

partenaires

ensemble, notre région avance



BRETAGNE

N° 21 / Automne 2007

TER

PAGES. 4-5

La palme de la régularité

PAGE. 6

Une offre de tarifs
et de services au plus
près de la clientèle

PAGE. 7

La Région joue
la carte de la formation
en alternance



NOMINATION

► **Après avoir tenu plusieurs postes liés à la maintenance des Infrastructures, puis aux Ressources humaines, Daniel Gardeux** est, depuis le 10 avril dernier, Directeur de l'Établissement Multi-Fonctions (EMF) Bretagne Nord. Installé à Brest, il a, notamment,

pour mission de représenter la SNCF auprès des élus et des acteurs économiques du nord Finistère. L'actualité de l'EMF est dominée par les travaux de renouvellement des voies entre Morlaix et Plouaret et Plénée et Yffiniac (menés de fin août 2007 à janvier 2008) et par le déploiement des nouvelles gammes tarifaires Grandes Lignes et TER. ●

+9%

À FIN JUILLET

comparé à la même période de 2006 : le trafic du TER de Bretagne enregistre une belle progression qu'expliquent notamment la création de trains décidée par le Conseil régional sur les marchés inter-villes longue distance et le dynamisme des marchés périurbains (Rennes et Brest). Chaque jour, 23 000 voyages TER sont effectués dans la région, soit près de 2 000 de plus qu'en 2006.

96,13%

DES TER

bretons ont été ponctuels au cours du premier semestre 2007 ! Un résultat très satisfaisant et au-dessus de l'objectif fixé à 95,20 %.

RENDEZ-VOUS

La gare de Rennes fête ses 150 ans



De nombreuses festivités sont prévues pour célébrer cet anniversaire pas comme les autres.

La gare de Rennes a 150 ans... et les fête ! Du jeudi 22 au samedi 24 novembre, de nombreuses animations se succéderont dans la gare et ses abords à l'occasion de cet événement. Les amateurs d'explications techniques pourront profiter de ces jour-

nées pour visiter les ateliers de maintenance des trains, situés en gare sud de Rennes. Des scènes interprétées par des comédiens permettront, par ailleurs, de découvrir la vie d'une gare à différentes époques; une exposition retracera les 150 ans de trains

sur Rennes et les principaux événements qui ont marqué le parvis; des documentaires projetés à l'intérieur de la gare présenteront enfin différents sujets liés au thème du train.

Une découverte de la ville de Rennes au rythme du « petit train » est également prévue. Le coup d'envoi des festivités sera donné, en fanfare, jeudi 22 novembre, dès 18 heures, sur le parvis de la gare où une scénographie en son et lumière et un spectacle avec des acteurs en costumes seront proposés. ●

vos contacts

Annabelle Courtois / responsable régionale institutionnelle
T. / 02 99 29 85 99 F. / 02 99 29 15 60
@. / annabelle.courtois@sncf.fr
Adresse / 22, boulevard de Beaumont,
BP 90527 – 35 005 Rennes Cedex

partenaires

Directeur de la publication:

Jean-Philippe Dupont.

Rédactrice en chef:

Annabelle Courtois.

Conception-réalisation: **TEXTUEL**

146, rue du Faubourg-Poissonnière,
75010 Paris.

Photo de couverture: DR SNCF.

ISSN: en cours.

TER

Le parc roulant se modernise

► **Depuis avril dernier**, la moitié des circulations TER sur l'axe Rennes-Saint-Malo est assurée par des rames ZGC aussi rapides que confortables. L'objectif du TER Bretagne est de proposer à ses voyageurs 85 % de places neuves ou rénovées en 2010. ●

TGV

Un nouvel arrêt à Dol

► **En complément du TGV direct Saint-Malo-Paris de 6 h 10 mis en circulation le 2 avril dernier**, une liaison retour sera assurée chaque soir dès le mois de décembre. La rame, qui quittera Paris à 18 h 35 et arrivera à Saint-Malo à 21 h 44, marquera un arrêt à Dol-de-Bretagne à 21 h 30. ●



