

les nouveaux chemins

de Bretagne - Pays de la Loire

p. 11 **Nos clients ont la parole**

p. 16 **Une priorité pour le réseau ferré : la résilience au changement climatique**

p. 22 **Empreinte territoriale : au coeur du réseau régional**

- SNCF RÉSEAU -

Détail de la fresque
en gare de Rennes
réalisée par AERO (p.26)

SNCF
RÉSEAU



 La photo

La Corniche Angevine,
Pays de la Loire,
(crédit photo Auteurs
de vues)



Frédéric ÉTÈVE
directeur territorial
SNCF Réseau
en Bretagne et Pays de la Loire

Un réseau, des réseaux

La notion de réseau n'a jamais été aussi actuelle ; les bouleversements climatiques dont nous commençons à ressentir les effets impactent tous les réseaux : ferroviaires, routiers, électriques, téléphoniques... Pour faire face à cette menace nouvelle, SNCF Réseau a décidé de confier à un bureau d'études une mission sur la résilience du réseau ferré en Bretagne et en Pays de la Loire.

La résilience est habituellement associée à un phénomène psychologique mais, dans ce cas précis, elle s'applique également : il s'agit bien d'anticiper pour surmonter les impacts d'un climat qui dérive. Il s'agira de définir les ajustements qui seront sans doute nécessaires dans les prochaines années pour que l'efficacité de nos réseaux soit préservée, la régularité et la sécurité des circulations assurées. Cette démarche est le complément nécessaire à nos efforts en termes d'atténuation de l'empreinte carbone de nos activités, empreinte que nous voulons réduire de moitié d'ici 2030 par rapport à ce qu'elle était en 2015.

La mission de SNCF Réseau est en effet de promouvoir les mobilités décarbonées sur nos territoires, qui accueillent et accueilleront de plus en plus de nouveaux habitants, à l'évidence amenés à se déplacer. C'est pourquoi nous nous inscrivons dans une perspective de moyen et long termes et nous nous réjouissons des avancées actées en 2024 : la signature des Contrats de Plan État-Région (CPER), la labellisation des projets de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) de Nantes et de Bretagne et bien sûr la poursuite du programme de régénération du réseau.

Gestionnaire d'infrastructures, notre entreprise accompagne ses clients et partenaires dans la poursuite de l'effort national en matière de report modal. Cette année encore nous accueillons de nouveaux acteurs : OUIGO Train Classique sur des trajets Paris - Rennes et Paris - Nantes, et SNCF Voyageurs Loire Océan sur la première ouverture à la concurrence du réseau régional en Pays de la Loire.

Pour avancer ensemble, nous renforçons nos liens avec toutes nos parties prenantes, qu'il s'agisse de Météo France pour mieux prévenir les tempêtes, des fédérations de chasse pour réduire le nombre d'animaux sauvages qui impactent de plus en plus le trafic ferroviaire ou encore les chambres d'agriculture pour éviter que des animaux domestiques ne divaguent sur les voies...

Je voudrais remercier chaleureusement tous les acteurs qui concourent à un meilleur service pour nos clients : les quelque 2 600 agents SNCF Réseau bien sûr, mais également nos fournisseurs, notamment bretons et ligériens, qui concourent au succès du ferroviaire dans nos deux régions.



Le réseau
ferré

2 660 km
lignes ferroviaires exploitées

39
lignes ferroviaires circulées

261
haltes et gares



Maintenance et
investissements

108 M€
d'investissements en 2024

116 M€
consacrés à la maintenance
en 2024



Les agents

2 600
agents

66
alternants

SNCF RÉSEAU BRETAGNE ET PAYS DE LA LOIRE



Les clients

+ de 1 000
trains par jour
tous trains confondus
(TER, TGV, fret)

175 000
voyageurs par jour
2/3 TER
1/3 TGV + TET



Le fret

7 M
de tonnes de
marchandises
transportées par an

6
entreprises
ferroviaires

8 500
circulations de fret
par an en moyenne



Les achats

370 M€
achats SNCF Réseau

748
entreprises
dont
378 PME

7 636
emplois générés

16 500
heures d'insertion



Sommaire

C'EST ARRIVÉ EN 2024 06 - 08

UNE FRESQUE DE LA SÉCURITÉ À LA MODE « MANGA » 09 - 10

Nos clients ont la parole
DES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DU FRET POUR MAISONNEUVE
LE GOUessant : LE CHOIX DU FRET FERROVIAIRE
OSLO MET LE CAP À L'OUEST ! 11-15

UNE PRIORITÉ POUR LE RÉSEAU FERRÉ :
LA RÉSILIENCE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE 16-20

DIGITALISATION DU RÉSEAU : L'AVENIR S'ÉCRIT MAINTENANT 21

EMPREINTE TERRITORIALE : AU CŒUR DU RÉSEAU RÉGIONAL 22-24

UN PARTENARIAT POUR RECRUTER DES ÉLECTRICIENS 25

FRESQUES FERROVIAIRES : DE LA BOMBE ! 26-28

NOS AGENTS ONT DU TALENT ! 29-31



**Direction Territoriale
SNCF Réseau**
Bretagne - Pays de la Loire
1, rue Marcel Paul - BP 34112
44041 NANTES CEDEX 01
Directeur de la publication
Jean-Marie Guillemot
Rédaction en chef
Élisabeth Guilbot
et Sophie Rousselle-Danet
Ont collaboré à ce numéro
Océane Colin et Marie Fraboulet
Production
Agence Vent d'Ouest
Réalisation
etcompagnie - RCS 421 203 555
Crédits photo
SNCF Réseau,
Agence90c, Alain Amet,
Auteurs de vues, Aurore Baron,
Laurent Boucard, CAPA Pictures
(Rudy Burbant), Chariet,
Virginie Collin, DDTM 29, ERI,
Agathe Fourmond, Maxime Germain,
Aurélia Gilson, Maxime Huriez,
Le Gouessant, Le Live, Maisonneuve,
OSLO, Plus de couleurs, Julien Pujol,
Studio Gaël Arnaud.

C'EST ARRIVÉ EN 2024

Avril 2023



Coup de projecteur sur le fret en Bretagne

Le 29 avril, les résultats d'une étude portant sur le fret en Bretagne et les perspectives de développement ont été présentés par l'État, la Région Bretagne et SNCF Réseau. Cette étude a été menée dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015 – 2022.

Le trafic ferroviaire de marchandises est ainsi modeste avec 1,2 million de tonnes transportées par an, soit une part modale de 1,4% (loin de la moyenne nationale établie à 9%).

Ce trafic est par ailleurs peu diversifié et composé essentiellement de céréales pour l'alimentation animale entre la Bretagne et la région Centre-Val de Loire.

L'État, la Région et SNCF Réseau ont souhaité tracer de nouvelles perspectives en faveur du développement du fret ferroviaire en Bretagne, en conduisant, ensemble, cette étude stratégique sur le report modal du fret en Bretagne.

Mai 2023



De nouveaux portiques caténaires

Pendant le week-end de l'Ascension, du 8 au 12 mai, une grande opération de remplacement de 11 portiques caténaires de grande dimension en gare du Mans s'est déroulée pour achever 3 années de chantier. Des travaux de câblage, des vérifications et des essais ont été réalisés.

En moyenne, 30 personnes ont œuvré sur ce chantier pour mener à bien ces travaux.

Ce projet représente un investissement de 19,5 millions d'euros, financé par SNCF Réseau.

Ces interventions visaient à améliorer la performance de l'infrastructure ferroviaire et à optimiser la régularité des circulations.

Juin 2024



Retour du premier train de fret

Le 5 juin, la ligne de fret rénovée entre Château-Gontier-sur-Mayenne et Sablé-sur-Sarthe a vu le retour de sa 1^{ère} circulation d'un train de marchandises après 9 mois de chantier. Ce projet a été mené à bien avec le soutien de nos partenaires, État, Région Pays de la Loire, Département de la Mayenne et Pays de Château-Gontier. Cette opération conforte la voie ferrée dans son utilisation actuelle de transport de marchandises et permettra le développement du trafic de fret ferroviaire futur.

Services Express Métropolitains

La Région des Pays de la Loire, Nantes Métropole et Saint-Nazaire Agglomération ont la volonté commune de créer un Service Express Régional Métropolitain (SERM), autour de la métropole de Nantes et de l'agglomération de Saint-Nazaire. Les collectivités bretonnes œuvrent pour la mise en place d'un SERM à l'échelle de toute la Bretagne. Les 27 juin et 4 juillet, ces SERM ont été labellisés par l'État. Ils permettront une meilleure connexion des territoires périurbains et ruraux aux centres urbains et une amélioration de la qualité des transports au quotidien.

