



adpcr
INFOS

la mobilité dans l'ouest
de la Normandie



N° 102

Juin - Juillet 2021



www.adpcr.fr

Le Conseil régional de Normandie et la mobilité : bilan et propositions

ÉDITO



En octobre 2015, l'ADPCR publiait un bulletin spécial destiné principalement aux candidats à la première élection régionale de la Normandie réunifiée. Ces derniers étaient invités à participer à une réunion publique que nous organisons à Saint-Lô, en présence de la presse et de France 3. Ce fut pour l'ADPCR

l'occasion d'interroger les têtes de liste sur leur vision du transport ferroviaire en Normandie.

Nous avons l'intention de renouveler cette confrontation à l'occasion des élections régionales de 2021. Projet que nous avons dû abandonner pour cause la pandémie interdisant les réunions publiques. Restait ce bulletin et la possibilité de rencontrer les candidats, s'ils le souhaitent, pour leur faire part de notre vision de la mobilité de demain et de nos projets pour les six années à venir. Ce fut le cas, certains candidats ayant souhaité nous rencontrer au cours des semaines précédant les élections.

Je voudrais rappeler que l'ADPCR se veut apolitique. Apolitique au sens que nous n'appartenons à aucune formation politique, mais pleinement politique alors que nous nous engageons pour le développement durable du territoire et pour la défense des usagers du transport public.

Je tiens à remercier le formidable travail qu'ont fourni les membres du conseil d'administration de l'ADPCR pour la réalisation de ce bulletin.

Daniel Grébouval, vice-président de l'ADPCR mais aussi président de la FNAUT Normandie, qui esquisse, sans concession, le bilan de la mandature du 1^{er} conseil régional de la nouvelle Région Normandie, au terme d'une analyse approfondie des rapports TER, des rapports de la Cour des comptes et de l'ensemble de délibérations votées par le conseil régional de Normandie.

Eric Viaud, ancien Directeur TER Basse-Normandie, membre de notre conseil, revient sur la réforme de la SNCF, le rôle de l'Etat et des collectivités au travers de la loi LOM. En fin connaisseur du monde des gares, il nous donne sa vision de la gare de demain.

Patrick Morel, ancien cheminot et Directeur transport de l'ancienne Région Basse-Normandie, siège aujourd'hui au CESER de Normandie où il est en charge de la mobilité. Membre du conseil d'administration de l'ADPCR

et de la FNAUT Normandie, je lui ai demandé de faire le point sur un dossier capital pour l'avenir des relations ferroviaires entre Paris et la Normandie, celui de la LNPN et du saut-de-mouton de Clichy. Il nous explique également pourquoi les métropoles normandes auront besoin d'une desserte type RER. Sachez que si un RER Caennais voyait le jour, l'ADPCR veillerait à ce que cela ne se fasse pas au détriment des territoires ruraux et de la ligne Caen-Granville-Rennes.

Enfin, j'ai retravaillé, avec Jean-Yves Colas, nos propositions de dessertes pour le désenclavement ferroviaire du Sud-Manche et l'amélioration des relations du Sud et Centre-Manche avec Paris via la ligne de Granville ou via Caen. Nous le savons, le temps ferroviaire est hélas un temps long, aussi 2023 et 2024 c'est déjà demain.

La loi LOM a conduit les Communautés d'agglomérations et de Communes à prendre tout ou partie de la compétence mobilité. Pour l'ADPCR, les gares sont au centre de la mobilité de demain. Aussi nous vous proposons un panorama de l'évolution des compétences et des gares qui font l'objet de projet de la part des collectivités et pour lesquels l'avis de l'ADPCR est sollicité.

Le rêve n'est pas toujours l'expression de la réalité mais il peut parfois se réaliser. Aussi, je rêve d'un scénario Baie où les trains, les navettes, les vélos à hydrogène feraient barrage à l'invasion des voitures polluantes pour la sauvegarde de ce patrimoine inestimable qu'est le Mont-Saint-Michel.

Je conclurai sur une note optimiste. Le Président Morin a-t-il tenu sa promesse d'un plan Marshall pour le ferroviaire normand ? A titre personnel, je vois plutôt le verre à moitié plein, d'autres le verront sans doute à moitié vide ! Certes, il reste beaucoup à faire et la cohabitation des trains normands avec ceux de la région Ile-de-France continuera à peser lourdement sur la qualité des dessertes en Normandie.

La prochaine mandature sera jugée sur sa capacité à faire revenir les usagers, qu'ils soient pendulaires ou occasionnels, vers le rail et par là à contribuer en acte à la réduction des gaz à effet de serre et donc à la défense de notre planète. Une véritable politique intermodale est, nous le croyons, la clef de la réussite.

Xavier JACQUET
Président de l'ADPCR

SOMMAIRE

1^{ère} partie : 5 années d'évolution de la mobilité en Normandie

Hervé Morin et la promesse d'un Plan Marshall du rail normand... où en est-on aujourd'hui ?	4
A nouvelle Région, nouvelle concertation	12
La réforme de la SNCF	13
Collectivités territoriales et compétence mobilité	16
Les autocars interurbains de la Manche MANEO intègrent le réseau NOMAD cars	18

2^e partie : Les propositions de l'ADPCR, à court et moyen terme

Propositions pour les services annuels 2023 et 2024	20
A nouvelles mobilités, nouvelles gares	26
Evolution des gares ex Basse-Normandie ?	28
La ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) : « Serpent de mer mais véritable nécessité »	33
RER métropolitain : un nouveau mode de déplacement en agglomération	36
Infrastructures : nos propositions pour moderniser le réseau normand	37

3^e partie : De TER et Intercités normands à NOMAD trains

Avant-propos	38
Focus sur la convention TER 2018-2019	38
La nouvelle convention 2020-2030	52
Pour le TER normand en anémie, quelles mesures pour lui redonner du FER et dynamiser la fréquentation globale du réseau intermodal ?	55
Conclusion : 2016-2021 et ensuite ?	58
L'information : une des clefs de la fréquentation des transports collectifs	59
La desserte de la Baie du Mont-Saint-Michel, un enjeu écologique !	60

L'ADPCR VOUS INFORME

La lettre de l'ADPCR : cette lettre bimestrielle nous permet d'être plus réactifs en collant mieux à l'actualité. Elle est complétée, si nécessaire, par le bulletin « ADPCR-INFOS » regroupant des articles de fond et nos propositions concernant la mobilité dans l'ouest de la Normandie. En consultant notre site internet www.adpcr.fr, vous aurez accès à beaucoup d'autres informations concernant les lignes que nous défendons et l'intermodalité. Si vous n'y trouvez pas ce que vous recherchez, contactez-nous et dans la mesure du possible, nous répondrons à vos questions.

Les logos des collectivités, qui soutiennent financièrement l'ADPCR, figurent normalement en bas de la 4^{ème} de couverture. Contactez-nous si nécessaire.

1^{ère} partie

5 années d'évolution de la mobilité en Normandie

Hervé Morin et la promesse d'un Plan Marshall du rail normand... où en est-on aujourd'hui ?



Esquisse du bilan de la mandature du 1^{er} conseil régional de la nouvelle région Normandie

La Normandie est née de la fusion des deux ex régions normandes au 1^{er} janvier 2016.

Lors de la campagne des élections régionales, Hervé Morin avait promis un plan Marshall pour le transport ferroviaire qui souffrait d'une forte détérioration de la qualité du service depuis quelques années, notamment sur les deux grandes radiales Le Havre-Rouen-Paris et Cherbourg-Caen-Paris. Le matériel Corail et les locomotives étaient à bout de souffle, les pannes, les retards et annulations de trains étaient devenus le quotidien des usagers normands.

Guillaume Pepy, PDG de la SNCF, lors d'une première réunion sur l'Axe Seine, en mai 2010, avait déclaré que la SNCF, avait «une dette vis à vis de la Normandie». Mais rien n'avait bougé.

Pire, lors de son audition devant la commission Duron en janvier 2015, la SNCF avait présenté un programme de réduction des dessertes Intercités entre Caen et Cherbourg et entre Rouen et Le Havre, accompagné de

la suppression des arrêts dans de nombreuses gares intermédiaires. Funeste projet qui fort heureusement n'a pas été suivi !

Dès son élection, lors du scrutin du 13 décembre 2015, Hervé Morin, président du conseil régional de la nouvelle grande Région Normandie, s'est beaucoup investi pour faire avancer ce dossier brûlant et crucial du ferroviaire en Normandie.

Cinq ans plus tard, alors que les élections régionales viennent d'avoir lieu, l'ADPCR fait le bilan du mandat précédent et trace les attentes et les perspectives pour l'exécutif régional qui vient de sortir des urnes.

Acte 1 - Le renouvellement du matériel des trains Intercités par l'Etat en contrepartie de la reprise, par la Région, de la gouvernance de ces trains (et donc de leur coût d'exploitation)

Dès le début 2016, Hervé Morin avait proposé que l'Etat prenne en charge le coût d'achat de trains neufs en contrepartie de la reprise par la Région de la gouvernance des trains Intercités, convaincu que la situation pourrait s'améliorer si la Région avait tous les leviers en main. A l'issue d'une rencontre le vendredi 19 février 2016 avec le secrétaire d'Etat aux transports Alain

Vidalies, M. Morin s'était félicité de « la volonté commune d'aboutir avec un objectif fixé au 31 mars ».

Le dossier a été vite bouclé puisque le 25 avril 2016, au Mont-Saint-Michel, le Premier Ministre Manuel Valls signait avec Hervé Morin la convention prévoyant, pour la première fois, le transfert de la responsabilité des trains d'équilibre du territoire à une Région. La Normandie devait prendre en charge cette gouvernance au 1^{er} janvier 2020, mais finançait déjà les déficits de ces lignes en 2018 et 2019 soit environ 70 millions d'€ au total. En contrepartie, l'Etat s'engageait à financer l'acquisition de 40 trains neufs pour la desserte de Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg, pour un montant de 720 millions d'€. Enfin, la Région avait obtenu la garantie d'une enveloppe de 500 millions d'euros pour la régénération des voies. Le projet intégrait aussi la construction d'ateliers en Normandie à Sotteville et Caen pour y transférer la maintenance jusque-là assurée à Clichy. La délibération a été votée par le conseil régional le 23 juin 2016, avant la fin du 6^{ème} mois de mandat.

Les dessous de la négociation : le renoncement à la convention de 2014 entre l'Etat et la Basse-Normandie pour Paris-Argentan-Granville.

Dans la hâte, pour boucler ce dossier, la convention signée le 23 janvier 2014 entre l'Etat, représenté par Frédéric Cuvelier, ministre délégué chargé des Transports et Laurent Beauvais, président de la Région Basse-Normandie pour l'exploitation de la ligne Paris-Argentan-Granville, devenait caduque. Par cette convention, l'Etat s'engageait à compenser le déficit annuel d'exploitation de la ligne jusqu'à la fin du service annuel 2030 (soit 170,70 millions d'€ au total jusqu'à fin 2031) en contrepartie du financement par la Région Basse-Normandie de 15 rames Regiolis (150 M€, mises à disposition de l'exploitant Trains d'Equilibre du Territoire) et de l'atelier de maintenance de Granville pour environ 28 millions d'€.

La Région Normandie, en abandonnant cette convention, déliait l'Etat de son engagement à couvrir le déficit pour les 14 années restantes (années 2018 à 2031) soit 132,8 M€. Ce « cadeau » est à déduire de la contribution de l'Etat pour l'achat des nouveaux trains pour Paris-Le Havre et Paris-Cherbourg.



Train Omneo en gare de Caen.

Quel est le volume de l'offre dont la Région devient autorité organisatrice au 1er janvier 2020 ?

L'offre réalisée en 2019 des trains Intercités normands est de 7,484 millions de trains-km, soit un volume supérieur aux trains-km du TER. Les Intercités normands représentent 40 % des trains-km des Intercités de jour au niveau national.

	Offre réalisée 2019 issue de la facturation de SNCF Réseau (en milliers de trains-km)	% d'offre réalisée 2018 par rapport à l'offre théorique (après adaptation*) (en %)
Paris-Caen-Cherbourg/Trouville	3 275	98,3 %
Paris-Rouen-Le Havre	2 672	98,7 %
Paris-Granville	1 181	99,5 %
Caen-Le Mans-Tours	357	98,8 %
Total lignes normandes	7 484	98,6 %

Fréquentation par ligne

	Cumul 2018 (en millions de voyageurs-km)	Cumul 2019 (en millions de voyageurs-km)
Paris-Caen-Cherbourg/Trouville	831	918
Paris-Rouen-Le Havre	734	803
Paris-Granville	176	194
Paris-Evreux-Serquigny	6	5
Caen-Le Mans-Tours	33	37
Total lignes normandes	1 779	1 957

Ministère des Transports DGITM. Rapport d'exécution de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire. Source SNCF Intercités 2019.

La fréquentation 2019 des Intercités, 1 957 millions de voyageurs-km, est équivalente à près de 5 fois celle des TER normands (401 millions de V-Km en 2019). La ligne Paris-Granville, à elle seule, représente quasiment l'équivalent de la moitié de la fréquentation de l'ensemble du réseau TER. Cette constatation devrait amener à regarder cet axe sous un autre angle pour envisager l'avenir de sa desserte (voir p. 49 à 51).

Acte 2 - Le choix du nouveau matériel pour remplacer les trains Corail de Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg

Face à l'urgence du remplacement du matériel Corail, de plus en plus sujet aux pannes et aux indisponibilités, il fallait aller vite pour construire et livrer les nouveaux trains. La solution la plus simple et la plus rapide était de s'inscrire dans les contrats-cadres déjà signés pour la fourniture de matériel TER, sans passer par l'élaboration d'un cahier des charges spécifique pour un nouvel appel d'offre. Le catalogue des constructeurs était très limité : trains Regiolis (version Coradia Liner) chez Alstom et rames Omneo à 2 niveaux chez Bombardier. Nous avons alerté les décideurs sur la nécessité d'une capacité supérieure à celle des rames Corail de 10 voitures (environ 720 places) qui se révélait insuffisante

lors des pointes. Or, avec la contrainte des longueurs de quai limitée à 290 m à Paris-Saint-Lazare et Rouen-Rive droite, seules les rames à deux niveaux répondaient à ce critère. Alstom n'a pas manifesté son intérêt pour une proposition de l'ADPCR d'adapter des rames TGV Duplex reconnues pour leur confort (ADPCR-INFOS n° 89 oct. 2016).



Le choix s'est porté sur la version Omneo Premium de Bombardier, avec un confort «grandes lignes» installé dans un matériel TER à la base. Nous avons été entendus sur la capacité d'emport en places assises. Les usagers ont été invités à tester les sièges qui ont été améliorés en tenant compte de leur avis, les adaptations pour les voyageurs handicapés ont été prises en compte selon les demandes de leurs représentants associatifs. Lors de la visite organisée par le conseil régional à l'usine Bombardier de Crespin en octobre 2018, en découvrant la première rame achevée, nous avons regretté notamment le manque de capacités pour les bagages et l'insuffisance des 3 emplacements pour les vélos. Il était trop tard pour modifier le diagramme des 39 rames suivantes... Après des journées de présentation dans les gares principales (dont Caen et Cherbourg le samedi 15 février 2020), la première rame est entrée en service commercial le lundi 17 février 2020. Ces trains sont un réel progrès pour le confort des usagers de nos lignes et améliorent significativement l'image du train en Normandie, même si à l'usage lors des pointes hebdomadaires, les espaces bagages se révèlent insuffisants, confirmant nos premières observations.

Acte 3 - Transférer la maintenance du matériel en Normandie

Le conseil régional a pris la décision d'assurer l'essentiel de la maintenance des nouveaux trains en Normandie, en construisant un nouvel atelier à Sotteville apte à traiter les trains Omneo et les matériels AGC et Régiolis. Des ateliers secondaires ont été construits à Caen, avec électrification d'une voie d'accès, et au Havre. D'autres opérations, plus légères, seront assurées grâce à des aménagements réalisés à Cherbourg et Clichy. L'ensemble représente un investissement dépassant 40 millions d'euros.

Acte 4 - Les autres décisions du conseil régional pour rationaliser et moderniser le parc de matériel roulant

La rationalisation du parc matériel pour optimiser l'exploitation et la maintenance

Dans cette logique, le conseil régional, lors de son assemblée plénière du 24 juin 2019, a pris la décision :

- de remplacer les 16 TER 2N NG vendus à la Région Grand-Est (100 M€) par 16 REGIO 2N, 135 mètres/Grand Confort, aptes à 200 km/h, couplables avec les OMNEO Premium et leur possibilité de déploiement en cas de besoin (indisponibilité, imprévu, sur-fréquentation ponctuelle) sur Paris-Rouen-Le Havre ou Paris-Caen-Cherbourg. Ces 16 trains font l'objet d'une tranche ferme pour un coût total estimé à 480,60 M€,
- de renouveler 6 rames VO2N (1 050 places) assurant les dessertes Paris-Serquigny et Paris-Vernon (41 voitures + 6 locomotives), aux côtés de 3 rames VB2N louées à Transilien (888 places), qui arriveront à obsolescence en 2023/2024 : dans un souci d'optimisation et en tenant compte du transfert des Paris-Vernon à Transilien en 2025, elles seront remplacées par 11 rames Regio 2N nouvelles, de capacité équivalente en UM2 pour la branche Paris-Evreux. La fabrication de cette tranche optionnelle de 11 rames s'échelonne globalement de novembre 2023 à septembre 2024.

A terme, le parc de trains Omneo comprendra 67 unités, pouvant être couplés entre eux.

Opération mi-vie pour les 56 AGC du parc TER

Récemment (18 février 2021), la Région a décidé d'engager un grand chantier d'opération mi-vie pour moderniser, de 2020 à 2030, l'ensemble des trains de type «AGC» qui circulent sur nos lignes avec notamment le passage en classe unique et l'ajout de prises électriques :

- en tranche ferme : sur les 14 XGC (diesel), les 9 ZGC (électriques) quadricaisse et les 7 ZGC (électriques) tricaisse les plus anciens, pour un montant de 92 M€,
- en tranche optionnelle : sur les 17 ZGC (électriques) tricaisse restantes et les 9 BGC (bimode diesel/électriques) pour un montant d'environ 73 M€.

La tranche optionnelle comporte également le pré-équipement ERTMS (European Rail Traffic Management System) sur l'ensemble du parc de 56 trains pour un montant de 27 M€.

Le projet d'amélioration du confort des rames Régiolis de Paris-Granville est-il abandonné ?

Suite à une consultation auprès des usagers pour recueillir leur opinion, le conseil régional avait retenu le principe d'améliorer le confort des rames Régiolis. Il semble que ce projet ne soit plus d'actualité ou reporté, ce que nous regrettons (voir ADPCR-INFOS n° 99 juillet 2019).

Infrastructures ferroviaires

Opérations engagées

Territoire	Longueur totale des lignes exploitées en km		dont							
			électrifiées				lignes à 2 voies et plus			
	2006	2016	2006		2016		2006		2016	
	en km	en km	en km	% du total territoire	en km	% du total territoire	en km	% du total territoire	en km	% du total territoire
Calvados	262	251	159	61 %	160	64 %	172	66 %	162	65 %
Eure	343	293	141	41 %	138	47 %	220	64 %	220	75 %
Manche	229	231	83	36 %	84	36 %	90	39 %	89	39 %
Orne	219	192	24	11 %	25	13 %	156	71 %	137	71 %
Seine-Maritime	604	520	203	34 %	245	47 %	266	44 %	265	51 %
Normandie	1 658	1 487	611	37 %	651	44 %	904	55 %	873	59 %
Ensemble métropole	31 073	28 596	14 774	48 %	16 097	56 %	16 256	52 %	16 885	59 %

Rapport Ondes, Observatoire Normand des Déplacements, juillet 2019

Le réseau régional est constitué d'un ensemble hétérogène selon les départements. Comme nous l'avons déjà souligné dans ADPCR-INFOS n° 86, le pourcentage de ligne électrifié est inférieur à la moyenne nationale, malgré la forte présence de la production électrique sur le territoire normand.

Comme l'ensemble du réseau français, le réseau normand avait vieilli, malgré les engagements de la région Basse-Normandie pour moderniser l'axe Caen-Rennes ou Paris-Granville. Le conseil régional a poursuivi les opérations de régénération dans le cadre des contrats de plan Etat-Région.



Travaux de renouvellement de voie entre Belval et Coutances, le 26 avril 2017.

Financement des opérations engagées sur notre périmètre :

- travaux de renouvellement de voies, remplacement des rails, traverses métalliques, bois et ballast entre Carantilly-Marigny et Coutances en 2017. CPER 2015-2020, 3 158 603 € (voir ADPCR-INFOS n° 92 de juin 2017),
- déploiement du GSM-R entre Mantes-la-Jolie et Cherbourg pour permettre aux conducteurs des trains d'entrer en contact avec les opérateurs contrôlant les circulations (postes d'aiguillages, régulateurs,...)

en tout point du réseau et avec une bonne qualité d'appel. Déploiement Lisieux-Cherbourg 2020-2021 et Mantes-Lisieux 2021-2022. Un mât tous les 7 km-Fibre optique. Coût total 33,50 M€, 50 % Etat - 50 % Région,

- adaptation des quais et des ouvrages d'art pour la mise en service des rames Regio 2N Intercités Normandie (6 838 000 €, 100 %),
- études d'avant-projet-projet pour la régénération des voies entre Saint-Cyr et Bourth 3,8 km (100 066 €, 50 %) et entre Le Merlerault et Surdon 6 km (108 568 €, 50 %),
- la fin de la modernisation d'Avranches-Pontorson-Dol.

Le nouvel exécutif régional avait étudié l'option de ne pas réaliser les travaux d'adaptation de la signalisation pour la mise à voie unique entre Avranches et Dol, pensant que le renouvellement de la voie 2, déjà réalisé, suffisait compte tenu du faible nombre de trains. L'ADPCR a dû convaincre le nouveau vice-président aux Transports de la nécessité absolue de réaliser cette phase de travaux car la voie 1 était également à la limite d'usure, entraînant à court terme une suspension de l'exploitation. La décision de procéder aux travaux a finalement été prise : signalisation de voie unique et dépose de la seconde voie ont été réalisées du 20 novembre 2017 au 30 mars 2018, avec une interruption totale de la circulation des trains.

CPER volet ferroviaire 2015-2020 : Coût initial du projet 16 762 000 €, Etat 9 404 093 € (56 %), Région Normandie 3 657 173 € (22 %), SNCF Réseau 3 694 734 € (22 %).

Ce chantier a subi une dérive des coûts de 4 840 080 € suite à :

- de lourdes difficultés d'approvisionnement du chantier sur les matières de signalisation (retards de livraison, pénurie de stocks), ayant entraîné une désorganisation du chantier et une augmentation de la coactivité, constituant la principale source de surcoût,

- un planning tenu malgré ces difficultés, ce qui a nécessité des mesures d'accélération ainsi qu'une levée de réserves en exploitation (initialement prévue avant remise en service),
- des missions qui n'avaient jamais été externalisées jusqu'alors : fort accompagnement, montée en compétence des entreprises, nombreuses levées de réserves.

