

AGIFI mag

À LA UNE



FAIRE DEUX FOIS PLUS

L'actualité ferroviaire est riche. Alors que l'Année européenne du Rail a été conclue d'une belle manière à Saint-Denis le 21 février dernier, le secteur ferroviaire n'a peut-être jamais autant été en ébullition, et ce, qu'il s'agisse du fret ferroviaire, des trains de nuit, de l'ouverture à la concurrence ou encore de la régénération, de la modernisation ou du développement du réseau.

A la riche littérature produite ces derniers mois sur le sujet (stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, programme « X2 », rapport sénatorial sur la situation financière et les perspectives du Groupe SNCF, rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), sans même parler du contrat de performance Etat-SNCF Réseau) se dresse une unanimité quasi transpartisane, à laquelle l'AGIFI souscrit naturellement : le transport ferroviaire, de voyageurs comme de marchandises, doit être le mode de transport privilégié. Une ambition qui, des mots de Jean-Pierre Farandou, PDG du Groupe SNCF, passera d'abord par l'état du réseau. Outre la régénération à laquelle s'emploient les Régions à travers leurs

projets de régénération de lignes de desserte fine du territoire (LDFT), le développement de la part modale du transport ferroviaire passera également par la modernisation du réseau structurant, ainsi que par son développement. Qu'il s'agisse de l'ERTMS – déjà déployé sur les lignes gérées par les membres de l'AGIFI –, de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) – qui permettrait de passer de 1500 postes d'aiguillage à seize tours de contrôle en charge de la gestion des circulations ferroviaires – ou encore des projets de ligne nouvelle à grande vitesse (GPSO, LNMP et LNPCA pour ne citer qu'eux), les acteurs privés du ferroviaire sont prêts à œuvrer davantage, en mettant à la disposition de l'Etat, de SNCF Réseau et des collectivités territoriales leurs compétences ainsi que leurs ressources humaines et financières. L'année 2021, charnière à bien des égards, a permis de mettre le rail à sa juste place dans la conception des mobilités de demain. Les nombreuses échéances à venir, y compris électorales, seront quant à elles déterminantes pour faire du doublement de la part modale non plus une ambition partagée, mais un succès collectif.

ÉCHOS DE NOS INFRASTRUCTURES

CERTIFICATIONS : JAMAIS DEUX SANS TROIS !



OPERE, MESEA et Oc'Via Maintenance, les sociétés de maintenance des lignes à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire (BPL) et Sud Europe Atlantique (SEA) et du Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM), débutent l'année 2022 sous les meilleurs auspices. Les mainteneurs ont en effet renouvelé (OPERE) ou obtenu (Oc'Via Maintenance et MESEA) leurs certifications ISO 9001 (Qualité), 14001 (Environnement) et 45001 (Santé et Sécurité au Travail)*. Ces succès collectifs, fruits de processus exigeants que ces entreprises se sont imposées

d'elles-mêmes, démontrent une nouvelle fois leur engagement en matière de qualité, de gestion des enjeux environnementaux et de santé-sécurité au travail, et ce, au profit des voyageurs et des territoires.

COMPENSEA, PREMIÈRE APPLICATION COLLABORATIVE DE SUIVI ET DE GESTION DES MESURES COMPENSATOIRES

Après la validation en novembre 2020 par les services de l'Etat des 3 800 hectares de mesures de compensation environnementale le long de la LGV Sud Europe Atlantique (LGV SEA), LISEA en assure le suivi jusqu'à la fin de la concession, en 2061. Une gestion désormais facilitée par l'application collaborative CompenSEA, solution inédite qui associe LISEA, ses partenaires locaux et les services de l'Etat, en recensant et en mettant à leur disposition les données écologiques, foncières et cartographiques des 350 sites de compensation situés aux abords de la ligne. Un outil précieux qui permet à l'ensemble des acteurs de s'assurer de façon transparente de la bonne gestion et de l'efficacité des mesures appliquées par le concessionnaire en faveur de la protection des espèces et des habitats naturels.



