

Voyageurs • Stratégie

SNCF Voyageurs dévoile les intérieurs du TGV M Inoui

Une étape décisive vient d'être franchie avec la présentation des aménagements du TGV M.

Laurent Charlier

S NCF Voyageurs a dévoilé le 11 mars 2025 les nouveaux aménagements du TGV M Inoui, qui sera déployé sur l'axe Paris - Lyon - Marseille, dès 2026. Face à la concurrence, notamment Trenitalia, l'entreprise publique mise sur la modularité des espaces et une meilleure accessibilité. « Le Bistro TGV Inoui » et les nouvelles configurations des voitures promettent une expérience de voyage



Laurent Charlier

repensée. La campagne d'essais se poursuit avant l'Autorisation de mise sur le marché (AMM), attendue fin 2025. Des essais de pré-exploitation vont démarrer afin de déverminer le train et de former le personnel. ■

Lire page 7

Édition spéciale

Sortie le

2
avril

« Osez le fer » : le fret ferroviaire au cœur d'une transition logistique ambitieuse

Dans le cadre du SITL et du « multimodal day Osez le fer », en lien avec les partenaires Ademe, SNCF Réseau, UTPF, AFRA, GNTC et Objectif OFP, *La lettre ferroviaire* publie une édition spéciale supplémentaire qui sera disponible sur place en version papier, puis en ligne. Vous y lirez notamment le témoignage de chargeurs et de transporteurs ayant opté pour le transport ferroviaire en recourant pour certains au programme de l'Ademe CEE Remove. En attendant ce numéro, nous publions dans cette lettre, un premier retour d'expérience de report modal à travers l'activité d'Ederlog.

Lire page 18

SITL - Programme *Multimodal day* Osez le fer, le 2 avril 2025 :

- 14 h, Ferroviaire, fluvial, combiné : conjoncture et perspectives. Vision chargeurs et baromètre AUTP/Eurogroup Consulting ;
- 15 h, Transports combinés : comment accélérer la transition multimodale ?
- 16 h, Décarboner les chaînes logistiques : des investissements au service du fret ferroviaire de demain.

Alstom Traxx 3 MS : Une seule locomotive de la France à la Pologne

Northrail – fournisseur de services de location et gestionnaire de véhicules ferroviaires

Contactez-nous pour une offre de location :
sales@northrail.eu



©Christoph Busse/Alstom



JUSQU'À
50 LOCOMOTIVES



SERVICE
COMPLET



LIVRAISON : À PARTIR
DE DÉCEMBRE 2025



MOTEUR DIESEL LAST
MILE (OPTIONNEL)

www.northrail.eu

Voyageurs • Grandes lignes

Grande vitesse internationale : les réflexions et les ambitions de l'entreprise ferroviaire suisse CFF

Les CFF souhaitent avoir la possibilité de développer les liaisons à grande vitesse avec les pays voisins, comme l'Italie et la France. Cela implique de disposer en propre d'un parc de trains dédiés.

Sylvain Meillasson

En communiquant sur leurs intentions vis-à-vis du transport international de voyageurs et de la mise en œuvre sous leurs couleurs de rames interopérables aptes à circuler à 320 km/h, les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) n'ont fait que lever très partiellement le voile sur le travail prospectif intense qu'ils mènent actuellement.

MIEUX RELIER LA SUISSE À L'ITALIE ET À LA FRANCE

L'entreprise ferroviaire est en effet convaincue du potentiel de développement présenté par ce type de liaison et souhaite renforcer ou (re)créer des dessertes d'abord vers l'Italie – Rome – et la France – Paris, mais pas uniquement –, plus éventuellement Barcelone et Londres. C'est à ce titre qu'ont été publiés, le 12 mars 2025, sur la plateforme Simap, deux appels d'offres pour échanges d'informations, le premier étant destiné aux fabricants de trains et le second aux bailleurs. Les CFF expliquent considérer deux options :

- l'achat de 40 rames avec contrat de service et de maintenance de 15 ans ;
- le leasing de 40 rames également sur 15 ans.

L'échange d'informations est



Si les CFF ont leurs propres rames, cela pourrait être de nature à permettre une meilleure prise en compte des intérêts de chaque partie ainsi qu'une augmentation de front des fréquences et des destinations, sans intrinsèquement hypothéquer les partenariats établis

Lyria, détenu à 74 % par le groupe SNCF et à 26 % par les CFF, avait lancé une liaison directe Genève - Lille Europe, en décembre 2014. Elle a été stoppée très rapidement au bout d'un an faute d'une fréquentation suffisante, mais impactée par certains événements, justifiait-on.

agendé pour avril-mai 2025. Pourraient s'ensuivre un appel d'offres en 2026 et la mise en œuvre d'un nouveau matériel à grande vitesse par les CFF dès les années 2030. Sans présager de l'impact réel du quatrième paquet ferroviaire, le constat fait à ce jour en Suisse est que les matériels roulants utilisés dans le cadre des partenariats actuels – par exemple, Lyria vers la France avec SNCF Voyageurs qui est majoritaire – n'appartiennent le plus souvent pas aux CFF. Leur engagement dépend donc principalement de la volonté et de la stratégie de leur propriétaire. La suppression de certaines liaisons TGV vers le sud,

mais aussi le nord, comme la ville de Lille qui a été desservie au cours du service annuel 2015, l'atteste. Au contraire, si les CFF ont leurs propres rames, cela pourrait être de nature à permettre une meilleure prise en compte des intérêts de chaque partie ainsi qu'une augmentation de front des fréquences et des destinations, sans intrinsèquement hypothéquer les partenariats établis.

