

Propositions d'aménagements de l'offre : Ligne Amiens <> Creil <> Paris - Analyse de la réponse de la Direction Intercités Nord -

1) Rappel de nos demandes

Sens Amiens > Paris

Améliorer la répartition de l'offre Amiens -> Paris en fin de matinée et rétablir la desserte de Saint-Just et Clermont

Intercités n'a pas reconduit son offre semi-directe Amiens > Paris (avec desserte de Saint-Just, Clermont et Creil) en milieu de matinée qui existait depuis le Service 2012. De ce fait, il n'est plus possible d'arriver sur Paris depuis Amiens entre 9h56 et 12h30. De plus, les gares de Saint-Just et Clermont ne sont plus desservies en direction de Paris durant trois heures consécutives : il n'existe plus aucune arrivée depuis ces gares entre 10h53 et 13h53.

Afin de remédier à cet absence d'offre à nombre de trains constant, nous demandons que l'Intercités direct 12016 (Amiens 12h22 > Paris 13h29), qui est encadré par deux départs d'Amiens directs et semi-directs à 11h22 et 12h38, soit repositionné en semi-direct Amiens 10h38 -> Paris 11h56 afin d'améliorer la répartition des départs d'Amiens tout en rétablissant une offre plus acceptable sur Saint-Just et Clermont.

Il est à noter à noter que les Intercités 12016 (12h22) et 12018 (12h38) sont faiblement empruntés au départ d'Amiens et de Longueau du fait de leur grande proximité horaire. Une meilleure répartition de l'offre serait donc susceptible d'améliorer l'équilibre économique de la ligne tout en bénéficiant à la fois aux usagers de la Somme (desserte plus équilibrée) et de l'Oise (amélioration de la fréquence).

Il est souhaitable que le l'IC 2014, en provenance de Boulogne, conserve le même positionnement horaire afin de permettre une arrivée à Paris à 12h30, ce qui est idéal pour les salariés prenant leur service en milieu de journée.

Situation SA2015 :

<i>Train n°</i>	12010	848512	2014	12016	848518	12018
Origine			Boulogne			
Amiens	8h38		11h21	12h22		12h38
Longueau	8h46		11h28	12h29		12h46
...						
Saint Just	9h10	9h53			12h54	13h10
St Rémy						
Avrechy						
Clermont	9h20	10h03			13h04	13h20
Liancourt		10h11			13h11	
Laigneville		10h15			13h15	
Creil (arr.)	9h29	10h19			13h19	13h29
Creil (dep.)	9h31	10h21			13h21	13h31
Chantilly		10h28			13h28	
Orry		10h34			13h34	
Paris-Nord	9h56	10h53	12h30	13h29	13h53	13h56
Espacement Clermont > PNO	1h00	0h57			3h	3'
Espacement Amiens > PNO	27'		2h34	0h59		0h15

Proposition LUTECE – FNAUT Picardie :

<i>Train n°</i>	12010	848512	12016	2014	848518	12018
Origine				Boulogne		
Amiens	8h38		10h38	11h21		12h38
Longueau	8h46		10h46	11h28		12h46
...						
Saint Just	9h10	9h53	11h10		12h54	13h10
St Rémy						
Avrechy						
Clermont	9h20	10h03	11h20		13h04	13h20
Liancourt		10h11			13h11	
Laigneville		10h15			13h15	
Creil (arr.)	9h29	10h19	11h29		13h19	13h29
Creil (dep.)	9h31	10h21	11h31		13h21	13h31
Chantilly		10h28			13h28	
Orry		10h34			13h34	
Paris-Nord	9h56	10h53	11h56	12h30	13h53	13h56
Espacement Clermont > PNO	1h00	0h57	1h03		2h	3'
Espacement Amiens > PNO	27'		2h00	0h34		1h26

Sens Paris > Amiens

Le train Intercités semi-direct Paris -> Amiens de 8h28 existant au service 2014 ayant été remplacé par un direct, les salariés des entreprises et services, souhaitant une arrivée à Clermont ou St-Just aux alentours en 9h, devront partir de Paris ou de Creil près d'une heure plus tôt : il n'existe en effet plus aucun train au départ Paris pour Clermont et St-Just entre 7h34 et 9h07.

Nous demandons par conséquent que le sillon semi-direct Paris -> Amiens de 8h04 soit activé, avec une desserte de Creil, Clermont et St-Just comparable à celle existante au service 2014.

