



T. Richey

ÉDITORIAL

Une loc à cheval sur deux époques

PHILIPPE HÉRISSE

C'est une locomotive mythique qui nous quitte... La série fort réussie des BB 22200 aura marqué l'histoire de la traction électrique. Version bicourant de la trilogie des locomotives dites « de 4 400 kW », ces machines se distinguaient déjà par leur silhouette, œuvre du styliste Paul Arzens, qui leur vaudra le surnom générique de « nez cassés ».

Techniquement, la BB 22200 incarne, dans sa conception, la locomotive bicourant de transition. À cheval sur deux époques, elle aura associé, de façon unique, deux technologies, l'une finissante après avoir été la règle pendant des décennies, et l'autre mise en œuvre pour la première fois.

De fait, la BB 22200 a été l'ultime locomotive bicourant encore équipée de moteurs à courant continu, technologie utilisée dès les premières électrifications. Il est vrai que ce type de moteur avait jusqu'alors toujours été privilégié, en raison de son aptitude naturelle à la traction électrique. L'allure de sa courbe caractéristique « effort-vitesse », ménageant un fort couple au démarrage et la latitude d'ensuite pouvoir faire varier, dans une large plage, la vitesse de rotation, répondait avec la plus parfaite adéquation aux enjeux du « décollage » d'une rame, puis de sa mise en vitesse. On s'accommmodait donc de ses inconvénients en termes de maintenance, comme le reprofilage de son collecteur, à intervalles réguliers, pour lutter contre l'ovalisation. Et ce n'est qu'avec la génération suivante, à savoir les Sybic, qu'on abandonnera le moteur à courant continu au profit de ses homologues triphasés, synchrone puis asynchrone, plus simples de constitution et d'une puissance massive supérieure, dès lors qu'on sera parvenu à électriquement les « dompter » pour leur utilisation rationnelle en traction électrique...

Si la BB 22200 a été la dernière génération bicourant à mettre en œuvre le moteur à courant continu, elle fut, dans le même temps, la toute première à recourir à l'électronique de puissance. Jusqu'alors, on ne connaissait que l'électromécanique. L'intérieur des locomotives était rempli de pièces en mouvement. C'était la grande époque des rhéostats, arbres à cames, graduateurs, JH et autres contacteurs. Toute cette belle horlogerie rendait la machine vivante, intuitive-ment compréhensible, et parfois plus facile à dépanner. Le revers de la médaille était le coût très élevé de sa maintenance. À compter de la BB 22200, la chaîne de traction des locomotives bicourant ne fera plus appel qu'à des composants statiques, en l'occurrence ici les fameux thyristors, plus tard supplantés par les GTO, puis les IGBT...

L'arrivée de l'électronique de puissance a changé radicalement la conduite. Antérieurement à la BB 22200, celle-ci se faisait « en affiche de tension » : à l'aide du manipulateur de traction, on affichait une tension aux bornes des moteurs. Le réglage de la vitesse s'effectuait, en traction comme en freinage électrique, par passage manuel de nombreux crans, correspondant à l'élimination ou l'interposition de résistances. C'était le principe du rhéostat. S'ajoutaient les gestes de conduite nécessaires au changement de couplage des moteurs (série, parallèle...), et ceux pour passer *in fine* les crans de shuntage. Autant de multiples manipulations si l'on voulait tirer en permanence le meilleur parti de la machine...

L'électronique de puissance a introduit la conduite dite « en affiche d'intensité », supprimant les crans à passer. C'est désormais en déplaçant continûment le manipulateur de traction vers la gauche sur le « secteur intensité » que l'on règle l'intensité absorbée par les moteurs, et donc l'effort de traction. Aux toutes origines, on craignait que cette conduite en mode manuel ne soit plus délicate. D'où l'idée de la « Vitesse imposée » (VI), automatisme d'aide avec lequel peut être affiché un plafond de vitesse à atteindre et ne pas dépasser. Toutefois, travailler en mode VI avec le manipulateur à fond sur le secteur intensité aurait été aux antipodes d'une conduite économique. L'anticipation des variations du profil en long, grâce à la connaissance de ligne, demeure la règle. Si chaque technologie est de son temps, le savoir-faire est de tous les temps.

