

EDITORIAL

Vive le collectif !

L'histoire du pass rail en France est un symbole de ce qui arrive trop souvent dans le monde des transports. Au départ, c'était une grande idée, inspirée du modèle allemand et fondée sur un choix clair : développer l'usage des transports collectifs parce que c'est mieux pour la planète. A l'arrivée, ce n'est plus qu'un forfait estival réservé aux moins de 27 ans.

En cause, un effet d'annonce non travaillé, un manque de coopération et une absence de sens de l'intérêt général.

En matière de tarification et d'information voyageurs, chaque collectivité veut agir à sa guise et se mettre en avant. Souvent, dans le fond, avec de bonnes idées comme le montre notre nouvelle édition des Grands Prix des Régions. Mais souvent aussi au détriment de la facilité de déplacement des voyageurs à travers notre pays.

Dans ce domaine, nos voisins, la Suisse bien sûr, mais aussi l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas ou la Suède choisissent efficacité et pragmatisme et n'hésitent pas, s'il le faut, à utiliser les ressources digitales offertes par les Gafam.

Il est temps de comprendre qu'en agissant ensemble, les autorités organisatrices des transports seront plus fortes. Vivement le temps où le voyageur pourra se renseigner, réserver, acheter et suivre l'avancement de son train sur des bornes en gare (avec suffisamment d'agents à ses côtés !) et sur des applis et des sites enfin efficaces. La réussite sera forcément collective.

Marie-Hélène POINGT

SOMMAIRE

Actualités

6

6 - A la Une

La difficile mise en concurrence des premiers lots de bus RATP

8 - Ça s'est passé en avril

16 - Les contrats

18 - L'actualité

Dossiers

22

22 - « Nous devons trouver l'équilibre entre le social et l'économique »

Interview de Jean-Pierre Farandou, PDG de la SNCF

28 - Eole part à la conquête de l'Ouest

36 - Grands Prix des Régions 2024

Équipementiers & services

53

53 - Le fournisseur de batteries Forsee Power vise l'équilibre en 2024

Forum

60

60 - Conférence. RER Métropolitains : c'est bien parti !

68 - Club VRT « Pour agir en faveur de la décarbonation, nous avons besoin de signaux clairs »

72 - Réservoir Mob

Horaires de travail atypiques et ZFE : décaler les horaires décalés

75 - Agenda et appels d'offres

Dossier spécial Région Occitanie

« L'Occitanie, terre de mobilité décarbonée ». Encart de 8 pages entre les pages 52 et 53

Directeur : Vincent Lahu. **RÉDACTION. Rédactrice en chef :** Marie-Hélène Poingt. Yann Gaubin (SNCF et territoires), Philippe Hérisse (industrie ferroviaire et bus), Patrick Laval (technique ferroviaire, équipements, produits), Nathalie Arensonas (chef de rubrique). **Directeur artistique :** Frédéric Demarquette. **Rédacteurs-graphistes :** Olivier Fosser, Jade Cédile, Pascal Riffaud. **Internet :** Adeline Andriot (marketing digital). **Fabrication :** Robin Loison, Pascal Riffaud. **Imprimeur :** ISI Print à La Coumeuve (93). **GESTION. Responsable comptabilité :** Frédéric Dupont. **ABONNEMENT. Directrice des ventes et du marketing :** Victoria Irizar. **Directrice Stratégie et Développement :** Karine Rosset - karine.rosset@laviedurail.com. **Assistante commerciale :** Cindy Colle. **Service abonnements :** abonnement@laviedurail.com. Tél. : 01 49 70 12 20. **PUBLICITÉ. Directeur Commercial :** Jean Drieu la Rochelle - j.drieu@laviedurail.com. **Chefs de publicité :** Nicolas Demongeot - nicolas.demongeot@laviedurail.com. **Technique :** Marie-Line Renaud - maryline.renaud@laviedurail.com. **Événementiel :** Elliott Nyssen. **Les Editions La Vie du Rail :** Société anonyme au capital de 42 343,41 euros. **Principaux actionnaires :** Vincent Lahu, *Le Monde*. Durée de la société 99 ans. RCS Paris B334 130 127 - ISSN 2269-4544. Dépôt légal C 235-10-18, 29, rue de Clichy, 75009 Paris. *La Vie du Rail* décline toute responsabilité quant aux documents qui lui sont soumis ; insérés ou non, ils ne sont jamais rendus. Numéro de commission paritaire 1126 T 90055. © de couverture : Florian Hulleu/Paris 2024.



