

partenaires

ensemble, notre région avance



CHAMPAGNE-ARDENNE

N° 18 / Automne 2006



PAGES. 4-5

REEMPLACEMENT

Les AGC entrent en scène

PAGE. 3

Plus de 16 km de voies renouvelées

PAGE. 7

Partenaire de l'Éducation nationale

À VOTRE ÉCOUTE

Découvrez dans ce dix-huitième numéro du magazine *Partenaires* les initiatives de la SNCF pendant l'été. Des actions tournées vers la proximité et l'amélioration des services offerts aux voyageurs. La SNCF, acteur local par sa présence aux grandes foires de la région, partenaire de l'association de



Jean-Marc Longequeue / directeur régional SNCF Reims

préfiguration du Parc naturel régional en Ardenne, avec la mise en œuvre d'un train touristique dans la vallée de la Meuse, et du Salon régional du livre pour la jeunesse à Troyes. L'arrivée du nouveau matériel AGC, la finition des rames TGV Est européen, les offres

promotionnelles Prem's contribuent à améliorer nos services. Enfin, la SNCF renforce ses partenariats avec les forces de l'ordre, les services d'incendie et de secours et le monde scolaire. « Donner au train des idées d'avance » en contribuant au développement de la région, telle est notre résolution pour les mois à venir. ●

> **kesako**

ADC et ASCT

> **L'ADC (agent de conduite)** est la personne qui conduit en toute sécurité les trains de voyageurs et de fret. **L'ASCT, agent du service commercial des trains**, souvent appelé « contrôleur », est, elle, chargée du contrôle et de la prise en charge des clients ainsi que de missions de sécurité à bord des trains de voyageurs. ●

31169

TITRES ONT ÉTÉ VENDUS sur l'offre Prem's au premier semestre 2006 en Champagne-Ardenne.

NOMINATION



Dominique Delouette a été nommée déléguée régionale sûreté pour la région. Elle est également chargée des missions de solidarité déployées par la SNCF en tant qu'entreprise citoyenne et assure la coordination des actions menées dans les gares et les trains en faveur des personnes à mobilité réduite.

TER

Escapades ferroviaires dans les Ardennes

Entre Charleville-Mézières et Givet, au cœur du futur Parc naturel régional d'Ardenne, se déroulent 80 kilomètres de Meuse et presque autant de chemin de fer. Afin de faire connaître ce sillon de verdure au plus grand nombre, la SNCF a proposé, en juillet, quatre journées découverte exceptionnelles. Au programme, voyages commentés à bord d'un TER spécial, escapades accompagnées, halte dans les lieux de patrimoine, activités en pleine nature et... goûter ardennais. En plus de ces journées, la SNCF et l'association de préfiguration du Parc naturel régional ont proposé chaque jour de juillet et d'août un forfait Pass'Ardenne avantageux permettant, pour 6 euros seulement (2 euros pour les enfants), d'emprunter cette agréable ligne touristique, d'y monter et d'y descendre à son gré, le temps de découvrir le chemin des crêtes ou de parcourir en « canobus » les méandres de la Meuse. ●

De nombreux voyageurs ont pu découvrir l'été dernier cette agréable ligne touristique sillonnant le Parc naturel régional d'Ardenne.



partenaires

Directeur de la publication: Jean-Marc Longequeue.
Rédacteur en chef: Gilles Renaud.
Conception et réalisation: **TEXTUEL**, 146, rue du Faubourg-Poissonnière, 75010 Paris.
Impression: Alpha SA. **Photo de couverture:** SNCF. **ISSN:** en cours.

