



ÉDITORIAL

Avoir du nez

PHILIPPE HÉRISSE

Si la Suisse est un paradis du chemin de fer, le Japon en est indubitablement un second. Au pays du Soleil-Levant, le train fait figure d'institution. Outre la densité exceptionnelle du réseau, ce qui frappe toujours, c'est cette recherche constante de la perfection dans l'exploitation. La régularité y est légendaire. Sur une année, le retard moyen des trains n'atteint pas la minute ! On croit rêver...

Cette mécanique d'horlogerie toute helvétique participe de l'estime ferroviaire réciproque que nourrissent les deux pays. Dès 1912, un certain Handa, ingénieur au Hakone-Tozan Railway, était venu étudier comment la traction sur la Bernina pouvait s'effectuer en simple adhérence. Il s'ensuivit un partenariat technique de plus d'un siècle entre le Chemin de fer rhétique et le Hakone-Tozan, dont les signes visibles auront été les baptêmes croisés d'engins moteurs, ou encore les aménagements partiels d'automotrices, selon un design japonais pour le premier, et façon « *Glacier Express* » pour le second...

À l'image du Hakone-Tozan, l'entièreté du réseau classique japonais est à l'écartement dit « *métrique anglais* » de 1 067 mm. Le réseau à grande vitesse Shinkansen (qui se traduit par « *nouvelle ligne principale* ») est, lui, à voie normale. Sa toute première ligne – celle du Tokaido entre Tokyo et Osaka – a été ouverte à 210 km/h, pour les Jeux olympiques de 1964, avec les rames Série O. Moins de trois ans plus tard, le « *Capitole* » reliera en service commercial Paris à Toulouse à 200 km/h sur ligne classique : là encore une vraie performance !

Les rames Série O seront produites pendant plus de deux décennies, et ne disparaîtront qu'en 2008. D'aucuns reconnaissent, dans l'extrémité frontale de la motrice, le nez de l'avion contemporain Douglas DC8. Tout un foisonnement de différents matériels Shinkansen s'en suivra, avec des nez toujours plus spectaculaires. Leur justification n'était pas tant l'aérodynamisme, mais bien davantage la recherche d'une forme susceptible de minimiser les effets des ondes de pression au franchissement des tunnels. À grande vitesse, l'onde ainsi générée part se réfléchir sur l'air présent de l'autre côté du souterrain, puis revient « percuter » le train quelques secondes après qu'il y est entré. C'est à ce moment qu'à bord des rames Atlantique, les oreilles des voyageurs la perçoivent. Sauf que nos tunnels sont des cathédrales, comparés à ceux du Tokaido, d'une section beaucoup plus réduite. Croiser dans de tels tunnels devient alors une vraie difficulté, d'où ces nez étonnamment effilés...

Mais pourquoi les trains sont-ils aussi performants en Suisse et au Japon ? L'opérateur CFF (Chemins de fer fédéraux) est une entreprise publique, tandis que les JR (Japan Railways) sont des sociétés privées. Que le capital soit détenu par l'État ou bien qu'il le soit par des personnes physiques ou morales n'a donc visiblement aucune incidence sur le niveau de performance. En revanche, les chemins de fer suisses et japonais ont un point commun qui, lui, fait toute la différence. Ils demeurent, tous les deux, des systèmes intégrés. Déjà les Suisses nous avaient confié que s'il n'en avait pas ainsi été, les indispensables diminutions coordonnées des temps de parcours sur les lignes du Pied-du-Jura (*via* Neuchâtel) et du Plateau (*via* Fribourg), dans le cadre de Rail 2000, n'auraient jamais pu être réalisées, surtout à si bon compte. L'optimisation technico-économique n'a été rendue possible que parce qu'infrastructure et exploitation, au sein d'une même entité, œuvraient en étroite collaboration. Là où la rectification d'un rayon de courbure était la plus rationnelle, l'infrastructure l'a prise en charge. Et là où l'utilisation d'un matériel à correction d'insuffisance de dévers était la plus pertinente, l'exploitation l'a prise en charge. « *À vouloir séparer l'infrastructure de l'exploitation, vous faites en Europe une erreur* », nous avait dit à plusieurs reprises, dans son bureau à Tokyo, Shuichiro Yamanouchi, le charismatique président de JR East, à l'expertise ferroviaire alors internationalement reconnue. C'était à la fin du siècle dernier. Voilà qui s'appellerait... avoir du nez ?

