



## Propositions d'adaptation des compositions des trains structurellement sous-capacitaires sur le Y Picard V2

Un an après son application, le SA2015 ne répond toujours pas pleinement à l'un de ses objectifs qui était de proposer, dans chaque train, un nombre de places adapté au besoin. Ces manquements ont pour cause principale l'incapacité de la SNCF à couvrir l'ensemble des TER de pointe en trains « longs » à deux niveaux avec le parc de matériel dont elle dispose.

Ainsi, **certains demeurent structurellement notoirement sous capacitaires**. C'est notamment le cas de deux TER :

- **Le 847927 (18h34 Paris - St Quentin)**, dont la rame Corail se trouve toujours en forte sur-occupation au départ et ce jusqu'en gare de Creil. Il est à noter par ailleurs que cette sur-occupation est beaucoup plus faible qu'aux premiers jours de la mise en application du nouveau service. Or, il serait naïf de penser que ces usagers se sont reportés sur d'autres trains car ils correspondraient mieux à leur besoin. Au contraire, nombreux sont les usagers à avoir choisi de se reporter sur le TER 847879 qui quitte Paris à 18h37 par dépit. Ils subissent pour Creil, Pont et Compiègne, un allongement de temps de parcours théoriques de l'ordre de 10 à 25'. Ce n'est pas acceptable ! Ce report est de plus inenvisageable pour une partie des usagers en correspondance à Creil vers Amiens ou vers Beauvais.

De plus, sur le terrain, nous constatons un immobilisme notoire concernant la composition de ce train, loin d'être maximisée malgré sa rame corail. En effet, la composition ne monte toujours pas à 10 voitures, et plusieurs voitures de première classe ou à compartiments 6 places viennent fortement contraindre la capacité de ce train.

- **Le 848529 (19h07 Paris – Amiens)**, assuré en Z26500 5 caisses (570 places), qui circule avec une soixantaine d'usagers debout jusqu'à Orry, sans possibilité de report avant une demi-heure. Ces conditions de transport peuvent certes être tolérées très occasionnellement sur ce type de trajet mais en aucun cas quotidiennement.

Nous vous adressons aujourd'hui deux propositions : la 1<sup>ère</sup> ne répond que partiellement aux objectifs mais est susceptible de pouvoir être appliquée rapidement.

La seconde, plus complexe et sujette à discussions car impliquant TER et Intercités, réglerait de nombreux problèmes si son application s'avérait possible. Nous vous demandons par conséquent d'y apporter une attention particulière. Si elle nécessite des compromis, elle semble intéressante et mérite d'être étudiée et approfondie. Elle pourrait également être la base d'une étude SNCF sur ce sujet, en y incluant des données dont il est normal que nous n'ayons pas connaissance.

Ces deux scénarii requièrent l'engagement sur le Y, entre 18h et 19h53 d'une rame Z26500 4c qu'il est possible de libérer de la pointe Paris – Beauvais entre 16h et 20h. Cette rame devait initialement compléter la V2N 7V de réserve. Néanmoins, devant les bénéfices importants que cela pourrait apporter aux usagers, cette question mérite selon nous d'être étudiée sérieusement. Il nous semble en effet difficile d'admettre que des trains restent structurellement sous-capacitaires alors que deux rame supplémentaires de 1030 places et 450 places sont désormais disponibles.

## **Scénario 1 :**

**Ce scénario vise à améliorer les conditions de transport des usagers du 848529 (19h07 Paris – Amiens) qui circule quotidiennement avec des dizaines de personnes debout, sans solution de report immédiate.**

### **Détail de la proposition :**

- 848527 (18h07 Paris – Amiens) passe de Z26500 2\*5c à 5c + 4c. La 4c sera réutilisée sur Paris – Beauvais en fin de soirée (21h01).
  - 847829 (18h49 Paris – Compiègne) passe de V2N à Z26500 2\*10c actuellement affectée au 847527 (18h07)
  - **848529 (19h07 Paris – Amiens) passe de Z26500 5c à V2N**, actuellement affectée au 847829. Ce TER est actuellement assuré en 26500 5C avec plusieurs dizaines de personnes debout chaque soir.
  - 848537 (22h28 Paris – Amiens) passe de V2N à Z26500 5c, ce qui améliorera le sentiment de sûreté dans ce train peu fréquenté au delà de Creil.
- Les conséquences sur les trains de fin de soirée sont détaillées en annexe.

### **Conséquences à J+1 :**

Le nombre de rame à Paris et sur chaque branche étant à priori le même à la fin de service, les compositions ne changent pas le matin.

