

EDITORIAL

JO : après le sprint, le marathon

Mission réussie. Les transports ont été au rendez-vous des Jeux olympiques. Avec des performances très supérieures au vécu quotidien habituel des Franciliens. La ponctualité des bus, trams, trains et métros a en effet atteint des sommets malgré un réseau vieillissant.

Spectateurs, élus et journalistes ont salué un quasi sans-faute. A l'heure du bouclage de ce numéro, fin août, on attendait encore la fin des Jeux paralympiques le 8 septembre pour tirer un bilan définitif.

Quelques points forts méritent déjà d'être soulignés. La maintenance préventive des métros, trains, gares, stations et voies, qui a été renforcée en amont des Jeux par les transporteurs, a permis de diminuer le nombre d'incidents. Lorsqu'il y en a eu, le renforcement des équipes d'intervention, facilité par le report des congés d'été à plus tard, a raccourci le délai de résolution des pannes. Enfin, l'arrêt des chantiers sur les voies a fortement contribué à la bonne marche de l'ensemble.

On l'a vu lors du sabotage de trois lignes à grande vitesse le jour de la cérémonie d'ouverture. Les dégâts – considérables – ont été réparés en quelques dizaines d'heures par les équipes de SNCF Réseau, très fortement mobilisées et qui n'ont pas compté leurs heures. Une véritable prouesse qui a une nouvelle fois prouvé que l'engagement et le savoir-faire des cheminots peuvent faire de la SNCF une vraie machine de guerre... lorsque l'envie et les moyens sont là.

Les navetteurs de tous les jours, en Île-de-France comme en Province, demandent le même traitement. Tous les jours de l'année, et pas seulement lorsque les touristes et les TV du monde entier sont là.

C'est possible... mais avec les mêmes recettes. C'est-à-dire avec un niveau d'investissement humain aussi élevé -ce qui suppose aussi l'arrêt de l'attrition des personnels. Avec la même envie (mesdames et messieurs les DRH et syndicalistes: négociez!). Et avec une meilleure planification des nécessaires travaux de rajeunissement du réseau, dont tout le monde critique le manque de transparence et d'anticipation.

Après le sprint réussi des JO, il faut maintenant gagner la course de fond. Bonne rentrée à tous.

Marie-Hélène POINGT

SOMMAIRE

Actualités

6

- 6 - **A la Une.**
 - La page des JO de Paris tournée, le défi du métro pour tous
- 8 - Ça s'est passé cet été
- 19 - Les contrats
- 20 - L'actualité
 - De nouvelles priorités pour les chemins de fer britanniques
 - Retour sur les Journées Agir 2024: Le transfert modal au coeur des débats

Dossiers

24

- 24 - **Les métiers du câble urbain.** Des voltigeurs dans la ville
- 36 - **Spécial Innotrans 2024**
 - Sous le signe de l'IA et de la décarbonation
- 54 - **Under the banner of AI and decarbonisation**
- 60 - **Les nouveaux trains à batteries et à hydrogène sont sur les rails**
- 72 - **Équipementiers & services**
 - Les véhicules connectés, mouchards 3.0 pour les gestionnaires de flottes

Forum

78

- 78 - **Conférence.** Transition énergétique des bus, état des lieux
- 84 - **Club VRT.** VINCI Railways plaide pour les modèles de concessions
- 90 - **David Valence:** « Je regrette une forme d'immaturité politique sur les sujets transports »
- 96 - **Réservoir Mob.** Tribune de 6t
Vacances d'été: Sous le soleil différemment - quand le réchauffement climatique recompose le paysage touristique
- 100 - **Agenda et appels d'offres**

Directeur : Vincent Lалу. **RÉDACTION. Rédactrice en chef :** Marie-Hélène Poingt. Yann Goubin (SNCF et territoires), Philippe Hérisé (industrie ferroviaire et bus), Patrick Laval (technique ferroviaire, équipements, produits), Nathalie Arensonas (chef de rubrique). **Directeur artistique :** Frédéric Demarquette. **Rédacteurs-graphistes :** Olivier Fossier, Jade Cédile. **Internet :** Pierre Lалу (marketing digital). **Fabrication :** Robin Loison, Pascal Riffaud. **Imprimeur :** ISI Print à La Courneuve (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 - jdrieu@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 Lалу, *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 Cligny, 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 : Patrick Laval / Téléo.