Le numéro 338 de « Rail Passion » paraîtra le 28 novembre



M. Louail

La rame record PSE 16, tractée par la BB 22218 du Pôle d'appui conduite Transilien, est en route vers Paris-Montparnasse. La rame record du 26 février 1981 a été exposée pour les Journées européennes du patrimoine 2025, au technicentre Atlantique à Montrouge. La photo a été prise à Meudon.



R. Vergnères

Toujours dans le cadre des Journées du patrimoine, les CC 6549 et CC 6558 de l'APMFS sont montées sur Paris depuis Ambérieu, et plus précisément PSO, l'un de leurs dépôts titulaires. Ce fut l'occasion pour le plus grand bonheur des passionnés de revoir circuler cette série d'engins mythique sur le PO, qu'elle a arpenté pendant des décennies, en tête de trains prestigieux et autres marchandises. Sous la marche 30628 Bourges - Paris Austerlitz, la CC 6549 titulaire, avec la CC 6558 en CV, est aperçue du côté d'Artenay (21 septembre 2025; R. Vergnères).

SOMMAIRE

ACTUALITÉS

BRÈVES

P. 6 à 11 Un train spécial Rouen - Évreux pour défendre une liaison de cabotage *via* Serquigny... et une attente forte pour une liaison Rouen - Évreux mais *via* Louviers. Cap sur les Hauts-de-Seine pour les Carrières de Voutré. Jean Castex proposé pour diriger la SNCF. Réouverture de la gare de Talence-Médoquine. La RATP « pressentie » pour exploiter des TER en Normandie. Ille-sur-Têt - Villefranche-Vernet-les-Bains : réouverture en vue. Les trains de nuit Paris - Berlin et Paris - Vienne pourraient être supprimés dès décembre. La compagnie espagnole Renfe arrête le low-cost sur la liaison Madrid - Barcelone. Trenitalia intensifie la concurrence sur la ligne Paris - Lyon. Succès des Pass transfrontaliers pour les jeunes dans le Grand Est. Royaume-Uni : CMA CGM va acquérir l'opérateur fret britannique Freightliner UK. Suisse : Die Zentralbahn commande à Stadler des Adler et des Fink. Allemagne : la maquette d'une nouvelle automotrice XXL pour la S-Bahn de Munich. Allemagne : Vias Rail remporte le lot D de la S-Bahn Rhin-Ruhr. Allemagne : Rock Rail commande à Siemens 61 automotrices à batteries pour la Westphalie du Nord. République tchèque : Regiojet commande 34 automotrices hybrides. Pologne : Alstom sélectionné par PKP IC pour la fourniture de 42 automotrices électriques à deux niveaux. Allemagne : la DB va revendre ses Vectron Dual Mode et les relouer. Danemark : les DSB vont remplacer GoCollective.

FRANCE

- P. 12** Les Intercités de nuit Paris - Briançon détournés par la ligne des Alpes
- P. 20** Les 36300 mises aux enchères par Hexafret
- P. 22** RER B : des travaux au nord

- P. 24** Les B 85500 aujourd'hui en Alsace et bientôt en Allemagne
- P. 26** Strasbourg : le Citadis 405 achève le renouvellement du parc tramway
- P. 29** Tramway : du changement à Marseille

INTERNATIONAL

- P. 32** La grande vitesse américaine enfin à l'heure de l'Acela NextGen

NŒUD FERROVIAIRE

- P. 36** Creil, puissant bastion ferroviaire du Sud Picardie

INDUSTRIE FERROVIAIRE

- P. 50** Munich-Allach : la « Maison des Vectron » en pleine expansion

TRANCHES DE VIE

- P. 62** Corail Éternité

RÉSEAUX ÉTRANGERS

- P. 64** Les chemins de fer au Japon. De la locomotive à vapeur au Shinkansen (1^{re} partie)

