

Stratégie

« Un signal très fort » en faveur du fret ferroviaire

Le transport ferroviaire de marchandises demeure une priorité pour le gouvernement. État des lieux.

Laurent Charlier

Malgré l'austérité budgétaire, le soutien public au transport ferroviaire de marchandises est reconduit et même intensifié. « Le renforcement de notre soutien au fret est un signal très fort dans le contexte budgétaire actuel », met en évidence le ministre des Transports, François Durovray, lors d'une rencontre, le 28 octobre 2024, avec les organisations syndicales du

Suite page 2



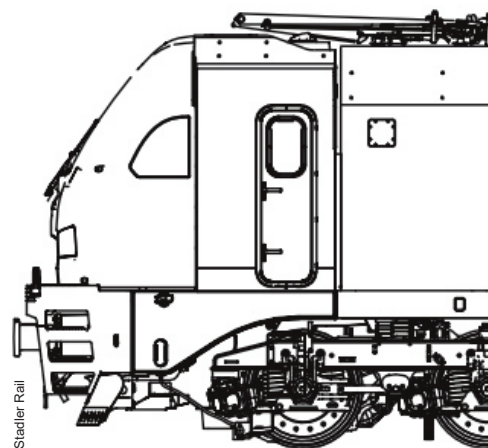
Laurent Charlier

Le Schéma directeur du transport combiné a été publié. Ce document trace la ligne de conduite en particulier en matière de plateformes multimodales. L'objectif est de tripler l'activité d'ici 2030-2032.

DOSSIER MATÉRIEL ROULANT

Locomotives : quelle offre de location pour rouler en France ?

Page 5



Stadler Rail



RAILPOOL

Flexibility for rent

UNE OFFRE COMPLETE DE SERVICES :

- FINANCEMENT
- MAINTENANCE PRÉVENTIVE
- ASSURANCE
- GESTION DES VÉHICULES
- STOCK DE PIÈCES DE RECHANGE
- ATELIERS INTERNES ET RÉSEAU DENSE D'ATELIERS
- MAINTENANCE CORRECTIVE
- ASSISTANCE TÉLÉPHONIQUE D'URGENCE 24H/24 ET 7J/7
- DOCUMENTATION

Location flexible de locomotives électriques et de locomotives « Last Mile » ultramodernes

Pour toutes demandes d'information: contacter Frédérique Erlichman
mail: frederique.erlichman@railpool.eu

Copyright : Alstom
Locomotive Traxx Universal™

Suite de la page 1

groupe SNCF. La coalition Fret ferroviaire français du futur (4F) constate une croissance de 9 % du fret ferroviaire au premier semestre 2024 par rapport à la même période en 2023, qui avait été touchée par des grèves notamment contre la réforme des retraites. Le transport combiné affiche une hausse de 13 % et le fret conventionnel de 5 %.

SOUTIEN ACCRU AU WAGON ISOLÉ

« Ce soutien en 2025 porte sur la prise en charge à hauteur d'environ 211 millions d'euros par l'État », peut-on lire dans l'annexe « programme 203 » du projet de loi de finances (PLF) 2025 présenté en Conseil des ministres, le 10 octobre. Une augmentation de 30 millions d'euros doit « porter le montant de l'aide à l'exploitation des services de wagons isolés de 70 millions d'euros en 2024 à 100 millions d'euros en 2025 ». Bien que le traitement de lots de wagons soit proposé par DB Cargo, Europorte ou Regiorail, le principal bénéficiaire demeure Fret SNCF. De surcroît, avec le principe de discontinuité proposé par l'État français avec la SNCF à Bruxelles pour répondre à l'enquête approfondie sur les mesures passées de soutien en faveur de Fret SNCF, la nouvelle société baptisée Hexafret se concentrera sur la gestion capacitaire (« un wagon, groupe de wagons, trains »). Outre le wagon isolé, l'enveloppe concerne la compensation des péages, l'aide « au coup de pince » dans le transport combiné (renouvelée jusqu'en 2028 suite à l'approbation par la Commission européenne, le 7 juin 2024), l'aide au démarrages d'autoroutes ferroviaires.

NOUVEAU VISAGE POUR L'ENTREPRISE HISTORIQUE

Deux nouvelles sociétés – une entreprise ferroviaire et une entreprise de maintenance – doivent voir le jour en janvier 2025 au sein de Rail Logistics Europe. Il s'agit

de Hexafret, entreprise ferroviaire spécialisée dans le groupage de wagons, et de Technis, société de maintenance de locomotives. « Nous n'avons pas d'autre choix que d'aller au bout du processus de discontinuité de la société Fret SNCF engagé depuis 2023 », répétait François Durovray. Dans le cadre cette discontinuité, les 23 flux dont Fret SNCF devait se séparer, sont aujourd'hui entre les mains de DB Cargo France, Lineas, Regiorail, Medway ainsi que CFL cargo, avec ou non une sous-traitance temporaire. Cette reconfiguration pose la question chez les opérateurs de transport combiné de devenir entreprise ferroviaire, souligne la profession. Le Groupe Charles André (Greenmodal et Novatrans) a ainsi décidé de créer l'opérateur GCA Traction, qui a obtenu sa licence le 5 juillet 2024. Jean-Pierre Farandou précise en outre que l'ouverture du capital du « nouveau » Fret SNCF s'effectuera en 2026.

« UN NOUVEAU SOUFFLE » POUR LA STRATÉGIE NATIONALE FRET

« Je souhaite également que nous puissions [...] donner un nouveau souffle à la stratégie nationale du fret et, à cet égard, j'ai prévu de rencontrer très rapidement le préfet François Philizot pour voir de quelle manière nous pouvons travailler sur cette stratégie et atteindre cet objectif [de doubler la part modale du rail] que nous nous sommes donné », évoquait François Durovray au colloque de l'Association française du rail (AFRA), le 8 octobre 2024. Lors de l'assemblée générale du Groupement na-

À noter

« Le ministre soutient la proposition du secteur de recourir au dispositif des CEE pour le financement des projets de transport », rapporte l'Alliance 4F à l'issue d'une rencontre avec François Durovray, le 6 novembre 2024. Les certificats d'économie d'énergie (CEE ou C2E) constituent en effet une source importante de financement à pleinement exploiter, souligne Raphaël Doutrebente, président de 4F. Parmi les pistes figure une participation à l'achat de matériels ferroviaires, dont les prix, par exemple pour de nouvelles locomotives, se sont envolés avec des hausses de près de 30 %, constate Raphaël Doutrebente.



Laurent Charlier

Une augmentation de 30 millions d'euros doit « porter le montant de l'aide à l'exploitation des services de wagons isolés de 70 millions d'euros en 2024 à 100 millions d'euros en 2025 »

tional des transports combinés (GNTC), le 24 octobre 2024, le ministre a annoncé la publication du Schéma directeur du transport combiné, qui doit tracer la ligne de conduite en particulier en matière de plateformes multimodales, en vue de tripler l'activité d'ici 2030-2032.

