

partenaires

ensemble, notre région avance



RÉGION CENTRE

N° 21 / Automne 2007



PAGES. 4-5

Trafic fret
Proxirail :
tous mobilisés

PAGE. 3

Responsable de lignes :
un métier incontournable

PAGE. 7

Cap sur
l'intermodalité

À VOTRE ÉCOUTE

Une nouvelle organisation

Cette revue est largement consacrée aux évolutions du fret vers le haut débit ferroviaire. L'objectif de l'entreprise SNCF est de proposer à ses clients une nouvelle organisation



Didier Dubois /
directeur régional

permettant de développer les trafics dans un contexte concurrentiel particulièrement prégnant. Une démarche expérimentale, Proxirail, se met en place en Région Centre pour venir compléter le dispositif. La SNCF est pleinement partenaire de cette opération et Anne-Marie

Idrac est venue en personne assister à la signature d'un protocole d'accord avec les chargeurs.

Également à l'honneur dans ce numéro, des informations sur la qualité du service TER, avec des responsables de lignes en capacité d'aborder tous les domaines de compétences liés au service de la clientèle, ou encore des actions concrètes mettant en musique l'intermodalité en gare de Tours.

Bonne lecture à tous. ●

> **kezako**

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... ●

91,5 % Le fret ferroviaire passe au haut débit

des TER de la région Centre ont été ponctuels en 2007 (chiffre cumulé à la fin du mois d'août). Un résultat en amélioration sensible puisque, en 2006, la ponctualité s'établissait à 89,3 %.

4 982

élèves de CM2 et de 6^e de la région ont été sensibilisés aux risques ferroviaires par des agents de la SNCF lors de l'année scolaire 2006-2007.

partenaires

Directeur de la publication :
Didier Dubois.
Rédacteur en chef :
Jean-Marie Carles.
Conception et réalisation : **TEXTUEL**
146, rue du Faubourg-Poissonnière, 75010 Paris.
Impression : Alpha SA.
Photo de couverture :
DR SNCF CAV.
ISSN : en cours.

vos contacts

Didier Dubois / directeur régional
Jean-Marie Carles / responsable des relations institutionnelles
@./jean-marie.carles@sncf.fr
Adresse / 3, rue Édouard-Vaillant,
37042 Tours Cedex 1

NOUVELLES TECHNOLOGIES

A fin de mieux répondre aux besoins de volumes et de réactivité des chargeurs,

Fret SNCF a développé un système de haut débit ferroviaire, qui prévoit notamment de massifier les trafics et de multiplier la fréquence de liaisons de l'ensemble de ses services (trains entiers, wagons isolés, transport combiné). Fret SNCF compte ainsi proposer à ses clients des délais plus courts et des prix alignés sur ceux du transport routier. Aujourd'hui, 90 % (soit 5,5 millions de tonnes) du trafic régional est assuré par trains entiers. L'objectif de Fret SNCF

est de poursuivre le développement de ces trafics en optimisant ses moyens de production. Les pertes subies dans le trafic des wagons isolés imposent par ailleurs la rénovation de cette technique de transport. Fret SNCF met donc en place un réseau de trois ou quatre « hubs » (triaux reliés entre eux à grande fréquence) et de trente plates-formes de tri et de desserte réparties au centre de grands bassins industriels afin de concentrer ses moyens sur les grands flux de notre région et augmenter les volumes globaux transportés. ●



Avec le haut débit ferroviaire, Fret SNCF renforce la fréquence de ses réseaux et assure son développement en Europe.

SERVICES CLIENT

Gardez le contact

> **TER Flash Trafic permet** au titulaire d'un abonnement de travail de recevoir un message par courriel ou SMS dès qu'un des trains qu'il a l'habitude d'emprunter a vingt minutes de retard ou est supprimé. Gratuit, ce nouveau service est accessible via le site Internet www.ter-sncf.com/centre ou auprès de Contact TER Centre au 08 91 70 55 55 (0,23 € TTC/min). ●

NOMINATION

Patrick Charvin



> Précédemment responsable du pôle gestion de carrière FAST à Lyon,

Patrick Charvin est, depuis le 3 septembre dernier, le nouveau directeur du management à la direction régionale de la SNCF. ●

NOMINATION

Philippe Rota



> Entré à la SNCF en 1999, Philippe Rota occupe depuis peu le poste de directeur de l'établissement Exploitation de Tours.