MODÉLISME

- P. 77** En vitrine

RENDEZ-VOUS

- P. 80** Rendez-vous... aux Journées européennes du patrimoine

COURRIER

- P. 82** La parole aux lecteurs

Rail
PASSION

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Vincent Lagu
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 Carémantrant, Bernard Collardey,
Stéphane Étaix, Luc Levert, Sylvain Meillasson
PUBLICITÉ
Directrice de clientèle : Émilie Podsadni
01 49 70 12 04
emilie.podsadni@laviedurail.com
Directrice Stratégie et Développement :
Karine Rosset 06 81 70 36 65 -
karine.rosset@laviedurail.com
DIRECTRICE 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 Lagu (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 Lagu.
PRÉSIDENT D'HONNEUR
Pierre Lubek.
PRINCIPAUX ACTIONNAIRES
Le Monde, Vincent Lagu.
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 : **8c6576796e**
- 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 %, Prot 0,029 kg/t.

Les trains de nuit Paris - Berlin et Paris - Vienne pourraient être supprimés dès décembre



Le train de nuit Nightjet Paris - Berlin et Paris - Vienne.

Le collectif Oui au train de nuit a tiré le signal d'alarme sur la pérennité des lignes de nuit Paris - Berlin et Paris - Vienne. Dans un communiqué, il révèle que « l'État menace de supprimer la subvention à la SNCF pour ces trains Nightjet qu'elle gère en coopération avec ses homologues ÖBB en Autriche et DB en Allemagne ». Ce qui aboutirait à la fin de ces trains dès décembre. Côté ministère des Transports, qui cherche des économies tous azimuts, c'est silence radio. En cause aussi, selon le collectif, la faiblesse de la desserte quotidienne (le train ne circule que trois jours par semaine). « Par ailleurs, la SNCF ne vend pas les billets sur sa plateforme SNCF Connect, et n'informe même pas sur l'existence de ces

trains qu'elle opère pourtant, limitant ainsi les recettes de la ligne », écrit-il dans le communiqué. L'association dénonce l'incapacité de l'Union européenne de réguler la concurrence entre les modes de transport en ne mettant pas fin aux niches fiscales en faveur de l'avion principal concurrent du train de nuit. Elle estime que l'aérien bénéficie ainsi d'une « subvention cachée » de 30 à 40 euros par billet d'avion. L'association, qui a organisé une manifestation le 26 septembre à la gare de l'Est, lance une nouvelle pétition pour le maintien de ces deux seuls trains de nuit internationaux desservant toute l'année la France.

M.-H. P.

Trenitalia intensifie la concurrence sur la ligne Paris - Lyon

Près de quatre ans après son arrivée sur le marché français, Trenitalia intensifie la concurrence sur l'un des axes les plus rentables à savoir Paris - Lyon. Après avoir fait passer, en juin, son offre à neuf AR quotidiens, la compagnie italienne prévoit de proposer 14 AR à partir du 15 décembre prochain. « Ainsi, plus d'un tiers de l'offre sera assuré par Trenitalia entre les deux métropoles, illustrant le virage pris par la compagnie vers une présence forte et durable sur cet axe stratégique », souligne le transporteur dans un communiqué. Les ventes de la saison hiver-



Des agents de la compagnie italienne devant un train Frecciarossa en gare de Paris-Lyon.

nale seront ouvertes à partir du 15 décembre. La compagnie vend aussi depuis le 15 juin quatre AR quotidiens entre Paris et Marseille.

La compagnie espagnole Renfe arrête le low-cost sur la liaison Madrid - Barcelone



Train Avlo 10511 de la Renfe.

La Renfe a abandonné la guerre des prix sur la ligne Madrid - Barcelone. Depuis le 8 septembre, l'opérateur historique espagnol a cessé de faire circuler ses trains low cost Avlo, pour ne garder que ses traditionnels AVE. Plus confortables, ces derniers sont également plus chers. Sur la ligne la plus fréquentée du pays, où elle est en concurrence avec le français Ouigo et l'italien Iryo, la Renfe affirme que le « produit AVE s'adapte mieux aux caractéristiques du trajet et aux besoins du profil de voyageurs business, fréquent sur ce couloir ». La compagnie a officiellement annoncé ce changement le 28 août, après la mise à l'arrêt des cinq trains Avril, de la série 106, utilisée pour assurer les trajets Avlo. À travers toute l'Espagne, les trains de cette série ont été impliqués dans de nombreux incidents, parfois de grande ampleur, depuis leur mise en service, en mai 2024. Mais ce sont des considérations commerciales

