

LESiNFOSLE MAG#55

LE MENSUEL DE TOUS LES AGENTS - DÉCEMBRE 2017

PROJET GROUPE SNCF 2025 LES QUESTIONS DES AGENTS, LES RÉPONSES DU PRÉSIDENT

L'ALBUM
AVEC LE MAGASIN
GRAND TRAIN,
SNCF TIENT BOUTIQUE

LES INFOS D'AILLEURS
L'INDE, TERRE PROMISE
DES TRANSPORTS

LA PRESSE EN PARLE *Équipe Les infos*

LA BUSINESS 1^{RE} DE LYRIA MET LES PETITS PLATS DANS LES GRANDS

«La compagnie ferroviaire spécialisée dans les liaisons entre la France et la Suisse lance, le 10 décembre, la classe Business 1^{re} calquée sur les standards de l'aérien, signale **MOBILICITÉS** (30/11). Une première étape dans la refonte de l'offre qui s'achèvera avec le renouvellement du matériel roulant à partir de 2020.» Rame dédiée de 31 places, verre de bienvenue, serviette Oshibori, repas gastronomique, nappe blanche et boissons à discrétion : en diversifiant sa gamme, Lyria «s'attend, pour son prochain exercice financier, à une embellie de 5 à 8%», explique **TOURMAG.COM** (29/11).

POUR QUI ROULE LE CDG EXPRESS ?

Le gouvernement a annoncé mi-novembre un prêt de 1,7 milliard d'euros pour la liaison CDG Express, dans la perspective, notamment, des Jeux. Le PDG d'Aéroports de Paris (ADP), Augustin de Romanet, a «défendu la future liaison ferroviaire directe entre Roissy et Paris, assurant que cette ligne ne serait pas "un train pour les riches" et ne se ferait pas au détriment du réseau existant», a souligné **L'AFP** (30/11), rapportant des propos tenus sur **FRANCE INFO**. «Le CDG Express, précise l'agence, doit relier à l'horizon 2023 la gare de l'Est, dans le centre de Paris, au Terminal 2 de l'aéroport de Roissy. Le trajet, long de 32 km, durera vingt minutes et coûtera 24 euros. La société concessionnaire qui gèrera l'infrastructure sera constituée d'ADP, de SNCF Réseau et de la Caisse des dépôts et consignations», rappelle **LA VIE DU RAIL** (01/12).



KEOLIS SE GARE DANS LES PLACES DE PARKING DISPONIBLES

Keolis investit 12 millions d'euros dans la start-up française Onepark. Cette dernière permet aux particuliers de réserver des places de parking vacantes appartenant à des hôtels ou des entreprises. Selon David Vanden Born, cofondateur et directeur

général de l'entreprise, cité par **LE FIGARO** (16/11), «cette opération représente un tournant pour Onepark, car elle va nous donner les moyens d'accélérer notre développement à l'international.» «Pour séduire le public, Onepark négocie les tarifs pour

assurer des prix compétitifs par rapport à ceux pratiqués par les parkings "traditionnels". L'entreprise mise aussi sur une expérience utilisateur facile et intuitive pour imposer un nouvel usage dans les mobilités urbaines», indique **LA TRIBUNE** (16/11).



~~~~~  
**@mag\_fon** Une vague de sourires vient d'envahir le Pici au départ de Chelles grâce à l'annonce du conducteur (accompagné de son stagiaire Antoine), qui a trouvé un moyen sympa de nous faire patienter le temps que le signal passe au vert. Merci ! / **@laurianeab** L'interview #SNCFauFéminin de @Beaujolaize, créatrice humaniste pour les gares d'Ile-de-France, est à découvrir ! / **@chefdebordparis** Communication connectée à bord aujourd'hui sur votre TGV 6615 direction Lyon : échangez avec votre #Chefdebord via #Twitter avec le numéro de votre TGV / **@octodon\_bleu** Un grand merci au voyageur qui a trouvé et remis ce jour à un agent SNCF des Aubrais-Orléans mon téléphone portable oublié sur un siège dans le Paris - Bourges. / **@LoreleiLaPsy** Je pense que la SNCF a des parts chez McDonald's. C'est pour ça qu'ils suppriment systématiquement mon train de 12 h 45.  
 ~~~~~

CONTRIBUEZ AUX INFOS



Vous avez une idée de sujet ou souhaitez réagir à une actualité de l'entreprise ?
 Écrivez à journal.lesinfos@sncf.fr

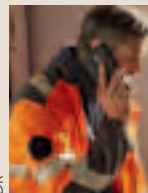


DR

UN NOUVEL OUVRAGE EXPLORE L'ORIENT-EXPRESS

À l'occasion de la sortie d'*Orient-Express*, de l'histoire à la légende (Albin Michel), un beau livre signé Guillaume Picon et illustré par Benjamin Chelly, un entretien vidéo a été réalisé avec l'auteur, un historien spécialisé dans l'étude d'archives institutionnelles.

À DÉCOUVRIR SUR L'APPLI LES INFOS ET LESINFOS.SNCF.FR



DR

"SÉCURITÉ AU TRAVAIL" S'OUVRE À TOUS
 Récompensée lors des Trophées SNCF 2016 et étendue aux trois Épic début 2017, la plateforme Sécurité au travail est désormais accessible à tous les salariés, disponible sur tablette, et devient l'outil unique de déclaration des accidents du travail pour les managers.

À DÉCOUVRIR SUR L'APPLI LES INFOS ET LESINFOS.SNCF.FR

TIM DUP FAIT CADENCER LE TER

Le premier album de Tim Dup, jeune artiste français de 22 ans, est sorti le 27 octobre. *Mélancolie heureuse* décline quatorze titres, dont *TER Centre*, une chanson qui a créé le buzz, notamment auprès de certains agents !

PROPOS RECUEILLIS PAR Claire Cousin



Comment est née l'idée de consacrer une chanson au TER Centre ?

Tim Dup : Je viens de Rambouillet et, pendant cinq ans, j'ai pris le train matin et soir pour me rendre d'abord au lycée, à Versailles, puis à la fac, près de Montparnasse. Ainsi je passais tous les jours une quarantaine de minutes au moins dans les transports. Ma chanson *TER Centre* est inspirée de ces années d'observation, de souvenirs, d'ambiances. C'est comme une bulle qui a gonflé petit à petit. Les transports du quotidien, c'est un peu ambivalent : d'un côté on n'a pas le choix, on les subit, mais en même temps on s'y habitue et on finit par s'attacher à ces voyages. Je suis persuadé que certains adorent cette parenthèse entre le travail ou les études et la maison, qui permet de lire ou de ne penser à rien.

Dans quel contexte a été écrit le morceau ?

T. D. : Je l'ai écrit d'une traite lors d'un trajet retour. La semaine précédente, une scène inhabituelle avait eu lieu. Je rentrais avec le dernier TER d'une soirée à Paris, j'étais avec quelques copains. On croise un autre groupe de jeunes, ça part sur le mode bagarre jusqu'à ce que quelqu'un demande : « *T'écoutes quoi, comme musique ?* » L'atmosphère s'est détendue d'un coup, et on a même fini en improvisation dans le TER. C'était un peu surréaliste... J'ai repensé ensuite à d'autres moments vécus dans les trains et à l'atmosphère qui y règne.

Quel rôle a joué ce titre dans le cadre de votre premier album ?

T. D. : Je l'ai composé il y a plus de trois ans et il m'a ouvert pas mal de portes. Ce morceau témoigne du style de l'album, il représente une forme de déclic dans mon écriture, d'un seul jet, sur le vif. J'aime cette façon d'écrire. Bien sûr, elle produit parfois des imperfections, mais je trouve que l'émotion y est plus palpable.

PLACE À LA TOURNÉE

Programmé fin mai 2018 à la Cigale, à Paris, Tim Dup entame actuellement une tournée qui le fera voyager aux quatre coins de la France, à Marseille, Lyon, Bordeaux ou encore Toulouse, et même en Belgique. Le grand public a déjà pu le voir dans les émissions télévisées *On n'est pas couché* et *Taratata*. Le succès est bel et bien au rendez-vous pour ce jeune artiste talentueux, qui pourrait bien être la révélation masculine de l'année. Il compte parmi ses fans des contrôleurs, qui lui envoient des tweets lorsqu'ils découvrent le morceau *TER Centre* !