L'Etat a apporté un complément de financement de 900 000 € (délibération du CRN le 16 nov. 2020).

Ligne fret Serqueux-Gisors

A l'autre extrémité de la Normandie, le conseil régional a été un gros contributeur financier pour la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors (section « rescapée » de l'ancienne radiale Paris-Dieppe) pour en faire un axe fret entre le port du Havre et l'Île-de-France. Le coût global de l'opération s'élève à 246 M€ (Etat 90 M€, Région Normandie 90 M€, Union Européenne 66 M€). Cette nouvelle infrastructure a été mise en service en mars 2021.



Serqueux, navette Serqueux-Gisors le 28 mai 2021.

Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) et le saut-de-mouton en amont de la gare de Paris-Saint-Lazare (voir aussi p. 33)

Le conseil régional a voté le 16 novembre 2020 un financement de 7 593 600 €, 33 % du coût total de 23 020 000 € pour l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de ligne nouvelle/grand projet ferroviaire Paris-Normandie (SNCF Réseau).

Pour les études du saut-de-mouton, évaluées à 900 000 €, la contribution financière de la Normandie est de 50 % soit 450 000 € avec une clé de répartition Région 25 %, Départements 12,5 % et intercommunalités 12,5 %. La ventilation des contributions entre Départements, Métropole, Communautés urbaines, Communautés d'agglomération et Communautés de communes a été définie au prorata de la population.

Etude pour la réouverture de Rouen-Louviers-Evreux

Courant 2020, le conseil régional a mandaté SNCF Réseau pour étudier la réouverture au service voyageur de la ligne de Rouen vers Evreux, axe où les déplacements quotidiens sont nombreux dans les deux sens.

Selon des informations récentes, le projet de réouverture ne concernerait que Rouen-Louviers.

Classement des lignes régionales pour le financement des investissements de régénération

L'assemblée plénière du conseil régional du 14 décembre 2020 a adopté le protocole d'accord entre l'Etat et la Région Normandie sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire qui entérine une structuration du réseau classant les lignes en 3 groupes distincts :

• **Les lignes ayant vocation à être considérées comme le réseau structurant :**

- les lignes interrégionales Paris-Caen-Cherbourg, plus précisément sa section Lison-Cherbourg dont les investissements de régénération sont déjà pris en charge à 100 % par SNCF Réseau,
- Caen-Le Mans-Tours, plus précisément ses sections Mézidon-Vignat et Surdon-Alençon pour lesquelles le financement des investissements de régénération sera assuré à 100 % par SNCF Réseau.

• **Les lignes dont les investissements de régénération ont vocation à rester cofinancés dans le cadre des CPER jusqu'en 2022 puis de la future contractualisation Etat-Régions sur les mobilités après 2022 :**

- Paris-Granville (sections Dreux-Surdon et Argentan-Granville),
- Elbeuf-Saint-Aubin-Serquigny,
- Rouen-Dieppe (section Malaunay-Clères),
- Trouville/Deauville Dives/Cabourg,
- Lisieux-Trouville/Deauville,
- Le Havre-Fécamp (section Bréauté/Fécamp)
- Caen-Rennes (section Lison-Dol-de-Bretagne).

• **Les lignes dont les charges seront assumées à 100 % par la Région à compter de l'épuisement des moyens mis en place dans le cadre des conventions de financement déjà signées à la date de signature du protocole :**

- Le Havre-Rolleville.

Deux lignes ont fait l'objet au cours de ces dernières années de travaux de régénération de voie et n'en nécessiteront pas à moyen terme (10 ans). Il s'agit des lignes Abancourt-Le Tréport et Serqueux-Gisors qui ne sont pas concernées par ce protocole.

Avis de l'ADPCR : la clé de répartition Etat/Région devrait être clairement définie dans ce protocole ainsi que la durée contractuelle d'application. Cette information est capitale pour la maîtrise d'un sujet primordial pour l'avenir du transport ferroviaire régional. Une répartition 50 % Etat - 50 % Région nous paraît équitable.

Montants estimés des investissements 2020-2028 (en millions d'€)

Paris-Granville	131,00
Caen-Le Mans-Tours	40,40
Elbeuf-Serquigny	42,75
Malaunay-Clères (Rouen-Dieppe)	3,60
Deauville-Dives	0,80
Lisieux-Deauville	14,40
Le Havre-Rolleville	0,90
Bréauté-Fécamp	0,10
Caen-Rennes	0,60
Total	234,55

Modernisation des gares et mise en accessibilité PMR

A la suite des chantiers conduits précédemment par les deux ex-Régions normandes, le conseil régional a poursuivi le programme d'aménagements des gares et leur mise en accessibilité PMR.

- Coutances : local à vélo (subvention 4 000 €, 50 % du montant total).
- Valognes : aménagement et mise en accessibilité de la gare (études 1 445 500 €, travaux pour un coût total de 4,8 M€, dont Région 60 %, Etat 25 %, SNCF Réseau 15 %).
- Villedieu-les-Poêles : aménagement de la gare (134 000 €, 100 %).
- Cherbourg : études et travaux de mise en accessibilité PMR des quais et franchissement de voies (2 347 000 €, 100 %).
- Granville : mise en accessibilité des personnes à mobilité réduite et la sécurisation des cheminements de la gare de Granville (étude 280 594 €, 60 % et travaux 2 979 076 €, 50 %).
- Bayeux : mise en accessibilité PMR.
- Carentan : aménagement (130 000 €, 100 %).

Dans la région, d'autres gares ont bénéficié d'aménagement, dont la gare de Lisieux et celle de Verneuil-sur-Avre. Le conseil régional a par ailleurs contribué au financement d'espaces multimodaux près des gares, comme à Bernay, Lisieux, Alençon, en accompagnement des projets des collectivités locales.

Dans la Manche, il reste à programmer et réaliser les travaux de mise en accessibilité PMR de la gare de Carentan qui voit passer environ 200 000 voyageurs par an et qui, jusqu'à présent, ne figure pas dans le plan régional.

La Région a financé en totalité (2 230 900 €) l'installation des portiques d'embarquement à Paris-Saint-Lazare, voies 22 à 26, pour lutter contre la fraude et sanctuariser une « gare normande ». Elle a financé également une étude pour des portes d'embarquement à Evreux,

Rouen, Le Havre, Caen et Vernon-Giverny (119 000 €, 100 %). C'est une solution « à la française » qui ne remplace pas l'efficacité du contrôle à bord des trains. Le portique ne vérifie pas la destination du voyageur, ni la carte de réduction...



Les portiques installés en gare de Paris Saint-Lazare.

Tarifcation-Commercialisation

La tarification régionale Tempo (1^{er} janvier 2018)

Jusqu'en 2017, deux tarifications cohabitaient, l'une, TER pour la Région, et l'autre, Intercités, pour l'Etat, basées sur le barème-kilométrique SNCF. Les tarifs Intercités étaient yieldés, avec des prix plus bas pour certains trains ou certaines dates.

A partir du 1^{er} janvier 2018, la nouvelle tarification régionale Tempo, votée par le conseil régional, est entrée en vigueur, 4 € par palier de 25 km, plafonnée à 52 €. Ce nouveau barème a eu pour effet de baisser les prix des relations très proches du plafond d'un palier de 25 km, comme Lison-Coutances 48 km, mais à majorer toutes les origines/destinations juste au-dessus d'un palier, telles que Saint-Lô-Coutances, passant de 6,20 € à 8 €, Caen-Coutances, 105 km passant de 18,30 € à 20 €.

Ces prix ronds ne résisteront pas à la prochaine augmentation.

Lors de l'extension jusqu'à Paris de la tarification Tempo, afin de corriger l'absence de dégressivité, la convention de 2020 a introduit une modulation : au-delà de 201 km, la tarification est 2 € par palier de 20 km.

Paris-Coutances : 344 km : 8 zones de 25 km x 4 € + 8 zones de 20 km x 2 € = 48 €.

Pour les billets Tempo, la SNCF vend, selon les lignes et les périodes, des billets à petit prix, dits « Mini Tempo » à 5, 7, 10 €. Le gros problème, toujours pas résolu, c'est l'incapacité des systèmes de vente de juxtaposer deux mini Tempo pour un trajet avec correspondance (exemple Saint-Lô-Rouen) pour lequel c'est toujours le plein tarif qui est proposé. Sur les longues distances régionales, le covoiturage emporte souvent le choix ! Les billets « Mini Tempo » sont vendus exclusivement sur les outils de vente numériques.

Cette tarification Tempo n'est pas applicable aux trajets interrégionaux (exemple Coutances-Rennes) qui restent soumis au barème-kilométrique SNCF.

Tarifification Krono+

Les trains Intercités (jusqu'à fin 2019), devenus les trains Krono ou Krono+ depuis le 1^{er} janvier 2020, ont une tarification «yieldée» globalement calée sur la tarification kilométrique SNCF. Il s'ensuit une dualité de tarifs avec des Origine/Destination où le billet Tempo est plus cher que le voyage proposé en Krono+. C'est le cas de Valognes-Cherbourg, 28 km où cette dualité tarifaire est incompréhensible pour l'utilisateur, le prix proposé variant presque du simple au double, le moins cher dans le train le plus confortable ! Avec la tarification Tempo, on paye en seconde classe le tarif de base Krono + 1^{ère} classe.

Le site et l'appli TER ne vendent pas les billets pour les trains au tarif «Yieldé».

Actuellement, il n'y a plus qu'une seule autorité organisatrice, le conseil régional, mais trois systèmes de tarification pour le train !



Fréquentation estivale en gare de Coutances.

Les cartes de réduction régionales

Les anciennes cartes régionales ont été remplacées par la carte Tempo > 26 ans et la carte Tempo < 26 ans, avec une variante intégrant les trajets vers Paris. Les réductions sont appliquées uniquement sur les trajets directs : pour tous les trajets nécessitant une correspondance, le porteur de carte ne bénéficie d'aucune réduction. Cette anomalie du système de commercialisation n'est toujours pas corrigée malgré nos multiples interventions à ce sujet. Le même problème existe avec les cartes de réduction nationales bien que le conseil régional ait décidé d'accorder les réductions aux détenteurs de ces cartes.

L'ADPCR, avec les autres associations membres de la FNAUT Normandie, demandaient l'application systématique d'une réduction de 50 % à tous les jeunes de moins de 26 ans, sans carte, simplement en pouvant présenter un justificatif d'âge à l'agent de contrôle. C'est ce qui est appliqué en Bourgogne-Franche-Comté. L'avantage de cette mesure, c'est la garantie d'une offre à demi-tarif lors de la recherche, concurrentielle face au covoiturage ou aux cars «Macron». Ceci est de nature à dynamiser la fréquentation des trains.

Les associations ont été entendues et depuis le 19 mai 2021, à titre expérimental pour l'été, l'achat de cette carte n'est plus nécessaire. Il suffit de présenter une pièce d'identité pour bénéficier de cette offre. L'ADPCR regrette une communication quasi inexistante sur cette mesure.

Les abonnements

Au 1^{er} janvier 2018, la Région a modifié l'offre tarifaire pour les abonnés. Avec la volonté de privilégier les abonnements annuels, et mensuels dans une moindre mesure, la gamme tarifaire a exclu les abonnements hebdomadaires, la Normandie devenant la seule région française à ne plus proposer ce type d'abonnement. La tarification adoptée pour les jeunes de moins de 26 ans est plus attractive.

Les abonnés annuels bénéficient de la garantie voyageur, une réduction de 15 % de réduction lorsque leurs trains habituels ont subi au moins 4 retards de plus de 30 minutes et/ou suppressions inopinées sur un mois calendaire. Cette garantie ne s'applique pas aux abonnés mensuels.

Au 1^{er} trimestre 2021, la SNCF et le conseil régional, en concertation avec les associations d'utilisateurs, ont élaboré un document d'information sur les abonnements et ont mis en place une nouvelle interface internet pour simplifier les démarches d'achat. Il reste une rigidité pénalisante pour les usagers avec la date butoir du 10 du mois en cours pour une suspension le mois suivant.

L'évolution des recettes «abonnés» orientée à la baisse devrait amener le conseil régional à évaluer le dispositif actuel de tarification et proposer des adaptations pour favoriser un retour des usagers dans les trains. Nous demandons le retour de l'abonnement hebdomadaire et l'évolution des abonnements mensuels en 30 jours glissants.

Le «Flexi'pass», une nouvelle formule adaptée aux télétravailleurs

Pour répondre aux nouveaux besoins de déplacement des personnes en télétravail, le conseil régional a adopté, début 2021 une nouvelle tarification baptisée «Flexi'pass» proposé sous la forme d'un carnet de 20 billets, valable 30 jours glissants pour un trajet défini, avec l'obligation de valider chaque billet à chaque montée, éligible à la prime employeur et valable à bord des trains et cars du réseau NOMAD Train. Ce nouveau produit tarifaire offre une réduction de 20 % sur le prix de l'abonnement mensuel.

Le Pass Normandie Découverte

Ce Pass, créé en 2018, permet la libre circulation sur deux jours, le week-end, pour au moins deux personnes, sur le territoire normand, au prix de 20 €. Les voyageurs supplémentaires, dans la limite de trois, paient 5 €. Ce billet n'est commercialisé que d'avril à octobre, uniquement par les outils de vente à distance.

Le mode de commercialisation très restreint et la période limitée aux week-ends (là où l'offre est souvent plus faible sur de nombreuses lignes) réduisent fortement l'impact d'une telle tarification.

En 2019, l'ADPCR avait milité pour une extension à l'utilisation en semaine et la vente au guichet. Ce qui a été fait en 2020. Malgré la méconnaissance du produit par certains vendeurs, les résultats prouvent la pertinence de nos propositions.



Juillet / août 2019	Juillet / août 2020
Uniquement week-ends 20 €	Week-ends 20 € ou 2 jours consécutifs en semaine 35 €
Vente digitale uniquement	Vente digitale et guichets 84 % des ventes au guichet
386 pass	2 340 pass

Connexités, la nouvelle tarification multi-réseaux en Normandie

La tarification Connexités permet aux usagers, avec un seul abonnement en formule mensuelle, de voyager en illimité en train, car, bus et métro pour des trajets incluant plusieurs modes et réseaux de transport public.

Les abonnements Connexités sont disponibles sur la nouvelle application Atoumod m-ticket (Google Play et App Store), ou sur la carte Atoumod reconnue par tous les réseaux partenaires.

La carte Atoumod est valable 7 ans, elle accompagne son détenteur pour tous ses voyages en trains et cars Nomad en Normandie et pour tous ses déplacements en bus, car ou tramway en Seine-Maritime et dans l'Eure, sur les réseaux Twisto de Caen, Cosibus de la ville de Coutances et Astrobus de la ville de Lisieux. Avec Atoumod, une seule carte pour voyager à travers la Normandie. Une seule condition, la charger d'un titre de transport du réseau emprunté.

Connexités est une initiative du Syndicat mixte Atoumod et le produit de la coopération de 15 collectivités locales : du Havre à Vernon, de Coutances à Dieppe en passant par Caen et Rouen, tous les axes impliquant les membres du Syndicat mixte Atoumod sont couverts, avec plus de 120 trajets disponibles.

A terme, ce dispositif a vocation à être étendu à l'ensemble de la Région.

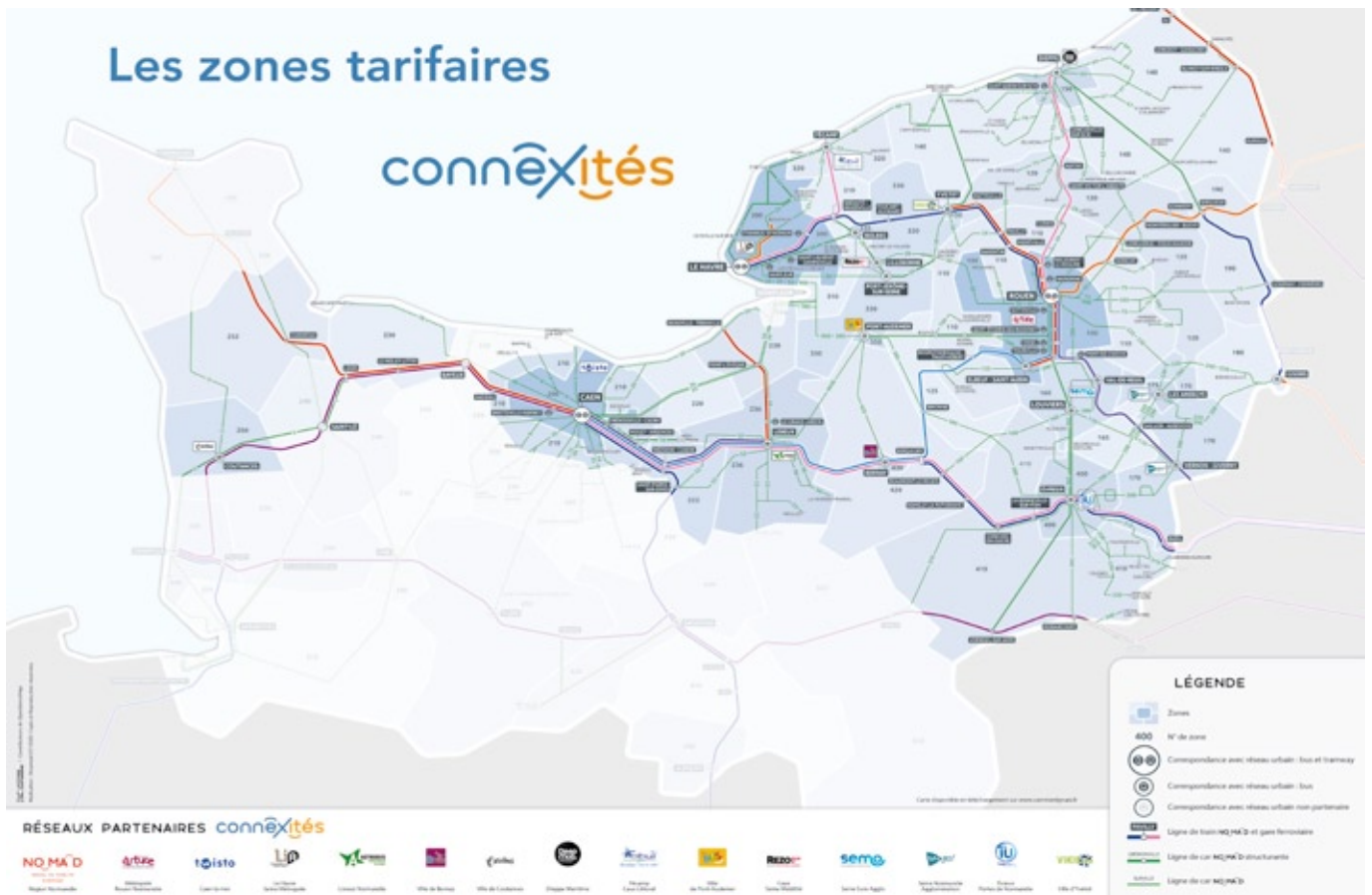
Evolution des modes de distribution

En 2018, 55 gares disposaient d'un guichet. En 2019, il n'en restait que 33 (dont 3 à ouverture saisonnière) d'après les rapports d'activité TER.

La fermeture des gares et des guichets renvoie les usagers vers les systèmes de vente à distance... ou vers d'autres choix de mode de transport que le train ! Cette politique qui fait s'éloigner la SNCF de ses clients ne fait pas baisser les coûts de revient, il faut en faire une évaluation (voir p. 43).

En 2019, les ventes digitales dépassent les ventes effectuées auprès d'un guichet.

Daniel GRÉBOUVAL



A nouvelle Région, nouvelle concertation



Lors de la mise en place des TER, les Régions et la SNCF ont mis en place des outils de concertation avec les usagers et les élus des territoires concernés. Ainsi, en Basse-Normandie, sont nés les comités de lignes qui étaient présidés par un conseiller régional désigné pour chaque ligne. Chaque comité de ligne réunissait la direction régionale TER, le manager de ligne, un représentant de RFF, un délégué du personnel SNCF, les associations, dont l'ADPCR pour la ligne Caen-Rennes, les élus des communes, le CESR, les Pays, et le Département. Ce comité permettait de faire le point sur les dessertes, la qualité du service, les travaux en cours ou à venir et de prendre en compte les besoins des territoires desservis par la ligne.

Pour les lignes Intercités qui dépendaient de l'autorité de l'Etat, la direction régionale Intercités avait mis en place des rencontres avec les associations de consommateurs qui se tenaient à Caen pour les lignes Paris-Caen-Cherbourg et Paris Deauville et à Argentan pour la ligne de Granville.

Lors de la fusion des deux Régions, les comités de lignes ont disparu et ont été remplacés par deux instances de concertation comprenant : les conférences d'axes et les comités de territoire.

Trois conférences d'axes concernent :

- Normandie-Nord : les lignes Paris-Le Havre et les lignes de Seine Maritime.
- Normandie-Centre : Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Deauville et Caen-Rouen,
- Normandie-Sud : Paris-Granville, Caen-Alençon et Caen-Granville-Rennes.

Les comités de territoires, au nombre de cinq, Scie-Bray, Vallée de Seine, Pays d'Auge-Centre Normandie, Manche-Bessin et Sud-Normandie, permettent une concertation plus fine des usagers et élus des territoires concernés.

L'ADPCR participe aux conférences d'axe centre et Sud et aux comités de territoires Manche-Bessin et Sud Normandie. Coprésidés par le vice-président transport de la Région et le directeur régional de la SNCF, ces deux concertations se ressemblent et leur contenu n'est pas très différent de celui qui était abordé lors des comités de ligne. Jusqu'à présent seul le transport ferroviaire est abordé dans ces réunions alors que la Région a repris la compétence du transport routier interurbain. Il est donc impératif, comme le demande l'ADPCR, que, dans le cadre de l'intermodalité, le réseau Nomad Cars trouve sa place au sein de ces instances, a minima dans les comités de territoire.

Côté Intercités, les réunions avec les associations ont été remplacées par des rencontres dites « Regards croisés ». Elles sont ouvertes à l'ensemble des usagers des lignes Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Argentan-Granville. Ces réunions ont lieu exclusivement en gare Saint-Lazare et Montparnasse et concernent surtout les pendulaires et les associations d'usagers dont l'ADPCR. Ces rencontres avec les managers SNCF des lignes précitées sont particulièrement fructueuses, tous les sujets pouvant être librement abordés. Plusieurs suggestions faites par les usagers ont ainsi été suivies d'application. Ce type de rencontre ne doit pas disparaître sous prétexte de l'intégration des Intercités normands dans le réseau Nomad Train.