QUEL MATÉRIEL ROULANT ?

À ce stade, la première question est de savoir si l'industrie ferroviaire helvétique souhaitera et/ou sera en mesure de peser d'une manière

ou d'une autre sur ce processus. La Suisse ne prévoit pourtant pas de réaliser d'infrastructures à 300-320 km/h sur son territoire. La plateforme la plus rapide – l'EC250 *alias* Giruno ou RABe501 CFF – produite localement par Stadler, qui vient de placer en location trois rames équivalentes auprès de l'opérateur autrichien WESTbahn (dont le groupe SNCF est actionnaire), est « seulement » conçue pour une vitesse maximale de 250 km/h. Mais le puissant constructeur thurgovien est toujours prompt à faire valoir les intérêts d'un secteur d'activités très écouté. Incidemment, les RABe 501 CFF, dont le contrat comprend un nombre significatif d'options (lire *La lettre ferroviaire* n°249 du 6 octobre 2020) vont emprunter, au service annuel 2026, les lignes nouvelles allemandes (Neubau-strecke – NBS) aptes à la vitesse maximale de 250 km/h (pratiquée uniquement en Allemagne) jusqu'à Hambourg et permettre à l'entreprise ferroviaire historique suisse d'appliquer concrètement sa nouvelle doctrine. Ensuite, les CFF cherchent de plus en plus à unifier leur parc – c'est par exemple le cas avec l'appel d'offres pour une plateforme prévue à la fois pour le RER zurichois et pour

des missions sur longues distances –, alors qu'ils sont encore confrontés à la dichotomie entre les trains Pendolino ETR610-RABe503 et Giruno RABe501 sur les relations avec l'Italie. Il convient donc de s'interroger quant à l'impact de cette tendance de fond sur l'orientation de leur travail d'évaluation technico-opérationnelle à venir. Il est possible que l'option d'un parc de trains à grande vitesse unique puisse générer certains avantages notamment financiers, mais qu'elle ne soit pas sans incidences en termes de cohérence de l'offre et de proximité entre partenaires. Choisir le matériel mis en œuvre par ailleurs par un opérateur concurrent, pourrait finir par éloigner les CFF de telle ou telle entreprise ferroviaire alliée, les privant ainsi d'une capacité jusqu'à présent unique et précieuse : celle d'entretenir de plutôt bonnes relations « avec tout le monde ». Enfin, il peut être intéressant de se demander comment seront pris en

compte certains « standards » suisses, comme la performance d'accélération de 0 à 200 km/h, les places en première classe, les prestations à bord, les aménagements intérieurs, ainsi que les homologations actées vis-à-vis de

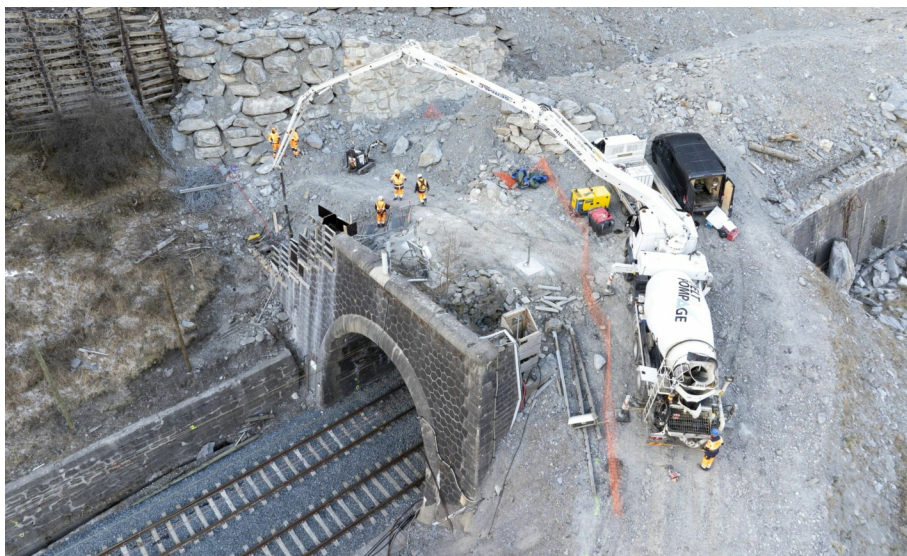
Il est possible que l'option d'un parc de trains à grande vitesse unique puisse générer certains avantages notamment financiers, mais qu'elle ne soit pas sans incidences en termes de cohérence de l'offre et de proximité entre partenaires.

rames appelées à circuler à l'étranger. Il serait bien hasardeux de trop s'avancer sur l'aboutissement réel d'une démarche tout juste engagée et sur l'appréciation préalable par les CFF d'éléments multiples « de hautement politiques à purement comptables ». Néanmoins, il peut être opportun de rapporter que des plateformes et leur utilisateur bénéficieraient déjà à ce stade, en Suisse, d'*a priori* (bien) plus favorables que d'autres. ■

