



SOMMAIRE

LES ÉVÈNEMENTS 2013

p. 2

- **Vœux AFFI 2013 :**
Invité d'honneur :
M. Henri Poupart-Lafarge,
Président d'Alstom Transport
- **Les conférences**
 - **Le 27 février : la ligne de Paris à Saint-Germain**
 - **Le 27 mars : colloque FIF dans le cadre du SIFER à Lille**
 - **Le 4 avril : récital poésies en chansons**
 - **Le 17 avril : présentation des 3 nouveaux Membres partenaires INGEROP, EGIS RAIL et ARCADIS**
 - **Le 22 octobre : le projet de Gestionnaire d'Infrastructure Unifié**
 - **Les 13 et 14 novembre : la sûreté ferroviaire**
 - **Le 17 décembre : soirée poésies en chansons**
- **Les visites**
 - **Les 24 et 26 juin : la rame de mesure TGV IRIS 320**
 - **Le 10 octobre : le métro de Lyon**
 - **Le 31 octobre : le port de Rotterdam**

ÉPHÉMÉRIDE 2013

p. 11

- **Une série d'évènements ferroviaires mondiaux marquants**

L'AGENDA 2014

p. 14

- **Vœux 2014**
 - **Invité d'honneur :**
M. Christian Galivel, Directeur Général Adjoint de la RATP en charge des projets, de l'ingénierie, des investissements et de la mission Grand Paris
- **Conférences envisagées**
 - **Le 4^{ème} paquet ferroviaire**
 - **Crossrail, suivi du projet**
 - **Le Grand Paris**
 - **Les moments forts du congrès mondial de la Recherche Ferroviaire**
 - **L'économie d'énergie dans l'automobile, applications au ferroviaire**
- **Visites envisagées**
 - **Le chantier de la LGV Est, phase 2**
 - **Le Poste de commande LGV Rhin-Rhône**
 - **La gare de Barcelone Sants**
 - **Un chantier réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé**

LES VŒUX DU PRÉSIDENT

p. 16

REJOINDRE L'AFFI

p. 16



JANV 2014 N° 21

ÉDITO

Par M. Christian Galivel, Directeur général adjoint de la RATP, en charge des projets, de l'ingénierie, des investissements et de la mission Grand Paris



Le développement du ferroviaire urbain est tiré au niveau international par plusieurs tendances qui se renforcent mutuellement.

Tout d'abord, le mouvement d'urbanisation entamé historiquement dans les pays développés s'est propagé et amplifié dans les pays en voie de développement (les BRICS). Le fait urbain devient une réalité pour l'ensemble des pays du monde. L'Asie est peuplée de mégapoles de plus en plus nombreuses et tentaculaires, dont la croissance se poursuit continuellement.

Ensuite, cette urbanisation s'est accompagnée, en Occident historiquement et plus récemment dans les pays en voie de développement, d'une augmentation rapide des effectifs de la classe moyenne. L'augmentation des besoins de déplacement et l'explosion du nombre de voitures personnelles génèrent ainsi une congestion croissante, que les infrastructures existantes, ou tout simplement les espaces disponibles pour la voirie, ne sont pas en capacité d'absorber.

Enfin la prise de conscience des enjeux environnementaux, qui se traduit par l'émergence du concept de ville durable, va croissant. En Occident, elle s'exprime sous la forme de la prise en compte d'objectifs de responsabilité environnementale et sociale, d'équilibre entre le coût économique des services et leur impact sur l'environnement, de préservation des espaces naturels et de maîtrise de l'artificialisation des sols ; les autorités organisatrices demandent donc la prise en compte, dans les projets ou les appels d'offre, des externalités négatives ou positives, telles que les économies de temps liées à une congestion atténuée, les impacts environnementaux, l'amélioration des bilans carbone... Dans les pays en développement, les niveaux de pollution ou de congestion sont tels qu'ils menacent directement le développement économique ou l'attractivité des mégapoles urbaines ou industrielles.

Or, le développement du mode ferroviaire dans ces zones urbaines permet d'apporter des réponses objectives aux problèmes posés par ces évolutions sociétales.

Tout d'abord, les transports publics sont la seule réponse raisonnablement imaginable à l'explosion des besoins de mobilité. L'UITP ne s'y est pas trompée, en fixant dans le cadre de sa stratégie PTx2 un objectif de doublement de la part de marché du transport public à horizon 2025. Dans cette croissance de la part modale des transports publics, le rail urbain a un rôle majeur à jouer car il s'agit de la seule réponse suffisamment capacitaire pour répondre aux besoins de déplacements dans les grandes métropoles. Le taux d'équipement des grandes villes d'Asie ou d'Amérique du Sud en infrastructures de transport public urbain ferroviaire est d'ailleurs bien plus faible que celui des grandes villes occidentales, ce qui augure un effort de rattrapage important dans les années à venir.

Ensuite, le transport ferroviaire urbain est la seule réponse à la densification croissante des villes, et la seule apte à traiter les problèmes de congestion : les nouvelles infrastructures de transport ferroviaire urbain ne consomment pas ou peu d'espace public additionnel, et démultiplient même l'utilité des emprises utilisées. Pour mémoire, deux voies de RER nécessitent 8 m de large pour le transport d'1,2 million de voyageurs par jour (cas du RER A). Pour disposer de la même capacité avec une infrastructure routière, il faudrait imaginer

une autoroute de 2 fois 30 voies, soit 300 à 400 m de large, ce qui représente un rapport de 1 à 50 en termes d'occupation de l'espace public. Si on prend en compte la consommation totale d'espace nécessaire, et notamment celle liée aux autres besoins que ceux liés à la circulation des véhicules (par exemple le stationnement), le rapport monte à 1 pour 200 en faveur du ferroviaire, par rapport au véhicule individuel.

Enfin, le transport ferroviaire urbain est la seule réponse objective aux exigences croissantes de qualité environnementale et de bilan carbone de l'espace urbain. Si les consommations des véhicules particuliers font des progrès constants, l'efficacité CO₂ d'un report modal vers les modes ferroviaires qui fonctionnent à 100% à l'électricité est évidente : dans le cadre du mix énergétique français, les modes ferroviaires (RER-métro-tramway) représentent des émissions de CO₂ de 3 à 4 g CO₂/voyageur.km contre plus de 100 pour un véhicule particulier (avec un taux moyen d'occupation de 1,1 passager constaté pour les trajets domicile/travail). Avec un mix énergétique différent, le bilan carbone peut être un peu moins avantageux, mais il n'en reste pas moins vrai que le fonctionnement électrique des transports ferroviaires urbains permet de limiter la pollution émise localement dans la ville dense.

Ces éléments militent clairement en faveur d'une croissance du mode ferroviaire urbain. Ceux qui connaissent un tant soit peu le monde ferroviaire n'ont d'ailleurs aucune difficulté à citer les exemples des villes qui développent des réseaux de transport public ou des réseaux ferroviaires urbains ambitieux à l'international. Riyad en est l'exemple parfait, mais on pourrait tout aussi bien citer Delhi ou les grandes métropoles chinoises.

La France ne fait pas exception, puisque le développement de la métropole parisienne a conduit les pouvoirs publics à lancer le projet du Nouveau Grand Paris, qui prévoit la construction de plus de 200 km de lignes nouvelles, 72 gares, pour un total de 25 milliards d'euros d'investissement.

La France est particulièrement bien placée pour bénéficier de cette croissance du ferroviaire.

La France possède une filière ferroviaire d'excellence, capable de répondre aux enjeux de ces marchés qui s'annoncent. Mais aussi parce qu'elle doit bénéficier dans les années à venir de l'effet d'entraînement du Nouveau Grand Paris, dont la construction constitue une occasion historique pour l'industrie ferroviaire française de construire la nouvelle vitrine internationale de nos compétences ferroviaires, dans la longue lignée de l'excellence ferroviaire française.

En ferroviaire urbain, la France a en effet toujours été une nation pionnière. Elle a été à l'origine des premiers systèmes de contrôle-commande des trains, avec le développement du pilote automatique sur le réseau RATP dès les années 60. Elle a été à l'origine du développement du matériel roulant à roulement pneumatique. Elle a d'ailleurs exporté ces technologies partout dans le monde, et en particulier en Amérique latine. La France a également été précurseur en matière de métro automatique, par exemple avec l'ouverture en 1997 de la ligne 14, première ligne automatique à grand gabarit et à haute fréquence. Elle a été à l'origine du développement des systèmes numériques de contrôle-commande des trains, et de méthodes de preuve de la sécurité matérielle et logicielle de ces systèmes, avec le SACEM déployé dans les années 1980 sur le RER A. Plus récemment, enfin, nous avons réalisé la première automatisation sans interruption d'exploitation d'une ligne existante à haute fréquence commerciale, avec l'automatisation de la ligne 1 du métro parisien.

Suite en dernière page



Les événements 2013

L'Assemblée Générale



Le 22 octobre, 70 adhérents ont participé à l'Assemblée Générale qui s'est déroulée dans les locaux de l'UIC.

L'ordre du jour a été le suivant :

- **Activité et comptes de résultats 2012**
- **Manifestations et budget 2013**
- **Financement et cotisations**
- **Fonctionnement de l'association**
- **Composition du Conseil et du bureau**
- **Orientations pour 2014.**

Les orientations ont concerné le fonctionnement de l'Association, et principalement le site Internet qui offre depuis 2013 de nouvelles fonctionnalités, dont le paiement sécurisé des cotisations en ligne, la mise en ligne des présentations des intervenants sous format PowerPoint. Pour les autres projets d'amélioration, il est prévu de réserver un espace privé dédié aux adhérents et la possibilité d'y ajouter un annuaire. Pour les partenaires, un projet porte sur une plus grande visibilité avec une page de présentation dédiée et des flux d'actualité RSS.

Assemblée Générale 2013

Mardi 22 octobre 2013

UIC – Salle Georges Stephenson – 16 Avenue Jean Rey – Paris 15ème



Partenaires

ALSTOM TRANSPORT - ARCADIS - BOMBARDIER - EGIS RAIL - FIF - FNTP
GTIF - IFSTTAR - INGEROP - RATP - RFF - SIEMENS - SNCF - SYSTRA

Lors de cette Assemblée Générale, ont été approuvés :

- **le compte-rendu d'activité 2012**
- **les comptes 2012**
- **le programme et le budget 2013.**

Le quitus a été donné aux administrateurs et les membres du Conseil et du Bureau ont été reconduits dans leurs fonctions.

