

Du Val-de-Marne aux TGV : vos repas dans le train sont l'objet de technologie de pointe

L'époque du vieux sandwich SNCF est révolue. Les wagons-bars de nos TGV et trains Intercités sont désormais l'œuvre d'une succession d'étapes et de logistique de pointe. Avec robots, chaînes de préparation automatisées, IA prédictive, traçabilité renforcée, postes de travail ergonomiques...

C'est grâce à ce circuit finement rôdé que vos trains du matin seront particulièrement chargés en café et viennoiserie, que bières et chips seront plus nombreux que d'habitude lors d'un trajet vers un grand match de rugby ou de football, que des packs d'eau entiers seront ajoutés avant des fortes chaleurs...

« 200 à 500 trains par jour »

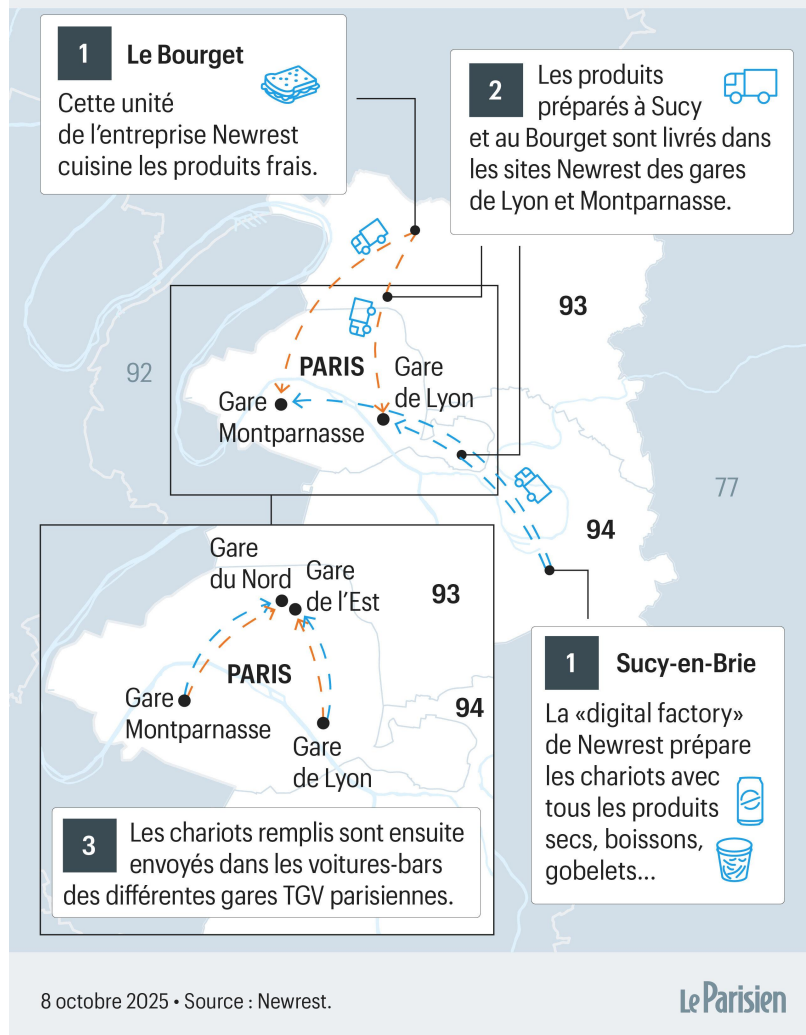
Toute cette chaîne logistique prend racine dans une petite ville du Val-de-Marne, Sucy-en-Brie. C'est ici que Newrest vient d'ouvrir une « digital factory », sa première unité logistique digitale au monde destinée à la restauration ferroviaire. Car l'entreprise, connue pour fournir les plateaux-repas des avions notamment, s'occupe aussi des voitures-bars de tous les TGV et Intercités en France depuis plusieurs années.

« Nous devons charger 200 à 500 trains par jour », résume Amandine Jasinski, responsable du site. L'entrepôt de Sucy fournit tous les produits secs (chips, confiserie, biscuits, etc.), les boissons (café, jus, bière...) et les accessoires (gobelets, couverts, serviettes...).

TGV

D'où vient la nourriture de vos voitures-bars ?

● Produits secs ● Produits frais



Les plats frais, eux, sont cuisinés par Newrest dans son usité de production au Bourget (Seine-Saint-Denis). Le tout est transporté par camion jusqu'aux gares de Lyon et Montparnasse à Paris, où ils sont alors dispatchés vers les différents TGV et Intercités dans toutes les gares parisiennes.

