

# partenaires

ensemble, notre région avance



LANGUEDOC-ROUSSILLON

N° 21 / Automne 2007



PAGE. 3

Rugby  
**En première  
ligne**

PAGE. 6

**Nouveau  
cadencement**

PAGE. 7

**Environnement : une  
révolution durable**

À VOTRE ÉCOUTE

**Plus proche de vous**

Le 4 octobre dernier, la Région Languedoc-Roussillon a accueilli le premier séminaire régional environnement de la SNCF, marquant ainsi la volonté commune de l'entreprise



**Philippe Bru /**  
directeur régional

et du conseil régional de s'engager pour le développement durable. Ce fut l'occasion de présenter les objectifs et les enjeux du management environnemental de la SNCF, et de débattre avec nos interlocuteurs de la Drire, de l'Ademe, de l'Agence de l'Eau et de la Diren. Cette journée a été marquée par la signature d'une

convention de coopération avec le département biologie, écologie, environnement de l'université Paul-Valéry de Montpellier montrant ainsi la volonté de la SNCF d'intégrer les nouveaux métiers de l'environnement.

Au sommaire également de votre magazine, la formation en alternance, la nouvelle dynamique des proximités, le succès de Kartatoo Études, et bien d'autres sujets encore que je vous laisse découvrir.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce nouveau numéro. ●

**377**

**UNITÉS**  
vendues au  
30 septembre 2007,  
la carte intermodale  
Kartatoo Études  
remporte  
un franc succès.

**1 050**

**KILOMÈTRES**  
C'est la longueur de  
l'autoroute ferroviaire  
Luxembourg-  
Perpignan, dont le  
service commercial  
a débuté  
le 10 septembre.  
Dès la mi-novembre,  
les liaisons entre  
les plateformes  
du Boulou et de  
Bettembourg  
seront quotidiennes.  
Pour en savoir plus :  
[www.lorry-rail.com](http://www.lorry-rail.com)

**partenaires**

**Directeur de la publication :**  
Philippe Bru. **Rédactrice en  
chef :** Claudine Vilaceque.  
**Conception-réalisation :**  
**TEXTUEL** 146, rue du  
Faubourg-Poissonnière,  
75010 Paris.  
**Impression :** Alpha SA. **Crédit  
photos :** DR SNCF. **Photo  
de couverture :** SNCF/CAV.  
**ISSN :** en cours.

SERVICE

**L'offre voyageurs évolue**



**P**our mieux répondre aux besoins de ses clients grand public et professionnels, et conserver une longueur d'avance sur ses concurrents, l'offre voyageurs SNCF évolue. Depuis le 7 octobre, les professionnels bénéficient d'une offre « service compris » qui garantit plus de souplesse, plus de tranquillité à bord et l'accès à des services spécifiques tels que la réservation de places de parking. Une restauration à la place

sera également proposée en 1<sup>re</sup> classe sur certaines relations. Les clients grand public disposeront quant à eux d'une gamme tarifaire étendue, de services proposés « à la carte » et sur mesure. Tous verront leur fidélité mieux récompensée. Cette offre, disponible sur les trains à réservation obligatoire (TGV, Corail Téo et Lunéa) concrétise l'ambition de la SNCF en matière de service et de développement de son activité. ●

**vos contacts**

**Philippe Bru /** directeur régional  
**Claudine Vilaceque /** responsable  
institutionnelle régionale  
**Tél. /** 04 99 74 13 01 **Fax /** 04 99 74 13 69  
**@ /** [claudine.vilaceque@sncf.fr](mailto:claudine.vilaceque@sncf.fr)  
**Adresse /** 4, rue Catalan, 34011 Montpellier

TOURISME

**Le chemin des viaducs**



Le viaduc  
de Garabit

► Parti de Millau à 7 h 30 le dimanche 19 août, un train touristique exceptionnel a permis à 156 voyageurs de découvrir les viaducs de Millau et du Garabit, et la diversité de paysages inaccessibles en voiture. Une croisière de trois heures dans un bateau-restaurant a agréablement ponctué cette journée. ●

PARTENARIAT

**Les bâtisseurs du temps**



► Lors du festival Visa pour l'image, dont elle est partenaire, la direction régionale SNCF de Montpellier a présenté une exposition de photographies consacrée au chantier des installations terminales de Perpignan, « Les bâtisseurs du temps ». L'occasion de découvrir l'histoire de ce chantier et de rendre hommage aux agents qui mobilisent leurs techniques et leurs savoir-faire pour préparer l'arrivée du TGV Perpignan-Barcelone en 2009. ●

