

EDITORIAL

Le prix des transports

La gratuité des transports s'est de nouveau invitée dans la campagne des municipales. C'est une promesse facile à lancer mais compliquée à tenir dans les grandes agglomérations et en période de disette budgétaire. Elle n'est pas forcément équitable car elle profite d'abord aux habitants des centres villes généralement bien desservis alors que ceux des périphéries ont surtout besoin de plus de moyens pour se déplacer.

L'idée gagne du terrain à chaque élection, au grand dam des opérateurs de transport qui militent au contraire depuis plusieurs années pour une hausse de la contribution des usagers au coût des transports. C'est aujourd'hui une des plus basses d'Europe, autour de 17 %. Et c'est un paradoxe: ce taux n'a cessé de diminuer ces dernières années alors que les collectivités se plaignent auprès de l'Etat de ne pas avoir suffisamment de moyens pour remplir leurs missions.

Le gouvernement voudrait bien inverser la tendance. Son projet de loi-cadre sur les transports prescrit l'indexation automatique des tarifs à l'inflation sauf si les autorités organisatrices prennent une délibération contraire. Son intention, reprise et déformée dans les médias grand public, a suscité la polémique. Le gouvernement voudrait doubler le prix des transports a-t-on pu lire. Il n'est pas décideur dans ce domaine mais le réalisme économique devrait pousser les collectivités à augmenter leurs prix. Il est bien sûr impossible de faire payer le vrai prix des transports aux Français, mais il est aussi impossible de ne pas chercher tous les moyens de financer des transports publics de plus en plus indispensables dans un monde de plus en plus chaud.

Marie-Hélène POINGT

SOMMAIRE

Actualités

6

- 6 - **À la Une.**
 - **Mobilité urbaine : des politiques inefficaces selon la Cour des comptes européenne**
- 8 - **Ça s'est passé en février**
- 18 - **Les contrats**
- 20 - **L'actualité**
 - **Ce que dit le projet de loi-cadre sur les transports**

Dossiers

36

- 36 - **Municipales 2026** Le bilan de huit métropoles écolos
- 48 - **Open payment** : les régions avancent, l'Île-de-France à la traîne
- 62 - **La feuille de route** d'Haropa Port d'ici à 2030
- 72 - **Les projets pharaoniques de l'Égypte** pour son réseau ferroviaire
- 80 - **Équipementiers & Services** : Glassglass vise le marché des bus et des cars

Forum

86

- 86 - **Club VRT.** Les nouvelles ambitions de SNCF Connect & Tech.
Rencontre avec Anne Pruvot
- 90 - **La tribune de 6t.**
 - **Tourisme rural : un laboratoire inattendu de la mobilité durable**
- 94 - **Appels d'offres**

Directeur : Vincent Laliu. **RÉDACTION. Rédactrice en chef** : Marie-Hélène Poingt. Yann Goubin (SNCF et territoires), Philippe Hérisse (industrie ferroviaire et bus), Sylvie Andeau. **Directeur artistique** : Frédéric Demarquette. **Rédacteurs-graphistes** : Jade Cédille **Internet** : Pierre Laliu (marketing digital). **Fabrication** : Pascal Riffaud. **Imprimeur** : ISI Print (93). **GESTION. Responsable comptabilité** : Frédéric Dupont. **ABONNEMENT. Directrice des ventes et du marketing** : Victoria Irizar. **Directrice Stratégie et Développement** : Karine Rosset - karine.rosset@laviedurail.com. **Assistante commerciale** : Cindy Colle. **Service abonnements** : abonnement@laviedurail.com. Tél. : 01 49 70 12 20. **PUBLICITÉ. Directrice de clientèle** : Emilie Podsadni - emilie.podsadni@laviedurail.com. **Directrice de clientèle** : Sandrine Rousset - sandrine.rousset@laviedurail.com. **Technique** : Marie-Line Renaud - maryline.renaud@laviedurail.com. **Événementiel** : Elliott Nyssen. **Les Éditions La Vie du Rail** : Société anonyme au capital de 42 343,41 euros. **Principaux actionnaires** : Vincent Laliu, *Le Monde*. Durée de la société 99 ans. RCS Paris B3394 130 127 - ISSN 2269-4544. Dépôt légal C 235-10-18. 4, rue de la Michodière, 75002 Paris. *La Vie du Rail* décline toute responsabilité quant aux documents qui lui sont soumis ; insérés ou non, ils ne sont jamais rendus. Numéro de commission paritaire 1126 T 93055. © de couverture : © Pablock / Worldline / © Alain Douce



