

SERVICE ANNUEL 2022

Les demandes des associations d'usagers

Principe général

Le service doit répondre aux besoins de plusieurs types de clientèles :

- Voyageurs fréquents, abonnés, pour des relations domicile-travail ou études. Les modalités de l'organisation du travail sont en cours de forte évolution générant des besoins plus diversifiés : horaires décalés, travail à temps partiel, télétravail ...
- Voyageurs occasionnels pour des déplacements personnels pour raisons administratives, médicales, achats, loisirs, tourisme... Ces voyages, plus diffus constituent pourtant la plus grande part des déplacements, de l'ordre de 70 % et une part importante des recettes des opérateurs.

Constat

Si les SA 2020 et 2021 ont amélioré globalement l'offre sur les deux grandes radiales Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg, le service proposé présente plusieurs insuffisances :

- Dessertes périurbaines de pointe qui ont été réduites (à l'heure au lieu de la demi-heure par exemple pour le périurbain de Rouen,
- Des creux de dessertes importants en mi-journée qui rendent le train peu attractif pour les voyageurs occasionnels
- Une mauvaise organisation des nœuds de correspondances, notamment Rouen et Caen, qui rend les déplacements difficiles au sein de la région et avec les régions limitrophes. Les grilles de chaque ligne sont construites sans souci apparent de l'articulation des unes avec les autres. Les relations sont souvent très mauvaises à cause de délais de correspondance très longs qui rendent le mode ferroviaire peu attractif dans un contexte de forte concurrence avec le covoiturage. Cette situation rend la fréquentation des voyageurs occasionnels relativement faible en Normandie, excepté pour les liaisons avec Paris.

Des remarques précédentes, il découle une réelle difficulté pour les touristes non motorisés de circuler en Normandie pour se rendre d'un site à un autre (ex Giverny-Rouen-Etretat-Honfleur-Caen-Bayeux-Mont-Saint-Michel)

La situation est particulièrement dégradée durant les week-ends sur certaines lignes où l'offre est des plus réduite (Caen-Alençon-Le Mans, Rouen-Amiens...) ou inexistante (Serquigny-Paris).

Les bases de nos propositions

- Compléter le cadencement horaire des axes majeurs Paris-Rouen, Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen.
- Compléter l'offre pour aboutir à un cadencement aux deux heures en mi-journée sur la majorité des lignes (Caen-Granville, Caen-Alençon, Caen-Rouen, Rouen-Dieppe...)
- Organiser des rendez-vous de correspondances aux heures paires à Rouen et Caen pour articuler les lignes au cadencement aux deux heures entre elles en plus des dessertes à l'heure.
- Augmenter l'amplitude horaire, avec l'ajout de relation de fin de journée

Les demandes prioritaires des associations d'usagers fédérées au sein de la FNAUT Normandie pour le SA 2022

Paris-Rouen-Yvetot-Bréauté-Beuzeville-Le Havre

- Desservir systématiquement les gares de Bréauté-Beuzeville et Yvetot (trains 3100) tous les jours de la semaine (lisibilité, simplicité). Cette disposition sert l'ensemble des territoires de la ligne.
 - *Fréquentation moyenne annuelle 2014 à 2018 :*
 - *Le Havre 1 691 000 Yvetot 916 800 Bréauté Beuzeville 503 700 soit une fréquentation cumulée Yvetot+ Bréauté égale à 84 % de celle du Havre.*
- Amorcer l'origine du 3112 au Havre (Le Havre 11h02, Bréauté 11h18, Yvetot 11h31, Rouen 11h56 Paris SL 13h23) Nœud de correspondance de Rouen autour de 12h00, correspondances vers Caen, Amiens (Lille), Paris caboteur, Dieppe.
- Assurer la prolongation du 3131 de Rouen au Havre (avec arrêt à Yvetot et Bréauté) ou créer un train semi-direct Proxi Rouen –Le Havre en correspondance avec le 3131 pour avoir une relation tardive.
- Dans le sens pair un train Proxi Le Havre D 22h02-Rouen serait utile pour les jeunes. Tous les jours ? Jeudi, vendredi samedi, dimanche ?

