

Partenaires

> en Aquitaine



ENSEMBLE
POUR
LE DÉVELOPPEMENT
DE VOTRE RÉGION

n° 13 Novembre 2004



enjeux

LA RÉGION MILITE

en situation

Le Fret fait sa révolution
pour mieux résister à l'ouverture
en 2007 du marché
à la concurrence européenne **p. 4**

POUR LE TOUT-RAIL

Alain Rousset, un président de Région qui milite contre le tout-routier, constate avec plaisir que les Aquitains retrouvent le chemin des gares. Et livre bataille pour développer de nouveaux axes à grande vitesse. **p. 3**

LE BILLET DE...

Frédéric Zanotti / DIRECTEUR RÉGIONAL AQUITAINE



© DR

Cette nouvelle édition de *Partenaires* me donne l'occasion de présenter la charte du service public, fruit d'un travail collectif et

partagé. Cette charte, document de référence pour la SNCF, affirme que l'entreprise croit en la modernité et en l'avenir du service public, exprime nos valeurs et nos engagements vis-à-vis des clients, de la collectivité nationale et de nous-mêmes. Elle est porteuse de la fierté des cheminots à l'égard de leur métier et de leur rôle dans la société au service de leurs concitoyens, fierté traduite en engagements, en responsabilités et en actes. Au-delà de cet objectif, la charte illustre également la volonté d'une entreprise responsable d'aborder publiquement et lucidement les conditions d'exercice des missions de service public qui lui sont confiées. Elle clarifie la logique de fonctionnement et le champ actuel des missions de service public dont la SNCF a la charge

ainsi que leur dimension évolutive. Un service public dont les missions, depuis les conventions de régionalisation signées avec les conseils régionaux, autorités organisatrices du transport, sont en plein développement. Grâce aux conseils régionaux, le trafic TER est en croissance régulière, des investissements sont affectés à l'achat de nouveau matériel, à la rénovation de gares, au développement de la tarification, aux nouvelles dessertes. Cette charte, approuvée par des représentants des organisations syndicales, des associations de consommateurs et d'usagers, est distribuée aux clients par les cheminots dans les principales gares de la région. Forte de ses performances, la SNCF n'abandonne pas le service public, elle veut lui redonner ses vraies valeurs, inscrites dans une réelle modernité sociale et économique.

VOS CONTACTS EN AQUITAINE

Frédéric Zanotti / directeur régional

Gérard Camy-Debat / responsable des relations avec les élus et directeur de cabinet TÉL. → 05 56 33 13 61

Fax → 05 56 33 10 10 E-mail → gerard.camy_debat@sncf.fr

Adresse → 54 bis, rue Amédée-Saint-Germain, 33077 Bordeaux Cedex

PARIS-ARCACHON

UNE LIAISON QUOTIDIENNE



© SNCF

À la fin de l'année, le bassin d'Arcachon accèdera au rang des agglomérations desservies toute l'année par TGV. La relation avec Paris deviendra quotidienne et marquera un arrêt à Facture. Du lundi au jeudi, le TGV partira d'Arcachon à 13 h 25 pour arriver à Paris à 17 h 20. Du vendredi au dimanche, le départ sera à 16 h 02 pour une arrivée à 20 h 15. Dans le sens Paris-Arcachon, le TGV partira tous les jours à 9 h 15 et arrivera à 12 h 49. Cette nouvelle desserte s'ajoutera aux nombreuses autres possibilités de liaisons entre le bassin d'Arcachon et la capitale, offertes grâce aux correspondances TER assurées jusqu'à Bordeaux.

PRÉVENTION

Intervenants en milieu scolaire, c'est la rentrée



© SNCF

Le bilan des actions en milieu scolaire de l'année 2003-2004 a dépassé les objectifs fixés à l'équipe des intervenants aquitains.

Deux cent cinquante et une interventions ont été effectuées dans les écoles, collèges et lycées de la région Aquitaine. Les notions de comportement citoyen, de prévention et de sûreté favorisent l'apprentissage

de la vie en société et le respect des autres. 5 660 élèves ont reçu ce message. Il est devenu l'axe majeur des interventions en milieu scolaire. L'année 2004-2005 débute, et déjà des rendez-vous sont pris. Notre objectif

pour cette campagne est bien sûr de faire encore mieux que l'année précédente. Nos actions seront plus orientées vers les classes de CM2 et de sixième, sans pour cela oublier les autres.

