

Le mystère des trains fantômes de la SNCF

Bugs informatiques ou choix de la SNCF, des dizaines de trains circulent mais ne sont pas accessibles aux passagers.

PAR VINCENT VÉRIER

CE SONT des ofni, des objets ferroviaires non identifiés. Ces trains existent mais certains ne sont pas commercialisés par la SNCF. Petit tour d'horizon de ces trains fantômes.

■ UN TGV OUIGO IMPRENABLE

Impossible de monter dans le Ouigo pour rejoindre la gare TGV Haute-Picardie depuis Lille. Presque quotidiennement, à 15 h 40, un TGV Ouigo quitte pourtant Lille pour Lyon, via la gare picarde, où il s'arrête pour prendre ou déposer des passagers. Un trajet d'une demi-heure que la SNCF programme en TGV classique. « Mais pas avec Ouigo car elle estime que ce n'est pas rentable », analyse Michel Magniez, de la Fédération nationale des associations d'usagers des

transports (FNAUT) des Hauts-de-France. « Le modèle économique de Ouigo, c'est la moyenne et longue distance, répond la SNCF. Là, c'est vraiment de la courte distance. »

■ TRANSILIENS INTROUVABLES

Imaginez : vous décidez de vous rendre de Paris à La Ferté-Milon, village de 2000 âmes dans l'Aisne, connu pour avoir vu naître Jean Racine. En principe, rien de plus simple, il y a un train toutes les heures. Problème, sur le site Oui.sncf, impossible de réserver un train entre ces deux villes. Même chose si vous souhaitez rejoindre Malesherbes, dans le Loiret. « Ces trajets sont proposés sur Transilien.com, explique Michel Magniez. Ce qui est illogique. Ces trains partent de Paris vers une gare située hors de la région francilienne. » Mais le parcours du combattant ne

s'arrête pas là. Car sur Transilien.com, seuls les horaires sont disponibles. Pour acheter les billets, il faut aller en gare. Des couacs connus de la SNCF et de son président, Guillaume Pepy, qui a reconnu dans nos colonnes des « trous dans la raquette » dans le réseau de distribution aux frontières de l'Île-de-France et de la province.

■ DES PLACES VIDES DANS DES TGV QUI AFFICHENT COMPLET

Vous êtes à la gare de Bellegarde, dans l'Ain, à la frontière suisse, et vous devez vous rendre à Paris. Mais au guichet, comme sur le site de la SNCF et sur son application, ce train venu de Genève et qui rejoint la capitale affiche complet. Pourtant, à bord, beaucoup de places sont vides. « C'est le problème des trains internationaux, explique Anne-Marie Ghémard, présidente de la FNAUT en ré-



LP/PHILIPPE DE POULPIQUET

gion Auvergne - Rhône-Alpes. La SNCF réserve un quota de place pour les voyageurs suisses. Mais comme les systèmes commerciaux entre la compagnie helvète (NDLR : CFF) et la SNCF ne sont pas reliés, on se retrouve souvent avec des places vides. » Du côté de la compagnie, on reconnaît cette pratique des quotas mais l'arrivée en décembre prochain de nouvelles rames TGV à double étage, de 507 places au lieu de 355, devrait améliorer les choses.

■ PAS DE CORRESPONDANCES

Parmi les milliers de combinaisons de trains concoctées par

l'entreprise publique, certaines échappent au logiciel de la SNCF. C'est le cas des trains entre Crépy-en-Valois, dans l'Oise, et Versigny, dans l'Aisne. Ou encore de Crépy et Flavyle-Martel. En passant par Laon, les trajets existent bien. Et pourtant, le site de la SNCF ne nous les propose pas. « Nous ne pouvons pas intégrer 100 % des combinaisons et calculs origines-destinations dans nos outils digitaux, cela entraînerait des lourdeurs inutiles à l'utilisation, justifie la compagnie. On le fait pas à pas, à chaque fois que nos clients nous signalent un problème. »

Impossible de réserver une place dans le TGV Ouigo en partance de Lille jusqu'à la gare TGV Haute-Picardie, où le train à destination de Lyon s'arrête pourtant. Pour la SNCF, le trajet, trop court, n'est pas rentable.