



Communiqué de presse

CAF poursuit avec SNCF Voyageurs les essais dynamiques du premier train OXYGENE

Paris, le 14/05/2024

Depuis juillet 2023, le premier train OXYGENE réalise ses essais de validation sur le site d'essais de Velim, en République Tchèque.

Cette campagne se poursuivra sur les 18 prochains mois et s'inscrit dans une longue série de tests pour cette nouvelle génération de trains d'équilibre du territoire qui sera exploitée par les équipes INTERCITES de SNCF Voyageurs pour le compte de l'Etat.

DES CAMPAGNES D'ESSAIS DÉCISIVES POUR L'ADMISSION DU TRAIN ET SA FIA-BILISATION

Le programme d'essais est composé des phases suivantes :

1. Les essais statiques et quasi-statiques durant un an avec quatre rames
2. Les essais de mise au point dynamiques durant 6 mois avec deux rames
3. Les essais liés à la certification (essais réglementaires) durant un an avec deux rames
4. Les essais de validation des autres performances, et simulations de parcours durant six mois

18 MOIS DE TESTS À VELIM AVANT DE REJOINDRE LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

Les essais de pré-validation visant à valider la conception et les performances du nouveau train Oxygène, à réunir et enregistrer les preuves du bon fonctionnement du matériel roulant et à vérifier sa conformité aux exigences ferroviaires nationales et européennes sont actuellement réalisés à Velim par CAF, avec l'appui de l'Agence d'Essais de la Direction de l'Ingénierie du Matériel SNCF Voyageurs.

Le site d'essais de Velim, équipé d'infrastructures performantes, est constitué d'un anneau qui permet de rouler jusqu'à 200 km/h. Ainsi, à son arrivée à Velim, le train Oxygène a débuté ses essais et une montée en vitesse progressive jusqu'à 200km/h a été réalisée avec succès à l'été 2023.

Passée cette étape, les premières phases de tests de mise au point ont démarré et sont toujours en cours ; elles portent sur trois grandes familles de fonctionnalités : la traction, le frein et la signalisation.

Toujours en cours, cette séquence clé vise à s'assurer du respect des exigences en matière de sécurité de l'exploitation ferroviaire et à obtenir l'autorisation de circuler avec un Train d'Essais sur le Réseau Ferré National.

Cette campagne d'essais permet aussi aux conducteurs de SNCF Voyageurs de prendre en main le train et de découvrir leur nouvel espace de travail. La cabine de conduite a fait l'objet d'une consultation attentive des conducteurs pour qu'elle soit conforme à leurs besoins en termes de confort, d'espace et d'ergonomie.

En parallèle des essais à Vélim, une rame Oxygène est dédiée à la validation du confort climatique, afin de vérifier les performances de la climatisation de -20 à +45°C. Ces essais sont réalisés par des laboratoires accrédités.

PROCHAINE ETAPE : LES ESSAIS SUR LE RESEAU FERROVIAIRE FRANÇAIS

Comme annoncé par Alain Picard le 26 avril 2024, CAF, en charge de la conception et de la fabrication des 28 rames Oxygène, a identifié deux sujets techniques lors des essais de mise au point réalisés à Velim.

Ces dysfonctionnements sont en cours d'analyse et de résolution mais entraîneront des conséquences sur le planning de livraison et de mise en service, défini comme suite par CAF :

- Fin 2024 : livraison d'une première rame destinée à des circulations de fiabilisation à vide,
- Février 2026 : essais d'homologation sur le réseau ferré national
- Fin 2026 : autorisation de mise sur le marché (AMM).

A partir de février 2026, 3 rames Oxygène réaliseront des essais d'homologation sur le réseau ferré national pour une durée de 3 à 4 mois. Enfin, des simulations de parcours permettront de tester en conditions réelles les rames Oxygène sur les premiers parcours auxquelles elles sont dédiées : Paris – Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse.

Grâce à la réussite de ces différentes étapes, l'Autorisation de Type sera délivrée par les autorités de sûreté ferroviaire, étape indispensable pour débiter le service commercial, prévu à la fin du 1er trimestre 2027.

OXYGENE : PLUS DE PLACES, DE SERVICES ET DE CONFORT A BORD

Ces nouvelles rames offriront une capacité totale de 420 places (317 places en 2nde classe et 103 en 1ère), soit 20 places de plus qu'actuellement. Dans le cas de trains doublés, celles-ci offriront jusqu'à 840 places.

Elles proposeront un haut niveau de confort et d'équipement en 1ère et 2nde classe :

- Un accès autonome pour toutes les personnes à mobilité réduite depuis les quais et à l'intérieur du train avec, pour la première fois en France sur un train long parcours, le choix de la classe pour les utilisateurs de fauteuil roulant,
- Des sièges ergonomiques (réglage par commande électrique en 1ère classe ou manuelle en 2nde classe, repose-pied, tablettes, liseuses),
- Du Wi-Fi, des prises de courant et des ports USB individuels à toutes les places de 1ère et 2nde classe,
- Une information des voyageurs à bord en temps réel,
- Un système de vidéosurveillance embarqué,
- Un espace réservable pour dix vélos, équipé de prises de courant,
- Un espace logistique permettant une restauration de qualité,
- Une retransmission sur écran de la vision du conducteur.



OXYGENE : 28 NOUVEAUX TRAINS QUI TRADUISENT UN ENGAGEMENT FORT DE L'ETAT

L'Etat, autorité organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire, se place au service de la desserte des territoires et du développement d'une mobilité qui préserve l'environnement.

Les rames, en cours de construction par CAF, remplaceront progressivement d'ici 2027 les trains Corail actuellement exploités sur les lignes Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand.

L'investissement réalisé se décompose ainsi :

- 700 M€, financés par l'État en tant qu'autorité organisatrice des TET, pour la commande de 28 rames,
- 100 M€ financés par l'État pour le développement de nouvelles installations de maintenance en Ile-de-France (Ivry, Villeneuve-Saint-Georges) et en région (Clermont-Ferrand et Brive-La-Gaillarde).

Près de 3 Md€ investis par SNCF Réseau et l'État pour les travaux d'infrastructure nécessaires pour régénérer le réseau : 2 Md€ sur Paris-Limoges-Toulouse et 1 Md€ sur Paris- Clermont.

Deux programmes de modernisation du réseau qui permettront l'accueil du nouveau matériel roulant sur le réseau et des relèvements de vitesse :

- 385 M€ sur la ligne Paris–Limoges–Toulouse, dont les deux tiers sont financés par l'État
- 130 M€ sur la ligne Paris–Clermont-Ferrand, dont les deux tiers sont financés par l'État et un tiers par la région Auvergne-Rhône-Alpes. Ce programme est accompagné d'un renforcement des installations fixes de traction électriques entre Melun et Moret d'un montant de 26 M€