

PAGE. 3

Le Mans : projet pour un campus du XXI^e siècle

PAGE. 7

Travaux d'électrification Nantes - Les Sables-d'Olonne dans les temps

PAGES. 4-5

Régularité
Trois ans pour relever le défi



À VOTRE ÉCOUTE

SNCF Proximités, une nouvelle dynamique



Jean-Christophe Archambault / directeur régional

L'objectif fixé en juillet 2007 par notre présidente Anne-Marie Idrac, pour les trois années à venir, est clair : assurer une meilleure qualité de service dans les transports de la vie quotidienne. Je travaille pour notre région avec mes équipes sur trois axes de progrès : limiter la suppression des trains, améliorer leur régularité et progresser dans l'information que l'on doit à nos clients.

Dès 2008, j'engagerai des actions concrètes sur ces trois thèmes. Par exemple, pour l'information, j'ai prévu l'élargissement de l'horaire d'ouverture du centre Contact TER, la création d'une régie d'information et l'équipement des gares et des haltes en outils d'information dynamiques et de sonorisation. Enfin, un nouveau service de SMS gratuits en cas de retard de trains, en test sur la ligne Nantes - Les Sables-d'Olonne, va remplacer le service actuel. Pour diminuer le nombre de trains supprimés et améliorer la régularité, nous allons renforcer les moyens et changer l'organisation de la maintenance. Ce programme ambitieux nécessite pour 2008 des engagements nouveaux tant humains (une trentaine d'emplois) que financiers (plus de 1 million d'euros) pris en charge par la SNCF sur ses fonds propres. Les résultats de ces efforts doivent être mesurables. Je ne manquerai pas de vous en donner les premiers effets dans les prochains numéros.

> **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. ●

85 %

C'EST LE POURCENTAGE des TGV arrivant en gare de Nantes à l'heure prévue, depuis début 2007.

15 000

CARTES TIVA ont été vendues depuis le début de l'année. Cette carte régionale pour les jeunes (15-25 ans) mise en place par le conseil régional offre une réduction de 50 % en toute période sur les trajets régionaux. Elle offre également cette possibilité le week-end et les jours fériés jusqu'à trois personnes accompagnant le titulaire.

COUPE DU MONDE

Les rugbymen célébrés à Nantes



Partenaire officielle de la Coupe du monde de rugby 2007, la SNCF a déployé d'importants moyens pour accompagner et assurer le transport du matériel, des équipes et des supporters de l'événement. En gare de Nantes, des cellules ont été créées pour garantir l'accueil des nombreux supporters, et cinquante agents ont tout particulièrement veillé à la ponctualité des trains spéciaux

transportant les joueurs et les supporters. Les équipes venaient, pour certaines, de pays lointains (Fidji, Samoa, Canada...). Les agents de la région SNCF ont aussi mis un soin particulier à ce qu'elles soient reçues chaleureusement, le plus souvent en musique. Les rugbymen ont été sensibles à l'accueil qui leur a été réservé à l'escale de la gare de Nantes. ●

ACCESSIBILITÉ

Des gares accessibles à tous

> Emplacements de parkings dédiés, portes automatiques, bornes de guidage pour les non-voyants, guichets spécifiques, rampes d'accès au train, fauteuils roulants et nouveaux chariots élévateurs...

La SNCF a investi en 2007 dans quatorze gares de la région Pays de la Loire pour faciliter l'accès à nos gares et à nos trains des personnes à mobilité réduite. Sont concernés les sites d'Ancenis, Châlons-du-Maine, Château-du-Loir, Cholet, Le Croisic, Les Sables-d'Olonne, Luçon, Pornic, Sablé, Saumur, Savenay, Sillé-le-Guillaume, Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Sainte-Pazanne. ●



vos contacts

Jean-Christophe Archambault / directeur régional
Claude Léonard / responsable régional institutionnel et directeur de cabinet
 T. / 02 40 08 16 04 F. / 02 40 08 16 03
 @. / claude.leonard@snccfr
 Adresse / 27, boulevard de Stalingrad, 44041 Nantes Cedex 1

partenaires

Directeur de la publication : Jean-Christophe Archambault.
Rédacteur en chef : Claude Léonard
Conception-réalisation : **TEXTUEL**
 146, rue du Faubourg-Poissonnière, 75010 Paris.
Photo de couverture : DR SNCF Nantes. **ISSN** : en cours.

