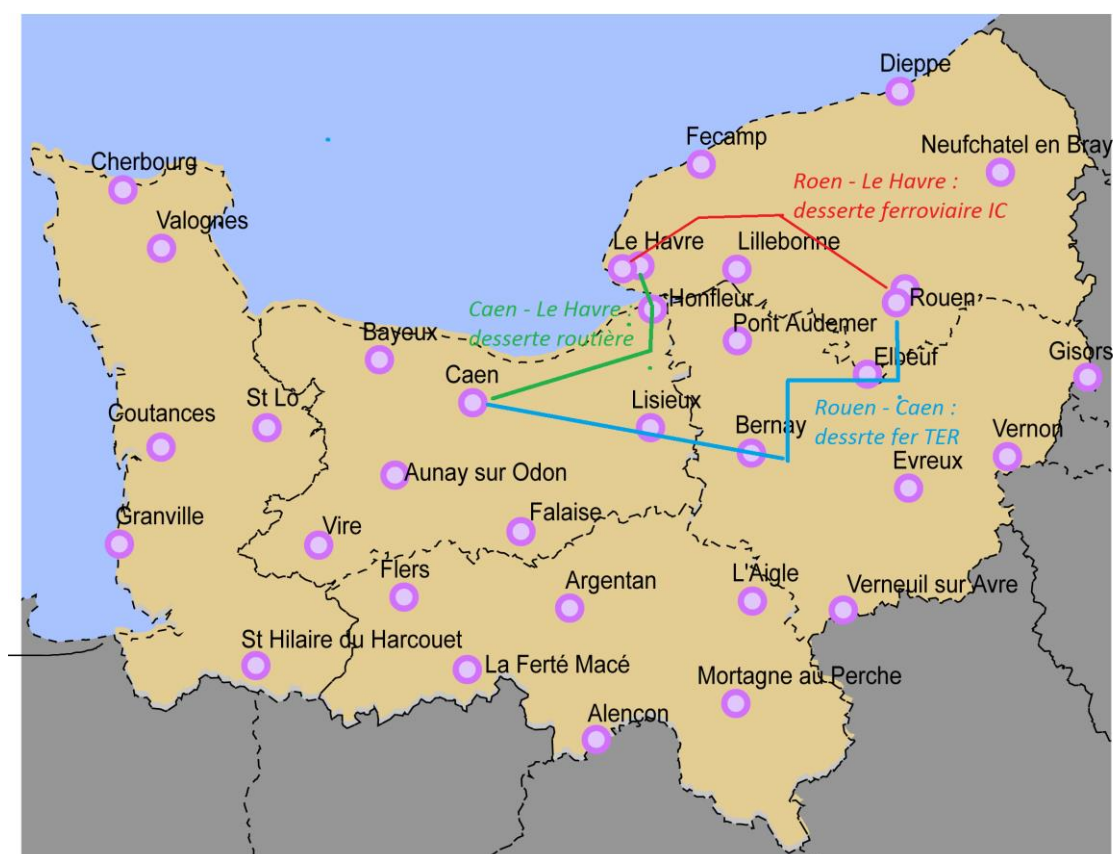


**Réunification de la Normandie :**  
**propositions en vue d'une remise à niveau**  
**des dessertes ferroviaires et routières rapides**  
**entre les trois principales agglomérations de la région.**



Objectif : interconnecter intensément entre elles Caen, Rouen et Le Havre afin de constituer un véritable « réseau de villes ».

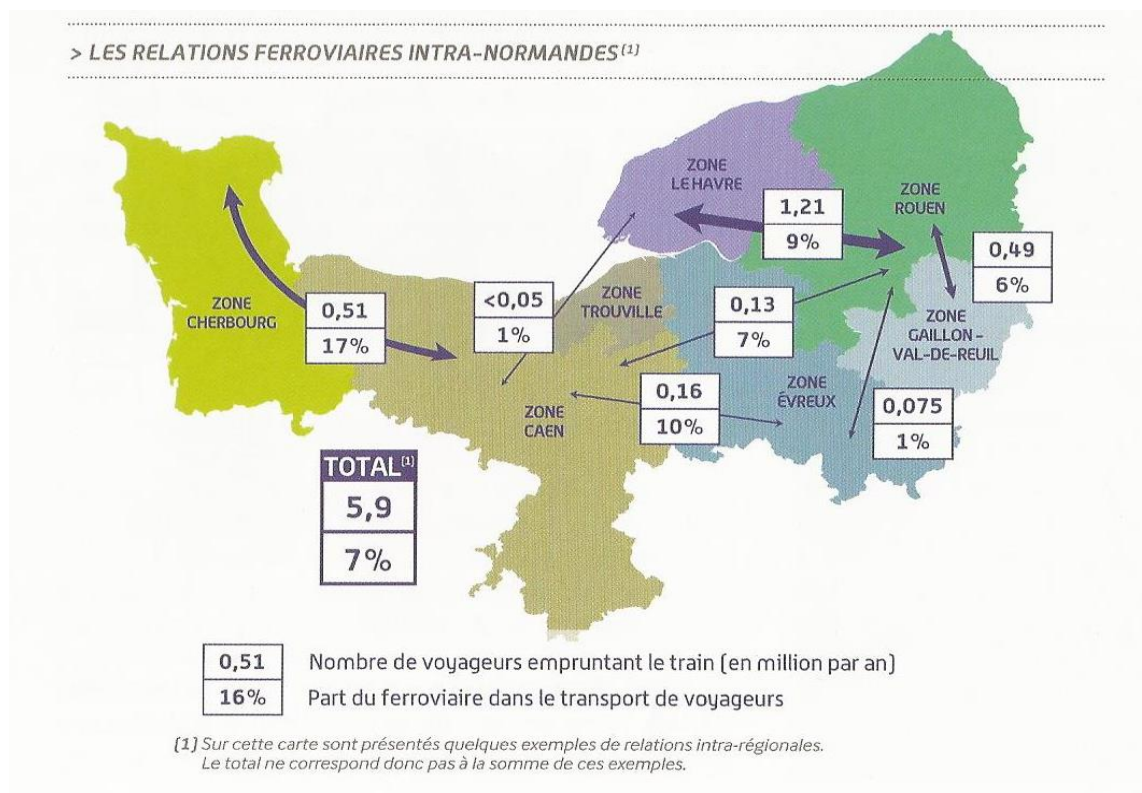
La nouvelle grande région normande dont l'existence sera effective dès janvier 2016 constituera un territoire hétérogène dont l'image est souvent associée à une profonde ruralité, mais dont la réalité, pour la grande majorité de ses habitants, relève principalement du modèle urbain.

Ce territoire est en effet constellé d'une multitude de villes moyennes (Evreux, Dieppe, Cherbourg..) et de petites villes (Vernon, Louviers, Yvetot, Bernay, Lisieux.). Cependant notre région est structurée principalement autour de trois grandes agglomérations qui concentrent les principales fonctionnalités administratives, universitaires et hospitalières : Rouen, Caen et Le Havre.

La fusion des deux anciennes régions appellera probablement une redistribution fonctionnelle entre ces trois agglomérations, susceptible d'induire une progression importante des besoins de mobilité. Le bon fonctionnement de ce nouvel ensemble reposera donc en très grande partie sur la disponibilité de services de transports publics assurant une connexion efficace entre les trois pôles.

A la veille des évolutions attendues, les réseaux de transports collectifs existants ne s'avèrent malheureusement pas à la hauteur des enjeux :

- la liaison ferroviaire Rouen-Le Havre propose un service relativement étoffé, mais comportant plusieurs lacunes horaires qui pèsent sur son attractivité ;
- la desserte TER Rouen-Caen, lente et peu fréquente, est largement sous utilisée ;
- l'usage de la liaison routière express reliant Le Havre à Caen reste marginale.



Le bon fonctionnement de la nouvelle grande région appelle donc la mise en œuvre d'un ambitieux programme de développement de l'offre en transport collectif sur chacune des trois branches du réseau de villes Rouen - Caen - Le Havre.



# 1-L'axe rouge : la liaison Rouen-Le Havre.

## Etat des lieux

L'offre interilles directe est composée en semaine de 15 AR quotidiens dont 13 trains Intercités provenant de Paris et 2 TER semi-directs limités au parcours Rouen-Le Havre. Tous ces trains desservent au passage Yvetot et Bréauté Beuzeville. La durée du parcours est légèrement inférieure à une heure. Il existe en outre 4 rotations TER omnibus, beaucoup plus lentes et très peu attractives, la plupart de ces trains se faisant dépasser par un Intercités à Motteville.