Juillet à septembre 2024

Jeux Olympiques et Paralympiques : un franc succès !

Le Groupe SNCF a été au rendez-vous en tant que partenaire Transports : la mobilisation générale a porté ses fruits, SNCF Réseau y a pris toute sa part, en s'assurant que les infrastructures offraient une capacité de circulation maximale des trains, dans des conditions d'exploitation optimales et sécurisées.

Il est à souligner la réactivité de l'entreprise qui a dû affronter, à la veille de l'ouverture des JO, plusieurs sabotages, dont l'un à Courtalain, sur la LGV Atlantique. La réaction immédiate des équipes, avec notamment le transfert rapide d'agents de l'Inrapôle Pays de la Loire, a permis de remettre le réseau en état de fonctionnement dans un temps record.

Plus de 1 000 chantiers ont été déplacés en France pour donner la priorité aux Jeux et un effort particulier a été porté sur la maintenance et la rénovation des infrastructures avec un plan de travaux anticipés.

En ce qui concerne l'exploitation, l'Établissement Infra-Circulation (EIC) Bretagne - Pays de la Loire était à la manœuvre, ainsi que le souligne Éric Marchat, coordonnateur pour l'EIC : « La supervision des trains a mobilisé de nombreux acteurs sur le périmètre de SNCF Réseau mais aussi de SNCF Gares & Connexions et de SNCF Voyageurs. Ils étaient prêts à intervenir en cas d'incident de production. Les quelques évènements Production que nous avons subis pouvant impacter les trains JOP, ont été traités avec une très forte implication du collectif de crise, ce qui a permis, à chaque fois, de minimiser les conséquences pour les spectateurs. »

Juillet 2024 à novembre 2025



Rénovation d'un pont-rail à Nantes

Situé sur les lignes reliant Nantes à Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Pornic, le pont Résal, construit en 1883, franchit la Loire.

Afin de pérenniser l'ouvrage et le trafic des trains, des travaux sont réalisés, tout en maintenant les circulations ferroviaires, fluviales et modes doux le long de la Loire.

Le chantier consiste à réparer les bétons des arches de l'ouvrage et à poser des équipements de protection collective et une sécurisation des accès à l'ouvrage.

Un suivi environnemental rigoureux a été mis en place, incluant la surveillance de la qualité de l'eau et l'écoute des chiroptères.

Août 2024



Début des travaux Brest - Plounérin

Dans le cadre du plan national de rénovation du réseau ferroviaire, SNCF Réseau a programmé des travaux de renouvellement de voies ferrées sur la ligne Rennes - Brest et plus précisément entre Brest et Plounérin.

Cette opération d'une durée de 8 mois a pour objectifs de moderniser les installations, garantir le niveau de performance de l'infrastructure et optimiser la régularité et le confort des voyageurs.

70 agents sont mobilisés sur le chantier afin de renouveler 12 km de rail et 8 km de voie et ballast.

23 millions d'euros sont ici investis par SNCF Réseau.

C'EST ARRIVÉ EN 2024

Septembre 2024



Ligne Dinan - Lamballe-Armor : une nouvelle dynamique ferroviaire après 12 mois de travaux

Le 13 septembre 2024, la ligne Dinan - Lamballe a été inaugurée en présence des équipes et des partenaires financeurs, avec un train inaugural effectuant le trajet de Dinan à Lamballe après 12 mois de travaux. Cette réouverture marque un investissement significatif pour la mobilité régionale, permettant d'instaurer 6 liaisons quotidiennes dès le début, avec une prévision d'atteindre 10 trajets par jour. Les temps de parcours sont réduits jusqu'à 17 minutes, rendant le trajet Dinan - Saint-Brieuc compétitif face à la voiture.

Septembre 2024

Inauguration de la suppression du passage à niveau 193 à Rennes

Le 19 septembre 2023, SNCF Réseau, Rennes ville et métropole et la préfecture de Bretagne ont célébré la fin des travaux de suppression du passage à niveau 193, un projet de 5 ans d'études et 4 ans et demi de travaux. Situé en zone densément urbanisée, ce projet répond aux besoins croissants en mobilité tout en intégrant des pratiques éco-responsables. Grâce à une collaboration étroite et à l'utilisation de méthodes innovantes comme le Building Information Modeling (BIM), les équipes ont optimisé la conception et la coordination des travaux. Bravo aux entreprises impliquées pour leur engagement durant ce chantier d'envergure !

Les coulisses de SNCF Réseau

Les 21 et 22 septembre 2024, SNCF Réseau a ouvert les portes de son site de maintenance du réseau ferré de la Moutonnerie (à Nantes) et de 2 postes d'aiguillage (à Nantes et au Mans) pour les Journées Européennes du Patrimoine. Quelle réussite ! Plus de 700 personnes étaient présentes. C'était un plaisir d'accueillir tous les visiteurs qui ont fait de cet événement un moment inoubliable. Ils ont pu découvrir entre autres la sécurité, suivie d'une traversée encadrée des voies ferrées, la soudure, le fonctionnement des postes d'aiguillage et l'inspection approfondie des ouvrages d'art.

Septembre et novembre 2024



Sécurité routière aux passages à niveau

Le 24 septembre, une journée de sensibilisation s'est tenue aux abords du passage à niveau et à la gare de Port-Brillet. Cette action de prévention a été organisée par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la préfecture de la Mayenne, la gendarmerie et la ville de Port-Brillet afin de sensibiliser les usagers des passages à niveau au respect du code de la route et les voyageurs aux risques ferroviaires en gare.

Le 7 novembre, une journée de prévention sur la sécurité routière aux passages à niveau a eu lieu dans la commune de Quimper, organisée par SNCF Réseau en partenariat avec l'État et la Sécurité routière. Cette opération a mobilisé des agents de la SNCF, la Sécurité routière, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Finistère, ainsi que la police nationale et municipale, qui ont échangé avec les usagers de la route près des passages à niveau n° 512, 513 et 514 de 7h30 à 12h.

Ces initiatives font partie d'un ensemble de mesures mises en œuvre au niveau régional et national pour améliorer la sécurité des passages à niveau, en réponse aux risques souvent liés à un manque de vigilance et au non-respect du code de la route.



UNE FRESQUE DE LA SÉCURITÉ À LA MODE « MANGA »

Une approche adaptée aux 11- 15 ans, une expérimentation bretonne.

À l'image de la fresque du climat, SNCF Réseau a imaginé une fresque de la sécurité adaptée aux jeunes et notamment aux collégiens. **Ce jeu offre une approche ludique et interactive, différente des méthodes traditionnelles.**

En ciblant les collégiens, nous avons choisi une population réceptive à l'apprentissage interactif, les élèves devenant acteurs de leur propre apprentissage, en prenant des décisions et en comprenant les conséquences de leurs actions.

30 cartes pour appréhender l'environnement ferroviaire, les mauvais comportements, les bons comportements et les conséquences des choix qui auront été faits. Cette méthode permet d'établir un échange avec le jeune et de le questionner sur ses habitudes.

Les données clés

45 minutes d'échanges et de partage

40 volontaires en milieu scolaire, équipés de la fresque de la sécurité en Bretagne





ILLUSTRATIONS
DE MAXIME GERMAIN

DES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DU FRET POUR MAISONNEUVE

INTERVIEW
Jerôme Goisbault, directeur exploitation et maintenance de Maisonneuve

Pouvez-vous nous présenter les activités de Maisonneuve à Château-Gontier-sur-Mayenne ?

JG Maisonneuve est un négociant de produits métallurgiques qui revend toutes sortes d'aciers utilisés pour les industriels (construction, fabricants de machines agricoles, carrossiers...). Il fait du négoce pur sans transformation mise à part la coupe à longueur pour des constructeurs métalliques, les Poutrelles Reconstituées Soudées (PRS) réalisées par sa filiale ATS, spécialisée dans la découpe : laser, oxycoupage et plasma.

C'est une PME implantée uniquement à Château-Gontier-sur-Mayenne d'environ 200 personnes dont 50 chez ATS.

Elle achète son acier en Europe et principalement dans les pays limitrophes de la France. Maisonneuve stocke entre 40 000 et 50 000 tonnes en permanence et vend 150 à 160 000 tonnes d'acier par an.

