

<http://usagers-tgv.blogspot.com/>

Collectif des Usagers des Lignes Ferroviaires du Npdc
155 rue de Cambrai
62000 Arras
usagerstgv@gmail.com

A l'attention de Monsieur Frédéric Cu villier,
Ministre délégué aux transports.

Arras le 15 octobre 2012,

Monsieur le Ministre,

Nous nous étions félicités lors de notre rencontre du mois de juillet dernier, avec vos conseillers Messieurs Julien Matabon et François Lambert du changement visible dans nos rapports avec notre ministère de tutelle puisqu'enfin nous étions reçus.

Malheureusement, après seulement quelques mois, notre déception au regard de l'espoir suscité par l'alternance est d'autant plus grande puisque, par manque d'une réelle volonté, d'une vision et de courage politique, on laisse Monsieur Pepy, dans sa recherche de profit à court terme, supprimer nos trains et se lancer dans la création de lignes de bus « lowcost ».

Face aux enjeux de préservation de notre environnement et de la gestion de nos déplacements, à l'aube de l'après pétrole, on ne peut décemment laisser un capitaine d'industrie aussi talentueux soit-il dans l'art de communiquer, faire rater le train de l'histoire à notre pays. Il serait temps que cette belle entreprise revienne à ses fondamentaux !

Après des années d'errance, d'erreurs, il est devenu vital d'engager une profonde mutation en privilégiant systématiquement les transports en commun n'utilisant pas la route.

Ce principe aurait l'avantage d'engendrer un cercle vertueux de soutien :

De notre industrie ferroviaire par le lancement de grands travaux d'infrastructures, de construction de nouveaux trains permettant de massifier et de densifier le réseau afin d'augmenter l'offre voyageur et fret

A la sortie de la dépendance énergétique, source de déficit de notre balance commerciale, de réduction du coût environnemental et sanitaire en supprimant les émanations de CO₂, de particules fines responsables du réchauffement climatique et du décès de 40 000 personnes dans notre pays par an

Au retour à une certaine cohésion grâce à l'emploi massif, par l'individu, des transports en commun.

Il est impératif après des décennies d'égarement de revoir le Schéma National des Infrastructures de Transport afin de lui donner les moyens de ces ambitions. Sa priorité doit être, via une fiscalité « écologique » et à l'instar de nos amis allemands, l'augmentation de 50 % du Fret Ferroviaire d'ici 2020, la systématisation du Ferrou tage, la densification et la massification du réseau et de l'offre en coordonnant la complémentarité des liaisons TGV et Inter cités en élargissant l'amplitude du service (H24).

Il serait coupable de laisser penser à nos concitoyens que la civilisation de l'automobile est immuable.

Il est du ressort et de la responsabilité de nos gouvernants d'entamer cette mutation, avec sérénité, pédagogie, en faisant de surcroît l'histoire sans la subir.

Cette logique d'optimisation et de rationalisation de nos transports rejoint en cela l'une des

conclusions des assises du train de février 2012 annonçant la fin du « tout TGV ». Il est effectivement dommageable d'utiliser un TGV pour effectuer du « cabotage » en bout de ligne ou sur des voies classiques. Dans ces deux cas, il est incontestablement préférable d'utiliser des moyens de transport adaptés.

Néanmoins, dans le cas préoccupant des dessertes TGV Inter-secteurs d'Arras et Douai cette logique ne peut s'appliquer ou se justifier puisque ces deux gares ne sont pas en bout de ligne. De surcroît, dans le cas de celle d'Arras, des travaux d'infrastructures de l'ordre de 80 millions d'euros permettraient de la raccorder totalement dans sa partie nord à la LGV.

Ce raccordement de la gare d'Arras à la LGV Nord permettrait de pérenniser son statut de desserte TGV en faisant de cette dernière un nœud ferroviaire permettant une rupture de charge rationnelle vers les villes satellites du Sud de la région.

Cette position centrale dans le dispositif d'irrigation des personnes et des biens permettrait non seulement d'optimiser nos transports, de les rendre « incitatifs » en regard des déplacements automobiles tout en respectant notre environnement.

Il est temps d'envoyer un signal fort de votre volonté affichée, d'amplifier la décentralisation en donnant enfin au territoire Artésien une chance de se développer au sein de sa propre métropole à l'instar de Lille. Sans connexion de qualité vers les autres territoires Français et Européens la future métropole Artésienne ne saurait prétendre « exister » face à « l'ogre » Lillois, car elle n'aura comme actuellement que très peu d'attrait pour les investisseurs.