Fin 2013, l'AFFI comptait 493 adhérents, se répartissant de la façon suivante : 337 actifs de plus de 30 ans, 43 actifs de moins de 30 ans, 12 étudiants dont 8 en maîtrise, et 101 retraités. Nous avons enregistré 54 nouveaux adhérents en 2013.

Vœux AFFI 2013

**INVITÉ D'HONNEUR M. HENRI POUPART-LAFARGE,
PRÉSIDENT D'ALSTOM TRANSPORT**

Plus de 150 membres de l'AFFI ont participé à cette soirée des vœux organisée le 31 janvier 2013, dans le cadre prestigieux des salons de l'Automobile Club de France, Place de la Concorde.

Au cours de cette soirée, notre invité d'honneur, M. Henri Poupart-Lafarge nous a fait part de sa vision de l'industrie ferroviaire.



M. Henri Poupart-Lafarge

C'est un plaisir de me retrouver parmi vous ce soir à l'invitation de votre Président Jean-Pierre Loubinoux. Je vais profiter de ce temps pour partager avec vous ma vision sur notre industrie.

Mon propos s'articulera autour de deux thèmes principaux. Tout d'abord, je vous parlerai de notre industrie qui est face à un enjeu majeur : répondre

à la demande des voyageurs. Ensuite, j'aborderai les 3 défis auxquels l'industrie ferroviaire doit faire face : l'évolution des institutions et des organisations, l'efficacité et la productivité et enfin l'innovation.

Je me prêterai ensuite volontiers au jeu des questions-réponses.

Répondre à la demande

Celle-ci augmente sans cesse. C'est tout d'abord une demande des voyageurs, une demande citoyenne : partout dans le monde, chaque inauguration de nouvelle ligne est un succès. Le trafic voyageurs croît sans cesse, et pour ne citer que la France, il a augmenté de 34% entre 1990 et 2010. Le kilométrage mondial de voies ferrées a augmenté de 30% entre 2000 et 2010. L'on peut souligner le fait notable que cette croissance de la demande est un phénomène mondial, aussi bien dans les pays émergents bien sûr (corrélation croissance/déplacements), qu'en Europe, malgré la crise, et bien sûr dans le reste du monde.

Cette augmentation de la demande est à la fois quantitative et qualitative, tant sur les fondamentaux du transport ferroviaire que sont la sécurité et la rapidité,

que sur la mobilité en général. En effet, aujourd'hui les voyageurs sont familiers de la multimodalité, et souhaitent des solutions de continuité entre les différents modes de transport, taxi-train-auto par exemple, ils veulent des transports sans coutures, "seamless" comme nous avons l'habitude de dire.

Si ce besoin de mobilité est une aspiration profonde de l'être humain, c'est aussi un besoin sociétal et économique. Au niveau sociétal, force est de constater que plus la vitesse de déplacement augmente, plus les déplacements sont nombreux et sur des distances plus longues. On a pu penser que les nouveaux instruments de communication allaient diminuer le besoin de déplacements, mais c'est tout le contraire qui se passe. L'urbanisation est de plus en plus grande, plus de 50% de la population mondiale vit en ville, plus de 30 mégapoles dans le monde dépassent 10 millions d'habitants. La population totale de ces 30 cités avoisine les 500 millions, et là aussi, la tendance est à l'augmentation. Tout ceci a pour conséquence une congestion des voies de circulation qui impose des limites au transport routier.

Au niveau économique, il en est de même : l'augmentation de la population mondiale, la globalisation des échanges sont telles que le besoin de mobilité ne cesse d'augmenter.

Enfin, et peut-être surtout, le développement du transport ferroviaire est un besoin pour notre planète pour au moins 3 raisons. Le réchauffement climatique rend nécessaire la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ce qui limitera la progression du transport routier, et aussi de l'aérien. Les risques liés aux moteurs thermiques en particulier en zone urbaine – les oxydes d'azote, ou les particules par exemple – sont les limites au transport routier. La troisième raison, qui va devenir de plus en plus criante, est la raréfaction et le prix des énergies fossiles, et en particulier du pétrole.



Un auditoire nombreux et attentif

Seul le système ferroviaire permet de répondre simultanément à ces besoins. Au niveau de la vitesse, le train est supérieur aux autres modes de transport sur des distances allant jusqu'à 700 km. Au niveau de la sécurité, le train est 2 fois plus sûr que l'avion, 20 fois plus sûr que l'automobile. Au niveau de l'environnement, le train émet près de 20 fois moins de CO₂ que l'automobile, plus de 30 fois moins que l'avion. C'est le seul moyen de transport à utiliser efficacement l'électricité : un quart du réseau mondial électrifié assure 50% du trafic. Une solution réaliste à la congestion existe déjà, le Citadis Compact, un tramway à plancher bas produit par Alstom Transport et spécialement conçu pour les villes de taille moyenne. Avec ses 20 mètres de long, soit l'équivalent de 5 Renault Clio, il transporte 130 passagers.

Au total, les atouts du train sont à la source d'une demande croissante. En témoigne son rôle clé dans le livre blanc européen 2011, qui trace une feuille de route pour un espace européen unique des transports, et qui préconise un système de transport compétitif et économe en ressources.

Les défis

Avoir un tel succès, rencontrer une telle demande, est bien sûr une situation enviable. Mais elle place notre secteur face à trois défis, au niveau des institutions et organisations, de l'efficacité et de la productivité, et enfin de l'innovation.

Le premier défi est institutionnel et organisationnel car le système ferroviaire est fait d'interactions complexes. Quel est le bon modèle de gestion pour le service ferroviaire et pour la gestion de ses infrastructures ? Le débat existe depuis toujours entre les sociétés privées elles-mêmes (essor aux USA, mais aussi en France), avec l'Etat et le monopole public en France à travers la SNCF.

Il en est de même de la distinction ou de la non-distinction entre opérateur et propriétaire des infrastructures. Le débat est engagé en France depuis les assises du ferroviaire, comme le démontre la mission Auxiette-Bianco initiée par le gouvernement actuel : projet de remplacement de Réseau Ferré de France (RFF) par un GIU qui rassemblerait RFF, SNCF Infra, une branche de la SNCF chargée de l'exploitation et de la maintenance du réseau ferré ainsi que la direction de la circulation ferroviaire de la SNCF. Des projets similaires existent ailleurs en Europe, comme par exemple en Allemagne. Le débat se poursuit d'ailleurs au niveau européen, avec les discussions sur le 4^{ème} paquet ferroviaire qui vise à créer un véritable marché intérieur des services ferroviaires, ce qui pose à la fois la question de la concurrence, de la séparation opérateurs/gestionnaires, mais aussi de l'interopérabilité des différents réseaux européens à travers les corridors, et bien sûr le développement de l'ERTMS.

Dans ce contexte, il est clair que le second défi, les contraintes d'efficacité et de productivité, va peser de plus en plus lourd sur le secteur. La réponse passe bien sûr par l'implication de chacun des acteurs.

En ce qui concerne Alstom, nous avons entrepris depuis plusieurs années une démarche globale pour améliorer notre performance. C'est ce que nous appelons *designing fluidity*. Plus d'efficacité, cela veut dire bien sûr plus d'offres, en termes produits et en services comme les concessions, les solutions clés en main, les offres de maintenance, etc. L'amélioration de notre performance passe aussi par des temps de développement et de production réduits et une meilleure qualité.

Mais l'amélioration des acteurs pris isolément ne suffit pas : c'est le secteur dans son ensemble, et pas seulement l'industrie, qui doit progresser, avec notamment une limitation des interfaces entre les uns et les autres, une standardisation des produits et des systèmes - l'ERTMS apporte des gains en efficacité (interopérabilité) -, mais aussi en coûts (standardisation). La progression doit passer, encore une fois, sur la vitesse d'exécution et sur la qualité. Et enfin, par une simplification des homologations au travers de l'ERA, l'Agence Ferroviaire Européenne.

Ces quatre points sont des illustrations concrètes de pistes de progrès. Mais il y en a d'autres. Il y en a en particulier une beaucoup plus vaste que la filière doit apprendre collectivement. C'est tout le sens du travail mené depuis longtemps par la Fédération des Industries Ferroviaires, et aussi à présent par l'Association Fer de France, destinée à renforcer une filière ferroviaire française en fédérant ses différents acteurs. L'association Fer de France a été mise en place en 2012 avec pour mission de réunir autour d'une même table, régulièrement, les opérateurs, les utilisateurs, les fabricants, c'est-à-dire l'ensemble des acteurs de la filière, pour qu'ils regardent ensemble les enjeux qui se posent tant sur le marché domestique qu'à l'exportation.

Le troisième défi, c'est bien sûr l'innovation. Deux axes majeurs se dégagent et pour les illustrer, je voudrais citer quelques réalisations d'Alstom.

Le premier axe repose sur les innovations qui doivent être tournées vers le client et vers le voyageur.

Quelques exemples, avec, pour commencer, une recherche de plus d'adéquation au milieu avec le tram qui s'intègre dans la ville : Tram-train DUALIS, mais aussi Citadis et Citadis compact dont j'ai déjà parlé précédemment. Autre exemple, offrir plus d'agrément, de systèmes de surveillance et d'information embarqués, plus d'accessibilité pour personnes à mobilité réduite et les personnes âgées.

Enfin, proposer une meilleure utilisation de l'énergie, qui est au cœur du choix des voyageurs et aussi des donneurs d'ordre : la locomotive H3 qui procure jusqu'à 50% d'économie de carburant en version hybride, 15% en version à 2 moteurs conventionnels. Je pourrai aussi citer les systèmes de récupération d'énergie pour trams et métros (HESOP), le volant d'inertie composite à charge magnétique (avec Williams Hybrid Power), ou encore les nouveaux semi-conducteurs au carbure de silicium.