Pourquoi avez-vous choisi le fret ferroviaire pour acheminer une partie de vos matériaux ?

JG Depuis qu'elle est implantée sur la zone industrielle de Bellitourne en 1971, l'entreprise achemine une partie de ses matériaux par wagon. Ce site avait justement été choisi car il était embranché au réseau ferré national. Par ailleurs, l'acier « voyage bien » par trains de marchandises. Maisonneuve développe particulièrement ce mode de transport depuis 15 ans et dispose depuis janvier 2024 d'un nouveau bâtiment de stockage raccordé aux voies ferrées.



« Le fret ferroviaire est plus vertueux écologiquement et plus simple en termes d'organisation que le déchargement des camions. »

Jerôme Goisbault,
directeur exploitation
et maintenance de Maisonneuve





☑ Les données clés

+ de **40 000**
tonnes d'acier
stockées par an

+ de **150 000**
tonnes d'acier
vendues par an

45 000
tonnes d'acier
transportées par trains
de fret par an

Quel est le bilan des 1^{ers} mois de reprise du trafic fret après l'arrêt des circulations pendant les travaux de la ligne Sablé-sur-Sarthe - Château-Gontier-sur-Mayenne ?

JG Depuis début juin 2024 nous avons retrouvé le trafic que nous avions avant les travaux de rénovation de la ligne. La modernisation de cette ligne nous a motivés à nous développer et à investir dans un nouvel embranchement avec un nouveau bâtiment de stockage et 500 m de voie ferrée supplémentaire.

Pouvez-vous nous parler plus précisément de ce nouveau projet ?

JG C'est un nouvel outil ferroviaire qui va nous permettre de développer le transport par wagons.



Nous transportons en moyenne 45 000 tonnes par an par trains de fret sur un total de 150 à 160 000 tonnes d'acier vendu par an.

Les tubes stockés dans le nouveau bâtiment vont permettre d'augmenter la partie transportée sur le rail et d'optimiser nos opérations de déchargement.

Quelles sont les perspectives de développement du trafic fret pour les années à venir ?

JG Nous prévoyons de transporter 15 000 tonnes supplémentaires sur les rails par an d'ici 2026 grâce à nos nouvelles infrastructures.

Rapidement, il faudra que nous trouvions une solution pour mettre en place une deuxième desserte hebdomadaire. Nous travaillons beaucoup avec nos fournisseurs sur ce projet de développement. Le fret ferroviaire est plus vertueux écologiquement et plus simple en termes d'organisation que le déchargement des camions.

Nous souhaitons notamment nous inscrire dans une croissance plus respectueuse de l'environnement avec un bilan carbone moindre. Notre nouveau bâtiment de stockage est couvert de panneaux photovoltaïques et construit à partir d'acier décarboné (acier recyclé et produit par des énergies vertes). Nous œuvrons pour vendre davantage d'acier « vert » et pour l'acheminer par wagons.

LE GOUessant : LE CHOIX DU FRET FERROVIAIRE

INTERVIEW
Camille Gobin, directeur des Achats de la coopérative Le Gouessant

Le transport ferroviaire semble au cœur des activités de Le Gouessant : est-ce un choix stratégique et durable ?

Depuis 60 ans, Le Gouessant soutient les agriculteurs et défend l'avenir de l'agriculture sur son territoire. Notre groupe coopératif agricole est aujourd'hui une entreprise qui compte, avec plus de 4 500 adhérents et 864 collaborateurs en Bretagne et dans le grand ouest, son savoir-faire reconnu en nutrition animale et conduite d'élevage et des cultures. Notre organisation est structurée en 4 pôles : élevage et productions végétales, alimentaire et activités grand public, aquaculture et nutritionnel.



☑ **UNE HISTOIRE ANCRÉE DANS LE FRET FERROVIAIRE**

Le Gouessant et le train, c'est une histoire qui dure depuis plus de 50 ans. Fondée en 1964, la coopérative a vu sa première usine d'aliments pour animaux sortir de terre à Lamballe en 1970. Dès 1976, Le Gouessant accueillait son premier train, lançant une collaboration durable avec le fret ferroviaire pour l'acheminement de céréales 100% françaises.

Aujourd'hui, deux des quatre plus grands sites (en volume) du Groupe - Lamballe (Côtes-d'Armor) et Saint-Gérard (Morbihan) - sont raccordés au réseau ferroviaire et reçoivent chaque semaine 3 à 4 trains de céréales entières. En 2023, 176 000 tonnes de céréales ont été transportées par train, et ce chiffre devrait atteindre 200 000 tonnes en 2024, représentant plus de 40% des besoins en céréales du Groupe.

☑ **ORGANISATION DES FLUX LOGISTIQUES : UNE GESTION OPTIMISÉE**

Le transport ferroviaire est organisé en étroite collaboration avec les parties prenantes du fret ferroviaire pour assurer des approvisionnements réguliers et fluides. **Chaque train remplace environ 50 camions sur les routes, réduisant ainsi les émissions de CO₂ par tonne transportée de moitié.**

À Saint-Gérard, le fret ferroviaire simplifie également la gestion administrative et optimise l'approvisionnement pendant les périodes de forte activité. En mixant les origines des Pays de la Loire et de Centre - Val de Loire avec nos origines locales, nous arrivons à construire des assemblages de céréales plus performants et adaptés aux besoins des agriculteurs.



« Le fret ferroviaire est bien plus qu'une solution logistique : c'est un engagement concret pour construire une agriculture plurielle et durable. »

Camille Gobin,
directeur des Achats de la
coopérative Le Gouessant

Comment Le Gouessant aborde-t-il les défis posés par le changement climatique ? Quelles adaptations vous apparaissent nécessaires ?

Face aux enjeux du changement climatique et aux aléas des productions agricoles, Le Gouessant s'engage dans une diversification accrue de ses sources d'approvisionnement. Le fret ferroviaire, en phase avec notre programme de développement durable, contribue à réduire l'impact environnemental du Groupe en limitant les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

Cependant, le transport ferroviaire présente aussi des contraintes :

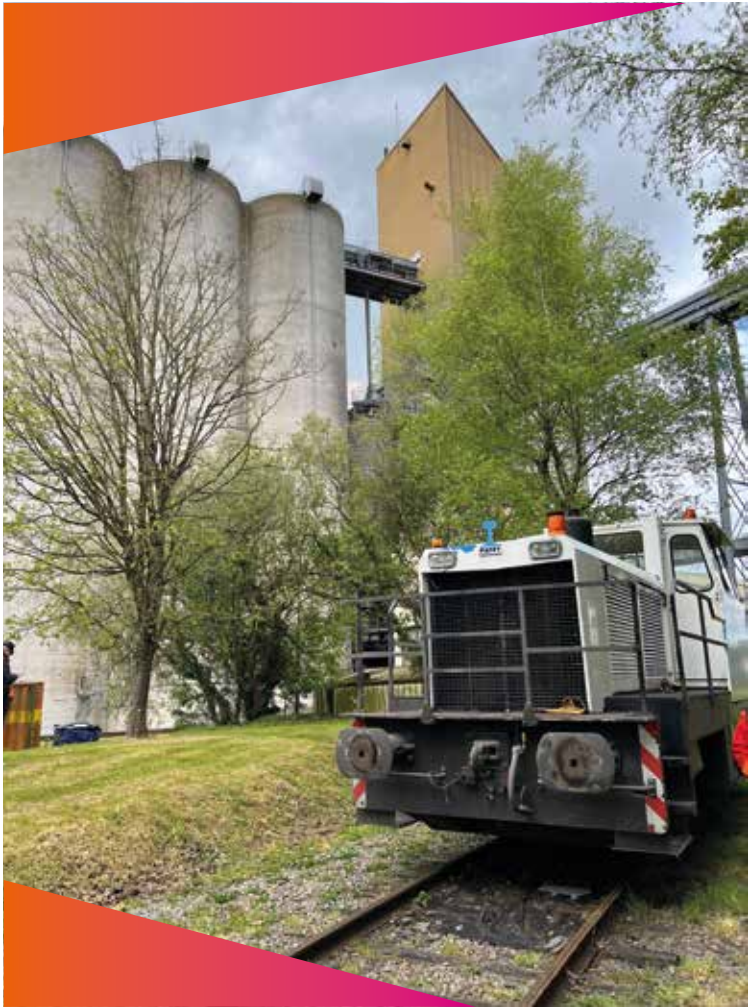
- sensibilité aux conditions climatiques (rails glissants, dilatation des rails en cas de chaleur) ;
- nécessité d'un entretien renforcé du réseau secondaire, parfois insuffisant pour garantir des performances optimales.

