

COMMUNIQUE – 22/04/2021

SERVICE ANNUEL FERROVIAIRE 2022 : les associations normandes en colère

Les associations de la FNAUT Normandie dénoncent l'absence de concertation en vue de préparer le service annuel ferroviaire 2022. Alors que de nombreuses demandes récurrentes ne sont toujours pas satisfaites, la région Normandie et SNCF ont mis à l'écart les voix représentatives des usagers des lignes normandes. La FNAUT Normandie exige de nouvelles avancées pour le service annuel 2022.

DES REUNIONS DE PRESENTATION... SANS CONCERTATION PREALABLE

Les consultations en 2020 n'ont porté que sur le SA 2021. Lors des réunions délocalisées animées par le président de la Région Normandie, Hervé Morin, de très nombreuses interventions des élus et usagers des territoires normands exprimaient les attentes que nous relayons pour 2022.

Les réunions par axe (12, 19 et 20 avril) ont été l'occasion d'une présentation par la SNCF de quelques rares propositions d'adaptations du service, sans qu'il y ait eu au préalable une consultation des associations malgré nos multiples sollicitations depuis le début 2021. Ces réunions interviennent alors que la commande des sillons a déjà été faite le 31 mars selon ce qui nous a été annoncé. La « concertation » arrive donc quand l'essentiel est déjà arrêté !

TRES PEU D'AMELIORATIONS...

Pour chaque axe, une ou deux améliorations sont mises en œuvre pour « faire passer la pilule » d'un immobilisme global : certaines consistent à revenir sur des errements plusieurs fois dénoncés en rétablissement positivement les arrêts à Yvetot et Bréauté du train 3119 Paris D 15h40-Le Havre et la relation Caen-Rennes en train vendredi et dimanche soir pour les étudiants. Nous avons également noté :

- L'amélioration de la desserte de soirée sur Paris-Rouen-Le Havre (retour à une situation antérieure)
- L'amélioration d'une liaison Dieppe-Rouen-Paris le matin (mais dégradation pour Pavilly, Barentin)
- Les accès plus nombreux à Paris-Montparnasse des trains Paris-Argentan-Granville.
- La recherche d'une solution pour retarder le départ du Paris-Granville 3427 de 16h13 vers 16h55

... ET DES DEMANDES TOUJOURS INSATISFAITES

Des demandes récurrentes ne sont toujours pas prises en compte par la SNCF et ne semblent pas soutenues par les services de la Région :

- Trains Paris<>Cherbourg tôt le matin pour lesquels la proposition faite pour 2022 n'est pas satisfaisante, Paris-Caen 22h30 du L au V, Cherbourg-Paris 19h40 TLJ,
- Départ du Paris-Granville 3401 avancé vers 6h55 et positionnement du train Argentan-Paris 16540 à 12h11
- Navettes supplémentaires Bueil-Mantes à 7h30 et Mantes-Bueil à 19h49,
- Arrêts à Pont-de-l'Arche, dans l'aire périurbaine de Rouen, des trains « 13100 » Paris<>Rouen,
- 2 A/R en trains au lieu d'autocars sur Caen-Rouen pour supprimer les creux de desserte de 4h depuis Lisieux et Bernay, desserte de Bourgtheroulde, Brionne, Serquigny, cadencement le week-end aux 2 heures,

- Arrêts des « trains n°3100 » à Yvetot et Bréauté, tous les jours (exemple le week-end, la politique d'arrêt des trains Le Havre-Paris 3104, 3108 et 3120, avec desserte de Bréauté et Yvetot le samedi mais pas le dimanche nous paraît totalement arbitraire et reposer sur des critères peu compréhensibles : pourquoi les « Havrais » doivent-ils gagner 6 mn le dimanche ?),
- Positionnement du train 13126 départ Rouen à 14h13 vers Paris (avancé d'une heure) pour l'inscrire dans le nœud de correspondances de 14h à Rouen,
- Suppression des creux de desserte entre Rouen et Amiens,
- Rétablissement du 3^{ème} A/R Caen-Granville-Rennes par train tous les jours, (Les autocars Granville-Rennes en correspondance avec les trains Caen-Granville ne desservent pas la gare de Pontorson-Mont-Saint-Michel où il n'y a que deux trains par jour dans chaque sens malgré l'importante fréquentation touristique !)
- Cadencement de Caen-Saint-Lô-Coutances-Granville toutes les deux heures.

L'annonce de l'arrêt des trains Paris<>Rouen « 13100 » à Rosny et Bonnières le week-end suite à la suppression des navettes franciliennes jusqu'à Vernon : cette mesure est-elle transitoire ? Quelles sont les garanties d'un retour à la situation antérieure dès la fin des travaux d'EOLE ? L'argument fallacieux de l'allongement du temps de trajet des trains Paris<>Rouen pour desservir la gare normande périurbaine de Pont-de-l'Arche ne vaut pas pour les gares Île-de-France de Rosny et Bonnières le week-end !