Le numéro 342 de « Rail Passion » paraîtra le 26 mars



L. Valent

Après une campagne d'essais ETCS effectuée par l'AEF et les BB 60157 et 60158 de SNCF Réseau entre Sète et Saturargues sur le CNM, la célèbre BB 67424 « Isabelle » se charge de rapatrier le convoi (train 807534) entre Sète et Sibelin (puis Chalindrey). Ces deux BB 60000 sont les premières de la série à être équipées de ce nouveau système. Le convoi est capturé non loin de Fournès, peu après avoir traversé Remoulins, le 8 décembre 2025.



T. Brecheisen

À Umiken, la Re 4/4 11109 assure le 471/60471 Hambourg - Zurich. En queue du train, l'on peut voir la nouvelle rame Nightjet (4 janvier 2026).

SOMMAIRE

ACTUALITÉS BRÈVES

P. 6 à 11 À Marseille, le tramway T 3 est prolongé au nord et au sud. Une nouvelle voie et plus d'itinéraires à la gare de Mulhouse. Les dernières images du MF 67. Le tunnel entre les gares de Paris-Nord et Paris-Est progresse. SNCF Voyageurs commande 15 autres TGV inOui à Alstom. 10 rames Régiolis supplémentaires pour la Nouvelle-Aquitaine. Un prototype du train léger Draisie devrait commencer ses essais début 2026. Le déploiement de l'ERTMS dans le tunnel sous la Manche est lancé. L'offre « Train + Air » étendue aux TGV Ouigo. Italie : une Rosco publique pour favoriser l'ouverture à la concurrence. Allemagne : Nexrail commande 20 DE 18 Smart Hybrid supplémentaires à Vossloh. Pays-Bas : cinq Flirt Stadler pour Arriva Nederland. Turquie : 5,13 milliards d'euros investis d'ici 2032 dans 91 projets ferroviaires. République tchèque : Regiojet perd l'exploitation de la relation R 8 Brno - Bohumín. Allemagne : 26 Coradia Max supplémentaires pour le Bade-Wurtemberg. Danemark : Stadler et Siemens fourniront les nouveaux trains de banlieue automatiques de Copenhague. Allemagne : l'ODEG remplace le NEB sur les trains Tesla. Émirats arabes unis : Dubaï étend son métro.

FRANCE

- P. 12** Belfort - Delle : le nouveau départ
- P. 16** Déraillement d'un train de fret à Carentan
- P. 19** TER : les régions à l'offensive
- P. 20** RER C : la grande évolution commence

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 :
3p65834698r

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.

INTERNATIONAL

- P. 22** Catastrophe ferroviaire d'Adamuz : les premiers éléments
- P. 25** Autriche : les Kiss ex-Westbahn referment leur parenthèse allemande
- P. 28** Suisse : des bogies transformés pour les duplex TGL des CFF
- P. 30** Hongrie : quand le leasing redessine la traction voyageurs des MÁV

ENGINS MOTEURS

- P. 36** BB 22200 : leur retrait s'accélère

EXPLOITATION

- P. 52** Les nouveautés du service annuel 2026

ENTRETIEN

- P. 68** Ukraine : Mykola Oleksiienko, un photographe ferroviaire face à la guerre

PATRIMOINE

- P. 76** La Bretonne de retour sur le Train des Pignes

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 Lалу

PRÉSIDENT DU COMITÉ ÉDITORIAL

Philippe Hérisse

RÉDACTRICE EN CHEF ADJOINTE
ET MAQUETTE

Kathy Labbé 01 49 70 12 19
kathy.labbé@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 Lалу (site Internet - 01 49 70 12 17).

IMPRESSION

Fot Imprimerie, ZAC Satolas Green,
69330 Puzignan (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

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.

Un prototype du train léger Draisy devrait commencer ses essais début 2026



Lohr/Haiku Design

La maquette du Draisy à Strasbourg le 25 septembre 2024.

Lohr a lancé la fabrication du premier prototype Draisy qui sortira début 2026. Ce train léger, long de 14 m et pouvant embarquer 80 passagers (et doté de 30 places assises) roulera grâce à des batteries puisque 85% des petites lignes ne sont pas électrifiées. Il aura une centaine de kilomètres d'autonomie.

