



17 Octobre 2008

## DOSSIER DE PRESSE

# Les trains changent de rythme en Basse-Normandie



Contacts Presse :

Région Basse-Normandie : Emmanuelle Tirilly : 02.31.06.98.85

SNCF : Joël Ecolivet : 02 35 52 13 08

# SOMMAIRE

## DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS FERROVIAIRES, UNE PRIORITE PARTAGEE

### I - CONTEXTE ET ENJEUX (PAGE 3)

- I.1 - Principes et procédures pour la mise en place des nouveaux horaires, une approche collective
- I.2 - Les objectifs poursuivis
- I.3 - Une nécessaire période d'adaptation

### II - LES AMELIORATIONS DU SERVICE EN BASSE-NORMANDIE (PAGE 4)

- II.1 - Une offre de trains accrue de 15%
- II.2 - Des horaires plus rythmés, des correspondances facilitées
- II.3 - Les principales évolutions sur le réseau bas-normand
- II.4 - Une remise à neuf complète du matériel roulant d'ici 2010
- II.5 - Les limites consécutives à l'état des infrastructures

### Annexe (page 8) :

- Une forte mobilisation interne de la SNCF

#### Chiffres clefs :

- 10 000 voyages quotidiens TER
- 105 trains quotidiens TER
- 45 trains Corail Intercités
- 46 dessertes autocars TER
- 48 gares
- 8 lignes ferroviaires
- + 20 % de voyageurs supplémentaires de 2004 à 2007 sur le réseau TER
- 7 000 abonnés TER

## I - CONTEXTE ET ENJEUX

### I.1 - PRINCIPES ET PROCEDURES POUR LA MISE EN PLACE DES NOUVEAUX HORAIRES, UNE APPROCHE COLLECTIVE

La mise en place de nouveaux horaires est un volet important des différentes mesures programmées à court et moyen terme pour améliorer la qualité du service ferroviaire en Basse-Normandie. A l'étude depuis trois ans, la mise en œuvre de ce projet est fixée au 14 décembre prochain.

L'instauration d'horaires cadencés est **un sujet extrêmement complexe nécessitant une étroite coopération entre les différents acteurs concernés**. Impulsé par les Régions de Haute et Basse Normandie ainsi que le Syndicat des Transports d'Ile de France, et mis en œuvre par la SNCF, en partenariat avec RFF, le cadencement est un défi qui nécessite la mobilisation de tous. Dans le cas présent, c'est la première fois que trois Régions s'associent pour faire aboutir un tel projet. De nombreuses réunions et études ont été nécessaires à l'élaboration d'une nouvelle grille. Les comités de ligne TER Caen – Alençon – Le Mans – Tours, Caen – Rouen, Caen – Rennes, Lisieux – Trouville / Deauville – Dives / Cabourg et Lisieux Caen – Cherbourg et le comité de suivi Paris – Granville ont été impliqués dans le processus engagé. Les associations d'usagers, la Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports (FNAUT) et les élus locaux ont ainsi pu être associés à ce projet.

Pour **Roland BONNEPART**, Directeur des Régions et Lignes Normandes de la SNCF : *« en repensant l'ensemble du système de circulation des trains sur le réseau, la SNCF joue la complémentarité de ses réseaux et renforce encore davantage l'attractivité des transports publics. En permettant ce net développement de l'offre à court terme, la refonte des horaires représente une des réponses à l'augmentation des trafics sur les réseaux régionaux »*.

### I. 2 - LES OBJECTIFS POURSUIVIS

*« J'ai fait du développement du transport ferroviaire, une priorité pour la Région. En effet, face à la nécessaire préservation de l'environnement, à la hausse des coûts des transports individuels, à la volonté d'aménager de manière équilibrée le territoire bas-normand, le train apparaît aujourd'hui comme la réponse pertinente à ces enjeux » rappelle Laurent BEAUVAIS.*

C'est dans ce contexte que la Basse-Normandie œuvre, parfois au-delà de ses compétences, pour améliorer les conditions de voyages des usagers. En instaurant des horaires plus rythmés et plus lisibles, il s'agit à la fois de répondre à la demande croissante des citoyens en offrant des trains plus nombreux et plus confortables mais aussi de créer les meilleures conditions pour inciter de nouveaux utilisateurs à abandonner leur véhicule personnel au profit des transports régionaux.

