

## Fret Le combiné à l'honneur



## À VOTRE ÉCOUTE

Comme chaque trimestre, j'ai le plaisir de vous adresser ce magazine 100 % Poitou-Charentes car vous êtes un acteur institutionnel de la vie régionale.

Dans cette nouvelle édition d'automne, vous pourrez de nouveau constater que ce magazine relate, sans détours, les activités de l'entreprise et ne laisse aucun sujet de côté, y compris les sujets difficiles ou qui peuvent fâcher certains. Dans cet esprit, une page d'actualité est donc consacrée à la poursuite



**Xavier Ouin** / directeur régional de la SNCF.

du programme d'actions de l'activité fret dénommé le « Haut débit ferroviaire » qui vise à développer le fret ferroviaire sur des bases saines. Ce magazine explicite également la mise en place, le 7 octobre dernier, de la Nouvelle Offre de Tarifs et de Services des trains grandes lignes TGV et Téo : NOTES.

Dans le contexte ambitieux du Grenelle de l'environnement, face à l'urgence d'engager une lutte déterminée contre le réchauffement climatique, à travers notamment une meilleure maîtrise de l'énergie, la SNCF se mobilise. Son ambition

est de faire partager et progresser ses propositions pour le développement des transports collectifs et ferroviaires, en sensibilisant les élus de France sur la nécessité de mettre en œuvre rapidement des mesures concrètes et ambitieuses en faveur des modes de transports respectueux de l'environnement et notamment le ferroviaire. ●

> **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... ●



## NOUVEAU MATÉRIEL

**La Région modernise son parc TER**

**La Région Poitou-Charentes a signé trois conventions dans lesquelles elle s'engage à financer 23 nouveaux AGC (10 quadricaisse bimotores-bicourant et 13 tricaisse bimodes) d'un montant total de 110 millions d'euros (montant prévisionnel actualisé aux dates de livraison des éléments, pour 91 millions d'euros aux conditions économiques 2001). Six de ces rames seront livrées d'ici la fin de l'année, dix en 2008, six en 2009 et enfin une en janvier 2010. La mise en service commercial interviendra environ un mois après la date de livraison par le constructeur.**

Parallèlement, la Région a décidé de financer la modernisation de dix autorails et dix remorques d'autorail et de transférer les petites séries d'engins, non interopérables, à

d'autres Régions. À l'échéance de la livraison, le parc TER Poitou-Charentes sera constitué de 100 % de matériels neufs, récents ou modernisés, distribués sur l'ensemble des lignes de la région. ●



La Région Poitou-Charentes investit 110 millions d'euros pour commander 23 nouveaux AGC.

## ABONNEMENT

**L'esprit libre**

> Depuis cet été, la SNCF propose aux voyageurs de recevoir chaque mois à domicile leur abonnement TER Poitou-Charentes. Pratique, la solution s'avère également très économique : non seulement le prix permet de réaliser jusqu'à 75 % de réduction, mais, en plus, l'abonné paie 10,5 mois et peut voyager toute l'année. Plus d'informations sur le site [www.ter-sncf.com](http://www.ter-sncf.com) ●

## partenaires

**Directeur de la publication** : Xavier Ouin.  
**Rédacteur en chef** : Jean-Luc Combécave.  
**Conception et réalisation** : **TEXTUEL**  
146, rue du Faubourg-Poissonnière, 75010 Paris.  
**Impression** : Alpha SA. **Photo de couverture** : Stéphane Herbert. **ISSN** : en cours.

