue. Notre presse ferait mieux d'informer la population sur la situation du ferroviaire autrement que par la reprise des « éléments de langage » des institutionnels. L'enfumage, ça suffit !

Avec ce dernier numéro concluant l'année 2025, nos lecteurs constateront que nous avons rattrapé notre retard de parution, comme nous nous y étions engagés. Que tous ceux qui y ont œuvré avec dévouement en soient ici remerciés.

Joyeux Noël et bonne fin d'année à tous !

■ **Autriche.** Le 8 octobre, les huit rames **Stadler Kiss à six caisses, rachetées** d'occasion à la **DB** et initialement commandées par **Westbahn** (comme série 4010), ont été **mises en service commercial par les ÖBB**. Extérieurement, il n'a été remplacé que le logo en front de rame et les indications du cartouche « détenteur ». Ces rames sont engagées à raison de douze allers-retours, initialement estampillés **RJ**, entre **Vienne** et **Salzbourg**, certaines missions étant prolongées jusqu'à l'aéroport de Vienne. Dans la mesure où ces rames ne comportent pas de compartiment **Business**, elles perdent leur qualité **RJ** et ne sont plus que des **IC**. Mais avec leurs 420 places en 2^e classe et 66 en 1^{re}, ces 4010 offrent une plus grande capacité, ainsi que huit crochets à vélos. Les réservations déjà effectuées sur des rames **RJ** sont réaffectées par les **ÖBB** sur ces nouvelles rames. La paire d'**IC 268/1295** assurée par ce matériel, prolongée de Salzbourg à Munich et retour, circule tout de même sur le réseau **DB**. Les rames **RJ** ainsi libérées sont utilisées depuis le 6 octobre 2025 entre autres pour les missions **IC 533/534** et **IC 539/632** entre Vienne et Linz, qui se voient ainsi attribuer la qualité de liaisons **RJ**.

■ **Autriche.** Le trafic fret est provisoirement autorisé à utiliser le nouveau tunnel de **Koraln** (long de 33 km) depuis le 1^{er} novembre, bien que l'autorisation d'exploitation officielle n'ait pas encore été délivrée. L'ouvrage n'est pour l'instant emprunté que par quelques paires de trains assurés par **Rail Cargo Austria (RCA)**, branche fret des **ÖBB**. **RCA** justifie le recours à cette nouvelle ligne moins difficile que l'itinéraire actuel par le seuil de Neumark (10 ‰ contre 16 ‰), car il permet d'augmenter de 250 à 280 tonnes la charge utile des convois.

Près de 5,6 milliards d'euros ont été investis dans cette ligne nouvelle de **Koraln** reliant Graz à Klagenfurt, ce qui correspond exactement au devis présenté il y a vingt ans. Il s'agit là de l'un des plus importants projets européens d'infrastructure ferroviaire qui a mobilisé des investissements importants. Sa réalisation a nécessité la construction de **130 km de ligne nouvelle**, de **50 km de tunnels**, de **23 gares** et de **plus de 100 ponts**. Le projet était chiffré à près de 5,4 milliards d'euros en 2005. Si l'on y ajoute les réalisations complémentaires, telles que la section Feldkirchen bei Graz - Weitendorf, le coût initial n'a augmenté que d'un demi-milliard d'euros. Selon les **ÖBB**, la ligne de **Koraln** ne constitue donc pas seulement l'un des plus gros projets, mais aussi le projet le plus stable financièrement d'Autriche.

■ **Espagne.** Lors d'une visite de routine, la Renfe a constaté, le 21 juillet, la présence de **criques** sur le **châssis de bogie** d'une automotrice à grande vitesse du type **Talgo**

ALLEMAGNE

Reconstruction de la Dresdner Bahn dans Berlin

Ce mois de décembre voit la remise en service de l'itinéraire direct de la **Dresdner Bahn** (ligne Berlin - Dresde) entre la bifurcation de **Priesterweg**, à Berlin, et **Blankenfelde**, juste après la limite administrative avec le Land de Brandebourg. Cette liaison directe avait été supprimée dès 1952 par la **Reichsbahn** est-allemande, lorsque celle-ci ferma l'ensemble des accès aux gares terminales situées dans Berlin-Ouest, en l'occurrence celle d'**Anhalt**. Après la chute du **Mur** et dans le cadre de la construction de la nouvelle gare de **Berlin Hbf**, priorité a été donnée au rétablissement de l'itinéraire direct vers **Leipzig**, les convois à destination de **Dresde** et au-delà l'empruntant jusqu'à la grande ceinture (**Außenring**, **BAR**) de Berlin, qu'ils suivaient ensuite jusqu'à son raccordement avec la ligne de **Dresde**.

