

# Wi-Fi dans le TGV Est : Bolloré s'associe à la SNCF

Le haut débit sans fil à bord des TGV Est se précise. Dévoilé en mars dernier et attendu pour 2009, ce nouveau service permettra aux habitués de cette ligne qui relie Strasbourg à Paris de profiter des joies du Web par le biais d'un accès satellite et Wi-Fi accessible depuis les voitures.

On savait déjà que le projet associait la SNCF, Orange Business Services, Nortel, Capgemini, Eutelsat et Alstom. Aujourd'hui, les Echos nous apprennent que la société nationale de chemins de fer a créé avec Bolloré une coentreprise au capital de 10 millions d'euros.

Objectif de cette joint-venture contrôlée à 51% par la SNCF : mettre au point et diffuser le portail de services qui sera accessible sur les PC portables des voyageurs. Les deux partenaires visent un chiffre d'affaires annuel de 11 millions d'euros.

Ce portail contiendra des contenus issus des filiales de Bolloré comme la chaîne de TV Direct 8. Le groupe de communications fournira également son expertise dans la multimédia via Havas et dans le Wi-Fi via WiFirst.

Selon les premières informations disponibles, ce réseau permettra aux usagers de surfer le Web à une vitesse de 2 Mbps en téléchargement et 512 Kbps en *upload*. Ce service a coûté près de **20 millions d'euros** à la SNCF.

Précisons que si certains contenus en ligne seront gratuits, la connexion Internet sera payante. La SNCF évoque la somme de **5 euros par heure...**

Enfin, rappelons que le haut débit a également fait son apparition dans les rames du Thalys.

Le prix de la connexion sera compris dans les billets de première classe. Les voyageurs en seconde, eux, payeront 6,50 euros pour une heure et 13 euros pour tous le voyage. Pas donné... Le paiement est possible en ligne, ou avec une carte prépayée, disponible au bar. Et tous accéderont à Internet via le portail Thalysnet, dont l'accès est gratuit.

Aujourd'hui, déjà, le quart du parc des trains est équipé. Et les réactions des clients, qui pour près de la moitié, voyagent pour affaires, ont convaincu la compagnie d'étendre le service à la totalité des voitures.

Pour ce faire, Thalys a choisi de déléguer la totalité de la gestion de la prestation, dans le cadre d'un contrat pluri-annuel. Et, après appel d'offres, c'est un consortium qui a été chargé de trouver une réponse à la complexité posée par la très haute vitesse du train (jusqu'à 300 km/h) et par un parcours qui traverse quatre pays. Ce groupement d'entreprises compte **Nokia Siemens Networks**, fournisseur de solutions d'infrastructures de réseaux, **21Net**, opérateur qui travaille déjà avec la SNCF et **Telenet**, fournisseur d'accès spécialisé dans le domaine des médias et des services de communications.

Le consortium gère la totalité du projet, de sa conception, à la mise en place des infrastructures

dans les trains, et à son exploitation commerciale et technique, maintenance comprise.

### **Le satellite : un must**

« Internet est déjà une réalité dans les trains à vitesse classique, au Canada, en Suède et au Japon. Mais, à 300 km/h, il n'existe pas d'autres solutions que le satellite. C'est d'ailleurs ce qui a été mis en place [pour le TGV Est](#) » note Jean Michel Dancoisne DG de Thalys, filiale de la SNCF, qui exploite ces lignes. Et c'est effectivement la solution qu'a retenue le consortium.

Il s'agit d'une connexion bidirectionnelle qui fonctionne grâce à une antenne parabolique installée sur le toit des trains, qui suit le satellite Hispasat 1D, situé à 36.000 Km au dessus de l'océan. Lorsque la liaison est indisponible, par exemple sous un tunnel, le système bascule vers le Wi-Fi et l'UMTS, via un mobile access routeur du serveur central placé dans chaque train. Objectif : assurer une connexion continue.