# Rouen → Yvetot → Le Havre

Dieppe Dieppe St-Valéry-en-Caux Fécamp

## DU LUNDI AU VENDREDI sauf jours fériés

				Rouen Rive-Droite	Maconnie	Malais- le-Houlme	Baerlin	Pailly	Motteville	Yvetot	Foucart- Alvange	Boisber-Norfont	Bréauté- Beuzeville	Yville	Manneville	Elbeuf- Saint-Jouan	Saint-Laurent- Gainsville	Harleur	Le Havre
				accès ACCÈS TER	ACCÈS TER	ACCÈS TER	ACCÈS TER			accès ACCÈS TER			accès ACCÈS TER	ACCÈS TER					accès ACCÈS TER
TER	580401	2 <sup>e</sup> cl	TER	6.00	6.05	6.09	6.15	6.18	6.25	6.33	6.40	6.46	6.51	6.56	6.59	7.05	7.10	7.15	
TER	580403	2 <sup>e</sup> cl	TER	6.30	-	-	6.41	-	-	6.55	-	-	7.13	-	-	-	-	7.33	
TER	580303	2 <sup>e</sup> cl	TER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.07	-	7.14	7.20	-	7.28	
TER	580405	2 <sup>e</sup> cl	TER	7.00	7.05	7.09	7.15	7.18	7.25	7.33	7.40	7.46	7.51	7.55	7.59	8.04	8.08	8.13	
TER	580305	2 <sup>e</sup> cl	TER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.08	-	8.15	8.21	-	8.28	
TER	580429	2 <sup>e</sup> cl	TER	7.35	-	-	7.53	-	-	8.07	-	-	8.23	-	-	-	-	8.39	
TER	580427	2 <sup>e</sup> cl	TER	8.04	-	-	-	-	-	8.27	-	-	8.40	-	-	-	-	8.55	
TER	3101	2 <sup>e</sup> cl	TER	8.15	-	-	-	-	-	8.38	-	-	8.52	-	-	-	-	9.06	
TER	3103	2 <sup>e</sup> cl	TER	9.15	-	-	-	-	-	9.38	-	-	9.52	-	-	-	-	10.06	
TER	580307	2 <sup>e</sup> cl	TER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.06	-	10.13	10.19	-	10.27	
TER	3105	2 <sup>e</sup> cl	TER	10.15	-	-	-	-	-	10.38	-	-	10.52	-	-	-	-	11.06	
TER	3107	2 <sup>e</sup> cl	TER	12.15	-	-	-	-	-	12.38	-	-	12.52	-	-	-	-	13.06	
TER	580407	2 <sup>e</sup> cl	TER	12.50	12.55	12.59	13.05	13.07	13.15	13.23	13.29	13.35	13.40	13.44	13.48	13.53	13.58	14.02	
TER	580309	2 <sup>e</sup> cl	TER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.07	-	14.14	14.19	-	14.27	
TER	3109	2 <sup>e</sup> cl	TER	14.15	-	-	-	-	-	14.38	-	-	14.52	-	-	-	-	15.06	
TER	3115	2 <sup>e</sup> cl	TER	16.15	-	-	-	-	-	16.38	-	-	16.52	-	-	-	-	17.06	
TER	580311	2 <sup>e</sup> cl	TER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17.08	-	17.15	17.21	-	17.31	
TER	3117	2 <sup>e</sup> cl	TER	17.15	-	-	-	-	-	17.38	-	-	17.52	-	-	-	-	18.06	
TER	580409	2 <sup>e</sup> cl	TER	18.02	18.06	18.14	18.17	18.35	18.44	18.51	18.58	19.03	19.07	19.11	19.16	19.20	19.25	19.29	
TER	3121	2 <sup>e</sup> cl	TER	18.15	-	-	-	-	-	18.37	-	-	18.51	-	-	-	-	19.05	
TER	580313	2 <sup>e</sup> cl	TER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18.44	-	-	-	-	19.00	
TER	3123	2 <sup>e</sup> cl	TER	19.15	-	-	-	-	-	19.38	-	-	19.52	-	-	-	-	20.06	
TER	3125	2 <sup>e</sup> cl	TER	19.40	-	-	-	-	-	20.03	-	-	20.17	-	-	-	-	20.32	
TER	3129	2 <sup>e</sup> cl	TER	20.15	-	-	-	-	-	20.38	-	-	20.52	-	-	-	-	21.06	
TER	3131	2 <sup>e</sup> cl	TER	21.15	-	-	-	-	-	21.38	-	-	21.52	-	-	-	-	22.06	
TER	3133	2 <sup>e</sup> cl	TER	21.24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22.11	
TGV	5377	2 <sup>e</sup> cl	TER	22.15	-	-	-	-	-	22.37	-	-	22.52	-	-	-	-	23.06	
TER	3137	2 <sup>e</sup> cl	TER	22.25	-	-	-	-	-	22.47	-	-	23.02	-	-	-	-	23.16	
TER	3139	2 <sup>e</sup> cl	TER	23.32	-	-	-	-	-	23.56	-	-	00.12	-	-	-	-	00.27	
TER	3141	2 <sup>e</sup> cl	TER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

# Le Havre → Yvetot → Rouen

## DU LUNDI AU VENDREDI sauf jours fériés

				Le Havre	Harleur	Saint-Laurent- Gainsville	Elbeuf- Saint-Jouan	Yville- Manneville	Bréauté- Bozeville	Boos-Monfort	Foucart- Alvange	Yvetot	Motteville	Pailly	Barentin	Malaucourt- le-Houlme	Miacome	Rouen Rive-droite
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès	accès			accès					accès			accès						accès
accès																		



On obtient ainsi en semaine, un service cadencé à l'heure aux heures de pointe. Cependant des intervalles de deux heures subsistent aux heures creuses ce qui affaiblit considérablement l'attractivité globale du service : il ne faudrait pas que le temps d'attente d'un train surpasse la durée du parcours. Au cours des week-ends le niveau de service est sensiblement allégé et présente une forte dissymétrie. Dans le sens Rouen-Le Havre un Intercités supplémentaire est programmé le vendredi soir mais l'offre est réduite à 9 Intercités le samedi et 6 le dimanche. En compensation le service TER semi-direct est renforcé à 4 AR quotidiens sur l'ensemble du weekend. Dans le sens inverse 9 trains circulent le samedi comme le dimanche, avec de très longs intervalles en début et milieu de journée..

