

Hauts de France

Christiane Dupart Présidente

christiane.dupart@wanadoo.fr

Le 13.01.2017

Monsieur le Président de la Région Hauts de France

Objet : Trains Intercités

Monsieur le Président,

Nous avons appris avec satisfaction qu'un accord a été trouvé entre la Région Hauts de France et l'Etat sur la gestion des 2 lignes Intercités : Paris Boulogne et Paris Maubeuge/Cambrai.

L'arrivée sur la ligne Paris Boulogne de 10 rames Coradia Liner de nouvelle génération, financées par l'Etat et qui bénéficieront d'un bon niveau de confort, sera la bienvenue pour améliorer la fiabilité et la rapidité de cette liaison en attendant une électrification complète de la ligne qui est prévue aux CPER des deux anciennes Régions.

Comme nous l'avons appris, le remplacement des autres rames Corail utilisées sur les relations Maubeuge - Cambrai - St-Quentin - Paris et Amiens - Paris sera également engagé avec l'acquisition d'un nouveau matériel. Bien que nous ayons déjà fait part lors d'un précédent courrier de nos souhaits en matière de trains Intercités, nous nous permettons de les réitérer et d'apporter certaines précisions compte tenu de l'accord survenu entre le Conseil Régional Hauts de France et l'Etat.

Outre les attentes évidentes, et pour certaines obligatoires, qui sont à exiger d'un matériel neuf (accessibilité, climatisation, fiabilité, confort...), nous formons le souhait que les trains destinés à prendre la relève des trains Corail répondent aux spécifications suivantes :

- **Capacité assise**

Les rames Corail comportent près de 790 places en 10 voitures.

Actuellement, certains trains Intercités, y compris directs, sont en limite de capacité voire surchargés. Le nouveau matériel devra donc être de capacité bien supérieure (environ 900 places) pour répondre à l'augmentation pour les 30/40 prochaines années. L'achat de rames de capacité équivalente ou légèrement supérieure à celle du matériel actuel pour réaliser des économies à court terme imposerait, d'ici quelques années, l'ajout de circulations aux heures de pointe, ce qui se révélerait au final plus coûteux en termes d'investissements et d'exploitation. Vu les longueurs de quais limitées de certaines gares, le choix d'un matériel à deux niveaux nous semble incontournable.

FNAUT Hauts de France

Association régionale de la FNAUT, association agréée de consommateurs
(Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports),

Maison des Associations 11 Rue des Hironvalles 60100 CREIL

courriel : fnautnpdcpicardie@orange.fr

- **Confort**

Le nouveau matériel devra supporter la comparaison avec les voitures Corail, qui représentent encore la référence en matière de confort pour la plupart des usagers (sauf accessibilité). Un remplacement par un matériel TER, sans aménagements spécifiques, constituerait une forte dégradation des conditions de transport.

Ce matériel devrait donc être équipé de :

- **Sièges dignes d'un train « grandes lignes »** : c'est le premier critère d'appréciation des voyageurs

- **Une 1^{ère} classe** dont le niveau de confort justifie réellement la différence de prix avec la 2^{nde}. La part de sièges de 1^{ère} doit cependant être limitée au profit du nombre total de places assises. 25 places de 1^{ère} par rame (soit le double pour un train long) nous semblent un nombre suffisant.

- Tablette, prise et liseuse à chaque place

- Espaces bagages généreusement dimensionnés, si possible visibles depuis la plupart des places assises

- Racks de stockage des petits bagages à main et manteaux au dessus des sièges

- Portes automatiques, séparant les espaces de voyage des intercirculations (qui restent bruyantes malgré les progrès accomplis) et des plateformes d'accès éclairées.

- Portes vélos en nombre suffisant (de l'ordre de 3 vélos par voiture) et pratiques d'utilisation.

- Afficheurs automatiques indiquant les places réservées, de préférence en bout des sièges côté couloir pour une meilleure accessibilité, ainsi que le parcours correspondant.

La réservation facultative est en effet un facteur important de qualité de service pour les voyageurs sur longues et moyennes distances : elle assure la simplicité d'accès aux trains à tous les voyageurs qui ne peuvent pas programmer leur déplacement ; elle permet aussi plus facilement aux personnes se déplaçant en groupe de voyager ensemble. L'étiquetage papier (« volant marque place »), malheureusement abandonné par Intercités malgré notre désapprobation, peut remplir les mêmes fonctions mais impose une préparation plus longue de la rame avant chaque circulation.

