



## **La convention TER 2018-2019**

Les conséquences de la baisse de l'offre : un réseau TER Normandie anémié

## **La convention 2020-2029**

Une offre régionale TER + ex Intercités

**Les attentes de la FNAUT Normandie pour la nouvelle  
mandature du conseil régional**

30 juin 2021

## **Focus sur la convention TER 2018-2019 : Une baisse de l'offre sans réduction du coût pour la collectivité**

Le conseil régional et la SNCF vantent souvent le TER normand pour sa régularité, une des meilleures de France. Oui c'est incontestable, notamment pour tous les trains qui ne touchent pas Paris...mais, si c'est nécessaire, ce n'est pas suffisant pour que le train régional soit attractif.

Dans un rapport intitulé « Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence » publié en octobre 2019, la Cour des Comptes avait dressé un constat de la situation des réseaux TER, en mettant en évidence une dérive des coûts, une fréquentation parfois insuffisante et une mauvaise valorisation des moyens. Dans sa réponse au bilan établi par ce rapport pour la Normandie, le président du conseil régional avait développé une argumentation sur les actions engagées, plutôt orientée vers une justification des choix stratégiques et des orientations que vers une véritable analyse de la situation du TER normand.

Les associations d'usagers avaient pu constater les dégradations de l'offre TER en 2018, et observer de visu la baisse de fréquentation dans les gares et dans les trains. A de nombreuses occasions, nous avons joué le rôle de lanceur d'alerte, sans trop être entendus. La publication de ce rapport venait confirmer des ressentis en les quantifiant et nous a amené à étudier plus en profondeur le constat dressé par la Cour des Comptes.

D'autres sources de données complémentaires permettent de constater leur grande convergence pour faire un état des lieux objectif.

Les sources utilisées sont :

- Le rapport de la Cour des Comptes d'octobre 2019, cité ci-dessus,
- Les différents rapports annuels d'activités TER Normandie (où les données sont fournies de manières désordonnées et confuses)
- Les data SNCF (fréquentation des gares)
- Les données de l'Autorité de Régulation des Transports

Toutes ces données publiques collectées et mises en perspectives permettent retracer l'évolution du TER normand entre 2015 et 2019 et d'en dresser un portrait sans concession qui pourrait être illustré par cette formule :

**« Le TER normand souffre d'anémie chronique et un mauvais traitement lui a été administré. »**

Le scénario qui s'est joué pendant cette période est le suivant :

Depuis le début de la décennie 2010, le déficit des trains d'équilibre du territoire (Intercités à la SNCF), allait croissant et l'Etat souhaitait s'alléger du fardeau.

La convention signée en 2016, actait le financement par l'Etat de 40 trains pour remplacer les trains Corail en contrepartie de la prise de gouvernances par la Région des trains Intercités au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Elle prévoyait aussi que cette dernière prenait en charge, de façon anticipée, les déficits des Intercités pour les années 2018 et 2019, soit 35 millions pour chacune des deux années. Pour honorer ces charges nouvelles, la Région a cherché à faire des économies sur la facture du TER ce qui s'est traduit par une baisse de l'offre ferroviaire, soit en supprimant des dessertes soit en transférant certains services vers l'autocar.

Cette opération s'est révélée être un jeu de dupes. Tout le monde a été perdant...sauf la SNCF. Le ferroviaire est un système à coûts fixes (Personnels, infrastructures, matériel roulant, gares...). La fréquence est un élément pour doper la fréquentation et les recettes. C'est aussi un levier pour peser sur les coûts fixes avec une meilleure rotation du matériel roulant et une meilleure productivité des

personnels. Lorsqu'au contraire on diminue l'offre train-km, le poids des charges fixes fait monter le coût unitaire du train-km produit et finalement le coût du service ne diminue pas.

La spirale négative s'enclenche : diminution de l'offre, desserte moins attractive, baisse de la fréquentation, baisse des recettes, diminution de la productivité des personnels, augmentation du prix du train-km, et finalement, à l'inverse du but recherché, une hausse de la contribution d'exploitation régionale. Alors, pour rester dans les limites du budget, il peut être tentant, à nouveau, de transférer sur route certaines relations, un car à 4 € du km c'est mieux qu'un train à 25 €, de baisser l'offre sur certaines lignes etc...la boucle repart pour un tour !

Nous vous proposons une analyse des faits et des résultats sur la période 2015-2019 qui démontre l'impact d'une baisse de l'offre sur le fonctionnement global du système ferroviaire régional :

- 1- Quel est le constat de la baisse de l'offre organisée par la nouvelle convention 2018-2019 ?
- 2- Quelle a été l'évolution du montant de la facture SNCF ? Quelles peuvent-être les explications de cette évolution ?
- 3- Quelles sont les conséquences sur la fréquentation du TER normand?
- 4- Quelles sont les conséquences sur les recettes directes, payées par les usagers en achetant leur billet ?
- 5- Comment a évolué le rapport recettes directes/charges en Normandie et dans d'autres régions ?
- 6- Comment évolue le coût du voyageur-km
- 7- Quelles sont les conséquences sur la subvention d'exploitation versée par le conseil régional pour payer le différentiel entre le coût global de la SNCF et les recettes directes ?

L'étude qui suit portera sur l'évolution des données du TER normand entre 2015 et 2019 mais également sur une comparaison avec les autres régions françaises, même si chaque région a sa spécificité. La Normandie est la seule région à ne pas avoir pas de liaison TGV avec Paris, celles-ci étant assurées par les trains Intercités. La référence à l'année 2017 est instructive puisque c'est la dernière année où les Régions n'avaient pas encore pris en charge les lignes Intercités dont l'Etat voulait se décharger (2 lignes seulement avaient été reprises par Grand-Est) et sont donc comparables entre elles.

La comparaison avec la Bretagne et les Pays-de-la-Loire apporte un éclairage utile dans la mesure où les populations régionales sont du même ordre de grandeur. Bien évidemment, chaque région a sa configuration propre : la Bretagne a un réseau TER plus simple, centré sur Rennes, ne touchant pas Paris ; Pays-de-la-Loire a un grand réseau TER en étoile centré sur Nantes. Ces deux réseaux ont organisé une bonne coordination avec le TGV. La Normandie exploite un réseau plus compliqué, la maintenance du matériel est moins centralisée, l'offre Intercités est positionnée sur les liaisons les plus rentables. La métropole de Rouen a également un réseau en étoile mais avec une offre hétérogène selon les branches, paradoxalement très insuffisante sur les deux axes qui concentrent les plus gros trafics automobiles de l'agglomération rouennaise, vers le Nord-Est en direction de Serqueux et vers le Sud-Ouest en direction du Roumois.

## **1- Le constat : la mise en œuvre d'une baisse de l'offre TER en 2018 et 2019**

Lors des deux premières années de mandat du nouveau conseil régional normand, 2016 et 2017, l'offre est encore basée sur les conventions des deux ex-régions Basse et Haute-Normandie. En 2017, l'offre conventionnée globale est à 7 544 736 trains-km.

La première convention unique de la nouvelle région Normandie portait sur les deux années 2018 et 2019. C'était une convention intermédiaire dans l'attente de la convention de 2020 intégrant les trains Intercités repris en gouvernance par la Région.

Le conseil régional, suite à la charge nouvelle du déficit des trains Intercités de 35 millions d'€, a manifesté sa volonté de faire baisser sa contribution d'exploitation du TER de 5 millions d'€ environ:

La convention 2018-2019 s'est immédiatement traduite par **une baisse significative de l'offre de l'ordre de 11 % entre 2017 (ancienne convention) et 2018 (nouvelle convention).**

L'offre est exprimée en train-km, c'est la somme des kilomètres parcourus par l'ensemble des trains, par exemple un train Paris-Caen est équivalent à 239 train-km.

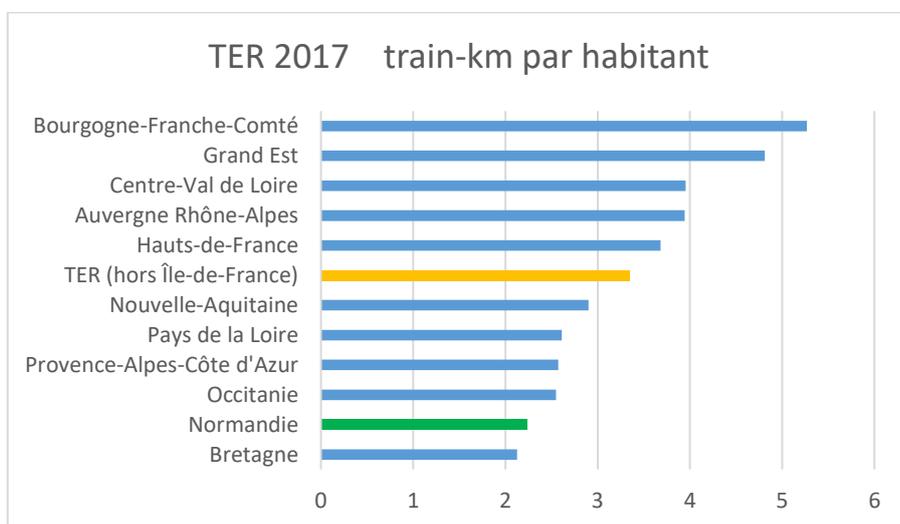
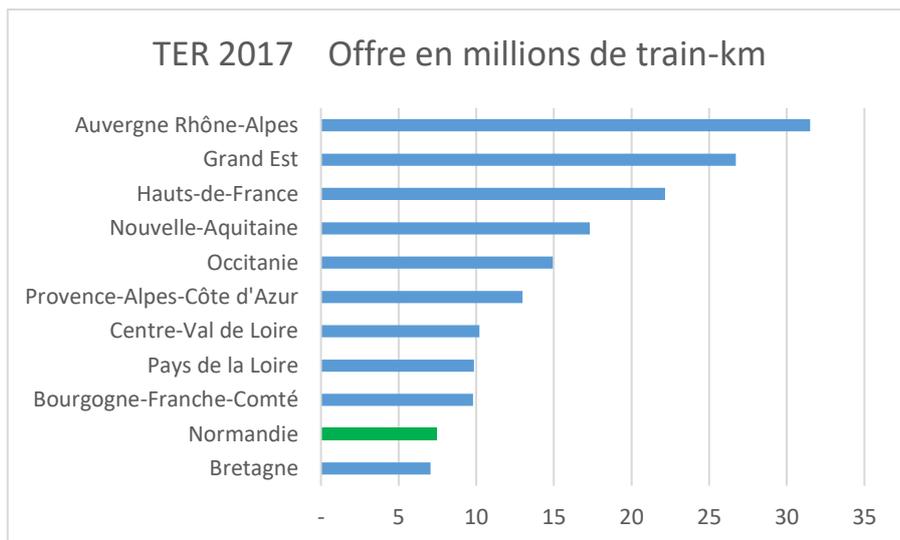
	Total des conventions Haute et Basse-Normandie			1ère convention Normandie	
	2015	2016	2017	2018	2019
train-km convention Basse-Normandie	3 748 326	3 757 773	3 690 689		
train-km convention Haute-Normandie	3 653 081	3 706 394	3 854 047		
<b>trains-km convention Normandie</b>	<b>7 401 407</b>	<b>7 464 167</b>	<b>7 544 736</b>	<b>6 700 076*</b>	<b>6 811 439 *</b>
trains km circulés Basse-Normandie	3 674 226	3 520 674	3 649 244		
trains km circulés Haute-Normandie	3 609 244	3 656 396	3 813 137		
<b>trains km circulés Normandie</b>	<b>7 283 470</b>	<b>7 177 070</b>	<b>7 462 381</b>	<b>6 606 275</b>	<b>6 706 901</b>
Nombre de trains circulés	101 009	97 066	107 093	97 281	91 934
Nombres de jours de grève		Mars à juin 186 366 train- km supprimés en Basse- Normandie	20 jours	39 jours (avril à juin)	3 <sup>e</sup> trim 2019

Autorité de Régulation des Transports et Rapports d'activité TER Normandie

*\*Les données fournies par les rapports d'activité TER Normandie sont différentes à partir de 2018 : Ce ne sont plus les trains-km de la convention mais les trains-km prévus la veille à 17h00 pour le lendemain. On ne trouve plus l'information sur les Train-km de la convention (Offre de transport de référence)*

**Nous constatons une baisse de l'offre du TER normand à partir de 2018... Étions-nous en situation d'offre surdimensionnée en 2017 ?**

En comparant les données avec les autres régions, on constate que la Normandie est parmi celles qui ont l'offre la plus faible en train-km et en train-km par habitant.



Données ART

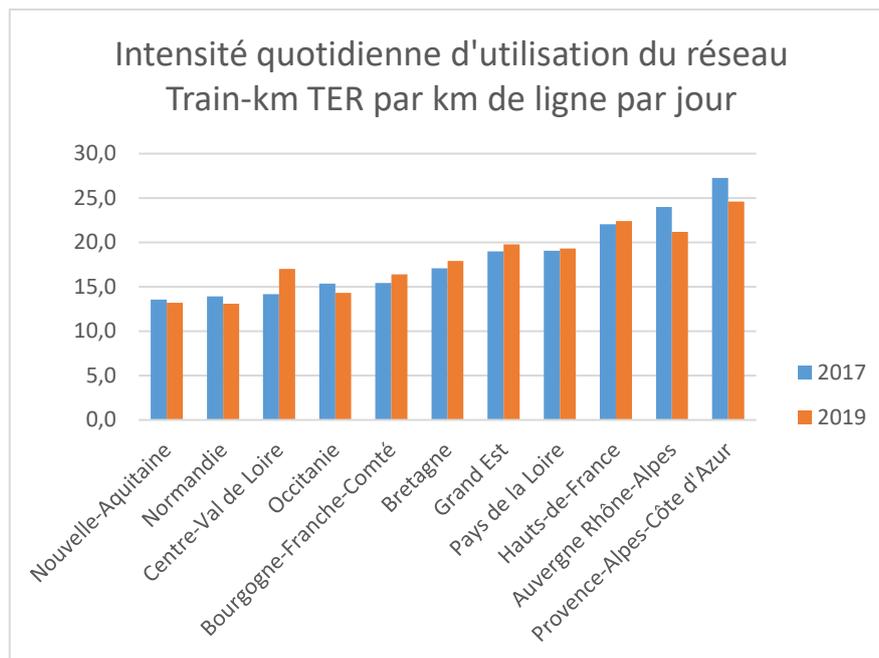
On peut aussi observer qu'alors que l'offre baisse en Normandie à partir de 2018, elle croît en Bretagne et Pays de la Loire. La baisse de l'offre normande est plus de 3 fois supérieure en % à celle observée au niveau national.

### Offre réalisée en train-km par habitants

	2015	2016	2017	2018	2019	Evolution 2019/2015
Normandie	2,18	2,14	2,24	1,99	2,01	-10,3%
Bretagne	2,16	2,11	2,13	2,19	2,20	+1,8 %
Pays-de-la-Loire	2,41	2,42	2,61	2,47	2,57	+6,6%
TER hors Ile de France	3,34	3,20	3,35	3,14	3,24	-3%

### La Normandie a un réseau parmi les moins circulés par les TER.

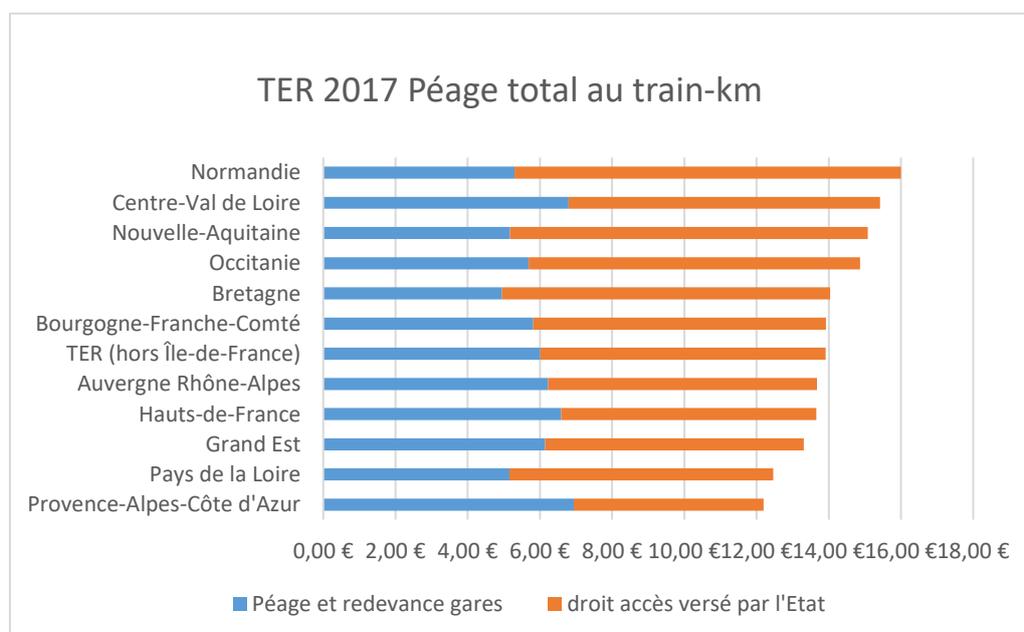
Le nombre de trains qui circulent chaque jour sur le réseau confirme la faiblesse de l'offre normande comparativement aux autres régions. Le graphique met en évidence la réduction du nombre de trains TER entre 2017 et 2019.



