

ÉDITORIAL



T. Richy

Neiges de Noël

PHILIPPE HÉRISSE

Il paraît que le Père Noël habite en Finlande ! C'était un jour qui précédait de peu le 24 décembre. Sous un ciel laiteux, la rame pendulaire Allegro, fraîchement livrée par Alstom, avait quitté la gare d'Helsinki, quand s'approchait déjà la nuit. Quel indicible bonheur, tout à l'heure, que de pouvoir troquer le froid glacial des quais pour la douce atmosphère du bord... Notre destination ? Saint-Pétersbourg. Une relation ferroviaire entre Finlande et Russie, qui a dû être suspendue en 2022, contexte international oblige...

Il faisait maintenant nuit noire. Dans la moite quiétude de la cabine de conduite, à plus de 200 km/h sur cette ligne classique, la rame semblait dévorer la voie, enchâssée en d'interminables forêts. À l'approche de chaque courbe, le basculement progressif de la caisse, qu'inclinaient les actuateurs de la pendulation active, ne cessait de surprendre : déconcertante décorrélation entre la vision de l'œil et l'absence de perception d'une accélération transversale... La tourmente s'était levée. Des myriades de flocons venaient achever leur course sur les vitres frontales de la motrice. Parfois un grand renne, comme surpris par le halo des phares, se sauvait furtivement dans les bois adjacents. Peut-être l'un des rennes du Père Noël ? Éternelle magie d'un train qui, au travers de la neige tempétueuse, ouvre résolument son chemin...

C'était un tranquille après-midi, peu après Noël. Cet Intercity à destination d'Innsbruck et Vienne avait quitté la Suisse. Il parcourait l'Arldbahn, attaquant déjà, à petite vitesse, les redoutables rampes du Vorarlberg. En cabine de cette locomotive 1044 des ÖBB, le monde extérieur ne se déclinait plus qu'en deux couleurs : le gris profond du ciel, et le blanc éclatant de la montagne. La neige, tombée en abondance, recouvrait le champignon du rail, si bien que la voie avait carrément disparu ! Seuls les poteaux caténaires recréaient un semblant de balisage pour notre progression. Et seul le grincement des bogies, qui « bridaiement » dans les successions de courbes et contre-courbes, rompait le silencieux roulement, presque lancinant, de la 1044. Éternelle magie d'un train qui, sur une neige immaculée, trace lentement son chemin...

Ces trains qui affrontent la neige sont parfois des « trains de neige », ceux à destination des stations, et qui, à Noël, sont mis en circulation. Tous exhalent une troublante poésie de l'instant ferroviaire, qui accompagne à merveille la plus belle fête de l'année...

Le numéro 340 de Rail Passion paraîtra le 28 janvier

L'ÉQUIPE DE RAIL PASSION VOUS SOUHAITE
UNE BONNE ANNÉE 2026



Photo de couverture : Ce TGV formé de deux unités passe à La Burbanche. La première rame assure la liaison entre Modane et Paris-Lyon, la seconde rame relie Milan à Paris-Lyon (9 décembre 2017). Prise de vue : Pierre Julien



L. Michon

Descendue le matin même avec l'Intercités de nuit 3755 entre Brive-la-Gaillarde et Albi-Ville, la BB 67424 en livrée « Isabelle » remonte en W le Pays Ségali enneigé en direction de Rodez (lieu-dit Plaisance, commune de Manhac dans l'Aveyron, 13 janvier 2024).



Y. Sonzogni

Une relation Bâle - Interlaken composée de voitures IC 2000 fraîchement rénovées et de voitures unifiées de type IV, le tout encadré par deux Re 460, est immortalisée dans le décor enneigé du lac de Thoun à Spiez (20 janvier 2024).

SOMMAIRE

ACTUALITÉS BRÈVES

P. 6 à 11 Ouigo étend sa toile en France. L'Île-de-France adopte le contrat de plan interrégional pour la Vallée de la Seine. Le chantier de la gare de Paris-Lyon enfin lancé. Strasbourg prolonge son tram à l'ouest. Le groupement mené par TSO construira en partie la ligne C du tram au Havre. Un nouveau terminal Modalohr sur le port de Sète. Provence-Alpes-Côte d'Azur financera le terminal de transport combiné à Arles. Ligne fret Agen - Auch : l'abandon d'une réouverture. Luxembourg : des EURO9000 de Stadler pour Nexrail. Ukraine : Ukrzaliznytsya commande 55 Traxx Hauleur™ à Alstom. Allemagne : un Mireo pour la S-Bahn Mitteldeutschland dévoilé. Allemagne : la Rosco Railpool élargit sa gamme. Portugal : les CP ont finalement commandé 117 rames automotrices électriques à Alstom. Suisse : jusqu'à 200 rames automotrices de Siemens pour les CFF. Danemark : retour du tram à Copenhague. Espagne : un Coradia Stream d'Alstom pour les FGC dévoilé. Suède : 16 X25 commandés à Škoda Group pour la Saltsjöbanan.