qui ont justifié l'abandon permanent de l'offre low-cost, affirme la compagnie espagnole. Malgré la concurrence des deux nouveaux venus, elle reste la reine sur ce trajet, où elle occupe 60 % du marché (48 % par AVE, 12 % par Avlo). Iryo et Ouigo se partagent le reste, avec respectivement 24 % et 16 % des parts. Sur les prix, Ouigo est resté légèrement moins cher qu'Avlo : 36,50 euros en moyenne pour le premier trimestre 2025, contre 37,80 pour la marque à bas prix de Renfe et 40,30 euros pour Iryo. Pour les AVE, ce prix était de 61,90 euros. « [Nous substituons] les Avlo par des AVE avec la même fréquence, les mêmes horaires et des prix compétitifs », assure l'entreprise d'État face aux inquiétudes de certains usagers sur la hausse des prix. Mais sur les autres lignes où la Renfe est en concurrence avec l'italien et le français, Avlo doit continuer de rouler. A. Elkaïm

Succès des Pass transfrontaliers pour les jeunes dans le Grand Est

La région Grand Est a annoncé le 18 septembre les résultats de ventes du Pass Jeune Grand Est/Grenzenlos. Au total, la région en a vendu 28 879 exemplaires, soit une hausse de 39 % par rapport à 2024 (20 700 pass vendus). L'initiative sera renouvelée à l'été 2026. Lancé à l'été 2024, le Pass Jeune permet aux jeunes Français et

Allemands de moins de 28 ans de voyager de façon illimitée sur l'ensemble de leurs réseaux : dans les TER Grand Est (trains et autocars Fluo) ainsi que dans les trains régionaux des Länder du Bade-Wurtemberg, de Rhénanie-Palatinat et de la Sarre. Le coût du Pass est de 29 euros par mois en juillet et août.

Y. Goubin

Allemagne : Les autorités organisatrices des États de Saxe-Anhalt et de Thuringe ont lancé un appel d'offres pour l'exploitation, de décembre 2030 à décembre 2043, des relations *Elektronetz Thüringen* qui comprennent les relations RE 1 Göttingen - Gera, RE 2 Erfurt - Glauchau (- Chemnitz), RE 3 Erfurt - Altenburg, RB 11 Eisenach - Erfurt, RB 20 Eisenach - Naumburg, et RB 21 (Erfurt -) Weimar - Iéna (- Gera), représentant un volume annuel de 7,4 millions de trains-kilomètres. Le prix au train-kilomètre sera le critère principal pour la sélection de l'opérateur.

Allemagne : Les autorités régionales de transport de la région Rhin-Ruhr et de l'État de Basse-Saxe LNVG ont annoncé mi-septembre 2025 qu'elles lanceront en août 2026 un appel d'offres pour l'exploitation dans le nord-ouest de l'Allemagne de décembre 2030 à décembre 2040, des relations RE 15 Emden - Münster, RE 60 Rheine - Hanovre - Brunswick, RE 62 Rheine - Löhne et RE 70 Brunswick - Hanovre - Bielefeld, représentant un volume annuel de 6,2 millions de trains-kilomètres.

Allemagne : L'autorité organisatrice de transport de la région de Francfort-sur-le-Main (RMV) a lancé le 10 septembre 2025 l'appel d'offres pour l'exploitation à partir de décembre 2032 des relations de S-Bahn Gallus S 3 Bad Soden - Francfort-sur-le-Main Sud, S 4 Kronberg - Francfort-sur-le-Main Sud, S 5 Friedrichsdorf (Taunus) - Francfort-sur-le-Main Sud et S 6 Friedberg - Darmstadt Hbf. Le contrat actuel expirant le 8 décembre 2029, le RMV avait reconduit début septembre 2025 DB Regio, l'exploitant actuel, jusqu'en décembre 2032. Début 2025, la DB avait lancé un appel d'offres pour la fourniture de 400 nouvelles automotrices électriques destinées aux réseaux de S-Bahn de Francfort-sur-le-Main, Munich et Stuttgart.