LE TRI
+ FACILE



Intérieur : Origine du papier : Belgique. - Taux de fibres recyclées : 0 % - Certification : PEFC 100 %, Ptot 0,008 kg/t.
Couverture : Origine du papier : Suède. - Taux de fibres recyclées : 0 % - Certification : PEFC 100 %, Ptot 0,022 kg/t.

VOS CONTACTS

► Publicité/Partenariats

Emilie Podsadni

Tél. : 01 49 70 12 04 - emilie.podsadni@laviedurail.com

► Directrice Stratégie et Développement

Karine Rosset

Tél. : 06 81 70 36 65 - karine.rosset@laviedurail.com

► Directrice de Clientèle

Sandrine Rousset

Tél. : 07 81 60 13 46 - sandrine.rousset@laviedurail.com

► Événementiel

Elliott Nyssen

Tél. : 01 49 70 12 05 - elliot.nyssen@laviedurail.com

Offre d'abonnement en page 77 ou sur www.ville-rail-transports.com

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

Mobilité urbaine : des politiques inefficaces selon la Cour des comptes européenne

Un rapport de la Cour des comptes européenne souligne les limites pour mieux gérer la mobilité urbaine qui concerne 75 % de la population de l'Union.



© C. Ressour

Métro de Lille.

Un nouveau rapport de la Cour des comptes européenne sur les efforts pour mieux gérer la mobilité urbaine souligne les limites des politiques menées. Cette mobilité, qui concerne environ 75 % de la population de l'UE, est un phénomène qui préoccupe Bruxelles et compromet ses ambitions de réduction des émissions carbone. La croissance démographique, plus rapide en périphérie que dans les centres-villes, indique en effet que les trajets domicile-travail vont continuer à augmenter.

60 milliards d'euros entre 2014 et 2027

Entre 2014 et 2027, l'exécutif européen aura mobilisé environ 60 milliards d'euros pour encourager une mobilité durable pour les navetteurs et leur proposer des alternatives à la voiture individuelle. Pour décourager l'usage de la voiture, privilégier des systèmes de transport urbain multimodaux et favoriser une mobilité active, Bruxelles finance la modernisation des trains régionaux, la prolongation de réseaux de tramway et de pistes cyclables reliant périphéries et centres-villes ou encore la construction de plateformes multimodales afin de fluidifier les correspondances entre modes de transport.

Elle a aussi imposé des plans de mobilité urbaine durable (ou PMUD) dans 431 villes en 2024.

Les bonnes pratiques de Lille remarquées

La Cour des comptes européenne a relevé quelques initiatives vertueuses du côté de la métropole lilloise, en tête desquelles une incitation financière audacieuse. Un dispositif visant à réduire l'usage de la voiture particulière aux heures de pointe permet d'indemniser les automobilistes pour chaque déplacement en voiture évité sur des axes définis.

Pour articuler efficacement son PMUD et l'aménagement du territoire, Lille a aussi élaboré un document-cadre, intitulé « charte de l'espace public », afin de guider la transformation de l'espace public dans les 95 communes qu'elle couvre. Adoptée en 2007 et mise à jour en 2021, cette charte énonce une série d'engagements applicables à chaque projet et impose que leur évaluation respecte des niveaux minimaux de performance sur des aspects tels que la mobilité durable et la qualité de l'environnement.