LE TRI + FACILE



MAGAZINE



PEFC

Intérieur : Origine du papier : Belgique. - Taux de fibres recyclées : 0 % - Certification : PEFC 100 %, Ptot 0,008 kg/t.
Couverture : Origine du papier : Allemagne. - Taux de fibres recyclées : 0 % - Certification : PEFC 100 %, Ptot 0,022 kg/t.

VOS CONTACTS

► Publicité/Partenariats

Jean Drieu la Rochelle

Tél. : 01 49 70 12 71 - j.drieu@laviedurail.com

Nicolas Demongeot

Tél. : 01 49 70 12 04 - nicolas.demongeot@laviedurail.com

► Directrice Stratégie et Développement

Karine Rosset

Tél. : 06 81 70 36 65 - karine.rosset@laviedurail.com

► Événementiel

Elliott Nyssen

Tél. : 01 49 70 12 05 - elliot.nyssen@laviedurail.com

Offre d'abonnement en page 59 ou sur www.ville-rail-transport.com

Tarif d'abonnement : 180 euros pour 12 numéros + 47 Lettres confidentielles + accès illimité au site internet. **Abonnez-vous sur www.ville-rail-transport.com**



© N.A.

La difficile mise en concurrence des premiers lots de bus RATP

Deux premiers lots de bus RATP ont été déclarés infructueux. Ile-de-France Mobilités a dû relancer les procédures mais affirme que les premières attributions auront toujours lieu fin 2024 pour des mises en service progressives entre fin 2025 et fin 2026.

Le groupe Gauche communiste, Écologiste et Citoyenne au conseil régional d'Ile-de-France a indiqué le 18 mars que deux des premiers appels d'offres lancés en mars 2022 pour la mise en concurrence des lignes de bus de la RATP avaient été déclarés « infructueux ». « Sans suite », rectifié-t-on du côté d'Ile-de-France Mobilités (IDFM), l'autorité organisatrice des transports de la région. « Nous avons des candidats mais nous avons décidé d'arrêter la procédure pour nous conformer au nouveau cadre social ».

Il s'agit de deux lots, en petite et moyenne couronne, celui du Nord des Hauts-de-Seine et du Nord de la Seine-Saint-Denis et du centre du Val-d'Oise. L'un correspond à des lignes autoroutières et interurbaines, l'autre à un réseau plus urbain.

« Cette situation oblige Ile-de-France Mobilités à relancer les procédures d'appels d'offres entraînant le report de leur notification de 12 mois à 24 mois », rendant « caduc » le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la RATP, selon le communiqué du groupe d'élus régionaux

qui avait divulgué l'information. Un report du calendrier démenti par IDFM qui affirme avoir immédiatement relancé les deux appels d'offres pour ces deux lots (sur 12 au total) de lignes de bus de la RATP, « avec des premières attributions de marché fin 2024 pour une mise en exploitation progressive des services entre fin 2025 et fin 2026 », précise l'autorité des transports régionaux.

Une question sociale ou de prix ?

Le Parlement avait approuvé fin 2023 un échelonnement de l'ouverture à la concurrence des lignes de bus de la RATP sur deux ans, au lieu d'un basculement de l'ensemble des 19 000 agents et des 308 lignes de bus à fin 2024, comme initialement prévu. Autre changement, le cadre social du transfert des conducteurs d'une entreprise à l'autre, après l'attribution des marchés. La loi prévoit qu'aucun salarié ne puisse être transféré d'un dépôt de bus à un autre dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, afin d'éviter d'éloigner les agents de leur lieu de travail « IDFM a décidé de déclarer sans suite

ces deux premiers appels d'offres pour se mettre en adéquation avec les nouvelles normes sociales, un nouveau découpage des lots étant nécessaire », indique un porte-parole.

« Les vraies raisons de ces premiers échecs, c'est que les opérateurs privés qui perdent déjà de l'argent sur les contrats Optile [les lignes de bus de la grande couronne déjà ouvertes à la concurrence] ne veulent pas répondre aux appels d'offres des bus de la RATP aux conditions de prix imposés par IDFM dans les cahiers des charges: ils sont trop bas. Valérie Péresse [présidente de la Régio et d'Ile-de-France

Mobilités, ndlr] ne veut pas augmenter les recettes du transport public, mais veut payer 20 % à 30 % moins cher le prix qu'ils coûtent », fustige Jacques Baudrier, élu communiste de Paris, membre du conseil d'IDFM, opposé à la libéralisation des lignes de la RATP.