RÉNOVATION

Renouvellement de voie sur Saint-Mariens - Saint-André-de-Cubzac

Du 22 novembre 2004 au 28 janvier 2005, la voie ferrée sera renouvelée entre Saint-Mariens et Saint-André-de-Cubzac.

Remplacer 53 kilomètres de rails, 46 000 traverses et 50 000 tonnes de ballast, réaménager douze passages à niveau, telle est l'ampleur du chantier engagé par le maître d'ouvrage RFF et la SNCF entre Saint-Mariens-Saint-Yzan et Saint-André-de-Cubzac. Ces travaux mobiliseront environ trois cents personnes par jour pour l'approvisionnement du chantier en matériaux



© SNCF

neufs, sa réalisation, son déplacement progressif. Les contraintes techniques sont fortes, mais tout est fait pour limiter les nuisances du chantier pour les riverains (poussières, bruit, passages à niveau fermés). Le montant total de l'investissement est de 22 millions d'euros.

ABONNEMENT

UNE CARTE MULTITRANSPORT À BORDEAUX

La SNCF, la Connex, le conseil régional et la CUB ont lancé le 20 septembre sur la ligne Saint-Mariens - Bordeaux un abonnement multimodal sous la forme d'une carte à puce. La carte Modalis a été conçue pour permettre aux abonnés domicile-travail d'accéder avec un seul titre aux différents modes de transport (train, bus, tram). Après son expérimentation sur la ligne Saint-Mariens-Bordeaux, cet abonnement sera étendu aux autres lignes à la fin de l'année.



© DR

Pour les pages Aquitaine (p. 1 à 5) - Directeur de la publication : Frédéric Zanotti. Rédactrice en chef : Jeanne Nassiet. Pour les pages nationales et débat (p. 6 à 8) - Directeur de la publication : Bernard Emsellem. Rédactrice en chef : Madeleine Lepage. Conception et réalisation : TEXTUEL 146, rue du Faubourg-Poissonnière, 75010 Paris. Gravure : Thierry Labarde/Question d'Édition. Impression : Imprimerie Joue. Crédit photos : SNCF/CAV. ISSN : en cours.

INTERVIEW

Alain Rousset / PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL D'AQUITAINE

“LES AQUITAINS RENOUEMENT AVEC LE RAIL”

Pour son second mandat à la présidence de la Région, Alain Rousset évoque les défis ferroviaires auxquels l'Aquitaine est confrontée.



Quels sont les grands axes de la politique ferroviaire régionale pour ce nouveau mandat ?

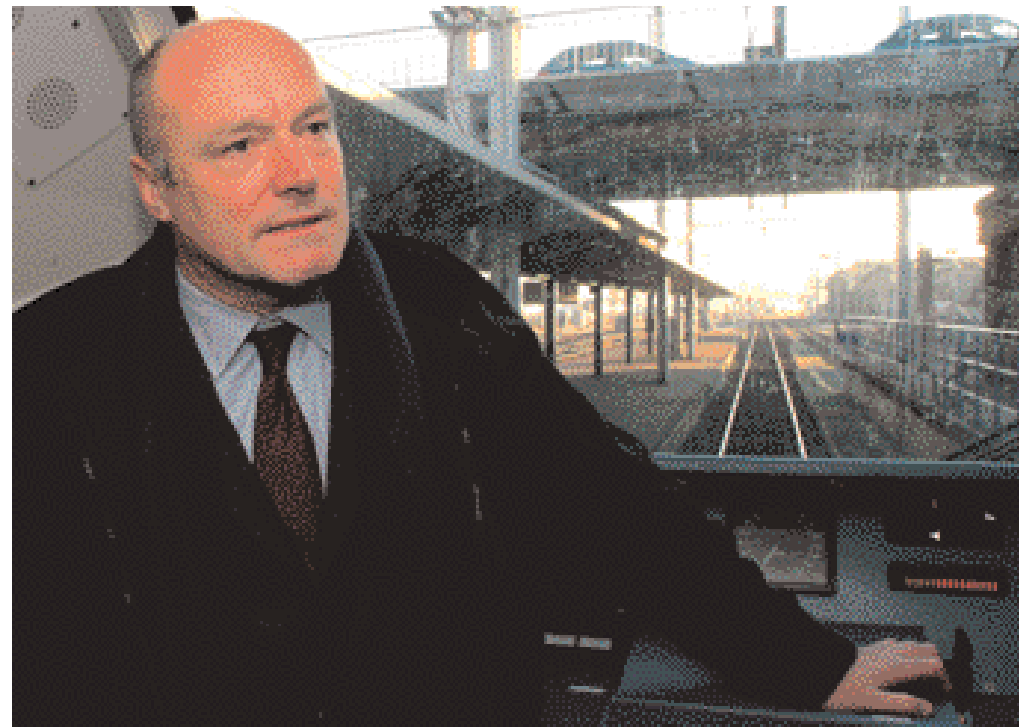
Il y a d'abord le TER. Nous avons concentré nos efforts autour de trois priorités : moderniser l'infrastructure, renouveler notre parc de matériel roulant et développer les dessertes. Je fais ce constat très simple : chaque fois que l'on met des trains neufs ou rénovés sur les rails, que l'on multiplie les dessertes, que l'on améliore l'accueil dans les gares, les usagers sont au rendez-vous. Quand la SNCF m'annonce que les trains sont pleins, y compris sur des lignes que l'on disait condamnées il y a moins de 10 ans, je me dis que les Aquitains retrouvent le chemin de leurs gares.