## vos contacts

**Xavier Ouin** / directeur régional  
**Jean-Luc Combécave** / responsable institutionnel régional  
**T.** / 05 47 47 14 15 - **F.** / 05 47 47 11 85  
**@.** / [jean-luc.combecave@sncf.fr](mailto:jean-luc.combecave@sncf.fr)  
**Adresse** / 54 bis, rue Amédée-Saint-Germain, 33077 Bordeaux Cedex

## NOMINATION

**Changement sur toute la ligne**

> **La direction de lignes TER de l'Établissement exploitation Poitou-Charentes** change de directeur : **Serge Guittard** (au centre) remplace Alexandre Miori, appelé à d'autres fonctions. Les responsables de lignes **Serge Imbert** (à gauche) et **Bernard Vigier** (à droite) assurent respectivement le pilotage des lignes de l'Étoile de Poitiers et de l'Étoile de Saintes. L'équipe œuvre au développement du chiffre d'affaires TER, à l'amélioration de la qualité du service produit, veille à l'économie du système et développe les relations institutionnelles.  
**Contact** : 05 46 98 92 51 / [serge.guittard@sncf.fr](mailto:serge.guittard@sncf.fr) ●

## INTERMODALITÉ

**Mieux rouler entre La Rochelle et Rochefort**

> **La SNCF facilite les déplacements des voyageurs entre La Rochelle et Rochefort** en mettant, depuis le 26 août, davantage de trains à leur disposition sur cette liaison : de huit à onze allers-retours quotidiens circulent désormais sur ce trajet et d'autres seront proposés en 2008.

La correspondance entre les réseaux de bus rochefortais et rochelais a également été renforcée dans les gares. Et pour faciliter ces liaisons, un seul billet permet d'accéder au train et au bus des agglomérations, mais aussi aux vélos jaunes et aux bus de mer de La Rochelle. ●



#### HAUT DÉBIT FERROVIAIRE

## Un projet de développement durable pour Fret SNCF

La situation est grave : en 2006, Fret SNCF a perdu 260 millions d'euros. L'activité « wagons isolés » à elle seule est déficitaire de plus de 200 millions d'euros. Face à la concurrence ferroviaire active dans notre pays depuis avril 2006, Fret SNCF doit fortement améliorer sa compétitivité et mieux répondre aux besoins actuels des chargeurs. Pour faire face à cet enjeu, Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF a annoncé en juin dernier, le lancement d'un système de haut débit ferroviaire qui constitue une véritable révolution pour le client.

### LE HAUT DÉBIT FERROVIAIRE, C'EST QUOI ?

C'est un projet de développement, équivalent pour le fret ferroviaire, à ce que l'ADSL est dans celui des télécommunications. Le système vise à mieux répondre aux besoins des clients – volume, qualité, réactivité – tout en permettant à Fret SNCF d'exercer une activité durablement rentable. Il s'agit de massifier et de densifier le trafic fret sur les axes structurants de notre économie grâce aux trains entiers, aux wagons isolés ou au transport combiné.

En constituant des trains plus longs, plus lourds, sur de longues distances, on contribue à réduire significativement le nombre de camions sur les routes. Pour cela Fret SNCF veut mieux utiliser ses moyens en les réaffectant là où la demande des clients est la plus forte. Ainsi, fin 2007, quinze locomotives seront réaffectées au transport combiné. Elles ne seront plus sous-utilisées pour tirer des trains de trois à quatre wagons sur de courtes distances mais des trains entiers sur de longs parcours là où les flux industriels et agricoles de notre pays le demandent.

### QUELLE ÉVOLUTION POUR LE FRET FERROVIAIRE EN POITOU-CHARENTES

L'activité de wagon isolé couvrait jusqu'à présent l'ensemble du territoire de manière homogène mais souffre d'une densité de trafic très insuffisante en Poitou-Charentes, le trafic principal étant constitué à 92 % de trains entiers. D'ici fin 2007, l'offre « wagon isolé » ne sera plus proposée sur la région. Avec ses clients, Fret SNCF étudie de nou-

velles offres logistiques : massification des envois (regroupement de wagons pour atteindre la taille d'un train entier) ou combinaison d'un transport par fer et d'un transport routier.

Par ailleurs, d'autres solutions novatrices sont envisagées. Sur la région Centre, une association regroupant le tissu économique local et la SNCF a lancé une démarche pour faire naître un opérateur ferroviaire de proximité qui renforcerait la pertinence économique du fret ferroviaire. L'activité de transport combiné, quant à elle, après avoir été assainie il y a trois ans, connaît sur la région Poitou-Charentes, une croissance annuelle à deux chiffres de 17 % en 2006 et 2007. Le 5 octobre dernier, la nouvelle ligne de transport combiné Cognac – Le Havre était inaugurée. Grâce à ses deux allers-retours hebdomadaires, cette nouvelle liaison permet de retirer de la route 120 camions par semaine.