« La décision de stopper la procédure d'appels d'offres n'a aucun rapport avec la question du prix, d'ailleurs, nous n'en étions qu'au stade des offres intermédiaires », répond l'autorité des transports. ■

Nathalie ARENSONAS

L'état de la concurrence dans les transports urbains vu par l'UTP

Tous les deux ans maintenant, l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) dresse un panorama de la concurrence sur le marché des transports urbains. Et pour cette nouvelle édition, le syndicat patronal a élargi son enquête aux réseaux non-adhérents mais dont le périmètre de mobilité urbaine dépasse 50 000 habitants.

Résultat : en France, 27 % des réseaux de transport public urbain soumis à appel d'offres ont changé d'exploitant en 2022-2023. La compétition se joue principalement entre opérateurs français, avec une faible incursion de transporteurs étrangers. Seul l'Espagnol Moventis a percé un peu les lignes avec le gain d'un contrat de bus à Grasse, des vélos en libre-service à Clermont-Ferrand, Marseille et Rouen et il vient de voir son contrat renouvelé à Montbéliard. L'italien ATM (l'opérateur public des transports de Milan) a récemment annoncé son intérêt pour la France avec la mise en concurrence progressive des lignes de bus de la RATP et l'appel d'offres pour la ligne 18 du métro automatique du Grand Paris.

Au cours des deux dernières années, les autorités organisatrices de mobilité n'ont pas renversé la table dans leurs choix de gestion : si en 2022, quatre collectivités locales avaient

changé de mode de gestion, en 2023, l'UTP ne recense aucun changement. Un peu moins d'un quart des réseaux de transport urbain sont en régie directe ou gérés via une société publique locale (SPL).

La vaste majorité – 77 % – est exploitée par des opérateurs externes, en délégation de service public (DSP) ou bien via une société d'économie mixte. Un mode de gestion qui implique de mettre en concurrence les contrats régulièrement.

Un turnover moyen

Concernant les changements d'opérateurs, l'UTP recense 31 procédures d'appels d'offres en 2022 et 2023, avec sept changements d'exploitant, soit un turnover de 23 %. En Ile-de-France, la procédure d'attribution des lots pour le marché des bus de la grande couronne (réseau Optile) avait débuté en 2022 et 2023 et ils ont été attribués à quatre entreprises. Selon les chiffres d'Ile-de-France Mobilités, le donneur d'ordres, Transdev est le grand gagnant avec près de la moitié de parts de marché, suivi de Keolis (30 %), de RATP Dev (10 %) et de Lacroix-Savac (10 %) (lire).

Quelles sont les prévisions pour 2024-2025 ? Pour les réseaux urbains hors Ile-de-France, sur 41 contrats attendus en 2024, 13 ont déjà débuté au 1^{er} janvier. Parmi eux, deux ont fait l'objet d'un changement d'exploitant. Pour l'année 2025, 34 procédures d'appels d'offres devraient aboutir.

En Ile-de-France, six contrats d'exploitation des réseaux de bus de la grande couronne ont débuté le 1^{er} janvier 2024, et un dernier lot devrait débuter en 2025. Quant aux lignes de bus de la petite couronne exploitées par la RATP, elles seront attribuées entre septembre 2024 et la fin du premier semestre 2025, celles de Paris intra-muros pas avant fin 2026. ■

N.A



© RTM

Pour consulter l'étude complète :





Des changements dans les directions régionales de **Stef**



Caroline Menant a été nommée directrice de la région Pays-de-la-Loire pour les activités de transport flux frais du groupe STEF. Diplômée de l'école d'ingénieur Polytech Clermont, âgée de 42 ans, elle remplace **Sébastien Mercher** qui prend la direction de la région Ouest.

Après un début de carrière chez Excel Logistics et Nexia où il occupe différentes fonctions opérationnelles et de management, Sébastien Mercher rejoint le Groupe STEF en 2007 en tant que directeur de site à Rennes puis directeur commercial de la région Ouest. En 2016, il est nommé directeur de la région Pays-de-la-Loire. Ce titulaire d'une maîtrise de sciences économiques âgé de 55 ans succède à Philippe Paumier qui a fait valoir ses droits à la retraite après 40 ans de carrière dans le groupe, pure player de la supply chain alimentaire.