Données ART

L'Etat verse à SNCF Réseau un droit d'accès forfaitaire pour le TER de chaque Région, 80 millions d'€ en 2017 pour la Normandie. La faible circulation des TER normands sur le réseau se traduit par le péage le plus cher de France au train-km payé par l'Etat (en orange sur le graphique ci-dessous). Et, bien que la Région Normandie paie le péage au train-km moins cher que d'autres régions (en bleu péage circulation + redevance des gares), le coût total du péage au train-km versé à SNCF Réseau par la Région et par l'Etat est le plus élevé au niveau national.

Remarque : Le droit d'accès versé par l'Etat (10,70 € par train-km en 2017) n'est pas intégré dans les coûts de revient abordés ailleurs dans cette étude.



## Aspects quantitatifs et qualitatifs des dessertes TER normandes

Si l'offre quantitative est déterminante, la qualité de l'offre et sa capacité de réponse aux besoins est tout aussi essentielle. Or l'offre TER normande souffre de plusieurs défauts qui nuisent à son attractivité :

- Des grilles construites ligne par ligne sans suffisamment de vision d'ensemble, ce qui se traduit par une mauvaise organisation des nœuds de correspondances de Caen et Rouen notamment,
- Des correspondances pas toujours optimisées avec les trains « Intercités »,
- Des dessertes qui ne sont souvent pensées que pour les pointes du matin et du soir, mais cependant l'existence de dessertes périurbaines (Rouen, Caen) très réduites en heures de pointe sur certains axes (gares de Bourghéroulde-Thuit-Hébert, Pont-de-l'Arche, celles de la section de Serqueux à Rouen...),
- Un cadencement, mal organisé sur de nombreuses lignes, avec de grands trous de desserte en journée, qui est peu attractif pour les usagers occasionnels,
- Une amplitude journalière réduite avec un dernier train qui part souvent vers 19h00,
- Des remplacements de trains par des autocars pour faire des « économies » allongeant les temps de trajet et/ou ne desservant pas certaines gares (ex Caen-Rouen et Caen-Alençon-Le Mans),
- Des dessertes très allégées voire inexistantes le samedi et surtout le dimanche sur certaines lignes.

## 2- Cette baisse de l'offre s'est-elle traduite par une baisse du coût du service ?

Les données de l'Autorité de Régulation des Transports confirment les chiffres fournis par les rapports d'activités TER de la SNCF.

Les revenus de l'entreprise ferroviaire SNCF évoluent à la hausse de manière très importante entre 2015 et 2019.

A partir de la première moitié des années 2010, l'Etat avait demandé à la SNCF de faire baisser les déficits des trains Intercités. La SNCF a opéré des transferts de charges vers le TER, en particulier en Normandie, elle a imposé à la Région de prendre à sa charge l'ensemble des guichets y compris ceux des gares Intercités (Caen, Rouen, Le Havre...). Il y a probablement eu d'autres transferts dont il est impossible de retracer l'historique dans les données publiques (le centre opérationnel de Rouen par exemple ?).

Les charges du TER sont réparties en 4 ensembles :

- |   |             |
|---|-------------|
| • Circulation (conduite, accompagnement, péage, énergie)  | 42% environ |
| • Gares (Distribution, escale, entretien gares et quais)  | 21%         |
| • Matériels roulants (amortissement, maintenance)   | 17%         |
| • Charges diverses de gestion du TER, charges de support et des charges directement rattachables à la production : conception, adaptation, les charges de structure nationale (redevances), les charges fiscales et diverses autres charges | 20%         |

La hausse constatée en 2019 est imputable au poste « charges diverses » qui passe à 38 millions €, après une stabilité de 2016 à 2018 à 22 millions €.

**La baisse de l'offre s'est traduite par une diminution de 5,3 millions d'€ du poste « circulations » (Accompagnement, conduite, péage, énergie).** Les deux autres postes de charges, matériels et gares, restent globalement stables.

	2015	2016	2017	2018	2019
Coût SNCF (Millions €)	167,52	166,57	176,5	171,17	182,2
Dont coût des circulations (Millions €)		78,9	81,8	76,8	76,5
Offre train-km	7 265 539	7 153 261	7 483 995	6 606 274	6 685 907
Coût train-km	23,06 €	23,28 €	23,58 €	25,91 €	27,25 €
Dont coût circulation au train-km		11,03 €	10,93 €	11,62 €	11,43 €
Coût train-km moyenne France hors IDF	22,90 €	23,53 €	22,99 €	25,10 €	26,60 €

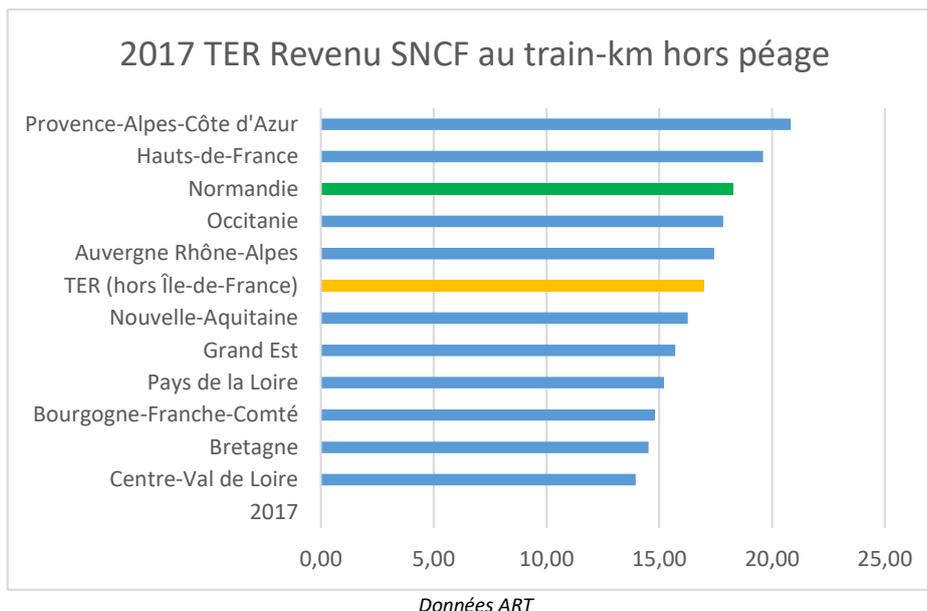
Rapports d'activité TER Normandie et Autorité de régulation des Transports

Le coût « circulation » du train-km augmente de 6,3% en 2018 : Le coût du péage moyen, passant de 3,95 € en 2017 à 4 € le train-km en 2018, n'explique qu'une faible partie de la hausse du coût circulation. On peut faire l'hypothèse que des trains qui ne roulent pas imposent des acheminements coûteux en taxis des équipages (conducteur et agent commercial train) pour aller prendre leur service, revenir à leur lieu de résidence, ou prendre en charge un autre train dans une autre gare. Une analyse des « roulements » des personnels pourrait apporter un éclairage sur ces pratiques qui pèsent sur le coût de circulation.

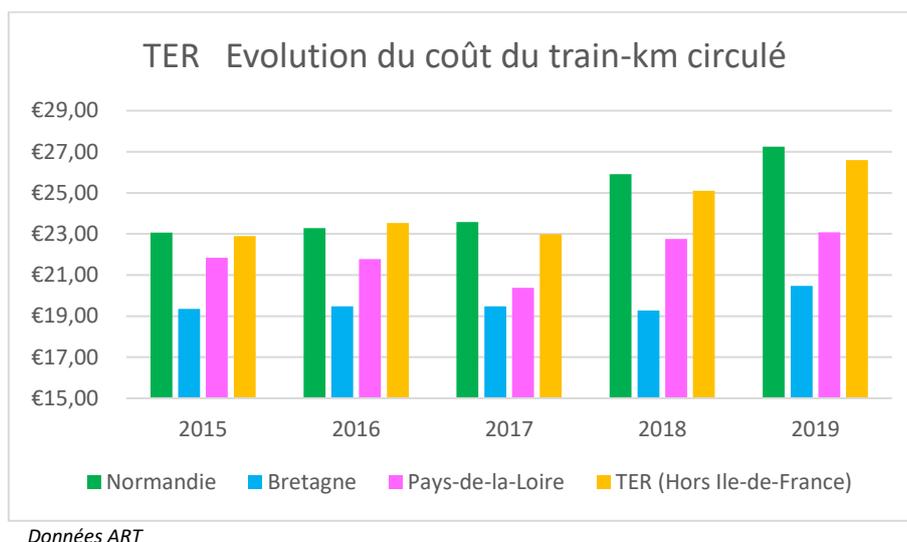
**Cette augmentation de la facture SNCF, malgré la baisse de l'offre,** se traduit par une augmentation importante du coût du train-km circulé, 18 % entre 2015 et 2019. Bien évidemment, cette hausse n'a pas concerné que le TER normand mais, alors que la Normandie avait un coût du train-km dans la moyenne nationale en 2015 (23 €), en 2019, la Normandie paye le train-km 27,25 € quand la moyenne nationale est à 26,60 €.



Source Rapport de la Cour des comptes « les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence » 23 octobre 2019.



En 2017, le coût d'exploitation de la SNCF, hors péage, se classe dans le trio de tête des TER les plus chers. Il n'est pas étonnant que les Régions PACA et Hauts-de-France soient dans les premières à s'engager dans la démarche de mise en concurrence d'une partie de leur réseau TER.



La Région Pays de la Loire qui a augmenté son offre, voit certes le prix du train-km monter, mais en 2019, celui-ci n'atteint que celui que la Normandie payait en 2015. En 2019, la Normandie paye son train-km TER 33 % plus cher que la Région Bretagne qui a réussi à en maîtriser l'évolution (20,47 € en 2019)

#### Comment peut-on expliquer cette évolution ?

Le ferroviaire est un système à coûts fixes importants : Frais de personnels, coût des infrastructures (voies, signalisation, caténaires des lignes électrifiées...), charges de matériel roulant (amortissements, maintenance, rénovation...), charges des gares (distribution, entretien, escale...). Tous ces postes de charges ne baissent pas quand il y a moins de trains qui circulent. Par exemple, la charges « Matériels roulants » évolue de 29,2 à 31,4 millions € entre 2016 et 2019, indépendamment du volume train-km circulés.

## Examinons comment a évolué la productivité des personnels sur cette période

Pour les personnels, il est possible d'évaluer la productivité, d'en mesurer l'évolution dans le temps et de comparer les régions entre-elles. La productivité du système est exprimée sous deux formes :

- **le nombre de train-km produit par agent.** Ce ratio évolue entre 4 000 km et 11 000 selon les Régions.
- **le nombre d'agents pour produire 100 000 train-km.** Ce critère va de 12 environ à 25 selon les réseaux TER.

Année	2015	2016	2017	2018	2019
Effectif agents	1495	1526	1534	1553	1497
Equivalent Temps Plein					
Train-km circulés	7 265 539	7 153 261	7 483 995	6 606 274	6 685 907
Train-km par agent	4 860	4 687	4 878	4 253	4 466
Nombre d'agents pour 100 000 train-km	20,6	21,3	20,5	23,5	22,4

Source Rapports d'activité TER et ART

On peut constater que durant cette période, la productivité des personnels régresse : à effectif quasi constant il y a une diminution de 5,2 % des trains-km circulés en 2019 vs 2017.

Il est intéressant de comparer la situation normande avec celle des autres Régions.

Voyageur-km par agent et train-km par agent, par ancienne région en 2017

	Nombre de voyageur-km Fer	Nombre d'ETPT affectés au TER	Voyageur-km par agent	Nombre de Train-km	Train-km par agent
Basse-Normandie	163 953 751	651	251 849	3 671 386	5 640
Haute-Normandie	248 468 239	923	269 196	3 812 609	4 131
<b>Normandie</b>	<b>412 421 990</b>	<b>1574</b>	<b>262 021</b>	<b>7 483 995</b>	<b>4 755</b>
Bretagne	568 785 273	902	630 582	7 062 513	7 830
Pays-de-la-Loire	753 264 546	1 177	639 987	9 836 184	8 357
Franche-Comté	218 041 452	471	462 933	5 052 270	10 727

Source : Rapport de la Cour des comptes « les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence » 2019

On s'aperçoit que pour l'année **2017**, la Haute-Normandie avait un ratio de **4 131 train-km circulés par agent**, le plus faible score au niveau national. Une expertise serait nécessaire pour en comprendre les raisons. Cette situation perdure probablement dans le nouvel ensemble Normandie.

En 2017, la Normandie globale située à 4 878 train-km par agent est « mauvaise élève » comparée à la Bretagne 7 830 et les Pays-de-la-Loire 8 357 train-km. On peut faire l'hypothèse de charges personnels « Intercités » transférés à TER. Ce facteur a bien évidemment un lien direct avec le coût du train-km produit. La baisse de l'offre intervenue en 2018 et 2019 n'a pu qu'aggraver la situation.

**En 2015, les personnels TER faisait circuler 580 000 train-km de plus qu'en 2019 avec le même effectif ! L'enjeu, pour redresser la situation en Normandie, c'est donc de produire beaucoup plus de train-km avec le même effectif de personnel, pour un surcoût équivalent seulement aux charges marginales (péage, énergie, maintenance matériel).**

Quelle est la situation en Normandie aujourd'hui après la fusion TER / Intercités ? Le ratio s'améliore-t-il ? Nous ne disposons d'aucune information pour en juger.

### **Un exemple de l'actualité en Région PACA montre les marges de productivité existantes :**

*La Région Provence-Alpes-Côte-D'azur avait un contentieux sur les effectifs à transférer lors de l'ouverture à la concurrence d'une partie du TER : Elle contestait les données de la SNCF en évaluant le transfert de personnel surestimé de 40 % et avait saisi l'ART. L'ART avait globalement donné raison à PACA en chiffrant la surestimation à 30 %. La SNCF avait fait un recours devant la Cours Administrative d'Appel de Paris. Cette dernière, dans son arrêt du 6 mai 2021 (RG 20/05166), a validé les arguments de l'ART invalidant le mode de calcul de la SNCF et a confirmé la surestimation du besoin à 25 %. Cet arrêt fera sans aucun doute jurisprudence.*

### **Et pendant ce temps, la vague de suppression des points d'arrêts et de fermeture des guichets a déferlé.**

La SNCF a vendu à la région une liste de points d'arrêts à supprimer: faible desserte et faible fréquentation sont souvent liées. La suppression des arrêts intervient bien souvent sans que le temps de parcours du train soit réduit. 9 points d'arrêts ont disparu en 2017 (6) et 2019 (3).

### **Où est la baisse des charges liées à la fermeture des guichets ?**

Pour faire baisser les coûts la SNCF « a vendu » à la Région l'idée de supprimer les guichets pour réduire les frais de distribution. De la manière la plus sérieuse, lors des conférences d'axes, on nous avait expliqué que les guichets réalisaient de moins en moins d'opérations de vente, que la faible activité pouvait engendrer une situation de souffrance au travail pour les agents et donc qu'il fallait impérativement adapter le service. Les guichets ont fermé à Vire, Villedieu-les-Poêles, Avranches, Pontorson (ouverture estivale maintenue). Un réseau de distributeurs partenaires a été mis en place chez des commerçants ou des offices de tourisme (9 en Normandie).

Le guichet de Coutances a été fermé durant les week-ends, jours de bonne fréquentation, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018 alors que le personnel était toujours présent pour la fonction escale. Il a fallu de nombreuses interventions de l'ADPCR et de la FNAUT Normandie pour que cette situation aberrante cesse : le guichet de Coutances est de nouveau ouvert le week-end depuis décembre 2020.

En 2018, 55 gares disposaient d'un guichet. En 2019, il n'en restait que 33 (3 sont à ouverture saisonnière comme Pontorson-Mont-Saint-Michel), d'après les rapports d'activité TER.

Mais où sont passés les agents qui assuraient la vente dans les guichets fermés puisque l'effectif des personnels n'a pas évolué ? Les services rendus aux usagers ont bel et bien régressé alors que la facture globale a continué de monter !