Le deuxième axe est que, comme en termes d'efficacité, nous ne pourrions aboutir à des ruptures décisives en restant isolés. Tout notre secteur doit apprendre à travailler ensemble. Pour cela, il a besoin du soutien des pouvoirs publics, au niveau national et communautaire. C'est tout l'enjeu du programme européen Shift2rail. Ce programme de recherche et développement démarrera en 2014, pour une durée de 6 à 7 ans. Il sera cofinancé à hauteur de près d'1 million d'euros par le secteur et la Commission européenne.

Shift2rail comportera plusieurs axes de recherche : l'optimisation des masses et de l'efficacité énergétique, les systèmes de gestion et de contrôle du trafic, les infrastructures, les systèmes intelligents pour des transports sans ruptures, et les systèmes intelligents pour un fret efficace.

Pour conclure : j'ai parlé de *designing fluidity*. C'est la stratégie d'Alstom. Mais tout le secteur doit faire face aux mêmes défis. Nous devons trouver ensemble les réponses, mais une chose est sûre : le futur passe par le rail. Là encore, permettez-moi de citer la signature de notre entreprise "We are shaping the future", « Nous façonnons l'avenir ». C'est aussi la mission, et la chance, de toute l'industrie ferroviaire.

Je vous remercie de votre attention et vous présente tous mes vœux de réussite pour cette année 2013.



M. Henri Poupart-Lafarge lors des questions posées par l'auditoire

M. Henri Poupart-Lafarge s'est ensuite prêté au jeu de nombreuses questions-réponses, abordant aussi bien des sujets généraux sur le transport des voyageurs que ceux sur le développement et le positionnement d'Alstom Transport dans le monde.

Jean-Pierre Loubinoux a chaleureusement remercié M. Henri Poupart-Lafarge de sa disponibilité, de ses propos et de ses réponses au cours des échanges avec l'auditoire, en soulignant que cet exercice était une première de la part de notre invité d'honneur. Une première, et une grande réussite.



Les événements 2013

Les conférences

- Le 27 février : conférence sur la ligne de Paris à Saint-Germain
- Le 27 mars : colloque FIF dans le cadre du SIFER à Lille
- Le 4 avril : récital poésies en chansons
- Le 17 avril : conférence de présentation des 3 nouveaux Membres partenaires INGEROP, EGIS RAIL et ARCADIS
- Le 22 octobre : conférence sur le projet de gestionnaire unique
- Le 13 novembre : soirée - conférence sur la Sécurité ferroviaire
- Le 17 décembre : soirée poésies en chansons

► Le 27 février : conférence sur la ligne de Paris à Saint-Germain

Cette conférence a été organisée en commun avec l'Association pour l'Histoire des Chemins de Fer (AHICF), l'AFFI, le CNAM et la RGCF. 20 places avaient été allouées aux adhérents de l'AFFI.

175 ans après son ouverture, un géographe et un historien se sont intéressés à « La ligne de Paris à Saint-Germain ou la continuité dans l'innovation ». Les deux intervenants ont été accueillis par M. Gilles Maléfan, directeur de la chaire Technologies et compétences ferroviaires du CNAM.

Tout d'abord, M. Etienne Auphan, professeur émérite à l'Université de Paris-Sorbonne, a présenté deux siècles d'infrastructures ferroviaires en Île-de-France, les réseaux, dessertes et cartes à partir d'une animation informatique inédite retraçant la constitution et la contraction des différents réseaux ferroviaires franciliens.

Ensuite, M. Paul Smith, historien à la direction générale des patrimoines, ministère de la Culture et de la Communication, a présenté la technique du chemin de fer atmosphérique, expérimentée entre Le Pecq et Saint-Germain pendant une vingtaine d'années. ■



L'auditorium du CNAM



La ligne actuelle de Paris à Saint-Germain

► Le 27 mars : colloque FIF dans le cadre du SIFER à Lille

M. Louis Nègre, Président de la FIF, a ouvert le colloque par une intervention sur le thème de la situation et les perspectives pour la filière industrielle ferroviaire en France.

Ensuite, 4 tables rondes ont traité des sujets suivants :

- Cohérence et solidarité au sein de la filière.
- Menaces et opportunités à l'international.
- Recherche et innovation : quels nouveaux atouts pour l'industrie ferroviaire ?
- Formation et image du ferroviaire.

26 adhérents de l'AFFI ont participé à ce colloque d'une journée qui a aussi permis de visiter l'exposition des industriels. ■



Vue de l'exposition SIFER

► **Le 4 avril : récital « Poésies en chansons »**



Aimé Rippert et José Ribeiro. Copyright Olivier Moal

Une centaine d'adhérents et amis ont assisté à un récital de 25 poèmes de Jean-Pierre Loubinoux, interprété par Aimé Rippert.

Cette soirée consacrée aux « musi-poèmes », qui sort un peu du registre habituel de nos conférences, a été conviviale et a enchanté l'assistance pendant près de deux heures.

Le concert s'est déroulé dans la très belle salle des Fêtes de la Mairie du 19^{ème} arrondissement de Paris. L'AFFI remercie M. Henri Weill, Président de la Société des Membres de la Légion d'Honneur de Paris 19^{ème}, qui a permis de réserver le lieu.

Et bien sûr, l'AFFI remercie les musiciens Aimé Rippert, compositeur-interprète et guitariste, ainsi que José Ribeiro, batteur, pour leur prestation. ■

► **Le 17 avril : conférence de présentation des 3 nouveaux Membres partenaires INGEROP, EGIS RAIL et ARCADIS**

Témoignage de l'intérêt que suscite notre Association dans le monde ferroviaire, l'AFFI a eu le plaisir d'accueillir trois nouveaux Membres partenaires : ARCADIS, EGIS RAIL et INGEROP. Devant un auditoire de plus de cinquante adhérents, ils ont brossé un tableau de la situation de l'ingénierie ferroviaire en 2013 et ont présenté, par le biais d'un projet original et marquant, les principaux objectifs de leurs sociétés respectives.

- **ARCADIS**, société d'ingénierie, de conseil et de gestion de projets.



- **EGIS RAIL**, société spécialisée dans l'ingénierie des transports urbains et transports ferroviaires.



- **INGEROP**, société d'ingénierie pluridisciplinaire couvrant cinq domaines d'activités : infrastructures, ville et transports, eau et environnement, bâtiment, énergie et industrie.



Une partie de l'auditoire. Copyright Olivier Moal



Les événements 2013

Les conférences (suite)

► Le 22 octobre : conférence sur le projet de Gestionnaire d'Infrastructure Unifié

Dans la salle Stephenson de l'UIC, 70 adhérents ont assisté à la conférence de M. Vincent Maury, Directeur «mixte SNCF/RFF» en charge du projet de Gestionnaire d'Infrastructure Unifié, le GIU.

L'objectif du projet est de réunir dans une seule entité les métiers qui concourent à l'entretien, au maintien et à l'exploitation de l'infrastructure, au sein d'un Gestionnaire d'Infrastructure Unifié : RFF, SNCF Infrastructure et la direction des circulations ferroviaires.

Pourquoi sortir du système créé en 1997 ?

Une logique croissante de contractualisation s'est traduite par un coût de transaction élevé, sans pour autant que le système ferroviaire n'en bénéficie réellement.

Deux aspects empêchent structurellement le système d'être efficace :

- la gestion de l'investissement de renouvellement par RFF ; la gestion de l'entretien, mission confiée par le législateur en 1997 à SNCF, alors que la gestion des actifs industriels suppose une très grande proximité pour optimiser les choix selon les critères du coût total de possession, l'optimisation technique, la prise en compte de la vision mainteneur dans ces choix...
- la direction de la circulation ferroviaire isolée progressivement du mainteneur alors que l'effi-

cience du système ferroviaire réside dans la qualité des interfaces entre ces deux acteurs.

La relation contractuelle a cependant fait progresser le Gestionnaire d'Infrastructure Délégué dans la connaissance du patrimoine et du comportement de chacun de ses composants, et en conséquence dans la formalisation de ses politiques, appuyées par des démonstrations d'une rigueur scientifique.

L'engagement de la réforme à partir des Assises du ferroviaire de 2011

Cet engagement comporte deux aspects : l'unification du Gestionnaire d'Infrastructure et la constitution d'un pôle public unifié, assurant cohérence et intégration système.



M. Vincent Maury



La création du GIU de plein exercice

On y trouve 4 branches «métiers» : Accès au réseau, Circulation, Maintenance et Travaux, Ingénierie Projets. La création de la branche Accès au réseau pousse le système futur à progresser sur la stratégie du réseau et la traduction opérationnelle en termes de vision long terme, d'objectifs de performance, de disponibilité, de robustesse...

La création de la branche Maintenance et Travaux va se doter d'une structure apte à assurer les fonctions d'asset management du réseau, à côté de laquelle sera positionnée la production industrielle. L'ambition de cette organisation doit permettre de progresser grâce à une meilleure prise en compte des ambitions de performance du réseau ou de sous

réseaux particuliers pour adapter, plus que cela n'est fait aujourd'hui, les politiques de maintenance et de régénération au regard des sujétions particulières d'exigences d'exploitation, et en développant davantage de coopérations industrielles. ■

► Les 13 et 14 novembre : conférence sur la sûreté ferroviaire

30 invitations avaient été mises à disposition des adhérents pour participer à cette conférence internationale sur la sûreté ferroviaire organisée par l'UIC et SNCF. Le thème en était « Politique de sûreté : quelles stratégies, quelles réglementations et quels partenariats pour les entreprises ferroviaires ? ».

La sûreté, qui n'était pas il y a encore quelques années au cœur des métiers ferroviaires, est devenue un élément important de la qualité du service. Elle est due à la fois aux voyageurs et aux personnels, et doit aussi s'intéresser aux installations et au patrimoine des entreprises ferroviaires.

La sûreté des gares recouvre des aspects particuliers car il s'agit de mettre en cohérence les actions d'intervenants de plus en plus nombreux compte tenu à la fois de l'évolution du secteur des transports et de l'importance de la multi modalité, et du rôle majeur que jouent les grandes gares dans l'espace urbain et dans la vie sociale.