SAMEDI sauf jours fériés																			
TER	850403	2° cl	☺	sauf le 27 sept	6.30	-	-	6.41	-	-	6.55	-	-	7.13	-	-	-	7.33	
TER	850405	2° cl	☺	sauf le 27 sept	7.00	7.05	7.09	7.15	7.18	7.25	7.33	7.40	7.46	7.51	7.55	7.59	8.04	8.08	8.13
TER	850305	2° cl	☺											8.08	-	8.15	8.21	-	8.28
TER	3103			sauf les 20, 27 sept, 4, 11, 18 oct et 8 nov	9.15	-	-	-	-	-	9.38	-	-	9.52	-	-	-	-	10.06
TER	850307	2° cl	☺											10.06	-	10.13	10.19	-	10.27
TER	3105			sauf les 20, 27 sept, 4, 11, 18 oct et 8 nov	10.15	-	-	-	-	-	10.38	-	-	10.52	-	-	-	-	11.06
TER	850415	2° cl	☺	sauf le 27 sept	12.09	-	-	-	-	-	12.32	-	-	12.45	-	-	-	-	12.59
TER	850407	2° cl	☺	sauf le 27 sept	12.50	12.55	12.59	13.05	13.07	13.15	13.23	13.29	13.35	13.40	13.44	13.48	13.53	13.58	14.02
TER	850309	2° cl	☺											14.07	-	14.14	14.19	-	14.27
TER	3109			sauf les 27 sept, 8 nov et 6 déc	14.15	-	-	-	-	-	14.38	-	-	14.52	-	-	-	-	15.06
TER	3113		☺	sauf les 20 et 27 sept, les 4 et 18 oct, les 8 nov et 6 déc	15.15	-	-	-	-	-	15.38	-	-	15.52	-	-	-	-	16.06
TER	3115			sauf les 27 sept, 8 nov et 6 déc	16.15	-	-	-	-	-	16.38	-	-	16.52	-	-	-	-	17.06
TER	850311	2° cl	☺											17.08	-	17.15	17.21	-	17.31
TER	850413	2° cl	☺	sauf le 27 sept	17.04	-	-	-	-	-	17.27	-	-	17.40	-	-	-	-	17.55
TER	3119		☺	sauf les 20, 27 sept, 4, 11, 18 oct, 8 nov et 6 déc	17.54	-	-	-	-	-	18.17	-	-	18.31	-	-	-	-	18.45
TER	3125			sauf les 27 sept, 8 nov et 6 déc	19.15	-	-	-	-	-	19.38	-	-	19.52	-	-	-	-	20.06
TER	850417	2° cl	☺	sauf le 27 sept	20.04	-	-	-	-	-	20.31	-	-	20.45	-	-	-	-	21.00
TER	3133			à partir du 30 août sauf les 8 nov et 6 déc, début et fin de la semaine du 18 oct	21.05	-	-	-	-	-	21.28	-	-	21.42	-	-	-	-	21.56
TER	5377			sauf le 27 sept	21.24	-	-	-	-	-	21.48	-	-	21.62	-	-	-	-	22.11
TER	3135			uniquement le 19 juil	21.45	-	-	-	-	-	22.08	-	-	22.22	-	-	-	-	22.38
TER	3135			jusqu'au 13 sept sauf le 19 juil et à partir du 25 oct sauf les 8 nov et 6 déc	21.48	-	-	-	-	-	22.11	-	-	22.25	-	-	-	-	22.39
DIMANCHE ET FÊTES																			
TER	850419	2° cl	☺	sauf les 15 août, 28 sept et 1er nov	9.04	-	-	-	-	-	9.27	-	-	9.40	-	-	-	-	9.55
TER	3103			uniquement le 15 août	9.15	-	-	-	-	-	9.38	-	-	9.52	-	-	-	-	10.06
TER	3105			jusqu'au 14 sept et à partir du 29 oct	10.15	-	-	-	-	-	10.38	-	-	10.52	-	-	-	-	11.06
TER	3105			sauf les 6, 13, 20 juil, 9 nov et 7 déc	10.59	-	-	-	-	-	11.22	-	-	11.36	-	-	-	-	11.50
TER	850421	2° cl	☺	uniquement les 6, 13, 14 et 20 juil	12.30	-	-	-	-	-	12.53	-	-	13.06	-	-	-	-	13.20
TER	3109			sauf le 28 sept	14.15	-	-	-	-	-	14.38	-	-	14.52	-	-	-	-	15.06
TER	3113		☺	uniquement le 15 août et 1er nov	15.15	-	-	-	-	-	15.38	-	-	15.52	-	-	-	-	16.06
TER	3115			sauf le 9 nov	16.15	-	-	-	-	-	16.38	-	-	16.52	-	-	-	-	17.06
TER	850317	2° cl	☺											17.57	-	18.04	18.10	-	18.18
TER	3119			uniquement le 15 août	17.54	-	-	-	-	-	18.17	-	-	18.31	-	-	-	-	18.45
TER	850423	2° cl	☺	sauf le 9 nov	18.04	-	-	-	-	-	18.29	-	-	18.42	-	-	-	-	18.56
TER	3125			sauf le 9 nov	19.15	-	-	-	-	-	19.38	-	-	19.52	-	-	-	-	20.06
TER	850425	2° cl	☺	sauf le 9 nov	20.06	-	-	-	-	-	20.32	-	-	20.47	-	-	-	-	21.02
TER	3133			sauf les 12, 19 oct et 9 nov	21.15	-	-	-	-	-	21.38	-	-	21.52	-	-	-	-	22.06
TER	5377			TGV Marseille-Le Havre terminus Mantes-la-Jolie le 9 nov	21.24	-	-	-	-	-	21.48	-	-	21.62	-	-	-	-	22.11
TER	3133			uniquement les 12 et 19 oct	21.35	-	-	-	-	-	21.58	-	-	22.12	-	-	-	-	22.27
TER	3135			uniquement les 13 juil et 1er nov	21.51	-	-	-	-	-	22.14	-	-	22.28	-	-	-	-	22.42
TER	3137			sauf les 13 juil, 15 août, 12, 19 oct, 18 et 9 nov	22.54	-	-	-	-	-	23.17	-	-	23.31	-	-	-	-	23.42
TER	3141		☺	sauf les 13, 14, 20 juil, 15 août, 21 sept, 5, 12, 19 oct et 9 nov	1.24	-	-	-	-	-	1.47	-	-	2.01	-	-	-	-	2.15

SAMEDI sauf jours fériés																		
TER	3104	2° cl	☺	jusqu'au 13 sept et à partir du 25 oct sauf le 8 nov	6.12	-	-	-	-	6.28	-	-	6.44	-	-	-	-	7.01
TER	850414	2° cl	☺	sauf le 27 sept	6.40	6.46	6.50	6.55	6.59	7.04	7.09	7.16	7.23	7.31	7.39	7.42	7.48	7.52
TGV	5316	2° cl	☺	TER Le Havre-Marseille, sauf les 14 juil, 7, 14 sept, 12 et 13 nov et 19 nov sauf les 20 et 27 sept, 4, 11, 18 oct et 8 nov	7.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.40
TER	3108	2° cl	☺	sauf le 27 sept	7.58	-	-	-	-	8.14	-	-	8.30	-	-	-	-	8.52
TER	3110	2° cl	☺	jusqu'au 13 sept et à partir du 25 oct sauf le 8 nov	9.11	-	-	-	-	9.27	-	-	9.43	-	-	-	-	10.00
TER	3112	2° cl	☺	sauf les 20, 27 sept, 4, 11, 18 oct et 8 nov	9.58	-	-	-	-	10.14	-	-	10.30	-	-	-	-	10.50
TER	850344	2° cl	☺	sauf les 20, 27 sept, 4, 11, 18 oct et 8 nov	10.33	-	10.42	10.49	-	10.57	-	-	12.30	-	-	-	-	12.50
TER	3116	2° cl	☺	sauf les 20, 27 sept, 4, 11, 18 oct et 8 nov	11.58	-	-	-	-	12.14	-	-	12.30	-	-	-	-	12.50
TER	850346	2° cl	☺	sauf le 27 sept	12.32	-	12.41	12.47	-	12.53	-	-	-	-	-	-	-	13.00
TER	850416	2° cl	☺	sauf le 27 sept	12.37	12.43	12.47	12.53	12.56	13.01	13.05	13.12	13.19	13.25	13.34	13.37	13.43	13.50
TER	3120	2° cl	☺	sauf les 20, 27 sept, 4, 11, 18 oct, 8 nov et 6 déc	13.58	-	-	-	-	14.14	-	-	14.30	-	-	-	-	14.50
TER	850410	2° cl	☺	sauf le 27 sept	16.36	16.42	16.46	16.52	16.55	17.00	17.05	17.13	17.22	17.30	17.52	17.55	18.03	18.08
TER	3128	2° cl	☺	sauf les 20, 27 sept, 4, 11, 18 oct, 8 nov et 6 déc	16.58	-	-	-	-	17.14	-	-	17.30	-	-	-	-	17.50
TER	850338	2° cl	☺	sauf le 27 sept	17.22	-	17.32	17.39	-	17.46	-	-	-	-	-	-	-	17.55
TER	850418	2° cl	☺	sauf le 27 sept	18.03	-	-	-	-	18.17	-	-	18.33	-	-	-	-	18.50
TER	3132	2° cl	☺	sauf les 20, 27 sept, 4, 11, 18 oct, 8 nov et 6 déc	19.11	-	-	-	-	19.27	-	-	19.43	-	-	-	-	20.00
TER	850342	2° cl	☺	sauf le 27 sept	19.33	-	19.43	19.50	-	19.57	-	-	-	-	-	-	-	20.05
TER	850420	2° cl	☺	sauf le 27 sept	20.00	-	-	-	-	20.15	-	-	20.31	-	-	-	-	20.50
DIMANCHE ET FÊTES																		
TER	3104	2° cl	☺	uniquement le 15 août	6.12	-	-	-	-	6.28	-	-	6.44	-	-	-	-	7.01
TGV	5316	2° cl	☺	TER Le Havre-Marseille, sauf les 14 juil, 7, 14 sept, 12 et 13 nov et 19 nov sauf les 20 et 27 sept, 4, 11 et 18 oct et 8 nov	7.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.40
TER	3108	2° cl	☺	sauf le 27 sept	7.58	-	-	-	-	8.14	-	-	8.30	-	-	-	-	8.52
TER	3112	2° cl	☺	uniquement le 15 août et le 1er nov	9.58	-	-	-	-	10.14	-	-	10.30	-	-	-	-	10.50
TER	3114	2° cl	☺	jusqu'au 14 sept sauf le 20 juil et du 26 oct au 30 nov sauf les 15 août, 1er et 9 nov	10.58	-	-	-	-	11.14	-	-	11.30	-	-	-	-	11.50
TER	3116	2° cl	☺	uniquement le 15 août et le 1er nov	11.58	-	-	-	-	12.14	-	-	12.30	-	-	-	-	12.50
TER	3114	2° cl	☺	uniquement le 20 juil	12.27	-	-	-	-	12.42	-	-	12.58	-	-	-	-	13.20
TER	3120	2° cl	☺	sauf les 21 sept, 5, 12, 19 oct et 9 nov	13.58	-	-	-	-	14.14	-	-	14.30	-	-	-	-	14.50
TER	3138	2° cl	☺	uniquement les 14 juil, 15, 24, 31 août et 11 nov	14.58	-	-	-	-	15.13	-	-	15.27	-	-	-	-	15.50
TER	3126	2° cl	☺	sauf les 15 août, 12, 19 oct et 9 nov	16.11	-	-	-	-	16.27	-	-	16.43	-	-	-	-	17.00
TER	3128	2° cl	☺	sauf les 12, 19 oct et 9 nov	16.58	-	-	-	-	17.14	-	-	17.30	-	-	-	-	17.50
TER	3130	2° cl	☺	sauf les 15 août, 12, 19 oct, 1er et 9 nov	17.56	-	-	-	-	18.12	-	-	18.26	-	-	-	-	18.40
TER	850350	2° cl	☺	sauf le 27 sept	18.31	-	18.39	18.46	-	18.52	-	-	-	-	-	-	-	19.00
TER	3132	2° cl	☺	sauf les 12, 19 oct et 9 nov	19.11	-	-	-	-	19.27	-	-	19.43	-	-	-	-	20.00
TER	3134	2° cl	☺	sauf les 13 juil, 15 août, 12, 19 oct et 9 nov	19.58	-	-	-	-	20.14	-	-	20.30	-	-	-	-	20.50
TER	3136	2° cl	☺	sauf les 14 juil, 16 août, 21 sept, 5, 12, 19 oct et 9 nov	20.57	-	-	-	-	21.13	-	-	21.29	-	-	-	-	21.50

