

1 – Un nouveau service qui n’a pas pu tenir ses promesses : des causes diverses et variées

➤ **Les incidents de production**

- Mi-décembre 2014 : panne d’un engin de travaux, grève des agents du Landy, absence d’anticipation des réorganisations nécessaires pour assurer les mises à quai des trains.

- Janvier 2015 : Travaux à Pierrefitte dont les conséquences sur la régularité de tout le Y ont été sous-estimées, crise du matériel longue et profonde (jusqu’à 3 V2N indisponibles), perte de robustesse et restitution tardive liées au RVB Ribécourt – Compiègne, production des trains balbutiante à Paris-Nord

- Février 2015/début mars :

- Amélioration progressive des mises à quai et du respect des compositions concernant les TER du Y, mais incidents (retards et compos courtes) encore très nombreux sur Paris – Beauvais.
- « Incidents de préparation » encore nombreux sur les Intercités, provoquant des retards importants.
- La disponibilité du matériel s’est améliorée MAIS il n’est toujours pas fiable : des retards et suppressions sont à déplorer suite à des pannes. D’autres suppressions causées par le retard pris dans la maintenance préventive (potentiel kilométrique avant visite dépassé) confirment que la situation n’est pas stabilisée. Les équipements dits « de confort » (climatisation, prises…) ont également un fonctionnement aléatoire.
- Suppressions très nombreuses sur tous les axes par manque de conducteurs. Trains de pointe supprimés sur le Y, plusieurs suppressions quasi-quotidiennement sur l’étoile de Beauvais (13 suppressions le 25 mars qui s’ajoutent à celles du Y).

➤ **Des trains en sous-capacité structurelle**

La résolution des problèmes de capacité était l’un des principaux objectifs du SA2015, Or, si la nouvelle grille a effectivement permis de limiter la demande sur certains trains en améliorant la répartition des flux (il n’existe plus de trains fréquentés par plus de 1370 voyageurs comme les anciens 17h49 et 18h49 au départ de Paris), d’autres TER et Intercités, notamment semi-directs, présentent une sur-occupation parfois très forte, rendant les conditions de transport et de sécurité inacceptables à bord de ces trains (voir tableau).

Comme cela est détaillé dans le tableau, l’affectation du matériel doit être optimisée pour tenir compte du besoin et l’offre doit être adaptée dans certains cas.

A plus long terme, il est souhaitable qu’une coopération entre TER et Intercités aboutisse à une attribution de sillons permettant de proposer de bonnes conditions de confort pour tous les usagers (assurer les trains les plus fréquentés en TER).

➤ Des trains à la régularité fragile

Les successions de crochets courts dans certains roulements TER ne permettent d'absorber aucun aléa d'exploitation. Le retard d'un train est répercuté sur d'autres trains de pointe et de contre-pointe.

- Tours Creil <> Paris en période de pointe du matin

847604 (Creil 6h37 – Paris 7h11)

847603 (Paris 7h22 – Creil 7h55)

847608 (Creil 8h05 – Paris 8h38)

847809 (Paris 8h49 – Compiègne 9h51)

Il est à noter que la V2N du 847604 est régulièrement acheminée tardivement à Creil (même si un progrès a été constaté ces derniers temps), ce qui a des conséquences très importantes sur l'ensemble de la pointe.

- Tour Paris <> Clermont du soir

848527 (Paris 18h07 – Clermont 18h54)

848530 (Clermont 19h03 – Paris 19h53)

848531 (Paris 20h07 – St Just 21h06)

Le 20h07 est couvert par un matériel en provenance de Beauvais et par du personnel en provenance de Clermont. Il subit donc les effets cumulés des perturbations des lignes Amiens – Paris et Beauvais – Paris.

De plus, les marches des 848527 et 848530 ayant été retardées pour permettre un temps de retournement suffisant à Clermont, les retards sont plus difficiles à rattraper sur ces deux trains.

- Problématique spécifique du 848533 (21h07 Paris – Amiens)

Ce TER est assuré par une rame Régiolis en provenance de Laon (849944 arrivée 20h42). Outre les incidents provoqués par ce matériel dont la fiabilité tarde à s'améliorer, la Limitation Temporaire de Vitesse à 10 km/h qui perturbe le trafic de la ligne Laon – Paris, associée aux manœuvres parfois effectuées sur le train avant le départ entraînent des retards récurrents sur ce TER.

Nous demandons par conséquent que soit étudiée la possibilité de modifier l'horaire du 849944 afin de garantir en temps de stationnement suffisant à Paris.

➤ Conclusion

La qualité de service peut être sensiblement améliorée par la SNCF notamment par un renforcement de la maintenance, l'arrivée de personnel de réserve et un travail d'optimisation de l'affectation du matériel.

Cependant, le dimensionnement du parc, déjà trop juste pour garantir une souplesse d'exploitation suffisante et un confort correct quand toutes les rames sont disponibles, ne permet absolument pas de pallier l'immobilisation d'une seule rame (qui est inévitable occasionnellement) sans dégrader fortement les conditions de transport des usagers.

Il ne nous semble donc indispensable que l'arrivée des Régio 2N en 2017 ne soit pas un renouvellement à nombre de trains constant mais qu'elle permette d'augmenter le parc de matériel.

2 – Des dégradations de desserte qui provoquent la colère des usagers

- La forte détérioration de l'offre qui touche certaines gares, notamment Pont Ste Maxence et Rieux en période de pointe du matin comme du soir, ne peut en aucun cas être acceptée, même en contrepartie d'une régularité et d'un confort amélioré (nous en sommes très loin pour l'instant sur Paris – Compiègne !)
 - Des propositions ont été faites pas les associations et les collectifs d'usagers avant et après l'application du SA2015 (voir documents annexes)
 - Des pétitions ont été signées par les usagers, aussi bien pour exiger un redressement de la qualité de service que le rétablissement d'une offre correcte
 - Des motions ont été votées en conseil municipal (Pont, Noyon, etc)
- Même si plusieurs demandes formulées lors de la consultation ont été validées, le refus, à priori sans justification technique ou économique sérieuse, d'accepter certains amendements très modestes au projet de Service 2015 comme le maintien des arrêts à Chantilly et Orry sur le derniers train Amiens – Paris ou l'ajout d'arrêts dans les haltes sur des sillons « omnibus » en heure creuse semblent témoigner d'une certaine insuffisance de prise en compte des recommandations des usagers de la part du Conseil Régional.

3 – Régularité et application de la Garantie Picardie

- Le déclenchement du dédommagement prévu dans la convention Région – SNCF a suscité de nombreuses interrogations.
En effet, il s'avère que les méthodes de calcul utilisées par la SNCF pour produire les statistiques affichées dans les gares et publiées sur les blogs de ligne sont différentes de celles utilisées par le CRP dans le calcul des pénalités.
Nous souhaitons que la Région et la SNCF trouvent un terrain d'entente pour qu'une information cohérente et exhaustive sur les performances des lignes soient fournies aux usagers