Infrastructure • Réseau

Réouverture de la ligne de la Maurienne, le 31 mars 2025

La reprise des circulations ferroviaires de Saint-Michel-de-Maurienne à Modane est annoncée pour le 31 mars 2025. Cette section est fermée depuis le 27 août 2023, consécutivement à l'éboulement de 15 000 m³ de roches sur le versant de la Brèche qui a fortement impacté l'infrastructure ferroviaire sise en contre-bas (voies, caténaires, galerie etc.) De longs travaux (purges, ancrages etc.) ont été nécessaires afin de sécuriser la falaise haute de 250 m. Le déchargement de la galerie de la Brèche, longue de 306 m, est intervenu en décembre 2023 et son confortement à partir d'août 2024. Le remplacement d'un linéaire de deux fois 30 m de voies a été effectué en décembre 2024, alors que la réparation de la tête du tunnel et de la caténaire, ainsi que la remise en état des filets de détection et de la signalisation, ont été réalisés en janvier 2025. SNCF Réseau a pu ensuite procéder au test des installations de sécurité et au dérouillage des rails. ■ Sylvain Meillasson



► En bref

Fret

Report modal : un partenariat AUTF-Économie d'Énergie pour faciliter le recours aux C2E

→ L'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) et Économie d'Énergie, filiale de La Poste spécialisée dans le conseil et l'accompagnement relatifs au dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE ou C2E), s'associent pour accélérer la décarbonation du transport de marchandises. Ce partenariat vise à financer des initiatives telles que le report modal de la route vers le rail. L'objectif est d'aider les entreprises à réduire leur empreinte carbone tout en simplifiant l'accès aux C2E grâce à un accompagnement pédagogique (webinaires, guides, assistance) et opérationnel. « L'un des principaux obstacles à l'adoption des CEE par les entreprises de transport réside dans la complexité perçue du dispositif », constate l'AUTF, précisant que « de nombreuses entreprises manquent d'information et d'expertise pour identifier les actions éligibles et constituer les dossiers de demande ». Si un chargeur souhaite un accompagnement privilégié par Économie d'Énergie, une contractualisation appropriée est directement établie entre les parties. ■ LC

Voyageurs

Rail et territoires : l'AFRA plaide pour plus de concurrence

→ En marge de la mission d'information de l'Assemblée nationale sur le rôle du rail dans le désenclavement des territoires, l'Association française du rail (AFRA) plaide pour une ouverture accrue à la concurrence, laquelle selon elle prend déjà en compte dans ses offres la desserte des territoires. L'AFRA critique le mécanisme de péréquation du TGV, qu'elle juge « opaque, illégitime et non vertueux », et appelle à une politique publique claire et équitable d'aménagement du territoire. L'AFRA attend de la conférence de financement des mobilités que les pouvoirs publics investissent dans le réseau « à hauteur des enjeux de la transition écologique ». ■ LC

Voyageurs • Développement

Grandes lignes : l'Intercités Nancy - Lyon rencontre son public

Relancé en décembre 2024, le service Nancy - Lyon apparaît prometteur. Focus sur les dispositions prises pour le développer.

Laurent Charlier

Relancé le 15 décembre 2024 sous l'égide de l'État, autorité organisatrice des Trains d'équilibre du territoire (TET), avec le concours de la région Grand Est et des collectivités locales (la métropole du Grand Nancy et le département des Vosges), l'Intercités Nancy - Lyon fait le plein (lire *La lettre ferroviaire* n°341 du 28 janvier 2025). Au 31 janvier 2025, en cumulé, 7 075 réservations étaient enregistrées dans le sens Lyon - Nancy et 7 456 dans le sens Nancy - Lyon. « À cela s'ajoutent les trajets sans réservation, non quantifiables », souligne la région Grand Est. Ces réservations permettent d'évaluer le taux d'occupation moyen pendant cette période à 85 %. Le trafic est tiré par les métropoles desservies sur le parcours, soufflet-on : Lyon et Nancy bien sûr, mais aussi Dijon. Dans les deux sens confondus, il apparaît que 29 % des personnes ayant réservé voyagent d'un bout à l'autre de cette liaison de 426 km et 4 heures 30 / 4 heures 38 de temps de parcours. La deuxième origine-destination plébiscitée est Dijon - Lyon (20 %), puis Nancy - Dijon (12 %). Le lancement de cet aller-retour quotidien s'est fait plus tôt que prévu, en décembre 2024, nécessitant par conséquent de prévoir une montée en charge progressive notamment au regard de la disponibilité de personnels de bord, ainsi que d'une alternative en matière de matériel roulant. En effet, le calendrier de livraison des rames Oxygènes pour les TET Paris - Clermont-Ferrand, Paris -



Christophe Masse

Limoges - Toulouse et Bordeaux - Marseille, n'autoriserait aucune perspective raisonnable avant l'horizon 2030 (en prenant en compte le retard de livraison annoncé par le constructeur CAF). La région Grand Est, très mobilisée pour cette relance, met à la disposition de l'exploitant SNCF Voyageurs des trains bimodes Régiolis quadricais pour une première période transitoire de deux

ans. Le retard du programme Oxygène oblige l'État à mobiliser plus de 100 millions d'euros afin de prolonger la durée de vie de voitures Corail par un programme ATPPR6 – Autres travaux programmés (ATP) de Prolongation de parcours (PR) pour une durée de six années (6). Un lot de voitures Corail révisées permettra ainsi d'exploiter ce TET pendant une deuxième période transitoire, entre la fin de l'exploitation par les Régiolis et l'ar-

rivée d'un nouveau matériel roulant. Le choix des partenaires apparaît dès lors très pragmatique en ayant garanti le rétablissement rapide de cette liaison. En décembre 2025, un deuxième aller-retour sera proposé. Au nord, la desserte de Metz pourrait être à terme ajoutée si les collectivités de Meurthe et Moselle participent au financement. ■

Un lot de voitures Corail révisées permettra ainsi d'exploiter ce TET pendant une deuxième période transitoire, entre la fin de l'exploitation par les Régiolis et l'arrivée d'un nouveau matériel roulant.