UNE CONFÉRENCE DE FINANCEMENT DES MOBILITÉS DÉBUT 2025

En ce qui concerne l'infrastructure, l'annonce par la Première ministre Élisabeth Borne en février 2023 d'« un plan d'avenir » de 100 milliards d'ici 2040 « restent évidemment la feuille de route du gouvernement », rassure François Durovray au colloque de l'AFRA. « Nous poursuivons les investissements en infrastructures pour favoriser le développement du fret ferroviaire : plus quatre milliards d'euros pour le programme Ulysse Fret sur les dix prochaines années », souligne-t-il, le 28 octobre. « Cet objectif [de quatre milliards] sera concrétisé dans le cadre de la Conférence de financement des mobilités prévue début 2025 », rapporte 4F à l'issue d'un entretien avec François Durovray, le 6 novembre. À cette occasion, « le ministre s'est par ailleurs montré ouvert à l'idée d'un cadre pluriannuel permettant de sécuriser ces financements », rapporte l'alliance, qui défend très tôt cette idée. ■

Innovation

Europorte et Kerlink lancent la solution Track Value

Track Value assure la traçabilité et le *monitoring* du fret grâce à la connectivité spatiale de Kinéis.

Keith Fender

De nombreux industriels proposent désormais une variété de capteurs et d'équipements de surveillance au sol qui permettent aux opérateurs ferroviaires d'identifier les problèmes avant qu'ils n'endommagent les véhicules ou ne les fassent dérailler. Un consortium français comprenant l'entreprise de fret ferroviaire Europorte (groupe Getlink), la société française Kerlink, spécialisée dans l'Internet des objets (IoT), ainsi qu'une société de logiciels basée à Montpellier, Synox, ont lancé, en septembre 2024 lors du salon professionnel Innotrans, un nouveau système de suivi et de surveillance de l'état des wagons dénommé Track Value. Les partenaires affirment qu'il s'agit d'une solution « révolutionnaire » de traçabilité et de surveillance pour toutes les activités de fret (route, rail, air et mer) et que c'est « la première application industrielle dédiée au secteur du fret et de la logistique à intégrer la transmission de données *via* la connectivité spatiale Kinéis ». Le consortium sou-

ligne que le dispositif est 100 % français et ne repose sur aucun système ou traitement réalisé hors de France. Les données peuvent être stockées soit sur des serveurs fournis par Track Value, soit directement sur les serveurs des clients. La solution repose sur l'équipement des wagons de fret par des capteurs de petite taille qui peuvent mesurer l'accélération, la température et la pression. Ces capteurs sont reliés par Bluetooth à un ordinateur de bord logé dans le petit boîtier rectangulaire Track Value (*mobile hub*), qui mesure environ 25 cm de long et pèse moins de 300 grammes et qui équipe chaque wagon. La batterie alimentant ce boîtier est non amovible et devrait avoir une durée de vie minimale de cinq ans afin de garantir une utilisation à faible émission de carbone. Le système utilise une interface logicielle développée par Synox qui permet au client de visualiser plusieurs éléments d'information standardisés *via* un site Internet : la localisation du wagon, l'heure d'arrivée estimée, la détection d'arrêts non prévus, le *geofencing* (alerte de dépassement de zone prévue), la maintenance prédictive (basée sur des paramètres prédéfinis), le kilométrage parcouru, la détection de chocs, la détection de méplats (analyse des vibrations). Avec des capteurs supplémentaires, des items supplémentaires peuvent être mesurés, par exemple : la détection

de boîte chaude, le statut de la charge transportée, la détection de frein bloqué, la détection d'ouverture de porte ou la gestion de la sécurité d'accès. Chaque wagon étant équipé de capteurs et d'un boîtier Track Value, il est par conséquent possible de les suivre sur des localisations différentes. L'*edge computing* (architecture informatique et réseau décentralisée) contenu dans le boîtier *hub mobile* assure un traitement des données à bord du wagon et la transmission au satellite des seules informations importantes, plutôt qu'un envoi complet en continu. Cela permet ainsi d'économiser l'énergie nécessaire et donc de limiter les émissions de carbone. Le système est configuré pour stocker uniquement les données en dehors des tolérances prescrites et le stockage dans le *cloud* fait partie de l'offre. Le système utilise la constellation de satellites en orbite basse exploitée par l'opérateur français Kinéis, qui en compte déjà dix en place, le lancement de 15 autres étant prévu d'ici 2025. La couverture satellite de Kinéis garantit une latence allant jusqu'à 15 minutes pour géolocaliser un wagon, en particulier dans les zones reculées. Le système est déjà utilisé par Europorte en France et est désormais proposé à d'autres sociétés de fret ferroviaire européennes pour environ 250 à 300 euros par boîtier *hub mobile* et par an. ■



Nous connectons
l'Europe sans
rupture de charge

DB Cargo France se renforce dans le transport combiné

L'opérateur DB Cargo France va lancer une navette entre Nancy, Metz et Valenton. Des projets internationaux de et vers la Grande-Bretagne sont dans les cartons.

Laurent Charlier

DB Cargo France mène une stratégie de développement de trains de transport combiné. La filiale française du groupe allemand DB Cargo assure de longue date de tels trains pour des tiers, tant sur des origines-destinations intérieures que sur des liaisons internationales. Ces contrats de prestations sont généralement renouvelés annuellement et connaissent une rotation importante. DB Cargo France s'est également engagé sur des périodes plus longues, comme avec Novatrans, T3M, Delta Rail ou Cargobeamer.

DES NOUVEAUX TRAFICS ORGANISÉS PAR DB CARGO FRANCE

« Ce sont des projets 100 % report modal », met en évidence Louis-Félix Touron, secrétaire général de DB Cargo France. L'entreprise ferroviaire joue ici un rôle d'opérateur de transport combiné et assume le risque du remplissage du nouveau service. L'un des projets porte sur une liaison entre le port de Metz, ainsi que le terminal de Champigneulle, près de Nancy, et la plateforme francilienne de Valenton. Deux clients-socles sont identifiés, mais leur nom n'est pas encore communiqué. Ils représentent « 60 % environ du remplissage » des trains envisagés, assure-t-on. Cinq allers-retours seront d'emblée proposés à partir du 6 janvier 2025. Chaque convoi est composé de 24 wagons intermodaux de 90 pieds permettant le transport de conteneurs ou de caisses mobiles. Compte tenu de travaux sur l'axe emprunté ou encore de la plage restreinte d'ouverture de la gare de Champigneulle, il serait pour l'heure trop complexe d'envisager une

fréquence de rotation plus importante. « Pour assurer cinq trains par semaine dans chaque sens, deux rames vont se croiser entre Metz et la région parisienne avec des départs et arrivées chaque jour à la même heure », fait valoir Louis-Félix Touron. Cette courte liaison de 440 km environ est en concurrence directe avec la route (autoroute A4). Le ferroviaire a toutefois la possibilité de proposer à Valenton – hub majeur de transport combiné – une correspondance vers une multitude de destinations exploitées par des opérateurs de transport combiné tiers. En tout état de cause, « l'offre, c'est ce qui manque », souligne Louis-Félix Touron, DB Cargo voulant par cette stratégie volontariste compléter le maillage des lignes de transport combiné pour participer à apporter des solutions de porte-à-porte susceptibles de convaincre les transporteurs et ainsi d'accélérer le report modal. Le pré- et post-acheminement routier est de la responsabilité des clients chargeurs et logisticiens.

