

Les infos-radio P. 11

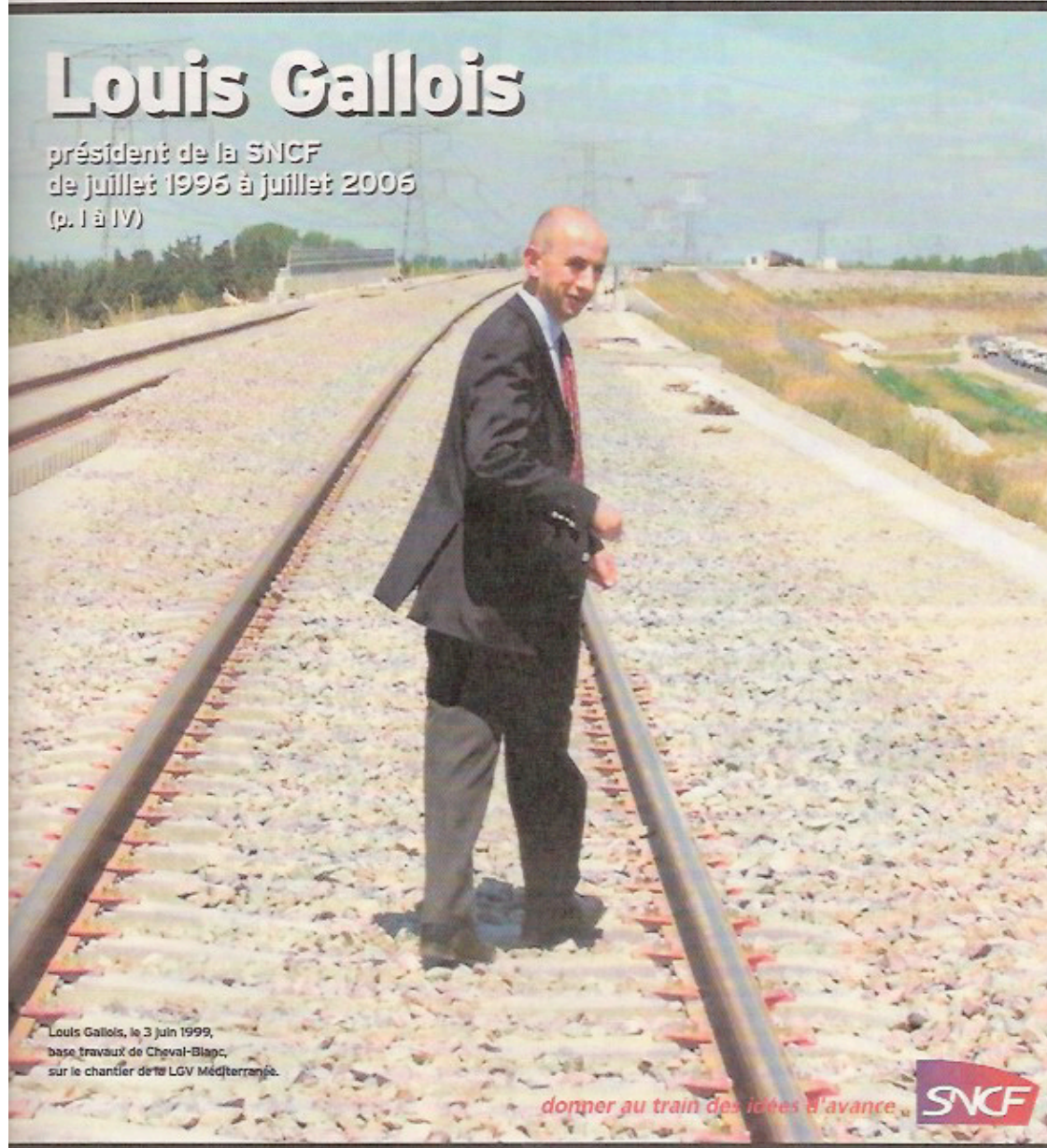
Chaque jour, l'essentiel
de l'actualité de l'entreprise.
Ce qu'en dit la presse nationale.
Actualisation à chaque
événement
sur 515 302 ou au 08 05 90 51.

lesinfos

la radio | **le journal**

Louis Gallois

président de la SNCF
de juillet 1996 à juillet 2006
(p. I à IV)



Louis Gallois, le 3 juin 1999,
base travaux de Cheval-Blanc,
sur le chantier de la LGV Méditerranée.

donner au train des idées d'avance



Les infos-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 08 05 90 51.

lesinfos

la radio | le journal

P 4

Page 4

actualités

Sûreté Le SNPF est opérationnel

Le 9 juin, le Service national de la police ferroviaire (SNPF) et la SNCF ont signé un protocole et une convention pour formaliser leur partenariat. Le protocole définit les échanges d'informations préopératoires entre le SNPF et la SNCF, les programmations des missions ainsi que les modalités de suivi et d'évaluation des actions. La convention précise les conditions de mise à disposition de moyens. La création du SNPF avait été annoncée par le ministre de l'Intérieur le 10 janvier 2006. Rattaché à la police aux frontières, il est chargé de coordonner au niveau national les différentes entités des forces de l'ordre qui concourent à la sécurisation des emprises ferroviaires. Il est organisé par « zones de défense », ce qui correspond à l'orientation prise par l'entreprise pour le développement

Conventions régionales Treize régions TER entament la négociation avec les autorités organisatrices. Gros plan sur la Bretagne.

Le climat breton est sain

A l'initiative du Comité d'établissement de Bretagne, trois débats publics ont été organisés dans les villes de Vannes, Morlaix et Rennes au cours du mois de juin.