Bulletin d'abonnement - Tarifs 2025 (du 01/01/2025 au 31/05/2025)

- Abonnez-vous pour **un an** – 21 lettres
- Offre **découverte** 3 ou 6 lettres

L'offre « découverte » est réservée aux nouveaux abonnés, valable jusqu'au 31 mai 2025. Non cumulable.

Offre **découverte 3 numéros** (un mardi sur deux sous format PDF, 10 à 15 pages) :

- | | |
|--|--------------------|
| <input type="checkbox"/> pour 1 Personne, Facturation en France & DOM-TOM, <u>39,18 € HT</u> +TVA 2,1% | 40,00 € TTC |
| <input type="checkbox"/> pour 1 Personne, Export Europe, Hors Europe | 39,18 € |

Offre **découverte 6 numéros** (un mardi sur deux sous format PDF, 10 à 15 pages) :

- | | |
|--|--------------------|
| <input type="checkbox"/> pour 1 Personne, Facturation en France & DOM-TOM, <u>78,35 € HT</u> +TVA 2,1% | 80,00 € TTC |
| <input type="checkbox"/> pour 1 Personne, Export Europe, Hors Europe | 78,35 € |

Abonnement **individuel** (1 an, 21 parutions transmises un mardi sur deux sous format PDF, 10 à 15 pages) :

- | | |
|--|---------------------|
| <input type="checkbox"/> pour 1 Personne, Facturation en France & DOM-TOM, <u>432 € HT</u> +TVA 2,1% | 441,07 € TTC |
| <input type="checkbox"/> pour 1 Personne, Export Europe, Hors Europe | 432 € |

Abonnement Groupe (à partir de 2 lecteurs) nous consulter (abonnement-lalettreferroviaire@orange.fr ; tél. +33(0)6 75 86 37 36)

RÈGLEMENT À LA COMMANDE

- ☐ par chèque à l'ordre des Éditions Laurent Charlier
- ☐ par virement bancaire (Banque Populaire du Nord - AG Halluin ;
IBAN : FR76 1350 7001 7830 8571 8210 418 - BIC : CCBPFRPPLIL)

Société : _____ N° TVA Intracommunautaire : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____ Pays : _____

Abonné Nom : _____ Prénom : _____

Fonction-Dpt : _____ Tél : _____

e-mail sur laquelle *La lettre ferroviaire* sera envoyée : _____

Montant total de la commande : _____ Date :/...../2025

Signature et cachet :

Bulletin à retourner par courriel à l'adresse : abonnement-lalettreferroviaire@orange.fr
ou par courrier postal : Éditions Laurent Charlier, 196 rue de Lille - F59223 Roncq

Locomotive • Location

Northrail renforce son partenariat avec Siemens et se prépare à déployer les Traxx 3 MS d'Alstom

Northrail conclut un nouvel accord-cadre avec Siemens. Parallèlement, le loueur prépare le déploiement de la Traxx 3 MS sur un corridor est-ouest, de la France jusqu'en Pologne.

Laurent Charlier

Le loueur et gestionnaire d'actifs allemand Northrail, établi à Hambourg, poursuit sa stratégie de développement en Europe avec le soutien de son actionnaire majoritaire, Rive Private Investment (lire notre dossier matériel roulant paru dans *La lettre ferroviaire* n°338 du 26 novembre 2024). La société d'investissement est notamment spécialisée dans les actifs de transport et détient à ce titre une participation de 91,75 % dans Northrail via son fonds RTAIF (*RIVE Transportation Assets Income Fund*).

UN ACCORD-CADRE POUR 50 LOCOMOTIVES VECTRON

Le 20 février 2025, l'entreprise a annoncé avoir signé un nouvel accord-cadre avec Siemens Mobility portant sur un total de 50 locomotives de type Vectron pour circuler en Allemagne et en Autriche. La ou les variantes (électrique, thermique, bimode) retenues n'ont pas été précisées. Une première commande de 15 unités, assortie d'un contrat de maintenance de huit années, a été conclue. Une possibilité de « prolonger le contrat de maintenance de huit années » est prévue. Siemens fournira également « une application issue de la suite Railigent X, fournissant une aide à la décision pour la maintenance et la gestion du cycle de vie des locomotives »,



La locomotive Vectron Dual Mode de Siemens n°248 021 en exploitation. Northrail vient de conclure un nouvel accord-cadre pour 50 engins Vectron. Le loueur dispose également de la variante Smartron du constructeur.

précise un communiqué. Siemens, Rive et Northrail indiquent que « ce nouvel accord-cadre prolonge ainsi le partenariat fructueux initié en 2021 ». Dans ce cadre, 41 locomotives Vectron Dual Mode – bimode électrique par caténaire (2,4 MW) et diesel (2 MW) – (Allemagne) ont été livrées. Soulignons que, dès 2018, Northrail a commandé des locomotives Siemens de la plateforme Smartron (Allemagne), une version dérivée de la Vectron, moins puissante (5,6 MW contre 6,4 MW pour la Vectron AC 15 kV 16,7 Hz) et beaucoup moins coûteuse. Le loueur dispose de 30 engins de ce type.

