

## Compte rendu CLAD de la ligne TER ORLEANS-BLOIS-TOURS

Le 19 novembre 2013 à BLOIS

Monsieur Charles FOURNIER, Conseiller régional du Centre, Président du Comité Local d'Animation et de Développement et Monsieur Jean-Michel BODIN, Vice-Président du Conseil Régional, introduisent la séance.

Madame Christine CAGNEAUX, Directrice Déléguée TER Centre- SNCF, fait une présentation de l'évolution de la situation de la production (ponctualité, suppressions...) sur la ligne depuis quelques années.

Monsieur Olivier BARRETEAU, Représentant d'INTERCITES, indique que la ponctualité à 10 minutes atteint les 91,9% en 2013.

L'Association Blois Paris Illico indique qu'il y a eu divers améliorations en 2013, comme par exemple les horaires de train, et les annonces faites par les contrôleurs.

### ➤ Ponctualité

Monsieur Quentin HEREL, du Cabinet de Monsieur le Maire de Blois, demande une précision quant aux chiffres de régularité présentés. En effet, sur le site de la SNCF, en avril, le taux de régularité était très faible (inférieur à 50%). Aujourd'hui, la SNCF présente un taux de régularité de 78% sur l'ensemble de l'année. Il demande comment une telle différence est possible et quelles sont les pistes d'améliorations prévues. Par ailleurs, il indique que le 1er Ministre avait annoncé le renouvellement progressif des rames Intercités à l'horizon 2015. Il demande où en est ce chantier.

Monsieur Olivier BARRETEAU confirme ces chiffres qui ne reflètent pas toujours la sensation des usagers et qui sont notamment liés à des aléas en sortie de Paris. Ce sont les mêmes chiffres que ceux transmis sur le site internet de la SNCF. Les données transmises comprennent tous les trains, mais ne comptent pas les trains supprimés.

Monsieur Pascal FOULON, Président du Collectif Gares Val de Loire, indique que si un train est supprimé, les usagers sont forcément en retard. Ce n'est pas normal de ne pas les comptabiliser.

Monsieur Olivier BARRETEAU, précise que si les trains supprimés ne sont pas comptabilisés dans la régularité, le nombre de trains supprimés est affiché en gare. Il rappelle qu'il existe un blog de la ligne sur lequel il invite les usagers à aller s'exprimer. Il informe également que le programme de rénovation du matériel est à mi-parcours avec environ 90 rames rénovées et se terminera fin 2015.

### ➤ Horaires, temps de parcours :

Madame Catherine LE BODIC, Direction des Infrastructures et des Transports à la Région Centre, évoque l'évolution du service pour l'année 2014. Il y a peu de modifications car il y a très peu d'espace en heure de pointe pour créer des trains supplémentaires.

Monsieur Pascal FOULON indique que, comme l'année dernière, il demande un train plus rapide qui desserve Tours, Blois, Orléans puis Paris le matin. Il s'agirait d'un Intercités en plus au départ de Tours à 7h20.

Madame Christine CAGNEAUX indique que cette étude a été faite à la demande de l'Etat. L'Etat ne souhaite pas ajouter un 5ème train, mais éventuellement décaler une desserte. L'Etat peut être prêt à déplacer un des 4 autres trains : celui de 11h ou celui de 15h par

exemple. La SNCF considère que ce train direct supplémentaire en matinée manquerait de pertinence. C'est un risque sur les recettes que la SNCF n'a pas souhaité prendre et que l'Etat n'était pas prêt à compenser.

Monsieur Pascal FOULON, regrette que cette étude soit uniquement menée sur Blois et pas sur Tours.

Madame Christine CAGNEAUX indique que des TGV partent déjà de Tours vers Paris. Les usagers de Tours qui vont à Blois ont deux TER. La SNCF estime qu'un 3ème train n'aurait pas de sens car les Tourangeaux ne seraient pas intéressés par une alternative au TGV. Par ailleurs, cela représenterait un coût que la SNCF n'est pas prête à assumer.

Monsieur Pascal FOULON, indique que la ligne s'appelle Tours-Blois-Orléans et non Tours-Blois-Paris. Il y a des usagers de Tours qui vont travailler sur Orléans.

Monsieur Olivier BARRETEAU répond qu'il entend l'argument. Ce n'est pas dans son périmètre de compétence et l'Etat n'en n'a pas les moyens.