- Un **distributeur de boissons, snack et confiseries souhaitable pour les longs trajets.**

- **Souplesse d'exploitation**

La souplesse d'exploitation sera grandement améliorée par l'utilisation de rames réversibles, mais d'autres critères, moins connus, sont à prendre en compte :

- Présence de portes d'intercirculation verrouillables entre les voitures : elles sont indispensables pour éviter la condamnation d'une rame complète (donc la suppression d'un train dans le cas d'une circulation en unité simple) en cas d'avarie dans une voiture, par exemple bris de vitre ou dysfonctionnement d'une porte donnant sur l'extérieur.

- Disposer d'un « dispositif de correspondance » permettant au chef de bord de donner le départ du train et de demander l'arrêt d'urgence du train en cas d'incident voyageur au départ (le Signal d'Alarme par Interphonie ne remplit pas cette fonction aussi efficacement). L'absence de ce dispositif impose la présence d'un « agent expéditeur » sur le quai à Paris Nord, ce qui augmente inutilement les coûts d'exploitation et le risque de retard faute de personnel présent.

- Acquérir des éléments de compositions facilement modulables permettant des ajustements du nombre de voitures en fonction du trafic et des compositions de grande capacité chaque fois que nécessaire sans avoir à recourir à des unités multiples à 3 éléments. Une trop grande segmentation des trains aurait en effet pour conséquence d'entraver la répartition des voyageurs, les services à bord et la lutte anti-fraude.

- En outre avec ces unités multiples nous souhaitons que dans l'avenir des trains à double destination (« bi-tranches ») soient prévus, ce qui évitera des ruptures de charges vers des correspondances TER. Par exemple un tronçon commun Paris St Quentin, puis une rame Maubeuge (-Charleroi) et une rame Cambrai (-Lille) qui du même coup améliorerait la liaison Lille - St Quentin.

- **Desserte**

Comme nous l'avons toujours souligné, il est nécessaire que les trains Intercités desservent les villes moyennes qui sont nombreuses dans les Hauts-de-France.

En effet, si la forte demande aux heures de pointe justifie pleinement la circulation de trains directs entre les grandes agglomérations, il nous semble souhaitable de privilégier une bonne répartition de l'offre et un renforcement des liaisons entre les villes moyennes des Hauts-de-France (Tergnier, Noyon, Pont-Ste-Maxence, St-Just, Clermont, etc.) en journée afin de répondre au mieux à l'ensemble des besoins à un coût raisonnable pour la collectivité.

Cette offre « semi-directe » cadencée doit bien entendu être accompagnée de liaisons Intercités accélérées Paris <> Amiens prolongées vers Boulogne et Paris <> Saint-Quentin prolongées vers Maubeuge et Cambrai sans rupture de charge (source d'incertitude pour les usagers) en période de pointe et en milieu de journée.

- **Cohérence entre offres Intercités et TER**

La gestion conjointe par la région des trains TER et Intercités va permettre une meilleure cohérence entre les offres et des correspondances facilitées, y compris avec les régions limitrophes, ce qui sera à coup sûr positif pour l'avenir de notre région. Une amélioration de la fréquence des Intercités en journée pourra par ailleurs permettre un recentrage des TER sur la desserte fine du territoire. Cela permettra aux usagers de bénéficier d'un meilleur confort sur les moyennes et longues distances.

- **Politique Commerciale**

- Des tarifs attractifs, des offres « touristiques » telles que vous les avez déjà proposées pour les TER seraient assurément un moyen de faire aimer les trains IC de notre région. Une tarification incitative, favorisant les voyages en période creuse et plafonnée au plein tarif actuel est également à étudier.

Il est particulièrement important que le transporteur commercialise et mette en valeur ces offres via ses canaux de vente nationaux.

- Une cohérence devra être trouvée avec les autres lignes Intercités qui seront reprises par les Régions ainsi qu'avec celles qui resteront sous le giron de l'Etat, par exemple sous la forme d'un « label de qualité » Intercités (suivi le cas échéant du nom de la Région devenue Autorité Organisatrice), ceci afin de conférer une visibilité et une attractivité à ces lignes et aux territoires qu'elles desservent.

Nous vous prions, Monsieur le Président, de nous excuser pour la longueur de ce courrier mais vous comprendrez que pour les usagers, l'enjeu est de taille puisque la qualité et le confort du matériel sont déterminants pour l'avenir des trains Intercités qui sont des trains indispensables à un aménagement équilibré du territoire.

C'est pourquoi, Monsieur le Président, en tant que Présidente de la FNAUT Hauts de France, je sollicite de votre bienveillance une audience pour les représentants de notre fédération qui comporte plusieurs associations locales, afin que nous puissions vous expliciter de vive voix les besoins des usagers de la région.

En vous remerciant à l'avance pour l'attention que vous porterez à cette demande, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sincères salutations.

La Présidente,

Christiane Dupart

Copie à Messieurs G. Darmanin, F. Dhersin et F.Cornier