L. Levert

Royaume-Uni : CMA CGM va acquérir l'opérateur fret britannique Freightliner UK

Le groupe marseillais CMA CGM a annoncé le 22 septembre 2025 qu'il allait acquérir Freightliner UK Intermodal Logistics, opérateur britannique de fret ferroviaire et routier, et également ses terminaux intermodaux au Royaume-Uni et sa marque, sous réserve d'approbations d'ici 2026 des parties concernées. Freightliner UK a été fondé en 1968 par British Rail, privatisé en 1995, puis racheté par Genesee & Wyoming en 2015. Les activités Heavy Haul, Rotterdam Rail Feeding et celles en Pologne et en Allemagne



L. Levert

Un train de conteneurs, remorqué par les locomotives électriques Class 90 90041 et 90007 de Freightliner, traverse la gare d'Ipswich (10 mars 2022).

resteront détenues par la holding américaine Genesee & Wyoming. Freightliner continuera d'être géré indépendamment, son unité intermodale devenant une filiale autonome de CMA CGM, tandis que Heavy Haul opérera sous une

nouvelle marque. CMA CGM, qui emploie environ 29 000 personnes, a transporté en 2024, vers et depuis le Royaume-Uni, environ 802 000 EVP, un EVP étant équivalent à un conteneur de 20 pieds.

L. Levert

Suisse : Die Zentralbahn commande à Stadler des Adler et des Fink

Die Zentralbahn, filiale à 100 % des chemins de fer fédéraux suisses CFF, a commandé le 6 septembre 2025 au constructeur suisse Stadler Rail huit automotrices électriques à adhérence et à crémaillère fonctionnant sous 15 kV 16,7 Hz, dont cinq Adler à sept caisses et trois Fink à trois caisses. Cette commande,

d'environ 200 millions d'euros, permettra de répondre à partir de 2030 à l'augmentation constante du nombre de voyageurs transportés sur les lignes à voie métrique Lucerne - Interlaken et Lucerne - Engelberg exploitées par Die Zentralbahn. Les cinq Adler, dont trois seront déployés sur la relation Lucerne - Interlaken et deux sur la

relation Lucerne - Engelberg, disposeront d'un compartiment Premium. Les trois Fink seront engagés sur la relation Interlaken - Meiringen. Die Zentralbahn dispose déjà de six Fink (trois ABeh 160 et trois ABeh 161) et de quatre Adler ABeh 150, et avait commandé en décembre 2019 sept Fink et deux Adler.

L. L.

Allemagne : la maquette d'une nouvelle automotrice XXL pour la S-Bahn de Munich

La DB et Siemens Mobility ont exposé au salon IAA Mobility, qui s'est déroulé à Munich du 9 au 14 septembre 2025, une maquette à l'échelle 1/1 d'une partie d'un élément de tête d'une future automotrice électrique XXL destinée à la S-Bahn de Munich. En août 2023, la DB avait commandé à Siemens Mobility pour plus de deux milliards d'euros 90 automotrices électriques XXL à 13 caisses avec une option pour la fourniture d'un maximum de 90 supplémentaires. Aptes à 160 km/h, elles auront une puissance de 7 800 kW, une longueur de 202 m, une largeur de 3 m, et une capacité totale de 1 841 places, dont

La maquette à l'échelle 1/1 d'une partie d'une automotrice XXL pour la S-Bahn de Munich présentée au salon IAA Mobility (8 septembre 2025).



© Siemens Mobility

480 assises et 80 strapontins disposés dans les cinq zones multifonctions destinées au transport des vélos, des poussettes et des fauteuils roulants. Elles seront équipées d'un système de climatisation conçu pour des températures extérieures allant jusqu'à 45 °C, du WiFi, de prises électriques et de ports USB-C, et dispositifs pour les personnes mal-

voyantes. Elles seront dotées de l'ETCS niveau 2, de la conduite automatique (ATO), et du système numérique de maintenance préventive et corrective Railigent X développé par Siemens. Les premières automotrices XXL livrées devraient être utilisées en service commercial sur le réseau de S-Bahn de Munich fin 2028.

