



# 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-INFOS n°86**

Octobre 2015



**Les transports ferroviaires et l'intermodalité en Normandie**  
***Les propositions de l'ADPCR***

# AVANT-PROPOS

A l'issue des deux « Grenelle de l'Environnement », nous avons de bonnes raisons de croire dans l'avenir du chemin de fer en France métropolitaine. Le transport ferroviaire, économe en énergie fossile, respectueux de l'environnement, devait permettre au plus grand nombre de voyager en toute sécurité. Hélas la violence de quelques « bonnets rouges » a sonné le glas de l'écotaxe et des bonnes intentions. A en croire les médias, le transport ferroviaire est devenu en l'espace de trois ans, polluant, coûteux, réservé aux riches, roulant sur des infrastructures d'un autre âge donc dangereux et ses défenseurs, d'affreux conservateurs, jaloux des autocars et de Blablacar.

Demain, la COP 21 viendra-t-elle confirmer que les « Grenelle » n'étaient que poudre aux yeux ?

L'ADPCR ne pouvait que réagir à de telles contre vérités et repenser en profondeur sa feuille de route. Nous restons convaincus que le chemin de fer, intégré dans une politique globale des transports, garde toute sa pertinence au 21ème siècle.

La fusion des deux régions normandes et la mise en place d'une autorité organisatrice unique pour les transports publics doit être l'occasion d'une refonte

harmonieuse et équitable des moyens de transport dans l'ensemble des territoires de notre nouvelle région.

Gouverner c'est prévoir, donc avoir une vision claire de l'avenir, même si tout investissement comporte une part de risques. Aussi l'ADPCR demande-t-elle aux élus d'avoir de l'audace.

Ce bulletin s'adresse non seulement aux membres de notre association et aux usagers des transports publics mais aussi à tous les élus en charge du développement de notre territoire normand ainsi qu'aux cheminots à qui nous demandons de croire plus que jamais dans l'avenir de leur métier et de leur outil.

Je voudrais remercier les membres de notre conseil d'administration, en particulier Daniel Gréboval, Jean-Yves Colas et Gilbert Lieurey pour la qualité de leur travail. Merci également à Bernard Champeaux pour son expertise des transports haut-normands.

Bonne lecture à tous.

Le Président, Xavier Jacquet

## GLOSSAIRE

**AOT** : Autorité Organisatrice des Transports ([www.developpement-durable.gouv.fr/L-organisation-des-transports,3591.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/L-organisation-des-transports,3591.html))

**Cadencement** : Organisation des horaires où les trains suivent un rythme régulier et répétitif, avec une coordination des dessertes des différentes lignes dans les gares de correspondances. ([www.rff.fr/IMG/cadencement/index.htm](http://www.rff.fr/IMG/cadencement/index.htm))

**CPER** : Contrat de Plan Etat – Région ([www.basse-normandie.gouv.fr/le-contrat-de-plan-etat-region-2015-2020-a61.html](http://www.basse-normandie.gouv.fr/le-contrat-de-plan-etat-region-2015-2020-a61.html))

**EOLE** : Est-Ouest Liaison Express : RER E reliant la banlieue Est à Haussmann-St-Lazare - projet de prolongement jusqu'à Mantes

**Km-Trains** : Trafic exprimé par le nombre de km parcourus par un ou plusieurs trains

**LNPN** : Ligne Nouvelle Paris Normandie. Projet d'infrastructure nouvelle prévue entre Paris et la Normandie ([www.lnnpn.fr](http://www.lnnpn.fr))

**Numérotation du matériel ferroviaire SNCF** : **X** désigne les séries d'autorails diesel, **Z** les automotrices électriques, **B** les trains automoteurs bimodes électriques et diesels

**Pôle multimodal** : Gare de correspondances entre différents modes de transports

**Technicentre** : Atelier de maintenance et d'entretien des matériels roulants ([www.region-basse-normandie.fr/sites/default/files/documents/region/presse/presse-atelier-granville.pdf](http://www.region-basse-normandie.fr/sites/default/files/documents/region/presse/presse-atelier-granville.pdf))

**TER** : Train Express Régional faisant l'objet d'une convention entre l'exploitant SNCF et le conseil régional autorité organisatrice des transports

**TET** : Train d'équilibre du territoire : ensemble des trains Intercités, trains de nuit faisant d'une convention entre SNCF et l'Etat (Direction Générale des Infrastructures de Transports et de la Mer) ([www.developpement-durable.gouv.fr/La-convention-TET-un-engagement.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-convention-TET-un-engagement.html))

**US, UM2, UM3** : Train composé d'une unité simple soit un seul élément automoteur, d'une unité multiple de deux éléments accouplés ou une unité multiple de 3 éléments accouplés



## 1. LES RELATIONS TER

1.1 Mise en place de gares de correspondances performantes .....	4
1.2 La relation Caen-Rouen .....	4
1.3 La relation Caen-Rennes .....	4
1.4 L'axe Caen (Rouen)-Alençon-Le Mans-Tours .....	6
1.5 Les relations TER Paris-Evreux-Serquigny prolongées jusqu'à Lisieux .....	7
1.6 La relation routière Caen-Aéroport Deauville Normandie-Le Havre .....	7
1.7 Des dessertes à reconstruire pour faire mieux à coût constant .....	8
1.8 La hausse des coûts SNCF .....	9
1.9 Renouvellement de la convention Conseil régional / SNCF pour le TER .....	9

## 2. LES RELATIONS INTERCITÉS SUR LES GRANDES RADIALES

2.1 La radiale Paris-Caen-Cherbourg et ses antennes .....	10
2.2 La ligne Paris-Granville et la desserte directe du Mont-Saint-Michel via Pontorson .....	13
2.3 La connexion de la Basse-Normandie au réseau TGV : des correspondances avec le TGV dans les gares de Mantes-la-Jolie et Versailles-Chantiers .....	13

## 3. AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES

3.1 Des électrifications complémentaires .....	16
3.2 Ligne nouvelle Paris-Normandie : section Paris-Mantes-Evreux .....	17
3.3 Un point de croisement entre Saint-Lô et Coutances .....	17
3.4 Renouvellement de voies .....	17

## 4. TARIFICATION ET SERVICES AUX UTILISATEURS DU TRAIN

4.1 Tarification .....	18
4.2 Réservation dans les TET .....	18
4.3 Billets utilisables dans tous les trains, qu'ils soient Intercités ou TER .....	19
4.4 Des mesures draconiennes contre la fraude .....	19
4.5 Intermodalité .....	20
4.6 La SNCF et les transports départementaux complémentaires .....	21
4.7 Les voyageurs avec un vélo .....	21
4.8 Produits touristiques sur les Plages du Débarquement .....	22
4.9 Etat des voies et des quais dans les gares .....	22

ANNEXES .....	23
---------------	----



## INTRODUCTION

La fusion des deux actuelles régions normandes ouvre de nouvelles perspectives pour un schéma de transports plus pertinent et efficace au service des usagers.

L'ADPCR a été créée en 1991 pour défendre la ligne Caen-Rennes face au projet de fermeture de cette ligne décidée alors par la SNCF. L'ADPCR, par sa mobilisation, a obtenu le maintien de la ligne en 1997 et sa modernisation depuis 2003 dans le cadre des contrats de plans Etat-Région. En 2017, la modernisation de la ligne sera achevée.

L'ADPCR a décidé, en 2015, d'étendre son champ d'action à l'Ouest périphérique de la Normandie : Caen-Rennes, Caen-Cherbourg et Argentan-Granville.

Elle participe régulièrement à des rencontres avec les services de transports du Conseil Régional de Basse-Normandie et du Conseil Départemental de la Manche, avec la Direction TER Basse-Normandie et avec la SNCF Intercités pour les lignes Paris-Cherbourg et Paris-Granville. L'ADPCR est adhérente de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) au niveau régional et national.

Elle possède son propre site [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr), riche en informations, que nous vous invitons à découvrir.

Forte de ses 25 années d'expérience et de ses 400 adhérents, l'ADPCR entend vous faire part de ses propositions sur l'évolution des dessertes et l'amélioration des infrastructures en

matière de transports ferroviaires et de l'intermodalité dans une Normandie réunifiée. Celles-ci s'inscrivent dans une réflexion plus large concernant les enjeux suivants :

- La défense et la promotion du transport ferroviaire, c'est-à-dire le droit de disposer d'un transport public fréquent, confortable et écologique,
- La desserte des territoires, y compris périphériques, facteur de désenclavement et de développement économique, par un maillage intermodal à partir du réseau ferroviaire,
- Une intermodalité cohérente : effet réseau avec de bonnes correspondances, accès aux informations, billetterie, tarifications...
- Des transports collectifs propres comme l'une des réponses aux questions environnementales, en cohérence avec les objectifs des Grenelle de l'Environnement et de la Conférence mondiale sur le climat à Paris (COP 21),
- Un travail en concertation sur les questions des transports entre les différents acteurs concernés (Elus, Associations, SNCF...).

# 1. LES RELATIONS TER

Les données du TER Haute et Basse-Normandie figurent en annexe 1 p.23.

## 1.1 Mise en place de gares de correspondances performantes

Caen et Rouen doivent devenir de véritables nœuds de correspondances :

- A Rouen vers Paris, Le Havre, Dieppe, Amiens et Lille, Caen, Evreux (les cars Evreux-Rouen devant arriver et partir de la gare de Rouen-Rive-Droite et non pas de la gare routière !),
- A Caen vers Paris, Cherbourg, Rouen, Rennes, Alençon, Le Mans et Tours, Le Havre (voir 1.6 p. 7).