Situation SA 2015

Train n°	2005	847905	848707	12009	848511
Paris-Nord	7h31	7h35		8h31	9h07
Orry					9h27
Chantilly					9h32
Creil (arr.)	7h56	8h02			9h38
Creil (dep.)	7h58		8h07		9h40
Laigneville			8h13		9h45
Liancourt			8h17		9h49
Clermont			8h23		9h56
...					
St Just			8h33		10h07
...			*		*
Longueau	8h35		9h10	9h34	10h38
Amiens	8h40		9h16	9h39	10h43
Destination	<i>Boulogne</i>	<i>St-Quentin</i>			

Proposition LUTECE – FNAUT Picardie

Train n°	2005	847905	848707	12009	848511
Paris-Nord	7h31	7h35		8h04	9h07
Orry					9h27
Chantilly					9h32
Creil (arr.)	7h56	8h02		8h28	9h38
Creil (dep.)	7h58		8h07	8h30	9h40
Laigneville			8h13		9h45
Liancourt			8h17		9h49
Clermont			8h23	8h41	9h56
...					
St Just			8h33	8h53	10h07
...			*		*
Longueau	8h35		9h10	9h16	10h38
Amiens	8h40		9h16	9h22	10h43
Destination	<i>Boulogne</i>	<i>St-Quentin</i>			

2) Réponse de la direction Intercités Nord

Ces demandes, déjà formulées durant la concertation préalable à la mise en place du Service Annuel 2015, ont été présentées à la nouvelle direction Intercités lors d'une rencontre qui s'est tenue à notre initiative au printemps 2015.

En l'absence de réponse, nous avons relancé Intercités par l'intermédiaire de Jérôme Fontaine, directeur de la Région SNCF d'Amiens que nous avons rencontré le 16 septembre 2015, suite à quoi nous avons obtenu la réponse suivante :

« Bonjour Madame, Monsieur,

Suite à des échanges et rencontres au printemps, nous vous devons des réponses concernant des évolutions de dessertes que vous nous aviez proposées.

Tout d'abord, je suis désolée pour le temps qu'il nous a fallu pour vous donner une réponse. En effet, c'est toujours long d'instruire ces sujets desserte et d'obtenir les éléments en dehors du calendrier classique de commande des sillons.

Pour rappel, vous nous aviez fait 2 demandes pour les trains Intercités :

- Rétablir un train semi-direct Amiens => Paris dans la matinée (départ Amiens 10h38, arrivée 11h56) : même si la mise en circulation de ce train se faisait en supprimant l'IC direct Amiens - Paris de 12h22, cela nécessiterait de rajouter une offre de desserte à St Just et Clermont, ce qui n'est pas à ce jour dans la politique d'arrêt d'IC. Par ailleurs, et surtout, nous n'avons pas obtenu de place pour circuler en 2016 au retour de la commande sillons en juillet 2015.

- Mettre en circulation l'IC Paris => Amiens à 8h04 du lundi au vendredi (il circule actuellement uniquement le dimanche) avec arrêts Clermont et St Just : comme pour votre 1ère demande, il y a une création d'offre (à la fois en nombre de circulations et en arrêts). Aujourd'hui, pour se rendre sur St Just ou Clermont (ce qui est pour nous votre principale demande), nos clients ont 2 solutions (reprises dans vos demandes) :

** partir à 7h34 en TER (avec changement à Creil);*

** partir à 09h07 (TER direct).*

Par ailleurs, au-delà des difficultés à tracer les trains, ces évolutions engendreraient pour nous des surcoûts sur les ressources nécessaires (matériel qui est d'ailleurs très tendu, comme vous le savez, conducteurs et contrôleurs).

C'est donc avec regret que nous ne pouvons pas accéder aux 2 demandes d'évolution.

Avec mon équipe, en copie de ce mail, nous restons à votre disposition pour de futurs échanges.

Bien cordialement

Emmanuelle CHAILLEY

Directrice

INTERCITES

Direction Déléguée Nord et Est »

3) Notre réponse

Bonjour Madame Chailley,

Je vous remercie tout d'abord de votre réponse.

Vous me permettrez tout de même d'être étonné de la recevoir, est-ce un hasard ?, au lendemain de notre réunion avec M. Fontaine, d'autant que les éléments que vous nous avez communiqués ne relèvent pas d'une analyse technique détaillée.

