

REVUE DE PRESSE

ANNONCE LE TRAIN X TALGO

Lundi 23 janvier 2023



LE TRAIN choisit Talgo pour la construction de sa flotte de rames à grande vitesse.

Bordeaux, le 23 janvier 2023 - LE TRAIN, premier opérateur ferroviaire privé français à proposer un service grande vitesse, et Talgo, leader industriel européen de la construction de matériel roulant ferroviaire, signent aujourd'hui un accord pour la fabrication et la maintenance de plusieurs dizaines de rames AVRIL. La première commande porte sur la construction de dix rames grande vitesse.

Fort de l'obtention de sa licence d'entreprise ferroviaire obtenue le 24 décembre dernier (JORF n°0298 du 24 décembre 2022), LE TRAIN continue de franchir successivement les étapes clés avant son lancement commercial. A l'issue de l'appel d'offres lancé début 2022 auprès des principaux constructeurs français et européens et après plusieurs mois de négociations, LE TRAIN choisit Talgo pour la construction de son matériel roulant neuf. Les premières rames sortiraient des ateliers au début de l'année 2025. Les deux entreprises signent aujourd'hui un accord qui porte sur trois volets :

1. **L'acquisition de dix rames** et des options d'extension de la flotte sur 10 ans ;
2. **La maintenance du matériel en France** et la création des activités industrielles nécessaires ;
3. **La création d'une antenne de recherche et développement commune en Nouvelle-Aquitaine** pour imaginer ensemble les trains du futur, plus performants et plus durables.

Les voyageurs LE TRAIN prendront place à bord du modèle AVRIL, concentré de technologies et d'innovation, déjà reconnu pour sa très grande fiabilité, la qualité de son équipement, sa performance énergétique et son design moderne et épuré. La construction des dix premières rames débiterait dès le premier semestre 2023, après signature des contrats, à Rivabellosa au cœur du Pays-Basque espagnol, berceau industriel du fabricant situé à 300 km de Bordeaux.

C'est aujourd'hui une grande étape dans l'histoire de LE TRAIN et du transport ferroviaire français. Avec cet accord de grande envergure, nous confirmons notre ambition de proposer des voyages quotidiens à grande vitesse aux millions d'habitants des régions Nouvelle-Aquitaine, Bretagne, Pays-de-Loire et Centre-Val de Loire. Nous avons retenu Talgo, constructeur européen de référence, qui dispose d'une technologie industrielle de pointe et de la solidité industrielle indispensable pour garantir l'excellence du matériel produit et le respect du calendrier. Le design sur-mesure proposé par Talgo

SOUS EMBARGO > 23 JANVIER 2023 18H00

nous permettra de développer une expérience voyageurs unique, notamment avec l'embarquement à bord des objets de loisirs sportifs tels que les vélos et planches de surf. Enfin, nos deux entreprises partagent une ambition commune : celle d'œuvrer durablement pour une mobilité décarbonée a souligné Alain Getraud, Directeur général de LE TRAIN.

Avec LE TRAIN, Talgo initie un partenariat de grande ampleur, qui s'inscrit sur le long terme. C'est une formidable opportunité pour notre entreprise de déployer son savoir-faire et ses innovations au nord des Pyrénées. Nous sommes honorés que LE TRAIN accorde sa confiance à Talgo pour la construction de sa première flotte de trains à grande vitesse neufs. Nous sommes convaincus de la pertinence du modèle LE TRAIN pour faire du transport ferroviaire un vrai levier de transition écologique a déclaré Carlos Palacio Oriol, Président de Patentes Talgo.

A propos de LE TRAIN

Fondé en 2020, LE TRAIN est le premier opérateur français ferroviaire privé à proposer un service grande vitesse, dédié aux déplacements régionaux et inter-régionaux. Avec l'exploitation de 5 lignes à grande vitesse dans le Grand-Ouest, LE TRAIN desservira 11 destinations pour relier les métropoles de Bordeaux, Rennes, Nantes et Tours, les grandes agglomérations de Poitiers, Angoulême et Angers et les villes côtières de La Rochelle et Arcachon. Ses 50 trains quotidiens accueilleront plus de 3 millions de passagers par an, dans un nouveau standard de confort et d'expérience client. Engagé au cœur des territoires pour proposer des solutions de mobilité durables et décarbonnée, LE TRAIN prévoit l'embauche de +150 collaborateurs d'ici sa mise en service pour assurer son exploitation (conducteurs, personnel navigant, etc.).

Contact presse : Louise Chaulin, louise.chaulin@letrainvoyage.fr - +33 7 83 35 96 93

A propos de TALGO

Fondée en 1942, Talgo est une entreprise leader dans la conception, la fabrication et la maintenance de trains légers longue distance et à grande vitesse, présente dans huit pays : Espagne, Allemagne, Danemark, Kazakhstan, Ouzbékistan, Égypte, Arabie saoudite et États-Unis. La société est reconnue dans le monde entier pour ses capacités d'innovation, sa technologie unique et distinctive et sa fiabilité. Talgo est le fabricant choisi par l'opérateur allemand Deutsche Bahn et l'opérateur danois DSB pour décarboniser son réseau ferroviaire avec les trains longue distance Talgo 230. Talgo est également le fournisseur de trains pour le projet à grande vitesse de la ligne *Haramain* entre La Mecque et Médine en Arabie Saoudite.

Contact presse : Aída Prados, talgo@estudiodecomunicacion.com - +34 9 15 76 52 50

Agences de presse



La compagnie Le Train commande 10 trains à grande vitesse pour le Grand Ouest

(AFP) -

La compagnie privée française Le Train a annoncé lundi la commande de dix trains à grande vitesse au constructeur ferroviaire espagnol Talgo, pour environ 300 millions d'euros, avec l'objectif de les lancer sur les rails en France en 2025.

Née en Charente en 2020, la compagnie veut "opérer un trafic grande vitesse intra et interrégional en commençant pas le Grand Ouest", avec parmi les premières dessertes Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Rennes, avec des prolongements vers Arcachon, a indiqué à des journalistes son directeur général Alain Getraud.

La société veut proposer une offre "différente" et "complémentaire" de celle de la SNCF, en utilisant mieux la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux) ouverte en 2017, qui est selon La Train sous-utilisée.

Le contrat passé avec Talgo, retenu au terme d'un appel d'offres lancé début 2022, comprend la commande de dix rames de type Avril avec la possibilité d'en acheter davantage pendant dix ans, la maintenance pendant trente ans et la création d'une antenne de recherche et développement chargée de réfléchir aux "trains du futur", selon M. Getraud.

Ces rames, construites au Pays basque espagnol, bénéficieront d'un "design sur mesure", permettront d'embarquer des objets volumineux, tels que des planches de surf, et proposeront des emplacements pour 40 vélos. Elles pourront rouler à 320 km/h.

S'il n'a pas voulu dévoiler le montant exact de la commande, le dirigeant a indiqué qu'il fallait compter "autour de 300 millions d'euros".

Le planning de livraison "reste à affiner. (...) On espère toujours une pénétration dans le Grand Ouest en 2025", a-t-il dit.

Mais "construire une compagnie ferroviaire uniquement pour le Grand Ouest et uniquement pour dix rames n'aurait aucun sens", a remarqué M. Getraud, qui espère pouvoir "doubler cette flotte dans un délai assez proche, a minima".

Il ne désespère pas de pouvoir acheter également des trains à grande vitesse d'occasion, quand bien même son accord de principe passé en ce sens avec la SNCF tarde à se concrétiser.

Le Train, qui s'appuie sur ses banques actionnaires --Crédit-Mutuel Arkéa et Crédit Agricole notamment-- pour couvrir les besoins et garanties nécessaires, finalise actuellement le financement de sa flotte, selon une porte-parole.

Compagnie fondée en 1942, Talgo a en particulier fourni des trains en Espagne, en Allemagne, en Arabie saoudite, au Danemark, en Egypte et aux Etats-Unis.

liu/agu/uh/er

Afp le 23 janv. 23 à 18 04.



« Le Train » : la compagnie privée commande 10 trains à grande vitesse pour le Grand Ouest

avec AFP.

Alors qu'elle veut s'implanter dans plusieurs lignes du Grand Ouest, la compagnie ferroviaire privée Le Train annonce avoir commandé dix trains à grande vitesse au constructeur ferroviaire espagnol Talgo. La compagnie privée française Le Train a annoncé lundi 23 janvier la commande de dix trains à grande vitesse au constructeur ferroviaire espagnol Talgo, pour environ 300 millions d'euros, avec l'objectif de les lancer sur les rails en France en 2025.

Née en Charente en 2020, la compagnie veut « **opérer un trafic grande vitesse intra et interrégional en commençant pas le Grand Ouest** », avec parmi les premières dessertes Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Rennes, avec des prolongements vers Arcachon, a indiqué à des journalistes son directeur général Alain Getraud.

La société veut proposer une offre « **différente** » et « **complémentaire** » de celle de la SNCF, en utilisant mieux la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux) ouverte en 2017, qui est selon La Train sous-utilisée.

« Design sur mesure »

Le contrat passé avec Talgo, retenu au terme d'un appel d'offres lancé début 2022, comprend la commande de dix rames de type Avril avec la possibilité d'en acheter davantage pendant dix ans, la maintenance pendant trente ans et la création d'une antenne de recherche et développement chargée de réfléchir aux « **trains du futur** », selon Alain Getraud.

Lire aussi : Vitesse, confort... Le nouveau TGV M français gardera-t-il une longueur d'avance sur ses concurrents ?

Ces rames, construites au Pays basque espagnol, bénéficieront d'un « **design sur mesure** », permettront d'embarquer des objets volumineux, tels que des planches de surf, et proposeront des emplacements pour 40 vélos. Elles pourront rouler à 320 km/h.

S'il n'a pas voulu dévoiler le montant exact de la commande, le dirigeant a indiqué qu'il fallait compter « **autour de 300 millions d'euros** ». Le planning de livraison « **reste à affiner. [...] On espère toujours une pénétration dans le Grand Ouest en 2025** », a-t-il dit.

Mais « **construire une compagnie ferroviaire uniquement pour le Grand Ouest et uniquement pour dix rames n'aurait aucun sens** », a remarqué Alain Getraud, qui espère pouvoir « **doubler cette flotte dans un délai assez proche, a minima** ».

Quel financement pour la flotte ?

Il ne désespère pas de pouvoir acheter également des trains à grande vitesse d'occasion, quand bien même son accord de principe passé en ce sens avec la SNCF tarde à se concrétiser.

Le Train, qui s'appuie sur ses banques actionnaires --Crédit-Mutuel Arkéa et Crédit Agricole notamment-- pour couvrir les besoins et garanties nécessaires, finalise actuellement le financement de sa flotte, selon une porte-parole.

Compagnie fondée en 1942, Talgo a en particulier fourni des trains en Espagne, en Allemagne, en Arabie saoudite, au Danemark, en Egypte et aux États-Unis.

Modèle du train Talgo commandé par la compagnie privée Le Train, présenté le 23 janvier à Bordeaux.



Transports : La compagnie privée Le Train passe une commande de dix trains pour se lancer dans le Grand Ouest



GRANDE VITESSELa compagnie veut « opérer un trafic à grande vitesse », avec, parmi les premières dessertes, Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Rennes

La compagnie privée française Le Train a annoncé lundi la commande de dix trains à grande vitesse au constructeur ferroviaire espagnol Talgo, pour environ 300 millions d'euros, avec l'objectif de les lancer sur les rails en France en 2025.

Née en Charente en 2020, la compagnie veut « opérer un trafic à grande vitesse intra et interrégional en commençant par le Grand Ouest », avec parmi les premières dessertes Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Rennes, avec des prolongements vers Arcachon, a indiqué son directeur général **Alain Getraud**.
Des rames équipées pour embarquer des planches de surf

La société veut proposer une offre « différente » et « complémentaire » de celle de la SNCF, en utilisant mieux la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux) ouverte en 2017, qui est, selon Le Train, sous-utilisée.

Le contrat passé avec Talgo, retenu au terme d'un appel d'offres lancé début 2022, comprend la commande de dix rames de type Avril avec la possibilité d'en acheter davantage pendant dix ans, la maintenance pendant trente ans et la création d'une antenne de recherche et développement chargée de réfléchir aux « trains du futur », selon **Alain Getraud**.

Ces rames, construites au Pays basque espagnol, bénéficieront d'un « design sur mesure », permettront d'embarquer des objets volumineux, tels que des planches de surf, et proposeront des emplacements pour 40 vélos. Elles pourront rouler à 320 km/h. La compagnie espère doubler sa flotte rapidement

S'il n'a pas voulu dévoiler le montant exact de la commande, le dirigeant a indiqué qu'il fallait compter « autour de 300 millions d'euros ». Le planning de livraison « reste à affiner. (...) On espère toujours une pénétration dans le Grand Ouest en 2025 », a-t-il dit.





URL :<http://www.20minutes.fr/>

PAYS :France

TYPE :Web Grand Public

► 23 janvier 2023 - 18:03

> [Version en ligne](#)

Mais « construire une compagnie ferroviaire uniquement pour le Grand Ouest et uniquement pour dix rames n'aurait aucun sens », a remarqué **Alain Getraud**, qui espère pouvoir « doubler cette flotte dans un délai assez proche, a minima ».

Il ne désespère pas de pouvoir acheter également des trains à grande vitesse d'occasion, quand bien même son accord de principe passé en ce sens avec la SNCF tarde à se concrétiser.





La compagnie privée Le Train veut se lancer dans le Grand Ouest pour 2025

Home Web La compagnie privée Le Train veut se lancer dans le Grand Ouest pour 2025 Web



admin23 janvier 2023 1 Mins read 2 Views

- Share
- Tweet
- Pin
- Share



La compagnie privée française Le Train a annoncé lundi la commande de dix trains à grande vitesse au constructeur ferroviaire espagnol Talgo, pour environ 300 millions d'euros, avec l'objectif de les lancer sur les rails en France en 2025.

Née en Charente en 2020, la compagnie veut « opérer un trafic à grande vitesse intra et interrégional en commençant par le Grand Ouest », avec parmi les premières dessertes Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Rennes, avec des prolongements vers Arcachon, a indiqué son directeur général **Alain Getraud**.
Des rames équipées pour embarquer des planches de surf

La société veut proposer une offre « différente » et « complémentaire » de celle de la SNCF, en utilisant mieux la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux) ouverte en 2017, qui est, selon Le Train, sous-utilisée.

Le contrat passé avec Talgo, retenu au terme d'un appel d'offres lancé début 2022, comprend la commande de dix rames de type Avril avec la possibilité d'en acheter davantage pendant dix ans, la maintenance pendant trente ans et la création d'une antenne de recherche et développement chargée de réfléchir aux « trains du futur », selon **Alain Getraud**.

Ces rames, construites au Pays basque espagnol, bénéficieront d'un « design sur mesure », permettront d'embarquer des objets volumineux, tels que des planches de surf, et proposeront des emplacements pour 40 vélos. Elles pourront rouler à 320 km/h. La compagnie espère doubler sa flotte rapidement

S'il n'a pas voulu dévoiler le montant exact de la commande, le dirigeant a indiqué qu'il fallait compter « autour de 300 millions d'euros ». Le planning de livraison « reste à



affiner. (...) On espère toujours une pénétration dans le Grand Ouest en 2025 », a-t-il dit.

Mais « construire une compagnie ferroviaire uniquement pour le Grand Ouest et uniquement pour dix rames n'aurait aucun sens », a remarqué **Alain Getraud**, qui espère pouvoir « doubler cette flotte dans un délai assez proche, a minima ».

Il ne désespère pas de pouvoir acheter également des trains à grande vitesse d'occasion, quand bien même son accord de principe passé en ce sens avec la SNCF tarde à se concrétiser.





La compagnie Le Train commande 10 trains et se lancera en 2025

La compagnie Le train, futur concurrent de la SNCF en 2025, vient d'acheter 10 rames grande vitesse à l'espagnol Talgo.



Crédit : Instagram Le Train

La compagnie privée française Le Train a annoncé lundi la commande de dix trains à grande vitesse au constructeur ferroviaire espagnol Talgo, pour environ 300 millions d'euros, avec l'objectif de les lancer sur les rails en France en 2025.

Née en Charente en 2020, la compagnie veut « opérer un trafic grande vitesse intra et interrégional en commençant pas le Grand Ouest », avec parmi les premières dessertes Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Rennes, indique son directeur général **Alain Getraud**. Des prolongements sont prévus vers Arcachon.

La société veut proposer une offre « différente » et « complémentaire » de celle de la SNCF, en utilisant mieux la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux) ouverte en 2017, qui est selon Le Train sous-utilisée.

Surfs et vélos prévus dans les rames

Le contrat passé avec Talgo, retenu au terme d'un appel d'offres lancé début 2022, comprend la commande de dix rames de type Avril avec la possibilité d'en acheter davantage pendant dix ans, la maintenance pendant trente ans et la création d'une antenne de recherche et développement chargée de réfléchir aux « trains du futur », selon **Alain Getraud**.

Ces rames, construites au Pays basque espagnol, bénéficieront d'un « design sur mesure », permettront d'embarquer des objets volumineux, tels que des planches de surf, et proposeront des emplacements pour 40 vélos. Elles pourront rouler à 320 km/h.

S'il n'a pas voulu dévoiler le montant exact de la commande, le dirigeant a indiqué qu'il fallait compter « autour de 300 millions d'euros ». Le planning de livraison « reste à affiner. (...) On espère toujours une pénétration dans le Grand Ouest en 2025 », a-t-il dit.

Le Train vise plus que l'Ouest

Mais « construire une compagnie ferroviaire uniquement pour le Grand Ouest et uniquement pour dix rames n'aurait aucun sens », a relevé **Alain Getraud**, qui espère pouvoir « doubler cette flotte dans un délai assez proche, a minima ». Il ne désespère



pas de pouvoir acheter également des trains à grande vitesse d'occasion, quand bien même son accord de principe passé en ce sens avec la SNCF tarde à se concrétiser.

Le Train, qui s'appuie sur ses banques actionnaires –Crédit-Mutuel Arkéa et Crédit Agricole notamment– pour couvrir les besoins et garanties nécessaires, finalise actuellement le financement de sa flotte, selon une porte-parole. Compagnie fondée en 1942, Talgo a en particulier fourni des trains en Espagne, en Allemagne, en Arabie saoudite, au Danemark, en Egypte et aux Etats-Unis.