Muriel Signouret définira la RSE à la SNCF



Muriel Signouret poursuit son parcours au sein du groupe SNCF. Après avoir été directrice de cabinet du PDG Jean-Pierre Farandou et directrice déléguée aux territoires, aux relations institutionnelles et à l'international, elle avait pris il y a un peu plus d'un an des fonctions plus opérationnelles à la direction des gares de Paris-Lyon et de Paris Bercy Bourgogne-Pays d'Auvergne.

Cette ex-journaliste, qui est devenue énarque en 2012 et a travaillé au ministère des Armées, puis a été nommée secrétaire générale de la chaîne parlementaire Public Sénat, prendra son nouveau poste de directrice de la RSE (Responsabilité sociétale des entreprises) le 2 mai. Elle succèdera à Mikaël Lemarchand, qui « a décidé de quitter l'entreprise pour porter un projet entrepreneurial », indique la SNCF. Muriel Signouret intègre également le comité exécutif du groupe.

Les Parisiens utilisent plus le vélo que la voiture



« C'est officiel, il y a aujourd'hui plus de déplacements à vélo qu'en voiture à Paris (...). C'est l'objectif que nous nous étions fixé dans le cadre du plan vélo », s'est félicité dans un tweet David Belliard, l'adjoint écologiste municipal chargé des mobilités à Paris. C'est ce qui ressort de l'enquête régionale sur la mobilité des Franciliens publiée le 4 avril par l'Institut Paris Région. « 30 % des déplacements à vélo en Île-de-France sont effectués par les Parisiens », précise l'étude.

La marche reste toutefois le premier mode de déplacement pour les Parisiens (44 %) et pour les habitants de la petite couronne (33 %). Les transports collectifs constituent aussi le principal mode motorisé pour les résidents de Paris et de la petite couronne. Il est également le premier mode, dans la région, pour aller travailler (45 % de part modale contre 33 % en voiture) et pour aller étudier (67 %).

Keolis prendra les commandes des transports nîmois en juillet



Seul en lice, Keolis, a remporté le marché en février 2024, et Transdev a immédiatement formé un recours devant le tribunal administratif, contestant une différence financière entre le prix plafond donné en informations préalables et celui du nouveau contrat. Cette action juridique avait contraint les services de Nîmes Métropole présidée par Franck Proust à retirer la délibération actant le choix en faveur de Keolis, filiale de la SNCF. Le 6 mars, la juge a débouté la demande déposée par Transdev.

Un nouveau vote a été approuvé le 25 mars 2024 par les élus de la métropole qui ont entériné le choix de Keolis comme nouveau délégataire du réseau Tango à partir de juillet 2024 jusqu'à fin 2030.



Cécile Avezard prend les commandes de VNF



© VNF/Vicent Colin

Ingénieure générale des Ponts, des Eaux et des Forêts, **Cécile Avezard** a été nommée directrice générale de Voies navigables de France par décret du Président de la République le 28 mars. « Son parcours lui a permis d'alterner entre action

publique locale et nationale ce qui lui permet aujourd'hui de piloter cet établissement ancré dans les territoires avec 4 000 agents », souligne un communiqué du ministère de la Transition écologique. Directrice territoriale Rhône-Saône de VNF depuis 2018, elle succède à Thierry Guimbaud qui, depuis janvier 2024, assure la présidence de l'Autorité de Régulation des Transports.

Le Train renforce son comité de direction



© Le Train

La compagnie qui souhaite lancer des trains à grande vitesse dans le sud ouest de la France a nommé **Elise Renaud** directrice Commerciale et marketing et **Olivier Dominguez** directeur des Systèmes d'information. Titulaire d'une licence en Economie et gestion, Elise Renaud a travaillé dans le domaine du tourisme et de la stratégie commerciale pour des groupes comme Booking.com, Expedia ou la plateforme Belvilla.

De son côté, Olivier Dominguez est diplômé d'une maîtrise de Sciences de l'Ingénieur de l'Université de Nice et d'un Master en génie logiciel de l'Universidad Politécnica de Madrid. Egalement titulaire d'un Executive MBA de l'EM Lyon, il a travaillé chez Thalès Alenia Space, Alcatel, Nokia et SNCF.