Les usagers indiquent que le cadencement devait permettre une certaine régularité, alors qu'il a eu surtout pour conséquence la suppression de deux trains Blois-Orléans en milieu de journée. Ils pointent également le problème des scolaires, qui arrivent tardivement à Orléans. Ils indiquent qu'étant donné le nombre de suppression de trains, il ne doit plus y avoir de problème de nœuds.

Madame Christine CAGNEAUX explique qu'un nœud c'est la rencontre de plusieurs trains à un moment donné. Les trains ne se voient pas tous, mais circulent en même temps. C'est un montage invisible pour les voyageurs, mais il continue d'exister et n'aide pas à une production fluide. Les gares ne sont pas si grandes pour le trafic qu'elles accueillent. La suppression de navettes Orléans-Les Aubrais fluidifie les circulations mais ne règle pas tous les problèmes.

Monsieur Jean-Michel BODIN propose de mettre en place un groupe de travail pour aborder avec RFF la question des sillons 2015,2016 et 2017. Les représentants des usagers seront rencontrés.

➤ Travaux prévus en 2014 :

Madame Catherine LE BODIC indique qu'en 2014, les travaux prennent plus de place. La desserte est réduite en milieu de journée, l'omnibus Blois-Orléans ne pouvant plus circuler.

Monsieur Eric MASLANKA, Chef du Service Commercial et Gestion du Réseau- Réseau Ferré de France- Direction Régionale Centre Limousin, indique que les trains entre Orléans-Blois ou Blois Orléans circuleront en totalité l'an prochain comme cette année.

Les usagers indiquent avoir du mal à croire ce qui est présenté ce soir étant donné que c'était déjà ce qui avait été dit pour l'année 2013.

Madame Catherine LE BODIC indique que c'était l'information que la Région avait à l'époque de RFF.

Monsieur Eric MASLANKA indique que le principe d'organisation des travaux de maintenance sera le même en 2014 qu'en 2013. Des travaux pour la passerelle de la ville de Blois auront lieu. Pour 2015, il y aura des travaux lourds de renouvellement de voies. Cela nécessitera un certain nombre de semaines de travaux.

Monsieur Eric MASLANKA indique que jusqu'en 2017, le principe d'organisation des travaux sur cette ligne sera le même.

Les usagers indiquent que ces annonces sont inquiétantes.

➤ Matériel roulant

Madame Marie-Christine LEBERT, Association Blois Paris Illico, indique que les trains sont bondés tous les dimanches après-midi dans les deux sens. Elle demande pourquoi ne pas adapter le nombre de voitures. Elle évoque également un incident sur un TER départ à 15h mais le trajet a dû être terminé en car, ce qui a occasionné une arrivée à 19h.

Monsieur Olivier BARRETEAU, indique que la capacité des trains est déterminée bien en amont et que l'on peut difficilement l'ajuster au coup par coup. Le parc de matériel est tendu. En décembre 2013, les compositions des trains vont être revues. Aucune voiture ne sera sous-utilisée. Toutefois, ces trains n'étant pas à réservation obligatoire, il est difficile de prévoir le flux de voyageurs. Le système de réservation obligatoire permettrait de bloquer la vente des billets pour prévenir la suroccupation, mais ce système ne serait pas une solution adaptée à la situation.

Un représentant de l'Association Blois Paris Illico indique que les trains en direction de Tours le matin et le soir sont bondés avec des usagers debout. Il demande des voitures supplémentaires, ainsi que pour les retours vers Paris les dimanches et les week-ends.

Madame Christine CAGNEAU reconnaît que les trains du dimanche sont en suroccupation. Certains trains sont déjà identifiés clairement comme chargés. La région et la SNCF essaient de mettre en place les moyens nécessaires, mais des choix de matériels doivent être opérés. Le matériel n'est pas gratuit et la région essaie d'en trouver. Lors d'un incident, il est normal que l'acheminement des voyageurs se fasse en car. La SNCF ne sait pas faire autrement, donc cela peut arriver et arrivera encore dans le futur. Elle prend note de ce cas, mais indique que le Centre de supervision de Tours fait au mieux.

Madame Catherine LE BODIC, indique que le matériel est une denrée rare et qui coûte très cher. La Région est en recherche de matériel. Il y a deux ans, les trains n'étaient pas aussi bondés qu'ils peuvent l'être aujourd'hui. La Région vient de signer une convention d'achat pour augmenter le parc de matériel, mais il y a très peu de vente de matériel d'occasion et le matériel neuf n'est pas disponible rapidement. Ce matériel permettra de résoudre ponctuellement les problèmes. Concernant les trains du week-end, il y a une évolution des habitudes des usagers. Les pointes de week-ends sont de plus en plus étalées, les usagers partant le vendredi dès midi et le dimanche dès 15h. Ces nouvelles habitudes nécessitent une adaptation des pratiques de maintenance, car auparavant la maintenance se faisait principalement les week-ends.