Plus d'informations sur timdup.com

Le clip a été tourné in situ et montre des scènes en gare et à bord du train. Racontez-nous dans quelles conditions a eu lieu le tournage...

T. D. : J'appréhendais beaucoup les questions de droit à l'image. Du coup, j'avais apporté des sortes de contrats à faire signer aux gens. À cette époque, j'étais en autoproduction : deux copains sont venus m'épauler pour faire les plans serrés. Mon grand-père aussi nous a donné un coup de main ! Pour être tout à fait franc, on a tourné un peu « à l'arrache » ; maintenant que j'ai signé avec le label Columbia, je sais qu'il faut des autorisations en bonne et due forme.

Aujourd'hui, le TER fait-il toujours partie de votre quotidien ?

T. D. : Je le prends encore le week-end pour retourner chez mes parents. Il a changé de nom, il s'appelle maintenant TER Centre-Val de Loire. Il a été rénové aussi, et c'est bien, même si j'appréciais le côté légèrement « cotonneux » des anciens modèles. Pour mes concerts, je prends beaucoup le TGV. J'ai même ma carte Grand Voyageur. On a la chance, en France, de disposer d'un réseau ferroviaire bien développé, qui dessert beaucoup de villes... même s'il faut souvent repasser par Paris.

Que pensez-vous du voyage en train en général ?

T. D. : Avec le train longue distance, il existe une dimension un peu légendaire, comme avec l'Orient-Express, le Transsibérien, voire

le Poudlard Express qui part d'une voie fantôme dans la série *Harry Potter*. J'aime l'idée du voyage en général – plusieurs titres de l'album y font référence –, la perspective de la destination, et partir d'un point A pour arriver à un point B. Dans tout ce qu'on fait, finalement, il y a cette notion de trajectoire, comme la vie en elle-même d'ailleurs. ●

L'ALBUM

↓ PHOTOS ET AFFICHES, PAPETERIE, SACS, MUGS, BENTOS, BADGES OU ENCORE POSTERS À COLORIER : UNE PREMIÈRE SÉRIE D'OBJETS ALLIANT DESIGN ET PATRIMOINE EST EN VENTE SUR MAGASINGRANDTRAIN.SNCF.COM



LE MONOGRAMME HISTORIQUE
DE SNCF, DESSINÉ EN 1938
PAR MAXIMILIEN VOX (1894-1974),
ORNE MUGS ET BENTOS DE LA
COLLECTION, APRÈS AVOIR FIGURÉ
SUR LE MATÉRIEL ROULANT.



SIGNALISATIONS ET DÉTAILS
DE CERTAINS BÂTIMENTS (VITRAIL,
VERRIÈRE, HORLOGE, ETC.) FONT
ÉCHO À L'UNIVERS FERROVIAIRE.
ILS SONT REPRODUITS SUR
DES CARNETS ET DES TOTE BAGS.



SNCF

SOS PATRIMOINE

Quel bel ouvrage ! Il est important de préserver un patrimoine si précieux aux yeux des cheminots et des usagers nostalgiques. Ce serait par conséquent bienvenu d'aider et d'accompagner le travail des passionnés qui, comme moi, se démènent pour sauvegarder ce matériel emblématique. J'essaie de conserver une rame très chère aux «Transiliens», et je peux vous assurer que rien n'est fait pour me faciliter la tâche...

Réaction à notre article «Patrimoine ferroviaire : quand la culture croise le chemin de fer» à propos du nouvel ouvrage *Patrimoine ferroviaire*, édité par le Centre des monuments nationaux.



La fin... et les moyens

LA
ROBUSTESSE
EN QUESTION

Des actions intermétiers ont été menées pendant des années entre agents d'Escalade, conducteurs et agents commerciaux trains. La ponctualité n'est managée que par l'Escalade. Dans les ECT ou à la Traction, ce n'est pas un sujet que le premier tour de roues ait lieu à H00. Donc bon courage pour faire avancer les choses, surtout avec la suppression programmée des agents de départ dans les escalades. **Éric**

Commentaire suscité par le *Temps réel* publié le 1^{er} décembre sur l'appli Les Infos et intitulé «Pour arriver à l'heure, il faut partir à l'heure», qui concernait l'opération H00 initiée par le groupe de travail Produit train du programme Rob.In. Plus d'informations sur l'appli Les Infos.



LE 16/12,
LE PREMIER
INTERCITÉS
100% ÉCO
CIRCULERA
ENTRE
PARIS-BERCY
ET LYON-
PART-DIEU.

Faire écho à l'Éco

C'est bien dommage qu'il y ait si peu de publicité pour les Intercités 100% Éco. Ils ont beaucoup de potentiel !

Gauthier Balthasar



Où sont les femmes ?

LA PLACE
DES FEMMES
AU MATÉRIEL

Je ne comprends pas bien : embaucher des femmes, parce qu'elles sont femmes, au Matériel, OK ; mais si c'est pour remplir des bureaux, je pense que l'effet sera inverse à celui recherché. Quant aux femmes qui viennent, elles se font siffler, voire plus, dans les technicentres. Mettons des sanctions en place contre ce genre de comportements ! Plus de femmes, oui, mais aux bons endroits, c'est-à-dire partout. Bien à vous. **Exar Kun**

À propos de l'article paru le 27 novembre sur lesinfos.sncf.fr, «Matériel : encore trop peu de femmes».



ET VOUS, QU'EN PENSEZ-VOUS ?

Vous souhaitez réagir à l'actualité SNCF ? Écrivez-nous !

journal.lesinfos@sncf.fr
ou sur **e-changeons.sncf.fr**

BILLET D'HUMEUR

36 15 code OUI.sncf

Vous n'êtes pas *digital natives* ? Alors, souvenez-vous : 1981, SNCF soutient l'opération Télétel, menée auprès de 2 500 foyers des Yvelines et de l'Essonne. Pour la première fois, un client peut réserver un billet de train en ligne... avant d'aller le retirer en gare de Versailles-Chantiers ou à l'agence SNCF installée pour l'occasion dans le centre commercial Vélizy 2. Certes, le Minitel connaîtra quelques années plus tard un succès important, qui durera deux décennies, mais pas la peine de remonter à la Préhistoire... C'est surtout à partir du 6 juin 2000, jour du lancement de Voyages-sncf.com, que l'histoire de SNCF se confond avec celle de l'essor du e-commerce dans l'Hexagone. Dix-sept ans de succès ! Au-delà de son nouveau nom, le premier site de e-commerce en France nous rappelle surtout, aujourd'hui, que la «flamme» n'a jamais quitté l'entreprise. Plus de clarté avec l'alerte Petit Prix, plus de personnalisation, plus d'envie de voyages avec le portail des Régions... L'innovation que le groupe embrasse avec OUI.sncf, c'est celle du relationnel, toujours au service du client.

La rédaction



NICOLAS RODET

TRANSFORMATION CULTURELLE

CHEZ TER, ON EST TOUS CAP'

Christophe Berthoud

La saison 2 du programme de transformation de TER a été lancée le 22 novembre lors de la rencontre Cap TER 2020, organisée à Lyon et réunissant 220 managers. À l'issue de l'intervention en plénière de Frank Lacroix (photo ci-contre), directeur général TER, le forum des régions a permis aux équipes de valoriser leurs réussites. Puis les chefs de chantiers nationaux de booster, segmenTER, connectTER et muTER ont donné le ton pour 2018.

Salué par les élus, les associations et les médias, le redressement de l'activité en 2017 se traduit par près de 20 000 nouveaux clients. Les ventes digitales des offres TER, accessibles sur les applis SNCF (OUI.sncf), sont passées de 17% à 24% en moins d'un an. L'objectif est d'atteindre les 50% d'ici à 2020. De bons résultats liés notamment à la mobilisation des équipes - depuis février, on compte trois fois moins de trains supprimés et une baisse de 6% des retards. Frank Lacroix a aussi insisté sur l'engagement impératif autour de la sécurité et de la santé au travail, dont les résultats ne sont pas encore à la hauteur des attentes.