Sur cette liaison le trafic s'élève à 1.2 millions de voyageurs par an, soit environ 4000 voyageurs par jour. Le chemin de fer assure ainsi presque 10% des déplacements entre les deux aires urbaines. D'importantes marges de progression existent donc, qui pourraient être obtenues en complétant l'offre de sorte à assurer la permanence du service : au moins 1 train par heure en semaine.

## Propositions de la FNAUT

Il s'agirait de faire progresser l'attractivité, et par conséquent l'usage, de cette liaison ferroviaire en développant en semaine un service cadencé à l'heure, renforcé à 30 minutes en heure de pointe.

Dans l'hypothèse où, à l'encontre des rumeurs associées à la prochaine parution du rapport Duron, l'offre Intercités serait maintenue à son niveau actuel, il serait nécessaire de créer 5 rotations TER semi-directes supplémentaires :

- Départ de Rouen à 7h, 11h, 13h, 15h et 17h30.
- Départ du Havre à 11h, 13h, 15h, 17h30 et 21h.

Au moins dans un premier temps l'offre du weekend pourrait être maintenue à son niveau actuel, même si quelques renforcements ponctuels pourraient être à terme envisageables.

## Evaluation des coûts d'exploitation

Il s'agirait de financer la circulation de 5 rotations TER intervalles supplémentaires les jours ouvrables.

### situation actuelle : 2 à 4 AR TER semi-directs (omnibus exclus).

Jours	Jour/an	Train/Jour	Train/an	Distance	Km/an	€/an
Lu + LF	61,4	4	245,6	88	21612,8	432256
Mardi	50,4	4	201,6	88	17740,8	354816
Mercredi	50,4	4	201,6	88	17740,8	354816
Jeudi	50,4	4	201,6	88	17740,8	354816
Ve + VF	61,4	4	245,6	88	21612,8	432256
Samedi	50,4	5	252	88	22176	443520
DF	61,4	4	245,6	88	21612,8	432256
Total	365			88	140236,8	2804736

### Projet : desserte cadencée (5 AR TER supplémentaires)

Jours	Jour/an	Train/Jour	Train/an	Distance	Km/an	€/an
Lu + LF	61,4	14	859,6	88	75644,8	1512896
Mardi	50,4	14	705,6	88	62092,8	1241856
Mercredi	50,4	14	705,6	88	62092,8	1241856
Jeudi	50,4	14	705,6	88	62092,8	1241856
Ve + VF	61,4	14	859,6	88	75644,8	1512896
Samedi	50,4	5	252	88	22176	443520
DF	61,4	4	245,6	88	21612,8	432256
Total	365			88	381356,8	7627136

## Bilan de la proposition

Coût actuel de fonctionnement : 2 804 736 €

Coût annuel de la proposition : 7 627 136 €

Surcoût de l'opération : 4 822 400 €

D'où un surcoût annuel avoisinant les 5M €. Dans l'hypothèse défavorable d'un désengagement partiel de la SNCF qui consisterait à réduire de 13 à 8 le nombre de rotations Intercités quotidiennes, il faudrait ajouter en compensation 5 rotations TER supplémentaires, portant le coût total à 10M €.



## 2-L'axe bleu : la liaison Rouen-Caen.

La liaison ferroviaire Rouen-Caen ne constitue pas, sur le plan technique, un ensemble homogène. Elle emprunte en effet successivement plusieurs sections dont les niveaux d'équipement, de desserte et de fréquentation sont très différents :

- de Rouen à Elbeuf : une section périurbaine électrifiée à desserte cadencée ;
- d'Elbeuf à Serquigny : une section rurale non électrifiée à trafic faible ;
- de Serquigny à Caen : les trains empruntent la radiale majeure Paris-Caen.

Notre réflexion se concentrera d'abord sur l'organisation de l'offre intervalles rapide Rouen-Caen. Puis, dans un second temps, nous nous pencherons sur la desserte des localités intermédiaires.

### Etat des lieux

L'offre actuelle s'avère peu attractive : les fréquences sont faibles et les temps de parcours trop longs. La durée du voyage oscille en effet entre 1h35 et 1h50 et aucun départ n'est donné entre midi et 17h. En outre, facteur aggravant, à vouloir assigner à certains des trains intervalles des missions de desserte locale omnibus, la SNCF a produit une grille horaire très compliquée, fort peu lisible et ne donnant finalement satisfaction ni aux usagers intervalles, ni aux utilisateurs des dessertes locales.

En semaine, l'offre est composée de 7 AR quotidiens dont les missions sont très hétérogènes :

- 2 à 3 AR (selon le sens) semi directs desservant Elbeuf, Bernay, Lisieux et Mézidon ;
- 1 à 2 AR (selon le sens) desservant en plus la gare de Serquigny ;
- 2 AR desservant, encore en plus de Serquigny, la gare de Brionne
- 1 seul AR quotidien desservant la totalité des haltes intermédiaires.

**Rouen → Bernay → Caen**

**DU LUNDI AU VENDREDI  
sauf jours fériés**

			Rouen Paris-Saint-Lazare	Elbeuf- Saunain	Brionne	Serquigny	Bernay	Lisieux	Mézidon	Caen
TER 852030/1	2 <sup>e</sup> ci	↓	6.02	6.20	-	-	6.42	6.49	6.57	7.13
TER 852072/3	2 <sup>e</sup> ci	↓	7.02	7.22	-	-	-	7.56	8.12	8.26
TER 852028/9	↓	↓	jusqu'au 14 août		-	-	-	10.53	11.09	11.23
TER 852034/5	↓	↓	10.02	10.20	-	-	-	10.51	11.08	11.23
TER 852060/1	↓	↓	du mi au ve, à partir du 19 août sauf le 12 nov		-	-	12.43	12.51	13.00	13.20
TER 852066/7	↓	↓	jusqu'au 14 août		-	-	12.42	12.49	12.57	13.14
TER 852078/9	2 <sup>e</sup> ci	↓	uniquement le ve à partir du 18 août et le 12 nov		-	-	12.42	12.49	12.58	13.15
TER 852082/3	↓	↓	15.02	15.20	-	-	-	15.52	16.09	16.23
TER 852082/3	↓	↓	uniquement le ve jusqu'au 8 août et le 14 août		-	-	-	15.52	16.09	16.23
TER 852084/5	↓	↓	uniquement le ve à partir du 22 août		-	-	16.42	16.49	16.56	17.13
TER 852090/1	2 <sup>e</sup> ci	↓	17.02	17.18	-	-	-	17.45	17.54	18.11
TER 852032/3	2 <sup>e</sup> ci	↓	jusqu'au 14 août		18.29	18.39	18.46	18.54	19.01	19.18
TER 852040/1	2 <sup>e</sup> ci	↓	à partir du 18 août		18.29	18.39	18.46	18.54	19.02	19.18
TER 852044/5	↓	↓	uniquement le ve jusqu'au 8 août du mi au ve à partir du 19 août		-	-	-	19.52	20.09	20.23
TER 852048/9	↓	↓	du mi au je jusqu'au 14 août		-	-	-	19.53	20.09	20.23