### I. 3 - UNE NECESSAIRE PERIODE D'ADAPTATION

La complexité et l'ampleur de ce projet impliquent un temps d'adaptation aussi bien pour les usagers que pour les agents en charge de sa mise en application. Les semaines qui suivront l'entrée en vigueur de la nouvelle grille seront donc susceptibles de connaître quelques perturbations comme cela a pu être observé partout où le cadencement a été instauré. L'expérience prouve cependant que,

rapidement, une fois les nouvelles habitudes intégrées, la satisfaction des usagers est réelle et la fréquentation des trains augmente sensiblement.

Conscientes de ces réalités, la Région et la SNCF ont programmé **une campagne d'information à destination des usagers** :

- Des opérations d'information et de sensibilisation ont d'ores et déjà été menées :
- via le service Contact TER Basse-Normandie, les sites internet de la SNCF et le magazine Reflets.
  - Une campagne d'e-mailing et de SMS a été adressée aux abonnés
  - Une pré-information a été intégrée aux **fiches horaires** éditées pour le service d'été.

→ L'information ira crescendo jusqu'au 14 décembre et les semaines suivantes. Dès que les horaires définitifs seront connus, la diffusion des nouvelles fiches horaires s'accompagnera d'une campagne de communication multimédias pour informer le plus largement possible :

- Un accompagnement des usagers sera mis en place, dès novembre, au travers des **actions de communication directes** dans les 5 gares les plus importantes du réseau bas-normand. Le même type de dispositif étant également programmé dans plusieurs gares de la Région Haute-Normandie, en gare St Lazare et en gare de Mantes la Jolie.
- **Un dépliant d'information** sera disponible dans les gares du réseau début novembre
- Un dispositif spécial d'**affichage** avec des déclinaisons par axe est programmé dans toutes les gares du réseau

## **II - LES AMELIORATIONS DU SERVICE EN BASSE-NORMANDIE**

### **II.1 - UNE OFFRE DE TRAINS ACCRUE : +15%**

Après de longues négociations entre les différents acteurs, la mise en œuvre de la nouvelle grille horaire se traduira par **une offre accrue de 15% du nombre de trains en circulation sur le réseau bas-normand**. A titre d'exemples, l'axe Caen – Le Mans – Tours verra son offre augmenter de 36% et les dessertes périurbaines caennaises seront doublées. Il s'agit une avancée considérable en faveur du développement du transport ferroviaire.

### **II.2 - DES HORAIRES PLUS RYTHMES, DES CORRESPONDANCES FACILITEES**

Grâce à cette remise à plat de l'ensemble de la desserte ferroviaire, les voyageurs bénéficieront :

→ sur certaines lignes (Paris – Caen – Cherbourg, Lisieux – Caen, Caen – Saint-Lô, Caen – Cherbourg) de la circulation des trains à intervalles réguliers, à peu près à la même minute de chaque heure. Par exemple, entre Caen et Cherbourg, les trains partiront de Caen successivement à 5h59 6h59 8h57 (contrainte technique) 10h59 11h59 12h59 13h59 15h59 16h59 17h59 18h59 19h59. (mix TER et CIC)

→ de la refonte quasi-totale des horaires sur la base des objectifs suivants :

- **une offre plus lisible**

Les trains, selon leur destination, leurs heures de départ, ont toujours la même logique d'arrêts.

- **une offre mieux coordonnée**

Les correspondances répondent à des logiques de déplacement mieux identifiées.

### II.3 – LES PRINCIPALES EVOLUTIONS SUR LE RESEAU BAS-NORMAND

La refonte des horaires améliorera à la fois les liaisons vers Paris et les dessertes TER.

#### → **Paris – Caen - Cherbourg et Paris – Trouville/Deauville Corail Intercités**

Cet axe bénéficiera d'un **développement de l'offre avec 5 trains supplémentaires** par semaine et de gains de temps importants sur certains trains

**(- 20 minutes).**

Les liaisons Corail Intercités sur l'axe Paris – Caen – Cherbourg et Paris – Trouville/Deauville auront des horaires plus facilement mémorisables puisque les trains partiront à la même minute dans la gare de départ, auront la même politique d'arrêt et le même temps de parcours.