RAVITAILLEMENT

Cholet fait le plein



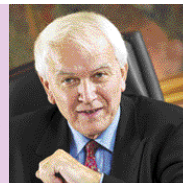
> Depuis le mois de juillet, les automoteurs qui assurent les liaisons sur les lignes Nantes-Cholet et Cholet-Angers peuvent se ravitailler dans la toute nouvelle station-service installée à Cholet. Financé par les activités TER de la SNCF, cet équipement permettra, en cas d'aléas d'exploitation, de disposer plus rapidement d'engins opérationnels. ●

Denis Martin /
directeur du matériel
de la SNCF



« Cette école de la maintenance, nous voulons en faire un outil vraiment actuel en lui donnant une image du XXI^e siècle, un campus au sens universitaire du terme, où l'on vit bien, dans lequel des échanges se créent, où les jeunes apprentis côtoient les élèves ingénieurs, et aussi, le meilleur des savoir-faire au niveau technologique. »

Jean-Claude Boulard /
maire du Mans
et président de la
communauté urbaine
Le Mans Métropole



« Avec la présence des ateliers du matériel et celle du centre d'ingénierie ayant préparé le record du monde de vitesse établi par le TGV, ce nouveau centre de formation permettra de disposer, au Mans, d'une filière d'excellence complète liée au matériel. Mais je souhaite aussi que cette création ne constitue pas une contrepartie à la baisse des effectifs au sein des ateliers. »

FORMATION

Un campus SNCF en projet au Mans

C'est un véritable campus consacré aux métiers de la maintenance que projette d'ouvrir la SNCF au Mans, en 2009 ou 2010. Un site national qui puisse répondre aux évolutions technologiques du XXI^e siècle et où se côtoieront tous les niveaux.

Deux raisons principales ont présidé à la création d'un « campus » de formation aux métiers de la maintenance. « Aujourd'hui, commente Denis Martin, directeur du matériel, nous avons plusieurs centres sur l'ensemble du territoire, et nous avons pris conscience qu'il était nécessaire de moderniser très sérieusement nos activités de formation, à la fois dans leur contenu et dans les méthodes pédagogiques, mais que faire des transformations sur l'ensemble de nos sites était impossible. D'autre part, l'évolution technologique nécessite de créer une école qui corresponde aux besoins du XXI^e siècle, après une évolution très forte au cours des trente dernières années. Notre formation, aujourd'hui, est fondée sur des métiers mécaniques

ou électriques, alors que 50 % des interventions sont liés à des problèmes de systèmes mécatronique*... »