Xavier JACQUET

La réforme de la SNCF

La nouvelle SNCF, une entreprise comme les autres

La réforme du statut de la SNCF au 1^{er} janvier 2020 a été engagée en 2018 au travers du Nouveau Pacte Ferroviaire adopté le 18 juin 2018 (Cf. ADPCR-INFOS n° 96). Ce pacte a pour objet de sceller l'engagement financier de l'Etat, d'une part avec une reprise partielle de la dette de SNCF Réseau à hauteur de 35 Milliards d'euros sur un total de 50 Milliards d'euros à fin 2017 et d'autre part, par la mobilisation d'une enveloppe de 3,6 Milliards d'euros par an jusqu'en 2026 pour remettre à niveau un réseau ferroviaire très vieillissant. Il a surtout pour objectif principal de préparer l'ouverture à la concurrence des services voyageurs. Pour ce faire, le Nouveau Pacte Ferroviaire s'attache à régler, pour application au 1^{er} janvier 2020, deux sujets importants : un, élaborer une convention collective de branche pour tous les salariés du secteur ferroviaire afin de ne pas reproduire ce qui s'est passé en 2006 lors de l'ouverture à la concurrence du Fret ferroviaire (pour Fret SNCF s'appliquait jusqu'en décembre 2019 la réglementation du travail propre à la SNCF et pour les autres entreprises concurrentes, le code du travail). Deux, modifier le statut d'EPIC de la SNCF pour un statut de société anonyme (SA) à capitaux publics incessibles (Cf. bulletin ADPCR-INFOS n° 100). Dans cette dernière opération, la SNCF et les sociétés du groupe sont devenues des sociétés anonymes soumises, entre autre, à l'équilibre de leurs comptes. Particularité pour Fret SNCF qui a le statut de société anonyme simplifiée. Cela signifie que son capital peut varier et qu'il est cessible. Pour reprendre une expression du Gouvernement, «elles sont devenues des sociétés comme les autres». Certains craignent que la gouvernance du Conseil d'Administration de la SNCF soit désormais plus financière que stratégique et qu'économique. Il est vrai qu'avec ce statut, il n'est plus question de laisser filer les déficits. Les grèves de 2018 et de fin 2019, ont dégradé les résultats financiers, généré une perte de confiance des clients qui se sont organisés autrement. Les réformes successives ont démotivé un encadrement sursollicité. Une situation bien inconfortable pour aborder ce changement de statut. La crise dans les transports collectifs générée par l'épidémie du Coronavirus vient singulièrement compliquer une situation déjà inconfortable et brouiller les perspectives d'avenir. Si le contexte actuel est difficile pour l'ensemble du secteur des transports, la nouvelle SNCF aborde la tourmente avec un héritage pour le moins handicapant.

Prête pour l'ouverture à la concurrence

Il est difficile d'affirmer que le nouveau pacte ferroviaire a remis de l'ordre dans le système ferroviaire et qu'il a assaini la situation de la SNCF pour la préparer à l'ouverture à la concurrence. Un certain nombre de spécialistes du monde des transports pense le contraire,

qu'elle se retrouve affaiblie et que la longue grève du printemps 2018 sur la réforme du statut, la grève de fin 2019 sur le régime des retraites et enfin les conséquences de la pandémie Covid-19 sur la mobilité contribuent à «la mort lente d'un grand service public». Cependant, sur le plan législatif, tout est prêt pour l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires intérieurs.

Depuis décembre 2019, les transports ferroviaires sous contrat de service public, c'est-à-dire les TER financés par les Régions et les Intercités financés par l'Etat peuvent faire l'objet d'un appel d'offre à échéance de leur contrat.



Train Cherbourg-Paris 3310 en gare de Carentan, le 19 mars 2021.

En décembre 2020, les trains «Open access» que sont les trains à grande vitesse (TGV) et les trains «classiques» non assujettis à une convention territoriale seront ouverts à la concurrence.

A partir de décembre 2023, les Régions pour les TER et l'Etat pour les Intercités qu'il aura conservé, auront l'obligation d'organiser un appel d'offre à la fin des différents contrats.

Il y a des dispositions particulières pour le Transilien en Ile-de-France, puisque l'ouverture à la concurrence est prévue de s'étaler entre 2023 et 2039 en fonction des lignes.

La Région PACA entend bien être la première à ouvrir le bal. Elle a pour projet de lancer deux appels d'offres : l'un concerne les lignes de l'étoile de Nice pour un montant de 1,5 Md€ et l'autre la ligne Marseille-Toulon-Nice pour un montant de 870 M€ avec des contrats d'exploitation sur 10 ans. Il y a déjà des entreprises ferroviaires étrangères qui souhaitent être candidates : Trenitalia, Deutsch Bahn, MTR...

Dans d'autres régions, l'idée fait son chemin. Grand-Est, les Hauts-de-France, Pays de la Loire, Auvergne-Rhône-Alpes affichent également leurs intentions de lancer des appels d'offres sans afficher de projets aboutis.

Dans le contexte actuel, l'ouverture à la concurrence ne semble plus être un sujet prioritaire pour les Régions et

l'Etat. La Covid-19 est passée par là. Les déplacements se sont fortement réduits. Les transports collectifs sont les plus touchés. Les TER enregistrent une très forte baisse de fréquentation alors que le retour à la voiture a regagné du terrain et que l'usage du vélo décolle.

Ces changements de comportements vont-ils perdurer au-delà de la pandémie ? Les transports collectifs seront-ils durablement affectés ? Difficile de se projeter, mais l'on peut d'ores et déjà deviner que le modèle actuel des TER, tant pour les opérateurs que pour les Régions, risque d'être bouleversé.



Train 853433 en gare de Lison, le 15 décembre 2020.

Un plan de relance de 100 milliards €, dont 4,7 Md€ pour le secteur ferroviaire

Le plan de relance ferroviaire qualifié de « plan de reconquête ferroviaire » par le Premier Ministre Jean Castex va-t-il permettre au ferroviaire de sortir du tunnel ?

Sur les 11 Md€ destinés à soutenir les différents types de mobilités, 4,70 Md€ iront au secteur ferroviaire. 64 % de cette somme, soit 3 Md€, bénéficient au réseau, plus spécifiquement pour régénérer et moderniser la signalisation (ERTMS2) des 20000 kms de voies ferrées les plus empruntées. 1 Md€ pour financer l'aménagement des gares, la sécurisation des quais et des passages à niveau ainsi que pour l'abandon du glyphosate destiné au désherbage des voies. 300 M€ (sous forme de crédit) sont destinés au maintien des « petites lignes » en complément des financements apportés par les Régions.

300 M€ sont consacrés à la maintenance des infrastructures spécifiques au fret auxquels il convient d'ajouter la gratuité des péages décidée jusqu'à fin 2021. Et enfin, les 100 M€ restants, financeront la relance des trains de nuit. 50 M€ serviront à l'achat de matériel roulant destiné à l'exploitation de deux nouvelles lignes en 2022 (Paris-Nice et Paris-Hendaye) les 50 autres M€ financeront le déficit d'exploitation des deux lignes existantes (Paris-Toulouse-Cerbère et Paris-Tarbes).

La difficulté relevée par plusieurs journalistes de la presse économique et de la presse spécialisée dans les transports est de différencier les financements qui s'ajoutent à ceux déjà annoncés et si ce n'est pas une occasion de faire ressortir des projets qui avaient été enterrés par des arbitrages budgétaires. Ne boudons

pas ce qui est mis sur la table même si c'est très modeste par rapport aux plans d'aides ferroviaires des Etats voisins comme l'Allemagne, l'Italie et même la Grande-Bretagne.

Une loi pour une mobilité partout et pour tous

Après la réforme du système ferroviaire, le Gouvernement souhaitait engager un 2^{ème} volet afin « de répondre aux réalités du pays, aux attentes et aux besoins des citoyens » en matière de mobilités. Il y répond par une transformation profonde de la politique française pour les mobilités. C'est ainsi qu'après la tenue des assises de la mobilité, dont, en passant, le mode ferroviaire a été le grand absent des débats, la loi d'orientation des Mobilités, dite LOM a été promulguée le 24 décembre 2019. Cette loi remplace la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) qui datait de 1982.

L'objectif de cette loi est de supprimer les nombreuses « zones blanches » de la mobilité, en s'assurant que sur la totalité du territoire une autorité organisatrice soit bien en charge de proposer des offres de transport alternatives à la voiture individuelle. Elle cadre l'action des différentes autorités organisatrices pour qu'elles soient mieux coordonnées.



Gare routière de Caen, le 19 mars 2021.

La loi LOM repose sur trois piliers :

- **Investir plus et mieux dans les transports du quotidien.** L'Etat s'engage à consacrer une enveloppe de 13,5 Md€ d'investissements dans les transports sur le quinquennat actuel. Ces investissements seront orientés principalement sur les transports du quotidien et majoritairement sur le mode ferroviaire.
- **Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer.** Le but est de favoriser la recherche de solutions alternatives à la voiture individuelle par les collectivités sur les zones dites « blanches » avec possibilités d'aides au financement des projets. L'implication des employeurs est également attendue pour contribuer à la prise en charge des frais de déplacements réalisés en covoiturage ou à vélo avec la mise en place d'un forfait mobilité durable pouvant atteindre 400€/an exonéré d'impôts et de cotisations sociales. L'accélération du développement de solutions innovantes

de mobilité ainsi que l'accès à une information « unifiée » et accessible en un seul clic est privilégié.

• **Engager la transition vers une mobilité plus propre.**

C'est le volet développement durable et transition énergétique de la loi. Elle intègre la mobilité dans la réalisation des objectifs de neutralité carbone en 2050 déjà inscrits dans la Loi. Elle favorise la conversion vers des véhicules « propres ». Elle promeut le vélo avec la mise en place d'un plan vélo financé par la création d'un fonds vélo de 350 M€. Elle permet de développer le covoiturage pour un usage quotidien et encourage la création des zones urbaines à faible émission.

On peut regretter, à la lecture de cette loi, le manque de lisibilité sur l'articulation avec les services publics existants comme ossature pour constituer une mobilité territoriale en réseau. Les orientations continuent de faire la part belle à l'automobile même si c'est en mode partagé. Il faut dire qu'en milieu rural, même en faisant preuve d'imagination, les solutions économiquement soutenables ne sont pas légion.

Le point le plus faible de cette loi risque d'être le mode de financement pour ne pas dire la quasi-absence de financement. L'Etat a borné sa contribution financière. Les autorités organisatrices bénéficient du Versement Mobilité (ex versement transport). Mais à périmètre élargi et à compétences nouvelles ça risque fort d'être insuffisant. Le budget des collectivités n'est pas extensible d'autant qu'elles ont d'autres compétences à assumer. La Région ne peut pas tout compenser seule. Il reste l'utilisateur et le contribuable... ou à faire des arbitrages.

La LOM révisé considérablement la liste des nouvelles Autorités Organisatrices de Transport, dénommées AOM (Autorité Organisatrice de Mobilité) pour assurer un maillage territorial plus serré. On peut citer les Communautés urbaines et d'agglomérations avec un rôle conforté mais aussi les Communautés de Communes

et les communes qui leurs sont rattachées. Elle précise les compétences qui leurs sont confiées ainsi que les règles de subsidiarité.

La région chef de file de la mobilité

La multiplication des AOM et la diversité des compétences accordées nécessitent une coordination territoriale renforcée. Ce rôle est confié à la Région qui devient chef de file de la mobilité en tant qu'« autorité organisatrice de la mobilité régionale ».

Outre les transports ferroviaires régionaux (TER) ainsi que les services de bus interurbains (depuis la loi « Notre ») qu'elle organise déjà, la Région pourra mettre en place « des services réguliers de transport public, des services à la demande, des services relatifs aux usages partagés et aux mobilités actives ». Sur les territoires des communautés de communes qui auront fait le choix de ne pas prendre la compétence d'AOM au 1^{er} janvier 2021, la Région devient, par subsidiarité, AOM sur le territoire concerné.

Ainsi, la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité régionale doit tendre à améliorer la complémentarité des services de transport et l'intermodalité. L'ADPCR ne peut que se réjouir et soutenir cette orientation. Même si la loi a prévu un dispositif d'échanges au travers des contrats opérationnels de mobilité entre les AOM et la Région ainsi que des comités de partenaires, nous appelons de nos vœux que la Région puisse développer avec les différents acteurs, une concertation et une coopération qui transcendent les clivages politiques, les querelles de clochers et trop souvent simplement les egos afin de permettre de faire converger des synergies qui puissent répondre aux besoins de mobilité de tous les Normands sur l'ensemble de notre territoire.

Eric VIAUD



Gare de Carentan, train Paris-Cherbourg 3319, le 27 janvier 2021.

Collectivités territoriales et compétence mobilité



La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a pour objectif de s'assurer que sur l'ensemble du territoire une autorité organisatrice propose des offres de transport alternatives à la voiture individuelle. Elle prévoit aussi une coordination entre les différentes autorités organisatrices. Le droit aux transports devient droit à la mobilité et ne se limite pas à l'accès aux transports collectifs.

1/ Qui est autorité organisatrice ?

- Les métropoles, communautés urbaines, communautés d'agglomérations sont confortées dans leur rôle d'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM).
- Les communautés de communes peuvent prendre la compétence mobilité. Le conseil communautaire devait délibérer sur cette prise de compétence au plus tard avant le 31 mars 2021, ainsi que les communes ensuite.
- Dans les communautés de communes qui n'auront pas choisi de prendre cette compétence au 1^{er} avril 2021, les régions deviendront AOM en subsidiarité, en complément de leur compétence mobilité régionale.

2/ Avec quels moyens d'action ?

- La compétence d'AOM permettra ainsi d'intervenir dans 6 domaines principaux, pour développer une offre adaptée aux territoires : transport régulier, à la demande, scolaire, mobilités actives, partagées, ainsi que la mobilité solidaire.
- Les plans de mobilité sont créés, et remplaceront les plans de déplacement urbain (PDU) : ils prendront

en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, partagées...), la mobilité solidaire, ainsi que les enjeux de logistique. Ils s'inscriront dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité.

- Le versement transport devient versement mobilité. Il sera conditionné à la mise en place de services de transport collectif régulier. Il fera l'objet d'échanges au sein des comités des partenaires, structurés autour des trois grands financeurs des transports : les représentants des employeurs, des usagers, et bien sûr l'autorité organisatrice.

3/ Qu'est-il prévu en matière de coordination entre les différents acteurs ?

- Les compétences mobilité de l'ensemble des autorités organisatrices seront coordonnées par la Région qui est le chef de file de la mobilité, avec un rôle renforcé.
- Un contrat opérationnel de mobilité, liera les AOM et la région et permettra d'assurer la coordination à l'échelle de chaque bassin de mobilité, en associant notamment les gestionnaires d'infrastructures telles les gares, ou les pôles d'échanges multimodaux.
- Un comité des partenaires sera créé par chaque autorité organisatrice pour faire travailler ensemble tous les acteurs concernés par la mobilité : il devra être consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et de l'information.



La gare de Saint-Lô, pôle multimodal, le 11 juin 2021.

Voyons ce qui se passe au niveau de la Manche

Depuis le 1^{er} janvier 2017, le département de la Manche compte 8 établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre.



Le Cosibus de Coutances (photo DR).

Communauté d'agglomération du Cotentin, Communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel-Normandie, Communauté d'agglomération Saint-Lô Agglo : ces 3 collectivités sont de droit autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

En ce qui concerne les communautés de communes :

Communauté de communes Coutances mer et bocage : les élus de Coutances Mer et bocage ont validé, le 24 mars 2021, la prise de la compétence mobilité.

Communauté de communes Côte Ouest Centre Manche : par délibération en date du 4 mars 2021, les élus communautaires ont décidé de prendre la compétence mobilité.

Communauté de communes de la Baie du Cotentin : par délibération en date du 30 mars 2021, les élus

communautaires ont décidé de prendre la compétence mobilité.

Communauté de communes de Granville Terre et Mer : jeudi 25 mars 2021, les élus de Granville Terre et Mer ont voté à la majorité pour le transfert de compétence de « l'organisation de la mobilité ».

Villedieu Intercom : par décision en date du 18 mars 2021, le conseil communautaire a décidé de prendre la compétence organisation de la mobilité.

Les communes membres de ces collectivités ont jusqu'au 30 juin pour statuer sur ces décisions.

L'ADPCR se réjouit de ces décisions qui permettront à tous de se déplacer dans de bonnes conditions, avec plus de sécurité, tout en luttant contre le changement climatique.



Gare de Granville, desserte urbaine Néva, le 11 juin 2021.

Jean-Yves COLAS

Les autocars interurbains de la Manche MANEO intègrent le réseau NOMAD cars



Gare de Vire, nouvelle desserte NOMAD Vire-Saint-Lô, le 3 mai 2021.

En 2015, nous évoquions la prise en charge des lignes routières départementales par le conseil régional prévue à partir du 1^{er} janvier 2017 en demandant une mise en cohérence complète (horaires, correspondances, tarification, téléaffichage multimodal dans les gares) et une articulation avec les lignes urbaines.

En ce qui concerne le département de la Manche, le réseau MANEO est devenu NOMAD CAR MANCHE à compter du 5 juillet 2020.

Le réseau de ligne se décompose désormais en 9 lignes quotidiennes et 2 lignes estivales (juillet-août) et propose :

- Une nouvelle numérotation des lignes de L1 à L9.
- Une création de ligne : L4 « Saint-Lô-Vire-Normandie ».

Cette ligne propose 3 allers-retours par jour du lundi au vendredi, accompagnés d'un service spécial le dimanche soir (veille d'un lundi d'école). Cette ligne assure une correspondance en semaine à Guiberville avec le car TER à destination de Rennes. Les horaires sont adaptés pour des liaisons domicile-travail.

- Une adaptation de ligne : L5 « Granville-Lison » qui assure maintenant, en plus des dessertes locales, des services en correspondances à Lison avec la ligne ferroviaire Paris-Caen-Cherbourg. La tarification SNCF est acceptée à bord de cette ligne.
- L'Agglomération du Cotentin assure la gestion des lignes régulières situées intégralement sur son territoire (lignes régulières 10, 11, 12 et 13 et lignes estivales 50 et 51), ainsi que le transport à la demande.

ANCIENNES LIGNES	NOUVELLES LIGNES	
	Numéro	Intitulé
L1	L1 + L2	Cherbourg-en-Cotentin-Carentan-les-Marais Carentan-les-Marais-Saint-Lô
L2	L5	Granville-Lison
L3	L6	Avranches-Saint-Lô
L4 + L6	L8	Granville-Le Mont-Saint-Michel
L7	L7	Granville-Avranches
L8 + L14	L9	Avranches-Vire-Normandie
L9	L3	Coutances-Valognes
	L4	Création d'une nouvelle ligne au 01/09 : Saint-Lô-Vire-Normandie

Nous aurions aimé échanger sur le sujet avec la Direction Transports Publics Routiers basée à Caen. Mais, malgré plusieurs sollicitations, nous n'avons jamais pu obtenir un rendez-vous. A ce niveau là, la concertation avec les usagers est totalement inexistante, complètement à l'inverse des excellentes relations que nous avions antérieurement avec le Conseil général de la Manche lorsqu'il gérait le réseau Manéo.



En ce qui concerne la réforme de 2020, voilà nos réflexions sur les différentes lignes :

- Lignes 1 et 2 : pourquoi avoir scindé l'ex-ligne 1 en deux tronçons alors que les services s'enchaînent ?
- Ligne 4 : cette nouvelle ligne pourrait être plus fréquentée si elle desservait des arrêts intermédiaires tels que Campeaux (584 h) et La Graverie (1 184 h) communes déléguées de Souleuvre-en-Bocage.
- Ligne 5 : son prolongement à Lison a posé des problèmes car les ex-cars du réseau Nomad train du soir (correspondances SNCF) avaient une desserte trop fine qui allongeait injustement les temps de trajet à ces heures tardives. Tous ces dysfonctionnements auraient pu être évités si une concertation avait existé entre le Direction Transports Publics Routiers et l'ADPCR.

- La fusion des lignes 8 et 14 est une excellente initiative qui permet une bonne irrigation du Sud-Manche, avec des correspondances aux deux extrémités, ferroviaires ou routières. Nous nous posons la question de la desserte, à Saint-Hilaire-du-Harcouët, de l'arrêt Peupliers par tous les cars, en effet, cet arrêt peu fréquenté entraîne une majoration du temps de trajet importante. Une suggestion, cette ligne longeant sur une grande partie de son trajet, de Pontaubault à Vire, la voie verte Vélomaritime, il serait judicieux et opportun de créer des arrêts supplémentaires à la gare de Grandparigny, aux ex PN 40 et 17 ainsi qu'à Saint-Germain-de-Tallevende. Une promotion axée sur le car + randonnée pourrait être un produit touristique intéressant, peu onéreux et favorable aux commerces locaux.

- En ce qui concerne Saint-Lô desservi par les lignes 2, 4, 5 et 6, nous déplorons que l'arrêt en plein centre ville, place du Général de Gaulle, ait été supprimé alors qu'il rendait de grands services. Le motif serait la sécurité des voyageurs car des problèmes auraient été rencontrés. Il est vrai que les départs dans toutes les directions étaient à la même heure et engendraient une concentration importante d'autocars auxquels s'ajoutaient, à certaines heures les bus urbains. La solution ne serait-elle pas de décaler les départs de quelques minutes afin d'éviter cet embouteillage ?

Par ailleurs, depuis longtemps, nous demandons la possibilité de transporter facilement les vélos à bord des autocars. Le législateur a répondu à nos souhaits car, à partir du 1^{er} juillet 2021, l'article L. 1272-6 du code des transports prévoit que les autocars neufs utilisés pour des services réguliers soient équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum 5 vélos non démontés.

Jean-Yves COLAS



Le Mont-Saint-Michel, la Caserne. Autocar NOMAD pour Granville, le 10 juin 2021.

2^e partie

Les propositions de l'ADPCR, à court et moyen terme

Propositions pour les services annuels 2023 et 2024



Préambule

En février 2017, l'ADPCR avait largement diffusé un document regroupant nos réflexions et propositions pour les années à venir. Un certain nombre de nos suggestions ont vu le jour, d'autres se font toujours attendre.

Depuis notre dernière assemblée générale, qui s'est tenue à Pontorson début 2020, le comité technique de l'ADPCR a retravaillé l'ensemble de ses propositions de desserte pour les lignes Caen-Granville-Rennes, Caen-Cherbourg et Paris-Granville. Ce travail a été réalisé en concertation avec les associations d'usagers membres de la FNAUT Normandie.

Le 20 octobre 2020, nous avons rencontré des représentants de la Direction régionale de la SNCF pour leur présenter notre avant projet de desserte Caen-Granville-Rennes pour le service annuel 2022.

