



adpcr
INFOS

la mobilité dans l'ouest
de la Normandie



N° 103
Décembre 2021



www.adpcr.fr

**L'ADPCR est accueillie au nouveau
technicentre SNCF de Sotteville**



Pourquoi faire simple quand on peut tout compliquer ?

Telle semble être la devise de la SNCF, ou du moins des services responsables de la commercialisation des titres de transport en Normandie.

Comme nous l'explique Daniel Grébouval dans ce bulletin, la tarification mise en place par la Région Normandie et la SNCF est on ne peut plus inextricable. En 2018, le Président Morin avait voulu mettre en place une tarification simplifiée et compréhensible appelée «Tempo» qui concernait prioritairement les trains régionaux TER. Elle était également utilisable pour les trains Intercités à destination de Paris. De son côté, la SNCF conservait sa propre tarification pour les trains Intercités et comme l'ADPCR le réclamait, continuait à proposer des petits prix.

A partir du 1er janvier 2020, lors de la prise de gouvernance des trains Intercités, la Région a voté un double système de tarification, la gamme Tempo étendue aux liaisons avec Paris et la tarification des trains «Krono+» avec des prix fluctuants, ces deux gammes tarifaires divergeant pour des trajets identiques. L'utilisateur qui souhaite acheter un billet est confronté à un système ubuesque où les tarifs et les conditions d'utilisation ne sont pas les mêmes selon les canaux de distribution.

L'ADPCR demande que ce soit le tarif le plus avantageux pour l'utilisateur qui lui soit systématiquement proposé quel que soit le mode d'achat (guichet, Oui SNCF, TER Normandie, distributeur de billet régional, borne libre-service, distributeurs partenaires...). Par ailleurs, il est indispensable de réaliser une harmonisation de la tarification régionale applicable à l'ensemble des liaisons intra régionales et des relations avec Paris. Cette tarification normande devrait permettre de ne plus pénaliser les voyageurs avec une correspondance (voir le cas de Paris-Coutances).

Depuis le 12 décembre, la réservation devient obligatoire le week-end pour les trajets ayant pour destination ou départ Paris, dans ce cas la vente des billets Tempo n'est plus autorisée. L'ADPCR demande que les billets Tempo à destination de Paris restent valables le week-end, moyennant un supplément d'1,5 € correspondant à la réservation.

L'ADPCR, outil du développement des territoires et de la défense des voyageurs occasionnels

Si depuis plus de trente ans, l'ADPCR défend les lignes Caen-Rennes et Paris-Granville comme outil du développement des territoires desservis, elle défend en même temps tous les usagers de ces deux lignes, et en particulier les voyageurs occasionnels qui représentent la grande majorité des utilisateurs des trains concernés. Si les collectivités nous soutiennent plus que jamais, si vous êtes encore nombreux à adhérer à l'ADPCR et à nous faire part de vos questions ou suggestions, je constate que les membres participant au conseil d'administration se comptent sur les doigts de mes deux mains. Le renouvellement tarde à venir. L'après Covid risque fort de remettre en cause un certain nombre de nos habitudes, en particulier dans notre façon de voyager. Plus que jamais, l'ADPCR aura besoin de sang neuf et de l'engagement des jeunes générations. Nous pourrions encore les accompagner quelques années, mais, sans renouvellement de nos forces vives, l'avenir de l'ADPCR deviendra de plus en plus incertain. Le renouvellement du conseil d'administration et demain du bureau est un impératif.

Normalement, le 29 janvier se tiendra à Saint-Lô notre Assemblée Générale. Une fois encore, nous aurons l'occasion de vous présenter l'inventaire des activités que nous avons réussi à maintenir malgré un contexte sanitaire contraignant. Nous pourrions débattre ensemble des projets qui vous ont été présentés dans le précédent bulletin de l'ADPCR et ainsi définir les futurs objectifs de notre association. J'ose espérer que plusieurs d'entre vous se porteront candidats au conseil d'administration. Je pense aux plus jeunes d'entre nous. Surtout, n'hésitez pas à nous contacter si vous avez besoin de plus de renseignements.

Notre voyage détente avec la visite du nouveau technicentre SNCF de Sotteville et des anciens ateliers Buddicom avec la locomotive du Pacific Vapeur Club fut de l'avis des participants une réussite. Un grand merci à tous ceux qui ont aidé à la réalisation de ce voyage et en particulier à Monsieur da Silva, directeur-adjoint du technicentre et à Monsieur Polbos, président du PVC, ainsi qu'à Alain Rachet qui nous a fait découvrir les mille facettes d'une locomotive à vapeur.

L'année 2021 s'est terminée comme elle a commencé, avec son cortège de restrictions. Restons confiants dans l'avenir. Ensemble nous saurons rebondir et réinventer une planète où nos enfants et petits-enfants pourront vivre heureux.

J'adresse à chacun et chacune d'entre vous mes meilleurs vœux pour cette année 2022.

Xavier JACQUET
Président de l'ADPCR

SOMMAIRE

Des suppressions de trains inacceptables en fin d'année 2021 !	4
La liaison directe Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel	4
Axe Caen-Granville-Rennes - Service vélo été 2021	5
Le Service Annuel (SA) 2022	6
Le projet de réservation obligatoire	8
Tarifcation régionale normande pour les relations avec Paris (Trains Krono+ et Krono Paris-Granville)	10
La qualité de service n'est pas au rendez-vous	11
Voyage de l'ADPCR à Sotteville-lès-Rouen	13



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 4ème de couverture. Contactez-nous si nécessaire.