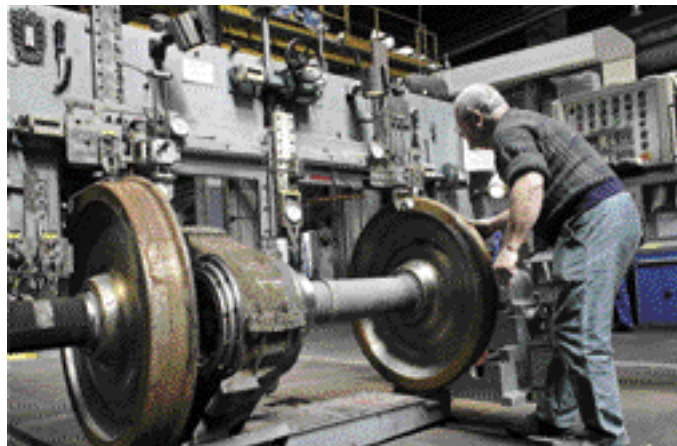
LA PLUS FORTE DENSITÉ D'INGÉNIEURS

Le choix d'une installation au Mans s'explique par « une forte présence de l'emploi ferroviaire – environ douze cents personnes –, une bonne desserte TGV, et par le fait que l'activité matériel y est déjà importante avec un atelier de réparation de pièces détachées d'environ 270 personnes, dont l'activité est en diminution sur l'ensemble de la SNCF », explique Bernard Garnier, directeur du management de la région SNCF de Nantes. Et surtout, ajoute Denis Martin, « nous avons la plus forte densité d'ingénieurs et de techniciens du ferroviaire avec

le centre d'ingénierie, j'oserais même dire au niveau mondial, une information qui n'est pas connue, et nous voulons donc faire profiter le futur campus de ces savoir-faire ».

Plusieurs objectifs sont assignés à cette école : formation continue, adaptation aux évolutions des métiers, reconversion. La formation en apprentissage « qui est la base de notre recrutement, et à laquelle nous tenons fortement, poursuit-il, ira du baccalauréat aux métiers de l'ingénieur, jusqu'au mastère ». La définition du projet immobilier n'est pour l'heure pas encore arrêtée, mais il sera dimensionné pour accueillir jusqu'à huit à neuf cents élèves et stagiaires en période de pointe. ●

* Néologisme contractant « mécanique » et « électromécanique ».





L'amélioration de la qualité passe par la progression de la ponctualité. C'est l'un des axes d'un programme d'actions dont l'objectif est de réduire de 25 % en trois ans le nombre des trains en retard.

RÉGULARITÉ

Trois ans pour réduire de 25 % les trains en retard

une gestion des retards, mais bien d'engager une mise en qualité de l'ensemble de la chaîne. Pour concrétiser l'objectif annoncé, encore faut-il avoir en tête quelques données contextuelles.

HAUSSE DE 30 % DE LA FRÉQUENTATION

« Au cours des trois dernières années, nous avons une progression d'environ 30 % de la fréquentation de nos TER, avec un plan de transport – nombre de trains et de places assises – qui a relativement peu évolué, analyse Patrick Michel. D'ici à 2010, nous bénéficierons d'une arrivée massive de matériel avec une cinquantaine (soixantaine si l'on compte les trams-trains) de trains nouveaux** ». Pour accroître la fiabilité, génératrice de régularité, il convient également, explique-t-il, d'« adapter l'organisation de la maintenance pour

améliorer la disponibilité de notre matériel. Il va donc s'agir d'élargir les plages d'ouverture des ateliers à des heures où l'on n'a pas besoin de ce matériel. »

L'état de l'infrastructure et les travaux de modernisation en cours (électrification entre Nantes et Les Sables-d'Olonne, agrandissement de la gare de Nantes) ou prévus (travaux du tram-train) sont autant de défis à relever pour atteindre l'objectif. « Dans notre programme d'actions, nous avons prévu une coordination pour que ces différents travaux soient pris en compte dès leur conception, afin de permettre une adaptation du service TER », conclut Patrick Michel. ●

* Un train est considéré comme non régulier s'il arrive avec un retard supérieur à cinq minutes.

** De fin 2007 jusqu'en 2009, la SNCF mettra progressivement en service trente-cinq autorails de grande capacité, dix TER nouvelle génération à deux niveaux, et cinq rames Z TER récentes, au fur et à mesure de la livraison de ce matériel commandé par le conseil régional.

Régis Bergounhou / secrétaire général de la Fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT) et ancien administrateur de la SNCF.