FRANCE

- P. 12** Le technicentre de Montrouge achève sa mue
- P. 15** Le Grand Est poursuit le développement de ses TER
- P. 16** Concurrence : nouveau calendrier pour l'Île-de-France
- P. 18** Eurostar renouvelle son parc

P. 20 Morsbach, plus grand parking ferroviaire privé de France

INTERNATIONAL

- p. 21** TREEN, le premier train à batteries pour voie étroite
- P. 22** Suisse : vent de renouveau pour Romont - Bulle
- P. 24** Autriche : des Vectron 1293 des ÖBB enfin sur des trains régionaux
- P. 29** Pays-Bas : exit les Traxx et les voitures ICR remplacées par les ICNG

EXPLOITATION

- P. 32** L'histoire des trains de neige. Des sports d'hiver aux JO

RÉSEAUX ÉTRANGERS

- P. 62** Les chemins de fer au Japon. Une constellation de chemins de fer secondaires (3^e partie)

MODÉLISME

- P. 76** Événement. Rail Expo 2025

COURRIER

- P. 80** La parole aux lecteurs

RENDEZ-VOUS

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

**Rail
PASSION**

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Vincent Lалу

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 : Emilie 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 Lалу (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 Lалу.

PRÉSIDENT D'HONNEUR
Pierre Lubek.

PRINCIPAUX ACTIONNAIRES
Le Monde, Vincent Lалу.

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

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 :

Votre code d'accès :
7b3469856z

- 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



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

Ouigo étend sa toile en France



T. Bachelot

Le TGV Duplex Ouigo (rames 797 et 796 en UM) sur une marche 7622 Nantes - Paris-Montparnasse est vu ici à La Possonnière (24 nov. 2025).

Ouigo, le service à bas coûts de SNCF Voyageurs, est en train de passer un nouveau cap. Dans un premier temps, au printemps dernier, le renforcement du parc de TGV Ouigo a été annoncé : il doit passer d'ici à 2027 de 38 à 50 rames grâce à la transformation de rames inOui en Ouigo (en espérant que le TGV M arrive bien en 2026 comme prévu). Le nombre de places augmentera alors de 30 %. Suite logique, Ouigo s'apprête désormais à étendre le nombre de liaisons desservies. En particulier entre Paris et l'ouest de la France.

Un AR devait être lancé, le 14 décembre, entre Paris et Hendaye, via Dax, Bayonne, Biarritz et Saint-Jean-de-Luz. Un troisième AR entre Paris et Rennes est aussi programmé. À partir de l'été 2026, il est également prévu de renforcer l'axe Paris - Montpellier avec un troisième AR, via Lyon-Saint-Exupéry. Puis, en décembre 2026, une troisième liaison sera lancée entre Paris et Lyon le « week-end » s'étalant sur quatre jours, du vendredi au lundi. La direction envisage enfin un troisième AR Paris - Strasbourg et au-delà de 2027, une liaison Paris - Lille.

Autre grande nouveauté, la ligne Lyon - Bordeaux, qui avait été abandonnée en 2013, va être relancée. Mais la nouvelle version retenue, un TGV reliant les deux villes, via Massy-TGV, Saint-Pierredes-Corps, Poitiers et Angoulême au plus tard mi-2027, mécontente

déjà les élus du Massif central car leur territoire n'est pas desservi. « Nous ne pouvons pas répondre à la demande des élus avec un TGV », affirme Alain Krakovitch, le directeur des TGV-Intercités, rappelant que la desserte du Massif central relève de l'aménagement du territoire et donc de la décision de l'autorité organisatrice des Intercités, autrement dit de l'État.

Avec ce tracé plus rapide, le trajet Lyon - Bordeaux prendra environ 5 heures. Un million de voyageurs annuels est attendu sur cette ligne. Ouigo a déjà transporté 25 millions de voyageurs l'année dernière et affiche un taux d'occupation moyen de 90 %. Le service low cost de SNCF Voyageurs devrait représenter 30 % de l'offre grande vitesse en 2030, selon l'entreprise. La vente ambulante de restauration avec un trolley a été testée cet été à bord des Ouigo sur les lignes Paris - Brest et Paris - Quimper. Mais si les clients ont beaucoup apprécié cette offre, elle ne sera pas reconduite car trop coûteuse.

La revente des billets est possible depuis 2022 grâce à une bourse d'échanges. Elle n'était initialement possible que sur les TGV Ouigo complets. Elle est désormais acceptée sur tous les trains depuis juillet dernier. Le taux de revente atteint 40 %. Si on se projette sur l'ensemble de l'année, 500 000 billets devraient avoir été remis dans le circuit et 200 000 rachatés.

M.-H. Poingt

L'Île-de-France adopte le contrat de plan interrégional pour la Vallée de la Seine

La région Île-de-France a adopté, le 19 novembre dernier, le contrat de plan interrégional État, régions Île-de-France et Normandie (CPIER) - Vallée de la Seine, qui définit les engagements financiers, pour la période 2023-2027, de chacune des parties dans la réalisation des projets d'infrastructures pour le territoire de la Vallée de la Seine. D'un montant total de 463,8 millions d'euros, le

CPIER est financé à hauteur de 309,2 millions par l'État, 98 millions par l'Île-de-France et 56,6 millions par la région Normandie.