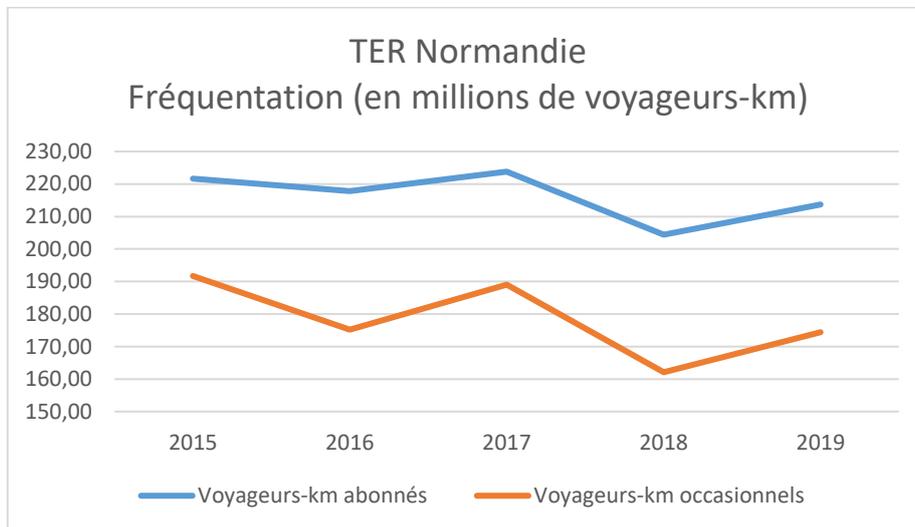
Les données communiquées par la SNCF dans les rapports annuels d'activité TER montrent que malgré la suppression de nombreux guichets, les charges n'ont pas significativement baissé :

TER Normandie	2016	2017	2018	2019
Charges distribution, escale, entretien des gares en milliers d'€	38 300	38 790	40 020	38 920

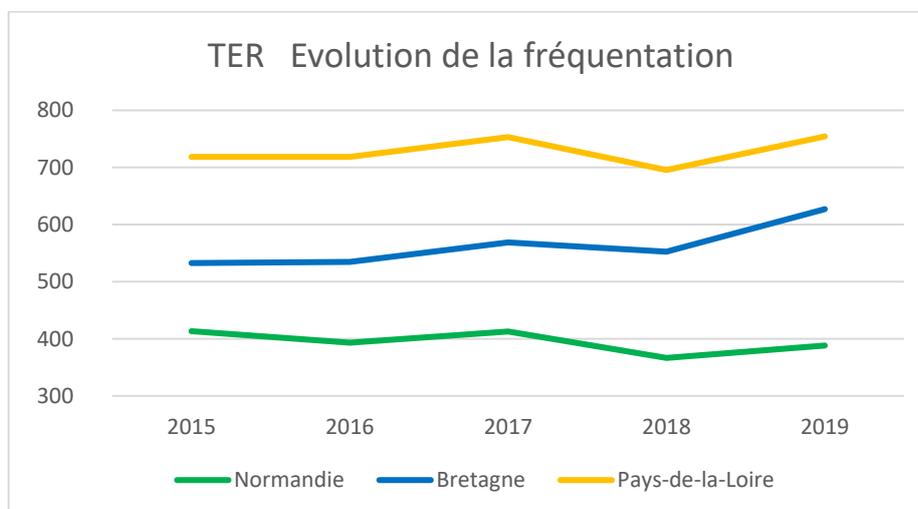
Le coût du TER a continué à progresser malgré la réduction de 5,3 millions d'€ du poste « Circulation » liée à la diminution de l'offre et malgré la fermeture des guichets. Il est intéressant de voir quel a été l'impact de cette stratégie et de ces choix sur la fréquentation du réseau et des recettes directes payées par les usagers.

### 3- Comment a évolué la fréquentation ?

Après un pic en 2013 (443 millions de voyageurs-km), la fréquentation du TER normand manifeste depuis une tendance globale à la baisse. L'année 2019 amorçait une reprise après l'année 2018 marquée par le long conflit social du 2<sup>e</sup> trimestre, mais le résultat de 2019, 388 millions de voyageurs-km, reste inférieur de 6 % à celui de 2015 et 2017 (moins 12,5% comparé à 2013)



Il est intéressant de comparer l'évolution globale sur la même période de référence dans les régions voisines.

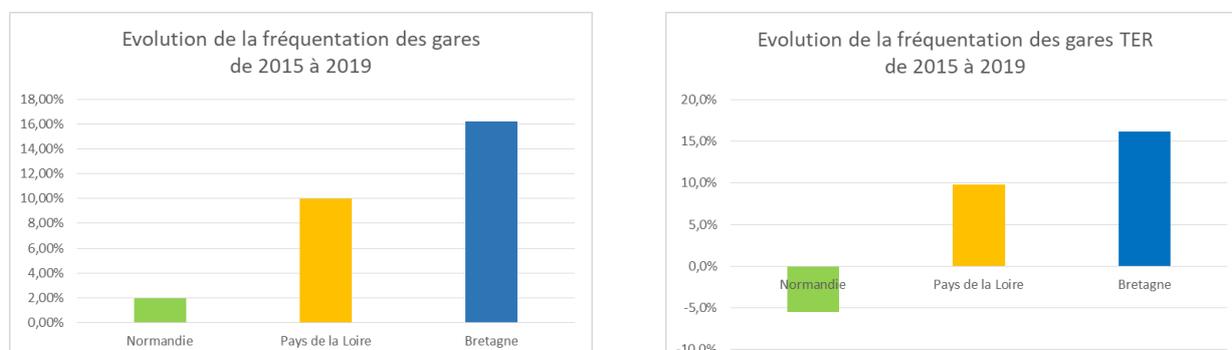


Pendant que la fréquentation baisse en Normandie, le TER breton voit sa fréquentation augmenter de 10%, celle du TER Pays-de la Loire progresse légèrement, les trois subissant pourtant les mêmes conflits sociaux. Si « l'effet TGV » est incontestable, cette augmentation s'explique aussi par la bonne coordination entre l'offre « Grandes Lignes » et le TER dans ces deux régions voisines. En Normandie, l'offre « Intercités » n'est pas toujours bien reliée à celle du TER et les nœuds de correspondances sont aléatoires. Un voyage possible à l'aller peut ne pas l'être au retour ! Chaque nouveau service amène son lot de correspondances dégradées ou supprimées qui découragent les usagers. A de nombreuses reprises, les associations d'usagers ont joué leur rôle d'alerte mais lorsque les projets de grilles horaires nous

parviennent, il est souvent trop tard. Il y a un manque de vision « réseau » dans la construction de l'offre qui nuit de façon certaine sur l'attractivité du TER et des Intercités.

## Fréquentation des gares

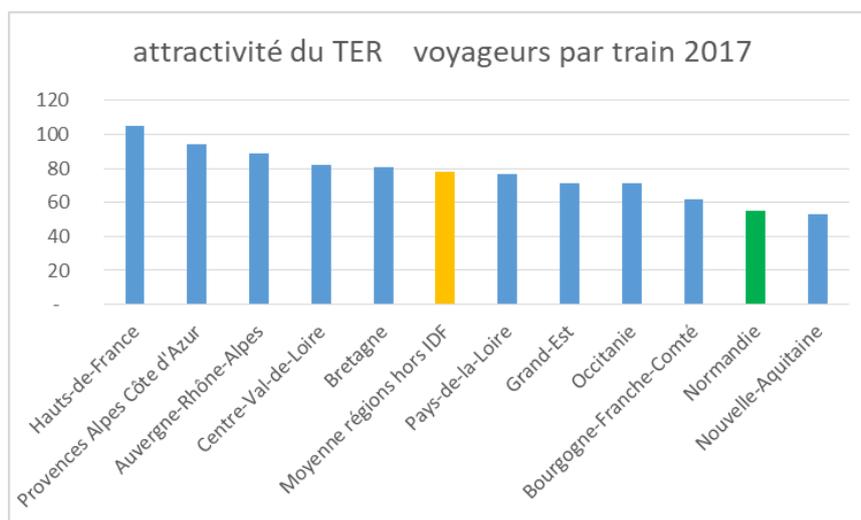
Cette atonie du TER normand est confirmée par l'évolution de la fréquentation des gares, de 2015 à 2019 selon les data SNCF.



L'évolution de la fréquentation totale des gares confirme les données exprimées en voyageur-km en Normandie, Pays de la Loire et Bretagne. La fréquentation de l'ensemble des gares normandes évolue de tout juste 2 %, mais, les gares uniquement desservies par TER voient leur fréquentation baisser de 5,5 %. Sur la même période, les gares TER de Pays de la Loire et Bretagne ont une belle progression (L'effet des grèves est identique dans les trois régions).

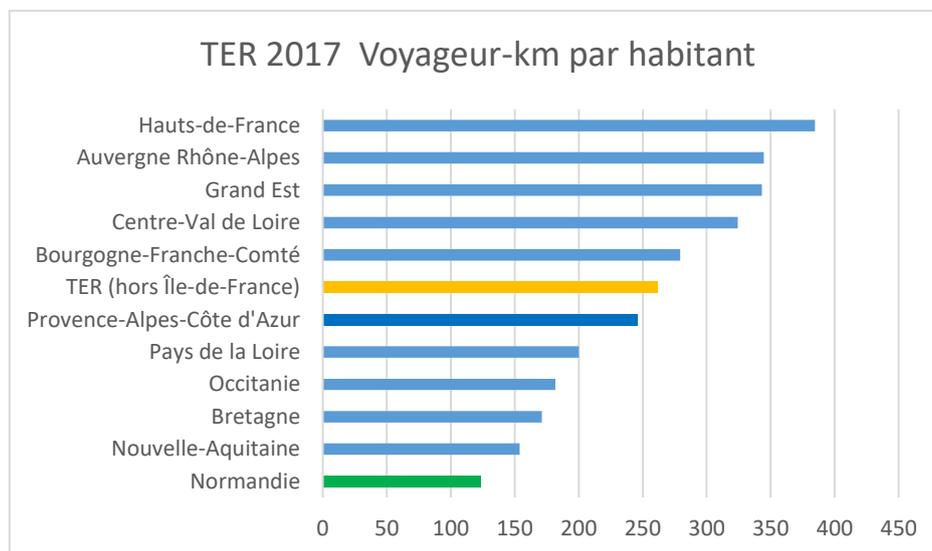
## Nombre moyen de voyageurs par train

Le nombre moyen de voyageurs par train est un indicateur de l'attractivité de l'offre TER. La Normandie est l'une des Régions où ce critère est le plus faible. Compte tenu de la capacité des trains en service (3 ou 4 caisses sur de nombreux axes), cette donnée confirme l'énorme marge utilisable pour capter de nouveaux clients. Cette capacité d'emport disponible est corroborée par le taux d'occupation des trains qui se situe autour de 20,3 % en 2017, un des plus faibles au plan national (ce chiffre est une moyenne qui ne signifie pas que les trains sont vides à 80 % : les trains de pointes peuvent être en sur-occupation !).



Source Rapport de la Cour des comptes  
« Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence » 2019.

Cette faible attractivité du TER normand se vérifie pour les voyageurs abonnés ou non-abonnés : La desserte proposée est très peu attractive, avec son cadencement incomplet laissant des trous de desserte et des correspondances mal organisées. Les Normands ont perdu l'habitude d'utiliser le train pour leurs déplacements occasionnels, professionnels ou personnels. L'offre n'est également pas adaptée aux besoins des touristes qui veulent voyager entre les grands sites touristiques de la Normandie. **La Normandie se classe au dernier rang pour le critère voyageur-km par habitant** (2017, dernière année avant les transferts massifs de lignes Intercités aux Régions)



Données ART

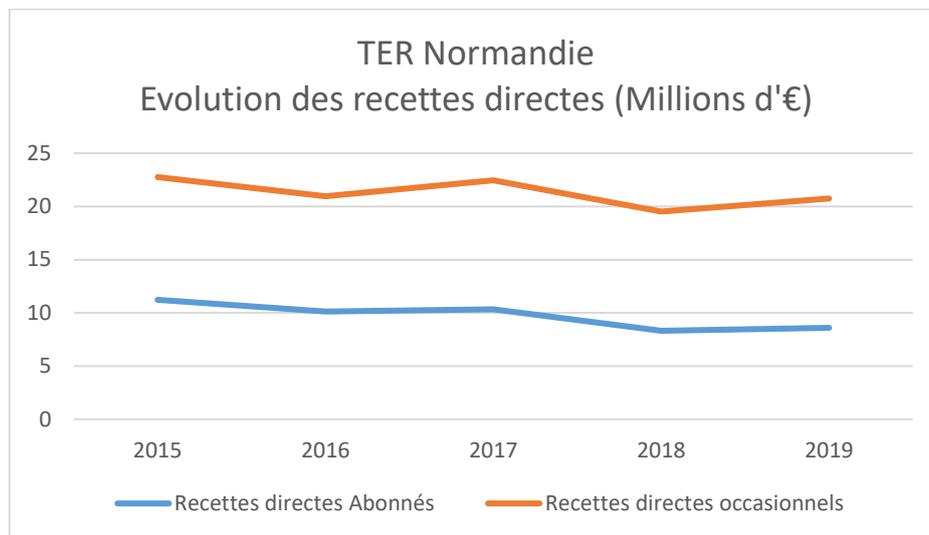
**Alors que la situation était déjà peu enviable en 2017, la baisse de l'offre (train-km) en 2018 s'est traduite par une nouvelle baisse de fréquentation globale (Voyageur-km) de -5,4 % (en dehors du 2<sup>e</sup> trimestre perturbé par la grève)**

Source ART

#### **4- Dans ce contexte de baisse de la fréquentation, comment ont évolué les recettes ?**

L'opérateur TER SNCF encaisse les produits de la vente des abonnements (environ 30% des recettes) et des billets des non-abonnés (environ 70% des produits).

La baisse de fréquentation a un impact sur les recettes directes perçues par l'opérateur.



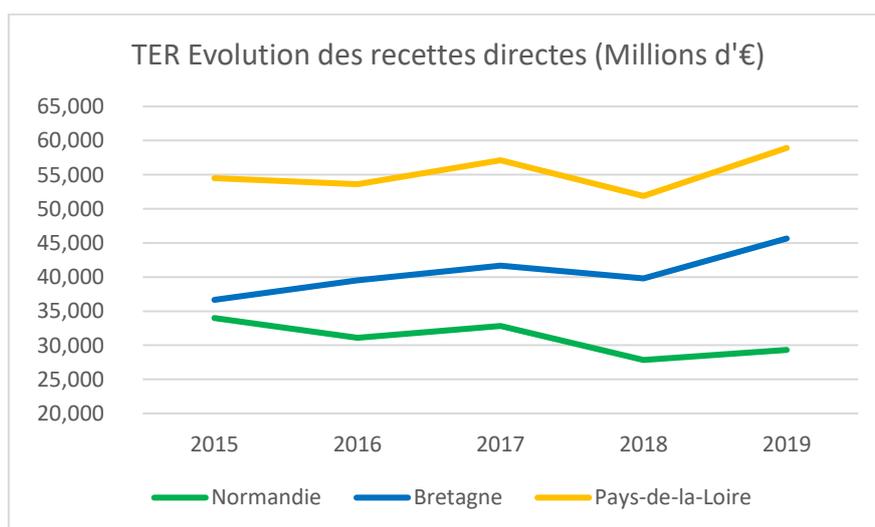
En Normandie, les recettes directes ont baissé de près de 3,5 millions d'€ entre 2017 (32,81 millions €) et 2019 (29,33 millions €):

- moins 17 % pour les abonnés,
- moins 8 % pour les occasionnels (la baisse atteint -14% entre 2015 et 2019).

Il est intéressant de rapprocher deux données :

- **La diminution de l'offre qui a permis de baisser la facture « circulation » de 5,3 millions €,**
- **La baisse de fréquentation qui a entraîné une baisse des recettes directes de 3,5 millions €.**

L'économie apparente n'est au final que de 1,8 millions, avec probablement des charges supplémentaires de dessertes par autocars directement prises en charge par le conseil régional.

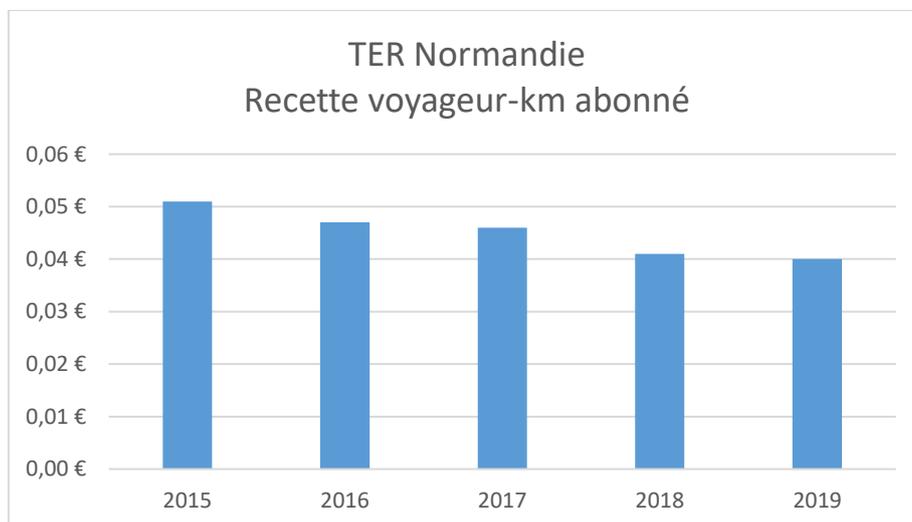


Il est toujours intéressant de comparer avec ce qui se passe dans les régions voisines : alors que les recettes sont nettement orientées à la baisse en Normandie, les recettes augmentent en Bretagne et Pays de la Loire, avec une évolution qui suit très logiquement la courbe de fréquentation.

## Si les recettes sont faibles, les tarifs sont-ils trop bas ?

La faible recette globale pourrait être liée à une tarification trop basse. Observons la tarification appliquée aux usagers abonnés et aux voyageurs occasionnels.

### Tarifs du voyageur-km abonné



Pour les abonnés, un décrochage du prix du voyageur-km intervient en 2018 lors du déploiement de la nouvelle gamme tarifaire Tempo. Cette gamme a prévu une légère augmentation des tarifs pour les plus de 26 ans qui restent très compétitifs par rapport à l'usage de la voiture, et une baisse au bénéfice des jeunes de moins de 26 ans. On peut faire l'hypothèse que la suppression de l'abonnement hebdomadaire plus rémunérateur et la forte incitation à choisir l'abonnement annuel (deux mois gratuits) ont eu un impact négatif sur les recettes. La Normandie est la seule région française à avoir supprimé l'abonnement hebdomadaire, qui existe ailleurs partout en Europe. L'impact de cette décision mérite d'être évalué.