Il assure également la mission de directeur départemental pour l'Indre-et-Loire et le Loir-et-Cher, et sera donc un interlocuteur privilégié pour les instances locales et départementales. Il succède à Olivier Pfeiffer, nommé directeur de la zone fret Centre Atlantique. ●

SÉCURITÉ

Prévention de la récidive : des actions concrètes

> Signée en février dernier entre la Justice et la SNCF, la convention nationale sur la prévention de la récidive se concrétise rapidement en région Centre : la direction régionale de la SNCF a en effet rencontré en juin les services pénitentiaires d'Indre-et-Loire afin de mettre en place des travaux d'intérêt général (TIG). D'autres TIG seront conduits avec la direction départementale de la protection judiciaire de la jeunesse (DDPJ), et la signature d'une convention régionale est dès à présent prévue. ●

Jacques Bouffard /
responsable de lignes
Paris – Chartres –
Nogent-le-Rotrou



“ La SNCF disposait, à La Loupe, au rez-de-chaussée du bâtiment de la gare, d'un espace d'environ 90 m² sans affectation définie. Avec l'aide des autres services,

j'ai élaboré et négocié avec la communauté de communes une convention de mise à disposition de ces locaux pour y installer le syndicat d'initiatives sur un site qui représente un véritable accès aux portes du Perche. ”

Lysiane Beauflis /
responsable de lignes
TER Centre
Orléanais-Berry



“ Lors des travaux de renouvellement de voies et ballast entre Bourges et Saint-Amand-Montrond, dans le Cher, une substitution routière a été mise en place

du 3 septembre au 26 octobre. J'ai pris contact avec les maires des communes concernées pour les informer et présenter le plan de communication, qu'ils ont relayé par affichage ou par le biais de leur bulletin municipal. ”

REPÈRES

CERTIFICATION

Après Orléans-Tours, fin 2005, c'est au tour de la ligne Nogent-le-Rotrou - Chartres - Paris de se présenter à la certification NF Service fin 2007. Un audit à blanc, en septembre, a permis de montrer que les résultats étaient encourageants pour obtenir le certificat délivré par l'Afnor. Parmi les critères obligatoires à respecter, Yvon Borri en relève trois particulièrement sensibles : la régularité, la rapidité de réponse à une réclamation et l'information en situation perturbée. Avec ces deux lignes phares, c'est environ 60 % du trafic régional qui sera ainsi certifié pour atteindre, à moyen terme, 80 % des déplacements.

MÉTIERS

Le responsable de lignes, garant de la qualité du service

Depuis janvier 2003, quatre responsables de lignes TER se partagent le territoire régional. Une fonction incontournable pour l'amélioration de la qualité de service et le maintien de bonnes relations avec les clients ou les élus.



Yvon Borri, directeur délégué TER Centre, utilise une expression imagée pour définir la fonction de responsable de lignes : « C'est un peu un agent couteau suisse ! »

Quatre d'entre eux, une femme et trois hommes, se partagent le territoire régional : la ligne Nogent-le-Rotrou - Chartres - Paris, qui représente environ 45 % du trafic régional, l'étoile ferroviaire de Tours, l'Orléanais et le sud de la région. Ils sont à la tête d'une structure légère, avec un ou deux adjoints.

Agents généralistes, ils assurent aussi bien le suivi de la régularité des trains que celui de l'entretien ou du nettoyage des gares, ils centralisent les informations sur ces lignes et savent actionner les bons leviers auprès des établissements SNCF pour régler les problèmes. « Ils ont un rôle important de relations institutionnelles avec les élus locaux et les associations d'usagers de leur ligne », souligne Yvon Borri.