#### Paris - Caen

La desserte Corail Intercités comptera : + 1 aller du lundi au jeudi de Paris vers Caen, et + 1 aller de Caen vers Paris le vendredi.

➤ Paris-Caen : 15 trains au total (contre 14 auparavant) avec 6 trains directs Paris-Caen (contre 4 auparavant) ;

➤ Caen-Paris : 13 trains au total avec 6 trains directs sur les 7 origine Cherbourg en 1h48 en moyenne (-1 minute en moyenne) dont le train du matin Caen-Paris 7h08-8h58 (-5 minutes) et le train du soir 18h58-20h46 (**- 23 minutes**).

#### Paris - Cherbourg

L'offre cadencée permet d'homogénéiser la politique d'arrêt par rapport à l'offre actuelle. Les gares de Bayeux et Lison sont ainsi mieux desservies. Par exemple, 14 trains Corail Intercités s'arrêteront quotidiennement en gare de Bayeux contre 11 actuellement.

➤ Paris - Cherbourg: 7 trains au total avec un temps de parcours moyen de 2h59 (contre 3h05 auparavant) - notamment le train du soir Paris-Cherbourg 18h10-21h10 (**-21 minutes**) ;

➤ Cherbourg-Paris: 7 trains au total avec un temps de parcours moyen de 2h59 (contre 3h01 auparavant) - notamment avec le train du soir 17h46-20h46 en **3h00 (au lieu de 3h28)** .

### → Cherbourg - Caen TER

Cet axe bénéficie d'une densification de l'offre avec la création de : + 2 allers-retours du lundi au vendredi, + 1 aller Caen - Cherbourg le samedi, + 1 aller-retour Caen - Cherbourg le dimanche en TER. **Au total 23 trains supplémentaires par semaine.** Une amélioration des correspondances à Caen, depuis et vers Paris a été recherchée. Ainsi ce sont deux correspondances supplémentaires vers Paris au départ de Cherbourg du lundi au vendredi, trois correspondances supplémentaires depuis Paris vers Cherbourg les samedis, dimanches et fêtes qui sont proposées. Le projet prévoit la systématisation des arrêts desservis dans les gares de Valognes, Carentan, Lison et Bayeux. Le premier train TER au départ de Cherbourg, le matin, desservira également les haltes ferroviaires de Le Molay Littry, Audrieu et Bretteville-Norrey.

### → Caen – Lisieux TER

Cet axe bénéficie d'une densification de l'offre TER avec la création de deux allers-retours supplémentaires en semaine et un aller retour le samedi.

### → Périurbain de l'agglomération caennaise

La desserte des haltes ferroviaires du périurbain de Caen (Moult-Argences, Frénoville-Cagny, Bretteville-Norrey et Audrieu) est très fortement améliorée avec le **doublement du nombre d'arrêts.**

Ainsi du lundi au vendredi pour Moult-Argences et Frénoville-Cagny, 11 allers vers Caen et 10 retours sont possibles.

Pour Bretteville-Norrey et Audrieu, ce sont 9 allers vers Caen et 7 retours.

### → Caen - Le Mans – Tours

#### Maintien de la desserte avec 2 AR Corail Intercités et suppression de la rupture de charge au Mans

Cet axe bénéficie d'une **densification de l'offre de l'ordre de + 36 %** avec les circulations supplémentaires suivantes :

- Deux allers Caen-Tours le lundi, un aller du mardi au vendredi,
- Deux allers Caen-Alençon-Le Mans du lundi au vendredi, un aller le samedi,
- Un aller Caen-Alençon du lundi au vendredi,
- Un aller Alençon-Le Mans du mardi au vendredi,
- Un aller Le Mans-Alençon-Caen du lundi au samedi,
- Un aller Tours-Caen du lundi au vendredi,
- Le doublement des arrêts à Saint Pierre sur Dives.

Au total, **37 trains supplémentaires par semaine.**

La nouvelle offre a été construite avec la volonté de conserver les correspondances de et vers Paris à Surdon mais aussi avec le TGV. Une correspondance supplémentaire vers Paris, via Le Mans, est proposée du mardi au vendredi pour permettre une arrivée à Paris Montparnasse à 8h.

