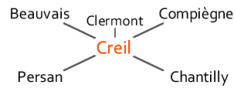


LUTECE



Les Usagers des Transports de l'Etoile de Creil et Environs



Association LUTECE – Membre du réseau FNAUT Hauts-de-France
contact@asso-lutece.org

Présentation de l'Association LUTECE

LUTECE (Les Usagers des Transports de l'Etoile de Creil et Environs) a pour vocation de défendre les usagers des transports en commun des lignes desservant le département de l'Oise et de promouvoir le développement de ces derniers. **Nous souhaitons en effet que les TC soient une alternative fiable, efficace et accessible à l'automobile et qu'ils répondent au mieux à la diversité des besoins.** Nous participons aux comités d'étoiles, réunions de concertation, et à diverses actions de mobilisation.

LUTECE échange très régulièrement avec la SNCF (TER, Intercités et Transilien) et ses autorités organisatrices en s'efforçant d'être force de propositions réalistes et concrètes, aussi bien sur les sujets de fond (projets de développements, offre, horaires, information...) que sur ceux qui ont des conséquences immédiates sur le service fourni aux usagers (arrêts supplémentaires en situation perturbée, rétention de trains pour assurer la prise en charge de voyageurs, etc.).

Un contexte difficile sur le « Y » comme sur les autres lignes

Une qualité de service très détériorée (retards en cascade, trains bondés), qui n'a jamais retrouvée un niveau acceptable sur une longue période depuis 2012.

En effet, bien que comportant des points positifs comme l'amélioration de certaines dessertes, notamment entre Creil et Compiègne, le SA2012 a été conçu sans tenir compte des conséquences qu'il allait entraîner sur les flux voyageurs.

Cette inadéquation avec les besoins a conduit à la mise en circulation de plusieurs TER « hors système » suite aux vives inquiétudes des usagers, inquiétudes qui se sont malheureusement avérées justifiées. Des changements de matériels effectués en urgence face à la saturation de certains trains (17h49...) ont imposé la suppression de certains arrêts, sans pour autant résoudre totalement les problèmes de surcharge, leur fréquentation étant largement supérieure à la capacité d'une rame V2N (1370 places).

Malgré une mise en place ratée due au manque de préparation de la SNCF, le Service Annuel 2015 a résolu certains problèmes : il n'existe plus de TER dont la fréquentation dépasse les 1370 personnes (même sans activer l'ensemble des sillons attribués à la Picardie), les trains sont mieux espacés à Creil et à Compiègne, etc.

Mais ce service comporte de nouveaux points noirs, qui ne sont toujours pas résolus malgré les légers correctifs apportés depuis 2015 :

- **Des trains demeurent structurellement surchargés** du fait du manque d'offre (pas de train en direction de Compiègne entre 14h37 et 16h34) ou de l'utilisation de trains court en période de pointe.
- L'attribution « surprise » du slot de 18h22 à un TGV, pourtant peu fréquenté, au détriment de TER a mis à mal la répartition des trains en plein cœur de la période de pointe.

- La desserte de certaines gares et haltes, comme Pont Ste Maxence ou Rieux-Angicourt a été **fortement détériorée** (les rares avantages du SA2012 ont été perdu).
- **Des trous d'offre importants** dans la desserte des gares moyennes en milieu de fin de matinée, provoqués notamment par le positionnement peu pertinent de certains trains Intercités

Parallèlement à ces éléments, **le nombre d'incidents à fort impact de toute nature a augmenté** :

- Pannes de trains provoquant retards, suppressions, compositions réduites voire interruption du trafic.
- Dysfonctionnements des infrastructures.
- Très forte vulnérabilité de matériel roulant et de l'infra aux aléas climatiques : l'été 2015 a été particulièrement éprouvant pour les usagers.
- Colis suspects, suicides, actes de malveillance... Sur ce point, la nouvelle grande Région doit peser pour obtenir le maintien et le renforcement des services d'intervention de proximité.
- Sans oublier le manque de conducteurs, dont les conséquences ne se limitent pas au très médiatisé plan de transport réduit.

Des incertitudes concernant l'avenir nos lignes Intercités :

- Certaines recommandations de la commission Duron vont dans le bon sens (renforcement des fréquences sur Amiens <> Paris et St-Quentin <> Paris, achat d'un matériel à deux niveaux) mais d'autres sont très négatives (suppression d'arrêts et limitation de certains trains).
- Toujours pas d'annonce claire de la part de l'Etat, des commandes de matériels qui ne répondent pas à l'ensemble des besoins et dont l'affectation n'est pas connue.
- Une SNCF défailante et sans autre ambition que la réduction des charges.
- **Quid de la stratégie de la Région pour le maintien et l'amélioration de ces trains ? Comment les moderniser, les relancer et éviter un désengagement de l'Etat ?**

Les autres lignes de l'étoile de Creil ne sont pas mieux loties puisque leurs usagers subissent d'une part les conséquences des dysfonctionnements du Y (ruptures de correspondances ou retards suite à l'attente d'un autre train).