L'Île-de-France va en particulier consacrer 81 millions « à poursuivre la transformation des mobilités du quotidien ». Parmi les projets retenus figure la « refonte » des études sur la Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

Le chantier de la gare de Paris-Lyon enfin lancé



Arcep - Faber Picturage

Perspective de la façade de Paris-Lyon.

SNCF Gares & Connexions, l'État, la région Île-de-France, le ministère de l'Économie et des Finances et la Mairie de Paris ont mis des années à s'accorder sur cette transformation ambitieuse concernant l'accès à la gare de Paris-Lyon par la rue de Bercy. Le chantier de 64 millions d'euros, qui va prendre au minimum quatre ans, s'étendra sur 400 m. Pour améliorer la lisibilité et l'accès de la gare qui accueille 145 millions de voyageurs par an, deux nouvelles entrées vont être refaites et deux nouvelles liaisons « verticales » (un escalier fixe et un double escalier mécanique) vont raccorder la gare de surface au hall RER/Métro. Pour remplir sa vocation d'interconnexion, 850 places de stationnement vélos vont être créées. Derrière une façade qui ira jusqu'au trottoir, une quinzaine de nouveaux commerces, services et des enseignes de restauration vont

ouvrir pour une clientèle de voyageurs, de riverains et de bureaux. Le réaménagement le plus spectaculaire sera celui de l'allée de Bercy. Cette véritable promenade urbaine végétalisée, en surplomb de la rue, offrira 2 000 m² transformés en espaces plantés.

Pour la nouvelle façade, le choix a été fait de privilégier des matériaux de construction issus de l'économie circulaire. 500 m² de traverses ferroviaires de la SNCF, du parquet de chêne de récupération pour les 1 400 m² de marquise extérieure et des briques de terre crue géo-sourcées vont ainsi être utilisées. La complexité du chantier de 20 000 m² reste bien de maintenir l'accès à la gare pour garantir l'exploitation ferroviaire. Le projet a été coconstruit avec les riverains et voyageurs pendant une phase de concertation publique menée par SNCF Gares & Connexions à l'été 2023.

S. Andreau

Strasbourg prolonge son tram à l'ouest



Le tramway à l'ouest de Strasbourg a été prolongé de 4 km (@ Eurométropole de Strasbourg).

Après deux ans de travaux et un budget global de 122 millions d'euros, dont 79 de travaux, la ligne de tramway F de Strasbourg a été prolongée de 4 km. Depuis le 15 novembre, elle relie la place d'Islande à Koenigshoffen. L'extension a été réalisée en site banalisé sur 30 % du parcours, et propose huit nouvelles stations, permettant la desserte de zones d'activités et d'équipements sportifs et de loisirs tels que le Zénith. « Près de 20 000 habitants et 7 000 salariés pourront profiter de

cette extension à moins de 500 m autour de leur lieu de vie ou de travail », indiquent dans un communiqué commun l'Eurométropole de Strasbourg et la Ville. Les deux collectivités estiment que cette extension vers l'ouest devrait conduire à une augmentation de la fréquentation de la ligne F de 35 % avec près de 39 500 voyageurs par jour (contre 29 000 en 2021) avec des temps de parcours réduits de cinq à 12 min selon les parcours et les correspondances.

Le groupement mené par TSO construira en partie la ligne C du tram au Havre



Ce tram du réseau LIA est vu à son passage devant la sous-préfecture, au Havre (30 juillet 2024).

Le groupe NGE a annoncé que le groupement mené par sa filiale ferroviaire TSO a été choisi par la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole pour construire le lot 1 (sud) de la future ligne C du tramway du Havre. Ce lot représente un linéaire de plus de 11 km de voie avec création de huit nouvelles stations, sur un projet global de 14 km de ligne entre Vallée-Béreault et Montivilliers, passant par la station Gares dans le centre-ville. Près de 25 000 voyageurs par jour sont attendus sur cette ligne. Le groupement est constitué de neuf entreprises dont sept filiales de NGE. TSO, le mandataire, réalisera la plateforme béton et la voie ferrée, en collaboration avec