Ces derniers nous ont alors indiqué que la Région devait obligatoirement faire la demande de toutes modifications d'horaires nécessitant des nouveaux sillons 2 ans à l'avance pour validation par SNCF Réseau. De toute évidence, nos propositions ne pourraient donc être retenues qu'à partir du service 2023.

Depuis, la Région Normandie et la SNCF ont demandé à la FNAUT Normandie de leur faire d'urgence des propositions pour le SA 2022. Pour les lignes Paris-Le Havre et Paris-Cherbourg ainsi que pour les antennes en

correspondance. L'ADPCR a aussitôt adressé à la Fnaut Normandie un document reprenant une demande de rétablissement du troisième AR entre Caen-Rennes et des modifications dans la desserte entre Caen et Granville (voir chapitre consacré à l'évolution du SA 2022).

L'attribution des sillons par SNCF Réseau pour le service annuel 2023 étant prévue courant du premier semestre 2021, nous venons d'adresser à la Région Normandie et aux Directions régionales de SNCF Voyageurs et SNCF Réseau un dossier regroupant l'ensemble des propositions de l'ADPCR pour les services annuels 2023 et 2024.

Nos nouvelles propositions répondent à 5 principes que l'ADPCR n'a jamais cessé de défendre :

- Maintenir une liaison ferroviaire interrégionale entre la Normandie et la Bretagne.
- Désenclaver le Sud Manche et la Baie du Mont-Saint-Michel.
- Améliorer les relations entre le Sud-Manche, le Centre-Manche et Paris.
- Développer l'intermodalité.
- Augmenter la fréquentation des trains en développant l'offre touristique et les déplacements professionnels vers l'ouest de la Normandie.

1 - La desserte ferroviaire du Sud-Manche : le «scénario Baie»

Maintenir une liaison ferroviaire interrégionale minimale entre la Normandie et la Bretagne et désenclaver le Sud-Manche ainsi que la Baie du Mont-Saint-Michel

La création d'un service d'autocars entre Caen et Rennes via l'A84, lors de la création des dessertes Caen-Granville, ne compense absolument pas la suppression d'un aller et retour entre Caen, Granville et Rennes. En effet, si pour les Normands il est encore possible de passer la journée à Rennes, l'inverse n'est plus possible. Ainsi, les habitants du Sud-Manche sont dans l'impossibilité de se rendre en train à Saint-Lô, préfecture de la Manche, dans la journée.

Objectif prioritaire : un 3ème aller et retour Caen et Rennes

Notre objectif prioritaire est le rétablissement du 3ème aller et retour entre Caen et Rennes. Comme le montrent les tableaux horaires ci après, les 3 trains ont été repositionnés de façon à offrir un maximum de correspondances, à Caen vers Rouen et Paris, à Dol vers Saint-Malo et Dinan et à Rennes vers Nantes, Brest et Quimper.

Sens Caen-Rennes

Nous proposons de retarder le premier train d'une heure (Caen 7h01, Rennes 10h39), d'avancer d'une heure le second train afin de respecter le cadencement aux heures paires proposé par la FNAUT Normandie (Caen 10h10, Rennes 13h39), enfin de rétablir le 3ème train en début de soirée (Caen 18h07, Rennes 21h26). Ces deux derniers trains donnent correspondance à Folligny avec les trains en provenance de Paris.

Sens Rennes-Caen

Nous proposons de rétablir le train de matinée dans un horaire adapté aux déplacements individuels et loisirs (Rennes 8h26, Caen 11h47), de créer un train d'après-midi (Rennes 14h26, Caen 17h29), sachant que ce train permet la correspondance pour Paris en gare de Folligny et de maintenir le train de soirée dans son horaire actuel (Rennes 17h57, Caen 21h29).



Gare de Coutances, le 7 juillet 2019.

Création d'un train interrégional normand reliant quotidiennement Rouen à Rennes via Caen et Granville

Le Caen-Rennes de milieu de journée (départ Caen 10h10) pourrait avoir pour origine Rouen (départ 8h07) (utilisation de sillons existants). Il serait en correspondance, à Bayeux avec les autocars desservant les Plages du Débarquement, à Folligny avec le train de Paris, à Pontorson avec les navettes vers le Mont-Saint-Michel et à Dol avec des trains pour Dinan et Saint-Malo. En haute saison, l'offre touristique de ce train pourrait être complétée par des animations et la possibilité, sur réservation près d'un prestataire local, d'une restauration par plateau repas remis lors du stationnement de Granville. Le retour (départ Rennes 14h26) permet une arrivée à Rouen à 19h39. Ce train assure de bonne correspondance tout au long de son parcours. L'ADPCR propose également que ce train, ainsi que le train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel, renouent avec la tradition qui voulait que les trains de prestige reçoivent un nom propre, par exemple «Guillaume Le Conquérant».

Notre second objectif : le désenclavement ferroviaire du Sud-Manche

Notre second objectif est le désenclavement du Sud-Manche et de la Baie du Mont-Saint-Michel en permettant un maximum de correspondances entre Pontorson, Avranches et Paris via la ligne Paris-Granville. Pour cela, en complément des trains Caen-Rennes nous proposons la création d'un service de navettes ferroviaires entre Granville et Dol, en correspondance avec les trains pour et de Paris en gare de Folligny.



Gare de Folligny, couplage du train Pontorson-Paris avec le train Granville-Paris, le 29 juillet 2020.

Adapter les horaires de la ligne Paris-Granville (voir Regard sur la ligne Paris-Argentan-Granville p. 49)

Les principales modifications proposées sont :

- le premier train au départ de Paris avancé à 6h56 de façon à permettre une desserte matinale des principaux centres économiques desservis par la ligne. Ceci répond en particulier à la demande des élus des EPCI de Flers, Vire, Villedieu et Granville ainsi que du Sud-Manche.

- Un cadencement aux 2 heures et/ou 4 heures permettant des correspondances à Surdon vers Alençon et à Folligny vers Avranches et Pontorson.
- La réactivation de l'arrêt de Versailles-Chantiers pour capter la clientèle touristique de et vers la Normandie et offrir une liaison TGV de et vers Lyon et Marseille.

A partir de 2023, création de 3 navettes ferroviaires Granville-Dol-de-Bretagne

Afin de créer une véritable dynamique en faveur du transport public, nous proposons, en complément à la remise en service d'un 3^{ème} AR entre Caen-Granville et Rennes ainsi que le maintien, en haute saison du train du Mont-Saint-Michel entre Paris-Montparnasse et Pontorson/Mont-Saint-Michel, la mise en service de 3 navettes ferroviaires entre Granville et Dol-de-Bretagne. Sur proposition de l'ADPCR, depuis 2020 une des 3 navettes existe déjà en été. Elle est assurée par un aller et retour de la rame Régiolis du train direct Paris-Pontorson rentrant à Granville pour raison de service. Répondant favorablement à nos souhaits, la Région vient d'annoncer que dès l'été 2021, la gare de Folligny serait également desservie par cette navette et le train du Mont-Saint-Michel.



Le Ligne Baie en gare de Folligny, prémisse des navettes ?

Une première navette matinale à destination des pendulaires travaillant sur Rennes

La première navette permet de répondre aux déplacements domicile/travail/études. Avec un départ de Granville à 6h39, arrivée à Dol à 7h35 où elle donne une bonne correspondance pour Rennes arrivée 8h25. La navette fait une boucle courte, départ Dol 7h55 arrivée à Granville 9h05 après avoir donné à Folligny correspondance au train pour Paris.

Ensuite, les deux premiers Caen-Rennes et Rennes-Caen assurent une seconde desserte matinale du Sud-Manche avec à Dol de bonnes correspondances de et vers Saint-Malo.

Une seconde navette entre Pontorson-le Mont-Saint-Michel et Granville

En été, le train du Mont-Saint-Michel assure une troisième liaison entre Folligny 9h59 et Pontorson 10h28. Le retour de la rame Régiolis à Granville assure, à Folligny, une bonne correspondance pour Paris.

Ce train ne circulant pas en hiver, il sera avantageusement remplacé par une seconde navette assurant un aller et retour entre Granville 9h57, Pontorson 10h36/11h10, Granville 11h50 assurant chaque fois à Folligny la correspondance avec les trains en provenance et à destination de Paris et à Granville la correspondance avec les trains de et vers Caen.

Hiver comme été, le second Caen-Granville-Rennes, ayant pour origine Rouen, relève également à Folligny la correspondance du train départ Paris 8h56, arrivée Pontorson 12h49, Rennes 13h39. Ce train donne également à Dol de bonnes correspondances pour Saint-Malo et Dinan. Dans l'autre sens, un départ de Rennes à 14h26, arrivée à Granville à 15h58, Caen 17h39 et Rouen 18h52 permet d'assurer à Folligny une bonne correspondance avec le train Granville-Paris.

Une troisième navette en fin d'après midi

Comme en 2020, en été, la rame Régiolis du train du Mont-Saint-Michel assurera une navette entre Granville et Pontorson. Pour le SA 2023, nous demandons que cette dernière soit prolongée à Dol. Si le départ de Granville est avancé à 15h52 elle pourra relever, à Folligny, la correspondance du Paris-Granville à 16h02. Elle desservira ensuite Avranches, Pontorson et Dol arrivée 16h49 où elle donnera correspondance au TGV Saint-Malo-Paris (départ Dol 16h55). Ensuite, la rame repartira de Dol à 17h52 vers Pontorson 18h08/23 et Paris 22h06

En hiver, une troisième navette AR Granville-Dol, remplacera le train du Mont-Saint-Michel dans les mêmes horaires, assurant à Folligny la correspondance avec les trains de et vers Paris.

En soirée, la desserte du Sud-Manche reste assurée par les trains de la ligne Caen-Granville-Rennes. Caen 18h07, Rennes 21h26 qui relève à Folligny la correspondance du train Paris 16h56 et Rennes 17h57-Caen 21h29.

Résumé des propositions de l'ADPCR pour désenclaver le Sud-Manche à partir de 2023

- 3 allers-retours Caen-Granville-Rennes dont un AR origine/destination Rouen,
- 1 aller-retour Paris-Folligny-Avranches-Pontorson (dit train du Mont-Saint-Michel),
- 1 ou 2 navettes AR Granville-Dol avec correspondance pour Rennes, Saint Malo et Dinan dont, en été, une navette Pontorson-Folligny-Granville et retour prolongée à Dol par rame Régiolis,
- 4 correspondances à Folligny avec les trains à destination de Paris et 4 en provenance de Paris,
- 4 liaisons de et pour Caen via Granville.

En 2024, création d'une halte à Pleine-Fougères. Une desserte de la Baie du Mont-Saint-Michel par des navettes normandes et bretonnes

Les élus de la Communauté de communes du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel nous ont indiqué souhaiter la création d'une halte à Pleine-Fougères. Dans le cas où cette halte se concrétiserait d'ici 2024, l'ADPCR propose un scénario alternatif où la future gare multimodale de Pontorson deviendrait terminus des 3 navettes normandes en provenance de Granville et de 5 navettes bretonnes qui seraient mises en service entre Dol, voire Dinan, et Pontorson. Ces 5 navettes desservant la halte de Pleine-Fougères seraient intégralement financées par la Région Bretagne. **L'ADPCR voit là l'occasion d'impliquer à nouveau la Région Bretagne dans le financement des trains desservant la Baie du Mont-Saint-Michel dont le troisième AR Caen-Rennes pour lequel un arrêt à Pleine-Fougères pourrait également être prévu.**

Nous proposons d'utiliser une partie des économies ainsi réalisées pour créer, en été, une navette supplémentaire circulant l'après midi entre Granville 15h52 et Pontorson 16h31. Cette navette assurera à Granville une correspondance immédiate avec un train en provenance de Caen et à Folligny, relèvera à 16h02 la correspondance du Paris départ 12h56. Au retour elle permettra la création d'une liaison de fin d'après midi entre Pontorson 17h18 et Granville 17h58 en correspondance avec un train pour Caen.

Il est à noter que certaines correspondances entre les navettes bretonnes et normandes ne peuvent pas être assurées en gare de Pontorson. En effet, les horaires des navettes bretonnes sont établis en fonction des correspondances à Dol et à Folligny et Granville pour les navettes normandes.



L'ancienne gare de Pleine-Fougères (photo DR).

Propositions complémentaires :

→ Possibilité de prolongement, en été, d'une navette bretonne jusqu'à Dinan.

Comme précisé au paragraphe précédent, l'ADPCR propose que la navette bretonne en correspondance à Pontorson avec le train du Mont-Saint-Michel soit pro-

longée en été jusqu'à Dinan. Un départ Pontorson à 10h52, Pleine-Fougères 10h59, Dol 11h13, arrivée à Dinan 11h37 et le retour Dinan 17h28, Dol 17h53, Pleine-Fougères 18h07, Pontorson 18h13, en correspondance avec le train du Mont-Saint-Michel pour Paris permet de passer une demi-journée à Dinan avec un tarif attractif. La région Bretagne aura également la possibilité d'utiliser les temps de stationnement à Dol de la navette pour assurer de nouvelles liaisons entre Dol et Dinan. Compte tenu de l'intérêt historique et touristique des villes desservies (Dinan, Dol, Pontorson-Mont-Saint-Michel, Avranches et Granville), la mise en service de cette nouvelle « Ligne Baie », avec ou sans animation, devrait être couronnée de succès et être soutenue financièrement par la Région Bretagne et les villes concernées.

→ Remplacement de cars bretons Rennes (Dol)-Le Mont-Saint-Michel par des trains

En 2020, suite à la pandémie de Covid-19, qui a réduit drastiquement le nombre de touristes étrangers venant visiter le Mont-Saint-Michel, la Région Bretagne a fermé temporairement la ligne Rennes-Le Mont-Saint-Michel, qui proposait 4 AR par cars (5 avec Dol-Le Mont) en correspondance avec les TGV de et vers Paris. Normalement, le potentiel de cette ligne est de plus de 100 000 voyages annuellement. Grâce à la création des navettes Granville-Dol mises en correspondance à Dol avec le TGV Paris-Dol-Saint-Malo et à Folligny avec les trains de la ligne Paris-Granville, une partie de ces voyageurs pourraient être acheminés, à moindre coût, via la ligne Paris-Granville et Granville-Rennes. La Région Bretagne n'aurait alors aucun intérêt à réactiver la totalité de la desserte routière vers le Mont surtout si le parcours des cars bretons est limité à la gare multimodale de Pontorson.

2 - La desserte ferroviaire du Centre-Manche

Réorganisation de l'offre entre Paris-Saint-Lazare-Caen-Saint-Lô-Coutances et Granville

Si nous notons avec satisfaction que les dessertes de Coutances et de Granville ont été renforcées au SA 2020, nous pensons que les liaisons entre Caen et Coutances sont peut-être surabondantes, avec 12 AR quotidiens tout en présentant certains creux de desserte ne permettant pas de bonnes correspondances avec Paris, et Rouen. Enfin, entre Granville et Caen, malgré les 5 AR quotidiens, il existe deux trous de desserte de 6 heures, le matin entre Granville et Caen et l'après-midi dans l'autre sens. Aussi, nous proposons une nouvelle grille horaire comblant les manques, tout en ramenant la desserte de Coutances de 12 à 11 AR quotidiens et en augmentant celle de Granville qui passerait de 5 à 9 AR quotidiens dont les 3 allers retours Caen-Rennes. On notera en particulier le remplacement d'un car Lison 21h41, Coutances 21h37 par un train Caen 20h27, Coutances 21h34.

L'économie réalisée entre Caen et Coutances, soit 210 trains-kilomètres/jour, permettra en partie de financer les dessertes supplémentaires entre Coutances et Granville.

A partir de 2023, rétablir une relation directe entre Coutances-Saint-Lô et Paris

Jadis, il existait des trains Paris-Cherbourg comportant des voitures directes à destination de Saint-Lô et Coutances. L'arrivée des turbotrains et ensuite l'électrification de la ligne de Cherbourg marquèrent le glas de ces dessertes, un changement à Lison devint obligatoire. L'électrification complémentaire entre Lison et Saint-Lô permettait le rétablissement de trains directs entre Paris et Saint-Lô. Avec opiniâtreté, l'ADPCR et la Ville de Saint-Lô se sont battues pour obtenir au moins un aller et retour. La Communauté de communes de l'agglomération saint-loise jugeant cette liaison prioritaire allant jusqu'à financer, au côté de la Région Basse-Normandie et du conseil général de la Manche, une grande partie des coûts générés par ce train*.

Finalement, en 2008, la SNCF prolongea jusqu'à Saint-Lô un train corail terminus Caen. Malheureusement, l'horaire proposé en semaine pour rejoindre Paris ne correspondait pas aux besoins de déplacement des Saint-lois. De plus, le nettoyage de la rame en gare de Saint-Lô nécessitait des investissements supplémentaires à la charge de municipalité. Le train beaucoup trop capacitair n'ayant pas trouvé sa clientèle, d'un commun accord, il fut décidé de mettre fin provisoirement à l'expérience au bout de 2 ans.



Gare de Granville, le 12 juillet 2020.

La mise en service des nouvelles rames Omneo Premium pourrait être l'occasion de recréer une desserte directe entre Paris et Saint-Lô. Les trains assurant cette nouvelle desserte comporteraient deux rames entre Paris et Caen. La rame de tête serait à destination de Cherbourg sans arrêt à Bayeux et Lison qui seraient desservies par la rame de queue à destination de Saint-Lô. La correspondance de et pour Coutances se ferait sur le même quai en gare de Saint-Lô. Cette solution est particulièrement adaptée aux trains des heures de pointe. Aux heures de pointe, la desserte des gares intermédiaires entre Caen et Lison, actuellement du ressort exclusif des trains Caen-Coutances serait avantageusement assurée par un nouveau service RER actuellement à l'étude entre Bayeux-Caen et Lisieux.

Cependant, compte tenu de l'augmentation du nombre de trains mis en circulation entre Paris-Caen et Cherbourg, il est à craindre que les 40 rames Omneo

Premium commandées par la Région ne suffisent pas pour assurer cette desserte complémentaire. **Aussi, l'ADPCR propose une autre solution qui pourrait être mise en œuvre à court terme et sans coût supplémentaire.**

La nouvelle convention liant la SNCF et la Région Normandie stipule que pour assurer le service entre Granville et Paris avec des trains en unité simple (US), 9 rames Régiolis seraient suffisantes au lieu des 15 rames financées par la Région Basse-Normandie. Or, en saison et en fin de semaine, l'affluence des voyageurs entre Paris et Granville, impose l'usage d'unités multiples. C'est pourquoi, le comité technique de l'ADPCR estime que 12 rames seraient nécessaires pour garantir un service de qualité et que les 3 rames disponibles pourraient assurer d'autres liaisons au départ de Granville.

Aussi, l'ADPCR propose dès le SA 2023, la création d'une liaison directe aller-retour entre Coutances-Saint-Lô-Caen et Paris par juxtaposition de deux sillons existants. Ce train aurait pour origine Granville départ 6h55, il desservirait Coutances à 7h32, Saint-Lô à 7h55, pour une arrivée à Paris à 11h04. Le retour départ Paris 14h59 rejoindrait Saint-Lô à 18h00, Coutances à 18h22 et serait terminus Granville à 18h59. Ces trains desserviraient également Lisieux Bernay et Evreux et circuleraient du lundi au jeudi ainsi que le week-end. Le vendredi, jour de pointe, la capacité de la rame Régiolis étant insuffisante, ce train serait remplacé par un Omneo avec correspondance à Caen.

Pour le service 2024, nous demandons la création d'un deuxième aller retour avec un départ matinal de Paris permettant de passer une journée complète dans le Centre-Manche. La rame Régiolis aurait la rotation suivante : départ de Granville à 18h05 (sillon existant) Coutances 18h32, Saint-Lô 19h00, Caen 19h48/50 arrivée à Paris 22h04. Le lendemain matin, départ de Paris à 6h30, Caen 8h43/45, Saint-Lô 9h30, arrivée Coutances à 9h52. Pour des raisons de croisement sur la voie unique, la rame devra sur-stationner à Coutances pour ne repartir qu'à 10h32 et arriver à Granville à 10h59. Nous proposons que ce train circule également le week-end.

* *Détail du financement de ce train pour 2 ans : SNCF 692 000 €, Conseil régional de Basse-Normandie 900 000 €, Conseil général de la Manche 428 000 €, Communauté de communes de l'agglomération saint-loise 250 000 €. Total : 2 270 000 €.*

Ce dossier adressé au Président Morin et à la SNCF, accompagné d'un projet de motion, a également été transmis aux collectivités et aux élus concernés. Le soutien de ces derniers sera déterminant pour la prise en compte par la Région de nos propositions.

Xavier JACQUET et Jean-Yves COLAS

A nouvelles mobilités, nouvelles gares

L'évolution des comportements de mobilités

Il n'est pas aisé d'avoir une vision prospective précise sur la mobilité de demain et l'influence de la pandémie actuelle sur les évolutions des comportements et des technologies. Cependant, on peut imaginer que la place du numérique va prendre une part encore plus importante dans le fonctionnement de la société et des entreprises, que les déplacements professionnels et domicile/travail vont diminuer, notamment avec la généralisation du télétravail entre 1 à 3 jours semaine. On peut supposer que le tourisme local va plutôt se développer durablement, que l'appétence pour une consommation plus locale continuera de croître, que la recherche de réduction des gaz à effet de serre relancera l'intérêt des transports collectifs dont le ferroviaire comme les modes « doux » y compris hors des villes, que les différentes initiatives de mise en œuvre de la transition énergétique permettront de relocaliser ou de développer de nouveaux emplois. Cet ensemble de facteurs est favorable à une redynamisation économique et sociétale des territoires dits « ruraux » créant ainsi une nouvelle attractivité s'ils sont bien connectés aux villes régionales et à la capitale.



Train + vélos : le cyclotourisme en plein essor.

Un changement de paradigme devient nécessaire

Les évolutions engagées et à venir nous poussent à regarder la mobilité sur le territoire régional comme un ensemble indissociable. L'organisation actuelle des transports de voyageurs sur le territoire régional, malgré la Loi LOM, montre ses limites. La juxtaposition, et parfois la superposition des organisations, ne créent pas la cohérence, d'autant plus que la multiplicité des interlocuteurs et les jeux politiques ne facilitent pas la négociation et la coopération. La lisibilité de l'offre est très insuffisante pour les non-initiés, les connexions physiques entre modes restent réduites, la tarification est non unifiée avec des achats scindés (sauf quelques exceptions), l'accès à l'information dispersé et méconnu, les moyens de pilotage et de gestion s'additionnent et

surenchérisent les coûts globaux. Pour relever le défi de la mobilité sur le territoire régional, afin qu'elle puisse s'adresser à tous et prendre un nouvel essor, il nous paraît utile, en cette période d'élections départementales et régionales, de porter une réflexion sur l'organisation des transports de voyageurs confiée à une seule entité sur l'ensemble du territoire type Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Au travers du prisme des gares, on comprend les limites des organisations actuelles, les difficultés rencontrées et la nécessité de mieux coordonner l'ensemble des dispositifs pour qu'ils soient plus pertinents, au service de la mobilité et de la valorisation des territoires.