Il est prévu qu'il fasse en mars 2026 des essais à Velim en République tchèque, en étant tracté par une locomotive. « Le but est de tester le confort passagers qui devra être similaire à celui d'un TER alors qu'il roulera sur des lignes vieillissantes. C'est une première brique pour valider le comportement dynamique de la rame », explique-t-on côté Lohr.

Un prototype partira également faire des essais sur une ligne d'expérimentation fermée depuis 2018 entre Sarralbe et Kalhausen en Moselle.

Jusqu'à présent, le développement de ce train a nécessité un investissement de 13 millions, dont 2,7 millions ont été apportés par l'État, le reste par Lohr. Quand viendra la phase d'industrialisation, il faudra trouver de nouveau 13 millions d'euros.

L'exploitation commerciale est espérée à partir de 2028. Si des régions l'achètent. Pour l'heure, l'Occitanie a demandé à SNCF Voyageurs et à SNCF Réseau une étude sur l'éventualité de faire rouler ce train sur la ligne Carcassonne - Limoux. *M.-H. Poingt*

Le déploiement de l'ERTMS dans le tunnel sous la Manche est lancé



Getlink

La locomotive électrique 9024 en tête d'une navette Eurotunnel Le Shuttle (15 janvier 2026).

Eurotunnel a annoncé le 15 janvier 2026 le lancement de la première phase de déploiement de l'ERTMS dans le tunnel sous la Manche. Ce projet s'inscrit dans le programme de modernisation du système de signalisation du Tunnel et de la stratégie d'interopérabilité des dernières générations de trains à grande vitesse.

La Compagnies des signaux (CSEE), filiale du groupe italien Mermec, va fournir les équipements bistandard ETCS/TVM430

embarqués pour les 57 locomotives électriques Brush Class 9000 qui remorquent les navettes transportant soit uniquement des voitures, soit des voitures et des camions entre les terminaux Eurotunnel français de Coquelles et britannique de Folkestone. Les Class 9000 sont dotées de la TVM430, qui est en service depuis 1994 dans le tunnel sous la Manche dont Getlink est le concessionnaire jusqu'en 2086.

L. Levert

L'offre « Train + Air » étendue aux TGV Ouigo

SNCF Voyageurs et Air France ont étendu l'offre « Train + Air » aux TGV Ouigo. Cette offre, qui permet de combiner sur une même réservation le trajet en avion et en train, était jusqu'alors uniquement disponible sur les TGV inOui. Elle s'ouvre, dans un premier temps, sur les lignes au

départ ou à l'arrivée des gares d'Aix-en-Provence-TGV, Avignon-TGV et Marseille-Saint-Charles. Elle sera ensuite progressivement élargie aux 70 destinations desservies par Ouigo en France. Les voyageurs peuvent réserver leurs billets *via* les canaux de vente des deux entreprises.



G. Vieu

L'Intercités de nuit Paris-Austerlitz - Briançon 5789/5790, vu ici à son terminus le 18 janvier dernier, au train retour, est très apprécié par la clientèle. Mais suite à des travaux de voie programmés il sera remplacé par des autocars durant plusieurs jours notamment en mars.



B. Vieu

Le 23 janvier, un éboulement de rochers sur la voie au Km 15,580 de la ligne du Train jaune entre les points d'arrêts de Thuès-les-Bains et de Thuès-Carança intercepte la ligne pour une durée indéterminée. Au niveau du Km 15,580, la voie ferrée longe une paroi rocheuse et surplombe la route RD 66 qui a été impactée. En photo : une rame du Train jaune en gare de Villefranche-Vernet-les-Bains (24 août 2025).

Allemagne : Le conseil d'administration de l'entreprise ferroviaire Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) a proposé le 21 janvier 2026 aux actionnaires de la BOB de confier l'entière responsabilité de la ligne ferroviaire régionale Geißbockbahn Friedrichshafen - Aulendorf à l'État du Bade-Wurtemberg. Cela devrait conduire au lancement d'un appel d'offres pour l'exploitation à partir de décembre 2027 de la relation RB 91 Friedrichshafen - Aulendorf exploitée depuis plus de 30 ans par la BOB.

