



BORDEAUX - LONDRES : QUATRE GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES ENGAGÉS POUR UNE LIAISON DIRECTE DE 1000KM

Getlink et LISEA se sont engagés, aux côtés de HS1 et de SNCF Réseau en faveur de la réalisation d'une liaison directe entre Bordeaux et Londres. Les quatre gestionnaires d'infrastructures affichent depuis quelques mois leur volonté de construire ensemble une offre attractive pour de futurs opérateurs. Ils ont créé durant l'été 2018 un groupe de travail afin d'identifier les barrières opérationnelles, commerciales, tarifaires, réglementaires ou en matière de sécurité, devant être levées pour la réalisation d'un tel projet. Une première étape concrète a été franchie le 15 octobre dernier avec le lancement d'une étude de faisabilité sur les aménagements et installations nécessaires aux contrôles de sécurité frontaliers en gare de Bordeaux Saint-Jean permettant aux passagers de se rendre directement de Bordeaux Saint-Jean à Londres Saint-Pancras. L'étude examinera les coûts et les options possibles. Getlink, LISEA, HS1 et SNCF Réseau croient au potentiel commercial de cette liaison. Les déplacements entre les deux villes sont nombreux : un million de passagers ont voyagé par avion entre Bordeaux et Londres en 2017. Avec un temps de trajet de cinq heures, 20 % des voyageurs choisiraient le rail, si le service leur était proposé, selon des études de marché récentes.

La perspective de cette liaison nouvelle illustre le potentiel du mode ferroviaire dans le développement de la mobilité en Europe. Elle permet aussi de mettre en exergue de nombreux défis opérationnels auxquels les acteurs feront face dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, pour toute liaison nouvelle : disponibilité d'ateliers de maintenance des trains, distribution des billets, capacités en gare, robustesse ferroviaire et capacité du système à réaliser les aménagements nécessaires.

ÉCHOS DE NOS INFRASTRUCTURES

LGV BPL : FORTE HAUSSE DE LA FRÉQUENTATION UN APRÈS LA MISE EN SERVICE

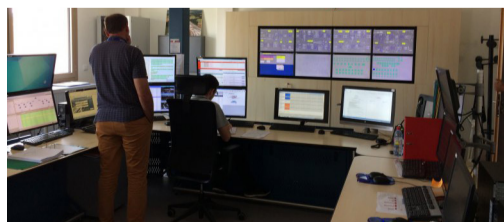


C'est l'heure du bilan, un an après la mise en service de la LGV BPL. Les chiffres de la SNCF,

révélés lors du 4e colloque de l'observatoire de la LGV BPL, montrent une forte augmentation de la fréquentation sur la ligne Bretagne-Pays de la Loire, avec un million de passagers supplémentaires à destination de la Bretagne et 500 000 à destination des Pays de la Loire. On constate également un rajeunissement du public, avec une augmentation de 30% de la clientèle jeune, ainsi qu'une hausse de l'ordre de 25% de la clientèle d'affaires sur la période.

COMMENT « FAIRE DU RAIL AUTREMENT » ? DES DÉLÉGATIONS ÉTRANGÈRES SUR NOS INFRASTRUCTURES

Le savoir-faire développé en matière de maintenance et d'exploitation de LGV par les membres de l'AGIFI intéresse les acteurs ferroviaires de nombreux pays. Début octobre, MESEA a reçu, dans le cadre d'une visite co-organisée avec SYSTRA, une délégation de KORAIL (compagnie nationale des chemins de fer de Corée) à Villognon. La délégation a visité des installations de la LGV SEA et échangé avec les équipes de MESEA. Cette visite a été l'occasion de partages d'expériences sur divers sujets, notamment l'ERTMS et les nouvelles méthodes de maintenance de la signalisation, réalisée avec des outils numériques. De son côté, Oc'Via Maintenance a reçu en novembre une délégation canadienne composée de managers de RAILTERM, et de Colas Rail sur le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier. Les participants ont échangé avec les équipes d'Oc'Via Maintenance et visité son wagon d'inspection.



AGENDA

- **7 Novembre 2018**
25ème Rencontres Transports et Mobilités à la Maison de la Chimie. Intervention de Alexis de Pommerol, Président de l'AGIFI : « Les Partenariats Public-Privé favorisent-ils l'innovation? »
- **27 Novembre 2018**
Présentation de la Loi d'Orientation sur les Mobilités en Conseil des Ministres
- **Du 28 Novembre au 30 Novembre 2018**
Journées européennes de la mobilité urbaine 2018
- **5 Décembre 2018**
Conférence annuelle sur la sécurité ferroviaire organisée par l'Etablissement Public de la Sécurité Ferroviaire (EPSF)
- **23 - 24 Janvier 2019**
Congrès ATEC ITS : Rencontres de la mobilité intelligente 2019
- **26 - 28 Mars 2019**
SIFER 2019

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



NOUVELLES DU SECTEUR FERROVIAIRE

DES TRAINS À HYDROGÈNE EN FRANCE DÈS 2022 ?