Arrivée du train Caen-Granville 853433 en gare de Granville, le 10 juillet 2020.

Un rapide retour en arrière sur les gares

Jusque dans les années 1970, les gares assuraient des fonctionnalités multiples associées aux transports ferroviaires : le service voyageurs (accueil, accès aux trains, vente de billets, bagages accompagnés), le service de messagerie, le service marchandises traitement administratif des marchandises associé aux dessertes des wagons sur les voies de débord et des embranchements rattachés à la gare, le service des circulations (expédition, réception des trains, cantonnement, aiguillage), le service de la maintenance de l'infrastructure sur un périmètre rattaché et les télécommunications internes. L'agencement des locaux était donc organisé et dimensionné en fonction de l'importance de la gare. Cette multifonctionnalité en faisait un lieu incontournable de la vie économique locale.

Le choc pétrolier de 1974 a précipité le déclin du fret ferroviaire avec l'abandon du wagon isolé. Le service de messagerie a été transféré sur la route, les installations de sécurité sont entrées dans une phase constante de modernisation et de simplification, la maintenance des infrastructures s'est engagée dans une concentration des opérations et le regroupement des moyens. La gare s'est donc progressivement recentrée sur une vocation unique, celle de l'accès aux trains de voyageurs.

La gestion des gares dans la nouvelle SNCF

Depuis la réforme ferroviaire du 1^{er} janvier 2020, Gares & Connexions, qui a la charge de la gestion unifiée des gares, est rattachée à SNCF Réseau en tant que filiale. Il nous semble que ce montage la coupée de la relation clients voyageurs (pour mémoire, à sa création, Gares & Connexions était rattaché à SNCF Mobilité). Le principal défi de Gares & Connexions est de trouver un modèle économique équilibré. S'il est relativement facile de développer des surfaces commerciales dans les grandes gares parisiennes (nous connaissons tous Paris-Saint-Lazare) et dans les gares des grandes métropoles régionales, la situation est beaucoup plus compliquée dans les gares « moyennes », c'est mission quasi impossible dans les autres gares régionales. La pandémie de la Covid-19 a aggravé la situation avec la réduction du nombre de trains voyageurs ayant un fort impact sur les péages payés par les opérateurs ferroviaires pour l'usage de la gare et par les redevances versées par les concessionnaires. SNCF Réseau subit également de plein fouet la réduction des péages ce qui aggrave sa situation financière déjà très délicate. On ne voit pas comment elle pourrait soutenir financièrement sa filiale. Gares & Connexions risque de se retrouver dans le rôle réduit de syndic désargenté.

La place des gares TER

La gare présente des intérêts multiples pour le territoire et pour la cité. Nous sommes convaincus que son avenir réside dans sa mise en connexion avec tous les autres modes de transports et son ouverture aux services.

Des fonctionnalités intermodales

Sauf dans des cas très rares dépendant d'une volonté politique locale, la gare aux fonctionnalités intermodales intégrées reste une chimère. Le nombre d'interlocuteurs, les intérêts stratégiques et politiques divergents, la complexité juridique de la domanialité publique n'y

sont pas étrangers. Dans ce cadre, l'exploitation de la gare ne peut plus être de la seule responsabilité de l'exploitant ferroviaire d'autant plus qu'avec l'ouverture à la concurrence et les nouvelles technologies, ses besoins au sol (en gare) sont de plus en plus réduits. La représentation des différents transporteurs présents sur la plateforme intermodale permettant de faciliter la fluidité des échanges modaux est à construire avec toutes les AOM et les EPCI concernées, en retenant, au cas par cas et sans tabou, les solutions les plus efficaces.

S'ouvrir aux services

Même si la transformation des locaux est souvent mal aisée, la gare doit évoluer pour offrir des services à la population locale et redevenir un lieu de vie. Le recul des services publics peut trouver des alternatives avec la création de points multiservices en mutualisant les moyens et les personnels, y compris avec les opérateurs de transport. L'installation de services marchands est à développer. Ils ont tous leur place, même dans les « petites » gares. Outre la nature des travaux à réaliser pour adapter les locaux à ces nouvelles activités, le point principal de blocage reste le sujet financier. En effet, sur la base des critères de Gares & Connexions, le modèle économique est souvent hors de portée des « auto-entrepreneurs » ou petits commerçants mais aussi des collectivités. Ce point de blocage nécessite une évolution stratégique de la part de Gares & Connexions.

La gare est aussi la porte d'entrée de l'agglomération pour les voyageurs descendant du train. Donner une bonne impression aux touristes et hommes d'affaires a aussi son importance pour l'image du territoire.

Pour l'ADPCR, le rôle principal des gares est d'être une plateforme d'échanges physiques et d'informations multimodales. Elle doit aussi être intégrée dans la vie de la cité pour contribuer à la valorisation de son image.

Eric VIAUD



Evolution des gares ex Basse-Normandie ?



Ne dit-on pas que l'enfer est pavé de bonnes intentions ? Pour faire baisser les coûts, la SNCF a proposé au conseil régional la disparition de plusieurs haltes dont Pont-Hébert et Carantilly-Marigny et la fermeture de nombreux guichets, en prétextant qu'à l'avenir la vente se ferait uniquement par internet (+/- 60 % des ventes en 2019) et que dans certaines gares, le très faible nombre d'opérations de vente par heure, engendrait de la souffrance au travail. Les fermetures définitives des guichets, de Vire, Villedieu, Lison, Avranches, Pontorson (sauf été) et Coutances le week-end, ont été programmées. En contrepartie la SNCF proposait « la gare du futur ». Une gare où le personnel serait remplacé par un visio-guichet révolutionnaire et un système d'ouverture et de fermeture des portes du hall d'accueil piloté à distance. La vente des titres de transport par internet serait complétée par l'installation en extérieur d'un distributeur automatique de billets régionaux (DBR)*, l'achat par téléphone avec envoi postal du billet et par un réseau de distributeurs partenaires à mettre en place chez des commerçants ou des offices de tourisme.

Toujours dans l'optique de faire des économies de personnel, l'amplitude des horaires d'ouverture des guichets des autres gares fut fortement réduit avec pour conséquence la fermeture des halls d'accueil en dehors des heures de présence du guichetier.

Sauf Vire, les collectivités concernées ont cédé aux belles promesses de la Région et de la SNCF et cela malgré les avertissements maintes fois répétés par l'ADPCR.

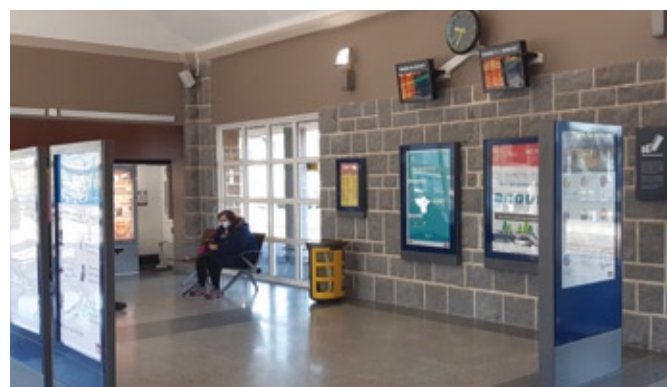
* Dans la même logique la SNCF avait déjà décidé de supprimer la majorité des distributeurs automatiques de billets nationaux (Intercités et TGV) jugés eux aussi non rentables et de ne garder que les distributeurs régionaux financés par la Région.

Pour sauver son guichet : Vire fait de la résistance et innove

Consciente que le développement économique et touristique de son territoire dépendait fortement de la qualité de ses liaisons ferroviaires avec Paris, la municipalité de Vire a sollicité l'avis de l'ADPCR avant de répondre aux propositions de fermeture du guichet. Nous avons redit notre opposition à tout projet de gare déshumanisée et notre souhait de voir les gares devenir des pôles multimodaux-multiservices.

La Ville de Vire a alors élaboré un projet global allant dans le sens de nos propositions (voir présentation faite du projet lors de notre AG de 2018 dans le bulletin ADPCR-INFOS n° 95).

Les négociations avec la SNCF ont abouti dans un premier temps à l'embauche par la municipalité des deux agents SNCF affectés au guichet. Agents municipaux qui, depuis le 1^{er} décembre 2019, assurent du lundi au samedi, la vente de tous les titres de transport. Pour cause de pandémie, le reste, l'ensemble du projet de gare multimodale-multiservices reste à concrétiser, mais pour l'instant, l'essentiel est sauvegardé et la gare de Vire est l'exemple à suivre.



Au cœur de la Baie, la gare de Pontorson/ Mont-Saint-Michel

La gare de Pontorson devrait être la porte d'entrée par où passent tout voyageur désirant se rendre au Mont-Saint-Michel par le train. Jusqu'à l'année 2020 marquée par la pandémie de la Covid-19, ce n'était pas tout à fait le cas. En effet, les touristes arrivant à Rennes ou à Dol-de-Bretagne par le TGV gagnaient directement les parkings du Mont-Saint-Michel en car. Depuis la pandémie et la quasi disparition des touristes étrangers, les services des cars bretons ont été suspendus. Aujourd'hui le train reste la seule alternative à la voiture. Ainsi, lors de l'été 2020, la gare de Pontorson a connu un afflux de voyageur amplifié par la création du train Paris-Le Mont-Saint-Michel.

Pour accueillir ces touristes, la gare de Pontorson a subi une rénovation salubre. Malheureusement, en même temps, la Région Normandie répondant favorablement aux propositions mortifères de la SNCF a pris la décision de fermer le guichet hors période d'été et du même coup l'accès à la salle d'attente. Les voyageurs se trouvent donc dans l'obligation d'attendre les trains à l'extérieur, sans possibilité de protection contre le froid et les intempéries. Belle publicité pour un des sites les plus visités de France !!!

Circonstance aggravante, le distributeur de billet situé à l'extérieur du bâtiment n'édite que des billets régionaux et pour couronner le tout, pas de panneau lumineux ni de tableaux horaires pour annoncer les trains. Les trois quarts de l'année le voyageur est abandonné à son triste sort. Belle image de la France et de la Région que donne là la SNCF.

Doit-on se réjouir que régulièrement en hiver, à l'heure du passage des trains, un membre actif de l'ADPCR soit présent en gare pour aider de son mieux des voyageurs abandonnés sur le quai d'une gare qui elle a perdu son âme ?



Création d'un « Pôle d'échange multimodal » à Pontorson

Cela fait de nombreuses années que l'ADPCR défend auprès des élus, l'idée de créer un Pôle d'échange multimodal à Pontorson.

Notre combat n'aura pas été vain. Sous l'égide de la commune nouvelle de Pontorson, un comité technique

a été mis en place pour la création de ce pôle d'échange multimodal, un cahier des charges a été rédigé et un bureau d'études a été retenu. D'ores-et-déjà, une somme de 900 000 €, sur un budget de 1 700 000 € a été allouée dans le cadre du contrat de territoire. L'ADPCR participe à ce comité technique qui après une période compliquée liée à la pandémie devrait retrouver une activité soutenue fin 2021.

Ce pôle sera un lieu d'échanges connectant tous les modes de transport de voyageurs afin de passer de l'un à l'autre avec fluidité, motorisés (voiture, taxi, car, bus, train...) ou non (modes doux : marche, vélo, rosalie...).

Il devra s'articuler autour de 3 fonctions :

- une fonction transport, avec une offre de transports coordonnée et fiable en matière de correspondances (voir tableau ci-dessous),
- une fonction urbaine, avec la réalisation d'un secteur qui met en valeur l'offre de mobilité,
- une fonction services, avec les services transports (signalétique, billettique...), les services urbains, commerces, activités, coworking, informations touristiques..., dans un environnement confortable pour les usagers.

Nous osons croire qu'à l'issue de la mise en place de ce pôle d'échange multimodal, et grâce aux nouvelles dessertes répondant à notre « scénario Baie », la gare de Pontorson sera enfin digne du joyau qu'elle dessert.

En ce qui concerne les lignes régulières, devront converger vers ce pôle (situation actuelle) :

- la ligne SNCF Caen-Granville-Rennes - 2 AR
- la ligne SNCF directe Paris-Montparnasse-Pontorson/Mont-Saint-Michel - 1 AR en été + 1 AR Pontorson-Granville,
- la ligne routière Granville-Avranches-Le Mont-Saint-Michel - 1 AR
- la ligne routière Villedieu-les-Poêles vers le Mont-Saint-Michel - 1 AR en dehors de la période de circulation de la ligne directe,
- la ligne routière Pontorson-Le Mont-Saint-Michel - 4 AR,
- la ligne routière Pontorson-Fougères - 2 AR,
- la ligne routière Pontorson-Dol - 4 AR,
- la ligne routière estivale Pontorson-Cancale-Saint-Malo - 1 AR.

Et ensuite :

- les lignes routières Rennes et Dol-Le Mont limitées à Pontorson, si elles rouvrent,
- la ligne routière Nomad Saint-Lô-Villedieu-Avranches prolongée à Pontorson pour assurer des correspondances à Villedieu avec les trains de Paris lorsqu'elles ne sont pas possibles à Folligny.

Villedieu gare multiservices ?

Bien que légèrement en dehors de la ville, la gare de Villedieu connaît un trafic honorable et, contrairement à Granville, offre de larges espaces réservés au stationnement des voitures. La rénovation de cette gare en avait fait une gare fonctionnelle avec une large et confortable salle d'attente. Malheureusement, comme pour la gare de Pontorson, la SNCF et la Région ont considéré que la vente des billets était insuffisante pour maintenir le guichet ouvert, été comme hiver. Pour convaincre les élus de Villedieu et de la communauté de communes, promesse leur fut faite de réaménager la salle d'attente avec un visio-guichet qui allait devenir le must de guichets du futur. Un système automatique de fermeture et d'ouverture des portes de la gare devait également être mis en place. Malgré nos mises en garde, les élus ont validé ces propositions.

Les surprises furent multiples, d'abord une longue fermeture de la gare, ensuite la reconstruction d'une toute petite salle d'attente répondant d'après la SNCF, aux normes imposées quant au nombre maximum de personnes admises dans un local sans surveillance humaine. En guise de porte automatique, une simple ouverture transformant cette innovante salle d'attente en un vulgaire abri de quai ouvert aux intempéries. Quant au visio-guichet, après une mise au point laborieuse, il est juste capable de donner des renseignements et d'indiquer aux voyageurs que les billets régionaux et pour Paris sont à prendre au distributeur automatique (DBR) situé à côté et que les billets hors Région sont à aller chercher en gare de... Granville !!!

Cette régression aurait coûté 134 000 €.

La désapprobation des usagers fut unanime. Les élus considérant qu'ils avaient été trompés ont réagi. Lors d'une réunion à laquelle l'ADPCR était invitée, ils ont dit vouloir dénoncer la convention signée avec la Région et la SNCF et étudier une solution alternative permettant de créer une gare multiservices associant tourisme et mobilité. La création d'un parking sécurisé côté ancienne gare de marchandises serait également envisagée. Les différents services dont la vente des titres de transport seraient assurés par du personnel dépendant de la collectivité. Le visio-guichet est également contesté mais la SNCF dit étudier une évolution de ce dernier qui permettrait la délivrance de tous les titres de transport.



Depuis, la pandémie a mis en sommeil le dossier, seule la mise en place d'un paravent a plus ou moins atténué les courants d'air.

L'ADPCR souhaite que le projet de gare multiservices porté par Villedieu Intercom soit mis en œuvre dans les meilleurs délais. Nous demandons qu'en basse et en haute saison, des trains de la ligne de Paris n'ayant pas de correspondance ferroviaire à Folligny soient mis en correspondance en gare de Villedieu avec les cars interurbains NOMAD (ex-Manéo) de et vers Avranches prolongés à Pontorson, Ceci offrirait aux habitants du Sud-Manche une excellente alternative aux liaisons via Rennes ou à l'usage de la voiture.

Réactivation de la gare de Folligny

Comme dit précédemment, en généralisant l'arrêt à Folligny, des trains Paris-Granville, il est possible de créer, hiver comme été, 3 AR Paris-Folligny-Avranches-Pontorson/Mont-Saint-Michel et de développer la clientèle en provenance de Cérences et la Haye-Pesnel à destination de Paris et Granville. Pour cela, le parking de la gare de Folligny devra être sécurisé. La gare de Folligny pourra alors servir de base arrière à celle de Granville qui manque cruellement de places de parking, facteur déterminant du développement du trafic voyageur de et vers Granville.



La gare d'Avranches la belle endormie

En 2009, le bâtiment-voyageurs de la gare d'Avranches a fait l'objet d'une rénovation complète. Les deux longues périodes de fermeture pendant les travaux de modernisation de la ligne, suivies de la fermeture du guichet et de la refonte de la desserte de la ligne Caen-Rennes, ont plongé la gare dans une profonde léthargie. Pourtant, si côté quai, la gare ne voit plus passer que 4 trains quotidiens en hiver puis retrouve un peu d'activité en été avec les 4 navettes supplémentaires assurées par le train du Mont-Saint-Michel, côté rue, la desserte routière reste abondante (jusqu'à 70 rotations par jour !).

Contrairement à Pontorson, la fermeture du guichet n'a pas entraîné la fermeture de l'espace voyageur. A cela, deux raisons, la présence d'un agent SNCF assurant la gestion des circulations entre Folligny et Dol et qui ouvre et ferme la gare et le maintien en gare d'un bureau annexe de l'office du tourisme.

La gare d'Avranches met en évidence une des raisons de l'inflation des coûts de la SNCF, le manque de polyvalence des cheminots. Cela ne coûterait rien que l'agent assure en même temps la sécurité de 4 trains par jour et la vente des titres de transport. Interrogée par l'ADPCR, l'employée de l'office du tourisme nous explique que 80% des personnes qui la consultent désirent acheter un billet ou avoir des renseignements pour préparer leur voyage.



Grâce à internet, pendant ses heures de présence, elle peut renseigner, mais est dans l'incapacité de délivrer les titres de transport. Elle doit donc renvoyer les clients vers le distributeur de billets régionaux situé à l'extérieur de la gare ou le bureau de l'office du centre ville où il est possible d'acheter son trajet sur l'ensemble du réseau national, et pas seulement sur la Normandie.

Autrement, il est impossible de trouver le moindre renseignement dans la gare d'Avranches. Avant la suppression des fiches-horaires, l'ADPCR alimentait régulièrement les casiers toujours vides. Pire, pas de tableau horaire ni de panneau lumineux annonçant des trains sur les quais. Alors que la SNCF dit vouloir nous faire aimer le train, à Avranches le voyageur est totalement abandonné.

La gare de Granville, nouveau nœud de correspondances ?

En 2012, la mise en service du nouveau triangle de Folligny permettait la création de relation directe entre Granville et Coutances sans rebroussement en gare de Folligny.

Malheureusement, la SNCF demanda à la Région Basse Normandie 1 573 000 € pour assurer le prolongement de Coutances à Granville de trois allers-retours quotidiens. La Région se trouva dans l'obligation de limiter la desserte à 2 trains AR, en été, en correspondance avec la ligne Baie Granville-Saint-Malo. Ce train ne trouva pas sa clientèle.

Comme déjà expliqué dans ce bulletin, en 2018, après une longue fermeture de la ligne entre Folligny et Dol pour travaux de modernisation, la nouvelle Région Normandie, répondant aux attentes de l'ADPCR, a mis en service 3 puis 5 AR quotidiens entre Granville et Caen dont les 2 Caen-Rennes subsistant. Le 3^{ème} AR train pour Rennes étant malheureusement assuré par un autocar au départ de la gare de Granville. Nous l'avons écrit c'était pour l'ADPCR une victoire à la Pyrrhus.

La gare de Granville souffre d'un manque considérable de places de parking ce qui limite la fréquentation des trains à destination de Paris, de Caen et du Sud-Manche.

La municipalité comptait sur les terrains de l'ancienne gare de marchandises pour créer de nouveaux parkings. La construction du technicentre a remis en cause ce projet et un nouveau parking silo situé sur la gauche de la gare est inscrit dans un volet additionnel au Contrat de territoire signé avec la Région et le département en 2019. L'ADPCR demande que dans le cadre de la prise de la compétence mobilité par la communauté de communes (GTM), la clause de revoyure de ce contrat soit réactivée dans les plus brefs délais afin que l'aménagement du parvis de la gare et du nouveau parking fassent de la gare de Granville un véritable nœud de correspondance.



La Place Guy Fontenelle cœur de l'intermodalité Saint-Loise

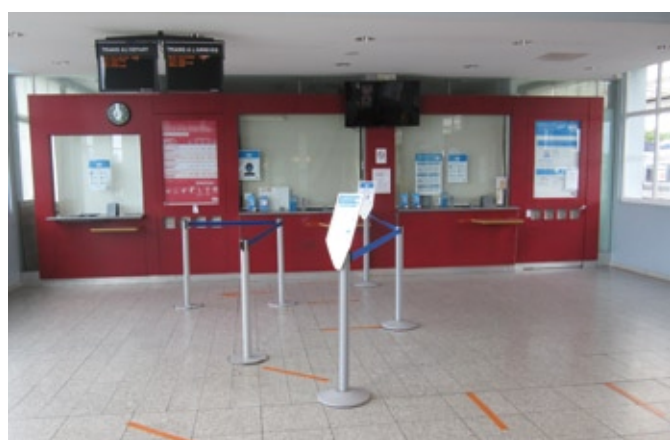
Si vous ne le saviez pas, pour honorer la mémoire du Président-fondateur de l'ADPCR et le remercier pour le combat de l'ADPCR qui a sauvé leurs dessertes ferroviaires, les municipalités de Saint-Lô et de Coutances ont chacune rebaptisé «Guy Fontenelle» la place de la gare. Dans le cadre du nouveau plan de déplacement interurbain auquel nous avons participé, Saint-Lô Agglo a pris la décision de repenser l'ensemble des moyens de transport mis à la disposition des habitants de l'agglomération (voir article p. 16-17) et en particulier l'aménagement du quartier de la gare et d'en faire le pôle d'échange intermodal de l'agglomération.



Le cabinet d'étude INDDIGO, spécialisé dans la mobilité, vient d'être chargé de l'étude de cet aménagement. La phase de diagnostique est en cours. L'ADPCR a réaffirmé la nécessité de faire de la gare de Saint-Lô une gare au service de toutes les formes de mobilité, respectueuse de notre environnement. Le programme 1001 Gares, lancé par la SNCF, devrait faciliter la reconversion de certains locaux du bâtiment-voyageurs (voir encart ci-dessous).