**Caen → Bernay → Rouen**

**DU LUNDI AU VENDREDI  
sauf jours fériés**

			Caen	Mézidon	Lisieux	Bernay	Serquigny	Brionne	Saint-Martin	Elbeuf- Saunain	Rouen Paris-Saint-Lazare
TER 852000/1	2 <sup>e</sup> ci	↓	5.52	6.06	6.20	6.37	6.44	6.52	6.58	7.08	7.39
TER 852004/5	↓	↓	7.20	7.34	7.48	8.05	8.12	-	-	8.40	9.00
TER 852004/5	2 <sup>e</sup> ci	↓	jusqu'au 14 août		10.20	10.34	10.48	11.05	-	11.37	-
TER 852050/1	2 <sup>e</sup> ci	↓	à partir du 18 août		10.20	10.34	10.48	11.05	-	11.38	11.56
TER 852054/5	↓	↓	du mi au je à partir du 18 août		12.05	12.21	12.38	12.59	13.07	13.15	-
TER 852056/7	↓	↓	du mi au je jusqu'au 13 août		12.18	12.32	12.45	13.02	13.10	13.18	-
TER 852056/7	↓	↓	uniquement le ve jusqu'au 8 août et le 14 août		12.18	12.32	12.46	13.03	13.10	13.17	-
TER 852056/7	↓	↓	uniquement le ve à partir du 22 août		12.18	12.32	12.46	13.03	13.10	13.17	-
TER 852060/1	↓	↓	uniquement le ve jusqu'au 8 août à partir du 18 août		17.15	17.29	17.43	18.00	-	-	-
TER 852064	2 <sup>e</sup> ci	↓	du mi au je jusqu'au 13 août		17.15	17.29	17.43	18.01	-	-	-
TER 852020/1	↓	↓	uniquement le ve jusqu'au 8 août et le 14 août		18.09	18.23	18.37	18.54	19.02	19.10	-
TER 852010/1	↓	↓	du mi au je jusqu'au 13 août du mi au je à partir du 19 août		18.09	18.23	18.38	18.56	19.03	19.11	-
TER 852014/5	2 <sup>e</sup> ci	↓	à partir du 18 août		19.16	19.30	19.43	20.00	-	-	-
TER 852016/7	2 <sup>e</sup> ci	↓	uniquement le ve à partir du 22 août		20.11	20.25	20.39	20.56	-	-	-
TER 852022/3	2 <sup>e</sup> ci	↓	uniquement le ve jusqu'au 8 août et le 14 août		20.11	20.25	20.39	20.56	-	-	-

Une lecture attentive de ces tableaux montre que les trains positionnés dans les créneaux horaires les plus porteurs (aux heures de pointes) sont paradoxalement les plus lents. En effet la nécessité absolue de desservir les petites localités intermédiaires chaque matin et chaque soir entraîne une dégradation de la vitesse commerciale sur les trajets intervalles de Rouen à Caen. Le choix qui a jusqu'à présent prévalu d'assigner aux TER Rouen-Caen des missions polyvalentes atteint ici ses limites. Il n'est pas possible d'exiger du même convoi des performances de vitesse et une irrigation fine du territoire. Peu performante sur les longues distances, l'offre actuelle s'avère d'ailleurs encore plus inefficace sur le créneau de la mobilité périurbaine, notamment dans le Roumois : en dépit de son fort potentiel, la gare de Bourgheroulde n'est desservie que par un seul train quotidien.

De façon étonnante, le service de fin de semaine est relativement étoffé (5 AR quotidiens), laissant à penser que l'offre a été d'avantage ciblée sur les déplacements de loisir que sur la mobilité à finalité professionnelle. Un rééquilibrage semble nécessaire.

## SAMEDI sauf jours fériés

TER	852070/1	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		7.02	7.20	-	-	-	-	7.51	8.08	8.24	8.37
TER	852074/5	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		10.02	10.20	-	-	10.42	10.49	10.58	11.15	11.29	11.42
TER	852038/9	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		13.02	13.20	-	-	13.42	13.49	13.58	14.14	14.28	14.42
TER	852088/9	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		17.02	17.20	-	-	-	17.45	17.53	18.10	18.25	18.39
TER	852040/1	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		18.02	18.18	18.29	18.39	18.46	18.54	19.02	19.18	19.32	19.46

## DIMANCHE ET FÊTES

TER	852076/7	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		10.02	10.20	-	-	-	-	10.54	11.10	11.24	11.37
TER	852036/7	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		12.02	12.20	-	-	12.42	12.49	12.56	13.13	13.28	13.42
TER	852086/7	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		16.02	16.20	-	-	16.42	16.49	16.58	17.15	17.28	17.42
TER	852042/3	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		18.02	18.20	18.30	18.40	18.47	18.54	19.01	19.18	19.32	19.46
TER	852046/7	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		19.02	19.20	-	-	-	-	19.54	20.10	20.23	20.37

## SAMEDI sauf jours fériés

TER	852002/3	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		7.18	7.32	7.46	8.03	8.10	8.18	-	-	8.40	9.00
TER	852052/3	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		10.20	10.34	10.48	11.05	-	-	-	-	11.38	11.56
TER	852008/9	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		12.18	12.32	12.45	13.02	13.10	13.18	-	-	13.39	14.00
TER	852062/3	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		17.23	17.37	17.50	18.07	-	-	-	-	18.40	18.57
TER	852012/3	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		18.18	18.32	18.46	19.03	19.10	19.18	-	-	19.39	20.00
TER	852068/9	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl	jusqu'au 20 sept	20.21	20.35	20.49	21.06	-	-	-	-	21.38	21.57

## DIMANCHE ET FÊTES

TER	852052/3	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		10.20	10.34	10.48	11.05	-	-	-	-	11.38	11.56
TER	852008/9	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		12.18	12.32	12.45	13.02	13.10	13.18	-	-	13.39	14.00
TER	852062/3	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		17.23	17.37	17.50	18.07	-	-	-	-	18.40	18.57
TER	852066/7	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		18.18	18.32	18.45	19.02	19.10	19.17	-	-	19.39	20.00
TER	852018/9	2 <sup>e</sup> cl	3 <sup>e</sup> cl		20.29	20.43	20.57	21.14	-	-	-	-	21.46	22.04

Ces horaires sont donnés sous réserve de toute modification ultérieure. 03 44 47 43 53

Ces horaires sont donnés sous réserve de toute modification ultérieure. 03 44 47 43 53

Conséquence logique de la médiocrité globale de l'offre, l'usage du train reste anormalement faible : une fois retranchés les flux périurbains, qui constituent la plus grande partie du trafic de cet axe (1200 voyages quotidiens entre Rouen et Elbeuf) on ne dénombre sur la partie centrale de la ligne que 130 000 voyages par an soit environ 500 voyages par jour et seulement 7% des parts de marché. Ces résultats sont évidemment très insuffisants sur le segment commercial intervalles Rouen-Caen. Mais ils sont encore plus désastreux sur le créneau des déplacements pendulaires du bassin de Rouen, tout particulièrement dans le secteur du Roumois : moins de 10 voyageurs par jour.

## Propositions de la FNAUT

L'objectif consiste à faire progresser l'attractivité et l'usage du rail sur trois paliers distincts : la liaison rapide intervilles Rouen-Caen, la desserte des principales localités intermédiaires et les déplacements périurbains. Pour y parvenir il sera absolument nécessaire de segmenter le service autour de deux catégories de trains, auxquelles seront chacune assignées des missions bien identifiées : desserte intervilles rapide pour les uns, et maillage périurbain pour les autres.

- Desserte intervilles rapide :

La fusion des deux régions normandes induira une progression importante des besoins de déplacement entre Rouen et Caen, suivant des motivations variées : travail, études, démarches administratives... Il faudra que ces déplacements puissent massivement s'opérer au moyen des transports en commun.

Les usagers devront ainsi pouvoir disposer d'une desserte rapide, permanente et facile d'emploi. D'où la nécessité d'organiser cette desserte autour des caractéristiques suivantes :

- la rapidité : un temps de parcours limité à 1h30 ;
- la permanence et la lisibilité de l'offre : un cadencement horaire à la minute exacte ;
- une amplitude suffisante (étudiants, réunions administratives...): de 6h à 21h.

La réduction du temps de parcours imposera une limitation du nombre d'arrêts intermédiaires : seules les gares d'Elbeuf, Bernay, Lisieux et Mézidon pourront encore être desservies par les trains rapides intervilles. Ces derniers assureront ainsi la desserte des trois principales localités intermédiaires. L'arrêt à Mézidon permettra de conserver et même de développer les correspondances vers Alençon, Le Mans, et Tours.

- Desserte périurbaine :

La mise en place du cadencement intervilles rapide entraînera donc la suppression de plusieurs arrêts : Bourgheroulde, Glos-Montfort, Brionne et Serquigny. Il faudra, en compensation, créer des dessertes périurbaines les jours ouvrables entre Rouen et Serquigny.

Cette desserte complémentaire devra comporter 4 AR Rouen-Serquigny susceptibles tout à la fois de renforcer à la demi-heure la liaison Rouen-Elbeuf, puis d'améliorer la desserte du canton de Brionne, et surtout du pays du Roumois. En effet, ce secteur, affecté par une très forte périurbanisation, recèle de réelles potentialités de trafic, que de nouveaux services TER pourraient valablement canaliser, moyennant le développement d'une offre plus attractive et l'aménagement d'un nouveau pôle d'échanges sur le site de la gare de Bourgheroulde, localisée au cœur de l'aire à desservir.