La fin de la possibilité de panachage abonnement mensuel + hebdomadaire a probablement créé des mois blancs pour les abonnés mensuels qui reprennent leur voiture (Mois avec vacances, mois de mai). Le carnet de 10 et 20 voyages, trop cher, n'est pas un bon substitut à l'abonnement hebdomadaire disparu. Cette probable évaporation de clients a un impact sur la recette totale « abonnés »

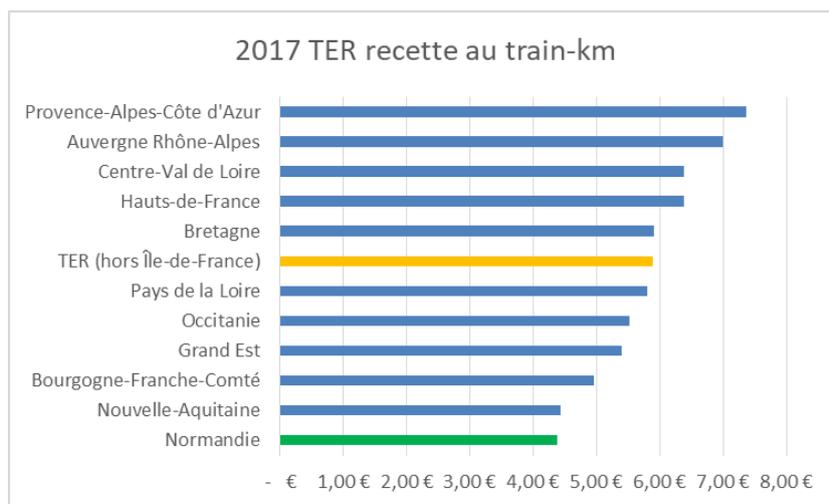
Pour répondre à la diversité des situations professionnelles, il faut redonner de la souplesse aux abonnés : abonnement annuel, abonnement mensuel glissant, abonnement 7 jours glissants, avec un choix d'abonnement monomodal ou multimodal, pour coller au plus près de la diversité des situations professionnelles. A de multiples occasions, nous avons fait des propositions en ce sens.

### Tarifs du voyageur-km occasionnel

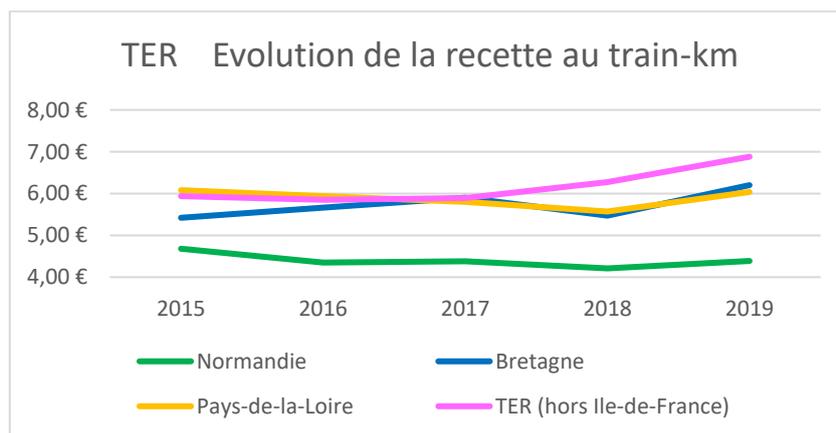
Pour les occasionnels, le tarif au voyageur-km est de 0,120 €, supérieur de 11 % à la moyenne nationale 0,108 €, valeurs stables de 2015 à 2019. En 2019, la Normandie se classe 2<sup>e</sup> au palmarès du tarif du TER, devancée par Provence-Alpes-Côte-d'Azur, région la plus chère à 0,124 €. La faiblesse des recettes directes ne peut donc être imputable à un barème kilométrique trop bas. C'est bien la fréquentation insuffisante des voyageurs occasionnels qui est en cause. Toutefois, le barème kilométrique élevé et l'absence de plafonnement pour les grandes distances peuvent dissuader les usagers potentiels d'utiliser le train (Exemple : Granville-Rouen 88 € A/R) d'autant plus que la Région Normandie a construit des offres promotionnelles qui restent très mal commercialisées par la SNCF.

Cette stabilité du prix du voyageur-km occasionnel en Normandie tendrait à démontrer que la nouvelle tarification régionale Tempo, 4 € par paliers de 25 km, mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 2018 n'a pas eu d'impact à ce niveau. Par contre, il serait intéressant de connaître l'effet de cette tarification sur l'évolution de la fréquentation pour les Origine/Destination perdantes (cas des distances légèrement supérieures aux paliers multiples de 25 km par exemple Caen-Coutances 105 km) et pour les O/D gagnantes (cas de distances légèrement inférieures ou égales aux paliers multiples de 25km). On reste interrogatif sur ce choix qui ressemble à un effet de communication mais qui ne « parle » pas au public ignorant des distances ferroviaires. Cette tarification crée des écarts incompréhensibles avec la tarification « Intercités ». Ces prix « ronds » ne résisteront sûrement pas à la première augmentation.

### Comment se situe la recette au train-km dans une comparaison régionale?



En 2017, la recette au train-km à 4,38 € est la plus faible valeur de toutes les régions (hors Île-de-France). Ce ratio est en diminution globale depuis 2015, on observe toutefois un léger redressement en 2019.

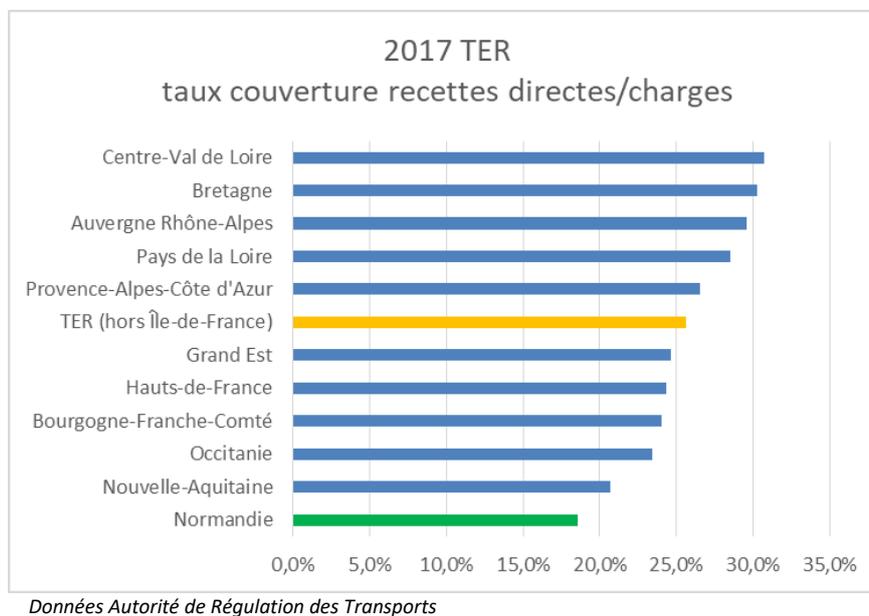


La Bretagne, excepté en 2018, est sur une dynamique ascendante, reflet d'une fréquentation en hausse. Les trois régions de l'Ouest peuvent être comparées entre elles car aucune n'a eu de transfert de ligne Intercités entre 2015 et 2019. La recette au train-km normand est inférieure de 30 % à celle du TER breton qui a organisé une étroite complémentarité avec le TGV. **Outre la recherche de nouveaux clients abonnés, la reconquête de la clientèle occasionnelle est un levier essentiel pour sortir le TER normand de sa torpeur. Pour y parvenir il faut à la fois une offre attractive, une tarification bien adaptée et véritable dynamique commerciale.**

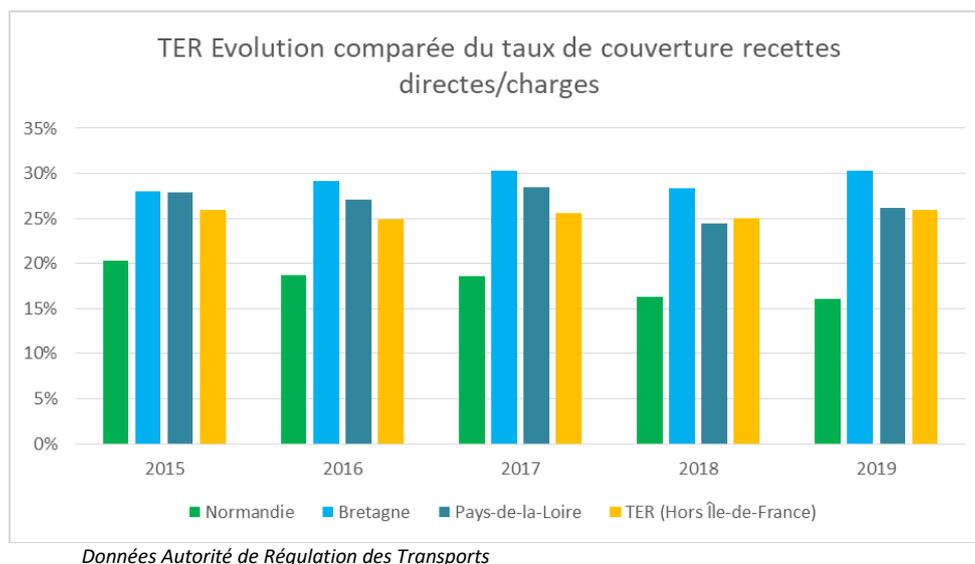
## 5- Comment évolue le rapport recettes directes sur charges ?

### Ou Comment évolue la part payée par l'utilisateur dans le coût du service ?

Le ratio taux de couverture recettes directes sur charge exprime la part payée par l'utilisateur dans le coût de revient global du service. C'est une donnée observée de près par les autorités organisatrices de transport, car au final, elles doivent contribuer financièrement pour combler la différence avec les charges totales de l'exploitant.



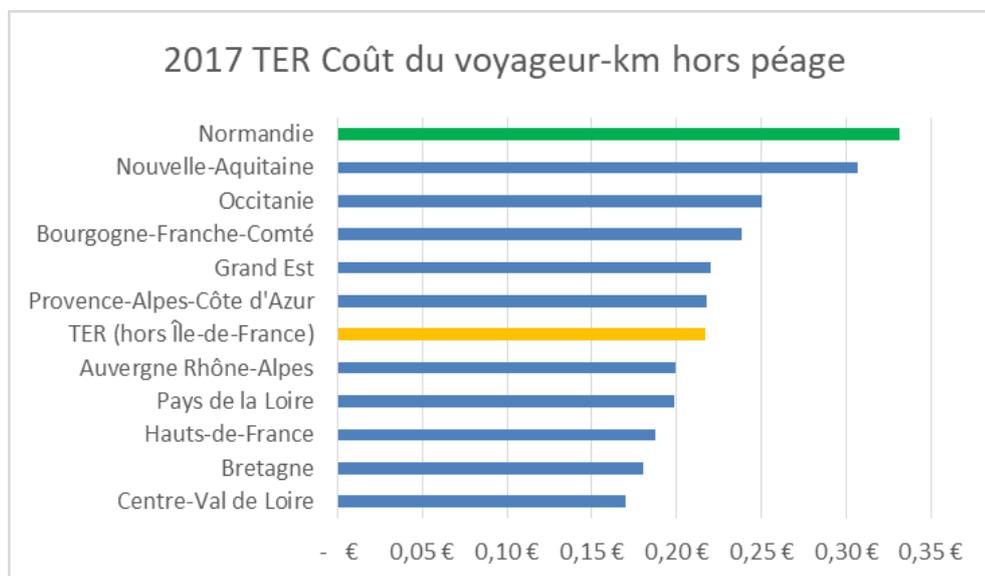
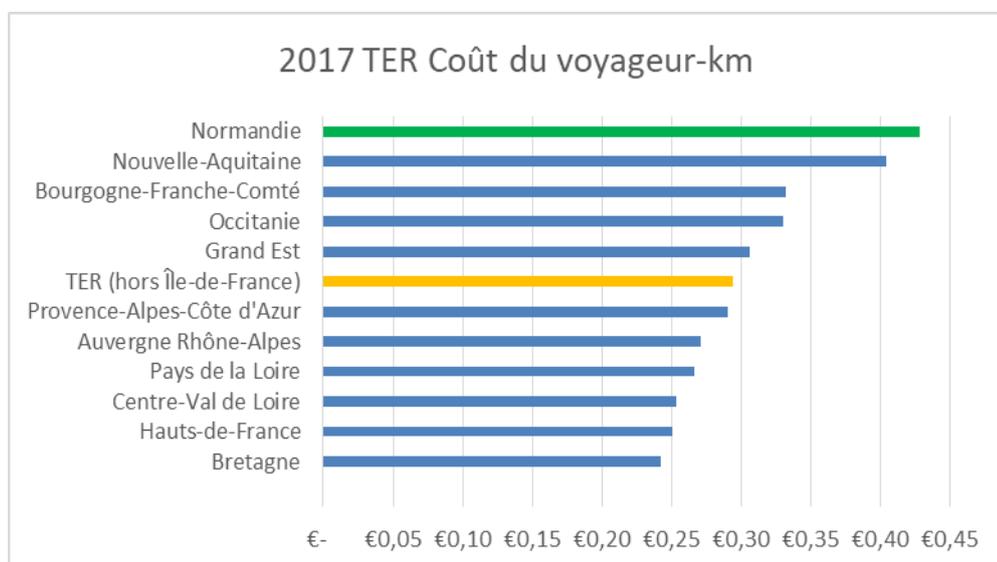
En 2017, soit avant le processus de reprise de lignes « Intercités » par certaines régions, la moyenne des régions était à 25,6%, et seulement 18,6% en Normandie (taux le plus bas au niveau national). Les résultats de fréquentation et recettes de 2018 et 2019 n'ont fait qu'aggraver la situation. En 2019, le taux de couverture recettes/charges s'est encore dégradé atteignant seulement 16,1%. Ce ratio très mauvais et se dégradant depuis plusieurs années illustre la faible attractivité du TER normand liée à une offre mal construite répondant de manière insuffisante aux besoins de mobilité.



Pour le TER normand, **ce ratio se dégrade fortement de 20,3 % en 2015 à 16,1 % en 2019**. Cette régression est le résultat conjugué de la hausse des coûts de l'opérateur SNCF en parallèle de la baisse de fréquentation et des recettes directes consécutives à la baisse de l'offre. La Bretagne et les Pays-de-la-Loire présentent des résultats nettement meilleurs, supérieurs à la moyenne nationale.

## 6- Comment évolue le coût du voyageur-km

Le coût global élevé du TER normand, avec une faible attractivité et une fréquentation très insuffisante, se traduit par le coût le plus élevé au voyageur-km de toutes les régions françaises, péages inclus ou hors péage (rémunération de l'exploitant ferroviaire seul, sans le reversement à SNCF Réseau)



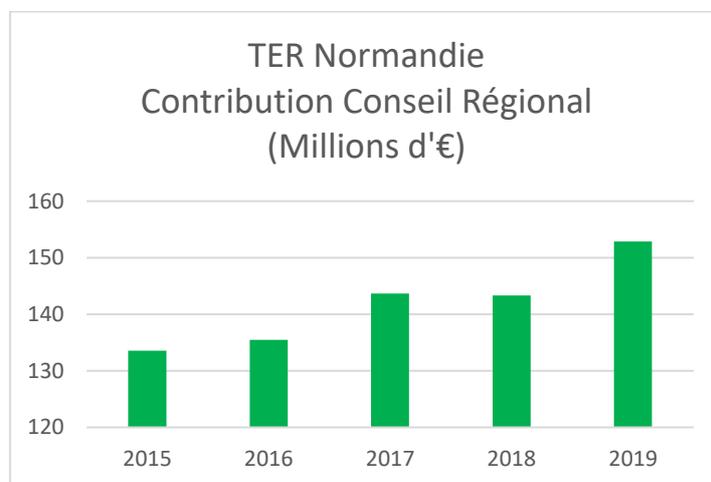
Données Autorité de Régulation des Transports

Le coût d'exploitation au voyageur-km passe du simple au double entre Bretagne/Centre-Val-de-Loire et la Normandie, résultat du cumul d'un prix du train-km très élevé et d'une fréquentation insuffisante.

**Ce ratio met bien en évidence l'impérieuse nécessité de « booster » la fréquentation du TER normand, tant celle des abonnés que des occasionnels.**

## 7- Comment a évolué la contribution d'exploitation du Conseil Régional ?

La contribution d'exploitation du conseil-régional vient en complément des recettes directes et des compensations tarifaires pour équilibrer le coût de fonctionnement du service facturé par l'opérateur.



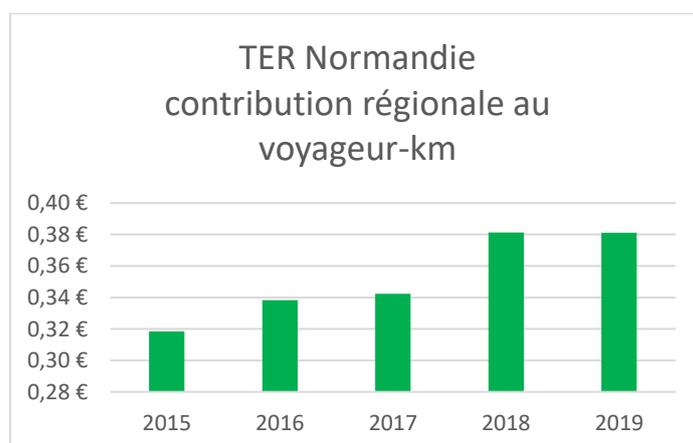
Données Autorité de Régulation des Transports

Malgré la baisse de l'offre en train-km en 2018 et 2019, et l'économie de 5 millions € sur la charge « circulation », la contribution régionale ne baisse pas et même augmente car la facture SNCF a subi une hausse globale et les recettes directes ont diminué du fait de la régression de la fréquentation.