LE TRI
+ FACILE



MAGAZINE



BAC DE TRI



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 95 ou sur www.ville-rail-transports.com

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

BREIZHÇO

le réseau de transport de la Région Bretagne, ambitieux et performant

Entre terre et mer, à la pointe de l'Europe, la situation géographique de la Bretagne constitue à la fois un atout et un défi pour la circulation des personnes et des marchandises. La Région Bretagne y répond par une politique ambitieuse de décloisonnement et de décarbonation. Son réseau de transport public BreizhÇo, offre ainsi un service ferroviaire, routier et maritime performant et fiable, pour faciliter la mobilité des Bretonnes et des Bretons, mais également des visiteurs, sur l'ensemble du territoire breton.



TER BREIZHÇO : le réseau le plus performant de France



Avec les meilleurs taux de régularité (96 %) et le meilleur taux de satisfaction des usagers, le réseau régional ferroviaire a connu la plus forte hausse de fréquentation au niveau national (+ 46 % depuis 2019), soit 16 millions de voyages en 2023. Chaque jour, 400 TER BreizhÇo desservent 126 gares. Les TER s'articulent avec les TGV longues distances pour offrir un maillage performant du territoire. Et les abonnés TER bénéficient d'un accès aux TGV.

Afin d'offrir aux voyageurs un transport fiable, confortable, moderne et accessible, la Région investit fortement pour moderniser trains et infrastructures. C'est l'une des régions les plus avancées en matière de rénovation des lignes fines du territoire. Pour répondre à la demande des usagers, la Région entend doubler progressivement l'offre de transports dans ses TER à l'horizon 2040. Dès la rentrée, 24 circulations seront ajoutées par jour, en semaine, sur les axes de Rennes vers Saint-Malo, Saint-Brieuc, Redon, et Vitré, grâce à la mise en place du dispositif « 2 trains sur la même voie » (2TMV) en gare de Rennes, une première en France. Presque 700 millions d'euros sont investis au prochain Contrat de Plan État-Région Mobilité 2024-2027, pour permettre de poursuivre ce développement d'offres sans précédent.

CAR BREIZHÇO : au plus près des besoins du quotidien

Chaque jour, 500 cars interurbains et plus de 1500 cars scolaires sillonnent la Bretagne, desservant 3 000 points d'arrêts interurbains et près de 22 000 points d'arrêts scolaires. Ainsi l'offre de transport est organisée pour proposer une desserte adaptée aux besoins du quotidien. Plus de 80 % des communes bretonnes sont desservies chaque jour. Le réseau BreizhÇo est un service public majeur de mobilité, notamment pour les territoires ruraux de Bretagne. La Région Bretagne a engagé la transition du parc des cars BreizhÇo vers des moto-

risations moins émettrices de gaz à effet de serre, dont des cars roulant au Bio-GNV. La billettique KorriGo déployée dans les TER depuis 2006, se généralise progressivement à tous les cars interurbains et scolaires.



BATEAU BREIZHÇO :

pour des îles connectées au continent



10 îles bretonnes sont desservies : Groix, Belle-Île-en-Mer, Houat, Hoëdic, Sein, Molène, Ouessant, Arz, Bréhat et Batz (pour le fret uniquement). Chaque jour, 120 liaisons maritimes (70 en hiver) les connectent au continent, répondant en tout premier lieu aux besoins des îliens et des entreprises de ces territoires, mais également de nombreux touristes. La Région est aussi propriétaire de 13 gares maritimes et de 17 navires, ce qui fait d'elle le 2^e armateur public de France.

En chiffres

- > **420 millions d'euros**
Budget mobilité de la Région en 2024 (soit 21 % de son budget)
- > **70 millions de voyages par an**
tous modes de transports confondus sur le réseau BreizhÇo
- > **100 % des TER** sont neufs ou renouvelés
- > **+ de 100 000 élèves**
rejoignent leurs établissements grâce aux transports BreizhÇo
- > **600 000 cartes KorriGo**
(soit 18 % de la population bretonne)



La page des JO de Paris tournée, le défi du métro pour tous

L'anticipation des transporteurs et la mobilisation des agents ont permis d'acheminer dans de bonnes conditions les spectateurs et les athlètes lors des JO. Une nouvelle épreuve s'ouvrait le 28 août avec les Paralympiques. L'occasion pour Valérie Péresse de se prononcer pour un métro accessible à tous. Jouable?