Les délais de connexion entre les différents trains doivent être les plus réduits possibles, que ce soit pour les relations avec Paris ou les relations inter ou intra régionales. Par exemple, les temps de trajet actuels entre Coutances et Rouen sont souvent de l'ordre de 3h30 en raison d'une attente de 40 à 45 mn à Caen... alors que par la route, on peut faire le voyage en 2h30. Le TER ne résistera à la concurrence féroce du covoiturage sur de telles relations que s'il améliore ses performances !

Cet objectif nécessite **un véritable cadencement des dessertes ayant Caen pour origine ou destination.**

Les gares de Lisieux, Mézidon, Lison, Argentan, Folligny doivent également être officialisées comme gares de correspondance en optimisant toutes les connexions possibles.



## 1.2 La relation Caen-Rouen

Les deux actuelles régions se sont engagées à renforcer la relation Caen-Rouen, en tendant vers un temps de parcours de 1h30 maximum.

L'ADPCR approuve l'objectif de la nouvelle région d'abaisser le temps de parcours à 1h30 entre Caen et Rouen en attendant la mise en service de la LNPN qui devra permettre un temps maximum d'une heure.

Il serait intéressant de fusionner des TER Rennes-Caen et Caen-Rouen pour obtenir des relations directes, sans changement, même si les contraintes du futur cadencement pourraient entraîner un arrêt allant jusqu'à 20 mn à Caen. Il faut souligner le fait que les temps de trajet entre Rouen et Rennes sont du même ordre de grandeur que l'on passe par Caen avec les TER ou par Paris avec Intercités et TGV, avec un coût pour le voyageur réduit d'un tiers par Caen ! De même, d'autres relations directes pourraient être organisées telles que Granville-Saint-Lô-Caen-Rouen-Dieppe.



## 1.3 La relation Caen-Rennes

### 1.3.1 Evolution de la desserte entre Caen et Rennes

L'ADPCR demande que **l'aller et retour Caen-Rennes de mi-journée transite par Granville** pour créer une relation directe entre Caen et Granville et entre Granville et Rennes (et vice-versa).

De plus, la desserte normande du Mont-Saint-Michel depuis Caen et les Plages du Débarquement via Bayeux pourrait être valorisée par des prolongements de TER de Coutances à Dol via Granville.

Des accélérations des marches permises par le renouvellement de la voie devraient aboutir à une **diminution du temps de parcours**, point essentiel pour l'attractivité de cette relation. L'objectif d'un parcours de bout en bout en 2h40 est accessible. Il est



notamment indispensable **de supprimer tous les sur-stationnements** qui pénalisent certains trains (arrêt de 10 mn en gare de Coutances).

A la faveur de la mise en place du cadencement en Bretagne et de l'achèvement des travaux de modernisation entre Lison et Dol, il serait opportun de retravailler la grille actuelle pour mieux répondre aux besoins de cabotage assurés par cette relation pour les usagers.



### 1.3.2 TER Caen-Rennes : la nécessité d'une participation financière de la Bretagne

La région Bretagne contribue à égalité, avec la région Basse-Normandie, au financement de la desserte estivale « Ligne Baie » entre Granville et Saint-Malo durant les mois de juillet et août.

Cependant, la Bretagne ne participe pas du tout à la desserte TER Caen-Rennes qui est **actuellement supportée à 100 % par la Basse-Normandie**. Les 46 relations hebdomadaires entre Caen-Rennes sont des TER gratuits pour la Région Bretagne entre Dol et Rennes.

La Normandie devra peser de son nouveau poids auprès de la Région Bretagne pour **obtenir de la part de nos voisins une participation au financement**

**des Km-trains en territoire breton des relations Caen-Rennes**. Cette contribution pourrait permettre de compléter l'offre sur cet axe.

La participation financière bretonne pourrait concerner la section Dol-Rennes 58 km\*, soit 23 % des Trains-Km.

Dans le cadre de cette négociation, l'ADPCR serait favorable à la création d'un arrêt des trains Caen-Rennes à Pontchaillou, afin de desservir le CHU et les universités, dans l'intérêt des usagers du Sud-Manche.

\* Caen-Rennes : 252 km dont 77 km en Bretagne (section Pontorsion-Dol-Rennes)

### 1.3.3 Effacement du calendrier voyageurs

Avec 3 A/R en jour ouvrable de base, la relation Caen-Rennes offre peu d'alternatives aux voyageurs. Les trains du matin et de fin d'après-midi circulent systématiquement en période blanche du calendrier voyageurs, limitant les réductions tarifaires proposées aux porteurs de cartes de réduction (cartes jeunes, cartes senior...). L'ADPCR revendique l'effacement du calendrier voyageur pour cette relation, avec l'application systématique de la période bleue.



### 1.3.4 Adaptation de la composition des trains pour supprimer les surcharges.

La ligne Caen-Rennes est caractérisée par des trafics importants lors des week-ends (vendredi et dimanche soirs), lors des « ponts » et les fêtes (Noël, Pâques, 1<sup>er</sup> et 8 mai, Pentecôte...). Ceci nécessite impérativement la circulation en unités multiples des autorails AGC pour supprimer les surcharges fréquemment observées, nuisant à l'image de la région pour les touristes et décourageant les étudiants qui se convertissent au covoiturage.



## 1.4 L'axe Caen (Rouen)-Alençon-Le Mans-Tours

Cette ligne présente de nombreux atouts pour les voyageurs et aussi pour le fret, mettant la Normandie en relation avec les Pays de la Loire, l'ensemble du Sud-Ouest (Poitiers, Bordeaux, Toulouse...) et les villes connectées à la ligne Nantes-Tours-Lyon.

Cette relation doit être bien valorisée en améliorant les temps de parcours et en favorisant l'ensemble des correspondances :

- les correspondances avec les TGV en gares du Mans et de St-Pierre-des-Corps,
- les correspondances avec les trains Intercités et TER en gares du Mans, Tours, Argentan, et Caen,

- **les correspondances sont ratées pour quelques minutes... pourtant la SNCF parle de faciliter la mobilité !**  
*A Caen, le TER 857210 Caen-Le Mans-Tours part à 16h50 de Caen alors que le TER venant de Cherbourg (D 15h41) arrive à Caen à 16h53 ! L'IC 13030 venant de Tours arrive à Caen à 12h13, juste après le départ de l'IC vers Cherbourg (D 12h04) et du TER vers Saint-Lô et Coutances (D 12h09).*
- des correspondances systématiques à Mézidon avec les trains Rouen-Caen et vice-versa, permettant de connecter l'Orne et l'ensemble du sud de la Normandie avec les métropoles régionales Caen, Rouen, Le Havre.

Cette ligne relève actuellement de quatre autorités organisatrices, ce qui rend son pilotage complexe et paralyse les évolutions souhaitables :

- Région Basse-Normandie,
- Région Pays de la Loire,
- Région Centre,
- Etat.

Aux trains TER circulant sur l'axe Caen-Alençon-Le Mans-Tours se superposent deux trains Intercités qui assurent la même desserte.

Il faut clarifier les missions et en faire une ligne interrégionale financée par les trois AOT régions, avec l'aide de l'Etat et managée par un directeur de ligne qui ait suffisamment de pouvoirs pour étudier et proposer une desserte digne d'une transversale. La constitution d'un comité de pilotage émanant des trois conseils régionaux permettrait d'assurer la cohérence de la desserte et de son financement. L'ADPCR milite pour le maintien de relations directes entre Caen et Tours.

La nouvelle région Normandie doit considérer cet itinéraire comme un élément essentiel de la desserte ferroviaire des ports du Havre, Rouen, Caen et Cherbourg et comme axe de contournement fret de l'Île de France tel que préconisé dans le Grenelle de l'Environnement.

L'itinéraire par Le Mans et Tours pourrait avoir du potentiel pour le trafic de céréales, produits agro-industriels, colis lourds. Il n'y a pas de contradiction entre le renforcement de l'offre voyageurs et le développement du fret sur cette ligne.





## 1.5 Les relations TER Paris-Evreux-Serquigny prolongées jusqu'à Lisieux

Il serait intéressant d'étudier la possibilité de prolonger les relations TER Paris-Evreux-Serquigny jusqu'à Lisieux pour permettre de circuler entre les gares intermédiaires (La Bonneville, Conches, Beaumont-le-Roger) et Bernay, Lisieux et les gares du Calvados et de la Manche (ceci est impossible actuellement !).

De même, quelques adaptations horaires sont nécessaires pour mettre ces trains en correspondance avec les trains Caen-Rouen à Serquigny ou Bernay offrant des possibilités de circuler entre Evreux et Rouen et les autres points d'arrêt de l'Eure (ce qui n'est pas non plus le cas aujourd'hui).

17h30, 18h30, 20h30 de Caen et du Havre), une telle relation deviendrait une bonne alternative à la voiture individuelle et au covoiturage.

- Cette relation permettrait également la desserte de Pont-l'Évêque, Honfleur et de l'aéroport de Deauville-Normandie.
- Les correspondances seraient à organiser de façon ajustée dans les gares de Caen (de et vers Cherbourg, Coutances, Rennes, Alençon), Le Havre (Yvetot, Rouen...) et Pont-l'Évêque (avec les trains Intercités Paris-Deauville et les TER Lisieux-Trouville Deauville).

L'ADPCR défend l'idée d'une seule véritable plateforme aéroportuaire régionale à Deauville-Normandie qui remplace le système actuel dispersé et très peu efficace. L'aéroport régional de Deauville-Normandie devrait proposer des relations quotidiennes avec les grandes métropoles françaises (Lyon, Marseille, Nice, Toulouse...) et les grands centres économiques européens (Londres, Francfort, Milan, Barcelone...).

