

Pourquoi la SNCF coupe ses trains en deux

HORAIRES non respectés, trains supprimés à cause du droit de retrait de certains conducteurs, rames bondées dès Bormel et remise en service de vieilles rames en inox. Les problèmes se sont accumulés ces dernières semaines sur la ligne Beauvais-Paris, suscitant la colère des voyageurs (*notre édition de lundi*).

La direction de la SNCF ne cherche pas à masquer la réalité et reconnaît qu'il faut retrouver une régularité plus saine et un meilleur confort pour les voyageurs. Jean-Louis Bouteleux, responsable TER Picardie à Paris Nord, explique comment on en est arrivé à cette situation et ce qu'il envisage.

■ **50 % de la liaison est assurée avec des rames nouvelle génération.** « Les voyageurs ont l'impression que tous les trains po-

sent problème, or ce n'est pas le cas. Aujourd'hui, on a sur la ligne quatre types de matériels qui assurent 32 trains (*NDLR* : 32 voyages) quotidiens. Seize trains sont des TER 2 N NG, c'est-à-dire nouvelle génération avec des rames à double étage. 50 % de la liaison est donc assurée avec du matériel neuf dans de bonnes conditions. Ensuite, nous avons quatre trains tractés par locomotive BB 17 000. Il reste une locomotive BB de ce type en service et elle devrait être remplacée après le 8 juillet. Nous avons huit trains diesels qui tractent des rames RIO (rames inox vertes) et enfin quatre trains Z 6100. Ce sont surtout ces derniers trains qui cristallisent le mécontentement des voyageurs. Les Z 6100 sont constitués de motrices électriques qui tractent des wagons inox gris de banlieue. Cela secoue et les ban-

quettes en skaï orange ne sont pas confortables. »

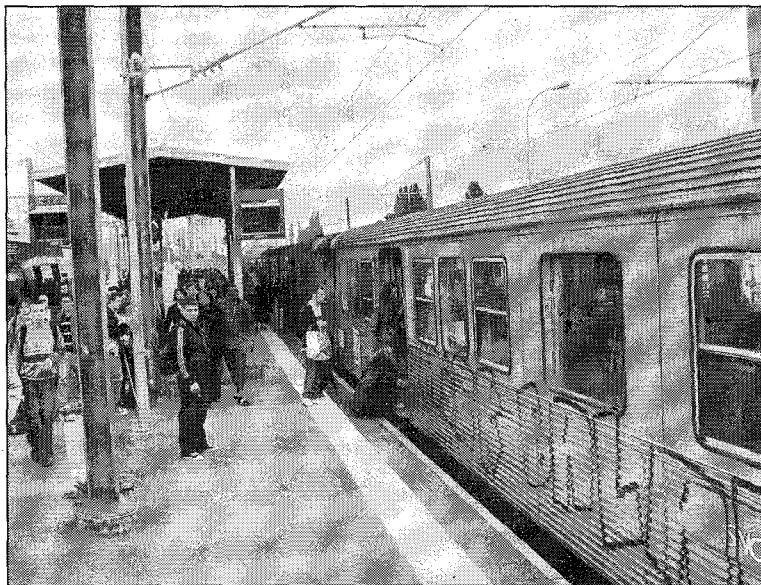
■ **Du vieux matériel pour éviter de supprimer des trains.**

Pourquoi la SNCF a-t-elle remis en service ce vieux matériel ? Le problème est survenu à partir du moment où des conducteurs ont refusé pour des raisons de santé — des vibrations pouvant provoquer des risques de lombalgie et de cervicologie — de conduire les BB 17 000. Dès lors, la SNCF a paré au plus pressé. « On a pris la décision de couper en deux les TER 2 N NG pour éviter d'avoir des trains supprimés », souligne Jean-Louis Bouteleux. Mais en scindant ses trains, la SNCF a réduit en même temps de moitié la capacité d'emport (570 places au lieu de 1 140 places). D'où des trains bondés dès Bormel !

■ **Impossible de continuer dans ces conditions.** La SNCF a donc dans un deuxième temps rappelé des locos diesels avec les rames inox vertes, puis les Z 6100. Le constat a été rapide. Les diesels ce n'est pas le Pérou mais les Z 6100 sont une catastrophe pour les voyageurs. « On essaie de trouver une solution pour les enlever reconnaît Jean-Louis Bouteleux. La dernière BB 17 000 (elle sera supprimée le 8 juillet) sera remplacée par une loco diesel et non par une Z 6100 comme on l'envisageait. Actuellement, nous faisons l'inventaire sur la France pour trouver du matériel mieux que les Z 6100. On ne peut pas attendre l'arrivée des nouvelles rames prévue pour fin 2009 dans ces conditions. »

Pour les voyageurs, « c'est déjà une avancée ». Quant aux conducteurs (ceux qui ont fait jouer leur droit de retrait), ils rappellent : « La direction a attendu d'avoir le couteau sous la gorge pour réagir. Or, depuis deux ans et demi, nous avions prévenu que la ligne n'était pas adaptée aux BB 17 000. »

FRÉDÉRIC HENNEBERT



GARE DE BEAUVAIS, LE 6 JUIN. Les vieilles rames en inox ont fait leur retour sur le Beauvais-Paris : 78 km dans des conditions peu confortables. (LP/F.H.)