Des suppressions de trains inacceptables en fin d'année 2021 !

Par mail en date du 16 décembre, nous avons été informés de la mise en place d'un «Plan de Transport Vacances», suite à «la recrudescence de la Covid-19 et du renforcement du télétravail impactant la fréquentation des trains».

L'offre de transport était normale sur les lignes Krono+, Krono, Citi, depuis et vers Paris (sauf les 25/12 et 01/01) et de 2 trains sur 3 sur les lignes intra-régionales.

Comme en période de service réduit à cause des grèves, nous constatons, la suppression pendant les vacances scolaires de Noël, soit du 20 décembre au 1^{er} janvier :

- des 2 seuls trains AR Caen-Rennes.

Et en plus, de :

- 4 AR Caen-Coutances,
- 1 AR Caen-Granville.

Cette situation est inadmissible, la gare de Pontorson/Mont-Saint-Michel qui est fréquentée par de nombreux touristes pendant les vacances, ne disposait au cours de cette période que d'un aller simple Coutances-Rennes par autocar (en correspondance avec un train Caen-Coutances) avec une mauvaise commercialisation dans les premiers jours.

Une intervention de l'ADPCR auprès de la SNCF a permis de faire passer, à partir du 27 décembre, l'autocar Rennes (17h40)-Granville (19h37) par Pontorson (18h35) en avançant son départ à 17h15.

Néanmoins, tous les déplacements familiaux envisagés à cette période via cette ligne ont été perturbés et ont dû être repensés. Nous avons été contactés par

des usagers qui ne pouvaient plus voyager entre Nantes, Rennes et la Manche. Pour le Centre-Manche, cette réduction de l'offre en période de congés est préjudiciable à l'économie touristique du territoire. Le service public de transport ne répond plus aux besoins.

Les motifs de Covid-19 et de télétravail semblent fallacieux, des bruits de couloir laissent entendre que la SNCF ne disposait pas du personnel suffisant pour assurer tous les trains en raison de congés qui devaient être pris avant le 31 décembre (suite aux refus d'attribution de congés au cours d'année, le stock de congés était important et une menace de grève était posée !).

La Région Normandie, autorité organisatrice, cautionne-t-elle ces agissements ? Si oui, la Région accepte une dégradation des conditions de transport sans que la facture globale diminue significativement car la SNCF ne fait qu'une réfaction de quelques euros pour les train-km non circulés. Le service n'est pas assuré mais les coûts restent facturés. Les territoires normands sont pénalisés à cause des défauts d'organisation interne de l'entreprise SNCF, c'est intolérable.



La liaison directe Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel

Pour sa deuxième année, le service direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel n'a débuté que le dimanche 19 juin, à cause de la pandémie du Covid-19. Malgré l'absence de la clientèle internationale, la fréquentation a été satisfaisante, même sur le mois de septembre qui avait été assez faible l'an dernier. Les trains Pontorson-Granville AR ont également trouvé leur clientèle notamment le Granville-Pontorson qui assure une correspondance avec un Paris-Granville.

Des améliorations ont été apportées avec la desserte de la gare de Folligny et la possibilité de réserver des plateaux repas pour le retour du soir vers Paris. A noter la présence de nombreux vélos par des usagers qui regagnent Paris après avoir emprunté l'itinéraire «Véloscénie» jusqu'au Mont-Saint-Michel. Nous avons remarqué que de nombreux voyageurs restaient plus d'un jour sur

place afin de découvrir toutes les richesses touristiques de notre région, d'où la nécessité de développer les transports publics au sein de toute la Baie.



Axe Caen-Granville-Rennes - Service vélo été 2021



En réponse au développement de l'utilisation du vélo en complément du train, un service vélo a été expérimenté cet été sur l'axe Caen-Granville-Rennes :

- la capacité d'accueil des vélos a été multipliée par 3 sur des trains B 82500 (AGC) avec identification d'un espace dédié,
- 20 places assises ont été supprimées,
- un total de 16 places a été offert : 10 places vélo supplémentaires et 6 places vélo avec crochet réservées en priorité pour les vélos électriques,
- ce service est gratuit, sans réservation et avec accueil et aide à l'embarquement du vélo dans un espace dédié,
- période : du service d'été 9 juillet au 29 août 2021.

Descriptif du service

A quai

Sur des trains spécifiques, les clients sont accueillis à l'entrée de voitures identifiées par une oriflamme par des agents identifiés par une tenue Nomad avec un badge du prestataire (personnel non SNCF).

A bord

Le client est accueilli sur le quai et son vélo est pris en charge.

Les vélos sont stockés dans un espace privaté et spécifique.

Un comptage est réalisé et un questionnaire satisfaction est remis au client.

Les résultats en quelques chiffres

(Données SNCF Lignes normandes)

- 1 673 prises en charge dont Rennes 457, Caen 361 et Pontorson 287.
- Train Caen-Rennes 11h10 en semaine : 13,8 montées en moyenne.
- Train Caen-Rennes de 9h10 le dimanche : 13,1 montées en moyenne.
- Train Rennes-Caen de 14h06 sam et dim : 12,9 montées en moyenne.
- La plus forte affluente : 78 montées le dimanche 22 août.
- Une clientèle jeune : 82 % de clients entre 15 et 35 ans, satisfaits du service à plus de 92 %.
- 18 % originaires de Normandie, 79 % autres régions françaises, 3 % étrangers (saison impactée par la Covid).