Relié en moins d'une heure à Rouen, Caen et Le Havre, cet aéroport doit servir le développement économique de l'ensemble de la région Normandie.



## 1.6 La relation routière Caen-Aéroport Deauville Normandie-Le Havre

Actuellement assurée par les Bus Verts du Calvados avec 3 A/R quotidiens, la relation routière Caen-Le Havre devrait être intégrée au réseau régional. Avec une fréquence d'un car toutes les 2 heures en heures creuses et 1 heure en heures de pointes (Départs autour de 6h30, 7h30, 8h30, 10h30, 12h30, 14h30, 16h30,



## 1.7 Des dessertes à reconstruire pour faire mieux à coût constant

Certaines dessertes devraient être reconstruites telles que Granville-Coutances-Saint-Lô-Lison-Caen : on peut faire mieux avec le même financement régional.



### Des économies à faire :

- en supprimant les doublons trains/cars existants. Le car circulant en parallèle du train dessert Marigny-centre qui est également desservi par les bus Manéo,
- en limitant certains trains TER existants Caen-Coutances ou Coutances-Caen à des navettes autorail entre Lison et Coutances avec correspondances à Lison avec les Intercités Paris-Caen-Cherbourg ou TER Caen-Cherbourg. Ceci maintiendrait des relations performantes tout en économisant des trains-km,
- En reconstruisant une grille de desserte avec des trains Caen-Saint-Lô-Coutances ou Lison-Coutances (voire Granville) sans ajout de trains terminus Saint-Lô.



### Des redéploiements proposés :

Ces trains-km économisés pourraient être redéployés pour reconstruire l'ensemble de la desserte Caen-Coutances-Granville.

- En créant des relations Caen-Coutances-Granville utilisant le raccordement direct de Folligny financé par la région Basse-Normandie qui, entre autre, optimiseraient la gestion du personnel roulant.
- En remplaçant des autocars par des navettes train entre Lison et Coutances / Granville. Dans ce cadre, l'ADPCR considère comme urgente la création :

- du lundi au vendredi, le matin, une relation par autorail de Coutances à Lison donnant correspondance avec le train Intercités 3300 pour une arrivée à Paris vers 9h00,
- le vendredi de Lison à Coutances pour relever la correspondance du train Intercités 3319 (surcharge récurrente du car). Un autorail est disponible en stationnement en gare de Coutances à partir de 19h23.



### Des améliorations réalisables :

- En intégrant dans la desserte (avec une billettique commune) les services entre Saint-Lô et Coutances / Granville assurés par les bus Manéo du département de la Manche,
- En établissant à Caen ou Lison des temps de correspondances réduits pour que les temps de parcours des relations Coutances-Paris, Coutances-Rouen, Coutances-Le Mans-Tours, Coutances-Cherbourg soient optimisés.



## 1.8 La hausse des coûts SNCF

L'ADPCR s'inquiète de la dérive du coût du train-km appliqué au TER.

**La contribution régionale a augmenté de 60% hors inflation pour un service à peine 30% plus développé !**  
C'est beaucoup, même s'il y a eu la mise en place d'une billettique nouvelle et une évolution de la tarification régionale.

BASSE-NORMANDIE (source CRBN)

	2004	2013	Evolution %
Offre Trains-km	2 869 310	3 890 113	+ 35,6 %
Offre Car-km	649 702	605 922	- 6,7 %
<b>Offre globale km TER</b>	<b>3 519 012</b>	<b>4 496 035</b>	<b>+ 27,8 %</b>
Fréquentation voyageurs - km (millions)	132,7	187,5	+41,3 %
<b>Contribution du conseil régional (millions €)</b>	32,6 <i>coeff érosion monétaire 1,159</i> <b>37,8</b> valeur 2013	<b>59,9</b>	+ 83,7 % <b>+ 58,5 % hors inflation</b>

**Les prix des péages s'envolent... et pour l'actuelle Basse-Normandie c'est la double peine :**

Pour la modernisation de Lison-Dol, de 2000 à 2014, la région a financé les trois-quarts de l'investissement (voies et signalisation) et malgré cela se voit appliquer une hausse du coût des péages sur cet axe !

Modernisation Lison-Dol 2000 - 2017	138,9 M€	
Conseil Régional Basse-Normandie	103,1 M€	74,2 %
RFF	18,6 M€	13,4 %
Etat	14,2 M€	10,2 %
Conseil Régional Bretagne	3,0 M€	2,2 %

**La région Bretagne n'a contribué qu'à hauteur de 3 M€ sur le total des financements régionaux (106,1 M€), soit 2,8 % alors que le tronçon breton Pontorson-Dol représente 15 % du kilométrage de Lison à Dol (21 km sur 137 km).**

## 1.9 Renouvellement de la convention Conseil régional / SNCF pour le TER

Les associations d'usagers sont unanimes pour demander que certains points soient repris ou évoluent lors de la négociation de la future convention pluriannuelle :

- Il est souhaitable qu'un audit extérieur des données de la SNCF sur le suivi de qualité soit mis en place,
- Dans l'évaluation de la ponctualité, les retards doivent être pondérés par le coefficient d'occupation du train : le retard d'un train de pointe très chargé est bien plus impactant pour les usagers que celui d'un train de mi-journée peu rempli (déjà en vigueur en Basse-Normandie),
- Le taux de régularité doit intégrer le retard subi par les voyageurs, lorsqu'un train est supprimé, correspondant à son heure d'arrivée à destination avec le train suivant (qui peut être le lendemain lorsqu'il s'agit du dernier train). Le train supprimé doit cependant être aussi pris en compte pour le calcul du taux de réalisation,
- La région doit avoir la liberté de supprimer le calendrier bleu/blanc sur certaines lignes ou destinations à très faible niveau de desserte (exemple le Sud-Manche).



## 2. LES RELATIONS INTERCITÉS SUR LES GRANDES RADIALES

Les relations Intercités Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Argentan-Granville doivent être confortées. Elles n'ont pas la qualité de desserte que la région est en droit d'attendre de la part de l'entreprise publique !

### 2.1 La radiale Paris-Caen-Cherbourg et ses antennes

Sur cette ligne radiale essentielle pour l'actuelle Basse-Normandie, les temps de parcours sont restés quasiment inchangés depuis 35 ans. Le 3343 Paris-Caen avec arrêts à Evreux, Bernay et Lisieux, assuré par turbo-train RTG en 1981, mettait 2h05 contre 2h08 aujourd'hui en traction électrique. Le 3305 Paris-Cherbourg par turbo-train était tracé en 1h54 de Paris à Caen sans arrêt, le même train en 2015 met 1h52 en traction électrique.

Cette ligne TET était récemment bénéficiaire et elle reste proche de l'équilibre financier malgré l'inflation des coûts de SNCF et le manque de recettes lié à un taux de fraude important (notamment sur les trajets Paris-Evreux et Paris-Caen).



#### 2.1.1 Une qualité de service dégradée

Depuis de nombreuses années, la qualité du service s'est beaucoup dégradée : retards, mises à quai tardives à Paris-Saint-Lazare, pannes, voitures « fantômes », trains sales, absence d'eau dans les toilettes etc... L'ensemble est très pénalisant tant pour les pendulaires que pour la clientèle d'affaire et de tourisme. Sans attendre la LNPN, la nouvelle région devra rester vigilante envers SNCF Mobilités pour que la mise en œuvre du plan « Impact » se traduise par une réelle amélioration. ([http://www.sncf.com/ressources/cp\\_plan\\_lignes\\_normandes\\_05052015.pdf](http://www.sncf.com/ressources/cp_plan_lignes_normandes_05052015.pdf))

Le parc de machines affecté à cette radiale (BB 26000 et BB 15000) est usé, entraînant des pannes plus nombreuses et donc des retards. Cela nécessite une politique plus intense de révisions pour ces machines et un entretien plus suivi. C'est une condition essentielle pour effectuer un service correct en attendant la relève avec le nouveau matériel. De plus, l'ADPCR propose la **mise en place permanente d'engins de réserves à Caen et Cherbourg** pour réduire les délais d'intervention et de prise en charge des trains en panne.

A plus long terme, la fiabilité des dessertes (« robustesse ») des IC normands impose la séparation physique de la circulation des trains Intercités et des trains Transiliens entre Paris et Mantes. **La cohabitation deviendra critique lors de la mise en service d'EOLE d'où l'urgence de la construction du tronçon Paris-Mantes-Evreux de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.** (voir 3.2 p.17)



#### 2.1.2 La desserte Paris-Caen à conforter

Comme le préconise le rapport « TET : Agir pour l'Avenir » (25 mai 2015) **la fréquence devra être renforcée entre Paris et Caen.** Le rapport complet est consultable sur notre site [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr), l'annexe concernant la ligne Paris-Caen-Cherbourg est à la page 83/84 du rapport.

La desserte actuelle des dimanches après-midi entre Paris-Caen et Cherbourg est insuffisante et se traduit par des trains régulièrement en surcharge : Il n'y a que 4 trains seulement à 16h10, 17h45 avec changement à Caen, 19h10 et 20h45).

- Les trains de 16h10, 19h10, 20h45 bénéficient de correspondance pour rejoindre Saint-Lô et Coutances (pas possible au départ de 17h45),
- Le train partant à 17h45 est le seul à permettre de rejoindre Trouville-Deauville avec une correspondance à Lisieux,
- L'ajout d'un train serait possible en utilisant le sillon libre de 18h10 (circulation de l'IC 3317 du lundi au vendredi).