### L'ENJEU DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

À l'heure où le Grenelle de l'environnement focalise toutes les attentions, le fret ferroviaire apparaît comme un des éléments clefs du développement durable, en contribuant activement à la lutte contre la pollution et le réchauffement climatique. Le bilan carbone du fret ferroviaire est extrêmement positif avec 6 g de CO<sub>2</sub> dégagé par



Pierre Boutier /  
directeur Fret  
Atlantique

tonne/kilomètre pour des trains longs de trente à quarante wagons contre 133 g en moyenne pour les camions.

### UN PARI ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

L'arrivée de la concurrence dynamise le marché du fret ferroviaire : au premier semestre 2007, le trafic a augmenté de 6 % dont 3 % pour Fret SNCF dont l'ambition est de restaurer sa compétitivité et la confiance de ses clients afin de participer activement au développement du fret ferroviaire en France et en Europe.

Il y a cinq ans, en Allemagne, l'opérateur historique Deutsche Bahn s'est engagé avant la SNCF dans une démarche identique, en supprimant 700 points de desserte sur 2 100 et en reconfigurant son activité. Aujourd'hui, Deutsch Bahn qui a

gagné plus de 200 millions d'euros en 2006 est le champion européen du fret ferroviaire. Son activité se développe partout en Europe et notamment en France où elle vient concurrencer Fret SNCF de manière très active. Aussi, pour Pierre Boutier, directeur Fret Atlantique, « tout doit être mis en œuvre, tant dans notre réorganisation interne que dans le dialogue avec nos clients pour que le programme d'actions du fret soit une réussite. Nous sommes certains que nous pouvons retrouver le chemin d'une croissance rentable, grâce à nos savoir-faire et nos atouts. Notre mission, c'est redresser Fret SNCF. Notre choix stratégique, c'est de construire un champion européen du transport et de la logistique. » ●

## STRATÉGIE

# Une nouvelle dynamique de proximité

**Inciter à préférer le TER à la voiture, telle est l'ambition du programme de la Nouvelle Dynamique des proximités. Un plan d'urgence assorti d'actions de terrain.**



**Marc Doisneau** / directeur délégué du TER Poitou-Charentes

**D**u 16 au 22 septembre, la Semaine européenne de la mobilité aura été placée sous le signe du développement durable. À cette occasion, les dirigeants des lignes TER de Poitou-Charentes sont venus à la rencontre des clients et élus dans les cinq principales gares de la région. Il s'agissait de dévoiler les grandes lignes d'un programme en faveur d'un TER plus performant. « *Son but? Un service plus complet, plus fiable et davantage d'information aux clients* », explique Marc Doisneau, directeur délégué du TER Poitou-Charentes. Dès octobre, un centre de relation clientèle par téléphone est ainsi mis en place. Joignable du lundi au vendredi via un numéro Azur (0 810 810 888), « TER Poitou-Charentes Services » délivrera des informations pour que les clients puissent disposer aisément de l'information utile pour préparer leur déplacement. Une réfection totale de la signalétique des points d'arrêt sera également financée. D'autres actions feront l'objet d'un cofinancement Conseil



**Semaine européenne de la mobilité - Fabien Comte, chef de gare d'Angoulême, en compagnie de clients.**

régional – SNCF, comme l'expérimentation, dès fin 2007 à Jaunay-Clan, d'un téléafficheur sur l'état du trafic TER, qui pourrait être déployé dans de nombreux points d'arrêt.

Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF, l'a assuré : cette Nouvelle Dynamique mobilisera nationalement des moyens nouveaux, tant financiers (100 M euros) qu'humains (mille emplois créés). Chaque action engagée sera évaluée sous l'angle du bénéfice effectif pour le client. ●

## REPÈRES

## Quatre axes de proximité permettant l'intermodalité de l'offre

- Proximité géographique
- Proximité des autorités organisatrices
- Proximité des clients
- Proximité des personnels au service des clients

**Xavier Ouin /**  
directeur régional  
de la SNCF



“ Les actions retenues au titre de la Nouvelle Dynamique des proximités bénéficieront de financements nouveaux dégagés par la SNCF. Chaque euro dépensé devra être utile et visible pour les clients du TER.”

#### REPÈRES

### Un programme d'actions en trois ans

**Fiabilité, régularité, qualité de service...** Tous les jours, 5 600 TER transportent en France plus de 700 000 voyageurs. Cet engagement 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 cent millions d'euros, la SNCF veut 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 de proximités répondra aux attentes les plus clairement exprimées par le voyageur : la fiabilité, la régularité et la qualité de service. La dynamique des proximités dans notre région, c'est l'opportunité, et les moyens, d'éliminer des freins gênants pour l'essor du TER. ●



TRANSPORT COMBINÉ COGNAC-LE HAVRE

## Une réponse adaptée aux attentes des chargeurs

Afin de répondre aux attentes de ses clients de Poitou-Charentes, Fret SNCF a réouvert sa ligne de transport combiné Cognac-Le Havre le 12 juin.

**A**près quatre mois d'activité, la liaison a été inaugurée le 5 octobre par Dominique Bussereau, Secrétaire d'État en charge des Transports, en présence, notamment, d'Olivier Marembaud, directeur général délégué de Fret SNCF, de Christian Dufour, président du directoire de Naviland Cargo, et de Pierre Boutier directeur de la Zone Fret Atlantique. Longue de 680 kilomètres, cette ligne permet d'acheminer les productions des entreprises de Cognac (essentiellement des spiritueux) jusqu'au port maritime du Havre, où elles seront ensuite dirigées vers plusieurs continents. Pour l'heure, deux trains hebdomadaires, composés chacun de

30 wagons (l'équivalent de 120 semi-remorques), parcourent cette liaison et assurent l'acheminement de 960 tonnes nettes de marchandises à l'aller et de 800 tonnes nettes dans le sens Le Havre-Cognac. L'offre montera en puissance rapidement puisque trois trains hebdomadaires (soit 180 camions) circuleront dès 2008. Outre cette liaison, Fret SNCF a ouvert en 2007 d'autres lignes pour le transport combiné : fiables et adaptés au transport de marchandises conteneurisées, des trains assurent désormais régulièrement des liaisons de ce type entre les ports du Nord (Anvers, Rotterdam) et Lyon-Vénissieux et Hendaye, axes à fort potentiel de trafic. ●

#### EN BREF



#### L'ÉTOILE DE SAINTE CERTIFIÉE

En mars 2006, la certification AFNOR de la ligne Angoulême-Royan avait ouvert la voie. En février dernier, la totalité des cinq branches de l'étoile ferroviaire de Saintes a obtenu la certification qualité, établie sur la base d'un audit AFNOR annuel. Celui-ci analyse le niveau de qualité atteint sur vingt critères, auxquels s'ajoutera, en 2008, un critère de plus sur la gestion des situations perturbées inopinées. Cette certification couronne un effort substantiel tant en investissement (100 000 euros de mise à niveau des installations en un an) qu'en mobilisation de tous les personnels au service des clients.

**Jacques Santrot /**  
vice-président du  
conseil régional



“ L'extension de l'atelier de maintenance ferroviaire de Saintes pour 2009 est la solution adéquate pour l'entretien des nouvelles rames AGC. Le coût de l'investissement – environ 13,5 M € – sera compensé par l'amélioration des rotations des rames, qui éviteront des déplacements vers Tours, Limoges ou Bordeaux.”



ÉVÈNEMENT

## Des tarifs sur mesure

La SNCF a fait évoluer sa gamme tarifaire Grandes Lignes (TGV, TéoZ, Corail Lunéa) à compter du 7 octobre. Gros plan sur des prix et des services encore plus adaptés aux besoins des clients.