UN RÔLE D'INTERFACE

La connaissance de son périmètre fait du responsable de ligne l'un des interlocuteurs majeurs au sein des comités locaux d'animation et de développement (Clad) des lignes, mis en place dès 1999 par le conseil régional, l'au-

torité organisatrice. « Ces Clad* réunissent, à l'invitation de la Région, les élus, les associations, les représentants des usagers, la SNCF avec son représentant du TER, le responsable de lignes, et souvent le directeur départemental, poursuit Yvon Borri. C'est l'endroit où nous arrivons à résoudre la quadrature du cercle entre les aspirations locales et la Région, qui souhaite harmoniser tout cela... »

RELATIONS INSTITUTIONNELLES ET INFORMATION

Le responsable de lignes est donc un élément clé, non seulement par la connaissance de sa ligne, mais aussi via son rôle d'interface entre les différents acteurs de la production (la SNCF), de l'organisation (la Région) et de la clientèle. En complément de ces attributions, le responsable de lignes peut être également nommé chef de projet dans le cadre d'une certification NF Service d'une ligne. Par sa connaissance du terrain et de l'évolution du tissu économique et social, il offre également un appui précieux à la direction déléguée TER Centre pour bâtir un plan d'action commercial. ●

* La région Centre compte quatorze Clad, et trois sont en cours de constitution. Ils se réunissent, en général, deux fois par an.

Signature du protocole

Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF, et Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux Transports, lors de la signature du protocole d'accord sur les opérateurs ferroviaires de proximité, le 26 septembre dernier à Orléans.

**Texte de référence**

Jacques Chauvineau, auteur du rapport « Transport ferroviaire de fret et développement territorial » commandé par le précédent ministre des Transports, Gilles de Robien. Texte de référence à la création de l'opérateur ferroviaire de proximité.



PROXIRAIL

La région Centre en pointe sur le fret

Opérateur ferroviaire de proximité (OFP) dans le Centre : une démarche expérimentale, dénommée Proxirail, qui concentre toutes les attentions du monde politique et économique. Et de la SNCF.

C'est en région Centre qu'une nouvelle forme d'entreprise est en train de naître en France : l'opérateur ferroviaire de proximité (OFP). Son métier est de développer et d'organiser les flux de marchandises en les regroupant sur des plates-formes *ad hoc* depuis le réseau ferroviaire capillaire régional, pour composer des trains entiers. « Dans l'histoire du ferroviaire, cette idée n'a jamais été vraiment concrétisée », rappelle Jacques Chauvineau, auteur d'un rapport qui fait autorité* pour le développement de ce concept. Parallèlement, le conseil économique et social régional (CESR) du Centre, sous l'impulsion de son président, Xavier Beulin, menait une réflexion sur ce thème pour l'acheminement des céréales. Au terme de quelques mois d'études, la signature du protocole « donne un signal de départ politique » via la création d'une entité, Proxirail, qui devrait devenir au premier semestre 2008 le premier OFP de France, selon Xavier Beulin.

**Nomination**

Jean-Paul Carlat, directeur du projet « opérateur ferroviaire de proximité » (OFP) à la direction régionale de la SNCF de Tours, nommé par Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF.

Sur le berceau de ce concept se sont penchées nombre de personnalités présentes à cette signature. Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux Transports, rappelant la tenue du Grenelle de l'environnement, a estimé qu'il fallait que « dans l'optique du développement durable, l'on donne au fret ferroviaire toute son importance et qu'il puisse gagner des parts de marché nouvelles comme ça se passe ailleurs en Europe ». Par exemple, en Allemagne, où trois cents OFP apportent du trafic à la Deutsche Bahn.