A lire aussi :

- On a testé ChatGPT dans l'univers du voyage
- Travel Europe/Visit Europe : en 2023, le TO vise un CA de 75 millions d'euros
- L'héritage de Dominique Gobert : pourquoi tant de haine ?
- France : la plateforme B2B de séjours packagés Ty-Win lève 1,2 million d'euros
- Troubles au Pérou : 400 touristes évacués du Machu Picchu, fermé jusqu'à nouvel avis
- Train : 60000 billets gratuits entre la France et l'Allemagne pour les jeunes

Articles similaires



Presse audiovisuelle

TV / Radio





Un futur concurrent de la SNCF en 2025: Le Train achètera des rames à grande vitesse à l'espagnol Talgo

Transports

Le 23/01/2023 à 17:59

- Whatsapp
- Mail
- messenger

Le nouvel opérateur français qui va concurrencer la SNCF dans le Grand Ouest souhaitait au départ utiliser du matériel d'occasion, mais a dû adapter son modèle face à des difficultés d'approvisionnement. Conséquence: un départ retardé.

Les choses avancent doucement mais sûrement pour Le Train, cette nouvelle compagnie ferroviaire française qui souhaite lancer une liaison régionale à grande vitesse dans le Grand Ouest entre Arcachon, Bordeaux, Angoulême, Poitiers, Tours, Angers, Nantes et Rennes. En offrant une fréquence de trains importante.

Fort d'un cadre légal prêt, de ses autorisations ferroviaires et d'une partie de son financement (notamment grâce à l'entrée de deux banques dans son capital), l'entreprise a annoncé ce lundi le nom de son partenaire industriel retenu pour la construction de son matériel roulant neuf, un investissement de 300 millions d'euros environ.

Il s'agira de l'espagnol Talgo qui fournit notamment ses rames à grande vitesse à l'opérateur national espagnol Renfe et à l'allemand Deutsche Bahn.

Le Train lui a commandé, pour commencer, 10 rames issues de la plateforme "Avril" qui permet à Talgo d'adapter une architecture commune aux souhaits des opérateurs en matière de design intérieur. Elles pourront embarquer 360 passagers et circuler jusqu'à 330 km/h. La maintenance des rames sera également confiée à l'industriel. La construction des rames débiterait dès le premier semestre 2023, après signature des contrats.

"On est heureux de ce choix notamment parce que Talgo a des usines dans le Pays basque espagnol, à 300 kilomètres de Bordeaux, a une forte capacité d'adaptation industrielle et parce que le partenariat est sur du long terme" commente **Alain Gétraud**, directeur général de la compagnie Le Train.

"L'expérience voyageur est également importante et leurs trains offre une accessibilité importante comme pour l'emport de vélos (jusqu'à 40 par rame, NDLR), c'est important pour nous" poursuit-il.

C'est donc la première fois en France qu'un opérateur partant de zéro lancera une offre ferroviaire à grande vitesse en France en concurrence de la SNCF. Mais "construire une compagnie ferroviaire uniquement pour le Grand Ouest et uniquement pour dix rames n'aurait aucun sens", a remarqué **Alain Gétraud**, qui espère pouvoir "doubler cette flotte dans un délai assez proche, a minima".

Le probable design des trains à grande vitesse Le Train fabriqués par l'espagnol Talgo ©
Le Train
300 millions d'euros

C'est une bonne nouvelle pour l'entreprise privée et la concurrence encore famélique dans le rail français mais elle a son revers.



Actuellement, beaucoup d'opérateurs, historiques ou nouveaux, sont à la recherche de rames neuves à l'achat, afin de renforcer ou de lancer des liaisons ferroviaires en Europe.

Ce qui provoque d'importants engorgements et donc des délais de livraison plus longs qu'à l'habitude: de 24 à 36 mois. Conséquence, Le Train qui souhaitait au départ se lancer en 2022 sera finalement sur les rails début 2025. Un retard qui concerne un nombre importants d'acteurs comme Midnight Train en France ou European Sleeper en Belgique.

Le choix du neuf est par ailleurs en contradiction avec la philosophie écoresponsable du futur opérateur qui souhaitait initialement utiliser du matériel d'occasion.

Il est bien sûr moins coûteux, moins carboné et permet d'être plus rapidement opérationnel. Avec du matériel d'occasion, Le Train concède qu'il aurait pu se lancer bien plus rapidement, dès cette année d'ailleurs: "on a la capacité industrielle de revisiter ce matériel, de le refiter", nous explique **Alain Gétraud**.

Mais comme dans le neuf, l'entreprise se heurte à une pénurie de matériel réformé: "il n'y a pas de processus fluide pour acquérir ce matériel", se désole le dirigeant. Trains d'occasion: "On ne désespère pas"

Et aux décisions de SNCF Voyageurs qui gère un parc important de trains d'occasion de la SNCF. Elle oppose en effet pour le moment une fin de non recevoir à la compagnie qui souhaite lui racheter une dizaine de rames TGV.

"Ce n'est pas le choix de SNCF Voyageurs mais bien la réglementation européenne (n°1907/2006 REACH) qui nous interdit toute vente ou cession de matériel du type recherché. Cette interdiction a été formellement confirmée par les services de l'Etat" nous explique un porte-parole de la SNCF.

Cette réglementation est relative à la présence de substances chimiques et à sa détection dans les produits vendus dans l'UE et a donné lieu à **un arrêté en 2019** sur le repérage de l'amiante avant certaines opérations dans les matériels roulants ferroviaires. Or, certaines rames TGV réformées contiennent cette substance cancérigène.

Pour autant, **Alain Gétraud** reste confiant quant à la capacité de SNCF Voyageurs de faire évoluer sa position tout simplement parce que l'arrivée d'un nouvel acteur est bonne pour tout le marché, il fait grossir la part du train dans les déplacements. Pas d'impact sur le prix des futurs billets

Et le dirigeant "ne désespère pas complètement de réussir avec du matériel d'occasion puisqu'on a toujours des discussions en cours avec des partenaires industriels même si ça prend plus de temps".

Enfin, le choix du neuf modifie en profondeur le modèle économique du Train avec un investissement initial en matériel bien plus important que ce qu'il aurait dû être avec de l'occasion.

"Lever de l'argent pour cet investissement prend du temps et c'est ce qui a retardé notre calendrier" nous explique **Alain Gétraud**. "Tout cela est une première en France, ça prend du temps, le chemin est vierge" poursuit-il.

Par contre, la compagnie assure que ce changement de modèle ne modifiera pas l'approche "loisirs" (et sans classes) de l'offre qui visera notamment les jeunes. "Ce matériel est amortissable sur une période beaucoup plus longue, plus de 30 ans, ça n'aura pas d'impact sur le prix du billet" promet l'entrepreneur.



La société "Le Train" concurrente de la SNCF dès 2025 sur la LGV entre Bordeaux et Nantes

La SNCF aura bientôt un concurrent sur plusieurs lignes LGV du Grand-Ouest. La société "Le Train" vient d'annoncer la mise en service de plusieurs rames début 2025. Elle desservira à terme 11 destinations entre Bordeaux, Rennes et Nantes en passant par Tours, Angers, et Angoulême.



Les futures rames de l'entreprise Le Train - Le Train

Ce lundi après-midi à Bordeaux l'entreprise Le Train a annoncé **un contrat de 300 millions d'euros avec le constructeur espagnol Talgo** pour la livraison de 10 rames d'ici 2 ans.

Le Train bénéficie du soutien financier de deux grandes banques françaises : le Crédit Mutuel Arkéa et le Crédit Agricole et ses dirigeants voient les choses en grand.

Pour l'instant on parle de 10 rames mais l'entreprise ferroviaire s'est fixée **un objectif ambitieux : 50 liaisons quotidiennes pour transporter 3 millions de voyageurs par an**. Les premiers trains seront en circulation si tout va bien début 2025 :

Bordeaux/Angoulême en LGV (moins de 40 minutes au lieu d'1 heure, 1 heure 30 actuellement en TER). Ensuite un Bordeaux-Nantes en passant par Tours en 3 heures.

A l'étude également : des dessertes vers La Rochelle et Poitiers. En Gironde la **société Le Train** ira aussi jusqu'à Arcachon.

*Nous confirmons notre ambition de proposer des voyages quotidiens à grande vitesse aux millions d'habitants des régions Nouvelle-Aquitaine, Bretagne, Pays-de-Loire et Centre-Val de Loire - **Alain Getraud**, Directeur général de LE TRAIN*

En attendant que ces nouvelles rames sortent des usines Talgo au Pays Basque, l'entreprise Le Train est également en négociation avec la SNCF pour lui racheter des TGV d'occasion. Si les discussions aboutissent rapidement l'entreprise pourrait même se lancer dès 2024.

Le Train promet des rames plus spacieuses que celle de la SNCF avec moins de voyageurs mais plus de place pour les vélos, **une fréquence quotidienne importante et un prix le plus stable possible**.





- 08:01:21 On fera bientôt Bordeaux Angoulême Nantes à grande vitesse dans des trains espagnols : la société Le Train, la nouvelle société transport ferroviaire née à Angoulême, futur concurrent de la SNCF, a franchi une étape importante. Elle a choisi le constructeur de ses futures rames, l'espagnol Talgo. Le Train créé par un entrepreneur charentais et par un ingénieur basée à Bordeaux proposera à partir de 2025 des liaisons inter à grande vitesse entre 11 villes de notre grand ouest : La Rochelle, Angoulême, Bordeaux, Nantes, Rennes, Angers, sur des liaisons délaissées par la SNCF.
- 08:02:06 Reportage de Pierre Marsat : Talgo a été retenu par Le Train après une longue période d'appel d'offres.
- 08:02:17 Interview d'Eric Getraud (sic, au lieu d'Alain Getraud), directeur général du Train.
- 08:03:17





- 08:06:28 La société Le Train va concurrencer la SNCF sur la ligne entre Bordeaux et Nantes.
- 08:06:53 Commentaire de Stéphane Hiscock. L'entreprise est également en négociation avec la SNCF pour lui racheter des TGV d'occasion. L'entreprise pourrait même se lancer dès 2024. Le Train promet des rames plus spacieuses que celle de la SNCF avec moins de voyageurs mais plus de places pour les vélos.
- 08:07:58



08:32:02 La compagnie Le Train a décidé d'acheter des TGV neufs au
constructeur espagnol Talgo.

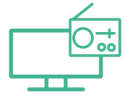
08:32:25



- 12:02:43 Le Train arrive en Nouvelle-Aquitaine. Il y aura bientôt des TGV privés dans le Grand Ouest. C'est une société Néo Aquitaine qui les fera circuler. 12: 03:01 Commentaire Marie-Noëlle Missud. Le train est officiellement née en décembre dernier c'est un entrepreneur charentais Tony Boniface qui est un ex-dirigeant de la SNCF Réseau.
- 12:03:52 Interview Alain Getraud, directeur général de la société Le Train.
- 12:04:17 Commentaire Marie-Noëlle Missud. L' objectif est de proposer 50 trains quotidiens dans la nuit. La première année le potentiel est important, 3 millions de voyageurs possibles au départ d'Arcachon, de Bordeaux et d'Angoulême. Il y a une possibilité par exemple d'embarquer des vélos.
- 12:04:54



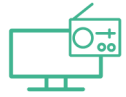
12:09:27 La compagnie ferroviaire privée Le Train présente ses rames.
12:09:52 Interview d'Alain Getraud, directeur général Compagnie Le Train. Il
y aura de la création d'emplois.
12:10:22



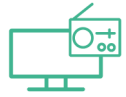
- 18:11:47 Le Train commande dix rames de TGV à Talgo. Invité : Alain Gétraud, directeur général de Le Train.
- 18:12:14 Interview Alain Gétraud : Talgo n' est pas comparable à Asltom, mais Talgo est une entreprise mythique. L' objectif de l'entreprise Le Train est d'apporter une offre qui soit complémentaire à celle de la SNCF. Ils veulent opérer sur des destinations qu'opère peu ou pas la SNCF.
- 18:15:19



- 18:15:19 Rail : l'entrée dans le marché trop ardue ? Invité : Alain Gétraud, directeur général de Le Train. Doit-il y avoir des alternatives à la SNCF ? Peut-il y en avoir dans les faits ? Malgré la libéralisation du ferroviaire depuis quelques années, ça ne décolle pas vraiment. Il y a des initiatives du côté de Trenitalia et de Renfe, mais ça ne décolle pas très vite.
- 18:15:38 Alain Gétraud : de nouvelles compagnies ont été créées en Italie ou en Espagne et sont aujourd'hui de vrais acteurs sur le marché. La France a résisté plus longtemps. La SNCF opère 14 000 trains par jour. Le Train vise à amener une offre complémentaire. Explications.
- 18:16:48 Explications sur le cadre juridique français.
- 18:17:09 Les banques Crédit Mutuel Arkéa et Crédit Agricole sont entrées au capital de Le Train. Il faut agréger d' autres acteurs financiers.
- 18:18:04



- 18:18:04 Le Train vise la rentabilité d'ici trois ans. Invité : Alain Gétraud, directeur général de Le Train.
- 18:18:57 Alain Gétraud mentionne la SNCF. Evocation des prix de Trenitalia.
- 18:19:56 Le train est un formidable outil pour la préservation environnementale.
- 18:21:06 L'invité évoque l'ouverture à la concurrence dans le secteur aérien.
- 18:22:02



- 19:10:43 Une nouvelle offre de trains arrive dans la région. La compagnie Le Train annonce la mise en service de lignes dans le Grand Ouest au départ de Bordeaux avec des arrêts prévus en Poitou Charentes.
- 19:11:08 Commentaire de Marie-Noëlle Missud. Elle parle de l'origine de la compagnie Le Train. Ce train est né d'un chef d'entreprise charentais qui s'est associé avec un ex-dirigeant de SNCF Réseau. Ils sont partis du constat que les lignes à grande vitesse étaient sous employées par la SNCF.
- 19:11:34 Précision sur les lignes proposées par Le Train.
- 19:12:11 Interview d'Alain Getraud, directeur général de la société Le Train.
Il parle des opportunités d'emploi générées par la ligne.
- 19:12:57



TGV : la compagnie privée "Le Train" vise 2025 pour ses liaisons entre Bordeaux, Angoulême, Arcachon, Nantes et Rennes

Publié le 24/01/2023 à 12h29

Écrit par
Vincent Dubroca .

La gare de Bordeaux Saint-Jean • © Thomas Milon - France 3 Aquitaine

"Le Train", compagnie privée créée en Charente en 2020, annonce la commande de 10 trains à grande vitesse pour développer une offre de dessertes dans le grand Ouest. Objectif : une mise en service en 2025 des liaisons Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Nantes, Bordeaux-Rennes avec des prolongements vers Arcachon et La Rochelle.

Développer une offre différente et complémentaire de celle de la SNCF, c'est l'ambition affichée par le directeur général de la compagnie privée "Le Train", lundi 23 janvier à Bordeaux, lors de la présentation du contrat passé avec le constructeur ferroviaire espagnol Talgo.

Alain Getraud annonce la commande de 10 rames pour environ 300 millions d'euros.

Ces trains grande vitesse, construits à Rivabellosa au Pays basque espagnol, bénéficieront d'un design sur mesure : elles permettront d'embarquer des objets volumineux (tels que des planches de surf) et proposeront des emplacements pour 40 vélos. Elles pourront rouler à 320 km/h, sur la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux).

Les premières rames grande vitesse de la compagnie privée française Le Train pourrait circuler en 2025 dans le grand ouest • © Le Train

C'est la première fois en France qu'un opérateur ferroviaire lancera une offre à grande vitesse concurrente des TGV de la SNCF.

La société "Le Train", créée en 2020 en Charente, vise une mise en service de ces rames neuves en 2025 pour desservir le Grand-Ouest sur les lignes Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Rennes, avec des prolongements vers Arcachon et La Rochelle.

Le Train annonce 11 dessertes dans les Grand Ouest pour 2025 • © Le Train

Alain Getraud, co-fondateur de l'entreprise ferroviaire et directeur général, espère doubler sa flotte à minima dans un délai proche, explique-t-il : *"le contrat passé avec Talgo, au terme d'un appel d'offres lancé en 2022, comprend la commande de ces dix rames de type Avril, avec la possibilité d'en acheter davantage pendant dix ans. Il prévoit aussi la maintenance pendant trente ans et la création en Nouvelle Aquitaine d'une antenne de recherche et développement chargée de réfléchir aux trains du futur"*.

Alain Getraud, co-fondateur et directeur général de la compagnie ferroviaire privée "le=" train",=" lund=" 23=" janvier=" 2023=" à=" bordeaux=" "
src="https://france3-regions.francetvinfo.fr/image/LBf8vcN63Ju4e1LfVIY6NsZRyKQ/800x450/filters:format(webp)/regions/2023/01/24/63cfb83c940a2_dir-gene-le-train.jpg"



id="7520e8c8">

Alain Getraud, co-fondateur et directeur général de la compagnie ferroviaire privée "Le Train", lundi 23 janvier 2023 à Bordeaux • © F3 Nouvelle Aquitaine / N. Pressigout

La compagnie ferroviaire espère débiter son activité dès 2024. Mais à condition qu'elle acquière **des trains à grande vitesse d'occasion** de différents opérateurs européens, dans l'attente des rames neuves.

Le Train, qui s'appuie sur deux banques actionnaires (Crédit-Mutuel Arkéa et Crédit Agricole) ambitionne de desservir **11 destinations dans le Grand-Ouest et de proposer 50 trajets quotidiens**.

150 collaborateurs seraient embauchés pour assurer l'exploitation de son réseau. Un centre de maintenance serait notamment exploité en Nouvelle Aquitaine pour l'entretien du matériel roulant.