Le 22 novembre dernier, Benoît Simian, député de Gironde, a remis à Elisabeth Borne un rapport sur le verdissement du parc ferroviaire français. Ce document rappelle que le mode ferroviaire français compte encore 20% de circulations réalisées par des locomotives diesel, dont la moitié doit être renouvelée d'ici une dizaine d'années. Afin de répondre à la demande du gouvernement de remplacer les matériels roulants les plus polluants, le rapport propose d'accélérer le développement du train à hydrogène et identifie les leviers possibles. Cette technologie bénéficie, selon Benoît Simian, d'un grand potentiel à court et moyen termes, à condition que la France se dote d'un cadre réglementaire et d'outils

financiers adéquats. Alors que la SNCF a annoncé le remplacement de ses locomotives diesel par des trains à propulsion hydrogène pour 2035, le rapport de Benoît Simian fixe un objectif plus ambitieux, avec la circulation des premiers trains à hydrogène en... 2022. Plusieurs régions auraient d'ores et déjà signifié leur intérêt pour cette technologie, mais de nombreuses questions restent à régler avant un déploiement à grande échelle : établissement des normes techniques nécessaires, homologation du nouveau matériel, mais aussi développement d'une filière hydrogène à fort bénéfice écologique fondée sur les énergies renouvelables.

ARAFER : UN AVIS EN DEMI-TEINTE

L'ARAFER a publié le 21 novembre dernier son avis sur le projet d'ordonnance portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport de voyageurs. Le régulateur formule notamment des propositions pour renforcer les garanties d'indépendance du Gestionnaire d'Infrastructures. Cela passerait par un encadrement strict des nominations et révocations. Ce dispositif devant largement

applicable au sein du groupe SNCF et pas uniquement à ses dirigeants. D'autres points sont soulevés par le régulateur, relatifs, en particulier, au transfert des matériels roulants, ateliers de maintenance et autres biens utilisés par SNCF pour l'exécution d'un contrat de service public. L'avis de l'ARAFER porte notamment sur le transfert des informations nécessaires aux AOT (quelles informations, quels supports, quels délais) pour lancer ou non des appels d'offres.

TRANSPORTS ET EXTERNALITÉS NÉGATIVES



La Commission Européenne présentera le 17 décembre prochain les premiers résultats d'un rapport portant sur les enjeux liés à l'internalisation des externalités négatives générées par le secteur des transports, dont le secteur ferroviaire. Au cours de cette conférence, des experts des principaux secteurs partageront leurs points de vue sur ces questions. Les participants se pencheront notamment sur les prix à appliquer pour le transport routier et le transport ferroviaire afin de compenser les externalités négatives qui ont été identifiées.

UN NOUVEAU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL POUR LE COOPERE

Serge Michel remplace Luc Roger au poste de Secrétaire Général du COOPERE suite au départ à la retraite de ce dernier. Luc Roger était Secrétaire Général du COOPERE depuis sa création en 2015. Directeur du Projet Atlantique 2017 chez SNCF Réseau et ancien Directeur régional Bretagne-Pays de la Loire, Serge Michel a également dirigé la rénovation du réseau de RFF entre 2009 et 2012. Il a animé sa première réunion du COOPERE en tant que Secrétaire Général le 12 décembre 2018.

3 QUESTIONS À...

JEAN GHÉDIRA DIRECTEUR GÉNÉRAL CLIENTS ET SERVICES, SNCF RÉSEAU



Comment envisagez-vous la relation entre votre Direction et l'AGIFI?

Nous souhaitons développer une relation de partenariat avec l'AGIFI. Nous partageons des objectifs communs au premier rang desquels, celui de permettre au plus de trains possible de circuler sur nos réseaux, dans les meilleures conditions de sécurité évidemment. Cette relation, nous la voulons vivante et pragmatique. Vivante, cela veut dire avec des échanges réguliers, des apports mutuels. Et j'entends par pragmatique une capacité à se donner les moyens de travailler ensemble à la réalisation de nos objectifs communs sans chercher forcément en amont une réponse claire à toutes les questions.

A quoi pensez-vous par exemple ?

Je pense par exemple au partenariat qui a été mis en place entre 4 Gestionnaires d'Infrastructure (HS1, Getlink, LISEA et SNCF Réseau), pour favoriser la création d'une liaison Bordeaux-Londres. Nous démontrons ici notre capacité à nous adresser collectivement et en amont au marché, dans une perspective concrète. C'est très positif. C'est par ce type d'initiative que l'on parviendra à créer les conditions d'un développement du ferroviaire. Nous devons davantage nous présenter ensemble sur le terrain.

Vous êtes Président du COOPERE depuis quelques mois : quel regard portez-vous sur cette instance ?

Je pense que Patrick Jeantet, Romain Dubois, et Luc Roger ont su donner à cette instance une véritable épaisseur. Après quelques mois d'interrogation, les différents acteurs du secteur se sont aperçus, il me semble, que cette instance était efficace et qu'elle répondait à un besoin. Je souhaite m'inscrire dans cet héritage : transparence et efficacité. Un message néanmoins : pour préserver le bon fonctionnement et l'utilité du COOPERE il me semble important de ne pas alourdir exagérément sa mission.

INNOVATION



SUR LA VOIE DU TRAIN AUTONOME

Le secteur ferroviaire avance petit à petit vers la mise en service de trains bénéficiant de technologies d'automatisation. La SNCF annonçait en septembre dernier son intention d'exploiter dès 2023 des trains disposant d'un niveau d'automatisme GOA 2 (autonomie partielle) et de niveau GOA4 (autonomie complète) à partir de 2025. Deux consortiums regroupant de nombreux industriels du secteur, pilotés par la SNCF et l'IRT Railenium, ont été mis en place. Dotés d'un budget de 57 millions d'euros, ils doivent délivrer des prototypes avant 2023. Parallèlement, l'entreprise ferroviaire développe avec le CNES une solution de téléconduite (TC-Rail) dont la première démonstration est attendue au cours du premier trimestre 2019. De nombreux autres projets sont en développement à l'étranger, notamment en Chine où un train à grande vitesse autonome devrait circuler dès 2019, en Australie, en Allemagne et au Japon.