#### 2.1.3 Une valorisation touristique à développer

Le potentiel de clientèle touristique de la ligne pourrait être renforcé en ciblant la clientèle étrangère avec des produits tels que Normandie Impressionniste et les Plages du Débarquement (éventuellement combiné avec le Mont-Saint-Michel).



- La réversibilité pour simplifier l'exploitation en éliminant les manœuvres dans les gares terminus,
- L'affichage informatisé de la réservation,
- L'accouplage/découplage automatique rapide et fiable,
- Le confort Intercités (prises électriques, silence, absence de vibrations, pré-équipement WiFi, accessibilité handicapés...),
- Un service de plateaux-repas, servis à la place sur réservation au plus tard la veille du voyage, pourrait-être une offre proposée à la clientèle. Cette éventualité nécessiterait un espace de stockage et de préparation.

### 2.1.4 Renouvellement du matériel

L'enjeu à très court terme est la commande du nouveau matériel qui devra prendre la relève du matériel actuel (Voitures Corail rénovées et BB 15000) qui arrivera en fin de vie dans les 3 ans à venir.

#### Définition du besoin

Le nouveau matériel choisi pour renouveler les rames Corail sur Paris-Caen-Cherbourg (ainsi que sur Paris-Rouen-Le Havre) devra répondre à plusieurs spécifications tenant compte des contraintes particulières de l'exploitation de ces deux lignes :

- **La modularité indispensable pour répondre aussi bien aux besoins de fortes capacités liés aux pointes (journalières, de week-end, des vacances) que de capacités plus réduites en heures creuses et/ou sur certains tronçons de ligne,**
- **La longueur limitée des quais à Paris-St-Lazare et en gare de Rouen-Rive-Droite (290 m accueillant actuellement des rames de 11 voitures de 26,4 m),**
- Une vitesse de **200 Km/h**, avec des arrêts rapprochés,

Ces spécificités conduisent à un choix de matériel vraisemblablement différent de celui qui sera nécessaire pour les autres lignes IC (Paris-Clermont-Ferrand, Paris-Limoges-Toulouse, Bordeaux-Marseille).

Pour la facilité de gestion du parc et la rationalité de la maintenance, il paraît souhaitable d'avoir un parc homogène sur Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre.





### **V 200 au lieu de V 250 Km/h : un choix n'impactant pas l'avenir**

Les matériels aptes au 200 km/h, ne devant pas répondre aux normes européennes concernant les trains à grande vitesse, disposent de très bonnes qualités d'accélération et d'accès larges qui permettent des descentes/montées très rapides autorisant des temps d'arrêt très courts.

Une vitesse supérieure à 200 km/h impose le respect de normes techniques beaucoup plus contraignantes qui génèrent des coûts d'investissement et de maintenance beaucoup plus élevés.

Les contraintes de résistance des structures de caisses ne permettent que des portes plus étroites qui augmentent ainsi les temps d'échange (descente / montée). L'accélération est aussi plus faible.

Au final, les gains de temps permis par une vitesse de 220 à 250 km/h sur des tronçons courts sont insignifiants voire nuls malgré des coûts nettement plus élevés.

Ces données sont observées aussi bien en Suède (où sur une infrastructure apte au 250 km/h les trains ne circulent qu'à 200 km/h), qu'en Autriche (relation Vienne-Salzburg 320 km où cohabitent les deux types de circulation sans gain de temps significatifs pour les trains circulant à plus de 200 km/h)

De plus, à quoi sert-il de faire des pointes à plus de 200 km/h si les détentes horaires aux 100 km sont allongées et si les délais de correspondances ne sont pas optimisés ?

Ce nouveau matériel qui prendra la relève des Corail sera amené à circuler au-delà de 2030 sur la LNPN. Il pourra alors assurer les relations de cabotage, laissant les relations les plus rapides aux éventuels futurs matériels aptes à de plus hautes vitesses, ou être déployé sur d'autres relations.

### **Capacité des rames et modularité.**

Les actuelles les rames « blocs » de 10 voitures « Corail » offrent une capacité de 800 places et sont trop justes sur les trains de pointes mais sur-capacitaires en heures creuses.

**Les nouvelles rames devront offrir une capacité au moins équivalente pour faire face aux besoins actuels. Une capacité d'au moins 900 places serait plus adaptée pour mieux répondre aux besoins des pointes dans un futur proche.**

L'adaptation aux besoins de capacités variables (pointes, heures creuses, sections terminales des lignes) impose l'utilisation de rames courtes circulant en unité simple (US) ou en unité multiples (UM) soit rames doubles (2 éléments de 145 mètres = UM2) ou rames triples (3 éléments de 95 mètres= UM3).

### **De nouvelles destinations sans changement**

Ces automotrices, modulables, électriques, aptes à 200 km/h offriront des possibilités nouvelles. Outre les relations Paris-Caen-Cherbourg, il serait intéressant de créer en matinée et en soirée des relations directes entre Paris-Caen et Saint-Lô-Coutances voire Granville par coupure d'un élément à Caen sur une relation Paris-Cherbourg selon le schéma suivant :

- Avec l'élément de tête : les relations Paris-Caen-Carentan-Valognes-Cherbourg, avec un gain de temps lié à la suppression des arrêts de Bayeux et Lison.
- Avec l'élément de queue : les relations directes (sans changement) Paris-Caen-Bayeux-Lison-St-Lô-Coutances-Granville. Ces trains viendraient en remplacement d'actuels trains TER Caen-Coutances en correspondance à Caen et pourraient donc circuler sous le régime TER de Caen à Coutances (voire Granville). Il doit en résulter des gains de temps et de confort (pas de changement à Lison) et une augmentation de la fréquentation.

La mise en œuvre de ce type de desserte nécessite l'électrification du tronçon à voie unique Saint-Lô-Coutances. Le prolongement jusqu'à Granville permettrait de bénéficier des équipements de nettoyage des rames et de la maintenance dans le nouveau technicentre.

Le même type de schéma de desserte pourrait être appliqué sur Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Rouen-Dieppe.

L'ADPCR et la FNAUT ont comparé les trains V200 d'Alstom et de Bombardier, construits en France, dont vous trouverez les caractéristiques en annexe 4, p.26.



## 2.2 La ligne Paris-Granville et la desserte directe du Mont-Saint-Michel via Pontorson

### 2.2.1 Maintien de la desserte actuelle à 5 A/R quotidiens

La mise en service des 15 rames Régiolis et de l'atelier de maintenance de Granville financés par la région Basse-Normandie, les travaux de rénovation des voies en cours, et la signature de la convention entre la région et l'Etat garantissent le service actuel jusqu'en 2030 à savoir **5 A/R qui donc ne doivent en aucun cas être remis en question.**



### 2.2.2 Relation directe Paris-Folligny-Pontorson-Le Mont-Saint-Michel

Il faut que la Normandie obtienne la desserte directe de Paris à Pontorson via la ligne Paris-Granville pour offrir une alternative régionale d'accès au Mont-Saint-Michel actuellement entièrement capté par la Bretagne via le TGV et des liaisons autocars Rennes-Le Mont. Cette desserte d'une destination emblématique de la Région, avec un seul changement à Pontorson par les nouvelles rames Régiolis, renforcerait la fréquentation de la ligne Paris-Granville, améliorant sa performance économique.

La gare de Paris-Vaugirard sera rebaptisée Paris-Montparnasse-Normandie (Paris-Vaugirard n'évoquant rien pour les touristes).

La création d'un terminus en gare de Pontorson est prévue pour l'horizon 2020. SNCF devra commercialiser

correctement cette nouvelle offre concurrente du TGV via Rennes !

Le potentiel touristique de la relation Paris-Le Mont-Saint-Michel justifierait un arrêt en gare de Versailles-Chantiers afin de capter les visiteurs du château de Versailles.

A partir de l'été 2016, une desserte normande quotidienne Paris-Le Mont-Saint-Michel sera mise en place avec une correspondance à Villedieu-les-Poêles avec un autocar « grand tourisme » à destination de la Caserne. L'offre intégrera le transport et l'entrée pour la visite de l'abbaye, voire d'autres prestations (restauration, nuitée...) L'ADPCR sera vigilante pour que cette solution reste temporaire dans l'attente de la création du terminus à Pontorson qui permettra la réception de trains directs depuis Paris.

### 2.2.3 Ouverture à la concurrence par délégation de service public

Dans l'hypothèse où SNCF voudrait sortir la ligne Paris-Granville du périmètre TET, l'ADPCR ne serait pas opposée à son transfert vers les Régions (TER) dans la mesure où l'accès à Paris reste garanti, avec éventuelle mise en concurrence de SNCF (délégation de service public).

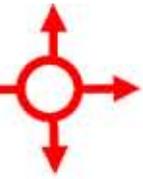
## 2.3 La connexion de la Basse Normandie au réseau TGV : des correspondances avec le TGV dans les gares de Mantes-la-Jolie et Versailles-Chantiers

L'ADPCR restera vigilante sur le maintien de l'arrêt de l'IC 3338 Caen-Paris du matin à Mantes-la-Jolie pour assurer la correspondance avec le TGV 5316 Le Havre-Lyon-Marseille et de l'IC 3355 Paris-Caen le soir pour relever la correspondance du TGV 5376 Marseille-Lyon-Le Havre.

Pour établir des correspondances avec cette même paire de TGV arrêtant à Versailles-Chantiers, l'ADPCR demande l'arrêt de l'IC 3410 Granville-Paris du matin et de l'IC 3451 Paris-Granville du soir à Versailles-Chantiers.

# Normandie ferroviaire : propositions de l'ADPCR





Noeuds de correspondances normands majeurs.

Métropoles et villes reliées à ces noeuds majeurs.

Lignes électrifiées

Tronçons à électrifier :

1) Saint-Lô – Coutances – Granville (un centre de maintenance à Granville).