Au final, la section propre de l'axe Rouen-Caen (Elbeuf-Serquigny) serait quotidiennement parcourue par 16 rotations rapides Rouen-Caen et 4 navettes périurbaines Rouen-Serquigny.

Sur les tableaux horaires suivants, établis en compatibilité avec les circulations des autres lignes normandes, un code couleur permet de mesurer l'ampleur des améliorations possibles : le noir désigne les trains existants, le rouge les TER intervilles ajoutés, et le bleu les TER périurbains ajoutés.



## TER Rouen &gt; Elbeuf &gt; Bernay &gt; Lisieux &gt; Caen (horaires du lundi au vendredi / proposition FNAUT)

Rouen	6 04	6 42	7 04	7 12	7 42	8 04	8 42	9 04	9 42	10 04	10 42	11 04	11 42
Sotteville		6 48		7 18	7 48		8 48		9 48		10 48		11 48
Saint Etienne		6 52		7 22	7 52		8 52		9 52		10 52		11 52
Oissel		6 58		7 28	7 58		8 58		9 58		10 58		11 58
Tourville		7 00		7 30	8 00		9 00		10 00		11 00		12 00
Cléon		7 06		7 36	8 06		9 06		10 06		11 06		12 06
Elbeuf	6 20	7 10	7 20	7 40	8 10	8 20	9 10	9 20	10 10	10 20	11 10	11 20	12 10
Le Roumois				7 52									
Glos Montfort				8 02									
Brionne				8 12									
Serquigny				8 20									
Bernay	6 48		7 48			8 48		9 48		10 48		11 48	
Lisieux	7 06		8 06			9 06		10 06		11 06		12 06	
Mézidon	7 20		8 20			9 20		10 20		11 20		12 20	
Caen	7 34		8 34			9 34		10 34		11 32		12 34	

Rouen	12 04	12 12	12 42	13 04	13 42	14 04	14 42	15 04	15 41	16 04	16 42	17 04	17 12
Sotteville		12 18	12 48		13 48		14 48		15 48		16 48		17 18
Saint Etienne		12 22	12 52		13 52		14 52		15 52		16 52		17 55
Oissel		12 28	12 58		13 58		14 58		15 58		16 58		17 25
Tourville		12 30	13 00		14 00		15 00		16 00		17 00		17 30
Cléon		12 36	13 06		14 06		15 06		16 06		17 06		17 36
Elbeuf	12 20	12 40	12 10	13 20	14 10	14 20	15 10	15 20	16 10	16 20	17 10	17 20	17 40
Le Roumois		12 52											17 52
Glos Montfort		13 02											18 05
Brionne		13 12											18 12
Serquigny		13 20											18 20
Bernay	12 48			13 48		14 48		15 48		16 48		17 48	
Lisieux	13 06			14 06		15 06		16 06		17 06		18 06	
Mézidon	13 20			14 20		15 20		16 20		17 20		18 20	
Caen	13 34			14 34		15 34		16 34		17 34		18 34	

Rouen	17 42	18 04	18 12	18 42	19 04	19 12	19 42	20 04	20 42	21 04	22 12		
Sotteville	17 48		18 18	18 48		19 18	19 48		20 48		22 18		
Saint Etienne	17 52		18 22	18 52		19 22	19 52		20 52		22 22		
Oissel	17 58		18 28	18 58		19 28	19 58		20 58		22 28		
Tourville	18 00		18 30	19 00		19 30	20 00		21 00		22 30		
Cléon	18 06		18 36	19 06		19 36	20 06		21 06		22 06		
Elbeuf	18 10	18 20	18 40	19 10	19 20	19 40	20 10	20 20	21 10	21 20	22 40		
Le Roumois			18 52										
Glos Montfort			19 05										
Brionne			19 12										
Serquigny			19 20										
Bernay		18 48			19 48			20 48		21 48			
Lisieux		19 06			20 06			21 06		22 06			
Mézidon		19 20			20 20			21 20		22 20			
Caen		19 34			20 34			21 34		22 34			

TER Caen > Lisieux > Bernay > Elbeuf > Roen (horaires du lundi au vendredi / proposition FNAUT)

Caen					6 26			7 26		8 26		9 26	
Mézidon					6 40			7 40		8 40		9 40	
Lisieux					6 54			7 54		8 54		9 54	
Bernay					7 12			8 12		9 12		10 12	
Serquigny				6 38			7 38						
Brionne				6 46			7 46						
Glos Montfort				6 56			7 56						
Le Roumois				7 08			8 08						
Elbeuf	5 50	6 20	6 50	7 20	7 40	7 50	8 20	8 40	8 50	9 40	9 50	10 40	10 50
Cléon	5 54	6 24	6 54	7 24		7 54	8 24		8 54		9 54		10 54
Tourville	6 00	6 30	7 00	7 30		8 00	8 30		9 00		10 00		11 00
Oissel	6 02	6 32	7 02	7 32		8 02	8 32		9 02		10 02		11 02
Saint Etienne	6 08	6 38	7 08	7 38		8 08	8 38		9 08		10 08		11 08
Sotteville	6 12	6 42	7 12	7 42		8 12	8 42		9 12		10 12		11 12
Rouen	6 18	6 48	7 18	7 48	7 56	8 18	8 48	8 56	9 18	9 56	10 18	10 56	11 18

Caen		10 26		11 26			12 26		13 26		14 26		15 26
Mézidon		10 40		11 40			12 40		12 40		14 40		15 40
Lisieux		10 54		11 54			12 54		13 54		14 54		15 54
Bernay		11 12		12 12			13 12		14 12		15 12		16 12
Serquigny						12 38							
Brionne						12 46							
Glos Montfort						12 56							
Le Roumois						13 08							
Elbeuf		11 40	11 50	12 40	12 50	13 20	13 40	13 50	14 40	14 50	15 40	15 50	16 40
Cléon			11 54		12 54	13 24		13 54		14 54		15 54	
Tourville			12 00		13 00	13 30		14 00		15 00		16 00	
Oissel			12 02		13 02	13 32		14 02		15 02		16 02	
Saint Etienne			12 05		13 08	13 38		14 08		15 08		16 08	
Sotteville			12 12		13 12	13 52		14 12		15 12		16 12	
Rouen		11 56	12 18	12 56	13 18	13 48	13 56	14 18	14 56	15 18	15 56	16 18	16 56

Caen			16 26			17 26		18 26		19 26	20 26	21 26	
Mézidon			16 40			17 40		18 40		19 40	20 40	21 40	
Lisieux			16 54			17 54		18 54		19 54	20 54	21 54	
Bernay			17 12			18 12		19 12		20 12	21 12	22 12	
Serquigny					17 38								
Brionne					17 46								
Glos Montfort					17 56								
Le Roumois					18 08								
Elbeuf	16 50	17 20	17 40	17 50	18 20	18 40	18 50	19 40	19 50	20 40	21 40	22 40	
Cléon	16 54	17 24		17 54	18 24		18 54		19 54				
Tourville	17 00	17 30		18 00	18 30		19 00		20 00				
Oissel	17 02	17 32		18 02	18 32		19 02		20 02				
Saint Etienne	17 08	17 38		18 08	18 38		19 08		20 08				
Sotteville	17 12	17 42		18 12	18 42		19 12		20 12				
Rouen	17 18	17 48	17 56	18 18	18 48	18 56	19 18	19 56	20 18	20 56	21 56	22 56	

Ce dispositif, s'il était mis en œuvre, apporterait à l'immense majorité des usagers de spectaculaires améliorations, à la fois en matière de gain de temps et d'opportunités de déplacements. Par rapport à l'existant, une fonctionnalité serait toutefois perdue : la liaison directe Brionne-Bernay, avec ses prolongements vers Caen ou Paris. Cette fonctionnalité ne concerne aujourd'hui qu'un très petit nombre d'usagers, et la perspective de sa suppression ne saurait justifier de renoncer à la globalité du projet, bénéfique à l'immense majorité des utilisateurs du réseau. Il serait toutefois indispensable d'organiser, sous une forme adaptée, un service de substitution à la disposition des usagers impactés.