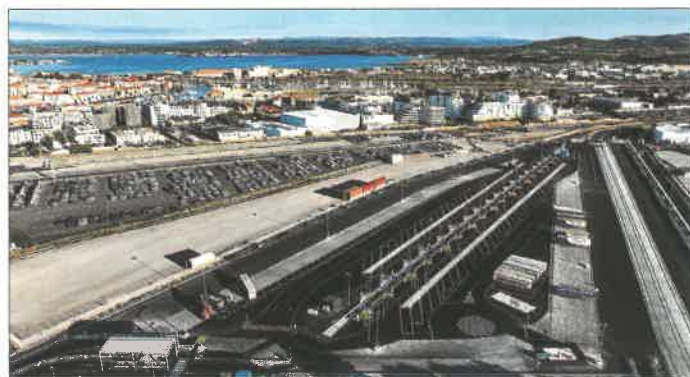
Alstom, co-traitant. Guintoli et Le Foll, une entreprise de Spie Batignolles, s'occuperont des terrassements, tranchées et enrobés, NGE Fondations des micropieux et des fondations spéciales, NGE Génie civil des ouvrages de soutènement, NGE Énergies Solutions des travaux d'électricité et de télécommunications, Agilis du balisage et Sade de la réalisation des regards déportés. Les équipes TSO interviendront également sur les travaux de pose de voies dans le nouveau centre de maintenance et de remisage. Au plus fort du projet, jusqu'à 200 collaborateurs interviendront. Le démarrage des travaux est prévu en fin d'année pour une mise en service en 2027.



C. Masse

La campagne d'essais des TGV M s'est achevée en août 2025. Place désormais aux marches de pré-exploitation qui ont commencé le 24 novembre. Ces premières marches s'effectueront avec la rame inOui n° 1008 qui est la première à avoir été réceptionnée par SNCF Voyageurs. Cette rame de série possède les derniers ajustements de décoration : l'ellipse noire sur le nez est redessinée en partie haute, le contour des portes d'accès voyageurs est accentué en termes de contraste conformément aux normes d'accessibilité et l'ensemble des logos SNCF Voyageurs TGV inOui sont apposés. En photo, le 1^{er} décembre 2025, la rame 1008 est saisie à Melun alors qu'elle se dirige vers Besançon par la ligne classique.

Un nouveau terminal Modalohr sur le port de Sète



© Modalohr

Nouveau terminal de ferroutage de Modalohr sur site VIIA Connect du port de Sète-Frontignan inauguré le 25 novembre 2025.

Après un an de travaux, Modalohr a inauguré le 25 novembre dernier un terminal rail-route utilisant sa technologie de transbordement, sur le terminal VIIA Connect du port de Sète-Frontignan. La nouvelle installation permet la création d'une autoroute ferroviaire vers le terminal Modalohr de Calais, mais aussi des liaisons vers les autres sites équipés du système comme Dun-

kerque, Orbassano près de Turin en Italie, Dudelange au Luxembourg et Poznań en Pologne. Équipés d'une plateforme pivotante, les wagons Modalohr permettent le chargement en épis de tous types de semi-remorques, notamment les non préhensibles (90 % du parc européen) et évitent les manutentions par grue ou portique, pas toujours existants sur les sites.

Provence-Alpes-Côte d'Azur financera le terminal de transport combiné à Arles



Le port de Marseille.

PAM

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a voté une enveloppe de 1,9 million d'euros pour développer le fret ferroviaire à Arles et à Marseille. L'exécutif va soutenir la création d'un terminal de transport combiné baptisé « Mistral » sur le site industrialo-portuaire d'Arles afin de favoriser l'implantation d'activités industrielles et logistiques ayant recours au transport massifié fluvial/fluviomaritime et/ou ferroviaire. Il sera connecté au port public d'Arles et accessible à l'ensemble des opérateurs de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône.

Lauréat de l'appel d'offres lancé par la Compagnie nationale du Rhône, gestionnaire du port d'Arles, le groupe Combronde, opérateur de la liaison Fos - Loire-sur-Rhône, associé à la CCI du Pays d'Arles, s'est vu confier la construction du terminal de transport combiné rail-route. L'infrastructure est censée accélérer le fret massifié entre Marseille-Fos et Lyon et, par extension, les cor-

ridors de fret Nord - Sud et l'arc méditerranéen. Sa capacité de traitement atteindra les 45 000 unités de transport intermodal pour un coût estimé à 6,6 millions d'euros. La région a également voté l'allongement des voies ferroviaires dédiées au fret à Arenc, entre Marseille centre et l'Estaque. Ce chantier est indispensable pour accueillir des trains longs de 750 m. Depuis la fermeture du site du Canet en mai 2024, les trains de 750 m peuvent être réceptionnés sur le faisceau d'Arenc au titre d'une dérogation transitoire aux règles d'exploitation, ce qui péjore les temps de circulation et limite la capacité ferroviaire. Le projet d'allongement des voies fret d'Arenc va être coordonné avec les travaux de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, en vue d'une mise en service à horizon 2030. Ce projet s'inscrit dans le cadre du Plan Climat « Gardons une COP d'avance », qui fixe un objectif de 15 % de report modal d'ici 2030.

Ligne fret Agen - Auch : l'abandon d'une réouverture



L'ancienne gare de Sainte-Christie transformée en ITE avec, au fond, les silos de l'entreprise Val de Gascogne (6 avril 2014).