Ce long délai s'explique d'une part par une priorité de second rang donnée à ce projet lors de la planification des investissements destinés à la réunification des réseaux **DB** et **DR**, d'autre part par les oppositions locales qu'il a fallu purger et qui ont considérablement renchéri le projet. En effet, le corridor est toujours resté ouvert pour le trafic **S-Bahn** (sauf sur le tronçon **Lichtenrade** - **Blankenfelde**, coupé par le **Mur** entre 1961 et son rétablissement juste après la Réunification), ainsi que pour la desserte fret des embranchés. Il n'en a pas moins fallu, avant de reposer les voies **Grandes lignes**, construire un mur antibruit sur presque toute la longueur des seize kilomètres considérés.

Le tronçon reconstruit est évidemment électrifié en 15 kV 16,7 Hz, et peut être parcouru à 160 km/h dans Berlin, 200 km/h dans sa partie située dans le Brandebourg, ce dernier taux devant être en vigueur ensuite jusqu'à **Dresde**, après rénovation totale de la ligne : consolidation de la plate-forme, renouvellement voie et ballast, substitution de la caténaire **DR** posée entre 1978 et 1982 par le nouveau modèle **Siemens Sicat 230**, pose de l'**ERTMS** niveau 2, suppression de tous les passages à niveau, etc.

L'itinéraire Berlin - Dresde, qui se prolonge ensuite vers Prague, voire Vienne, va ainsi enfin retrouver son lustre d'antan. Cette remise en service va aussi permettre l'accélération des relations Berlin - Cottbus - Görlitz et surtout de permettre enfin au nouvel aéroport **BBI** de Berlin d'être relié en 20 min au centre-ville contre 40 actuellement, et ce, avec une fréquence doublée.



■ Les sections 1, 2 et 4 sur la carte traversent le sud de Berlin (en zone Ouest avant la chute du **Mur**), alors que la section 3 (avec raccordement avec la grande ceinture) se situe dans le Land de Brandebourg.

EUROPE

Trois nouvelles connexions électriques entre réseaux européens en 2005

Les interconnexions électriques européennes se densifient notablement depuis quelques années. En 2005, trois nouveaux points de contact ont été mis sous tension : **Haparanda** entre la Suède (15 kV 16 2/3 Hz) et la Finlande (25 kV 50 Hz) comportant

un changement d'écartement (respectivement 1 435 mm et 1 524 mm), Storlien entre la Norvège et la Suède (15 kV 16 2/3 Hz dans les deux pays) et Devínska Nová Ves entre l'Autriche (15 kV 16,7 Hz) et la Slovaquie (25 kV 50 Hz). Dès lors, tous les points de contact interscandinaves sont électrifiés, ainsi que les deux existants entre l'Autriche et la Slovaquie, situés tous deux dans les faubourgs de Bratislava.

Sont attendus pour 2026: Fuentes de Oñoro entre l'Espagne et le Portugal (25 kV) bouclant l'artère du *Sud Express* Irun - Lisbonne, Horgoš entre la Serbie et la Hongrie (25 kV - à ne pas confondre avec Hodoš, point de contact entre la Slovénie et la Hongrie), ainsi que Passow entre l'Allemagne (15 kV) et la Pologne (3 kV) sur la ligne Berlin - Szczecin (Stettin). Début 2026 verra aussi la réactivation du point frontière de Kelebia, interrompu depuis plusieurs années, à la suite de la reconstruction complète de l'artère Belgrade - Budapest. Pour 2027 devraient suivre: Badajoz (Espagne - Portugal), Dimitrovgrad (Serbie - Bulgarie) bouclant l'artère Paris - Istanbul, Waldshut (Suisse - Allemagne).

SUISSE

Stadler « regrette » l'attribution à Siemens du matériel roulant pour les RER

Le 7 novembre, les CFF ont annoncé avoir adjugé le marché pour 116 nouveaux trains à deux niveaux destinés aux RER suisses à Siemens Mobility. Sur ce total, 95 rames circuleront sur le réseau du RER zurichois à partir des années 2030, tandis que 21 trains desserviront les lignes du RER Vaud et la relation RE33 Martigny - Annemasse. Ce marché comprend une option pour 84 rames supplémentaires « dans le cadre des futurs réaménagements de l'offre », précisent les CFF.

Chaque rame mesurera environ 150 m de long et offrira quelque 540 places assises, ainsi que huit zones multifonctionnelles spacieuses pour voyager debout ou disposer des vélos, des bagages et des poussettes. Aux heures de pointe, les trains circuleront en unités multiples (300 m) et « offriront ainsi 45 places assises supplémentaires et plus de 30 % de places debout de plus par rapport aux trains navettes à deux niveaux (DPZ) de première génération, pour la même longueur ».