### Comment évolue la contribution régionale au voyageur-km ?

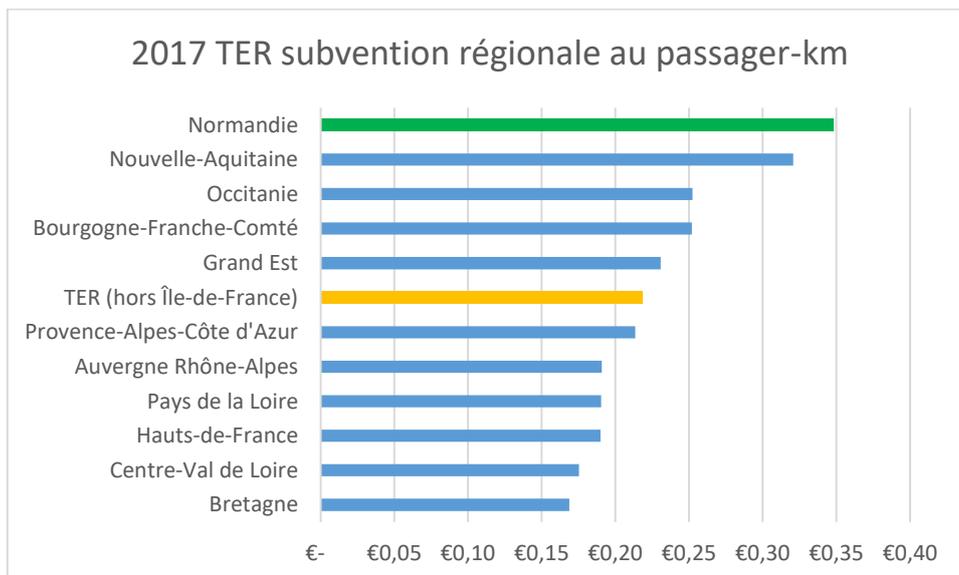
Ce ratio exprime la subvention du conseil régional pour chaque kilomètre parcouru par les usagers normands utilisant le TER.

La recherche d'économie qui a conduit le conseil régional à réduire l'offre se traduit à l'arrivée par une diminution du service aux usagers, une subvention régionale en augmentation globale et une augmentation de la subvention versée pour chaque voyageur-kilomètre parcouru.



Source : Autorité de Régulation des Transports

**La Normandie est en 2017 la région qui subventionne le plus l'utilisateur.** Cela n'est pas une bonne nouvelle, car cela ne résulte pas d'un choix politique d'une tarification bon marché pour les usagers, mais d'un système en mauvaise forme, peu attractif donc peu fréquenté.

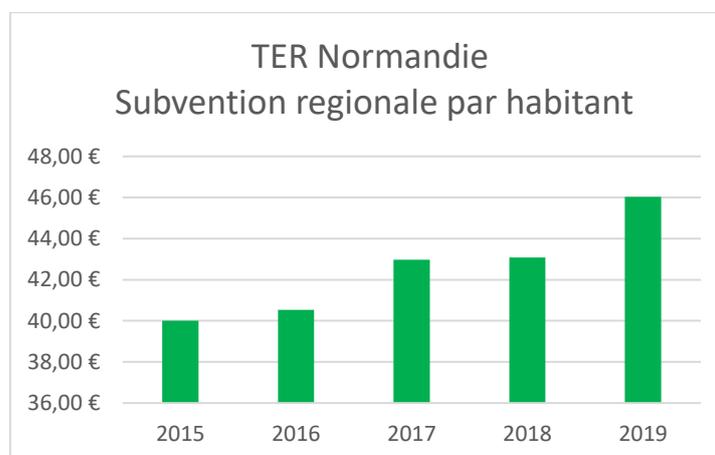


La situation est pire en 2019 où la contribution régionale atteint 0,39 € par voyageur-km, toujours la plus élevée au niveau national (Bretagne 0,17€, moyenne TER français 0,22 €).

Avec des clauses marginales de bonus-malus dans la convention signée avec le conseil régional, l'opérateur SNCF n'est pas suffisamment incité à améliorer les dessertes, à proposer des schémas innovants, à densifier l'offre pour baisser les coûts fixes au train-km, à communiquer pour développer la fréquentation et les recettes. La contribution d'exploitation régionale vient toujours compenser l'insuffisance des recettes et la hausse des coûts de revient. C'est une situation qui pénalise les finances régionales, et les territoires, leur économie et leurs habitants à cause d'une offre inadaptée.

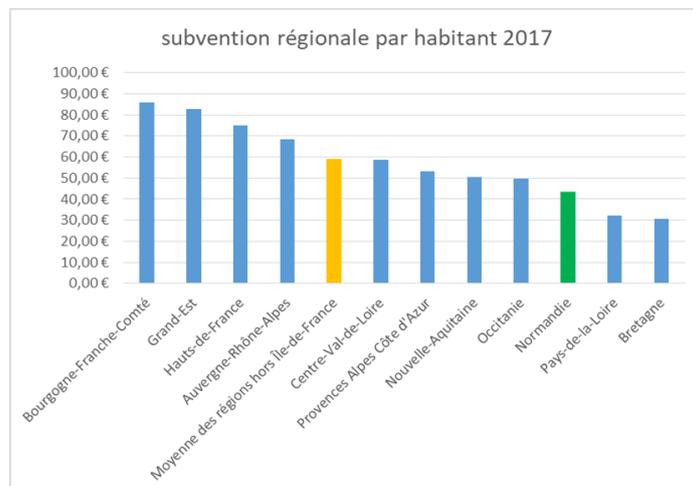
### La Normandie dépense-t-elle trop pour le fonctionnement du TER ?

La subvention régionale en hausse et l'importance de la contribution régionale pour chaque voyage effectué en TER pourrait laisser penser que la Région Normandie affecte beaucoup trop de moyens pour sa desserte ferroviaire.



Le ratio subvention régionale par habitant montre une nette évolution de 15% entre 2015 et 2019 où il atteint 46€ par habitant.

Or, là encore, une comparaison avec les autres régions éclaire la situation. En 2017, avant le transfert des trains Intercités, **la région Normandie est parmi celles qui financent le moins leur TER** (46 € par habitant). Bretagne et Pays de Loire financent également moins mais ont un système moins coûteux, une offre plus attractive, une fréquentation dynamique générant un bon niveau de recettes.



**La moyenne nationale se situe autour de 60 € par habitant. La Normandie a donc encore une marge d'action pour remettre les moyens nécessaires afin de sortir le TER de sa mauvaise situation.** Tout en ayant une référence à la moyenne nationale française, il faut aussi pouvoir se comparer à certains pays européens, offrant un meilleur service, qui consacrent davantage de moyens aux transports publics, avec de bien meilleurs résultats de fréquentation.

Pour atteindre tout juste la moyenne nationale (hors Île-de-France) il faudrait consacrer 14 € supplémentaire par habitant soit 46 millions d'€ pour l'exploitation du réseau TER (hors dessertes Intercités qui devraient fonctionner à l'équilibre sur Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg).

## Deux exemples

Arrivés au terme de cette analyse d'un processus technico-économique dommageable pour les usagers et les territoires normands, nous allons observer les conséquences négatives de la déstructuration de l'offre sur l'axe Caen-Saint-Lô-Coutances-Granville-Pontorson-Mont-Saint-Michel-Rennes. Pour terminer sur une note positive, un focus sur la ligne Paris-Argentan-Granville démontre, à contrario, que l'amélioration de la qualité du service se traduit par une meilleure attractivité et une augmentation de la fréquentation.

### **La desserte de Caen-Coutances-Granville-Rennes : Exemple d'une diminution quantitative et qualitative de l'offre.**

#### **Une offre qui se contracte et une desserte qualitativement dégradée**

En 2018, les trains Granville-Coutances-Caen du samedi après-midi sont maladroitement positionnés à contretemps des trains Cherbourg-Caen-Paris : chaque trajet Coutances ou Saint-Lô-Paris impose une correspondance avec une heure d'attente à Caen !

Puis, sans attendre l'étape décisive du service annuel 2020, le conseil régional a décidé la mise en place de la nouvelle desserte Caen-Granville-Rennes en décembre 2018 pour le service annuel 2019. La desserte reconstruite a mis en œuvre des pistes proposées par l'ADPCR :

- La desserte directe de Caen à Granville à longueur d'année
- La relation Caen-Rennes via Granville

Malheureusement, cette nouvelle desserte est très décevante à bien des égards avec le maintien de trous de 4 heures, une offre directe de Caen vers Granville très réduite (4 A/R), une dégradation de l'offre Caen-Coutances et la déstructuration de la desserte Caen-Rennes : la transformation du 3<sup>e</sup> A/R Caen-Rennes avec un train Caen-Granville et un autocar en correspondance Granville-Avranches-Rennes en fin d'après-midi. De Rennes vers Caen, ne subsiste qu'un seul train le matin, le 2<sup>e</sup> train en fin d'après-midi étant terminus Coutances.

Le samedi il y a deux Caen-Rennes et un seul Rennes Caen en fin d'après-midi. La desserte Caen-Rennes du vendredi et du dimanche se trouve sinistrée. La création de la (maigre) desserte directe entre Caen et Granville s'est faite au détriment de la branche sud de Granville à Rennes. L'ensemble est déséquilibré.

Du lundi au vendredi, le train Caen 9h13- Coutances 10h25, en correspondance avec le premier train Paris-Cherbourg, est supprimé et remplacé par un autocar Bayeux 9h26-Saint-Lô 10h13-Coutances 10h49...qui n'a jamais été commercialisé et qui a roulé vide quasiment l'année entière. Cette situation constitue un véritable gâchis d'argent public.

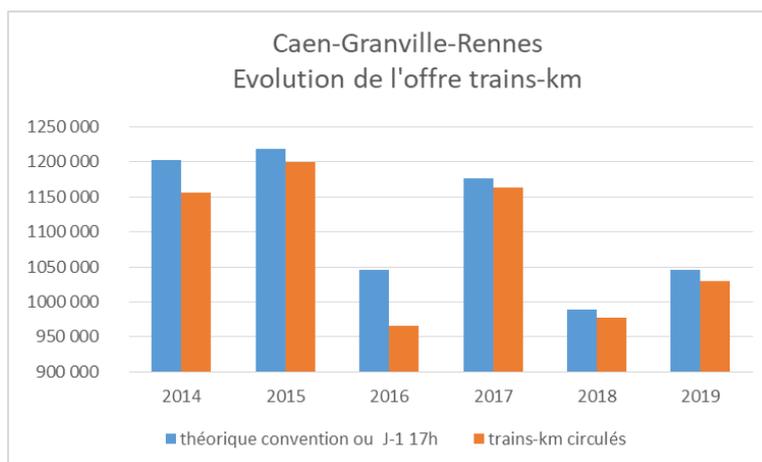
De manière globale, la nouvelle desserte, tant vantée par la Région et la SNCF, perd en attractivité :

- les étudiants désertent la ligne en se tournant vers le covoiturage,
- la gare de Pontorson Mont-Saint-Michel n'est plus desservie que par deux trains par jour dans chaque sens. La clientèle touristique devra trouver d'autres solutions de mobilités.

En complément de la desserte fer, la Région met en place des autocars directs entre Caen et Rennes qui n'assurent pas le même rôle de cabotage que le train. Pour les promouvoir, des prix réduits sont proposés pour ces trajets. Le vendredi des cars sont mis en place au départ de Saint-Lô et au départ de Coutances vers Rennes. C'est un véritable fiasco qui ne sera jamais vraiment reconnu et que l'ADPCR a toujours condamné.

Cette réduction de l'offre ferroviaire entre Caen et Rennes a été guidée en partie par l'idée que « Les Bretons ont toujours refusé de participer au financement de cette liaison interrégionale, donc nous, conseil régional de Normandie, réduisons l'offre ». Mais, en fait c'est bien le Sud-Manche et la Baie du Mont-Saint-Michel qui se trouvent pénalisés.

Globalement, la nouvelle desserte se traduit par une **baisse de l'offre ferroviaire de 17 % environ**.



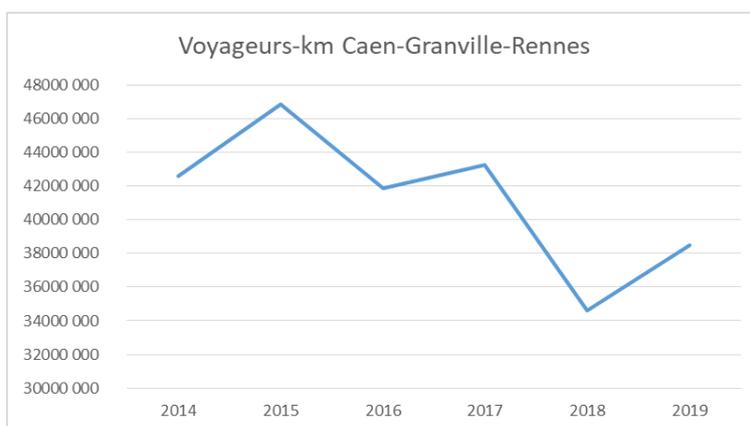
La baisse de l'offre conventionnée en 2016 et 2018 est liée aux périodes de fermeture pour travaux. Durant les périodes de grève, les trains Caen-Rennes sont supprimés, et sans substitution. En 2016, 510 trains ont été supprimés à cause des grèves, totalisant 65 514 trains-km sur les 79 450 trains-km supprimés (En 2015, 190 trains avaient été supprimés, totalisant 19 656 trains-km dont 1911 pour cause de grève).

En 2018, alors que les trains circulent à nouveau début avril, un nouveau conflit social à la SNCF perturbe l'exploitation de la ligne (Par rapport à la prévision J-1 17h, 138 trains ont été supprimés, totalisant 11 310 trains-km).

Au cours de l'année 2019, la ligne a fonctionné normalement, impactée par la grève uniquement en octobre : on peut constater l'ampleur de la baisse de l'offre trains-km théorique par rapport à la situation antérieure. En 2019, 15 235 trains-km ont été supprimés (1,5 % de l'offre) dont 1 170 à cause des grèves.

### Une baisse de la fréquentation de 18 %

La fréquentation globale de l'axe Caen-Granville-Rennes passe de 46,8 Millions de Voyageur-km en 2015 à 38,5 Millions en 2019, soit une baisse de 18 %, légèrement supérieure à la baisse de l'offre. La part des voyageur-km de l'axe passe de 11,2 % à 9,6 % des voyageur-km du TER normand. Au moment de la reconquête nécessaire de la clientèle après la fermeture de la ligne au 1<sup>er</sup> trimestre 2018, la restructuration de la desserte et la baisse d'offre ont un impact extrêmement négatif. La réduction de la fréquence de desserte de la gare de Pontorson-Mont-Saint-Michel prive la ligne d'une clientèle potentielle de touristes et cyclotouristes. Pourtant, l'importance des flux routiers dans le Sud-Manche démontre les besoins de mobilités auxquels la Région et la SNCF ont décidé de ne plus répondre.



La fréquentation des gares situées entre Granville et Dol subit une forte baisse à partir de la mise en place de la nouvelle desserte :

	2015	2016	2017	2018	2019	2019 vs 2015
Folligny	15 101	12 051	12 712	8 596	4 046	-73%
Avranches	28 911	23 086	24 311	16 954	16 899	-42%
Pontorson Mont-Saint- Michel	24 136	21 421	21 439	17 539	16 749	-31%

Data SNCF

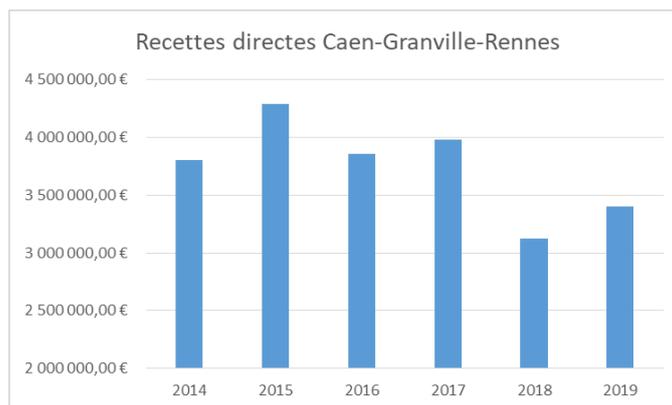
La fréquentation des trois gares du sud-Manche subit une forte baisse en 2018, année de la fermeture pendant le premier trimestre et d'un long conflit social à la SNCF au deuxième trimestre. La nouvelle desserte de 2019 ne permet pas de redresser la fréquentation. Ces gares ont un potentiel de clientèle beaucoup plus important, captable, à condition de mettre en place une offre adaptée (correspondances à Folligny et à Rennes vers Paris, correspondance à Granville vers Caen, Rouen, Cherbourg), et notamment une offre pour les cyclotouristes...

	2015	2016	2017	2018	2019	2009 vs 2015
Lison	227 865	209 488	223 467	190 364	170 736	-25%
Saint-Lô	219 298	206 774	212 049	186 638	209 406	-5%
Coutances	161 247	144 214	147 753	124 199	132 814	-28%
Granville	197 782	212 199	216 105	209 162	263 943	+33%

La fréquentation de la gare de Granville est dans une dynamique positive, liée en grande partie à l'amélioration de l'image de la desserte Paris-Granville.