AU CŒUR DE LA STRATÉGIE DE LA SNCF

La présidente de la SNCF, Anne-Marie Idrac, a souligné pour sa part que « ce projet s'inscrit pleinement au cœur de la stratégie de Fret SNCF », partenaire de cette expérimentation. « Pour nous, c'est le contraire même du dumping social puisque c'est justement la valorisation du travail et de la relation à celui qui a besoin du train », a-t-elle poursuivi. Anne-Marie Idrac a également salué le travail de Jean-Paul Carlat, directeur du projet OFP, chargé au début de l'été de cette

mission par la SNCF et les chargeurs. Dans les mois à venir, le travail va s'orienter plus précisément sur deux aspects : l'état de l'infrastructure des lignes fret et le dialogue social sur les nouvelles tâches créées par cette opération, notamment en raison de la polyvalence des métiers demandée. Sur le premier point, une étude du réseau relève que 370 kilomètres de lignes affectées au fret nécessitent une remise à niveau, dont le coût est estimé à 150 millions d'euros selon les normes en vigueur. L'objectif est de réduire de moitié cet investissement en « inventant un référentiel, des définitions techniques des voies qui répondent, ni plus ni moins, aux besoins des trains qui vont circuler », a commenté Hubert du Mesnil, président de RFF, le propriétaire du réseau. Une enveloppe de 30 millions d'euros est prévue au contrat de projets État-Région sur ce chapitre. ●

* « Transport ferroviaire de fret et développement territorial », rapport remis en octobre 2005 au ministre des Transports d'alors, Gilles de Robien. Jacques Chauvineau est également l'un des principaux artisans de la décentralisation du TER.

ÉVÉNEMENT

La SNCF signe le premier protocole

Olivier Marembaud, directeur général de Fret SNCF, a signé à Orléans, avec Bernard Sargis, président de Proffer Centre (Promotion du fret ferroviaire en région), le protocole d'accord en vue de la création de Proxirail, le premier OFP. Proffer Centre est une association loi 1901 regroupant les chargeurs régionaux à l'origine du projet. Le tour de table est également composé de la Caisse des dépôts et consignations et d'établissements de la filière agroalimentaire (Sofiprotéol, Office national interprofessionnel des grandes cultures et Unigrains). La direction du projet au sein du comité de pilotage de cette instance a été confiée à Jean-Paul Carlat. ●

Xavier Beulin /
président du CESR
Centre



“ Le potentiel fer, sur la région, serait, en première approche, supérieur à 10 millions de tonnes au lieu de 5 aujourd'hui. La réussite de ce projet passe par des gains de productivité, découlant eux-mêmes d'une plus grande flexibilité et réactivité vis-à-vis des besoins locaux. Ce dossier présente une dimension sociale qu'il convient d'aborder dans la concertation et le dialogue. Proxirail privilégiera le recrutement de collaborateurs détachés de la SNCF et ayant ultérieurement la possibilité d'opter ou pour une embauche définitive à l'OFP ou pour une réintégration au sein de la SNCF.”

Dominique
Bussereau /
secrétaire
d'État chargé
des Transports



“ Naturellement, c'est la SNCF qui est en première ligne. Même si des opérateurs interviennent sur le marché français, elle représente près de 95 % du fret. Nous devons nous donner comme objectif d'avoir un transport ferroviaire qui soit capable de dominer toute la chaîne logistique et de la traiter entièrement avec, à la base, des OFP lui permettant d'aller vers les clients, de réduire les coûts et de jouer de la polyvalence des métiers. On passe d'une logique de grand ensemble intégré à une organisation de PME ferroviaire proche des réalités locales.”

Anne-Marie Idrac /
présidente de la SNCF



“ Aujourd'hui, nous faisons quelque chose d'extrêmement innovant, de révolutionnaire, qui vient du client. Ce projet, je le comprends comme une opération particulière de massification des flux, sur des zones géographiques, avec des clients de différentes origines et qui peuvent assurer le meilleur remplissage des trains tout au long de l'année. Qui peut être contre ce développement du fret ? Et, en même temps, qui peut être pour une entreprise publique qui perd de l'argent* ? Les inquiétudes existent lorsqu'on ne sait pas de quoi il s'agit. Dans les mois à venir, toutes les parties se sont engagées pour que cela se fasse dans la concertation, le dialogue, avec comme seul objectif le développement de l'activité, donc l'enrichissement des emplois et du fret dans la région.”

* Fret SNCF a perdu en 2006 260 millions d'euros dont la quasi totalité est attribuée au marché du wagon isolé.