Le Gouessant souhaite voir se développer des investissements structurants dans les infrastructures ferroviaires, nécessaires à la pérennité et au développement de ce mode de transport.

PROJETS FERROVIAIRES ET PARTENARIATS STRATÉGIQUES

Dans le cadre des travaux de rénovation de la ligne Auray - Pontivy, Le Gouessant a participé au projet depuis le lancement. Ce partenariat entre les différents intervenants illustre l'esprit de construction sur le long terme, essentiel pour faire face aux évolutions du secteur agricole et répondre aux nouvelles réglementations environnementales.

Avec 82% du transport ferroviaire de marchandises en Bretagne consacrés au secteur agricole, la région se positionne en leader et en exemple à suivre pour promouvoir des solutions logistiques durables.



UN ENGAGEMENT POUR L'AVENIR

Le Gouessant confirme son choix du transport ferroviaire comme l'un des leviers stratégiques dans la transition écologique et économique. Ce mode de transport réduit les émissions de CO₂ tout en offrant une alternative durable et efficace au transport routier.

Chiffres clés

200 000 tonnes transportées par fret ferroviaire par an

- Saint-Gérard 70 000 tonnes de matières premières acheminées par an
- Lamballe 130 000 tonnes de matières premières acheminées par an

OSLO MET LE CAP À L'OUEST !

INTERVIEW
Frédéric Dalle, directeur de l'ingénierie d'offre et de la performance industrielle

OSLO produit une nouvelle offre ferroviaire en utilisant les lignes « classiques » en complément de l'offre à grande vitesse.

Les liaisons

3 liaisons entre Paris et Nantes par jour

2 liaisons (et bientôt 3) entre Paris et Rennes par jour



Frédéric Dalle, directeur de l'ingénierie d'offre et de la performance industrielle

Comment est né le projet OSLO ? En quoi est-il différent des autres projets portés par SNCF ?

FD Il faut rappeler qu'OSLO est une filiale à 100% de SNCF Voyageurs, qui produit les trains OUIGO Classique France. Nous sommes une entreprise ferroviaire dotée de notre propre certificat de sécurité unique délivré par l'Agence Ferroviaire Européenne. À l'exception de relation à bord du train, l'ensemble de la relation client (distribution, après-vente...) est géré par OUIGO.

Comment se sont faits les choix des destinations Paris - Nantes et Paris - Rennes ? Les premières dessertes étaient sur Paris - Lyon...

FD C'est un produit qui vient compléter l'offre de SNCF Voyageurs ; il est complémentaire de TGV INOUI et OUIGO Grande Vitesse. Le choix des dessertes et des destinations est porté par OUIGO ; OSLO, en tant qu'opérateur de production, vient valider la faisabilité technique de la stratégie de desserte de OUIGO. En 2024, sur la relation Paris - Lyon, SNCF Réseau a entrepris des travaux très importants sur la ligne classique, ce qui n'a pas permis de réaliser notre plan de transport prévu. Nous avons donc choisi de redéployer nos moyens sur la relation Paris - Rennes. Ces travaux engagés sur Paris - Lyon vont durer plusieurs années, OUIGO a donc décidé de renforcer la relation Paris - Rennes.

Quelle est la fréquentation de ces nouvelles dessertes ?

FD 1 488 984 voyageurs en 2024 (pour 2 842 circulations, soit 523 voyageurs par train), contre 1 303 444 voyageurs en 2023 (pour 2 569 circulations), soit + 14% de voyageurs et + 11% en nombre de trains. Avec des billets entre 10 et 49 euros, nous cherchons à attirer des clients qui n'ont pas l'habitude de prendre le train, plutôt habitués à la voiture ou au bus interurbain.

Avez-vous d'autres projets sur la Bretagne et les Pays de la Loire ?

FD Nous avons à l'étude le renforcement de la desserte vers Rennes avec potentiellement un 3^{ème} aller-retour avant l'été.

SNCF Réseau vous a accompagné dès le départ. En quoi consiste cet accompagnement ? Sur la Bretagne, comment vos besoins ont-ils été pris en compte dans le GOV (Graphique d'Occupation des Voies) de la gare de Rennes ?

FD À Rennes, le projet a été très bien accueilli par le collectif du site, côté SNCF Réseau bien entendu mais aussi par SNCF Gares & Connexions et les transporteurs présents sur place. Nous avons bénéficié d'une forte implication de la direction territoriale de SNCF Réseau et de l'Établissement Infra-Circulation pour nous accueillir au mieux sur le site, avec une recherche constante de solutions adaptées. On est arrivé avec du matériel remorqué qui n'existait plus sur la Bretagne depuis très longtemps (un matériel qui entraîne des contraintes différentes), la gare ayant en effet évolué, avec notamment la mise en œuvre du projet 2TMV (2 Trains sur la Même Voie). Cela a été compliqué de trouver des solutions d'exploitation robustes mais nous y sommes parvenus collectivement. Aujourd'hui les résultats sont bons au niveau de la production et nos circulations ne viennent pas dégrader la performance du site.





UNE PRIORITÉ POUR LE RÉSEAU FERRÉ : LA RÉSILIENCE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

La direction territoriale Bretagne – Pays de la Loire de SNCF Réseau souhaite mieux connaître la vulnérabilité de ses infrastructures ferroviaires au changement climatique et mettre en œuvre des actions correctrices pour préserver la sécurité et la régularité des circulations.

Après avoir mené au 2^{ème} semestre 2023 des ateliers en interne pour capitaliser sur l'expérience et l'expertise des différents métiers de l'entreprise et identifier les composants de l'infrastructure ferroviaire qui risqueront d'être plus fréquemment endommagés à l'avenir du fait du dérèglement climatique, la direction territoriale a ensuite préparé la consultation permettant de réaliser une analyse de résilience du réseau ferroviaire au changement climatique.

À l'issue de cette consultation, c'est le bureau d'études Setec qui a été retenu. La réunion de démarrage a eu lieu en décembre 2024.

Il s'agit de récupérer les données sur les composants des infrastructures nécessaires (voir encadré) afin d'analyser :

- **l'exposition des infrastructures** du réseau aux conditions climatiques actuelles et futures, dans un contexte de changement climatique ;
- les sensibilités physiques du réseau, c'est-à-dire **l'amplitude et les mécanismes des dégradations possibles** de chaque infrastructure face à chaque événement climatique (extrême ou non) attendu ;
- **les vulnérabilités physiques** en croisant les résultats des deux analyses précédentes.

De nouveaux ateliers de travail seront organisés en 2025 pour hiérarchiser les sensibilités des composants du réseau en fonction des retours d'expérience et pour imaginer les solutions d'adaptation nécessaires.

Infrastructures nécessaires

- voies
- ouvrages en terre
- ouvrages hydrauliques
- ouvrages d'art
- installations de traction électrique
- installations d'énergie
- équipements de signalisation
- équipements de télécommunication
- équipements de sécurité (barrières de passage à niveau, clôtures)
- bâtiments techniques

La parole à

Christophe Le Dantec,
directeur adjoint du programme
Adaptation au changement
climatique chez SNCF Réseau



5 événements

Tempête Louis
(22 février)

8 000
minutes perdues

Tempête Kirk
(8 octobre)

13 000
minutes perdues

Tempête Caetano
(21 novembre)

13 000
minutes perdues

**Chute d'arbre entre
Nantes et Angers**
(19 juin)

7 000
minutes perdues

Vents violents à Rennes
(6 décembre)

4 500
minutes perdues

Quel est l'impact de ce changement climatique en termes d'investissement ? Et de maintenance ?

En matière de maintenance, notamment corrective, nous constatons une tendance à la hausse des incidents sur le réseau ferré national, en lien avec les aléas climatiques, en particulier ceux dus aux fortes pluies et aux vents violents. Les principales conséquences portent sur les obstacles sur la voie, les inondations et les incidents caténaires. Les impacts liés à la végétation (chutes d'arbres, branches sur la caténaire...) sont aussi très présents, à la fois en raison de son développement plus rapide (effet de l'alternance de périodes particulièrement pluvieuses et de températures plus chaudes) et du fait de la fragilisation des arbres (dans un contexte propice au développement des parasites) et de leur assise (sol rendu plus meuble à cause de la pluie).