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

**Les études se poursuivent**

► Relancées en janvier dernier, les études portant sur la future ligne nouvelle Montpellier-Perpignan se poursuivent. D'un montant de 2,7 millions d'euros et financées par l'État et les collectivités territoriales, ces études conduites par Réseau ferré de France et la SNCF permettront d'alimenter le débat public sur le projet, qui pourrait se tenir dans le courant de l'année 2008. ●

## CONTRAT DE PROJET ÉTAT-RÉGION

# Sur des rails tout neufs

Le contrat de projet État-Région 2007-2013 aura un mérite indiscutable pour les voyageurs du TER : il va rapidement améliorer les conditions de leurs trajets quotidiens.



La ligne Carcassonne – Quillan équipée de rail « double champignon » sur traverses bois.

**C'**est un travail en commun exemplaire que sont en train d'accomplir l'État, la SNCF, le conseil régional et RFF autour du contrat de projet État-Région. Ce contrat intègre la nécessité de renforcer les systèmes de transports collectifs. En Languedoc-Roussillon, les partenaires ont partagé un même diagnostic : il fallait voler, et rapidement, au secours d'un réseau régional vieillissant, massifier les interventions (donc ne pas saupoudrer) et accepter de rénover des lignes régionales alors que les précédents contrats

de projet ne se préoccupaient que de développement.

L'essentiel du travail sur les lignes choisies (voir ci-dessous) consiste à changer les rails pour un standard plus résistant – le rail Vignolles –, et à remplacer traverses et ballast. Les travaux seront effectués par des engins mécaniques à avancement rapide, après fermeture totale de la ligne. À partir de 2008, ces opérations de rénovation devraient considérablement améliorer le confort des voyageurs sur les lignes concernées. Autre effet positif : la fin de ralentissements techniques qui nuisaient aux performances horaires. Ainsi, les partenaires auront atteint leur objectif : faciliter la fluidité du transport collectif sur le territoire régional. ●

## REPÈRES

## Projets de régénération retenus

- Régénération des voies uniques autour de Perpignan et Carcassonne
- Régénération des lignes Bédarieux-Neussargues, Le Monastier - Mende - La Bastide et Clermont-Ferrand - Nîmes

## PARTENARIAT

# La SNCF, transporteur d'ovale



C'est l'heure des bilans pour la Coupe du monde de rugby. Voici un petit rappel du dispositif très complet mis en place régionalement par la SNCF.



L'arrivée de l'équipe des Tonga en gare de Montpellier.

**N**ous reprenons notre souffle après une Coupe du monde qui quittera difficilement les mémoires. Pour que le spectacle émouvant de l'entrée des joueurs s'accomplisse, il aura fallu que la SNCF régionale organise dix transferts d'équipes sur le site de Montpellier. Huit trains d'équipes ont traversé le territoire vers Lyon, Paris ou Marseille. À chaque transfert, deux agents d'escale, une équipe Suge (sécurité ferroviaire) et un coordinateur régional rugby-SNCF étaient présents en gare. De plus, des renforts étaient situés aux points stratégiques pour pouvoir suppléer à une défaillance humaine ou matérielle.

Et les supporters ? Une trentaine de trains supplémentaires ont été créés pour les acheminer vers les quatre matches de la Mosson. Des trains supplémentaires à travers l'Hexagone ont permis d'aller voir des matches à Paris, Marseille, Toulouse... Au-delà de ce déploiement de moyens, le véritable investissement de la SNCF aura été humain bien plus que matériel. Deux mille agents, sur les quais, dans les gares et à bord des trains auront œuvré jour et nuit pour que tout se passe le plus harmonieusement possible au royaume du rugby. Ils auront à eux tous constitué une bien belle première ligne. ●

# Agir où c'est le plus utile

**Déclinaison** dans notre région d'une campagne qui vise à débarrasser le trafic TER de ses points de blocage.

**T**ous les jours, 5 600 TER transportent à travers la France plus de 700 000 voyageurs.

Cet engouement s'accompagne d'une exigence accrue, et c'est profondément légitime. La SNCF a donc élaboré un programme de trois ans pour réduire au maximum les retards ou le nombre de trains supprimés. Avec une dotation de 100 millions d'euros, la SNCF souhaite accroître la confiance de ses voyageurs dans le transport public. C'est la nouvelle dynamique des proximités.

