

Relations entre les régions Hauts de France et Grand Est

Les Régions Hauts de France et Grand Est étaient autrefois reliées par des trains directs, notamment sur « l'artère Nord Est » Lille-Charleville-Metz, et par l'axe Laon-Reims : Amiens-Laon-Reims et Lille Saint-Quentin Laon Reims. Au fil du temps on a assisté à une « balkanisation » de ces liaisons, qui sont devenues quasiment inutilisables, et de fait ne sont même plus proposées par les billetteries informatiques (car trop de changements de trains).

En outre un autre point de liaison, pour desservir Nancy ou Metz au départ de Lille (ou de Strasbourg!) serait à créer au niveau de la future gare de Vandières.

Nous souhaitons une action conjointe des deux Régions pour améliorer ces dessertes et éviter des correspondances systématiques à Paris !

Lille – Metz (Strasbourg)

Il n'existe plus aucun train Lille Strasbourg via Charleville. Des TER relient Charleville Mézières à Metz. 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.

Il y a quelques années il y avait plusieurs TER Lille-Charleville chaque jour. Jusqu'à ce que les matériels restent « chacun chez soi », ce qui a imposé une correspondance à Hirson.

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.

De fait la liaison Lille-Metz (et même Hirson-Metz!!) est toujours proposée par Voyages-sncf ... 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.

Le rapport Duron a fait apparaître une liaison Intercité « Hirson-Metz », que nous ne connaissions pas (!) et pour cause, elle est constituée de deux trains distincts en correspondance à Charleville, un exemple typique de saussionnage qui ne correspond à rien d'autre que des cases comptables pour la SNCF :

- une rame (de type « TER ») fait Lille Charleville en étant TER de Lille à Hirson puis Intécités de Hirson à Charleville ;
- Une autre rame similaire fait Epernay-Reims-Charleville-Metz en étant TER de Epernay à Charleville puis Intercités de Charleville à Metz .:

Le rapport Duron préconisait le transfert aux TER « sans ajout de circulation » en raison du « faible trafic », sans beaucoup s'interroger sur les causes de ce trafic moribond.

Or 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.

Hauts de France

Bien évidemment **l'utilisation de ces trains ne peut qu'être ridicule** vu les horaires et les prix proposés : voir exemple pratique ci après :

Horaires	Origine	Destination	Correspondances	TER	TGV	1ère classe	2ème classe
06h28	HIRSON GARE	METZ VILLE	2 corresp.	5h36		103,50 €	81,10 €
08h51	HIRSON GARE	METZ VILLE	2 corresp.	6h13	Train, TGV	109,50 €	75,30 €
10h40	HIRSON GARE	METZ VILLE	2 corresp.	6h24	TER, TGV	88,50 €	68,40 €
12h17	HIRSON GARE	METZ VILLE	2 corresp.	6h54	Train, TGV	106,40 €	71,30 €
14h48	HIRSON GARE	METZ VILLE	1 corresp.	4h25	TER	35,70 €	-

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 de trains Lille-Metz, ou a minima Lille Charleville, avec une correspondance sérieuse.

Lille / Amiens – Laon – Reims

Il n'existe plus aucun train Lille Reims ni Amiens-Reims.

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

La dégradation progressive de la relation Amiens - Reims depuis 2012 pour des raisons internes aux Régionsse fait au détriment des usagers, n'ayant plus de moyen correct de transport.



*Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports*

Association agréée de consommateurs

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

Hauts de France

Malheureusement, cela risque de s'accroître le 12 décembre avec le prochain service SA 2017. En effet, selon nos informations, la **Région Grand Est** ayant décidé de mettre en place un "cadencement" sur l'axe Laon – Reims, la dernière relation qui était encore possible en matinée la semaine entre (St Quentin) Tergnier – Laon – Reims avec changement à Laon, **est supprimée** suite au départ avancé de 10 mn du TER Grand Est en gare de Laon (qui part donc exactement à l'heure où arrive le TER provenant d'Amiens, 7h33 !)

Nous souhaitons le rétablissement de trains Amiens ou Lille -Laon- Reims évitant l'inconfort de ces correspondances impossibles.

Le projet de gare de Vandières

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 Intersecteurs, 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)...

La création de la gare de Vandières est une évidence d'aménagement du territoire et il nous semble indispensable que la nouvelle Région Grand Est apporte son entier soutien à ce projet.