UNE VÉRITABLE RÉVOLUTION

«Le programme Cap TER 2020 propose de nous projeter dans le futur univers des mobilités du quotidien pour en être un acteur central», rappelle le directeur général. Pour cela, il faut «rendre visibles nos TER Citi, Chrono et Proxi, afin que le voyageur reconnaisse le produit qu'il a choisi ; développer la multimodalité de nos solutions, en l'intégrant dans nos offres et en déployant nos "cars by TER" ; mettre en place des services personnalisés, en lançant trois promesses clients et en travaillant sur l'évolution des métiers de la relation client». La révolution culturelle, à laquelle Frank Lacroix invite chacun des 27 000 collaborateurs de TER, s'inscrit dans une stratégie de conquête adossée à la puissance du groupe SNCF et comprend un programme de coopération étroite avec Transilien et Keolis. ●



Les athlètes SNCF aux côtés de Mathias Vicherat, Tony Estanguet et Brice Guyart.

SNCF DANS LES STARTING-BLOCKS POUR L'ORGANISATION DE PARIS 2024

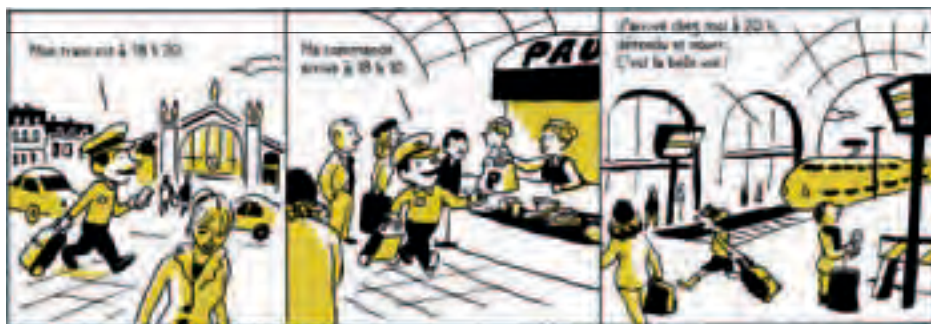
C'est le plus grand événement sportif au monde. Avec 206 pays représentés, plus de 15 000 athlètes, 70 000 bénévoles et quelque 11 millions de spectateurs attendus, les Jeux olympiques et paralympiques Paris 2024 engagent un nombre considérable d'acteurs, pour lesquels les enjeux de transport et de mobilité s'avèrent cruciaux. À l'occasion d'une réunion, le 20 novembre, en présence notamment de Tony Estanguet, président du Comité d'organisation des Jeux olympiques, Mathias Vicherat, directeur général adjoint de SNCF et sponsor du projet Paris 2024, a rappelé l'engagement du groupe public ferroviaire pour soutenir la candidature de la capitale.

NOMINATION D'UN DIRECTEUR DE PROJET

Pour SNCF, l'heure est désormais à la question du cadre de la collaboration à définir avec le Comité d'organisation, à la fois en tant que partenaire et prestataire. Dans ce contexte, un directeur de projet a été nommé : Brice Guyart rejoindra la direction générale de la Communication et de l'Image le 8 janvier. Après avoir

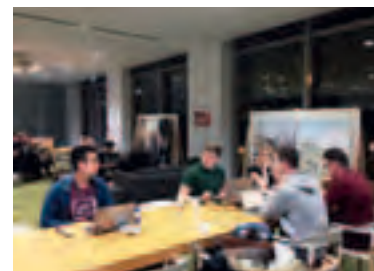
intégré le dispositif Athlètes SNCF en qualité d'escrimeur, ce médaillé olympique a poursuivi sa carrière au sein du groupe à l'issue de sa retraite sportive. *«C'est important d'avoir aujourd'hui un point de contact qui consolide les relations avec les multiples parties prenantes, du côté des instances organisatrices comme des autorités publiques»,* souligne Brice Guyart. *L'objectif est de constituer, en interne, un noyau dur transverse sur le sujet afin de s'assurer que nous partageons tous une vision commune et un même niveau d'information.»* Acteur incontournable pour l'ensemble des participants – athlètes, délégations, spectateurs, journalistes, etc. –, SNCF est appelé à jouer un rôle de facilitateur, essentiel à la réussite de cette manifestation historique. *«Au-delà de SNCF, il s'agit d'un projet de société auquel va contribuer chaque collaborateur du groupe par son expertise et sa mobilisation. C'est une occasion unique de montrer au monde entier notre savoir-faire dans le domaine de toutes les mobilités»,* fait valoir le directeur de projet. *Équipe Les infos*

L'ŒIL DE...



Gares & Connexions teste auprès des collaborateurs un service de précommande de repas en gare.

UN HACKATHON À BORD DU TRAIN



Le départ a été donné vendredi 24 novembre au matin à Londres : 180 passionnés d'informatique de 18 à 28 ans, divisés en trois équipes, ont planché pour la quatrième édition de Hacktrain, le hackathon du rail. La première équipe de «geeks» partait vers Francfort (Allemagne), la deuxième restait en Grande-Bretagne et la troisième, sponsorisée par SNCF, se dirigeait vers Paris-Montparnasse puis Bordeaux. Leur mission consistait à imaginer une solution technique pour différents challenges. Celui proposé par SNCF était le suivant : à partir de bases de données mises à disposition, développer une appli pour améliorer l'expérience client à bord. Samedi 25, les participants ont travaillé toute la journée à Bordeaux avant de revenir à Paris. De là, ils se sont rendus au siège, à Saint-Denis, pour y passer la nuit, et sont repartis en Eurostar le lendemain matin. Les gagnants du challenge SNCF ont imaginé une puce posée à bord du matériel roulant, liée à un graphe traçant les oscillations du train. Si l'amplitude est trop importante, les équipes des technicentres sont prévenues automatiquement. *Céline Keller*



L. LE FUR

La mobilisation sur le terrain, en salles de crise et du côté de SNCF Réseau a été saluée.

RETOUR SUR L'INCIDENT DU 3 DÉCEMBRE À PARIS-MONTPARNASSE

Dimanche 3 décembre, une panne informatique totale a touché le poste d'aiguillage de Paris-Montparnasse, bloquant la signalisation et tous les trafics dès le début de l'après-midi. Cette panne est intervenue à la suite de travaux permettant d'augmenter de 20% la capacité d'accueil des TGV dans cette gare majeure pour l'exploitation du réseau.

Lundi 4 décembre, tous les trains (TGV, Intercités, TER et Transilien) ont à nouveau circulé normalement au départ et à l'arrivée. L'enquête immédiate a permis d'identifier la cause de cet incident grave : le protocole de test utilisé lors de l'opération ne permettait pas de détecter une erreur de paramétrage informatique due à un mauvais chargement de données. Le bilan de la panne est important. Au total, 25% des clients n'ont pu être acheminés le dimanche et ont dû voyager le lundi. La gestion des circulations a été organisée en appliquant un plan d'urgence décidé après l'incident lors de travaux sur le poste de Vanves, le 31 juillet. Il a permis d'acheminer à Austerlitz les voyageurs arrivant et partant en TGV.

Il convient de souligner la très forte mobilisation, sur le terrain et au sein des salles de crise, mais également celle d'une centaine d'experts SNCF Réseau. Le plan alternatif de circulation des trains prévu en cas d'incident grave a fonctionné, même si les TGV sont arrivés en moyenne avec plus de deux heures de retard. La gare d'Austerlitz s'est également fortement mobilisée : Gilets rouges, agents d'Escale, prestations d'assistance...

RENFORCER LA SOLIDARITÉ INTERNE

SNCF apprend de ses échecs. Cet incident doit l'inciter à la plus grande ténacité sur les actions mises en œuvre dans le cadre du nouveau programme Robustesse et Information (Rob.In) – à l'instar du programme Prisme sur la sécurité des circulations et des voyageurs. Le renforcement des compétences techniques et de l'ingénierie lors de la préparation et de la réalisation des travaux fait partie des axes clés. Enfin, c'est dans la solidarité interne entre les métiers, les activités et les équipes de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités que se trouvent les progrès attendus. *Équipe Les infos*

150

MILLIONS D'EUROS
SERONT INVESTIS SUR
LES TROIS PROCHAINES
ANNÉES EN MATIÈRE
D'INFORMATION
VOYAGEUR.