### → Caen - Rouen TER

Cet axe a bénéficié d'une densification en 2005.

Le niveau d'offre reste identique à l'offre actuelle avec sept allers-retours en semaine, cinq les samedis, dimanches et fêtes, la principale modification concernant une meilleure lisibilité des horaires au départ et à l'arrivée à Rouen et une amélioration des correspondances depuis et vers Cherbourg. Cinq correspondances sont désormais possibles en semaine, trois le samedi et cinq le dimanche.

### → Caen - Rennes

30 % de trains supplémentaires ont été mis en place sur la desserte Caen-Rennes en 2006. L'amélioration apportée en 2008 consiste à proposer davantage de liaisons directes entre Caen et St Lô/Coutances. Au-delà de Coutances, des contraintes d'exploitation doivent être levées pour permettre de nouvelles améliorations. Des études sont en cours. Néanmoins, dès 2009, un service « Transbaie » sera mis en place pour le service d'été. Il reliera Saint Malo à Granville via Pontorson et sera articulé avec les réseaux de cars des départements de la Manche et de l'Ille et Vilaine. En 2011, des trains directs relieront Caen à Granville.

Pour décembre 2008, cet axe bénéficie d'une **densification de l'offre de l'ordre de 7,5 %** entre Caen – Saint-Lô et Caen - Coutances avec la création de circulations supplémentaires ou de remplacement de liaisons autocar par des trains :

- Deux allers-retours Caen-Saint-Lô du lundi au vendredi,
- Deux allers Caen-Coutances du mardi au jeudi,
- Un aller retour Caen-Saint-Lô le samedi,
- Un aller Saint-Lô-Caen le dimanche.

A cette même date, une relation directe Saint-Lô – Paris aller – retour sera mise en place.

### → Paris – Argentan Granville (desserte mixte CIC TER)

Création d'un 5<sup>ème</sup> aller retour en 2003.

Le nombre de trains reste identique avec des correspondances maintenues. Le positionnement horaire de certains trains au départ de Granville a été amélioré.

- Arrivée du CIC à 9h11 à Paris le matin (au lieu de 9h16)
- Des correspondances Paris-Alençon via Surdon améliorées : 6 au total contre 4 auparavant du lundi au vendredi (dont plus 3 en train)
- Des temps de parcours TER améliorés : Argentan-Paris (entre -8 mn et -26 mn) sur 4 trains
- Paris-Argentan (entre -2 minutes et -16 mn) sur 3 trains
- Granville-Paris 4h44 - 8h11 le lundi (-21 mn) et Paris-Granville le dimanche (-20mn).

### → Lisieux – Trouville / Deauville – Dives / Cabourg

Sur cette liaison, la priorité est donnée aux relations de et vers Paris avec la quasi systématisation des correspondances sur la desserte Corail Intercités.

La halte ferroviaire « Le Grand Jardin » est desservie par toutes les relations.

## II.4 - UNE REMISE A NEUF COMPLETE DU MATERIEL ROULANT

### *Matériel Corail Intercités*

D'ici Juin 2009, **l'ensemble des trains circulant sur les axes Paris Caen Cherbourg et Paris Lisieux Deauville / Trouville sera rénové.**

La rénovation du parc Corail bas-normand entre dans sa phase finale. 160 voitures auront été rénovées d'ici juin 2009. En plus d'une révision technique générale, elles bénéficient d'un design réinventé, d'aménagements plus fonctionnels, optimisés et d'une livrée extérieure modernisée. Dernière étape : la mise en circulation de

voitures adaptées aux utilisateurs de fauteuil roulant et comprenant un local de service pour les agents de bord.

Par ailleurs, la Région a financé fin 2007 l'acquisition de deux nouveaux autorails diesel X 72500 en complément des quinze engins circulant entre Paris et Granville, la SNCF acquérant deux autres engins supplémentaires. Ces quatre matériels ont été livrés et mis en service sur cet axe en décembre 2007. La Région est également prête à commander une nouvelle génération de matériel d'avenir bi-modes / bi-courants pour Paris – Granville pour une livraison à partir de 2013 (18 engins pour un investissement de l'ordre de 150 M€ avec un co-financement Région SNCF). La Région Basse-Normandie fait partie des régions initiatrices de l'appel d'offres européen en cours.