DES DÉVELOPPEMENTS INTERNATIONAUX

DB Cargo France prévoit de lancer, courant 2025, deux rotations hebdomadaires entre Valenton et Daventry, en Grande-Bretagne. Daventry *international rail freight terminal* est un complexe logistique qui a déjà été desservi par DB Cargo dans le passé, depuis la France. Situé au sud-est de Birmingham, ce hub est atteignable par le réseau classique britannique au départ de la sortie du tunnel sous la Manche et du faisceau de Dollands Moor. Pourquoi ne pas desservir la zone logistique DB Cargo Barking Eurohub, à l'est de Londres et directement accessible par l'emprunt de la ligne nouvelle mixte High Speed One ? « Les péages sont trop élevés » regrette Louis-Félix Touron. Le train accueillera notamment des unités de transport intermodal dans le gabarit C45, chargées de produits de grande consommation. Pour le démarrage de cette desserte, deux rotations entre Pomezia, au sud de Rome, et Valenton seront également mis en œuvre, les marchandises étant ensuite transférées sur le service de Daventry. Le démarrage de ce trafic est dès lors

conditionné à la réouverture de la ligne de la Maurienne, désormais attendue pour la fin du premier trimestre 2025. Notons que l'opérateur entend passer la fréquence de Valenton - Daventry à quatre rotations, avant fin 2025. D'autres développements sont étudiés. Citons la desserte du port de Marseille et de Fos-sur-Mer, dont les itinéraires d'accès ne permettent pas le P400, comme le regrette DB Cargo France. Rappelons que l'opérateur avait réalisé un train-test pour Cargobeamer au départ du bassin de Marseille, ainsi que la traction du service Duisburg Ramp pour le compte de l'armateur CMA CGM, en 2022. L'entreprise a également lancé des études pour relier l'Espagne à Valenton. Il s'agit de desservir le port de Barcelone grâce à la ligne nouvelle franco-espagnole Perpignan - Figueras par le tunnel du Perthus, gérée par Línea Figueras Perpignan (LFP) et la ligne classique équipée d'un troisième rail afin d'accepter les trains à l'écartement standard européen de 1 435 mm (le réseau espagnol classique étant à l'écartement large ibérique de 1 668 mm). DB Cargo, qui s'appuie en Espagne sur sa filiale Transfesa, compte également desservir Valence dès l'achèvement de l'itinéraire à l'écartement de 1 435 mm. Concernant la traction, Transfesa loue trois locomotives Euro 6000 auprès d'Alpha Trains. Une analyse porte sur la compétitivité d'un relais traction avec ces engins à Perpignan ou plus au nord, à Gevrey, par exemple. Un temps écarté, le projet de recourir aux BR 186 « DBF » (Allemagne-Belgique-France) de l'opérateur en les autorisant en Espagne et sur la ligne nouvelle sert à nouveau à calculer la rentabilité d'un modèle ou l'autre. DB Cargo France souligne qu'en matière de traction de trains de transport combiné, où les coûts de production doivent permettre de proposer des prix compétitifs par rapport au concurrent routier, le prix de la location des locomotives est une variable sensible. Selon les trafics, l'expérience montre que choisir une machine dernier cri plus chère est parfois susceptible de faire sortir un projet de sa pertinence économique, par rapport à un engin plus ancien mais néanmoins plus abordable – et fiable. ■

À noter

DB Cargo France s'est positionné auprès des clients dont les trafics sont concernés par le principe de discontinuité de l'entreprise historique Fret SNCF. L'entreprise ferroviaire assure ainsi, depuis janvier 2024, la traction de trains pour le compte de Kombiverkehr et de Viia.

Locomotives : quelle offre de location pour rouler en France ?

Nouvelles plateformes de locomotives, nouveaux loueurs : le marché français évolue. Tour d'horizon.

Laurent Charlier

En 2022, en France, « tout le monde était en recherche d'actifs. Cela a progressé, le marché s'est diversifié », analysait Bernard Gustin, PDG de l'entreprise ferroviaire fret Lineas, fin 2023. Le ralentissement général de la consommation, dont les effets sur le transport de marchandises et en particulier sur le combiné se ressentaient dès la

mi-2023, a fait baisser la tension qui existait sur l'accès aux locomotives fret. Mais ce trou d'air devrait laisser place à une reprise progressive de la croissance des trafics et donc des besoins en engins moteurs. Dans ce dossier, nous concentrons notre analyse sur le marché de la location de locomotives aptes « au minium » à circuler en France.

L'OFFRE DE LOCATION SE DÉVELOPPE

La Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire prévoit de doubler la part modale de l'activité et de tripler le transport combiné d'ici à 2030. La coa-

lition Fret ferroviaire français du futur (4F) constate une croissance globale de 9 % au premier semestre 2024 par rapport à 2023 – rappelons qu'une baisse de trafic due aux grèves notamment contre la réforme des retraites avait été constatée début 2023. Le transport combiné affiche une hausse de 13 % et le fret conventionnel de 5 %. En matière de moyens de traction disponibles dans l'Hexagone, une étude réalisée par SCI Verkehr pour Railpool dénombre près de 800 locomotives fret en 2022, dont 61 % sont thermiques, le reste étant des engins électriques. Il n'existe à ce jour qu'une seule locomotive bimode de ligne : le prototype Eurodual de Stadler

ALPHA α TRAINS

Puissante, innovante et plus durable :

la Vectron MS intègre la flotte d'Alpha Trains, pour mieux connecter la France à l'Europe.

- Les nouvelles locomotives Vectron d'Alpha Trains seront les premières disponibles pour le marché français.
- Efficace et fiable, déjà homologuée dans 20 pays, la Vectron MS pourra circuler sur tout le corridor Nord-Sud.
- Les opérateurs pourront bénéficier des services de maintenance de Siemens Mobility partout en Europe.

Alpha Trains en bref:

- Plus de 1000 locomotives et rames voyageurs en Europe
- Des locomotives Euro6000, G1000, G1206, BR186 et Vectron MS autorisées en France
- Des solutions de location et de financement flexibles et sur-mesure
- Des experts du matériel roulant au service des opérateurs



ALPHATRAINS.EU

acquis par Captrain France et principalement affecté au trafic Nestlé Waters Vittel - Arles. L'étude citée met en évidence que 18 % des engins électriques français ont un âge moyen de plus de 30 ans. La montée en puissance de l'offre de matériel roulant en location repose sur la libéralisation du secteur, mais aussi sur le souhait des entreprises ferroviaires de disposer d'offres « tout-en-un », *full service*, c'est-à-dire maintenance et mise à disposition de pièces détachées comprises. Dans l'Hexagone, la location s'est progressivement développée à partir des années 2000 avec, dans un premier temps, 23 locomotives BB 61000 (G 1206) mises à la disposition de Fret SNCF par Angel Trains Cargo (aujourd'hui Alpha Trains). Ce loueur a ensuite permis le lancement du premier train privé, le 13 juin 2005. En décembre 2007, le groupe SNCF a créé Akiem, dont le nom initial – Société de gestion et valorisation de matériel de traction – énonce la volonté de l'entreprise publique de proposer au marché la location de locomotives en surnombre issues de l'activité de Fret SNCF, laquelle a connu une succession de restructurations ayant réduit son volume d'affaires. Au cours des dernières années, l'offre de location de locomotives