D'où l'idée de mettre en place entre Brionne et Bernay un service de navettes de minibus, selon des horaires offrant des doubles correspondances immédiates en gare de Bernay vers Rouen et Paris. Les horaires envisagés dans le cadre de cette étude pour les TER Rouen-Caen permettraient en effet une optimisation des correspondances en gare de Bernay, les TER normands devant croiser les IC Paris-Caen dans cette localité. D'où la possibilité de 5 liaisons quotidiennes dans chaque direction :

Brionne > Bernay > Caen ou Paris

Brionne	7 12	10 12	14 12	17 12	19 12
Bernay	7 38	10 38	14 38	17 38	19 38

Bernay	7 48	10 48	14 48	17 48	19 48
Caen	8 34	11 34	15 34	18 34	20 34

Bernay	7 53	10 53	14 53	17 53	19 53
Paris	9 18	12 16	16 16	19 16	21 16

Paris ou Caen > Bernay > Brionne

Paris	6 45	11 45	13 45	16 45	18 45
Bernay	8 08	13 08	15 08	18 08	20 08

Caen	7 26	12 26	14 26	17 26	19 26
Bernay	8 12	13 12	15 12	18 12	20 12

Bernay	8 22	13 22	15 22	18 22	20 22
Brionne	8 48	13 48	15 48	18 48	20 48

Certes, cette formule soumettrait quelques usagers à une rupture de charge, mais elle leur apporterait en compensation deux appréciables avantages, comme le met en évidence le tableau ci-dessous :

- une très appréciable diminution des temps de parcours vers Paris (de 5 à 10 minutes) ;

Situation actuelle	Brionne	6 42		12 41			Paris		11 10		17 13	
	Serquigny	6 50		12 48			Serquigny		12 53		18 56	
Proposition FNAUT	Serquigny	7 04		13 04			Serquigny		13 05		19 11	
	Paris	8 57		14 48			Brionne		13 13		19 19	
Proposition FNAUT	Brionne	7 12	10 12	14 12	17 12	19 12	Paris	6 45	11 45	13 45	16 45	18 45
	Bernay	7 38	10 38	14 38	17 38	19 38	Bernay	8 08	13 08	15 08	18 08	20 08
Proposition FNAUT	Bernay	7 53	10 53	14 53	17 53	19 53	Bernay	8 22	13 22	15 22	18 22	20 22
	Paris	9 18	12 16	16 16	19 16	21 16	Brionne	8 48	13 48	15 48	18 48	20 48

- une sensible augmentation des fréquences, offrant aux usagers de nouvelles possibilités de déplacement dans chacune des destinations.



## Evaluation des coûts d'exploitation

L'ensemble des mesures préconisées induirait trois postes de dépenses supplémentaires :

- le renforcement de la fréquence des relations directes Rouen-Caen ;
- la création de TER périurbains de compensation entre Rouen et Serquigny ;
- le financement des navettes de minibus de rabattement entre Brionne et Bernay.

### Evaluation des coûts liés au renforcement de la fréquence :

De manière très résumée, il s'agirait chaque jour ouvrable de créer 9 rotations supplémentaires, afin de porter l'offre de 7 à 16 AR quotidiens.

Les tableaux ci-dessous permettent de comparer les coûts de fonctionnement du service proposé aux coûts de fonctionnement actuels sur une année entière.

situation actuelle :

Jours	Jour/an	Train/Jour	Train/an	Distance	Km/an	€/an
Lu + LF	61,4	14	859,6	162	139255,2	2785104
Mardi	50,4	14	705,6	162	114307,2	2286144
Mercredi	50,4	14	705,6	162	114307,2	2286144
Jeudi	50,4	14	705,6	162	114307,2	2286144
Ve + VF	61,4	18	1105,2	162	179042,4	3580848
Samedi	50,4	10	504	162	81648	1632960
DF	61,4	10	614	162	99468	1989360
Total	365			162	842335,2	16846704

Projet : desserte cadencée rapide Rouen – Caen

Jours	Jour/an	Train/Jour	Train/an	Distance	Km/an	€/an
Lu + LF	61,4	32	1964,8	162	318297,6	6365952
Mardi	50,4	32	1612,8	162	261273,6	5225472
Mercredi	50,4	32	1612,8	162	261273,6	5225472
Jeudi	50,4	32	1612,8	162	261273,6	5225472
Ve + VF	61,4	32	1964,8	162	318297,6	6365952
Samedi	50,4	10	504	162	81648	1632960
DF	61,4	10	614	162	99468	1989360
Total	365			162	1601532	32030640

D'où un surcoût annuel de fonctionnement proche de 16M€. Cette somme est élevée mais, en contrepartie, il est permis d'espérer une très forte progression des recettes au regard des fortes potentialités de développement du trafic, sous le double effet de l'accroissement attendu des échanges entre les deux agglomérations et de la progression de l'attractivité propre de la ligne.

### **La création de TER périurbains de compensation entre Rouen et Serquigny.**

Il s'agirait de créer chaque jour ouvrable 4 rotations nouvelles entre Rouen et Serquigny qui compenseraient la suppression des arrêts des trains direct à Brionne, et rempliraient en outre deux autres fonctions particulièrement utiles :

- le renforcement de la desserte périurbaine Rouen-Elbeuf ;
- le désenclavement du Roumois autour d'un pôle d'échange aménagé à Bourghtheroulde.

Projet : desserte complémentaire périurbaine Rouen – Serquigny

Jours	Jour/an	Train/Jour	Train/an	Distance	Km/an	€/an
Lu + LF	61,4	8	491,2	73	35857,6	717152
Mardi	50,4	8	403,2	73	29433,6	588672
Mercredi	50,4	8	403,2	73	29433,6	588672
Jeudi	50,4	8	403,2	73	29433,6	588672
Ve + VF	61,4	8	491,2	73	35857,6	717152
Total	365			73	160016	3200320

Cette opération relèverait cependant davantage d'une logique de développement des dessertes périurbaines rouennaises que du projet relatif aux « réseaux de villes Rouen – Caen – Le Havre ». Nous avons cependant pris en compte cette dépense supplémentaire dans le cadre de ce dossier, les deux actions étant indissociables l'une de l'autre.

Il serait d'ailleurs nécessaire d'envisager parallèlement la mise en œuvre de 2 AR supplémentaires entre Rouen et Elbeuf, afin d'apporter une cohérence et une lisibilité optimales à la nouvelle grille de desserte périurbaine et de répondre efficacement aux besoins de déplacements locaux.

### **Le financement des navettes de minibus de rabattement entre Brionne et Bernay.**

Cette action reposant sur des moyens légers se montrerait bien moins coûteuse que les mesures précédentes. Les 5 rotations quotidiennes de minibus sur un linéaire de 16km nécessiteraient la production de 40 000km annuels, soit environ 120 k€/an.

### **Evaluation globale des surcoûts relatifs à la ligne Rouen-Caen (en millions d'euros) :**

Coût actuel de fonctionnement :	16,8
Coût annuel de la proposition :	35,2
Surcoût de l'opération :	18,4

La contribution forfaitaire que devrait apporter la région serait cependant bien moins élevée dans la mesure où il conviendrait de déduire les recettes apportées par l'évolution du trafic.

### 3-L'axe vert : la liaison Caen-Le Havre.

#### Etat des lieux

Aucune liaison ferroviaire directe ne relie le Havre à Caen : tout trajet en train exige un détour par Rouen, avec une rupture de charge et une durée voisine de trois heures. Sur ce créneau, l'usage du train est absolument marginal.

En revanche il existe des services d'autocar, exploité par les bus verts du Calvados, offrant une demi-douzaine de rotations quotidiennes selon deux formules différentes :

- 3 à 4 courses omnibus via Honfleur Deauville et Cabourg (ligne 20)
- 3 AR de cars express empruntant l'autoroute (Ligne 39 Prestobus)

ligne	39	20	20	39	20	39	20	ligne	39	20	39	20	20	39
le								Caen	6 55	11 25	12 30	13 45	15 20	18 20
Havre	7 10	7 49	8 40	14 20	14 32	17 35	18 29	le						
Caen	8 40	10 31	11 39	15 50	17 39	19 52	21 25	Havre	8 32	13 54	14 10	16 25	18 23	19 55

Les bus de la ligne 20 assurent une excellente desserte locale du littoral, de nombreuses courses partielles entre Caen et Deauville ou Honfleur, non mentionnées sur le tableau ci-dessus constituant quasiment une desserte cadencée à l'heure. Ces services s'avèrent en revanche fort peu attractifs pour les trajets complets de Caen au Havre, au regard de leurs s temps de parcours, proches de 2h30.

Sur cet axe les déplacements intervilles en transports collectifs se concentrent donc sur la ligne 39 « Prestobus », dont les temps de parcours sont plus attractifs : 1h30, avec un seul arrêt intermédiaire, à Honfleur, et un itinéraire presque exclusivement autoroutier. Cette ligne à tarification spéciale transporte 40 000 voyageurs par an, dont un tiers n'effectuant que le trajet Le Havre-Honfleur. Cependant son niveau d'offre particulièrement modeste (3 AR quotidiens) ne permet pas d'attirer vers le bus une part significative du trafic entre les deux villes, ry sa part modale n'excède pas les 2%. Le service génère néanmoins un déficit d'exploitation de 120 k€ annuels, conjointement pris en charge par la Région Haute Normandie et le Conseil Départemental du Calvados.

#### Propositions de la FNAUT

Il s'agirait, en l'absence d'infrastructure ferroviaire, de développer l'offre Prestobus de sorte à obtenir un niveau de service comparable à ceux proposés sur les axes Rouen-Caen et Rouen-Le Havre : cadencement à l'heure, amplitude 6h – 21h et fréquence de 16 rotations quotidiennes. De moindres renforcements seraient envisageables en fin de semaine :4 AR le samedi et 3 le dimanche.