NOMINATION

► **Entré à la SNCF à l'âge de 15 ans, Jean-Paul Gomarès**

est, depuis cet été, le nouveau Directeur de l'Établissement Industriel de Maintenance Bretagne

(EIMB). Situé au cœur de la métropole rennaise, l'EIM Bretagne assure à l'échelle nationale la maintenance et l'ingénierie d'organes de frein pour tous les types de matériels ferroviaires, des rénovations et modernisations lourdes de matériel, mais aussi la maintenance des TER bretons. Jean-Paul Gomarès va diriger l'EIMB vers ses missions nouvelles très diversifiées et encourager son ouverture vers d'autres marchés : transports collectifs, métrologie dimensionnelle et des pressions, etc. ●

> kesako

Ballast

► **De graviers ou de roches concassées, le ballast est le matelas sur lequel repose la voie de chemin de fer.** Utilisé depuis les débuts du ferroviaire, il absorbe une partie des efforts qu'engendre le passage des trains et protège le sol des tassements, tout en assurant l'ancrage des traverses. Mais ce n'est pas tout : le ballast assure également le drainage des eaux pluviales et amortit les vibrations (et le bruit) causés par les circulations. Un « tas de cailloux » indispensable, donc. ●

MAINTENANCE

Antidérapage sur les rails

Feuilles et humidité provoquent le dépôt sur les rails d'une fine pellicule qui perturbe l'adhérence des motrices. Le plan antipatinage vient à point pour régler ce problème. Au grand bénéfice de la régularité.

Fidèle à sa réputation pluvieuse, la Bretagne voit fleurir à l'automne un phénomène ferroviaire insolite. Conjugué à la chute des feuilles sur les rails, un dépôt humide se forme, vite transformé en pellicule noirâtre après le passage de la première motrice matinale. « Ce dépôt entraîne une usure prématurée du rail, mais peut aussi engendrer un plat sur les roues. Et, bien entendu, cela a des répercussions sur la régularité », explique Denis Sorre, superviseur production en Région Bretagne.

D'un problème vieux comme le chemin de fer, la SNCF a su tirer des leçons. Toutes les zones à risques ont été identifiées : les passages en tranchées, là où les feuilles mortes s'accumulent ; les zones à déclivité. Mais surtout, un plan antipatinage et anti-enrayage mobilise chaque année des équipes de production. « Il commence avant l'automne par une campagne d'abattage et d'élagage des arbres en bord des voies. Puis, nous organisons la circulation d'engins spéciaux qui vont laver et brosser les rails », commente Denis Sorre. Ces drasines d'un genre particulier sont basées à Rennes, Saint-Brieuc et Lorient. Un quatrième train équipé d'un système de

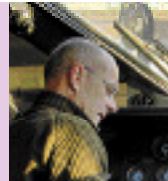


Chaque automne, pour empêcher la formation d'un dépôt humide sur les rails, des équipes de production sont mobilisées pour mettre en œuvre un plan antipatinage et anti-enrayage.

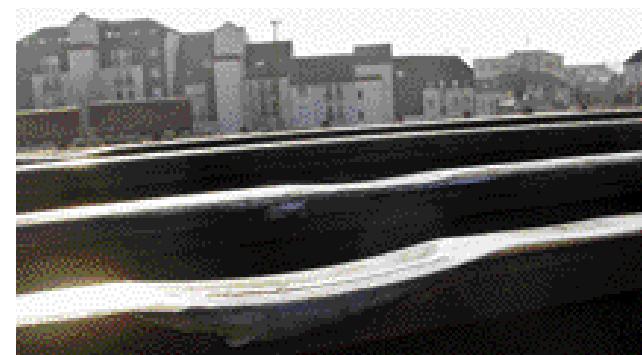
lavage à jet haute pression circule en région. Tous agissent en prévention, parfois quotidiennement, « et souvent en deuxième partie de nuit. C'est plus efficace car c'est le moment où le degré hygrométrique est le plus élevé ». L'anticipation suppose également une veille météo. « Nous suivons les bulletins. En cas

de risque, nous prévenons les conducteurs de la zone par SMS. Ils redoublent ainsi de vigilance. » Des conducteurs qui sont parfois les premiers à alerter le Centre Régional Opérationnel (CRO) lorsque le problème se présente. « Nous avons des équipes de maintenance de la voie. Nous pouvons les mobiliser si nécessaire », assure Denis Sorre. ●