La SNCF propose de faire circuler le Paris-Deauville 3393 du lundi au jeudi, en doublon complet avec le Paris-Caen 3367 ; nous le considérons comme une provocation alors que nous demandons la prolongation de ce 3367 de Caen à Cherbourg du lundi au jeudi. Ce train circulant 10 minutes derrière le précédent avec les mêmes arrêts sera vide de toute évidence. Mais Deauville vaut certainement bien plus que les territoires éloignés de la Manche ou de l'Orne !

La solution d'un premier Paris-Cherbourg en fusionnant le train 3351 Paris-Caen dans un horaire avancé (6h10), avec le Caen-Cherbourg 852205 ne règle pas la question des abonnés de Caen vers Cherbourg qui souhaitent un départ de Caen à 8h au lieu de 8h24. De plus, le nouvel horaire du 3351 prend le sillon que nous avons proposé pour avancer le Rouen-Caen 852075 (6h40 au lieu de 7h06) à la demande des usagers de Brionne et Serquigny... Pour cette modification, un cadre de SNCF Réseau nous avait dit que ce serait difficile car il y a des sillons fret de Serquigny à Caen. Nous avons le sentiment que l'on se moque de nous.

La mise en place d'autocars entre Caen-Alençon et Le Mans est une régression. Le vendredi, la capacité des cars ne répond pas aux besoins.

L'OPINIATRE SNCF

Pour plusieurs sujets abordés, face à des questions gênantes, des grands blancs-silences de nos interlocuteurs régionaux ou SNCF démontraient leur incapacité de répondre à l'évidence de nos observations.

Quand la SNCF ne veut pas faire quelque chose, il y a toujours une explication : « blanc travaux », horaire de fermeture de ligne, plage travaux la nuit, sillon fret... nous avons surtout l'impression que l'entreprise veut faire rouler ses trains à sa convenance plutôt qu'en réponse aux besoins des usagers. Deux exemples : le samedi, le départ de Cherbourg vers Paris à 13h40, inutile, serait mieux repositionné en soirée et par ailleurs, l'idée incongrue d'un retour d'un train vide (W) le vendredi soir de Rennes à Caen. Mais, il faudrait nous réjouir et dire merci pour les quelques avancées obtenues.

Si l'amélioration de la desserte est positive sur Paris-Rouen-Le Havre ou Paris-Caen, il est très difficile d'ajouter un train sur de nombreuses lignes : l'augmentation de 20% de l'offre décidée par le Conseil Régional ne bénéficie pas à l'ensemble des axes ce qui amplifie l'inégalité territoriale. Or, les grands trous de desserte rendent le train peu attractif.

A QUAND UN VERITABLE CADENCEMENT ?

Dans ce contexte où les adaptations se font à dose homéopathique, combien d'années faudra-t-il pour que le service ferroviaire réponde aux besoins des usagers normands dans tous les territoires ? Quand seront mis en place les quelques trains qui manquent pour avoir un cadencement régional, gage d'une mobilité facilitée avec des nœuds de correspondances organisés ? L'augmentation des recettes suivra celle de la fréquentation.

Que fait le Conseil Régional pour faire évoluer le service ferroviaire dans le sens attendu par les usagers ?

Pouvons-nous penser que la SNCF se sent protégée par la convention qui court jusqu'en 2030 ?

Nous attendons de réelles avancées pour le prochain service 2022. Nous demandons une rencontre des associations avec le président Morin, les services de la Région et la direction SNCF Normandie pour aborder l'ensemble de ces points. Nous demandons, dès maintenant, l'organisation de réunions de travail sur les services futurs 2023 et 2024.

Retrouvez toutes nos propositions pour le SA 2022 :

<https://www.fnaut.fr/region/normandie/la-fnaut-normandie-livre-ses-propositions-de-grilles-horaires-pour-le-sa-2022/>

Pour les associations

- Association de Défense et de Promotion du Chemin de fer et de l'intermodalité dans l'Ouest de la Région Normandie (ADPCR)
- Association de Défense des Usagers du Rail Normand (ADURN Paris-Rouen-Le Havre)
- Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Eure-Seine (AUTES)
- Brionne Eco Mobilités
- Collectif du Bassin de vie Bueil-Bréval (Collectif BBB)
- Comité des Usagers de Paris-Argentan-Granville (CULPAG)
- Comité Pour les Transports en Commun dans l'agglomération rouennaise (CPTC)
- Association des Usagers de Paris-Caen-Cherbourg (UDUPC)
- Association des Usagers de la gare de Bernay (UGB)
- Vernon Train de Vie (VTV)

Le Président de la FNAUT Normandie Daniel Grébouval
07 86 70 36 20

CONTACT PRESSE

Président FNAUT Normandie : Daniel Grébouval

Email : daniel.grebouval@fnaut-normandie.fr

Site web : <https://www.fnaut.fr/region/normandie/>