#### Evaluation des coûts d'exploitation

Sur la base d'un linéaire de 100 km et des fréquences proposées précédemment, il s'agirait de produire 900 000 km par an qui, compte tenu des péages, induiraient un coût annuel d'exploitation de 3.6 M€. Après déduction du coût de fonctionnement du service actuel (180 000km, soit environ 700 k€), il ressortirait pour le projet un surcoût 2.9 M€.

Il serait en contrepartie permis d'espérer une progression spectaculaire du trafic, au regard des résultats obtenus autour d'un modèle analogues par la ligne express de bus région reliant Rouen à Evreux : 12 AR quotidiens par autoroute, service rapide (1heure) et 100 000 voyages par an. Transposés au Prestobus, ces chiffres se traduiraient par un quadruplement de la recette.



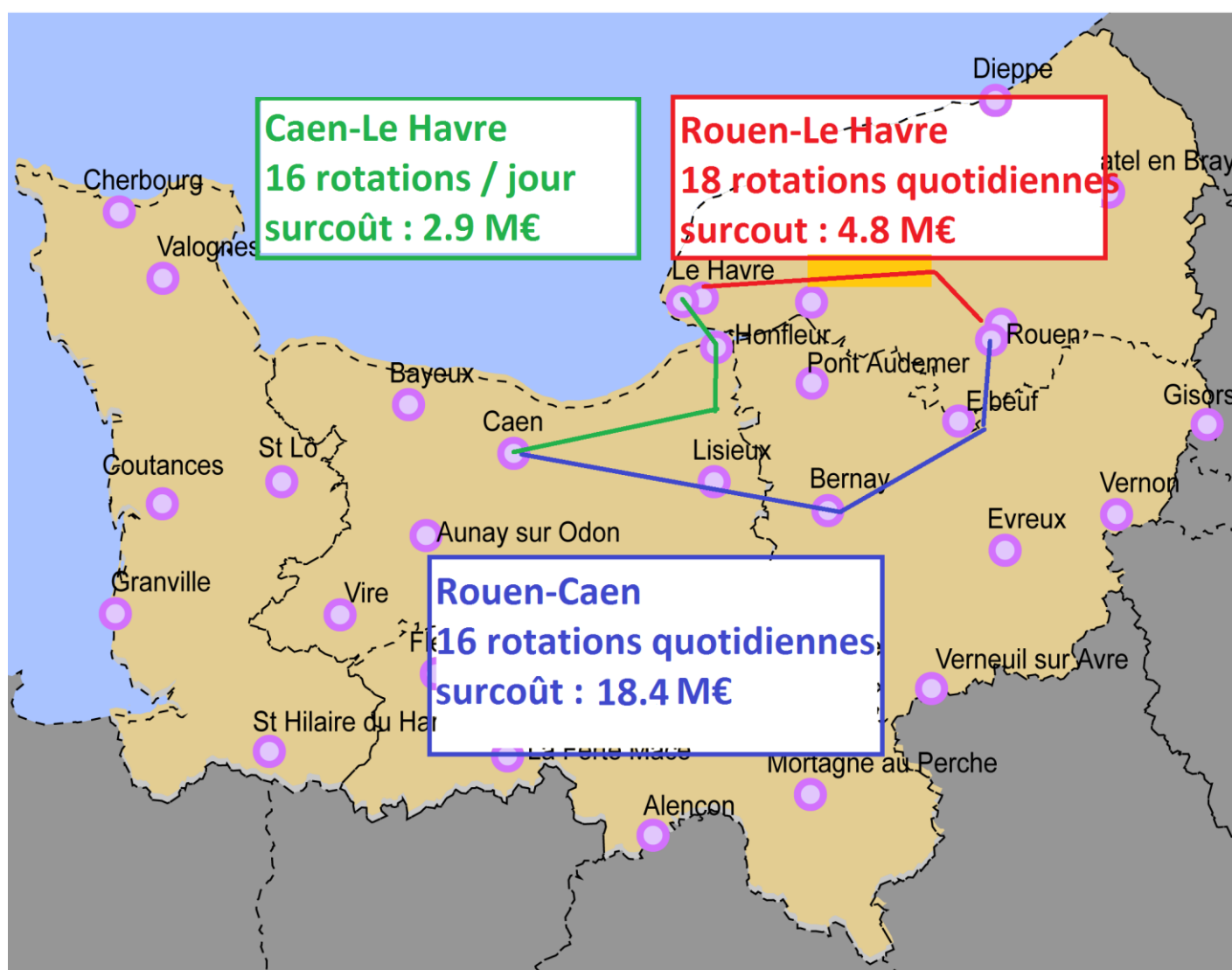
## En conclusion ...

En Janvier 2016 les deux régions normandes fusionneront afin de constituer une nouvelle entité dont le développement nécessitera une intensification des échanges entre les trois grandes agglomérations structurant ce territoire : Rouen, Caen et Le Havre.

Les propositions que nous présentons tendent à apporter, sous une forme répondant aux exigences du développement durable, une solution efficace aux problèmes de mobilité entre ces trois pôles.

Leur objectif consisterait à faciliter les déplacements intervilles en les canalisant autour de services de transports collectifs très performants, susceptibles tout à la fois de dynamiser le développement économique régional, de préserver l'environnement et d'améliorer la vie quotidienne des usagers.

Afin d'y parvenir, il serait indispensable de déployer une offre lisible, rapide, fréquente et confortable. D'où le concept de desserte cadencée à l'heure exacte, développée de façon homogène sur chacun des trois côtés du triangle.



On notera dans le détail un effort particulier en faveur de la liaison Rouen-Le Havre, dont le potentiel particulièrement élevé justifie un renforcement à la demi-heure en période de pointe.

La mise en œuvre de ces liaisons nouvelles nécessiterait bien évidemment un effort financier de la part de la nouvelle Collectivité régionale : le surcoût annuel de fonctionnement du réseau TER avoisinerait en effet une somme proche de 26 millions d'euros.

Axe Rouen - Le Havre	
Création de rotations TER rapides supplémentaires	4,8
Axe Rouen - Caen	
<i>Cadencement des liaisons intervalles</i>	15,2
<i>Création de TER périurbains Rouen – Serquigny</i>	3,2
<i>Création de navettes minibus vers Brionne</i>	0,1
Surcoût global d'exploitation de l'axe Rouen – Caen	18,4
Axe Caen - Le Havre	
Mise en place d'une desserte autoroutière cadencée	2,9
Surcoût global du projet RESEAU DE VILLES	26,1

Presque aucune dépense d'investissement ne serait en revanche nécessaire à court terme, le schéma d'exploitation proposé étant compatible avec les infrastructures existante et, exception faite du minibus utile à la desserte de Brionne, du parc de matériel roulant disponible.

A contrario, ce projet ne saurait couvrir l'ensemble des besoins de mobilité collective régionale. D'autres initiatives devraient en effet être prises par la nouvelle Collectivité, les unes dans le domaine strictement ferroviaire (TER), les autres selon une approche plus intermodale.

Dans le domaine ferroviaire il s'agirait principalement :

- d'accompagner la montée en puissance du cadencement sur les grands axes ;
- de renforcer les fréquences intervalles (Rouen-Dieppe, Caen-Alençon..) ;
- de développer les liaisons vers les régions voisines (Rouen-Lille, Caen-Rennes..) ;
- d'intensifier les dessertes périurbaines autour de nos trois grandes agglomérations, notamment en développant un réseau local sur la Pointe de Caux ;
- de préparer la réouverture de certaines lignes actuellement fermées au service des voyageurs, mais présentant un réel potentiel (Rouen-Evreux, Rouen-Elbeuf, Le Havre-Gravenchon).

Dans le domaine intermodal il s'agirait d'apporter de la cohérence et de la complémentarité entre les différents réseaux de transports publics irriguant notre territoire :

- conformément à la loi Notre, reprise par la nouvelle région des cinq réseaux départementaux afin de constituer une entité unique (réseau NORMANBUS) ;
- réorganisation des lignes routières de sorte à faciliter les correspondances avec les TER et les transports urbains : ajustements d'itinéraires, rabattements et aménagement de pôles d'échanges dans les gares TER et aux entrées des agglomérations (terminus TCSP) ;
- poursuite et extension à l'ensemble du territoire des dispositifs d'intégration tarifaire ;
- réalisation d'outils d'information intégrés (plans de réseaux, fiches horaires, portail web...) permettant d'accéder à une vision globale de l'offre régionale de transport (TER+ lignes routières) et de ses articulations avec les réseaux de transports urbains.

C'est à ce prix que la Normandie rejoindrait le cercle des régions européennes les plus dynamiques et les mieux organisées en matière de mobilité. Il y va de la qualité de la vie de nos concitoyens, et de l'attractivité économique future de notre région.