Patrick Magré /
conducteur à l'EMT
Quimper



« Je sillonne la Bretagne depuis des années. Le patinage et l'enrayage débutent vers la mi-octobre. Quand les roues tournent dans le vide, le sablage est actionné. C'est un phénomène qui nécessite de la vigilance, mais aujourd'hui, avec l'électronique et l'informatique embarquée, les rames sont beaucoup plus performantes qu'autrefois. Cependant, notre savoir-faire de conducteurs nous permet d'anticiper et d'agir efficacement pour contrôler la rame. »



MOTRICES

Un matériel roulant au top

Empêcher les motrices de patiner, c'est aussi le rôle de l'Établissement Industriel de Maintenance Bretagne (EIMB), à Rennes. « Les rames disposent d'un système d'antiblocage de roues et d'anti-patinage. Le conducteur peut aussi actionner un dispositif pour déverser du sable sur le rail. Notre rôle est de veiller à ce que cette chaîne d'outils fonctionne », résume Jean-Paul Gomaris, directeur de l'EIMB. Environ 200 engins sont concernés, une astreinte est assurée en période de feuilles mortes : chaque automne, l'EIMB est sur la brèche. ●

TER

TER Bretagne: performant et régulier !

La Région est en tête des statistiques nationales de régularité et de qualité de service des TER.

Un résultat qui récompense les choix judicieux de matériel et de maintenance.

Gérard Lahellec /
vice-président du conseil
régional de Bretagne



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

Pour plus d'informations pratiques sur les trains de notre région.



L'extension de l'atelier ZTER de Rennes vise un double objectif : conforter l'emploi sur le site et optimiser la maintenance. Les collectivités ont investi 6 millions d'euros dans ce projet majeur.

“Ces résultats sont nos meilleurs arguments pour poursuivre les investissements.”

Quelle appréciation portez-vous sur la régularité et la ponctualité des rames TER en Région Bretagne ?

Sur la qualité de service en général, et sur la régularité des trains en particulier, notre appréciation est extrêmement positive. Nous ne pouvons que nous féliciter de figurer en tête du palmarès national de la régularité des TER. Concernant les ZTER, nous considérons que ces résultats ne sont pas étrangers à la croissance régulière du trafic inter-ville, assuré précisément par ces rames. Ces résultats sont nos meilleurs arguments pour œuvrer en faveur du développement des services et poursuivre les investissements, notamment de nouveau matériel.

Justement, la SNCF investit dans la maintenance et l'extension de l'atelier ZTER de Rennes. Vous félici-

tez-vous de cette décision qui devrait contribuer à améliorer encore la fiabilité et la régularité des trains ?

Oui, bien entendu. L'objectif poursuivi par ce chantier est double. Il vise, d'une part, à conforter l'emploi sur le site de la gare de Rennes et, d'autre part, à optimiser la maintenance en permettant l'entretien du matériel sur place.

Le conseil régional participe-t-il au financement de ce projet ?

En partenariat avec le conseil général d'Ille-et-Vilaine et la communauté d'agglomération de Rennes, le conseil régional s'est engagé financièrement. Sur les 6 millions d'euros investis par les collectivités, 2 le sont par le conseil régional, 2 par le conseil général et 2 par la communauté d'agglomération. ●

CHANTIER

Les nouvelles automotrices arrivent, l'atelier ZTER s'agrandit !

Fiabilité, régularité, performance... Pour que le TER Bretagne continue de figurer en pole position, la SNCF anticipe et investit avec les collectivités. Ainsi, l'arrivée programmée de 23 nouveaux Autorails de Grande Capacité (AGC) en 2007, 2008 et 2009, acquis par la Région Bretagne pour le réseau TER, impose d'agrandir les structures de maintenance. « Nous allons étendre l'atelier ZTER de Rennes et ajouter 2 voies couvertes aux 3 voies actuelles. Les travaux préparatoires débuteront début 2008 et il devrait être opérationnel mi-2009 », souligne Stéphanie Jung, responsable du département pilotage de la direction déléguée TER Bretagne. Les belles rames grises métallisées et bleues seront ainsi traitées avec une plus grande efficacité. Et pendant les travaux, une équipe dédiée sera en charge de l'organisation opérationnelle du site, afin de rendre l'activité la plus fluide possible et de maintenir un haut niveau de régularité. ●



Les 23 nouveaux Autorails de Grande Capacité acquis par la Région Bretagne et attendus pour 2007, 2008 et 2009 imposent d'agrandir l'atelier ZTER de Rennes.