B. Vieuv

La ligne fret Agen - Auch a été fermée au trafic le 1^{er} mars 2016 d'Agén à Sainte-Christie et le 1^{er} juillet 2015 de Sainte-Christie à Auch à cause de son mauvais état. Les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie ont imaginé une gouvernance innovante et inédite par le biais d'un syndicat mixte accompagné de la création d'une Semop (société d'économie mixte à opération unique) chargée de la régénération, de l'exploitation et de la maintenance de la ligne. Le syndicat mixte créé le 19 avril 2021 (2/3 Occitanie, 1/3 Nouvelle-Aquitaine) a demandé le transfert de propriété en 2022.

Il a été accordé par l'État en janvier 2023 sans qu'il soit concrétisé par une convention. Une étude menée au printemps 2023 consistant à remobiliser les territoires et à obtenir des confirmations d'engagements pour les futurs trafics de la ligne a révélé l'absence d'intérêt des céréaliers et des entreprises situées près de la voie ferrée

pour le projet. Les chargeurs historiques, les céréaliers, ne sont plus intéressés en raison des changements de typologie des productions agricoles intervenus depuis 2015. Les coûts hors taxes des travaux de régénération estimés à 17,6 millions d'euros et ceux de la maintenance à 23 millions répartis sur 15 ans seraient disproportionnés vu la faiblesse du trafic espéré. En conséquence la région Occitanie a engagé lors de sa commission permanente du 3 octobre dernier la procédure de retrait du syndicat mixte. De ce fait, la dissolution du syndicat mixte a été actée par un conseil syndical le 8 décembre.

La demande de réouverture de la ligne aux voyageurs prend de l'ampleur et l'Occitanie cofinance actuellement une étude sur les potentialités d'utilisation de la ligne mais laisse le ministère des Transports prendre ses responsabilités.

B. Vieuv



C. Hector

La BB E 436359 a assuré le 2 novembre 2025 entre le faisceau de Saint-Avre et Modane la dernière pousse au train 47377 composé de wagons bâchés dont les titulaires du convoi étaient une UM de BB 27000 (photo).

Après 23 ans de carrière pour les plus récentes, les dernières BB 36300 ayant été livrées en 2002, il ne restait plus que six exemplaires au dépôt de Modane début novembre 2025. La E 4 36360 a tracté le 7 novembre 2025 les E 4 36343-344-345-352-358-359 depuis Modane jusqu'à Ambérieu où elles seront stockées. Ces puissants engins de 5 600 kW n'auront pas démérité puisqu'ils étaient capables en UM de tracter mais aussi de pousser des convois de 3 000 t dans les rampes de la Maurienne supérieures ou égales à 30 mm/m. Si les conducteurs qui apprécient les BB 36300 trouvent les BB 27000 plus confortables

et silencieuses, il n'en sera pas de même par temps humide pour gravir les fortes rampes de la Maurienne car elles ont tendance à patiner. Les BB 27000 seront épaulées par des BB 7300 et peut-être des Sybic d'Hexafret.

Allemagne : L'autorité organisatrice de transports de la région Rhin-Main (RMV) a lancé le 28 novembre 2025 un appel d'offres pour l'exploitation du 15 décembre 2030 au 9 décembre 2045 de la relation Niddertal RB 34 Francfort-sur-le-Main Hbf - Nidderau - Glauburg-Stockheim représentant un volume annuel de 0,95 million de trains-kilomètres. Cette relation est actuellement exploitée par DB Regio AG Mitte.

Autriche : Les ÖBB ont présenté le 20 novembre 2025 la première rame Railjet 1 renouvelée. D'ici 2031, les 60 rames Railjet 1 vont être modernisées, avec entre autres le changement des sièges, et des revêtements de sol, et auront alors un design identique à celui des nouvelles rames Railjet 2.

Autriche : L'opérateur en open access Westbahn Management GmbH a annoncé début novembre 2025 que le processus d'homologation des quatre rames automotrices électriques « Panda » série 4100 à deux niveaux aptes à 200 km/h, que lui avait livrées en 2023 le constructeur chinois CRRC, était achevé. Cela permet leur utilisation en service commercial. À six caisses, elles ont une capacité totale de 1 250 places dont 536 assises. Dotés des systèmes de contrôle des trains européen ETCS niveau 2, allemands et autrichiens PZB et LZB, hongrois EVM et slovaque Mirel/LS, les « Panda » sont homologués pour pouvoir circuler en Autriche, en Allemagne et en Hongrie.

Espagne : Le ministre espagnol des Transports et de la Mobilité durable a annoncé le 17 novembre 2025 qu'un appel d'offres de 2,3 millions d'euros avait été lancé concernant la réalisation de deux études de faisabilité des travaux à effectuer pour relever à 350 km/h la vitesse maximum de la LGV Madrid - Barcelone, permettant de réduire à moins de deux heures la durée du trajet entre les deux villes.