D'autre part, **les efforts de modernisation et de développement de l'offre par la Région sur ces dernières sont mis à mal par l'incapacité de la SNCF à tenir ses engagements : délais des travaux non respectés, nombreuses suppressions de trains liés au manque de personnel...**

Face à ces nombreuses perturbations, de nombreux usagers ont fait le choix d'utiliser leur véhicule (quand ils en possèdent) jusqu'à d'autres gares mieux desservies.

Une offre à améliorer et des compositions des trains à adapter

Malgré un développement important de l'offre TER, qui est à nuancer au regard des dégradations que le Service 2015 a apporté à certaines haltes, des améliorations restent selon nous à apporter :

- **En priorité, ajuster l'offre et les compositions des trains aux heures de pointe pour en finir avec les quelques trains structurellement surchargés**
- **Renforcer la desserte des gares et haltes situées à proximité des grandes gares (Laigneville, Liancourt, Villers St Paul, Jaux...) afin qu'elles jouent un véritable rôle de désaturation des gares principales et de leurs accès routiers encombrés. Il convient pour cela d'adapter l'offre à l'évolution des besoins des salariés : horaires décalés, travail le week-end, etc.**

- **Améliorer le maillage du territoire et la desserte des gares moyennes par le développement des Intercités semi-directs** et le maintien de toutes les dessertes. Le compromis entre les différents besoins des usagers doit primer sur toute position dogmatique sur « le rôle des Intercités ».
 - **Des trains directs sont pertinents aux heures de pointe**, là où la forte demande justifie leur circulation en plus de l'offre de TER accélérés et omnibus.
 - Pour les IC Amiens – Paris et St-Quentin – Paris **en période creuse, les liaisons semi-directes sont à privilégier et, à moyen terme, à renforcer afin d'améliorer les fréquences au bénéfice du plus grand nombre d'usagers.**
La situation actuelle avec quelques Intercités semi-directs et quelques directs en journée, qui sont de plus mal répartis, n'est ni satisfaisante pour les usagers en terme de fréquence, ni pour la SNCF en terme de recettes (la fréquentation de certains directs n'excède pas les 80 voyageurs). En complément des TER omnibus destinés à assurer une desserte fine, ces trains doivent contribuer à assurer un maillage efficace et attractif du territoire.
 - Les prolongements au Nord d'Amiens et de Saint-Quentin doivent être pérennisés et valorisés. Ils sont un atout indéniable pour les populations locales et pour le développement de l'ensemble de la Région.

Le matériel roulant : une source importante de dysfonctionnements

Malgré les innombrables promesses de la SNCF, la fiabilité et la disponibilité du matériel, notamment des rames V2N, demeure très insatisfaisante.

Les usagers subissent en effet des pannes à répétitions qui surviennent avant le départ des trains ou en ligne et des réductions de compositions liées à l'immobilisation récurrente de trains en atelier.

La commande de rames Régio2N et les mesures prises dans le cadre du plan de redressement (mise en place de la V2N de réserve, relance du projet d'atelier à Amiens) sont les bienvenues, mais elles ne sont pas suffisantes.

- L'arrivée des 7 Régio 2N, soit l'équivalent de 3,5 trains longs, devrait réduire les tensions sur le parc.
Cependant, le parc de matériel à 2 niveaux restera limité car il faudra assurer à la fois :
 - Le renforcement des compositions structurellement insuffisantes (trains courts aux heures de pointe)
 - Le remplacement de la rame Corail TER, ancienne, de faible capacité et dont l'exploitation est très contraignante
 - La rénovation ou le remplacement de la rame V2N de réserve (PLT09), qui n'est pas concernée par le programme de révision et ne peut pas être engagée en roulement
 - La mise en place d'une rame en réserve opérationnelle à Paris Nord ou au Landy entre 16h et 19h le soir, et d'une rame sur chaque branche du Y le matin (un seul train, souvent court alors que prévu en 8 caisses, est positionné à Creil le matin actuellement)
- Les rames V2N sont en cours de rénovation, ce qui devrait leur permettre de durer une dizaine d'années supplémentaires à conditions d'obtenir un réel gain de fiabilité, mais **leurs locomotives (BB15000R), qui montrent des signes de faiblesse préoccupants, arriveront en fin de vie à la fin du mandat de l'exécutif régional.**
Etant donnés les délais de livraison ou de modification du matériel ferroviaire, une décision concertant la succession des BB15000 devra être suffisamment anticipée pour éviter une situation désastreuse d'ici quelques années.

Rappelons, à titre d'exemple, que les Régio2N XL, commandées en 2013, n'entreront en service commercial qu'en 2018.

- Les commandes de matériel en cours ne permettront ni d'augmenter l'offre Paris – NDF aux heures de pointe sans créer de tensions supplémentaires sur le parc, ni de couvrir les besoins de la future liaison vers Roissy.