François Bonneau,
président de la région
Centre



“ Développer le fret ferroviaire, c'est régler pour partie des problèmes de sécurité routière et de dégradation des infrastructures. Mais il y a encore un deuxième enjeu, environnemental, car si nous ne changeons pas nos habitudes, nous ne parviendrons pas à réduire les gaz à effet de serre. Le troisième élément est économique, dans une région spacieuse avec une répartition des activités éclatée dont le développement passe nécessairement par une bonne irrigation par le fer. Mais ces évolutions doivent se faire avec une attention toute particulière vis-à-vis de l'opérateur historique qu'est la SNCF. Rien ne se fera de durable et de solide si on n'articule pas le rôle irremplaçable de la SNCF avec les initiatives qui se prennent aujourd'hui.”



De gauche à droite, Monique Chevet, maire-adjointe de Tours et Conseillère générale, accompagnée de Marc Pommereau, président du conseil général d'Indre-et-Loire, en visite sur le stand SNCF dans le village Partenaires au centre de Tours.

SEMAINE DE LA MOBILITÉ

Déplaçons-nous intelligemment

La région SNCF de Tours s'est engagée avec une grande détermination dans l'animation de la Semaine de la mobilité (du 17 au 22 septembre), en interne ou au contact de la clientèle.

La Semaine de la mobilité a servi de point de départ à la mise en œuvre du plan de déplacements entreprise (PDE) pour les cheminots tourangeaux (voir Partenaires n° 19). « Nous avons organisé, le 18 septembre, une journée de sensibilisation de nos agents travaillant sur le site de Tours, avec nos partenaires des transports urbains et départementaux », raconte Éric Sèmelet, chef de projet PDE à la direction du développement. Au menu : calcul de trajets personnalisés et optimisés domicile-travail associé à des abonnements gratuits sur les transports collectifs, prêt de vélos, jeu-concours et cadeaux pour susciter la participation à ce plan. La semaine a également été ponctuée d'événements externes avec, entre autres, une exposition sur la mobilité installée en gare de Tours en partenariat avec l'Ademe. Point d'orgue de cette action : le samedi 22 septembre, la SNCF a installé son stand au milieu du village des partenaires, au centre de Tours. « La finalité de cette journée, poursuit Éric Sèmelet, était de renseigner les gens sur nos nouveaux

services comme Accès Plus, pour les personnes handicapées, ou la création d'une dépose-minute à la gare de Tours (lire page 7). Nous avons aussi distribué des abécédaires sur le développement durable, pour lequel la SNCF est engagée depuis 1999. »

Parallèlement, les activités ont sillonné leur territoire pour aller au contact des voyageurs. Ainsi, note Sylvie Bergerard, commerciale pour Corail Intercités à la direction de ligne du grand bassin parisien sud, « nous avons participé à des stands communs avec le TER Centre dans les gares de Paris Austerlitz, Orléans, Montargis et Tours, pour échanger avec nos clients, sur le terrain, autour d'une collation ». Jean-Luc Bienvault, responsable de ligne TER en Indre-et-Loire, est allé à la rencontre des clients dans les points d'arrêt, là où ils n'ont pas l'habitude de voir des agents SNCF. Leurs demandes, en matière de mobilité, ce sont des aménagements de desserte, des soucis d'horaire ou de correspondance. Cette semaine leur a permis d'exprimer en direct leurs doléances, mais aussi, parfois, leur satisfaction. ●

INTERVIEW

La gare d'Orléans entame une nouvelle vie

La nouvelle gare d'Orléans affine sa silhouette. Une manifestation, qui s'est déroulée le 17 septembre, a marqué le début symbolique de la mise en service de certaines installations.



Emmanuel Charpentier / chef de gare d'Orléans

Pourquoi une manifestation pré-inaugurale de la gare, qui est toujours en chantier ?