« Siemens Mobility a remis l'offre la plus avantageuse selon le droit des marchés publics et a marqué le plus de points en ce qui concerne les coûts d'investissement, les charges d'exploitation (énergie/maintenance) et les critères de durabilité », indiquent les CFF, qui précisent que « le volume d'investissement total s'élève à environ deux milliards de francs ». Les CFF rappellent à l'occasion que Siemens Mobility « a déjà fabriqué les trains duplex de deuxième génération du RER zurichois [en circulation] depuis le milieu des années 2000 ».

Candidat malheureux, Stadler a immédiatement « regretté » la décision des CFF, tout en soulignant la faible différence de prix (0,6 %) avec l'offre retenue, alors qu'il avait « prévu de construire les trains en Suisse, en collaboration avec plus de 200 fournisseurs de tout le pays ». C'est ainsi que le 28 novembre, Stadler a annoncé avoir « déposé un recours auprès du Tribunal administratif fédéral contre la décision d'adjudication des CFF concernant 116 trains à deux niveaux », contestant l'attribution des points d'évaluation et soulignant que son offre était « basée sur le train à deux niveaux KISS qui a fait ses preuves en exploitation commerciale quotidienne ».



© SBB, CFF, FFS

■ Image de synthèse du matériel à deux niveaux commandé par les CFF à Siemens pour le RER zurichois, le RER Vaud et le RE22 Martigny - Annemasse.

Avril S106. Il s'agit d'une variante de rame non pourvue du système d'écartement variable et engagée sous la marque à bas coût Avlo entre Madrid et Barcelone. Pour des raisons de sécurité, la Renfe a immédiatement **retiré du service** les quatre autres rames analogues assurant ce même service. En attendant la mise à disposition de matériel de remplacement, les liaisons Avlo ont été supprimées pendant plusieurs jours, comme l'a relaté le quotidien *El Economista*. De plus, la Renfe a ordonné une **réduction de la vitesse maximale de 300 à 250 km/h** pour toutes les rames Talgo Avril S106 sur la longue section Puerta de Atocha - Ariza (205 km) de la LGV Madrid - Barcelone.

■ **Finlande.** Conséquence des mesures de boycott contre la Russie décidées par la Finlande, ce pays avait **mis sous séquestre** des **centaines de wagons russes** à la suite de l'invasion en Ukraine. Ce matériel roulant est toutefois **utilisé** depuis pour des **transports intérieurs** au profit de l'industrie finlandaise du **bois**, une règle d'exception autorisée par les pouvoirs publics finlandais jusqu'à la fin 2026 et pouvant être prolongée de deux ans encore. Mais **l'Union européenne vient d'ordonner à la Finlande le garage de la totalité du parc russe séquestré**. Il en résulte donc la nécessité de couvrir à court terme un besoin de 800 wagons neufs. Le représentant en Finlande du consortium allemand VIS Verkehrs Industrie Systeme y voit là ses chances de remporter un gros marché. Cette entreprise de services ferroviaires propose pour le marché finlandais la fourniture de cent wagons neufs par an, ainsi que la mise en place un modèle avantageux de location-vente pour les petits réseaux ferrés. Compte tenu de la réalisation en cours du projet Rail Baltica, il est prévu que ce matériel soit à écartement variable. Les réseaux ferroviaires privés voient dans cette nouvelle situation l'occasion de s'affranchir du monopole exercé par l'entreprise historique VR Group sur un parc de 2 800 wagons finlandais. Les entreprises ferroviaires Fenniarail et ArcticRail sont en effet actuellement contraintes de louer le matériel nécessaire auprès des États baltes.

■ **France - Grande-Bretagne.** À la fin du mois de septembre 2025, l'armateur et entreprise de transport logistique **CMA CGM** annonçait la **reprise de la branche Intermodal Logistics** de **Freightliner UK**, propriété du consortium américain de transport de fret ferroviaire Genesee and Wyoming (G&W). Les autres entreprises de transport de fret par le rail de l'ancien groupe Freightliner, à savoir Freightliner Heavy Haul en Grande-Bretagne, Rotterdam Rail Feeding ainsi que Freightliner PL et DE restent membres du groupe G&W. Freightliner avait été fondé en dans les années 1960 comme nouvelle branche des British Railways (BR) pour le trafic combiné. Dans le cadre de la privatisation de BR, Freightliner a fait l'objet, en mai 1996, d'un rachat, soutenu par les investisseurs, de son organisme de gestion.