- 06:47:02 Ferroviaire : qui sont les concurrents de la SNCF ?
- 06:47:17 Commentaire d' Axel de Tarlé.
- 06:47:14 Présentation de Trenitalia, la société propose des Paris-Milan en passant par Lyon.
- 06:47:24 Cet été, le Renfe teste un Barcelone-Lyon et un Madrid-Marseille.
- 06:47:42 La nouvelle compagnie "Le Train", 100% français, vient d'acheter 10 rames de TGV pour le Grand Ouest.
- 06:47:50 L'opérateur prend des créneaux où la SNCF n'est pas très bonne.
06: 48:22 RailCoop veut proposer des Bordeaux-Lyon, sans passer par Paris.
- 06:48:48 Selon Les Echos, Kevin Speed veut lancer un TGV low-cost et omnibus pour les voyageurs pendulaires.
- 06:49:04 Allusion à EasyJet Ryanair.
- 06:49:41 Cette initiative pourrait répondre au problème de l'immobilier qui est inaccessible dans les grandes villes.
- 06:50:04 Présentation des services de Midnight Trains.
- 06:50:51

Nantes-Bordeaux en train en 3h, la compagnie Le Train l'espère pour début 2024



De

- France Bleu Loire Océan

Mercredi 25 janvier 2023 à 3:42

Par

- Céline Loizeau

La gare de Nantes. © Radio France - Grégory Jullian

Les choses semblent s'accélérer pour la société privée Le Train, basée près d'Angoulême. Décembre dernier, elle obtient du ministère des Transports une licence pour circuler sur le réseau ferré français. Ce lundi 23 janvier, à Bordeaux, elle annonce avoir passé commande pour des rames neuves auprès du constructeur espagnol Talgo. La promesse de faire Nantes-Bordeaux en 2h58

Cette société mise sur le Grand-Ouest avec notamment un trajet Nantes-Bordeaux, en moins de 3h : 2h58 précisément. Aujourd'hui, avec le TGV via Paris ou Saint-Pierre-des-Corps ou l'Intercité via La Rochelle, c'est minimum 4h. En voiture, sans bouchons, c'est 3h30. **La parade est de passer par Tours et alors d'emprunter la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, utilisée "à environ 65%, donc il reste de la place", selon Catherine Pihan-Le Bars, la directrice générale adjointe aux opérations pour le groupe Le Train.**

"On est sur un démarrage qui aujourd'hui est prévu sur 2024", enchaîne-t-elle. Le groupe, qui n'annonce pas de date précise, espère que ce sera début 2024. L'offre doit démarrer avec des rames d'occasion que Le train est en train d'acheter à différents opérateurs, dont la SNCF. Il y aura par la suite des rames neuves. Cinq allers-retours par jour

Outre le temps de trajet réduit, Le Train promet "une arrivée à Nantes comme Bordeaux avant 9h du matin. Ca va vraiment changer la donne et permettre aux gens de laisser la voiture au garage." Aujourd'hui, impossible, au départ de Bordeaux, d'arriver à Nantes avant 11h.

Il est prévu au démarrage cinq allers-retours par jour. **Le prix d'un trajet - un aller -**





URL :<http://www.francebleu.fr>

PAYS :France

TYPE :Web Grand Public

► 25 janvier 2023 - 02:43

[> Version en ligne](#)

devrait coûter autour de 60 euros. La SNCF annonce, à ce jour, un prix moyen à 88 euros pour un billet pris le jour-même.

Cette société qui compte proposer d'autres trajets, notamment entre Bordeaux et Angers et Bordeaux et Rennes, veut recruter au total quelque 150 personnes dont une trentaine de conducteurs.



Presse nationale économique



Le Train donne le signal du départ pour les jeunes acteurs du ferroviaire

- Le charentais vient de signer une commande de 350 millions d'euros pour dix rames TGV de l'espagnol Talgo.
- Il est le premier d'une poignée de projets privés français à réunir le financement pour acquérir son matériel roulant.

TRANSPORT

Léa Delpont

—Correspondante à Lyon

Attention au départ : Le Train, une compagnie ferroviaire de Charente, a signé ce lundi une commande de dix rames neuves à grande vitesse au constructeur espagnol Talgo. Un contrat à 350 millions d'euros, maintenance comprise sur trente ans. Elles s'élanceront sur les rails du Grand Ouest et de Nouvelle-Aquitaine en 2025 et pourraient bien être la première flotte française privée à concurrencer sans aide publique le monopole perdu de la SNCF. En France, l'ouverture du marché des voyageurs – en 2020 – se résume à un Paris-Lyon-Milan de Trenitalia ; mis en service fin 2021. Avant l'ouverture d'ici à l'été d'un Madrid-Marseille et un Barcelone-Lyon avec la Renfe. Une affaire d'anciennes compagnies nationales. Mais voilà qu'une poignée d'opérateurs tricolores naissants se piquent de faire rouler des trains. Chaque projet est différent mais Le Train, Railcoop, Midnight Trains et Kevin Speed ont toutes un point commun : ces compagnies 100 % privées se lancent en « open access » (= service librement organisé). Autrement dit : sans compensation ni subvention.

L'opposé du cas Transdev en région Sud, qui a râlé en 2021 le marché conventionné du TER Marseille-Toulon-Nice, première ligne de TER attribuée à concurrence dont le premier voyage aura lieu en 2025. C'est la Région, pas le délégataire, qui paye les seize rames neuves à Alstom et la construction d'un centre de maintenance. « L'annonce du Train est une très bonne nouvelle pour toutes les start-up ferroviaires. C'est le signal qu'il est possible de trouver des investisseurs », estime Gilles Dansart, organisateur en novembre du colloque « Les Nouveaux Aventuriers du Rail ». Car la



Le Train va proposer des trajets qui n'existent pas en TGV : un Bordeaux-Rennes direct sans passer par Paris, ou un Bordeaux-Tours sans arrêt intermédiaire. Photo Le Train

principale difficulté pour ces nouveaux opérateurs avec une prise de risque à 100 %, c'est le financement pour l'accès au matériel roulant.

« On essaie les plâtres » Kevin Speed, autre acteur de la grande vitesse, envisageait de louer des rames à l'étranger. Mais les différents modèles ne sont pas interchangeables et il doit acheter ses trains. Il en appelle au gouvernement pour obtenir de SNCF Réseau « un accord-cadre de trente ans sur la disponibilité des lignes, pour la durée de l'amortissement des trains ». Pour Laurent Fourtune, son président, c'est « la seule garantie possible pour attirer des investisseurs qui veulent de la visibilité ». Railcoop, qui espérait relancer la ligne Bordeaux-Lyon

en 2023, recherche, de son côté, toujours 40 millions d'euros pour rénover des rames d'occasion de la région Auvergne-Rhône-Alpes. La société coopérative a réuni 12 millions en fonds propres, mais le compte n'y est pas. « Il faudrait emprunter, or c'est compliqué dans un marché qui s'ouvre : on essaie les plâtres », confie le directeur général, Nicolas Debaetsiste. L'entreprise veut acquérir neuf automotrices pour en réhabiliter huit, la dernière fournissant les pièces de rechange. Railcoop doit aussi financer des aménagements en gare pour la vente de billets – non commercialisés par la SNCF.

Midnight Train rêve, lui, de relancer des trains de nuit confortables vers les grandes métropoles euro-

péennes. Son PDG, Adrien Aumont, assure « avoir sécurisé le financement pour le matériel roulant » sur une première ligne, mais ne veut pas donner de détails avant d'avoir levé les fonds pour boucler les états jusqu'à la mise en exploitation.

« Hyperconcurrentiel »

Le Train a aussi besoin de quelques dizaines de millions supplémentaires pour aller jusque-là. « Dans un contexte d'ouverture du marché hyperconcurrentiel », le directeur général, Alain Getraud, en phase d'ultimes négociations sur les 350 millions de Talgo, garde encore confidentielle l'identité de ses investisseurs. Précision importante : « Les actifs seront détenus par une filiale dont Le Train sera un actionnaire

minoritaire. Initialement, celui-ci privilégiait l'acquisition de matériel d'occasion. La SNCF lui a bien proposé des rames du TGV Atlantique, mais sur un parc mis au rebut durant les mois de Covid, et « qui aurait pu encore servir », selon un expert. « Le démantèlement était trop avancé pour qu'on puisse le régénérer », regrette Alain Getraud, qui pensait inaugurer Le Train en 2023.

Un milliard en péage

La compagnie charentaise propose des trajets qui n'existent pas en TGV : un Bordeaux-Rennes direct, sans passer par Paris, ou un Bordeaux-Tours sans arrêt intermédiaire. Le Train prévoit 50 trains quotidiens, en visant 5 millions de voyageurs annuels et la rentabilité

en trois ans. Il a obtenu sa licence ferroviaire le 16 décembre et ses sillons sont déjà réservés.

Ces nouveaux entrants, contrairement aux compagnies étrangères, ne cherchent pas à disputer les lignes rentables à la SNCF, mais à proposer des offres complémentaires. Soit un réseau à grande vitesse décentré de l'étoile parisienne pour Le Train, des lignes radiales pour Railcoop, des trains de nuit pour Midnight, des trains pendulaires via les gares intermédiaires pour Kevin Speed. Laurent Fourtune estime à « un milliard d'euros les péages annuels payés par ces services additionnels ». Soit 30 milliards sur trente ans pour le renouvellement des infrastructures ferroviaires. « Du gagnant-gagnant », selon lui. ■

Kevin Speed veut un TGV low cost pour les voyageurs pendulaires

La dernière née des start-up françaises ferroviaires veut opérer des trains à grande vitesse dans les gares intermédiaires pour les voyageurs pendulaires.

« La grande vitesse pour tous, tous les jours » : derrière ce slogan, Kevin Speed, le dernier-né des opérateurs ferroviaires, cible les voyageurs pendulaires avec des trains omnibus dans toutes les gares intermédiaires. Son président cofondateur, Laurent Fourtune, ancien directeur opérationnel d'Eurotunnel et ancien directeur du développement à la RATP, se présente comme « l'une des rares personnes en France capables d'assurer le management d'une entreprise ferroviaire, et encore assez jeune, à 53 ans, pour se lancer dans un tel projet ».

La compagnie créée en février 2022 à Paris se dit « en discussion avec des grands fonds d'investissement » pour acquérir son matériel. A défaut de l'argent, elle a les plans. Elle revendique la signature d'un « protocole d'exclusivité avec un constructeur français majeur ». Son partenaire développe un train « dérivé d'une des plus grandes séries européennes » mais adapté à ses besoins :

300 km/h, accélérations et freinages rapides, un seul niveau et beaucoup de portes latérales pour perdre le moins de temps à chaque arrêt.

Salariés actionnaires

Et un grand nombre de sièges. Car Kevin Speed, qui veut baisser les tarifs d'environ 30 %, s'inspire « des solutions rentables dans le low cost aérien », explique Laurent Fourtune. A savoir « une très haute densité à bord, une rotation rapide des actifs et des coûts d'exploitation réduits depuis des bases secondaires ». Autrement dit, le terminus des trains chaque soir dans une gare intermédiaire, d'où ils repartiront le matin. « Le modèle est low cost techniquement et industriellement, mais pas socialement puisque les salariés seront actionnaires et les syndicats

associés à la gouvernance », revendique l'entrepreneur qui revendique son statut de « cheminot ».

« On n'a jamais eu autant besoin de TGV. Les trains sont insuffisants, complets, et les places trop chères », dit-il. Impossible dans ces conditions de développer le report modal : « 1 % d'automobilistes qui basculent [vers le train, NDLR], c'est 10 % de voyageurs en plus ». « Les pouvoirs publics n'ayant plus les moyens d'investir, le recours au privé est incontournable » affirme-t-il, prônant « une solution raisonnable » au regard des enjeux socio-économiques, territoriaux et climatiques.

Selon lui, les clients de Kevin Speed économiseraient 150 millions d'euros de carburant par an, en diminuant leur empreinte carbone de 140.000 tonnes eqCO₂. Le service revitaliserait les gares intermédiaires des axes à grande vitesse avec une desserte multiplifiée par trois, et créerait 500 emplois de cheminots en territoire rural ou périurbain. Laurent Fourtune demande à SNCF Réseau des garanties d'accès aux lignes sur trente ans, pour donner de la visibilité à ses investisseurs. Sans ça, le projet risque de rester à quel... — L. D.

Les wagons-lits de Midnight Trains avancent bon train

La jeune compagnie de trains de nuit veut concurrencer l'aviation vers les grandes villes européennes. Elle achoppe encore sur son financement mais vise une première destination en 2024.

Adrien Aumont, cofondateur en 2009 de la plateforme de financement collaboratif KissKissBankBank, est bien placé pour le savoir : « C'est plus facile pour une start-up d'aller demander des serveurs à Amazon que de discuter avec des constructeurs de trains qui vendent plusieurs dizaines de millions d'euros un produit habituellement payé avec l'argent des impôts. »

Sa nouvelle société Midnight Trains, cofondée avec son complice de KKBB Romain Payet, veut concurrencer l'aviation avec le retour des trains de nuit. Depuis son hub parisien, il cible une dizaine de grandes villes européennes, distantes de 800 à 1.500 kilomètres. Car un Paris Rome, par les airs, c'est 206 kg eqCO₂ par passager, contre 8,8 en chemin de fer (23 fois moins), met-il en avant. Midnight mise sur le flygskam (la honte de prendre l'avion en suédois),

l'avantage du porte-à-porte en supprimant les pénibles trajets du centre-ville à l'aéroport et, a contrario du stress et de l'inconfort généralisés dans l'aviation commerciale, le « réenchantement ferroviaire ».

Car pas question de ressusciter les couchettes collectives partagées avec des inconnus ou de se contenter de sièges inclinables. Midnight, c'est un « hôtel-restauration sur rail » comme au temps de l'Orient Express, avec des cabines privées – solo, duo ou famille –, salle d'eau, petit-déjeuner, télé et Wifi (un plus par rapport à Agatha Christie...). Pourtant, « ce n'est pas un train de luxe », insiste Adrien Aumont. Il refuse de parler de « classes » mais « les entrées de gamme sont pensées pour intéresser quiconque à des moyens de voyage avec EasyJet ». Le corollaire de la politique tarifaire : « Il faut du volume pour amortir les coûts. »

Autre condition de la réussite : « La fréquence, avec un trajet nocturne quotidien dans les deux sens. » Midnight Trains veut lancer son premier wagon-lit fin 2024. « On progresse bien au regard du temps ferroviaire, inéluctablement long », assure le PDG. « Il

faut s'y habituer mais pas s'y résigner pour avancer quand même », ajoute-t-il.

La compagnie est toujours en quête de quelques dizaines de millions d'euros. « Mais une fois réglé le financement du matériel, on sait faire le reste : obtenir une licence, un certificat de sécurité, une homologation, des sillons... C'est long, mais pas bloquant », affirme-t-il.

En attendant son financement, la compagnie mène une campagne de marketing glamour.

En attendant, l'embryon de compagnie de trois salariés et une dizaine de consultants mènent une campagne de marketing glamour auprès de 60.000 abonnés à sa newsletter et ses réseaux sociaux : contenu informatif et culturel sur l'univers du voyage, suggestions musicales et extraits de film... Le but : « Installer la marque et créer du désir avant l'arrivée du produit. » Ou comment occuper le terrain sans train. — L. D.



PME & REGIONS

Le Train donne le signal du départ pour les jeunes acteurs du ferroviaire

- Le charentais vient de signer une commande de 350 millions d'euros pour dix rames TGV de l'espagnol Talgo.
- Il est le premier d'une poignée de projets privés français à réunir le financement pour acquérir son matériel roulant.

TRANSPORT

Léa Delpont

— Correspondante à Lyon

Attention au départ : Le Train, une compagnie ferroviaire de Charente, a signé ce lundi une commande de dix rames neuves à grande vitesse au constructeur espagnol Talgo. Un contrat à 350 millions d'euros, maintenance comprise sur trente ans. Elles s'élanceront sur les rails du Grand Ouest et de Nouvelle-Aquitaine en 2025 et pourraient bien être la première flotte française privée à concurrencer sans aide publique le monopole perdu de la SNCF. En France, l'ouverture du marché des voyageurs – en 2020 – se résume à un Paris-Lyon-Milan de Trenitalia ; mis en service fin 2021. Avant l'ouverture d'ici à l'été d'un Madrid-Marseille et un Barcelone-Lyon avec la Renfe. Une affaire d'anciennes compagnies nationales. Mais voilà qu'une poignée d'opérateurs tricolores naissants se piquent de faire rouler des trains. Chaque projet est différent mais Le Train, Railcoop, Midnight Trains et Kevin Speed ont toutes un point commun : ces compagnies 100 % privées se lancent en « open access » (« service librement organisé »). Autrement dit : sans compensation ni subvention.

L'opposé du cas Transdev en région Sud, qui a raflé en 2021 le marché conventionné du TER Marseille-Toulon-Nice, première ligne de TER attribuée à la concurrence et dont le premier voyage aura lieu en 2025. C'est la Région, pas le délé-

gataire, qui paye les seize rames neuves à Alstom et la construction d'un centre de maintenance. « L'annonce du Train est une très bonne nouvelle pour toutes les start-up ferroviaires. C'est le signal qu'il est possible de trouver des investisseurs », estime Gilles Dansart, organisateur en novembre du colloque « Les Nouveaux Aventuriers du Rail ». Car la principale difficulté pour ces nouveaux opérateurs avec une prise de risque à 100 %, c'est le financement pour l'accès au matériel roulant.

« On essuie les plâtres »

Kevin Speed, autre acteur de la grande vitesse, envisageait de louer des rames à l'étranger. Mais les différents modèles ne sont pas interoperables et il doit acheter ses trains. Il en appelle au gouvernement pour obtenir de SNCF Réseau « un accord-cadre de trente ans sur la disponibilité des lignes, pour la durée de l'amortissement des trains ». Pour Laurent Fourtune, son président, c'est « la seule garantie possible pour attirer des investisseurs qui veulent de la visibilité ». Railcoop, qui espérait relancer la ligne Bordeaux Lyon en 2023, recherche, de son côté, toujours 40 millions d'euros pour rénover des rames d'occasion de la région Auvergne-Rhône-Alpes. La société coopérative a réuni 12 millions en fonds propres, mais le compte n'y est pas. « Il faudrait emprunter, or c'est compliqué dans un marché qui s'ouvre : on essuie les plâtres », confie le directeur général,





Nicolas Debaisieux. L'entreprise veut acquérir neuf automotrices pour en réhabiliter huit, la dernière fournissant les pièces de rechange. Railcoop doit aussi financer des aménagements en gare pour la vente des billets – non commercialisés par la SNCF.

Midnight Train rêve, lui, de relancer des trains de nuit confortables vers les grandes métropoles européennes. Son PDG, Adrien Aumont, assure « avoir sécurisé le financement pour le matériel roulant » sur une première ligne, mais ne veut pas donner de détails avant d'avoir levé les fonds pour boucler les étapes jusqu'à la mise en exploitation.

« Hyperconcurrentiel »

Le Train a aussi besoin de quelques dizaines de millions supplémentaires pour aller jusque-là. « Dans un contexte d'ouverture du marché hyperconcurrentiel », le directeur général, Alain Getraud, en phase d'ultimes négociations sur les 350 millions de Talgo, garde encore confidentielle l'identité de ses investisseurs. Précision importante : « Les actifs seront détenus par une filiale dont Le Train sera un actionnaire minoritaire. Initialement, celui-ci privilégiait l'acquisition de matériel d'occasion. La SNCF lui a bien proposé des rames du TGV Atlantique, mais sur un parc mis au rebut du-

rant les mois de Covid, et « qui aurait pu encore servir », selon un expert. « Le démantèlement était trop avancé pour qu'on puisse les régénérer », regrette Alain Getraud, qui pensait inaugurer Le Train en 2023.

