



© Patrick Laval



©SNCF Réseau_Capa Pictures_Lionel Flusin



© Maxime Riché/Studio Unforeseen

Une semaine entre les rails

- p. 4 - Auvergne-Rhône-Alpes.** Plus d'1,3 milliard d'euros prévus dans les transports d'ici 2027
- p. 5 - Primes JO.** Fin des négociations à la RATP, grève à la SNCF

En couverture

- p. 6 - Pourquoi les nouvelles rames du Paris-Clermont** ont trois ans de retard
- p. 8 - Objectif 2027** pour la mise en service
- p. 9 - Un design aérodynamique**

Actualités

- p. 10 - Accident d'Eckwersheim.** Un « aveuglement collectif », selon le procureur

Débat

- p. 11 - « Les JO pourraient servir d'accélérateur au profit des mobilités durables »**

Le journal du cheminot

- p. 14 - Spécial JO Paris 2024.** Les athlètes SNCF (suite)
- p. 16 - La ligne Paris - Troyes** toujours en souffrance
- p. 18 - Photo.** Le Prix Vision du rail s'affiche à Gap

cpr & VOUS

- p. 21 - Les bénéfices santé** de l'arrêt du tabac

Culture Rail

Livre

- p. 22 - Nouvelles.** Les chroniques uchroniques de Laurent Genefort

Evènement

- p. 24 - New-York.** Ruée sur la MetroCard d'Ice Spice!
- p. 28 -** La sélection de livres de la BCPC
- p. 30 - Agenda - p. 32 - Petites annonces - p. 34 - Jeux**

Pour joindre La Vie du Rail

ABONNEMENT 01 49 70 12 20

(de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h du lundi au vendredi)
29, rue de Clichy, 75009 Paris
E-mail : abonnement@laviedurail.com
Site : www.laviedurail.com/sabonner-viedurail/

STANDARD : 01 49 70 12 00

PUBLICITÉ : 01 49 70 12 71

BOUTIQUE : 01 49 70 12 16

NOUVEAUX HORAIRES

Ouvert du mardi au vendredi de 14h à 18h.
29, rue de Clichy, 75009 Paris
E-mail : laboutique@laviedurail.com
Site : www.boutiquedelaviedurail.com

Munissez-vous de votre numéro d'abonné

indiqué sur le film plastique
emballant votre magazine.

Photos de couvertures : © Patrick Laval / © Yann Goubin / DR / © Lantilla Larquier / DR

Auvergne-Rhône-Alpes. Plus d'1,3 milliard d'euros prévus dans les transports d'ici 2027

L'Etat et la région ont annoncé avoir signé le 16 mai un accord pour investir chacun 690 millions d'euros dans les transports d'ici 2027 dans le cadre du CPER (Contrat de plan Etat-Région). Ce plan prévoit que la majeure partie des investissements ira au ferroviaire. Ainsi, 31 % des financements serviront à moderniser le réseau ferroviaire de la région afin notamment de maintenir en service l'ensemble des lignes régionales, y compris les plus petites. Par ailleurs, 23 % de l'enveloppe globale financeront des services express régionaux métropolitains (Serm),



©SNCF Réseau_Capa Pictures_Lionel Flusin

qui doivent être complémentaires aux autres modes de transports (cars, transports publics, vélo...). Ces sommes iront à des projets dans six aires urbaines, dont Lyon, Grenoble et Clermont-Ferrand. Les discussions vont se poursuivre

avec les présidents des collectivités.

Le contrat prévoit aussi 494 millions d'euros pour les routes (36 %) et 110 millions pour les véloroutes (8 %).

Réagissant à ce CPER, Au-Rail, collectif rassemblant 18

organisations d'utilisateurs des transports, l'a jugé « décevant ». Le collectif estime que la route s'y taille la part du lion et remarque, entre autres, que « 80 % du réseau auvergnat en Auvergne-Rhône-Alpes est constitué de lignes en mauvais état et que les 170 M€ prévus pour la régénération de l'infrastructure en urgence suffiront à peine à la conservation de l'existant en éliminant toute possibilité de modernisation, et, évidemment de réouvertures de lignes, réouvertures pourtant plébiscitées par les usagers ».

Maintenance. Akiem inaugure un nouvel atelier à Ostricourt

Le loueur de locomotives et de trains de voyageurs Akiem a inauguré le 17 mai un nouvel atelier de maintenance à Ostricourt dans le nord de la France. L'ancienne filiale de la SNCF (revendue en 2022 à la CDPQ), qui se présente comme le leader de la location de locomotives en Europe avec 19 % de parts de marché, cherche à renforcer encore ses positions dans le domaine de la maintenance.