Le Service Annuel (SA) 2022



Paris Montparnasse, train 3441 Paris-Granville le 10 août 2021

L'ADPCR, comme les autres associations, dont la FNAUT Normandie, a participé aux réunions de concertation sur les évolutions de services souhaitées par les usagers. Le nouveau service, entré en application le dimanche 12 décembre, prend en compte un certain nombre de nos demandes mais dans l'ensemble reste au niveau des ajustements. Les modifications plus lourdes, telles que l'amélioration du cadencement et l'organisation des nœuds de correspondances (notamment Caen et Rouen), sont reportées aux services annuels 2023 ou 2024.



Gare de Caen, TER 3340 à destination de Paris, le 19 novembre 2021

Axe Paris-Caen-Cherbourg

Une demande récurrente d'une arrivée plus tôt à Cherbourg depuis Paris se concrétise, de manière pas complètement satisfaisante, au SA 2022 :

Il est créé le train 3323 Paris 6h12-Caen 8h26-Cherbourg 9h36 en fusionnant deux trains circulant en

2021 : 3351 Paris-6h28-Caen 8h43 et 852205 Caen 8h26-Cherbourg 9h36 (gain de 35 minutes depuis Paris par rapport à l'arrivée du 3301 à 10h13).

Le train 3323 dessert également Evreux, Bernay, Lisieux, Bayeux, Lison, Carentan et Valognes. Ce train maintient un horaire trop tardif pour les abonnés entre Caen et Cherbourg.

Dans l'autre sens, la demande d'arrivée à Paris vers 8h a été prise en compte partiellement avec la création, à titre d'essai, d'un train partant vers 4h40 de Cherbourg, uniquement le lundi matin dans un premier temps. La date de mise en circulation de cette relation matinale n'est pas encore fixée.

Axe Caen-Granville-Rennes

Relation Caen-Coutances-Granville

La seule évolution acquise est l'avancement de deux trains d'après-midi se croisant à Saint-Lô :

	SA 2021	SA 2022
Paris-Saint-Lazare	14h57	14h59
Caen	17h02	17h00
	TER 853433	TER 853433
Caen	17h18	17h10
Saint-Lô	18h12	18h04
Coutances	18h33	18h25/18h31
Granville	18h58	18h58
	Correspondance par autocar vers Rennes	Correspondance par autocar vers Rennes

	SA 2021			SA 2022		
	Correspondance d'un autocar arrivant de Rennes			Correspondance d'un autocar arrivant de Rennes		
Granville	17h21			17h13		
Coutances	17h49			17h40		
Saint-Lô	18h13			18h03		
Lison	18h26			18h16	18h25	
Caen A	19h06		Pas de correspondance	18h47		
Caen D		19h20	19h06		18h59	19h04
Paris-St-Lazare		21h38			21h03	
Rouen	20h40		20h40			20h37

L'avancement de 8 minutes du TER 853433 permet de gagner 9 minutes au départ du train 853434 qui croise à Saint-Lô le 853433. Cette modification permet de retrouver la correspondance avec le train 3318 (arrivée à Paris 21h03) et le train 852038 (Caen 19h04-Rouen 20h37).

Relation Caen-Granville-Rennes

L'ADPCR conteste, depuis la modification de la desserte en 2018, la suppression du 3^{ème} A/R Caen-Rennes en train, transformé en relation avec autocar de Granville à Rennes, sans passage par Pontorson. Ce choix du conseil régional s'est traduit par une hémorragie quasi-totale des étudiants se déplaçant entre les pôles universitaires de Rennes et Caen. Les autocars directs mis en place entre les deux villes n'ont pas convaincu les jeunes pas plus que la relation train + autocar. Il est attristant de constater que le parvis de la gare de Coutances soit devenu, le dimanche soir, une plateforme de covoiturage au moment où le train vers Granville part quasiment vide !



Gare de Rennes, le 6 septembre 2021

Le conseil régional a décidé de remettre en place une desserte en train entre Caen et Rennes, dans les deux sens, les vendredis et dimanches soirs. Cette relation sera mise en service dans le courant 2022 :

- le vendredi prolongation du Caen 18h10/Granville jusqu'à Rennes 21h34,
- le samedi matin le train Granville Caen initié à Rennes à 8h26 (remplace un car),
- le dimanche le train Caen 17h12 Granville prolongé jusqu'à Rennes 20h36 en remplacement de 2 liaisons par car,
- le dimanche soir création d'un train Rennes 21h > Granville 22h30.

L'ADPCR est intervenue pour demander le report au lundi matin du train Rennes-Granville actuellement prévu le dimanche soir qui risque d'avoir une clientèle très faible.

Axe Paris-Argentan-Granville

La Région et la SNCF poursuivent l'objectif de faire arriver tous les trains normands à Montparnasse.



Paris Montparnasse, TER 3411 le 11 juillet 2021

Les améliorations introduites au service annuel 2022 sont :

- repositionnement à 17h13 à Vaugirard du train actuel de 16h13 à Montparnasse, du lundi au jeudi. Cet horaire, plus adapté au besoin des usagers abonnés, est préférable, malgré un départ de Paris-Vaugirard en 2022,
- maintien des horaires 16h13 et 17h13, le vendredi,
- départ du train de 18h13 de Montparnasse et non plus de Vaugirard, du lundi au vendredi,
- repositionnement à 12h11 du train Argentan-Paris de 14h11 (du lundi au vendredi).