Le développement du trafic international, indispensable à l'avenir du chemin de fer pose en termes de sûreté à la fois des problèmes de cohérence ou complémentarité entre les politiques suivies au sein de chaque Etat et des questions d'organisation du passage aux frontières pour que les contraintes de sûreté ne pénalisent pas l'efficacité du transport.



Salle de contrôle en gare



Contrôle des bagages

L'ensemble de ces questions relève d'un partenariat étroit entre les autorités nationales et les entreprises ferroviaires, parfois aussi dans le cadre d'organisations ou de prescriptions internationales. A ce titre le développement des partenariats professionnels et institutionnels reste une priorité.

La sûreté fait maintenant partie de l'activité ferroviaire, et rentre dans un concept de « protection intégrée du transport », concept qui consiste à mettre en cohérence les réponses aux risques et menaces de toute nature et à assurer la résilience des systèmes. ■

► Le 17 décembre : soirée poésies en chansons



Dans l'auditorium de l'Automobile Club de France, L'AFFI a proposé une soirée artistique, sous la forme d'un récital de poésies de Jean-Pierre Loubinoux mises en musique par Aimé Rippert. La chanteuse Rhim, accompagnée de Jonathan à la guitare, de Fabrizio à la basse et de José à la batterie ont mis à profit l'excellente sonorité de la salle pour ravir nos invités. ■

Au nom de tous les adhérents, le Président tient à remercier chaleureusement les conférenciers qui ont consacré du temps dans la préparation de leurs interventions, et les industriels qui ont eu l'amabilité de nous recevoir dans des conditions toujours agréables et chaleureuses.



Les évènements 2013

Les visites

► Les 24 et 25 juin : la rame TGV IRIS 320

SNCF a mis à disposition de l'AFFI 40 places pour emprunter la rame TGV IRIS 320, TGV d'Inspection Rapide des Installations de Sécurité, lors de deux journées d'inspection des infrastructures. En effet,

pour des raisons évidentes de sécurité et d'information à bord, les deux groupes avaient chacun été limités à 20 participants.



La rame IRIS 320

Le premier groupe est parti le 24 juin de la gare de Lyon à 9h45. L'itinéraire d'inspection est passé par Lieusaint, Pasilly, Dijon, Besançon et Mulhouse où le déjeuner a été pris. Le retour sur la région parisienne s'est terminé aux ateliers du Landy à 18h40.

Le second groupe a quitté la gare de l'Est le 25 juin, à 11h11. Cette fois, l'itinéraire est passé par la gare

Lorraine TGV, puis Baudrecourt et Bénestroff où s'est effectuée la pause déjeuner. Le trajet de retour s'est terminé à 16h03 aux ateliers du Landy.

Les adhérents ont eu accès aux différents appareils de mesures de la rame (voir encadré), et ont bien sûr pu poser toutes questions aux techniciens.



Appareils de mesure embarqués

L'AFFI a pris en charge les déjeuners. Ces deux visites d'inspection dans la rame IRIS 320 ont rencontré un vif succès auprès de nos adhérents, à un point tel que

certain n'ont malheureusement pas pu en profiter car les 40 places disponibles ont été attribuées par ordre d'inscription.

La rame TGV IRIS 320, TGV d'Inspection Rapide des Installations de Sécurité à 320 km/h, est une rame particulière de SNCF, mise en service en 2006. Equipé des dernières technologies de mesures embarquées, c'est un véritable laboratoire roulant qui parcourt les lignes à grande vitesse à tester à la vitesse d'exploitation commerciale, ce qui lui permet de s'insérer dans le trafic sans le perturber. Elle travaille parfois de nuit pour parcourir les lignes en contre-sens ou bien tester les bretelles de changement de voie.

Les mesures sont pratiquées de façon extrêmement précise, la localisation du défaut se fait à moins de cinq mètres près. Tous les paramètres de l'infrastructure sont contrôlés simultanément :

- géométrie de la voie,
- interactions voie / train,
- signalisation et communications embarquées,
- continuité du courant d'alimentation,
- usure et tension de la caténaire,
- pressurisation intérieure du train lors des croisements et des tunnels.

Les données recueillies sont traitées à bord en temps réel et toute valeur anormale est transmise immédiatement à l'Infrastructure SNCF. Les services concernés classent les alertes et décident de travaux immédiats, de travaux à prévoir ou de réductions de vitesse.

Ponctuellement, la rame IRIS 320 parcourt aussi les lignes à 200 et 220 km/h du réseau classique. Elle est également habilitée à circuler sur tout le réseau électrique français (classique et LGV, sauf la LGV Perpignan - Figueras) et belge (lignes classiques et LGV n° 1).

La rame TGV IRIS 320 assure aussi des mesures dans le tunnel sous la Manche pour le compte d'Eurotunnel et sur High Speed 1 pour le compte de Network Rail. Les contrôles sur la ligne à grande vitesse belge n°1 (entre la frontière française et Bruxelles) sont également assurés en prolongement des mesures réalisées sur le réseau français, mais cette fois pour le compte d'Infrabel. ■



► Le 10 octobre: le métro de Lyon

Nous avons été reçus par le Sytral, Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise qui a en charge l'organisation et l'exploitation des transports en commun urbains de la ville, à visiter le dépôt-atelier de la Poudrette et la nouvelle station Oullins, qui a été inaugurée deux mois après notre visite.

Le programme s'est déroulé sur toute la journée, et 20 adhérents ont pu profiter de la visite des chantiers, le Sytral avait en effet limité le nombre de participants pour des raisons de sécurité.

Dans la matinée, nous avons découvert le dépôt-atelier de La Poudrette. Mis en service en 1975, il regroupe des ateliers pour la maintenance du matériel roulant, un bâtiment de garage des rames, une voie d'essais, et les installations du service d'entretien des voies de l'ensemble du réseau. L'atelier assure la maintenance complète du matériel roulant des lignes A et B ainsi que celle des sous-ensembles qui le constituent (bogies, aménagements intérieurs, chaîne de traction...). Pour cela, il dispose de voies sur fosse, et de moyens de levage pour désolidariser les caisses des bogies. Il est aussi équipé d'une cabine de peinture séparée.

L'après-midi a été réservé à la visite de la nouvelle station Oullins, avec vue sur le tunnel unique pour les deux sens de circulation. Long de plus d'un kilomètre, dont 300 m creusés à 15 m sous le lit du Rhône, il permet désormais de relier la station Oullins à la Part-Dieu en moins de 15 minutes.

Pour cette visite très intéressante, l'AFFI avait pris en charge, pour les adhérents à jour de leur cotisation, les frais de transport et de restauration.



Le dépôt-atelier de La Poudrette



La station Oullins

Le réseau du métro lyonnais

Il est composé de quatre lignes et de deux funiculaires. Il comporte au total quarante-deux stations et totalise une longueur de 31,5 km. Il transporte chaque jour plus de 700 000 voyageurs. Le réseau ainsi que l'ensemble du matériel d'exploitation appartient au Sytral qui en délègue l'exploitation à la société Kéolis Lyon, sous la marque TCL.

Les quatre lignes sont :

- La ligne A, longue de 9,3 km, a été inaugurée en 1978 et comporte 14 stations.
- La ligne B, ouverte aussi en 1978, a été prolongée de Stade de Gerland à Oullins Gare en décembre 2013. La ligne passe à 17 m sous le lit du Rhône.
- La ligne C a la particularité d'être le seul métro à crémaillère au monde. C'est la ligne la plus courte du réseau avec 2,4 km de voies.
- La ligne D, inaugurée en 1991, est exploitée en pilotage automatique intégral depuis 1992. ■





Les événements 2013

Les visites (suite)

► Le 31 octobre : le port de Rotterdam

Le port de Rotterdam avait limité le nombre de participants à 30 personnes pour des raisons de sécurité et d'organisation. Il a donc été hélas impossible de répondre favorablement à toutes les demandes d'inscription de nos adhérents.

Nous avons été reçus dans les bâtiments de la Capitainerie, situés au cœur du complexe portuaire. Après un café d'accueil, M. Frans van Keulen, Directeur des Relations Extérieures, nous a fait une présentation générale de l'activité portuaire, en développant particulièrement les relations du port avec son hinterland et les axes ferroviaires européens desservant les divers bassins.

Après le déjeuner, offert par les autorités portuaires, M. Max Philips, Directeur de la Communication et du Développement de Key Rail, nous a présenté la Betuwe Line, ligne ferroviaire de 160 km affectée au transport des marchandises de Rotterdam à la frontière allemande.

Nous remercions nos deux hôtes d'avoir eu la courtoisie de faire leurs exposés en langue française.

Ensuite, nous avons visité en autobus une partie d'un terminal conteneurs, avant de reprendre le Thalys de retour sur Paris Gare du Nord.

Pour cette visite de découverte intéressante, l'AFFI avait pris en charge les frais de transport en Thalys.



L'arrivée à la Capitainerie



Pause déjeuner dans le salon d'accueil



Visite d'un terminal conteneurs



Vue générale, 42 km d'est en ouest

Le trafic en 2012

Le port de Rotterdam a traité un trafic global de 440 millions de tonnes : 214 Mt pour le vrac liquide, 125 Mt pour les conteneurs et 101 Mt pour le vrac solide. En termes de tonnages transbordés, il est le premier port européen et le cinquième port mondial, derrière les ports asiatiques de Shanghai, Ningbo-Zhoushan, Singapour et Tianjin. Le port néerlandais est donc l'une des plaques tournantes du commerce mondial, en cumulant un rôle majeur pour les produits pétroliers et les conteneurs dans le nord-ouest du continent.

La performance portuaire tient à la qualité du complexe portuaire grâce à un accès facile de tous les docks permettant d'accueillir des navires ayant un tirant d'eau de 23 m, et à ses accès directs sur l'axe rhénan navigable jusqu'à Bâle. Afin de conserver sa place, le port de Rotterdam s'est engagé dans une extension portuaire continentale visant à doubler sa capacité conteneurisée dans deux décennies.

Le port est géré par deux actionnaires, la ville de Rotterdam, à hauteur de 70%, et l'Etat Néerlandais, à hauteur de 30%. ■

Panorama d'événements ferroviaires mondiaux marquants

Janvier

CAMBODGE

Lancement de la reprise du service ferroviaire entre Phnom Penh et Sihanoukville



Le premier train commercial a repris du service sur la Southern Line après des années de travaux de rénovation financés par la Banque asiatique de développement.