La Métropole dispose d'un organe chargé de la gestion de la mobilité, qui coordonne les actions de mobilité des employeurs. Il promeut, entre autres, un dispositif volontaire introduit en 2020 par la loi d'orientation des mobilités en vertu duquel les employeurs subventionnent l'utilisation, par leurs salariés, de modes de transport durable. Cette aide vient s'ajouter à l'obligation légale pour les employeurs, depuis 2009, de couvrir 50 % du coût des abonnements aux transports publics de leurs salariés (par exemple les abonnements mensuels ou annuels).

Les auditeurs pointent aussi à demi-mot l'impuissance de l'UE face à des politiques de transport qui restent en grande partie entre les mains des États membres. Si le cadre législatif a été renforcé, rien n'oblige les 27 à veiller à ce que les PMUD (plans de mobilité urbaine durable) soient alignés sur les lignes directrices européennes.

Le rapport constate un manque de coordination entre villes, une faiblesse de l'information sur le financement de plan ainsi que l'insuffisance d'un monitoring pour mesurer ce qui est efficace et ce qui ne l'est pas. Les mesures de promotion des transports publics sont nombreuses, mais les initiatives

cherchant à décourager l'usage de la voiture – comme les restrictions d'accès ou les incitations financières pour réduire les déplacements automobiles – restent moins fréquentes ou insuffisantes, en particulier au niveau local où se concentre la gestion de la mobilité urbaine.

Six villes passées au crible

La Cour des comptes européenne a aussi analysé le plan de mobilité de six zones urbaines : Budapest, Katowice, Lisbonne, Prague, Séville et Lille. Le périmètre couvert par la plupart d'entre eux a été défini sur la base des frontières administratives plutôt qu'en fonction des flux de navetteurs, négligeant ainsi parfois une part importante des flux.

Si un audit réalisé en 2020 sur la mobilité urbaine durable avait révélé que seules les destinations situées dans de petites zones centrales étaient accessibles plus rapidement en

transports publics qu'en voiture, les auditeurs ont cette fois examiné quelles zones pouvaient être atteintes en 45 minutes depuis certaines zones périurbaines. Ils ont constaté que la voiture permettait généralement d'accéder à un nombre nettement plus élevé de destinations, y compris aux heures de pointe.

Autre constat : la majorité des projets audités (lignes de métro, de tramway, ou plateformes multimodales) n'ont pas tous eu un impact significatif sur les besoins des navetteurs. C'est le résultat d'une analyse insuffisante des besoins ou d'un manque de coordination entre autorités voisines. Parmi les exemples de « *faiblesses susceptibles de compromettre une utilisation optimale des fonds européens* », le rapport mentionne un parking relais largement sous-utilisé ou encore une piste cyclable s'interrompant brusquement aux limites de la ville. ■

Sylvie ANDREAU

Le fiasco de la gare du Nord coûte 274 millions à Gares & Connexions



Gare de Paris-Nord.

Le feuilleton juridique de l'affaire de la transformation de la gare du Nord se poursuit. SNCF Gares & Connexions a ainsi été condamnée, le 9 février en première instance par le tribunal administratif de Paris, à payer pour rupture de contrat 274 millions d'euros à Ceetrus, une société détenue par une holding appartenant elle-même à la famille Mulliez.

Rappelons que le gestionnaire des gares avait décidé unilatéralement, à l'automne 2021, de dénoncer le contrat de transformation de la gare du Nord confié au concessionnaire Gare du Nord 2024, une société d'économie mixte détenue à 66 % par Ceetrus et à 34 % par SNCF Gares & Connexions. La filiale de SNCF Réseau avait

alors justifié sa décision par le dérapage incontrôlé des coûts, initialement évalués à 389 millions d'euros, qui étaient passés à 700 millions d'euros. Le calendrier partait aussi à la dérive, avec une fin du chantier finalement envisagée en 2026 au lieu de 2024 au moment des JO. Ce qui avait conduit Gares & Connexions à constater « *la défaillance grave de son concessionnaire* » avant de décider « *sa déchéance* ».