On retrouve cette tendance accentuée pour la Bretagne et les Pays de la Loire en 2024 avec plus de 97 000 minutes de retards de trains pour cause d'incidents sur l'infrastructure liés aux intempéries et à la végétation. C'est quasiment le double de la moyenne annuelle des 5 dernières années pour ces types d'incidents.

5 événements particuliers expliquent à eux seuls cette augmentation : les tempêtes Louis, Kirk et Caetano, une chute d'arbre d'un tiers entre Nantes et Angers et des vents violents à Rennes en fin d'année.

En matière d'investissements, la priorité est de poursuivre la montée en charge du volume de régénération du réseau. Le rajeunissement de l'infrastructure est en soi une mesure de résilience au changement climatique, car une installation récente résiste mieux aux évolutions du climat et peut, dans une certaine mesure, faire baisser la pression sur la maintenance.

Comment SNCF Réseau s'adapte-t-il à ce nouveau phénomène ?

SNCF Réseau déploie une démarche d'adaptation sur 3 axes :

► adaptation de la surveillance et de la maintenance de l'infrastructure :

renforcement des tournées voies et caténaires en cas de canicule, surveillance accrue des ouvrages en terre soumis aux fortes pluies, augmentation du traitement mécanique de la végétation...

► adaptation de l'exploitation du réseau :

mise en place des « Stop-circulation » qui consistent à annuler préventivement la circulation des trains afin d'éviter de mettre les clients en situation difficile, en particulier dans le cas où un train serait bloqué en pleine ligne...

► adaptation des composants de l'infrastructure en profitant des cycles de régénération :

actions préventives assez simples comme peindre en blanc les boîtiers pour protéger l'électronique de la chaleur, actions intermédiaires comme surélever les systèmes électriques pour qu'ils soient hors d'eau en cas d'inondation ou actions plus consistantes comme prévoir des estacades dans les remblais de lignes nouvelles en zone inondable pour permettre l'écoulement de l'eau.

Le volet humain est aussi concerné par l'adaptation. On pense en particulier aux conditions d'intervention en astreinte lors de tempêtes et de fortes pluies, ou à l'exposition à la chaleur des mainteneurs de l'infra en extérieur et des exploitants dans les postes en période de canicule.

À ce sujet, il faut citer l'action préventive « Gare au soleil » réalisée en Bretagne - Pays de la Loire au mois de juin 2024 pour prévenir les risques liés aux rayonnements UV.

La prévention est-elle la seule solution pour obtenir un réseau plus résilient ?

Le renforcement de la surveillance des installations est un élément important, à la fois en temps réel (exemple : tournées pendant les fortes chaleurs) et en préventif. Ainsi, la supervision de l'état d'une installation ou de la pluviométrie sur un ouvrage en terre peut dans certains cas permettre d'anticiper le remplacement d'un composant défaillant ou une tournée sur un ouvrage, limitant le risque d'un incident et le déclenchement d'une sortie d'astreinte en pleine intempérie.

Cependant, la régénération des installations, déjà mentionnée plus haut, constitue une priorité car une installation neuve, plus solide et plus adaptée aux aléas climatiques, sera plus résistante et générera moins d'incidents.

En quoi les intempéries, qui se multiplient dans l'ouest, sont-elles corrélées au changement climatique ?

En tant qu'exploitants et mainteneurs de l'infrastructure, nous constatons une augmentation globale des retards, des suppressions de trains et des incidents en lien avec les intempéries et la végétation. Lorsqu'on regarde plus en détail et spécifiquement sur le périmètre Bretagne - Pays de la Loire, on se rend compte que toutes les causes liées à des événements météorologiques n'évoluent pas de la même manière. Par exemple, en 2022, les retards étaient principalement dus à la chaleur et aux orages, tandis qu'en 2023 et 2024 ce sont surtout les fortes pluies et le vent qui étaient en cause, avec une tendance encore plus marquée en 2024 surtout pour le vent.

Quels sont les nouveaux risques provoqués par ces tempêtes violentes ?

Les risques habituels liés au vent et à la pluie (chutes d'arbres, obstacles sur la voie, branches ou objets sur la caténaire, inondations...) sont amplifiés du fait d'événements plus intenses. L'augmentation de l'intensité des pluies peut conduire à la déstabilisation d'ouvrages en terre ou à une plus forte sollicitation des ouvrages hydrauliques chargés d'évacuer l'eau le long des voies ou franchissant les cours d'eau. Ce phénomène peut être aggravé par des écoulements tiers venant se déverser dans nos ouvrages.

Les chutes d'arbres risquent d'être également plus fréquentes lorsqu'ils sont fragilisés par des sols détrempés ou des maladies.

L'augmentation de la fréquence des événements peut conduire à solliciter davantage les équipes dans des périodes plus rapprochées et dans des conditions plus difficiles (exemple : les tempêtes Kirk et Leslie se sont succédées entre le 8 et le 20 octobre et ont été suivies de la tempête Caetano en novembre).

Les « Stop-circulation » sont susceptibles d'être plus nombreux pour les clients.

« la régénération des installations (...) constitue une priorité »

Christophe Le Dantec
directeur adjoint du programme
Adaptation au changement
climatique chez SNCF Réseau



SNCF Réseau ferme les portes à crue au bord de la Loire

Face aux crues de la Loire surveillées par Vigicrues, service public d'information de référence sur les risques de crues en France, SNCF Réseau ferme pour le compte de la COMMunauté de communes du Pays d'Ancenis (COMPA) les portes à crue situées au niveau du remblai ferroviaire entre Ingrandes-Le-Fresne-sur-Loire (49) et Vair-sur-Loire (44) sur l'axe Angers - Nantes. Au total une vingtaine de portes peuvent être fermées en cas de montée des eaux.

Pour permettre aux riverains d'accéder à leur habitation, des passages à niveau pour les piétons et des passages automatiques pour les voitures sont réouverts. La vitesse des trains est abaissée, au préalable et pendant toute la durée de fermeture des portes à crue, à 160 km/h (au lieu de 220 km/h). Les communes concernées sont préavisées. Des mesures supplémentaires de restriction de vitesse peuvent également être mises en place en fonction des hauteurs d'eau atteintes.



Les portes se trouvent dans les culées des ouvrages situés dans le remblai ferroviaire. Une fois fermées et pour assurer leur étanchéité, des tresses de foin sont appliquées dans les interstices des portes métalliques. Des mottes de terre, appelées « pelées » sont aussi disposées au pied des portes. Des madriers renforcent l'ensemble contre la poussée de l'eau. C'est un véritable travail sur mesure qui est alors réalisé sur ces portes fabriquées il y a plus de 100 ans, pour la plupart par des artisans. Elles doivent être aussi entretenues, nettoyées et leurs mécanismes de fermeture graissés.

Il faut prévoir environ une à deux heures pour chacune d'entre elles. Une opération délicate qui nécessite de mobiliser beaucoup d'agents sur une courte durée.

Les gestionnaires de voirie mettent en place la signalisation routière et les communes préviennent leurs administrés.

➕ En savoir plus

Lors de la construction de la ligne en 1851, le remblai ferroviaire a été construit dans le lit majeur de la Loire, permettant ainsi de gagner du terrain sur celle-ci.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le point de référence pour les voies ferrées dans ce secteur est pris à l'échelle de Montjean-sur-Loire. **Dès que la cote de la Loire est supérieure à 3 mètres, les agents de maintenance s'attellent à fermer ces portes.**

Maîtriser la végétation pour plus de régularité

Le réseau ferré ligérien et breton couvre un très large territoire, avec plus de 2 600 km de lignes. Il est exposé aux aléas météorologiques qui se sont intensifiés depuis plusieurs années, qu'ils soient directs (précipitations, tempêtes, fortes chaleurs...) ou induits (sécheresses, inondations, incendies, mouvements de terrain...).



Le budget

Entretien de la végétation

1^{er} poste de maintenance
17 M€ en 2024

- Bretagne
9 M€
- Pays de la Loire
8 M€
+ 40% d'augmentation en 4 ans



LES IMPACTS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les effets du changement climatique représentent aujourd'hui un défi majeur pour SNCF Réseau et concernent notamment la maîtrise de la végétation. Avec des températures plus chaudes et des périodes de croissance prolongées, combinées à des épisodes de forte pluviométrie, la végétation se développe plus rapidement. Cela peut entraîner une prolifération excessive de la végétation sur les voies et aux abords, nécessitant des efforts accrus pour la maîtriser.