Deux voies couvertes viendront s'ajouter aux trois voies actuelles de l'atelier ZTER de Rennes.

BILAN

Chiffres clés 2007

- 300 trains et 65 cars TER par jour.
- 50 % des circulations TER réalisées en matériel neuf ou récent (objectif 2009 : 70 %).
- Une régularité de plus de 95 %.
- 95 % des clients ZTER satisfaits par ce nouveau service.
- Lancement de 17 rames ZTER en 2003-2004 sur les relations intervilles avec refonte de la desserte :
 - + 32 % de trafic en 2 ans sur les principales relations ;
 - 5 000 voyages par jour, soit 25 % du trafic régional ;
 - 1 client sur 5 est un nouveau client ferroviaire pris au trafic automobile.



Début 2008, c'est la date à laquelle débuteront les travaux d'extension qui devraient s'achever mi-2009.

TARIFICATION

Une offre de services au plus près des clients

L'Offre Tarifaire et de Services de la SNCF rentre en vigueur en octobre. En Bretagne comme ailleurs, elle améliore les services pour la clientèle professionnelle et de loisirs.

La rentrée est à peine commencée que la SNCF est déjà créditée d'une bonne note ! La chaîne de services améliorée qu'elle propose dès ce mois d'octobre propulse la compagnie nationale dans une ère commerciale plus compétitive, en s'adaptant de façon précise aux besoins des voyageurs. « Avec cette Offre Tarifaire et de Services, la clientèle professionnelle et de loisirs dispose de services mieux adaptés. À la première, nous offrons confort et flexibilité, à la seconde, petits prix et services étendus », résume Anne-Véronique Poquillon, directrice commerciale régionale (DCR). Particulièrement soignés, les hommes d'affaires voyageant avec le tarif PRO 1^{er} et 2nde classe. « À bord des TGV circulant entre Rennes et Paris, la clientèle PRO sera regroupée. La réservation de taxis est revalorisée et une restauration à la place est proposée sur Rennes-Paris, une des sept grandes liaisons professionnelles en France », sou-



ligne Anne-Véronique Poquillon. Sans parler des services de location de voiture et d'hôtel, toujours accessibles gratuitement. Côté flexibilité, des services originaux sont lancés : échange gratuit pour les PRO jusqu'à une heure après le départ, simplicité de réservation via le 3635 #01 – une ligne express PRO spécialement créée – et, en gare de Rennes, guichet PRO pour les départs immédiats (dès janvier) et bornes échange minute PRO. « Un contrat clair », selon Anne-Véronique Poquillon, décliné aussi pour la clientèle de loisirs. « Sur tous les TGV, il y aura un tarif Prem's de lancement à

partir de 22 euros. La carte 12-25 offrira jusqu'à 60 % de réduction et l'on pourra gagner plus facilement des billets gratuits avec les points S'Miles », indique la DCR. Autres services à la carte pour tous : la remise en avant de Jeune Voyageur Service (JVS) et de la prise en charge des bagages à domicile, l'envoi d'une « feuille de voyage » aux voyageurs Senior et la création de Facileo, un service d'accompagnement du domicile au train pour les personnes peu mobiles (femmes enceintes, accidentés, personnes âgées...). Avec Accès Plus et l'accueil de l'entrée en gare de départ jusqu'à la sortie en gare d'arrivée, les personnes handicapées pourront préparer chaque étape de leur voyage. « L'Offre Tarifaire et de Services prévue dans les TGV est parfaitement complémentaire avec l'accessibilité des TER promue par la nouvelle gamme tarifaire TER Bretagne et les tarifs Pelmël, Uzuël, Actuël et Ribambël », rappelle Anne-Véronique Poquillon. ●



Thierry Quéré / directeur de l'Établissement Exploitation d'Ille-et-Vilaine



Avec cette offre améliorée, quels nouveaux services sont prévus pour les voyageurs affaires ?