Paris-Vernon-Gaillon-Val de Reuil-Oissel- Rouen

- Desservir la gare de Pont-de-l'Arche (débouché de la vallée de l'Andelle) trains 13100, vers Rouen et Paris, toutes les heures en pointe et au minimum toutes les deux heures en mi-journée. (Marche allongée de 2mn qui ne concerne que les usagers de Rouen et Oissel)
- Repositionner le train 13126 départs Rouen à 14h13 (avancé d'une heure) pour l'inscrire dans le nœud de correspondances de 14h à Rouen). Ce sillon avancé nécessite de repositionner le blanc-travaux de SNCF Réseau). Il n'y a aucune correspondance à 15h00.
- Création d'une liaison par autocar vers 23h12 Paris-St-Lazare-Vernon-Gaillon-Val-de-Reuil-Oissel-Rouen.

Rouen-Dieppe

- Renforcer la desserte de Dieppe<>Rouen et l'inscrire dans le nœud de correspondance des heures paires à Rouen (Les possibilités de correspondance depuis Dieppe vers Caen sont quasi inexistantes actuellement malgré le nombre de relations sur chaque ligne)
- Exemple
 - Rouen 8h15 semi direct Dieppe A 9h01. Permettrait de relever la correspondance du 3101 Paris 6h40-Rouen 8h05 (actuellement 1^{ère} relation peu attractive Paris Dieppe : Paris 5h46 –Rouen 7h18 / Rouen 7h43-Dieppe 8h45)
 - Rouen D 14h15 semi-direct vers Dieppe pour entrer dans le nœud de correspondances de 14h00 (provenance de Lille, Paris Caboteur, Paris direct, Caen) Comble un creux de desserte et permet une relation Paris 12h40-Dieppe 15h01 (arrivées actuelles depuis Paris 13h01 et 17h01)

Rouen-Amiens-Lille

- Renforcer la desserte de l'axe Rouen-Amiens pour combler les creux de mi-journée en semaine. Ce renforcement est également nécessaire durant les week-ends où l'offre est maigre. La systématisation des arrêts dans toutes les gares ne pénaliseraient pas les temps de parcours car actuellement avec ou sans arrêts les temps de marche sont les mêmes. Le renforcement de la desserte de Morgny serait très utile car les flux routiers en provenance du Nord-Est de Rouen sont très importants.
- Trains à créer :
 - Rouen 14h19 –Amiens 15h43 (correspondance vers Lille existante) Ce train serait bien positionné dans le nœud de correspondances de Rouen à 14h00 (arrivée de trains de Paris, Caen, Dieppe à repositionner)
 - Amiens 14h18-Rouen 15h44 (correspondance à Amiens en provenance de Lille) A Rouen, Nœud de correspondances de 16h00 vers Paris, Caen, Le Havre, Dieppe)
 - Cet A/R complémentaire ne nécessite aucun matériel supplémentaire par rapport à celui qui est engagé au SA 2021.
- La desserte du week-end doit être cadencée pour permettre des relations vers Amiens et Lille, en correspondance à Rouen avec Le Havre, Dieppe, Caen.

Rouen-Caen

Cet axe relie les deux parties de la Normandie. Il peut jouer un rôle dynamisant sur la fréquentation globale du réseau si les nœuds de correspondance de Caen et Rouen sont bien organisés aux heures paires. Pour combler les trous de dessertes de 4h (matin et après-midi) entre Lisieux, Bernay et Rouen, il faut remplacer les deux A/R Car par des trains (matériel disponible stationnant 2h à Caen et Rouen).

- Afin de renforcer la desserte du Roumois et des gares de Brionne et Serquigny, la FNAUT Normandie demande l'arrêt de tous les trains à Mézidon, Lisieux, Bernay, Serquigny, Brionne, Bourgtheroulde, Elbeuf-St-Aubin. Les marches en 1h38 avec 7 arrêts sont déjà existantes au SA 2021 (train 852002 Caen 6h05-Rouen 7h43) et sont probablement susceptibles d'amélioration sensibles.