Il est bien évident que si l'on réduit de 25 % les retards des TER, je ne peux que donner un avis favorable. De même

pour ce qui concerne l'évolution de la maintenance. Mais je pense que l'État n'a pas mis d'argent de façon assez conséquente pour la régénération des voies, même si l'apport est positif par rapport aux années antérieures, ce qui joue aussi sur la régularité. D'une manière générale, je ne vais pas dire qu'il y a une volonté nouvelle de la SNCF, mais une volonté d'amélioration constante. Cependant, je constate qu'aux heures de pointe les trains TER sont bondés, notamment entre Angers et Nantes. Il y a aussi l'information des voyageurs qui doit progresser..."

La SNCF met en œuvre un programme d'actions pour améliorer la qualité des transports publics. Sa déclinaison régionale (voir page ci-contre) pour les TER Pays de la Loire doit se concrétiser dans les trois ans à venir par un « objectif ambitieux : faire passer notre régularité de 91 à 93 % », annonce Patrick Michel, directeur de la production à Nantes. Sur les 8 000 TER circulant chaque mois, 730 trains accusent un retard supérieur à cinq minutes*, soit vingt-quatre chaque jour. L'objectif est de passer « à dix-huit trains en retard par jour au maximum », poursuit-il. Évidemment, il ne s'agit pas là d'envisager



Jean-Claude Antonini / maire d'Angers, président d'Angers Loire Métropole, vice-président du conseil régional Pays de la Loire, président de la commission aménagement, infrastructures, transports et déplacements.

La SNCF lance un programme d'actions en trois ans dont l'un des objectifs est de faire progresser la ponctualité des trains TER. Pour la région SNCF de Nantes, la régularité doit progresser de deux points. Pour l'autorité organisatrice, est-ce le point essentiel d'un service de qualité ? Plus généralement, quelles sont les exigences de la Région en matière de régularité ?

«J'ai coutume de le dire : ce qui importe, c'est que les trains roulent, et qu'ils soient à l'heure ! Et croyez-moi, pour les 40 000 voyageurs, qui circulent quotidiennement sur notre réseau régional, cette formule est tout sauf une boutade !

D'autant que, pour près de la moitié d'entre eux, ce déplacement est motivé par des raisons professionnelles ou pour se rendre en formation ; il n'est donc pas acceptable de les laisser sur le quai... Or c'est précisément dans ces conditions dites « perturbées » que l'information fait le plus défaut ! Ce n'est pas normal. Je l'ai dit plusieurs fois à mes interlocuteurs de la SNCF : il faut, comme dans toute entreprise moderne, placer la barre très haut, en matière de satisfaction de la clientèle. Cela suppose, peut-être, de revoir le système en mettant vraiment le voyageur au cœur des préoccupations. Après tout, le service public, c'est aussi ça : une forte exigence de qualité. De toute façon, je suis persuadé que les cheminots sont prêts à aller dans ce sens, je les connais bien : ils aiment trop leur métier pour ne pas être fiers à la fois de l'entreprise, de son histoire, de sa mutation, de ses résultats... mais également de ses obligations vis-à-vis des usagers. C'est aussi une question d'image. La leur. La nôtre...

De notre côté, nous mesurons la qualité des prestations fournies par la SNCF : c'est bien normal, le conseil régional verse tout de même près de 90 millions d'euros chaque année pour faire fonctionner son réseau. Et je ne parle pas du matériel. C'est de l'argent public, il appartient aux habitants de cette Région, il ne faut jamais l'oublier. Nous, élus, en sommes comptables, c'est