**C**e n'est certes pas la révolution mais c'est une première : outre la distinction classique entre première et seconde classes, la SNCF distingue désormais les clients « professionnels » et « loisirs ». En effet, les attentes de ces deux types de voyageurs diffèrent de façon notable. Les premiers, qu'ils utilisent le train de manière régulière ou occasionnelle, souhaitent pouvoir bénéficier de souplesse dans l'organisation de leur voyage. Sensibles aux services apportant un supplément de confort à leurs déplacements, ils sont familiers des réservations tardives et des changements de programme inopinés. Les clients « loisirs », quant à eux, souhaitent payer le moins cher possible.

« Notre nouvelle offre tarifaire cible au plus près ces différents besoins », précise Patrick Burg, directeur commercial régional. Les professionnels bénéficient désormais d'une offre « services compris » incluant, pour un surcoût modique\*

l'accès à davantage de souplesse et de niveau de prestation. Ils peuvent ainsi procéder à des échanges de réservation jusqu'à H+1 sans frais avec des guichets, distributeurs et numéros d'appel dédiés. Ils peuvent bénéficier de services spécifiques, comme la restauration à la place, le regroupement dans les voitures, la réservation d'un taxi à l'arrivée ou l'accès à un salon d'attente distinct en gare de Bordeaux. Quant aux clients « loisirs », il leur est désormais proposé davantage de prix bas. Objectif : augmenter le nombre de voyageurs accédant à un tarif réduit, avec un prix d'appel de 22 euros, contre 25 euros jusqu'à présent sur Bordeaux Paris en deuxième classe avec Prem'S. Des services à la carte sont développés, comme Jeunes Voyageurs Service pour les enfants voyageant seuls ou Faciléo pour l'accompagnement des personnes handicapées. ●

\* 1,50 euro en seconde classe et 3 euros en première, en TGV sur Poitiers - Paris, pour un client occasionnel.



Patrick Borg /  
directeur commercial  
régional de la SNCF



## “Des avantages plus clairement identifiables”

Quel est l'objectif de l'évolution de l'offre tarifaire SNCF ?

Il s'agit d'adapter notre offre aux exigences de nos clients et ce, alors même que le dynamisme soutenu de la politique tarifaire, avec les tarifs Découverte et les cartes commerciales, ont démontré leur capacité à dynamiser durablement le trafic voyageurs.

Quels en sont les avantages pour les voyageurs « loisirs » ?

Ils disposent d'une gamme plus étendue de petits prix accessibles à tous, suivant trois règles simples : si l'on paie moins cher, on accepte des contraintes ! plus l'on réserve tôt, moins cher on paie et enfin, la fidélité est mieux récompensée ; le tarif réservé aux 25 % de voyageurs titulaires d'une carte commerciale sera toujours inférieur à celui proposé au client occasionnel.

Et pour les professionnels ?

La tendance de fond est à l'enrichissement du niveau de service fourni au client en amont, pendant et après le voyage. C'est là-dessus que se joue notamment la bataille qui nous oppose au transport aérien sur les grandes distances. ●

EN BREF



TRAFIC EN HAUSSE

Bien que les taux d'occupation soient déjà très élevés sur l'axe Poitou-Charentes – Paris-Région parisienne, le trafic du premier semestre 2007 progresse de +3,3 % (et même de 5 % vers et au départ des gares bis d'Ile-de-France).



4,1 MILLIONS

C'est le nombre de voyages effectués au cours de l'année 2006 sur la liaison TGV entre le Poitou-Charentes et l'Ile-de-France. Un chiffre qui représente 5 % du trafic TGV France.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

# Les biocarburants testés sur TER

Poitou-Charentes est la première région de France à expérimenter l'utilisation du biocarburant sur une partie de son parc TER. Le point sur un test mené sous haute surveillance.



Le biocarburant retenu pour ce projet est composé à 70 % de gazole et 30 % de biocarburant pur, du biodiésel, d'où le nom générique de B30. Le biodiésel est fabriqué à partir d'huiles végétales extraites en majorité du colza.



