

Le 29 mai 2015

Objet : Analyse du rapport de la commission Duron

La commission Duron a certes écarté le scénario extrêmement régressif défendu par la SNCF, qui faisait totalement l'impasse sur les besoins des voyageurs et de l'aménagement du territoire. **Mais certaines recommandations sont absolument inacceptables.**

La commission a admis que les trains Intercités (ou TET) sont indispensables pour assurer la desserte des villes moyennes et des axes transversaux. Elle a reconnu que la priorité devait être donnée à la fréquence des dessertes Intercités, à la qualité de service, à la souplesse de la commercialisation, plutôt qu'à la vitesse. Elle a avancé des propositions de développement de plusieurs liaisons à fort potentiel.

Mais étant donné ce préalable, **La FNAUT Picardie et l'association LUTECE s'insurgent contre le fait** que la commission ne souhaite pas maintenir, malgré sa volonté affichée, la desserte de certaines villes moyennes et qu'elle ait réduit drastiquement ou condamné trop vite certains services déficitaires, dont la faible fréquentation est d'abord due à la mauvaise qualité de l'offre (fréquences insuffisantes), au manque de fiabilité du service (pannes de matériel, retards liés au mauvais état de l'infrastructure) ou encore au manque d'ambition de la SNCF pour ces trains (absence de politique commerciale).

Le recentrage de l'offre sur les sections de lignes au plus fort potentiel, au détriment des prolongements vers les zones moins fréquentées, est également susceptible de fragiliser l'équilibre économique des TER qui devront assurer les dessertes les plus déficitaires si les Autorités Organisatrices régionales souhaitent maintenir une offre convenable.

L'association LUTECE et la FNAUT Picardie ont analysé plus précisément les propositions de la commission :

❖ Les évolutions de l'offre préconisées

➤ Sur l'axe Boulogne-Sur-Mer – Amiens – Paris

- La commission recommande une réduction des fréquences entre Boulogne et Amiens (passage de 5 à 3 allers-retours par jour) et un développement de l'offre entre Amiens et Paris (16 allers-retours contre 14 actuellement).

*Si nous pouvons saluer le développement des fréquences qui est proposé entre Amiens et Paris, **une telle régression de l'offre au Nord d'Amiens, qui succède à la suppression de deux A/R en 2012, nous semble inconcevable tant elle aggraverait les inégalités territoriales.***

En effet, bien que plus faible qu'au sud de la ligne, la demande potentielle entre Amiens et Boulogne est loin d'être négligeable au regard de l'importance de certaines agglomérations.

*L'offre doit de plus prendre en compte les déplacements « loisirs » le week-end dans l'optique de favoriser le développement des activités touristiques.
Cette contraction de l'offre serait de surcroît incohérente avec l'électrification de la ligne entre Amiens et Rang, dont les travaux préparatoires sont inscrits au CPER 2015-2020, et qui succède à la modernisation de la signalisation.*

- **La desserte de Creil et des gares moyennes serait conservée entre Paris et Amiens**, mais les rares TET prolongés à Boulogne **ne desserviraient plus Rue et Rang du Fliers**. Les arrêts à Noyelles sur Mer, aujourd'hui marqués uniquement par certains Intercités, seraient par contre pérennisés.

Le maintien de la desserte des villes moyennes entre Paris et Amiens est en accord avec les demandes de la FNAUT et de LUTECE, nous déplorons cependant la suppression des arrêts en gare de Rang du Fliers, alors qu'elle dessert notamment la ville de Berck, peuplée par plus de 14 700 habitants !

De même, étant donnée la faiblesse de l'offre TER au Nord d'Abbeville, il nous aurait semblé pertinent que certaines TET continuent de desservir Rue, notamment en journée et le week-end.

Nous sommes en revanche satisfaits que la commission ait tenu compte de l'intérêt touristique de l'arrêt à Noyelles (il permet notamment la correspondance avec le réseau des Chemins de Fer de la Baie de Somme), malgré la taille très modeste de la commune.

