

## Transcription

Il se déplace à plus de 100 km/h et peut accueillir jusqu'à 300 passagers. Pas de fils électriques suspendus pour l'alimenter, pourtant le Coradia iLint est un train électrique. Le premier train au monde homologué qui génère sa propre électricité grâce à une pile à hydrogène. Nous sommes allés à la rencontre de ses concepteurs à Salzgitter, au centre de l'Allemagne pour observer son fonctionnement.

- Ce train fonctionne à l'hydrogène. On remplit l'hydrogène grâce à ce connecteur. Le seul rejet c'est de la vapeur d'eau et quelques gouttes qui sortent là par ce tuyau.

Escale au hangar où sur le toit du train on découvre les piles à hydrogène qui génèrent l'électricité. C'est là qu'est stocké le gaz dans une série de bonbonnes. Quand le train roule, l'hydrogène arrive d'un côté, de l'autre, l'oxygène présent dans l'air. Au milieu, la réaction chimique entre les deux gaz fabrique de l'électricité. Ce courant électrique alimente les moteurs de train. Les essais avec passagers ont montré qu'avec une seule recharge le train peut parcourir jusqu'à 1000 km sans générer la moindre pollution.

- Les premiers passagers ont vraiment apprécié le confort de ce train. Comparé à un diesel, quasiment aucun bruit et presque aucune vibration. Un confort qui se retrouve aussi dans la cabine de pilotage puisque ce train se conduit comme n'importe quel autre train.

A terme, le constructeur espère que cette technologie révolutionnaire pourra remplacer les trains diesel sur les lignes régionales.

- Et maintenant sur le réseau non-électrifié vous avez la possibilité de faire rouler les trains non-polluants qui produisent leur propre électricité.

Deux compagnies ferroviaires allemandes viennent de commander 41 trains hydrogène qui entreront en service à partir de septembre. L'Italie s'est engagée sur la même voie. Cette stratégie de développement est pilotée ici, au siège de groupe Alstom, dans la banlieue parisienne. Pionnier de cette technologie dans la ferroviaire, l'industriel projette une expansion à l'échelle européenne.

- Globalement il y a à peu près 5000 trains diesel à remplacer en Europe. Donc oui, en termes de besoin, en termes de marché, c'est effectivement la solution pour l'avenir, mais c'est également la solution pour l'avenir parce que la performance intrinsèque de l'hydrogène est une performance qui est parfaitement capable de remplacer le diesel avec une autonomie similaire, voire supérieure à celle du diesel.

Pour la France, il faudrait probablement attendre 2028, date à laquelle nombre de trains régionaux seront renouvelés.