vous dire à quel point nous sommes scrupuleux de son usage et de la bonne gestion qui en est faite. Alors, c'est vrai, il y a désormais un dispositif prévu pour améliorer davantage la qualité du service. On peut le comparer au système de « bonus-malus » dans les assurances. Pour faire simple, ce sont des incitations financières – ou des pénalités – que l'on applique, chaque année, en fonction des objectifs fixés, lesquels ont fait, auparavant, l'objet d'une discussion avec la SNCF. Parmi les critères retenus figurent, je vous le confirme, la ponctualité et la régularité, qui se situent en tête de nos priorités. Mais il en existe d'autres, cela va de l'information aux usagers, à la propreté en gare ou dans les trains, bref, tout un ensemble de choses qui participent au confort et à la sérénité des voyageurs, afin qu'ils prennent plaisir à emprunter nos trains et... qu'ils y reviennent ! Des trains qui arrivent à l'heure, qui transportent les usagers avec un bon niveau de confort et pour un prix abordable : l'équation est à la fois simple et compliquée. À nous, Région et SNCF – chacun dans son rôle – de faire ce qu'il faut pour y parvenir. » ●

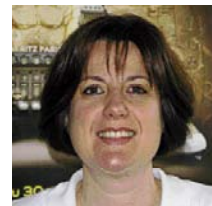
QUALITÉ

Une dynamique des proximités

Le programme d'actions d'amélioration de la qualité des transports publics à la SNCF a été dénommé « dynamique des proximités ». Chaque région, avec ses spécificités, va s'inscrire dans ce programme national. Trois objectifs principaux sont assignés, dans ce cadre, en Pays de la Loire.

- Le développement de l'information à destination des clients en situation de circulation perturbée. Cette action passe notamment par une extension des plages d'activité du centre d'information clientèle pour l'envoi de SMS et par une nouvelle approche de l'information délivrée en ligne par le contrôleur.
- L'amélioration de la fiabilité des circulations, donc de la régularité évoquée ci-contre.
- De nouveaux services sont à l'étude, mais il s'agit également ici de renforcer l'information à la clientèle dans l'ensemble des gares, des points d'arrêt et aussi dans les trains, en situation normale. ●





Maria-Dolorès Castaigne /
responsable de la délégation
commerciale à la région SNCF
de Nantes

Anticiper et optimiser

S'il ne fallait donner que trois vertus à NOTES, les maîtres mots seraient anticipation pour le voyageur, optimisation de la production, et développement des services pour les clients professionnels.

Pourquoi cette refonte de l'offre tarifaire ?

Pour pouvoir faire bénéficier de plus de prix attractifs, il faut que l'on s'améliore sur les taux d'occupation des trains. Il faut savoir qu'aujourd'hui, sur cent millions de billets, on en compte quand même seize millions qui font l'objet d'échange de dernière minute, et un sur cinq ne peut être revendu. C'est une perte sèche pour nous. Cela dit, la souplesse existe toujours pour l'échange, jusqu'à la veille du départ. Nous entrons dans un système d'optimisation de nos capacités, en fonction du type de train, de la période...

La clientèle professionnelle a droit à un traitement particulier...

La gamme TGV pro permet plus de facilités pour les échanges et les remboursements. Ils ont aussi des accès réservés via la ligne Express Pro (3635), des bornes d'échange minute pro ou des guichets dans certaines gares, dont celles de Nantes. Sur Paris-Nantes, on va pouvoir les regrouper pour qu'ils puissent travailler tranquillement. Dans le salon Grand Voyageur, on va mettre en place une conciergerie où ils pourront acheter une cravate, un chargeur, etc. Ou encore, on va remettre un service de restauration à la place, en première classe, aux heures de repas. On les chouchoute ! ●



PRISE EN CHARGE DES PERSONNES HANDICAPÉES

ACCÈS PLUS : LE NOUVEAU SERVICE QUI FACILITE LE VOYAGE

À partir de mars 2008, vingt gares de la région Pays de la Loire bénéficieront d'Accès Plus, un service gratuit de la SNCF permettant aux personnes à mobilité réduite qui auront réservé cette prestation une prise en charge personnalisée depuis l'entrée en gare de départ jusqu'à la sortie de la gare de destination (le prochain numéro détaillera ce nouveau service offert aux personnes handicapées).