Après avoir fait l'acquisition en 2018 de la société mgw Service, un acteur indépendant allemand dans la maintenance de locomotives, elle a créé la division Akiem Maintenance et Services. Le lancement de son nouvel atelier d'Ostricourt de plus de 60 000 m² (équipé de 10 postes de travail) pour un investissement de près de 22 millions d'euros s'inscrit dans cette stratégie. « Grâce au site d'Ostricourt, Akiem vise à doubler sa capacité de maintenance d'ici 2026-2027 et à internaliser la maintenance lourde de ses locomotives Prima, prolongeant ainsi leur durée de vie commerciale d'une dizaine d'années supplémentaires. Notre ambition est également de réduire la dépendance vis-à-vis de tiers et de développer de nouveaux services, notamment par la mise à disposition en « open access » de notre tour en fosse », précise, dans un communiqué, Julien Assencio, directeur général de l'activité Akiem Maintenance & Service en France.

Ile-de-France. La vidéosurveillance algorithmique testée dans quelques gares

La vidéosurveillance algorithmique (VSA) a été testée au mois d'avril dans des gares d'Ile-de-France gérées par la SNCF et la RATP, selon plusieurs médias dont *Le Monde*. La VSA est un outil d'analyse informatique en temps réel des images filmées par des caméras de surveillance afin de repérer l'entrée ou la présence d'une personne ou d'un véhicule dans une zone interdite ou sensible, la présence d'une personne au sol à la suite d'une chute, les mouvements de foules, la présence d'objets abandonnés ou d'armes ainsi que leur utilisation ou encore les départs de feux. La VSA vient en soutien du travail de surveillance des opérateurs. Un arrêté de la Préfecture de police de Paris a ainsi autorisé la SNCF à exploiter du 19 au 22 avril « les images issues des 118 caméras installées en gare de Paris-Gare de Lyon et du pont du Garigliano » à l'occasion de la 30^e journée de Ligue 1 de football, qui a opposé le PSG à l'OL le 21 avril au parc des Princes. Un autre arrêté a aussi été publié par la Préfecture de police concernant, cette fois, la RATP, et autorisant son service Sûreté « à mettre en œuvre le traitement algorithmique dénommé "Cityvision" et développé par la société Wintics du 20 avril à 14 heures au 21 avril 2024 à 6 heures », à l'occasion du concert du groupe Black Eyed Peas dans la salle de Paris La Défense Arena. Les images analysées étaient issues des caméras installées dans les stations Nanterre-Préfecture (RER A) et La Défense - Grande-Arche (RER A et ligne 1 de métro). Les expérimentations de VSA devraient se poursuivre durant les JO « dans des zones de forte densité, par exemple dans le centre de Paris autour des sites, et avant les contrôles ».

Y. G.

Primes JO. Fin des négociations à la RATP, grève à la SNCF

Les négociations sur les primes qui seront versées aux agents de la RATP durant les JO sont achevées depuis le 14 mai, a indiqué Jean Castex. Selon le PDG du groupe, qui s'exprimait le 15 mai devant des journalistes, douze négociations ont été tenues, la dernière concernant les tramways.

La RATP a en effet mené des discussions distinctes, selon les métiers, avec les conducteurs du métro, de RER, des bus ou des tramways, les agents de station ou de maintenance.

« Pour les équipes qui seront les plus mobilisées pendant les JO, soit les conducteurs du métro et



du RER et les agents de station, les accords ont été signés par tous les syndicats, y compris la CGT », a commenté Jean Castex. Pour les conducteurs de métro et de RER par exemple, une prime allant de 1600 à 2500 euros

pourra être versée à ceux qui travailleront entre le 22 juillet et le 8 septembre. En revanche, il n'a pas été possible de trouver un accord pour six métiers. Dans ce cas, le dispositif de primes décidé par la direction sera unilatéralement

appliqué, a expliqué le patron de la RATP. Pendant les JO, 19 000 agents seront mobilisés chaque jour et, sur l'ensemble de la période, 30 000 personnes seront appelées à travailler. Un agent mobilisé durant cet événement touchera en moyenne une prime de 1 000 euros bruts, selon les calculs de l'entreprise.

Côté SNCF en revanche, les négociations se poursuivaient et devaient reprendre le 22 mai. Pour mettre un coup de pression, un mouvement de grève, à l'initiative de Sud Rail et de la CGT Cheminots, était prévu la veille, donnant lieu à une forte mobilisation.