L. Levert

Luxembourg : des EURO9000 de Stadler pour Nexrail

Nexrail, société luxembourgeoise de location de matériel ferroviaire, a signé le 12 novembre 2025 avec le constructeur Stadler Rail un contrat-cadre pour la fourniture de jusqu'à 200 locomotives hybrides électriques-batteries de type EURO9000. Pouvant fonctionner sous 1 500 V CC, 3 000 V CC, 15 kV 16,7 Hz et 25 kV 50 Hz et dotées de batteries LTO de 636 Kwh, ces EURO9000, à six essieux moteurs (Co'Co'), ont une puissance en mode électrique de 9 000 kW et de 1 200 kW en mode batterie, et une vitesse maximum de 120 km/h. Leur effort de traction de 500 kN au démarrage et continu de 430 kN leur permet d'affronter sans renfort les fortes rampes des corridors alpins. Sous courant continu, les batteries peuvent également

Vue d'artiste d'une EURO9000 en livrée Nexrail (12 novembre 2025).



© Stadler Rail

augmenter la puissance de la locomotive. Mais c'est dans leur gestionnaire d'énergie intelligent que réside l'innovation majeure. Ce dernier gère la récupération de l'énergie électrique lors des freinages, l'écrêtage des pointes de consommation et l'optimisation des consommations d'électricité selon les tarifs du marché, ce qui fait des EURO9000 non seulement des locomotives propres, mais

aussi économiquement performantes. Assemblées sur le site Stadler espagnol de Valence, elles sont homologuées pour pouvoir circuler aux Pays-Bas, en Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Italie et en Suisse. Les premières livraisons sont prévues pour 2029, et l'opérateur fret allemand Hamburger Rail Service (HRS) sera le premier à louer des EURO9000 à Nexrail. L. Levert

Ukraine : Ukrzaliznytsya commande 55 Traxx Hauleur™ à Alstom

Le constructeur Alstom et les Chemins de fer ukrainiens Ukrzaliznytsya ont signé le 17 novembre 2025 un contrat portant sur la fourniture de 55 locomotives Traxx Hauleur™. La commande, d'un montant d'environ 470 millions d'euros, sera financée à hauteur de 300 millions

d'euros par la Banque européenne pour la reconstruction et le développement et à hauteur de 170 millions d'euros par la Banque mondiale. Bitension 3 000 V CC - 25 kV 50 Hz, ces Traxx Hauleur™ doubles (Bobo + Bo'Bo') à écartement de 1 520 mm auront une puissance variant de 7 200 à

9 400 kW et une vitesse maximale de 120 km/h. La commande comprend également la formation des conducteurs et du personnel de maintenance, ainsi que certaines pièces détachées. Elles seront conçues et fabriquées sur le site d'Alstom à Belfort. Leur livraison devrait débuter en 2027. L. L.

Allemagne : un Mireo pour la S-Bahn Mitteldeutschland dévoilé

Le constructeur Siemens Mobility a dévoilé le 7 novembre 2025 sur son circuit d'essai de Wegberg-Wildenrath une des 75 rames automotrices Mireo commandées en décembre 2023, pour un montant de 500 millions d'euros, et destinées à être utilisées à partir de décembre 2026 sur le réseau S-Bahn Mitteldeutschland (MDSB2025plus), dont 41 électriques à trois caisses pour l'opérateur Die Länderbahn (DLB) et 34 pour DB Regio, à savoir 18 électriques à quatre caisses et 16 Plus B



© Siemens Mobility

La Mireo Plus B 563 203 pour le réseau S-Bahn Mitteldeutschland est aperçu sur le circuit d'essai de Siemens situé à Wegberg-Wildenrath (7 novembre 2025).

hybrides électriques-batteries à deux caisses. Ces Mireo disposent entre autres de larges zones multifonctions, d'accès PMR de plain-

ped, du WiFi, de prises électriques et de ports USB, et d'écrans d'information en temps réel pour les voyageurs. L. L.

Allemagne : la Rosco Railpool élargit sa gamme

Le 21 octobre 2025 marque une nouvelle étape dans l'évolution du transport ferroviaire européen. La société de location de matériel ferroviaire Railpool a annoncé qu'elle allait élargir son offre afin de soutenir plus activement les liaisons voyageurs transfrontalières. Railpool va proposer à la location des Vectrain du constructeur Siemens Mobility, composés d'une locomotive électrique Vectron et de voitures Vectouro. Déjà homologués en Allemagne, Autriche, Danemark, Hongrie, Pologne,



© Railpool

République tchèque et Slovaquie, ces rames peuvent circuler sans lourdes démarches techniques ni délais administratifs. Avec des solutions de location taillées sur mesure, aptes aux 230 km/h et dotées de l'ETCS, Railpool entend

Vue d'artiste d'un Vectrain en livrée Railpool avec, au premier plan, une Vectron (21 octobre 2025).

répondre à la demande croissante de matériel flexible et interopérable. Même si les Vectron 230 ne figurent pas encore à son parc, leur acquisition à la demande des clients reste possible.