Le service ferroviaire national du Cambodge a repris sur les 256 km de la Southern Line reliant la capitale Phnom Penh et le port de Sihanoukville. Le voyage inaugural est intervenu après plusieurs années de travaux de réhabilitation financés par la Banque asiatique de développement et les partenaires de développement du Royaume. Il est prévu que les 337 km de la Northern Line reliant Phnom Penh à Poïpet à la frontière avec la Thaïlande soient ouverts en plusieurs étapes entre 2014 et 2015.

Eurotunnel

Publication du document de référence du réseau 2014 (Network Statement)



Eurotunnel a publié le Document de référence du réseau (Network Statement) fixant les conditions d'accès au tunnel sous la Manche. Le Network Statement permet aux entreprises ferroviaires de connaître en toute transparence les conditions d'accès au Tunnel pour 2014 afin qu'elles puissent préparer leurs services de transport dans les meilleures conditions.

Rédigé après consultation des entreprises ferroviaires et des associations professionnelles (SNCF, Eurostar, DB, SNCB, Veolia, Europorte, Railfreight Group etc.), des gestionnaires d'infrastructures (RFF, HS1, Network Rail) et de la Commission Intergouvernementale (CIG), ce document d'Eurotunnel a pour priorité le traitement équitable et sans discrimination de toutes les entreprises ferroviaires (voyageurs et fret).

FRANCE - ALLEMAGNE

SNCF et Deutsche Bahn célèbrent le cinquantenaire du traité d'amitié franco-allemand

A l'occasion du 50^{ème} anniversaire du Traité de l'Elysée - traité d'amitié franco-allemand -, les chemins de fer français et allemands ont proposé une offre de billets spéciaux pour cette occasion.

Par ailleurs, deux trains à grande vitesse, un TGV et un ICE arboraient le logo officiel de ce cinquantième anniversaire. Avec le slogan «50 ans, 50 jours, 50 euros», les deux entreprises ferroviaires ont proposé dans les deux pays, sous le nom «Elysée Spécial», un billet spécial pour un aller-retour en ICE ou en TGV sur les liaisons reliant d'une part Francfort-sur-le-Main et d'autre part Munich/Stuttgart à Paris.



RUSSIE - FINLANDE

Ouverture de la nouvelle liaison ferroviaire internationale entre Petrozavodsk et Joensuu

La Compagnie fédérale voyageurs, filiale des Chemins de fer russes, offre un nouveau service ferroviaire international entre Petrozavodsk, capitale de la République de Carélie en Russie et Joensuu, capitale de la Carélie du nord en Finlande.

Ce train comporte six voitures-couchettes et une voiture-lit. Un aller simple dans une voiture-couchettes coûte 39 euros et 60 euros en voiture-lit. L'horaire est conçu de façon à ce que les voyageurs passent la nuit dans le train et arrivent à Joensuu dans la matinée.

IRAN - ARMÉNIE

Projet ferroviaire en cours

La construction d'un chemin de fer entre l'Arménie et l'Iran est toujours en phase d'étude. Deux grands projets sont prévus : construire une ligne ferroviaire entre les deux pays et le gazoduc Iran-Arménie. Ces deux réalisations permettraient d'accroître le niveau de coopération économique entre les deux pays.

La construction de la ligne fait actuellement l'objet de discussion entre la Russie, l'Iran et la Chine. La Banque mondiale et la Banque asiatique de développement sont également intéressées à ce projet.

FRANCE

SNCF : deux milliards de voyageurs ont emprunté le TGV depuis 1981

Deux milliards de voyageurs, soit un tiers de la population mondiale, ont emprunté le Train à Grande Vitesse depuis son lancement en 1981.

En 1982, ils étaient plus de 6 millions pour atteindre 14 millions en 1984. Le nombre de liaisons à grande vitesse a progressivement augmenté en France et avant la fin de la décennie - en 1989 - 100 millions de voyageurs avaient voyagé en TGV.

En 2004, le nombre de voyageurs a atteint le milliard (chiffre cumulé) et, en 2007, le volume annuel a représenté pour la première fois 100 millions de voyageurs. Aujourd'hui, SNCF transporte environ 125 millions de voyageurs chaque année.



Février

SUISSE

Les CFF offrent l'accès gratuit à internet dans les gares

Afin d'avoir une meilleure couverture Wi-Fi dans les trains, les CFF et les opérateurs de télécommunications installent actuellement des répéteurs sur l'ensemble des trains de grandes lignes. Les trois quarts de ces trains grandes lignes seront équipés d'ici fin 2013, le reste le sera d'ici fin 2014. Les opérateurs de téléphonie mobile investissent constamment dans l'expansion du réseau 3G et récemment 4G/LTE le long des lignes ferroviaires afin de combler les lacunes dans la couverture du réseau et permettre une meilleure réception dans les trains.



Les CFF ont décidé d'installer la technologie Wi-Fi dans les gares suisses les plus fréquentées. Ce sont donc environ 100 gares qui proposeront cet accès d'ici fin 2015, 20 étant dans un premier temps équipées cette année. Par cette initiative, les CFF souhaitent offrir un accès simple et à haut débit constant à internet pour l'ensemble de leurs voyageurs. Cet accès Wi-Fi sera gratuit pendant une durée déterminée qui reste encore à définir.

Coopération internationale/Fret ferroviaire

TURQUIE - RUSSIE

Inauguration de la liaison rail-ferry Samsun-Kavkaz



La ligne rail ferry Samsun-Kavkaz a été officiellement inaugurée. Cette nouvelle liaison assure le transport de fret combiné entre la Russie, le Moyen-Orient et l'Asie centrale par la Turquie.

Afin de surmonter les différences d'écartement existant entre les deux pays et faciliter le transport ferroviaire entre la Turquie et la Russie, le démarrage de la construction d'une ligne rail-ferry reliant Samsun à Kavkaz avait été réalisé en 2005. Pour le moment, il est possible d'acheminer le fret par le rail de la Russie jusqu'au port de Kavkaz, par ferry pour le transport ferroviaire du port de Kavkaz au port de Samsun, et au-delà du port de Samsun par le rail ou par la route.

Ce projet doit permettre de transporter 200 000 tonnes de fret par an.



Panorama d'événements ferroviaires mondiaux marquants (suite)

Mars

HONGRIE

Construction d'une rocade ferroviaire destinée au fret autour de Budapest



Le gouvernement hongrois a annoncé la construction d'une ligne périphérique ferroviaire autour de Budapest, la rocade ferroviaire pour le fret V0. HUNGRAIL, l'Association ferroviaire hongroise, a contribué à cette réalisation en signant un accord de coopération avec MLSZKSZ, association en charge de la planification. Il est prévu que l'Association hongroise des chemins de fer contribue à ce développement en fournissant les suggestions et les avis de ses commissions professionnelles.

Les trains pourront rouler jusqu'à 160 kilomètres/heure sur les 113 kilomètres électrifiés à ciel ouvert à deux voies, ce tronçon comportant deux ponts sur le Danube. Ces voies ne sont conçues que pour le fret ferroviaire. Cet itinéraire va relier Tatabánya et Cegled permettant aux trains de fret de traverser le pays en une seule journée au lieu des 4 à 5 jours nécessaires jusqu'alors.

La construction pourrait démarrer début 2014 pour que cette liaison soit prête d'ici 2017.

Coopération internationale

FRANCE - RUSSIE

Projet de création d'un centre franco-russe de recherche et d'enseignement de la Grande Vitesse

Les Chemins de fer russes (RZD) et SNCF ont signé un accord d'intention pour créer un Centre franco-russe de recherche et d'enseignement de la Grande Vitesse Ferroviaire en coopération avec l'Université ferroviaire de Moscou (MIIT), le Conservatoire National des Arts et Métiers (CNAM) de Paris et l'École des Ponts et Chaussées (ENPC, École des Ponts ParisTech).

Ce centre franco-russe de la grande vitesse ferroviaire aura pour objectif de renforcer et développer la coopération bilatérale scientifique, technologique et la formation dans ce domaine de pointe. Cet accord s'inscrit dans le cadre de la large coopération de SNCF avec les RZD, notamment dans le domaine de la connaissance et du savoir-faire. Ainsi SNCF et le MIIT ont formé ensemble, depuis 2006, plus de 350 cadres et dirigeants des RZD dans de nombreux domaines techniques. Un Master Infrastructure et exploitation Grande Vitesse Ferroviaire en Russie et Ukraine a également été lancé en novembre 2012 à l'initiative de la chaire Technologies et compétences ferroviaires (TCF) du CNAM et de SNCF ainsi que d'autres partenaires dont RZD, MIIT et l'Université ferroviaire de Saint-Petersbourg.

Ce cursus – sélectionné et financé par l'Union Européenne (Programme Tempus) – permettra de former à Moscou et Saint-Petersbourg les cadres des chemins de fer russes aux spécificités de la grande vitesse ferroviaire à partir de septembre 2014. SNCF et l'École des Ponts ParisTech ont, ces dernières années, renforcé leur coopération dans le domaine des transports ferroviaires, d'une part en élargissant l'enseignement avec la création en 2008 d'un mastère spécialisé « systèmes de transports ferroviaires et guidés » pour pallier la pénurie d'ingénieurs ferroviaires et d'autre part en développant des axes de recherche communs comme en témoigne la création de la chaire « Réinventer les gares au XXI^e siècle » en mai 2012.

Avril

FRANCE

Ouigo : la nouvelle offre commerciale de SNCF



Ouigo est le nom de l'offre de TGV à bas coûts lancée le 2 avril, accessible uniquement sur internet. Dans un premier temps, ces trains relient principalement les gares de Marne-la-Vallée - Chessy (en région parisienne), Lyon-Saint-Exupéry TGV, Marseille Saint-Charles et Montpellier Saint-Roch. SNCF complète ainsi son offre commerciale en rendant la grande vitesse facilement accessible à tous et plus souvent. Cette offre sans fioritures répond aux besoins des voyageurs qui souhaitent avoir la liberté de choisir des services s'ajustant au mieux à leurs besoins et à leur pouvoir d'achat. Le concept d'OUIGO est simple : une classe, une place, un bagage.