LA TRAXX 3 MS APTE FRANCE

Ni les locomotives Siemens déjà livrées, ni celles de la nouvelle commande ne sont aptes à circuler en France. Afin de s'implanter sur le marché hexagonal, Northrail s'appuie sur la locomotive Traxx Universal 3 MS, acquise auprès d'Alstom via un accord-cadre de

50 unités annoncé le 29 juin 2023. 15 unités sont aujourd'hui commandées ferme. Les Traxx 3 MS attendues seront aptes à circuler en Allemagne, en Autriche, en Pologne, en France, en Belgique et au Luxembourg (DE-AT-PL-FR-BE-LU) et, plus tard (à partir de 2027), également aux Pays-Bas (NL). Il est précisé qu'en option *last mile*, un moteur diesel délivrant 230 kW de puissance et un effort de traction de 260 kN, et une batterie (à partir de mi-2027) pourront être intégrés. La Traxx 3 MS développe une puissance à la roue de 6,4 MW sous les caténaires 15 kV 16,7 Hz et 25 kV 50 Hz, de 6 MW sous caténaire continu 3 kV et 4 MW sous caténaire continu 1,5 kV. L'effort de traction au démarrage est de 320 kN. La vitesse maximale à terme est de 160 km/h. Enfin, à propos de l'appel d'offres lancé par l'État pour de nouveaux trains de nuit, « Rive Private Investment est en train de considérer l'opportunité d'y répondre », confie-t-on. ■

Grande vitesse • Matériel roulant

SNCF Voyageurs dévoile les aménagements intérieurs du TGV M dans sa variante Inoui

Une étape décisive vient d'être franchie avec la présentation des aménagements intérieurs Inoui du TGV M.

Laurent Charlier

SNCF Voyageurs a invité, le 11 mars 2025, la presse, mais aussi, air du temps oblige, des influenceurs notamment actifs dans le domaine du voyage, à découvrir les nouveaux aménagements intérieurs de la déclinaison Inoui du TGV M. Le rendez-vous est donné voie n°5 à Paris gare de Lyon. L'enjeu pour l'entreprise est d'obtenir un retentissement d'envergure dans les médias classiques et sur les réseaux sociaux à l'heure où la concurrence intramodale se développe.

LE TGV M INOUI SUR PARIS - LYON - MARSEILLE

SNCF Voyageurs prévoit de déployer son nouveau fleuron de la



Plusieurs séries de TGV stationnent dans le hall n°2 de la gare de Paris Lyon. De gauche à droite : le TGV M Inoui n°1007, le TGV Dasye n°718, le TGV Euroduplex 3UA n°4720 aux couleurs de Lyria et le TGV Réseau-Duplex n°615.

grande vitesse TGV Inoui sur l'axe Paris - Lyon - Marseille, à partir de 2026. La desserte de Montpellier pourrait ensuite suivre. La livrai-

son du matériel accuse du retard, l'Autorisation de mise sur le marché (AMM), délivrée par l'agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), étant attendue « fin 2025 ». Pour le démarrage « début 2026 », l'opérateur disposerait de neuf trains. Le parc s'élèverait ensuite afin d'atteindre 19 unités à la fin de l'année 2026, confie-t-on. Les nouvelles commandes de la plate-



Dans le cadre des essais, la rame TGV M de présérie n°997 a circulé jusqu'à Wannehain, juste avant la frontière avec la Belgique. Le train est ici photographié, le 10 janvier 2025, sur la voie n°3 du PRCI n°30 de Wannehain qu'il s'apprête à quitter en direction de la gare de Haute Picardie TGV avant ensuite de rejoindre les garages de Tourcoing.



Les TGV M de présérie n°998 et 999 assurent des essais en unité multiple (UM2) depuis le 21 octobre 2024. Les rames sont photographiées en gare de l'Est, le 10 novembre 2024, lors d'un rebroussement pour regagner le Technicentre Est Européen (TSEE).

forme Avelia Horizon, dont le TGV M de SNCF Voyageurs est issu, – 12 trains pour le nouvel entrant français Proxima et 18 trains pour le Marocain ONCF – ne devraient

pas déséquilibrer la production des 115 rames de l'opérateur historique – 100 pour les services intérieurs et 15 pour l'international, en premier lieu l'Italie – prévue de

façon classique sur les sites d'assemblage de Belfort (motrices) et d'Aytré (remorques), près de La Rochelle. La cadence de production atteindra 12 rames par an et pourra grimper jusqu'à 15 unités. D'autres usines, comme celle de Petite-Forêt, près de Valenciennes, pourraient prêter main forte en produisant notamment des remorques pour les autres projets, souffle le constructeur, tout en prévenant cependant que rien n'était arrêté. En tout état de cause, « le TGV est attendu, "énormément", par la SNCF et en nombre », a-t-on souligné lors de la présentation des intérieurs. Il est d'autant plus attendu qu'à partir du 15 juin 2025, Trenitalia va lancer quatre allers-retours entre Paris et Marseille avec ses trains Frecciarossa 1000 série ETR 400 (plateforme V300ZEFIRO). Aujourd'hui, SNCF Voyageurs engage principalement sur Paris - Lyon et Paris - Marseille (hors *low cost* Ouigo) des TGV Duplex Océane, Euroduplex Océane, Neo Duplex ou POS-Duplex Océane.