Bulgarie : La métropole de Sofia a commandé le 24 décembre 2025, auprès du consortium composé des constructeurs Škoda Transportation et Škoda Vagonka, huit rames de métro. La commande comporte une option pour la fourniture de huit rames supplémentaires. Ces nouvelles rames sont destinées à être utilisées sur les lignes 1, 2 et 4 du réseau de métro de Sofia, d'une longueur de 52 km.

Danemark : Aarhus Letbane I/S, propriétaire du réseau de tram-train d'Aarhus, avait résilié en décembre 2025 le contrat le liant à l'opérateur Keolis Letbaner A/S qui l'exploitait. Aarhus Letbane a annoncé fin janvier 2026 qu'il reprendrait à partir du 20 décembre 2026 l'exploitation de ce réseau comportant deux lignes.

Estonie : La nouvelle relation transfrontalière entre l'Estonie et la Lettonie Tallinn - Tartu - Riga a été lancée le 12 janvier 2026, l'inauguration officielle ayant eu lieu le 5 janvier 2026. Ces trains sont assurés avec des rames automotrices diesels série 2200 à trois caisses, dont un module intermédiaire moteur, livrées en 2014 par le constructeur Stadler à l'opérateur estonien Elron. La durée du trajet entre les deux capitales est de 5 heures et 56 minutes. Cette relation directe est issue de la coopération entre les opérateurs Elron et Vivi (letton).

L. Levert

Italie : une Rosco publique pour favoriser l'ouverture à la concurrence

Announced le 12 janvier 2026, la création d'une Rosco publique, indépendante du groupe FS, constitue l'élément le plus sensible de la réforme ferroviaire italienne. Administrée par un conseil de cinq membres nommés par les ministères des Transports et des Finances, cette société de location de matériel ferroviaire disposera de 1,2 milliard d'euros pour acquérir de nouveaux trains, mais ambitionne aussi de reprendre le matériel financé par le Plan national de relance et de résilience (PNRR). Une perspective qui crispe Trenitalia, d'autant qu'un conflit ouvert l'oppose désormais à l'État sur



L. Levert

Le Blues HTR412-010 stationne entre deux missions en gare de Messine Centrale (7 novembre 2023).

la propriété du matériel roulant existant. Jusqu'à présent, les trains étaient financés, entretenus et modernisés par des fonds publics, tout en figurant à l'actif des opérateurs. En séparant clairement propriété et exploitation, les premières conséquences concrètes pourraient apparaître dès juin 2026, lors des appels

d'offres pour des contrats régionaux et IC subventionnés par l'État, jusqu'à présent quasiment tous remportés par Trenitalia. Les autres opérateurs pourront plus facilement remettre des offres pouvant louer du matériel directement auprès de la Rosco publique, ou également à Trenitalia.

L. L.

Allemagne : Nexrail commande 20 DE 18 Smart Hybrid supplémentaires à Vossloh

La société luxembourgeoise de location de matériel ferroviaire Nexrail Lease a commandé le 7 janvier 2026 auprès de Vossloh Rolling Stock, filiale du constructeur chinois CRRC, 20 locomotives hybrides diesels-batterie DE 18 Stage V Smart Hybrid supplémentaires. Cette nouvelle tranche, dont la livraison est prévue en 2027, portera à 50 unités le parc de DE 18 Smart

Hybrid de Nexrail. Conçue comme une machine polyvalente à quatre essieux et à cabine unique, la DE 18 est destinée à être utilisée pour les manœuvres, la remorque de trains de fret de dessert, de trains de travaux ou de trains de secours. Elle dispose d'un moteur diesel de 1 800 kW conforme aux normes européennes Stage V, et d'une batterie de traction de 106 kWh. Ces équi-

pements permettent plus d'une heure de fonctionnement à basse vitesse sans recours au diesel, et autorisent des économies de carburant comprises entre 15 et 40 %, notamment grâce au système Start and Stop. Les DE 18 Smart Hybrid de cette commande seront dotées des systèmes de sécurité allemand PZB et européen ETCS niveau 2 Baseline 3.6.