Etats-Unis. A Boston, Keolis renouvelle de nouveau son bail pour un an



Les débuts de Keolis sur les 14 lignes des trains de banlieue de Boston, il y a près de dix ans, avaient été douloureux. Après avoir enregistré la première année 30 millions de pertes sur le contrat d'exploitation du RER (arraché à l'époque à Transdev), la filiale de la SNCF avait réussi à le renégocier, avait dépêché quelques-uns de ses meilleurs collaborateurs (Franck Dubourdieu, puis Clément Michel, aujourd'hui DG France, Régions), et réussi à redresser la barre. Aujourd'hui, l'autorité des transports, la Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA), prolonge d'un an le bail de Keolis, jusqu'en 2027. « Grâce à des performances records », annonce l'opérateur dans un communiqué. Dans le RER de Boston, la fréquentation est revenue à 90 % de son niveau d'avant Covid, avec 550 000 voyageurs par semaine, « la meilleure progression » [dans les transports publics] des Etats-Unis et, en 2023 et 2024, et « la meilleure performance opérationnelle de ces dix dernières années », assure Keolis qui gère 2 400 collaborateurs à Boston.

Rennes. Le Cityval devrait être relancé mi-juin

Nathalie Appéré, la maire de Rennes, a annoncé le 13 mai que la ligne B du métro serait de nouveau mise en service à partir de la mi-juin. Le métro automatique nouvelle génération de Siemens Mobility était tombé en panne début janvier, un an et demi après son lancement.

« De manière certaine », 18 trains pourront circuler « à la mi-juin » sur un total de 25 rames, a affirmé l'élue. La date précise ne pourra être donnée que lorsque le STR-MTG (Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés) aura rendu son avis, suivi d'un arrêté préfectoral. Ces 18 rames devraient être suffisantes pour

assurer le transport de 80 000 à 90 000 voyageurs quotidiens, correspondant au trafic d'un mois de juin.

Rappelons que le Cityval a connu deux pannes, une première mi-novembre 2023, la seconde début janvier. Il a été mis à l'arrêt le 3 janvier dernier. La panne était due à un défaut sur une pièce mécanique située sur un bogie, le chariot sur lequel sont fixés les essieux et qui assure l'interface entre la rame et la voie. Siemens Mobility a décidé « une évolution technique du système de verrouillage de l'écrou » afin de résoudre le problème, selon un responsable du constructeur allemand.

EDITORIAL

Bon courage !

La sentence est sévère: Jean-Pierre Farandou ne sera pas reconduit à la tête de la SNCF alors qu'il ne cachait pas son souhait de rempiler.

La polémique sur le nouvel accord sur les fins de carrière à la SNCF l'a desservi. Cet accord, disent les critiques, permettrait de contourner la réforme sur les retraites. C'est surtout un mauvais procès qui dévoile des positionnements politiques adressés à l'électorat de droite ainsi que les injonctions contradictoires adressées à la SNCF : il fallait tout faire pour éviter les grèves pendant les ponts de mai. Il fallait aussi adapter la réforme des retraites dans les grandes entreprises publiques. Mission réussie. On n'ose imaginer ce qui aurait été dit dans le cas inverse.

Finalement, Jean-Pierre Farandou ne pouvait rêver meilleure sortie : il a reçu les louanges des sénateurs, devant qui il défendait son bilan le jour-même où il apprenait sa non-reconduction. Des syndicalistes ont dénoncé une injustice. Et Sophie Binet l'a cité en exemple pour cet accord signé par tous les syndicats de la SNCF.

Le patron du groupe public, qui semble n'avoir plus rien à perdre (encore faudra-t-il qu'il réussisse les JO), aborde ces prochains mois avec une parole plus libre. A ceux qui l'interrogent pour savoir si vraiment Bruno Le Maire ignorait tout de cet accord, il répond que sa tutelle « *politique et sociale* » savait. Dont Matignon. Il en a largement parlé. Et l'Etat est représenté au sein des conseils d'administration de la SNCF.

A Eric Ciotti qui fustige la SNCF en expliquant qu'il va déposer une proposition de loi pour la privatiser, il répond : « *Bon courage!* » Tout est dit. Reste que cette ignorance généralisée sur le fonctionnement de la SNCF est inquiétante. Surtout quand on a l'ambition de diriger la France.

Laissez-moi faire mon boulot ! demande encore le patron de l'entreprise la plus médiatisée de France. C'est ce qu'on souhaitera à son (sa) successeur(e). Bon courage !

Marie-Hélène POINGT