Du côté de Ceetrus, on explique que le tribunal administratif a jugé illégale la déchéance du contrat et infligé une amende couvrant non seulement l'ensemble des dépenses engagées pour le chantier mais aussi le préjudice subi. Le tribunal a aussi décidé de rejeter du même coup un recours formé par SNCF Gares & Connexions pour réclamer des indemnités. Gares & Connexions a annoncé son intention de faire appel mais devrait tout de même payer l'amende, l'appel n'étant pas suspensif.

En revanche, le gestionnaire des gares a gagné, pour le moment, sur l'autre front judiciaire qui s'est joué au tribunal de commerce de Paris. Mais l'enjeu financier est moins important. Le 22 septembre 2023, le tribunal a en effet condamné Ceetrus à payer 47 millions d'euros au bénéfice de SNCF Gares & Connexions au titre de la GAPD (garantie à première demande réclamée par Gares & Connexions à Ceetrus suite à la déchéance du contrat). La société Ceetrus, ayant perdu en appel, a engagé un pourvoi en cassation. La décision est attendue prochainement. ■

Marie-Hélène POINGT



Magali Alexandre prend les commandes des Intercités



© Antoine Doyen

Magali Alexandre est devenue, le 1^{er} février, directrice d'Intercités chez SNCF Voyageurs, en remplacement d'Amandine Thomas-Commin nommée directrice générale de Ouigo Espagne. Diplômée de l'Institut d'études politiques de Lyon et titulaire d'un master d'ad-

ministration du politique, Magali Alexandre a rejoint en 2018 le groupe SNCF et était, depuis 2022, directrice de SNCF Optim'services. Une entité qui regroupe neuf activités du groupe SNCF, allant de l'agence de recrutement des conducteurs et des cadres aux services médicaux, en passant par l'action sociale ou encore les déplacements professionnels.

Elle gèrera désormais les trains d'équilibre du territoire (plus de 150 destinations, 12 millions de voyageurs annuels), une mission exercée pour le compte de l'Etat, autorité organisatrice, et qui s'ouvre peu à peu à la concurrence

Carole Martinez, DRH de la BU France et Suisse de RATP Dev



DR

Carole Martinez est devenue en début d'année directrice des ressources humaines de la BU France et Suisse de RATP Dev. Titulaire d'un DEA en sociologie du travail, elle a rejoint le groupe RATP en 1995 en tant que chargée de mission.

Un nouveau directeur des opérations pour proLogistik



ES

François Géor a été nommé en février directeur des opérations de proLogistik, éditeur français de solutions logicielles dédiées à la supply chain et à la logistique pour le retail.

Jusqu'alors directeur de la performance multisite chez

STEF, François Géor a passé près de dix ans au sein du groupe Carrefour.

IDFM lance un service de covoiturage centralisé



Île-de-France Mobilités a lancé, le 10 février, une plateforme unique de covoiturage gérée par Karos, après une période de tests menés depuis décembre. Un conducteur pourra toucher en moyenne entre 2 et 3 euros par passager et par trajet, une indemnité plafonnée à 200 euros par mois. Le trajet sera gratuit pour tout détenteur d'un pass Navigo et coûtera 50 centimes par trajet de moins de 20 km. Avec une garantie retour: si une personne ne trouve pas de covoiturage pour rentrer chez elle, un taxi lui sera proposé.

L'année dernière, près de 3,5 millions de trajets covoiturés ont été subventionnés par IDFM. L'objectif est d'en susciter 50 % de plus, ce qui doit permettre d'alléger la circulation automobile et ses émissions polluantes. IDFM a budgété jusqu'à dix millions d'euros pour ce service, soit 4 millions de plus que l'année précédente. Karos espère convaincre les entreprises de pousser le covoiturage. La plateforme travaille aujourd'hui avec 400 employeurs, elle s'est fixé l'objectif d'en toucher plus de 1000. L'ambition à court terme est de réaliser 100 000 covoiturages par semaine, précise la plateforme. « Le marché potentiel représente 13 millions de voyageurs », indique de son côté Valérie Péresse.