Il y a ensuite le TGV Sud Europe Atlantique. Le grand projet des prochaines années consiste à placer l'Aquitaine au cœur des principaux courants d'échange européen. Notamment en défendant la réalisation du TGV Paris-Bordeaux-Henday-Madrid, qui proposera un itinéraire rapide et

performant pour faciliter les échanges entre la Péninsule ibérique et le nord de l'Europe. L'enquête publique sur le tronçon Angoulême-Bordeaux s'ouvrira début 2005, pour un démarrage des travaux en 2008. L'objectif est de disposer d'une LGV entre Tours et Bordeaux en 2015. Gilles de Robien a accédé à la demande de la Région Aquitaine de désigner un « Monsieur financement » pour ce projet. Il animera un comité de projet réunissant l'Etat, RFF, la SNCF et les collectivités concernées. L'objectif est d'arrêter un montage juridique et financier d'ici à mi-2005. L'autre priorité, c'est le report modal. Il faut en finir avec la logique suicidaire du « tout routier » et la déferlante des murs de camions, or le fret ferroviaire diminue ! J'ai dit à Gilles de Robien que l'Aquitaine est candidate à l'expérimentation d'un service d'autoroute ferroviaire sur le corridor atlantique en partenariat avec TLF (Transports Logistiques de France), la SNCF et RFF.

Quelles relations la Région entretient-elle avec la SNCF ?

Nous sommes avant tout partenaires. Cela implique une écoute réciproque, une réflexion commune et sincère sur le développement d'une offre dynamique des dessertes. Le transport régional de voyageurs est un aspect essentiel de ce partenariat, mais il n'est pas le seul : les Régions et les usagers



sont très attachés aux lignes Corail. Les remettre en cause, ce serait nier la nécessité de maintenir un service public ferroviaire soucieux de l'aménagement du territoire. Louis Gallois a bien compris cette inquiétude en reportant d'un an les modifications de desserte Corail initialement prévues le 15 décembre. La discussion est désormais engagée entre l'Association des Régions de France, l'Etat et la SNCF pour maintenir un haut niveau de dessertes transversales. Nous y verrons plus clair lorsque l'audit annoncé par la SNCF pour le début de l'année 2005 aura permis d'analyser la situation financière des activités Grandes Lignes et nous veillerons à ce que les ressources affectées à ces lignes garantissent leur maintien et leur développement.

Comment rendre le rail plus attractif ?

En développant l'intermodalité. Parce que le succès des transports collectifs dépend avant tout du confort offert aux usagers. Beaucoup d'entre eux redoutent un parcours du combattant : correspondances, passage du train au bus...

Le Conseil régional développe une série de plates-formes multimodales pour connecter le réseau ferroviaire aux grands réseaux urbains et interurbains. Nous nous apprêtons à lancer une billettique à puce qui permettra aux usagers d'accéder indifféremment au TER, au tramway et au bus de l'agglomération bordelaise. L'enjeu est d'importance : limiter le recours à l'automobile.

AVEC L'OUVERTURE EN 2007 DU RÉSEAU FERROVIAIRE FRANÇAIS À LA CONCURRENCE EUROPÉENNE, FRET SNCF ENTEND GAGNER EN PRODUCTIVITÉ PAR LA MISE EN PLACE DE VÉRITABLES « TAPIS ROULANTS ».

À L'HORIZON 2006

LE FRET RÉVOLUTIONNÉ

Le plan Fret 2006 engage une reconfiguration complète de l'activité. L'objectif : améliorer la qualité de service et gagner en productivité.