DE REIMS AU TRÉPORT

Un dimanche à la mer



> Depuis 1999, chaque dimanche d'été ainsi que les 14 juillet et 15 août, l'opération « Un dimanche à la mer » permet d'aller de Reims au Tréport via Laon à un tarif très avantageux. Cet été, près de mille voyageurs ont bénéficié de cette offre estivale. ●

LABORATOIRE

Un œil de lynx sur les voies

> L'Iris 320 a fait une halte à Reims le 5 septembre. À bord de cette rame unique, un laboratoire ultrasophistiqué capable d'analyser l'ensemble des voies ferrées (à grande vitesse et classiques), à l'affût des mauvais contacts entre caténaire et locomotive, des problèmes de communication et autres anomalies signalétiques. Sept techniciens et ingénieurs sont embarqués dans ce train exceptionnel mis en service en avril dernier. ●

vos contacts

Jean-Marc Longequeue / directeur régional
Gilles Renaud / responsable institutionnel régional
T. / 03 26 78 23 70 F. / 03 26 88 13 51
Philippe Picard / directeur de cabinet
T. / 03 26 78 23 48 F. / 03 26 88 13 51
@. / philippe.picard@sncf.fr
Adresse / 6, rue de Courcelles, 51096 Reims Cedex

Claude Ruellet /
directeur de
l'infrastructure



« Depuis 2002, nous menons une ou deux opérations de ce type par an, afin de moderniser nos infrastructures. L'enjeu est important puisque des installations neuves permettent d'améliorer la qualité globale du service, tout en réduisant les coûts de maintenance. »

Jean-Luc Parickmiller /
responsable
commercial
TER Ardenne



« La gêne occasionnée aux usagers est inévitable. Pour autant, nous assurons le transport : cinq allers-retours sont concernés par le transfert en autocar à Reithel. Dans cette gare, un agent est affecté à l'accueil des voyageurs. »

GRANDE OPÉRATION PÉRIODIQUE

Plus de 16 km de voies renouvelées

Cette année encore, RFF finance un renouvellement de voies. Une opération périodique qui permet d'améliorer vitesse et confort.



Sur la ligne
Reims-Charleville,
16,2 kilomètres
de voies ont été
remplacées entre Poix-
Terraon et Amagne.

PHOTOS: RFF

Du 23 octobre au 1^{er} décembre, la région lance ce que les initiés du réseau ferré appellent une GOP (grande opération périodique), entendez des travaux de renouvellement de l'infrastructure.

« Cet été, nous remplaçons l'ensemble des composants du tronçon entre Poix-Terraon et Amagne sur la ligne Reims-Charleville, soit 16 200 mètres de voies, explique Patrice Jaunay, directeur de l'établissement de Charleville. L'année dernière nous avons effectué les mêmes travaux dans l'autre sens. » Par l'ensemble des composants, on entend les rails, les traverses et le ballast.

La première phase des travaux consiste à dégarnir la voie, c'est-à-dire à retirer le ballast à des profondeurs différentes, suivant les sondages réalisés préalablement. Une opération effectuée par un train de déchargement. Deuxième phase du chantier : le train de substitution vient déposer rails et traverses neuves, avant qu'un autre engin décharge le nouveau ballast. Il ne reste plus alors qu'à mettre la voie à niveau.

DE NOUVEAUX MATÉRIAUX POUR UNE MAINTENANCE RÉDUITE

Cette régénération des voies ferrées a lieu à des périodicités différentes suivant le

type de ligne et le trafic qu'elle supporte. L'utilisation de nouveaux matériaux, notamment le béton pour les traverses, permet de réduire la maintenance de la ligne, d'augmenter la vitesse de circulation des convois et d'améliorer le confort des voyageurs.

Pendant la durée des travaux, il faut bien sûr bloquer la voie afin de garantir la sécurité du personnel. « Nous avons préféré interrompre le trafic, indique Patrice Jaunay. Les trains de fret vont être détournés. Quant aux voyageurs, ils emprunteront un bus pour faire le trajet. » Ce qui allonge la durée totale du parcours d'environ une demi-heure. « Les trains du matin et du soir, les plus empruntés, circuleront, eux, normalement », précise Patrice Jaunay.

