



LA NEWS

Un an déjà !

Cela fait un an que les deux lignes à grande vitesse Sud Europe Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire, atouts majeurs pour le développement de l'Ouest français, ont été mises en service. LISEA et ERE sont désormais deux gestionnaires d'infrastructures actifs sur le réseau ferroviaire. Depuis le 7 juillet dernier, le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier accueille les premiers trains de voyageurs, 7 mois après avoir été ouvert au fret. Ces lignes nouvelles, dont la réalisation a été menée tambour battant avec les meilleurs standards de qualité, peuvent se targuer d'avoir été livrées dans le respect du calendrier, voire en avance.

Ce sont aussi de belles réussites commerciales. La liaison Paris-Bordeaux a vu sa fréquentation bondir de 70% en l'espace d'un an, atteignant 5,5 millions de passagers cumulés depuis juillet 2017. Sur la liaison Toulouse-Paris, dont le temps de trajet a été réduit de plus d'une heure avec l'ouverture de la LGV, l'augmentation de la fréquentation est de 60%. La SNCF annonce par ailleurs une croissance du trafic de 27% sur la ligne Bretagne-Pays de la Loire sur les neuf premiers mois d'exploitation.

S'il est encore un peu tôt pour faire un bilan technique complet de ces réalisations, qui feront leurs preuves dans la durée, la performance opérationnelle est au rendez-vous. Les taux de régularité, fiabilité, disponibilité et confort sur ces deux lignes sont meilleurs que les objectifs fixés par SNCF Réseau, confirmant que ERE et LISEA fournissent un service digne des meilleurs standards ferroviaires français.



ÉCHOS DE NOS INFRASTRUCTURES

LISEA : OUVERTURE D'UNE LIGNE BORDEAUX-BRUXELLES



Thalys a confirmé son intention de lancer une liaison hebdomadaire entre Bordeaux et Bruxelles ! Ce projet sera testé sur une période de deux mois entre juin et août 2019. Avec un temps de parcours de 4 heures entre les deux villes, Thalys vise avant tout une clientèle familiale et de loisirs.

Ce nouveau service pourrait être suivi, dans les années à venir, par l'ouverture d'une liaison entre Bordeaux et Londres pour laquelle Eurostar aurait déjà manifesté son intérêt.

DÉSIGNATION D'UNE MISSION DE MÉDIATION PAR ÉLISABETH BORNE

La ministre chargée des Transports a demandé fin mai le lancement d'une mission de médiation au CGEDD, portant sur l'impact sonore engendré par les LGV BPL et SEA. Celle-ci doit rendre son rapport d'ici fin 2018.

Les campagnes de mesures effectuées depuis un an (sur plus de 400 points de mesure) ont révélé que ERE et LISEA ont, à de rares exceptions près, respecté la réglementation existante et les seuils autorisés.

La mission s'attachera principalement à la résolution de quelques situations difficiles. Elle est également invitée à formuler des propositions visant à faire évoluer la réglementation existante.

OUVERTURE AU TRAFIC PASSAGER DU CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER



Après l'ouverture au fret il y a 7 mois, le premier train de voyageurs a circulé sur le contournement de Nîmes et Montpellier le 7 juillet dernier, jour de la mise en service de la nouvelle gare de Montpellier Sud-de-France. Le CNM verra son trafic passager monter en puissance après l'inauguration de la gare de Nîmes-Pont-du-Gard.

AGENDA

- 27 Juin
Promulgation de la loi «pour un nouveau pacte ferroviaire»
- Mi-Septembre
Présentation du projet de loi d'orientation des mobilités en Conseil des Ministres
- 16 Septembre - 22 Septembre
Semaine européenne de la mobilité
- 18 - 21 Septembre
Salon Innotrans 2018 - Berlin
- 28 Septembre
Colloque du volet socio-économique de l'Observatoire de la LGV BPL - Lorient
- 7 Novembre
25ème Rencontres Transports et Mobilités - Maison de la Chimie, Paris

RESTONS CONNECTÉS

- www.agifi.org
- @AGIFrance
#leRailAutrement
- www.youtube.com/watch?v=D3b6WPTbqIM
- 13-15 rue Taitbout 75009 Paris
- +33 (0)1 48 01 47 45



«JE SUIS CONVAINCUE QUE LE NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE EST UNE OPPORTUNITÉ POUR LE SYSTÈME FERROVIAIRE ET LA SNCF D'OFFRIR PLUS DE SERVICES, PLUS DE TRAINS POUR LES VOYAGEURS ET À MOINDRE COÛT»

Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports

NOUVELLES DU SECTEUR FERROVIAIRE



NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE : UN ENGAGEMENT À SUIVRE

Promulguée par le Président de la République le 27 juin dernier, la loi «pour un nouveau pacte ferroviaire» marque une nouvelle étape pour le secteur ferroviaire français.

L'AGIFI salue la volonté du gouvernement «d'ouvrir le secteur à la concurrence» et son ambition de lui faire retrouver une meilleure compétitivité. Ce travail devra être poursuivi avec les ordonnances qui restent à écrire dans les mois à venir.