Un milliard en péage

La compagnie charentaise propose des trajets qui n'existent pas en TGV : un Bordeaux-Rennes direct, sans passer par Paris, ou un Bordeaux-Tours sans arrêt intermédiaire. Le Train prévoit 50 trains quotidiens, en visant 5 millions de voyageurs annuels et la rentabilité en trois ans. Il a obtenu sa licence ferroviaire le 16 décembre et ses sillons sont déjà réservés.

Ces nouveaux entrants, contrairement aux compagnies étrangères, ne cherchent pas à disputer les lignes rentables à la SNCF, mais à proposer des offres complémentaires. Soit un réseau à grande vitesse décentré de l'étoile parisienne pour Le Train, des lignes radiales pour Railcoop, des trains de nuit pour Midnight, des trains pendulaires via les gares intermédiaires pour Kevin Speed. Laurent Fourtune estime à « un milliard d'euros les péages annuels payés par ces services additionnels ». Soit 30 milliards sur trente ans pour le renouvellement des infrastructures ferroviaires. « Du gagnant-gagnant », selon lui. ■



Le Train va proposer des trajets qui n'existent pas en TGV : un Bordeaux-Rennes direct sans passer par Paris, ou un Bordeaux-Tours sans arrêt intermédiaire. Photo Le Train





Le nouvel opérateur Le Train commande 10 rames à l'espagnol Talgo qui seront livrées à partir de 2025

Le futur opérateur ferroviaire français à grande vitesse Le Train vient de passer commande de 10 rames "Avril" auprès du constructeur espagnol Talgo. Les premières livraisons sont attendues pour 2025.

Surprise. C'est finalement le constructeur espagnol Talgo qui a été choisi par l'opérateur ferroviaire privé Le Train pour construire les futures rames devant circuler dans le Grand Ouest. Le contrat prévoit dix trains dont les premières seront livrées en 2025, avec des options d'extension sur dix ans, la maintenance des trains en France pour 30 ans et la création d'une "antenne de R&D commune en Nouvelle Aquitaine

Pour l'opérateur ferroviaire français alternatif dédié à la grande vitesse, une nouvelle étape est franchie après l'obtention de sa licence d'entreprise ferroviaire obtenue le 24 décembre 2022.

Alstom a de la concurrence

Ce contrat démontre aussi que les constructeurs ibériques ont le vent en poupe sur le marché français. Après les succès de CAF qui a décroché les marchés des Intercités Oxygène et les tramways de Marseille et Montpellier, c'est au tour de Talgo de faire une percée en France. L'opérateur historique espagnol Renfe, qui prévoit d'ouvrir deux liaisons à grande vitesse en France dans les prochains mois – (Barcelone-Lyon et Madrid-Marseille) pourrait aussi s'appuyer sur les trains AVE de Talgo. Ce nouveau contrat montre à ceux qui craignaient un monopole d'Alstom suite au rachat de Bombardier qu'il n'en est rien. Si le montant n'a pas été dévoilé, la valeur du contrat avec Le Train est estimée autour de 300 millions d'euros.

Fondée en 1942, Talgo, spécialiste des trains légers longue distance et de la grande vitesse, est notamment connu pour avoir fourni les trains sur la ligne Haramain entre La Mecque et Médine en Arabie Saoudite.

Faire rouler des trains dès 2024

L'entreprise "Le Train", fondée en 2020, a pour objectif de développer « un trafic grande vitesse intra et interrégional en commençant pas le Grand Ouest et relier des villes qui ne le sont pas par la grande vitesse, explique **Alain Getraud**, directeur général de Le Train. Nous avons mené depuis un an une opération de consultation des constructeurs européens et nous sommes entrés en négociations exclusives avec Talgo depuis six mois.» La construction des dix premières rames Avril doit débuter au premier semestre 2023, à Rivabellosa au Pays Basque espagnol. Carlos Palacio Oriol, président de Patentes Talgo a confirmé que «ces trains seraient développés à partir de la plateforme des trains développés pour la Renfe».

Mais l'opérateur français ne souhaite toutefois pas attendre 2025 ou 2026 pour lancer sa première ligne. Il négocie toujours avec la SNCF (et sans doute d'autres entreprises) pour ouvrir des lignes dès 2024 avec des trains d'occasion. «C'est intéressant économiquement et pour l'environnement», rappelle **Alain Getraud**. Il a obtenu les sillons pour démarrer le service le 11 décembre 2023. Reste à savoir s'il disposera à ce moment là des rames nécessaires pour débiter son activité. L'objectif est d'exploiter cinq lignes dans le Grand Ouest. Pour débiter, **Alain Getraud** a confirmé que les premières liaisons concerneraient Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Rennes en passant par le centre de Tours. Et certains trains pourraient





TGV : qu'est-ce que « Le Train », la compagnie privée qui achète des rames à grande vitesse ?



Explication

La compagnie privée française a annoncé lundi 23 janvier la commande de dix trains à grande vitesse, avec l'objectif de les lancer sur les rails en France en 2025. Cette société souhaite développer une offre « complémentaire » à celle de la SNCF, en augmentant les dessertes des gares intermédiaires en régions.

Lecture en 2 min.

Après l'arrivée de Trenitalia et de Renfe en France, la compagnie privée française Le Train a annoncé lundi 23 janvier l'achat de dix trains à grande vitesse pour une mise en service d'ici 2025. rochagneux/stock adobe

La concurrence de la SNCF est déjà sur les rails. Après l'arrivée de Trenitalia et de Renfe en France, la compagnie privée française Le Train a annoncé lundi 23 janvier l'achat de dix trains à grande vitesse pour environ 300 millions d'euros, avec l'objectif de les mettre en service dès 2025.

► Quand cette société a-t-elle été créée ?

Le Train, qui se présente comme une « nouvelle compagnie ferroviaire grande vitesse », a été créé en 2020 en Charente par un industriel de la région, Tony Bonifaci. Ce dernier confie alors à un ancien cadre de la SNCF en Nouvelle-Aquitaine, Alain Getraud, le développement d'une offre « différente » et « complémentaire » à celle de la SNCF dans la région, pour pallier les « insuffisances » de dessertes de gares intermédiaires. En mars 2022, les banques Crédit mutuel-Arkéa et Crédit agricole annoncent leur entrée au capital de la jeune société.



► Quelles sont ses ambitions ?

Le directeur général du Train, Alain Getraud, a pour objectif de créer cinq lignes régionales à grande vitesse dans la région Nouvelle-Aquitaine, dont les premières dessertes seraient Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Rennes, avec des prolongements vers La Rochelle et Arcachon. « Il y a de la place pour un opérateur comme nous car nous n'avons pas le même positionnement que la SNCF qui propose majoritairement des TGV Paris-province », expliquait en 2021 Alain Géraud à Ouest-France .

Le planning de livraison n'a pas été officiellement dévoilé mais le directeur général espère « une pénétration dans le Grand Ouest en 2025 » , alors que la mise en service des trains était initialement prévue pour décembre 2022. « Construire une compagnie ferroviaire uniquement pour le Grand Ouest et uniquement pour dix rames n'aurait aucun sens », a toutefois souligné Alain Getraud, qui espère pouvoir au minimum « doubler cette flotte dans un délai assez proche » . À terme, Le Train vise la circulation de 50 trains chaque jour, avec plus de 3 millions de passagers par an.

► D'où viennent les rames commandées ?

Le contrat, qui comprend la commande de dix rames de type Avril, a été passé avec le constructeur espagnol Talgo, retenu au terme d'un appel d'offres lancé début 2022. Il prévoit également la possibilité d'en acheter davantage pendant dix ans, la maintenance pendant trente ans et la création d'une antenne de recherche et développement chargée de réfléchir aux « trains du futur ».

Ces rames, construites au Pays basque espagnol, bénéficieront d'un « design sur mesure » , permettront d'embarquer des objets volumineux, tels que des planches de surf, et proposeront des emplacements pour 40 vélos. Elles pourront rouler à 320 km/h. Le Train ambitionne également de racheter d'anciennes rames à grande vitesse à la SNCF.





La SNCF concurrencée dès 2025 dans le Sud-Ouest



La concurrence arrive pour la SNCF dans le Sud-Ouest.PIXABAY

La concurrence arrive en France pour la SNCF. Après Trenitalia sur le segment Paris-Lyon, c'est dans l'Ouest et le Sud-Ouest que la compagnie ferroviaire française voit la concurrence pointer le bout de son nez, explique France Bleu. La **société Le Train**, fondée en Charente, devrait arriver sur les rails français d'ici deux ans après un contrat passé avec le constructeur espagnol Talgo. Un investissement de 300 millions d'euros pour dix rames dans un premier temps, rendu possible grâce au soutien de deux grandes banques : le Crédit Mutuel Arkea et le Crédit Agricole. Si les deux premières liaisons permettront de relier Bordeaux à Angoulême sur LGV en 40 minutes (contre 1 h ou 1 h 30 en TER) et Bordeaux à Nantes en trois heures, Le Train vise encore plus grand.

"Nous confirmons notre ambition de proposer des voyages quotidiens à grande vitesse aux millions d'habitants des régions Nouvelle-Aquitaine, Bretagne, Pays-de-Loire et Centre-Val de Loire", a déclaré le directeur général de la société, **Alain Gétraud**, lors de la présentation à Bordeaux. Dans Le Parisien, il avoue aussi espérer "doubler cette flotte (les dix rames) dans un délai proche". À terme, Le Train espère transporter trois millions de voyageurs par an avec 50 liaisons quotidiennes. Ainsi, d'autres villes pourraient être reliées par LGV, que ce soit Poitiers, Arcachon, Nantes, Rennes, Tours ou encore Angers.

À LIRE AUSSI La SNCF refuse de retarder un train, leur chat meurt écrasé Nouvelles rames, "nouvelle "expérience"

Les rames doivent encore sortir d'usine pour une mise en service en 2025 donc, et le contrat signé avec Talgo prévoit que la maintenance soit faite en France. Mais Le Train est aussi en négociations avec la SNCF pour lui racheter d'anciennes rames de TGV avec possibilité d'un lancement un an plus tôt. Sauf que la SNCF semble traîner des pieds pour le moment, indique Le Parisien. "On ne lâche rien", affirme d'ailleurs **Alain Gétraud**, qui dit "ne pas ménager ses efforts" pour convaincre l'entreprise publique. Dans le même temps, Le Train travaille sur la possibilité d'acquérir des rames via d'autres acteurs européens.

Dans ses futurs trains, Le Train promet plus d'espace pour les voyageurs (350 places et pas de classes contrairement aux TGV) ainsi que pour les vélos. La fréquence quotidienne devrait également être importante, et le prix des billets stable. La société



charentaise a choisi Talgo, qui opère déjà dans de nombreux pays (Allemagne, Danemark, États-Unis, Arabie saoudite...), et ses rames "Avril" qui affichent une faible consommation énergétique. Une "expérience voyageurs totalement différente", précise enfin **Alain Gétraud**, qui espère bien lancer son projet au plus vite.

À LIRE AUSSI La France a-t-elle trop aidé Fret SNCF ? Une enquête ouverte par la Commission européenne

Recevez nos dernières news Chaque matin, les infos à retenir sur les **marchés financiers**.

Inscrivez-vous gratuitement pour accéder aux articles exclusifs des 30 ans de Capital
Ou je vais sur capital.fr



◆ **Le Train / Talgo** : La compagnie privée française Le Train a annoncé hier la commande de dix trains à grande vitesse au constructeur ferroviaire espagnol Talgo, pour environ 300 millions d'euros, avec l'objectif de les lancer sur les rails en France en 2025. Ces rames seront construites au Pays basque espagnol et pourront rouler à 320 km/h. Née en Charente en 2020, la compagnie veut "opérer un trafic grande vitesse intra et interrégional en commençant pas le Grand Ouest", avec parmi les premières dessertes Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Rennes, avec des prolongements vers Arcachon, a indiqué son directeur général Alain GETRAUD. Compagnie fondée en 1942, Talgo a en particulier fourni des trains en Espagne, en Allemagne, en Arabie saoudite, au Danemark, en Egypte et aux Etats-Unis.





RÉGIONS / NOUVELLE AQUITAINE

Le Train choisit Talgo pour la construction de ses dix rames à grande vitesse



Le Train a signé un contrat avec le constructeur espagnol Talgo pour la livraison de 10 rames neuves. Les rames seront construites au Pays basque. (Crédits : Le Train)

Hélène Lerivrain

Après l'obtention de sa licence d'entreprise ferroviaire le 24 décembre dernier, la compagnie privée Le Train vient de choisir le constructeur espagnol Talgo pour construire son matériel roulant neuf. Objectif : opérer des liaisons depuis Bordeaux vers Angoulême, Nantes et Rennes dès 2025, voire 2024. Cet accord, d'un montant d'environ 300 millions d'euros, prévoit notamment l'acquisition de dix rames, la maintenance du matériel en France et la création d'un centre de R&D en Nouvelle-Aquitaine.

Fin d'un suspense qui planait depuis la fin de l'année dernière. Le nouvel opérateur privé Le Train, né en Charente en 2020, a choisi le constructeur espagnol Talgo, spécialisé dans la grande vitesse, pour la construction de ses rames neuves. « *Un constructeur mythique* », a salué [Alain Gétraud](#), directeur général de Le Train, ce lundi 23 janvier à Bordeaux. Il a mis en avant une nouvelle étape importante après l'obtention de sa licence d'en-

treprise ferroviaire le 24 décembre dernier. Les deux acteurs ont signé un accord qui porte sur l'acquisition de dix rames capables de rouler à 320 km/h ainsi que sur la maintenance du matériel en France. Le contrat prévoit enfin la création d'une antenne de recherche et développement commune en Nouvelle-Aquitaine pour imaginer ensemble les trains du futur, plus performants et plus durables. Montant de ce contrat : environ 300 millions d'euros.

Cibler le grand ouest de la France

Il s'agira, dans un premier temps, d'assurer des liaisons dans le grand ouest de la France. Les premières dessertes lancées seront Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Nantes, Bordeaux-Rennes et leurs prolongements vers Arcachon. Le Train, qui se positionne sur un service ferroviaire à grande vitesse dédié aux déplacements régionaux et inter-régionaux, desservira également les gares intermédiaires de Tours et d'Angers. La





compagne privée entend utiliser au mieux la LGV Tours-Bordeaux opérée par Lisea depuis 2017 mais encore sous-utilisée.

Mais Le Train et Talgo se sont mis d'accord sur des possibilités d'extension de la flotte sur dix ans.

« En confiant la maintenance à Talgo, nous nous inscrivons forcément sur du long terme. Nous avons des scénarii de densité sur le grand ouest qui nécessiteront plus de rames. Nous espérons d'ailleurs aller plus loin ensuite et doubler la flotte. Mais nous y allons par étapes. Il nous faut d'abord asseoir notre modèle », assure [Alain Gétraud](#).

Adaptabilité et accessibilité

Au-delà de l'analyse des critères de performance industrielle et financiers, les questions d'adaptabilité, d'accessibilité et d'expérience voyageur ont joué en faveur de l'entreprise Talgo dans le cadre de l'appel d'offres lancée par Le Train début 2022.

« Nous avons choisi cette entreprise au regard de nos besoins et de l'expérience voyageurs que nous souhaitons offrir. Nous prévoyons, en l'occurrence, pouvoir embarquer des objets de loisirs volumineux tels que les vélos ou planches de surf. Quarante places seront dédiées aux vélos dans chaque rame. Cela nécessite de choisir un constructeur en capacité d'offrir cette faisabilité d'emport », explique [Alain Gétraud](#).

Quelques mots sur le constructeur Talgo

Créée en 1942, Talgo est déjà présente dans huit pays : Espagne, Allemagne, Danemark, Kazakhstan, Ouzbékistan, Égypte, Arabie-Saoudite et États-Unis. Talgo est le fabricant choisi par l'opérateur allemand Deutsche Bahn et l'opérateur danois DSB pour décarboner son réseau ferroviaire avec les trains longue distance Talgo 230. Le constructeur espagnol est également le

fournisseur de trains pour le projet à grande vitesse de la ligne Haramain entre La Mecque et Médine en Arabie Saoudite.

Concernant le design, rien n'est à ce stade arrêté. D'un point de vue capacitaire en revanche, les trains proposeront 350 places à bord. « Nous n'opérerons pas de trafic radial vers Paris mais nous proposerons de la fréquence pour favoriser le report modal », rappelle [Alain Gétraud](#). Il n'y aura pas de classe, mais plusieurs espaces de restauration ainsi que d'autres services. « Ce ne sera pas du low cost », prévient [Alain Gétraud](#).

Une livraison des rames neuves en 2025

Dans le cadre de ce contrat, les premières rames de Talgo devraient sortir des ateliers de Rivabellosa, au cœur du Pays-Basque espagnol, à 300 kilomètres au sud de Bordeaux au début de l'année 2025. Mais Le Train table toujours sur un lancement commercial en 2024 puisque [Alain Gétraud](#) n'abandonne pas l'idée de faire rouler du matériel d'occasion. « Les infrastructures existent, le refitage prend moins d'une année et nous avons les prestataires pour le faire. Cela peut marcher en seulement quelques mois. Si le neuf est frugal d'un point de vue énergétique, l'occasion est également intéressant d'un point de vue environnemental et économique. »

En matière de création d'emplois, Le Train prévoit l'embauche de 150 collaborateurs d'ici la mise en service pour assurer l'exploitation. « Des études sont en cours pour évaluer le nombre d'emplois indirects créés autour de Le Train, mais nous serons sur plusieurs centaines voire plusieurs milliers d'emplois. Par ailleurs, la maintenance qui sera réalisée par Talgo en France et nécessitera la création d'activités industrielles, devrait créer entre 50 et 70 emplois de premier rang », avance [Alain Gétraud](#).

Le Train est actuellement en phase de levée de fonds sur le matériel roulant de plus de 300 millions d'euros. D'autres étapes de financement sont en cours ou à venir pour le volet pré-exploitation. ■





Accueil > Bordeaux

L'entreprise «Le Train» veut proposer un trajet Bordeaux-Nantes en moins de trois heures dès 2024

La start-up néo-aquitaine «Le Train» vient de signer un accord avec l'entreprise espagnole Talgo pour la fabrication de plusieurs dizaines de rames de TGV.