Freightliner est ainsi devenu la seule entreprise de transport de fret de BR qui n'a pas été absorbée par EWS (aujourd'hui DB Cargo UK). CMA CGM emploie déjà près de 7 200 personnes au Royaume-Uni et reprend donc de Freightliner UK le transport de conteneurs par le rail et par la route, les terminaux de transbordement sur territoire britannique et la marque Freightliner. En 2024, CMA CGM avait déjà transporté 802 000 EVP (unité équivalente à la capacité de transport d'un conteneur de 20 pieds) par voie de mer de et vers la Grande-Bretagne, ainsi que 200 000 EVP par le rail et par la route par l'intermédiaire de sa filiale logistique CCIS. La transaction doit aboutir au début de l'année 2026.

■ **France - Suisse.** Les discussions durent depuis des décennies, mais ces dernières années ont vu apparaître un projet concret poussé par SNCF Réseau, à savoir la **liaison au réseau ferré de l'aéroport franco-helvético-allemand de Bâle-Mulhouse-Fribourg (EuroAirport)**, situé en France, mais à proximité de Bâle. Ce projet consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle de 6 km de long et d'une nouvelle gare. Mais le **gouvernement français** vient de décider, dans le cadre de sa recherche d'économies, la **suppression des crédits affectés à ce projet**. Ainsi, la convention de financement conclue l'an dernier entre les différents acteurs français, allemands et suisses est donc devenue caduque. Les travaux devaient commencer en 2027 pour un achèvement en 2034 ou 2035, mais des recours et de nombreux blocages administratifs ont retardé la procédure d'autorisation. Le retrait des pouvoirs publics français remet donc en cause l'ensemble du projet. Même si des représentants des autorités locales restent optimistes quant à la recherche de nouveaux financements, il semble irréaliste de vouloir réaliser un tel grand projet d'un coût estimé de 470 millions d'euros sans la participation de la France. Les liaisons par bus ont donc un bel avenir devant elles. L'EuroAirport est accessible depuis la gare de Bâle CFF par des autobus électriques bi-articulés BVB de la ligne 50, à la cadence d'un départ toutes les 7 à 8 minutes. D'autres lignes de bus relient régulièrement l'aéroport à la gare SNCF de Saint-Louis (Distribus ligne 11 toutes les 15 à 30 minutes), à Fribourg-en-Brisgau (toutes les heures environ) et à Lörrach (depuis décembre 2024, toutes les demi-heures à heures).

■ **France - Suisse.** Le 22 octobre, le réseau du **Chemin de fer rhétique** a vécu l'arrivée en gare de **Domat/Ems** d'un **convoi de blindés français arrivant de Bâle** et tracté par le Vectron 475 426 de **BLS Cargo**. Les six chars Leclerc et un char de dépannage de même type chargés sur sept Rimms du Service militaire des chemins de fer (**SMCF**) venaient participer à des manœuvres communes entre unités de blindés suisses et français sur le champ de tir grisons de Hinterhein. Ce transfert était en fait prévu



Department for Transport

■ Application de la future livrée sur une rame Hitachi Azuma.

GRANDE-BRETAGNE

Présentation de l'identité visuelle de Great British Railways

Le ministère britannique des Transports (Department for Transport, DfT) a dévoilé la future livrée des Great British Railways (GBR) et leur logo, dans le cadre de la (re) nationalisation des chemins de fer. Cette nouvelle livrée est une déclinaison des couleurs de l'Union Jack, alors que le logo reprend la célèbre « double flèche », héritée de British Rail et maintenue comme symbole des chemins de fer britanniques après la privatisation. Cette nouvelle identité visuelle sera progressivement appliquée aux trains GBR, dans les gares et sur le site Web, ainsi que sur l'application de renseignements horaires et de commande de billets.

Les premières gares redécorées sont London Bridge, Birmingham New Street, Glasgow Central, Leeds City et Manchester Piccadilly.

IRLANDE

Nouveau matériel pour Dublin - Belfast et projets d'électrification

Les compagnies Iarnród Éireann et Translink, respectivement chargées des transports ferroviaires en République d'Irlande et en Irlande du Nord, viennent de commander à Stadler huit nouvelles rames pour la liaison internationale Dublin - Belfast, qu'elles exploitent conjointement sous la dénomination commerciale *Entreprise* avec des rames réversibles composées d'une CoCo General Motors 201 Class remorquant ou poussant des voitures construites par De Dietrich sur la base des remorques des Eurostar UK mais non articulées en l'espèce.

Le service actuel propose huit allers-retours par jour entre les deux capitales, reliées en 2 heures 10, le but étant, avec le nouveau matériel, de doubler la fréquence



Iarnród Éireann

■ Image de synthèse du futur matériel (ici à la gare de Dublin Connolly).

à 16 allers-retours, autrement dit d'un train par heure et par sens, et de descendre en dessous de 2 heures pour les 168 km du parcours.