Railpool

Le loueur allemand Railpool a officiellement annoncé le déploiement de son activité en France, le 25 octobre 2023 (lire La lettre ferroviaire n°315 du 31 octobre 2023). L'entreprise vise une part de marché de 16 % sur la locomotive électrique. Aujourd'hui, sa présence se résume à quatre locomotives BR 186 exploitées par le Belge Lineas. Une première commande ferme de 50 engins de type Traxx Universal MS3 (BR 188) a été passée auprès d'Alstom en juillet 2023. Deux corridors seront couverts. 30 locomotives aptes à circuler en Allemagne, en Autriche, en Pologne, en France, en Belgique et au Luxembourg (DE-AT-PL-FR-BE-LU) sont attendues à partir de juillet 2025 et 20 unités aptes à circuler en Allemagne, en Autriche, en Suisse, en Italie et en France (DE-AT-CH-IT-FR), à partir de la fin de l'année 2026. Parallèlement, Railpool mène un important travail d'identification de prestataires et d'installations afin d'assurer la maintenance des futures locomotives. Courant octobre 2024, Stéphanie Furon a ainsi rejoint Railpool France en tant que responsable Maintenance & Services. « En France, nous sommes en train de constituer un réseau similaire de partenaires », souligne Frédérique Erlichman, directrice générale de Railpool France. Par « similaire », entendre, en comparaison avec ce que le loueur a déployé ailleurs en Europe, principalement en Allemagne, dans des installations en propre (six sites) ou exploités par des partenaires (56 ateliers). L'entreprise va à la rencontre des mainteneurs français, comme le réseau Technifret du groupe SNCF ou l'activité de maintenance de locomotives d'Alstom implantée à Crespin (Nord). Railpool mène une démarche commerciale active et vient de décrocher un premier contrat en France. L'entreprise ferroviaire Regiorail a signé « un accord pour la location à long terme de trois locomotives Traxx Universal avec moteur diesel de desserte (last mile) ». Une option pour quatre engins supplémentaires est envisagée. Cet accord s'inscrit dans la stratégie de développement international que Regiorail entend mener. Brice Devinoy, PDG de Regiorail, motive ce choix par l'expertise technique du loueur, sa capacité à fournir des pièces détachées et ses engagements en matière de qualité de service. Railpool a été créé en 2008 et est aujourd'hui détenu par GIC et Palladio Partners.

poursuit sa croissance grâce au renforcement du parc des loueurs déjà actifs en France – Akiem, qui détient 24 % du marché européen et près de 92 % de part de marché de location de locomotives électriques, Alpha Trains, Beacon Rail, le groupe Millet –, mais aussi à l'ar-

Deux Traxx Universal MS3 en essais au CEF2, à Nançois-Tronville.

rivée de nouveaux acteurs tels que Railpool, Nexrail ou Northrail. Ces entreprises rénovent leur matériel roulant, achètent des locomotives d'occasion et/ou passent commande de machines neuves auprès des constructeurs (essentiellement Alstom, Siemens, Stadler, Vossloh Rolling Stock).

DES LOCOMOTIVES « COUTEAU SUISSE », MAIS AUSSI PLUS CHÈRES

Les acquisitions conclues ces derniers mois et années portent en majorité sur des engins équipés et autorisés à circuler sur un nombre accru de réseaux (dont la France) grâce à une approche par corridors européens. Cela offre aux clients un plus grand « terrain de jeu » permettant d'exploiter de bout en bout des flux internationaux (avec ou sans relais de conduite). Les loueurs ont quant à eux davantage de facilité à repositionner leurs actifs selon les besoins de location en s'adressant à des marchés agrandis. Jusqu'alors, la majorité des locomotives disponibles sont



Laurent Charlier



La Vectron accélère en France

Siemens Mobility livrera prochainement les premières locomotives multi-systèmes Vectron autorisées à circuler en France pour des opérations fret et passagers. Déjà homologuée dans 20 pays, la Vectron permettra de diversifier le parc de locomotives sur le marché français et d'ouvrir de nouveaux corridors en Europe, particulièrement sur l'axe nord/sud, en traversant la France. Grâce à sa conception et à la maintenance digitalisée, la Vectron offre des performances inégalées en termes de fiabilité et de disponibilité.

La Vectron MS de Siemens Mobility, c'est :

200 km/h

1 milliard
de km parcourus

60 sites
de maintenance
en Europe

+ 120 opérateurs
en Europe

SIEMENS

soit uniquement aptes au marché intérieur français, soit également autorisées à un ou plusieurs pays limitrophes, comme c'est le cas avec les engins électriques BR 186 « DBF » (Allemagne-Belgique France) de DB Cargo France, Akiem ou Railpool, ou les BB 37000 et BR 185 D-F (Allemagne-France) d'Akiem. La sophistication croissante des locomotives et de leur chaîne de traction (bimode, batteries, *last mile* etc.) ou les évolutions réglementaires et techniques – parfois rapides et pour certaines coûteuses, comme ce qui a trait aux dispositifs de signalisation et de sécurité tel le système européen ERTMS – participent-elle à renchérir le prix des engins ? « Le quatrième paquet ferroviaire a permis aux constructeurs de développer des plateformes de produits à vocation pan-européenne, le déploiement de l'ERTMS a permis aux industriels de proposer plusieurs versions de leurs matériels pour couvrir l'ensemble des grands corridors européens », constate Fabien Rochefort, PDG d'Akiem, tout en analysant que « les constructeurs peuvent ainsi réduire leurs risques d'homologation en massifiant les commandes sur un catalogue de six à 12 configurations tout en capitalisant chaque projet pour augmenter la versatilité de leur plateforme ». Le dirigeant observe cependant que « le prix des locomotives a augmenté depuis le début des années 2000 de manière inférieure au

Alpha Trains

Le loueur Alpha Trains est l'héritier de la division Angel Trains International. Un consortium d'investisseurs avait racheté à l'été 2008 Angel Trains et revendu la branche britannique. Ce passé fait d'Alpha Trains la première entreprise de location ayant proposé des locomotives en France via Angel Trains Cargo, dès 2003 avec 23 G 1206 à Fret SNCF (BB 61000). Elle a ensuite permis le lancement du premier train privé international de fret en juin 2005 par Connex (Veolia Cargo, activité ayant ensuite donné naissance à Europorte au sein du groupe Getlink). Puis, l'entreprise a accompagné le lancement du premier train privé intérieur, en mai 2006, par Euro Cargo Rail (devenu DB Cargo France). Pour la France, Alpha Trains dispose aujourd'hui de 41 G 1206 et propose d'autres produits Vossloh Rolling Stock, comme des G 1000 (3), G 2000 (4). Le loueur détient également cinq locomotives électriques Traxx BR 186 « DBF » (Allemagne, Belgique et France) actuellement louées par Lineas. Alpha Trains s'est plus récemment positionné sur la famille de locomotives désormais dénommée Eurodual (de configuration d'essieux Co'Co') et construite par Stadler à Valence, en Espagne (lire La lettre ferroviaire n°279 du 8 février 2022). Il détient ainsi neuf Euro 4001 – variante 100 % thermique de la plateforme (apte France et Belgique) faisant suite à l'Euro 4000 –, qu'il loue à Captrain France, et 16 Euro 6000 100 % électriques à l'écartement standard européen de 1 435 mm (autorisées en Espagne, en France, en Belgique et au Luxembourg), qu'il loue à Captrain España (8), à Transfesa (3) et à CFL cargo (5). Ces machines sont les seuls engins modernes à être autorisés à emprunter la ligne nouvelle à l'écartement standard de 1 435 mm Perpignan - Figueras, gérée par LFP (Línea Figueras Perpignan), ainsi que les prolongements en 1 435 mm d'écartement grâce à un troisième rail sur le réseau classique espagnol à voie large jusqu'au port de Barcelone et, demain, jusqu'à Valence. « D'autres livraisons sont à venir », confie Alpha Trains. En juillet 2024, Alpha Trains et Siemens ont signé un contrat-cadre portant sur 70 locomotives Vectron, assorti d'une commande ferme de 35 unités comprenant des versions MS (multi-system) et Dual Mode. « La commande comprend la livraison des premières locomotives multi-systèmes Vectron pour la France, capables de circuler sur le corridor nord-sud à travers l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, l'Italie, la Belgique, les Pays-Bas, la France et éventuellement le Luxembourg » – DE-AT-CH-IT-BE-NL-FR(-LU) –, détaille un communiqué. Le contrat de maintenance en vigueur depuis 2023, entre Alpha Trains et Siemens, a été étendu à la Belgique et à la France. Le capital d'Alpha Trains est détenu par APG, Arcus Infrastructure Partners, PGGM et Swiss Life Asset Managers.