Par [Jean Cittone](#)

Publié le 25/01/2023 à 08:00, mis à jour le 25/01/2023 à 09:12



La future rame de train de l'entreprise néo-aquitaine Le Train. DR / Le Train

L'ouverture à la [concurrence du transport ferroviaire](#) prend forme dans la région Nouvelle-Aquitaine. Lundi, l'entreprise régionale «*Le Train*» a annoncé avoir signé un «*partenariat industriel d'envergure*» avec la société espagnole Talgo, «*pour la fabrication et la maintenance de plusieurs dizaines de rames*», avec une première livraison de dix trains de modèle AVRIL S106 dès 2025. Une étape importante pour l'entreprise qui prévoit d'accueillir [plus de 3 millions de passagers](#) par an à bord de ses 50 trains quotidiens, «*dans un nouveau standard de confort et d'expérience client*».



Ce nouvel opérateur met en avant des promesses alléchantes : un trajet Bordeaux-Nantes en moins de trois heures en passant par Tours au lieu de Paris, un Bordeaux-Rennes en 3h30 et un Bordeaux-Angoulême en seulement 34 minutes. Des trajets présentés comme plus rapides, plus confortables et moins chers que ceux de la SNCF.

» **LIRE AUSSI - [Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest : tout ce qu'il faut savoir](#)**

Sur la liaison Bordeaux et Nantes, Catherine Pihan-Le Bars, directrice générale adjointe chez Le Train, rappelle qu'actuellement, le trajet met environ 4h15, avec un changement à Paris. Avec Le Train, «*on va améliorer le temps de trajet d'une heure quinze et on va être compétitif par rapport à la voiture*», estime-t-elle, car actuellement «*l'offre en train n'est pas satisfaisante par rapport aux attentes du marché*». L'objectif de l'entreprise est de «*casser les temps de parcours par rapport à la voiture*», pour inciter les usagers à se

Les tarifs proposés par Le Train seront inférieurs à ceux des TGV mais plus élevés que ceux [des trajets Ouigo](#), l'offre «*low cost*» actuelle de la SNCF. «*On sera hypercompétitifs*», assure la directrice générale adjointe, en donnant pour exemple le prix d'un trajet direct Bordeaux-Nantes, qui devrait être entre 60 et 65 euros «*pour un voyageur loisir*», contre plus de 100 euros actuellement chez la SNCF.

Proposer une meilleure connexion internet

Cinq allers-retours entre Bordeaux et Nantes auront lieu chaque jour et deux entre Bordeaux et Rennes. «*Le premier train permettra d'arriver avant 9 heures*», précise Catherine Pihan-Le Bars, estimant que cet horaire «*permettra aux gens de délaisser leur voiture en profitant de la journée à destination*». Le Train compte par ailleurs proposer une expérience radicalement différente de celle de la SNCF : les rames comporteront 350 places, soit environ deux fois moins que dans les TGV InOui, et mettront l'accent sur le confort et le «*cocooning*», sans qu'il y ait de première ou de seconde classe.

Quatre places seront dédiées aux vélos dans chaque voiture, «*avec aide pour chargement électrique*», et surtout un meilleur wifi. «*On a bien l'intention d'être les meilleurs en la matière*», souligne Catherine Pihan-Le Bars, déplorant que l'accès à Internet dans les trains soit actuellement «*un point noir pour les voyageurs*». «*On veut pouvoir travailler en train, envoyer des mails, mais aussi regarder Netflix*», explique-t-elle. Pour la restauration, les trains ne proposeront pas de voitures-bars mais des «*concept stores*», offrant des produits qui iront «*du chargeur Mac à une offre de restauration hyperqualitative et plus écologiquement responsable*», avec également des «*espaces de snacking*» dans les wagons, «*pour prendre une madeleine et un café*».

Presse quotidienne régionale





24 HEURES EN RÉGION

Le Sud-Ouest aura son Train privé

Fondée en Charente, la compagnie privée le Train a choisi l'espagnol Talgo pour construire ses futures rames à grande vitesse appelées à rouler sur un quart du pays. Livraison attendue en 2025.

Fabien Paillot

BORDEAUX, Angoulême, Arcachon mais aussi Nantes, Rennes, Tours et Angers et, dans une moindre mesure, Poitiers. Sur toutes ces destinations, les voyageurs auront prochainement la possibilité d'opter pour une compagnie de train privée, concurrente de la SNCF. « Nous espérons la livraison des premières rames en 2025 et doubler cette flotte dans un délai proche », assure Alain Gétraud, cofondateur et directeur général de la société le Train.

Lancée dès 2018 en Charente et désormais épaulée par des banques et investisseurs privés, « la première compagnie ferroviaire française privée de transport à grande vitesse » continue de tracer son sillon dans le Sud-Ouest. Ce lundi, le Train a ainsi annoncé la construction de dix premières rames pour un montant de près de 300 millions d'euros.

Du matériel neuf, faute d'accord avec la SNCF

Au terme d'un appel d'offres européen et de « négociations exclusives », c'est finalement l'entreprise espagnole Talgo qui a été préférée à des concurrents comme Alstom pour fabriquer ce matériel roulant neuf. Le contrat comporte également des « options d'extension de la flotte sur dix ans » et prévoit d'organiser sa maintenance depuis la France.

« Avec cet accord, nous confirmons notre ambition de proposer des voyages quotidiens à grande vitesse aux millions d'habitants des régions Nouvelle-Aquitaine, Bretagne, Pays de la Loire et Centre-Val de Loire », souligne Alain Gétraud. Sa compagnie ferroviaire a longtemps souhaité acquérir du matériel d'occasion, notamment auprès de la SNCF, et « continue de travailler ce processus ». Mais face à ce jeune concurrent, l'entreprise publique semble traîner les pieds.

« Il faut interroger l'opérateur », botte en touche Alain Gétraud qui n'entend pas abandonner cette piste. D'autant que le Train envisage un lancement en décembre 2023 : « On ne lâche rien », poursuit celui qui ne ménage pas ses efforts pour convaincre la SNCF ou d'autres opérateurs européens de céder des rames d'occasion.

Un design sur mesure

Faute d'occasions accessibles, le Train s'appuiera donc sur Talgo. Fondée en 1942, cette entreprise fournit déjà l'Allemagne, le Danemark, le Kazakhstan ou les États-Unis. La société charentaise a, elle, été séduite par la polyvalence de ses rames Avril et leur faible consommation énergétique. « Pour une compagnie comme la nôtre, c'est un honneur. La France est le pays de la haute vitesse », se félicite Carlos de Palacio Oriol, le pré-

sident de Talgo, heureux de « déployer son savoir-faire et ses innovations au nord des Pyrénées ». Dépourvue de système de classes, chaque rame pourra embarquer 350 passagers « pour une expérience voyageurs totalement différente de ce que l'on connaît actuellement en France », estime Alain Gétraud qui met en avant le design sur mesure de ce train.

« Nous pourrions embarquer des planches de surf ou des vélos, jusqu'à 40 places par rame », annonce-t-il. La construction de ces matériels doit commencer dans les prochaines semaines à Rivabellosa, au cœur du Pays basque espagnol, le berceau industriel de Talgo.





Transports : le Sud-Ouest aura bientôt son « Train » privé

Fabien Paillot

Transports : le Sud-Ouest aura bientôt son « Train » privé

Fondée en Charente, la compagnie privée Le Train a choisi l'espagnol Talgo pour construire ses futures rames à grande vitesse appelées à rouler sur un quart du pays. Livraison attendue en 2025.

Bordeaux, Angoulême, Arcachon mais aussi Nantes, Rennes, Tours et Angers et, dans une moindre mesure, Poitiers. Sur toutes ces destinations, les voyageurs auront prochainement la possibilité d'opter pour une compagnie de train privée, concurrente de la SNCF. « Nous espérons la livraison des premières rames en 2025 et doubler cette flotte dans un délai proche », assure Alain Gétraud, cofondateur et directeur général de la société Le Train, c'est son nom.

Lancée dès 2018 en Charente et désormais épaulée par des banques et investisseurs privés, « la première compagnie ferroviaire française privée de transport à grande vitesse » continue de tracer son sillon dans le Sud-Ouest. Ce lundi, Le Train a ainsi annoncé la construction de dix premières rames pour un montant de près de 300 millions d'euros.

Du matériel neuf, faute d'accord avec la SNCF

Au terme d'un appel d'offres européen et de « négociations exclusives », c'est finalement l'entreprise espagnole Talgo qui a été préférée à des concurrents comme Alstom pour fabriquer ce matériel roulant neuf. Le contrat comporte également des « options d'extension de la flotte sur dix ans » et prévoit d'organiser sa maintenance depuis la France.

« Avec cet accord, nous confirmons notre ambition de proposer des voyages quotidiens à grande vitesse aux millions d'habitants des régions Nouvelle-Aquitaine, Bretagne, Pays-de-Loire et Centre-Val de Loire », souligne Alain Gétraud. Sa compagnie ferroviaire a longtemps souhaité acquérir du matériel d'occasion, notamment auprès de la SNCF, et « continue de travailler ce processus ». Mais face à ce jeune concurrent, l'entreprise publique semble traîner les pieds.

« Il faut interroger l'opérateur », botte en touche Alain Gétraud qui n'entend pas abandonner cette piste. D'autant que Le Train envisage toujours un lancement commercial en décembre 2023 : « On ne lâche rien », confirme son cofondateur qui ne ménage pas « (ses) efforts » pour convaincre la SNCF ou d'autres opérateurs européens de céder des rames d'occasion.

Un design sur mesure

Faute d'occasions accessibles, le Train s'appuiera quoi qu'il en soit sur Talgo. Fondée en 1942, cette entreprise fournit déjà des pays comme l'Allemagne, le Danemark, le Kazakhstan ou encore les États-Unis. Elle a aussi été sélectionnée pour fournir les trains de la ligne à grande vitesse (LGV) Haramain, entre La Mecque et Médine, en Arabie saoudite. La société charentaise a, elle, été séduite par la polyvalence de ses rames « Avril » et leur faible consommation énergétique, précise Alain Gétraud.

« Pour une compagnie comme la nôtre, c'est un honneur. La France est le pays de la haute vitesse », se félicite Carlos de Palacio Oriol, le président de Talgo, heureux de « déployer son savoir-faire et ses innovations au nord des Pyrénées ». Dépourvue de système de classes, chaque rame pourra embarquer 350 passagers « pour une expérience voyageurs totalement différente de ce que l'on connaît actuellement en France », estime Alain Gétraud qui met en avant le design sur mesure de ce train.



« Nous pourrions embarquer des objets de loisirs comme des planches de surf ou des vélos, jusqu'à 40 places par rame », annonce-t-il. La construction de ces matériels doit commencer dans les prochaines semaines à Rivabellosa, au cœur du Pays basque espagnol, le berceau industriel de Talgo. ■





Voilà pour le tableau général. Alors, faut-il attendre ou pas pour acheter ? « L'attentisme n'est pas une bonne idée, analyse Anthony Kevork. Il y a toujours des gens qui auront besoin de vendre et d'autres d'acheter. Attendre, c'est risquer que les taux bancaires augmentent sans que les prix ne baissent forcément... Même si, nul n'est prophète en immobilier. »

(1) Depuis le 1^{er} janvier 2022, les banques doivent limiter à vingt-cinq ans la durée des crédits immobiliers qu'elles accordent aux particuliers et veiller à ce que le taux maximum d'endettement ne dépasse pas 35 % des revenus des emprunteurs, assurance comprise. (Lire aussi en page 6)

Bordeaux ne serait pas menacé

reste solide. Et dispose d'une trésorerie de plus d'1,5 milliard d'euros. Pour faire face au coup de frein, l'éditeur aux 20 000 salariés s'engage à réduire ses frais de 200 millions d'euros à l'issue des deux prochaines années. « Nous le ferons grâce à des restructurations ciblées, des cessions d'actifs. Ubisoft continuera de recruter des gens de grand talent », promet Yves Guillemot.

Les pires difficultés rencontrées par l'éditeur depuis sa création en 1986 pourraient ne pas avoir d'impact sur le studio bordelais. Le site girondin, qui compte actuellement 260 salariés, développe la nouvelle version du best-seller mondial « Assassin's Creed » avec son 13^e opus. « Ubisoft Bordeaux

poursuit son développement, avec la sortie d'Assassin's Creed Mirage prévue sur l'année 2023 ainsi que la construction de nos nouveaux locaux dans l'éco-quartier de la Bastide », commente-t-on laconiquement depuis Paris.

Ubisoft Bordeaux, qui a en effet lancé la construction de nouveaux locaux à Bastide-Niel, sur la rive droite bordelaise, va devoir recruter 200 à 300 personnes dans les deux à trois ans qui viennent. Yves Guillemot a fait savoir qu'il souhaite concentrer les efforts des équipes sur un nombre plus restreint de produits et qu'il compte sur ses grandes marques pour recréer de la valeur. « Assassin's Creed » en fait partie.

Pascal Rabiller



Ubisoft pointe au troisième rang mondial des éditeurs indépendants de jeux vidéo.

AFP

Les tendances en Gironde

La hausse de prix la plus importante sur l'année écoulée :

Dans l'ancien (appartement ou maison) : **le Nord-Gironde**

Dans le neuf (appartement ou maison) : **l'Entre-deux-Mers**

La surface habitable médiane est sensiblement identique sur l'ensemble du département (environ **100 m²**), c'est la surface du terrain qui est différente (**180 m²** médian à Bordeaux / Bassin **700 m²** / **1 000 m²** Entre-deux-Mers)

Concernant les terrains à bâtir, c'est le Bassin qui enregistre la plus forte hausse de prix. Le prix médian dans le département est de **106 500 €** pour une surface médiane de **710 m²**.

Sur le bassin d'Arcachon

Le Bassin enregistre une forte hausse de **15,7 %** du prix médian pour les maisons anciennes et **15 %** pour les terrains à bâtir

Le prix de vente médian pour une maison ancienne est de **485 000 €** pour l'ensemble du Bassin

Le prix de vente médian de maisons anciennes est de **1 215 000 €** pour la commune de Lège-Cap-Ferret et **1 496 200 €** pour le Pyla-sur-Mer à La Teste-de-Buch.

Le prix de vente médian d'un appartement neuf à Arcachon est de **597 500 €** et de **260 400 €** pour la commune de Biganos

Les tendances à Bordeaux

Appartements

Le prix de vente médian d'un appartement ancien est de **236 000 €**

Le prix au m² médian d'un appartement ancien est de **4 640 €** majoritairement des ventes de **2 pièces**

Le prix au m² médian d'un appartement neuf est de **4 730 €** majoritairement des ventes de **3 pièces**

Le quartier qui connaît la plus forte progression de prix est celui de Saint-Seurin / Fondaudège (prix médian au m² : **5 200 €**)

Maisons

La surface habitable médiane est de **109 m²**

La surface de terrain médiane est de **180 m²**

Le prix médian d'une maison ancienne à Bordeaux est **532 800 €**, avec un prix médian le plus élevé pour le quartier Saint-Seurin / Fondaudège (**750 000 €**)

Dans la Métropole de Bordeaux

Les communes enregistrant les plus fortes évolutions du prix médian (maisons anciennes) : Bouliac, Le Bouscat, Cestas et Mérignac

Pour les appartements neufs c'est la commune de Lormont qui enregistre la plus forte hausse du prix médian, suivie par Mérignac

infographie

ÉCONOMIE

Talgo construira les rames de la compagnie Le Train

Les futures rames de la compagnie ferroviaire privée bordelaise pourraient circuler en 2025



Le Train veut développer des trajets vers Rennes, Nantes et Angoulême. LE TRAIN

Des trains pour Le Train. La compagnie ferroviaire privée bordelaise lance sa propre flotte, et c'est la société espagnole Talgo qui va fabriquer ces dix premières rames neuves. « Un constructeur mythique », s'est réjoui hier Alain Getraud, le directeur général de Le Train, ravi de ce « moment important » pour l'opérateur créé pour « compléter » l'offre de la SNCF sur les lignes à grande vitesse (320 km/h). Le montant de la transaction n'a pas été dévoilé. Il s'agit de rames de type « Avril S106 », contenant environ 350 passagers.

Alain Getraud parle d'« un matériel frugal », dans le contexte économique et énergétique actuel, « peut-être le meilleur du marché ». Les rames, au « design moderne et épuré », devraient être livrées en 2025. Elles seront construites à Rivabellosa, au Pays basque, « à 300 km de Bordeaux : on peut presque parler de circuit court ».

Le constructeur espagnol, choisi à l'issue d'un appel d'offres lancé début 2022 et plusieurs mois de négociations, est chargé de concevoir les rames, assurer la maintenance – possiblement dans le futur centre prévu par Liséa à Marcheprime – et la développer à terme. « Construire et mettre en œuvre une compagnie pour dix rames, juste dans le Grand Ouest, ça n'aurait aucun sens », résume Alain Getraud, qui espère « aller plus loin » et au moins « doubler la flotte ».

En attendant, « il est important qu'on transforme l'essai et qu'on s'assure de la pertinence de notre modèle ». Soit des trains rapides, moins chers, et des rames « sans classes » mais avec des services « différents » (on pourra y em-

barquer vélos et planches de surf). Promis, « on aura un confort à bord bien supérieur aux offres low cost ».

Nantes en trois heures

Le Train veut développer des trajets Bordeaux-Rennes, Bordeaux-Nantes – annoncé en trois heures ! – et Bordeaux-Angoulême (une douzaine d'allers-retours quotidiens) et leur « prolongement » vers Arcachon dès la fin 2023. D'abord avec des rames d'occasion achetées à la SNCF ou d'autres opérateurs pour se roder et « tester nos offres ». Puis, donc, avec sa flotte signée Talgo. « On veut offrir de la fréquence et accélérer le report modal », explique Alain Getraud. « Un vrai levier de transition écologique », complète Carlos Palacio Oriol, le président de Patentes Talgo.

Ainsi va la petite société fondée à Angoulême en 2020, désormais installée à Bordeaux, et qui a obtenu sa licence d'entreprise ferroviaire le 24 décembre dernier. Le « premier opérateur ferroviaire privé français à proposer un service grande vitesse » est né dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, et pour utiliser l'infrastructure « sous-utilisée » de la LGV Bordeaux-Tours (Sud Europe Atlantique) et desservir Bordeaux, Angoulême, Nantes ou Rennes, mais aussi Tours, Poitiers et Angers. L'ambitieuse compagnie, notamment soutenue par le Crédit Mutuel Arkéa et le Crédit agricole, table sur 50 trains quotidiens et « plus de 3 millions de passagers par an ».

Adrien Vergnolle

(1) Il est aussi question de rejoindre La Rochelle, mais pour le moment, « les études de potentiel sont décevantes ».

