

# De nouvelles options n'empêchent pas la vigilance

Le Comité de défense de la Ligne Paris Montargis Nevers s'est réuni le jeudi 17 janvier, hors la présence de la presse contrairement à ce qui avait été souhaité, et sous la présidence de Mme Cagneaux, directrice des trains Corail-Intercités Paris-Nevers. Les éléments du présent compte-rendu ont été transmis par le Comité de défense des usagers des services publics locaux du Giennois.

Des élus locaux, notamment MM. Door, Gorce, députés, et Sueur, sénateur, Mme Leclercq, conseillère régionale, M. Poulain, conseiller général, Mme Piau, maire de Nogent-sur-Vernisson, M. Collot, maire de Briare et M. Tindillère, conseiller municipal de Gien, participaient à cette rencontre. Étaient également présents la sous-préfète de Cosne-sur-Loire, des collaborateurs des Régions Centre et Bourgogne et des représentants des associations de défense.

## Retards : des solutions

Mme Cagneaux a indiqué que, 89 % des trains de la ligne arrivent à l'heure pour un objectif de 91 %. Pourtant, « le ressenti des usagers n'est pas à ce niveau car les trains les plus fréquentés (heure de pointe) sont ceux qui ont le plus de problèmes ». Le comité a demandé des statistiques par train, beaucoup plus significatives et réalistes pour les usagers.

Les causes ont été analysées. Elles sont externes à 33 % (feuilles, animaux, neige, accident de personne ou de véhicule). Le comité a relevé « l'incapacité à gérer les crises correctement et dans des temps raisonnables comme, par exemple les 6 h de retard suite à un choc avec un sanglier »...

Il a réclamé la recherche des solutions durables (exemple : meilleur élagage des arbres bordant les voies) ainsi que l'amélioration de la communication interne et l'information des usagers en cas de problèmes de circulation. En effet, si certains phénomènes météorologiques sont acceptables le fait que d'autres, prévisibles, en démultipliant les effets ne l'est pas pour les usagers.

Les causes internes atteignent... 64 %. Elles sont liées aux six locomotives et au réseau.

Les premières, pourtant renouvelées en 2009, constituent un parc insuffisant. Un premier complément a été mis en place depuis le début de l'année et un second portant à 20 le nombre de machines, avec une mutualisation avec la ligne Paris-Amiens, devraient apporter une nette amélioration au fonctionnement.

Il n'y a pas grand chose à faire pour éviter la saturation du réseau à l'entrée et la sortie de Paris desservies par un seul aiguillage à Bercy. Une demande pour l'implantation d'un second aiguillage a été faite pour les prochains investissements. Par ailleurs, en raison de travaux en gare de Lyon, les TéoZ d'Auvergne arriveront en gare de Bercy pour quelques mois encore (jusqu'au changement d'horaires d'été en juillet).

Une autre source d'amélioration est proposée avec la gestion commune des trains TéoZ et des Intercités au lieu de la concurrence actuelle entre les deux réseaux.

## L'Etat reprend la main...

Une convention entre l'Etat et la SNCF pour la gestion des trains Corail jour (intercités), TéoZ et Corail nuit (Lunea) est en cours de signature. Mme Cagneaux a expliqué que l'Etat deviendrait ainsi autorité organisatrice et la SNCF serait exploitant (à l'image des Régions avec le TER) assurant ainsi la couverture du déficit annuel de ces lignes (210 M€).

De la sorte, toute modification d'horaires ou de fonctionnement se fera avec l'aval de l'Etat. Les Parlementaires vont demander une entrevue au ministre des Transports pour discuter des conditions de fonctionnement de la ligne, des améliorations souhaitées par les usagers, notamment la mise en ligne d'au moins un train supplémentaire.

Le Comité de défense des usagers a demandé que les représentants de l'Etat soient présents aux prochaines réunions du comité de suivi sachant que ceux des Régions continueront à être partenaires car la ligne Paris-Nevers a la spécificité d'être partielle-

## Améliorer l'information des usagers

En ce qui concerne l'information des usagers, Mme Cagneaux a reconnu les insuffisances tout en affirmant y prêter une attention particulière notamment en terme de formation des agents. Une amélioration est attendue avec la mise en place d'un entre d'information et de transmission spécifique aux lignes de Bercy alors qu'actuellement les informations sont traitées par un centre national tous niveaux de trains confondus. On comprend mieux que, dans ce domaine, ligne Paris-Nevers ne soit pas prioritaire !

Mme Cagneaux souhaite mettre en place un système d'information des usagers par SMS comme cela existe pour les TER. La mise au point est en cours et un test sera réalisé sur un panel d'usagers abonnés. Le comité a demandé l'extension de cette expérimentation à des usagers volontaires non abonnés mais utilisant régulièrement le réseau. Il a également attiré l'attention sur la nécessité d'information sur les possibilités de repli sur le Transilien tant dans les gares de province qu'en gare de Bercy.

ment conventionnée TER par ces collectivités.

Le Comité de défense des usagers est partagé sur ce conventionnement. Si aujourd'hui, il apparaît comme une bonne chose pour obtenir du mieux, il y a danger, en 2012 avec l'ouverture à la concurrence et la possibilité pour l'Etat de contractualiser avec un autre opérateur. Bien entendu le Comité est opposé à une telle éventualité.

## Horaires, cadencements et accès au métro

Mme Cagneaux a expliqué les principes du cadencement et les conditions des nouveaux horaires. Il n'y a pas de grand changement : deux trains arrivant à Bercy le matin vers 7 h 30 et 8 h 30, deux trains partant le soir vers 17 h et 18 h. Un train en milieu de journée et un le soir. La seule question encore ouverte porte sur l'heure du retour : 19 h ou 20 h.

Le Comité de défense giennois estime qu'il s'agit là d'une situation bâtarde pour toute cette ligne avec un horaire en période de pointe et un autre, différent, pour les périodes creuses ; des trains qui s'arrêteront à Nemours et d'autres non ; une proposition sans trains supplémentaires.

La SNCF précise que des trains supplémentaires entraînent des déficits supplémentaires et que ce sera à l'Etat de décider. Pour le moment, ce dernier s'engage à budget constant.

Pour le week-end, la demande de modifications profondes est très forte. Aucune proposition n'a encore été faite mais elle devrait prendre en compte les souhaits des intéressés sur le fondement d'un train de bonne heure le matin et d'un autre plus tard le soir pour le retour.

Concernant la démarche entreprise par le Comité des usagers pour obtenir un meilleur accès au métro depuis la gare de Bercy, Mme Cagneaux a indiqué qu'elle n'était pas au courant. Il semble que les discussions avec la RATP soient au point mort, cette dernière refusant de faire des investissements liés à des décisions de la SNCF.

Le Comité lui transmettra cette demande, qui consistait à obtenir l'ouverture d'une sortie de secours existante pour accéder plus facilement à son réseau, et à laquelle la RATP n'a d'ailleurs pas répondu.