➤ **Sur l'axe Maubeuge / Cambrai – Saint-Quentin – Paris**

- Sur le même principe, la commission propose une **dégradation de l'offre entre Maubeuge et Saint-Quentin** (2 allers-retours sur les 5 existants seraient supprimés), et la **suppression de l'unique prolongement vers Cambrai**. **La fréquence serait augmentée entre Saint-Quentin et Paris**, avec un passage de 11 à 14 allers-retours.

Le développement de l'offre entre Paris et Saint-Quentin nous semble pertinent et nécessaire pour faire face à l'augmentation de la demande, notamment durant les heures de pointe.

La Commission justifie la suppression de l'aller-retour Cambrai et la nouvelle réduction de l'offre vers Maubeuge par la faiblesse de la fréquentation au nord de Saint-Quentin (5% des voyages effectués sur la ligne), mais reconnaît qu'il n'existe pas d'alternative performante au train.

Il convient de retravailler le positionnement des horaires, jouer sur la complémentarité TER/TET et étudier de nouveaux débouchés au-delà de Maubeuge (comme proposé dans le rapport) pour enrayer le déclin de la partie Nord de l'axe.

- Entre Paris et Saint-Quentin, la **desserte des gares de Compiègne, Noyon, Chauny et Tergnier** est proposée par la Commission, mais **les arrêts ne seraient plus marqués à Creil et Pont-Sainte-Maxence**.

Si le maintien de la desserte des villes moyennes entre Compiègne et Saint-Quentin est positif, la suppression des arrêts à Pont-Ste-Maxence est injustifiable dans la mesure où cette ville est l'équivalent de Clermont ou de Saint-Just en taille et en distance de Paris sur l'axe Paris – Amiens.

Le maintien des arrêts à Creil, première gare Picarde, desservant une aire urbaine de 105 000 habitants et permettant de nombreuses correspondances (vers Chantilly, Pontoise, Beauvais et Amiens), est quant à lui absolument nécessaire pour préserver un maillage efficace du territoire.

En plus de réduire la qualité de la desserte de ces deux gares, la suppression des arrêts à Creil et Pont impliquerait un fort report de voyageurs vers les TER, que certains, qui présentent des taux d'occupation déjà élevés, ne seraient pas en mesure d'absorber.

Cela conduirait TER à effectuer une refonte de son offre pour la recentrer entre Paris et Compiègne. Cette compensation imposée par la suppression d'arrêts des TET pourrait par ailleurs contraindre la Région à concentrer ses ressources matérielles et financières sur le tronçon Compiègne - Paris, au détriment des destinations plus longues.

Dans ces conditions, le renforcement de l'offre TET ne serait donc pas synonyme de renforcement de l'offre ferroviaire globale.

Une meilleure articulation entre les horaires des TET et des TER ainsi que l'augmentation de l'offre TET préconisée par la Commission permettront de résoudre les problèmes de saturation actuellement constatés sur quelques Intercités sans remettre en cause la politique d'arrêt de ces derniers.

❖ Le matériel roulant

- Le matériel Corail arrivant en fin de vie, la Commission préconise le **renouvellement du parc par des automotrices à deux niveaux** mutualisées sur les deux axes. Afin de couvrir le besoin spécifique à la **relation Paris – Boulogne**, dont la section Amiens – Rang n'est pas électrifiée, **l'utilisation d'automoteurs bi-modes, déjà commandés, qui pourront être exploités en unités multiples de 3 éléments** entre Paris et Amiens et en unités simples entre Amiens et Boulogne est suggérée.

Ces préconisations rejoignent les recommandations que nous avons émises (<http://www.asso-lutece.org/wp-content/uploads/2015/05/MR-IC-Nord.pdf>).