- La société Le Train a signé, hier à Bordeaux, un contrat avec Talgo, qui construira ses rames à grande vitesse
- Un pas décisif pour les 12 liaisons quotidiennes entre Bordeaux et Angoulême qui seront lancées en 2025.

Le Train, sur ses rails espagnols

Jean-François BARRÉ
jf.barre@charentelibre.fr

L'entreprise ferroviaire a décroché son certificat le 16 décembre. Il lui manquait l'essentiel pour démarrer : des trains. C'est réglé. Le Train roulera espagnol. Alain Gétraud, le directeur général de la société ferroviaire qu'il a co-fondée avec l'industriel angoumois Tony Bonifaci, l'a dévoilé ce lundi après-midi à Bordeaux. Les rames à grande vitesse, qui seront lancées en 2025 entre les capitales régionales reliées par la LGV, seront construites par Talgo, opérateur ferroviaire historique, devenu spécialiste de la grande vitesse en Espagne, compagnie moyenne, « presque une boutique » mais « une référence ». Le contrat a été signé ce lundi soir avec Carlos de Palacio, le PDG de Talgo, petit-fils du fondateur de l'entreprise. « Un contrat et, au-delà, un partenariat engagé sur la durée », s'enthousiasme Alain Gétraud. Le Train a choisi de confier



Alain Gétraud, Le Train et Carlos de Palacio, Talgo, se sont engagés dans la grande vitesse, sur la durée.

Photo Marjorie Queuille

L'occasion pour raccourcir les délais

L'idée de départ, c'était de reconditionner et de faire rouler des rames TGV d'occasion. C'est moins cher, c'est plus rapide. Le Train lorgnait sur dix rames réformées par la SNCF. L'affaire ne s'est pas faite. Un appel d'offres européen a été lancé pour la construction de rames neuves. « La régénération reste une bonne idée », maintient Alain Gétraud, qui affirme ne pas avoir tourné la page. Il aurait souhaité écrire « une belle histoire » avec SNCF. « Il existe d'autres opérateurs que la SNCF. » Il ajoute que Le Train est en contact. Qu'une option occasion permettrait aussi de respecter la date initiale, de lancer sur les rails les premiers trains à grande vitesse dès la fin 2023. « C'est ce qui permettrait d'anticiper une montée en puissance plus rapide, de tester les dessertes » et de « valider le modèle ». Et de répondre ainsi, plus vite, aux inquiétudes des Charentais.

mium, plutôt loisirs », confirme Alain Gétraud. Avec des horaires qui font saliver le monde des affaires.

„ Nous pouvons apporter une compagnie qui s'adapte, qui connaît les besoins des passagers. „

la maintenance de ses trains à Talgo, en France, pour une durée de trente ans. Les deux partenaires envisagent même la création d'un centre de recherche pour « imaginer la grande vitesse de demain ». Avec, à la clé, dès le démarrage, « de cinquante à soixante-dix emplois qualifiés, non délocalisables ». La première commande porte sur dix rames d'un train à grande vitesse aménagé pour 350 passagers sur la plateforme « Avril » du constructeur espagnol, en service pour

la Renfe, l'opérateur national espagnol. Des trains « plus légers, qui consomment moins pour plus de préservation environnementale, construits au Pays basque », vante le président. « C'est presque du circuit court », s'amuse Alain Gétraud.

« Ça va être un succès »

L'investissement est à la hauteur du projet. Trois cents millions d'euros levés auprès d'actionnaires, dont certains de Charente, pour lancer l'opération. Alain Gétraud l'a souligné. « Dix rames, cela n'aurait aucun sens, à terme ». Les premières liaisons, douze quotidiennes entre Bordeaux et Angoulême et aussi Bordeaux - Nantes et Bordeaux - Rennes, devraient être lancées début 2025, dès réception du matériel.

Ce sera l'amorce. Face aux actionnaires et partenaires Charentais qui, hier soir, manifestaient autant

d'impatience devant des délais qui s'allongent que d'attentes de la mise en route d'un projet qu'ils plébiscitent (lire ci-dessous), Alain Gétraud a joué la carte de la confiance. « La machine est lancée, elle ne s'arrêtera plus. » Il envisage déjà le carnet de commandes des dix rames suivantes et l'élargissement du terrain de jeu au-delà du grand ouest initial, pour tisser des

liens directs, en régions. « Je pense que ça va être un succès ». Carlos de Palacio n'en doute guère. « Nous pouvons apporter une compagnie qui s'adapte, qui connaît les besoins des passagers, ici, en France », qui vante les facilités d'embarquement et de débarquement de ses rames, adaptées à la grande vitesse régionale, à ses arrêts plus rapprochés. « Le Train ne sera ni low cost, ni pre-



Les TGV de Le Train ne seront ni low cost ni premium mais loisirs.

Repro CL

Développement

« Le plus beau projet industriel des vingt dernières années »

Je suis actionnaire parce que je crois que c'est un projet important pour le territoire. Parce qu'on profite d'un positionnement intéressant en Nouvelle-Aquitaine, à 100 km de tout ce qui est intéressant au nord. Ça peut être une opportunité pour faire d'Angoulême un deuxième hub. Et puis, relier Nantes et Rennes à Bordeaux sans passer par Paris, c'est pas mal. Tout comme relier Angoulême et l'aéroport de Mérignac par Pessac. J'ai des clients à l'étranger. C'est intéressant ». D'un trait, Thibault de Maillard, le patron de la Sopec, à Nersac, résume le sentiment qui anime les chefs d'entreprise en Charente. Très vite, lorsque Tony Bonifaci et Alain Gétraud leur ont proposé leur projet de train régional à grande vitesse, ils ont manifesté de l'intérêt. Crescendo, confirme Jean-Charles Vicard, le président du Medef en Charente. Au point que lui-même s'appête à prendre des parts dans la société, dans un projet

qui, affirme-t-il, va bien au-delà des engagements individuels. « Nous avons organisé un comité stratégique de territoire qui regroupe des élus, les neuf EPCI (communautés d'agglos et de communes) du département, le président du conseil départemental, la CCI, différents organismes. » Au Medef, le sujet est « devenu prioritaire ». « C'est même le plus beau projet industriel des vingt dernières années sur le territoire », affirme Antoine Pontaillier, le président du groupe Next emballage, à Nersac. Il est devenu l'un de ses plus ardents lobbyistes. « Je fais tout ce que je peux pour faire avancer le projet », confirme-t-il. C'est structurant, par rapport au nombre de rapprochements avec la capitale régionale. Surtout dans le contexte énergétique. En tant qu'acteur du territoire, je me sens concerné ». Surtout quand les études de Le Train envisagent 15 000 habitants de plus dans l'agglo. «

C'est suffisamment significatif ». Parce que le « dernier » kilomètre, derrière la gare d'Angoulême, « concerne tout le département ». Et la Charente a tout à y gagner, estime Jean-Charles Vicard, « pour l'attractivité du territoire, pour attirer des talents. Nous devons tout faire pour relier les communes du nord et du sud à la gare. C'est là-dessus que l'on planche. Avec des bureaux partagés dans la gare, des parkings, des navettes. » Le projet « tombe à pic » pour Thibault de Maillard, persuadé que la Charente a une carte à jouer, que Bordeaux ne sera pas le seul grand gagnant de l'opération Le Train. « Relier les capitales régionales, c'est déjà un facteur important, mais Bordeaux va devoir gérer ses propres problèmes. Cela devient aussi invivable que Paris. Nous avons une opportunité d'aménagement du territoire », considère le chef d'entreprise. « C'est une super initiative

et tout le monde en a pris conscience, confirme-t-il. Il faut montrer que, collectivement, on est capables de prendre en main un projet issu du privé. On parle d'énergie. Là, des gens investissent dans plus de train. On achète des rames, on construit un centre technique, on recrute des gens. C'est une vraie plus value ». L'enjeu est de taille avec, à terme, une focale élargie sur Limoges. C'est le second volet du projet. Le secteur entre la Rochefoucauld et Limoges est totalement délaissé. « Sans infrastructure, ça paraît difficile mais il y a du développement économique à faire. Faire que les entreprises restent. Il s'agit de mettre la cale pour arrêter le dépeuplement. Le seul moyen, c'est d'irriguer le secteur », de rabattre aussi des passagers de Limoges sur la gare d'Angoulême. Une vision globale. La première étape décisive a été franchie hier. Le train est sur les rails.

région | actualité

transports

Poitiers regardera-t-il passer « Le Train » ?

D'ici un à deux ans, des trains à grande vitesse privés relieront Bordeaux à diverses villes de l'ouest. La desserte de Poitiers est « à l'étude ».



Voici à quoi ressembleront les nouveaux trains à grande vitesse entre Bordeaux, Tours et la Bretagne. (Illustration Le Train)

Née en 2020, la première compagnie privée de transport ferroviaire à grande vitesse, sobriement baptisée Le Train, devrait faire rouler ses premières rames entre fin 2023 et 2025 entre Bordeaux, Nantes et Rennes. À l'origine du projet : un entrepreneur charentais en travaux publics qui a recruté comme directeur général un ingénieur du ferroviaire, Alain Gétraud. Ce dernier a présenté lundi 23 janvier à Bordeaux le constructeur retenu pour fabriquer les futurs trains.

Possible démarrage dès fin 2023

Il s'agit de l'Espagnol Talgo, qui a remporté l'appel d'offres européen lancé par Le Train et fournira, pour un budget d'environ 300 millions d'euros, les dix premières rames (de 350 places, sensiblement moins qu'un TGV) de la com-

pagne, qui emploie déjà 150 personnes.

Le démarrage de la première ligne interviendra en 2025 ou éventuellement fin 2023 si Le Train arrive à se fournir auprès de la SNCF en trains d'occasion sans attendre les premières fournitures de Talgo.

L'ambition est de couvrir progressivement le territoire national en reliant des métropoles régionales sans passer par Paris.

L'intérêt touristique de Tours, le manque de densité de Poitiers

La première desserte concernera les trajets Bordeaux-An-

goulême, Bordeaux-Nantes, via Angers, et Bordeaux-Rennes, en profitant du sous-emploi actuel de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux.

Les trains pour Nantes et Rennes (cinq par jour dans un premier temps) transiteront tous par la gare de Tours ville avant d'être dédoublés vers les deux destinations finales. « La desserte de Tours ville par un train à grande vitesse sera une première, souligne Alain Gétraud. Tours présente pour nous un grand intérêt en raison de la richesse touristique de la Touraine. »

Pas de départs de La Rochelle

L'intérêt pour Poitiers, initialement citée parmi les villes desservies par cette première liaison, semble beaucoup plus limité : « Poitiers ne nous semble pas aussi dense. On offrira quelques arrêts qu'on pourra augmenter en fonction des ré-

sultats », se justifie le directeur général. Autre recul par rapport aux annonces initiales : les trains au départ de La Rochelle, qui auraient desservi Niort, sont renvoyés aux calendes grecques : « Les études que nous avons menées sont décevantes, avoue Alain Gétraud. Il n'est pas question pour nous de dévisser. »

Confort et vélos embarqués

La visioconférence de lundi a été l'occasion pour les dirigeants de Le Train et de Talgo de donner quelques indications sur ce que seront les futures rames : il s'agira de trains de plain-pied, à l'accessibilité facile ; leur confort sera très supérieur à celui des trains low cost de la SNCF et ils ne comporteront qu'une seule classe ; ils permettront d'embarquer jusqu'à 40 vélos.

Vincent Buche

temps forts

chasseneuil

Portes ouvertes vers l'espace à l'Ensm

Six cents étudiants sont accueillis chaque année par l'ISAE-Ensm en formation d'ingénieur dans le secteur aéronautique et spatial. À découvrir lors des portes ouvertes le 28 janvier.

p. 7

chauvigny

2022, année « grand écran » pour le Rex

Fréquentation en hausse, nouveaux bénévoles et projets pour l'année à venir, le bilan est positif pour Chauvigny cinéma, qui gère le Rex.

p. 14

moncontour

Vol libre : qui veut être bénévole aux mondiaux ?

Le Vol libre moncontourais se prépare à recevoir les championnats du monde seniors et d'Europe juniors en août. Le club recherche des bénévoles.

p. 18

montmorillon

Le Sud-Vienne « terre d'opportunités »

Dans ses vœux, Benoît Birsky, sous-préfet de Montmorillon, promeut une image positive du Sud-Vienne, une terre d'opportunités et de solidarité selon lui.

p. 19

sur le web

Pour partager l'actualité

Vous pouvez commenter et partager l'actualité sur : Facebook (<http://bit.ly/NRVienne>) Twitter @nrpoitiers Instagram @nr_cp_vienne Contact : redaction@nr-cp.fr

sommaire

Poitiers > p. 8
Chauvigny > p. 14
Châtelleraut > p. 15
Loudun > p. 18
Montmorillon > p. 19
Civray > p. 20
Annonces > p. 25
Carnet > p. 27
Hippisme > p. 32
Télévision > p. 33
Événement > p. 34
France Monde > p. 35
Jeux > p. 37
Météo > p. 38
Dialogue > p. 39
Coulisses > p. 40

justice

Pigeons morts : pas d'indemnisation

Éleveur de pigeons à Échiré (Deux-Sèvres), Patrice Sicot a vu en 2015 le taux de reproduction de ses animaux s'effondrer brusquement.

En cause, selon lui : les perturbations causées par la construction du magasin Super U puis de la voirie qui y conduit.

Contraint d'arrêter pour un temps la production, l'éleveur a saisi les tribunaux.

241.000 € demandés

Après le tribunal judiciaire qui, en septembre 2022, l'a débouté de son action contre le promoteur du supermarché, c'est le

tribunal administratif qui risque à son tour de rejeter sa requête dirigée contre la commune, à qui Patrice Sicot réclame 241.000 €.

Certes, un expert a considéré comme plus que possible le lien entre la perturbation des volatiles et le chantier.

Mais il n'a pas totalement écarté d'autres causes possibles.

Jeudi 19 janvier, la rapporteure publique a conclu au rejet de la requête de l'éleveur et à la mise à sa charge des frais d'expertise qui s'élèvent à plus de 5.000 €.

Décision début février.



Entre Bordeaux et Rennes Le Train desservira Tours

agenda

Née en 2020, la première compagnie privée de transport ferroviaire à grande vitesse, sobrement baptisée, devrait faire rouler ses premières rames entre fin 2023 et 2025 entre Bordeaux, Nantes et Rennes.

Le Train

À l'origine du projet un entrepreneur charentais en travaux publics qui a recruté comme directeur général un ingénieur du ferroviaire, Alain Gétraud. Ce dernier a présenté lundi 23 janvier à Bordeaux le constructeur retenu pour fabriquer les futurs trains. , qui a remporté l'appel d'offres européen lancé par Le Train et fournira, pour un budget d'environ 300 millions d'euros, les dix premières rames (de 350 places, sensiblement moins qu'un TGV) de la compagnie, qui emploie déjà 150 personnes. Il s'agit de l'Espagnol Talgo

Le démarrage de la première ligne interviendra en 2025 ou éventuellement fin 2023 si Le Train arrive à se fournir auprès de la SNCF en trains d'occasion sans attendre les premières fournitures de

Talgo. L'ambition est de couvrir progressivement le territoire national en reliant des métropoles régionales sans passer par Paris.

La première desserte concernera les trajets Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Nantes, via Angers, et Bordeaux-Rennes, en profitant du sous-emploi actuel de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux. Les trains pour Nantes et Rennes (cinq par jour dans un premier temps) transiteront tous par la gare de Tours ville avant d'être dédoublés vers les deux destinations finales.

souligne Alain Gétraud. « La desserte de Tours ville par un train à grande vitesse sera une première, Tours présente pour nous un grand intérêt en raison de la richesse touristique de la Touraine. »

L'intérêt pour Poitiers, initialement citée parmi les villes desservies par cette première liaison, semble beaucoup plus limité se justifie le directeur général. Autre recul par rapport aux annonces initiales les trains au départ de La Rochelle, qui auraient desservi Niort, sont

renvoyés aux calendes grecques : avoue Alain Gétraud. « Poitiers ne nous semble pas aussi dense. On offrira quelques arrêts qu'on pourra augmenter en fonction des résultats », « Les études que nous avons menées sont décevantes, Il n'est pas question pour nous de dévisser. »

La visioconférence de lundi a été l'occasion pour les dirigeants du Train et de Talgo de donner quelques indications sur ce que seront les futures rames il s'agira de trains de plain-pied, à l'accessibilité facile; leur confort sera très supérieur à celui des trains low cost de la SNCF et ils ne comporteront qu'une seule classe; ils permettront d'embarquer jusqu'à 40 vélos. ■



Le Train, concurrent néo-aquitain de la SNCF, devrait faire rouler ses TGV début 2024



Economie

par **Alice Gapail**. Publié le 23 janvier 2023. Imprimé le 24 janvier 2023 à 08:37

1 228 visites. 1 commentaire.

Le Train, premier opérateur privé français à proposer un service grande vitesse, vient d'obtenir sa licence d'entreprise ferroviaire, et a choisi l'entreprise espagnole Talgo pour la conception et la maintenance de ses rames. Le lancement commercial du Train est espéré en 2024 sur cinq lignes dans le Grand Ouest, dont Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Rennes.

Implanté à Bordeaux et Angoulême, Le Train annonce ce lundi 23 janvier la conclusion d'un accord avec l'entreprise espagnole Talgo pour la fabrication et la maintenance de son matériel roulant neuf.

Plusieurs dizaines de rames seront confectionnées à partir du premier semestre 2023. Les premières sortiraient des ateliers au début de l'année 2025. Elles pourront transporter 350 voyageurs et disposeront d'une quarantaine de places pour les vélos et les planches de surf.

Une antenne de recherche en Nouvelle-Aquitaine

Environ 300 millions d'euros seront investis dans l'acquisition de ces trains de modèle Avril. Ils seront construits cette année à Rivabellosa « au cœur du Pays-Basque espagnol, berceau industriel du fabricant situé à 300km de Bordeaux », précise le communiqué des deux entreprises.

« Nous avons retenu Talgo, constructeur européen de référence, qui dispose d'une technologie industrielle de pointe et de la solidité industrielle indispensable pour garantir l'excellence du matériel produit et le respect du calendrier », se félicite **Alain Getraud**, directeur général de Le Train.





Les rames conçues par Talgo circuleront en 2025 dans le Grand Ouest (DR)

En plus de l'acquisition des rames et de la maintenance du matériel en France, l'accord entre les deux entreprises porte également sur la création d'une antenne de recherche et développement commune en Nouvelle-Aquitaine. Le but : "Élaborer ensemble des trains du futur, plus performants".