DERNIÈRE LIGNE DROITE VERS L'AUTORISATION DU TRAIN

Pour l'heure, la campagne d'essais du TGV M, tant pour la qualification du train que pour la fiabilisation en engrangeant un million de kilomètres cumulés, se poursuit. Les rames de pré-série n°996, 997, 998 et 999 sont mobilisées, ainsi que la première unité n°1005 de série. Le TGV M présenté ce 11 mars porte le numéro 1007 et les suivants sont en cours de sortie d'usine (six rames assureront les tests d'endurance). Fin 2024 et début 2025, deux grandes étapes

Le TGV M quadritension de présérie n°1999, composé de neuf voitures, est ici photographié sur l'anneau d'essais tchèque de Velim, le 21 décembre 2024. SNCF Voyageurs a passé commande de 15 unités internationales destinées en premier lieu à soutenir les projets de services en Italie



sont attendues : les essais en unité multiple de deux éléments (UM2) ainsi que ceux relatifs à la qualification du matériel à la vitesse maximale de 320 km/h avec une marge de 10 %, soit 352 km/h. Les vérifications s'effectuent par paliers progressifs. Sur le quai de la voie n°5, il se murmurait que 354 km/h avait été atteint les jours précédents. Les essais d'admission devraient s'achever « mi-2025 ». Soulignons que les mouvements intempestifs de lacet sur la motrice à partir de 260 km/h, rapportés par la presse, ont été résolus à l'automne 2024. À partir du printemps et de l'été, six rames de série seront mobilisées pour des essais de pré-exploitation (n°1006 à 1011). Parallèlement, la version quadritension du TGV M a débuté ses essais fin 2024 sur l'anneau tchéquie de Velim. Une rame de présérie portant le numéro 1999 a été construite. Rappelons que SNCF Voyageurs a passé commande de 15 unités internationales destinées en premier lieu à soutenir les projets de services en Italie.

UN AMÉNAGEMENT MODULAIRE

En présentant les nouveaux aménagements intérieurs dessinés par l'agence Arep, filiale de SNCF Gares & Connexions, et le Japonais Nendo, Christophe Fanichet, PDG de SNCF Voyageurs, a insisté sur la notion de « modularité » qui caractérise le TGV M. « Avec ou sans bar, première ou deuxième », souligne le dirigeant, qui a souvent répété son souhait de disposer de souplesse pour réduire la première classe qui s'avère parfois trop capacitaire dans les TGV en service. « Une voiture de première classe

pourra être transformée en voiture de seconde, et vice-versa. Les espaces (bagages, vélos etc.) seront également ajustables en fonction des saisons ou des marchés », précise un communiqué. La rame n°1007 présentée – qui ne présente pas forcément l'agencement final du TGV M Inoui, préviennent les équipes du constructeur –, totalise 586 places dans neuf voitures. Les quatre premières étaient dévoilées :

- la voiture n°1 est entièrement aménagée en première classe ;
- la voiture n°2 est entièrement deuxième classe avec un espace vélos en salle basse ;
- la voiture n°3 comporte une salle basse dédiée aux personnes à mobilité réduite accessible « en toute autonomie ». Et ce, y compris par des usagers en fauteuil roulant grâce à un comble lacune au niveau de l'embarquement et à une plateforme élévatrice pour passer de la plateforme d'accès à l'intérieur de la salle. Trois places permettent d'accueillir chacune une personne en fauteuil, et deux autres facilitent un transfert sur siège. Un service à la place est proposé. Si ces places sont libres

en dernière minute, elles seront recommercialisées. L'étage est équipé de sièges de deuxième classe ;

• la voiture n°4 est constituée par le bar. L'espace de vente en libre-service avec bornes de paiement occupe la salle basse, qui était dans les TGV Duplex des générations précédentes occupée par des équipements techniques. Un barista sera toujours présent pour aider, conseiller et ravitailler les vitrines. L'étage est désormais un espace de consommation avec différents espaces combinant assises (28 places au total) et tables. Un escalier relie les deux niveaux. Les baies vitrées sont de « taille normale », contrairement à celles des TGV historiques. Tant SNCF Voyageurs qu'Alstom, ainsi que les designers ne tarissent pas d'éloges pour cette voiture baptisée Le Bistro TGV Inoui. « C'est une prouesse mondiale », met-on en évidence chez le constructeur, un bar « indescriptible », souligne Henri Poupert-Lafarge, directeur général d'Alstom, une « cathédrale sur deux étages », compare Christophe Fanichet, « révolutionnaire », entend-on plus loin. ■



Laurent Charlier

Petit clin d'œil à la logistique confiée à RailAdventure France. En attendant autorisation et réception, la rame de série n°1007 doit être acheminée en véhicule. Une locomotive G 1206 et un wagon raccord sont alors mobilisés.

Voiture n°1 du TGV M, première classe Inoui



La photo ci-dessus, à gauche, montre la plateforme d'accès à la voiture n°1 depuis les quais. On observe la porte coulissante et la salle basse, ainsi que, dans le dos du photographe, l'escalier et sa rampe permettant d'atteindre le premier niveau.

Les trois autres photos présentent les aménagements intérieurs de première classe de la salle basse en configuration de sièges 2+1. La place numérotée 125, visible sur la photo ci-dessus, précise qu'il s'agit du siège n°25 de la voiture n°1. On trouve classiquement des carrés de quatre places et des duos avec chacun une table centrale.

À noter, sur la photo ci-contre à gauche, l'accoudoir en position relevée.

Un travail a été réalisé afin de concevoir une structure de siège plus légère et ainsi d'en affiner le profil.

« En première classe, chaque siège est plus large de 5 cm », est-il précisé. Les têtes sont réglables en hauteur.