Depuis le mois d'octobre, ils ont la possibilité, à Rennes, de réserver à l'avance une place pour leur voiture, dans les parkings à proximité de la gare, du lundi au vendredi. Nous travaillons aussi sur un projet de Salon Grand Voyageurs avec presse, fax, connexion Internet et même un comptoir Service, pour acheter clé USB, cravate ou commander un coursier.

Et pour les voyageurs grand public ?

Pour eux comme pour les voyageurs affaires, nous avons lancé le 1^{er} octobre, en gare de Rennes, un nouveau service d'accueil au train, avec guichet mobile sur le quai. Rappelons aussi que les tarifs Prem's vont être plus attractifs avec des prix en baisse, pour tous les voyageurs qui vont et partent de Bretagne. Nous avons déjà fourni d'importants efforts d'accueil pour nos voyageurs, avec la construction de la nouvelle gare de Saint-Malo et les espaces de vente rénovés de Rennes, de Brest et de Quimper.

Le programme de formation des agents en vue de l'application de ces offres est-il en cours ?

Il a déjà eu lieu ! Pour les 370 vendeurs et les 320 contrôleurs, de février à juin 2007, avec une session de rappel en septembre. Pour les 150 agents d'accueil, en août et en septembre. L'objectif est que tous soient au top niveau pour le lancement en octobre. ●

EN BREF

KEOLIS, LE NOUVEAU RÉSEAU

Le réseau bus et métro de l'agglomération rennaise, Star, a changé de nom. Il s'appelle désormais Keolis Rennes.



SNCF, PARTENAIRE DU LIVRE ET DE LA LECTURE

La SNCF mène depuis des années une politique de partenariats culturels dans le domaine du livre. Objectif : permettre au public de découvrir ou redécouvrir le plaisir de la lecture. C'est ainsi que la SNCF Bretagne soutient des festivals de bande dessinée ou de livres, notamment « Tonnerre de Bulles » à Brest, le festival du livre jeunesse « Rêves d'Océan » de Douëlan-sur-Mer, « Bulles an Oriant » à Lorient et « Quai des Bulles » à Saint-Malo.

MORLAIX-PLOUARET, UN CHANTIER TITANESQUE

Depuis fin août et jusqu'à fin 2007, un train usine de 750 mètres est à l'ouvrage pour « avaler » et reposer 30 km de rails, sur la ligne Morlaix-Plouaret. But de la manœuvre : remplacer les anciennes traverses, oxydées, par des traverses monoblocs en béton. 450 personnes sont à pied d'œuvre : 200 de la SNCF et 250 de la société sous-traitante Sécorial-TSO. Investissement : 43 M d'euros.

FORMATION EN ALTERNANCE

L'apprentissage, plus vite opérationnels !

La formation en alternance se développe à la SNCF. Entre 2007 et 2008, la Bretagne doublera presque le nombre de jeunes accueillis avec ce type de contrats.



“Les parcours sont individualisés et le salarié suivi pas à pas dans son évolution.”

Pourquoi jouer la carte de la formation en alternance ?

Depuis la loi sur l'égalité des chances de 2003, la SNCF s'est investie plus encore dans la formation en alternance. En Bretagne, nous déclignons cette volonté nationale et jouons la carte de la diversité, en proposant des contrats préparant à des métiers techniques et fonctionnels. Après avoir signé 24 contrats en 2006-2007, nous souhaitons en proposer 42 en 2007-2008.



Marie-Anne Jeannel /
directrice du management
Région Bretagne

Quels sont les avantages pour les jeunes et pour la région SNCF ?

Les jeunes accueillis dans l'un des huit établissements de la région gagnent du temps. Ils connaissent déjà le métier et le contenu de l'emploi futur. Pour les métiers exclusifs SNCF, nous offrons d'ailleurs un engagement moral d'embauche. Pour les autres, il n'y a pas d'automatisme de recrutement, mais si le jeune est motivé, il a sa chance. La région SNCF y trouve son compte : on peut anticiper les départs en retraite et former par avance là où les besoins sont les plus forts.