Dans notre région, où le transport TER est en progression constante, la dynamique des proximités répondra aux attentes les plus clairement exprimées par le voyageur : la fiabilité, la régularité et la qualité de services.

Fiabilité. Un effort important sera fait pour améliorer la disponibilité des séries de matériels TER malades, en profitant de l'opportunité du nouvel atelier TER de Nîmes, investissement financé à 70 % par le conseil régional. Régularité. Malgré des progrès sensibles, il est parfois difficile de maintenir à l'heure nos TER : saturation de l'axe littoral, mixité de circulation, absence d'itinéraires de détournement,

vieillesse de l'infrastructure. Le programme d'améliorations comporte donc un volet infrastructure important : fiabiliser les installations, protéger des installations stratégiques, protéger les circuits de la ligne Sète-Agde contre le sel des embruns...

Qualité de services. L'activité TER Languedoc-Roussillon vient d'obtenir la certification Afnor NF Service de trois nouvelles lignes. Il reste pourtant trois pistes de progrès à développer : la propreté et la conformité du matériel ; la remise à niveau des haltes ferroviaires (expérimentation d'écrans d'information) et l'amélioration de l'information (édition d'un journal pour les voyageurs).

La dynamique des proximités dans notre région, c'est l'occasion, et les moyens, d'éliminer des freins gênants pour l'essor du TER. ●

## REPÈRES

### De nouveaux moyens

- National : 100 millions d'euros, mille nouveaux emplois
- Régional : trente nouveaux emplois



**Pour accroître la confiance de ses voyageurs dans le transport public, un programme de 3 ans est déployé afin de satisfaire leurs attentes en termes de fiabilité, de régularité et de qualité des services sur les TER.**

## FORMATION EN ALTERNANCE

# Mon école est sur le quai

La SNCF régionale a fait d'une obligation légale de formation une source d'enrichissement pour les enseignants comme pour les enseignés.

**L**a loi Borloo pour l'égalité des chances contraint les entreprises à intégrer – à partir de 2008 – 3 % de jeunes en alternance dans leurs effectifs. Le concept de contrainte n'est ici pas du tout adapté. La SNCF et, notamment, notre région ont toujours trouvé dans la culture d'entreprise le goût et la volonté d'intégrer des jeunes. Récemment la grande entreprise ferroviaire a obtenu sa notation financière. Il s'agit maintenant de répondre à l'obligation de responsabilité sociale de l'entreprise (RSE), ce qui ne devrait pas lui poser de problèmes. Ainsi, cent vingt jeunes de moins de 26 ans ou demandeurs d'emploi vont intégrer les établissements SNCF de la région. Ils ont des diplômes de tous niveaux (du BEPC au DESS). La grande majorité a le niveau BTS. Ces jeunes suivent des cours à l'université, dans des écoles

privées ou dans des organismes de formation (Greta). Ceux qui suivent une formation ferroviaire (20 %) ont la quasi-certitude d'être embauchés. Les autres pourront se prévaloir d'une ligne valorisante dans leur CV et d'une expérience utile au sein d'une entreprise pilote en matière de formation. Pour la SNCF de notre région, il ne s'agit pas d'une simple filière de recrutement. C'est un investissement humain et une transmission de savoir. Les professionnels s'inquiètent parfois de la responsabilité lourde du tutorat : « *Je n'aurai pas le temps de m'en occuper* », pensent certains, puis le travail de terrain crée des liens. Formateurs et apprenants partagent finalement les savoir-faire. « *Je n'aurais jamais cru être aussi bien reçu* », déclarait d'ailleurs récemment un futur conseiller commercial en gare de Montpellier. ●

**Le travail de terrain crée des liens - c'est un investissement humain en même temps qu'une transmission de savoir.**



**Delphine Mora /**  
l'une des premières  
bénéficiaires  
des formations  
en alternance

“ J'avais 22 ans et un bac scientifique quand j'ai participé à la première session de formation en alternance. J'ai travaillé aux aiguillages, aux attelages et à la circulation des trains tout en suivant des cours théoriques. C'était une ambiance masculine, mais pas du tout misogyne. Je considère aujourd'hui que j'ai suivi une voie royale vers le monde du travail. Je suis fière d'avoir appris à atteler un train. J'appartiens aujourd'hui à l'encadrement des postes d'aiguillage (sécurité et ressources humaines). Je n'ai jamais regretté mon choix.”