Pour les années à venir, l'ADPCR et la FNAUT Normandie demandent que la ligne Paris-Argentan-Granville soit intégrée dans le projet de cadencement minimal aux deux heures sur les lignes normandes. Cette radiale, articulée avec l'axe Caen-Surdon-Alençon lui-même cadencé aux deux heures, il pourrait y avoir des liaisons Paris-Surdon-Alençon en correspondance aussi efficaces et moins chères que la relation via Le Mans. Par correspondance à Folligny ou Villedieu, il serait possible d'avoir de bonnes liaisons cadencées entre Paris et la Baie du Mont-Saint-Michel.

Le projet de réservation obligatoire



La SNCF a essayé à plusieurs reprises d'instituer la réservation obligatoire pour les trains Intercités normands. A chaque fois, l'opposition des associations d'usagers a fait obstacle à ces velléités. A nouveau, en 2021, est réapparu un projet de réservation obligatoire applicable sur les lignes Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Dieppe direct, Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Argentan-Granville. L'objectif affiché est de garantir une place assise aux voyageurs, avec le souci de garantir le niveau de confort souhaité. Les lignes normandes desservant les stations touristiques du littoral sont sujettes à des surfréquentations lors des week-ends et périodes de vacances. Si nous acceptons le principe de limiter la fréquentation à certaines périodes, nous restons opposés à la réservation obligatoire systématique.

Courrier au président Hervé Morin, le 5 octobre 2021

Monsieur le Président,

Lors de la réunion SNCF / Conseil Régional de Normandie / Associations d'usagers du 13 septembre, il a été présenté un projet de réservation obligatoire, pour les relations avec Paris, sur les trains Krono+ (Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Lisieux-Trouville Deauville) et Krono Paris-Granville, avec l'objectif affiché d'éliminer les surcharges de quelques trains de pointes journalières, hebdomadaires et grands départs ou retours de vacances. Si des solutions opérationnelles ont été envisagées pour les abonnés (voiture réservée en semaine du lundi au vendredi début d'après-midi et application mobile fonctionnelle pour réserver), le projet ne répond pas aux attentes et besoins des usagers occasionnels qui constituent la fréquentation de loin la plus importante.

Le système ferroviaire normand n'est pas comparable à un modèle grande ligne TGV. Nous insistons sur ce contexte particulier de la Normandie qui est à proximité immédiate de l'Île-de-France, un voisinage qui implique des déplacements dit « régionaux » où le train se retrouve en concurrence directe avec la voiture particulière. De surcroît, si la segmentation de l'offre est bien présente sur l'axe Paris-Rouen, cela n'est absolument pas le cas de Paris-Caen et Paris-Granville qui ne disposeraient (quasiment) d'aucune possibilité sans réservation. Cette situation impose, pour pouvoir fidéliser une clientèle, une offre dense et une flexibilité d'accès au train. Il semble opportun d'observer les systèmes sans réservation obligatoire des Suisses et des Allemands qui ont su développer leur trafic en diversifiant les cibles (cabotage et grande distance). Les usagers occasionnels, « affaires » ou « privé-loisirs », souhaitent pouvoir réserver une place assise mais également avoir de la souplesse pour l'utilisation de leur billet sur la grande majorité des trains de la journée qui offrent tous des sièges disponibles. La capacité des rames Omneo en UM2 utilisées lors des pointes journalières est supérieure de 30 % aux rames Corail et disposent de 70 X 2 strapontins.

Le projet actuel qui prévoit l'installation de Bornes Libre-Service nationales dans douze gares est une réponse partielle qui laisse de côté nombre d'autres gares. En effet, la suppression de la vente par les Distributeurs de Billets Régionaux des billets « Tempo Paris » prétendument responsable des surcharges est une solution inadaptée qui pénalisera les usagers de ces gares sans autre solution (Villedieu les Poêles ou Pont-l'Évêque par exemple). A Verneuil-sur-Avre, les billets « Tempo Paris » distribués au DBR seraient utilisables sur un seul train Argentan-Paris et pas sur les six autres trains de la journée, alors qu'ils sont identiques, assurés par le même

matériel Régiolis. Depuis Auffay ou Clères, les usagers à destination de Paris ne pourraient plus utiliser les billets achetés au DBR sur les trains « 3100 » en correspondance à Rouen. C'est une perspective qui ne pourrait pas être comprise par les usagers voyant les trains passer avec des places disponibles.

Nous sommes favorables à la réservation facultative et contre la réservation obligatoire généralisée. Cependant nous serions ouverts à l'instauration de la réservation obligatoire sur un certain nombre de trains identifiés, de manière concertée avec les associations d'usagers, afin d'y conserver le niveau de confort attendu. Cette piste doit être évaluée au regard de l'offre globale disponible.

Le système actuel, qui organise une quasi-réservation obligatoire sans le dire, est trop rigide et décourage les usagers qui se font verbaliser dans un train ne correspondant pas au billet acheté alors que de nombreuses places sont disponibles. Des évolutions sont nécessaires pour lesquelles nous avons des propositions.

J'ai interpellé sur ce dossier, M. Jean-Pierre Farandou, président-directeur général de SNCF, au congrès de la FNAUT à Annecy lors de son intervention en assemblée plénière le samedi 2 octobre 2021. M. Farandou, devant 140 témoins, a affirmé qu'il partageait notre analyse et que la réservation obligatoire généralisée n'était pas la bonne réponse à la sur-occupation de quelques trains, mais qu'elle était toutefois nécessaire pour réguler la fréquentation de certains trains de pointe.