A Coutances, persévérer aurait été diabolique

La gare de Coutances n'a pas échappé à la vague de fermeture des guichets mais fermeture limitée compte tenu du nombre d'usager fréquentant la gare. A partir du 1^{er} janvier 2018, le guichet fut fermé les week-ends et jours fériés, et pourtant le personnel habilité à vendre les titres de transport était toujours présent pour la fonction escale.



A Coutances, comme ailleurs, l'office de tourisme, fermé le dimanche, fut chargé de vendre les billets régionaux. A la suite des interventions de l'ADPCR et des usagers particulièrement nombreux le dimanche, la gare de Coutances fut chargée d'expérimenter le Mobiléo-guichet. Sorte de distributeur manuel que l'agent pouvait utiliser, debout dans la salle d'attente ou sur le quai, avec paiement par carte de crédit uniquement. L'expérimentation fut de très courte durée et l'engin relégué dans un tiroir. Il a fallu encore de nombreuses interventions de l'ADPCR, relayées par la FNAUT Normandie, pour que cette situation aberrante cesse : le guichet de Coutances est de nouveau ouvert le week-end depuis décembre 2020.

La filiale de SNCF «Gares et Connexions» lance le Programme 1001 Gares

Sur l'ensemble du réseau, près d'un millier de gares disposent aujourd'hui de locaux vacants dans des contextes extrêmement variés : communes rurales, villes moyennes, zones périurbaines... Le programme 1001 Gares, lancé en juin 2019, a pour ambition de dynamiser ce réseau de gares et d'en faire des lieux d'accueil pour des commerces, des services locaux, des associations... au cœur des territoires.

En gare, l'information multimodale, la grande oubliée

Nous voudrions conclure ce chapitre sur les gares en rappelant que lors de la rénovation de la gare de Coutances, un second guichet, indépendant de celui de la SNCF a été aménagé. Ce guichet n'a jamais servi car il était destiné aux transporteurs routiers.

Plus grave, l'information intermodale est la grande oubliée des gares normandes. Seule la carte des réseaux de transport interurbain est présente en gare, les horaires étant systématiquement relégués à l'extérieur de la gare et généralement exposés aux intempéries.

La Région Normandie ayant maintenant la compétence sur l'ensemble du transport ferroviaire et routier, l'excuse invoquée par la SNCF, obligée de se conformer aux règles de «Gares et Connexions» ne tient plus. Il est impératif que toutes les informations concernant l'offre de transport se retrouvent en gare. En particulier les panneaux lumineux doivent indiquer clairement toutes les correspondances entre les différents modes de transport.

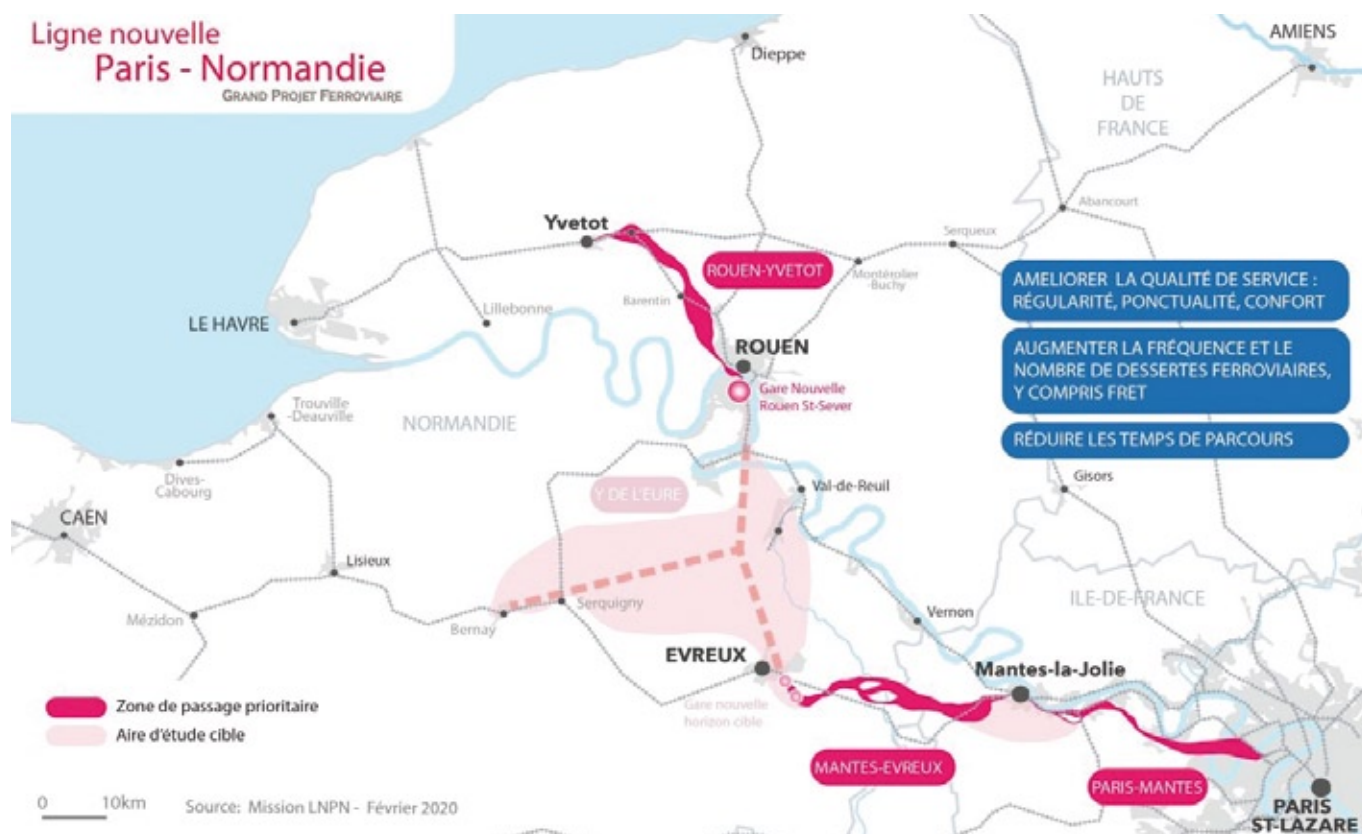
Enfin, nous demandons aux villes ayant mis en place un service de transport urbain, SLAM à Saint-Lô, COSIBUS à Coutances, NEVA à Granville, AMIBUS à Vire pour n'en citer que quelques-uns, assurent systématiquement les correspondances avec les trains.

L'intermodalité n'aura de sens qu'à ce prix.

Xavier JACQUET



La LNPN : « Serpent de mer mais véritable nécessité »



La LNPN (ligne nouvelle Paris-Normandie) est issue des réflexions menées, dès la fin des années 80, sur la diffusion de la grande vitesse à l'ensemble du territoire français. De là, sont nés les projets de TGV devant desservir les grandes agglomérations françaises. La Normandie n'avait pas été oubliée, bénéficiant d'une liaison à grande vitesse desservant la métropole rouennaise et se prolongeant notamment vers Caen.

De ce **schéma national des lignes à grande vitesse**, un certain nombre de grands projets se sont concrétisés, sauf en Normandie. Depuis 1996 et l'électrification de la ligne Paris-Caen-Cherbourg, le réseau principal normand n'a connu que très peu d'évolutions, sachant que celles-ci ont été en grande partie financées par les collectivités locales. Après le projet de LRNVS (Liaison Rapide Normandie Vallée de Seine), initié au début des années 90, est apparu, dans la continuité, le projet de LNPN. Celui constitue une alternative aux lignes à grande vitesse, même s'il en reprend certains principes : tronçons de lignes nouvelles à créer, vitesse 220/250 km/h, nouveau matériel.

L'objectif principal est d'améliorer la connexion de la Normandie avec l'Île de France en termes de qualité, de régularité, de capacité, de performances. L'enjeu est d'importance car il renvoie à deux priorités :

- développer l'attractivité de la Normandie et de l'axe de la vallée de la Seine en s'assurant de la diffusion sur le reste du territoire,
- favoriser le transfert modal au niveau des déplacements Normandie-Île de France.

Le projet LNPN reprend deux ambitions prenant en compte l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité :

Améliorer l'offre de déplacement du quotidien :

La LNPN ne constitue pas un projet de ligne à grande vitesse du type TGV. Elle vise à répondre aux besoins de déplacements quotidiens des Normands, notamment vers l'Île de France. Sans la réalisation de ce projet, les perspectives de développement de l'offre ferroviaire sont très contraintes. De même, le risque de saturation de la section Paris-Mantes, à l'horizon 2030, posera des problèmes de capacité aux Normands, mais aussi aux Franciliens partageant cette ligne commune aux deux régions, malgré la mise en service d'EOLE en 2024. Il en va également de même avec le nœud ferroviaire rouennais déjà saturé, qui ne permet pas de réels développements, à terme, de l'offre TER.

Accélérer la transition énergétique et poursuivre la politique de rééquilibrage modal :

Offrir plus d'attractivité au mode ferroviaire nécessite d'améliorer la qualité de service offerte (régularité, confort, offre mieux adaptée aux besoins...).

Sans la réalisation de la LNPN, dans sa première phase (Paris-Mantes et nouvelle gare de Rouen), la dégradation de la qualité du service et les contraintes en matière de développement de l'offre, malgré les efforts de la Région (nouveau matériel OMNEO,...), ne permettront pas le transfert modal attendu.

Le projet LNPN

Le programme prévisionnel de réalisation de la LNPN comprend les sections suivantes :

- **Saut-de-mouton groupe V/VI** (passage ferroviaire supérieur afin de décroiser les flux grandes lignes et transiliens) en avant gare de Paris-Saint-Lazare : **2027**.
- Nouvelle section **Paris-Mantes et nouvelle gare de Rouen : au-delà de 2030**.
- Nouvelles sections **Barentin-Yvetot et Mantes-Evreux : après 2033/35**.
- **Réalisation de l'Y de l'Eure : après 2038**.

Face à l'urgence de la réalisation de ce grand projet, dont l'initialisation remonte à 1994 avec le projet de liaison rapide Normandie-Vallée de Seine (LRNVS), les forces vives de la Normandie doivent se mobiliser en vue :

- **D'obtenir rapidement des garanties de l'Etat quant à son engagement sur la réalisation de la première phase du projet LNPN** (Paris-Mantes, nouvelle gare de Rouen et son raccordement) en terme de financement et de délai de réalisation, conformément aux recommandations du COI (conseil d'orientation des infrastructures), des attendus de la loi LOM et aux attentes légitimes des Normands.
- **De conforter la priorité de réalisation du saut-de-mouton en avant-gare de Paris-Saint-Lazare à l'horizon 2027**.
- Fortes des garanties de l'Etat précitées, d'obtenir **l'engagement d'une négociation entre l'Etat, la Région Normandie et la Région Ile-de-France afin d'obtenir une participation de cette dernière** au financement des travaux de la section Paris-Mantes.
- D'obtenir **le lancement des enquêtes publiques concomitamment sur les sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin**.

Concernant, la première réalisation, le saut-de-mouton en avant-gare de Paris-Saint-Lazare, la Région Normandie a pris l'initiative de rassembler les collectivités normandes en vue de financer une part de l'investissement, l'Etat assurant l'autre part.

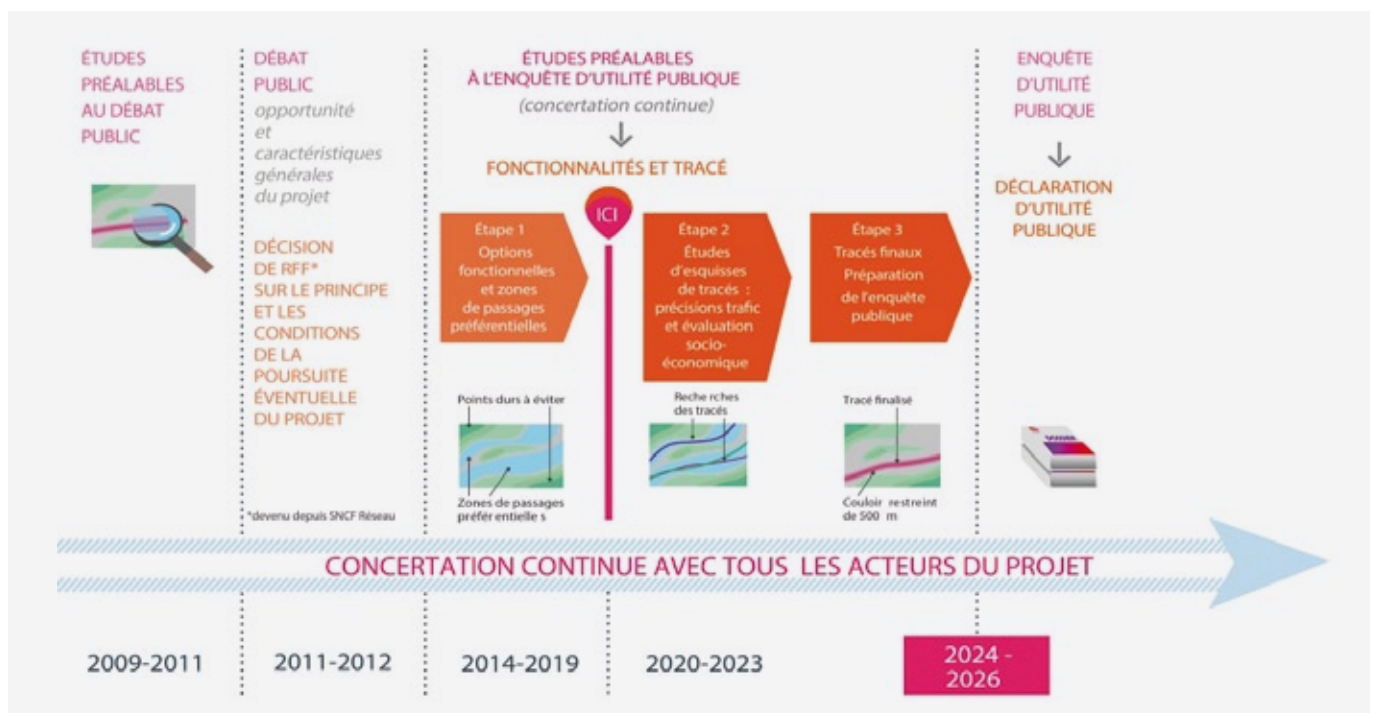
Cette démarche, si elle va dans le bon sens, du fait qu'elle amorce la première étape préalable à la mise en œuvre de la section Paris-Mantes, doit faire l'objet de garanties, quant à l'avenir du projet. A ce titre :

- Il faut que cette opération soit considérée comme la première phase de la première étape Paris-Mantes de la LNPN. Sur ce point il apparaît indispensable que les Normands obtiennent des garanties de l'Etat, voire de l'Ile-de-France quant à la réalisation de cette section de ligne nouvelle. La mise en service d'EOLE n'assurera pas, à terme, les conditions d'un réel développement du trafic sur cette section de ligne.
- Le financement intégral, par les Normands, de la part des collectivités pour le saut-de-mouton, doit être considéré comme une avance sur le financement futur des phases ultérieures et ne doit pas constituer la clé de financement de la suite du projet.
- La réalisation de l'ouvrage doit être envisagée à l'horizon 2027. Sur ce point, l'Etat doit prendre des engagements fermes, relayés par SNCF Réseau.
- Enfin, des garanties doivent être apportées à la Normandie quant aux capacités d'accès au terminus de Paris-Saint-Lazare et au maintien du nombre de sillons.

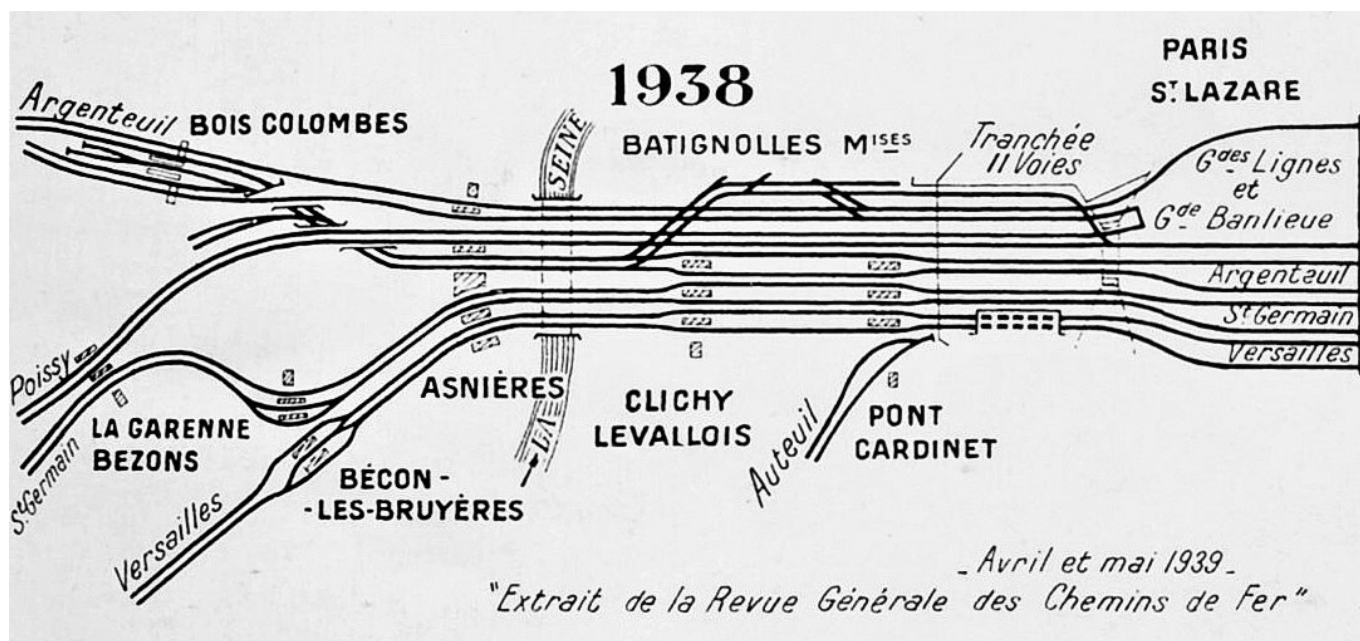
La Normandie a assez attendu le progrès ferroviaire qui lui est dû !

La SNCF a rappelé, à plusieurs reprises, notamment dans les propos de son ancien Président, que « La SNCF avait une dette vis-à-vis de la Normandie ». Il est plus que jamais temps de régler cette dette, en accélérant la mise en œuvre de la LNPN.

Patrick MOREL



En savoir plus : le saut-de-mouton, une particularité ferroviaire



L'exploitation de la gare Saint-Lazare a, très tôt, été organisée par ensembles de lignes. Le partage initial des voies entre la compagnie de Rouen et celle de Saint-Germain a rapidement tourné au conflit et imposé que chaque compagnie ait ses voies et quais.

La séparation par exploitant induisant naturellement une séparation par destination, il en résultait au fur et à mesure de la création des nouvelles lignes une exploitation par groupes. Au nombre de 6, chaque groupe correspond à une destination. Cette organisation n'a pas été remise en cause lors des fusions des compagnies et la création de la SNCF. Les groupes 1 à 4 correspondent à la petite banlieue et les groupes 5 et 6 aux lignes Paris-Mantes par Poissy et par Conflans-Sainte-Honorine. Avant l'électrification de la ligne du Havre en 1966, les trains grandes lignes utilisaient indistinctement les deux lignes entre Paris et Mantes. Lors des travaux d'électrification, seule la ligne via Poissy, légèrement plus courte et mieux tracée a vu sa vitesse maximum relevée. Dès lors, tous les trains à destination de la Normandie passèrent par Poissy partageant la ligne du groupe 5 avec les trains de grande banlieue pour Poissy.

Le trafic de la gare Saint-Lazare a connu une croissance exponentielle. La gare implantée au cœur de Paris, a vu son développement contraint par la densité du tissu urbain. Ainsi, les quais les plus longs qui ne dépassent pas 300 m sont ceux du groupe 6 (Conflans). Ceci impose aux trains normands (Corail ou Omneo en unité multiple) arrivant par le groupe 5 (Poissy) le cisaillement à niveau les voies du groupe 6. Pour éviter tout danger de collision et garantir la sécurité des circulations, le nombre de trains pouvant se croiser est limité et est source de conflit en cas de retard. La solution sera donc de remplacer le croisement à niveau par un saut-de-mouton où les trains passent les uns au-dessus des autres. On imagine la complexité du chantier qui se déroulera au milieu d'un trafic parmi les plus denses d'Europe.

GR I	Auteuil et le Champ de Mars
GR II	Versailles-Rive-Droite et Saint-Nom-la-Bretèche
GR III	Saint-Germain-en-Laye
GR IV	Argenteuil
GR V	Mantes-Gassicourt (Mantes-la-Jolie) via Poissy
GR VI	Mantes-Gassicourt (Mantes-la-Jolie) via Conflans-Sainte-Honorine



Le Saut de Mouton d'Asnières au temps de la vapeur.
A gauche la ligne de Poissy, à droite celle de Conflans-Sainte-Honorine au centre la ligne d'Argenteuil qui passe sous les deux autres.

Xavier JACQUET

RER métropolitain : un nouveau mode de déplacement en agglomération



L'évolution des déplacements dans les agglomérations nécessite aujourd'hui de repenser l'offre de manière plus adaptée avec le développement de l'urbanisation et plus coordonnée entre les différents modes de transports.

La priorité doit être de privilégier les modes collectifs dans les zones les plus denses, mais aussi les modes doux et les systèmes de rabattement vers des pôles intermodaux.

Dans cette perspective, le mode ferroviaire peut constituer un levier prioritaire quant au développement d'une offre structurante en agglomération.

En Normandie, trois agglomérations peuvent s'appuyer sur des schémas dans lesquels le ferroviaire constitue la « colonne vertébrale » de l'offre de transport.

Concernant Le Havre, le réseau est constitué en étoile, du fait de la configuration géographique. Pour Rouen et Caen, la situation se prête plus à une offre « traversante » du type RER. Cette situation offre des perspectives très intéressantes :

- suppression des terminus en gare avec sur-stationnement générant des pertes de capacité en ligne,
- création de nœuds de correspondances entre les différentes lignes traversantes,
- mise en place d'offres diamétralisées et cadencées.

Concernant plus particulièrement l'agglomération Caennaise, le projet de liaison transversale : Bayeux-Caen-Lisieux apparaît comme une véritable opportunité.

Il s'agit d'un axe structurant, desservant deux villes, Bayeux et Lisieux générant d'importants déplacements quotidiens vers la capitale régionale, mais aussi d'autres pôles connaissant un fort accroissement démographique en périphérie de la ville-centre.

La mise en place d'un système de RER métropolitain doit être à même de dynamiser et de canaliser les déplacements le long de cet axe. Le renforcement de l'intermodalité autour des pôles desservis doit permettre d'effectuer des échanges inter-modes et d'éviter d'engorger les accès à la ville-centre et à sa périphérie proche.