« **F**ret SNCF a essuyé 451 millions d'euros de perte en 2003, pour 1,8 milliard d'euros de chiffre d'affaires, explique Xavier Collignan, directeur de la zone Fret Sud-Ouest. Nulle entreprise ne saurait survivre durablement dans ces conditions. L'activité fret n'a pas reçu de mission de service public : elle se doit d'être concurrentielle. » D'autant que se profile, à l'horizon 2007, l'ouverture totale du réseau ferroviaire français à la concurrence européenne.

L'ambition du plan Fret : améliorer la qualité de service, tout en gagnant 20 % de productivité en trois ans. L'activité est recentrée sur des marchés rentables (actuellement) – 80 % des trafics sont déficitaires – et européenne.

Toute l'organisation du Fret est mise à plat, avec un effort prioritaire de productivité interne. À la clé, un meilleur remplissage des trains, une gestion optimisée des wagons par parcs différenciés et des responsabilités clarifiées. « Dorénavant, détaille Xavier Collignan, les structures dites "grands axes" gèrent un portefeuille de trains entre les grands nœuds ferroviaires et se chargent d'industrialiser la production de convois en mettant en place des "tapis roulants". Des Aubrets à La Hourcade, vingt-huit trains circulent ainsi en séquentiel sans perte de temps, sept jours sur sept. Les gains de productivité sont supérieurs à 10 %. Les zones Fret prennent



© SNCF/CAV

le relais pour la distribution capillaire. Elles sont responsabilisées sur la rentabilité de leurs moyens matériels propres. »

Au plan commercial, Fret SNCF se met en devoir d'élaborer une gamme d'offres simplifiée, d'avoir une visibilité globale sur les engagements pris, de garantir la disponibilité de moyens techniques et humains dès la commande, d'assurer un suivi des marchandises et d'informer le client en cas d'aléa. La stratégie de volume pour concurrencer la route a fait long feu. « Prix bas, mais moindre qualité... Le client ne s'y retrouvait pas, admet Michel Sanchis, directeur commercial Fret pour le Sud-Ouest. La fiabilité est notre nouveau cheval de bataille pour reconquérir sa confiance. Nous nous positionnons là où le rail offre un avan-

tage concurrentiel. Quitte, parfois, à renégocier nos tarifs. » La fermeture de dessertes impossibles à équilibrer se heurte à l'incompréhension de certains élus. Quant aux clients, ils subissent l'inconfort d'une situation transitoire. « Nous communiquons imparfaitement sur nos problématiques, reconnaît Michel Sanchis, Il s'agit de repartir de zéro sur des fondations solides, de pérenniser l'activité au bénéfice de tous et d'obtenir des résultats rapides. » Fret SNCF attend en effet de l'État une dotation en capital de 800 millions d'euros, à la condition expresse – fixée par la Commission européenne – d'équilibrer son activité. Pour 2004, les indicateurs provisoires sont encourageants.

↳ Henri Gilbert / DIRECTEUR DES ACHATS DE SMURFIT - CELLULOSE DU PIN À FACTURE

“UN AJUSTEMENT DIFFICILE”

« Notre entreprise figure parmi les premiers producteurs européens de papier pour l'emballage. L'usine de Factice fabrique 500 000 tonnes par an de papier de couverture kraft pour carton ondulé. À l'évidence, le plan Fret 2006 répond à une nécessité interne à la SNCF de renouer avec l'équilibre. Malgré une situation de transition inconfortable, nous constatons que cette préoccupation est déjà effective sur le terrain. Malheureusement, ce plan passe par une politique d'ajustement dure à l'égard de notre marché (transport de bois, de

bobines de papier et de balles de papier-carton de récupération). Fret SNCF favorise désormais la programmation des remises. Or le peu de nos clients bénéficiant encore d'un embranchement nous demandent davantage de "juste à temps", de flexibilité... De ce point de vue, le rail est de moins en moins compétitif. Dans ce contexte, nous avons subi des hausses très importantes des tarifs de fret ferroviaire, qui nous obligent en concertation avec la SNCF, à rééquilibrer notre organisation logistique en faveur du fret routier. Globalement, nous avons

diminué le nombre de convois dans une proportion variant de 30 à 50 % selon les matières transportées. Cela dit, le plan Fret a des vertus dans ses ambitions : il a pour finalité d'apporter plus de fiabilité dans les engagements commerciaux. La situation de transition actuelle occasionne des dysfonctionnements compréhensibles. Nous souhaitons qu'une fois cette période de transition passée le fret ferroviaire regagne, grâce à une compétitivité et à une fiabilité accrues, une bonne partie du fret abandonné au transport routier. »

RÉÉQUILIBRAGE DU RÉSEAU

EN PASSANT PAR L'AQUITAINE...