Il y avait deux intérêts. D'une part, la réouverture d'un accès vers la rue Copernic, qui permet de rejoindre directement le tramway. Même si cette liaison est encore provisoire, elle préfigure la vocation intermodale de la gare. D'autre part, c'était aussi l'oc-

casion d'inaugurer la verrière et de marquer symboliquement la pénétration sous la halle de la gare, avec l'ouverture aux clients d'une bande de 6 mètres de largeur sur 50 mètres de longueur à l'intérieur.

Est-ce que le calendrier des travaux est respecté et quelles sont les premières impressions ?

Les travaux sont conformes au planning pour une inauguration prévue fin décembre ou début janvier. Il reste à installer l'ensemble des services SNCF, le câblage, l'accueil, la salle d'attente... et effectuer le percement de la future liaison tram-train définitive. Quant aux impressions des gens, ils s'attendaient à voir un peu plus de verre, mais à les écouter, ils la trouvent belle. Moi aussi ! Globalement, l'impression générale est positive. ●

EN BREF

L'INNOVATION INSPIRE LES CHEMINOTS

Avec 700 dossiers d'innovations déposés par 450 cheminots de la région au premier semestre 2007, le compteur a explosé ses scores précédents (320 en 2006 et 120 en 2005). Les innovations, ce sont des idées faciles à mettre en œuvre pour améliorer le service, le travail, la technique, la production, etc.

QUAND LA COUPE DU MONDE DE RUGBY PASSE PAR LE CENTRE

Sept TGV en provenance de Bordeaux et d'Agen ont transporté les équipes d'Irlande, du Canada, des Fidji et de Roumanie jusqu'aux stades de Nantes et Saint-Denis. Mais aussi près de 1 200 supporters, qui ont voyagé à bord des trente TGV mis à leur disposition pour se rendre aux matchs. Tous ces TGV ont sillonné les lignes de notre région, dont certains avec un arrêt en gare de Tours.

INTERMODALITÉ

Plus de fluidité en gare de Tours

Souvent engorgé aux heures de pointe, le trafic dans le périmètre de la gare de Tours vient de gagner en fluidité. La SNCF a créé une dépose-minute sur son emprise, et la ville de Tours a modifié la circulation devant la gare. L'intermodalité train-voiture-bus-vélo prend une nouvelle dimension. En attendant le tramway.

« Une solution commune »

Jean Germain / maire de Tours, président de la communauté d'agglomération Tour(s) Plus et premier vice-président de la Région Centre.



Comment a été menée la réflexion pour fluidifier le trafic devant la gare de Tours ?

Il y avait plusieurs difficultés à résoudre pour l'accès à la gare. D'une part, celle de faire respecter l'arrêt minute, qui était devenu un stationnement résidentiel. D'autre part, celle de faire arriver les bus devant la gare. Les équipes de la SNCF et de la ville sont arrivées à une solution commune.

Nous avons supprimé une voie de circulation de voitures pour permettre aux bus de circuler plus rapidement devant la gare.

Nous allons également créer un véritable arrêt minute matérialisé, qui empêchera les véhicules de s'arrêter plus de quelques dizaines de secondes, cela en plus de la dépose-minute SNCF.

Cela préfigure-t-il l'intermodalité et le futur visage des transports avec l'arrivée du tramway en 2013 ?

C'est véritablement un lieu d'intermodalité. Nous allons également faire une extension du garage à vélos de la gare. Nous rapprochons de la gare l'agence Fil Bleu des transports urbains.

Par ailleurs, on sait que le tramway entrera dans l'enceinte de la gare dans sa partie sud. Nous travaillons aussi sur la billettique, pour avoir des tickets communs pour certains TER et le tramway. Nous étudions avec la SNCF une desserte cadencée entre Tours, Saint-Pierre-des-Corps et La Ville-aux-Dames, et on espère pouvoir remonter jusqu'à Amboise avec l'idée, dans cinq ou six ans, d'avoir du matériel ferroviaire plus léger qui s'intègre plus facilement dans le trafic.

Nous souhaitons profiter de l'étoile ferroviaire sur l'agglomération tourangelle. Le contrat de projets État-Région a mis en œuvre des financements pour y réaliser des travaux. ●



Philippe Rota / directeur départemental SNCF Indre-et-Loire



« Un atout supplémentaire pour l'intermodalité »

Quel est le principe de la dépose-minute que vient d'ouvrir la SNCF ?