Commercialisation de la carte Kartatoo Études en gare de Lunel.

**KARTATOO ÉTUDES**

## Un seul ticket vers mon diplôme !

Comment faire vivre l'intermodalité en Languedoc-Roussillon : en simplifiant l'accès aux différents types de transports et en abaissant le coût du voyage.

**D**epuis le mois de septembre, les étudiants et lycéens peuvent, avec une seule carte de transport intermodale, rejoindre l'université ou le lycée. Kartatoo Études constitue un prolongement naturel de Kartatoo Pro en vigueur depuis le 16 avril. La région Languedoc-Roussillon, la SNCF et les agglomérations montpelliéraine et nîmoise avaient lancé cet abonnement forfaitaire à l'intention du monde du travail. Le succès dépassant largement les prévisions, il restait logiquement à l'étendre à tous ceux qui étudient. Dans sa première année d'application, Kartatoo Études s'adresse aux moins de 26 ans (scolaires du secondaire et étudiants) des zones de Lunel, Nîmes et Montpellier. La carte donne accès à trois types de transports en commun (bus, TER et tramway). Elle permet, en outre, d'emprunter les réseaux de la SNCF ainsi que les transports des agglomérations TAM et TCN. L'intérêt est double. L'âge des études étant rarement celui de l'abondance, une gamme tarifaire audacieuse et économique est forcément attractive

(jusqu'à 32 % d'économies). Sans oublier l'aspect pratique (un point de vente unique pour tous les transports) et la simplicité pour l'obtenir\* (quatre documents sont nécessaires : la carte d'identité, le certificat de scolarité, une photo d'identité et le formulaire Kartatoo Études dûment rempli, bien sûr). Voilà de quoi donner un élan supplémentaire aux transports en commun. Plusieurs mois avant la date de lancement, les demandes de renseignements se multipliaient dans les gares. Plus d'une centaine d'abonnements étaient souscrits la première semaine, à la satisfaction des partenaires réunis autour de Georges Frèche et Jean-Claude Gayssot, début septembre en gare de Lunel. Kartatoo n'en est qu'à sa phase de décollage. Dès le printemps 2008, toutes les agglomérations entre Narbonne et Nîmes seront concernées. D'ici à 2009, l'opération sera étendue à toutes les agglomérations de la région. Les transports en commun de la région se donnent les moyens de la réussite. ●

\* Aux guichets SNCF des gares de Montpellier, Vergèze, Lunel et Nîmes.

**NOUVEL HORAIRE**

## LE TGV en cadences

Comment faire passer plus de trains sur un réseau saturé ? En organisant mieux l'ordre de leur circulation...



**REPÈRES**

### Nouvelles habitudes : vérifier nos réservations !

À partir du dimanche 9 décembre, attention aux changements d'horaire des TGV Méditerranée - Languedoc-Roussillon - Paris. Au départ de Nîmes et Montpellier où la desserte était déjà cadencée, la plupart des TGV sont avancés d'une vingtaine de minutes, comme l'heure d'arrivée à Paris. Au départ de Paris, les TGV partiront quatre minutes plus tôt à l'heure + 20.

**Nouveau**

> « Prenez vraiment le temps d'aller vite » avec le nouvel horaire - Montpellier à 10 h 13, Nîmes à 10 h 50, Paris à 13 h 49 - qui permet d'être à son bureau languedocien le matin, de disposer de son temps de voyage pour avancer ses dossiers, de déjeuner, et garantir de pouvoir commencer une réunion dans le centre de Paris vers 14 h 15. Et toujours cinq retours vers le Languedoc entre 16 h 20 et 20 h 20.

> À partir du 9 décembre : Montpellier-Nîmes-Angers-Nantes direct en six heures environ.

> Un dixième aller et retour quotidien Montpellier-Nîmes-Lyon (en une heure cinquante environ de Montpellier et une heure vingt de Nîmes) et une amélioration de l'horaire à même de faciliter encore plus les voyages professionnels.