Monsieur Florent REVARDEL, Membre du bureau du Collectif Gares Val de Loire, indique que dans un esprit de développement durable et d'économies, il faudrait augmenter les capacités d'ici à 2030. Il n'est pas possible de prôner l'utilisation du train comme moyen de transport si les moyens ne sont pas mis en place. Il demande donc des trains à double étage.

Monsieur Pascal FOULON demande si le matériel acquis est ancien.

Madame Catherine LE BODIC indique que le matériel à 15 ans. Ce n'est pas très ancien compte tenu que la durée de vie est de 40 ans. Les matériels dits Z2 qui circulent sur les dessertes Blois-Orléans sont plus anciens et ont une capacité de 150 places. Le nouveau matériel aura une capacité de 220 places. Une rame neuve coûte 10 millions d'euros alors qu'une rame d'occasion coûte 3 millions d'euros. Pour renouveler l'ensemble des Z2

il faudrait acquérir 15 rames pour un coût de 150 millions d'euros. La Région mène actuellement une réflexion globale sur le renouvellement et la réorganisation du matériel. La question qui se pose maintenant c'est comment répondre à l'augmentation de la demande dans les trains tout en conservant un coût soutenable. Les trains très capacitaires à deux étages commandés par la Région sont prévus sur la ligne Paris-Chartres-Le Mans. Cela va pourrait permettre à terme de récupérer du matériel sur la ligne PCLM pour le mettre sur la ligne Tours-Orléans.

Un usager demande pourquoi ce matériel à double étage ne circulerait pas sur la ligne Tours-Orléans.

Madame Catherine LE BODIC répond que ce nouveau matériel a une capacité de 570 places, ce qui serait trop important pour la ligne hormis sur un ou deux trains le matin. Il serait tout à fait possible de le faire, mais ce ne serait pas pertinent par rapport au coût que cela représente.

Un usager indique qu'avant le cadencement il y avait plus de trains en circulation, et les gares étaient mieux desservies. Il demande comment cela se fait.

Monsieur Eric MASLANKA indique que beaucoup de trains circulent, visibles ou non, comme par exemple les trains FRET, les trains infra et les trains de voyageurs. Sur la ligne Orléans-Tours, les sillons sont contraints par les nœuds de correspondances positionnés à Tours et Orléans. Par ailleurs, sur cette ligne des trains circulent avec des vitesses différentes, des arrêts différents et il n'y a pas de voie d'évitement.

Un usager demande comment sont priorisées les circulations.

Monsieur Eric MASLANKA indique que les circulations sont priorisées en fonction du temps de parcours. Les longs parcours sont donc prioritaires.

➤ Autres points :

Un représentant de l'Association Blois Paris Illico demande que les panneaux d'affichage en gare de Blois annoncent les correspondances des TGV à Tours.

Monsieur Jean-François PRIOT, Trésorier du Collectif Gares Val de Loire, demande s'il est envisagé de supprimer les 1<sup>ères</sup> classes.

Madame Catherine LE BODIC indique que la suppression de la 1<sup>ère</sup> classe est à l'étude. Certaines lignes sont déjà en classe unique. L'impact de cette suppression est étudié dans le cadre de la nouvelle convention TER car cela aura pour conséquence de baisser les recettes.

Un usager demande où en est le processus d'adoption de la nouvelle convention puisque l'actuelle se termine à la fin de l'année 2013.

Monsieur Jean-Michel BODIN indique que l'objectif était de signer cette convention à la fin de l'année 2013. Certains sujets sont encore en discussion avec la SNCF. Un débat est en cours sur des aspects financiers et de service car la Région ne veut pas payer plus pour avoir moins. La Région veut tendre vers une convention vertueuse. Par ailleurs, il indique qu'il faut que l'Etat définisse sa responsabilité d'Autorité Organisatrice des Transports au niveau des Trains d'Equilibre Territoriaux Tours-Paris : est-ce une ligne nationale ou une ligne TER. La contradiction avec le TER étant qu'il faudrait aller vite et s'arrêter partout. Ce n'est pas possible. Il informe qu'entre 2002 et 2013, la Région n'a pas reçu de dotation supplémentaire de la part de l'Etat.