PARMI LES MESURES PHARES DÉJÀ ENGAGÉES

» **Concernant SNCF Réseau :** renforcer les compétences techniques sur les systèmes complexes et le pilotage des grands projets, ce qui renvoie au sujet de la maîtrise d'ouvrage unique du projet de réorganisation de SNCF Réseau.

» **Concernant la mise en œuvre du programme Rob.In :** avant fin 2017, l'ensemble de la conception, des actions, de l'organisation et du pilotage du programme pour 2018 sera calé, et les responsables des actions seront désignés.

» **Concernant la gare Paris-Montparnasse :** un dirigeant opérationnel unique sera nommé dès janvier 2018.

PROJET GROUPE SNCF 2025

PREMIÈRE ÉTAPE DANS
LES HAUTS-DE-FRANCE

Les salariés récemment embauchés et les managers opérationnels de la région se sont réunis le 23 novembre à Amiens, dans le cadre d'une rencontre avec Guillaume Pepy autour du projet groupe SNCF 2025. Au programme: la présentation de ce dernier, les enjeux actuels du groupe dans la région et de nombreux échanges sans langue de bois avec les participants. Le président entame ainsi une tournée qu'il poursuivra dans toutes les régions de France.

Claire Cousin

Ils sont jeunes, fraîchement embauchés et... pas si timides. Une attitude encouragée par les intervenants puisque, dès l'introduction, la consigne est donnée: les participants sont invités à poser leurs questions sans tabou ni autocensure. Ils sont près de 150 à être rassemblés pour cette matinée destinée en particulier à mieux accueillir les nouveaux arrivants et à leur présenter le projet groupe.

Avant tout, place au point Sécurité. Jacky Lion, directeur régional SNCF Mobilités Hauts-de-France, et Sandrine Godfroid, directrice territoriale SNCF Réseau, commencent par dresser le bilan de cette année: les résultats s'améliorent nettement, avec 50% d'événements de sécurité remarquables (ESR) en moins par rapport à l'an dernier. Mais l'année a été endeuillée par le décès d'un agent caténariste en gare d'Amiens, comme l'a rappelé Sandrine Godfroid. «Nous serons toujours moins forts que les risques, il faut absolument que nous changions de culture sur ce sujet», a insisté Guillaume Pepy.

DES ENTHOUSIASTES ET DES INQUIETS

Après la projection du film *Demain, avec ou sans SNCF?*, place aux échanges avec l'auditoire. «Confiant», «enthousiaste», «résigné» ou «inquiet»? Un rapide sondage est proposé, via la tablette dont chacun est muni. Ils sont 48% à se déclarer «enthousiastes», 24% se disent «confiants» et 15%, «inquiets». La parole est donnée aux uns et aux autres. Éclectiques, les questions s'enchaînent, souvent sérieuses: «Pourquoi travaille-t-on de plus en plus avec des entreprises extérieures au lieu de recruter plus de cheminots?», parfois angoissées: «On va donc nous demander d'être toujours plus mobiles et de vivre à quelques centaines de kilomètres de nos enfants?» ou ironiques: «Comment expliquer que nous soyons cités comme

l'entreprise la plus utile de France tout en étant considérés comme des "fainéants surpayés"?» Et même... un rien ambitieuses: «Comment fait-on, quand on est jeune cadre, pour prendre votre place, M. Pepy?»

Un certain nombre s'interroge sur l'ouverture à la concurrence prévue pour les trains voyageurs. «Dès que l'on parle concurrence, certains s'inquiètent. Mais il faut partir gagnant, a répondu Guillaume Pepy. Notre groupe a tout pour réussir: les compétences, le savoir-faire et l'engagement des salariés, sans oublier l'innovation. Nous avons inventé le TGV il y a quarante ans. Aujourd'hui, nous lançons le train fret digital et participons au développement de Nexteo, un nouveau système d'exploitation rendant possible la circulation d'un train toutes les 108 secondes, ce qui représente 50 à 70% de trains supplémentaires en Île-de-France. Nous sommes également pionniers avec Navly, la navette autonome 100% électrique opérée par

Keolis et expérimentée à Lyon, La Défense, Las Vegas ou Montréal. Quant au futur TGV prévu en 2020, il sera plus écologique, plus connecté, plus confortable, tout en coûtant moins cher, notamment à l'entretien. L'innovation est dans notre ADN.» La preuve en est avec les trois réussites régionales issues du terrain présentées ensuite: la réorganisation du centre opérationnel Escale (COE) de Lille-Flandres (lire p. 14-15), une invention mise au point au sein de l'Infrapôle Nord-Européen (lire p. 13) et l'application Pass Pass Easy Card développée par Keolis.

DE FORTS ENJEUX POUR LA RÉGION

L'après-midi, les managers opérationnels prennent la relève, selon la même consigne et un déroulé similaire: point Sécurité, présentation du projet groupe, derniers chiffres clés des activités dans la région (lire encadré) et échanges avec la salle. «Les changements réalisés dans les organisations de l'entreprise ne sont-ils pas trop rapides pour les agents sur le terrain?», demande un participant. «Oui, ça va trop vite, reconnaît Guillaume Pepy, mais pouvons-nous faire autrement? Face à une concurrence exacerbée, si nous ne nous positionnons pas, d'autres le feront à notre place. L'offre Ouigo est l'une de nos fiertés, une machine à aspirer 15 millions de voyageurs en plus d'ici à 2020. Se développer sur ce créneau du low cost, c'est éviter que la concurrence ne s'y engouffre. Autre exemple avec Ouibus, l'offre de voyages en car longue distance: nous nous sommes précipités à l'ouverture de ce nouveau marché. Aujourd'hui, nous sommes numéro un en France, alors que notre concurrent Flixbus monopolise le marché chez nos voisins européens.»

Les échanges se poursuivent sans faux-semblant. «Les salariés se posent des questions. Où va-t-on? Et moi, dans tout ça? L'objectif est de

“ Nous devons bâtir une SNCF qui sache répondre aux nouvelles attentes des clients. Si nous ne nous positionnons pas, d'autres le feront à notre place. ”

Guillaume Pepy,
président du directoire SNCF



REPORTAGE PHOTO: J. RANCK

Le 23 novembre, à Amiens, Guillaume Pepy répondait aux questions des nouveaux embauchés et des managers opérationnels.

LES HAUTS-DE-FRANCE EN CHIFFRES



1 240
trains/jour



Plus de
200 000
voyageurs/jour



Plus de
20 000
salariés



363
gares et points de vente

concevoir les réponses ensemble, et de permettre à chacun de trouver ses repères dans une entreprise qui évolue très vite, conclut Guillaume Pepy. Nous allons vous livrer des outils: le projet groupe en une page, une note plus fournie d'une douzaine de pages, des films, une liste de projets emblématiques, etc. Mais il n'y a pas de méthodologie, de guide pratique, de circulaire: c'est vous, en tant que managers, qui savez comment traduire ces sujets sur le terrain.» ●

“ CE QU’ILS EN DISENT

«J'étais réticent au début, je me disais: "Encore une réunion pour rien." Mais on se prend au jeu, et le président parlait avec des mots qu'on comprenait, c'était plutôt intéressant en fait.» **Damien, agent d'Escalé**

«C'est important de pouvoir poser nos questions directement aux dirigeants, même si les réponses tournent parfois autour du pot! On découvre aussi l'entreprise autrement, parce que, quand on sort de formation, on ne connaît rien au groupe.» **Benjamin, conducteur**

«C'est bien d'avoir ces moments d'échanges avec les agents de SNCF Mobilités. Mais c'est vrai que 2025, pour nous, c'est loin et pas assez terre à terre. Nos agents, ce qui les intéresse, c'est la nouvelle commande centralisée du réseau.»

Jérôme, Dpx établissement Infra Circulation

«J'ai apprécié le franc-parler des échanges, même s'il y a encore des non-dits, notamment vis-à-vis de notre relation complexe avec l'État.»

Laurence, Dpx Mobilités

«Ça fait du bien d'être tous ensemble. L'enjeu, ce n'est pas "qui on est", mais comment on fait ensemble pour être les meilleurs. Nous, chez Keolis, on n'a pas le statut, ça ne nous empêche pas d'exercer notre métier avec passion.» **Martin, manager Keolis**

«Ces temps d'échange sont importants parce que les agents ne savent pas toujours exactement quel rôle ils jouent dans le groupe. Ils ont parfois le sentiment que, d'une entité à l'autre, les stratégies divergent. Cela permet de se rendre compte que, même si les crénèaux sont différents, ils ne sont pas en opposition mais complémentaires.»