Les tempêtes et les fortes pluies provoquent des chutes d'arbres qui ne sont pas forcément à risque. En 10 ans, la mortalité des arbres a augmenté de 80%.

Les incidents liés à la végétation (490 heures de retard cumulées hors tempête sur le territoire breton et ligérien en 2024) peuvent entraîner des risques pour la sécurité des personnes et des installations, et dégradent le service pour les voyageurs et les clients du fret : propagation de feux, arbres pouvant tomber sur la caténaire ou sur la voie...



LA MOBILISATION DES ÉQUIPES DE SNCF RÉSEAU

Pour éviter les retards, SNCF Réseau se mobilise pour traiter la végétation en tenant compte des espaces naturels aussi bien par des coupes ciblées, du débroussaillage que par des solutions fondées sur la nature comme l'ensemencement choisi.

Cette mobilisation se traduit notamment par la mise en place d'équipes d'agents dédiées dotées de matériels spécifiques et par l'appui d'entreprises spécialisées qui interviennent jour et nuit pour assurer l'entretien des abords des voies.

L'entretien de la végétation, c'est aussi le 1^{er} poste de maintenance du réseau avec plus de 17 millions d'euros en 2024. Un budget qui a augmenté de plus de 40% en 4 ans pour les Pays de la Loire.

Cette démarche s'inscrit dans un développement de l'expertise dans ce domaine : SNCF Réseau renforce à la fois l'ingénierie de traitement de la végétation au niveau central et le savoir-faire des équipes de terrain. Conscient que les emprises ferroviaires peuvent constituer parfois un refuge pour la faune et la flore et un corridor écologique, SNCF Réseau s'engage et se donne les moyens pour améliorer sa connaissance du réseau et ses pratiques de maîtrise de la végétation en réalisant notamment des diagnostics faune/flore en amont des chantiers de remise à niveau de la végétation. L'amélioration des pratiques environnementales dans les opérations d'entretien de la végétation est inscrite dans la stratégie de développement durable de SNCF Réseau et dans la Stratégie Nationale Biodiversité.

Les coupes visent à retrouver un équilibre entre végétation et sécurité de l'exploitation ferroviaire, vers des milieux plus ouverts, prairiaux ou arbustifs, entretenus régulièrement.

À l'automne, une campagne de nettoyage du rail est effectuée avec des tournées de trains laveurs ou gratteurs réalisées sur les lignes concernées, et ce durant toute la période de chute de feuilles.

Enfin, des actions de grande ampleur sont réalisées dans des zones arborées particulièrement stratégiques et complexes à traiter. En cas de besoin, ces chantiers font appel à du personnel hautement qualifié et spécialisé dans les interventions en situations acrobatiques. Ainsi 12 cordistes sont intervenus pendant 4 semaines la nuit pour entretenir la végétation sur les parois rocheuses situées le long de la voie ferrée en bord de Loire, entre Oudon et Le Cellier, sur l'axe Nantes - Angers.

DIGITALISATION DU RÉSEAU : L'AVENIR S'ÉCRIT MAINTENANT

INTERVIEW

Jean-François Vilette, Pôle Régional d'Ingénierie (PRI) Bretagne - Pays de la Loire de SNCF Réseau.



« Le but est de virtualiser nos actifs pour mieux les étudier et répondre aux exigences toujours plus fortes de nos projets. »

Jean-François Vilette,
Pôle Régional d'Ingénierie
Bretagne - Pays de la Loire
de SNCF Réseau

En quoi consiste votre travail ?

JF. V Je suis responsable du déploiement du Building Information Modeling (BIM) au sein du Pôle Régional d'Ingénierie Bretagne - Pays de la Loire de SNCF Réseau.

Le BIM est une démarche portée par la 4^{ème} révolution industrielle. Le but est de virtualiser nos actifs pour mieux les étudier et répondre aux exigences toujours plus fortes de nos projets. Le BIM, et plus largement la continuité numérique qui est son terreau, vise à transformer nos relations, nos organisations. Longtemps malmenée au fond de nos armoires pleines de papiers, la « data » s'impose au cœur de nos échanges et conditionne leur nature. Elle conditionne même nos façons de penser.

Comment êtes-vous arrivé à ce poste ? Au terme de quel parcours et de quelles études ?

JF. V Je suis rentré par la porte des études de l'infrastructure avec un DUT Génie Electrique Informatique Industriel en 2001. D'abord à l'Énergie Electrique au PRI de Tours-Limoges. J'ai ensuite étudié la Traction Electrique au PRI Bretagne - Pays de la Loire.

20 ans d'études m'ont donné une compréhension du système ferroviaire essentielle à mon nouveau poste. Ce système est très complexe d'un point de vue technique et organisationnel.

Le saut de performance que porte le BIM est assez vertigineux même s'il reste difficilement quantifiable aujourd'hui.

L'industrie manufacturière a vécu cette transformation. C'est ce qui se cache derrière l'acronyme PLM (Product Life Management).

Aujourd'hui, on nous parle beaucoup de jumeau numérique, pouvez-vous en dire plus ?

JF. V La digitalisation des processus études va impacter toute la chaîne de production de nos projets jusqu'à la réalisation de nos travaux. La promesse est également d'alimenter un jumeau numérique utile à la maintenance et à l'exploitation de notre patrimoine. C'est déjà une réalité ! Son nom est Gaïa. Bien loin des maquettes que nous manipulons lors de nos études, Gaïa est un gisement de données. Pour que cette donnée corresponde aux besoins de l'entreprise, il a fallu faire parler nos experts, fouiller dans nos nombreux référentiels, discuter avec chaque acteur susceptible de la consommer ou l'enrichir. Le travail est colossal.

En quoi cela consiste-t-il ? En quoi cela va-t-il changer les choses dans la vie d'un projet ? Dans la vie d'une infrastructure ?

JF. V J'ai l'habitude de dire que l'outil conditionne les usages et non l'inverse. Lorsque l'écosystème est mature (j'entends par là que les outils sont adaptés aux besoins des métiers, que les acteurs sont formés et que les bases de données sont de qualité), alors la production se normalise. Le mot peut effrayer, mais il faut plutôt le comprendre comme une aide du quotidien. Cette continuité numérique mettra la conception au cœur de nos échanges et se chargera des multiples tâches toxiques qui rythment nos quotidiens. Automatiser ce qui peut l'être, c'est aussi rendre les métiers de l'Ingénierie plus attractifs.

Quel mot associeriez-vous à votre métier ?

JF. V Passionnant ! Mon poste me donne la légitimité de pousser toutes les portes. Et chez nous, elles sont nombreuses !

EMPREINTE TERRITORIALE : AU COEUR DU RÉSEAU RÉGIONAL

L'activité de SNCF Réseau, en Bretagne et Pays de la Loire, permet à de nombreuses entreprises d'avoir accès aux marchés ferroviaires, de favoriser l'emploi et l'activité économique dans nos territoires.

En bref

509 M€

de PIB générés
dans les 2 régions
en 2023 (derniers chiffres
connus)

dont

45 M€

auprès de
378 PME régionales
(soit la moitié
des fournisseurs
de SNCF Réseau)



7 636

emplois
indirectement générés
par les activités
de SNCF Réseau

CHARIER, une entreprise engagée pour le climat

Engagée dans une démarche de responsabilité sociétale depuis 20 ans et entreprise à mission depuis 2022, CHARIER « agit pour que ça dure », en se fixant l'objectif d'innover pour proposer et mettre en œuvre des solutions qui répondent aux défis environnementaux.

L'entreprise suit une feuille de route RSE, AGIR 2030, avec notamment pour souhait de réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

Quelques exemples d'actions en cours : modernisation des usines d'enrobés, augmentation de la part des enrobés tièdes et froids, augmentation du pourcentage d'agrégats d'enrobés recyclés, électrification de la flotte de véhicules, formation des conducteurs d'engins à l'éco-conduite.

**UN EXEMPLE :
LE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE
DE DONGES**

Missionnée par SNCF Réseau, CHARIER, en groupement avec GUINTOLI, a réalisé le terrassement du contournement ferroviaire des sites industriels de Donges.

Fidèle à ses engagements environnementaux, l'entreprise CHARIER a proposé l'évacuation fluviale comme mode de transport alternatif à la route. Les 10 000 m³ de terres polluées ont ainsi été acheminées par barge jusqu'au pied du pont de Cheviré où elles ont été traitées sur la plateforme d'Atlantic Terres Solutions. Des mesures ont également été prises pour protéger la faune et la flore à proximité, avec un suivi hebdomadaire sur tous les dispositifs de protection de l'environnement.