Financé par Réseau ferré de France (RFF), le coût total du chantier dépasse 11 millions d'euros. ●



Patrice Jaunay /
directeur de l'établissement de Charleville

EN SAVOIR + www.tgvesteuropeen.com

Plus d'informations pratiques sur les coulisses du projet et l'offre TGV Est européen.

TER

Les AGC entrent en scène

D'ici à 2010, le parc TER de Champagne-Ardenne sera quasiment renouvelé. À la clé, davantage de confort et des temps de parcours réduits.

En juin 2007, pour l'arrivée du TGV Est européen, cinq nouveaux AGC (à u torails grande capacité), sur les vingt-cinq commandés, circuleront sur les lignes de Champagne-Ardenne. D'ici à fin 2007, les quinze engins thermiques et les dix électriques auront tous été livrés. « Outre le confort, ce nouveau matériel accélère et ralentit plus rapidement, ce qui peut faire gagner jusqu'à dix minutes sur un trajet de soixante-dix minutes, rappelle Nicolas

Gindt, directeur délégué TER. Ces rames circuleront d'abord dans le centre et le nord de la région, notamment en correspondance avec les TGV, pour éviter les ruptures dans la qualité du matériel. » Par ailleurs, le conseil régional a investi dans huit AGC « bi-bi » (électrique-diesel et bi-tension), qui desserviront la ligne Paris-Troyes à partir de 2007. Enfin, neuf AGC supplémentaires seront livrés progressivement jusqu'en 2010 pour le nord des Ardennes. ●



Jean-Pierre Pinon / président de la commission infrastructures-transport au conseil régional, maire de Fismes

« L'expérience montre que lorsque l'offre de transport gagne en confort et en attractivité, les gens prennent plus facilement le train : c'est l'enjeu du nouveau matériel. Encore faut-il proposer un horaire adapté. C'est sur ce point que nous travaillons aujourd'hui. »



Une trentaine d'AGC pour le confort des voyageurs d'ici à fin 2007 -
Ils assureront tout d'abord le trafic dans le nord et le centre de la région, notamment les correspondances avec le réseau TGV.



La ligne Paris-Troyes -
Huit AGC bi-mode circuleront sur la ligne à partir de 2007.

EN SAVOIR+ www.ter-sncf.com/champagne_ardenne

Plus d'informations pratiques sur les trains de notre région.



De la place pour tous -
Tout est prévu pour le bien-être des personnes à mobilité réduite.

Michel Cartelet /
maire de
Romilly-sur-Seine



“ À l’heure où nous craignons une baisse d’activité des ateliers, le choix de Romilly comme troisième site de rénovation des TGV est très important, puisque, avec 670 employés, les ateliers représentent le premier employeur de notre ville et le plus stable.”

Des ateliers 100 % TGV en 2010 -

Il faut compter dix-sept à vingt mille heures d’intervention pour rénover une rame. Aujourd’hui, les ateliers de Romilly consacrent 40 % de leur temps à la rénovation des TGV, en 2010, ce sera 100 %.

ATELIER

Romilly rajeunit sept rames de TGV

Romilly a été choisi comme troisième site français pour rénover les TGV. La reconnaissance d’un savoir-faire qui remonte au XIX^e siècle.

Mars 2006 : la première rame de TGV sort des ateliers de Romilly avec la griffe de Christian Lacroix. Pari gagné : en deux mois et demi, les ateliers ont réussi à rénover une rame complète. Ils deviennent ainsi le troisième site de rénovation des TGV en France, avec Bischheim et Hellemmes. Remplacer les sièges, les porte-bagages, changer l’habillage du bar, créer de nouveaux espaces... il faut compter entre dix-sept et vingt mille heures de travail pour rénover une rame. Romilly va progressivement monter en puissance : sept rames cette

année, neuf en 2007, onze en 2008 et en 2009. « Le TGV représente environ 40 % de notre charge de travail, précise Patrick Robin, directeur adjoint de l’établissement, il dépassera 50 % l’année prochaine avec les TGV réseau, et la totalité en 2010. C’est la reconnaissance d’un savoir-faire et d’un professionnalisme. » Pour cela, les six cent soixante-dix cheminots ont dû se former rapidement à de nouvelles technologies pour que le site puisse accueillir cette nouvelle activité.