Jacky Lion, directeur régional SNCF Mobilités Hauts-de-France

«Pour SNCF Réseau, il est particulièrement important que ces échanges aient lieu si nous voulons que les équipes se sentent totalement parties prenantes du groupe.»

Sandrine Godfroid, directrice territoriale SNCF Réseau

QU'IL S'AGISSE DE DÉVELOPPER DE NOUVELLES OFFRES DE SERVICE DESTINÉES AUX VOYAGEURS OU DE RÉDUIRE CONSIDÉRABLEMENT L'IMPACT DES TRAVAUX SUR LE RÉSEAU, L'INGÉNIOSITÉ ET LA CAPACITÉ D'INNOVATION DES ÉQUIPES CONTRIBUENT À FAIRE DE SNCF UNE RÉFÉRENCE INCONTOURNABLE DANS LE DOMAINE DES NOUVELLES MOBILITÉS.

Yves Deguilhem



HELLOGO AUX PAYS-BAS L'APPLI TROIS-EN-UN POUR UNE MOBILITÉ CONNECTÉE

Faciliter la vie du voyageur, régulier comme occasionnel, est un défi quotidien. Dans la ville d'Utrecht, aux Pays-Bas, Keolis a déployé le 26 octobre HelloGo, une application digitale combinant tous les modes de transport. À l'origine, c'est sa filiale numérique, Kisio Digital, qui a conçu cette solution inédite regroupant trois fonctionnalités en une seule appli : se repérer (Plan), acheter (Book) et valider son titre de transport (Ticket). Plan-Book-Ticket, le triptyque digital pour une mobilité 100% connectée et multimodale.

Au-delà des seuls transports publics, HelloGo recense tous les modes de déplacement disponibles sur un territoire – du train au vélo en libre-service en passant par le taxi, la voiture de location et le covoiturage. Il indique en outre les places inoccupées dans un parking-relais. « Dans plus de 90% des cas, les voyageurs en situation de mobilité recherchent des informations successivement sur les horaires, les itinéraires, l'information trafic, l'achat du titre de transport, puis son utilisation », résume Sofia Escamilla, responsable Expérience utilisateur Innovation et Digital Keolis.

Déclinaison locale du Plan-Book-Ticket conçu par Kisio Digital, HelloGo a été longuement testée avant d'être déployée. Une première aux Pays-Bas, où la simplification du parcours voyageur et le sur-mesure client sont parvenus à maturité. À terme, d'autres villes aux Pays-Bas et ailleurs en Europe pourraient disposer d'une solution digitale similaire à HelloGo. Une application promise à un bel avenir : d'ici à 2019, 35 milliards de titres de transport seront disponibles sur support mobile à travers le monde. ●



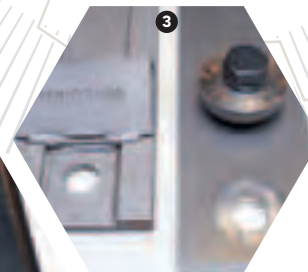
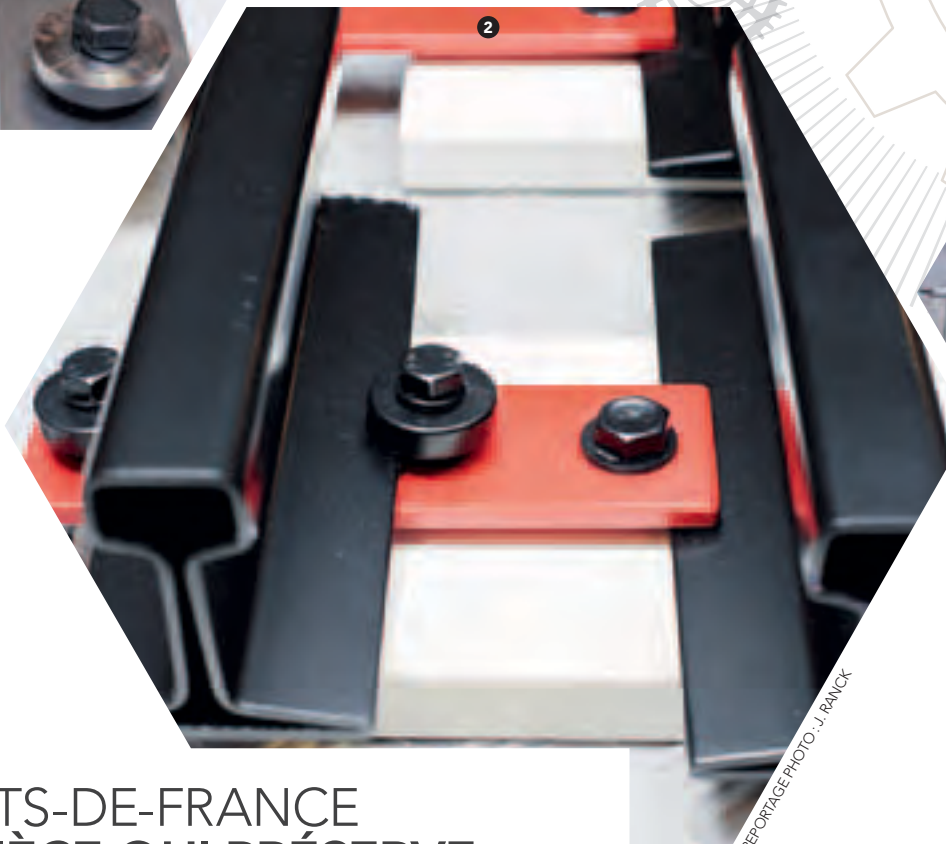
1. HelloGo recense tous les modes de déplacement disponibles sur un territoire – du train au vélo en libre-service en passant par le taxi, la voiture de location et le covoiturage.

2. Située au centre des Pays-Bas, Utrecht compte 1,2 million d'habitants au cœur de la conurbation du Randstad, soit 7,1 millions d'habitants entre Utrecht, Amsterdam, Rotterdam et La Haye.

PLAN-BOOK-TICKET

ORLÉANS ET MONTARGIS
S'ESSAYENT AU M-TICKET

En France, Keolis déploie son Plan-Book-Ticket via smartphone. Après avoir repéré un itinéraire, le voyageur peut acheter son billet, puis utiliser son titre de transport. Les villes de Montargis et Orléans, déjà adeptes de ce triptyque digital, ont été les premières agglomérations à lancer le M-ticket sur leur réseau, en 2017, pour dématérialiser le titre de transport et sa validation. Cette solution permet aussi aux contrôleurs de conserver leurs prérogatives anti-fraude grâce à une billetterie dotée d'un QR code animé, ou via un code-barres dynamique en billetterie classique.



1. La piècele qui va révolutionner les chantiers de remplacement de rails sur LGV.
2. En rouge, la maquette de la piècele V300.
3. À gauche, la piècele historique ; à droite, la piècele V300.

HAUTS-DE-FRANCE LA PIÈCE QUI PRÉSERVE LA GRANDE VITESSE

Maintenir les vitesses de circulation durant les chantiers de régénération des rails ? Impossible... jusqu'à ce que l'Infrapôle Nord-Européen démontre le contraire avec une petite pièce appelée «piècele». Dans l'environnement des lignes à grande vitesse (LGV), les travaux de remplacement des rails de grande longueur modifient les paramètres techniques de la voie. Le danger vient des vibrations provoquées par les passages des trains à grande vitesse, qui rendent le rail déposé dans la voie (en attente d'être posé ou ramassé), instable. D'où la limitation temporaire des vitesses (LTV) des circulations à 170 km/h au lieu de 300 km/h.

«Nous avons imaginé un système qui maintient le rail sur la piècele en le bloquant à l'aide de galets. Ainsi calé, il ne bouge plus et permet aux trains de circuler à pleine vitesse sans risque», explique Fabien Létoffé, dirigeant de l'unité opérationnelle (DUO) Travaux LGV Nord-Europe. Après le feu vert d'Ingénierie & Projets (I&P), un prototype de piècele a été fabriqué, puis mis en œuvre début 2017 avec succès. Le bilan de la suppression des LTV – cause de retards côté clients et de modifications du plan de transport – est très positif.