2) Elbeuf – Serquigny (un parc électrique régional efficient)

3) Malaunay – Dieppe (un Paris-Dieppe direct).

Liaison routière régionale (Caen – Aéroport-Deauville-Normandie – Le Havre).

Desserte directe Paris-Le Mont-Saint-Michel via Pontorson.

Desserte des Plages du Débarquement

Gares de correspondances à officialiser.

Point de croisement à prévoir entre Saint-Lô et Coutances.

## 3. AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES

### 3.1 Des électrifications complémentaires

**La Normandie est, juste devant la Corse, l'avant-dernière région pour la proportion de son réseau électrifié** par rapport au linéaire exploité (classement des 13 nouvelles régions créées au 1er janvier 2016). **Avec 41,2 % la région est à 13 points en dessous de la moyenne nationale.**

Actuellement, 71 % des trains-km du TER de Basse-Normandie sont assurés en traction diesel ! Cette proportion figure parmi les plus élevées des régions françaises, à mettre en relation avec 37,5 % seulement du réseau électrifié.

Pourtant la Normandie est une région productrice importante d'électricité (centrales nucléaires de Penly, Paluel, Flamanville) couvrant quasiment 300 % de sa consommation en 2013 (363 % pour la Haute-Normandie et 176 % pour la Basse-Normandie) et représentant globalement près de 15 % de la production nationale. Voir tableau annexe 3, p. 23.

Cette situation n'est pas satisfaisante et appelle un plan d'investissement indispensable pour l'avenir de nos territoires dans un contexte de concurrence économique sévère. Davantage de trains électriques, c'est moins de diesel consommant une énergie non renouvelable et producteur de CO2.

#### 3.1.1 Historique des électrifications du réseau en Normandie

Depuis l'électrification de l'artère Paris-Rouen-Le Havre en 1966/1967 et celle de la radiale Paris-Caen-Cherbourg et de son antenne Lisieux-Trouville-Deauville, en 1996, seuls quelques modestes compléments ont été électrifiés.

Lignes électrifiées	Longueur	Année de mise en service
Paris-Rouen-Le Havre	228 km	1966/67
Rouen-Amiens	111 km doubles-voies	1984
Mantes-Caen-Cherbourg et l'antenne Lisieux-Trouville Deauville	314 km doubles-voies dont 198 km en Basse-Normandie + 30 km voie unique Lisieux-Trouville	1996
Lison-Saint-Lô	18 km voie unique	2006
Motteville- Montérolier Buchy  (lien avec fret de Port 2000)	36 km voie unique	2008
Oissel (bifurcation) -Elbeuf	8 km doubles-voies	2014
Gisors-Serqueux	51 km de doubles-voies	engagé - 2019 ?

Ce réseau électrifié est peu rationnel dans la Normandie réunifiée puisque le matériel électrique ne peut pas circuler sur le tronçon Serquigny-Elbeuf qui relie les deux grandes radiales. Fin 2013, les relations directes Intercités Dieppe-Rouen-Paris ont été supprimées à cause des contraintes liées au changement de traction en gare de Rouen-Rive-Droite et du manque d'engins diesel disponibles.

#### 3.1.2 Des électrifications à engager à court terme

Des électrifications complémentaires du réseau offrirait de nouvelles opportunités de dessertes directes avec les futures rames TET qui seront mises en service sur Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg. Elles permettraient également une meilleure valorisation du matériel TER électrique de la région.

##### • **Saint-Lô - Coutances - Granville** **(56 km voie unique + 15 km de doubles-voies soit 86 km)**

L'électrification du tronçon Saint-Lô-Coutances-Granville valoriserait le parc TER électrique en éliminant de nombreuses circulations en traction diesel sous caténaires entre Coutances et Caen. De plus, elle permettrait des relations directes du Centre-Manche avec Paris en accouplant ou découplant un élément en gare de Caen sur des relations Paris-Caen-Cherbourg.

L'électrification jusqu'à Granville (Coutances-Granville 42 km) présente l'avantage de pouvoir assurer l'entretien des rames (ravitaillement en eau des toilettes, ménage) et la maintenance à l'atelier de Granville ouvert en 2015.

Caen-Coutances-Granville serait pris en charge par un matériel homogène 100% électrique, facilitant la construction des grilles horaires.



**L'électrification complémentaire du tronçon Coutances-Folligny-Granville permettrait aux IC Paris-Argentan-Granville assurés par les automoteurs Régiolis bi-modes de pouvoir circuler en traction électrique entre Granville et Folligny.**

**La traction diesel serait ainsi éradiquée de la gare de Granville, supprimant bruit et pollution faisant l'objet de doléances récurrentes de la part des riverains.**

L'ADPCR attire l'attention du conseil régional, du conseil départemental de la Manche et de SNCF Réseau pour que le futur pont de Belval construit lors de la suppression prévue du passage à niveau n°29 soit bien au gabarit électrification.

L'ADPCR demande que l'électrification du tronçon St-Lô-Coutances-Granville soit inscrite par avenant dans l'actuel CPER pour être opérationnelle lors de la mise en service des futures automotrices Paris-Cherbourg (voir 2.1.4)

• ***Malaunay-Le Houlme - Dieppe***  
***(11 km doubles-voies et 39 km voie unique soit 61 km)***

L'électrification du tronçon Malaunay-Dieppe permettrait d'assurer l'ensemble de la desserte TER avec des automotrices électriques et de rétablir des relations TET directes entre Paris et Dieppe. Le matériel bimoto de BGC et Régiolis pourrait être réaffecté à d'autres relations telles que Rouen-Caen-Rennes en grande partie sous caténaires.

• ***Elbeuf - Serquigny***  
***(49 km de doubles-voies soit 98 km)***

L'électrification de la ligne Elbeuf-Serquigny éliminerait un hiatus au milieu d'un réseau électrifié et rendrait plus efficiente l'utilisation du parc de matériel électrique régional en facilitant sa circulation entre les deux grandes radiales et les deux pôles Caen et Rouen. La traction diesel pourrait être bannie de la gare de Rouen Rive-Droite, au grand bénéfice de la qualité de l'air et de la santé.



L'électrification de ce tronçon garde sa pertinence même avec le projet de la LNPN car il subsistera une desserte TER indispensable sur le réseau actuel, complémentaire aux trains rapides Caen-Rouen via la nouvelle ligne. Cette électrification aurait en outre un intérêt pour la création d'une rocade ferroviaire fret contournant l'Île de France, tel que préconisé par le Grenelle de l'Environnement. La traction électrique serait intégrale entre le Nord et l'Est jusqu'à Mézidon.

L'ensemble des électrifications proposées par l'ADPCR totalise 245 km de voies soit moins que l'équivalent de celle de Caen à Cherbourg réalisé en 1996 (264 km de voies). Le trafic des lignes concernées justifie ces électrifications.

L'ADPCR demande que les études soient engagées sans attendre, ce qui nécessite une intégration par avenant au CPER 2015

## 3.2 Ligne Nouvelle Paris-Normandie : section Paris-Mantes-Evreux

**L'ADPCR est en plein accord avec la FNAUT Normandie qui demande que la section Paris-Mantes-Evreux de la LNPN, priorité des priorités, soit réalisée avant l'horizon 2030 :**

La mise en service d'Eole (RER E de Hausmann-Saint-Lazare vers la Défense et Mantes) est essentielle pour l'Île de France, avec un renforcement des dessertes.

Mais, compte-tenu de la saturation actuelle de cet axe, la récupération des sillons actuels des trains Intercités Normandie pour des RER impose la construction de la section Paris-Mantes-Evreux de la LNPN de manière simultanée avec EOLE, les deux projets étant liés.

L'ADPCR considère comme fondamentale la construction d'une gare de passage à la Défense, en maintenant le terminus à la gare de Paris-Saint-Lazare.

## 3.3 Un point de croisement entre Saint-Lô et Coutances

Au niveau des infrastructures, en complément des grands chantiers engagés, l'ADPCR défend la création d'un **point de croisement entre Saint-Lô et Coutances** (voie unique 30 km sans possibilité de croisement) pour faciliter la construction des horaires en supprimant une très forte contrainte sur un tronçon chargé.



## 3.4 Renouvellement de voies

De grands chantiers sont engagés sur la ligne Paris-Granville, Mézidon-Le Mans et Paris-Cherbourg. Ces investissements sont essentiels pour l'avenir du transport ferroviaire dans notre région.

**L'ADPCR rappelle qu'un tronçon de l'axe Caen-Rennes, la section Belval-Coutances-Quettreville, de 15 km, reste à renouveler.** Si le renouvellement des traverses est acté pour 2017 entre Belval et Coutances, rien n'est encore prévu pour la section de Coutances à Quettreville.

## 4. TARIFICATION ET SERVICES AUX UTILISATEURS DU TRAIN

### 4.1 Tarification

Les tarifications mises en place dans les deux régions actuelles ne sont pas homogènes, il est indispensable de les harmoniser en retenant les meilleures afin d'assurer le remplissage des trains et de lutter contre le covoiturage vers lequel se tourne un nombre important de voyageurs, notamment les jeunes et aussi les seniors qui commencent à utiliser ce nouveau mode de déplacement au détriment des transports publics lorsqu'ils existent.



En outre, la compétence de l'organisation des transports interurbains étant transférée des départements aux régions, les lignes départementales doivent être intégrées au réseau régional avec application d'une tarification à discuter avec les associations représentatives des usagers : FNAUT, ADPCR...