NOUVELLES GAMMES

NOTES, mode d'emploi

Sous l'acronyme NOTES, la SNCF propose, depuis le 7 octobre, une « nouvelle offre de tarifs et de services », qui présente de notables changements pour l'achat des titres de transport ainsi qu'une extension des services pour les professionnels. Mode d'emploi.

NOTES ne s'applique qu'aux trains à réservation obligatoire, soit TGV, Téo et certains trains de nuit. Ne sont donc pas concernés les TER et Corail. Pour la clientèle occasionnelle, la gamme se dénomme « Loisirs » et propose cinq niveaux de prix selon le principe « plus vous anticipez votre voyage, plus est forte la probabilité que le tarif soit intéressant », commente Maria-Dolorès Castaigne, responsable de la délégation commerciale à la région SNCF de Nantes. Les réductions vont de 10 % à 35 % (le tarif reste normal pour les moins prévoyants) en fonction du contingent de places réservées pour chaque niveau de prix. Fini donc les périodes blanches et bleues.

L'autre nouveauté est l'échange gratuit ou le remboursement du billet sans frais jusqu'à la veille du voyage, mais une retenue de 10 euros est appliquée le jour du départ, et le billet est définitivement perdu après l'heure du départ pour les clients occasionnels, et la retenue est de 3 euros pour les porteurs d'une carte commerciale. Pour les détenteurs d'une carte, la réduction minimale de 25 % s'applique désormais dans tous les cas, avec des niveaux de prix différents selon l'anticipation : jusqu'à 40 % de réduction pour Escapades (26-59 ans), 50 % pour les cartes Senior et Enfant, 60 % pour les 12-25 ans. Les services évoluent également avec, par exemple, l'extension de Faciléo aux

familles ou aux personnes ayant des difficultés à se déplacer. Cette prestation, payante, permet la prise en charge depuis le domicile jusqu'à la gare ou au lieu de destination. Pour les seniors, un descriptif du voyage peut désormais leur être envoyé sous différentes formes, pour une plus grande sérénité. Sur la gamme des clients professionnels, ce sont surtout les services qui font un bond qualitatif. Échange et remboursement des billets, accès (guichets, bornes d'échange, accueil téléphonique) propres, ou encore accessibilité au train « dernières minutes », mais sans garantie de place assise, sont au programme. Une palette de services est également mise en place pour leur faciliter le voyage. ●



ÉLECTRIFICATION

Dans les temps

L'électrification de la ligne Nantes - La Roche-sur-Yon - Les Sables-d'Olonne respecte le planning pour une mise en service en décembre 2008. Le point sur ce chantier de 105 millions d'euros avec le maître d'ouvrage, RFF, et le maître d'ouvrage délégué et maître d'œuvre, la SNCF.

Patrick Lahaye /
chargé de projet RFF
à la direction régionale
Bretagne - Pays de la
Loire



➤ **“L'avancement du chantier est conforme aux prévisions”**

Pouvez-vous nous rappeler le rôle de RFF dans cette opération ?
S'agissant du réseau ferré national, RFF est le maître d'ouvrage des études et des travaux. Il en assure donc le pilotage en respectant les objectifs fixés pour le programme des travaux, l'enveloppe budgétaire et la date de mise en service. RFF participe également au financement de l'opération, à hauteur de 7,2 millions d'euros.

En l'état actuel, ce chantier est-il conforme à vos prévisions, et peut-on imaginer un prolongement de cette modernisation vers Bordeaux ?

À ce jour, l'avancement du chantier est conforme aux prévisions, tant d'un point de vue financier que du point de vue du calendrier, pour permettre une mise en service commerciale le 14 décembre 2008. La commande actuelle, confiée à RFF, est strictement limitée à l'électrification Nantes - La Roche-sur-Yon -

Les Sables-d'Olonne. Il appartiendra à l'ensemble des partenaires (État, RFF, Régions et autres collectivités territoriales) de décider de la modernisation, au-delà de La Roche-sur-Yon, vers Bordeaux. Des études prospectives vont être réalisées sur cette ligne dans le cadre du contrat de projets Pays de la Loire 2007-2013.