SYNERAIL INTÈGRE UNE NOUVELLE SECTION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL AU RÉSEAU GSM-RAIL

Après avoir intégré en début d'année la section normande Pontoise-Gisors-Serqueux (15 sites sur environ 90 km de voies ferrées), Synerail a conclu l'année 2021 en intégrant au cours du mois de décembre la section néo-aquitaine Niort-Coulombiers (7 sites sur 55 km). Suite à cette dernière intégration, Synerail exploite et maintient – après l'avoir déployé sur près de 12 000 km – un réseau couvrant très exactement 16 411 km de voies ferrées, soit plus de la moitié du réseau ferré national. Une exploitation-maintenance aux meilleurs standards – les sites du GSM-R, standards ou critiques, affichant un taux de disponibilité de plus de 99% – faisant de Synerail un acteur essentiel de la sécurité des circulations ferroviaires. Une véritable illustration du savoir-faire des acteurs privés du ferroviaire, y compris sur des objets aux interfaces multiples et complexes.



*OPERE a obtenu le renouvellement de ses certifications ISO 9001 (Qualité) et 14001 (Environnement)

ÉCHOS DE NOS INFRASTRUCTURES

RECYCLAGE DES EPI : LES SOCIÉTÉS DE MAINTENANCE S'ENGAGENT



Attentives à la gestion et à la valorisation de leurs déchets, les sociétés de maintenance MESEA et OPERE mettent en place des partenariats avec des spécialistes du secteur afin de valoriser les Equipements de Protection Individuelle (EPI). Une démarche qui ne date pas d'hier, puisque le recyclage des casques de chantier, qui consiste en leur démantèlement,

la séparation des matières et le tri de ces dernières dans leur filière respective, est déjà réalisé depuis plusieurs années via des partenariats avec CasquEthic, filiale de TriEthic. Si cette initiative, qu'étudie par ailleurs Oc'Via Maintenance, a conduit à de premiers résultats positifs (plus de 250 casques recyclés en 2021), les sociétés de maintenance souhaitent aller plus loin en valorisant, toujours en partenariat avec TriEthic, mais cette fois-ci via sa filiale VimEthic, les vêtements professionnels des collaborateurs. Une véritable avancée eu égard à la complexité du procédé. Les vêtements sont ainsi délogotés, puis réutilisés en seconde-main ou valorisés en combustible en lieu et place d'une énergie fossile.

AGENDA

7 Avril 2022

Journée REX Inter-GI

10 et 24* Avril 2022

Élection présidentielle

7 au 9 Juin 2022

Salon européen de la mobilité

12 et 19 Juin 2022

Élections législatives

22 au 23 Juin 2022

Rail Industry Meetings

28 au 30 Juin 2022

Journées Réseau transeuropéen de transport

*Si aucun candidat ne remporte la majorité absolue des suffrages exprimés au premier tour.

INNOVATION

EUROPE'S RAIL SUCCÈDE À SHIFT2RAIL

Créée en 2014, l'entreprise commune Shift2Rail a officiellement laissé place à Europe's Rail le 22 février dernier à l'occasion du Sommet Ferroviaire Européen organisé par le Groupe SNCF.

Cette structure, bras armé de l'Union européenne en matière de recherche et d'innovation ferroviaires, composée aussi bien de fournisseurs, d'entreprises ferroviaires, de gestionnaires d'infrastructures que d'instituts de recherche, publics comme privés, dispose désormais d'une enveloppe de 1,2Md€ financée pour moitié par l'Union européenne au travers du programme Horizon Europe. Après le succès de Shift2Rail, dont l'activité a davantage consisté, via des appels à propositions, à l'émergence de technologies et de solutions opérationnelles nouvelles, Europe's Rail entend déployer ces dernières sur le marché. Une ambition forte, rappelée par son Directeur exécutif Carlo Borghini, focalisée tout particulièrement, aux travers des prismes de la digitalisation et de l'automatisation, sur les problématiques que représentent le matériel roulant, l'infrastructure et l'offre de service. Un nouvel élan capital pour développer la part modale du ferroviaire et, plus particulièrement, concrétiser l'espace ferroviaire unique européen.