Vous savez notre attachement fort au ferroviaire normand. Nous souhaitons ardemment être entendus sur ce dossier sensible qui concerne les millions de voyageurs utilisateurs de nos lignes. La fidélisation de la clientèle est un enjeu crucial répondant au double objectif de report modal et d'augmentation des recettes du transport régional. Nous demandons un moratoire sur ce projet pour permettre l'élaboration, sans précipitation, d'une solution qui réponde aux besoins des usagers, abonnés et occasionnels, et à ceux des territoires. Nous sommes disposés à échanger avec vos services et SNCF Lignes Normandes sur ce sujet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes respectueuses salutations.

Le président de la FNAUT Normandie
Daniel Grébouval



Gare de Vire, TER 3421 Paris-Granville le 23 juillet 2021

En réponse à ce courrier, le président Morin a organisé une réunion de travail le 29 octobre avec les représentants d'associations, ses services et le nouveau directeur des lignes normandes M. Forgeot d'Arc. Entendant notre argumentation, Hervé Morin a finalement décidé de ne mettre la réservation obligatoire que du vendredi au dimanche, sur les axes Paris-Deauville, Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Granville les plus sujets aux fortes occupations lors des pointes hebdomadaires du week-end et périodes de départs ou retours de vacances. Les trajets intra Normandie restent tous les jours sans réservation obligatoire.



Gare d'Argentan, TER 3411, le 11 juillet 2021

Les associations d'usagers ont validé le projet sous réserve de plusieurs conditions :

- le maintien de la voiture 5 (lignes au départ de Paris-Saint-Lazare) et voiture 3 (Paris-Argentan-Granville) pour les abonnés,
- une application de réservation simple d'utilisation pour les abonnés (réalisé),
- l'installation promise par la SNCF de bornes libre-Service (BLS) dans les gares non équipées (Carentan, Valognes, Saint-Lô, Coutances, Vire, Argentan, Flers),
- la commercialisation d'un billet flexible valable sur tous les trains de la journée (sans garantie de place assise en cas d'emprunt d'un train différent de celui indiqué sur le billet) moyennant un surcoût limité,
- la possibilité d'utiliser les billets vendus par les distributeurs de billets régionaux (DBR) pour les départs de gares sans guichet et sans BLS (Lison, Villedieu, Briouze, Surdon). L'ADPCR est intervenue pour les gares d'Avranches et Pontorson dont la situation n'est pas réglée,
- l'affichage des places réservées dans les trains Omneo.

Les billets Tempo Paris restent utilisables du lundi au jeudi, vers et depuis Paris, depuis l'ensemble des gares puisque la réservation n'est pas obligatoire.

Tarifcation régionale normande pour les relations avec Paris (Trains Krono+ et Krono Paris-Granville)



Gare de Caen, TER 853437 et TER 3319, le 16 octobre 2021

Lorsque la Région a pris la gouvernance des trains Intercités au 1^{er} janvier 2020, la convention d'exploitation du service public de transport ferroviaire régional de voyageurs sur les lignes normandes votée le 19 décembre 2019 a prévu une grille tarifaire pour tous les trajets directs possibles avec les trains ex-Intercités. Pour 2020, c'est la grille tarifaire kilométrique SNCF utilisée par Intercités qui a été reprise. La grille comporte pour la 2^e et la 1^{ère} classe une borne maximale, correspondant au plein tarif « historique » et une borne minimale entre lesquelles sont proposés les prix selon le principe du « yield management ». Ces tarifs « Intercités » n'avaient pas évolué depuis le 1^{er} mai 2016.

La convention prévoyait une augmentation de 11 % de la seule borne maximale pour l'année 2021 (la borne minimale sans modification). Compte tenu de la crise sanitaire du Covid-19, l'application de la hausse a été reportée à 2022 et est entrée en application le 12 décembre 2021. Il aurait été souhaitable que le conseil régional et la SNCF communiquent sur cette hausse.

Quelques exemples de prix en 2^{ème} classe :

	2020		2022		Tempo Paris (lundi à jeudi)
	Mini	Maxi	Mini	Maxi	
Paris-Caen	23,00 €	36,70 €	23,00 €	40,70 €	36,00 €
Paris-Cherbourg	32,00 €	51,90 €	32,00 €	57,60 €	50,00 €
Paris-Granville	29,50 €	47,50 €	29,50 €	52,70 €	46,00 €

Les exemples ci-dessus illustrent les écarts entre les différentes tarifications votées par le conseil régional.

Pourquoi certains tarifs des trajets avec correspondance ont augmenté ?

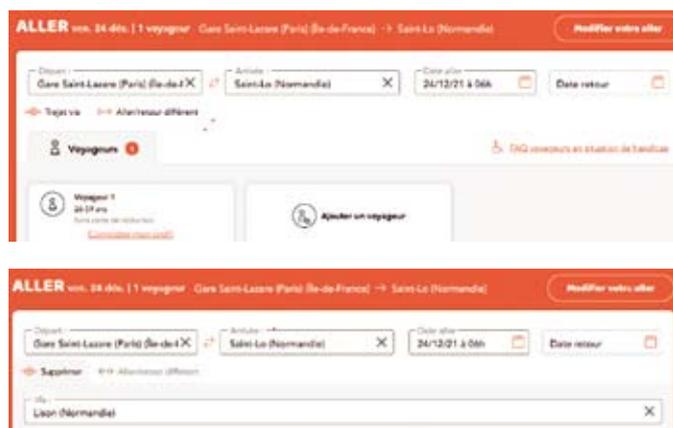
L'augmentation des tarifs des trajets avec correspondance, comme Coutances-Paris ou Saint-Lô-Paris, intervenue le 15 octobre 2021, a suscité de nombreuses réactions. Pour en comprendre les ressorts, il faut faire un point d'histoire.

