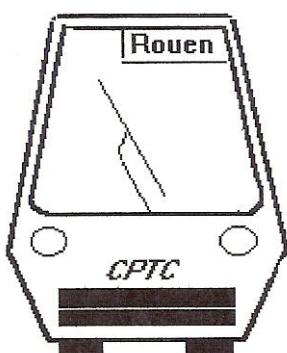


TER

2010

Propositions en faveur
du développement
des transports collectifs
dans la région
rouennaise,
et bien au-delà...



Comité Pour les
Transports en Commun
dans l'agglomération rouennaise

6 rue Malatiré
76000 ROUEN
02 35 68 71 29
cptc76@wanadoo.fr

association membre de la FNAUT



Fédération Nationale
des Associations
d'Usagers des Transports

32 rue Raymond Losserand
75 014 PARIS
01 43 35 02 83
<http://www.fnaut.asso.fr>

TER 2010

Propositions en faveur du développement
des transports collectifs dans la région rouennaise,
et bien au-delà...

PREMIERE PARTIE : LES INSUFFISANCES

1. Les critiques formulées par les usagers
 - 1.1 les motifs généraux **2**
 - 1.2 les relations avec Paris **2**
 - 1.3 les relations intervilles **3**
 - 1.4 les dessertes périurbaines **3**
2. Les insuffisances de l'offre ferroviaire
 - 2.1 ce que disent les chiffres **4**
 - 2.2 Paris – Rouen – Le Havre **5**
 - 2.3 les intervalles intrarégionales **6**
 - 2.4 vers les régions voisines **10**
 - 2.5 les dessertes périurbaines **12**
 - 2.6 le maillage régional **21**
3. L'existence de carences qualitatives
 - 3.1 la vitesse commerciale **26**
 - 3.2 la régularité **26**
 - 3.3 les conditions d'accès au réseau **27**
 - 3.4 le confort **27**
 - 3.5 le matériel roulant **28**
 - 3.6 les équipements intermodaux **29**
 - 3.7 les discontinuités tarifaires **33**
 - 3.8 la segmentation de l'information **33**
4. L'existence de facteurs de blocage
 - 4.1 la dilution des responsabilités **34**
 - 4.2 le discours sur la saturation **34**
5. L'insuffisante fréquentation du train
 - 5.1 Paris – Rouen – Le Havre **35**
 - 5.2 les dessertes TER **36**



*Rame RRR :
les TER des années 1990*

DEUXIEME PARTIE : LES PROPOSITIONS

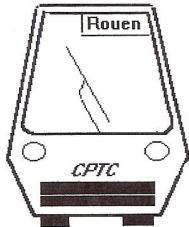
1. Le volet ferroviaire
 - 1.1 le cadencement Paris – Le Havre **38**
 - 1.2 les liaisons intervilles **39**
 - 1.3 le chemin de fer d'agglomération **41**
 - 1.4 les autres dessertes périurbaines **45**
 - 1.5 le maillage régional **46**
 - 1.6 l'effet réseau **48**
 - 1.7 le confort et l'accessibilité **50**
 - 1.8 le patrimoine ferroviaire **51**
2. Le volet intermodal
 - 2.1 faciliter l'accès au réseau **52**
 - 2.2 diffuser les usagers TER en ville **59**
 - 2.3 mieux mailler le territoire **61**
 - 2.4 intégrer les tarifications **62**
 - 2.5 mieux informer les usagers **62**
3. La faisabilité de nos propositions
 - 3.1 le cadencement Paris – Le Havre **63**
 - 3.2 la desserte périurbaine **66**
 - 3.3 la voie unique Rouen – Dieppe **69**
 - 3.4 la saturation du noeud rouennais **70**
 - 3.5 la sécurité des circulations **72**
 - 3.6 la compatibilité avec le fret **73**
 - 3.7 le matériel roulant **74**
 - 3.8 les coûts d'investissement **77**
 - 3.9 les coûts de fonctionnement **78**
 - 3.10 les coûts liés à l'intermodalité **81**



*Autorail 4900 modernisé
entre Rouen et Dieppe :
un symbole du renouveau
des TER en Haute Normandie*

TER 2010

Propositions en faveur du développement
des transports collectifs dans la région rouennaise,
et bien au-delà ...



Comité pour les
transports en commun

6 rue Malatiré
76000 ROUEN

cptc76@wanadoo.fr



Fédération nationale
des associations
d'usagers des transports

32 rue R. Losserand
75014 PARIS

<http://www.fnaut.asso.fr>

Alors que la Région Haute Normandie entreprend l'élaboration d'un Plan de Déplacements Régional (PDR), les associations d'usagers souhaiteraient apporter une contribution utile aux réflexions engagées, en publiant leurs analyses et leurs propositions.

Petite de par sa superficie mais très densément peuplée (150 hab/km²), la Haute Normandie est une région portuaire structurée par un fleuve : 75 % de la population se concentre autour de la vallée de la Seine. Cette configuration serait très favorable à l'usage du mode ferroviaire, si l'offre de transport se montrait suffisamment attractive.