Sur le chantier Paris - Lille (d'une durée de dix semaines) où le système a été évalué, il permettra de gagner du temps et de sauvegarder 240 sillons, économisant ainsi 1,2 million d'euros pour SNCF Réseau et 4 millions d'euros pour les entreprises ferroviaires. Dès 2018, tous les chantiers de régénération de rails LGV en France auront adopté la précieuse pièce en forme de «L». ●

15 min

regagnées grâce à la piècele sur un trajet Paris - Lille (un quart du temps total de voyage).

900 m

C'est le rendement de progression de la régénération du rail en une nuit, avec l'aide d'un train-usine multifonction BOA.

100

C'est le nombre moyen de pièceles nécessaires pour un chantier de régénération de rails LGV.



DR

«Tout le monde a accepté de jouer le jeu, les agents de tous les services de M&T, I&P, de l'EIC NPdC, mais aussi les entreprises ferroviaires utilisatrices de la LGV (Eurostar, Thalys, Voyages SNCF). Il leur a fallu une bonne dose de confiance pour nous laisser supprimer les LTV et faire circuler leurs trains à 300 km/h en toute sécurité !»

Pierre Gigot,
adjoint DUO Travaux LGV
Nord-Europe, Infrapôle
Nord-Européen

HAUTS-DE-FRANCE À LILLE-FLANDRES, ON SE RÉINVENTE

Le centre opérationnel Escale de la gare de Lille-Flandres a fait peau neuve. Mais ce n'est que la partie visible d'une transformation qui touche au cœur du dispositif. Les processus ont eux aussi été repensés de fond en comble, avec la volonté d'améliorer la robustesse comme l'information voyageur. Une réinvention inscrite dans la logique du programme Rob.In et menée de façon collaborative et transverse.

Claire Cousin

REPORTAGE PHOTO : L. MAYEUX



Depuis le 6 octobre, dans le nouveau centre opérationnel Escale (COE) de Lille-Flandres, les postes de travail des agents ont pivoté de 90° par rapport à l'ancienne régie. Les processus, eux, ont entamé un virage encore plus radical. S'assurer que les trains partent à l'heure et que l'information idoine est délivrée aux voyageurs, tels sont les deux principaux objectifs de cette véritable «tour de contrôle» des circulations ferroviaires. Un défi quotidien loin d'être gagné d'avance : à Lille-Flandres, deux trains sur trois sont dits «en équilibre». Ils n'ont qu'une dizaine de minutes de battement pour repartir avec leurs nouvelles rames et l'équipage dédié.

67%

C'est le taux de satisfaction attendu en situation perturbée, soit deux clients sur trois satisfaits de l'information voyageur en situation perturbée.

90%

de ponctualité des trains au départ de Lille-Flandres, c'est l'ambition collective (Rob.In) dans laquelle le COE s'inscrit pleinement.

291 000 €

C'est le total du montant investi pour réaliser les travaux de rénovation du COE.





Résultat : un quart d'heure de retard à l'arrivée se répercute d'emblée sur les trains suivants. Or, le fonctionnement de l'ancienne régie, focalisée sur les départs, ne permettait pas d'appréhender correctement les retards à l'arrivée.

MANQUE D'ANTICIPATION

«Nous n'avions pas suffisamment de vision», confirme Arnaud Glorian, directeur adjoint de l'Établissement relations clients Nord - Pas-de-Calais. Nous manquions d'outils et de moyens pour anticiper précisément l'impact des trains à l'arrivée sur les départs suivants.» Un constat partagé par Martin Leroy, dirigeant de proximité (Dpx) au COE : «Nous avions le sentiment d'être toujours dans une logique de réactivité et non d'anticipation.» Informé à la dernière minute, voire trop tard, le COE ne pouvait optimiser ni la robustesse ni l'information voyageur. Une difficulté matérialisée par le piètre bilan de la gare en matière de ponctualité :



au départ de Lille-Flandres, un train sur quatre accuse du retard, le plus mauvais taux dans le Nord - Pas-de-Calais. Sans compter le risque majeur pour ce type de gare «en impasse» : le blocage généralisé des rames, dû à une saturation en fond de gare qui empêche tout train d'arriver et de repartir. La nécessité de se réinventer s'est imposée. Avec un principe d'action : l'implication de tous les acteurs. «Tout le monde a eu son mot à dire», confirme Martin Leroy. Dès les premières études d'ergonomie en vue de rénover l'espace du COE, les agents sont associés à la concertation.



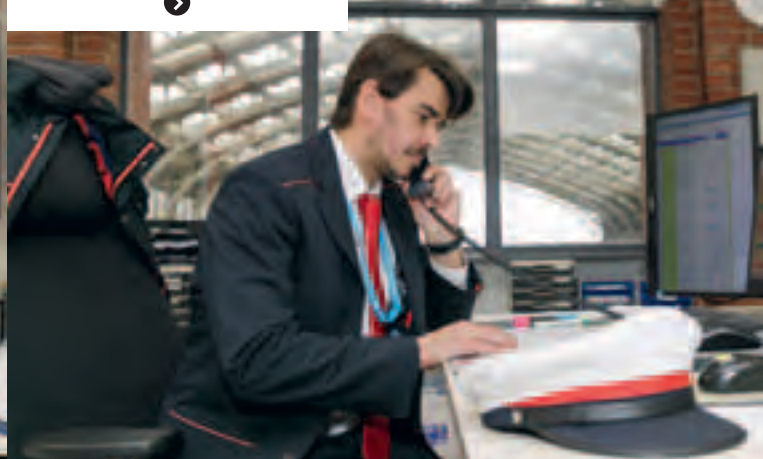
Les aménagements à réaliser sont définis grâce à l'aide de l'ingénierie Bâtiments de Gares & Connexions. Pendant les travaux, de mi-mai à mi-juillet, les opérateurs occupent le bureau des Dpx, ces derniers trouvant une place tant bien que mal dans les étages. Plus ouvert, plus clair, plus adapté, le nouvel espace dispose d'un mur d'écrans mutualisés, qui donne une visibilité sur l'ensemble des trains circulant dans la région et permet de repérer les retards. Une salle de crise a aussi été créée.

DES ÉQUIPES PRÉPARÉES

Mais surtout, un quatrième opérateur est désormais présent en soirée. Jocelyn Deguillage, nouveau responsable d'anticipation des ressources, est chargé d'analyser les répercussions d'un train en retard sur les suivants en fonction des effectifs présents et des roulements des rames et des équipes (conducteur, contrôleur, etc.). «Désormais, nous pouvons anticiper le fait que, dans tel ou tel train



en retard, sont acheminés des contrôleurs ou des mécaniciens prévus ensuite sur d'autres trains, explique-t-il. J'essaie de trouver des solutions en lien avec le COE de proximité, mais aussi la Commande du personnel du service des trains (CPST) dont dépendent les contrôleurs.» Autre bénéfice attendu : la communication renforcée avec les équipes de SNCF Réseau du poste d'aiguillage de Lille, associées d'emblée aux groupes de travail. «Au quotidien, en cas d'aléa, nous avons un interlocuteur privilégié», note ainsi Dominique Dubois, DUO Lille EIC Hauts-de-France. L'ordonnancement des circulations peut ainsi être amélioré. Mieux : la gestion des situations perturbées a été repensée grâce à une meilleure coordination. Les équipes, en tout cas, sont préparées.