Rappelons que le réseau irlandais est à l'écartement de 1 600 mm (5 pieds 3 pouces) et répond aux normes britanniques (gabarit réduit – bien qu'un peu plus généreux en ceinture de caisse –, quais hauts, etc.)

Les nouvelles rames Stadler seront trimode – électrique 1 500 V continu, batteries et diesel – et dérivent de la plate-forme Flirt UK. Elles utiliseront la traction électrique au départ de Dublin sur les 50 km jusqu'à Drogheda, en cours d'électrification au titre du réseau de banlieue DART, et le diesel sur les 118 km au-delà. Les batteries serviront en gare de Belfast, ainsi que pour les évolutions vers leur nouveau dépôt à York Road. Un projet d'électrification, cette fois-ci en 25 kV 50 Hz étant à l'étude sur les 118 km restants entre Drogheda et Belfast, ce matériel est prévu pour pouvoir y être adapté, les deux moteurs diesel et leur réservoir étant alors remplacés par un ensemble transformateur / redresseurs et la pose d'un deuxième pantographe. Elles deviendraient alors bimode / bicourant électrique + batteries. La livraison est prévue en 2029 pour une mise en service en 2030.

Par ailleurs, Iarnród Éireann a lancé les études pour électrifier son axe principal Dublin (Heuston) - Cork (267 km), ainsi que son embranchement vers Limerick (35 km), ceci dans l'optique du renouvellement de matériel (ici rames réversibles CAF couplées aux mêmes CoCo General Motors 201 Class) prévu après 2030. À noter que la section suburbaine entre Dublin Heuston et Hazelhatch, longue de 21 km, est en cours d'électrification en 1 500 V au titre du DART, laissant 246 + 35 km à équiper en 25 kV 50 Hz.

SUÈDE

Škoda construira les nouveaux trains du Saltsjöbanan

Le 11 novembre, la région de Stockholm a choisi Škoda Group pour la construction et la livraison des nouvelles rames automotrices destinées au Saltsjöbanan, la ligne de banlieue à voie normale entre Stockholm et Saltsjöbaden (actuellement en travaux sur une partie de son tracé, voir n° 611, pages 17 à 21). La commande porte sur 16 rames, avec une option pour 15 éléments supplémentaires. En comprenant les options, les pièces détachées et la formation des conducteurs, le montant du marché dépasse 230 millions d'euros.

La conception des nouvelles rames X25 doit débuter dès 2026, une fois effectués les choix définitifs en matière de technique et de design extérieur et intérieur avec la participation des ingénieurs de Škoda Transtech, filiale finlandaise du groupe tchèque. La production des rames devrait commencer en 2027, les premières livraisons étant prévues à Stockholm pour les essais en 2029. La mise en service pourrait alors intervenir « vers le Nouvel An 2030 ». Puis, au fur et à mesure de la livraison, le X25 devrait remplacer les actuelles rames C10/C11, obtenues il y a 50 ans par transformation de voitures initialement destinées au métro de Stockholm.

Par rapport à la génération précédente, le nouveau matériel devrait être nettement plus silencieux, tant pour les voyageurs que pour le voisinage. Il sera climatisé et équipé de la vidéosurveillance, ainsi que d'écrans d'informations. L'intérieur sera « plus lumineux et plus spacieux » et les voitures seront reliées par une intercirculation. Des espaces multifonctionnels accueilleront les fauteuils roulants, les poussettes et les vélos, alors que les sièges prioritaires seront de couleur distincte. À bord, il sera enfin possible de recharger son téléphone portable.

D'une longueur d'environ 36 m, les éléments bicaisses pourront circuler en unités multiples, jusqu'à trois (rame de 108 m). La vitesse maximale de ce matériel à adhérence totale sera de 80 km/h et les rames pourront aussi bien fonctionner sous la tension actuelle de 750 V continu que sous 1,5 kV. Ainsi, lorsque le matériel actuel, de type métro, sera remplacé, la ligne pourrait retrouver sa tension d'origine.

la veille, mais a été reculé d'une journée du fait d'une « panne » d'origine non précisée survenue en France. Il est étonnant que le convoi ait été tracté par une locomotive de BLS Cargo, car les transports de blindés relèvent en principe en Suisse des 420 et 620 de CFF Cargo. Jusqu'à un passé récent, les blindés se rendant à la place d'armes de Hinterrhein étaient déchargés à Coire, mais pour éviter la traversée de la ville à des engins bruyants et malmenant la chaussée, le déchargement/chargement par des wagons-rampes mobiles des CFF a été transféré sur le site d'une ancienne scierie de la zone d'activités industrielles d'Ems.