Depuis une dizaine d'années le Conseil Régional a pris de nombreuses initiatives afin de développer les TER : renforcements de fréquences, acquisitions de matériels, rénovation des gares, efforts tarifaires...

Mais de nombreuses lacunes persistent, qualitatives et quantitatives, ne permettant pas aux transports collectifs de suffisamment s'imposer, notamment sur le créneau des déplacements périurbains.

Tant en faveur du confort des usagers actuels des transports publics que dans l'intérêt général à long terme, un sursaut s'impose.

Des études ont certes été commanditée sur des projets de long terme: nouvelle gare de Rouen, tram-train... Loin de s'opposer à ces projets, notre propos consiste à esquisser des solutions intermédiaires, susceptibles de répondre valablement à l'urgence écologique et sociale avant la fin de la présente décennie.

Puisse le contenu de ce dossier, dont la portée géographique se limite au bassin de déplacements de Rouen, et notamment aux cinq branches de son étoile ferroviaire, dégager quelques perspectives de progrès.



*La Haute Normandie
est une région maritime
structurée autour d'un fleuve.*



*La population se concentre
autour de la vallée de la Seine.*

PREMIERE PARTIE : LES INSUFFISANCES DES DESSERTES ACTUELLES .

1. Les critiques formulées par les usagers

Notre association réalise de fréquentes enquêtes auprès des usagers, desquelles se dégagent très clairement plusieurs critiques récurrentes, les unes d'ordre assez général, les autres plus spécifiques à une ligne, à un secteur géographique, ou à une typologie d'usage.

1.1 Les motifs généraux de mécontentement des usagers

Les critiques les plus abondamment exprimées concernent :

- l'insuffisante consistance de l'offre ;
- l'inconfort et la vétusté du matériel roulant ;
- les mauvaises conditions d'accès au réseau (gares fermées ou peu accessibles, stationnement difficile...).

Les usagers reprochent en outre à la SNCF de ne pas leur délivrer suffisamment d'informations lorsqu'une perturbation survient.

1.2 Sur le créneau des relations avec la région parisienne

Bien moins que l'incontestable dégradation de la vitesse commerciale, les usagers dénoncent principalement :

- l'irrégularité du service, les retards chroniques ;
- l'inconfort résultant de la surcharge ou de la vétusté des rames ;
- l'insuffisance des fréquences, l'extrême complexité des horaires.

Construire un « TGV normand » autour du seul concept de vitesse serait donc une erreur, quant à l'objectif de satisfaction de la clientèle. Bien plus qu'un hypothétique gain de temps, très difficile à tenir, surtout si la recherche de performances (Paris – Rouen en une heure) conduisait à élaborer des horaires trop tendus, les usagers attendent davantage de ponctualité et de fiabilité : qu'importe que le voyage dure 70 minutes, pourvu que le train arrive à l'heure !

La question du confort devra également être abordée : de trop nombreux usagers se plaignent aujourd'hui d'effectuer tout ou partie de leur déplacement en position debout. Il faudra donc offrir davantage de places assises en agissant tout à la fois sur la capacité unitaire des rames et sur le nombre des circulations.

Les rames à deux niveaux utilisées sur certains sont très critiquées pour leur inconfort : la rénovation de ces matériels, ou bien l'acquisition de nouvelles rames, plus modernes, serait souhaitable.

Dans l'ouest de l'Eure (Vernon , Gaillon , Val de Reuil) , les usagers se plaignent de la surcharge des trains qui, desservant Mantes la Jolie, doivent supporter un trafic de grande banlieue parisienne, pour lequel ils n'ont pas été conçus : un dédoublement de ces trains , permettant la séparation des flux normands et franciliens serait indispensable à la restauration de conditions de confort acceptables.



Comité Pour les Transports en Commun
dans l'agglomération rouennaise.

**TER Rouen - Dieppe:
les usagers donnent leur avis!**

En Décembre 2002, plusieurs rotations supplémentaires étaient mises en service sur la ligne TER Rouen - Dieppe.

Réalisée par une association indépendante de la SNCF, cette enquête a pour objectif de permettre aux usagers de s'exprimer à propos de ces nouveaux horaires.

Etes-vous satisfait des dessertes TER actuelles? _____

Quelles critiques souhaiteriez-vous formuler? _____

Quelles améliorations souhaiteriez-vous proposer? _____

Vous pouvez retourner cette fiche à:
CPTC 6, rue Malatiré 76000 ROUEN
ou nous répondre par courrier électronique à:
cptc76@wanadoo.fr

Le CPTC et
la FNAUT Haute Normandie
effectuent régulièrement
des enquêtes auprès des usagers.



*Les rames à deux niveaux V2N :
un matériel conçu pour
la grande couronne parisienne,
mais qui a mal vieilli...*

1.3 Sur le créneau des relations intervilles

ROUEN - LE HAVRE

Une majorité des déplacements s'effectue à bord des rames Corail, dont le confort est plébiscité. Mais les usagers déplorent la persistance de certaines lacunes dans la grille de desserte, notamment en milieu d'après-midi, et dénoncent la vétusté du matériel TER (rames RRR).