**À** partir de décembre 2007, les TGV qui desservent le Languedoc-Roussillon auront un nouvel horaire. C'est la conséquence de la première étape de l'ordonnancement des circulations sur le réseau ferré national. Le moyen de faire face rapidement à la demande croissante de trains de fret ainsi que des TER, TGV et Corail TéoZ, rapidement et sans investissements lourds, c'est de réorganiser leur ordre de passage sur le réseau, en les rangeant selon leur vitesse, leurs arrêts. Au final, un « catalogue des trains » est établi, qui reprend toutes les possibilités de circulation tout au long de la journée. Avantage pour les voyageurs : l'offre est plus lisible, plus

facilement mémorisable. Inconvénient : on perd la souplesse qui permet d'adapter exactement l'horaire aux besoins des clients. RFF et la SNCF, à la demande de l'autorité organisatrice, ont décidé d'entamer cet immense travail en mettant en place l'ordonnancement du TER Rhône-Alpes, et sur les TGV qui desservent le sud-est de la France. Dans la région Languedoc-Roussillon, la mise en œuvre de l'ordonnancement sera progressive, en commençant avec les TGV. Elle s'achèvera fin 2009 pour le TER, en profitant de la livraison complète de tous les autorails neufs commandés par le conseil régional, ce qui facilitera la mise en œuvre de ce cadencement. ●

## DÉVELOPPEMENT DURABLE

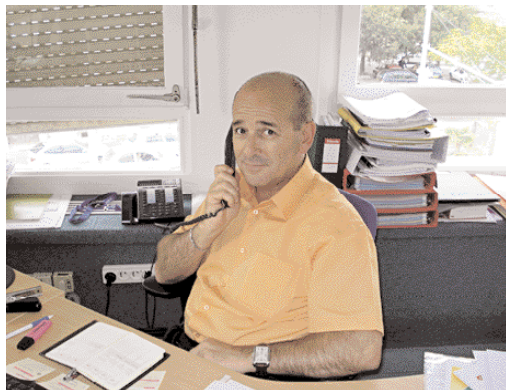
# Le socle du projet stratégique

Depuis six mois, un réseau de neuf correspondants locaux environnementaux observe, analyse et propose des solutions sur toutes les problématiques environnementales liées à l'activité SNCF. Antoine de Franco anime ce réseau en liaison étroite avec les établissements de la région et l'université Paul-Valéry de Montpellier.

**Antoine de Franco /**  
responsable régional  
environnement et  
développement durable



## “Faire vibrer l'entreprise”



### Comment fonctionne votre structure au sein de l'entreprise SNCF ?

Pour assurer un management environnemental efficace, il faut partager l'information et confronter constamment les points de vue. Notre mission concerne l'ensemble des aspects et impacts environnementaux liés aux activités de la SNCF : eau, sols, énergie, déchets, bruit, installations classées pour l'environnement (ICPE). Nous mettons l'ensemble des

acteurs de l'entreprise sous tension par les outils de télécommunication ou des échanges sur le terrain. Nous rendons compte systématiquement des actions urgentes et des décisions prises. Nous travaillons dans un contexte favorable puisque la préservation de l'environnement n'est pas accessoire pour la SNCF, elle est le socle de son projet stratégique. En fait, toute l'entreprise vibre quand elle s'engage sur ces thèmes. Nous pouvons tout dire aux cheminots.

### Quelle est votre relation avec les acteurs extérieurs (collectivités, institutions, etc.) ?

Nous sommes en contact permanent avec des collectivités locales, départementales, la région Languedoc-Roussillon et les parties prenantes externes comme la Drire, l'agence de l'eau, l'Ademe, la direction de l'environnement. Cela se passe dans un bon climat parce nous prouvons quotidiennement notre engagement et parfois nos responsabilités si nous polluons. Nous n'avons jamais attendu les contraintes ni les mises en demeure pour agir. La question type que nous posons à nos interlocuteurs est « Qu'attendez-vous de nous ? ». ●

## “Une révolution pour la SNCF...”



**Joël André /**  
directeur du  
département biologie,  
écologie, environnement  
à l'université Paul-Valéry  
de Montpellier



### Quelles sont les missions du département que vous dirigez ?

Le département biologie, écologie, environnement est installé depuis 37 ans dans l'université Paul-Valéry, université de lettres, langues, arts et sciences humaines. Les missions de ce département, notamment le master ingénierie environnementale et développement durable des territoires, sont d'intervenir dans tous les enseignements scientifiques nécessaires aux autres disciplines, notamment la géographie environnementale et l'aménagement.