La photo en haut de page montre l'aménagement de première classe de la salle haute de la voiture n°1. On notera la mini-tablette abaissée. Sur la photo du milieu à gauche, la grande tablette est dépliée. Cette disposition provient des intérieurs Océane. Rangements, prises (USB-A et 230 V), liseuse, porte-veste, repose-pied (photo ci-contre, en bas de page) sont proposés. Un bouton de commande de l'inclinaison du siège est intégré dans l'accoudoir.

L'espace sous les sièges est prévu pour accueillir de petits bagages, tandis que les plus volumineux seront déposés dans les racks en entrée de salle.

Voiture n°2 du TGV M, deuxième classe Inoui



Ces photos ont été prises dans la salle haute de deuxième classe de la voiture n°2.

L'amincissement des sièges permet de gagner cinq centimètres pour les genoux, précisent les concepteurs. Les têtes sont réglables en hauteur. Les accoudoirs sont plus fins qu'en première classe. Entre deux sièges duo, l'accoudoir est commun. Il n'y a pas de repose-pied. Une tablette et une mini-tablette sont disponibles (photo en haut de page, à droite). Les prises 230 V sont situées en dessous de celles-ci. La liseuse est simplifiée.

La photo ci-contre, à droite, est prise depuis un « coin salon » situé sur la plateforme du haut, face à l'escalier d'accès. On constate la présence à cet endroit d'une baie vitrée apportant de la clarté, les porte-bagages ainsi que l'absence de porte de salle. L'acoustique a été travaillée afin de minimiser la gêne que le passage d'appels téléphoniques depuis cette zone pourrait occasionner auprès des voyageurs en salle, promet-on.

La photo ci-contre, à droite, présente le « coin salon » situé sur la plateforme de l'étage. La photo du milieu montre l'intercirculation dotée d'une porte automatique, ainsi que la direction du bistro, qui se trouve en voiture n°4. Ci-dessous, une vue sur l'espace à bagages et la salle haute de deuxième classe.



Voiture n°3 du TGV M, espace pour personnes en situation de handicap



La salle basse dédiée aux personnes à mobilité réduite a été conçue pour que les voyageurs en fauteuil roulant puissent y accéder « en toute autonomie ». Une plateforme élévatrice est installée (photo ci-contre, à gauche) afin d'atteindre la salle (photo en haut de page), laquelle comprend trois emplacements dédiés et deux sur sièges de transfert « avec un nouveau mode de distribution de ces places à venir ». Au fond de la salle est aménagé un espace toilettes utilisant toute la largeur de la voiture.

Voiture n°4 du TGV M, Le Bistro TGV Inoui



Yann Audic / SNCF Voyageurs



La salle basse est dédiée à la vente. Les produits sont disponibles en libre-service et deux bornes de paiement sont installées sous la supervision du barista. Fours et machines à café complètent les équipements.



La salle haute du bistro est un espace de consommation comprenant 28 assises. Un escalier central permet de relier directement les deux niveaux.





Les photos en haut et en milieu de page montrent la cabine de conduite du TGV M. « 90 conducteurs ont pu choisir entre trois univers de cabine différents, proposés grâce à la réalité virtuelle ». La photo en bas de page présente le local dédié au chef de train. Il est équipé pour assurer l'ensemble des communications internes (avec le conducteur, par exemple), ainsi qu'à destination des voyageurs (visuelles et phoniques) via le Système d'information voyageurs embarqué (SIVE).



À noter

- Le niveau d'**éclairage** à LED du train varie en fonction de sa marche : 100 % en gare et 50 % en circulation ;
- « La **climatisation** et le **chauffage** s'ajusteront en fonction du nombre de voyageurs à bord », précise SNCF Voyageurs et Alstom. Les sorties d'air ne sont plus situées sous les baies vitrées, mais en partie haute, sous plafond. Il est en outre spécifié que « la climatisation a été dimensionnée pour faire face au réchauffement climatique en pouvant supporter des températures extérieures allant jusqu'à 50°C extérieur » ;
- Les **toilettes**, tant dans les salles basses que les salles hautes, ont été agrandies. L'eau usée des lave-mains est utilisée pour les chasses d'eau ;
- Un total de huit **vélos** non démontés sera accepté dans des espaces prévus à cet effet : une zone pour deux vélos en première classe et deux zones de trois vélos en deuxième classe. « La priorité sera donnée aux vélos dans ces espaces, mais les **trottinettes** seront également acceptées ».



Entreprise • Stratégie

Ederlog attend des entreprises ferroviaires « une meilleure adaptation aux besoins logistiques »

Ederlog mise sur le ferroviaire et le multimodal, une ambition qui se heurte à des défis organisationnels et systémiques.

Sylvain Meillasson

Ederlog a initié ses activités intermodales en 2018 et dessert aujourd'hui selon cette approche 25 pays européens. Ses principaux hubs sont Bayonne, Paris, Metz, Duisbourg et Barcelone. L'entreprise recourt au *short sea shipping*, mais aussi à des caisses mobiles et à des wagons conventionnels. Cette stratégie permet une réduction par sept des émissions de CO₂, comparé au transport routier traditionnel, tout en garantissant une logistique fiable et flexible.