Depuis plusieurs années, nous constatons un défaut d'application des cartes de réduction, nationales ou régionales, sur les trajets avec correspondance TGV+TER, Intercités+TER commercialisés par le site OUI.sncf. Pour obtenir la réduction, il fallait faire deux achats séparés, un pour chaque trajet. Si le trajet en TER pouvait être proposé avec un petit prix (Mini Tempo en Normandie), ce tarif réduit n'était pas pris en compte dans un billet mixte bout-en-bout. L'application par les Régions de taux de réduction différents pour les cartes nationales et les cartes régionales a considérablement complexifié la situation que le système de commercialisation obsolète de la SNCF ne sait plus gérer.

Pour sortir de cette situation incompréhensible pour les usagers, SNCF Voyageurs a décidé de commercialiser les trajets mixtes en juxtaposant les tarifs applicables à chaque trajet partiel, TGV, Intercités, TER. Cela se traduit par la perte de la dégressivité tarifaire kilométrique.

Pour les voyages Paris-Saint-Lô ou Paris-Coutances, la conséquence est une hausse de prix et un tarif différent selon la gare de correspondance, Caen ou Lison, avec un prix plus élevé via Caen qui est systématiquement

privilegié par le système lorsque le changement peut se faire à Caen ou Lison. Pour obtenir un billet moins cher via Lison, il faut simplement renseigner l'onglet « trajet via ».



Lors de l'achat de votre billet, au guichet ou sur les sites de e-commerce, il est possible d'obtenir des tarifs moins chers en anticipant votre achat. C'est le principe du « yield management ». Plus on est proche du jour du voyage, plus le tarif approche de la limite maximum votée par le conseil régional.

Le « plein tarif », c'est le tarif qui était appliqué quels que soient le jour et l'heure lorsqu'on achetait un billet il y a 10 ans ou plus. Aujourd'hui, l'utilisateur peut acheter des billets moins chers et s'habitue au « petit prix » ce qui de manière paradoxale donne l'impression que le plein tarif est vraiment cher. Nous demandons qu'en toute occasion l'agent au guichet ou l'automate propose systématiquement au client le meilleur tarif disponible (billet Tempo Paris par exemple certains jours ou

Mini Tempo non proposé actuellement au guichet). Le billet Tempo Paris pourrait être vendu avec une majoration de 1,50 € pour la réservation (obligatoire le week-end, non obligatoire du lundi au jeudi).

Exemple de tarif Paris-Coutances (« Plein tarif ») :

Tarification « Krono+ »	Jusqu'au 14 octobre 2021	Juxtaposition tarifaire depuis le 15 octobre 2021	
Paris-Caen			37,10 €
Caen-Coutances			20,00 €
Paris-Lison		44,60 €	
Lison-Coutances		8,00 €	
Paris-Coutances	49,10 €	52,60 € via Lison	57,10 € via Caen

Tarif régional TEMPO Paris-Coutances	48,00 €	48,00 €	48,00 €
	Billet valide pour la journée, utilisable tous les jours, dans tous les trains, sans réservation de place assise.	Depuis le 17 décembre, billet valide pour la journée, utilisable du lundi au jeudi , dans tous les trains, sans réservation de place assise. Vente sur site Nomad train et distributeurs de billets régionaux, au guichet sur demande Dans les trains Krono+ Paris-Cherbourg et Paris-Caen, la voiture 5 est à disposition des voyageurs sans réservation.	

Il est vraiment nécessaire qu'en Normandie, conseil régional et SNCF Lignes normandes travaillent de concert pour unifier les différentes tarifications régionales qui aujourd'hui aboutissent à des aberrations sur certaines origines/destinations.

La qualité de service n'est pas au rendez-vous

Il y a eu un début d'année 2020 calamiteux avec une desserte augmentée, les retards de livraison des trains Omneo, l'affaissement du remblai d'Apremont imposant un ralentissement à 10 km/h. Opportunément, la crise de la Covid et le confinement amenant un service très réduit ont « réglé » le problème.

Plusieurs épisodes de crises se sont succédés depuis, à l'automne 2020, juillet 2021 et depuis la mi-octobre 2021. Pourtant tous les trains Omneo sont réceptionnés et circulent.

Retards, suppressions de trains, composition en unité simple au lieu d'unités doubles se répètent presque quotidiennement. Les causes sont multiples : les feuilles mortes, les heurts d'animaux, les trains en panne et non réparés suite à l'indisponibilité des pièces détachées, les pannes de signalisation ou d'aiguillages, les accidents de personne, les colis abandonnés. Ce cocktail aboutit à un service qui n'est pas au niveau attendu compte tenu de l'ampleur des investissements de l'Etat (40 trains Omneo) et de la Région (Ateliers de maintenance à Sotteville, Caen, Le Havre, installations de

Cherbourg, tour en fosse pour le reprofilage des roues à Sotteville...).