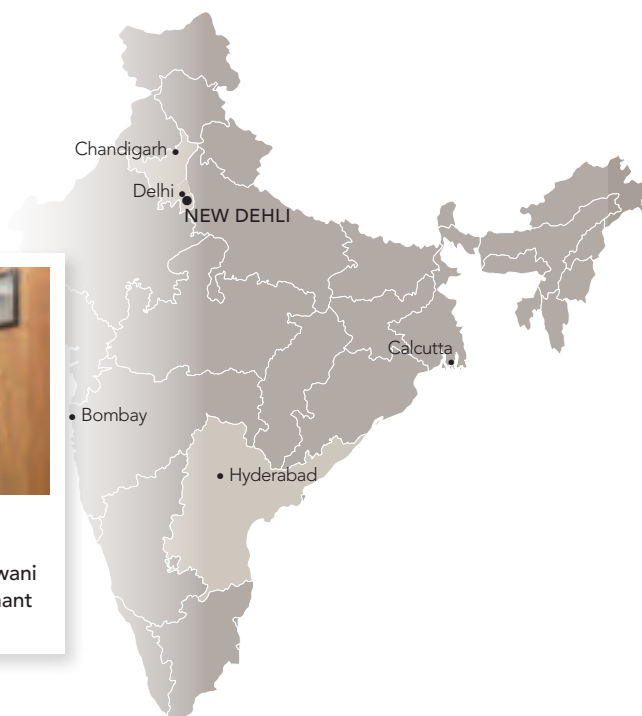


DR



SNCF AU CÔTÉ D'INDIAN RAILWAYS

Fin novembre, à Delhi, Guillaume Pepy a rencontré son homologue indien Ashwani Lohani dans le cadre de l'étude concernant l'avènement de la semi-grande vitesse.



45 km/h

C'est la vitesse moyenne d'un train de passagers en Inde aujourd'hui.

6 000 km

C'est la partie du réseau indien susceptible, à terme, de passer en semi-grande vitesse.

L'INDE, UNE TERRE PROMISE POUR LE GROUPE SNCF

Le 28 novembre, deux projets d'envergure pour le groupe SNCF ont connu une étape décisive : l'inauguration du métro entièrement automatique d'Hyderabad, pour lequel Keolis assure la maintenance et l'exploitation, et la proposition de semi-grande vitesse (200 km/h) faite par SNCF à Indian Railways pour le corridor Delhi - Chandigarh.

Céline Keller

Le 29 novembre, vers 6 h du matin, les premiers passagers ont emprunté le métro automatique d'Hyderabad, capitale du Telangana, en Inde. À terme, 1,5 million de voyageurs par jour y sont attendus, pour une ville qui compte 10 millions d'habitants. Le réseau, long de 68 km, est constitué de trois lignes pour 65 stations, desservies par 57 rames. Sur ce partenariat public-privé, mené par Larsen & Toubro (L&T) Metro Rail, Keolis assurera la maintenance et l'exploitation de la ligne pour huit ans. Lors de l'inauguration étaient présents le Premier ministre indien Narendra Modi, le PDG de Larsen & Toubro A. M. Naik et le directeur international de Keolis Bernard Tabary : «*Nous sommes heureux de pouvoir proposer ce nouveau service de transport aux habitants d'Hyderabad. Je suis certain que le nouveau métro contribuera à amé-*

liorer la qualité de vie de la population locale. Nous mettrons tout en œuvre, au quotidien, pour fournir le meilleur service possible aux voyageurs.»

En parallèle, SNCF avance ses pions sur un autre projet : celui d'une ligne en semi-grande vitesse sur les 242 km qui séparent les villes de Delhi et Chandigarh. Lancée en 2015, l'étude touche à sa fin : le 28 novembre s'est tenu le dernier comité de pilotage conjoint, coprésidé par SNCF et Indian Railways. C'est l'une des lignes les plus empruntées du nord du pays, avec 40 millions de passagers par an (la croissance du trafic y est estimée à 4% par an).

À 200 KM/HEURE ENTRE DELHI ET CHANDIGARH

La proposition de semi-grande vitesse, déjà acceptée par le gouvernement indien, sera précisée jusque dans ses moindres détails dans cet avant-projet : conditions de construction, critères de maintenance, de géométrie de la voie, etc. «*SNCF est très en avance sur le sujet*, témoigne Philippe Lorand, directeur Asie au sein de la Direction Internationale Groupe. *Même si, aujourd'hui, les Allemands et les Russes nous ont emboité le pas en proposant à Indian Railways des études similaires pour d'autres corridors.*» Guillaume Pepy était à Delhi, le 28 novembre, en compagnie de son homologue Ashwani Lohani (photo), pour assister à cette dernière réunion de pilotage et décider des prochaines étapes pour construire la ligne. Mi-novembre, lors d'un déplacement en Inde, le ministre de l'Europe et des Affaires étrangères Jean-Yves Le Drian avait annoncé que la France était disposée à accompagner le projet Delhi - Chandigarh sur les plans technique et/ou financier. La semi-grande vitesse devrait réduire considérablement les temps de trajets actuels des voyageurs indiens. ●

LA DÉCLARATION INDIVIDUELLE D'INTENTION

La déclaration individuelle d'intention (DII) a été créée par la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs. Objectifs : en cas de grève, permettre à l'opérateur de construire un plan de transport, et garantir aux clients un service connu vingt-quatre heures avant le déclenchement de la grève.

QUI EST CONCERNÉ ?

Les catégories d'agents qui sont indispensables à l'exécution du plan de transport (conducteurs, chefs de bord, aiguilleurs, régulateurs sous-station, agents de maintenance...).

Tous ces salariés ont reçu un courrier sur les modalités de la DII, précisant :

OÙ RETIRER LE FORMULAIRE

Fixé par chaque établissement, le lieu doit être facile d'accès (pôle RH, bureau de commande...).

AUPRÈS DE QUI FAIRE SA DÉCLARATION

- Du dirigeant de proximité
- Du service de commande du personnel.

COMMENT TRANSMETTRE SA DII

Quatre modes de transmission principaux. Lire le détail ci-dessous.

36%

des salariés du groupe public ferroviaire sont soumis à l'obligation de DII.



COMMENT ÇA MARCHE ?

J - 48 HEURES

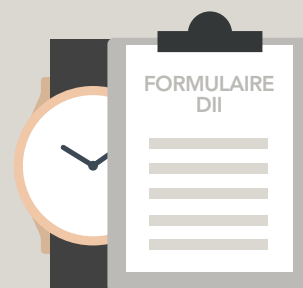
Le code des transports impose aux catégories d'agents SNCF concernés de déclarer leur intention de participer à une grève au moins deux jours avant.

La déclaration se fait via un formulaire DII qui indique :

- leur nom ;
- leur numéro de CP ;
- leur établissement/entité ;
- la date à compter de laquelle ils souhaitent participer à la grève.

J - 24 HEURES

S'ils changent d'avis (renoncent à faire grève ou souhaitent reprendre le travail plus tôt), les salariés doivent en informer leur établissement via le même formulaire au moins un jour avant.



4 MODES DE TRANSMISSION

Chaque établissement définit le(s) mode(s) de transmission à privilégier suivant son organisation, et peut en exclure certains. Dans tous les cas, un récépissé est remis à chaque déclarant gréviste avec son numéro individuel de DII.

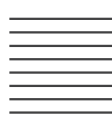


Par télécopieur (fax)



Par e-mail

FORMULAIRE DII



En main propre



Par téléphone



AGENDA MOBILITÉ



M. HURIEZ

7 DÉCEMBRE

LE TRAIN DU CLIMAT S'EXPOSE À PARIS-EST

Le train du Climat est de retour avec une nouvelle exposition scientifique sur les solutions pour engager la mobilisation de tous. Du 7 au 15 décembre, à Paris-Est, en voie 30.

13 DÉCEMBRE

L'ORIENT-EXPRESS FAIT SON CINÉMA

Le Crime de l'Orient-Express, film du réalisateur britannique Kenneth Branagh, sort dans les salles en France.

15 DÉCEMBRE

DELICATESSEN EN GARE

En partenariat avec le chroniqueur culinaire Loïc Ballet, Intercités organise en gare de Paris-Bercy-Bourgogne-Pays d'Auvergne l'opération «Au bout de la ligne». Au programme : dégustations de spécialités auvergnates, animations et rencontres avec des chefs. À partir de 13 h.

JUSQU'À FIN FÉVRIER

L'EXPOSITION "MALI TWIST" EN GARE DE LYON-PART-DIEU

Depuis le 28 novembre, l'exposition «Mali Twist» rend hommage au photographe Malick Sidibé, décédé il y a un an.



DR



L. HAKIMIAN

En 2015, le groupe SNCF a créé Orient Express, une société destinée à préserver et valoriser le patrimoine du train légendaire. S'ouvre ainsi un nouveau chapitre de son histoire.