Les études partielles (études réalisées par l'AURBSE, EMD 2017 élargie, SCOT, PLU et PADD des différents EPCI périurbains, et enfin les fiches communales de l'INSEE), corrélées les unes aux autres, fournissent des informations sur les mobilités. Il apparaît clairement que le phénomène d'étalement périurbain persiste et même s'emballé dans certains secteurs, au premier rang desquelles le Roumois : la population de Bourg Achard a augmenté de 40 % entre les recensements de 2007 et 2017. Les deux zones qui génèrent le plus grand nombre de déplacements sont le nord et le sud-est, et c'est précisément là que l'offre de transport public reste la plus faible (ligne TER de Serqueux, lignes bus de l'Eure). Exemple : le Roumois génère 20 000 déplacements domicile travail orientés vers Rouen ou Elbeuf, mais la halte de Bourgtheroulde, pourtant située au coeur de la zone, était utilisée, en 2017, par moins de 10 voyageurs par jour. Autant dire que le transport public n'existe pas.

Le TER doit aller chercher sa clientèle là où les potentialités existent. Sans attendre l'âge d'or du RER rouennais (2035 ?...), il faut dès maintenant établir une offre attractive sur ce créneau et l'accompagner des mesures nécessaires : aménagement d'un parking relais devant la gare de Bourgtheroulde, équipements cyclables (voies et stationnements), navettes de minibus assurant la liaison avec les villages et les bourgs.

Il est donc nécessaire que tous les trains Rouen - Caen desservent les stations de l'aire urbaine. Bien sûr on opposera à cette idée l'allongement des temps de parcours de bout en bout. Mais ceci n'est pas une fatalité : les horaires ont été établis au temps des autorails X 4500 qui ne brillaient pas par leur capacité d'accélération. Les matériels roulants actuels permettent d'ajouter des arrêts avec une moindre détente horaire. En outre, cette ligne a principalement une vocation de cabotage, comme l'a montré l'échec des tentatives de liaisons directes de la précédente décennie. Il y a une prédominance du trafic local : la moitié des usagers montés à Caen descendent à Mézidon ou Lisieux. Pour donner toutes ses chances à la ligne, nous avons donc intérêt, symétriquement, à jouer un rôle équivalent dans le bassin de Rouen.

- La desserte du L au V devrait être complétée avec un départ dans le créneau 20h00, de Rouen et de Caen, tous les jours ou tout au moins le vendredi.
- Avancer à 6h40 le départ de Rouen du train 852075 pour avoir une arrivée à 7h30 à Serquigny (salariés Arkema), à 7h38 à Bernay (Lycéens), à 7h55 à Lisieux, à 8h24 à Caen (Horaire bien adapté dans toutes les gares, répondant aux demandes des usagers.)
- Le samedi et le dimanche, le cadencement devrait être identique (départ de Rouen en soirée 16h07, 18h07, 20h07 au lieu de 17h, 18h, 19h00
Départ de Caen 7h (samedi) 8h, 10h, 12h, 14h, 16h, 18h, 20h
Départs de Rouen 8h, 10h, 12h, 14h, 16h, 18h, 20h

Avec ce cadencement, on obtient une bonne articulation avec les trains Paris-Lisieux-Trouville Deauville pour créer des liaisons Caen-Evreux avec des correspondances courtes à Bernay, sur le même quai.

Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Lisieux-Trouville-Deauville

- Créer un train Paris<>Caen<>Cherbourg tôt le matin dans chaque sens. Ces trains sont très attendus par les usagers et les territoires.
Cherbourg 4h30-Caen 5h45-Paris 7h58,
Paris 5h59-Caen 7h59/8h02- Cherbourg 9h16. L'arrivée autour de 8h à Caen est un plus et la création de ce train permet de supprimer le train 852205 en répondant aux besoins des usagers pendulaires Caennais d'arriver plus tôt à Cherbourg. L'arrivée à 9h16 est mieux adaptée aux professionnels (Hôpital, antenne universitaire, Orano, CMN, EDF)
- Faire circuler du lundi au vendredi le 3399 Paris 22h30-Caen 0h45
- Cadencer les trains Paris-Cherbourg aux heures paires pour les inscrire dans le nœud de correspondance de Caen aux heures paires. Cela permettrait des relations Rouen-Cherbourg avec correspondance à Caen en une dizaine de minutes.
- Régulariser le Cherbourg-Paris à 19h40 du lundi au vendredi. Le samedi, repositionner le départ de Cherbourg 13h40 (sans grande utilité) en fin de journée à 19h40 pour améliorer l'amplitude du service. De juin à septembre un départ décalé à 20h40 permettrait d'allonger la journée dans le nord-Cotentin tout en donnant correspondance au train 852870 venant de Rennes Granville Coutances Saint-Lô (relation Centre-Manche-Paris)
- Les samedis et dimanche, faire circuler le train 3354 dans son horaire de semaine pour une arrivée à Paris à 8h19 (réponse aux personnes qui travaillent et pour lesquelles l'arrivée à Paris à 9h02 est trop tardive)
- Le dimanche positionner un train caboteur Paris 7h28 Caen 9h42 avec arrêts à Evreux, Bernay, Lisieux (retour salariés de nuit, tourisme)