SE POSER EN ALTERNATIVE AU TOUT ROUTIER

Ederlog (groupe Mendy) se présente comme « une organisation

durable », spécialisée notamment dans le transport ferroviaire sur l'axe Atlantique. « Précurseurs des pratiques durables dans le transport, nous adoptons une approche unique, plaçant la transparence, l'égalité salariale, la liberté et le bien-être de nos collaborateurs, en plus de l'égalité des genres et l'inclusion, au cœur de notre modèle », commente David Navarro. Le directeur général d'Ederlog explique ainsi vouloir démocratiser l'accès au transport ferroviaire et écologique, en rendant « à l'égal d'un modèle de cuisine ouverte » la chaîne de transport, ses intervenants et ses coûts transparents. Ce modèle vise à favoriser la création de salaires équitables et le développement de partenariats de proximité plutôt que la sous-traitance brutale, qui entraîne aujourd'hui un manque de conducteurs et des marges faibles chez les transporteurs routiers assurant les prestations du premier et dernier kilomètre. Les compétences de l'entreprise incluent, en plus de l'accompagnement vers des solu-



Hexafret / Olivier Geoffroy

L'activité intermodale d'Ederlog recourt essentiellement en France à Hexafret. Des conteneurs Ederlog sont ici vus en cours de chargement à Mouguerre sur un wagon plat intermodal loué par Eurowagon.

tions écologiques, l'optimisation logistique multimodale et l'intégration technologique. « Nous collaborons avec des multinationales soucieuses d'un transport responsable et décarboné. » David Navarro précise que certains de ses clients sont motivés par leurs engagements RSE et leur volonté de respecter les nouvelles réglementations, mais constate aussi que d'autres voient davantage dans l'offre d'Ederlog une opportunité d'optimisation logistique et de réduction des coûts.

DÉVELOPPER L'INCITATION AU REPORT MODAL

La mise en place de prestations multimodales n'est pas exempte de difficultés. Celles-ci ont trait, selon David Navarro, à des déficiences en matière d'harmonisation des systèmes et de synchronisation des flux, ainsi qu'au manque de flexibilité des sillons ferroviaires. Les

À gauche sur cette photo prise au Centre Européen de Fret de Mouguerre, se trouve l'entrepôt d'Ederlog doté d'un quai ferroviaire haut. On distingue, à l'arrière-plan, le terminal rail-route de Novatrans et son portique, ainsi que le faisceau ferroviaire de service.



Hexafret / Olivier Geoffroy

lourdeurs administratives, l'absence de fluidité entre les modes et la régulation du réseau ferré restent des obstacles. Une meilleure collaboration entre chargeurs, transporteurs et opérateurs ferroviaires permettrait une amélioration concrète. « Nous répondons à ces enjeux en renforçant nos partenariats, en développant nos propres infrastructures et en participant à des initiatives comme Rail Route Connect (2RC) », rapporte David Navarro, qui attend aussi beaucoup du programme Ulysse Fret afin de favoriser « une simplification des processus administratifs, une interopérabilité accrue entre les réseaux ferroviaires et une flexibilité adaptée aux besoins des industriels ». Parallèlement, le dirigeant plaide pour la mise en place d'un système d'aides et/ou de subventions qui motiverait les chargeurs à recourir davantage à la multimodalité. « Car aujourd'hui, ils ne retrouvent pas d'avantages économiques à la décarbonation dans leur budget transport », estime-t-il. En l'état, les subventions sont souvent complexes à obtenir et n'arrivent pas directement aux chargeurs. La pérennité du modèle intermodal repose d'abord sur une dynamique de volume et d'optimisation. « Nous facilitons la transition vers le ferroviaire en regroupant les flux et en servant d'interface entre industriels, logisticiens et entreprises ferroviaires. »

L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE AU CŒUR DE LA PERFORMANCE

David Navarro constate que le ferroviaire reste perçu comme rigide, complexe et soumis à des aléas. L'entreprise s'efforce d'atté-

nuer les *a priori* de ses prospects et clients en mettant en avant les avantages de ce mode *via* des exemples concrets et une transparence totale sur la chaîne logistique, tout en n'omettant pas d'élaborer des solutions de *backup* multimodales et routières. Pour le dirigeant, les entreprises ferroviaires, qui jouent un rôle critique, doivent encore gagner en flexibilité et en coordination pour mieux répondre aux attentes des chargeurs. « Des engagements de service clairs et une meilleure adaptation aux besoins logistiques sont indispensables ». L'activité intermodale d'Ederlog recourt essentiellement en France à Hexafret, avec « une offre technique intéressante », « mais des délais de réponse et de transit très longs ainsi qu'un besoin d'investissements en wagons ». L'entreprise dit malgré tout étudier le renforcement de son réseau intermodal par des

Qui est Ederlog ?

Le groupe Mendy est actif dans les transports et la logistique depuis 70 ans, à partir du Pays basque. Il est membre du groupement FLO. Afin de satisfaire à des besoins différents (clients, marchés), le groupe comprend les entreprises intégrées Transports Ibaremborde, Transports Etcheto et Mintegui Logistique, ainsi que la société Ederlog Multimodal qui est active à partir du Pays basque et de l'Espagne. Ederlog compte cinq plateformes logistiques couvertes (Bayonne, Lyon, Mâcon, Blainville et Nancy).

Au Centre Européen de Fret de Mouguerre, Ederlog dispose d'un entrepôt doté d'un quai haut permettant le chargement et le déchargement de wagons couverts à parois coulissantes.

extensions notamment dans le Massif central ainsi qu'en Rhône-Alpes et explique disposer de branchements et de sa propre ITE, à Mouguerre. Enfin, David Navarro s'émeut du coût « exorbitant » des dessertes ferroviaires, du fait des tarifs d'usage fixés par « des concessionnaires ou gestionnaires d'infrastructure en situation monopolistique », qui limiterait leur accès pour de nombreux clients. ■



Hexafret / Olivier Geoffroy

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.laletterferroviaire.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.