

Le 24 Janvier 2016

Relations TER inter-régionales Création de la gare TGV de Vandières

Les relations ferroviaires entre les Régions Hauts de France et Grand Est sont actuellement conçues avec un passage obligé par Paris, d'une part car les TGV intersecteurs directs ne desservent bien ni Metz ni Nancy, d'autre part car les relations TER, anciennement Intercités, Lille-Metz-Strasbourg ou Lille-Reims, sont déplorables.

- **Le projet de gare de Vandières**

Nous nous étonnons qu'un projet déjà déclaré d'utilité publique et quasiment « sur les rails » ait été ajourné par l'ex-Région Lorraine.

Nous pensons que ce projet d'aménagement a une importance nationale et pas seulement Lorraine ! De fait cette gare ne sert que pour l'arrêt des TGV Interssecteurs, provenant des autres Régions de France, et desservant l'aéroport de Roissy au passage. L'avis des voyageurs venant de Lille, Nantes, Lyon ou Bordeaux aurait aussi mérité d'être pris en considération. Cette gare est également importante pour les liaisons internes à votre nouvelle Région, de Strasbourg vers l'axe Mosellan, d'autant plus avec la nouvelle LGV.

La liaison autocar depuis Metz ou Nancy vers Lorraine TGV est particulièrement malcommode : On attend dehors (même pas un abribus à Nancy!), on doit se séparer de ses bagages en soute (risque de vols), on se casse le dos et on se cogne la tête pour mettre les bagages en soute, on est à l'étroit et on ne peut rien faire dans le car (éclairage insuffisant) sans compter les aléas de circulation en cas de neige par exemple. Offrir « ça » aux touristes internationaux qui viennent depuis Roissy visiter Pompidou-Metz ou le Musée Arts Déco à Nancy (prisé de nombreux Japonais), c'est tout simplement indigne.

La création de la gare de Vandières est une évidence d'aménagement du territoire et il est indispensable que la nouvelle Région Alsace – Lorraine – Champagne Ardenne apporte son entier soutien à ce projet.

- **Les dessertes TER ou Intercités entre nos deux Régions : typiquement Lille-Metz, mais aussi Lille-Reims, nécessitent une bien meilleure coordination entre nos Régions :**

Principes actuels des trains Lille-Metz

Il n'existe plus aucun Intercité Lille Strasbourg. Des TER relient Metz à Charleville Mézières. De Lille à Charleville il faut changer de TER à Aulnoye et/ou Hirson. A Charleville il est rare qu'une correspondance permette de faire Lille-Metz.

Ce saussionnage est une catastrophe pour cette liaison : le nombre de correspondances est déjà dissuasif, s'y ajoute l'aléa des retards de trains, et la disparitions de ces liaisons des sites de réservation Voyages-sncf.com (car trop de correspondances).

De fait la liaison Lille-Metz (et même Hirson-Metz!!) est toujours proposée en TGV via Paris, de manière très inconfortable (changement à Paris ou autocar depuis Lorraine-TGV) et pour un prix jusque trois fois plus élevé que le trajet direct.

Préconisations du rapport Duron :

Le rapport Duron a découvert une liaison Intercité « Hirson-Metz », que nous ne connaissions pas (!) et pour cause, elle est constituée de deux trains distincts en correspondance à Charleville : une rame fait Lille Charleville en étant TER de Lille à Hirson puis Intercités de Hirson à Charleville ; Une autre rame fait Epernay-Reims-Charleville-Metz en étant TER de Epernay à Charleville puis Intercités de Charleville à Metz : Un exemple typique de saussionnage qui ne correspond à rien d'autre que des cases comptables pour la SNCF.

Le rapport Duron préconise le transfert aux TER « sans ajout de circulation » en raison du « faible trafic » (!)

Desserte souhaitable

La desserte presque idyllique citée par le rapport Duron (Lille-Metz avec un seul changement à Charleville !) n'existe à vrai dire que très peu, un seul train par semaine le samedi (Hirson 14h48, Metz 19h13). Au retour c'est un le matin (Metz 7h04) et un le soir (Metz 18h35) chaque jour.

Bien évidemment l'utilisation de ces trains ne peut qu'être ridicule vu les horaires et les prix proposés : voir ci dessous.

Train	06h28	08h51	10h40	12h17	14h48
Departure	HIRSON GARE 12h04	HIRSON GARE 15h04	HIRSON GARE 17h04	HIRSON GARE 19h11	HIRSON GARE 19h13
Arrival	METZ VILLE	METZ VILLE	METZ VILLE	METZ VILLE	METZ VILLE
Correspondances	2 corresp. 5h36	2 corresp. 6h13	2 corresp. 6h24	2 corresp. 6h54	1 corresp. 4h25
Type	TER, TGV	Train, TGV	TER, TGV	Train, TGV	TER
2 ^e classe	81,10 €	75,30 €	68,40 €	71,30 €	-
1 ^{ère} classe	103,50 €	109,50 €	88,50 €	106,40 €	35,70 €
Spécificités	8 PLACES à ce prix				

Le 2 octobre à partir de 17h en 2^e classe

Le 3 octobre (J+1)

Le 4 octobre

Le 5 octobre

Le 6 octobre

Le 7 octobre

Le 8 octobre

Le 9 octobre

Le 10 octobre

Le 11 octobre

Le 12 octobre

Le 13 octobre

Le 14 octobre

Le 15 octobre

Le 16 octobre

Le 17 octobre

Le 18 octobre

Le 19 octobre

Le 20 octobre

Le 21 octobre

Le 22 octobre

Le 23 octobre

Le 24 octobre

Le 25 octobre

Le 26 octobre

Le 27 octobre

Le 28 octobre

Le 29 octobre

Le 30 octobre

Le 31 octobre

Nous ne voyons pas pourquoi le potentiel de trafic serait notablement moins grand sur Lille-Charleville – Reims/Metz, que sur Lille-Amiens-Rouen.

Nous demandons le rétablissement d'Intercités Lille-Metz, ou une desserte TER refondue et efficace comme sur Lille-Amiens-Rouen.

Principes actuels des missions Lille-Reims Dijon :

Il n'existe plus aucun Intercités Lille Reims et peu de Reims-Dijon.

De fait les liaisons Lille-Dijon ou Lille-Reims ou Reims Dijon sont presque toujours proposées en TGV via Paris, pour un prix bien plus élevé que le trajet direct.

Préconisations du rapport Duron :

Vu que le rapport Duron n'a pas cherché à créer de nouvelles lignes, cette liaison est ignorée sauf pour Reims-Dijon où l'unique Intercités hebdomadaire (!) est préconisé à transférer en TER .

Desserte souhaitable

Rétablissement de trains Lille-Reims-Dijon