Il faut savoir, à notre avis, anticiper les changements en tenant compte des indicateurs factuels tel celui publié par l'Insee mettant en lumière le fait que le solde migratoire de la métropole Lilloise est devenu négatif à l'inverse de celui des villes de Douai, Béthune, Arras, Lens, ...

Le développement de notre région ne peut se faire éternellement autour de la métropole Lilloise. Il est temps de créer deux autres pôles de développement :

L'un au sud de la région avec un centre qui trouve sa légitimité de part sa position géographique et historique : Arras (Métropole Artésienne).

L'autre sur la côte d'opale avec son centre à Calais ou Boulogne sur Mer (Métropole d'Opale).

Nous souhaitons vous informer que la direction de RFF nous a confirmé dernièrement que la gare d'Arras était sous exploitée, ce qui nous pousse à penser qu'elle pourrait en termes de TER devenir une solution à l'engorgement de la gare de Lille Flandres (Les travaux d'un montant de 57 M€ ne font que repousser de quelques années l'engorgement structurel de la gare de Lille Flandres).

La mise en place de l'ouvrage d'art dit du « saut de mouton » évoqué précédemment dans ce courrier permettrait de systématiser l'idée du TERGV initié par Monsieur Percheron. Ceci en proposant aux utilisateurs du TER/TGV, exclusivement des liaisons rapides entre Lille et Arras (Sans réservation pour les usagers du TER). **La rupture de charge vers les autres agglomérations de la région se fera en TER à partir d'Arras dont la position centrale devrait définitivement éviter cette aberration consistant à faire monter l'ensemble des usagers à Lille pour ensuite les faire redescendre ! Ce choix discutable, ne privilégiant que la métropole Lilloise, condamne la grande majorité des habitants du bassin minier, de la côte d'opale et du sud de la région à voir leurs temps de trajet augmenter de 20 à 30 %. Ce dispositif devra être, à titre d'exemple, complété par le raccordement de la gare de Cambrai à celle d'Arras.**

Cette mise en application nécessite une vision globale des besoins et du réseau en mixant dans un souci d'efficacité TER/TGV/TERGV. En privilégiant dans un cas l'utilisation d'un TGV ou dans l'autre celui d'un TER, mais surtout, dans un souci d'économie en évitant de faire circuler quasi simultanément sur les mêmes lignes des TGV et des TER à quelques minutes d'intervalles (Voir exemple sur le tronçon Lille/Douai/Arras vers Amiens ou Rouen).

Nous sommes dorénavant dans un monde ouvert, où les frontières ont tendance à s'effacer. Il paraîtrait donc aberrant de perdurer dans la « gabegie » économique et environnementale en laissant cohabiter différents types de transports dans un même temps et sur des voies parallèles voir identiques.

Ce recollement des besoins des citoyens en termes de transport au niveau Régional et National pourrait être arbitré par une autorité indépendante composée de représentants de l'état, de la région, de l'ARAF, de la SNCF, de RFF et chose nouvelle, d'un collège d'associations représentatives des voyageurs utilisant les TER/RER/Inter-cités/TGV.

La présence d'utilisateurs au sein de cette autorité aurait la vertu, grâce à un regard neuf et empreint d'expérience, non seulement d'influer sur les orientations mais aussi les décisions de la SNCF. Enfin, elle apporterait de façon visible un vent de démocratie dans nos transports.

Nous souhaiterions qu'il soit donné les moyens à cette autorité d'engager un travail d'audit et d'enquête sur la gestion de la LGV Nord par la SNCF ainsi que sur les nombreuses anomalies constatées (Exemple des 15 suppressions de l'arrêt de Douai en cas de retard du TGV vers Lille depuis décembre 2011).

En attendant la mise en place de ces chantiers, il est de votre ressort et de votre responsabilité d'engager dès à présent et dans l'urgence les adaptations permettant de maintenir une offre qualitative et quantitative sur les villes d'Arras et Douai vers la province.

Concernant la problématique sur laquelle nous portons aujourd'hui notre attention à la veille du changement de service, il semble que malgré l'intervention de la Région, de Monsieur Jacques Vernier et de notre association auprès de votre Ministère, il ne sera pas possible de maintenir une offre quantitative et qualitative sur les TGV dits Inters-secteurs à partir d'Arras et Douai vers la province en desservant les gares de Massy, Marne la Vallée et Roissy.