Le Groupe ERI sur les rails de la revitalisation en Bretagne !

L'année 2024 a été marquée par une transformation majeure pour le Groupe ERI avec la reprise d'Avenel en Bretagne, en Normandie et en Île-de-France, élargissant ainsi son champ d'action géographique tout en renforçant avec le génie civil et le génie électrique de la signalisation une offre de mobilité décarbonée déjà bien établie dans le ferroviaire multimodal.

François Lhoutellier, président du Groupe ERI

Cette reprise d'Avenel a constitué un défi important, notamment pour relancer ses agences ferroviaires après plusieurs trimestres de difficultés économiques. Mission accomplie, ce qui a permis de sauver 200 emplois (dont une centaine en ferroviaire), de terminer, à la satisfaction du client, un chantier majeur du réseau SNCF des Côtes d'Armor et de régénérer le carnet de commandes local.

SNCF Réseau a été particulièrement à l'écoute dans cette phase de transition, avec une démarche d'accompagnement tout au long du processus de reprise et de relance.

Grâce à une organisation solide et à l'engagement fort de toutes ses équipes, le Groupe ERI a réussi rapidement à revitaliser les activités d'Avenel. L'agence Signalisation Ouest a accueilli un nouveau directeur et recruté une dizaine d'agents, permettant d'achever le chantier Dinan - Lamballe dans les temps. Les équipes de génie civil et de génie électrique, à pied d'œuvre pendant des mois avec un engagement exceptionnel, ont été les maillons essentiels de l'ouverture de cette ligne unique de 40 km. Des travaux complexes et techniques sur l'automatisation d'un passage à niveau, la dépose et la repose des installations de sécurité, le remplacement de câbles, exécutés avec professionnalisme, ont pérennisé la confiance de SNCF Réseau et ont été récompensés par une notation EDMA (Evaluation Dynamique Multi-Axiale) de 18,5/20.



« Le Groupe ERI a réussi à rapidement revitaliser les activités d'Avenel »

François Lhoutellier,
président du Groupe ERI



« Expansion et collaboration ouvrent ainsi la voie à de nouvelles opportunités de croissance et de création d'emplois pour le Groupe ERI en Bretagne »

François Lhoutellier,
président du Groupe ERI

Fort de son expertise, le Groupe ERI s'est vu confier de nouveaux chantiers d'envergure en Bretagne et Pays de la Loire :

- **à Morlaix**, avec les travaux périphériques du remplacement d'appareils de voie ;
- **sur la ligne Savenay - Landerneau**, les équipes interviennent entre Hennebont et Lorient où elles ont procédé à la dépose et à la modification des installations au centre 1 de Lorient, contribuant ainsi à l'amélioration des infrastructures de cette ligne stratégique ;
- **à Saumur Nantilly**, sur la ligne Chartres - Bordeaux.

Avec le soutien de SNCF Réseau, le pôle transport-mobilités décarbonées du Groupe ERI entend accélérer en 2025 son expansion organique, notamment par le recrutement de talents clés tels qu'un chargé d'affaires énergie pour l'agence Signalisation Ouest, basée à Rennes.

Une stratégie de croissance soutenue également par de fortes synergies entre les différentes entités et agences du Groupe. Catelia, spécialisée dans les études et travaux caténaires, sera par exemple mobilisée pour intervenir dans les zones physiques de l'ouest pour satisfaire tous les besoins identifiés en caténaires par l'agence locale.

Expansion et collaboration ouvrent ainsi la voie à de nouvelles opportunités de croissance et de création d'emplois pour le Groupe ERI en Bretagne, en accompagnement de SNCF Réseau pour innover et développer des systèmes de mobilités décarbonées.



UN PARTENARIAT POUR RECRUTER DES ÉLECTRICIENS

Face à la pénurie de certaines compétences, la Région des Pays de la Loire fait le choix de réformer la formation professionnelle continue. Un levier décisif pour le plein emploi. Concrètement, chaque formation financée par la Région est directement liée à une intention d'embauche au préalable.

Lynda Ortiz, responsable recrutement territorial SNCF Réseau en Bretagne, Pays de la Loire et Centre-Val de Loire



« Le GRETA propose une offre de formation souple et adaptable, pour répondre aux besoins des employeurs et notamment de SNCF Réseau. »

Lynda Ortiz,
responsable recrutement territorial SNCF Réseau

C'est un système « gagnant/gagnant » :

- **pour le demandeur**, c'est la garantie d'être formé avec un emploi à la clef ;
- **pour SNCF Réseau**, c'est l'assurance de trouver un collaborateur spécifiquement formé pour avoir les prérequis nécessaires à nos métiers d'électricien.

Dans cette démarche, le GRETA (groupe-ment d'établissements publics locaux d'enseignement) est notre partenaire formation et sera garant de ces prérequis qui permettront aux candidats d'intégrer la formation de technicien de la signalisation ferroviaire.

Les Infrapôles Pays de la Loire et LGV Atlantique vont ainsi accueillir 12 candidats prêts à nous rejoindre, qui seront sélectionnés avec la collaboration de France Travail en vue d'intégrer le dispositif en mai pour un examen final en novembre.

Les profils recherchés sont avant tout des personnes en recherche d'emploi, souhaitant une reconversion professionnelle mais SNCF Réseau est ouvert à tous ceux qui sont motivés par le domaine électrique.

Le GRETA propose une offre de formation souple et adaptable, pour répondre aux besoins des employeurs et notamment de SNCF Réseau. Cette formation sera construite directement avec les dirigeants techniques des établissements recruteurs pour répondre tant aux besoins des demandeurs d'emploi qu'à ceux exprimés par SNCF Réseau, tout en respectant le cahier des charges de l'examen visé.

Les sessions se dérouleront au sein du lycée Claude Chappe, avec des périodes de stage en établissement, l'objectif étant d'obtenir un CAP d'électricité.

Une charte va être signée prochainement avec les 4 GRETA/CFA (Centres de Formation des Apprentis) des Pays de la Loire ; l'objectif poursuivi est de pouvoir travailler dans le cadre d'un partenariat dynamique et durable, de resserrer les liens entre SNCF Réseau et le GRETA, afin d'aider les apprenants concernés à disposer d'une meilleure connaissance de l'entreprise et de ses métiers. Pour atteindre cet objectif, dans des conditions optimales de travail et de confiance, SNCF Réseau et le GRETA s'engagent dans le respect d'engagements réciproques clairement définis. Un partenariat gagnant / gagnant !



La réunion de lancement a eu lieu le
22 janvier
au lycée professionnel Claude Chappe, à Arnage (72).

FRESQUES FERROVIAIRES : DE LA BOMBE !

En Bretagne comme en Pays de la Loire, des initiatives sont prises pour requalifier certains espaces qui gagnent à être égayés : murs, ponts... Plutôt que des tags, il est intéressant de favoriser une expression artistique qui ne demande qu'à s'épanouir. Deux exemples en Bretagne, avec **AERO**, un artiste urbain qui nous fait rêver et en Pays de la Loire avec le collectif nantais **Plus de couleurs**, qui souhaite la bienvenue dans le quartier de Malakoff.



📍 EN BRETAGNE,
À RENNES

➕ À suivre

Instagram
@creaero
Facebook
@aerourbanpainter

○ La parole à

AERO, artiste urbain

Mathieu Croyal, « AERO », quel est votre parcours ?

Je suis né à Rennes, j'y ai grandi et j'y ai vécu 18 ans. Vers 13-14 ans je découvre le tag et le graffiti par mon grand frère qui pratiquait ces disciplines. Comme tout bon petit frère, je lui vole ses marqueurs et ses bombes de peinture pour essayer. Je suis vite piqué par l'exercice, la créativité et l'adrénaline que procure cette activité devenant rapidement un exutoire pour un adolescent qui se cherche et peine à trouver une ligne de mire. J'embarque pour la vie active en tant qu'apprenti cuisinier à 15 ans. L'été 1997, je réalise ma première fresque dans un ancien entrepôt Renault de la route de Lorient. Je ne le sais pas encore mais l'aérosol va devenir au fil du temps une extension de ma main droite car je vais pratiquer ces deux activités en parallèle durant 20 ans. En 2000, avec 3 copains, on crée l'association «CALLIGRAFFIX».

