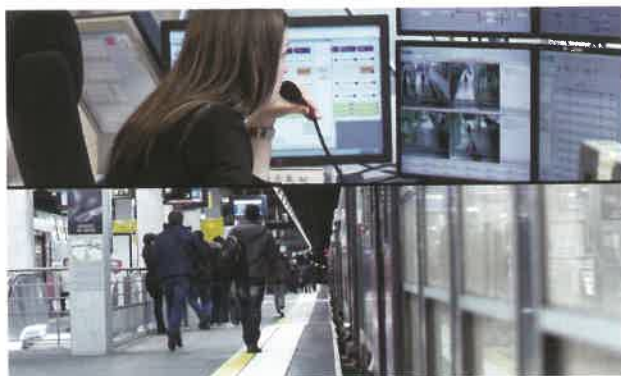


ARRÊT SUR IMAGE P. 4-5

BRÈVES P. 29, 49 ET 57

RÉFÉRENCE EXPLOITATION P. 6

## Évolutions dans l'Information Voyageurs



*Enhancing Passenger Information*  
JEAN-FRANÇOIS PAIX

**Train communicant Transilien : de nouveaux services pour les voyageurs et l'exploitant en zone dense P. 8**

ORIANE DIDRY, MOHAMED ARFAOUL, LAURENT LLERENA



**Les enjeux de la robustesse et de l'information voyageurs à Transilien, combat de tous face à la croissance du trafic et des travaux P. 15**

FRANÇOISE TOURNASSOUD, RÉMY LAGAY, YANNICK MENUISIER



**Le Programme de transformation des SI pour les activités Voyages, TER et Intercités P. 21**

LUDDOVIC AUZOLLE, JUSTINE LY, OLIVIER SAURUT

RÉFÉRENCE INFRASTRUCTURE P. 30

## Règles et dispositions dans le domaine de l'infrastructure pour augmenter la vitesse limite d'interopérabilité



*Infrastructure rules and regulations for raising maximum speeds for interoperability*

KINDA KHALIL

RÉFÉRENCE EXPLOITATION P. 30

## La replanification en temps réel de l'exploitation d'une ligne Transilien



*Real-time train rescheduling for a Transilien line*

ESTELLE ALTAZIN

## L'INFO...

### EN FRANCE ET DANS LE MONDE

- > Nouveaux serveurs de données modulaires sur les ICE P. 58



- > Intégrer de nouvelles fonctions dans les portes d'accès grâce à la lumière : le joint lumineux SEALight de Faiveley Transport P. 62



### LES LECTURES DE LA RGCF P. 65

- > Temps de parcours ferroviaires en France

### PASSÉ-PRÉSENT P. 66

- > La vitesse : quand la RGCF apparaît, elle n'est pas essentielle dans le monde ferroviaire



# édito



**Pascal Lupo**  
Rédacteur en Chef

La France entretient une relation ambiguë avec la notion de vitesse. Elle a été fière de la performance de ses productions ferroviaires, tout comme d'ailleurs de son industrie aéronautique de pointe avec la Caravelle et le Concorde. Depuis 1890, ses trains ont battu sept fois le record mondial de vitesse, qu'elle détient toujours actuellement. Sur son réseau classique, y ont circulé les trains de voyageurs les plus rapides d'Europe ; le musée de Mulhouse est là pour nous le rappeler. Tout un ensemble de progrès techniques concernant la voie, la signalisation, la traction, le freinage ont conduit à une diminution des temps de parcours. La note de lecture l'illustre clairement, par les résultats obtenus, mais elle dénonce aussi le laisser-aller ou l'indifférence, ou encore les difficultés à s'y tenir quand des lignes se saturent ou des travaux s'imposent, voire si la régularité justifie des détentes dans les marches. La vitesse doit se frayer son chemin au milieu des embûches.

Cette relation est étrange, car la vitesse est mal aimée, ou plus exactement discrètement dénigrée et entravée en France, comme si on pouvait réduire la durée des voyages sans aller plus vite. La vitesse demande des efforts et le Passé-présent montre qu'elle rebute quelquefois. Plusieurs dossiers de ce numéro se penchent sur ce qu'on désigne souvent sous le vocable de transports du quotidien et dont la qualité aurait apparemment souffert de la grande vitesse. Transport de masse sur courte distance et transport rapide sur long parcours se traitent pourtant

sans incompatibilité : les articles réunis dans ce numéro devraient retenir votre attention sans exclusive.

La très grande vitesse a été introduite en Europe par la France. Ses normes sont devenues celles que l'Union européenne adopte pour créer un réseau unissant ses membres grâce à l'interopérabilité. Tout est prévu pour concevoir des lignes aptes à 350 km/h. Les chemins de fer français, il y a une dizaine d'années, ont mené des campagnes d'essais dans l'objectif de parcourir 1 000 km en trois heures. Pour cela, la vitesse de 360 km/h a été largement explorée. L'opération Sardine, dès 2001, soit 1 067 km de Calais à Marseille en 3h29, avait montré le caractère raisonnable de cette réelle ambition. Le dossier sur les STI GV, spécifications techniques d'interopérabilité grande vitesse, rédigées pour 350 km/h, aborde avec volontarisme l'avenir du réseau sur le vieux continent. Ces STI sont-elles pertinentes pour concevoir des lignes aptes à 360 km/h ? Au-delà des aspects techniques, c'est un véritable défi politique pour l'Union européenne : la question est posée par un pays qui s'apprête à en sortir.

Un projet ambitieux pour le chemin de fer doit voir loin. Et pour aller loin, mieux vaut aller vite. La vitesse est un volet essentiel pour bâtir une politique ferroviaire volontariste, qui porte les constructeurs comme les exploitants vers un avenir motivant.

Bonne lecture !

PASCAL LUPO