L'association rappelle la nécessité de ne pas imposer de contraintes opéra-

tionnelles et techniques disproportionnées à de potentiels nouveaux entrants, fussent-elles dictées par un objectif d'équilibre des territoires.

Au niveau européen, la Commission devrait se montrer attentive à la «juste» transposition du 4ème Paquet Ferroviaire, en particulier quant aux enjeux de gouvernance, comme l'a montré sa décision de mise en demeure à l'encontre de l'Espagne. La Commission a, à cette occasion, rappelé son attachement au principe d'indépendance du gestionnaire d'infrastructure et du régulateur.

L'AVENIR DES PETITES LIGNES : NOUVEAU CHANTIER FERROVIAIRE ?



Depuis le rapport Spinetta, la question de l'avenir des petites lignes n'en finit pas d'agiter le monde ferroviaire. Écarté du champ du «nouveau pacte ferroviaire», le sujet devrait revenir au sein de la prochaine loi d'orientation des mobilités. Transfert de la propriété des lignes aux régions, exploration de modèles de gestion alternatifs, évolution des référentiels techniques applicables... autant de questions à trancher sur un sujet à forte résonance politique. Un chantier important devrait être conduit sur ce thème sur la base des diagnostics de l'état de ces lignes, dont la publication doit bientôt intervenir. L'AGIFI est convaincue qu'une réflexion pragmatique, collective et orientée sur la qualité de service devrait permettre d'apporter des éléments de réponse et des pistes d'action à l'ensemble des acteurs.

THIERRY DALLARD PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Thierry Dallard, président d'Occivia depuis sa création et, à ce titre, vice-président de l'AGIFI a pris la tête le 30 mai dernier de la SGP. Le Grand Paris Express est décrit comme «le plus gros projet d'infrastructures d'Europe». Celui-ci consiste en la réalisation de plus de 200km de métro automatique, 68 gares et 7 centres techniques, dans un délai contraint.

3 QUESTIONS À...

JEAN-YVES LHOMME, DIRECTEUR DES AFFAIRES INSTITUTIONNELLES DB CARGO-EURO CARGO RAIL & DB ARRIVA



Quelle est la réalité de la présence de la DB en France aujourd'hui ?

Sur le marché français du transport ferroviaire de voyageurs, DB est présente à travers sa JV avec SNCF «Alleo». DB a ainsi pu augmenter le nombre de services entre l'Allemagne et la France et réduire considérablement le temps de déplacement. En outre, DB Cargo – Euro Cargo Rail est, avec près de 20% de part de marché et €170M de chiffre

d'affaires, le plus gros concurrent du groupe SNCF sur le marché français du fret ferroviaire.

La réforme ferroviaire adoptée par le Parlement, quelles opportunités s'ouvrent pour de nouveaux opérateurs ?

Nous saluons la réforme française visant à ouvrir le marché du transport ferroviaire régional de voyageurs et nous suivons les développements en France avec intérêt. Nombre de leçons ont été tirées de la libéralisation du transport ferroviaire de passagers en Europe, qui a permis l'amélioration des services, l'augmentation de la circulation et le soutien réduit des finances publiques. Pour les nouveaux opérateurs potentiels, l'ouverture du marché peut être l'occasion de partager leur expertise et de proposer des solutions de transport innovantes.

Quelles seront les clés du succès de sa mise en œuvre ?

La mise en concurrence des services a apporté des réponses aux défis auxquels sont confrontées les autorités organisatrices de transport (AOT), qui doivent assumer des investissements importants dans un contexte budgétaire contraint et répondre aux attentes croissantes des clients. Lorsque la structure d'appel d'offres est appropriée i.e. avec des risques et avantages raisonnablement attribués aux contractants, la concurrence amène des avantages substantiels. Plus l'offre est normative, moins il y a de flexibilité pour capter les compétences innovantes et entrepreneuriales de l'opérateur. En insistant davantage sur le résultat attendu plutôt que sur un calendrier précis à mettre en œuvre, les AOT peuvent permettre aux soumissionnaires de développer des solutions plus rentables et plus conviviales.

INNOVATION



Le premier train commercial à hydrogène au monde, le Coradia iLint d'Alstom, transportera ses premiers passagers dès cet été dans le cadre d'une exploitation pilote.

Homologué le 11 juillet dernier, ce train, destiné aux lignes régionales non électrifiées, fonctionne sur la base d'une pile à combustible alimentée par de l'hydrogène.

Offrant une alternative moins polluante et faiblement émettrice de CO2, cette innovation a déjà séduit le Land allemand de Basse-Saxe, en remplacement des habituelles locomotives diesels. Une quinzaine de trains, devant entrer en service d'ici trois à quatre ans, ont d'ores et déjà été commandés.

Ce premier test commercial devrait permettre de mesurer les promesses offertes par cette technologie, à laquelle s'intéresse en France Benoît Simian, député LREM de la Gironde, actuellement chargé par le gouvernement d'une mission portant sur le verdissement du parc ferroviaire.