C'est la préparation des chariots de produits secs qui vient d'opérer une vraie révolution industrielle. Jusqu'à récemment, la mission était réalisée de manière quasi artisanale, dans un entrepôt de Charenton-le-Pont peu ergonomique, où les manutentionnaires devaient soulever des bacs lourds ou encore manipuler d'encombrantes palettes.

Quand le robot libère le salarié

Désormais, dans les 5 500 m² de Sucy-en-Brie, les tâches pénibles sont assurées par des robots très perfectionnés. Ils sont capables de repérer les tiroirs dégarnis dans les chariots revenant des TGV, de les mettre sur la ligne d'approvisionnement puis de les charger

une fois qu'ils ont été remplis. Le tout avec une grande traçabilité et une cadence impressionnante : 500 tiroirs par heure.



Sucy-en-Brie, le 25 septembre. Marie Chiner (à g.) supervise les grands projets et l'innovation industrielle chez Newrest ; Amandine Jasinski pilote la

Sucy-en-Brie, le 25 septembre. Marie Chiner (à g.) supervise les grands projets et l'innovation industrielle chez Newrest ; Amandine Jasinski pilote la digital factory" de Newrest qui vient d'ouvrir à Sucy. LP/Marine Legrand" height="3060" width="4080"/&t; Cela peut sembler simple sur le papier mais l'écart est gigantesque avec les pratiques d'avant. « Par exemple, auparavant, des salariés comptaient les dosettes de café à la main et les glissaient dans des sachets, puis les mettaient dans les tiroirs des chariots de wagons bars, explique Marie Chiner, directrice des grands projets et de l'innovation industrielle chez Newrest. Aujourd'hui, des machines s'occupent de compter les dosettes de café, de les ensacher et de les intégrer à la ligne de préparation des tiroirs. Cela réduit aussi les sources d'erreurs. »

Un vrai plus pour le personnel, libéré de nombreuses tâches pénibles ou rébarbatives. « Certains de nos manutentionnaires de l'entrepôt de Charenton sont montés en compétence et devenus assistants de production dans l'usine de Sucy », confie Amandine Jasinski. Le nombre d'emplois a d'ailleurs été maintenu entre les deux sites (environ 45 personnes).



Sucy-en-Brie, le 25 septembre. Des robots perfectionnés sont capables de trier et recharger les tiroirs des chariots de wagons bars. LP/Marine Legrand

Sucy-en-Brie, le 25 septembre. Des robots perfectionnés sont capables de trier et recharger les tiroirs des chariots de wagons bars. LP/Marine Legrand

Surtout, cette digitalisation très poussée permet à Newrest des retours précis sur les ventes à bord des trains. Une donnée intéressante pour l'entreprise et son client, la SNCF : « On repère quels produits sont peu consommés dans les trains car ils nous reviennent tout le temps dans les chariots après les voyages. Tout cela alimente nos outils, nos bases de données, notre savoir-faire, pour ajuster au mieux la dotation de base des chariots et l'adapter au trajet, à l'horaire, à la destination, etc. »

Automatisation aussi pour les plateaux-repas d'avion

Le dernier module de robots est en cours d'installation et sera opérationnel en novembre. Les appareils seront capables de reconnaître les tiroirs entamés ou non, une balance spéciale couplée à de l'intelligence artificielle analysera leur contenu pour détecter les produits manquants et envoyer alors le tiroir vers les robots chargés de les remplir automatiquement.

Newrest aura nécessité 18 mois de travail pour déployer une telle unité logistique, entre sa conception et sa mise en production définitive. Montant de l'investissement : 12 millions d'euros.



Sucy-en-Brie, le 25 septembre. Douze millions d'euros et dix-huit mois ont été nécessaires pour mettre au point ce site de pointe. LP/Marine Legrand

Sucy-en-Brie, le 25 septembre. Douze millions d'euros et dix-huit mois ont été nécessaires pour mettre au point ce site de pointe. LP/Marine Legrand

L'entreprise est en train d'appliquer son modèle de « digital factory » à ses unités de production dédiées à la restauration à bord des avions. Ainsi, les plateaux-repas des compagnies aériennes d'Orly cuisinés sur le site Newrest de Rungis seront préparés grâce à des lignes robotisées et automatisées à partir de février 2026.



MAXPPP/Thomas Padilla

Newrest a mis au point une "digital factory" de pointe dans le Val-de-Marne pour approvisionner les wagons bars des trains TGV et Intercités. MAXPPP/Thomas Padilla