NOUVELLE DU SECTEUR FERROVIAIRE

LA LOI 3DS BIEN ARRIVÉE EN GARE

Chantier du Gouvernement, la loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (loi 3DS) a été promulguée le 21 février 2022.

Un aboutissement pour le Gouvernement et l'ensemble des élus engagés sur ce texte crucial pour l'avenir des collectivités locales. Concrètement, le volet ferroviaire du texte est tout aussi crucial tant il complète, notamment, le cadre législatif et réglementaire relatif aux projets de régénération de lignes de desserte fine du territoire (LDFT) portés par les Régions (périmètre des transferts de gestion, transactions financières entre SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et l'Autorité Organisatrice de Transport Ferroviaire (AOTF), conditions de la mise à disposition des salariés, gestion des circulations ferroviaires lors d'opérations de renouvellement, etc.). Beaucoup d'enjeux traités donc, avec des avancées notables, essentielles pour la viabilité des projets concernés. Néanmoins, un certain nombre de chantiers reste à traiter. La nouvelle rédaction de l'article L. 2111-1-1 du code des transports en est un, SNCF Réseau devant transmettre à l'AOTF concernée, en vue de garantir la sécurité du réseau et de favoriser l'interopérabilité, « l'ensemble des documents et renseignements techniques nécessaires à l'exercice de ses missions ». Un enjeu que l'AGIFI n'a cessé de rappeler, notamment à travers la problématique des référentiels de conception-construction et d'exploitation-maintenance. Un « décret en Conseil d'Etat devra préciser les modalités de cette transmission et les catégories d'informations concernées » précise l'article. L'AGIFI continuera de se mobiliser sur le sujet.



3 QUESTIONS À...



OLIVIER SALESSE

Directeur de la régulation sectorielle des transports 1 (Transport ferroviaire et RATP), Autorité de régulation des transports (ART)

Quel bilan faites-vous de l'ouverture à la concurrence ?

L'ouverture à la concurrence, encore abstraite lors de la publication de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, devient une réalité. Il existe un réel potentiel d'attractivité du système ferroviaire français. Depuis juin 2019, l'Autorité a reçu 41 notifications de nouveaux services librement organisés, et Trenitalia France opère, depuis le 18 décembre 2021, des services à grande vitesse entre Paris et Lyon qu'il fait monter en puissance. La moitié des régions s'est engagée dans des processus d'appels d'offres, avec la Région Sud en tête qui a attribué deux lots, dont l'un à Transdev pour une exploitation à partir de 2025.

Quels leviers identifiez-vous pour parvenir à une ouverture à la concurrence réussie ?

L'ouverture à la concurrence n'est pas une fin en soi mais un outil qui nécessite l'activation des bons leviers pour produire les effets positifs attendus, en particulier : (i) des conditions tarifaires et opérationnelles d'accès aux infrastructures essentielles, transparentes, équitables et favorisant leur usage effectif et optimal dans le cadre d'un réseau moderne et interopérable, (ii) une indépendance renforcée de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, (iii) un renforcement de l'expertise des autorités organisatrices de transport, et (iv) un accès facilité à la location et à un marché d'occasion pour les matériels roulants.

L'accès aux informations nécessaires au bon déroulement des appels d'offres reste-t-il un enjeu ?

Comme l'illustrent les retours d'expérience en Europe et les premières décisions de règlement de différends rendues par l'ART, l'accès aux données appropriées pour le bon déroulement des appels d'offres constitue un enjeu central. Les procédures contentieuses et la jurisprudence qui en résulte, combinées à la montée en puissance des autorités organisatrices de transport, doivent faciliter à l'avenir l'accès aux données, qui demeure toutefois un point de vigilance central pour élaborer les appels d'offres et permettre la bonne continuité des services publics ferroviaires lors du changement d'attributaire.

Directeur de la rédaction : Loïc Dorbec
Co-directeur de la rédaction : Adrien Maury
Crédits photo : Francis Vigouroux, Dominique Riquet, JD Guillou, photothèque VINCI.

RESTONS
CONNECTÉS



@AGIFIfrance
#LeRailAutrement



AGIFI

13-15 rue Taitbout
75009 Paris
+33 (0)1 48 01 47 45
www.agifi.org