L. L.

Allemagne : Vias Rail remporte le lot D de la S-Bahn Rhin-Ruhr

Fin août 2025, l'autorité organisatrice de transports de la région Rhin-Ruhr (VRR) a sélectionné l'opérateur Vias Rail pour l'exploitation pendant 15 ans à partir de décembre 2029 du lot D du réseau de S-Bahn Rhin-Ruhr qui comprend les relations S 5 Dortmund - Witten - Hagen, S 8 Mönchengladbach - Neuss - Düsseldorf - Wuppertal - Hagen, et RE 41 Haltern am See - Bochum, qui sont actuellement exploitées par DB Regio NRW. Ce contrat, qui stipule que du personnel d'accompagnement sera présent dans un train sur deux pendant la journée et dans tous les



L. Levert

trains après 18 h 00, représente un volume annuel de 3,8 millions de trains-kilomètres. Pour augmenter les capacités de transport sur la S 8, le VRR va commander pour Vias Rail au constructeur suisse Stadler 36 automotrices électriques

Flirt 3 XL disposant de 180 places assises, de six paires de portes extra-larges de chaque côté, d'espaces pour le transport des vélos, des poussettes et des fauteuils roulants, et de WC accessibles aux personnes à mobilité réduite. L. L.

L'automotrice 422 074/574 de DB Regio NRW, sur le train S 31536 Dortmund Hbf - Hagen Hbf (S 5), est aperçue sur le pont sur la rivière Ruhr peu après la gare de Wetter (Ruhr) (14 mars 2024).

Allemagne : Rock Rail commande à Siemens 61 automotrices à batteries pour la Westphalie du Nord

L'autorité organisatrice de transport de la région Westphalie-Lippe NWL a annoncé le 11 septembre 2025 que la rosco Rock Rail NnW GmbH avait commandé au constructeur Siemens Mobility 61 automotrices hybrides électriques-batteries pour l'exploitation des relations du réseau du nord de la Westphalie (NNW). Le NWL avait lancé en 2023 un appel d'offres pour l'exploitation à partir de décembre 2026 du lot 1 comprenant les relations NNW RB 76 Verl - Gütersloh - Harsewinkel (0,3 million de trains-kilomètres par an) et en option RB 68 Münster - Sendenhorst (0,5 million de trains-kilomètres), et avec l'autorité organi-



© NWL

satrice de l'État de Basse-Saxe LNVG pour l'exploitation du lot 2 (7,1 millions de trains-kilomètres) avec les relations RE 82 Bielefeld - Detmold - Altenbeken, RB 63 Münster - Coesfeld, RB 67 Bielefeld - Warendorf - Münster, RB 71 Bielefeld - Rahden/Bad Salzuflen, RB 73 Bielefeld - Lemgo-Lüttfeld, RB 74 Bielefeld - Paderborn, RB 75 Bielefeld - Halle (West.) - Osn-

brück, et RB 77 Herford - Hameln - Elze (- Hildesheim). Le contrat pour l'exploitation des RE 82, RB 63, RB 67, RB 71 et RB 73 commencera en décembre 2028 et celui pour les RB 74, RB 75 et RB 77 en décembre 2029. À ce jour, le ou les opérateurs sélectionnés pour ces trois contrats d'une durée de 15 ans ne sont pas connus.

Vue d'artiste de deux automotrices hybrides électriques-batteries pour la Westphalie du Nord.

L. L.

République tchèque : RegioJet commande 34 automotrices hybrides

L'opérateur tchèque privé RegioJet a commandé mi-septembre 2025 à Škoda Group, pour environ 370 millions d'euros, 34 automotrices hybrides électriques bi-tension 3 000 V CC - 25 kV 50 Hz - diesels HVO-batterie, dont 18 à deux caisses et 16 à trois caisses. Elles seront déployées à partir de décembre 2029 sur les relations R 14A Pardubice - Liberec, R 14B

Liberec - Ústí nad Labem, R 21 Prague - Tanvald, R 22 Kolín - Rumburk et R 24 Praha - Rumburk. Accessibles aux personnes à mobilité réduite, elles seront dotées de l'ETCS, de la vidéosurveillance, de la climatisation, du WiFi, de prises électriques et de ports USB, d'écrans d'information pour les passagers, et de zones pour le transport des vélos, des poussettes



Vue d'artiste d'une future automotrice hybride pour RegioJet (© Škoda Group).

et des fauteuils roulants. Elles devraient réduire de 19 000 t par an les émissions de CO₂ par rapport aux automotrices diesels utilisées sur ces cinq relations assurées aujourd'hui par Arriva vlaky. L. L.