Un lancement en 2024

Alors que le transport de passagers est ouvert depuis peu à la concurrence en France, le Train a obtenu sa licence d'entreprise ferroviaire le 24 décembre dernier, un permis délivré par l'État indispensable pour faire circuler des rames. L'entreprise s'affirme ainsi comme « le premier opérateur privé français à proposer un service grande vitesse pour les déplacements régionaux et interrégionaux ».

En attendant la livraison de rames neuves, l'entreprise bordelaise espère obtenir du matériel d'occasion auprès de différents opérateurs européens, afin de pouvoir démarrer son activité. Celle-ci doit en effet démarrer début 2024 par notamment la mise en service des lignes Bordeaux – Nantes / Bordeaux-Rennes / Bordeaux-Angoulême avec des prolongements jusqu'à Arcachon.

En tout, le futur concurrent de la SNCF prévoit l'exploitation de 5 lignes à grande vitesse dans le Grand-Ouest, et la desserte de 11 destinations, dont Tours, La Rochelle, Poitiers, Angers, soit 50 trains quotidiens et 3 millions de passagers par an. L'entreprise « prévoit l'embauche de plus de 150 collaborateurs d'ici sa mise en service pour assurer son exploitation (conducteurs, personnel naviguant, etc.) ».



**Savez-vous qu'il est désormais possible de faire un don à Rue89 Bordeaux ?
Cliquez [ici](#) pour aider votre média à se développer**



Dix trains à grande vitesse pour le Grand ouest

TRANSPORTS. La compagnie privée française Le Train a annoncé, lundi 23 janvier, la commande de dix trains à grande vitesse au constructeur ferroviaire espagnol Talgo avec l'objectif de les lancer sur les rails en France en 2025.

Née en Charente en 2020, la compagnie veut « opérer un trafic grande vitesse intra et interrégional en commençant pas le Grand ouest », avec parmi les premières dessertes Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Rennes, avec des prolongements vers Arcahon, indique son directeur général Alain Getraud.

L'ambition de doubler la flotte du Train « dans un délai assez proche »

La société veut proposer une offre « différente » et « complémentaire » de celle de la SNCF, en utilisant mieux la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux) ouverte en 2017, qui est selon La Train sous-utilisée. Le contrat passé avec Talgo, retenu au terme d'un appel



De nouveaux trains privés pourraient arriver en gare de Nantes à l'horizon 2025.

Photo archives Presse Océan

d'offres lancé début 2022, comprend la commande de dix rames de type Avril avec la possibilité d'en acheter davantage pendant dix ans, la maintenance pendant trente ans et la création d'une antenne de recherche et développement chargée de réfléchir aux « trains du

futur », selon Alain Getraud.

Des vélos et planches de surf à bord

Ces rames, construites au Pays basque espagnol, bénéficieront d'un « design sur mesure », permettront d'embarquer des objets volumineux, tels que des

planches de surf, et proposeront des emplacements pour 40 vélos. Elles pourront rouler à 320 km/h. S'il n'a pas voulu dévoiler le montant exact de la commande, le dirigeant a indiqué qu'il fallait compter « autour de 300 millions d'euros ». Le planning de livraison « reste à

affiner. [...] On espère toujours une pénétration dans le Grand Ouest en 2025 ».

Mais « construire une compagnie ferroviaire uniquement pour le Grand Ouest et uniquement pour dix rames n'aurait aucun sens », ajoute Alain Getraud, qui espère pouvoir « doubler cette flotte dans un délai assez proche, a minima ». Il ne désespère pas de pouvoir acheter également des trains à grande vitesse d'occasion, quand bien même son accord de principe passé en ce sens avec la SNCF tarde à se concrétiser.

Le Train, qui s'appuie sur ses banques actionnaires (Crédit Mutuel Arkéa et Crédit Agricole notamment) finalise le financement de sa flotte. Compagnie fondée en 1942, Talgo a en particulier fourni des trains en Espagne, en Allemagne, en Arabie Saoudite, au Danemark, en Égypte et aux États-Unis.

PresseOcéan, avec AFP

AVEC LE SOLEIL DE LOIRE-ATLANTIQUE, ON PEUT FAIRE FONDRE SA FACTURE D'ÉLECTRICITÉ JUSQU'À 1200 €^{TTC/AN*}

N'attendez plus pour installer vos **panneaux solaires** et économisez sur votre facture d'électricité.

En savoir plus



Rendez-vous dans notre boutique Passage Pommeraye à Nantes.

J'agis avec ENGIE My Power

engie My Power

L'énergie est notre avenir, économisons-la!

*Exemple type pour 1200€ d'économies par an en moyenne sur dix ans : maison située à Nice (06), orientée plein sud, inclinaison du toit 35° par rapport à l'horizontale, logement construit avant 1980, surface de 130 m², chauffage et eau chaude sanitaire fonctionnant à l'électricité, avec climatisation et piscine, composé de 4 personnes et puissance installée de 4,5 kWc. Le calcul des économies est réalisé à partir de données de production issues du site PVGIS (prenant en compte l'inclinaison et l'orientation du toit), de données de consommation estimées grâce à la date de construction du logement et le nombre d'occupants (références obtenues avec le rapport RAGE 2014, ADEME) et d'un taux d'autoconsommation fixé à 75%. Informations données à titre indicatif, qui peuvent varier en fonction de la situation géographique du logement, des habitudes de consommation du foyer et du contrat d'électricité souscrit. Le montant en euros est calculé en multipliant les kWh autoconsommés (production solaire multipliée par le taux d'autoconsommation) avec un prix du kWh fixé à 0,2542€ pour les dix prochaines années. Ce prix est défini sur la base du tarif réglementé Heures Pleines 9kVA applicable au 1^{er} février 2022 sur lequel sont appliquées une augmentation de 15% (applicable au 1^{er} février 2023) et une augmentation de 4% par an sur les dix prochaines années. Ce montant n'inclut pas la revente du surplus sur le réseau électrique, ni les aides de l'État.

ENGIE My Power, société par actions simplifiée au capital de 9846000€, dont le siège social est situé 1 place Samuel de Champlain 92400 Courbevoie, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Nanterre sous le n° 849 069 554. © Getty Images.

Presse spécialisée





Ferroviaire : accord entre Le Train et Talgo pour livrer dix rames à grande vitesse à partir de 2025

- Commande de dix rames à grande vitesse Talgo pour environ 300 M€ (comprend les options, ajustements et les provisions pour la maintenance) ;
- options d'extension de la flotte sur dix ans dans l'objectif à terme de doubler au minimum cette première flotte ;
- modèle plateforme Avril adaptée pour Le Train (capacité de 350 places, un seul niveau, différents espaces de restauration et autres produits, 40 places pour des vélos...)
- maintenance assurée par Talgo ;
- création d'une antenne de recherche et développement commune en Nouvelle-Aquitaine pour imaginer ensemble les trains du futur ;
- livraison des premières rames début 2025 ;

telle est l'annonce de l'opérateur ferroviaire à grand vitesse, Le Train, et Talgo, le constructeur espagnol, le 23/01/2023.

« Nous avons choisi Talgo à l'issue d'un appel d'offre européen en raison de sa capacité d'adaptation très forte aux besoins de ses clients », explique **Alain Getraud**, directeur général de Le Train.

Le Train continue également d'étudier la possibilité d'acheter du matériel d'occasion auprès d'opérateurs européens. Le nouvel opérateur avait d'ailleurs passé un accord en ce sens avec la SNCF pour la cession de dix rames.

Mais ces TGV ne seront « de toute façon » pas prêts pour décembre 2023, date de circulation des premières rames Le Train.

En attendant, Le Train devra passer des conventions avec des opérateurs pour louer du matériel existant.

La stratégie Le Train

Les premières dessertes

« Le Train s'est donné pour objectif de desservir dans un premier temps le Grand Ouest pour des liaisons intra et inter-régionales qui ne sont pas encore desservies aujourd'hui, qui sont trop longues ou à des tarifs trop élevés. Notre modèle repose sur la fréquence. Il s'agit de développer une offre différente et complémentaire de celle de la SNCF », indique **Alain Getraud**, directeur général de Le Train

Le Train a obtenu, en décembre 2022, une licence d'entreprise ferroviaire valable pour effectuer des services de transport de voyageurs

Service annoncé :

cinq lignes à grande vitesse

onze destinations dont Bordeaux, Nantes, Rennes, Tours, Poitiers, Angoulême, Angers

50 trains quotidiens

L'expérience voyageurs

« Nous souhaitons offrir une expérience voyageurs différente de ce que les clients connaissent aujourd'hui en France ou en Espagne, en termes de confort, connexion,



d'espaces de restauration ou encore d'emport d'objets encombrants comme les vélos. »

« Le Train se positionne sur un segment loisir. Il ne s'agira ni d'une offre low cost ni d'une offre premium. »

Les péages

« Nous travaillons avec Liséa et SNCF Réseau sur les tarifs des péages, puisque le document de référence du réseau (DRR

) permet de bénéficier d'une tarification différenciée au gré de l'acquisition de clients. Nous avons obtenu un plafond qui doit maintenant être validé par l' ART

. Nous avons saisi l'Autorité. »

La maintenance

« Talgo sera chargé de la maintenance des rames. S'agissant des centres, Le Train a les capacités de développer et de financer ses propres infrastructures. Nous étudions également très sérieusement l'hypothèse de faire réaliser cette maintenance chez Liséa qui porte un projet à Marcheprime en Gironde. »

Une question, une précision ou un avis ?





La société Le Train va commander dix rames à Talgo

Une étape importante a été franchie par la société Le Train qui veut lancer des trains à grande vitesse dans le Grand Ouest : le 23 janvier, elle a annoncé avoir choisi, au terme d'un appel d'offres européen, le constructeur espagnol Talgo pour lui commander dix rames. En souhaitant à l'avenir aller encore plus loin, au gré des besoins et des développements, car « lancer une compagnie ferroviaire uniquement avec dix rames n'aurait aucun sens », commente Alain Getraud, le directeur général du Train.

En attendant, la commande représente quelque 300 millions d'euros, selon Alain Getraud, qui refuse toutefois de donner le montant précis du contrat.

Les rames seront issues de la plateforme Avril développée par Talgo. Elles seront aménagées de façon à pouvoir embarquer des pièces de grande taille, comme par exemple des planches à voile, et disposeront de 40 places de vélo par rame. « Nos ingénieurs travaillent avec les ingénieurs de Talgo sur un aménagement intérieur complètement différent de celui qu'on connaît en France et en Espagne », précise le dirigeant du Train.

Le partenariat signé avec Talgo s'entend sur le « long terme » : il comprend la maintenance de la flotte pour 30 ans. « Nous visons une pénétration du marché ferroviaire du Grand Ouest en 2025 », ajoute Alain Getraud, qui espère toujours conclure les négociations engagées avec la SNCF sur la cession de dix rames qui pourraient ensuite être rétrofitées, même si des discussions ont également lieu avec d'autres opérateurs.

MH P

« Nous souhaitons travailler avec des acteurs financiers engagés » Entretien avec Alain Getraud, directeur général du Train

L'idée de lancer Le Train vient d'un contexte local : les attentes de dessertes insatisfaites dans le Grand Ouest. Alain Getraud, son directeur général, qui a notamment passé une quinzaine d'années chez SNCF Réseau, vise le marché de la grande vitesse et de l'intersecteur. Il nous a accordé une interview en fin d'année dernière que nous publions aujourd'hui sur notre site.

Alain Getraud : C'est en fait la réponse à une problématique. La société est née en Nouvelle Aquitaine parcourue par SEA (Sud Europe Atlantique), une infrastructure fantastique mais qui crée beaucoup de frustrations, avec un retour sur investissement très faible. La Charente a de très grandes attentes, mais il y a peu de dessertes sur Angoulême notamment. Les élus ont manifesté leur mécontentement. Ce qui a poussé l'entrepreneuriat local à s'intéresser au sujet. VRT. Sur quels marchés souhaitez-vous vous positionner ?

A. G. Nous visons le marché ferroviaire à grande vitesse et l'intersecteur entre les villes



principales et secondaires. Les études préliminaires que nous avons menées ont permis de découvrir un potentiel. Le réseau français est bien maillé mais sous-utilisé, avec un modèle en radial. Mais il y a peu d'interrégional. C'est ce qui a nous a poussé à donner naissance à un nouvel opérateur.

VRT. Où en êtes-vous aujourd'hui ?

A. G. Aujourd'hui, Le Train est un groupe avec une société de tête et des filiales : ce sont des sociétés d'exploitation activées au gré des besoins, qui vont de la détention du matériel roulant à la maintenance.

Le certificat d'entreprise ferroviaire est plutôt un dossier de capacité financière et le certificat de sécurité représente un travail de certification ISO. Il faut avoir écrit tous les process et acquérir une culture de la sécurité. Ce gros travail a été fait et qui a duré un an et demi. Nous continuons à avoir des discussions avec l'EPSF. Il a fallu acquérir des compétences, largement recruter et pas seulement dans le ferroviaire. On s'est notamment beaucoup inspiré de ce qui se fait dans l'aérien et dans d'autres entreprise qui ont travaillé avec des constructeurs. Nous disposons d'un vivier de conducteurs prêts à être recrutés Nous visons une trentaine de conducteurs. J'ai pris l'engagement de ne pas les prendre à la SNCF. Ils viendront du monde du fret, de l'étranger, du RER... mais il y aura aussi des novices. Et nous avons l'objectif de féminiser la profession avec des conductrices.

VRT. Et du côté financier ?

A. G. S'attaquer à la grande vitesse ferroviaire est complexe. Nous avons lancé un fond d'amorçage en 2019 pour déflorer le sujet. Ce fond d'amorçage de plusieurs millions d'euros a ensuite été complété.

Ce qui est important pour nous, c'est d'agréger nos partenaires financiers et les acteurs du territoire. Notre projet est entrepreneurial. Nous souhaitons travailler avec des acteurs financiers engagés. Les investisseurs sont venus avec des solutions bancaires pour le financement volet corporate. Le Crédit Mutuel Arkea et le Crédit Agricole sont entrés au capital et ont apporté un package financier.

VRT. Quelles lignes visez-vous prioritairement ?

A. G. Nous essayons d'élaborer un plan de transport intelligent. Le service commencera dans le sud ouest où il y a vraiment un besoin. Nous envisageons entre 8 et 10 lignes, avec des origines-destinations (OD) assez courtes comme Bordeaux-Angoulême en 34 minutes, ou des OD plus longues comme Bordeaux – Nantes, Bordeaux – Rennes, Bordeaux – Tours, Bordeaux – Poitiers, Bordeaux – La Rochelle, avec des extensions de lignes au-delà de Bordeaux, comme par exemple jusqu'à Arcachon. Nous n'ouvrons pas tout en même temps. Nous allons d'abord nous concentrer sur Bordeaux – Angoulême, Bordeaux – Nantes, Bordeaux – Rennes et Bordeaux – Tours. Puis nous étendrons nos liaisons au gré de l'activité et au gré des livraisons des trains.

VRT. Quel type de matériel roulant souhaitez-vous utiliser ?

A. G. Nous souhaitons disposer de matériel d'occasion (c'est intéressant, c'est du



matériel amorti que l'on peut moderniser) et du matériel neuf avec des assets qui vont durer longtemps : 30 ans contre peut-être 10 ans pour du matériel d'occasion. Il s'agira d'un matériel à un étage, car sur l'intersecteur, nous n'avons pas besoin de trains très capacitaires.

Nous discutons avec la SNCF pour lui acheter du matériel d'occasion mais c'est compliqué. Il est difficile de trouver des trains maintenus en suffisamment bon état, même si nous avons des partenaires et de l'argent pour du rétrofit.

De plus, ces matériels ne disposent pas des équipements de sécurité nécessaires.

La crainte de la SNCF, c'est de se retrouver en concurrence frontale avec nous et son ancien matériel. Nous pouvons sécuriser juridiquement ce point. Nous discutons aussi avec d'autres compagnies. C'est un sujet évolutif. Nous voulons aussi du matériel neuf pouvant rouler à 320 km/h. Nous avons retenu un constructeur européen avec un contrat-cadre portant sur dix rames totalement adaptées au marché français.

L'investissement, autour de 35 millions d'euros la rame, porte donc sur 350 millions d'euros au total. Les délais de livraison en Europe en ce moment sont de 24 à 36 mois. Nous essayons de réduire ces délais.

VRT. En quoi vos services différeront-ils de ceux proposés par la SNCF ?

A. G. Nous revisitons la façon dont on voyage et nous travaillons sur le confort. Deux ou trois espaces seront aménagés dans les trains, qui proposeront entre 350 places et 450 places, avec du service à bord. Nous allons revoir la distribution et l'espace, avec un bar en l'adaptant à l'intersecteur et aux temps de parcours. Il sera aussi possible d'embarquer au moins 40 vélos et objets de loisirs (comme des planches par exemple) par rame..

VRT. Avec quelle politique tarifaire ?

A. G. Nous ne sommes pas une compagnie low cost mais il y aura des prix d'appel. Nous serons au-dessus de Ouigo en prix et en confort. Le service sera très centré clients.

Nous voulons favoriser les abonnements (pour les étudiants, les navetteurs...)

VRT . N'y a-t-il pas un risque de concurrence avec les TER ?

A. G. Nous travaillons avec les collectivités pour ne pas entrer en concurrence avec les TER. Nous arrivons à bâtir un plan de transport très intéressant, qui joue sur la complémentarité. Nous sommes un opérateur en open access donc nous ne recevrons pas de subventions. Ce qui ne veut pas dire que nous ne regarderons pas les appels d'offres publics.

VRT. Quels sont les principaux obstacles à lever selon vous ?

A. G. Nous sommes tributaires de la situation de monopole de certains équipementiers. Je vois principalement deux obstacles, d'une part les équipements de signalisation ne sont pas open source, d'autre part le retard pris par la France en matière d'ERTMS

VRT. Quel est votre calendrier ?



A. G. Le calendrier sera conditionné aux possibilités de financement et aux livraisons de matériels roulants. Nous avons décalé le lancement de la fin 2023 à 2024. Nous disposons de l'argent pour acquérir les rames et du crédit-bail pour financer le matériel d'occasion.

Nous aurons le matériel neuf en 2025. Si nous ne parvenons pas à acheter du matériel d'occasion avant, on ne pourra pas démarrer avant 2025. Nous avons besoin de matériel d'occasion pour densifier notre offre.

VRT. Quand pensez-vous être rentable ?