D'où viennent ces jeunes ?

D'une dizaine d'établissements de la région et d'ailleurs. Cela va des lycées pour les bacs pro à des écoles d'ingénieurs, en passant par les formations en BEP et en BTS. Et nous faisons de la promotion vers tous les établissements qui nous intéressent. ●



Adil Mahmoudi /
directeur des Études du GIPFAR (Groupement
d'Intérêt Public Formation Académie de Rennes)

Comment qualifiez-vous le parcours pédagogique proposé aux élèves ?

Je dirais qu'il y a une co-construction du projet. Pour chaque stagiaire, nous constituons un binôme entre un tuteur à la SNCF et un formateur référent dans l'équipe d'enseignement. Les parcours sont individualisés. L'avantage pour le salarié est d'être suivi pas à pas dans son évolution en entreprise et de réinvestir au centre, sous forme de connaissances théoriques, ce qui a été appris sur le terrain, et inversement.

La SNCF est-elle un partenaire singulier par rapport à d'autres entreprises ?

La taille de l'entreprise induit une grande variété de métiers. Parfois, dans les PME, on attend du jeune en alternance qu'il soit opérationnel rapidement. La SNCF dispose de moyens humains suffisants pour accompagner plus facilement les jeunes dans leur intégration. ●

Quel type de partenariat avez-vous construit avec la région SNCF Bretagne ?

Nous travaillons ensemble depuis l'époque des contrats de qualification, il y a huit à dix ans. Nous accompagnons la SNCF dans la professionnalisation de ses salariés, en formant des BEP, des bacs pro, surtout en maintenance industrielle, mais aussi en électrotechnique. Sur les trois dernières années, nous avons formé 16 bacs pro. Un seul n'a pas été embauché.

Gare d'Auray

Le 2 juillet, les clients du Tire-Bouchon et les élus locaux se sont retrouvés pour fêter la 21^e saison de ce petit train des vacances qui relie Auray à Quiberon. Les élèves des écoles de Quiberon et de Saint-Pierre-de-Quiberon ont profité de l'occasion pour peindre « leur » propre tire-bouchon.



Gare de Plouharnel

Gérard Pierre, conseiller général du Morbihan et maire de Plouharnel, et Paul Baudic, président du Syndicat mixte du Pays d'Auray et maire de Brec'h, inaugurent la nouvelle fresque de la gare de Plouharnel à l'occasion de la fête du Tire-Bouchon.

Le sport à cœur

Partenaire officielle de la Coupe du monde de Rugby 2007, la SNCF a déployé 477 trains supplémentaires pour assurer le transfert des équipes, des supporters et des trois tonnes de matériel transporté pour chaque équipe. Un cheminot sur deux a été mobilisé par cet événement sportif de premier plan.



ENJEUX

Tour d'horizon de nos actions sur le terrain

Chaque jour, la SNCF s'engage dans notre région pour le développement durable, la solidarité, la citoyenneté...

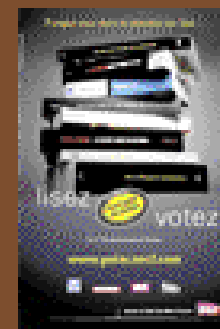


Haute couture

Le 10 juin, les agents du Service Commercial des Trains ont revêtu leur nouvelle tenue dessinée par Christian Lacroix et réalisée en coton équitable.

Gare de Rennes

Produits régionaux offerts, brochures touristiques, mais aussi fanfare des cheminots : le 10 juin dernier, les voyageurs de la première liaison TGV directe entre Strasbourg et Rennes ont pu découvrir les traditions de notre région dès leur arrivée.



Mauvais genre

Le 20 septembre, la Commission du Prix SNCF du polar a délibéré pour établir sa sélection de l'automne : huit polars français et européens ont été choisis. Les noms des finalistes de l'année 2007 qui marqueront la 8^e édition de ce prix seront connus en décembre prochain.