Avec cette offre inspirée des compagnies aériennes à bas coûts, SNCF espère transporter plus d'un million de voyageurs par an sur l'axe Marne-la-Vallée - Lyon - Marseille/Montpellier. Contrairement à iDTGV ou iDBUS, Ouigo n'est pas une filiale indépendante, mais constitue un service spécifique au sein de la branche SNCF Voyages. Les rames Ouigo disposent d'une classe unique avec de nouveaux sièges équivalents à ceux de la deuxième classe des TGV classiques. Chaque voyageur a une place assise réservée et chaque train a à son bord un minimum de 4 chefs de bord pour accompagner les voyageurs. Le prix du billet permet de prendre un bagage cabine et un sac à main, des options étant possibles à coûts réduits (bagage supplémentaire, informations actualisées par SMS, prises électriques, vélos).

Ouigo dispose de 4 rames TGV Duplex dédiées, constituées de motrices dernière génération Dasye et de voitures de TGV Duplex de première génération, le tout aménagé pour pouvoir transporter 20% de passagers en plus, comparé à un service TGV classique. Ce gain en capacité est rendu possible par moins d'espace pour les bagages, l'absence de première classe et de voiture-bar et un autre type de sièges. Les rames Ouigo sont en service commercial douze heures par jour et sont entretenues pendant la nuit dans le Technicentre SNCF de Lyon.



Mai

ALLEMAGNE

DB Systemtechnik devient une entreprise ferroviaire indépendante



DB Systemtechnik GmbH est devenue une entreprise ferroviaire indépendante après avoir obtenu un certificat de sécurité délivré par Eisenbahn-Bundesamt, l'autorité ferroviaire allemande. Ce certificat doit autoriser l'entreprise à exploiter des services ferroviaires en Allemagne.

L'activité de DB Systemtechnik consiste principalement à réaliser des cycles d'essais, des campagnes d'essai et à faire des mesures sur le matériel roulant de ses clients et sur ses propres véhicules de mesure. Ces marches d'essai ont jusqu'à présent été réalisées sous la responsabilité de la DB en sa qualité d'opérateur ferroviaire, toutefois DB Systemtechnik sera désormais en mesure d'offrir ces services pour son propre compte. DB Systemtechnik possède également ses propres véhicules d'essai afin de réaliser des inspections régulières de voies au nom de DB Netz AG. L'entreprise réalise également des inspections sur du matériel roulant neuf ou modernisé pour pouvoir l'homologuer au nom des constructeurs et des opérateurs ferroviaires.

Coopération internationale

Autriche - République tchèque : lancement de la liaison Railjet



A partir de décembre 2014, les chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) et les chemins de fer tchèques (ČD) lanceront l'exploitation conjointe des trains Railjet sur le corridor Graz-Vienne-Brno-Prague.

Cette nouvelle liaison permettra d'avoir une connexion directe entre les principales villes d'Autriche et de République tchèque en bénéficiant d'un plus grand confort et de temps de parcours raccourcis. Avant son lancement, les ÖBB et les ČD ont organisé une circulation spéciale de ce train en République tchèque pour permettre au public de découvrir ce nouveau train Railjet avant qu'il n'accueille ses premiers voyageurs. Ce nouveau train Railjet est allé de Vienne à Prague avant de gagner Ostrava.

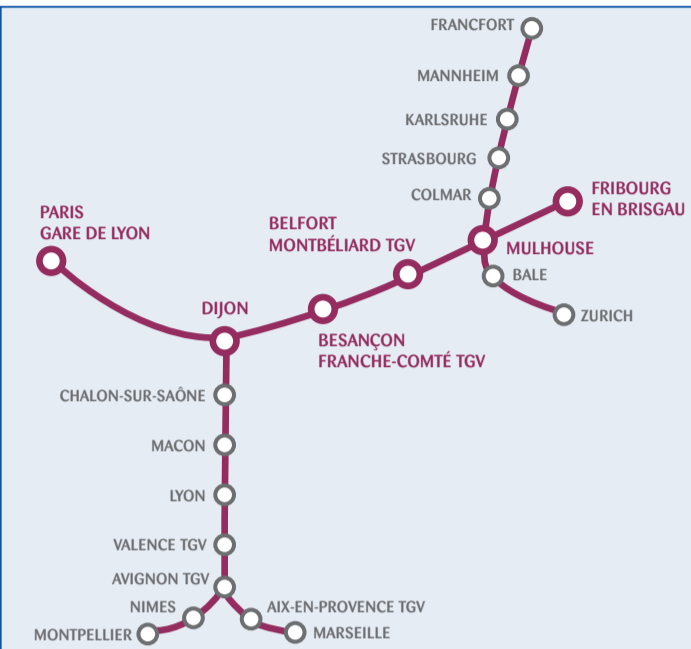
Juillet

FRANCE - SUISSE

TGV Rhin-Rhône – une nouvelle liaison à grande vitesse Paris-Fribourg

Depuis le mois d'août, SNCF dessert une nouvelle liaison internationale entre Paris et Fribourg en Brisgau (Allemagne).

Le nouvel itinéraire Paris-Fribourg illustre l'expansion des dessertes TGV Rhin-Rhône vers des destinations européennes.



Un TGV direct aller-retour circule six jours sur sept entre Paris et Fribourg en Brisgau avec des arrêts à Dijon, Besançon-Franche-Comté TGV, Belfort-Montbéliard TGV, et Mulhouse.

Ce nouvel axe est emprunté par le modèle de TGV le plus récent, le "TGV 2N2 Euroduplex", dont la circulation est autorisée sur une grande partie du réseau européen à grande vitesse (alimentation tricourant, signalisation ERTMS en cabine).

Capables de transporter jusqu'à 509 voyageurs, ces trains intègrent les innovations techniques dernier cri en termes de service à la clientèle, à savoir :

- Un système embarqué d'informations voyageurs (OPIS): modulable et personnalisable, ce système est conforme aux standards européens et utilise la technique GPS pour offrir aux voyageurs des informations visuelles et sonores à l'aide de messages pré-enregistrés en plusieurs langues.
- Prises de courant à chaque siège en première classe et une pour deux sièges en deuxième classe.
- Espace PMR: accès pour deux fauteuils roulants par rame, cet espace dédié offre prises de courant, liseuse, tablettes escamotables, sièges réglables, signaux d'avertissement sonores pour appeler l'accompagnateur, espace d'entreposage pour fauteuils roulants et facilité d'accès aux toilettes pour les PMR.

Evolutions attendues pour le TGV Rhin-Rhône

En décembre 2013, SNCF a étendu ses dessertes TGV Rhin-Rhône avec :

- Le lancement d'un deuxième service aller-retour semi-rapide entre Lyon et Strasbourg, ce qui porte à sept le nombre de circulations aller et retour entre ces deux villes.
- L'extension du 7^{ème} service aller-retour Lyon-Strasbourg jusqu'en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), ce qui porte à quatre le nombre de circulations aller et retour entre Strasbourg et Marseille.

FRANCE - BELGIQUE

SNCF et SNCB renforcent leur partenariat dans la branche Thalys



Afin de renforcer leur partenariat stratégique autour de la branche Thalys, les conseils d'administration des Chemins de fer français et des Chemins de fer belges ont autorisé la restructuration de leur opérateur grande vitesse international. L'accord passé entre SNCF et SNCB porte sur la création de cette société indépendante à partir de 2015, à condition que la Commission européenne valide au regard de la législation sur le contrôle des fusions.

Cette société à part entière disposera d'un actionariat puissant et stable. En confiant à une seule entité tout l'éventail des circulations, les deux compagnies favoriseront une prise de décision efficace et amélioreront la visibilité des activités de ladite société. Cette initiative vise à garantir le futur développement de Thalys et à assurer son adaptabilité dans un environnement concurrentiel.

Août

ALLEMAGNE

Deutsche Bahn modernise les rames ICE 2

DB rajeunit les espaces intérieurs de 44 rames ICE 2 anciennes pour les mettre au diapason de l'actuelle flotte ICE. Pour effectuer cette mise à niveau, il faut compter cinq semaines par rame, sachant que la modernisation du premier train a été achevée en août. Les nouveaux intérieurs offrent davantage d'aisance aux voyageurs de 1^{ère} classe et permettent surtout d'ajouter 13 sièges supplémentaires dans chaque voiture. On dispose par ailleurs d'un surplus d'espace pour les bagages et d'écrans d'informations voyageurs supplémentaires.

Des travaux de modernisation sont déjà programmés en 2016 sur la première rame comptant parmi les 64 trains ICE 3 en circulation.



Septembre

FRANCE

SNCF développe ses services porte-à-porte



Lancés en décembre 2012 à la gare d'Aix-en-Provence et étendus depuis aux gares de Massy TGV, de Paris Est et de Strasbourg, les services porte-à-porte ont reçu un accueil positif de la part des clients ; c'est pourquoi SNCF est en train de les généraliser dans les grandes gares françaises telles que Paris-Gare de Lyon, Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache qui offrent déjà cette option.

Le nouveau service porte-à-porte permet à des voyageurs de réserver un taxi ou un véhicule avec chauffeur jusqu'à la veille du voyage, à un prix forfaitaire inclus dans le billet, comprenant le transport d'une à quatre personnes avec bagages. Cette prestation prend en compte les retards éventuels et assure aux voyageurs l'attente du taxi si le train subit un retard.

Octobre

International

Nouveau train de fret entre la Chine et l'Allemagne

Le train de conteneurs part de Zhengzhou, capitale de la province du Henan, et traverse le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie et la Pologne avant d'atteindre l'Allemagne. Ce convoi parcourt 10 000 km en l'espace de 16 à 18 jours. Par rapport à la voie maritime, cette liaison raccourcit d'environ 15 jours la durée de transport entre Zhengzhou et l'Europe. Dix trains de ce type ont rejoint Hambourg en 2013. En 2014, un total de 50 trains devrait emprunter cet itinéraire.