A. G. Il nous faudra entre trois et cinq ans pour être rentable. Dans un premier temps, nous devrions transporter 3 millions de passagers annuels, puis atteindre 5 millions de passagers par an au bout de cinq ans sur le périmètre Grand Ouest avec une dizaine de lignes.

Notre modèle repose sur l'équation moins de capacité mais plus de fréquences. Les trajets peuvent être assez courts mais ils permettent de couvrir une journée de travail avec un déplacement le matin avant 9 heures et le soir après 20 h.

Ces nouvelles opportunités de déplacements doivent nous permettre de prendre des parts de marché à la route.

Nous souhaitons accélérer l'ouverture du marché. On a trop tendance à mettre en opposition les acteurs existants et les nouveaux projets. Les nouveaux opérateurs vont exister, c'est un fait. Il faut les entendre.

Propos recueillis par Marie-Hélène Poingt





Le Train dévoile comment il va acheter ses rames à grande vitesse à Talgo



- il y a 2 heures



La néo-compagnie Le Train continue de lever peu à peu le voile sur son projet de liaison à grande vitesse dans le Grand Ouest. Le 23 janvier, à Bordeaux, elle a officialisé le nom de l'industriel qui lui fournira ses 10 premières rames à grande vitesse de type Avril S 106 «à partir de 2025».

Comme l'indiquait Mobily-Cités il y a plusieurs semaines, ce sera bien l'Espagnol Talgo. «Nous avons passé avec ce constructeur européen un accord industriel qui prévoit l'achat d'autres rames ainsi que la maintenance pendant 30 ans», précise **Alain Getraud**, le directeur général. S'agissant de maintenance, elle ne sera pas réalisée dans un technicentre SNCF mais dans un bâtiment neuf, probablement dans celui que Lisea, l'exploitant de la LGV Tours-Bordeaux, veut ériger en périphérie bordelaise. «Nous avons des discussions plus que sérieuses avec eux, mais aussi d'autres scénarii si malheureusement cela n'aboutissait pas», indique la direction de la start-up ferroviaire.

Autre détail important: le mécanisme de financement et de possession des rames. **Faute de RosCo pour le matériel à grande vitesse, Le Train, structuré en holding, va créer une filiale pour acheter le matériel, et dans laquelle d'autres partenaires le rejoindront.** «Le Train souhaite conserver une maîtrise sur ses actifs», c'est important que les rames ne finissent pas ailleurs, chez un concurrent, continue le DG. Il est important «qu'en cas de difficultés industrielles et commerciales», on «puisse rebondir et se servir de ses actifs» en les vendant, ajoute-t-il.

Avec Carlos Palacio Oriol, le président du petit constructeur Talgo (500 M€ de chiffre d'affaires), la société de 150 personnes a détaillé l'intérêt de la plateforme Avril (également choisie par la Renfe en France), qui se trouvait en finale face au matériel proposé par Alstom: une rame à 1 seul niveau, limitée à une capacité de 350 passagers, de laquelle on descend rapidement, et donc adaptée à des dessertes courtes.

A l'intérieur, une seule classe, avec des ambiances différentes, de la restauration et d'autres produits à vendre, «de l'espace pour transporter des encombrants, avec un confort nettement supérieur à du low cost», commente l'opérateur dans une allusion à Ouigo. Aux yeux du public, la grande rupture par rapport au service SNCF viendra sans doute du mariage TGV-bicyclette. «Chaque rame va être aménagée pour emporter une quarantaine de vélos», insiste **Alain Getraud**. Enfin, le constructeur et son client vont installer une antenne de recherche et développement commune en Nouvelle-Aquitaine pour imaginer ensemble les trains du futur.

Marc Fresso



Voyageurs • Grande vitesse

Le nouvel entrant Le Train choisit la plateforme à grande vitesse Avril de Talgo

Le Train franchit une étape supplémentaire en signant un contrat avec Talgo pour l'achat de dix rames Avril. Le démarrage des services à grande vitesse est prévu en 2025.

Laurent Charlier

Le choix du nouvel entrant Le Train en matière de matériel roulant s'est porté sur la plateforme à grande vitesse Avril du constructeur espagnol Talgo. L'objectif est une mise en service commerciale « en 2025 », sans plus de précision.

UNE PREMIÈRE COMMANDE DE DIX TRAINS

Les premières livraisons sont attendues « au début de l'année 2025 ». Si l'opérateur n'a pas fermé la porte à un matériel d'occasion, son intention est, depuis début 2022, d'acquiescer des trains neufs. Un appel d'offres européen a été lancé et, à partir de la mi-2022, Le Train est entré en négociation exclusive avec Talgo. Une enveloppe estimée

à 300 millions d'euros environ (une levée de fonds est attendue) est nécessaire pour l'achat de dix rames assorti d'un contrat de maintenance de 30 ans. Lors de l'annonce de ce contrat, le 23 janvier 2023, Alain Getraud, directeur général de Le Train, et Carlos de Palacio Oriol, président de Talgo, ont qualifié cet accord de « partenariat industriel ». Alain Getraud explique qu'il s'agit d'une première étape et qu'en fonction de la croissance de l'activité et du développement de nouveaux services, une levée d'options pourrait intervenir. Notons que la plateforme Avril est en cours d'autorisation pour circuler en France (lire *La lettre ferroviaire* n°296 du 29 novembre 2022). En effet, Talgo a déjà vendu ce train à la Renfe pour ses futurs services dans l'Hexagone desservant notamment Paris. Le site de maintenance sera mis à la disposition du constructeur par Le Train. Les futures installations pourront être construites *ex nihilo*. Si le projet d'atelier à Marcheprime du gestionnaire Lisea de la ligne nouvelle Bretagne - Pays de la Loire, Tours - Bordeaux se concrétise et convient aux attentes, Le Train pourrait le retenir comme solution. À

Annonce de l'achat de dix rames Avril auprès de Talgo, le 23 janvier 2023 à Bordeaux. À gauche, Tony Bonifaci et Alain Getraud, co-fondateurs de Le Train. À droite, Carlos Palacio Oriol, président du constructeur Talgo.



Jeremie Anne



« Notre positionnement commercial n'est ni low cost, ni premium, mais loisirs. »

Alain Getraud Co-fondateur et directeur général de Le Train

propos des trains d'occasion, tels les TGV Atlantique ou Réseau de SNCF Voyageurs, par exemple, « nous avons un accord avec la SNCF pour la cession de dix rames », rappelle le dirigeant, soulignant que l'opérateur serait « ravi » de travailler avec l'entreprise publique concernant le matériel roulant.

UN POSITIONNEMENT LOISIRS

« On choisit un constructeur par rapport à l'expérience voyageurs que l'on veut proposer », estime Alain Getraud. Le Train a alors retenu une rame à un niveau dotée de 350 places assises. « Notre positionnement commercial n'est ni low cost, ni premium, mais

loisirs », détaille Alain Getraud. « On proposera du confort à bord et de l'espace », ajoute-t-il. Le Train annonce ainsi une capacité d'emport d'une quarantaine de vélos ou la possibilité de transporter des planches de surf pour les aficionados des vagues de l'Atlantique dans la région d'Arcachon. Côté service à bord, de la restauration, mais pas uniquement, laissez-vous entendre, sans en dévoiler davantage.

DES SERVICES À GRANDE VITESSE « INTRA- ET INTERRÉGIONAUX »

Le plan de transport est très avancé. Les sillons sont construits, font l'objet d'ajustements et ont d'ores et déjà été réservés pour l'horaire

de service 2024, précise Alain Getraud. Les liaisons à grande vitesse envisagées sont « intra- et interrégionales ». L'axe principal au démarrage desservirait Arcachon, Bordeaux, Angoulême, Poitiers, Tours, Nantes et Rennes. Il s'agit bien de Tours et non de Saint-Pierre-des-Corps. Au moins cinq allers-retours sont prévus, une fréquence qui pourra augmenter en fonction du résultat des études de potentiels et de la réponse du marché. « On va offrir de la fréquence », met en évidence Alain Getraud. En l'état, la desserte de La Rochelle apparaît toutefois « décevante ». Il n'est toutefois pas exclu qu'elle se mette en place dans un deuxième temps. Dans le détail, l'opérateur explique que les circulations en unité multiple de deux rames (UM2) arrivant du sud feront tête-à-queue à Tours. Dans cette gare, les deux trains seront alors désaccouplées, l'un poursuivant vers Rennes, l'autre vers Nantes. ■





Le Train : la nouvelle compagnie ferroviaire se lancera sur les rails d'ici 2025

Par
Margot Ladiray

-
26 janvier 2023



Crédit : Le Train

La compagnie privée française Le Train a annoncé la commande de dix trains à grande vitesse pour la région Grand Ouest dans l'objectif de se lancer sur les rails d'ici 2025.

Créée en 2020, la compagnie ferroviaire souhaite « *opérer un trafic grande vitesse intra et interrégional en commençant par le Grand Ouest* » avec des dessertes entre Bordeaux et Angoulême ou bien encore Bordeaux et Rennes. Son directeur général, **Alain Getraud**, a annoncé cette semaine la commande de dix rames à l'acteur ferroviaire espagnol Talgo, avec la possibilité d'en acheter davantage durant 10 ans. Son objectif : proposer une offre différente et complémentaire de celle de la SNCF, notamment sur la ligne Tours-Bordeaux opérée par la SNCF.



Ces nouvelles rames bénéficieront d'un design sur mesure et permettront d'embarquer des objets volumineux comme des planches de surf ou des vélos et pourront rouler jusqu'à 320km/h. Le total de l'investissement s'élève à environ 300 millions d'euros avec une mise en service d'ici 2025. Si l'opérateur souhaite commencer par le Grand Ouest, il ambitionne déjà de doubler sa flotte rapidement pour étendre son réseau au niveau national.

> A lire aussi : GLVA23 – La distribution du contenu ferroviaire, toute aussi importante que NDC

Côté tarif, Le Train proposera des billets inférieurs à ceux de la SNCF mais plus élevés que des trajets en OUIGO avec une seule et unique classe disponible. A bord, pas de wagon bar mais un « concept store » où il sera possible d'acheter de quoi se restaurer. Concernant la connexion Wi-fi, cette dernière devrait être disponible pour les voyageurs et permettre d'envoyer des mails et de travailler durant le trajet.



Presse internationale





Design, development and production of locomotives



LE TRAIN Orders Avrils



Photo: LE TRAIN

Tags

[EMU](#)

[LE TRAIN](#)

[Talgo](#)

[Talgo Avril](#)

Categories

[Passenger](#)

Share

posted on 24th Jan 2023 08:10

On 23 January 2023 in Bordeaux the new French open access operator LE TRAIN signed an agreement with Talgo for a batch of high speed trains, based on the Avril design, for use in France.

LE TRAIN, founded in 2020, is France's first domestic train operator which focuses on providing high speed services. It was granted its operating licence recently, on 24 December 2022. Earlier in the year it had announced its rolling stock requirements to the main European high speed train manufacturers, and following negotiations, selected Talgo as a supplier.

It is envisaged to acquire a fleet of ten trains, whose maintenance will probably be undertaken by Talgo in France. It is also envisaged that an R&D centre be established somewhere in Nouvelle Aquitaine. At this centre the focus would be on developing rail-based transport as the most environmentally sustainable form of land-based mobility.

Construction of the new trains is now scheduled to start at Talgo's Rivabellosa factory, near Miranda de Ebro, during the first quarter of 2023. The first are expected to be completed and ready for delivery in 2025. They are to be used on a network connecting Bordeaux, Rennes, Tours, Nantes, Poitiers, Angoulême, Angers, La Rochelle and Arcachon. Service level will amount to 50 trains per day, carrying an anticipated three million-plus passengers annually. LE TRAIN plans to have a workforce of 150.

Alain Getraud, LE TRAIN's Director-General, observed: *'Today is a milestone in the history of our company and for rail transport in France. Thanks to this agreement we will be able to offer daily high speed rail services for the millions of residents in Nouvelle Aquitaine, Bretagne, Pays de Loire and Centre Val de Loire. We have chosen Talgo, one of the main train manufacturers in Europe, with state-of-the-art technology, and a solid industrial background, to ensure that the trains built are first-rate.'*

The design proposed by Talgo will enable us to offer a unique travelling experience to our passengers, enabling them to take with them things they need for leisure and sport purposes, such as bikes and surfboards. Moreover, we and Talgo share a common ambition - to work together to further the cause of sustainable, low carbon-emission mobility.'

Carlos Palacio Oriol, the President of Patentes Talgo, replied: *'With LE TRAIN, Talgo has entered a large scale, long term association. This is a great opportunity for our company to expand its knowledge and innovations beyond the Pyrenees. It is an honour that LE TRAIN has chosen us to develop its first fleet of new high speed trains. We are convinced that the trains selected by LE TRAIN will serve to drive the ecological transition.'*

Related news

- [Third CRRC-Built EMU For WESTbahn](#)
- [ENR Talgos In Regular Service](#)

Recent news

HVLE Orders Three More
EURODUALs

LE TRAIN Orders Avrils

First EffiShunter 1000M For ZSSK
CARGO

Third CRRC-Built EMU For WESTbahn

Follow us



Publisher

Railway Public s.r.o.
K Pasekám 2984/45
760 01 Zlín
Czech Republic

© Railway Public s.r.o.

You are not allowed in any way to publish or otherwise use or reproduce (any part of) our website without prior written approval.

[Cookies setup](#)

Annonce **CRITEO**Signaler cette
annonce

Choisir sa pub

IBEX 35 ▼ -0,34% / EUROSTOXX 50 ▼ -0,66% / S&P 500 ▼ -0,07% / EUR X USD ▼ -0,064% / PETROL

CincoDías

Compañías

FERROCARRIL

Talgo se refuerza en alta velocidad en Francia con un mega contrato de Le Train

- Pedido para el suministro de una flota de diez unidades

5D

JAVIER VADILLO



Modelo Avril de Talgo.

Bilbao | 23 ENE 2023 - 18:29 CET

unidades, del modelo **Avril**, serán fabricadas en la planta de Talgo en Rivabellosa (Álava). No han trascendido ni el importe de la operación ni las inversiones necesarias en las instalaciones vascas para acometer el proyecto.

El contrato incluye la posibilidad de su ampliación y del mantenimiento en Francia de las unidades. Asimismo, Le Train y Talgo pondrán en marcha un centro conjunto de investigación en la comarca gala de Nueva Aquitania. Buscará avances para una movilidad más eficiente.

Los primeros trenes del modelo **Avril** saldrán de los talleres de Rivabellosa a principios de 2025. Con su futura flota, Le Train, que obtuvo su licencia de operador hace un mes, cubrirá los corredores ferroviarios de Nueva Aquitania, Bretaña, Países del Loira y Centro-Valle del Loira. La capacidad de los trenes permitirá que los viajeros compartan espacio con material "de ocio y deportivo", como bicicletas y tablas de surf, como ha manifestado Alain Getraud, director general de Le Train.

Archivado en

[TALGO](#)[TREN ALTA VELOCIDAD](#)[TRENES](#)[TRANSPORTE FERROVIARIO](#)[EMPRESAS](#)[ECONOMÍA](#)

CONTENIDO PATROCINADO

VILBORG Rideaux

[5000 C5 AIRCROSS](#)

Découvrez Nouveau Citroën C5 Aircross Hybride Rechargeable

[CITROËN C5 AIRCROSS HYBRIDE](#)

Ile-de-france : Les gens nés entre 1941-1988 vont découvrir ceci (des panneaux solaires)

Documents sauvegardés



La Razón (sitio web ref.) - La Razon (ES)

Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.



Certificat émis le 24 janvier 2023 à FNPS-SCIENCES-POLITIQUES-PARIS à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

web-20230123-IRAZ-1065841_7294842471_997550

Nom de la source

La Razón (sitio web ref.) - La Razon (ES)

Type de source

Presse • Presse Web
référéncée

Périodicité

En continu

Couverture géographique

Nationale

Provenance

Madrid, Espagne

Monday, January 23, 2023

La Razón (sitio web ref.) - La Razon (ES) • 702 mots

January 23, 2023

Talgo suministrará diez trenes de alta velocidad Avril al operador privado francés Le Train

El contrato incluye la posibilidad de ampliar el pedido y ocuparse del mantenimiento de los equipos Talgo ha logrado un importante contrato para su nuevo modelo de muy alta velocidad Avril...

Lire la suite

<https://www.larazon.es/economia/2023/0123/njg5zs5kcreqpb2au7tyn7j3ye.html>

Ce document référence un lien URL de site non hébergé par CEDROM-SNi.

Documents sauvegardés



Web sites - Economy -
Cantabria Economica

Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.



Certificat émis le 24 janvier 2023 à FNSP-SCIENCES-POLITIQUES-PARIS à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

web-20230124-LAEC-1351407_7295735131_12015005

Nom de la source

Web sites - Economy -
Cantabria Economica

Type de source

Presse • Presse Web
référéncée

Périodicité

En continu

Couverture géographique

Internationale

Tuesday, January 24, 2023

Web sites - Economy -
Cantabria Economica • 385
mots

January 24, 2023

Talgo suministrará 10 trenes de alta velocidad al operador francés Le Train

Se construirán en su planta de Rivabellosa (Álava) Talgo ha ganado un contrato en Francia para suministrar 10 trenes de alta velocidad a Le Train, un operador privado francés que obtuvo...

Lire la suite

<https://www.cantabriaeconomica.com/la-economia-hoy/talgo-suministrara-10-trenes-de-alta-velocidad-al-operador-frances-le-train/>

Ce document référence un lien URL de site non hébergé par CEDROM-SNI.

Documents sauvegardés



El Correo (sitio web ref.) - El Correo

Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.



Certificat émis le 24 janvier 2023 à FNSP-SCIENCES-POLITIQUES-PARIS à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

web-20230123-ICOH-1065790_7295090337_9948938

Nom de la source

El Correo (sitio web ref.) - El Correo

Monday, January 23, 2023

El Correo (sitio web ref.) - El Correo • 87 mots

Type de source

Presse • Presse Web référencée

Périodicité

En continu

Couverture géographique

Nationale

Provenance

Bilbao, Espagne

January 23, 2023

El operador francés Le Train ultima la compra de diez trenes Avril a Talgo

S. A. Lunes, 23 enero 2023, 18:26 El fabricante de trenes Talgo ha conseguido suscribir un acuerdo que le permitirá suministrar las primeras unidades que un operador ferroviario francés adquiere...

Lire la suite

<https://www.elcorreo.com/economia/empresas/le-train-talgo-rivabellosa-alava-20230123175411-nt.html>

Ce document référence un lien URL de site non hébergé par CEDROM-SNi.