Est-ce que l'état de la ligne Nantes - Les Sables sera satisfaisant pour obtenir une vitesse commerciale intéressante depuis Paris ?

C'est l'essence même du projet que de permettre aux TGV (et autres trains électriques) d'accéder à La Roche-sur-Yon et aux Sables-d'Olonne sans rupture de charge en gare de Nantes. L'électrification de la ligne ne prévoit pas de relèvement de la vitesse actuelle : le gain de temps sera procuré par la suppression du délai de correspondance à Nantes. ●

➤ **“Un investissement dans le développement durable”**

Philippe Hecquet /
chef de projet
électrification
à l'infrastructure,
région SNCF de
Nantes



Où en est-on dans ce chantier d'électrification ?

À mi-parcours, l'avancement des travaux (qui ont débuté en janvier 2006) reste conforme au planning, malgré des soucis d'approvisionnement en matériaux en raison

de la forte demande chinoise. En moyenne, nous avons une centaine de cheminots et deux cents personnes d'entreprises hors SNCF sur les chantiers.

Quelles sont les principales phases à venir ?

La pose de la caténaire a débuté début mai et va se terminer fin septembre 2008. En principe, la section Nantes - L'Herbergement sera terminée fin février 2008. De janvier à avril, nous allons traiter la partie La Roche - Les Sables. Ce chantier, contrairement aux précédents, réalisés de nuit, se déroulera du lundi midi au vendredi midi. Nous remplacerons donc les trains par des cars. Il nous reste aussi à mettre cinq ponts sur neuf au gabarit, ainsi que des travaux d'élagage de végétation, interrompus d'avril à juin pour permettre de poursuivre la concertation avec des associations de riverains. D'autres points restent à traiter comme la réalisation d'un poste d'aiguillage à La Roche, la suppression de cinq passages à niveau, etc.

Quelques mots sur le bénéfice de cette modernisation...

C'est d'abord un investissement dans le développement durable, avec plus de confort et de capacité, car il y a un fort potentiel de clientèle entre Paris, Nantes et La Roche-sur-Yon. De plus, l'électrification devrait, en supprimant le changement de train, faire gagner de dix minutes à un quart d'heure entre Paris et Les Sables. Fin 2008, les gares de La Roche-sur-Yon et des Sables-d'Olonne verront, et pour longtemps, le TGV. ●



Semaine de la mobilité

À l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité, organisée cet automne, 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 huit en Pays de la Loire (La Roche-sur-Yon, Saumur, Cholet, Ancenis, Clisson, Sablé, Savenay et La Ferté-Bernard).



Semaine de la mobilité

Pour mener à bien cette politique ambitieuse, la SNCF débloquera une enveloppe de 100 millions d'euros et créera mille emplois.



Photos : DR SNCF Nantes

Semaine de la mobilité

Les équipes TER ont profité de cette rencontre pour présenter la nouvelle dynamique de proximité lancée cet été par la SNCF afin d'améliorer la qualité de service des transports publics.

ENJEUX

Tour d'horizon de nos actions sur le terrain

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

Gare de Nantes

Partenaire officiel de la Coupe du monde de rugby 2007, la SNCF a assuré une partie de l'accueil, de l'accompagnement et du transport de matériel, des sportifs, mais aussi des supporters, dont certains venaient de loin, comme ici des Samoa.



Gare de Nantes

Des cellules spéciales ont été mises en place en gare de Nantes afin de garantir le bon accompagnement de cet événement, et cinquante agents ont veillé à la ponctualité des trains.

Gare de Nantes

Au total, la SNCF a programmé sur l'ensemble du territoire 477 trains supplémentaires parmi lesquels 80 TGV pour le transport des équipes, et plus de 80 TGV et Corail affectés aux supporters ; un cheminot sur deux a été mobilisé par l'événement.