### *Matériel TER*

Entre 2001 et 2006, la Région Basse-Normandie a investi 109 millions d'euros dans la modernisation du parc matériel TER. Elle a ainsi acquis 23 Autorail Grande Capacité (9 électriques et 14 thermiques) et 11 autorails diesel X 73500.

En 2009, ces AGC et X 73500 arboreront les couleurs de la nouvelle identité visuelle régionale.

D'ici 2010, les 9 autorails électrique Grande Capacité tri-caisses actuellement en service seront transformés en quadricaises à grande capacité. Objectif : améliorer les conditions de transport des voyageurs.

La Région mène des études préalables pour adapter les ateliers du technicentre de Caen à l'accueil de ces autorails quadricaises et accroître les possibilités de maintenance. Le montant prévisionnel de l'investissement s'élève à 4,4 millions d'euros, cofinancés par la Région Basse-Normandie et la SNCF.

## II.5 - LES LIMITES CONSECUTIVES A L'ETAT DES INFRASTRUCTURES

Laurent BEAUVAIS souligne que « *la grille horaire proposée à partir du 14 décembre 2008 a été pensée en exploitant au mieux les infrastructures actuelles. Certaines dessertes pourraient bénéficier de conditions plus favorables si de nouveaux chantiers d'infrastructures étaient engagés. Cela concerne évidemment la ligne Paris – Caen – Cherbourg pour laquelle le doublement de la ligne sur 25 km au niveau de Mantes est indispensable au désenclavement de cette liaison dont chacun connaît les problèmes de saturation actuelle. Il appartient aujourd'hui au gouvernement de décider du lancement de ces travaux qui pourraient s'inscrire dans la loi post-Grenelle conformément à la demande exprimée par voie d'amendement par plusieurs parlementaires haut et bas normands.*

*La Région souhaite donc vivement qu'ils soient inscrits au plus vite au sein du texte de loi sur le Grenelle pour la liaison vers Paris ».*

Pour l'axe Caen-Rennes, le Conseil Régional a consenti des efforts considérables en 2006 pour améliorer l'offre avec un développement de l'ordre de 300 000 km trains supplémentaires. Cet effort n'est absolument pas remis en cause le 14 décembre prochain. En revanche, des contraintes nouvelles apparaissent avec une offre des trains Corail Intercités recomposée (en particulier la création d'un train direct St-Lô – Paris), une densification des circulations ferroviaires combinées aux contraintes déjà connues de l'infrastructure (croisement sur voie unique et insertion des trains sur le territoire breton).

L'ensemble des ces éléments ont obligé à faire en permanence des compromis et parfois des choix difficiles en ayant toujours à l'esprit la satisfaction du plus grand nombre et toujours en lien avec l'ADPCR.

## ANNEXE

### UNE FORTE MOBILISATION INTERNE SNCF

Un important travail de réorganisation qui a nécessité une mobilisation de la SNCF depuis 3 ans. Aujourd'hui, 6 000 cheminots de régions Normandes, représentant tous les métiers, sont directement impliqués sur ce projet.

- **Des hommes** : 6 000 cheminots sont mobilisés, certains depuis des mois et d'autres depuis 3 ans
- **Toutes les expertises métiers de la SNCF** : les chargés d'affaires horaires, les responsables marketing, les organismes de commandes TER, les chargés d'affaires traction, les chargés d'affaires trains, tous les métiers de la production : les conducteurs, les agents d'Infrastructure, les agents d'entretien du matériel, les contrôleurs, les agents des gares... tous ont participé à l'élaboration et la mise en œuvre du cadencement.
- **Un accompagnement au changement** : La mise en œuvre du cadencement préfigure également un profond bouleversement de l'organisation du travail pour l'ensemble des agents SNCF. Des formations ont été organisées pour préparer ce changement. Le 14 décembre, jour du lancement, un encadrement spécifique est par ailleurs prévu et renforcé pour permettre au nouveau système d'entrer en service dans les meilleures conditions.

#### **Le jour J : davantage de moyens humains pour le lancement**

La SNCF prévoit de renforcer la présence en gare pour aider les clients à adopter les nouveaux horaires en les renseignant et en les orientant le jour du lancement.