- **La situation du parc Intercités est encore plus préoccupante.**

Les trains Corail sont certes appréciés pour leur confort mais leur vétusté provoque de nombreux incidents qui conduisent Intercités à utiliser très régulièrement des rames TER inadaptées, ce qui pénalise l'ensemble des usagers.

De plus, la non-réversibilité des Corail amplifie artificiellement la saturation de la Gare du Nord du puisqu'elle impose des occupations prolongées des voies et des manœuvres perturbatrices, sans parler de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite qui est inexistante.

La commande des Coradia Liner qui apportera certes une réponse pour assurer les Boulogne <> Paris en attendant une (éventuelle ?) électrification complète de la ligne, mais ce matériel est sous-dimensionné pour assurer les trains de pointe Amiens <> Paris et Saint-Quentin <> Paris.

En effet, il est nécessaire de les exploiter en unités multiples de trois éléments pour atteindre la capacité d'une rame Corail de 9 ou 10 voitures. Or, certaines voies n'acceptent des trains d'une telle longueur à Paris Nord.

De plus, la capacité d'un train Coradia Liner en UM3 n'est que faiblement supérieure à celle d'une rame Corail 10 voitures. Ce matériel ne pourra donc pas répondre à l'augmentation prévisible de la fréquentation durant les 30 prochaines années alors que plusieurs trains Corail sont déjà en limite de capacité voire surchargés.

Bien que le renouvellement du matériel IC n'incombe pas à la Région, il est nécessaire que cette dernière s'empare du dossier afin d'obtenir de l'Etat des investissements conformes aux besoins des usagers, et non aux recommandations de la SNCF qui ne manifeste aucune volonté de développer ni même de maintenir ces lignes.

Des infrastructures fragiles et inadaptées

Le programme de rénovation engagé par SNCF Réseau est absolument urgent et indispensable. Il doit être amplifié et suivi tout en limitant autant que possible les conséquences sur les déplacements des usagers : travaux annoncés suffisamment à l'avance, plans de transports adaptés construits de manière concertée, qui limitent les augmentations des temps de trajets et garantissent le respect de l'amplitude du service pour chaque gare (il est impératif de remplacer les premiers et derniers trains !).

Cependant, ces travaux ont uniquement pour but de rénover le réseau à l'identique. Or, **les installations n'ont pas suivi la densification du trafic TER.**

- Quelques exemples de contraintes qui nuisent à la fluidité des circulations et à la continuité de service :
 - En gare de Compiègne, la mise à quai d'un train garé côté Noyon oblige à effectuer plusieurs manœuvres côté Paris, en empêchant tout départ ou arrivée des trains origine/terminus Compiègne vers Paris ou Amiens.

- A Creil, les flux Paris, Persan et Beauvais ne sont pas correctement séparés. Un départ ou une arrivée vers Paris des voies 3 à 11 est par exemple incompatible avec un départ en direction de Persan.
- A Orry-La-Ville, il n'existe pas de communication permettant à un train engagé sur la voie directe en direction e Creil (1D) de passer par les voies centrales pour dépasser un train desservant cette gare ou assurer la continuité des circulations en cas d'immobilisation prolongée de ce dernier.

Les installations des gares doivent donc être mises en adéquation avec la densité du trafic pour lever certaines contraintes lors de la conception des horaires et pour améliorer la gestion des perturbations.

Cela est encore plus impératif si l'on tient compte des projets de développement tels que la liaison vers Roissy.

Une tarification et une commercialisation à homogénéiser

Outre la **nécessité d'unifier les conditions tarifaires et les droits des usagers inscrits dans les conventions TER Picardie et Nord - Pas-de-Calais**, bien entendu dans un sens favorable aux voyageurs, il est souhaitable que les régions Hauts-De-France et Ile de France trouvent un accord pour **permettre les compléments de parcours entre abonnements et billets à l'unité**. Seule la soudure entre abonnements est autorisée aujourd'hui.

Ce mur tarifaire est incompréhensible pour les usagers et nuit à l'attractivité touristique de notre Région pour les habitants d'IDF. Il pénalise de plus, de façon injuste, les étudiants et les salariés picards, détenteurs du Navigo, mais qui n'effectuent l'aller-retour Paris – HDF qu'une à deux fois par semaine en étant contraint d'acheter un billet pour l'ensemble du trajet.

Les déplacements entre les deux Régions sont également rendus difficiles depuis les points d'arrêts d'Ile de France ne possédant pas de distributeur TER ou de guichets Grandes Lignes puisque les distributeurs Transilien ne permettent pas l'achat de billets à destination des gares situées hors Ile de France.

De plus, les gares desservies par uniquement par Transilien mais situées dans les Hauts-de-France sont inconnues des Bornes Libre Service et du système de recherche d'itinéraire du site SNCF.