rythme de l'inflation à valeur d'usage identique. Depuis la crise du COVID, certains matériels ont augmenté de près de 15 % en deux ans, à cela s'ajoutent de nouvelles fonctionnalités (bimode, batterie, *last mile*) ». Et de souligner concernant l'Hexagone, que « l'un

des dilemmes du marché intérieur français réside dans le fait de devoir opérer en 25 kV 50 Hz et en 1,5 kV continu, nécessitant des locomotives *multi-system* (MS) dont le prix est 20 à 30 % plus cher qu'une locomotive AC (*alternating current*) ou DC (*direct current*) ».

**Vous avez apprécié ce numéro spécial,
prolongez votre lecture en vous abonnant**

- Offre découverte 6 numéros : **80 euros HT**
 - Abonnement pro individuel - 1 an, 21 parutions par e-mail : **432 euros HT**
- Contactez-nous : abonnement-lalettreferroviaire@orange.fr

Akiem

Créé en décembre 2007 par le groupe SNCF, Akiem a rapidement mis sur le marché un important contingent de locomotives, au premier rang desquelles un lot d'engins Prima (Alstom) électriques BB 27000 (France) et de BB 37000 (France et Allemagne) et thermiques BB 75000/75100/75300 (France et Allemagne pour les 75100). Il a également introduit un lot de BB 36000 (France/Belgique ou Italie) qui a permis au premier opérateur privé de trains de voyageurs, Thello (devenu Trenitalia France) de lancer un train de nuit Paris - Venise et de jour Marseille - Nice - Milan. Le loueur s'est ensuite développé en intégrant d'autres séries du groupe SNCF (BB 400 et Y 8000 pour les manœuvres hors et sur le RFN, selon autorisation) ainsi qu'en rachetant des engins d'occasion tels des G 1206 ou des Prima (E 37500) supplémentaires qui avaient été auparavant détenues par Macquarie European Rail(ex-CB Rail), dont Akiem a repris le portefeuille de matériel roulant en 2020. Aujourd'hui, le loueur exploite 153 Prima électriques (69 BB 27000, 59 BB 37000 et 25 E 37500) qui passent progressivement en Opération mi-vie – OPMV (lire La lettre ferroviaire n°328 du 4 juin 2024). Pour la France, Akiem dispose également de locomotives électriques BR 185.5 (France-Allemagne, actuellement exploitées par SNCF Voyageurs sur les trains de nuit Nightjet) ainsi que de BR 186 DBF (Allemagne-Belgique-France). Notons également l'acquisition auprès de Vossloh Rolling Stock de 44 engins thermiques DE 18 pour un contrat de longue durée passé avec

SNCF Réseau. Akiem a également mené des achats de locomotives neuves pour différents marchés européens. Quant à la France, elle est intégrée dans les corridors retenus pour les futures locomotives de l'accord-cadre de 100 locomotives Traxx Universal MS3 (500 millions d'euros) conclu avec Alstom, le 17 juillet 2023. Cela comprend 75 unités, dont la plupart seront aptes à circuler en France, qui seront livrées « entre 2025 et 2028 ». « Nous entendons contribuer au rajeunissement du fret ferroviaire et du transport interurbain de passagers en France et faciliter l'innovation et la concurrence avec le soutien de nos équipes de maintenance et de services », met en évidence Fabien Rochefort, PDG d'Akiem. À l'occasion du salon professionnel Innotrans 2024, le loueur a d'ailleurs donné un coup de projecteur sur sa division Maintenance & Services, née du rachat de l'Allemand mgw Service, fin 2016, et faisant l'objet, en 2024, d'« un vaste programme de transformation ». Fin mai 2024, l'entreprise inaugurerait son nouvel atelier de maintenance établi à Ostricourt (lire La lettre ferroviaire n°328 du 4 juin 2024). À cette occasion, une Traxx MS3 aux couleurs d'Akiem a été dévoilée. En effet, dans le but d'accélérer le processus d'autorisation de la locomotive MS3 en France (mais aussi en Belgique, par exemple), Akiem a conclu « un accord de primauté avec Alstom pour la mise en test de circulation de trois prototypes ». Akiem est aujourd'hui détenu à 100 % par la CDPQ.

Les « grosses » commandes que pouvaient passer les entreprises historiques n'existant plus ou se faisant très rares, les industriels prennent également un risque plus important en développant de leur propre initiative des plateformes « couteau suisse ». Elles ne sont donc plus ou rarement adossées à des volumes socles permettant d'emblée d'amortir les coûts de conception et d'autorisation. Seuls les loueurs disposent aujourd'hui d'une capacité à apporter une certaine massification dans leurs

commandes. Ils prennent d'ailleurs une part de risque car au moment de signer les contrats d'acquisition, les premiers exploitants des locomotives achetées ne sont généralement que partiellement connus et ne se sont pas encore pleinement engagés en termes contractuels. Cette frénésie d'achat de nouvelles locomotives de ligne présente toutefois un angle mort : la traction autonome. La majorité des contrats passés portent sur des engins électriques alors que 41,2 % des voies consti-

tuant le Réseau ferré national (RFN) ne sont pas électrifiées (Chiffres clés des transports, édition 2022). Or, peu de loueurs commandent de nouveaux engins thermiques pour la France. En outre, les performances, tant en effort de traction qu'en autonomie, des options *last mile* par batteries ou modules thermiques des locomotives électriques apparaissent insuffisantes pour certaines missions au kilométrage en ligne important hors caténaire. « Comme les loueurs ont des fonds d'inves-



Rail beyond bounds

CONTACT US:



akiem
www.akiem.com



Laurent Charlier

tissement qui ne veulent plus investir dans des locomotives diesel, il va y avoir une impasse. Il est fort dommage de raisonner uniquement en termes d'images pour ces investisseurs. Il faut penser carburant propres car le tout batterie

Regiorail assure un transport de bois avec une locomotive DE 18 louée auprès de Nexrail.

n'est pas pour demain afin de desservir le réseau non électrifié », analyse Raphaël Doutrebente, président d'Europorte (groupe Getlink) et de 4F. Europorte exploitera en 2025 huit locomotives Euro 4000 alimentées en carburant

Oleo100 de Saipol (B100) et mène des tests avec le carburant HVO (*Hydrotreated vegetable oil*, huile végétale hydrotraitée), sur d'autres engins (BB 4800 ou G 1000). Le loueur Nexrail va déployer de nouvelles locomotives thermiques DE 18 Smart Hybrid (dotées de batteries) livrées par Vossloh Rolling Stock, aptes à évoluer en France, en Belgique, au Luxembourg et en Allemagne, et directement compatibles avec le carburant HVO.