Doté d'atouts majeurs, le Fret pêche en Aquitaine par la disparité géographique des sites desservis...

Sur les 189 millions d'euros de recettes dégagées, en 2003, par l'activité fret en Aquitaine, 62 % proviennent du trafic international, dont 9 % liés à l'activité des ports. Le point frontière d'Hen-daye-Irun et les ports de Bayonne et Bassens constituent des cartes maîtresses pour le Fret aquitain.

Région de transit, l'Aquitaine est forte d'un bon équilibre sectoriel. L'activité fret dépend ainsi, à parts quasi égales, des produits chimiques et pétroliers, de l'approvisionnement de plates-formes automobiles, des secteurs agricoles et arboricoles ainsi que du trafic engendré par le transport combiné.

Autre point fort, l'axe Paris-Bordeaux, performant, va bénéficier d'investissements importants, avec la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux.

Une lacune, cependant : le réseau de dessertes terminales est très étendu dans la région. Les longues distances pèsent sur les coûts. En juin dernier, certaines dessertes, nécessitant le maintien de moyens coûteux pour des utilisations occasionnelles sans espoir d'équilibre économique, ont dû être fermées. À Saint-Jean-Pied-de-Port, Fumel, Biarritz, Dax, Peyrouton, Labouheyre et



© SNCF/CAV

Ychoux, des solutions de remplacement ont été proposées aux clients dans une gare proche. Le coût humain est limité, puisque, sur les quatre-vingts emplois directs concernés, on ne compte aucun licenciement.



© SNCF/CAV

INTERVIEW

Jean-Luc Rousset / RESPONSABLE COMMERCIAL DE LA SCASO À CESTAS

HISTOIRES D'EAUX

Pour cette centrale d'achats, le fret ferroviaire est une solution compétitive. Jusqu'à quand ? C'est la question que pose la mise en œuvre du plan Fret...

Quel usage faites-vous du fret ferroviaire ?

Notre centrale d'achats approvisionne trente-quatre centres Leclerc de la Gironde, de la Dordogne, du Lot, de la Corrèze, du sud des Charentes et du nord des Landes. Notre chiffre d'affaires est de 600 millions d'euros par an. Fret SNCF transporte toutes nos eaux minérales, soit un volume d'affaires annuel de 13,3 millions d'euros. Cela occasionne des trafics réguliers depuis les sites d'embouteillage, dans l'est de la France, vers notre entrepôt de Brive. La marchandise nous est vendue à un prix « départ wagon » qui, compte tenu des accords de Danone et Nestlé avec Fret SNCF, est toujours moins onéreux que la route.

Êtes-vous satisfait du service rendu ?

Depuis deux ans, Fret SNCF s'est engagé dans une démarche qualitative qui donne de bons résultats. Ce qui était auparavant monnaie courante – des wagons en retard ou « perdus » – est désormais exceptionnel. Nous avons obtenu d'être prévenus à l'avance des mouvements de grève devant affecter le trafic, pour mettre en place des solutions routières sans pénaliser nos livraisons. Dans le cadre d'une gestion partagée des approvisionnements par échange de données informatisé (EDI), nous informons quotidiennement nos fournisseurs de l'état de nos encours de commande, du niveau de nos stocks et

de nos rotations de produits ; à eux de nous faire une proposition de commande. Cela induit une gestion à flux tendus à laquelle Fret SNCF s'est bien adapté.

Que pensez-vous du plan Fret 2006 ?

Les tenants et aboutissants de ce plan ne nous ont pas encore été présentés... Force est néanmoins de constater que les tarifs ont subi des hausses conséquentes. Ces majorations affectent essentiellement notre marge. Il semble que la SNCF n'ait pas la volonté de développer l'activité fret, plus contraignante et moins rentable que le transport de voyageurs.

Quelles sont vos attentes ?

Nous aimerions qu'une discussion s'engage, avec des objectifs précis, sur le développement de solutions de ferroutage. Pour l'instant, Fret SNCF ne dispose ni de la visibilité ni de la pression politique suffisante pour investir dans des compromis viables. Mais le ferroutage sera à moyenne échéance une nécessité économique et de sécurité pour les marchandises. Il suffit pour s'en convaincre de voir combien l'axe routier Bordeaux-Irun, par exemple, ne cesse de s'engorger...