Rappelons que l'une des deux voies de la ligne RhB de Coire à Domat/Ems comporte une triple file de rails (écartement métrique et normal) pour acheminer du trafic fret sur voie normale sans nécessiter de transbordement. Les locomotives prévues pour circuler sous 15 kV 16,7 Hz s'accrochent aussi parfaitement des 11 kV 16,7 Hz du Chemin de fer rhétique.

■ **Grèce.** Selon une information communiquée par la chaîne de télévision ERT le 29 septembre, 36 personnes ont été inculpées deux années et demie après le tragique accident de Larissa (de Tembi). Il s'agit là de collaborateurs du gestionnaire d'infrastructure OSE, du bureau d'études ErgOSE, de l'entreprise ferroviaire Hellenic Trains, de l'autorité de surveillance des chemins de fer RAS et du ministère des Transports. Trente-trois d'entre elles risquent en droit grec la réclusion criminelle à perpétuité. Le procès devrait commencer au premier trimestre 2026. Les responsables politiques seront eux inculpés selon une procédure particulière.

■ **Hongrie.** Le tribunal de Budapest a ordonné le 15 octobre la liquidation judiciaire de Ganz-Mavag International Kft (GMVI) et de Dunakeszi Járműjavító. Alors que le groupe industriel avait encore réalisé en 2021 un bénéfice de 15,8 milliards de forints (44 millions d'euros) après impôts pour un chiffre d'affaires de 105 milliards de forints (293 millions d'euros), les comptes devaient accuser un an plus tard un déficit de 15 milliards de forints (38 millions d'euros) pour un chiffre d'affaires réduit à 27 milliards de forints (69 millions d'euros). Le groupe industriel s'est en effet trouvé en situation délicate lorsque leur partenaire russe Transmashholding a dû se retirer d'un marché portant sur 1 350 voitures pour l'Égypte du fait de l'attaque russe contre l'Ukraine. Dunakeszi seul n'a pu honorer la commande qu'en subissant de lourdes pertes. En février 2025, 1 015 exemplaires avaient été livrés, mais 335 se trouvaient encore en production. Le 30 septembre 2025, GMVI a dû informer son partenaire de son insolvabilité. La consolidation financière de l'entreprise aurait nécessité au moins 40 milliards de forints (100 millions d'euros). La seule issue possible reste la renationalisation du groupe, anciens ateliers principaux MÁV à Dunakeszi compris. La liquidation du site industriel



Škoda Group

■ Vues extérieure et intérieure du projet de matériel X25 destiné à la ligne de banlieue entre Stockholm et Saltsjöbaden.

de Dunakeszi a entraîné les MÁV dans une situation très délicate. Les livraisons pour l'Égypte ont mobilisé l'essentiel des capacités de production, au détriment des révisions générales programmées du parc de voitures MÁV. La situation va donc encore empirer. Les MÁV sont dès à présent déjà contraints de faire circuler des Intercity à composition réduite ou d'y incorporer des voitures anciennes au confort plus sommaire.

■ **Norvège.** Le bureau norvégien d'enquête sur les accidents (Statens havarikommisjon, SHK) a publié en août un rapport sur l'accident de tramway du 29 octobre 2024 à Oslo. Une rame de type SL18 avait déraillé par excès de vitesse dans une courbe et pénétré dans un magasin de matériel informatique. Selon le SHK, la cause serait due à une perte de connaissance du conducteur frappé d'une infection par norovirus. Le manipulateur de commande a ainsi été basculé sur la puissance maximale, ce qui a entraîné l'accélération puis le déraillement de la rame. Les rames du type SL18 sont pourvues d'un système de veille automatiquement réagissant après dix secondes d'inactivité du conducteur. Le système était totalement fonctionnel, mais l'accident s'est produit en moins de huit secondes.

■ **République tchèque.** Le 24 septembre, les Chemins de fer tchèques (ČD) ont mis en service commercial les nouvelles Vectron de la série 384, bien que leur circulation sur rames réversibles avec voiture pilote ne soit pas encore autorisée. Il s'agit des premières Vectron autorisés à circuler à la vitesse maximale de 230 km/h, bien que cette caractéristique ne puisse encore être mise à profit sur aucune ligne du réseau intérieur tchèque. Il s'agit pour mémoire de locomotives dont les moteurs de traction sont entièrement suspendus, par opposition à leurs versions « fret » pourvues de moteurs suspendus par le nez et limitées à 140 km/h. La série 384 ne peut donc donner la pleine mesure de ses capacités qu'en Allemagne, entre Berlin et Hambourg, et en Autriche, sur la ligne nouvelle Koralmbahn, au sud-ouest de Vienne. Le premier parcours officiel a été effectué avec la 384 022 en tête du *Slovácký Expres* R 885 de Praha-Vršovice à Staré Město u Uherského Hradiště. Le même jour, la même locomotive a encore tracté les R 888 et 885 entre la Bohême et la Moravie. Le lendemain, la 384 004 assurait le même service sur ces liaisons. Au printemps 2022, les ČD ont commandé à Siemens 50 Vectron 384 au total. Les vingt premiers exemplaires doivent être livrés d'ici à la fin 2025 et le reste de la série d'ici à la fin 2026, ce qui va imposer à Siemens une cadence de livraison de quatre exemplaires par mois à compter du printemps 2026.