L. L.

Portugal : les CP ont finalement commandé 117 rames automotrices électriques à Alstom

Fin novembre 2023, l'opérateur voyageurs historique Comboios de Portugal (CP) a sélectionné le constructeur Alstom, après appel d'offres, pour la fourniture de 117 rames automotrices électriques. Les constructeurs CAF et Stadler Rail, qui avaient chacun également remis une offre, avaient alors contesté en justice cette décision. Ils ont finalement été déboutés respectivement en juillet

et en septembre 2025. Les CP ont finalement pu commander le 15 octobre 2025 au consortium composé d'Alstom et de son partenaire industriel local Domingos da Silva Teixeira (DST), pour un montant de 746 millions d'euros financés en partie par l'Union européenne et le Fonds pour l'environnement portugais, 117 rames automotrices électriques, dont 55 pour remplacer celles de la

série 2240 utilisées sur des relations régionales et IC, 50 pour les relations de banlieue de Lisbonne, à savoir 34 pour la ligne Cascais et 16 pour les lignes Azumbera, Sado et Sintra, et 12 pour la banlieue de Porto. Le contrat inclut également la construction d'un atelier de maintenance à Guifões, au nord de Porto, ainsi que la fourniture de pièces détachées.

L. L.

Suisse : jusqu'à 200 rames automotrices de Siemens pour les CFF

Les chemins de fer fédéraux suisses CFF ont attribué le 7 novembre 2025 au constructeur allemand Siemens Mobility un contrat-cadre pour la fourniture d'un maximum de 200 rames automotrices à deux niveaux à six caisses. Une première commande de 116 rames a été passée, pour un montant de 2,14 milliards d'euros, dont 95 destinées à remplacer les rames DPZ utilisées sur le réseau du S-Bahn zurichois, et 21 destinées au RER vaudois et à la ligne Martigny - Annemasse. Longues de 150 m, ces automotrices offriront 45 sièges et 30 % d'espace debout supplémentaires, portant leur capacité à 540 passa-



© Siemens Mobility

gers. Assemblées sur le site Siemens de Krefeld et entretenues par les CFF, elles entreront en service à partir de 2031. La livraison des 116 rames s'étalera sur une période de six ans. Le choix a suscité une vive réaction du constructeur suisse Stadler, qui avait

Vue d'artiste d'une future rame automotrice construite par Siemens pour les CFF (7 novembre 2025).

répondu à l'appel d'offres, soulignant un écart de prix minime et regrettant que la production échappe à l'industrie suisse. Les CFF invoquent le respect strict du droit des marchés publics et la meilleure offre sur le cycle de vie de ce nouveau matériel.

L. L.

Hongrie : L'opérateur historique voyageurs MÁV a publié un appel d'offres conditionnel pour la fourniture de 54 rames automotrices électriques à plancher bas d'une longueur de 110 m. Elles sont destinées à être utilisées sur le réseau suburbain du Grand Budapest BHÉV. La valeur totale du contrat est estimée à 860 millions d'euros. Ces 54 rames automotrices devraient être livrées dans les 96 mois suivant la signature du contrat.

Norvège : La société publique norvégienne de location de matériel ferroviaire Norske Tog a signé avec l'opérateur fret Grenland Rail un contrat de location de quatre locomotives bimodes électriques-diesels Eurodual destinées à être utilisées par l'opérateur voyageurs SJ Nord à la place des locomotives diesels Di4 sur les trains de nuit Trondheim - Bodø une fois que les travaux de réparation de l'infrastructure, endommagée le 30 août 2025 près de Levanger par un glissement de terrain, seront terminés. Grenland Rail a commandé le 4 novembre 2025 à Stadler cinq Euro Dual supplémentaires. Stadler lui avait déjà livré deux Eurodual série 2159. Pouvant fonctionner jusqu'à -40 °C, ces Eurodual ont une puissance de 7 000 kW en mode électrique et de 2 800 kW en mode diesel. Elles seront utilisées par SJ Nord jusqu'à la mise en service des rames automotrices bimodes FlirtNex commandées en février 2023 par Norske Tog à Stadler.

Norvège : L'opérateur historique norvégien Vy a lancé le 12 novembre 2025 un appel d'offres pour la location de sept locomotives électriques aptes à circuler en Norvège, en Suède, au Danemark et en Allemagne, avec une option pour huit supplémentaires. Vy avait annoncé en novembre 2024 son intention d'exploiter à partir de 2030 des trains de nuit sur la relation Oslo - Copenhague - Hambourg.

L. L.

Norvège : En 2022, Norske Tog avait commandé à Alstom 36 rames automotrices électriques de banlieue destinées à remplacer celles de la série 69 utilisées dans la région d'Oslo. Fin novembre 2025, l'autorité ferroviaire norvégienne Jernbanedirektoratet a été informée par Alstom que leur livraison allait être retardée de juin à décembre 2026.

Pologne : PKP Intercity a commandé le 12 novembre 2025 à Alstom 42 rames automotrices électriques de type Coradia Max. La commande, d'un montant de 970 millions d'euros pour la fourniture des 42 Coradia et de 660 millions d'euros supplémentaires pour leur maintenance par Alstom Polska pendant 30 ans, comporte une option pour la fourniture de 30 Coradia Max supplémentaires. Comportant six éléments, dont quatre à deux niveaux, ces Coradia Max bitension 3 000 V CC - 25 kV 50 Hz seront aptes à 200 km/h, et homologués pour pouvoir circuler en Pologne et en République tchèque. Ils devront être tous livrés à PKP IC début 2032.