Décembre

FRANCE - ESPAGNE

17 villes reliées par trains à grande vitesse directs

Depuis le 15 décembre, des trains à grande vitesse directs relient la France et l'Espagne pour desservir 17 villes. SNCF et Renfe ont commencé leur offre à grande vitesse avec cinq trains quotidiens dans chaque direction, desservant 17 villes des deux pays.

Le trajet direct entre Paris et Barcelone est désormais parcouru en 6 heures 25 minutes. Les trains partent de la gare de Paris Lyon pour arriver à la gare de Barcelone Sants. Les trains s'arrêtent dans les gares de Valence, Nîmes, Montpellier, Narbonne, Perpignan, Figueras et Gérone.

Madrid et Marseille sont reliées en 7 heures. Un train quotidien relie les gares de Madrid Puerta Atocha et Saint Charles à Marseille, avec des arrêts à Barcelone, Gérone, Figueras, Perpignan, Béziers, Montpellier, Nîmes, Avignon et Aix-en-Provence.

Les autres liaisons sont Toulouse-Barcelone en 3 heures, et Lyon-Barcelone en 4 heures.

Ce service est le premier qui favorise l'intégration du réseau à grande vitesse espagnol avec le reste de l'Europe. Un plan de transport futur pour ce service permettra d'offrir aux clients des trains à grande vitesse directs avec d'autres pays européens.

SUISSE

Premiers essais dans le tunnel de base du Gothard



A l'issue des travaux de percement du tunnel de base du Gothard achevés en 2011, plus de 40% de la technique ferroviaire ont été installés et les premiers essais ont eu lieu, entre Faido et le portail sud de Bodio, soit sur un tronçon de 15,5 km. Lors des futurs tests, les trains atteindront une vitesse de 230km/h. Le tunnel de base devrait être ouvert au trafic fin 2016.

L'agenda prévisionnel 2014



Vœux 2014: Invité d'honneur M. Christian Galivel, Directeur Général Adjoint de la RATP

Directeur Général Adjoint de la RATP, en charge des projets, de l'ingénierie, des investissements et de la mission Grand Paris, M. Christian Galivel est Ingénieur diplômé de SUPELEC. Il a débuté sa carrière à la RATP en 1982. Chef de projet SACEM jusqu'à la mise en service opérationnelle en 1989 de ce contrôle de vitesse de la ligne A du RER, il a ensuite occupé diverses responsabilités en ingénierie et en maintenance. Puis, à partir de 2003, il a dirigé la maintenance des matériels RER avant d'être nommé en 2006 Directeur du Département de la Maintenance des Équipements et Systèmes des Espaces. Il était depuis le 1^{er} juillet 2009 Directeur du département du matériel roulant ferroviaire.

La soirée des Vœux se déroulera le 22 janvier 2014 dans les salons de l'Automobile Club de France, Place de la Concorde, à Paris.



L'Automobile Club de France

Premières conférences

• Le quatrième paquet ferroviaire

Début 2013, la Commission européenne a dévoilé ses propositions relatives au quatrième paquet ferroviaire, dernier volet de la réforme du rail européen qui vise à libéraliser le secteur d'ici 2019. Cet ensemble de lois prévoit, outre l'ouverture du transport ferroviaire intérieur à n'importe quel opérateur, une séparation claire entre la partie transports proprement dite et la gestion du réseau ferroviaire, ainsi qu'une certification de sécurité plus uniformisée pour les trains.

Ce quatrième paquet ferroviaire entend donc parachever l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire dans l'Union. Sans s'opposer au principe même de l'ouverture à la concurrence, le rapport plaide pour qu'elle soit mise en œuvre avec plus de pragmatisme, d'attention à la spécificité du transport ferroviaire, et en prenant mieux en compte les aspects sociaux et d'aménagement du territoire.

• Crossrail, suivi du projet

Cette conférence fera le point sur les dernières évolutions du projet. Elle sera une suite à la visite que nous avons réalisée en octobre 2012, à Londres sur les premiers chantiers de ce futur réseau ferroviaire.

Rappelons que Crossrail est ce grand projet ferroviaire constitué d'une nouvelle ligne qui reliera, à partir de 2017, la City de Londres à l'aéroport de Heathrow pour désengorger le centre de la capitale. Le projet, considéré au Royaume-Uni comme crucial pour le développement de la capitale et ses environs, devrait aider à décongestionner le réseau existant de transports urbains qui souffre d'un manque d'investissements depuis des décennies.

La nouvelle liaison ferroviaire longue de 118 kilomètres, comparable à une ligne du RER, traversera la capitale britannique d'est en ouest. Le centre de Londres sera desservi par un tunnel et offrira de multiples connexions avec le réseau existant de trains et de métros.



L'un des 8 tunneliers

• Le Grand Paris

Les transports en commun sont un volet essentiel du Grand Paris. 8,5 millions de voyageurs empruntent quotidiennement les transports en commun en Île-de-France. Le temps de transport quotidien n'a cessé d'augmenter pour atteindre 1h20, contre dix minutes il y a 60 ans. Et les infrastructures ferroviaires d'Île-de-France, qui accueillent près de 40% du trafic national sur seulement 10% du réseau, ont besoin d'être modernisées et développées pour faire face à l'augmentation importante du trafic (21% en dix ans).

L'État, la région Île-de-France, les départements et le Syndicat des transports d'Île-de-France ont convenu en 2011 d'un Plan de mobilisation historique de plus 12 milliards d'euros comprenant notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements

de ligne de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER, l'amélioration du Transilien.



• Les moments forts du congrès mondial de la Recherche Ferroviaire

Le 10^e congrès mondial de la Recherche Ferroviaire s'est tenu du fin novembre 2013 à Sydney, en Australie. Le thème principal en était « Garder une longueur d'avance grâce au partage des connaissances ».

Environ 600 délégués représentant 30 pays du monde entier ont assisté au congrès. 188 présentations avaient été sélectionnées pour être présentées lors de huit sessions organisées.

Organisé pour la première fois au début des années 1990, ce congrès est devenu un grand forum international dédié au partage d'information et d'expérience entre chercheurs, décideurs, industriels et opérateurs ferroviaires, tout en encourageant la coopération et l'innovation préparant ainsi le transport ferroviaire des années futures.



Le centre des congrès de Sydney

• L'économie d'énergie dans l'automobile, applications au ferroviaire



Rame automotrice SNCF bi-mode -électrique et diesel- et bi-courant

La pression économique pousse les consommateurs à se tourner vers des automobiles à faible consommation. Et les décisions politiques incitent de plus en plus les industriels à développer ou adopter des solutions alternatives visant à diminuer la consommation de cette source d'énergie. Entre intérêt écologique et économique, il est donc nécessaire d'encourager des innovations qui permettent de réaliser une forte diminution des émissions de CO₂ tout en maintenant le développement économique. Dans le secteur

automobile, les voitures équipées de moteurs hybrides constituent une alternative désormais bien concrète et commercialisée depuis plus de dix ans déjà maintenant. Cette solution des moteurs hybrides a déjà sa déclinaison ferroviaire. Ainsi, pour le transport des voyageurs, des matériels hybrides sont déjà en service. La France (SNCF) utilise des rames automotrices bi-mode (électrique et diesel) et bi-courant – 1,5 kV continu et 25 kV 50 Hz - depuis maintenant 2 ans. L'Espagne (RENFE) a mis en service 15 rames hybrides

de Classe 130 converties en Classe 730. Elles disposent de moteurs électriques et de moteurs diesel - pour voie électrifiée et pour voie non électrifiée -, d'un système d'écartement variable - pour les écartements de 1,668 m et de 1,435 m -, et de deux tensions pour des lignes différentes. Pour le fret, des locomotives et locotracteurs de manœuvre hybrides diesel-électrique sont aussi en service en France (SNCF), en Suisse (CFF Cargo), en Allemagne (MEG, filiale de Schenker), ou encore au Japon (JRF, compagnie de fret ferroviaire).

Visites et rencontres envisagées

• Le chantier de la LGV Est, phase 2

La première phase de la LGV Est qui relie Paris à Baudrecourt en Moselle, a été inaugurée en 2007 et a permis de réduire le temps de parcours entre Paris et Strasbourg de 4h à 2h20. La réalisation actuelle des 106 kilomètres de la seconde phase de la LGV Est européenne entre Baudrecourt et Vendenheim (Bas-Rhin) permettra de réduire encore de 30 minutes (1h50 au lieu de 2h20) le temps de parcours entre Paris et Strasbourg, ou encore d'assurer la liaison entre Luxembourg et Strasbourg en 1h25 (contre 2h10 actuellement). Sa mise en service est prévue mi 2016.

Le projet de réalisation de cette seconde phase est financé dans le cadre d'une convention signée en 2009 qui associe l'Etat, seize collectivités territoriales, l'Union Européenne et le Grand Duché du Luxembourg. La LGV Est européenne constitue un des maillons de la Magistrale pour l'Europe, axe de 1 500 km qui, à terme, reliera à grande vitesse Paris à Bratislava et à Budapest.



Le tracé

• La gare de Barcelone Sants

La gare de Barcelone Sants est la gare principale de Barcelone. Elle accueille les AVE en provenance de Madrid, Séville et Malaga et depuis avril 2013 les TGV de la France et l'Europe. Depuis le 15 décembre 2013, les premiers TGV partent vers la France, (lire l'article dans la rubrique « Ephéméride 2013 », mois de décembre).



• Le poste de commande centralisée de la LGV Rhin-Rhône

Installé à Dijon, au bord du canal de Bourgogne, le poste de Commande Centralisée du Réseau Bourgogne - Franche-Comté est le « cerveau » de la LGV. Près de quarante agents gèrent la circulation de tous les trains en Franche-Comté et Bourgogne. Equipé des dernières technologies de gestion des circulations, ce poste a été mis en service en 2010.

Le poste de commande centralisée abrite également le central sous-station. Il a pour mission de gérer et de surveiller les installations électriques à haute tension alimentant les caténaires sur l'ensemble des lignes du grand Est, de la plaine sud-Alsace à la région Rhône-Alpes, en passant par la Bourgogne, la Franche-Comté et le haut Bugey.



• Un chantier réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP)

Deux visites de chantiers sont envisagées.