Les autres gares subissent une forte érosion de leur fréquentation dans un contexte d'une relative stabilité globale pour l'ensemble des gares normandes (+1% entre 2015 et 2019). La forte baisse de fréquentation de la gare de Lison paraît être un trompe-l'œil lié au transfert à Caen de l'ensemble des correspondances pour les relations Paris-Saint-Lô et Coutances, pourtant moins pratiques pour les voyageurs, organisé par le système de commercialisation. La gare de Coutances a perdu des abonnés et l'ensemble des étudiants se rendant à Rennes. Le vendredi soir et le dimanche soir, la place de la gare est devenue une plateforme très animée par le covoiturage alors que les trains circulent avec peu de passagers à bord. La gare de Coutances a aussi perdu des clients à cause des correspondances catastrophiques vers Paris le samedi après-midi en 2018 et globalement à cause d'une offre mal cadencée avec des trous de desserte de 4h (Les relations Centre-Manche vers Paris ou Rouen restent très mal organisées les après-midis du lundi au vendredi en 2021)

### Des recettes en baisse très significative



Source SNCF Rapports d'activité TER

La baisse de fréquentation entraîne mécaniquement une baisse des recettes directes. Sur l'axe Caen-Granville-Rennes, les recettes directes régressent de 885 000€, soit une baisse de 20,7 % entre 2015 et 2019. Une estimation des réductions de charges par les train-km supprimés et des coûts supplémentaires liés à l'ajout de dessertes routières laisse entrevoir que le gain escompté a été globalement effacé par la baisse des recettes. Il est fort probable que la contribution d'exploitation régionale n'a pas baissé significativement.

La dégradation de l'offre dans le Sud-Manche répond à une logique purement comptable, mal raisonnée, qui ignore les besoins des territoires, des habitants, jeunes et adultes, du secteur économique. Territoire à fort potentiel touristique, la Baie du Mont-Saint-Michel se trouve dans un secteur économique où la concurrence est vive. Le choix d'une destination touristique se fait de plus en plus selon les solutions de mobilités pour accéder à ce territoire et pour s'y déplacer. C'est notamment le cas de la clientèle étrangère qui arrive en France en avion et celui des jeunes des grandes métropoles qui sont moins motorisés que les générations précédentes. La casse de la desserte Caen-Rennes n'est pas la bonne réponse. Nous attendons la fin de cette situation aberrante et souhaitons qu'une offre ferroviaire bien construite soit mise en place.

## Focus sur la ligne Paris-Argentan-Granville :

### Amélioration de la qualité du service et augmentation de la fréquentation.

Radiale de 328 km, la ligne Paris-Granville était exploitée par SNCF Intercités jusqu'en 2019. Elle a été transférée à la Région Normandie au 1<sup>er</sup> janvier 2020 dans le cadre de l'accord Etat/Région de 2016.

La desserte de base en semaine est de 5 A/R Paris-Granville et 2 A/R Paris-Argentan, 7 Paris-Granville le Vendredi et 7 Granville-Paris le dimanche. La desserte est stable depuis plusieurs années. Une relation directe A/R Paris-Pontorson Mont-Saint-Michel a été créée en 2020 sur la période de plein été.

#### La ligne Paris-Argentan-Granville en chiffres

	2015	2016	2017	2018	2019	Evolution 2019/2015
Offre trains-km Intercités	1 073 700	1 208 300	1 249 000	1 256 000	1 181 000	+ 10%
Offre Trains-km TER	235 000			231 400	232 000	
<b>Offre globale Trains-km circulés</b>	<b>1 308 700</b>			<b>1 487 400</b>	<b>1 363 000</b>	<b>+4 %</b>
Fréquentation Intercités Millions de Voyageur-km	161	170	173	176	194	+ 20,5%
Fréquentation TER Millions voyageur-km	15,7		18,5	16,54	17,24	+9,8%
<b>Fréquentation totale Millions voyageur-km Intercités + TER</b>	<b>176,7</b>		<b>191,5</b>	<b>192,54</b>	<b>211,24</b>	<b>+ 19,5%</b>

Sources DGITM SNCF Rapports d'activités des trains Intercités et rapports d'activité TER

La fréquentation moyenne des trains Intercités est de 165 voyageurs sur l'ensemble du parcours.

La ligne est dotée d'un parc matériel récent constitué de 15 trains Regiolis bi-modes diesel/électrique bicourant entretenu dans un atelier moderne construit à Granville. Trains et ateliers ont été financés par la Région Basse-Normandie. Le président du conseil-régional, Hervé Morin, a fait pression sur la SNCF pour obtenir les arrivées et départs des trains de cet axe à Paris-Montparnasse et non plus Paris-Vaugirard, répondant au souhait maintes fois exprimé par les associations d'usagers. En 2021, c'est déjà une grande majorité des trains qui sont concernés. Cependant, cette accès à la gare Montparnasse s'est fait au détriment d'une offre dans la tranche horaire 17h00/18h00, faisant de Paris-Granville le seul axe radial au départ de Paris démuné d'une telle offre dans cette tranche horaire très prisée pour tous types de motifs.

Après un automne catastrophique en 2016, où de nombreux trains avaient été supprimés à cause des patinages sur les feuilles mortes qui endommageaient les roues, un plan d'action spécifique a été reconduit chaque automne depuis 2017. Du 15 octobre au 15 décembre, la vitesse des trains est réduite à 120 km/h maximum, les rails sont régulièrement lavés : cette stratégie a permis de conserver une bonne régularité au prix d'un temps de trajet allongé qui reste préférable à des trains supprimés.

Avec l'introduction des Regiolis et leur maintenance assurée à Granville, une exploitation avec des équipes de personnels dédiés, la maîtrise de la végétation aux abords de la voie, la qualité de service

s'est nettement améliorée : la ligne Paris-Granville ne fait plus les grands titres des journaux pour ses défaillances. C'est la ligne normande qui a le meilleur taux de réalisation de l'offre théorique (99,8%)

Cette attractivité retrouvée se traduit dans les données de fréquentations qui évoluent de manière positive, en voyageur-km dans les trains (tableau ci-dessus) et dans les gares.

#### Fréquentation des gares de la ligne Paris-Argentan-Granville

	2015	2016	2017	2018	2019	évolution 2019/2015
Granville	197 782	212 199	216 105	209 162	263 943	33,5 %
Villedieu-les-Poêles	69 944	79 093	86 219	87 124	101 134	44,6 %
Vire	74 891	75 950	77 151	71 071	80 187	7 %
Flers	121 625	125 648	126 503	118 812	126 812	4,3 %
Briouze	32 692	34 775	35 494	34 356	37 420	14,5 %
Argentan	310 239	291 798	298 107	274 448	294 691	-5,0 %
Surdon	55 804	65 125	63 283	56 612	66 411	19,0 %
Le Merlerault	573	593	483	521	726	26,7 %
Sainte-Gauburge	3 578	4 134	3 826	3 617	3 656	2,2 %
L'Aigle	126 755	136 643	138 322	134 750	150 610	18,8 %
Verneuil-sur-Avre	108 410	115 725	116 630	113 559	125 230	15,5 %
Nonancourt	14 725	13 214	10 910	9 831	10 375	-29,5 %
<b>total gares de l'axe</b>	<b>1 117 018</b>	<b>1 154 897</b>	<b>1 173 033</b>	<b>1 113 863</b>	<b>1 261 195</b>	<b>12,9 %</b>
Dreux	1 788 844	1 660 359	1 633 846	1 471 100	1 606 493	-10,2 %

*Data SNCF*

La fréquentation des gares augmente de manière assez dynamique, très largement supérieure à la moyenne régionale (2 %) sur la même période 2015-2019. La gare d'Argentan baisse de 5 % sans qu'il soit possible de différencier dans ces données les flux Paris-Argentan-Granville et Caen-Argentan-Le Mans. La gare de Nonancourt, avec sa desserte squelettique, voit sa fréquentation baisser de 30 % ! La gare de Dreux a une fréquentation en baisse, mais la répartition entre les voyageurs Transilien et ceux d'Intercités est impossible à déterminer.

Le trafic de Paris-Granville est inférieur à celui des deux grandes radiales Paris-Le Havre et Paris-Cherbourg ; il représente environ 16 % de la fréquentation voyageur-km des lignes « Intercités » normandes.

Il est tout à fait intéressant de comparer l'axe Intercités Paris-Argentan-Granville aux autres lignes normandes du réseau TER.

Données 2019	Intercités Paris-Argentan-Granville	TER Normandie
Offre Trains-km	1 181 000	6 706 901
Fréquentation millions Voyageur-km	194	388
Voyageurs par train	165	58
Contribution d'exploitation publique	Entre 15 et 20 millions € (1)	153 millions €
Subvention au train-km	<b>12,70 € à 17,00 € ?</b>	<b>23 €</b>
Subvention au voyageur-km en centimes d'€	<b>7,7 à 10,3 (2)</b>	<b>39,5</b>

- (1) Le déficit de Paris-Granville n'a jamais été rendu public et reste entouré d'une aura de mystère. Selon les « on-dit » il se situerait dans une fourchette entre 15 et 20 millions d'euros.
- (2) Cette subvention au voyageur-km est en cohérence avec les chiffres publiés dans le rapport de la Commission Duron « *Trains d'équilibre du territoire : agir pour l'avenir* » en mai 2015.

Il est intéressant de souligner que **la fréquentation de Paris-Granville (exprimée en voyageur-km) représente à elle seule la moitié de la fréquentation du TER normand**. Il est tout aussi utile de remarquer que le discours stigmatisant sur le déficit très élevé de cette ligne ne résiste à la comparaison avec celui de l'ensemble du réseau TER. La subvention au voyageur-km est à peu près le quart de celle du TER. Comme pour l'ensemble du TER, ce n'est pas en réduisant l'offre que la contribution publique diminuerait, c'est pourtant ce que proposait la commission Duron dans son rapport en 2015.

Compte tenu de ces observations, il serait souhaitable de « changer de lunettes » pour reconsidérer le positionnement de cette ligne au sein du réseau régional de transport. Elle joue un rôle irremplaçable pour les territoires desservis, son offre est très concurrentielle par rapport à la route. Elle dispose d'un parc matériel moderne qui n'est pas utilisé au maximum de ses capacités. Elle a une bonne dynamique de fréquentation qui pourrait encore être amplifiée en valorisant les dessertes Paris-Alençon, via via l'Aigle ou via Surdon, le développement de l'offre Paris-Pontorson-Mont-Saint-Michel (train direct et relations avec correspondances par train et autocar, le ciblage de la clientèle cyclotouriste de la Véloscénie et de la Vélofrancette avec une offre adaptée.

La dynamique de fréquentation devrait amener le conseil régional à relancer le projet d'amélioration du confort des trains Regiolis pour lequel les associations d'usagers avaient été consultées.

Intégrée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 dans le réseau piloté par le conseil régional, **la ligne Paris-Granville devrait pouvoir bénéficier, comme l'ensemble du réseau normand, d'une desserte cadencée aux deux heures**. Ce serait une mesure d'équité territoriale et un facteur de dynamisation pour l'économie et l'attractivité des territoires traversés avec une évolution de desserte raisonnable (environ + 1,5 A/R Paris Granville quotidien) et qui, normalement bien « négociée » par la région, ne devrait pas « coûter » 27€ par train-km. Un cadencement aux deux heures permettrait notamment de rechercher les synergies avec l'axe Caen-Surdon-Alençon-Le Mans en organisant le nœud de correspondance de Surdon. (La situation actuelle d'une ligne cadencée aux 3 heures avec une autre plus ou moins bien cadencée aux deux heures ne permet pas cette fonctionnalité). La relation très étroite observée entre fréquence des dessertes et niveau de fréquentation plaide en faveur de cette perspective. Les marges de progression sont encore possibles !

## Conclusion et perspectives

Pour conclure cette plongée dans les arcanes du TER normand, la démonstration est faite que la politique de réduction d'offre mise en œuvre en 2018 a contribué à faire baisser la fréquentation et les recettes directes, contraignant, malgré tout, la Région à augmenter sa contribution financière face à des coûts de la SNCF très orientés à la hausse.

Ce retour sur l'expérience d'hier doit servir à inventer un meilleur avenir pour nos dessertes ferroviaires : une remise à plat complète doit être effectuée pour redéfinir les besoins fondamentaux des territoires, de leurs habitants, de leur économie. C'est avec une offre cadencée du « TER », complètement articulée avec les trains Krono+ et Krono, que le réseau normand trouvera le chemin d'une croissance indispensable de sa fréquentation : **L'offre doit répondre à la fois aux besoins des usagers pendulaires abonnés et à la diversité des besoins des voyageurs occasionnels.** La gamme tarifaire, abonnés et occasionnels, doit être revisitée. La commercialisation et la communication doivent être remises en question pour retrouver une dynamique de croissance de la fréquentation.

### La nouvelle convention 2020-2030

#### Une offre train-km augmentée

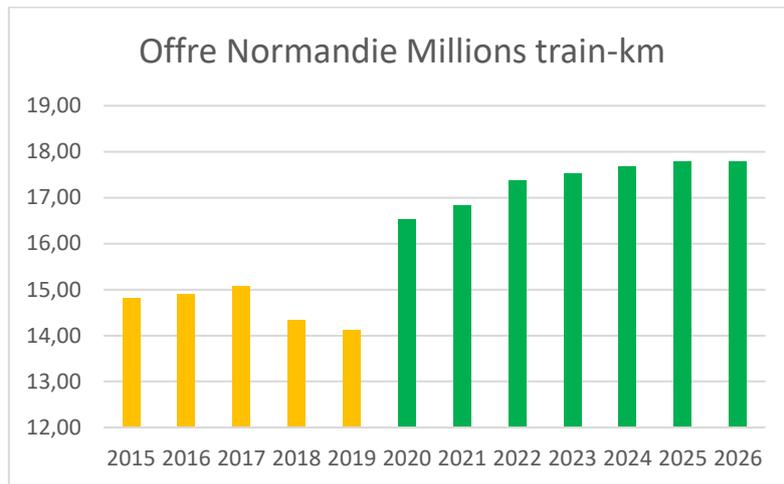
Pour construire l'offre ferroviaire normande à partir de l'année 2020, le conseil régional a fait réaliser une étude des déplacements sur le territoire régional à partir des traces des téléphones mobiles. Cette étude, nommée « *Normandoscopie* » a permis d'identifier les flux de mobilités et les quantifier.

C'était une idée intéressante pour évaluer objectivement les déplacements dans les différents territoires. Il pouvait toutefois y avoir quelques sous-évaluations en fonction de la couverture réseau de l'opérateur téléphonique choisi. Les résultats n'ont jamais été rendus publics.

Sur cette base, une mission dénommée « Normandie Odyssée 2020-2030, constituée de personnels de SNCF réseau et SNCF Mobilités, a esquissé le schéma de desserte pour la décennie future. L'aboutissement de ces travaux a servi de support pour élaborer la **convention d'exploitation du service public de transport ferroviaire régional de voyageurs sur les lignes normandes**, adoptée en séance plénière du conseil régional le 16 décembre 2019.

Cette convention prévoit une augmentation progressive de l'offre entre 2020 à 2025 puis une stabilisation. Le conseil régional communique sur une offre augmentée de 20 %... mais à y regarder de plus près, il faut plutôt comparer l'offre future à celle de 2017, puisque la convention intermédiaire 2018-2019 avait réduit l'offre train-km du TER.

**Rapportée à l'offre 2017, l'offre 2025 sera en augmentation de 18%.**



En jaune : cumul de la convention Intercités (Etat) et de la convention TER (Conseil régional)

En vert : La nouvelle convention 2020-2029. (Conseil régional) La phase de croissance de l'offre atteint son plafond en 2025

Dès le service annuel 2020, il y a eu un renforcement des dessertes sur les grands axes (Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Rouen, Paris-Caen-Cherbourg). **Le point faible de ce projet réside dans l'absence d'une approche globale pour favoriser l'effet réseau, chaque ligne ayant été étudiée indépendamment des autres.** Ainsi, le réseau TER n'a dans son ensemble pas bénéficié d'augmentation de l'offre, voire a régressé puisque certaines dessertes ont été rognées (périurbain de Rouen, axe Caen-Le Mans-Tours) ou restent squelettiques (Granville-Rennes), les nœuds de correspondance de Caen et Rouen sont restés très mal organisés, des creux de dessertes importants ont subsisté sur de nombreuses lignes en journée, une liaison par autocar a été substituée à un train entre Caen et Le Mans.

Les besoins de déplacement des occasionnels sont toujours aussi mal pris en compte. L'expertise de M Charreyron (Keolis), démontrant l'importance des flux des voyageurs occasionnels, même s'ils sont diffus et moins voyants que ceux des abonnés, n'a pas été valorisée pour construire une offre attractive alors que les voyageurs occasionnels génèrent 70 % des recettes directes.

Nous regrettons même que l'étude *Normandoscope* soit utilisée par la SNCF et le conseil régional pour justifier des dessertes squelettiques, argumentant que ces dessertes répondent « aux besoins de mobilité identifiés ». Il suffit de consulter l'ensemble des comptages routiers réalisés par les départements pour se rendre compte de la mauvaise foi de ces justifications notamment dans les zones telles que le Roumois, le Sud-Manche, l'Eure, l'Orne, et l'ensemble de l'Axe Rouen-Serqueux-Amiens.