Nonobstant le discours rassurant de Mme Dalibart lors de notre rencontre du mois de juillet, nous constatons une nouvelle fois que nos craintes prennent forme puisque dès le mois de décembre de cette année nous perdrons 2 TGV sur la gare d'Arras et 3 sur la gare de Douai.

En décembre de l'année dernière, lors de la mise en place du « cadencement », le premier TGV numéro 5400 desservant Douai et Arras vers Bordeaux avait été remplacé par un train vers Strasbourg. Nous savions pertinemment que ce TGV ne rencontrerait pas le succès de celui desservant Bordeaux puisqu'en 2005 la mise en place d'un même TGV vers Strasbourg s'était soldée par un échec (Voir Bilan Loti de 2008).

La direction commerciale d'axe TGV Nord a donc eu tout le loisir de justifier la suppression de ce TGV puisqu'elle l'avait elle-même programmée et préméditée (TGV5400 vers Strasbourg). Dans un premier temps, cette suppression ne devait concerner que les dessertes d'Arras et Douai, puis devant notre mobilisation, nous avons obtenu la remise en service d'un TGV équivalent vers Montpellier mais sans arrêt à Douai !

En conséquence, les usagers des Inter-secteurs de Douai, Cambrai, Valenciennes n'auront d'autre solution pour se rendre à l'aéroport, à Marne la vallée, ou Massy que de prendre des TER financés par la région dont les correspondances ne sont absolument pas adaptées (Il est d'ailleurs inquiétant de penser que Monsieur Pepy puisse avoir l'ambition de reprendre la gestion des infrastructures ferroviaires alors qu'il ne semble pas en capacité à travers ses services de coordonner les besoins des usagers en terme de correspondances entre les TER et les TGV).

Leurs temps de parcours seront rallongés de 20 à 30 % et ils devront de surcroît avoir recours à l'achat d'un forfait TER. On peut donc parler ici de double peine, voir de triple peine puisque s'agissant des quelques centaines de migrants économiques empruntant régulièrement ces trains, ils devront après le « traumatisme » du 11 décembre, demander de nouveau des aménagements d'horaires à leurs employeurs avec les conséquences que l'on peut aisément comprendre.

Hormis cette aberration, la Direction de l'Axe TGV Nord semble vouloir aller plus loin dans sa logique de « rentabilité » en déléguant totalement à l'AO la charge de dispatcher les usagers en provenance de la province à partir de Lille vers les villes moyennes de la région via les TER ou les TER GV dont

elle a de surcroît le monopole. Nous pensons à l'instar de la Fnaut que la mise en Délégation de Service Public (DSP) peut générer un « cercle vertueux » passant par une réduction des coûts d'exploitation permettant l'augmentation de l'offre et par voie de conséquence l'afflux de nouveaux usagers tout en assurant à l'AO une réduction de ses subventions et de l'énergie consommée que l'on peut estimer, en s'appuyant sur le modèle Allemand, à 25% (Voir Rapport des cabinets Beauvais Consultants pour le PREDIT).

Nous avons été stupéfaits d'apprendre fin juin lors d'une rencontre avec la Direction de l'Axe TGV Nord que les villes d'Arras et Douai ne seraient plus desservies à partir de l'aéroport de Roissy entre 0h00 et 18h47 ! Ceci n'est pas acceptable puisque la priorité de notre association sur les Inter-secteurs n'est pas la défense des trains de la quelques centaines d'abonnés forfaits ou fréquences qui sont cependant des sources de revenus non négligeable pour la région mais plus sûrement celle de nos aînés, de nos familles en provenance de la province ou de l'aéroport.

Les usagers occasionnels, famille, gens âgés en provenance de la province ou de l'aéroport de Roissy désirant se rendre à Arras ou Douai devront non seulement subir une rupture de charge entraînant au minimum un allongement de leur temps de parcours de 20 à 30 % mais aussi le parcours pénible entre la gare de Lille Europe et Lille Flandres avec leurs valises, et parfois des enfants en bas âge.

Il s'agit également du maintien de l'ouverture et du développement économique et touristique de notre région aux autres territoires qu'ils soient Nationaux, Européens ou Mondiaux. Il n'est ni raisonnable, ni envisageable de penser que nos décideurs pourraient laisser le soin à une entreprise publique de décider de notre avenir.