L. L.

Pays-Bas : cinq Flirt Stadler pour Arriva Nederland

L'opérateur Arriva Nederland, filiale de I-Squared Capital, a commandé le 5 janvier 2026 auprès du constructeur suisse Stadler Rail cinq rames automotrices électriques Flirt à quatre caisses. Économes en énergie, ces Flirt auront une capacité totale de 457 places dont 248 assises (12 en 1^{re} classe et 236 en 2^{de} classe). Ils seront déployés à partir de décembre 2029, dans les provinces néerlandaises d'Overijssel et Drenthe, sur les relations Vechtdallijnen RS 20 et RE 20



Vue d'artiste d'un futur Flirt d'Arriva Nederland en livrée RRRReis violet, bleu, blanc et vert (2026; © Stadler Rail).

Zwolle - Emmen, qu'Arriva Nederland exploite depuis 2012 avec 15 rames automotrices électriques GTW livrées par Stadler en 2012, dont trois GTW 2/6 et

12 GTW 2/8 dont un avait été racheté à l'opérateur Connexion. Ces nouveaux Flirt seront fabriqués sur le site polonais Stadler de Siedlce.

L. L.

Turquie : 5,13 milliards d'euros investis d'ici 2032 dans 91 projets ferroviaires

Dans le cadre de son programme d'investissements dans le ferroviaire annoncé mi-janvier 2026, le gouvernement turc a alloué environ 5,13 milliards d'euros pour 91 projets ferroviaires devant être achevés pour 2032, dont 54 mis en œuvre par le gestionnaire d'infrastructure TCDD, 15 par l'opérateur de passagers et de fret TCDD Taşimacilik, et 22 supervisées par le ministère des Transports et des infrastructures. TCDD recevra 2,19 milliards d'euros pour poursuivre ses projets de modernisation du réseau ferré turc, ainsi que la construction des LGV Ankara - Izmir, Çerkezköy -

Le Velaro HT 80103 de TCDD Taşimacilik stationne en gare de Konya (25 avril 2019).



L. Levert

Kapikule, Konya - Adana, Adana - Gaziantep et Sivas - Erzincan, de nouvelles lignes fret, et d'une ligne entre la Turquie et l'Irak. Le ministère des Transports et des Infrastructures recevra 2,19 milliards d'euros pour financer des études de faisabilité pour la construction de

nouvelles lignes dans 59 provinces, et de modernisation de lignes de banlieue, entre autres à Istanbul. Les 750 millions d'euros attribués à TCDD Taşimacilik sont principalement destinés à l'acquisition de locomotives diesel et de rames automotrices électriques. L. L.

Pays-Bas : Le gestionnaire de l'infrastructure ProRail a annoncé fin décembre 2025, qu'il allait réaliser en 2028 des travaux importants sur la section Amsterdam - Rotterdam de la LGV HSL Zuid, où des défauts sur des viaducs entraînent des limitations de vitesse à 120 km/h ont été détectés en 2024. Lors des périodes de fermeture de cette section, les trains concernés seront détournés. La fin des travaux est prévue en 2031.

Pologne : La voïvodie de Petite-Pologne a commandé le 21 janvier 2026 auprès du constructeur polonais Newag sept rames automotrices électriques Impuls type 45WE. Un contrat-cadre a été signé en septembre 2024 pour la fourniture d'un maximum de 25 Impuls, dont 12 ont déjà été commandés. Ces Impuls, qui devraient être livrés en 2028-2029, sont destinés à l'opérateur Koleje Małopolskie qui dépend de la voïvodie. Aptes à 160 km/h, ils disposent de 236 places assises et peuvent transporter jusqu'à 550 passagers.

République tchèque : RegioJet perd l'exploitation de la relation R 8 Brno - Bohumín



L. Levert

À Bohumín, mise en tête de la Traxx 3 388 209 sur une rame de voitures RegioJet, qui partira au train R 1128 Bohumín - Brno hl.n. de la relation R 8 (16 octobre 2024).