Bueil-Bréval-Mantes-Paris

La demande porte sur une augmentation des fréquences en ajoutant une desserte le matin (cadencement aux 30 minutes) et une desserte le soir.

- Matin Bueil 7h30-Bréval 7h38- Mantes 7h21 en correspondance avec le 13108 (Paris 8h36)
- Soir création d'une navette depuis Mantes en correspondance avec le 130923 Mantes 19h49, Bréval 20h03, Bueil 20h10, Evreux 20h25

Un train depuis Serquigny vers Paris serait nécessaire le dimanche soir (déplacements étudiants, retours de week-end). Il pourrait s'agir, dans un premier temps, d'une navette Evreux-Mantes amorcée à Serquigny.

Caen-Granville-Pontorson-Mont-Saint-Michel-Rennes

La desserte actuelle est caractérisée par un fort déséquilibre entre la section nord de Caen à Saint-Lô, Coutances et Granville, où l'offre est étoffée, et la section sud de Granville à Pontorson et Rennes où l'offre est squelettique et partiellement constituée d'autocars ne desservant pas Pontorson.

Le cadencement est lui-même peu compréhensible (départ de Caen 6h, 7h, 8h, 9h, 10h, 11, 12h, 13h puis un trou de 3 heures, 16h, 17h, 18h, 19h). La desserte du week-end est si peu attractive que toute la clientèle étudiante a déserté.

La desserte actuelle ne répond pas aux objectifs d'un report modal pour l'accès au Mont-Saint-Michel, l'un des sites touristiques les plus visités hors Paris.

Les améliorations demandées :

- Le rétablissement des trois liaisons Caen-Granville-Rennes par train 7j/7, avec un cadencement en journée aux deux heures, calé sur les trains Paris-Caen-Cherbourg et Caen-Rouen. (Caen 6h, 7h, 8h, 10h, 12h, 14h, 16h, 17h, 18h, 19h, 20h, soit une fréquence de moins qu'actuellement, avec 2 terminus Coutances, 6 Granville, 3 Rennes.
- Une liaison quotidienne Rouen-Caen-Rennes A/R serait assurée avec le même matériel, et même numéro de train. Un panier repas sur commande auprès d'un prestataire extérieur pourrait être proposé sur réservation et livré en gare de Caen ou Granville.
- Le train direct Paris-Mont-Saint-Michel circule tous les jours en période estivale. Le reste de l'année, la relation reste assurée quotidiennement avec une correspondance par autocar à Villedieu les Poêles aux trains 3401 et 3440. Le schéma de desserte proposé entre Caen, Granville et Rennes permet de créer quelques relations entre Paris et Pontorson à condition de mettre en place des arrêts à Folligny des trains 3400 (3411, 3426 le dimanche, 3430)

Une adaptation des trains bimodes 4 caisses est à envisager pour répondre aux besoins en forte croissance des cyclotouristes, clientèle potentielle pour la ligne. (Destinations normandes et retour vers Paris après parcours de la Véloscénie)

Demandes concertées entre les associations membres

ADPCR

ADURN

AUTES

Brionne Eco Mobilités

Collectif BBB

CPTC

UDUPC

UGB

VTV

Vendredi 9 avril 2021

CONTACT

Président FNAUT Normandie : Daniel Grébouval
Email : daniel.grebouval@fnaut-normandie.fr
Site web : <https://www.fnaut.fr/region/normandie/>