Transdev remporte deux contrats de bus en grande couronne

Deux contrats de bus en grande couronne (Optile) arrivant à échéance le 31 juillet, deux appels d'offres ont été lancés pour trouver leur nouvel exploitant.

C'est Transdev qui a remporté ces lots: celui couvrant les territoires du Sud-Ouest de l'Essonne (soit 50 lignes de bus), jusqu'alors géré par Lacroix-Savac, et celui de l'agglomération de Melun Val de Seine (34 lignes de bus), qui était déjà géré par Transdev.

Deux nouveaux membres au CA de Stadler



DR



DR

Le conseil d'administration du constructeur Stadler accueillera deux nouveaux membres, lors de l'assemblée générale annuelle le 5 mai 2026: **Sabrina Soussan**, actuelle présidente du conseil de surveillance de Continental AG et **Michael Schöllhorn**, PDG d'Airbus Defence and Space depuis 2021.

Ils remplaceront Christoph Franz (ancien président de Lufthansa) et Wojciech Kostrzewa (ancien président du conseil d'administration de la Banque polonaise de développement), deux membres de longue date du conseil d'administration qui démissionnent.

Un nouveau président pour l'IFF



© IFF

Abdelkader Boujdad, qui était jusqu'en novembre dernier directeur de la circulation à l'ONCF, a été nommé président du directoire de l'Institut de formation ferroviaire (IFF). De son côté, **Ulrich Bouly** en est devenu le directeur général. Ce diplômé de l'Ecole Centrale Lille était directeur de la Performance d'Eurostar avant de rejoindre l'IFF.

Basé à Rabat au Maroc, l'IFF a été créé en 2015 dans le cadre d'un partenariat stratégique entre l'ONCF et la SNCF, à l'occasion du projet de Ligne à Grande Vitesse au Maroc. À ce jour, l'Institut a formé plus de 50 814 stagiaires venant du Maroc, d'Afrique, d'Asie et d'Europe.



Les nouvelles rames de 52 mètres circulent enfin dans le métro de Lille



© Alstom / Samuël Enrie

Elles ont mis dix ans à arriver: cinq nouvelles rames automatiques de 52 mètres ont enfin fait leurs premiers tours de roue, le 14 février, sur la ligne 1 du réseau de Lille. Ces rames « boa » (offrant une intercirculation d'une voiture à l'autre), deux fois plus longues que les actuelles VAL 208 de 26 m, étaient attendues pour l'Euro 2016. Mais la métropole a dû patienter en raison des difficultés d'Alstom dans la mise en place du système de pilotage automatique.

Les rames peuvent transporter jusqu'à 521 personnes en charge maximale, contre 210 pour les VAL. Dix autres rames arriveront au cours des trois prochaines. Il y en aura 27 rames à la rentrée scolaire et 42 à la mi-2028.

L'arrivée de ces rames a nécessité l'allongement des quais de toutes les stations de la ligne 1 et la pose de portes palières adaptées. Ces aménagements ont coûté 120 millions d'euros. Au total, le montant du projet s'élève à 620 millions d'euros. L'État, via l'AFITF au titre du Grenelle, a participé au financement à hauteur de 29,13 millions, la Région a contribué à hauteur de 33,11 millions dans la phase 1, puis 20,34 millions en phase 2, et le département a versé 53,4 millions.

Un nouveau réseau de bus à Saint-Nazaire



© Christian Robert / Ville de Saint-Nazaire

Saint-Nazaire Agglomération a mis en service fin janvier son nouveau réseau composé de 13 lignes dont trois à haut niveau de service. Les circulations sont plus fréquentes avec une amplitude horaire élargie. Le maillage est ainsi renforcé et se veut plus lisible. Le tout s'accompagne d'un recours accru à des bus électriques. 25 véhicules étaient déjà en circulation début 2026.