■ **Slovénie.** À la fin du mois de septembre, SŽ-Tovorni promet (SŽ-Tp, soit Fret SŽ) a publié la première photo de leur nouvelle Traxx 3 MS 91 79 1542 001. L'entreprise avait annoncé le 6 février 2025 avoir attribué à Alstom le marché relatif à la livraison de



Stadler

■ Image de synthèse du Tango Nordic commandé pour le réseau de Helsinki.

FINLANDE

La commande à Stadler de trams pour Helsinki contestée par Škoda Transtech

Le 7 octobre 2025, la Société des transports urbains de la région capitale (Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy / Stadstrafik Ab) a passé commande de 63 tramways du type Tango Nordic à Stadler Polska pour le réseau de Helsinki, avec une option pour 120 unités supplémentaires. Le marché comprend également la maintenance sur une durée de plus de trente ans, l'assistance technique, la création d'un entrepôt local de stockage des rechanges et la logistique.

Dans son communiqué, Stadler a précisé que ses tramways Tango Nordic « remplaceront les légendaires véhicules Valmet des années 1970 et 1980 » et qu'ils joueront un rôle-clé dans l'extension et la modernisation du réseau.

Lointaine descendante de Valmet, la filiale finlandaise Škoda Transtech du groupe tchèque a déposé un recours devant le tribunal finlandais des Marchés dans les jours qui ont suivi cette commande. Le 6 octobre, la Société des transports urbains de la région capitale avait en effet exclu Škoda Transtech de l'appel d'offres pour le tramway de Helsinki, avec pour arguments un manque de fiabilité lors des contrats précédents, des interférences dans le processus d'appel d'offres et des non-conformités. Après cette élimination ne subsistait qu'un candidat, Stadler Polska...

UKRAINE

Les Chemins de fer ukrainiens commandent 55 locomotives doubles à Alstom

Alstom a signé un contrat pour la fourniture de 55 locomotives électriques doubles pour le fret avec les Chemins de fer ukrainiens (Ukrzaliznytsia, UZ), à l'issue d'un appel d'offres auquel, selon ces derniers, plus de dix entreprises européennes et asiatiques ont participé.

Le contrat, d'une valeur de 473 millions d'euros, comprend également la formation des conducteurs et du personnel de maintenance, ainsi que certaines livraisons de pièces. Le contrat sera financé principalement par la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (300 millions d'euros) et la Banque mondiale (190 millions de dollars).

C'est en 2027 que doit débuter la livraison de ces locomotives Traxx Hauler (nouveau nom de la gamme Prima). Conçues et fabriquées par le site Alstom de Belfort, ces doubles BoBo pourront circuler sur des lignes électrifiées sous 3 kV continu ou 25 kV 50 Hz à une vitesse maximale de 120 km/h, en développant une puissance de 7,2 MW ou 9,4 MW.



Alstom

■ Aperçu de la face avant des locomotives commandées par UZ à Alstom.

Des composants de fabrication ukrainienne seront employés lors des opérations de maintenance.

Rappelons qu'en 2021, un accord intergouvernemental avait été signé, aux termes duquel Alstom et UZ prévoyaient de finaliser en 2022 un contrat portant sur 130 locomotives, suspendu à la suite du déclenchement de l'invasion russe.

KAZAKHSTAN

Commande de locomotives à Wabtec

Repreneur en 2018 des activités de GE Transportation (voir n° 570, pages 7 et 8), Wabtec a annoncé avoir signé un contrat avec les Chemins de fer du Kazakhstan (Kazakhstan Temir Zholy, KTZ), portant sur la livraison de 300 locomotives diesel-électriques Evolution de la « prochaine génération ». Évalué à 4,2 milliards de dollars (3,6 milliards d'euros), ce marché – le plus important passé par Wabtec en matière de locomotives, selon l'industriel – est assorti de la maintenance sur 15 ans du matériel de « prochaine génération », ainsi que du parc KTZ actuel.

Avant son rachat par Wabtec, GE Transportation avait pris pied au Kazakhstan avec la modernisation de plus de 400 locomotives diesel entre 2004 et 2007, suivie de la création de l'usine LKZ à Astana, assortie d'un transfert de technologies dans le pays.



■ Production de locomotives Evolution au Kazakhstan.