Les usagers pendulaires des lignes Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg ont été très mécontents des changements d'horaires de leurs trains, impactant leur vie personnelle et professionnelle. Des corrections ont pu être apportées au service annuel 2021, à partir d'une demande concertée des associations d'usagers réunies au sein de la FNAUT Normandie.

Les aspects positifs de cette convention:

- Un cadencement à l'heure (presque) sur Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Rouen, et Paris-Caen
- Quelques relations Paris-Caen-Cherbourg directes supplémentaires par suppression de la correspondance à Caen.
- La création du train direct Paris-Folligny-Pontorson-Le Mont-Saint-Michel en été (5 juillet au 27 septembre en 2020 (4553 voyages en 2020 malgré la crise sanitaire et l'absence des touristes étrangers)
- La création d'un Paris-Dieppe direct le samedi et retour le dimanche soir,
- L'accès à Paris-Montparnasse des trains Granville<>Argentan<>Paris pour la très grande majorité des trains de l'axe. L'objectif des 100% est prévu vers 2022/2023.

Les aspects qui restent à améliorer

- La suppression des arrêts à Yvetot et Bréauté-Beuzeville des trains « 3100 »,
- Le cadencement mal pensé des Paris-Cherbourg aux heures impaires en journée qui impose une correspondance d'une heure à Caen pour les relations du type Rouen vers Carentan, Valognes, Cherbourg (Dans l'autre sens, les correspondances sont bonnes),
- L'absence de trains Paris-Cherbourg et Cherbourg Paris tôt le matin,
- La desserte entre Evreux et Caen très dégradée,
- L'horaire trop tardif du 1<sup>er</sup> Paris-Granville,
- La dégradation des services périurbains en heures de pointe (Rouen, Caen)
- Le cadencement très imparfait sur de nombreuses lignes TER avec des trous de dessertes et des correspondances mal organisées, des dessertes de soirée inexistantes (dernier train 19h)
- Le remplacement de trains par des autocars avec allongement des temps de parcours
- La desserte Caen-Granville-Rennes à reconstruire.
- Des dessertes très réduites ou inexistantes sur certains axes le week-end.

## Les débuts chaotiques de la nouvelle desserte en 2020

La nouvelle desserte augmentée sur les grands axes a été mise œuvre alors que le nouveau matériel commençait à peine à être livré. Les grèves de fin 2019 dans l'usine Bombardier et l'épidémie de Covid en Chine retardant la livraison des pièces, ont ralenti les chaînes de production et le rythme des livraisons. La production de davantage de trains avec le matériel ancien s'est révélée être un « casse-tête » insoluble. Il s'en est suivi une situation très chaotique avec de nombreux trains supprimés ou en retard. Pour aggraver la situation, un affaissement du remblai d'Apremont entre Bréval et Mantes, a imposé pendant de longues semaines un ralentissement à 10 km/h. Une réunion de crise a eu lieu à Bernay le 13 février 2020, avec le président Morin et les services de la Région, la SNCF, face aux associations d'usagers exaspérés. Un plan d'urgence a été adopté entérinant la suppression de certains trains. Finalement, la crise sanitaire et le confinement du printemps 2020 ont mis fin provisoirement à cette situation très dégradée. Toutefois, dès l'automne la situation est redevenue très difficile et une nouvelle réunion d'urgence s'est tenue le 24 octobre à Rouen, débouchant sur un renfort matériel avec rame TGV et trains Coradia Liner Intercités. Une fois de plus, le confinement de novembre, avec son service réduit, a bien arrangé les choses.

La nouvelle desserte renforcée, volonté affirmée du conseil régional, n'aurait dû raisonnablement être mise en place qu'au service annuel 2021 compte tenu des contraintes liées au matériel.

## Le réseau NOMAD



Cette convention 2020 installe l'offre ferroviaire sous une nouvelle marque NO M A D, le réseau de mobilité normand.

Dans les faits, ce réseau régional reste une juxtaposition du réseau SNCF « NOMAD Trains », et des réseaux des lignes routières ex-départementales « NOMAD 14 », « NOMAD 27 », « NOMAD 50 », « NOMAD 61 », « NOMAD 76 »

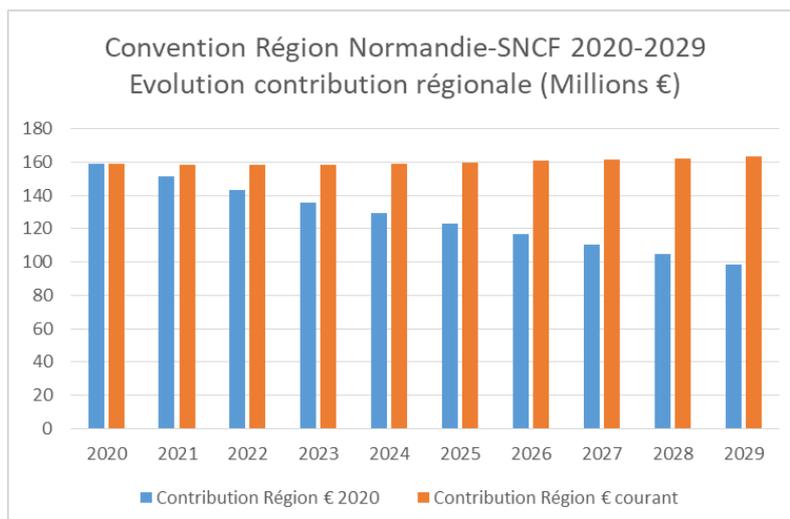
Le voyageur non initié se perd dans les subtilités telles qu'une *relation par autocar du réseau NOMAD trains*.

La carte du réseau NOMAD élaborée par la SNCF n'est que la carte du réseau ferroviaire et des lignes routières de l'ex-Haute-Normandie (Rouen-Pont-Audemer, Rouen-Evreux)

L'objectif d'une cohérence globale est encore loin d'être atteint même s'il existe une volonté d'améliorer les correspondances entre trains et autocars dans les pôles intermodaux.

La tarification, la billettique et la commercialisation de l'offre intermodale reste un objectif à atteindre, enjeux de la prochaine mandature. On peut souligner que le Pass Normandie Découverte, version 2021, est le premier produit permettant de circuler avec un billet sur l'ensemble du réseau NOMAD Train + Car !

## Trajectoire financière



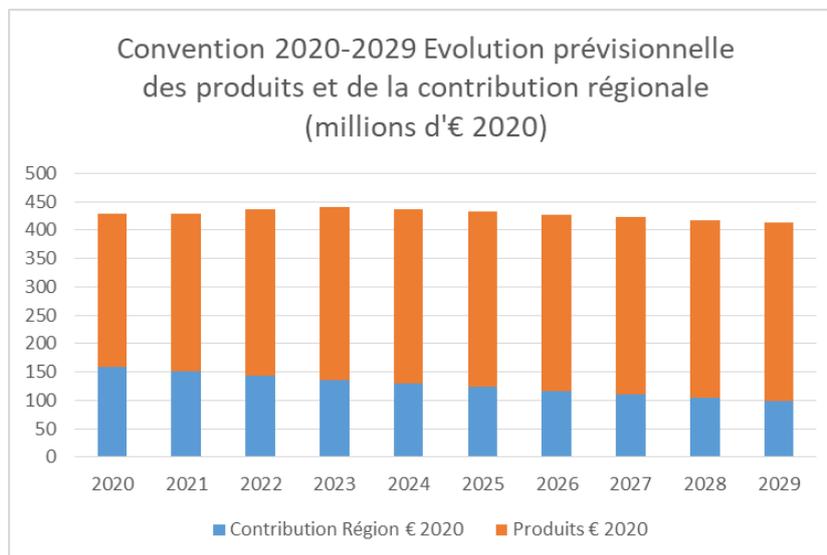
La Région envisage un maintien de sa contribution au niveau de 2020, en € courants, ce qui aboutit à une baisse sur 9 ans en € 2020.

Cette convention acte le principe d'une hausse significative des recettes directes pour diminuer parallèlement la contribution d'exploitation de la Région. L'augmentation, telle qu'envisagée des produits, paraît très optimiste. Dès l'entrée en vigueur de la convention en 2020, la crise sanitaire du Covid-19 est venue chambouler ces prévisions.

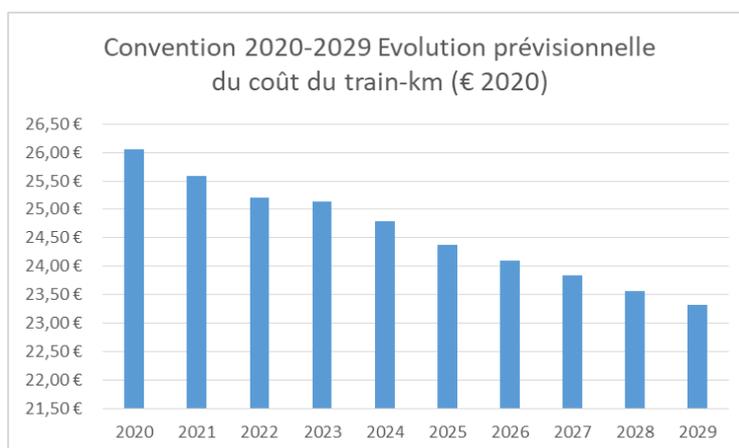
**Une approche exclusive « marché potentiel », en favorisant l'augmentation des dessertes les plus rémunératrices telles que Paris-Trouville-Deauville, au détriment de celles qui le sont moins, risque d'aggraver les déséquilibres territoriaux. Or, la convention ne comporte aucune indication sur la répartition de l'augmentation de l'offre entre les grands axes plus rémunérateurs et les lignes du réseau ex-TER.**

Compte tenu de tout ce que nous avons pu observer précédemment sur le lien entre offre, fréquentation, recettes directes et contribution d'exploitation régionale, il faudrait véritablement améliorer l'offre TER pour la rendre attractive et permettre une véritable synergie entre trains « TER » et trains « Grandes Lignes » qui assurent les liaisons vers Paris. C'est ce qui a été réalisé avec succès en Bretagne et Pays-de-la-Loire.

**Les bons résultats économiques des ex-lignes Intercités peuvent facilement cacher les mauvais chiffres du TER tels que nous les avons analysés pour 2018 et 2019. Noyer le TER dans un « grand tout » pour masquer ses faiblesses ne serait qu'une manœuvre comptable au détriment des normands, des territoires et du système ferroviaire normand dans son ensemble. Attention, cette tentation pourrait être très forte de la part de l'opérateur SNCF pour éviter une remise à plat pourtant nécessaire et indispensable de ses schémas de desserte, de la tarification et de la commercialisation.**



Du côté de l'exploitant SNCF, les coûts d'exploitations prévisionnels passent de 430,7 millions d'€ en 2020 à 414,6 millions d'€ en 2029 (en euros 2020), avec une offre qui évolue de 16,535 à 17,783 millions de train-km ce qui équivaut à un gain de productivité de 10,5 % en 9 ans.



Combien d'agents ont été transférés avec la reprise des Intercités par la Région ?  
 Quel est le ratio train-km par agent de l'ensemble Intercités transféré ?  
 Quel est le nouveau ratio train-km par agent du nouvel ensemble régional TER + Intercités ?  
 Une amélioration de la productivité de 10 % en 10 ans est-ce suffisant compte tenu de la faible productivité du périmètre de l'ex-TER qui représente à peu près la moitié de l'offre ?

**Quel pilotage du système par le conseil régional ?**

L'opérateur SNCF se retrouve à faire fonctionner une ensemble dont l'offre devrait atteindre 18 millions de train-km. De quels moyens la région compte-t-elle se doter pour piloter sa compétence ferroviaire et devenir un interlocuteur exigeant face à l'opérateur ? (Offre ferroviaire et intermodale, tarification, marketing, commercialisation, infrastructures, matériel roulant)

**Une porte entr'ouverte pour l'introduction de la concurrence :**

*« La Région se réserve le droit de modifier la Convention en ouvrant à la concurrence une partie de son périmètre sous la forme de lots géographiques exploitables de façon autonome par des opérateurs différents. Cette partie ne peut excéder 15% de l'Offre de Transport Théorique 2026 exprimée en t.km*

*telle qu'elle figure en annexes. Le ou les opérateurs sélectionnés à l'issue de la procédure d'ouverture à la concurrence ne peuvent exploiter les services concernés qu'à compter du Service Annuel 2026. La Région n'exercera ce droit que si les objectifs d'amélioration de la qualité de service ou les objectifs de recette n'étaient pas atteints. »*

Les lots proposés pour une éventuelle ouverture à la concurrence ne pourront excéder un volume de 15% de 18 145 711 train-km soit 2 721 856 train-km.

Pour avoir un ordre de grandeur, ce volume de trains-km est supérieur au périmètre actuel (2019) de l'offre Paris-Argentan-Granville + Caen-Le Mans-Tours.

## **Pour le TER normand en anémie, quelles mesures pour lui redonner du FER et dynamiser la fréquentation globale du réseau intermodal ?**

### **Nos propositions pour la prochaine mandature du conseil régional**

2020, marque le début d'une nouvelle ère où tous les trains sont sous la gouvernance du conseil régional. C'est une véritable opportunité pour mettre de la cohérence dans l'ensemble et trouver une nouvelle synergie entre ex-TER et trains Krono+

Le TER normand a besoin de faire sa révolution pour qu'il devienne attractif, que sa fréquentation augmente significativement générant davantage de recettes directes limitant à terme le montant de la subvention régionale.

Le conseil régional a porté son attention, toute légitime, aux besoins des abonnés, bien qu'il ait réduit des fréquences en heures de pointes au Service Annuel 2020. L'offre doit être renforcée sur plusieurs axes pour être suffisamment attractive et représenter une alternative crédible à la voiture individuelle. La réflexion sur les RER métropolitains doit se poursuivre et aboutir à une mise en œuvre concrète.

L'étude « *Normandoscopie* » a montré que les déplacements majoritaires sont les déplacements occasionnels. Or c'est sur ce créneau que la marge de progression est la plus nécessaire compte tenu du décalage de la Normandie comparée aux autres régions.

L'offre est cadencée complètement à l'heure sur les axes majeurs (axe Seine, Axe Paris-Caen) et sur les autres axes à l'heure aux pointes du matin et du soir. Pour créer un réseau attractif, il faut cadencer tous les axes « TER » aux deux heures minimum, en heures creuses, pour atteindre un schéma de desserte **minimal** 6h, 7h, 8h, 9h, 10h,(ou 11h) 12h (ou 13h), 14h,( ou 15h), 16h, 17h, 18h, 19h, 20h, en semaine, avec quelques adaptations le dimanche. Ceci est également vrai pour la relation routière Le Havre<>Honfleur<>Caen qui, de manière incompréhensible, est restée très peu desservie.

Tous les axes ferroviaires et routiers doivent être en correspondance dans les nœuds principaux (Rouen, Le Havre, Caen) et dans les pôles multimodaux secondaires. Il faut une synergie totale Krono+, Krono, Citi, Proxi, autocars des lignes routières.

Pour parvenir à ce résultat :

- Des creux de dessertes doivent être comblés pour avoir un cadencement régulier et des correspondances organisées. (Rouen<>Amiens, Caen<>Rouen en train et pas en autocar pour cadencer vers Lisieux et Bernay, Caen<>Granville, Caen<>Alençon<>Le Mans)

Exemple d'organisation des nœuds de correspondance (12h00 à Caen et 14h00 à Rouen) à reproduire à 6h00, 7h00, 8h00, 9h00, 17h00, 19h00 et toutes les deux heures à 10h00, 12h00, 14h00, 16h00, 20h00 minimum. Les lignes routières doivent également être intégrées dans les nœuds de correspondances (Pôles intermodaux)

				car						
Rennes	08:26									
Pontorson-Mont-Saint-Michel	09:14									
Avranches	09:32									
Cherbourg	-	10:43								
Valognes	-	10:59								
Carentan	-	11:15								
Granville	10:10	-								
Coutances	10:37	-								
Saint-Lô	11:00	-								
Lison	11:13	11:26								
Bayeux	11:28	11:40								
<b>Caen</b>	11:48	11:59	12:05	12:15	12:47					
Lisieux		-	12:35	-	13:13					
Bernay		-	12:52	-	13:31					
Elbeuf		-	13:36	-	-					
Evreux		-	-	-	13:58					
Paris		14:02	-	-	15:02					
<b>Rouen</b>			13:52	-		14:10	14:13	14:15	14:19	
Oissel				-		-	14:23	-	-	
Val-de-Reuil				-		-	14:32	-	-	
Vernon-Giverny				-		-	14:56	-	-	
Dieppe				-		-		15:01	-	
Yvetot				-		14:30			-	
Bréauté(Fécamp)				-		14:43			-	
Honfleur				13:20		-			-	
Le Havre				13:48		14:57			-	
Amiens									15:42	15:50
Lille										17:07
				Corresp vers Paris 14:02			Paris SL A 15:48			

*Pour le nœud suivant, départ de Granville à 12h10, le suivant encore départ de Rennes à 12h26*

- Les trains Paris<>Caen aux heures impaires doivent desservir Evreux, Bernay et Lisieux pour capter un maximum de clientèle, d'autant plus si les lignes routières sont bien coordonnées dans ces gares intermédiaires.
- Les trains Paris-Rouen-Le-Havre doivent desservir Yvetot et Bréauté-Beuzeville
- La desserte « omnibus » Rouen-Le Havre doit être repensée (exemple impossibilité actuelle d'aller de Barentin au Havre). Un cadencement à l'heure serait nécessaire (hypothèse à étudier : la prolongation des navettes Elbeuf-Yvetot jusqu'au Havre, avec le maintien de terminus Yvetot lors de pointes du matin et du soir dans les demi-heures intercalaires)
- La desserte Rouen-Dieppe mériterait d'être renforcée et bien intégrée dans le nœud de correspondances de Rouen (vers Paris, vers Caen, vers Le Havre). Un cadencement à l'heure serait pertinent.