Le ministère tchèque des Transports a sélectionné le 16 janvier 2026, après appel d'offres, l'opérateur historique České dráhy (ČD) pour l'exploitation des relations moravské rychlíky : R 8 Brno - Ostrava - Bohumín, R 12 Brno - Olomouc - Jeseník/Šumperk et R 13 Brno - Břeclav - Olomouc. Les opérateurs Leo Express et Regiojet avaient également remis chacun des offres. Le nouveau

contrat, d'une durée de six ans et d'un volume annuel de cinq millions de trains-kilomètres, commencera le 12 décembre 2027 pour les relations R 8 et R 13, et en décembre 2030 pour la R 12. La relation R 8, exploitée par l'opérateur privé Regiojet, sera cadencée à l'heure, tandis que les relations R 12 et R 13, exploitées par les ČD, seront cadencées toutes les deux heures. L. L.

République tchèque : Deux opérateurs tchèques ont annoncé un total de trois appels d'offres pour la fourniture d'automotrices hybrides. Celui de Leo Express Tenders, la Rosco de l'opérateur Leo Express, concerne la fourniture de 11 automotrices hybrides d'une capacité de 121 à 150 places avec une option pour 30 supplémentaires destinées à être engagées sur des relations régionales dans la région de Pardubice. Les deux lancés par l'opérateur historique tchèque ČD concernent des automotrices hybrides destinées aux relations régionales, aptes à 160 km/h en mode électrique sous 3 000 V CC et 25 kV 50 Hz et 120 km/h en mode batterie, en deux versions, à savoir 40 de type BEMU130 d'une capacité d'au moins 121 places assises et 80 de type BEMU135 d'une capacité d'au moins 140 places assises. L. L.

Allemagne : 26 Coradia Max supplémentaires pour le Bade-Wurtemberg

La Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW), qui possède une partie du matériel régional dans l'État du Bade-Wurtemberg, a commandé le 15 janvier 2026 au constructeur Alstom 26 rames automotrices électriques Coradia Max à quatre caisses, pouvant circuler en mode automatique ATO GoA 2. La commande, d'un montant de 500 millions d'euros comprend également leur maintenance par Alstom jusqu'en 2055.

Vue d'artiste d'un futur Coradia Max pour le Bade-Wurtemberg (15 janvier 2026).



© Alstom

La SFBW a signé en mai 2022 un contrat avec Alstom pour la fourniture de 130 Coradia Max et en option 100 supplémentaires. Aptes à 200 km/h, ces Coradia

Max ont une longueur de 106 m, une capacité de 380 places assises, et pourront transporter jusqu'à 30 vélos. Leur livraison est prévue pour 2028. L. L.

Royaume-Uni : La société de location de matériel ferroviaire Porterbrook a racheté le 8 janvier 2026 à Corelink Rail Infrastructure Limited ses 84 rames automotrices électriques Aventura Class 730, dont 48 Class 730/0 à trois caisses et 36 Class 730/2 à cinq caisses, et ses 26 rames automotrices diesels Civity Class 196, dont 12 196/0 à deux caisses et 14 Class 196/1 à quatre caisses. Ces automotrices sont utilisées par l'opérateur, maintenant public, West Midlands Trains, et avaient été achetées par Corelink.

Royaume-Uni : L'opérateur fret DB Cargo UK a revendu début janvier 2026 au premier opérateur privé fret de Roumanie Grup Feroviar Roman (GFR), filiale du groupe Grampet, 25 locomotives diesels Class 66. La première, la 66014, a été livrée en Roumanie fin janvier 2026 après révision et application d'une livrée bleue dans les ateliers de DB Cargo de Totton. Les 24 autres Class 66 seront toutes livrées à GFR d'ici mi-2028.

Royaume-Uni : Eversholt UK Rails Limited, l'une des trois Rosco créées en avril 1994 lors de la privatisation des chemins de fer britanniques, a été rachetée le 26 janvier 2026 par le loueur luxembourgeois de matériel ferroviaire Beacon Rail. Eversholt possède entre autres des rames automotrices électriques, diesels et bimodes, des voitures voyageurs Mk4 et 83 locomotives Class 66.

Suisse : Fin 2025, CFF Cargo a radié de son parc ses 12 locomotives électriques quadritension (1 500 V CC - 3 000 V CC - 15 kV 16,7 Hz - 25 kV 50 Hz) EuroSprinter ES 64 F4 Re 474. Initialement commandées en 18 exemplaires, seules 12 avaient été livrées à CFF Cargo en 2005 puis louées à SBB Cargo International et utilisées sur des trains transfrontaliers entre la Suisse et l'Italie. CFF Cargo les a mises en vente début janvier 2026. L. L.