Il est en effet nécessaire de disposer de matériel proposant un nombre de places assises sensiblement supérieur à celui d'une rame Corail 10 voitures, tout en conservant un niveau de confort élevé. Seul un matériel à deux niveaux est susceptible de répondre à ces besoins en tenant compte des aménagements destinés aux Personnes à Mobilité Réduite tout en respectant les contraintes de longueur des quais.

- Le rapport recommande également d'**adapter les horaires dans le but « d'optimiser le parc de matériel ».**

Bien que nous comprenions le besoin de maîtriser les coûts, nous considérons qu'il est indispensable que cette optimisation ne se fasse pas au détriment de la répartition de l'offre et du positionnement des horaires des trains prolongés vers Boulogne et Maubeuge.

Il est primordial en effet qu'en dépit du faible nombre de trains en bout de ligne, ces derniers répondent aux besoins de la majorité des usagers qui effectuent le trajet de bout en bout. Pour cela, ces trains doivent permettre à minima :

- des arrivées de Paris aux alentours de 9h, 12h30, 16h, 20h30
- des départs de Paris aux alentours de 7h30, 13h30, 17h, 19h30

Synthèse des demandes de la FNAUT Picardie et du LUTECE

❖ Ligne Maubeuge / Cambrai – Saint-Quentin – Paris

- **Sur les TET, origine ou terminus Saint-Quentin : nous demandons le maintien de la desserte de Creil** afin de **préserver un maillage efficace du territoire** (nombreuses correspondances) **et de Pont-Sainte-Maxence**, qui est une ville d'importance équivalente à Clermont et Saint-Just sur la branche Amiens, et qui est située à une distance comparable de Paris.
La suppression de ces arrêts conduirait à une dégradation inacceptable de l'offre et induirait un report massif sur les autres trains aux heures de pointe.
- **Le maintien d'une liaison Cambrai - Paris sans rupture de charge** en envisageant à terme une coupe/accroche des rames à Saint-Quentin, l'une en direction de Cambrai et l'autre en direction de Maubeuge (train bi-tranche).
Les correspondances systématiques sont dissuasives dans le cadre d'une desserte à vocation nationale.
- **L'étude du prolongement des Paris – Maubeuge jusqu'à Charleroi et Namur**, telle que suggérée par le rapport, dans le but **d'accroître le potentiel de clientèle** de ces trains et de **rompre avec la logique de régression sur le tronçon Nord de l'axe.**

❖ Ligne Boulogne – Amiens – Paris

- **L'amélioration de la répartition des trains Amiens - Paris** en journée et **l'augmentation du nombre de missions semi-directes** (avec arrêts à Saint-Just, Clermont et Creil) afin de **combler les trous d'offres importants qui existent aujourd'hui**, ce qui permettra au plus grand nombre d'usagers de disposer d'une fréquence attractive et améliorera le potentiel de fréquentation des trains en période creuse.
- **Le maintien de la fréquence entre Amiens et Boulogne**, déjà réduite en 2012, et qui perdrait encore en attractivité en cas de suppressions de trains. Le niveau de desserte actuel est amplement justifié par les bassins de populations concernés et par l'activité touristique de la région.
- **Le maintien des arrêts en gare de Rang du Fliers**, qui dessert Berck, ville de près de 15 000 habitants présentant un intérêt touristique certain **et de la desserte de Rue** au moins sur certains trains (notamment en période creuse et le week-end).

❖ Sur les deux axes

- **une meilleure articulation entre l'offre TET et TER** afin de **garantir une capacité de transport adapté aux flux pendulaires** tout en **développant la fréquence en période creuse**. La **qualité des correspondances entre IC et TER** doit également être prise en compte.
A ce titre, la « gouvernance unique » évoquée dans le rapport semble être une piste à explorer, à condition que l'Etat garantisse le financement de l'exploitation et des investissements, et que les TET conservent un statut de trains nationaux, avec un niveau de service et de confort supérieur à celui des TER.
- L'optimisation des roulements du matériel ne doit pas se faire au détriment de la pertinence du positionnement horaire de l'offre pour les usagers.