Alors que le textile, qui a fait la gloire de Romilly, a quasiment disparu, le ferroviaire vient doper l’économie locale. ●



Spacieux -
De grandes vitres, de larges sièges, tout est conçu pour que les voyageurs se sentent à l’aise, puissent se reposer ou bien travailler sereinement.



SIMULATEUR

Une conduite virtuelle bien réaliste

Avec son simulateur, l'unité de formation de Châlons-en-Champagne se dote d'un outil supplémentaire de formation des conducteurs d'équipement. Un outil utilisé pour la formation initiale, comme pour le recyclage.

Devant les yeux du stagiaire défilent la voie, le paysage et les panneaux de signalisation. Commandes en main, il pilote son engin et réagit à différentes situations. On s'y croirait. Pourtant, il s'agit d'un simulateur de conduite qui équipe, depuis août dernier, l'unité de formation de Châlons-en-Champagne, chargée de former les conducteurs d'équipement (draineuse, locotracteur, bourreuse...).

« Depuis son ouverture début 2005, Châlons est l'unité de référence pour les deux autres centres de formation français, installés à Lens et à Marseille », rappelle Claude Ruellet, directeur des infrastructures. À Châlons, Serge Letowski (voir interview) coordonne l'activité des trois unités, en proposant des contenus de stage, en rédigeant les cours, ou en définissant les outils pédagogiques. « Chaque année, l'unité forme six cent cinquante

personnes, dont deux cent cinquante viennent d'entreprises extérieures », indique Claude Ruellet. Ces agents d'autres sociétés représentent la moitié de l'activité de Châlons, avec les formations initiales et les recyclages qui ont lieu tous les trois ans. Tous les stagiaires sont appelés à passer sur simulateur. Cet outil se présente sous la forme d'une cabine de conduite, avec un grand écran. Il permet de simuler des situations d'incident, mais également des conditions particulières (la nuit, le jour, la pluie, la neige, le brouillard...), bref tout ce que peut rencontrer un conducteur d'équipement dans son travail quotidien. Le montant de l'investissement s'élève à 770 000 euros. ●

EN BREF

LES POMPIERS SUR LES RAILS

Du 1^{er} au 8 août, un agent de la SNCF a formé une soixantaine de pompiers du centre de secours de Châlons. Il s'agissait de les initier aux risques inhérents aux interventions en milieu ferroviaire, notamment le risque électrique. Une initiative qui devrait être renouvelée.



Serge Letowski / responsable des unités de formation

“Étendre notre palette de formation”

Quelles perspectives vous ouvre l'arrivée de ce simulateur ?

Nous allons pouvoir étendre notre palette de formation, par exemple aux engins qui circulent sur les lignes à grande vitesse. En effet, sur ces lignes, la signalisation est assurée par circuit électrique au fil du rail, et non située sur les côtés, comme sur les voies traditionnelles. Par ailleurs, nous pouvons désormais assurer le perfectionnement annuel obligatoire des agents SNCF.

Qui est appelé à passer sur simulateur ?

Qu'ils soient en formation initiale ou en perfectionnement, tous nos stagiaires sont appelés à passer sur le simulateur. Jusqu'à présent, les stages proposaient une partie théorique, suivie d'un peu de pratique sur le terrain. Avec le simulateur, nous allons pouvoir renforcer la pratique. En effet, la plupart des stagiaires se prennent au jeu, si bien que l'on peut détecter des problèmes dans certaines situations. C'est extrêmement instructif. D'ailleurs, les stagiaires se plaignent de ne pas passer plus de temps sur cet équipement. ●