Nous proposons vingt-six places de stationnement réglementé, dont une pour les personnes à mobilité réduite, accessible vingt-quatre heures sur vingt-quatre avec un contrôle à barrière à l'entrée et à la sortie. Vous y accédez en prenant un ticket. Les dix premières minutes sont gratuites, au-delà, c'est un euro par tranche de dix minutes. La gestion a été confiée à EFFIA, une filiale du groupe SNCF.

Pourquoi avoir ouvert ce parking sur l'emprise SNCF et l'avoir financé ?

Il s'agissait d'un parking ouvert uniquement aux employés de la SNCF. Nous libérons donc des places pour nos clients, ce qui signifie que nous nous plaçons dans

un contexte plus global d'amélioration de la mobilité de nos clients. Nous avons vocation, au-delà du transport ferroviaire qui nous incombe, à faciliter le changement de mode.

Qu'allez-vous retirer de cette création ?

Nos enquêtes de satisfaction clients annuels témoignent d'une forte critique pour la dépose des voyageurs devant la gare. La fluidification de la circulation va donc apporter un plus en matière de qualité, ce qui va contribuer au maintien de la certification NF Service de la gare. Et c'est un atout supplémentaire pour l'intermodalité dans le cadre de notre coopération avec les bus urbains Fil Bleu, notre partenaire. Les bus ont désormais un accès devant la gare. ●

Livres en liberté

Dons d'agents SNCF, dix mille livres ont été distribués dans une dizaine de gares de la région cet été par des hôtes et des hôtesses. Ces livres étant recensés sur le site www.entraindelire.fr, les lecteurs peuvent librement laisser un commentaire.



Tours

Dans le cadre d'échanges soutenus par l'Union internationale des chemins de fer, la direction régionale infrastructure de Tours a accueilli une délégation japonaise venue visiter les dispositifs de sécurité installés sur quatre passages à niveau de la région Centre.

Vierzon

À l'occasion de « l'Été des entreprises », organisé à Vierzon, l'EVEN Berry-Orléanais et l'établissement traction Centre ont ouvert leurs portes au public de juin à septembre, afin de faire découvrir leur univers, leurs savoir-faire et leurs installations.



Saint-Pierre-des-Corps

De gauche à droite, Didier Dubois, directeur régional de la SNCF, Patrice Coulon, DET de l'EVEN Val de Loire, Christophe Sappey-Marinier, représentant d'Afaq-Afnor, et Pierre Izard, directeur délégué infrastructure, se sont retrouvés en juin dernier pour la remise de la certification ISO 9001 à l'établissement d'entretien des infrastructures ferroviaires (EVEN Val de Loire).

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...

Gare des Aubrais

De gauche à droite, Didier Dubois, directeur régional SNCF, Charles-Éric Lemaignen, président de la communauté d'agglomération Orléans - Val de Loire, et André Magnon-Pujo, directeur de la Société d'exploitation des transports de l'agglomération orléanaise (Setao), ont signé une convention prévoyant l'utilisation du tramway en cas d'interruption de la navette SNCF entre les gares d'Orléans et de Fleury-les-Aubrais.



Semaine européenne de la mobilité

À l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité, qui s'est déroulée du 16 au 22 septembre, les responsables de lignes des TER et Corail Intercités et leurs équipes sont allés à la rencontre de leurs clients dans 250 gares de France, dont douze en région Centre. Autour d'une tasse de café et de viennoiseries, ils ont présenté la nouvelle dynamique de proximité lancée cet été afin d'améliorer la qualité de service des transports publics.

Ligne Bourges-Montluçon

En septembre et octobre, RFF a réalisé d'importants travaux, pour un montant de 4,3 millions d'euros, sur la ligne Bourges-Montluçon. Les voies, sur plus de 7 kilomètres, ont été modernisées ou renouvelées totalement afin de supprimer plus de 12 kilomètres de ralentissements.