Un jour, ce sont les toilettes d'un Cherbourg-Paris condamnées faute d'avoir été vidées, qui ont obligé le train à faire « un arrêt-pipi » à Evreux. Quelle image pour le train dans la Région ! Parfois, c'est le ménage qui n'a pas été fait dans une rame au départ.

De plus, les tensions importantes sur le parc « haut-normand » a des répercussions sur le matériel affecté aux dessertes « bas-normandes ».

Pourquoi la Région a-t-elle cédé à la Région Grand-Est, de manière anticipée, deux trains TER 2NNG (trains gros porteurs affectés à la relation Paris-Rouen) avant leur remplacement par des Omneo commandés mais qui ne seront livrés qu'en 2024/25 ?

L'arrêt définitif des trois rames Corail au tout début 2022 sera-t-il suffisamment compensé par la création de une ou deux rames Régiolis de 10 voitures (un train de 6 voitures de Paris-Granville + un train Régiolis de 4 voitures de Rouen-Dieppe) ?

Les tensions importantes sur le parc matériel affecté à Paris-Rouen et Paris-Evreux-Serquigny amènent la SNCF à prélever des trains Omneo pour assurer ces missions au détriment des axes pour lesquels ils sont prévus : cela se traduit par des trains assurés en unité simple au lieu de l'unité multiple prévue entraînant une surcharge très inconfortable pour les voyageurs.

De plus, il n'est pas certain que les 27 trains Omneo commandés suffisent à remplacer à l'horizon 2024/2025 le parc actuel :

VO2N	Paris Serquigny	41 voitures	6 trains
V2N	Paris-Rouen	30 voitures	3 trains
TER 2NNG	Paris-Rouen	80 voitures	16 trains de 5 voitures

16 Omneo remplaçant les 16 TER 2NNG, il reste 11 Omneo de 500 places environ (5 500 places) pour remplacer les 8 rames de 800 à 1 000 places (7 000 places). Les tensions sur le parc risquent donc de perdurer.

D'autres questionnements émergent quand on observe le roulement des rames :

Pourquoi des trains Caen-Rouen de pointe sont assurés par des AGC 3 voitures surchargées alors que les trains de mi-journée moins chargés le sont par des AGC bi-modes 4 voitures ?

Pourquoi certains trains Omneo sont stationnés à Clichy pendant que des Paris-Cherbourg sont assurés en unité simple un vendredi après-midi (trains stationnés en plus des deux trains prévus en réserve !)?

Une attention particulière à porter sur la composition des trains Omneo

Capacité offerte et commercialisée pour les destinations d'Evreux, Bernay, Lisieux, Caen, Bayeux, Lison (correspondance vers Saint-Lô et Coutances), Carentan, Valognes, Cherbourg, Pont-l'Évêque, Trouville-Deauville.

Trains au départ de Paris-Saint-Lazare Vendredi à partir de 11h59	Automne 2019 Trains Corail	Vendredi 29 octobre 2021 Week-end de la Toussaint et vacances Trains Omneo	
Composition	10 voitures	Unité simple	Unités multiples
Paris-Caen	7	2	
Paris-Cherbourg	6	5	3
Paris-Trouville-Deauville	3	2	6
Places commercialisées (sans les voitures réservées aux abonnés)	16 x 644 places	9 x 327 places 2 943 sièges	9 x 754 places 6 786 sièges
		10 304 sièges	9 729 sièges
		Soit une baisse de 5,6 % vs automne 2019, malgré deux trains en plus.	

La commercialisation de la moitié des places réservées aux abonnés permettrait de vendre 900 places supplémentaires. Chaque train en plus assuré en unités multiples offrirait 450 sièges supplémentaires. La composition prévisionnelle des trains et le respect de celle-ci sont des éléments déterminants pour le dimensionnement de l'offre et le confort des voyageurs. L'objectif de SNCF Lignes normandes est d'atteindre 38 rames disponibles sur 40 pour les pointes hebdomadaires (36 actuellement), dont deux en réserve pour pallier aux défaillances de dernière minute.

Nous suggérons que la Région procède à un audit indépendant sur le dimensionnement du parc matériel nécessaire en fonction du service prévisionnel, l'organisation de la maintenance et l'organisation du roulement des rames.



Paris-Saint-Lazare, trains Omneo, le 11 août 2021

Voyage de l'ADPCR à Sotteville-lès-Rouen



Dans la lettre de l'ADPCR n° 3, suite à la tenue de notre assemblée générale par courrier, nous vous indiquions que le côté convivial de nos assemblées ne serait pas oublié. Nous avons donc décidé de proposer, le samedi 16 octobre, un voyage en train à nos adhérents, au départ de **Granville**, à destination de **Sotteville-lès-Rouen**. Ce voyage, ouvert à tous nos membres et à leur famille, comportait deux visites ferroviaires : le Technicentre et le Pacific Vapeur Club ainsi qu'un repas pris en commun.

38 personnes ont pris part à ce voyage, au départ de Granville ou des gares suivantes Coutances, Saint-Lô, Lison, Caen et Brionne, à destination de la gare d'Elbeuf-Saint-Aubin où un autocar nous attendait pour assurer les différents transferts vers le restaurant puis les lieux de visite. Nous avons utilisé le Pass Normandie Découverte qui offre des conditions tarifaires très intéressantes. Au retour, nous avons apprécié que le train Rouen-Caen et le Caen-Granville étaient assurés avec le même matériel, ce qui a évité un changement. Nous aimerions que cette situation se généralise afin de rendre plus attractives les relations Granville-Rouen.