« Ces deux nominations viennent renforcer le comité de direction de l'entreprise et structurer son organisation », souligne l'entreprise qui se donne comme priorités « la construction d'une expérience voyageur moderne et innovante et la performance des systèmes d'information ».

RATP Dev déloge Transdev des transports de Brive



© Drive Mag

La nouvelle délégation de service public sur le réseau de Libéo démarre en septembre 2024, pour sept ans, à Brive (Corrèze). Elle prévoit des transports gratuits pour les plus de 65 ans, sur certains créneaux horaires, et pour les automobilistes qui utiliseront les parkings relais. La navette de centre ville est déjà gratuite.

RATP Dev a remporté le marché avec un nouveau catalogue de services, un parc de bus 100 % verts – électriques, bio-GNV ou B100 – d'ici à 2030, et la promesse d'intensifier les transports depuis et vers les zones rurales. Deux communes, Varetz et le lac du Causse, seront intégrées au réseau de lignes régulières. Le contrat prévoit du transport à la demande sur les 47 communes autour de Brive à raison de 8 à 9 allers et retours quotidiens (réservation jusqu'à 2 heures avant le départ), un service de covoiturage et le service d'autopartage existant avec quatre Renault ZOE électriques aux gares SNCF de Brive, Objat et Allasac (et non plus à l'aéroport).

La filiale transport sur mesure de la RATP renouvelle son contrat à Rosny-sous-Bois



DR

Origami, la marque du groupe RATP et de sa filiale Cap Ile-de-France, spécialisée dans le transport de personnel, scolaire, périscolaire, transports spéciaux et événementiels, navettes urbaines et navettes autonomes, a été choisie début avril pour assurer l'exploitation du réseau de bus Titus à Rosny-sous-Bois, en Seine-Saint-Denis. Il s'agit d'un renouvellement de contrat, sur sept ans.

Origami emploie 250 collaborateurs, dont 190 conducteurs de bus (42 femmes), et transporte au quotidien 15 000 personnes en moyenne, à bord de 150 bus et autocars dont 30 véhicules de grand tourisme. A Rosny-sous-Bois, à l'été prochain, 100 % de la flotte de bus sera électrique.



Cyrille Koutseff devient directrice de l'Axe TGV Est



DR

Agée de 47 ans, **Cyrille Koutseff** a été nommée directrice de l'axe TGV Est à SNCF Voyageurs. Cette diplômée de l'Essec a commencé à travailler au sein du groupe La Poste avant de rejoindre la SNCF en 2006, où elle a occupé différents postes opérationnels, en tant que dirigeante d'unité Exploitation fret dans les Hauts-de-France et dirigeante d'unité opérationnelle Escala à Paris Nord, Cyrille Koutseff rejoint la direction SNCF Voyageurs en 2014

Frank Renault, nouveau directeur adjoint de Transilien



DR

Né en 1969 et diplômé de l'INSA de Rennes, **Frank Renault** a été nommé en mars directeur adjoint de l'activité Transilien. Après avoir débuté sa carrière comme chef de gare au sein de la SNCF, il a ensuite occupé de nombreuses fonctions managériales, dont celles de directeur des Opérations d'Eurostar à Londres de 2013 à 2016. Avant de rejoindre SNCF Voyageurs, il était directeur de la zone de Production Atlantique chez SNCF Réseau.

Didier Traube quitte définitivement Systra



© Systra

Cela ne pouvait pas durer. **Didier Traube**, qui avait annoncé le 23 janvier ne plus vouloir être président de Systra France tout en restant dans l'entreprise, va finalement quitter le groupe le 29 mars. Pierre Verzat, le président du directoire, explique que Jean-Charles Vollery, directeur des opérations du groupe « assumera la responsabilité opérationnelle de l'entité ». Le recrutement d'un nouveau président France est en cours, poursuit le dirigeant. Rappelons que Didier Traube était en désaccord avec la stratégie de la société d'ingénierie, à la recherche d'un nouvel actionnaire depuis 2022.