TOUJOURS PLUS DE LOCOMOTIVES EN LOCATION

Les opérateurs, y compris les entreprises historiques, semblent dès lors opter davantage pour la location. En l'absence de données publiques, il est difficile de chiffrer la croissance de ce marché *versus* l'acquisition en propre. « Dans notre carnet de commande, la part des loueurs est passée d'environ la moitié à près des deux tiers au

Nexrail

Établie au Luxembourg, la société de location Nexrail a vu le jour en octobre 2021. L'ambition de l'entreprise est d'investir dans de nouvelles locomotives. Toutefois, afin de démarrer plus rapidement son activité, sa stratégie s'est également orientée sur la reprise de matériels d'occasion. Une opportunité est née de la volonté de Vossloh Rolling Stock de céder les engins dont il assurait la mise en location. Ce choix du constructeur avait été dicté par des exigences de production, mais ne revêtait aucunement une ambition de long terme de proposer une telle activité. Dans ce cadre, la cession d'un total de 53 locomotives a été réalisée. Concernant l'aptitude à circuler en France, ce parc comprend notamment 15 locomotives thermiques DE 18, dont 13 de niveau Stage IIA et deux de niveau Stage IIIB. D'une manière générale, Nexrail se définit comment étant « une société de leasing qui se concentre sur les zones non électrifiées du réseau ferroviaire ». À ce titre, « l'équipe de Nexrail travaille en étroite collaboration avec les fabricants de moteurs et de locomotives sur la compatibilité HVO et e-carburant », met en évidence le loueur. Une veille technologique est assurée notamment au regard des opportunités éventuelles de l'hydrogène, sans pour autant que cela ne soit aujourd'hui une option à intégrer. La DE 18 Smart Hybrid Stage V (de configuration d'essieux Bo'Bo') a été achetée à 50 exemplaires, en octobre 2021 (lire La lettre ferroviaire n°296 du 29 novembre 2022). Elles seront équipées pour circuler en Allemagne, en Belgique, en France et au Luxembourg (DE-BE-FR-LU). Cette commande « a marqué la naissance de Nexrail », souligne l'entreprise, tout en précisant que le premier engin sera disponible en janvier 2025, 30 unités de la commande devant être réceptionnées d'ici la fin du premier trimestre 2026, annonce

Nexrail. Le système de sécurité et de signalisation européen ETCS de niveau 1 Baseline 3 version 3.4.0 sera rapidement opérationnel, tandis que le niveau 2 sera installé au cours de l'année 2025. Outre l'ETCS, l'engin sera donc équipé du KVB français et de la TBL1+ belge avec la solution intégrée tri-standard Atlas d'Alstom, à laquelle s'ajoutera le PZB 90 allemand. La disponibilité en Allemagne de la DE 18 Smart Hybrid est attendue d'ici fin 2025. Rappelons que la version Smart Hybrid repose sur le remplacement de la soute auxiliaire de 1 000 litres de carburant (le réservoir principal restant à une capacité de 3 000 litres) par un module de batteries ainsi que par l'adjonction d'un chargeur 400 V par prise externe (qui existait déjà pour assurer la fonction de préchauffage en atelier par exemple) à la place du petit groupe thermique Hatz. Les batteries sont également rechargées « en roulant avec le moteur lorsqu'il est à son régime le plus efficace ». Notons que ces batteries sont suffisantes pour alimenter le compresseur et créer l'air comprimé à la pression nécessaire au fonctionnement des freins pneumatiques. Ces engins seront dotés d'un moteur thermique MTU 12V 4000 Stage V d'une puissance maximale de 1 800 kW et de deux groupes de batteries (72 kWh) délivrant un total de 184 kW de puissance, pouvant ponctuellement grimper à 592 kW. D'après Vossloh Rolling Stock, le mode batteries offre « jusqu'à une heure de manœuvre continue en électrique » tant pour des activités fret que de travaux. La DE 18 Smart Hybrid est certifiée pour le HVO. Dans une approche full service, Nexrail proposera la maintenance des engins via un réseau de partenaires. Il a également racheté une société de services dénommée LocMaint et établie en Allemagne. Nexrail bénéficie du soutien de la société de capital-investissement InfraVia Capital Partners.



Découvrez la DE 18 Smart Hybrid, une locomotive puissante de 1800 kW avec propulsion hybride diesel-batterie, fabriquée par Vossloh.

Avec un effort de traction maximal de 300 kN, elle assure des performances optimales sur tous les types de voies. Adaptée aux réseaux en Belgique, France, Luxembourg (disponible dès fin 2024) et Allemagne (fin 2025), elle atteint une vitesse de 120 km/h et pèse 90 tonnes.

Dotée des systèmes de signalisation ECTS, KVB, TBL 1+, et PZB, cette locomotive de configuration Bo-Bo est la solution pour un transport fiable et durable.

NEXRAIL
LEASE

cours des dernières années », confie un constructeur européen. En septembre 2024, traduisant cette position stratégique croissante des gestionnaires d'actifs, l'Union internationale des Chemins de fer (UIC), véritable institution sectorielle née en 1922, et l'association européenne des loueurs AERRL (*Association of european rail rolling stock lessors* – AERRL), créée il y a seulement trois ans, en 2021, « se sont rencontrés à Innotrans dans le but d'identifier des domaines d'intérêt communs potentiels et d'explorer la possibilité pour l'AERRL de rejoindre l'UIC en tant que membre affilié ». L'AERRL fédère aujourd'hui Akiem, Beacon, Railpool, Northrail, Renfe Alquiler, Nexrail, Cargounit et European Locomotive Leasing (ELL). La part du marché du *leasing* de locomotives électrique est de 21 % en 2022, l'AERRL projette qu'elle atteigne 24 % en 2030. Ce sont plus de 800 locomotives qui sont en cours de commande ferme chez les loueurs, dont plus de 100 seront homologuées en France, précise-t-on.

UNE AIDE AU FINANCEMENT

« Aujourd'hui, louer ou acheter une locomotive, ça coûte de plus en plus cher », constate Raphaël Doutrebente lors du colloque de l'Association française du rail (AFRA), le 8 octobre 2024. Les prix sont « passés de 3,5 millions d'euros à six millions », témoignait-il lors d'une audition par la commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur la libéralisation du fret, le 17 octobre 2023. On peut, par exemple, penser à une plateforme de locomotive de ligne bimode bicourant de surcroît dotée des systèmes de sécurité et de signalisation pour plusieurs pays. D'une manière générale, « pour des actifs aussi chers, il est regrettable que le taux de disponibilité ne soit pas au rendez-vous avec de nombreuses pannes sur toutes les séries », déplore Alexandre Gallo, PDG de DB Cargo



Laurent Charlier

Dans le but d'accélérer le processus d'autorisation de la locomotive MS3 en France (mais aussi en Belgique, par exemple), Akiem a conclu « un accord de primauté avec Alstom pour la mise en test de circulation de trois prototypes ». Ce troisième engin, portant le numéro 188 011, est ici photographié dans le nouvel atelier Akiem situé à Ostricourt (Nord).