Les périodes de « hub » sur l'aéroport de Roissy s'échelonnent équitablement sur la journée. Le fait de supprimer l'offre sur deux villes entre 0h00 et 18h47 n'a d'autre dessein que la suppression à court terme de la demande faute d'offre.

Ce stratagème, la SNCF l'emploie depuis des années en utilisant patiemment et savamment le mécanisme de l'érosion de la demande en proposant une offre anachronique et ne touchant qu'une minorité.

Nous en voulons pour preuve que les horaires proposés à partir de Roissy vers Arras et Douai ne donneront principalement satisfaction qu'à la quelque centaines d'abonnés de ces deux villes au détriment des milliers d'usagers occasionnels de l'aéroport qui sont principalement des touristes Français ou étrangers.

A la veille de l'ouverture du Louvre Lens on peut s'étonner et s'interroger d'un tel oubli !

Nous souhaiterions donc vivement qu'il soit remédié non seulement à la suppression de l'arrêt de Douai sur le premier TGV du matin à destination de la province (Ex TGV5400 vers Strasbourg), mais aussi à l'absence de desserte des villes d'Arras et Douai entre 0h00 et 18h47 à partir de Roissy. En attendant ces améliorations, il nous semble indispensable, en tant qu'Autorité Organisatrice, que vous procédiez dans l'urgence aux adaptations suivantes (Chantier d'Adaptation/Coordinations des Correspondances TGV/TER) :

- Mise en place de Correspondances à 10 minutes en gare d'Arras entre les TGV et les TER ou TER GV en provenance ou à destination de Douai, Lens, Béthune, Lille. Notre attention se porte en particulier sur l'absence de correspondance adaptée suite à la suppression du TGV5400 en gare de Douai. Il est nécessaire qu'un TER reliant Douai et Arras soit mis en place dès décembre 2012 avec une correspondance à 10 mn en gare d'Arras permettant aux Douaisiens et Cambrésiens de prendre le futur TGV de 6h33 à destination de Montpellier). Cette demande concerne aussi les TER en provenance de Lens et Béthune, ...
- Cette demande porte aussi sur l'adaptation des correspondances entre les TGV et les TER entre les gares de Lille Flandres et Europe en provenance ou à destination des villes moyennes de la région. Nous souhaiterions que le temps d'attente entre ces correspondances soit compris entre 10 et 15 minutes

maximum au regard des 40 voire 50 minutes d'attente constatées depuis la mise en place du cadencement.

- En dernier lieu, nous souhaiterions que soit enfin prise en compte notre proposition de grilles horaires datant du mois de juillet évoquant non seulement une adaptation de l'offre TGV sur celle de 2006 (7 AR sur les villes d'Arras et Douai vers ou à destination de la province) mais aussi la possibilité pour les usagers du TER d'emprunter entre Lille et Arras les TGV, ce qui aurait la vertu de supprimer des TER entre Lille et Arras (Réduction des coûts pour l'AO, confort accru pour les usagers du TER et bilan carbone amélioré sur ce tronçon). Cette réflexion peut être étendue à d'autres lignes.
- Plus globalement et avec le soutien du ministère des transports qui semblait fortement intéressé par cette idée lors de notre rencontre du mois de juillet avec les conseillers de Monsieur Cuvillier, Messieurs Matabon et Lambert, nous souhaiterions que soit mise en œuvre des assises du train en début d'année prochaine sous votre égide avec la participation des 4 associations d'usagers du train de la région, la SNCF, RFF, ... Cette table ronde serait l'occasion de recueillir les besoins des usagers via leurs représentants, de coordonner les besoins en terme de TER et de TGV et d'utiliser cette instance comme un laboratoire d'idées sur les évolutions nécessaires de nos transports (DSP, TGV ER, Ouvrage d'art « saut de Mouton » au Nord d'Arras,...).

La création d'une autorité indépendante regroupant l'ensemble des acteurs du rail dont le premier chantier serait d'auditer le fonctionnement de la LGV Nord.

En dernier lieu, en l'absence d'avancées notables sur les points évoqués dans ce courrier nous envisageons très sérieusement de proposer aux associations d'usagers formant notre regroupement national le « Cnut » de répondre à notre proposition de rassemblement devant le ministère des transports en début d'année prochaine avec le soutien et la présence de nos élus.

Espérant pouvoir vous rencontrer prochainement, nous vous prions de croire Monsieur le Ministre, en l'expression de notre parfaite considération.

Le bureau du CUF Npdc