Monsieur Pascal FOULON souhaite s'adresser aux élus. Il ne comprend pas qu'une TVA sur les transports passe de 7% à 10%. Il y a un fort mécontentement des usagers qui utilisent le train pour aller travailler. Il demande aux élus de bien vouloir porter ce message.

Monsieur Charles FOURNIER indique qu'il prend note de cette remarque. Il rappelle que le parti écologiste avait demandé un moratoire sur le cadencement. Il y a un décalage entre ce qui était annoncé et la réalité. Par ailleurs se pose le problème financier, puisque l'éco-taxe routier doit servir à financer le ferroviaire.

Monsieur Jean-Michel BODIN indique qu'il peut passer le message. Il informe qu'il doit rencontrer Monsieur Guillaume PEPY. Pour ce qui est de la TVA, il indique que l'ARF avait également donné un avis défavorable. Il informe également que la gare de Blois s'appelle désormais Blois-Chambord et la gare de Onzain s'appelle Onzain-Chaumont-sur-Loire.

Sans questions supplémentaires, Monsieur Charles FOURNIER clôt la réunion en remerciant l'assemblée.

<b>Liste des participants</b>	
<b>CLAD de la ligne TER ORLEANS-BLOIS-TOURS, 19 novembre à BLOIS</b>	
<b>Présents :</b>	
Jean-Michel BODIN	Vice-Président du Conseil régional du Centre Délégué aux « Transports, Infrastructures, Circulations douces et Intermodalité »
Charles FOURNIER	Conseiller régional du Centre
Catherine LE BODIC	Direction Infrastructures et Transports, Région Centre
Johanne BUSIER	Direction Infrastructures et Transports, Région Centre
Christine CAGNEAUX	Directrice Déléguée TER Centre- SNCF
Jocelyne NADAUD	Responsable de ligne - SNCF
Jean-Luc BIENVAULT	Responsable de ligne - SNCF
Eric MASLANKA	Chef du Service Commercial et Gestion du Réseau- Réseau Ferré de France- Direction Régionale Centre Limousin
Olivier BARRETEAU	Représentant INTERCITES
Sonia KLEIN	Réseau Ferré de France
Marie-Christine LEBERT	Association Blois Paris Illico
André DESSAY	Association Blois Paris Illico
Jean-François PRIOT	Trésorier du Collectif Gares Val de Loire
Florent REVARDEL	Membre du bureau du Collectif Gares Val de Loire
Pascal FOULON	Président du Collectif Gares Val de Loire
Alexandre BOUVIER	Agent SNCF
Laurent CHEVALLIER	Usager
Mathieu ROUGEAU	Usager
Véronique THORRAND	Service Transports – Conseil général du Loir-et-Cher
Quentin HEREL	Cabinet du Maire de Blois
Audrey ROUSSELET	Collaboratrice de Denys Robiliard
Yannick SEVREE	Maire de Marolles
<b>Excusés :</b>	
Pascal PARADIS	DREAL
Serge GAILLARD	DREAL
Marc DOISNEAU	INTERCITES - SNCF
Franck LHERMENOT	Directeur des Transports – Conseil général d'Indre-et-Loire

Maurice LEROY	Président du Conseil général du Loir-et-Cher
Raphaël PILLEBOUE	Maire de Suèvres
François LALOT	Maire de Chançay
Thierry COUSIN	Maire de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin
Denys ROBILIARD	Député du Loir-et-Cher
Nicole CHEVALLIER-DROUET	Maire de MONTLIVAUT
Claudine GILLET	Adjointe au Maire de Nazelles-Négron
Marie-Madeleine MIALOT	Vice-Présidente du Conseil régional du Centre
Claude COURGEAU	Maire de Pocé-sur-Cisse
Michel OLLIVIER	Maire de Baule
Nicolas BONNEAU	Maire de La Chapelle-Saint-Mesmin
Frédéric THOMAS	Président du Conseil général d'Indre-et-Loire
Jean-Luc ROMAIN	Président SMP Thésée-Pouillé
Jean-Marie JANSSENS	Vice-Président du Conseil général du Loir-et-Cher
Eric DOLIGE	Président du Conseil général du Loiret
Yves LEHOUELLEUR	Maire de Monteaux
Martine BELNOUE	Vice-Présidente du Conseil général d'Indre-et-Loire
Benoit SALVERT	Usager
Jean-Marie BEFFARA	Député d'Indre-et-Loire – Vice-Président du Conseil régional du Centre