Promesse tenue. Les transports publics ont réussi la première épreuve des JO. Pendant les deux premières semaines olympiques en juillet-août, ils ont été au rendez-vous, affichant de belles performances: les métros ont tenu un taux de ponctualité de 96% en moyenne, tandis que les trains et les RER affichaient une régularité de 94,5% avec des pointes à 98%. Chaque jour, ils ont permis à quatre millions de spectateurs de rejoindre les sites de compétitions, et 4500 trains supplémentaires ont été mis en service pour tenir la cadence.

A la rentrée, avec les Jeux Paralympiques qui se déroulaient du 28 août au 8 septembre, la RATP et la SNCF ont de nouveau été confrontés au défi de la gestion des flux de voyageurs, avec 300 000 spectateurs attendus quotidiennement sur leurs lignes de métro, RER, bus et tramways. Moitié moins que pendant les JO de l'été, mais avec les Franciliens de retour dans les transports publics.

Les sites paralympiques, dix à Paris, sept dans le reste de l'Île-de-France (hormis le para tir sportif, dans l'Indre), étaient



paralympiques présenté le 26 août par Valérie Pécresse, la présidente de la région et de son autorité organisatrice des transports, a mis sur la table le sujet de la non-accessibilité des lignes historiques du métro pour les voyageurs en fauteuil roulant, ou même à mobilité réduite.

Pendant les JO, des navettes – sur réservation – étaient prévues pour les personnes en fauteuil roulant et leur accompagnant, 5 000 agents d'orientation ont été formés au handicap. Mais si un peu plus de la moitié du réseau des transports franciliens est équipé (290 gares), une seule ligne de métro, la 14, est 100% accessible aux voyageurs en fauteuil roulant. Les récents prolongements de ligne sur la 4 et la 11 le sont aussi, mais globalement, les 13 lignes historiques du métro parisien restent des forteresses pour passagers valides.

Les rendre entièrement accessibles coûterait entre 15 et 20 milliards d'euros, un chantier de 20 ans au minimum, estime Valérie Pécresse en se fondant sur une étude menée pour la ligne 6, aérienne, qui relie nation à Charles de Gaulle-Etoile. « Avec l'allongement de la durée de vie, le handicap va toucher tout le monde, je propose de lancer le chantier de la ligne 6, le coût est estimé entre 600 et 800 millions d'euros, je suis prête à boucler un plan de financement avec l'Etat et la Ville de Paris pour lancer ce projet de métro pour tous », s'empresse-t-elle. Ce qui nécessiterait de faire des arbitrages sur d'autres projets d'infrastructure, un avenant au contrat de plan Etat-Région, et un nouveau gouvernement en exercice. Pour Bernard Gobitz, administrateur d'IDFM au titre de l'association des usagers des transports d'Ile-de-France, « le coût énorme de la mise en accessibilité de toutes les lignes du métro se fera forcément au détriment d'autres projets comme des prolongements de lignes notamment ».

Sceptique, il s'interroge sur la soutenabilité financière du projet (plus de 6 milliards d'euros pour chacune des parties prenantes, IDFM, Ville de Paris et Etat) et le caractère « titanesque » des travaux avec la construction de quatre ascenseurs par station (deux par quai obligatoires) et la mise à niveau des quais à la hauteur des rames. « Pour les voyageurs en fauteuil roulant, à Paris, la meilleure solution, ce sont les bus, il vaudrait mieux améliorer le service, et pour tous les autres voyageurs à mobilité réduite, aménager des escalateurs dans toutes les stations de métro », préconise le défenseur des usagers des transports. ■

Nathalie ARENSONAS

moins nombreux que pendant les Jeux de l'été et les jauges moins élevées, notamment au Stade de France (-10% de spectateurs attendus pour épreuves paralympiques), au Château de Versailles (-50% de spectateurs attendus) et à Vaires-sur-Marne (-45% de spectateurs attendus).