Xavier Piechaczyk nommé officiellement PDG de la RATP



DR

Xavier Piechaczyk a été nommé le 4 février, par décret en conseil des ministres, PDG du groupe RATP. Jusqu'alors PDG de RTE (il venait même d'être reconduit il y a quelques mois, dans ses fonctions), l'ingénieur de 56 ans connaît parfaitement le secteur comme il a pu le démontrer fin janvier, lors

de ses auditions au Sénat puis à l'Assemblée nationale. Ancien directeur-adjoint de la DGITM (direction générale des infrastructures des transports et de la mer), il a en effet été conseiller développement durable et transports à Matignon sous Jean-Marc Ayrault, puis à l'Élysée auprès de François Hollande, où il a croisé Emmanuel Macron à l'origine de sa nomination.

Il arrive à la tête d'une entreprise en pleine transformation avec l'ouverture de la concurrence sur ses principales activités: les bus à Paris et sa banlieue et demain le tramway, le métro et le RER.

Novium nommé un vice-président



DR

Novium, le constructeur d'engins spéciaux, notamment pour la maintenance de l'infrastructure ferroviaire mais aussi la défense ou le spatial, a nommé le 2 février, **Sascha Kettler** comme vice-président, au côté du directeur, David Chatelet.

Ingénieur de formation né à Berlin, Sascha Kettler, a effectué l'essentiel de sa

carrière chez Michelin. Il a été en poste en Pologne, en Allemagne et en France.

L'objectif de cette nomination est d'organiser une transition progressive de la gouvernance de l'entreprise, dans le cadre de son plan de développement 2026 - 2031 qui prévoit notamment une ouverture vers de nouveaux marchés et un développement renforcé à l'export. Didier Stainmesse, actuel président de Novium, âgé de 65 ans, a annoncé l'année dernière son souhait de transmettre la direction de Novium, après vingt ans passés à sa tête.

À l'issue de la transition qui devrait durer six mois environ, Sascha Kettler pourrait prendre la présidence de l'entreprise installée au sud de Montceau-les-Mines qui comptait 105 salariés début 2025 et a réalisé 19 millions de chiffre d'affaires en 2024.

Le réseau de Brest s'agrandit avec deux lignes supplémentaires



© Yann Gaudin

La Métropole de Brest a mis en service le 14 février deux nouvelles lignes de transport en commun après trois ans de travaux: la ligne de tram B et le BHNS D. La ligne de tram, longue de 5,1 km avec dix stations, rejoint notamment le CHU La Cavale. Elle s'arrête toutefois à quelques dizaines de mètres au-dessous du bâtiment hospitalier, où un « ascenseur incliné », sorte de mini-funivulaire, permet d'avaloir les 10 m de dénivelé entre la station et l'entrée de l'hôpital. La ligne D, longue de 4,3 km, rejoint de son côté en 16 minutes et 13 stations, Lambézellec, un quartier au nord de Brest. La ligne est exploitée avec neuf bus électriques Mercedes-Benz eCitaro G articulés de 12 m.

Le coût global de cette modernisation, qui comprend aussi des aménagements cyclables et de nouveaux vélos et stations, s'élève à 225,5 millions d'euros. Il est financé par la métropole brestoise à 82 %, le reste provient de subventions notamment européennes.

Keolis va prendre les commandes des transports de Vichy



DR

Keolis a été choisi par Vichy Communauté pour remplacer Transdev, à partir du 1^{er} août, et exploiter le réseau Mobivie. Le chiffre d'affaires cumulé atteindra plus de 40 millions d'euros sur huit ans, durée du contrat, qui couvre un bassin de près de 55 300 habitants, notamment dans les communes de Vichy, Cusset, Bellerive-sur-Allier, Abrest, Creuzier-le-Vieux et Hauterive. Le réseau accueille chaque année plus de 1,2 million de passagers.