### Considérez-vous que l'ouverture des grandes entreprises aux problématiques environnementales relève d'une vraie prise de conscience ?

Cette prise de conscience est née dans les années 1970 avec la démarche de planification écologique et d'évaluation des impacts environnementaux. La conférence de Kyoto a largement

rendu publique cette dimension dans le cadre du développement durable (en 1992). Puis en France la certification ISO 14001 (en 2000) a incité de nombreuses entreprises à aller dans le sens du développement durable, label ou image de marque du respect de l'environnement, des bonnes pratiques et d'amélioration continue.

### Quel regard porte le chercheur que vous êtes sur l'évolution de la SNCF dans ces domaines ?

Le projet industriel de la SNCF intègre le développement durable depuis peu, ce qui représente un enjeu colossal vu la taille de l'entreprise. Si, depuis de nombreuses décennies, le mot d'ordre était de faire rouler les trains, d'exploiter les transports et de gérer le patrimoine, aujourd'hui le développement durable est présent dans tous les secteurs avec un mot d'ordre qui pourrait être « rouler propre, exploiter propre, gérer propre... ».

C'est donc, depuis quelques années, une véritable révolution pour l'établissement public, qui doit intégrer les nouveaux métiers de l'environnement et investir des moyens considérables pour restituer son territoire et son bâti dans un état durable. Les formations universitaires professionnalisantes bénéficient de cette démarche qui permet d'intégrer de jeunes cadres spécialisés en expertise environnementale, fers de lance des plans d'action. ●



Signature de la convention de coopération entre la SNCF et l'université Paul-Valéry – département biologie, écologie, environnement.  
De gauche à droite : Joël André, directeur du département, Philippe Bru, directeur régional SNCF ; au centre : Antoine de Franco, responsable régional environnement et développement durable.

**Gare de Montpellier**

Blasons, ballons..., la gare de Montpellier Saint-Roch s'est mise en scène pour accueillir les matchs de la Coupe du monde de rugby.



**Montpellier**

Le 21 juin dernier, Montpellier accueillait la tournée des rencontres Coupe du monde de rugby organisée par la direction de la communication dans toutes les villes où devaient se dérouler des matchs. Philippe Bru, directeur régional de la SNCF, en profitait pour présenter aux agents le dispositif déployé pour de ce grand événement sportif.



Isabelle Capdepu, chef de projet Coupe du monde de rugby, fait une passe décisive sous les yeux de Martine Nougé (à gauche), directrice de la communication de la SNCF, région Montpellier, et du journaliste Lionel Chamouveau.



Photos : DR - SNCF

**ENJEUX**

# Tour d'horizon de nos actions sur le terrain

Chaque jour, la SNCF s'engage dans notre région en matière de développement durable, de solidarité, de citoyenneté, de partenariat...



**Perpignan**

Philippe Bru, directeur régional SNCF, et Christian Dubost, directeur régional RFF, ont inauguré cet été les locaux du futur poste à relais et à commande informatique (PRCI), en présence de nombreux élus, d'entreprises, de représentants du réseau ferré espagnol et du concessionnaire de la section internationale TP Ferro. Le PRCI couvrira le secteur s'étendant du sud de Narbonne à Elne et jusqu'à l'entrée de la ligne à grande vitesse.



**Peyre**

Le 19 août, un train touristique exceptionnel a acheminé 156 voyageurs du viaduc de Millau à celui du Garabit et a marqué une halte dans le village de Peyre, dans l'Aveyron, donnant l'occasion aux voyageurs de découvrir son étonnante architecture troglodytique.



**Gare de Lunel**

La toute nouvelle Kartatoo Études a été lancée le 6 septembre en gare de Lunel, en présence (de gauche à droite) de Jean-Claude Gayssot, ancien ministre, vice-président de la région Languedoc-Roussillon, Georges Frêche, président de la région Languedoc-Roussillon, Jean-Pierre Farandou, directeur de SNCF Proximités, et Philippe Bru, directeur régional SNCF.



Les locaux du poste à relais et à commande informatique.

À gauche : Philippe Bru, directeur régional SNCF.  
À droite : Christian Dubost, directeur régional RFF.