Tout d'abord la LGV SEA Tours-Bordeaux qui représente un investissement total de 7,8 milliards d'euros. Cette ligne à grande vitesse est réalisée dans le cadre d'un contrat de concession, qui avec les contrats de partenariat forme la famille des Partenariats Publics-Privés. La nouvelle infrastructure mettra Paris à 2h05 de Bordeaux.



Un chantier de la LGV SEA Tours-Bordeaux

Seconde visite possible, la LGV Bretagne-Pays de la Loire, ou LGV BPL, qui sera le prolongement de la branche ouest de la LGV Atlantique vers Rennes et Nantes. Son objectif est d'améliorer de manière significative la desserte de la Bretagne et des Pays de la Loire et de renforcer leur accessibilité. Les temps de parcours depuis Paris pour Brest et Quimper devraient être de 3h15. Le financement fait aussi appel à un PPP.



Sur la future ligne Brest-Quimper

LES VŒUX DU PRÉSIDENT



Chers collègues et amis,

Je présente à chacune et chacun d'entre vous mes meilleurs vœux, pour une année 2014 riche de réalisations tant professionnelles que personnelles. Et bien évidemment des vœux pour l'AFFI, qui continue à se développer avec aujourd'hui près de 500 adhérents.

Le début d'année est traditionnellement la période des vœux, mais aussi celle des bilans et des projets. 2013 a été marquée par de nombreuses manifestations, dont 7 conférences et 3 visites techniques. Elles ont été organisées avec l'aide efficace et bénévole de quelques-uns, notamment Jean-Pierre Riff, François-Xavier Picard, Jean-Louis Wagner, Teodor Gradinariu, Gérard Heulant, Hervé Aubert et Evelyne Loumes. Les comptes de notre association sont gérés avec rigueur comme vous avez pu le constater lors de notre Assemblée Générale du 22 octobre. Que tous soient remerciés pour leur contribution et participation.

J'espère que les efforts pour améliorer le cadre de notre association répondent à vos attentes et vos demandes. Nous vous avons proposé l'an passé des conférences liées à l'actualité ferroviaire, des visites à thèmes variés. Comme vous avez pu le découvrir dans les pages précédentes, nous vous proposerons cette année encore de nombreuses et intéressantes conférences et visites. Le fonctionnement de l'AFFI continue à se moderniser tout en se simplifiant grâce au site Internet plus convivial et riche en fonctionnalités. Le paiement en ligne sécurisé des cotisations est opérationnel depuis plusieurs mois, ainsi que la mise en place d'un gestionnaire de contenus. Des développements sont en cours pour vous proposer un espace privé dédié pour faciliter vos échanges, avec possibilité d'annuaire. Nous travaillons aussi sur la mise en ligne des présentations Powerpoint de nos conférenciers, pour permettre à tous ceux qui ne peuvent pas assister à nos conférences d'en consulter le contenu. Pour aller encore plus loin dans la proximité, nous avons l'ambition de mettre en ligne les vidéos de ces conférences. Pour l'instant, cette nouvelle prestation est en phase de test. Enfin, nous étudions la possibilité d'offrir à nos partenaires une plus grande visibilité, avec des pages de présentation de leur activité. Nous comptons ainsi être plus proches de vous et des membres partenaires. Je veux croire que les différentes améliorations déjà apportées ont permis le développement du nombre des consultations du site : plus de 7 000 visites en 2013.

Que cette année associative soit pleine de joies, de rencontres et d'échanges encore plus agréables à vivre que les précédentes. Je renouvelle tous mes meilleurs vœux, en vous souhaitant une très bonne année, tant sur le plan personnel, familial, professionnel, qu'associatif.

Jean-Pierre Loubinoux

ÉDITO de M. Christian GALIVEL (suite)

Et en dehors du ferroviaire urbain, les spécialistes du matériel roulant ou de la grande vitesse pourraient très certainement dresser un panorama similaire.

Fort de cette grande histoire d'innovation, l'industrie ferroviaire française dispose aujourd'hui de champions internationaux et d'un savoir-faire reconnu. Sans sous-estimer les enjeux de compétitivité à long terme de la filière, qui doivent faire l'objet de toute notre attention, la position concurrentielle et les compétences des acteurs français doivent leur permettre de tirer le meilleur parti du développement du ferroviaire.

La RATP, leader historique français du ferroviaire urbain, entend bien participer à cette belle aventure.

En Ile-de-France d'abord : La RATP a de l'ambition pour le Grand Paris. Parce qu'elle ressent une grande affinité, pour ne pas dire affection, pour ce projet. Quoi de plus légitime puisqu'elle a porté il y a quelques années un projet similaire qui s'appelait à l'époque Métrophérique ! Mais aussi parce qu'avec son savoir-faire et son expertise en matière de métro automatique, la RATP ne pouvait qu'être attirée par ce nouveau défi. La RATP s'est donc résolument engagée dans ce projet, en mettant ses compétences à disposition des décideurs publics. Les choses sérieuses ont d'ailleurs déjà commencé, avec l'attribution des premiers marchés de maîtrise d'œuvre. La RATP, au travers notamment de sa filiale Systra, a décroché les marchés de maîtrise d'œuvre infrastructures du tronçon Est de la future ligne 15. Elle a également gagné les marchés de maîtrise d'œuvre du matériel roulant et des automatismes de conduite pour la quasi-totalité du futur réseau (lignes 15, 16, et 17). L'ensemble des compétences et l'expertise des salariés du Groupe seront mobilisés aux côtés de Systra pour assurer le succès de ce superbe projet.

Mais sans attendre le Grand Paris, les équipes de la RATP sont déjà au travail pour étendre le réseau historique. Ainsi, la RATP pilote actuellement l'opération de prolongement de la ligne 14, dont les premiers travaux commenceront prochainement, pour étendre cette ligne de St-Lazare à Mairie de St-Ouen. L'arrivée prochaine de la ligne 14 à St-Ouen, dont l'objectif premier est de désaturer la ligne 13 sera d'ailleurs dans une certaine mesure le premier tronçon du réseau du Nouveau Grand Paris. D'autres projets sont lancés ou en cours de lancement : le prolongement de la ligne 4 au Sud sur 2 km jusqu'à Bagneux, en correspondance avec la future ligne 15 ; l'automatisa-

tion de cette même ligne 4 du métro parisien ; le prolongement de la ligne 12 au Nord sur près de 2 km jusqu'à Mairie d'Aubervilliers ; le prolongement de la ligne 11 sur 6 km jusqu'à Rosny-Bois-Perrier. Au total, entre 2010 et 2020, et en dehors de sa participation au réseau du Grand Paris, la RATP aura ainsi mis en service 18,5 km de ligne et 17 nouvelles stations de métro. Sur ces dix années, la RATP aura également mis en service 80 km de lignes de tramway, pour un parc qui atteindra les 300 rames.

En dehors de France, la RATP est également prête à conquérir de nouveaux marchés. Elle poursuit son effort en matière d'innovation en investissant aux côtés d'Alstom pour inventer le Métro du Futur via la création de la co-entreprise Metrolab. Elle poursuit son développement commercial à l'international via un développement accéléré de ses filiales, Systra pour l'ingénierie et RATP Dev pour l'exploitation et la maintenance. L'une comme l'autre ont pour ambition d'afficher des croissances à deux chiffres de leur chiffre d'affaires.

Pour se donner les moyens de ce développement, la RATP a bien sûr besoin de s'appuyer sur des équipes compétentes, motivées et ambitieuses.

Jean Bodin disait qu'«Il n'est de richesses que d'hommes». C'est particulièrement vrai pour les métiers du ferroviaire urbain.

En premier lieu, parce que ces métiers reposent beaucoup sur l'humain : le ferroviaire, plus que tout autre domaine, force à mélanger des ingénieurs de secteurs et de culture différente, qui doivent être capables de dialoguer et d'échanger en permanence pour avancer. Or, il n'est rien de plus difficile que de faire dialoguer deux experts dans deux domaines de compétences distincts.

En second lieu, les hommes et les femmes de qualité sont une ressource cruciale pour l'industrie ferroviaire car nous conjuguons ambition de croissance à l'export et gestion d'un tournant générationnel : il nous faut aujourd'hui organiser la transmission de témoin entre les équipes recrutées dans les années 1970 pour la glorieuse épopée du RER, et la relève qui construira le réseau du Grand Paris pour exporter ensuite le savoir-faire français.

Pour les ingénieurs et cadres du ferroviaire, les années à venir s'annoncent donc passionnantes, et même enthousiasmantes, car les projets ne manqueront pas. Il nous reste à faire preuve collectivement d'un peu d'audace pour saisir les opportunités ! ■

Comité de rédaction :

Hervé Aubert,
Jean-Pierre Loubinoux,
François-Xavier Picard
Jean-Pierre Riff,
Jean-Louis Wagner

Remerciés pour leur contribution

à certains articles et illustrations
de ce numéro :
Teodor Gradinariu,
Marie Plaud,
Jean-Pierre Riff
Paul Véron

Photographies :

UIC
Olivier Moal

AFFI

60 rue Anatole France
92300 LEVALLOIS PERRET
tél. / fax 01 47 05 52 49
www.ingenieur-ferroviaire.net
e-mail : infos@ingenieur-ferroviaire.net

Mise en page, impression :

Groupe Valblor Strasbourg - 14010260

➤ REJOINDRE L'AFFI

**FIN 2013,
L'AFFI COMPTAIT 493 ADHÉRENTS.
BIENVENUE À CELLES ET CEUX QUI
SOUHAITENT NOUS REJOINDRE
EN 2014 !**

Cotisations 2014

Ingénieur ou Cadre de plus de 30 ans : 48 €
Ingénieur ou Cadre de moins de 30 ans
et retraité : 32 €
Étudiant : 24 €

BULLETIN D'ADHÉSION SUR LE SITE INTERNET

www.ingenieur-ferroviaire.net

Règlement par chèque (courrier) à l'ordre de AFFI :

60 rue Anatole France
92300 LEVALLOIS PERRET

ou par virement bancaire :

BNP École Militaire
Agence 01557
Compte n° 00024524
Clé RIB 30
Code Banque BNP : 30004