### Effacement du Calendrier Voyageurs

Si l'on peut comprendre que cette disposition permet une meilleure répartition des voyageurs dans les trains afin d'éviter les surcharges au moment des pointes de trafic, elle n'est absolument pas appropriée aux lignes à desserte minimale.

Par exemple, l'utilisateur d'Avranches, titulaire d'une carte sénior, souhaitant passer la journée à Caen se verra pénalisé à l'aller et au retour, départ à 7h02 (période blanche de 6h30 à 8h00), retour à 17h29 (période blanche de 17h00 à 18h30).

Sa réduction ne sera que de 25% au lieu de 50%. Afin de ne pas dissuader ces usagers, il est indispensable que tous les trains circulant entre Pontorson et Coutances soient accessibles avec des billets correspondant à la période bleue.

L'ADPCR milite pour l'effacement de la période blanche du calendrier « voyageurs » pour les usagers prenant le train entre Pontorson et Coutances en raison du faible nombre de circulations.

### 4.2 Réserve dans les TET

L'ADPCR se prononce contre la réservation obligatoire et souhaite qu'elle soit seulement facultative comme actuellement. Cependant, si pour le motif d'une meilleure répartition des voyageurs dans les trains (exemple le dimanche soir à Granville ou Trouville-Deauville vers Paris), elle était imposée par SNCF pour certains trains, il faudrait être ferme et exiger :

- l'installation de bornes échange-minute dans toutes les gares,
- la possibilité de voyager debout dans la mesure où toutes les places sont réservées.





### 4.3 Billets utilisables dans tous les trains, qu'ils soient Intercités ou TER

Pour une desserte harmonieuse du territoire national, il est indispensable que les billets restent valables quel que soit le type de train, Intercités ou TER, comme c'est le cas actuellement. L'usager n'a pas à se préoccuper du transporteur qui assure telle ou telle liaison. L'accès facile aux trains est essentiel pour l'attractivité du transport public.



En plus, le système de tarification doit respecter deux grands principes :

- Le maintien de l'intégration tarifaire, c'est-à-dire de l'utilisation du barème kilométrique et de sa dégressivité avec la distance pour le calcul du prix du parcours en TER effectué en complément d'un voyage en train de Grandes Lignes. Aujourd'hui, un avantage commercial pour les trajets à longue distance est accordé par la SNCF qui, par exemple, facture un trajet TER Caen-Coutances en corres-

pondance avec un Intercités Paris-Caen en tenant compte des km déjà effectués avec Intercités.

- Le maintien de la validité des abonnements nationaux et des cartes de réductions commerciales du réseau national sur l'ensemble des TER.

### 4.4 Des mesures draconiennes contre la fraude

L'ampleur de la fraude sur les trains entre Paris et Evreux, voire Caen devient problématique. Outre le manque à gagner très important pénalisant l'équilibre financier de la ligne, la fraude entraîne une surcharge des trains et souvent le manque de places assises pour les voyageurs en situation régulière.

La fraude est même devenue une dérive pratiquée par des personnes effectuant les trajets domicile-travail.

Les contrôles ne sont pas suffisamment fréquents et devant l'ampleur du phénomène, les contrôles classiques ne sont plus efficaces.

L'ADPCR demande à la SNCF de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour mettre un coup de frein décisif à ce phénomène, même si les solutions ne sont pas simples.



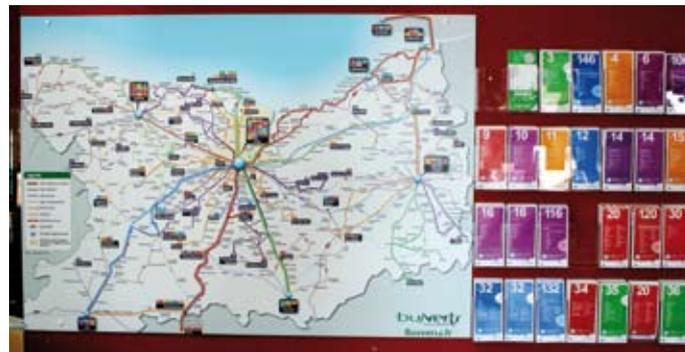


## 4.5 Intermodalité

### 4.5.1 Affichage et téléaffichage dans les gares

Le conseil régional devra œuvrer pour que toutes les gares bénéficient de l'installation d'un système de téléaffichage des départs et arrivées de l'ensemble des relations routières qui la desservent, actuelles lignes départementales et futures lignes de cars « Macron ». Dans les agglomérations desservies par un réseau de transport urbain, l'affichage des départs sur les différentes lignes compléterait le dispositif d'information multimodale.

Le conseil régional devra également obtenir l'affichage et la mise à disposition des fiches horaires des lignes routières régionales dans les gares.



### 4.5.2 Nouvelles gares routières

Toute nouvelle gare routière devra être construite à proximité immédiate de la gare ferroviaire pour constituer un pôle multimodal. La contribution financière des nouveaux opérateurs des lignes de car longues distances est impérative : on ne peut pas laisser faire du dumping sur les prix des billets et laisser financer les nouvelles gares routières uniquement sur des fonds publics !



### 4.5.3 La création d'un pôle d'échange multimodal à Pontorson

Pour une meilleure desserte du Mont-Saint-Michel, il est urgent de créer un point de correspondance entre les trains, les cars départementaux, les navettes Pontorson-Le Mont et les cars des lignes routières bretonnes en provenance de Rennes et de Dol dont ce devra être le terminus.



## 4.6 La SNCF et les transports départementaux complémentaires

« La prochaine étape est le service porte-à-porte. Nous ne pouvons pas proposer que des trains, nous devons aussi prendre en compte les quelques kilomètres qui restent à parcourir. Donc nous devons proposer des vélos, des voitures électriques, des services de covoiturage, etc. Tout sauf les avions. »

Si cette citation de M. Guillaume Pépy au Financial Time est fidèlement retranscrite, elle oublie de manière sidérante l'ensemble des services routiers départementaux qui vont être pris en charge par les conseils régionaux. Ces perspectives devraient amener la SNCF à les intégrer dans ses services de ventes de billets. Le voyageur disposerait ainsi d'un billet unique de bout en bout :

- Paris-Valognes-Carteret
- Paris-Coutances-Agon-Coutainville
- Paris-Villedieu-les-Poêles-Avranches
- Paris-Valognes-Saint-Vaast-la-Hougue
- Paris-Bayeux-Port-en-Bessin
- Paris-Caen-Falaise
- Dieppe-Caen-Vire etc...

De nombreuses liaisons en correspondance sortiraient de leur isolement et deviendraient visibles grâce à Internet. Bien évidemment, cela nécessite d'organiser l'ensemble des correspondances des lignes routières avec les trains. Un beau chantier en perspective pour la SNCF et les conseils régionaux !

La France commencerait à prendre des allures de Suisse... les bonnes idées ne sont-elles pas à copier ? Allez, M. Pépy encore un effort et vous allez mettre en place un vrai service porte-à-porte !



## 4.7 Les voyageurs avec un vélo

De plus en plus d'usagers accèdent au train avec leur vélo.

Pour les usagers réguliers, quand la grille de desserte comporte des relations assurées par autocar, il faut envisager des adaptations pour que les cars puissent transporter les vélos, comme c'est déjà le cas dans certaines régions françaises et en Autriche par exemple. Ce service doit être disponible à longueur d'année.



De nombreuses relations sont également concernées par les touristes, plages du Débarquement, Mont-Saint-Michel... Là, l'offre actuelle n'est pas satisfaisante car l'espace vélo dans les trains est trop limité et difficile d'accès (crochets dans les TER ou stockage côte à côte dans les Régiolis).



Il n'est pas rare que des usagers soient refusés donc ceci nuit aussi à l'attractivité du réseau et donne une image négative de notre région voire de notre pays. Dans l'attente de l'aménagement d'espaces plus spacieux, ne serait-il pas possible de proposer une réservation pour les usagers se déplaçant avec leur vélo ?

Pour des usages quotidiens et pour limiter le transport dans les trains, l'aménagement d'un local sécurisé pour les vélos dans les principales gares serait utile.



## 4.8 Produits touristiques sur les Plages du Débarquement

### *Liaison estivale «Plages du Débarquement»*

A l'instar de la ligne Baie qui fonctionne l'été entre Granville et Saint-Malo, l'ADPCR demande la mise en place d'un « pass » permettant aux touristes de découvrir les plages du Débarquement, en utilisant les TER Caen-Cherbourg et certaines lignes des réseaux Bus Verts du Calvados et MANEO de la Manche.

De plus, comme ce sera le cas à partir de juillet 2016 à destination du Mont-Saint-Michel, la vente de produits complets «clés en main», incluant le transport par train et autocars plus des visites, de la restauration et des nuitées pourrait être envisagée afin de capter notamment une clientèle au départ de Paris notamment les touristes asiatiques qui sont de plus en plus nombreux dans notre pays.



## 4.9 Etat des voies et des quais dans les gares

L'état d'entretien des voies et des quais des gares et en particulier de la gare de Caen est lamentable et donne aux touristes français et étrangers une bien piètre image de notre belle région !

L'usage des produits phytosanitaires herbicides est devenu très réglementé pour la protection de la qualité de l'eau. Particuliers, collectivités et entreprises doivent trouver de nouvelles solutions pour assurer l'entretien des espaces. La SNCF n'échappe pas à ces exigences de protection de l'environnement et se doit de trouver la solution pour éliminer une végétation envahissante.



Quant aux débris de toutes sortes, s'ils sont le résultat de l'incivilité de certains de nos concitoyens, ils n'ont pas vocation à s'accumuler et transformer les voies en décharge. La SNCF doit la aussi prendre les moyens de redonner à la gare de Caen et aux autres gares la propreté attendue.



