

TRANSPORTS ■ Le gel n'est pas le seul phénomène météo à dégrader le service de trains Intercités à Brive

Comment la chaleur perturbe les trains

Entre le manque de personnel et les rames vieillissantes, les fortes chaleurs diminuent la capacité du Paris-Brive.

Pomme Labrousse

pomme.labrousse@centrefrance.com

« Vous connaissiez le givre en hiver ? Maintenant, vous connaissez les fortes chaleurs... »

Il reste encore un peu d'humour à ces deux contrôleuses SNCF basées à Brive pour évoquer la situation compliquée du début du mois de septembre, à bord des trains Intercités qui font la navette entre Brive et Paris.

Carine Jobard et Frédérique Courteix, élues à la CGT cheminots, ont eu à gérer cet été des situations compliquées avec des trains supprimés, en retard, d'autres où la climatisation tombe en panne... En cause, donc, les chaleurs intenses, mais aussi un matériel vieillissant et des ressources humaines tendues à la gare de Brive.

« L'entreprise supprime des postes, donc des trains peuvent être supprimés faute de personnel pour assurer les manœuvres », expliquent les deux cheminotes. Ces techniciens qui déplacent les rames, notamment, travaillent en 3x8. Et parfois, il y a des « trous » dans le planning à la gare de Brive. Ce que la SNCF confirme, dans une réponse écrite à *La Montagne*, reconnaissant avoir supprimé cinq trains, dans la



MÉTÉO. Plus il fait chaud, moins la SNCF vend de places à bord de ses Intercités, pour garder une marge de manœuvre en cas de panne de la climatisation. PHOTO D'ILLUSTRATION STÉPHANIE PARA

période du 29 août au 6 septembre, « en raison d'absences liées à des arrêts maladie parmi les équipes de manœuvre de Brive ».

Des clim' à bout de souffle

Les deux contrôleuses brivistes soulignent aussi l'état des dispositifs de climatisation des voitures, qui arrivent en bout de course. « On a des clim' très vieillissantes. Ils ne veulent pas investir pour les changer, on sait qu'on a les rames Oxveène qui

arrivent, mais il va falloir tenir trois ans ! » Les jours de forte chaleur, Carine Jobard et Frédérique Courteix ont donc dû faire face à « des gens qui font des malaises, que ce soit des cheminots ou des voyageurs. On se retrouve seul avec 400 ou 500 voyageurs dans un train, qu'on doit gérer... » Parfois, faute de personnel en gare de Brive, les rames en attente ne peuvent être branchées aux armoires électriques. Et elles « cuisent » au soleil, privées de clim'. « Pour-

tant, ce préconditionnement, c'est 80 % de risque en moins d'avoir la clim' en panne », expliquent-elles.

Leurs armes cet été ? « On donne de l'eau et on distribue des éventails. On gère une population excédée, qui ne se sent pas bien, qui a trop chaud... Les agressions verbales augmentent forcément », déplorent les deux contrôleuses.

Le service des relations presse reconnaît que cet été, il a eu « parfois des conditions de pro-

duction et de relation client à bord difficiles ». La SNCF liste quatre actions déployées pour « améliorer la situation » : « le renforcement des actions de maintenance des climatisations, la mise en place de bouteilles d'eau à bord, un contact client en cas de température supérieure à partir de 30 °C lors de leur voyage et la mise en place d'un plafonnement des ventes (ou capping). »

« On donne de l'eau et on distribue des éventails »

Le principe du « capping » est le suivant : plus il fait chaud, moins la SNCF vend de places dans un train. « Le palier de plafonnement des ventes est choisi en fonction des températures prévues par Météo France dans les gares du parcours », précise la SNCF. Ce qui permet de déplacer les voyageurs dans une autre voiture, restée vide, si la clim' tombe en panne... « Ces défaillances ont néanmoins été relativement rares cet été », assure le service presse.

Malgré des rames vieillissantes, « la ligne Paris-Limoges-Toulouse a enregistré de bons résultats cet été, en hausse depuis quatre mois, tant sur le plan commercial que sur le plan de la régularité », souligne la SNCF. Ce qui chagrine d'autant plus la CGT Cheminots : « Avec ce capping, on n'utilise pas les trains au maximum de leur capacité. » ■