Belgique : Le Conseil d'État belge a rejeté le 24 septembre 2025 la demande de suspension du contrat de fourniture d'un total de 600 automotrices électriques ou hybrides, attribué au constructeur CAF par la SNCB le 23 juillet 2025, formulée par le constructeur Alstom Belgium. Le Conseil d'État a conclu qu'aucun des griefs soulevés par Alstom pour contester la légalité de cette décision n'était sérieux. Le Conseil d'État avait également rejeté le 19 septembre 2025 la demande en suspension émanant du constructeur Siemens Mobility GmbH et de sa filiale belge Siemens Mobility NV.

Belgique : La société FS Logistix, du groupe FS, et l'opérateur fret belge Lineas ont annoncé le 2 septembre 2025 avoir créé la coentreprise Modalink chargée d'exploiter le terminal ferroviaire Antwerpen Main-Hub situé dans le port d'Anvers et qui traite par an 2 500 trains représentant 1,5 million de tonnes de marchandises.

Belgique : L'opérateur fret Crossrail Benelux, qui exploite les trains de fret de BLS Cargo en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne, a été renommé le 1^{er} septembre 2025 BLS Cargo Nord. Crossrail Benelux avait été racheté en 2019 par l'opérateur fret suisse BLS Cargo AG, et a assuré près de 10 000 trains en 2024.

Danemark : Les autorités de sécurité ferroviaire danoise Trafikstyrelsen et allemande EBA, ainsi que l'agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ERA ont annoncé le 12 septembre 2025 que les rames Talgo 230 commandées en 16 exemplaires au constructeur Talgo par l'opérateur historique danois DSB avaient été autorisées à circuler au Danemark et en Allemagne. Elles devraient être déployées prochainement au Danemark sous la marque EuroCity (EC), et en principe à partir du 3 novembre 2025 sur la relation Copenhague - Hambourg.

L. L.

Grèce : Le ministère grec des Infrastructures et des Transports a confirmé mi-septembre 2025 la création d'une nouvelle entreprise dénommée OSE à la suite de la fusion du gestionnaire d'infrastructure OSE, de sa filiale de réalisation de projets ErgOSE et de la société de gestion immobilière et de matériel roulant GaiaOSE, pour former une seule entité, et gagner en efficacité. Cette fusion fait suite à l'approbation, en juillet 2025, d'un projet de loi visant à restructurer radicalement les chemins de fer grecs.

Italie : Depuis le lundi 15 septembre 2025, les trains circulent à nouveau sur la ligne Bari - Putignano, exploitée par l'opérateur régional Ferrovie del Sud Est, filiale de Trenitalia. Des travaux prévus dans les gares de Rutigliano, Conversano et Castellana Grotte permettront de réduire à 1 heure contre 1 heure 25 actuellement la durée du trajet entre Bari et Putignano.

République tchèque : Le 1^{er} septembre 2025, des Pendolino série 680 de l'opérateur historique tchèque ČD ont circulé pour la première fois en République tchèque en service commercial à 200 km/h entre Votice et Chotoviny, et Planá nad Lužnicí - Soběslav sur la ligne Prague - České Budějovice, qui a été modernisée et équipée avec l'ETCS. Les trains assurés en rame tractée sont limités à 160 km/h sur les sections à vitesse maximale de 200 km/h.

Slovaquie : L'opérateur historique slovaque ZSSK a commandé début septembre 2025 à Stadler Rail deux automotrices électriques à deux niveaux de type Kiss, exerçant une option d'un contrat-cadre qu'il avait signé en avril 2025. Ils seront livrés en 2026-2027, portant alors à huit le nombre de Kiss possédés par les ZSSK. Aptés à 160 km/h, les Kiss des ZSSK série 561 ont une capacité de 611 places assises et de 770 debout. L. L.

