

TGV M SUD-RAIL VOUS INFORME

En 2018, la SNCF a commandé 100 rames TGV M, puis 15 rames supplémentaires en 2022 pour l'Italie, le tout pour un montant de 3.5 milliards d'euros, soit un peu plus de 30 millions d'euros la rame

Date de livraisons et premières circulations

Les premières circulations commerciales sont prévues début 2026 soit... 9 ans après les avoir commandées, Alstom aura pris son temps !
Le rythme de livraison serait de 12 rames par an à partir de 2026, avec un objectif de 15 rames en 2027/2028 puis 18 rames en 2028. En sachant que la SNCF est en concurrence avec la société Proxima qui a commandé 12 rames et le Maroc qui a commandé 40 rames.

Déploiement et caractéristiques des rames TGV M

A leur mise en service commercial, il est prévu que ces rames ne circulent que sur une partie de l'axe TGV Sud Est :

- 2026 Paris/Nice et Paris/Marseille.
- Décembre 2026 : les Alpes pour les pointes de neige
- 2027 International
- 2028 Paris/Languedoc



Ces seules destinations connues nécessiteront un parc d'environ 50 rames. Chacune est composée de 9 voitures au lieu de 8, d'une capacité de 570 voyageurs au lieu de 556 pour une Duplex Océane ou 509 pour une Duplex. Soit 1.140 pour une UM. Les rames sont modulables : une voiture 1ère classe peut être transformée en 2ème classe et réciproquement en environ 2 heures. Les rames TGV M peuvent rouler en UM uniquement entre elles. Dans le cadre d'un dépannage en ligne elles sont accouplables à tous les autres types de rames. La direction envisage que chaque rame fasse environ 540 000 kms/an, un TGV Inoui en fait actuellement aux alentours de 450 000.

Essai de préexploitation

La direction nous affirme que tous les problèmes techniques du début seraient réglés (vibrations des voitures, usures prématurées des tables de roulement...). Au vu des retours que nous avons, tout ne semble malheureusement pas résolu. La direction veut faire circuler les rames, qui arrivent en avril, au moins 1 million de kms avant leur exploitation en commercial, cela afin de les mettre en situation et de les fiabiliser un maximum. Tout cheminot sait qu'un train neuf nécessite de longs et fastidieux mois de déverminage !

La direction fera appel à des volontaires.

Les nouveautés côté voyageurs

- L'espace vélo passe de 3 à 8 vélos.
- Les emplacements PMR passent de 2 à 5 places avec une autonomie complète afin d'accéder en fauteuil via un système de mini plateau élévateur. Il reste évidemment la question de l'accès aux quais qui seraient dans les 70 gares TGV de l'Axe SE accessibles sauf dans certains cas (gares avec plusieurs voies, quais pas toujours très droits) où l'intervention d'un agent sera toujours nécessaire.
- L'espace Bar sera sur 2 niveaux
- Autres : accès internet hyper performant, meilleure luminosité, meilleur espace siège et un greffon contenant un stockeur d'énergie qui permettra en cas de coupure d'électricité de maintenir la lumière et la climatisation pendant quelques heures. Portes électriques plus silencieuses que les pneumatiques.



Les nouveautés côté cheminots

Côté ASCT :

- Local ASCT badgé au Carmillon, accès au tableau de bord avec console interphonie pour les annonces voyageurs. Les annonces pourront être faites par voiture. Un local avec un casier verrouillé sera dédié aux contrôleurs. 2 jours de formation seront faits aux agents. **SUD-Rail a demandé la présence systématique de 3 ASCT par rame, ce que la direction a refusé.**

Côté ADC :

- Accès par le Carmillon, alarme anti-intrusion, un éthylomètre pour démarrer le TGV, capteurs de pesée de boggie en cas de surcharge voyageurs. 5 jours de formation

Côté Escale :

- 1 jour de formation

Côté Matériel :

- Jusqu'en 2030, les seuls sites de maintenance seront dans un premier temps le TSEE et la station de maintenance de Nice. Il est envisagé des travaux d'aménagement plus tard sur Lyon Gerland. **La direction reconnaît à demi-mot que la maintenance de nuit sera privilégiée.** A 1 an de sa mise en service aucun cheminot du Matériel n'a été formé malgré un passage d'une maintenance préventive/corrective à une maintenance prédictive reprenant beaucoup de nouvelles technologies et nécessitant des formations techniques complexes et longues.

Côté personnel de nettoyage

- ils auront maintenant un local de service.

SUD-Rail va suivre avec beaucoup d'intérêt le déploiement des nouvelles rames TGV M et notamment les conséquences pour les cheminots de tous les services.

Car pour bien connaître la maison nous savons qu'entre les annonces et la réalité du terrain il y a toujours de nombreux aléas. Nous espérons que la période de préexploitation en règlera la plupart.

Nous avons des revendications en termes de présence d'ASCT à 3 au minimum sur les TGV M et en termes d'embauches, de formations et de maintenance de journée au matériel



Scannez
ou appuyez
sur les QR
code pour
accéder à
nos réseaux

FÉDÉRATION SUD-Rail – 38 RUE DES RENOILLERES 93200 ST DENIS

@ : federation@sudrail.fr
INTERNET : www.sudrail.fr

FACEBOOK : @sudrailofficiel
TWITTER : @Fede_SUD_Rail

Union
syndicale
Solidaires