Pour reprendre les points que vous évoquez, en réponse à l'impossibilité d'un sillon **10h38 Amiens - Paris 11h56**, vous évoquez une impossibilité de circuler sur ce créneau.

Comprenez notre surprise ! Il nous avait pourtant été expliqué que le cadencement était précisément un système qui permettait d'activer des sillons à la convenance des activités, en dehors des plages travaux programmées par le gestionnaire d'infrastructure. Il peut certes exister des circulations hors système, mais l'attribution des sillons cadencés est prioritaire sur ces dernières, d'autant que nous vous avons rencontrée au printemps pour exprimer ces demandes, ce qui laissait une marge suffisante pour réserver les sillons.

De plus, vous évoquez la nécessité d'ajouter des arrêts par rapport à l'offre globale si l'activation de ce sillon était effective. Mais cela ne correspondrait pas à votre politique.

Quelle politique ? Celle de faire circuler le plus de trains directs possibles en dehors des heures de pointe ? Vous connaissez comme moi, si ce n'est mieux, la fréquentation très faible du train 12018 actuel, qui quitte Amiens à 12h22. Il n'est pas rare d'y voir moins de 50 personnes (soit à peine 10% d'occupation).

Au delà d'améliorer considérablement l'offre sur la fin de matinée pour l'ensemble des gares potentiellement desservies par ce 10h38 (Amiens, Longueau, St-Just, Clermont et Creil), c'est bien évidemment pour l'activité Intercités des potentielles recettes supplémentaires à attendre. Pour rappel, l'ancien Intercités 12014 (10h14 Amiens - Paris) présentait lui un taux d'occupation nettement plus proche des 50%. Ce qui prouve l'attrait de cette offre.

Concernant cette fois-ci le sillon de **8h04 Paris – Amiens**, il avait là encore pour objectif dans notre demande, de se substituer à l'actuel 8h31 pour Amiens. Il ne s'agit donc pas d'une augmentation globale de l'offre. Vous nous rappelez à juste titre les possibles dessertes pour Clermont et St-Just. Votre rappel met en évidence un trou d'offre entre 7h34 et 9h07. C'est justement un trou important et pénalisant sur cette tranche horaire ! Vous en conviendrez comme nous. Et si dans tous les cas, la fréquentation d'un train dans ce créneau là est relativement faible, un semi direct sera nettement plus rempli qu'un direct, et notamment le 8h31 vers Amiens qui s'avère très faiblement fréquenté également.

Concernant les ressources en matériel, je ne comprends pas votre remarque. Passer le 12h22 d'Amiens à 10h38 ne semble pas poser de problèmes puisqu'au contraire la rame quitterait Amiens plus tôt (en sachant qu'elle arrive au plus tard à 9h40 avec le 12009). Il en est de même, dans le cas du 8h31 qui pourrait être avancé à 8h04, étant donné qu'il semble réutiliser la rame du 12002 (arrivée 7h29).

Ces propositions sont visiblement réalisables sans croisement de matériel, et sans adjonction de rame supplémentaire pour couvrir le plan de transport.

Nous ne possédons pas toutes vos données de production, et cela est bien normal. Mais notre rôle, en tant qu'association, est de synthétiser les demandes fortes des usagers, et de vous les exprimer par la suite en les ayant analysées au préalable. Ainsi, si nous vous formulons ces deux demandes,

c'est parce qu'elles répondent à de vrais besoins, et ne nous semblent pas poser de difficultés techniques ou économiques particulières.

Concernant enfin votre volonté d'application de celles-ci, il ne faut pas oublier que votre mission de la SNCF n'est pas seulement de faire circuler des trains Intercités, elle est aussi et surtout de transporter des voyageurs d'un point A à un point B sur les territoires de l'Île de France, de Picardie et du Nord. Faire circuler des trains, c'est bien. Transporter un maximum de clients en répondant à leurs attentes, c'est mieux. Nous vous serions reconnaissants de prendre cet élément en compte dans l'analyse des diverses demandes. Le quotidien de nombreux usagers en dépend !

Par ailleurs, ne serait-il pas préférable de se rencontrer pour échanger de vive voix sur ces sujets ?

Cordialement,
Alexis Cosma
Association LUTECE