Le technicentre de Sotteville-lès-Rouen

Le technicentre de Sotteville-lès-Rouen (Seine-Maritime) est un gigantesque atelier en deux bâtiments qui permet d'assurer la maintenance des trains qui circulent entre Paris et la Normandie, en particulier des Régiolis, des TER2N NG et les 40 Omneo, les nouveaux trains acquis par la Région près de Bombardier et fabriqués à Crespin dans les Hauts-de-France. Cet atelier, unique en France pour les trains régionaux, permettra davantage de maintenance faite en Normandie.

L'atelier ultramoderne de près de 11 000 m² est équipé de nombreuses baies vitrées qui permettent de travailler à la lumière naturelle. Il correspond mieux aux

exigences actuelles pour la maintenance. L'atelier initial construit en 1883 pour les trains à vapeur a laissé la place à un atelier de 2019 pensé pour les trains actuels. Autrefois, les différents organes se plaçaient sous les trains alors que la plupart se situent désormais en toiture. Le nouvel atelier a donc été pensé pour que les cheminots puissent facilement y accéder.

Le hall principal recouvre sept voies dont deux pour les équipements TER de 72 m et cinq pour les rames IC de 135 m, avec tour en fosse pour le reprofilage des essieux et passerelles de visite des pantographes en toiture à 3,63 m.



Le technicentre Normandie dispose de 2 nouveaux équipements :

UN TOUR EN FOSSE

Cette installation inédite en Normandie et stratégique contribue à l'amélioration de la disponibilité du parc et à la robustesse du plan de transport.

Il s'agit d'une machine-outil spéciale, destinée à l'usinage de profils des roues d'essieux ferroviaires sans qu'il soit nécessaire de les démonter du véhicule.

Avantages :

- polyvalence car adapté à tous les types de matériels utilisés en Normandie,
- le fait de disposer de ce type d'équipement en Normandie évitera d'avoir recours à ceux de Rennes ou de Montrouge où ne disposons pas de priorité de passage. Les délais d'immobilisation des rames seront ainsi réduits.



UN VERIN EN FOSSE

Il s'agit d'un équipement permettant de faciliter les interventions de maintenance sur les bogies (chariots situés sous les rames sur lequel sont fixés les essieux) et le remplacement rapide des essieux ou des moteurs placés sous les rames.

Avantages :

- diminution du temps d'intervention lors des opérations de maintenance car il bénéficie d'une voie traversante et électrifiée,
- une coordination facilitée au sein des équipes de maintenance,
- une amélioration des conditions de travail des opérateurs.



M. da Silva, Directeur-adjoint du technicentre et un de ses collaborateurs ont assuré la visite de la machine à laver, du tour à roues, de la fosse de descente des essieux, de la station-service et de l'atelier de révision où plusieurs rames étaient en réparation. Leur présentation des différentes installations et les réponses aux questions ont permis aux participants de connaître ce qui se passe dans les coulisses du chemin de fer du XXI^{ème} siècle.



Le Pacific Vapeur Club



Profitant d'être à Sotteville, nous avons fait un petit retour dans le passé, avec la visite du Pacific Vapeur Club (PVC).

Le PVC est fondé en janvier 1983, afin de préserver la locomotive Pacific 231 G 558, datant de 1922, présentée en 1982, année du 150^{ème} anniversaire des chemins de Fer de France, lors d'une exposition à Sotteville.



La 231-G-558 du PVC dite la Princesse

Un arrêté en date du 8 juin 1984 est pris par le Ministère de la Culture, classant parmi les monuments historiques la locomotive à vapeur 231 G 558 et son tender 22 C 367.

L'Amicale des Chefs de Traction Ouest, propriétaire, autorise le PVC à entreprendre les travaux de remise en état. Cette opération technique commence en octobre 1984 : 8 000 heures de travail sont nécessaires pour réviser les organes, remplacer ou même refaire à neuf certaines pièces défectueuses et c'est une véritable révision générale qu'elle a subie.

Après le retimbrage de sa chaudière pour 10 ans par les soins de l'Apave Normande le 28 novembre 1985 et l'agrément des services techniques de la SNCF le 30 mai 1986, la Pacific est remise à feu le 4 juin 1986.

Après trois marches d'essais concluants, elle assure avec grand succès son train inaugural le 29 juin 1986 entre Sotteville et Paris-Saint-Lazare. Une équipe de bénévoles s'affaire en permanence à son entretien.

Elle a effectué de nombreuses sorties dans l'Ouest et le Nord de la France, nous l'avons vue dans la Manche à plusieurs reprises : dans les années 89/90 à Avranches et Granville et en 2000 entre Caen et Rennes, affrétée par des amateurs anglais.

Nous l'avons vue démontée car une intervention est prévue dans les ateliers de la CITEV dans les Cévennes, afin de procéder au retimbrage de la chaudière qui doit être effectué tous les 10 ans. Les explications techniques ont été apportées par M. Alain Rachet qui a répondu aux différentes questions posées.

L'ADPCR remercie vivement le Technicentre et le Pacific Vapeur Club pour leur chaleureux accueil et leurs exposés qui nous ont fait découvrir la technique ferroviaire sur près d'un siècle.



La 231-G-558 du PVC en gare de Deauville



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

Rédaction : ADPCR - Conception et mise en page : Atelier85.fr - Impression : Imp. MAG'PRINT - Ph. MARIE