La réflexion sur ce projet doit intégrer les projets urbains comme la future ligne de tramway de Caen la mer.

Elle doit aussi s'attacher à étudier la pertinence d'une desserte plus fine du territoire avec la création d'arrêts en périphérie de la ville-centre comme Carpiquet et Mondeville.

Enfin, une telle démarche ne peut s'envisager sans la mise en place d'un véritable cadencement, adapté aux besoins de déplacement.

La mise en œuvre d'un tel dispositif doit permettre de dynamiser les déplacements en modes collectifs autour et vers la ville-centre, répondant ainsi aux enjeux de transferts modaux favorisant ainsi la réduction d'émission de gaz à effet de serre.

Patrick MOREL

Infrastructures : nos propositions pour moderniser le réseau normand

Plusieurs lignes nécessiteraient une électrification pour améliorer la productivité du parc matériel, diminuer les coûts d'exploitation et décarboner la mobilité :

- Serquigny-Elbeuf pour relier les deux parties de réseau électrifié 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.
- 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.
- L'électrification des 20 km de Bréauté à Fécamp (environ 20 millions d'€) serait sans aucun doute moins coûteuse que l'achat de trains à hydrogène pour remplacer les autorails diesel X 73500.

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).

Il faudrait également revoir la situation du poste d'Avranches, tenu en 2x8h 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.



Arrivée à Saint-Lô d'un TER Coutances-Caen, le 8 mai 2019.

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 permettrait d'améliorer la régularité en minimisant les retards

D'autres investissements pourraient être nécessaires dans le cadre du développement des RER métropolitains (autour de Rouen Caen, Le Havre) (voir p. 36).

Daniel GRÉBOUVAL



Gare de Rouen-Rive-Droite, arrivée d'un train Paris-Rouen-Le Havre, le 14 mars 2020.

3^e partie

De TER et Intercités normands à NOMAD trains

Avant-propos

Comme annoncé dans l'éditorial, Daniel Grébouval, Président de la FNAUT Normandie, nous propose un remarquable travail d'analyse sur l'évolution du TER normand suite à la fusion des deux Normandie. Trop volumineuse pour être intégralement publiée dans ce bulletin, vous trouverez ci-après une synthèse des principaux points développés dans ce dossier.

L'intégrale de l'analyse est consultable sur notre site www.adpcr.fr

La nouvelle Région a hérité de deux réseaux TER dépendant de l'autorité de la Haute et Basse Normandie qui cohabitaient avec les trains «Grandes Lignes» exploités par la SNCF sous l'autorité de l'Etat. En l'absence de toutes dessertes TGV, ces trains appelés Intercités puis Trains d'Equilibre du Territoire (TET), en lien avec Paris, sont vitaux pour le développement des territoires normands. Les dix dernières années d'exploitation des TET furent marquées par l'apparition d'un déficit

allant croissant. L'Etat imposa alors à la SNCF de faire des économies synonymes de réduction de l'offre. Pour maintenir l'ensemble des dessertes du territoire, même sur les lignes déficitaires, les deux Régions ont pris la décision de financer une partie des charges imputables aux trains Intercités. Choix vital pour la Normandie mais funeste pour le développement des TER normands. Dans les pages qui suivent, Daniel Grébouval fait un état des lieux des choix faits par la nouvelle Région et des conséquences qui en découlent.

Dans une dernière partie, il fait un certain nombre de propositions qui devraient permettre aux trains NOMAD, regroupant aujourd'hui TER et Intercités, de retrouver leur capacité à faire revenir vers le rail, les usagers, qu'ils soient pendulaires ou occasionnels.

Xavier JACQUET

Focus sur la convention TER 2018-2019

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 : il faut aller voir ce qu'il y a sous le vernis et on y découvre des surprises !

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. Ce rapport venait confirmer des ressentis en les quantifiant.

La publication de ce rapport nous a amenés à étudier plus en profondeur le constat peu reluisant 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 de retracer l'évolution du TER

normand entre 2015 et 2019 et 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, pour 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^{er} janvier 2020, prévoyait que cette dernière reprenait, 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. L'économie s'élève à 5 millions d'€ sur le poste circulation (personnel de conduite et d'accompagnement, péages, énergie).

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.

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, absence de baisse 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 - 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 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 pour diminuer le poste de dépenses du transport régional. 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 trains-km, c'est la somme des kilomètres parcourus par l'ensemble des trains, par exemple un train Paris-Caen est équivalent à 239 trains-km.

	Total des conventions Haute et Basse-Normandie			1 ^{ère} convention Normandie	
	2015	2016	2017	2018	2019
Trains-km convention Basse-Normandie	3 748 326	3 757 773	3 690 689		
Trains-km convention Haute-Normandie	3 653 081	3 706 394	3 854 047		
Trains-km convention Normandie	7 401 407	7 464 167	7 544 736	6 700 076*	6 811 439 *
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		
Trains-km circulés Normandie	7 283 470	7 177 070	7 462 381	6 606 275	6 706 901
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 ^e 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 sur-dimensionnée en 2017 ?

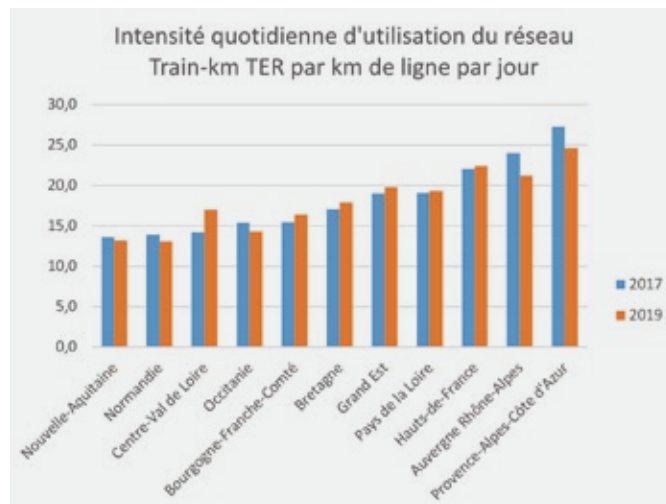
La réponse est non : en comparant les données avec les autres régions, on constate que la Normandie est parmi celles qui ont l'offre la plus faible en trains-km et en trains-km par habitant.



Données ART

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. 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). 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 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.



Technicentre de Granville.

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 il existe des dessertes périurbaines (Rouen, Caen) très réduites en heures de pointe sur certains axes (gares de Bourgthéroulde-Thuit-Hébert, Pont-de-l'Arche, celles de la section de Serqueux à Rouen...).
- Un cadencement mal organisé sur de nombreuses lignes, qui laisse subsister de grands trous de desserte en journée donc 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.

- Des dessertes très allégées le samedi et surtout le dimanche sur certaines lignes.



Présence d'un TER 2NNG en gare de Caen.

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.

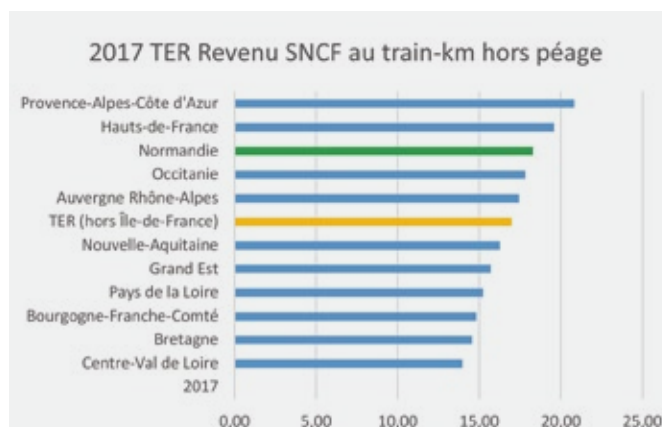
Les revenus de l'entreprise ferroviaire SNCF évoluent à la hausse de manière très importante entre 2015 et 2019.

	2015	2016	2017	2018	2019
Coût SNCF Millions d'€	167,52	166,57	176,5	171,17	182,2
Dont coût des circulations (accompagnement, conduite, péage, énergie)		78,9	81,8	76,8	76,5
Trains-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 €

La baisse de l'offre permet une diminution de 5 millions d'€ du poste « circulations ». Les autres postes de charges, matériels et gares restent globalement stables.

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 est à 26,60 €.

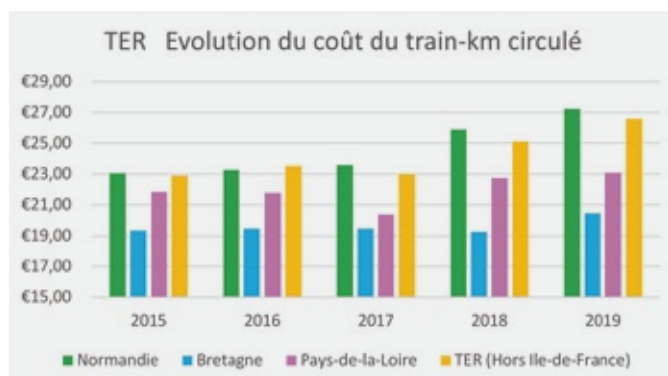
La Région Pays de la Loire qui a augmenté son offre, voit certes le prix du train-km monter, mais en 2019, celui-ci n'atteint que celui que la Normandie payait en 2015. En 2019, la Normandie paye son train-km TER 33 % plus cher que la Région Bretagne qui a réussi à en maîtriser l'évolution (20,47 € en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



Données ART

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 (maintenance, entretien, rénovations, mise en accessibilité PMR...). 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 d'€ entre 2016 et 2019, indépendamment du volume trains-km circulés.



Données ART

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 trains-km produit par agent.** Ce ratio évolue entre 4 000 km et 11 000 selon les régions. Normandie 4 466 en 2019,
- **le nombre d'agents pour produire 100 000 trains-km.** Ce critère va de 12 environ à 25 selon les réseaux TER. Normandie 22,4 en 2019.



Animation estivale en gare de Granville, été 2020.

	2015	2016	2017	2018	2019
Effectif agents Equivalent Temps Plein	1 495	1 526	1 534	1 553	1 497
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.

Voyageurs-km par agent et trains-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
Normandie	412 421 990	1 574	262 021	7 483 995	4 755
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

En 2017, la Normandie globale située à 4 878 trains-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. **L'enjeu, pour redresser la situation en Normandie, c'est donc de produire beaucoup plus de trains-km avec le même effectif de personnel, pour un surcoût équivalent seulement aux charges marginales (péages, énergie, maintenance). En 2015, les personnels TER faisaient circuler 580 000 trains-km de plus qu'en 2019 avec le même effectif !**

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.

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.

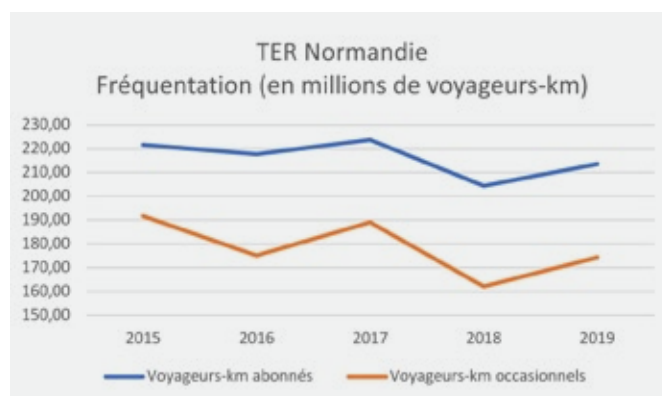
Mais où sont passés les agents qui assuraient la vente dans les guichets fermés puisque l'effectif des personnels n'a pas évolué ? Les services rendus aux usagers ont bel et bien régressé alors que la facture globale a continué de monter !

Nous avons donc constaté que malgré une diminution de l'offre et des services en gare, les coûts du TER ont continué leur progression. 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.

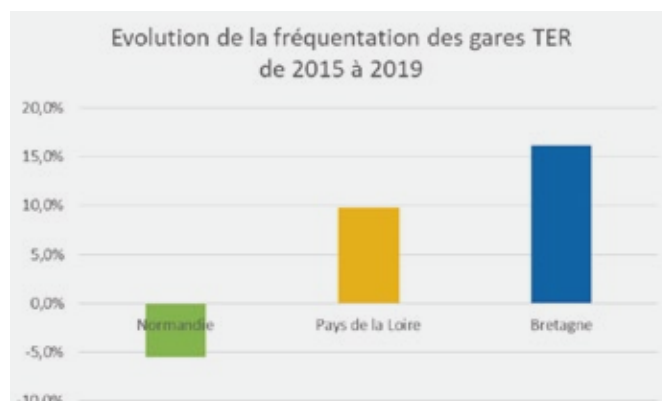
3 - Comment a évolué la fréquentation ?

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^e 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).



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.

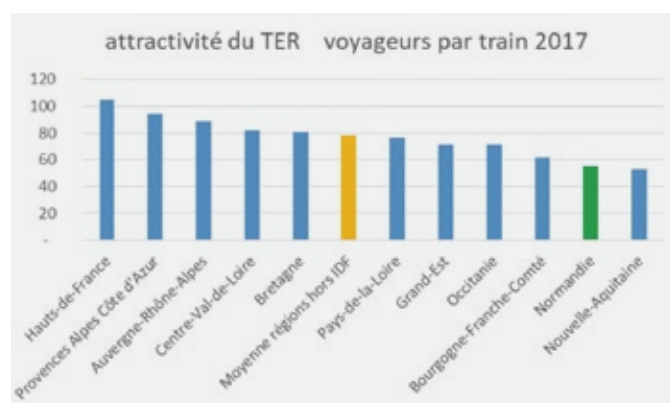


L'évolution de la fréquentation totale des gares confirme les données de la fréquentation en voyageurs-km en Normandie, La fréquentation de l'ensemble des gares normandes évolue de tout juste 2 %, mais, les gares uniquement desservies par TER voient leur fréquenta-

tion 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 avec 58 voyageurs 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.



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

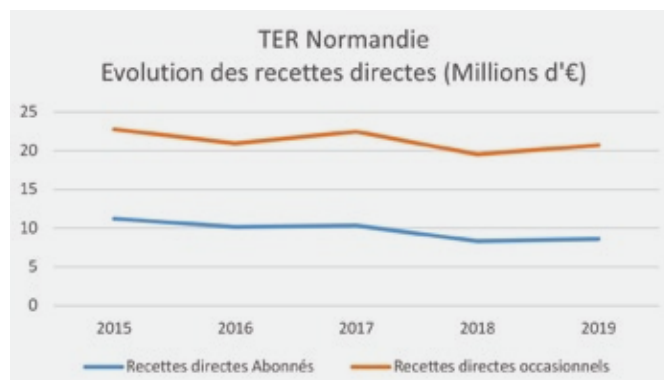
Cette faible attractivité du TER normand se vérifie pour les voyageurs abonnés ou non-abonnés : La desserte proposée est très peu attractive, avec son cadencement incomplet laissant des trous de desserte et des correspondances mal organisées. Les Normands ont perdu l'habitude d'utiliser le train pour 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.



Données 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).



En Normandie, les recettes directes ont baissé de près de 3,50 millions d'€ entre 2017 (32,81 millions €) et 2019 (29,33 millions €) :

- moins 17 % pour les abonnés,
- moins 8 % pour les occasionnels (-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 millions €,
- La baisse de fréquentation qui entraîne une baisse des recettes directes de 3,5 millions €.

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. Néanmoins, la suppression de l'abonnement hebdomadaire plus rémunérateur et la forte incitation à choisir l'abonnement annuel en substitution au panchage 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 n'est pas un bon substitut à l'abonnement hebdomadaire supprimé car trop cher. La Normandie est la seule région française

qui a supprimé l'abonnement hebdomadaire, qui existe ailleurs partout en Europe. L'impact de cette décision mérite d'être évalué !

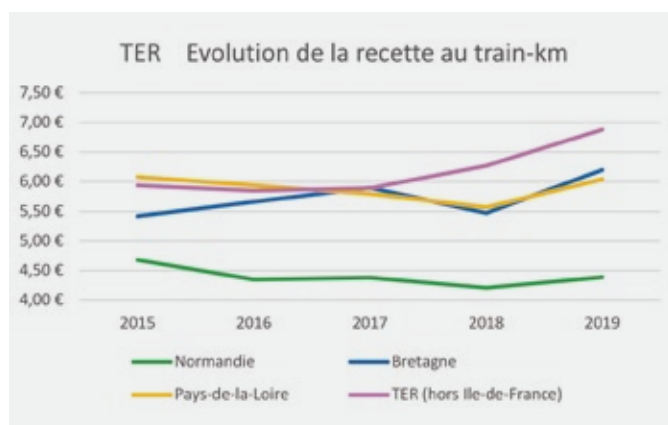
Pour répondre à la diversité des situations professionnelles, il faut redonner de la souplesse aux abonnés : abonnement annuel, abonnement mensuel glissant, abonnement 7 jours glissants, pour coller au plus près de la diversité des situations professionnelles avec un choix d'abonnement monomodal ou multimodal. 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 0,10 €, valeurs stables de 2015 à 2019. La Normandie se classe 2^e au palmarès du tarif du TER, devancée par Provence-Alpes-Côte-d'Azur, région la plus chère à 0,124 € en 2019. La stabilité du prix du voyageur-km occasionnel en Normandie tendrait à démontrer que la nouvelle tarification régionale Tempo mise en place au 1^{er} janvier 2018 n'a pas eu d'impact sur les recettes directes. Mais quel a été l'impact sur la fréquentation sur certaines Origine/Destination dont le tarif a augmenté ?

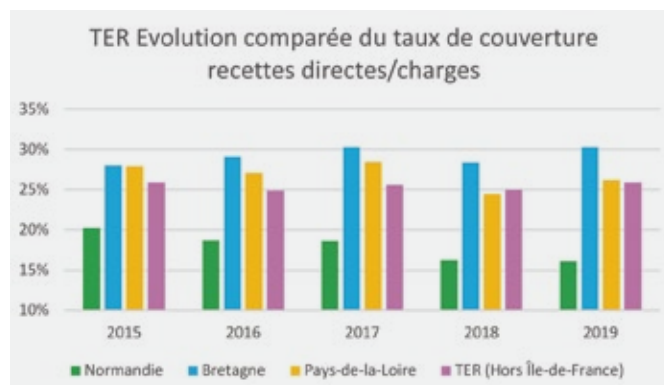
Comment se situe la recette au train-km dans une comparaison régionale ?

En 2019, la recette au train-km à 4,39 € est la plus faible valeur de toutes les régions (hors Île-de France). Ce ratio est en diminution globale depuis 2015, mais on observe un léger redressement en 2019.



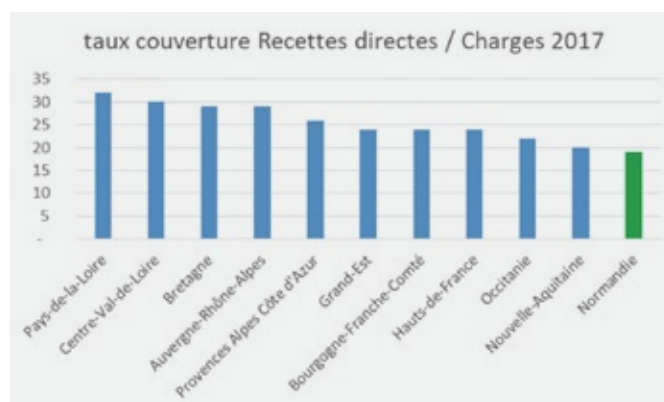
5 - Comment évolue le rapport recettes directes sur charges ? Ou Comment évolue la part payée par l'utilisateur dans le coût du service ?

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.



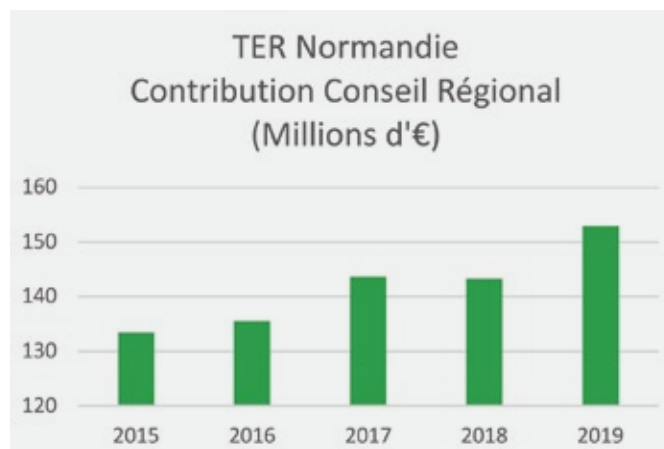
Données Autorité de Régulation des Transports

Pour le TER normand, **ce ratio se dégrade fortement de 20,3 % en 2015 à 16,1 % en 2019**. C'est là encore **le plus mauvais ratio des réseaux TER au niveau national**. 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.



6 - 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.



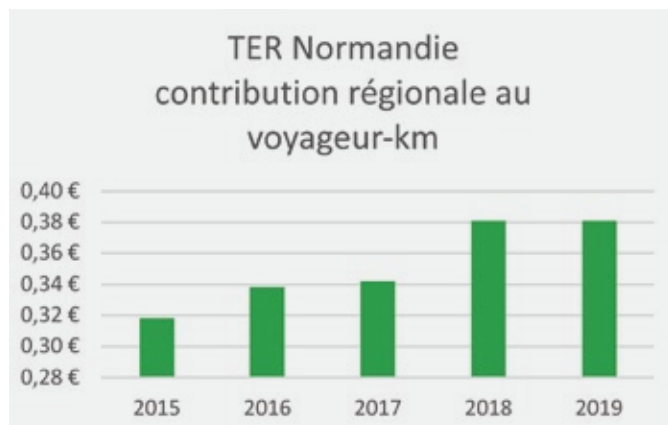
Données Autorité de Régulation des Transports

Malgré la baisse de l'offre en trains-km en 2018 et 2019, et l'économie de 5 millions € sur la charge « circulation », la contribution régionale augmente d'une dizaine de millions € 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 ?

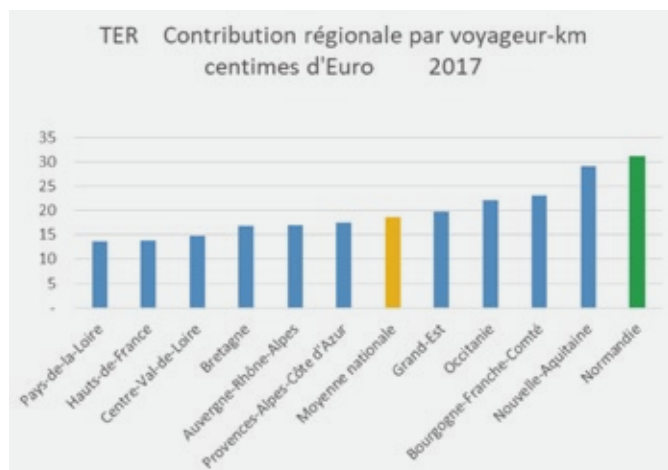
Ce ratio exprime la subvention du conseil régional pour chaque kilomètre parcouru par les usagers normands utilisant le TER.