## ANNEXE 1

### Le TER normand en quelques chiffres et palmarès des régions

(Données 2013 – source La Vie du Rail n°3526 du 3 juillet 2015)

	Km lignes TER fer	Nombre de gares	Péages M d'€	Charge TER		Offre fer Trains-km	Fréquentation Milliers de voyageurs-km
				Millions d'€	€ / hab		
Basse-Normandie	681	49	9 (estimation)	76,07	64,57	3 731 670 71 % diesel	183 549
Haute-Normandie	590	70	14,3	95,46	95,46	3 494 492	254 565
<b>Normandie</b>	<b>1271</b>	<b>119</b>		<b>171,53</b>		<b>7 226 162</b>	<b>438 114</b>

	Taux de réalisation % = Fiabilité du service		Régularité %	
	2012	2013	2012	2013
Basse-Normandie	98,45	96	93,5	93,02
Haute-Normandie	98,7	98	96,2	94,47 2è
<b>Le meilleur</b>	99,42 Bretagne	99,27 Bretagne	96,43 Bretagne	96,14 Alsace
<b>Le moins bon</b>	91 Aquitaine	89 Auvergne NC* Aquitaine	83,02 PACA	85,80 PACA NC* Lorraine

\* Non connu

## ANNEXE 2

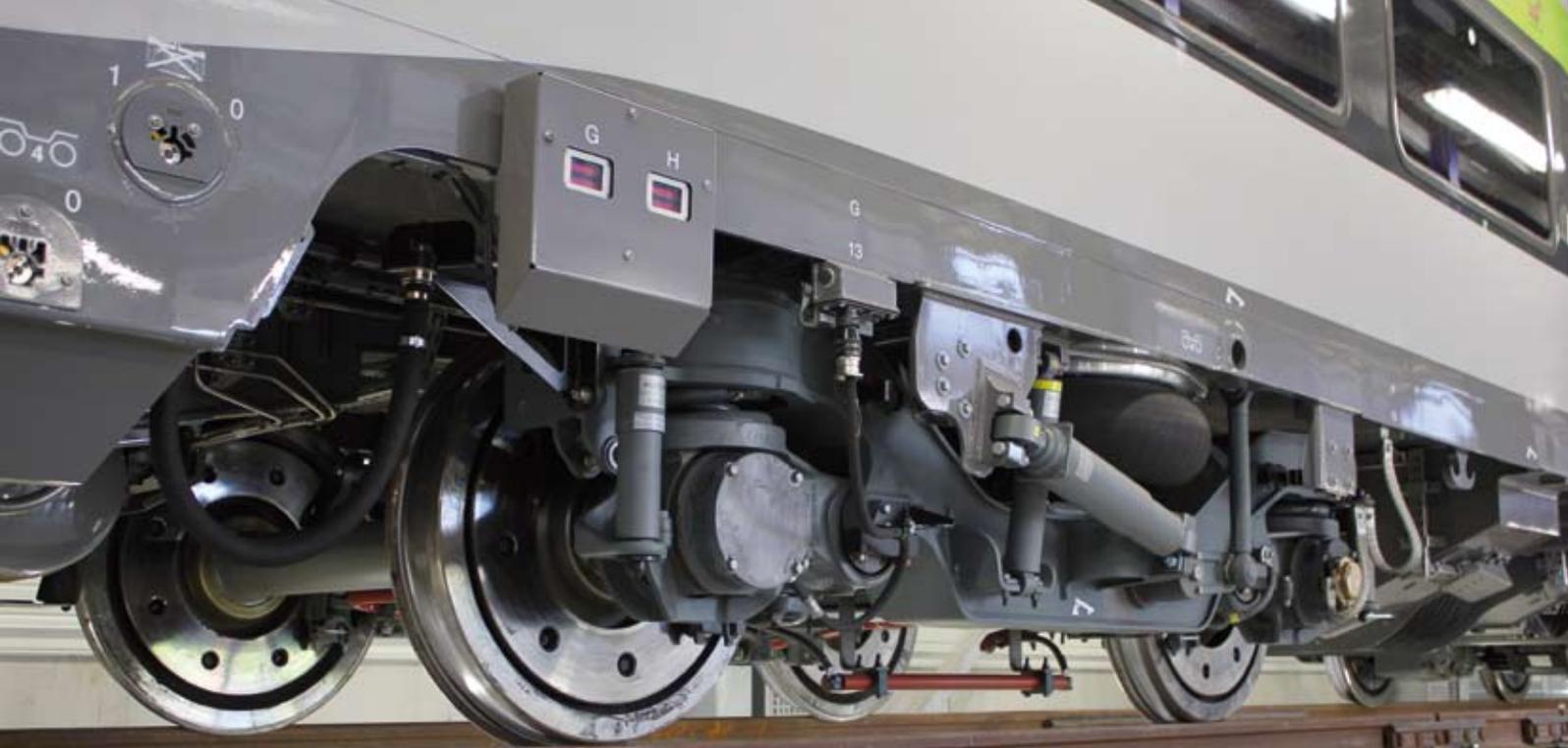
### Rapprochement entre % km réseau ferroviaire électrifié et taux de couverture de la consommation électrique pour les nouvelles régions

Année 2013	Réseau ferré par région (1)			Electricité en GWh (2)			
	total km exploités	km électrifiés	% km électrifiés	production totale	production % du total métropole	consommation totale	taux couverture des besoins
Île-de-France	1 823	1 628	89,3	5338	10,1	72214	7,4
Pays de la Loire	1 326	868	65,5	8012	1,5	25556	31,4
Nord-Pas-de-Calais-Picardie	2 916	1 747	59,9	44728	8,1	49468	90,4
Alsace Champagne Ardennes Lorraine	3 944	2 251	57,1	104240	18,9	43833	237,8
Bourgogne-Franche-Comté	2 830	1579	55,8	2712	0,5	20602	13,2
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 335	738	55,3	19043	3,5	38453	49,5
Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon	2920	1601	54,8	36835	6,7	35470	103,8
<b>France métropolitaine</b>	<b>29 588</b>	<b>16 116</b>	<b>54,5</b>	<b>550443</b>		<b>456912</b>	<b>120,5</b>
Bretagne	1 148	621	54,1	2768	0,5	20391	13,6
<b>France hors Ile de France</b>	<b>27 765</b>	<b>14 488</b>	<b>52,2</b>				
Centre	2 088	1 087	52,1	70788	12,9	18351	385,7
Rhône-Alpes-Auvergne	3802	1815	47,7	125110	22,7	61876	202,2
Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes	3615	1518	42,0	50051	9,1	40101	124,8
<b>Normandie</b>	<b>1609</b>	<b>663</b>	<b>41,2</b>	<b>79429</b>	<b>14,4</b>	<b>27342</b>	<b>290,5</b>
Corse	232	0	0,0	1572	0,3	1922	81,8

(1) source INSEE - (2) Statistiques RTE Gigawatt Heure

## Parc du matériel TER de Basse et Haute-Normandie et Intercités Paris-Granville

Série	Mode de traction	Basse-Normandie	Haute Normandie	Total Normandie
 <b>X 4750</b> (2 caisses)	diesel	6	6 (en fin de vie)	
 <b>X 4900</b> (3 caisses)	diesel		12 (en fin de vie)	
 <b>X 72500</b>	diesel	19 Intercités Paris Granville et desserte Caen-Le Mans-Tours. En cours de remplacement par rames Régiois		<b>7</b> rénovés pour parc TER
 <b>X 73500</b> (monocaisse)	diesel	11	14	<b>25</b>
 <b>X 76500</b> (XGC 3 caisses)	diesel	14		<b>14</b>
 <b>Z 26500</b> (ZTER 2 niveaux)	électrique		16	<b>16</b>
 <b>Z 27500</b> (ZGC 3 ou 4 caisses)	électrique	9 (4 caisses)	21 (moins 3 loués et 1 réparation différée)	<b>26</b>
 <b>BB 17000</b>	Locomotive électrique (Traction rames 2 niveaux)		2 Circulent sur Paris - Serquigny	<b>2</b>
 <b>B 82500</b>	bimode électrique/ diesel		9 (4 caisses)	<b>9</b>
 <b>B 84500</b> Régiois	bimode électrique/ diesel	15 en cours de livraison Remplacement des X 72500 sur Paris-Granville Financement région Basse-Normandie	10 en cours de livraison Remplacement des X 4750 et X 4900	<b>25</b>



## **Maintenance des Régiolis à Granville**

L'ADPCR pose la question de la pertinence de regrouper la maintenance de l'ensemble du parc des 15 + 10 rames Régiolis de la nouvelle région au Technicentre de Granville. Sous réserve de la capacité opérationnelle de cet atelier à accueillir 10 engins supplémentaires, il conviendrait d'engager régulièrement les Régiolis de Rouen sur des A/R Rouen-Caen-Coutances-Granville pour éviter des acheminements à vide. Ce regroupement offrirait des assurances sur la qualité de la maintenance par des agents spécialisés disposant des équipements appropriés pour cette série d'engins.

## **Rénovation des autorails X 72500**

7 autorails X 72500 vont être conservés dans le parc TER. Ils doivent bénéficier d'une modernisation salubre.

***L'ADPCR attire l'attention sur la nécessité de :***

- Revoir l'insonorisation générale,
- Changer le groupe de climatisation trop bruyant,
- Changer les portes d'accès aux compartiments et celles des intercirculations en installant des modèles silencieux,
- Prévoir un espace de grande capacité pour les vélos et poussettes ,
- Installer des prises électriques pour tous les sièges.