Pologne : Alstom sélectionné par PKP IC pour la fourniture de 42 automotrices électriques à deux niveaux

Alstom a finalement été sélectionné par PKP Intercity début septembre 2025 pour la fourniture de 42 automotrices électriques à deux niveaux aptes à 200 km/h avec une option pour 30 supplémentaires. L'offre remise par Alstom, d'un montant de 960 millions d'euros pour la fourniture de 42 automotrices de type Coradia Max et de 660 millions d'euros pour leur maintenance pendant 30 ans, était moins élevée d'environ 94 millions d'euros par rapport à celle remise par Stadler Rail, l'autre constructeur présélectionné qui avait proposé



Vue d'artiste d'une partie d'un futur Coradia Max pour PKP IC (3 septembre 2025).

© PKP/IC

ses Kiss. Les délais de livraison d'Alstom étaient également plus courts. Bitension 3 000 V CC - 25 kV 50 Hz, ces Coradia Max, d'une capacité d'environ 480 places assises, seront dotés de l'ETCS niveau 1 et niveau 2, et pourront circuler également en République

tchèque. Construits sur le site polonais d'Alstom de Chorzów, ils devraient être déployés à partir de mi-2029 au fur et à mesure de leurs livraisons sur des relations IC depuis Varsovie vers Białystok, Cracovie, Gdańsk, Łódź, Olsztyn, Terespol et Wrocław. L. L.

Allemagne : la DB va revendre ses Vectron Dual Mode et les relouer

En septembre 2022, DB Fernverkehr avait commandé au constructeur allemand Siemens Mobility 21 locomotives Vectron Dual Mode BR 248.5, aptes à 160 km/h, destinées à remorquer des ICE-L (Talgo 230) sur des lignes non électrifiées et en secours des ICE en panne sur les lignes à grande vitesse. DB Fernverkehr a lancé en septembre 2025 un appel d'offres pour un contrat

de vente et de cession-bail pour ces 21 BR 248.5. Les Rosco et le



© L. Levret

La Vectron Dual Mode 248 500-1 de Siemens Mobility pour DB Fernverkehr (23 sept. 2024).

constructeur Siemens sont autorisés à y répondre, mais pas les concurrents de Siemens. La DB prévoit de revendre les 21 BR 248.5 en six tranches de décembre 2025 à novembre 2026. Elle a indiqué qu'elle n'utiliserait pas ces Vectron Dual Mode sur des trains commerciaux tant que le processus de revente ne serait pas achevé. DB Fernverkehr les louera par la suite à la Rosco retenue. L. L.

Danemark : les DSB vont remplacer GoCollective

Le ministre des Transports du Danemark a annoncé le 16 septembre 2025 qu'il mettrait fin au contrat d'exploitation de relations régionales en Fionie et dans le Jutland détenu par l'opérateur privé GoCollective filiale à 100 % du fonds d'investissement privé allemand Mutares qui avait racheté en mai 2023 les activités d'Arriva Denmark. Cette décision est entre autres motivée par le niveau inacceptable des retards et annulations de trains de cet opérateur, atteignant même 80 % sur une relation. Le contrat avec GoCollective devait expirer en



© GoCollective

GoCollective exploite 25 % des trains régionaux au Danemark avec des automotrices diesels, dont ici le Desiro AR 4089 en partance pour Herning (avril 2024).

2028, et concerne l'exploitation des relations Esbjerg - Niebüll, Herning - Skjern - Esbjerg, Struer - Vejle, Aarhus - Herning - Struer, Aarhus - Langå - Struer, Thisted - Struer, Esbjerg - Nørre Nebel, et Odense - Svendborg. GoCollective exploite 665 km de lignes comportant 117 gares avec 59 auto-

motrices diesels dont 43 Coradia Lint 41 et 16 Desiro ex-MQ des DSB. L'opérateur historique danois DSB reprendra prochainement les activités de GoCollective à une date qui n'a pas encore été dévoilée. GoCollective exploite également des bus et des navettes maritimes. L. L.