Mais la grande majorité des spectateurs étaient des locaux (fin août, 90% des deux millions de billets vendus avaient été achetés par des Franciliens), et même si relativement peu se sont signalés en situation de handicap (20 000 contre 40 000 pour les deux premières semaines olympiques), la promesse de l'accessibilité des Jeux devait être tenue. A l'heure où nous écrivons ces lignes, le bilan n'était pas encore tiré, mais dans le plan de transport pour les Jeux

Los Angeles promet à son tour des « Jeux sans voiture »

Les organisateurs des Jeux olympiques de Los Angeles annoncent vouloir à leur tour un événement « sans voiture » et affirment qu'ils encourageront les spectateurs à prendre les transports publics. La maire de la ville, Karen Bass, a précisé début août que le réseau de transport en commun sera développé. Plus de 3 000 bus devraient notamment être empruntés à d'autres régions des Etats-Unis. La maire a également annoncé que le télétravail serait encouragé dans la ville qui compte 2,8 millions d'habitants et plus de 18 millions dans toute la mégapole californienne régulièrement encombrée par d'importants embouteillages.



Sandrine Le Feur à la tête de la commission du développement durable à l'Assemblée nationale



Réélue députée du Finistère aux législatives, **Sandrine Le Feur** (Ensemble pour la République), 33 ans, agricultrice, s'installe dans le fauteuil de présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire à l'Assemblée.

Presque entièrement renouvelée, la commission parlementaire chargée de préparer les projets ou propositions de loi relatives aux transports (entre autres) compte quatre vice-présidents : le socialiste Gérard Leseul, qui lors de la précédente législature avait proposé le gel des tarifs des transports publics pendant les JO et signé un rapport sur les zones à faible émissions avec le Modem Bruno Millienne (battu le 7 juillet), Mickaël Cosson (Les Démocrates), Jean-Pierre Taïte (Droite Républicaine) et Emmanuel Blairy (Rassemblement national). Un cheminot siège au sein de la commission, Béranger Cernon, député LFI de la 8e circonscription de l'Essonne qui a battu Nicolas Dupont-Aignan, conducteur de RER sur les lignes D et R du RER, et délégué CGT.

05

Géraldine Adam dirige le département Emploi de l'UTP



Pour construire et diriger son nouvel appareil de formation destiné à aider les 1500 entreprises du transport urbain à « *lutter contre les tensions de recrutement* », l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) en confie les commandes à son ex-directrice adjointe des Affaires sociales, **Géraldine Adam**.

« Cette nomination poursuit la dynamique impulsée autour des enjeux emploi formation, dont le projet *Transformeurs* récemment lauréat de l'appel à manifestation « *Compétences d'avenir* » de France 2030 marque une étape clé », décrit la fédération professionnelle dans un communiqué. Avec douze millions d'euros à la clé.

Diplômée de l'Université Paris Evry et du Celsa, Géraldine Adm a travaillé dans la branche sanitaire, sociale médicosociale, dirigé la formation professionnelle de l'Union des Caisses nationales de sécurité sociale avant de rejoindre l'UTP en octobre 2022.

Gares & Connexions teste un avatar pour l'information en gare du Nord



Le 24 juillet, Gares & Connexions a commencé à tester une borne interactive capable d'orienter en six langues les voyageurs. Déjà présentée en mai à Viva Technology, cette borne est basée sur des technologies d'intelligence artificielle (IA). Deux avatars de deux athlètes SNCF, Sarah-Léonie Cysique (pendant la durée des JO) et Cédric Nankin (pendant les Paralympiques), devaient ainsi répondre en temps réel aux questions des voyageurs. Les réponses peuvent intégrer des images, des vidéos et des textes.

Gares & Connexions explique avoir travaillé avec Meta « *qui s'est doté de la technologie la plus avancée et open source (LLAMA 3.1) sur le marché en matière d'assistance virtuelle pilotée par l'IA Generative* ». C'est aussi le fruit d'une collaboration avec un consortium d'entreprises emmenées par Alp Valley qui regroupe Brain Analytics, Fosfor, Inversive et VR Connection, précise le gestionnaire des gares.

L'Etat et France vélo signent un contrat pour réindustrialiser la filière



C'était inscrit dans le Plan vélo et marche 2023-2027 et faisait suite aux États généraux de la filière économique du vélo organisés il y a près de deux ans : l'État et France vélo signent un contrat de filière pour « *favoriser les coopérations entre les acteurs économiques du vélo, renforcer et valoriser l'ensemble de l'écosystème vélo français* », indiquait fin juin le ministère des Transports dans un communiqué. Bref, relancer la filière industrielle afin que l'engouement national pour les deux roues non motorisées (+37 % entre 2019 et 2023; +5 % en 2023, selon Vélo & territoires) et notamment dans les grandes villes, ne profite pas qu'aux fabricants de cycles étrangers.