## **Scénario 2 :**

**Ce scénario, beaucoup plus complexe, répond au même objectif d'augmentation de capacité du 848529.**

**Il présente également l'avantage d'augmenter fortement la capacité du 847927 (18h34 Paris – St-Quentin), TER extrêmement structurant pour l'ensemble de la Picardie dont la demande potentielle dépasse très largement la capacité d'une rame Corail !**

### **Détail de la proposition :**

- 848527 (18h07 Paris – Amiens) passe de Z26500 2\*5c à 5c + 4c. La 4c sera réutilisée sur Paris – Beauvais en fin de soirée (21h01).
  - **847927 (18h34 Paris – St Quentin) passe de Corail TER à V2N**
  - 847829 (18h49 Paris – Compiègne) passe de V2N à Z26500 2\*10c actuellement affectée au 847527 (18h07)
  - **848529 (19h07 Paris – Amiens) passe de Z26500 5c à Corail TER**, actuellement utilisée sur 847927.
  - 848537 (22h28 Paris – Amiens) passe de V2N à Z26500 5c, ce qui améliorera le sentiment de sûreté dans ce train peu fréquenté au delà de Creil.
- Les conséquences sur les trains de fin de soirée sont détaillées en annexe.

### **Conséquences à J+1 :**

- 848510 (Amiens 7h06 – Paris 8h53) passe de V2N à Corail TER, en conservant néanmoins une capacité correspondant au besoin.
- Il devient possible d'assurer le 12302 (5h47 St Quentin – Paris) en V2N montée avec le 847927 ou en Z26500 10c, ce qui lui permet de desservir Creil, comme cela est prévu au réticulaire SMA. Le sillon pourrait être récupéré par TER et être échangé avec celui du 847908. Ce dernier, actuellement assuré avec le Corail TER, deviendrait donc un Intercités.

L'augmentation de capacité du semi-direct ainsi que la desserte de Creil peut permettre de revenir à une situation plus saine au cœur de la pointe du matin.

En effet, l'actuel 847808 (arr. PNO 7h38), initialement origine Creil à 7h05 a été amorcé à Compiègne (6h38) dans le but d'offrir une alternative au 12302, alors assez saturé, aux usagers de Pont tout en améliorant la liaison Compiègne – Pont – Creil sur cette tranche horaire.

Cette évolution du SA15 était utile mais elle a dégradé la robustesse du plan de transport : il n'existe pas de marge de régularité à Compiègne entre les départs du 12302 et du 847808. Par ailleurs, l'insertion du 847808 à Creil est difficile car elle impose le passage du 12002 par un itinéraire lent et par la Voie 3, ce qui réduit la robustesse du sillon et surcharge le GOV.

L'ensemble des fonctionnalités apportées par l'amorçage à Compiègne du 847808 étant reconstituées par l'augmentation de capacité du SD et l'ajout de l'arrêt à Creil, il nous semble souhaitable de rétablir l'origine Creil du 7h05, comme cela est prévu au réticulaire, afin de retrouver une situation plus stable. Il est à noter que cette modification est susceptible d'améliorer la régularité au départ du 847804, l'un des TER les plus fréquentés et dont la mise à quai est très souvent retardée !

La desserte de Creil par le semi-direct à 6h59 est également en mesure de décharger le 7h05 Creil – Paris, qui pourrait probablement repasser en Z26500 5c comme au début du SA15, au profit du 7h47 origine Creil qui pourra de nouveau être amorcé à Compiègne en V2N.

Il conviendra ensuite de retravailler les départs en Compiègne entre 7h et 7h35 afin, notamment, de rétablir un train rapide entre Compiègne et Paris juste avant 7h35. Nous proposons un exemple d'aménagement en page 4.

#### Conséquences sur les roulements IC :

Ce croisement de sillons impose de nouvelles modifications. En effet, l'actuel 12303 est assuré avec la rame du 12302. Or dans ce projet, le 12302 arrive à Paris à 9h26, au lieu de 7h26.

A moins de modifier complètement les roulements Corail, le 12303 n'est pas couvert dans ce scénario.

Nous proposons de décaler le 8h19 à 9h19. Cela permet d'étaler l'offre sur Paris – Compiègne en contre pointe (la fréquentation du 8h19, encadré par 7h34 et 8h34 étant généralement inférieure à 50 voyageurs). Il n'existe de plus aucun train pour St Quentin entre 8h34 et 11h19.

L'équilibre serait alors créé avec le train 848556 (Corail TER) dont l'arrivée est effective à 8h56.

Ainsi, on aurait sur une journée l'enchaînement suivant :

Rame Corail TER : 848556 – 12303 – 12320 – LDX / LDX - 848529

Rame Corail IC : 2308 – 12015 ...