## ANNEXE 4

L'ADPCR et la FNAUT ont comparé deux propositions de deux industriels **fabriquant en France** et ayant globalement les mêmes fournisseurs, sachant qu'il existe aussi d'autres constructeurs européens.

- Alstom qui propose le « Coradia LinerV200 », dérivé du Régiolis, assemblé à Reichshoffen,
- Bombardier qui offre l'OMNEO Premium, sur une base Regio 2N construit à Crespin.

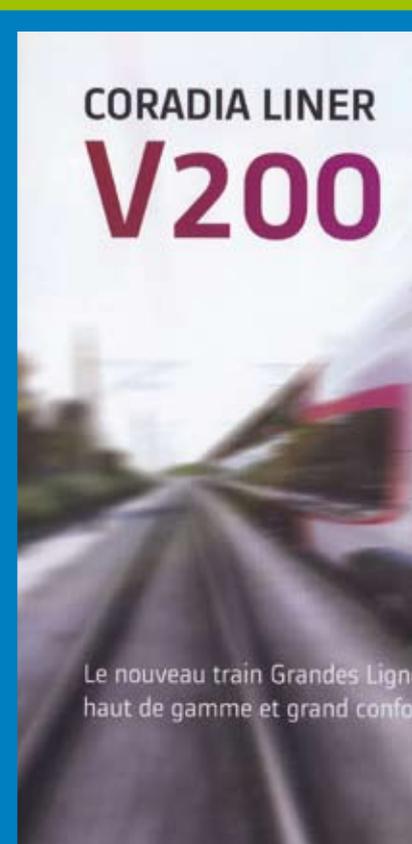
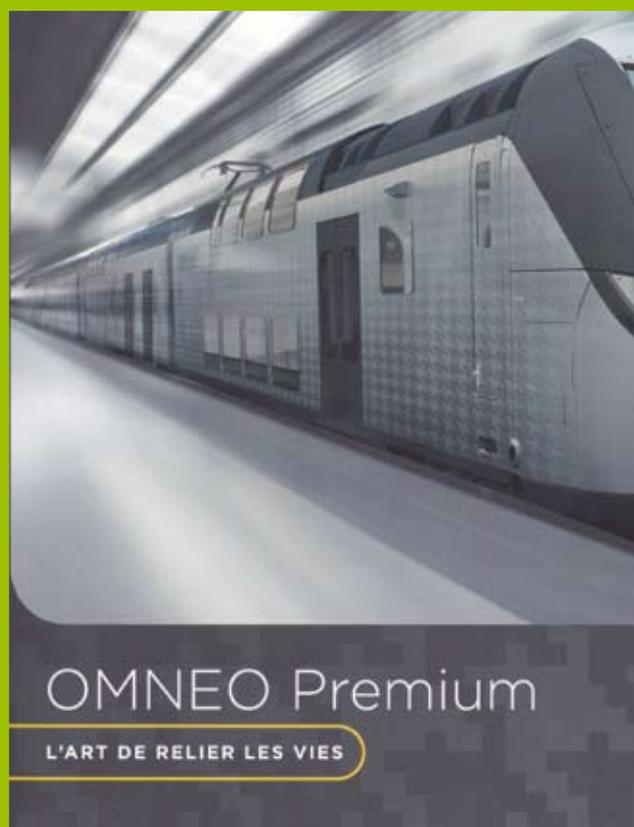
### OMNEO Premium - Bombardier

#### LES POINTS FORTS

- Existe déjà en version V200 en aménagement régional (en exploitation en région Pays de la Loire),
- Parc Regio 2N existant dans plusieurs régions (Bretagne...),
- Forte modularité compatible avec les quais de Paris-Saint-Lazare et Rouen,
- Exploitation en unités multiples (UM),
- 2 possibilités :
  - UM 2 : 2 éléments de 145 m
  - UM 3 : 3 éléments de 95 m,
- Forte capacité, même en version Intercités (intervalle entre les sièges plus important),
- 1 élément longueur 95 m : 320 places,
- 2 éléments (UM2) : 640 places assises (homologué en avril 2015),
- 3 éléments (UM3): 960 places assises soit 3,35 places par mètre linéaire (homologation prévue en 2016),
- Portes accès larges (1,60 m),
- Portes de séparation entre les plates-formes et les compartiments voyageurs,
- Pourrait se décliner en version régionale pour des relations Paris-Evreux-Serquigny-(Lisieux) ou Paris-Rouen,
- UM3 beaucoup de souplesse d'exploitation. Possibilité de trains à doubles destinations, possibilité d'adaptation de la capacité des trains pour les parcours terminaux (ex UM3 jusqu'à Caen et US de Caen à Cherbourg, une UM2 pouvant repartir de Caen vers Paris...), rationalisation de l'utilisation du parc,
- Assouplissement possible de l'exploitation de la gare de Rouen RD par disponibilité de la voie 4 pour des UM 2 (190 m) en flanc de pointe et en contre-pointe (moins de cisaillements des deux voies principales, possibilités de correspondances quai à quai pour Dieppe dans le sens dominant),
- Pourrait être commandé sur le contrat cadre en cours de trains Regio 2N, 860 trains dont 209 commandes par 10 régions (sous réserve de légalité).

#### LES POINTS FAIBLES

- Circulation moins aisée des personnes à mobilité réduite liée à la présence d'escaliers,
- Pas de possibilité d'un service de vente ambulante.



Notre comparaison est axée principalement sur la qualité de service rendu aux usagers, capacité, confort, accessibilité en tenant compte :

- des contraintes imposées par la longueur des quais de la gare de Paris-St-Lazare,
- de la modularité permettant des dessertes directes impossibles actuellement et un taux de remplissage optimisé.

## Coradia V200 - Alstom



### LES POINTS FORTS

- Base « Regiolis » donc pièces et maintenances communes,
- Amélioration qualitative par rapport aux 34 « Coradia » commandés V 160,
- Confort Intercités,
- Portes d'accès larges,
- Portes de séparation entre les plates-formes et les compartiments voyageurs,
- Modularité possible en UM 2,
- Possibilité de trains à doubles destinations, possibilité d'adaptation de la capacité des trains pour les parcours terminaux (ex UM2 jusqu'à Caen et US de Caen à Cherbourg, une US pouvant repartir de Caen vers Paris ...), rationalisation de l'utilisation du parc,
- Circulation aisée des personnes à mobilité réduite (plancher bas continu),
- Possibilité de vente ambulante,



- Pourrait être commandé sur le contrat cadre en cours de trains Coradia V160 (sous réserve de légalité).

### LES POINTS FAIBLES

- N'existe pas encore en version V200,
- Rames à un seul niveau : capacité plus faible que les rames actuelles dans la limite de la longueur des quais de Paris-St-Lazare, 660 places dans 290 m maxi soit 2,3 places par mètre linéaire (encore moins de places en système UM 3, car perte de place due aux 6 cabines de conduites).

# L'ADPCR vous propose une vision ambitieuse mais réaliste de l'avenir du transport ferroviaire et de l'intermodalité dans la Normandie réunifiée.

## Un constat...

Malgré les efforts engagés par les conseils régionaux pour le TER et les départements pour les services routiers, l'usager des transports publics ferroviaires et routiers en Normandie est confronté aujourd'hui à :

- des trains Intercités dont la qualité de service s'est fortement dégradée,
- un réseau ferroviaire le moins électrifié de France (hors Corse) alors que la Normandie produit 15 % de l'électricité française,
- des dessertes TER insuffisantes sur certaines relations et trop souvent effectuées par car,
- des correspondances ratées à quelques minutes ou des temps de correspondance longs qui rendent le trajet en train peu compétitif,
- un manque de coordination entre les trains et les services routiers,
- un accès difficile à Pontorson-Mont-Saint-Michel, pourtant l'une des toutes premières destinations touristiques de France,
- une tarification multimodale encore embryonnaire,
- un développement de la fraude qui pénalise le voyageur en règle et menace l'équilibre financier des lignes.

## Des propositions pour l'avenir...

L'ADPCR développe dans ce numéro spécial un certain nombre de propositions d'investissements et d'évolutions dans les dessertes pour que la Normandie de demain bénéficie de transports performants, respectueux de l'environnement, au service des usagers et du développement économique, notamment :

- des dessertes à repenser de Caen vers Coutances, Granville et Rennes, Rouen, Tours, Cherbourg, Le Havre et Paris, avec la mise en œuvre d'un vrai cadencement et de vrais nœuds de correspondances,
- les conditions pour un retour à une bonne qualité de service des trains Intercités entre Paris et Cherbourg,
- des préconisations pour le remplacement à très court terme des trains Corail à bout de souffle,
- le lancement urgent des travaux de la construction du tronçon Paris-Mantes-Evreux de la LNPN,
- un accès au Mont-Saint-Michel par une desserte directe de Pontorson via la ligne Paris-Argentan-Granville et les nouveaux trains « Régiolis »,
- l'engagement d'un plan d'électrification en particulier entre Saint-Lô, Coutances et Granville permettant de nouvelles dessertes directes depuis Paris et l'élimination des nuisances en gare de Granville ; l'électrification de Serquigny-Elbeuf et de Malaunay-Dieppe,
- la prise en charge des lignes routières départementales par le conseil régional, avec une mise en cohérence complète et une articulation avec les TER et les lignes urbaines (horaires, correspondance, tarification, téléaffichage multimodal dans les gares),
- la lutte contre la fraude.



Hôtel de Ville - BP 330  
50010 Saint-Lô cedex  
**Adresse email** : [adpcr.saint-lo@orange.fr](mailto:adpcr.saint-lo@orange.fr)

L'ADPCR édite 4 bulletins chaque année.  
Retrouvez toute notre actualité sur le site internet : [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)