France et président de l'AFRA. Faut-il donner un coup de pouce aux acteurs afin de les aider à investir dans des locomotives plus vertes, par exemple ? La réponse ne semblait pas unanime au sein de la filière, mais tend toutefois désormais à se généraliser. « On demande des aides à l'investissement sur l'achat des locomotives », met en évidence Raphaël Doutrebente en tant que président de 4F, alliance qui rassemble l'ensemble des acteurs y compris au sein du groupe public SNCF. L'Union des transports publics et ferroviaires (UTPF), dans un communiqué du 23 septembre 2024, appelle le nouveau gouvernement à verdir le parc « en soutenant l'achat de [...] locomotives électriques ou hybrides ». Raphaël Doutrebente indique que « L'Espagne l'a fait. L'Allemagne l'a fait » et déplore qu'« en France, on a proposé des amendements et cela a été rejeté ». Un dispositif existe également en Italie. Plusieurs pistes de financement sont étudiées. Rappelons

qu'à partir de 2019, la profession, via Objectif OFP qui a été mandatée par l'AFRA et 4F, a travaillé sur « une proposition de dispositif de Certificat d'économie d'énergie (CEE) locomotives neuves basée sur le report modal ». Les ministères concernés ont refusé ce projet de fiche, laquelle a été complètement refondue pour donner naissance à la TRA-SE-116 d'aide au report modal. Pour les entreprises internationales, l'aide attribuée, par exemple, en Espagne, peut-elle s'appliquer à des locomotives qui rouleront également en France ? La réponse est oui. Si les engins interopérables Euro 6000 loués par Captrain España auprès d'Alpha Trains n'ont pas pu bénéficier de l'aide espagnole (Programme de soutien aux transports durables et digitalisés) car ayant été commandés avant son entrée en vigueur, il en est autrement pour les engins que l'opérateur achète en direct et qui sont en cours de livraison. Il en sera probablement de même pour un acteur comme Medway, qui

déploie sa stratégie de développement en France pour laquelle il a annoncé l'achat d'engins interoperables (vraisemblablement de type Euro 6000).

DES LOCOMOTIVES ÉPROUVÉES ET MOINS CHÈRES

La vague de commandes de locomotives neuves, brièvement évoquée et que nous détaillerons dans la suite de ce dossier, loueur par loueur, ne doit pas éluder les unités plus anciennes, dont certaines font ou ont fait l'objet d'importantes opérations de maintenance patrimoniale garantissant performance et fiabilité pour plus d'une nouvelle décennie. Des acteurs confient que démarrer un nouveau trafic notamment de transport combiné, où les coûts de production doivent permettre de proposer des prix compétitifs par rapport au concurrent routier, le poste relatif à la location des locomotives est contraint. Selon les trafics, l'expérience montre que choisir une machine dernier cri plus chère est parfois susceptible de faire sortir un projet de sa pertinence économique, par rapport à un engin plus ancien mais néanmoins plus abordable – et fiable. Mentionnons également la location de matériel entre entreprises ferroviaires, permettant à chacune d'elles d'optimiser les taux d'utilisation des engins de leurs parcs en fonction de la fluctuation de l'activité. Des plateformes comme Boursedurail.fr aident à de telles mises en relation. De surcroît, cette pratique permet généralement un accès relativement plus abordable au matériel roulant pour les nouvelles entreprises ferroviaires. Logi-Railway, qui a depuis jeté l'éponge, a ainsi démarré avec des locomotives mises à disposition par des entreprises de travaux ainsi que par DB Cargo France (Class 66). Cette entreprise ferroviaire a également accompagné l'activité fret de Railcoop – société coopérative, elle aussi liquidée depuis – avec la location d'un G 1000. ■

La locomotive Vectron de Siemens roulera en France

La plateforme de locomotives Vectron sera apte à circuler en France. Des commandes fermes viennent d'être passées.

Jérémy Anne

La plateforme de locomotives Vectron, construite par Siemens Mobility – et présentée pour la première fois au salon professionnel berlinois InnoTrans en 2010 –, est conçue pour tracter des convois de fret et de voyageurs. La configuration de base est *multi-system* (MS), capable de circuler sous les alimentations électriques 25 kV 50 Hz, 15 kV 16,7 Hz, 1,5 kV et 3 kV continu. Des variantes de type AC (*alternating current*) et *dual mode* (bimode électrique et diesel) sont également disponibles.

UNE APPROCHE TRANSEUROPEENNE

Alors que ces engins développent 6 400 kW sous 25 kV et 15 kV (6 000 kW sous 3 kV et 3 500 kW sous 1,5 kV), leur effort de traction au démarrage est de 350 kN (selon

configuration). Dotée du système européen de sécurité et de signalisation ETCS et des systèmes de classe B des pays traversés, cette machine a une vitesse maximale de 160 km/h en tête d'un train de fret et 200 km/h en service voyageurs (selon les autorisations). L'objectif est de développer une plateforme de locomotive européenne permettant d'ouvrir les frontières et d'assurer des trafics transeuropéens, analyse Said Zariouhi, responsable commercial chez Siemens Mobility France. Près de 2 150 unités ont été vendues avec près de 1 500 unités en circulation dans 16 pays européens, ayant parcourues près d'un milliard de kilomètres. De par le concept de plateforme commune, les petits clients n'achetant qu'un nombre limité de locomotives bénéficient du même type de locomotives que des clients en achetant un plus grand nombre, vante l'industriel.

AUTORISER LA VECTRON SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

En mai 2023, la locomotive Vectron 193 920, propriété de Sie-

La locomotive Vectron 193 920 est venue réaliser une campagne d'essais en France en commençant notamment par les incontournables tests de shuntage, entre Plouaret-Trégor et Plounérin, en Bretagne.





Siemens

mens Mobility, est venue réaliser une campagne d'essais en France en commençant notamment par les incontournables tests de shuntage, entre Plouaret-Trégor et Plounérin, en Bretagne. Les corridors est-ouest et nord-sud sont prioritaires pour l'implantation de la Vectron en France, pays d'où la plateforme était encore absente. Au cours de l'été et de l'automne 2024, deux gestionnaires d'actifs et loueurs, Alpha Trains et Beacon Rail, ont annoncé l'acquisition de Vectron MS aptes à circuler sur les corridors incluant la France. Les contrats-cadres signés portent sur 70 unités dont 35 fermes pour Alpha Trains et 25 unités fermes pour Beacon Rail. Produites, comme toutes les autres unités de la plateforme, dans l'usine de Munich-Allach, les premières livraisons sont planifiées pour la fin 2026. À cette échéance, l'autorisa-

tion de mise sur le marché en France aura été obtenue auprès de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), détaille l'industriel. Une fonctionnalité mise en avant par l'industriel est l'option Xload permettant de maintenir l'effort de traction en cas de mauvaises conditions météorologiques (rail humide ou encore feuilles mortes par exemple).

LA MAINTENANCE PROPOSÉE PAR LE CONSTRUCTEUR

Pour la maintenance des locomotives, Siemens Mobility « a l'ambition de se développer en France autour de la Vectron », explique Said Zariouhi. Concrètement, le dispositif développé par l'industriel, de type *full service* et mis en place dans les pays où circule déjà la plateforme, sera dupliqué dans l'Hexagone. Siemens Mobility sera

l'Entité en charge de l'entretien (ECE) des machines, et assumera notamment à ce titre le suivi des dispositions de maintenance et de la logistique associée. La solution Railigent X, développée par le constructeur, sera déployée, permettant d'accéder à l'ensemble des données de la machine télétransmises *via* des capteurs et stockées dans un *cloud* mis au point par l'industriel. Les clients peuvent ainsi connaître en temps réel les informations de chaque machine (localisation, kilométrage, butée de maintenance etc.), met en évidence Said Zariouhi. La réalisation concrète de la maintenance s'effectuera dans un premier temps dans « des ateliers partenaires » avec du personnel et les technologies de l'industriel, indique Said Zariouhi. À noter que dans le cas d'Alpha Trains, ce modèle sera également dupliqué en Belgique.