C'est l'opportunité de sortir des friches désaffectées pour mettre en pratique et en public notre savoir-faire en répondant à des offres diverses. En 2002, je pars faire une saison en Suisse, j'y peins naturellement et à mon retour au printemps 2003 je me rends vite compte que je ne m'épanouirai pas dans l'hexagone... En 2004, je prends mon sac à dos et un aller simple pour l'île de La Réunion ; quelques mois plus tard je crée ma première entreprise «CREAERO». Je découvre les hauts et les bas de entrepreneuriat. Répondre à des commandes est très formateur pour moi qui n'ai ni diplôme ni culture de l'art mais je souffre d'insatisfaction chronique et probablement d'immaturation et préfère tourner la page et prendre le temps de développer ma singularité. De 2006 à 2016, mon passeport de chef de cuisine et ma passion pour la diversité culturelle et la

vie en milieu naturel me font m'installer à Mayotte, Madagascar, le Canada, la Guyane française, la Nouvelle Zélande et la Polynésie française... Après presque 15 ans de voyage initiatique, je reviens m'installer à Rennes avec une idée en tête : prendre 2 années sabbatiques pour me consacrer à plein temps au développement de ma ligne artistique. J'ai toujours été impressionné par les maîtres du réalisme pictural et j'ai toujours aimé raconter des histoires. C'est donc la voie que je prends et développe mon identité et mon processus de réalisation. En 2017, je pose mon tablier et m'attelle à peindre des murs rennais plus ou moins tolérés, les plus visibles possibles. Les premiers contrats arrivent et tout va très vite s'enchaîner. Depuis, je suis une sorte de conteur pictural, je peins là où le vent m'invite, en France et à l'international.



Qu'est-ce qui vous a poussé à devenir artiste ?

Je ne crois pas que l'on choisisse d'être artiste, je pense qu'on le devient en partie par le développement d'une sensibilité inhérente à son expérience de vie. D'ailleurs, lorsque j'étais enfant puis adolescent, le mot «artiste» était employé autour de moi comme un adjectif plutôt destiné à la moquerie. Mais je crois que je me suis toujours senti en décalage avec la réalité du quotidien, comme un spectateur et j'imagine que j'ai toujours rêvé d'une destinée plus singulière que celle qui m'était promise.

Depuis combien de temps travaillez-vous dans le domaine de l'art urbain ?

On peut dire que je pratique depuis au moins 1997 mais je ne m'y consacre pleinement que depuis 2017.

Comment appréciez-vous votre expérience avec SNCF Réseau ? Et les messages que vous avez pu transmettre à travers la fresque ?

L'échange avec SNCF Réseau a été très simple. La confiance était au rendez-vous et l'accueil de la part de l'ensemble du personnel a été parfait. Je suis ravi d'avoir pu m'exprimer librement et légalement le long de ces mythiques voies de chemin de fer tant convoitées lors de mon adolescence. Mon objectif était de parler du lien que nous avons tous avec l'idée de se déplacer, de voyager, de l'environnement qui nous entoure mais aussi de renouer avec le souvenir de ce qu'évoquait l'objet du train... Lorsque j'étais enfant, je jouais avec bon nombre de véhicules jouets, dont un train en bois

qui, je m'en souviens, me permettait de me raconter de nombreuses histoires... J'ai donc essayé de créer un pont entre l'enfant et l'adulte autour de la représentation du train. La gamme de couleur utilisée quant à elle est inspirée du code couleur du logo et du mobilier de la SNCF. Y a-t-il un moment-clé ou une rencontre qui a marqué votre carrière d'artiste ? Même si les choses se sont faites progressivement, de nombreux moments-clés et rencontres ont jalonné mon parcours artistique. La découverte du graffiti avec mon grand frère, la création de «CALLIGRAFFIX» avec «DAG», «CORE», «JUAN2», la rencontre avec «KALOUF» en Guyane française en 2013 dont l'humilité et la bienveillance n'ont d'égal que son talent et qui, lorsque je lui ai fait part de mon retour dans l'hexagone, de mon envie de développer mon art,

m'a épaulé en me donnant conseils et bons plans. Et puis, rien de très original mais la naissance de mes enfants, ce moment où tu réalises que tu es leur premier repère, que tu dois montrer qu'il faut croire en ses rêves, suivre ses ambitions et donner le meilleur de soi-même pour atteindre ses objectifs... **Comment décririez-vous votre style artistique et en quoi se reflète-t-il dans cette fresque ?**

Je suis un conteur pictural « photoréaliste » qui utilise la double exposition pour mêler des portraits, acteurs de mes histoires, avec des scènes de vie et des environnements qui peuvent être naturels, modifiés ou créés par l'homme. Sur cette fresque, le portrait du jeune garçon est central, en double exposition avec le train et regarde le voyageur dans les yeux. C'est logiquement lui qui nous interpelle en premier pour nous amener à regarder autour et à faire le lien entre chaque élément. Il joue avec ce train en bois presque suggéré par une réalisation un peu floue pour ancrer cet élément de premier plan dans le passé, et donc faire le pont avec le présent. **Quels sont vos projets futurs ?** L'année 2025 s'annonce riche en projets, de nombreux projets prévus en France, mais aussi au Bénin, en Irlande, en Lettonie et au Canada...

« Bienvenue à Malakoff »

Sous le pont ferroviaire situé boulevard de Berlin à Nantes, une fresque colorée délivre depuis le printemps dernier ce chaleureux message d'accueil aux personnes qui entrent dans le quartier de Malakoff à sa jonction avec le quartier d'affaires Euro-Nantes.

Ce projet a été initié par l'Association NABI (Nantais Ambassadeurs de Belles Initiatives) avec l'accompagnement de la Ville de Nantes. L'association promeut les parcours des habitants et anciens habitants des quartiers populaires nantais, en valorisant les réussites individuelles et collectives, dans une perspective de développement culturel.

La fresque a été pensée par un artiste du collectif Plus de Couleurs afin de mettre en avant des éléments-clés représentatifs du quartier et de matérialiser l'entrée à

la manière d'un panneau d'entrée de ville. Ce collectif d'artistes issus du graffiti s'est donné comme objectif de démocratiser l'art urbain et ses diverses pratiques (street art, graffiti, fresque, muralisme...) en soutenant la production des œuvres dans l'espace public et en transmettant cette culture au plus grand nombre.

L'œuvre intitulée « Les rues parlent à Malakoff », prend place sur la culée du pont appartenant à SNCF Réseau. La peinture, réalisée à la bombe, s'est faite de manière participative avec 10 jeunes du quartier. Elle représente les symboles du quartier : l'ancien stade de football, la jeunesse, les haubans du pont Tabarly, les silhouettes des immeubles d'habitation emblématiques appelés les deux bananes. Cette belle initiative collective et créative met en relief l'ouvrage d'art ferroviaire.



📍 **EN PAYS DE LA LOIRE,
DANS LE QUARTIER
DE MALAKOFF
À NANTES**



NOS AGENTS ONT DU TALENT !

Vous l'aviez peut-être remarqué dans le précédent numéro des Nouveaux chemins : des cheminots ont un don et le goût de la photo ! Après Laurent Boucard de l'Établissement Infra-Circulation (EIC), voici 3 nouveaux photographes en herbe... ou plutôt en rail...
Ce sont les lauréats du concours photo 2024 au sein de SNCF Réseau en Bretagne – Pays de la Loire.



**LE 1^{ER} PRIX A ÉTÉ ATTRIBUÉ À AURELIA GILSON,
QUI TRAVAILLE AU PÔLE CLIENTS ET SERVICES
DE LA DIRECTION TERRITORIALE.**
**ELLE A ÉTÉ RÉCOMPENSÉE POUR UNE
MAGNIFIQUE VUE D'UN TRAIN DE TRAVAUX
FRANCHISSANT L'ISTHME DE QUIBERON.**



LE 2^{ÈME} PRIX REVIENT À VIRGINIE COLLIN
DE L'EIC BRETAGNE, POUR UNE VUE NOCTURNE
TRÈS GRAPHIQUE.

LE 3^{ÈME} PRIX A ÉTÉ DÉCERNÉ À JULIEN PUJOL
DU PÔLE RÉGIONAL D'INGÉNIERIE À NANTES,
QUI MAGNIFIE UN TRAIN DE TRAVAUX EN
RECOURANT AU NOIR & BLANC.



Ce matin
sur le réseau



TU MAÎTRISES
la puissance électrique
NOUS, ON TE FAIT MONTER
en puissance



Si toi aussi tu maîtrises,
[sncf-reseau-recrute](https://www.sncf-reseau-recrute.com)