Royaume-Uni : L'Office of Rail and Road (ORR) a approuvé le 30 octobre 2025 la demande d'accès de Virgin Trains au dépôt international de Temple Mills. Par contre les demandes d'accès d'Evolyon, de Gemini et de Trenitalia ont été rejetées.

Suède : L'opérateur VR Sverige, filiale des chemins de fer finlandais, a été sélectionné après appel d'offres en mai 2025 par l'autorité organisatrice de transport du Comté de Scanie pour l'exploitation pendant 10 ans à partir de décembre 2026 des relations de banlieue Pågataågen. Transdev Sverige a contesté en justice cette décision entraînant l'annulation de cet appel d'offres. Un nouvel appel d'offres doit être lancé en 2026, et le contrat actuel de VR Sverige a été prolongé d'un an, et court désormais jusqu'en décembre 2027.

L. L.

Danemark : retour du tram à Copenhague

Après 54 ans d'absence, le tramway, fait son retour à Copenhague. En 2018 a été lancé le projet de construction d'une ligne de tram de 28 km, entre Lyngby-Taarbæk et Ishøj, électrifiée en 750 V CC par caténaire. En mars 2018, 29 trams Avenio, dont deux en option, à quatre caisses et à plancher bas ont été commandés à Siemens Mobility. Ces Avenio ont une longueur de 36,90 m, une largeur de 2,65 m, une vitesse maximale de 70 km/h et une capacité totale de 260 places dont 64 assises. L'exploitation de la ligne a été attribuée, pour une durée de 15 ans, à Metro Service, une filiale de Milan Transport (ATM), qui exploite également le métro de



© Hovedstadens Letbane/Bax LINDHARDT

Copenhague. Le réseau de tram du Grand Copenhague (Hovedstadens Letbane) appartient à la ville de Copenhague et à 11 autres communes. Une première étape a été franchie le 26 octobre 2025, avec la mise en service du tram sur une section de 13 km, entre les stations Ishøj, qui est interconnectée

avec les lignes A et E du RER de Copenhague (S-tog), et Rødovre Nord. Le reste de la ligne, qui comptera alors 29 stations, devrait ouvrir à l'été 2026. À partir de 2030, la ligne devrait transporter environ 14 millions de passagers par an.

L. L.

Environ 15 000 personnes ont emprunté le tramway le jour de l'ouverture. Ici, la rame 3116 (26 octobre 2025).

Espagne : un Coradia Stream d'Alstom pour les FGC dévoilé

Le 24 octobre 2025, le constructeur Alstom et les FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) ont présenté la première des 10 rames automotrices électriques Coradia Stream, qui devraient être déployées entre fin 2026 et début 2027 sur la ligne en cours de construction, qui reliera le centre de Barcelone à l'aéroport El Prat. D'une longueur de 22,7 km à écartement de 1 668 mm et électrifiée en 3 000 V CC, la future ligne desservira neuf gares, dont les deux ter-



© Alstom

minaux de l'aéroport, avec un cadencement aux 15 min et une durée du trajet d'un peu plus de 20 min. Ces Coradia Stream série 311 à cinq caisses, construits sur le site Alstom de Santa Perpètua de Mogoda, auront une capacité totale de 656 places dont

202 assises. Entièrement accessibles, ils disposent entre autres d'espaces pour les bagages, et d'un système d'information voyageurs comprenant 29 écrans intérieurs et 12 extérieurs. Les essais pour leur homologation sont en cours.

L. L.

Les FGC et Alstom présentaient le 24 octobre 2025 le Coradia Stream 311.01 (24 octobre 2025).

Suède : 16 X25 commandés à Škoda Group pour la Saltsjöbanan

L'autorité organisatrice de la région du Grand Stockholm, Storstockholms Lokaltrafik (SL), a commandé le 11 novembre 2025 au constructeur tchèque Škoda Group 16 rames automotrices X25 à deux caisses destinées à renouveler les trains composés de matériel C10 (automotrice) et C11 (voiture-pilote) de 1975-1976 utilisés sur la ligne Saltsjöbanan Slussen (Stockholm) - Igelboda -

Saltsjöbaden/Solsidan (18,5 km), qui est à écartement de 1 435 mm et isolée du reste du réseau suédois. Considérée comme une ligne de métro léger, elle est exploitée depuis 2024 par l'opérateur Stockholms Spårvägar (Tramways de Stockholm). La commande, d'un montant d'environ 142 millions d'euros, comporte une option pour la fourniture de 15 X25 supplémentaires. Bitempension 750 V CC -

1 500 V CC, ces X25 peuvent fonctionner sous des températures comprises entre -25 °C et +40 °C. Ils auront une vitesse maximale de 80 km/h, une longueur de 36 m, une capacité totale de 250 places dont 94 assises, et pourront circuler en unités multiples de trois. Les premières livraisons sont attendues fin 2029, pour une mise en service au plus tôt en 2030.

L. L.