Menaces sur le site Alstom de Derby

L'avenir incertain de l'industrie ferroviaire britannique menace le site Alstom de Derby dans le centre de l'Angleterre, la plus grosse unité du groupe ferroviaire pour la fabrication de trains au Royaume-Uni. Au total, Alstom emploie 6500 personnes outre-Manche (Royaume-Uni + Irlande). Selon le quotidien britannique The Telegraph du 3 avril, plusieurs centaines de licenciements seraient envisagées à Derby en raison de négociations qui piétinent sur des commandes de matériel et des appels d'offres.

LNPN : l'Ile-de-France pose ses conditions

La Commission permanente de la région Ile-de-France, réunie le 28 mars, a voté un amendement relatif au projet de Ligne nouvelle Paris - Normandie (LNPN) pour financer les études d'enfouissement d'une partie de la ligne et de contournement du fret hors de l'Ile-de-France. Comme l'Etat exige la prise en compte de la Ligne Nouvelle Paris - Normandie (LNPN) au sein du SDRIF qui doit être définitivement adopté en juillet prochain, l'Ile-de-France a accepté, dans ce nouveau contexte, d'ouvrir les négociations avec l'Etat... Dans ce nouveau contexte, l'Ile-de-France a décidé d'ouvrir les négociations avec l'Etat en posant ses « trois conditions » : le maintien des arrêts des trains normands à Mantes-la-Jolie, ainsi que dans les gares franciliennes de Bonnières-sur-Seine et de Rosny-sur-Seine, la priorité donnée aux transports du quotidien et l'étude, dans les Yvelines, de l'enfouissement partiel de cette nouvelle ligne ferroviaire.

Un train à bas prix Ouigo dessert désormais -à vitesse classique- Rennes



© Maxime Hurliez-BD

Après avoir transporté ces deux dernières années plus de deux millions de voyageurs sur les lignes Paris- Lyon et Paris-Nantes, le service à bas coûts Ouigo Train Classique étend son offre vers Rennes à partir du 5 avril. Partant de Paris Austerlitz, le corail aux couleurs rose dessert aussi Massy-Palaiseau, Versailles Chantiers, Chartres, Le Mans et Laval. Il relie Rennes en moins de cinq heures, à raison d'un aller-retour quotidien, pour des départs de Paris entre 8 h et 9 h et un retour de Rennes entre 15 h et 16 h. 250 000 voyageurs sont attendus cette année sur cette ligne. Ils pourront bénéficier de prix compris entre 10 € et 49 € maximum l'aller simple (5 € pour les moins de 12 ans).



InnoTrans 2024

24 - 27 SEPTEMBER · BERLIN

International Trade Fair for Transport Technology

Les Hauts-de-France confirment leur participation au financement de la ligne Roissy-Picardie

La région Hauts-de-France a décidé le 28 mars d'attribuer plus de 130 millions d'euros pour la réalisation de la première phase de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie. Ce projet consiste à créer un accès ferroviaire direct entre le sud des Hauts-de-France, le nord-est du Val d'Oise et la gare de Roissy CDG 2 TGV. Il est notamment prévu une nouvelle ligne de 6,5 kilomètres, des aménagements de signalisation sur la ligne Paris-Creil-Amiens, ou encore la création d'un nouveau quai en gare de Roissy CDG 2 TGV.

Fin de la soudure des rails sur la 15 Sud



C'est une étape symbolique : le 3 avril, le dernier rail de la ligne 15 Sud a été soudé. Les opérations de pose des voies dans les 37 km de tunnel avaient commencé en décembre 2021. 4100 soudures et 4200 tonnes de rails auront été nécessaires pour équiper la ligne 15 Sud qui reliera Pont de Sèvres à Vitry-sur-Seine. La mise en service est attendue fin 2025.

Keolis remporte une ligne interurbaine de bus électriques au Danemark



Nordjyllands Trafikselskab (NT), l'autorité organisatrice des transports de la région du Jutland du nord (Nordjylland, à l'extrémité nord de la péninsule), a attribué à Keolis Danmark A/S l'exploitation et la maintenance de la ligne interurbaine de bus 73 de son réseau. Cette ligne de 63 km, qui relie les villes de Frederikshavn et d'Aalborg, quatrième ville du pays et capitale régionale, deviendra « 100 % électrique » à l'occasion du nouveau contrat, qui débutera en août 2024 pour une durée de dix ans (plus six en option).

THE FUTURE OF MOBILITY

CONTACT

Promo Intex
Ms. Pascale Canova-Menke
T +33 1 39 62 11 93
p.canovamenke@promo-intex.com

 Messe Berlin