Danemark : Stadler et Siemens fourniront les nouveaux trains de banlieue automatiques de Copenhague

Les chemins de fer danois (DSB) ont annoncé le 14 janvier 2026 que le consortium composé des constructeurs Siemens Mobility et Stadler avait remporté l'appel d'offres concernant la fourniture de 226 rames automotrices électriques de banlieue (S-tog) pouvant circuler en mode automatique GoA4. Alstom Transport Danmark et CAF avaient également été présélectionnés, mais leurs offres n'ont pas été retenues.

Le contrat, d'environ 3,1 milliards d'euros, inclut leur maintenance pendant 30 ans et une option pour la fourniture de jusqu'à 100 S-tog supplémentaires. À quatre caisses et fonctionnant sous 1 500 V CC, ces S-Tog auront une vitesse maximum de 120 km/h, une longueur de 56 m, une capacité de 156 places assises, et pourront transporter jusqu'à 16 vélos et deux fauteuils roulants. Les premiers livrés devraient être



Vue d'artiste de l'arrière d'un futur S-tog automatique pour Copenhague (2026).

engagés à partir de 2032 sur la ligne F Copenhague Sud - Hellerup du réseau de S-tog de Copenhague qui sera entièrement automatique en 2040. L. L.

Allemagne : l'ODEG remplace le NEB sur les trains Tesla

Jusqu'à fin 2025, la desserte ferroviaire voyageurs de l'usine Tesla reposait sur une navette exploitée par l'opérateur NEB (Niederbarnimer Eisenbahn) entre Erkner et le site industriel, assurée avec des automotrices hybrides électriques-batteries Mireo Plus B. Les salariés de Tesla habitant Berlin et dans sa banlieue devaient cependant rejoindre la gare

d'Erkner par leurs propres moyens notamment en S-Bahn ou en trains régionaux. Depuis le 5 janvier 2026, la desserte ferroviaire de la Gigafactory Tesla est complétée par trois AR quotidiens Berlin Ostbahnhof - Fangschleuse Tesla Süd aux heures de prise et fin de service du personnel de Tesla, qui desservent les gares intermédiaires de Berlin Ostkreuz et

d'Erkner, les navettes cadencées Erkner - Fangschleuse Tesla Süd étant maintenues. Tous ces trains, qui ne sont accessibles gratuitement qu'au personnel de Tesla, sont désormais exploités pour le compte de Tesla par l'opérateur ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH) avec des rames automotrices diesels GTW. L. L.

Émirats arabes unis : Dubai étend son métro

La ville de Dubai aux Émirats arabes unis possède un réseau de métro composé de deux lignes : la rouge et la verte. La première ligne, la rouge, a été ouverte partiellement le 9/9/2009 à 9 h 9 min 9 sec... L'extension de ce réseau avec une troisième ligne, la bleue, est en construction avec un développement de 30 km. En fait, il s'agit d'un prolongement des deux précédentes lignes à l'est de la ville depuis Centrepoint (rouge) et Creek (verte) qui se rejoindront à la station de bifurcation d'International-City-1 pour se terminer à Academic-City. La mise en service de cette ligne bleue en Y est prévue pour le 9/9/2029, 20 ans après la rouge. La première pierre de la station Emaar-Properties, qui sera la plus haute du monde (74 m),



Sur la ligne rouge, la rame 5013 construite par Kinki-Sharyo entre à la station Burj-Kalifa qui va être agrandie de 65%. Au fond, la station Business-Bay (22 novembre 2025).

a été posée en juin dernier. Une quatrième ligne est en projet avec la « Gold Line ». Le métro de Dubai, entièrement automatisé, est exploité par Keolis à l'aide de 129 rames à cinq caisses (79 Kinki-Sharyo n° 5001/79, 50 Alstom n° 5101/50). Keolis exploite égale-

ment à Dubai la seule ligne de tramway connectée sur deux stations de la ligne rouge à DMCC et Sobha-Realty. 11 rames Alstom Citadis 402 y circulent avec alimentation par le sol. Toutes les stations sont climatisées y compris les quais. B. Vieu