- La desserte Caen-Rouen pourrait-être renforcée en prenant en compte son caractère de cabotage inter villes sur l'ensemble de son parcours,
- Les dessertes périurbaines doivent être renforcées : l'étoile de Rouen doit avoir une desserte consistante sur toutes ses branches (dessertes de Pont-de-l'Arche, Bourgthéroulde, Brionne, Serqueux-Rouen...), périurbain de Rouen vers Val-de-Reuil et Louviers. La desserte directe par train Evreux-Rouen via le raccordement de Serquigny permettrait des relations de Beaumont-le-Roger et Conches vers Rouen et un cadencement à la ½ heure en pointe entre Serquigny et Rouen avec 1 train par heure Caen-Rouen + 1 train par heure Evreux-Rouen). Création d'une gare terminus à Bernay pour les actuels Paris-Serquigny prolongés et des trains Rouen-Bernay.
- La productivité du système ferroviaire milite pour des dessertes structurantes assurées par train et non partiellement par des autocars (Caen-Rouen, Caen-Alençon-Le Mans, Caen-Granville-Rennes). Les autocars doivent être utilisés pour des compléments de desserte (ex Lison-Coutances, Surdon-Alençon, Bréauté-Fécamp pour des correspondances notamment en soirée)
- La desserte de Granville à Rennes doit être consolidée avec au minimum 3 trains desservant Pontorson-Mont-Saint-Michel et des navettes Granville-Dol à tester. Chaque train Paris<>Granville doit être avoir une correspondance organisée pour Avranches et Le Mont-Saint-Michel.
- La desserte Alençon-Paris doit être systématiquement organisée avec correspondance à Surdon (train ou autocar). Le temps de trajet reste compétitif vis-à-vis du trajet via Le Mans et le TGV. A moyen terme, des relations directes Paris-Alençon pourraient être une option pour renforcer la desserte de la grande couronne parisienne.
- Les marches des trains doivent être accélérées : la tendance actuelle est de détendre les marches pour avoir une bonne régularité ! Des arrêts de 30 secondes suffisent dans la plupart des points d'arrêts (norme RER francilien)
- La Région doit revoir le système de tarification pour éviter les incohérences actuelles (Tempo/Krono+ yieldé) et développer à très court terme la tarification, la billettique et la commercialisation intermodale « NOMAD ». Il faut développer une politique plus dynamique de petits prix. Il faut élargir la gamme des forfaits abonnements pour répondre à la diversité des modalités professionnelles (abonnements hebdomadaire, mensuel, annuel)
- le demi-tarif proposé systématiquement et directement aux jeunes de moins de 26 ans en supprimant la carte Jeune (comme en Bretagne et Bourgogne-Franche-Comté). Le gain de recettes est potentiellement plus élevé que la perte de recette liée à la fin de la vente des cartes. La mesure demandée par les associations d'usagers adhérentes à la FNAUT a été adoptée par le conseil régional et est devenue effective, à titre expérimental, le 19 mai 2021. La communication sur ce nouveau ½ tarif jeunes paraît très insuffisante. La FNAUT n'est pas favorable à la gratuité qui prive l'opérateur de recettes, mais elle défend en contrepartie le principe de l'offre cadencée à un prix concurrentiel qui permet effectivement une mobilité respectueuse de l'environnement.
- Le Pass Normandie Découverte doit être développé, 2 jours ou 3 jours, voire 7 jours avec option accès à Paris, vendu au guichet, sur les DBR et sur les sites TER et Oui SNCF, utilisable **tous les jours de l'année** par un groupe jusqu'à 5 personnes comme on le trouve en Centre-Val-de-Loire. Les congés sont pris de manière de plus en plus fractionnée et la Normandie est une belle destination de courts séjours. Il y a un gisement de clientèle captable qui n'utilise pas le train aujourd'hui. (le cadencement organisé devrait permettre la mobilité entre les sites touristiques normands)

- La Région doit revoir la politique de suppression rapide des guichets qui éloigne du train les usagers non connectés. La rationalisation de la commercialisation, si elle est nécessaire, doit se faire avec discernement. Une mutualisation de services est une piste à explorer.
- La SNCF doit corriger impérativement tous les bugs de commercialisation, ne plus avoir de trajets non commercialisés comme c'est le cas aujourd'hui, appliquer les réductions pour les trajets avec correspondance, vendre avec les prix réduits sur trajets avec correspondance.
- Il faut commercialiser les trajets associant TER et Transilien (relations Paris Gournay, Paris Serqueux), ...)
- L'accès facile au train est incompatible avec la réservation obligatoire sur les trains Krono+.
- Il faut promouvoir la complémentarité vélo + train ou car:
  - o le tourisme train + vélo en valorisant les dessertes ferroviaires et routières en lien avec le réseau de voies vertes et véloroutes. Cette orientation nécessite l'adaptation des trains et des autocars. Le transport des vélos sur la ligne routière 39 Caen-Le Havre est une avancée très positive.
  - o Les déplacements pendulaires multimodaux vélo + train ne pourront probablement pas tous se faire en emportant les vélos à bord des trains. Cette orientation nécessite une forte coordination agglomération / région pour investir dans des infrastructures de stationnement vélo adaptées à la croissance rapide de l'usage (au contraire des parcs vélos aujourd'hui présents dans les gare en Normandie, largement sous-dimensionnés. Exemple les installations sécurisées telles 8 places à Yvetot, 40 places à Caen, loin des réalisations réussies en France (Strasbourg, Chambéry, Grenoble...) et très éloignées de celles d'autres pays européens.

### **Les trains-km nécessaires pour avoir un réseau TER avec un service minimum acceptable, en synergie avec les trains Krono et Krono+ (ex-Intercités)**

A court terme, il est nécessaire de mettre en place, un cadencement général aux deux heures minimum sur toutes les lignes en organisant les nœuds de correspondances et le remplacement des autocars par des trains et en ajoutant un départ à 20 h sur toutes les lignes. Cela devrait concerner également la ligne Paris-Granville qui mérite d'être considérée (cf analyse ci-dessus). **Cela génère un besoin minimal estimé approximativement à 2 millions de train-km.**

Ce chiffre est à comparer à la baisse de l'offre de la 1<sup>ère</sup> convention TER 2018-2019 signée par la nouvelle région Normandie : moins 733 300 trains-km. Cela constituerait une première impulsion pour améliorer l'efficacité et l'attractivité du réseau TER, en synergie avec les développements de dessertes Krono+ engagés sur les grands axes radiaux. C'est aussi la condition pour proposer une offre équitable sur tout le territoire normand desservi par le rail.

Cette amélioration du TER est essentielle pour retrouver une attractivité perdue, (re)conquérir une clientèle élargie et augmenter les recettes directes. Ce développement devrait pouvoir être assuré avec les gains de productivité de l'opérateur SNCF, à périmètre personnel et matériel globalement constants. Il devrait permettre d'aboutir à une baisse du coût du train-km produit au-delà des perspectives d'amélioration de la productivité telles que prévues dans la convention 2020-2029. L'attractivité de la Normandie en dépend et c'est bien au conseil régional d'engager les moyens pour relever le défi (moyens financiers, compétences, négociations avec l'opérateur).

Enfin, dans des perspectives à moyen-long terme, l'offre devra encore être développée pour atteindre le niveau de service proposé par de nombreux voisins européens y compris dans les territoires à moyenne densité de population (Suisse, Allemagne, Italie du Nord, Grande-Bretagne, Belgique, Pays-

Bas, Autriche) qui sont les meilleurs exemples de la corrélation entre niveau d'offre et la fréquentation (et donc des recettes...). Des objectifs pour l'avenir :

- Cadencement horaire pour une majorité des dessertes
- Cadencement aux deux heures sur Paris-Granville et Granville-Rennes
- Réseaux Express Métropolitains (Caen, Rouen, Le Havre)
- Amplitude du service de 5h à 22h
- Samedi jour de semaine et dimanche cadencement aux 2h.

## Nos propositions d'investissement pour moderniser le réseau normand

Un programme de régénération du réseau est en cours de réalisation. Au-delà de cette indispensable remise à niveau, il faut moderniser le réseau pour le rendre plus performant et permettre des évolutions de dessertes impossibles avec les contraintes actuelles.

### 1) Electrifications

La Normandie possède l'un des réseaux les moins électrifiés alors que la région est exportatrice nette de courant électrique. Plusieurs lignes, insérées dans un maillage de lignes électrifiées, nécessiteraient une électrification pour améliorer la productivité du parc matériel électrique, diminuer les coûts d'exploitation et décarboner la mobilité en améliorant la cohérence du réseau:

- **Serquigny-Elbeuf** pour relier les deux parties de réseaux électrifiés des ex Haute et Basse-Normandie. Cette section électrifiée aurait l'avantage de pouvoir être un axe de détournement en cas d'interruption des circulations entre Mantes et Serquigny ou Mantes et Oissel. Elle faciliterait la circulation du parc matériel électrique sur l'ensemble du réseau régional et donc permettrait une optimisation de son utilisation.
- **Malaunay-Dieppe**, où le trafic justifierait l'abandon du diesel et où l'électrification permettrait de multiplier les relations directes avec Paris avec le matériel Omneo,
- **Saint-Lô-Coutances-Granville** pour simplifier le parc matériel et éviter le recours coûteux au bimode qui resterait affecté aux relations Caen-Granville-Rennes. Cette électrification permettrait de rétablir des relations directes avec Paris assurées par des rames Omneo (coupe/accroche possible à Lison avec trains Paris-Cherbourg)
- **Bréauté à Fécamp** L'électrification des 20 km (environ 20 millions d'€) serait probablement moins coûteuse que l'achat de trains à hydrogène pour remplacer les autorails diesel X 73500 et permettrait d'éviter la construction d'un atelier de maintenance dédié à quelques engins diesel ou hydrogène isolés au Havre. Cette électrification est d'autant plus justifiée que l'offre Fécamp-Le Havre devra être développée (REM du Havre).

Sur un pas de temps de 30 années, l'électrification de ces lignes se traduirait très certainement par un rapport coût/bénéfice positif.

La technologie hydrogène pourrait concerner les deux grands axes Caen-Le Mans-Tours et Paris-Argentan-Granville et le matériel futur de Caen-Rennes et de la baie du Mont-Saint-Michel.

### 2) GSMR

Il serait intéressant de déployer le GSM-R entre Folligny et Granville, seule section entre Caen et Granville qui n'en sera pas équipée en 2022 (en dehors des sections à voie unique). En cas de nécessité, les trains pourraient circuler à agent seul. Cette solution permettrait d'éviter la suppression du train en cas d'absence d'agent commercial (ASCT).

### 3) Poste d'aiguillage, double voie et signalisation pour croisements

Il faudrait revoir la situation du poste d'Avranches, tenu en 2 x 8h pour un faible nombre de trains sur la section Avranches-Pontorson-Dol. La recherche d'une amélioration de la productivité conduirait à étudier l'automatisation du poste en centralisant les commandes à Granville. Cette opération pourrait

être menée conjointement avec la remise à double-voie de l'entrée de la gare de Granville pour faciliter l'exploitation du nœud de correspondance.

Pour faciliter l'élaboration des grilles horaires (cadencement à l'heure en heures de pointes du matin et du soir entre Caen et Granville), il serait nécessaire de construire un croisement entre Coutances et Folligny. Un croisement entre Coutances et Saint-Lô (section de 30 km) permettrait d'améliorer la régularité en minimisant les retards provoqués par ceux des trains croiseurs (effet favorable pour l'organisation des correspondances). De même, des points de croisement supplémentaires seraient nécessaires pour faciliter l'exploitation des lignes et le renforcement de l'offre entre Clères et Dieppe, et à la frontière régionale entre Abancourt et le Tréport.

#### **4) Aménagement de gares terminus**

Plusieurs gares nécessiteraient d'être aménagées avec des voies terminus :

- Gare de Bayeux (REM Caennais, desserte Lisieux-Caen-Bayeux)
- Gare de Bernay (trains Paris-Serquigny prolongés à Bernay, possibilité de trains péri-urbains Rouen-Bernay ou Dieppe-Rouen-Bernay)
- Gare de Vernon, dont la configuration actuelle complique l'exploitation pour les trains transiliens terminus insérés dans la trame Paris-Rouen-Le Havre.

#### **5) Axe Paris – Alençon/Granville**

Sur l'axe Paris – Alençon/Granville, compte tenu du potentiel de trafic et d'une certaine dégradation d'attractivité par rapport au mode routier, un programme d'études devrait être engagé dans l'optique d'élaborer un schéma d'aménagement de l'infrastructure concernant à la fois les régions Île-de-France, Centre Val-de-Loire et Normandie, de nature à pouvoir mettre en œuvre un programme cohérent de services nettement plus en adéquation avec les besoins de mobilité de ce secteur de la grande couronne parisienne victime de discriminations au plan ferroviaire.

D'autres investissements pourraient être nécessaires dans le cadre du développement des Réseaux Express Métropolitains (autour de Rouen, Caen, Le Havre).

**Tous ces investissements peuvent et doivent être envisagés quel que soit le calendrier et le périmètre du projet LNPN.**

Les propositions de dessertes et les projets d'investissement sont étroitement liés. Aujourd'hui, trop souvent, l'infrastructure limite les possibilités de dessertes. Il y a besoin de construire une vision et un niveau de service pour l'ensemble des territoires afin de coordonner les décisions :

**Quel niveau de service, quelle infrastructure, quels matériels roulants, quels besoins en ressources humaines et financières ?**

## Conclusion : 2016-2021 et ensuite ?

**Ce n'est pas en diminuant l'offre et les services que l'on fait de réelles économies !** Le ferroviaire est un système à rendements croissants qui nécessite une approche d'optimisation de l'offre pour générer de la recette. Or, depuis plusieurs décennies, la pratique SNCF vise à faire des économies sur l'offre et donc à dégrader les recettes et donc l'équilibre général. Les exemples français et européens montrent que les services qui ont été améliorés, renforcés, permettent de booster l'attractivité du train, remplissant un double rôle:

- améliorer la performance financière du rail et favoriser le transfert modal,
- générer une diminution des coûts externes, malheureusement souvent oublié dans les calculs économiques (à part dans les enquêtes publiques).

L'Etat a une part de responsabilité en se dégageant progressivement de la stratégie de développement du Rail, ce qui a eu une double conséquence:

- transfert aux régions de charges qui ne sont pas de leur ressort: entretien des infrastructures, gestion de radiales nationales, absence de coordination nationale des services (notamment tarification), transfert de personnels ;
- reprise partielle et très tardive de l'endettement du système ferroviaire, ce qui a freiné son développement et ses performances depuis plus de 30 ans.

En 5 ans, le conseil régional a réalisé, avec un financement de l'Etat, le renouvellement du parc matériel Intercités pour Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg. Il a anticipé en commandant 27 Omnéo supplémentaires pour avoir un parc homogène. La maintenance est installée en Normandie (Sotteville, Le Havre Caen, Cherbourg). Il assure depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 la gouvernance des trains Intercités. Les nouveaux trains Omneo Premium renouvellent l'image du train en Normandie mais, avec leurs 3 emplacements dédiés, ils n'ont pas anticipé le développement de l'usage du vélo.

Le conseil régional a contribué à la réalisation du projet à vocation fret Serqueux-Gisors. A-t-il été assez offensif sur le dossier LNPN pour que ce projet ait une chance d'aboutir ? Le saut de mouton de Levallois sera utile mais pas suffisant.

La détermination et l'engagement personnel du président Morin pour faire arriver les trains Paris-Granville à Paris-Montparnasse ont été couronnés de succès alors que la situation n'était pas gagnée d'avance. Sur cet axe, le conseil régional a mis en place en 2020 le train direct Paris-Pontorson-le-Mont-Saint-Michel mais un effort de développement de l'offre reste nécessaire.

Dans le domaine tarification-billettique-commercialisation intermodale, le conseil régional a compliqué la situation avec trois tarifications différentes (Tempo, interrégionale, *Yieldée*). Il a inauguré la marque Nomad, mais le réseau régional unifié et la billettique intermodale restent à créer. Il a trop suivi la SNCF dans sa politique de fermeture des guichets.

Si les dessertes des deux grandes radiales ont été améliorées, l'objectif prioritaire pour la prochaine mandature, sera de doter la Normandie d'un réseau de mobilité performant et attractif, avec une attention particulière au périmètre ex-TER qui est en grande difficulté. **Il faut développer une offre TER bien coordonnée avec les trains « Grandes Lignes » et l'ensemble des lignes routières, construire un vrai cadencement sur une amplitude journalière plus large. C'est la clé pour redonner au TER une attractivité en berne, retrouver une bonne fréquentation et contribuer au report modal.** Ce qui est bon pour l'ex TER l'est aussi pour les ex Intercités et vice-versa, dans une vision « réseau ». L'enjeu est essentiel pour lutter contre le réchauffement climatique tout en répondant aux besoins de mobilités et de développement de tous les territoires normands.