



GARES

Transport public

Les gares du Transport public se regroupent pour préparer leur développement P. 3



FRET

Sibelit

Les EF française, belge, suisse et luxembourgeoise vont exploiter ensemble des trafics nord-sud P. 6

Les infos-la radio P. 11

• Chaque jour, l'essentiel de l'actualité de l'entreprise. Ce qu'en dit la presse nationale. Actualisation à chaque événement sur 515 302 ou au 0805 90 51 51.

lesinfos

la radio | le journal

P6

Talent Deuxième édition des Oscars de la fonction Achats

Le 7 avril dernier, étaient remis les deuxièmes Talents d'Or, qui récompensent les équipes et les projets ayant le plus significativement contribué à l'atteinte des objectifs de diminution et de maîtrise des coûts du programme Talent, initié par la direction des Achats depuis juin 2002, et qui vise 400 millions d'euros d'économies l'ici à 2007. Vainqueur de cette édition : l'équipe du pôle système en gare, pour son

travail efficace de négociation avec les fournisseurs d'équipements comme les automates de vente, les appareils de téléaffichage ou de vidéosurveillance. Les «Oscars» de la fonction Achats ont aussi récompensé deux projets spécifiques : le travail conjoint entre différentes directions pour l'achat de 100 escalators sur cinq ans (économie de 10 millions d'euros), ex-aequo avec celui mené pour mieux acheter et mieux gérer



le liquide de précharge des TGV – c'est-à-dire le produit bleu de nettoyage des toilettes –, qui reviendra désormais 35% moins cher à la SNCF. Les économies non plus

n'ont pas d'odeur ! En 2005, plus de 80 millions d'euros ont été économisés grâce à l'ensemble des actions menées dans le cadre de Talent. G. L.

explications

Transports urbains

Rhône-Alpes Ayant appuyé Keolis avec succès sur un appel d'offres, le groupe SNCF se retrouve en position idéale pour tirer parti de la croissance considérable du trafic TER.

A Lyon, REAL ouvre une voie royale à l'intermodalité du groupe

En 2004, la compétition avait été rude pour l'attribution du marché des transports en commun lyonnais. Keolis Lyon, la filiale de SNCF Participations, l'a finalement emporté, grâce à la défense d'un projet intermodal Keolis-SNCF. La proposition jouant sur la complémentarité TER-transports urbains a fait mouche parce qu'à Lyon, comme dans d'autres grandes villes, responsables et élus ont pris conscience que l'efficacité passe par l'intermodalité.

«La problématique a émergé progressivement, précise Jean-Pierre Farandou, président de Keolis Lyon. Avec la création de la halte TER Jean Macé, à proximité de la ligne D du métro et d'un pôle de bus, nous avons démontré



Dans l'agglomération lyonnaise, les transports urbains et le TER sont complémentaires. Ici, correspondance directe entre le métro et les trains express régionaux.

l'intérêt d'une interconnexion des différents modes de transport. Cela a été un point de départ pour un vaste projet : REAL, ou Réseau express de l'aire urbaine lyonnaise. Autre signe de l'engagement

du groupe dans un projet intermodal : la nomination de Jean-Pierre Farandou, jusqu'alors directeur régional SNCF, à la tête de Keolis Lyon. Pour Bruno Mercader, chef de projet REAL à la

SNCF, «le projet REAL place la SNCF en position idéale pour profiter d'une dynamique porteuse. La fréquentation des TER a augmenté de 9% en Rhône-Alpes en 2005, et l'on estime le potentiel à 200 000 ou 250 000 déplacements/jour en 2010, contre 60 000 aujourd'hui.»

Si l'impulsion est venue du sommet, le projet est aujourd'hui une réalité concrète pour les équipes Keolis et SNCF. «Nous avons déjà l'habitude de collaborer, rappelle Jean-Pierre Farandou. Le pôle d'échange pilote de Lyon-Vaise, par exemple, est le résultat de la mise en commun de nos savoir-faire en matière de gestion des flux de clientèle. La conception du cheminement, le système

d'information, la signalétique sont issus de réflexions et de travaux communs.» Le projet est entré dans un cercle vertueux qui profite à la SNCF et à sa filiale. «Le groupe a aujourd'hui seul à pouvoir proposer la prestation intermodale qu'attendent les clients, conclut Jean-Pierre Farandou. Nous avons plusieurs années d'avance. A nous de tirer parti de cet avantage stratégique pour occuper le terrain et être devenus incontournables quand nos concurrents auront bâti des offres alternatives.»

GEORGES LESAGE

L'intermodalité est LA solution

Sylvie Hamelin-Thibaud, responsable du projet REAL à la région Rhône-Alpes : «Pour la région, il est essentiel de développer une offre TER attractive afin de répondre efficacement à la saturation des axes routiers, qui est une préoccupation croissante des habitants de l'agglomération. La SNCF est évidemment un partenaire privilégié. Mais la réponse ne peut être crédible et efficace que si elle apporte une solution de bout en bout. L'intermodalité est LA solution ; elle est cohérente avec le plan de déplacement régional.»

2006-2010 : l'objectif général et les priorités



L'objectif de parvenir à l'intermodalité d'ici à 2010 sera atteint après un investissement de 400 millions d'euros. La desserte ferroviaire sera améliorée et cadencée, avec plus de correspondances. Le matériel roulant sera renouvelé. 58 gares et leurs abords se-

ront renouvelés d'ici à 2009 pour un budget total de 7 millions d'euros, financés à 75% par le conseil régional et à 25% par la SNCF. Les services en gare seront améliorés. L'accès aux gares sera facilité, les horaires des transports urbains et non urbains seront coordonnés avec ceux des TER. REAL prévoit le développement de l'intégration des réseaux par la mise en place de services multimodaux. Dès la fin 2006, une tarification intégrée multimodale et zonale verra le jour. Une carte à puce unique permettra d'accéder à l'ensem-

ble des réseaux de transport. Une centrale d'information multimodale devrait voir le jour à la fin 2006 ou en 2007. En 2006, des investissements lourds seront réalisés sur l'axe Mâcon-Lyon-Vienne : renouvellements de matériels avec la livraison de trains à deux niveaux et de rames réversibles modernisées, remises à niveau des gares, rehaussements de quais, créations de parkings. En tout, près de 150 millions d'euros d'investissement sur trois à quatre ans. Des actions pour la sûreté et le renforcement de

l'information voyageurs sont aussi planifiées. Les dessertes seront améliorées et cadencées, et les horaires fiabilisés sur cet axe prioritaire.

Côté billettique, 34 gares SNCF situées dans un rayon de 30 km autour de Lyon distribuent, depuis le début de l'année, les titres des transports en commun lyonnais. C'est le premier signe tangible de l'intermodalité, en attendant la mise au point d'une tarification intégrée à l'échelle de l'agglomération d'ici à la fin 2006.

G. L.