CANADA

Le REM de Montréal arrive à Deux-Montagnes

Plus de deux ans après l'ouverture de sa première section (Gare Centrale - Brossard) en juillet 2023, le Réseau express métropolitain (REM) de Montréal triple de longueur en novembre 2025, gagnant Deux-Montagnes *via* l'ancien tunnel ferroviaire du Mont Royal. Le transport de voyageurs par rail fait ainsi son retour après six ans de travaux entre l'ouest de Montréal, Laval et Deux-Montagnes, désormais sous la forme d'un métro automatique sous caténaire 1,5 kV continu.

La nouvelle section, qui comprend 14 nouvelles stations (dont deux dans le tunnel du Mont Royal) entre la Gare Centrale et Deux-Montagnes, a été inaugurée le 14 novembre en présence des Premiers ministres québécois, François Legault, et fédéral, Mark Carney. Le service régulier a quant à lui débuté le lundi suivant sur une ligne désormais longue de 50 km, au lieu de 17 km auparavant. Si trois correspondances sont offertes avec le métro, celle à la gare de Côte-de-Liesse avec les trains de banlieue de la ligne Mascouche n'est pas encore effective.

Ouvert avec un an de retard, le prolongement vers le nord devrait être suivi, si les prochaines échéances sont respectées, par la branche vers Anse-à-l'Orme au printemps prochain, suivie de l'antenne vers l'aéroport Trudeau en 2027. Montréal devrait alors avoir « le plus long métro automatique du monde », avec 67 km de lignes.

Estimée à 7 milliards de dollars canadiens (4,3 milliards d'euros) en 2018, la réalisation du REM est désormais évaluée à 9,4 milliards de dollars (5,8 milliards d'euros).

(Voir carte dans notre numéro 601, p. 13).

30 Traxx 3 MS, pour un montant de 150 millions d'euros. Il s'agit de la modernisation la plus importante de la flotte SŽ-Tp des 15 dernières années. Lors de la signature du marché, SŽ-Tp avait indiqué que la première locomotive serait intégralement opérationnelle en 2027. Ces locomotives équipées du système ETCS Onvia Cab doivent en effet encore obtenir une homologation pour circuler en Slovénie, en Allemagne, en Autriche, en République tchèque, en Slovaquie, en Hongrie, en Croatie et en Serbie.

■ **Suisse.** Les électeurs concernés de la ville de Zurich ont approuvé le 28 septembre, par 63,1 % de Oui, l'initiative populaire visant à réduire le coût de l'abonnement VBZ (transports publics de la ville de Zurich) au montant de 365 francs suisses (390 euros). Le taux de participation a été de 53,4 %. **Tous les résidents intra-muros (450 000 personnes) peuvent donc acquérir désormais un abonnement annuel pour 365 francs, soit 400 francs de moins que l'abonnement actuel.** Pour les enfants et les jeunes, le tarif se réduit de 600 francs (642 euros) à 185 francs (198 euros). Il n'a pas encore été déterminé le supplément de contribution que la ville de Zurich va devoir déboursier pour couvrir le manque à gagner. Rappelons simplement que pour le seul tarif d'abonnement actuel, la dotation annuelle correspondante dépasse déjà les 52 millions de francs suisses (55,6 millions d'euros).

■ **Union européenne.** L'Office fédéral (suisse) des Transports (OFT) a décrété, le 11 septembre, l'application d'**obligations plus strictes pour les convois de fret** transitant par le territoire suisse, règles qui devaient entrer en vigueur le 31 décembre 2025. **L'introduction de l'examen technique renforcé des wagons** a cependant été **repoussée par l'Union européenne à la fin 2026.** Ces mesures étaient destinées à prévenir les ruptures de roues telles que celle qui a provoqué le déraillement d'un train de fret dans le tunnel de base du Gothard en août 2023. La Commission européenne craint en effet que l'application de règles plus strictes en Suisse pouvait entraîner des perturbations dans le trafic fret européen. Une approche nationale plutôt qu'européenne ne va pas dans l'intérêt du transport ferroviaire. Celle-ci constituerait bien au contraire « *un revers sévère pour le trafic fret déjà en mauvaise posture, ceci d'autant plus que la Suisse occupe une position géographique centrale* », comme l'a indiqué une porte-parole de la Commission européenne en réponse à une question de l'Agence de presse Keystone-SDA. Ces règles plus sévères pourraient en effet entraîner des transferts de trafic sur la route. Évoquant le report de la date d'entrée en vigueur, la Commission européenne exprime l'espoir que « *le délai supplémentaire accordé pouvait être mis à profit pour dégager une solution qui contribuerait non seulement à l'accroissement de la sécurité du trafic fret, mais aussi à la fluidification du trafic ferroviaire dans l'espace européen du chemin de fer.* »