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, 0,34 € du voyageur-km. 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.



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

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 €).

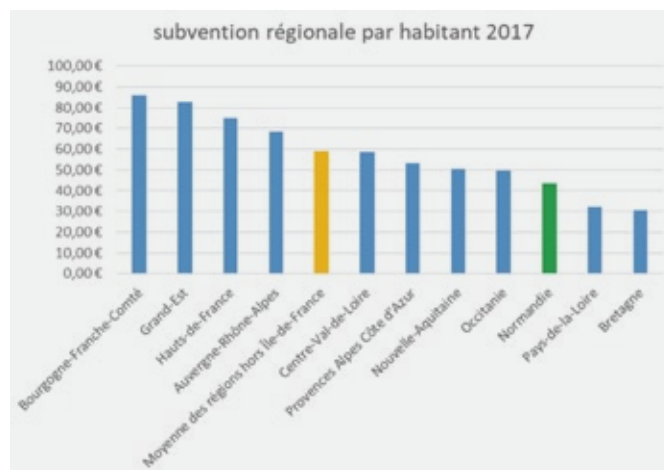
La Normandie dépense-t-elle trop pour le fonctionnement du TER ?

La subvention régionale en hausse et l'importance de la contribution régionale pour chaque voyage effectué en TER pourrait laisser penser que la Région Norman-

die 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.



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.



Gare de Coutances.

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 la Région à augmenter sa contribution financière face à des coûts de la SNCF très orientés à la hausse. 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 aux besoins des usagers pendulaires abonnés et à la diversité des besoins des voyageurs occasionnels.

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



Gare de Granville, autocar Granville-Rennes en correspondance avec un train Caen-Granville.

Regard sur la desserte 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) et la déstructuration de la desserte Caen-Rennes : la transformation du 3^e 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^e 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 ! Beau gâchis !

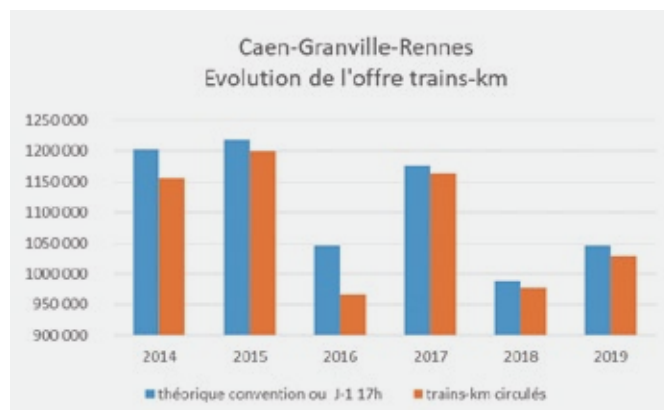
De manière globale, la nouvelle desserte, tant vantée par la Région et la SNCF, perd en attractivité :

- 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 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'explo-

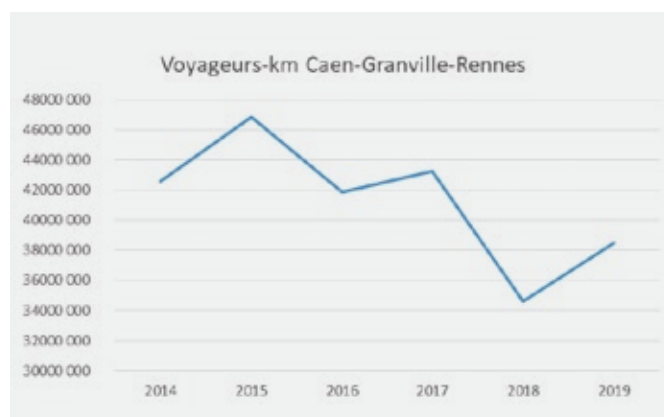
tation de la ligne (par rapport à la prévision J-1 17h, 138 trains ont été supprimés, totalisant 11 310 trains-km).

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 Voyageurs-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 voyageurs-km de l'axe passe de 11,2 % à 9,6 % des voyageurs-km du TER normand. Au moment de la reconquête nécessaire de la clientèle après la fermeture de la ligne au 1^{er} 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. 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 :

	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), offre pour les cyclotouristes...

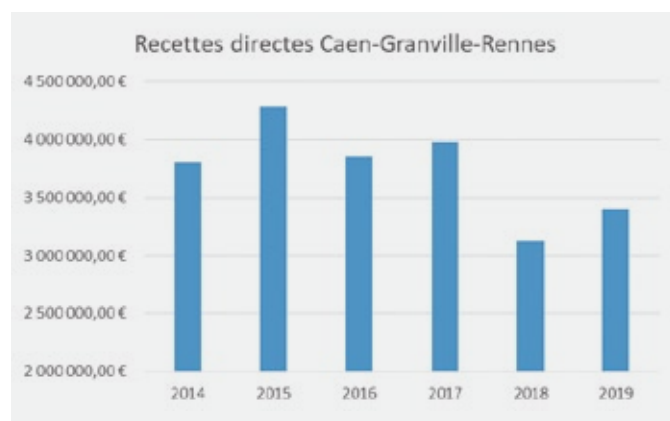
	2015	2016	2017	2018	2019	2019 vs 2015
Lison	227 865	209 488	223 467	190 364	170 736	-25 %
Saint-Lô	219 298	206 774	212 049	186 638	209 406	-5 %
Coutances	161 247	144 214	147 753	124 199	132 814	-28 %
Granville	197 782	212 199	216 105	209 162	263 943	+33 %

Data SNCF

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 global d'une stabilisation 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 et 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.

Des recettes en baisse



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 trains-km supprimés et des coûts supplémentaires liés aux dessertes routières ajoutées 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'ait 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.

Regard 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^{er} 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	
Offre globale Trains-km circulés	1 308 700			1 487 400	1 363 000	+4 %
Fréquentation Intercités Millions de Voyageurs-km	161	170	173	176	194	+20,5 %
Fréquentation TER Millions voyageurs-km	15,7		18,5	16,54	17,24	+9,8 %
Fréquentation totale Millions voyageurs-km Intercités + TER	176,7		191,5	192,54	211,24	+19,5 %

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 bimodes diesel/électrique bicourant entretenus 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.

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 de temps de trajet allongés qui restent préférables 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 voyageurs-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	Evolution 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 %
Total gares de l'axe	1 102 293	1 141 683	1 162 123	1 104 032	1 250 820	13,5 %
Dreux	1 788 844	1 660 359	1 633 846	1 471 100	1 606 493	-10,2 %

Data SNCF



Gare de Vire, train Granville-Paris, le 15 mai 2018.

La fréquentation des gares augmente de manière assez dynamique, très largement supérieure à la moyenne régionale (2 %) sur la même période 2015-2019. Seule, la gare d'Argentan baisse de 5 % sans qu'il soit possible de différencier les flux Paris-Argentan-Granville et Caen-Argentan-Le Mans dans ces données. 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 voyageurs-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 voyageurs-km	194	388
Voyageurs par train	165	58
Contribution d'exploitation publique	Entre 15 et 20 millions € ⁽¹⁾	153 millions €
Subvention au train-km	12,70 € à 17,00 € ?	23 €
Subvention au voyageur-km en centimes d'€	7,7 à 10,3 ⁽²⁾	39,5

(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 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.



Gare de Granville.

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 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^{er} 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 pour 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 !

Daniel GRÉBOUVAL

La nouvelle convention 2020-2030

Une offre trains-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.



Train TER en gare de Caen, le 30 avril 2019.

Sur cette base, une mission dénommée «Normandie Odysée 2020-2030», constituée de personnels de SNCF réseau et SNCF Mobilités, a esquissé le schéma de desserte pour la décennie future.

Les grilles horaires proposées ont abouti à :

- Un renforcement de l'offre sur les grands axes Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen aboutissant presque à un cadencement à l'heure.
- Un cadencement de Paris-Caen-Cherbourg à l'heure en pointes et aux deux heures en journée, malencontreusement mal positionné aux heures impaires dans le sens Paris-Cherbourg, entraînant de mauvaises correspondances à Caen.
- Une amélioration de l'offre Paris-Trouville-Deauville.
- Un statut quo global pour le réseau TER.

Le point faible du projet d'offre élaboré réside dans l'absence d'une approche globale pour favoriser l'effet réseau, chaque ligne ayant été étudiée indépendamment des autres. Les besoins de déplacement des occasionnels sont toujours aussi mal pris en compte avec un cadencement du TER qui présente toujours les mêmes défauts, tels que trous de desserte en journée, mauvaises correspondances, amplitude de soirée restreinte. L'expertise de M. Charreyron (Keolis)

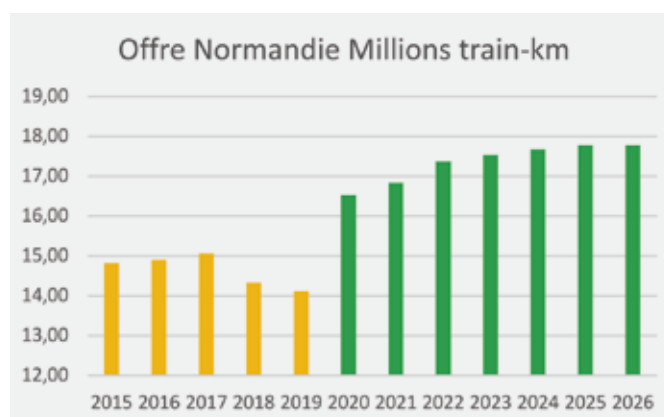
démontrant l'importance des flux des voyageurs occasionnels, même s'ils sont diffus et moins voyants que ceux des abonnés, n'a pas été valorisée pour construire une offre attractive alors que les voyageurs occasionnels génèrent 70 % des recettes directes.

Nous regrettons même que l'étude *Normandoscopie* 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.

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 trains-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). Mais le réseau TER est resté en dehors de ces évolutions voire en a pâti puisque certaines dessertes ont été rognées

(périurbain de Rouen, axe Caen-Le Mans-Tours) ou restent squelettiques (Caen-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 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 (4 553 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 d'Evreux vers Caen très dégradée.
- L'horaire trop tardif du 1^{er} 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.
- Le remplacement de trains par des autocars.
- La desserte Caen-Granville-Rennes à reconstruire.
- Des dessertes très réduites 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, a ralenti les chaînes de production. Il s'en est suivi une situation très chaotique avec de nombreux trains supprimés ou en retard. La production de davantage de trains avec le matériel ancien s'est révélée être un « casse-tête » insoluble. Une réunion de crise a eu lieu à Bernay le 13 février 2020, le président Morin et les services de la Région, la SNCF face aux associations d'usagers exaspérés. Un plan d'urgence a été adopté entraînant la suppression de certains trains. Finalement, la crise de la Covid et le confinement du printemps 2020 ont mis fin provisoirement à cette situation de crise. 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.



Train Omneo en gare de Cherbourg, le 15 février 2020.

Le réseau NOMAD

Cette convention 2020 installe l'offre ferroviaire sous une nouvelle marque NO MA 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 les années 2020 et 2021, la crise sanitaire de la Covid-19 est venue chambouler ces prévisions.

Une approche « marché potentiel » exclusive, pour favoriser 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, derrière l'augmentation de l'offre prévue, la convention ne comporte aucune indication sur la répartition 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.

Mais, 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. Le regroupement des TER et des Intercités dans un réseau unique Nomad Train doit commencer par une réaffectation des charges propres aux trains Intercités, en particulier celles correspondant aux personnels et matériels (rénovation des Corail et financement des Régiolis) affectés aux TER normands pour réduire les déficits des TET circulant sur les lignes de Haute et Basse-Normandie. Une gestion analytique par ligne devra être mise en place car noyer les ex-TER dans

un grand tout masquerait à la fois ses faiblesses mais aussi celles des trains Grandes Lignes. Cela ne serait qu'une manœuvre comptable faite au détriment de la desserte fine des territoires normands. En effet, sans ce rééquilibrage, la tentation pourrait être forte de la part de l'opérateur SNCF de privilégier les trains Krono apparemment beaucoup plus rentables que les City et Proxi plombés par l'héritage des TER et éviter ainsi toute remise en cause interne pourtant nécessaire et indispensable.

Du côté de l'exploitant SNCF, les coûts d'exploitations prévisionnels passent de 430,70 millions d'€ en 2020 à 414,60 millions d'€ en 2029 (en euros 2020), avec une offre qui évolue de 16,535 à 17,783 millions de trains-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 ?

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 trains-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 trains-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.

Daniel GRÉBOUVAL

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



Les propositions de l'ADPCR pour le nouveau mandat 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 comparativement 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, 12h, 14h, 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							
Caen	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				
Rouen			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
Lille									17:07
				Départ vers Paris 14:02			Arrivée Paris SL 15:48		

Pour les noeuds suivants, départs de Granville à 12h10, 14h10, 16h10 (train venant de Rennes départ à 14h26), ainsi de suite.

- 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 Rouen-Dieppe doit être renforcée.
- 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, Bourghéroulde, Brionne, Serqueux-Rouen...).
- 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 d'Alençon 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.
- 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+ yiel-dé) et développer à très court terme la tarification, la billettique et la commercialisation intermodale «NO-MAD». 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 (voir p. 10).

- 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 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 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.
- 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 résa obligatoire sur les trains Krono+.
- Il faut promouvoir la complémentarité vélo + train :
 - 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.
 - Les déplacements pendulaires multimodaux vélo + train qui 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 adapté à l'avenir (au contraire des parcs vélos aujourd'hui présents

dans les gares en Normandie, largement sous-dimensionnés. Exemple 8 places à Yvetot, 40 places à Caen, loin des réalisations réussies en France (Strasbourg, Chambéry, Grenoble...) et très éloignés de celles d'autres pays européens.

Les trains-km nécessaires pour avoir un réseau TER performant, incluant les trains Krono et Krono+ (ex-Intercités) permettant de développer une offre équitable sur tout le territoire normand.

Un cadencement général aux deux heures minimum en journée hors heures de pointe sur toutes les lignes en organisant les nœuds de correspondances et le remplacement des autocars par des trains génèrent un besoin estimé approximativement à **1 million de trains-km**. Ce chiffre correspond à l'augmentation de l'offre prévue entre 2021 et 2025 par la convention 2020-2029.

Ce besoin pour mettre à niveau le TER normand est à mettre en regard de la baisse des trains-km financés lors de la 1^{ère} convention TER signée par la nouvelle région Normandie pour 2018 et 2019 : moins 733 300 trains-km. Il s'agit donc de retrouver le niveau d'offre de 2017, conventionné par les deux anciennes régions normandes, et d'aller au-delà afin d'améliorer l'efficacité et l'attractivité du réseau, en synergie avec les développements de dessertes engagés sur les grands axes radiaux. C'est aussi la condition pour développer une offre équitable sur tout le territoire normand desservi par le rail.

Cette orientation devrait intégrer également une évolution de la desserte de Paris-Granville pour que cette ligne bénéficie du cadencement aux deux heures (besoin train-km non compris dans l'évaluation ci-dessus évalué à 1 000 km-train par jour environ, soit 360 000 train-km).



Train Omneo en gare de Caen.

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 matériels globalement constant. 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).

Daniel GRÉBOUVAL

Conclusion : 2016-2021 et ensuite ?



La relève est assurée. Gare de Caen, mai 2021.

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 oubliés 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^{er} 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 LNP 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 3 tarifications différentes (Tempo, interrégionale, Yieldée). Il a inauguré la marque Nomad, mais le réseau régional unifié et la billettique intermodales 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 nécessite d'être redynamisé. Il faut développer une offre bien coordonnée avec les trains «Grandes Lignes», construire un vrai cadencement sur une amplitude journalière plus large. C'est la clé pour donner au réseau NOMAD une nouvelle attractivité, 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.

Daniel GRÉBOUVAL

L'information : une des clefs de la fréquentation des transports collectifs

La loi LOM, en multipliant les autorités compétentes en matière de mobilité, complexifie singulièrement la communication à destination des usagers des transports collectifs.

Ainsi, l'information concernant le transport ferroviaire dépend à la fois de la Région et de SNCF, les cars interurbains, de la Région et des communautés d'agglomération et la mobilité de proximité des communautés de communes.

Aujourd'hui, grâce en partie à la concertation résultant des réunions « Regards croisés » l'information à destination des abonnés empruntant les ex-lignes Intercités à destination de Paris, est globalement satisfaisante même si elle peut encore être améliorée. Il en va tout autrement de l'information à destination des usagers occasionnels qui, redisons-le encore une fois, représentent la grande majorité des usagers des trains normands, tant sur le réseau TER qu'ex-Intercités. La disparition des fiches horaires dans les gares, la réduction des heures d'ouverture des guichets, voire leur fermeture, ne sont nullement compensées par les informations données sur Internet via le site régional « Comment j'y vais » ou via « OUI.sncf ». En effet, l'utilisation de ces deux outils d'information n'est pas nécessairement accessible à toute la population et nombreux sont ceux qui aujourd'hui préfèrent encore se rendre en gare pour préparer leur voyage et qui malheureusement n'y trouvent plus les informations souhaitées. Pour corser le tout, les informations trouvées sur OUI.sncf sont trop souvent incomplètes, ou pire, orientées vers le TGV au détriment des solutions utilisant les trains normands. Est-il normal que le Pass Normandie Découverte reste confidentiel ou que la décision de permettre aux jeunes de 18 à 25 ans de bénéficier de tarifs à moins 50% sur tous leurs voyages sans être obligés d'acheter une carte jeune, ne fassent pas l'objet d'une réelle campagne d'information ? Pour l'ADPCR, il est impératif que la Région, autorité organisatrice, impose à la SNCF une communication donnant la priorité absolue aux trains normands. Il est également impératif que la Région mette en place un service vérifiant systématiquement les informations proposées par la SNCF. Compter, comme c'est le cas aujourd'hui, sur la vigilance de l'ADPCR pour vérifier l'exactitude des fiches horaires ou de la cohérence de l'offre commerciale de « OUI.sncf », est un aveu d'incompétence tant de SNCF que de la Région.

Nous avons conclu le chapitre consacré aux gares en rappelant que l'intermodalité était la grande oubliée de la communication. La création par la Région Normandie d'un réseau NOMAD Train et NOMAD Car, doit se traduire obligatoirement par une information commune et complémentaire. Cette information doit être proposée aux usagers non seulement en gare mais aussi dans tous les arrêts des cars NOMAD. Nous demandons que sur la fiche horaire de chaque ligne de car NOMAD, figurent les horaires des trains en correspondance dans les gares desservies.

Les collectivités, ayant pris la compétence mobilité, gèrent ou vont gérer des réseaux de transports urbains et mettent en place des transports à la demande ouverts à tous et desservant les communes rurales. La qualité de l'information portée par la collectivité sera la clef de leur réussite. De nombreuses municipalités ont mis en place des panneaux lumineux donnant à longueur de journée des informations locales. Un de nos membres suggère que ces panneaux informatifs soient utilisés pour que l'offre de transport soit proposée tout au long de la journée. La photo illustrant cet article vous montre le panneau informatif situé à côté de la mairie de Donville-les-Bains. Implanté à coté de l'arrêt des cars NOMAD (ex MANEO), il pourrait annoncer à la fois la destination, l'heure de passage et les correspondances de et vers Paris, Caen et Rennes en gare de Granville. Nous voyons là un moyen peu coûteux permettant une appropriation des offres de transport souvent nombreuses mais le plus souvent ignorées par le grand public.



La tarification est aussi un sujet qui mérite une information permanente et incitative. S'il est important de communiquer sur les émissions de CO2 propres à chaque moyen de transport, il est aussi important d'insister sur le faible coût du transport public par rapport au coût réel de l'automobile. Dans les lieux publics comme les galeries marchandes, une bonne publicité annonçant les tarifs d'abonnement, les réductions avec ou sans carte, et les offres de transport à petits prix serait également un bon investissement en faveur des transports en commun. Combien d'habitants de la Manche savent que l'on peut quasiment traverser la moitié du département en car NOMAD pour 2,30 € seulement ?

Bien entendu l'usage des réseaux sociaux via Internet reste un moyen de communication prioritaire dès lors qu'il s'adresse aux jeunes générations. Cependant ce serait une grave erreur de penser qu'Internet serait le seul canal d'information à privilégier.

La communication, vaste sujet ou la transversalité entre les divers moyens de transport doit être de mise. Sujet difficile mais capital, sur lequel nous reviendrons dans nos prochains « ADPCR-INFOS ».

Xavier JACQUET

La desserte de la Baie du Mont-Saint-Michel, un enjeu écologique !

Le scénario Baie, proposé par l'ADPCR, doit permettre une réduction importante des émissions de gaz à effet de serre et offrir aux nombreux touristes qui fréquentent le site une alternative à la voiture.

Le plan de gestion de la Baie du Mont-Saint-Michel en cours d'élaboration dans le cadre de l'Unesco ne peut pas faire l'économie d'un volet mobilité à la hauteur des enjeux écologiques que représente ce site remarquable.

De plus, la mise en place d'une desserte intégrant des navettes sera parfaitement compatible avec l'utilisation des nouveaux trains à hydrogène. Peut-on trouver meilleur site de démonstration que la Baie du Mont-Saint-Michel ? Le Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Pontorson pourrait devenir le centre opérationnel pour l'utilisation de véhicules à hydrogène, tels que les vélos, les futures navettes du Mont-Saint-Michel, les cars Nomad, les voitures de location et bien entendu les trains à hydrogène made in France.

Le Conseil Départemental de la Manche est déjà un pionnier en la matière en utilisant des véhicules routiers à hydrogène et la Ville de Saint-Lô en louant des vélos électriques où la pile à hydrogène remplace la batterie. La Manche est un gros producteur et exportateur d'électricité décarbonée. L'utilisation de l'électricité produite en heures creuses, amplifiée demain par mise en service de l'EPR, et espérons-le des hydroliennes dans le Raz-Blanchard, devrait permettre une production vertueuse, sinon totalement verte, d'hydrogène par électrolyse de l'eau. C'est pourquoi l'ADPCR milite pour la construction d'une usine de production dans la Manche et la mise en œuvre d'un démonstrateur dans un site fréquenté par le monde entier.

Xavier JACQUET
Président de l'ADPCR



Association pour la **d**éfense et la **p**romotion du **C**hemin de fer
et de l'intermodalité dans l'ouest de la **R**égion Normandie



adpcr

Hôtel de Ville - BP 330
50010 Saint-Lô cedex

Adresse email : adpcr.saint-lo@orange.fr
Retrouvez toute notre actualité sur le site www.adpcr.fr