## “Une grande première”



**Thierry Cami /**  
responsable du pôle Traction Diesel au Centre d'Ingénierie du Matériel SNCF (CIM), basé au Mans

### Qu'est-ce que le biodiésel ?

Un carburant issu de la biomasse, donc essentiellement de la décomposition de végétaux comme le maïs, le lin ou le tournesol. L'expérimentation menée depuis le 10 juillet, sur huit autorails TER de type X73500 circulant sur l'Étoile ferroviaire de Saintes et sur la ligne Bressuire-Saumur recourt au biocarburant B30 de Total, mélange de 30 % de biodiésel à 70 % de Diesel classique. Il s'agit du premier test effectué en exploitation dans le secteur ferroviaire européen.

### Quel est l'objectif de cette expérimentation ?

Il s'agit de mesurer l'impact du biocarburant sur le matériel roulant, en termes de durée de vie, de coût d'exploitation, de contraintes logistiques et d'émissions polluantes. Pour que les mesures d'impact soient fiables, l'expérimentation a nécessité un état des lieux exhaustif des moteurs et une mise à neuf de



certaines de leurs composants. Le coût du test atteint 825k€ sur deux ans. La Région Poitou-Charentes finance pour moitié l'opération, hors installations fixes (les stations-services aménagées à Saintes et Thouars).

### D'autres régions vont-elles emboîter le pas ?

Les régions Champagne-Ardenne et Bourgogne démarreront une expérimentation semblable d'ici à la fin 2007. Dès 2008, le test pourrait être étendu à des matériels plus sensibles, fonctionnant par injection haute pression. Lorsque tous les types de moteurs auront été testés, la SNCF se prononcera sur l'éventuelle généralisation de ce biocarburant à l'ensemble de son parc Diesel. ●

### REPÈRES

#### Vous avez dit biocarburants ?

Issus de la transformation de la biomasse, les biocarburants sont assimilés à une source d'énergie renouvelable. Leur utilisation permet d'envisager une réduction de 15 à 70 % des émissions de gaz à effet de serre, selon les matières premières employées, les biocarburants considérés et leur taux d'incorporation. ●

Mode de transport très écologique, le train est voué à un bel avenir. Afin de diminuer encore plus sa consommation d'énergie, la SNCF met en œuvre une vraie politique de développement durable. Un engagement qui remonte à 1999.

**Gare de Bordeaux**

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 et des équipes, comme, ici, celle du Canada...



... et bien sûr celle de l'Irlande.



**Gare de Bordeaux**

Les agents du site bordelais ont été particulièrement sollicités pour accueillir les dizaines de milliers de supporters venus assister aux quatre rencontres programmées au stade Chaban-Delmas où s'est notamment illustrée l'équipe canadienne.

**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...

**Solidarité**

Le comité régional de la Fondation solidarité de la SNCF a remis cet été ses Coups de cœur solidaires à des associations qui mènent des actions dans le champ de la prévention sociale et éducative et dans lesquelles un agent SNCF est lui-même engagé. Un chèque de 3 000 euros a notamment été remis à l'association *De l'ombre à la lumière*, qui soutient les « enfants de la lune » (souffrant d'hypersensibilité aux rayons UV) et située à Aigrefeuille-d'Aunis.



**Solidarité**

L'association Cap Sud, à Poitiers, a elle aussi reçu un chèque de 3 000 euros afin de poursuivre un projet destiné aux enfants qui apprennent la pratique du jardinage tout en développant des liens intergénérationnels.



**Affichez vos couleurs !**

Si vous souhaitez faire du train un vecteur de l'image de votre territoire, la SNCF vous propose de porter haut les couleurs de votre commune en faisant voyager son blason de ville en ville. L'idée vous tente ? Contactez Jean-Luc Combecave, responsable institutionnel régional : 05 47 47 14 15 ou [jean-luc.combecave@sncf.fr](mailto:jean-luc.combecave@sncf.fr)