LA QUESTION D'HISTOIRE

AUX ORIGINES DE L'ORIENT-EXPRESS

C'est en 1878 que Georges Nagelmackers, entrepreneur belge, décide de promouvoir des trains entièrement composés de matériel appartenant à sa société, la Compagnie internationale des wagons-lits (CIWL). En 1880, il informe ses actionnaires qu'il va créer un train de ce type entre les ports de la Manche (Ostende et Calais), Paris et les grandes villes du nord de l'Allemagne. Prématurée, l'annonce n'est pas suivie d'effet. L'homme ne baisse pas les bras pour autant. Le 4 octobre 1883, *Le Figaro* se fait l'écho de la décision de la CIWL d'affréter «un train spécial, à grande vitesse, entre Paris et Vienne» le 10 octobre. Le jour dit, quatre voitures-lits, un wagon-restaurant et deux fourgons à deux essieux avec vigie quittent la gare de l'Est direction Vienne. Le train franchit les 1 364 km qui séparent les deux capitales en vingt-sept heures cinquante-trois minutes, à la vitesse commerciale de 48,7 km/h, soit près de six heures de moins que la relation la plus rapide de l'époque. Nagelmackers emploie les mois qui suivent à convaincre les administrations du bien-fondé de pérenniser le train de luxe Paris - Vienne et d'en étendre le service à Constantinople. Le «train spécial d'inauguration» démarre

de Paris-Est le 4 octobre 1883 au soir, pour arriver à Constantinople (Turquie) le 8 au matin. Les risques du voyage ont incité la CIWL à n'inviter que 24 personnes, discrètement priées de se munir d'un revolver, et à exclure toute présence féminine. En vérité, deux femmes monteront à bord : l'épouse de Von Scala, inspecteur de l'exploitation des chemins de fer de l'État autrichien, et sa sœur. Nagelmackers sait qu'il lui faut à tout prix emporter l'adhésion de la presse, d'où la présence de nombreux journalistes.

UNE RELATION DEVENUE QUOTIDIENNE

Malgré le succès d'un autre fleuron de la CIWL, le Calais - Nice - Rome, l'Orient-Express finit par s'imposer et devient quotidien entre Paris et Budapest (Hongrie) à partir du 1^{er} juin 1885. L'ouverture, quatre ans plus tard, de la ligne directe de Budapest à Constantinople lui permet de s'affranchir des ruptures de charge que lui imposait l'ancien itinéraire par Bucarest (Roumanie). Mais la Première Guerre mondiale lui est fatale. Restauré en 1920, il ne circule plus désormais que dans l'ombre du nouveau Simplon-Orient-Express, qui draine l'essentiel de la clientèle. Mais cela est une autre histoire... Bruno Carrière (*Rails et Histoire*)

VOUS CONNAISSEZ ? MON-ID SNCF

Proposé par la direction générale e.SNCF, Mon-ID SNCF est le nouveau portail de gestion du mot de passe SNCF et de vos données annuaire. À la clé : plus de fonctionnalités et un accès facilité pour davantage d'autonomie. *Équipe Les infos*

COMMENT ÇA MARCHE ?

Un doute sur le mot de passe à choisir, sur quand et comment le réinitialiser ? En se connectant à Mon-ID SNCF, plusieurs solutions sont désormais disponibles pour réinitialiser soi-même rapidement son mot de passe. Il suffit de saisir un code de validation reçu par SMS ou par courriel, d'utiliser le Passe numérique sur son poste de travail SNCF ou, pour un agent SNCF, de renseigner les informations de son Pass Carmillon (numéro et code secret).



C'EST POUR QUI ?

L'application est ouverte aux agents des trois Épic, salariés des filiales, intérimaires, prestataires et partenaires externes. Dorénavant, une seule adresse à retenir : mon-id.sncf.fr, un lien accessible en interne et en externe depuis un PC, un smartphone ou une tablette.

ET APRÈS ?

D'autres fonctionnalités feront leur apparition en 2018, comme la déclaration en ligne des collaborateurs externes, qui facilitera le processus de création de leur compte SNCF.



LE CLICHÉ INSOLITE

Au deuxième sous-sol d'un parking, dans le 18^e arrondissement de Paris, les voitures ont cédé la place aux champignons, endives et graines germées : ICF La Sablière, bailleur social de SNCF, a en effet confié 3 600 m² d'espaces à la société Cycloponics, qui développe la première ferme bio souterraine de la région. C. C.

LE QUIZ



PROPOSÉ PAR *Équipe Les infos*

Jouez sur lesinfos.sncf.fr, rubrique Quiz en ligne, et gagnez des lots surprises. Réponses en ligne le 10/01/2018.

🗨 Dans «**Twist SNCF**» (1962), Henri Salvador prend le train pour aller à :

- A _ Saint-Tropez.
- B _ Saint-Nazaire.
- C _ Saint-Étienne.

🗨 Le sandwich SNCF chanté par Renaud dans «**Marche à l'ombre**» est ironiquement décrit comme :

- A _ Savoureux.
- B _ Épais.
- C _ Bon marché.

🗨 En 1964, Barbara, que Paris «lasse» et «ennuie», rêve de faire ses bagages en partant de la gare de :

- A _ Lyon.
- B _ Marseille-Saint-Charles.
- C _ Montparnasse.

🗨 Qui a samplé le jingle de SNCF dans son album sorti en 2015 ?

- A _ Nicola Sirkis, fondateur et chanteur du groupe français Indochine.
- B _ Malcolm Young, cofondateur et guitariste du groupe australien AC/DC.
- C _ David Gilmour, l'ex-chanteur et guitariste du groupe britannique Pink Floyd.

RÉPONSES DU QUIZ DES INFOS N° 54

- Question 1 : C
- Question 2 : B
- Question 3 : B
- Question 4 : C
- Question 5 : A

PROCHE DE LA RETRAITE ? POUR RECEVOIR LES INFOS CHEZ VOUS, ABONNEZ-VOUS EN ÉCRIVANT PAR COURRIER OU PAR E-MAIL À JOURNAL.LESINFOS@SNCF.FR

LES INFOS LE MAG • Directeur de la publication : Mathias Vichérat • Directrice déléguée de la publication : Marie-Cécile Desormière
LES INFOS-JOURNAL 2, place aux Étoiles - CS 70001 - 93633 La Plaine-Saint-Denis Cedex, CRT Île-de-France, Paris-Nord • Tél. : 01 85 07 87 78
 • E-mail : journal.lesinfos@sncf.fr • Rédacteur en chef les infos : Julien Vanderpotte (38 07 78) • Rédaction : Adrien Baran, Christophe Berthoud, Émilie Bonnet, Claire Cousin, Céline Keller • Pigiste : Bruno Carrière, Yves Deguilhem • Photo de couverture : Juliette Ranck • Infographie : Jérôme Masi
 • Strip : François Olislaeger • Appui digital : Toufik Guenifa • E-Changeons : Florian Depecker
 • Pour toute question sur la diffusion, contacter journal.lesinfos@sncf.fr

• Conception et mise en pages: BABEL • Impression: IMAVE

TGV® est une marque de SNCF. Tous droits de reproduction réservés.

Les infos est imprimé sur du papier FSC recyclé.



TOUTE L'ACTUALITÉ SNCF PARTOUT, TOUT LE TEMPS




Configurable selon
vos centres d'intérêt,
l'application Les infos
a été entièrement
repensée pour vous.





DÉJÀ PLUS DE 70 000
TÉLÉCHARGEMENTS!


DÉCOUVREZ DÈS MAINTENANT L'APPLICATION LES INFOS SUR LES STORES INTERNES ET EXTERNES

AVEC VOTRE SMARTPHONE - TABLETTE PRO

1. Cliquez sur APPS SNCF sur IOS ou App@work sur Android* 
2. Dans la barre de recherches, tapez : "LES INFOS"
3. Cliquez sur : "TÉLÉCHARGER / METTRE À JOUR"

AVEC VOTRE SMARTPHONE - TABLETTE PERSO OU PRO-PERSO

1. Cliquez sur Google Play sur Android  ou Apple Store sur IOS 
2. Dans la barre de recherches, tapez : "LES INFOS"
3. Cliquez sur : "TÉLÉCHARGER / METTRE À JOUR"

* Si vous ne trouvez pas l'icône App@work, rendez-vous sur Mobile Iron  préinstallée sur votre smartphone et accédez à App@work directement depuis le menu de l'application.