Rame Corail IC : 12302 – LDX

La montée au Landy est donc complètement décalée. Si cela permet de couvrir l'ensemble de l'offre il est bien évidemment compréhensible que cela chamboule quelques plannings de maintenance.

**Malgré sa complexité de mise en œuvre et les contraintes qu'il comporte, ce scénario induirait des avancées non négligeables : des points de fragilité dues au non-respect du réticulaire seraient supprimées pour des fonctionnalités équivalentes voire améliorées, et surtout, il n'y aurait plus aucun TER structurellement fortement sous-capacitaire le matin comme le soir !**

## Aménagement complémentaire de la desserte Compiègne – Paris

Cette proposition d'aménagements des sillons entre Compiègne et Creil est complémentaire à nos propositions de réaffectation des rames et aux légères modifications de la grille horaire qui y sont associées (scénario 2).

Elle se rapproche en certains points du SA2015 d'origine mais n'implique ni dépassement, ni arrivées simultanées à Creil, ni départ de train origine Compiègne immédiatement derrière un direct ou un semi-direct. La grille horaire ainsi réaménagée respecterait en cela mieux les préconisations de l'étude SMA tout en maintenant les sillons hors-système qui restent pertinents.

Nous souhaitons donc que la faisabilité de cette proposition soit étudiée avec attention.

| Train n°     | "SD2"       | 2004        | 847804      | 847806      | 847808      | 847906      |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Origine      | St-Quentin  | Cambrai     |             |             |             | St-Quentin  |
| Matériel     | V2N ou 10c  | Corail      | V2N         | Z26500 5c   | V2N         | V2N ou 10c  |
| Compiègne    | <b>6h35</b> | <b>7h00</b> | <b>7h07</b> | <b>7h13</b> | <b>7h29</b> | <b>7h35</b> |
| Jaux         |             |             |             |             |             |             |
| Le Meux      |             |             |             | 7h21        |             |             |
| Longueil     |             |             |             | 7h26        |             |             |
| Chevrières   |             |             | 7h18        |             |             |             |
| Pont         | 6h49        |             | 7h24        | 7h34        |             | 7h49        |
| Rieux        |             |             | 7h30        | 7h39        |             |             |
| Villers      |             |             | 7h34        |             |             |             |
| Creil (arr.) | 6h57        |             | 7h37        | 7h44        | 7h49        | 7h57        |
| Creil (dep.) | 6h59        |             | 7h39        | 7h46        | 7h51        | 7h59        |
| Chantilly    |             |             | 7h47        |             | 7h59        |             |
| Orry         |             |             | 7h53        |             | 8h05        |             |
| Paris-Nord   | 7h26        | 7h41        | 8h11        | 8h17*       | 8h23        | 8h26        |
| CPE -> PNO   | 51'         | 41'         | 1h04        | 1h04        | 54'         | 51'         |
| Pont-> PNO   | 37'         |             | 47'         | 43'         |             | 37'         |

\* L'arrivée du 847806 à 8h17 est permise par l'obtention du slot Eurostar non-utilisé. Le sillon de respiration suivant (8h20) serait ainsi libéré et une détente horaire très importante entre Creil et Paris subsisterait.

- La robustesse du 847804 améliorée (marge de 3' ajoutée au départ de Compiègne en reportant un arrêt sur le 847806).
- Le temps de parcours Pont/Rieux -> Paris reste le même qu'actuellement (-3') en empruntant le 847806.
- Le 847806 demeure une alternative intéressante au 847804 et au 847906 dont la charge est proche des 95% pour les usagers de Rieux-Angicourt et Pont.
- Grâce à la desserte de Creil par le 847806, toutes les haltes desservies ont un train vers Creil (ce qui n'est pas le cas actuellement), et bénéficient d'une correspondance immédiate et sur le même quai vers Chantilly & Orry.
- Compiègne retrouve un train dont le temps de parcours très proche de celui d'un semi-direct à 7h29 (54' contre 58' aujourd'hui), ce qui incitera un plus grand nombre d'usagers compiégnais à emprunter ce 847808 rapide et vide au départ de Compiègne, limitant ainsi la fréquentation du 847906.
- Le temps de trajet Compiègne -> Paris avec le 847806 n'étant pas attractif, ce TER ne sera que marginalement emprunté par les Compiégnais qui descendent à Paris. Sa capacité de 570 places sera donc vraisemblablement suffisante pour desservir les gares de Pont, Rieux et Creil, qui ont toutes les trois des trains à des horaires très proches.