L'objectif affiché par le comité d'établissement était de faire dialoguer toutes les parties concernées par les activités de la SNCF : les décideurs régionaux et locaux, les cheminots, mais aussi les utilisateurs. Ces derniers n'étaient que modestement représentés, mais cela s'explique sans doute par le bilan satisfaisant de la convention signée en 2002.

Avec 7,4 millions de voyageurs en 2005, soit 17,4% de plus sur la période, la Bretagne se classe en effet première en évolution du trafic. Dans le même temps, les recettes

augmentaient de 29,3% et le niveau de qualité atteignait 95,6% pour la régularité, 95,9% pour les gares et 92,1% pour les trains.

Gérard Lahellec, vice-président du conseil régional chargé des transports, est satisfait de ces évolutions. « Des investissements importants ont été réalisés (environ 200 millions d'euros pour le matériel), les cheminots se sont mobilisés pour la qualité de service, les utilisateurs répondent présent et la demande augmente grâce aux cadencements type RER, a-t-il déclaré. L'enjeu, c'est de ne pas rater l'étape suivante : celle de la croissance de la clientèle, pour laquelle toutes les conditions sont maintenant réunies. » Sur la base de ces bons résultats, la volonté affi-



En Bretagne, le CE est à l'initiative de débats publics.

chée de la région est claire : il faut approfondir le partenariat avec la SNCF. Cadencement, intermodalité, stationnement, prise en charge des personnes à mobilité réduite, mais aussi stratégie générale de

l'entreprise... autant de thèmes abordés au cours de ces réunions. La négociation de la nouvelle convention n'est pas très en avance, mais c'est sans gravité.

GÉORGES LESAGE, A VANNES

explications

Groupe

Services En maîtrisant l'ensemble des services qui sont demandés, le Groupe SNCF se rend indispensable dans la gestion des gares du Transport Public.

Les gares du Transport Public vont être un concentré de services

Intermodalité, voyageurs handicapés, stationnement, voilà des points qui concernent toutes les gares. Pas seulement les 165 plus importantes de la SNCF, qui sont pilotées par la direction des Gares et de l'Escalier, mais aussi les 3 014 gares et haltes du Transport Public.

L'environnement leur est favorable, avec une croissance régulière de la fréquentation des TER, mais elles doivent suivre cette croissance, évoluer et proposer des services nouveaux, avec des enseignes ou des opérateurs multiples. Tout le monde le demande, autorités organisatrices comme voyageurs. Il faut évidemment des cheminements simples, une orientation compréhensible et des stationnements adaptés aux voitures (utilisées par un client sur deux) et aux vélos.

«Parler d'intermodalité, c'est d'abord parler des gares, a résumé Bernard Sinou,



La nouvelle gare de Saint-Malo, inaugurée le 24 juin dernier.

directeur du Transport Public. Or les évolutions actuelles sont l'occasion de rendre le Groupe SNCF incontournable. Nous sommes unanimement reconnus en tant qu'experts du mode ferroviaire, mais nous affichons aussi, avec l'appui des filiales Effia et Keolis, la maîtrise de services à l'échelle des villes et des territoires.»

L'enjeu est simple : les opérateurs dont on ne pourra pas

se passer demain seront ceux qui maîtriseront intelligemment l'ensemble des services demandés. Ceux qui sauront être des «intégrateurs», capables d'assurer la sécurité, l'information en cas de problème, de réduire les durées du transport en assurant des correspondances «fluides» entre les modes de transport et de proposer des services pendant le temps d'attente.

«Valoriser notre patrimoine, inventer de nouveaux services, repenser les cheminements : c'est ainsi que les gares joueront leur rôle», conclut Jean-Louis Jourdan, directeur délégué commercial au Transport Public.

GEORGES LESAGE

Question à Roland Bonnepart

Vous êtes directeur industriel et commercial. Par où commencer ?



«Treize conventions régionales sont en cours de renégociation et il faut mener à bien, et rapidement, six chantiers prioritaires. D'abord, la réalisation dans chaque région d'un panorama général du potentiel des gares et haltes. Ensuite, la création de parkings et le traitement des accès, le développement des services

marchands - et notamment des franchises -, la définition d'une tarification d'accès aux gares TP, et la mise en œuvre d'un appui à la maîtrise d'ouvrage des gares TP. Il faut aller vite, pour tirer parti de l'avantage que la SNCF possède sur ses futurs concurrents et pour devenir incontournable. La réponse élaborée par le Groupe SNCF est donc industrialisée : les modules universels (voir ci-dessous) vont mettre en place le niveau de service attendu et revitaliser les gares TP.»

Services Premiers modules universels

Les gares et haltes du Transport Public doivent remplir une dizaine de fonctions allant de l'accueil à la gestion administrative et à la maintenance, en passant par l'information client, la distribution, la communication.

C'est en partant de cette remarque évidente qu'ont été élaborés les Modules universels de service transport (Must) et leurs déclinaisons : les kiosques et les haltes (Kust et Hust).

«Il s'agit d'un concept industrialisé, déclinable et adaptable rapidement à toute configuration», précise Béatrice Vauday, chargée du dé-

ploiement opérationnel des modules. Les Must permettent d'augmenter l'autonomie de fonctionnement des gares tout en renforçant l'identité TER, en créant une image facilement identifiable.»

Installés en Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-

Alpes, Basse-Normandie, et pour Transilien, les Must proposent une «façade» de services : informations, affichettes, écrans plats, cadres d'affichage et, bien sûr, distributeurs automatiques de billets. Les éléments se combinent selon les besoins.

Billettique : vers le parking + rail

Parking + rail : la combinaison titre de transport et stationnement semble promise à un bel avenir. Dans ce domaine, la SNCF est bien placée : sa réflexion sur la billettique la met en position de proposer un tel service, et Effia se positionne comme intégrateur-facilitateur pour les différents intervenants.