DES PROJETS POUR ALLER PLUS LOIN EN FRANCE

L'entreprise a de grandes ambitions pour sa plateforme en France. « On ne s'interdit rien », confirme Said Zariouhi. Outre de nouvelles opportunités de marchés pour le fret, les potentialités relatives au marché du transport de voyageurs sont observées de près par l'industriel. Dans un second temps, lorsque le seuil critique de machines en France sera atteint, Siemens Mobility France a pour ambition de construire ses propres ateliers de maintenance. Said Zariouhi met en avant l'existence à travers l'Europe d'une soixantaine de sites Siemens Mobility certifiés ECE ainsi que l'existence d'un plateau de maintenance à Nuremberg. ■

Commandée notamment par Alpha Trains et Beacon Rail, la Vectron capable de circuler en Allemagne, en Autriche, en Suisse, en Italie, en Belgique, aux Pays-Bas et en France (ainsi qu'éventuellement au Luxembourg) doit être livrée à partir de fin 2026.

La lettre ferroviaire est éditée par Editions Laurent Charlier, 196 rue de Lille, 59223 Roncq (France), tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr, www.lalettferroviaire.fr, S.A.R.L au capital de 2 000 euros, RCS Lille Métropole B 537 538 878, Siret 537 538 878 00027, APE : 5814Z.

Directeur de la publication et rédacteur en chef : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. **Publicité et abonnements :** Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. Le contenu rédactionnel est élaboré en partenariat avec le magazine britannique Today's Railways Europe (David Haydock, correspondant France, david.haydock@platform5.com), et avec la

participation de Nicolas Deldycke, Christophe Masse, Sylvain Meillasson, Ernest Noyon et Jérémie Anne. ISSN 2260-4774. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse (CPPAP) : 0326 W 92216.

Toute représentation ou reproduction, intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur d'article publié, ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite (loi du 11 mars 1957, alinéa 1^{er} de l'article 40). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal. La loi du 11 mars 1957 n'autorise, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, que les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective d'une part et d'autre part que les analyses et les courtes citations dans le but d'exemple et d'illustration.

Entreprise

Regiorail : une activité étoffée et soutenue, des projets de flux internationaux

L'entreprise ferroviaire Regiorail poursuit sa croissance. Des développements à l'international sont attendus.

Sylvain Meillasson

L'entreprise ferroviaire Regiorail poursuit son développement, sans renoncer à son métier de base. Le chiffre d'affaires 2023 est d'environ 35 millions d'euros et se révèle stable par rapport à celui de 2022, malgré la fermeture de la ligne de la Maurienne et des mouvements sociaux chez SNCF Réseau. Notons que les flux exploités par l'axe de la Maurienne a représenté pour Regiorail jusqu'à 10 % de son chiffre d'affaires.

UNE ACTIVITÉ EN PROGRESSION

Si elle n'a pas réalisé de profit, l'entreprise ferroviaire a accru son activité de 3 %. Regiorail rapporte s'être affranchie de SNCF Réseau en 2023 pour son approvisionnement en courant de traction, dont les coûts facturés étaient équivalents à 15-20 % du chiffre d'affaires de l'entreprise, en se tournant vers le fournisseur suisse Alpiq, qui lui permet d'acheter à meilleur compte de l'énergie, malgré sa petite taille. De nouveaux contrats, dans le cadre de la discontinuité de

Fret SNCF, ont été passés en 2023 et permettent en 2024 d'atténuer les effets d'une conjoncture atone et morose, marquée par le recul de la construction et de l'automobile, et la suspension des échanges France-Italie via la Maurienne. L'activité de Regiorail devrait être en 2024 en augmentation de 12 %, grâce à la production de deux trafics de combiné intensifs – avec semi-remorques au gabarit P400 – pour Novatrans (Valenton - Miramas/Perpignan). Cette dynamique permet à l'entreprise d'être en ligne avec son ambition d'atteindre la taille critique – dans le cas présent, un chiffre d'affaires d'environ 60 millions d'euros avec une croissance annuelle maîtrisée – pour toute entreprise ferroviaire.

DES NOUVEAUX TRAFICS EN 2025, Y COMPRIS À L'INTERNATIONAL

Les prévisions pour 2025 s'annoncent également favorables avec la signature en cours pour la liaison Geodis Avignon - Dourges (cinq allers-retours hebdomadaires) et des tractations au sujet de deux autres relations à propos desquelles Brice Devinoy, PDG de Regiorail, préfère pour l'heure rester discret. Il est cependant permis de comprendre que l'international occupe une place importante dans ces développements à venir, avec en premier lieu un focus sur le France-Allemagne, suivi de possibles avancées sur le France-Suisse via Bâle. La

Repères

Regiorail va louer trois locomotives Traxx Universal *last mile* auprès de Railpool. Une option pour quatre engins supplémentaires est envisagée.

possibilité d'atteindre la Suisse constitue, aux yeux de Brice Devinoy, une double opportunité de desservir un marché dynamique et de ménager la possibilité de transiter vers l'Italie. Nonobstant sa réouverture attendue durant le printemps 2025, la ligne de la Maurienne peut, selon l'opérateur qui ne croit pas à l'alternative que représente Vintimille, redevenir fragile « en un rien de temps ». Regiorail compte donc, avec l'option helvétique, acquérir une résilience qui lui fait en l'état cruellement défaut. L'entreprise ferroviaire attend tout de même beaucoup de la reprise du fret ferroviaire, entre la Savoie et le Piémont, avec en ligne de mire la relance du trafic d'eau minérale San Pellegrino (Nestlé Waters). Parallèlement, Regiorail s'efforce de se faire connaître auprès de deux grands opérateurs intermodaux déjà utilisateurs de ce corridor, mais sans aucune certitude de succès commercial pour l'instant. Pour autant, l'entreprise annonce que son idéal n'est pas de se concentrer sur le seul combiné. Regiorail tient à rester polyvalent – l'entreprise ferroviaire dit avoir de nouveaux métiers, car des clients le lui ont demandé – et conserver son activité d'opérateur fret de proximité, même si celle-ci contribue moins à ses recettes. Regiorail a ainsi lancé cette année, pour le compte de Danone, la desserte sur une dizaine de kilomètres d'entrepôts Carrefour dans la région de Miramas. ■

Expérimentez la polyvalence et la fiabilité !

Notre large gamme de wagons est à votre disposition pour répondre à vos défis quotidiens.



Découvrez l'ensemble de notre flotte sur www.ermewa.com



**Vossloh
Rolling Stock**



Faible empreinte, gros impact.

Faibles émissions, consommation économique, forte puissance :

- vitesse constante en continu sous charge
- durée illimitée à la vitesse du pas et à une température ambiante de 40°C
- 50 % d'émissions en moins en mode tunnel spécial.

Notre **DE 18**, une des locomotives à cabine centrale les plus performantes sur le marché européen.