ROUEN - DIEPPE

Les efforts accomplis par le Conseil Régional pour moderniser la ligne et en étoffer la desserte sont très appréciés des usagers. Depuis la mise en service des rames 4900 rénovées, le confort est devenu satisfaisant. Seules persistent quelques demandes en faveur de nouvelles dessertes:

- un départ matinal de Dieppe, afin d'atteindre Paris à 8 heures ;
- une arrivée matinale à Dieppe adaptée aux besoins des lycéens ;
- le soir, au départ de Rouen, un train supplémentaire vers 17 h 30.

TER Dieppe – Rouen à Montville : une ligne qui progresse.

ROUEN - CAEN et ROUEN - AMIENS - LILLE

Sur chacune de ces lignes, les usagers déplorent avec vigueur:

- l'insuffisance flagrante des fréquences ;
- la lenteur extrême des trains pour les trajets de ville à ville.

1.4 Sur le créneau des dessertes périurbaines

ROUEN - BARENTIN - YVETOT

De nombreux usagers demandent un renforcement des fréquences, notamment dans le secteur de BARENTIN où, en dépit de l'affluence, l'offre demeure particulièrement faible (12 rotations quotidiennes).

Les principales critiques portent sur :

- l'absence de tout service en milieu d'après-midi ;
- la lacune existant, au départ de ROUEN, entre 17 h 27 et 18 h 10 ;
- la mauvaise qualité des correspondances avec les trains de Paris.



ROUEN - MONTVILLE - CLERES

Nos dernières enquêtes ont permis de déceler une réelle progression du niveau de satisfaction sur ces destinations ayant récemment bénéficié de significatives améliorations en termes de fréquences. Subsistent cependant quelques critiques relatives à la gare de Clères : une salle d'attente défraîchie, un parking insuffisamment aménagé.

TER omnibus à destination de Rouen en gare de Barentin : un matériel obsolète (RRR) et des fréquences très insuffisantes.

ROUEN - MORGNY - BUCHY – SERQUEUX

La clientèle de cette ligne est peu nombreuse, mais très mécontente : retards chroniques et autorails vétustes nourrissent le ressentiment. Les usagers demandent en outre la mise en circulation d'un train leur permettant, chaque matin, d'accéder à Rouen vers 7 h 45.

ROUEN – OISSEL – ELBEUF

Depuis la mise en place du cadencement horaire (Décembre 2003), plus aucune plainte ne nous est parvenue...

Enfin, de façon récurrente, sur toutes les lignes, même si aucun usager ne parle explicitement d'intermodalité, de vives critiques s'expriment quant à l'insuffisante prise en compte des éléments situés en amont, ou bien en aval, du voyage effectué en TER :

- L'inconfort des haltes de périphérie (Clères) ;
- l'insuffisant développement des parkings-relais (Barentin) ;
- l'inexistence de navettes autour des gares (Buchy, Morgny) ;
- l'insuffisante coordination avec les transports urbains : correspondances malaisées, discontinuités tarifaires.



TER périurbain en gare d'Elbeuf Saint Aubin : une desserte récemment renforcée mais restant à moderniser.

2. Une tentative d'analyse objective des insuffisances de l'offre ferroviaire

Les critiques formulées par les usagers révèlent des insuffisances, sans toutefois en quantifier le niveau. Il faut donc procéder, sans polémique ni surenchère, à une évaluation rigoureuse des carences mesurables.

Cette démarche requiert d'abord l'examen d'indicateurs statistiques. Puis il conviendra, suivant une approche pragmatique, de comparer, sur chacun des paliers de déplacement, les caractéristiques de l'offre ferroviaire normande avec ses homologues françaises et européennes.

2.1 Ce que disent les chiffres

Chaque année, l'hebdomadaire *Villes & Transports* (ex *Vie du Rail*) publie un classement des Régions fondé sur les résultats de leurs TER. Le classement 2004 fournit des informations très contrastées :

- en termes de niveau d'offre, la Haute Normandie est mal placée ;
- en matière de progression de l'offre, elle se hisse en 3^{ème} position.

Mais il convient d'interpréter ces données avec beaucoup de prudence, l'extrême diversité des caractéristiques géographiques, économiques et démographiques des vingt régions françaises ne permettant pas d'établir de justes comparaisons à partir d'indicateurs si peu affinés : comment en effet évaluer les performances obtenues par les petites régions au regard des géants que sont Rhône-Alpes ou PACA ?

Dans une région étendue, les distances génèrent des kilomètres-trains sans pour autant toujours apporter aux usagers une fréquence élevée : avec 1900 km / jour, notre région finance 15 TER de Rouen à Dieppe, alors que PACA n'offre que 3 rotations entre Marseille et Briançon.

A ces distorsions géographiques s'ajoutent des filtres administratifs ayant pour effet de modifier artificiellement la comptabilité des TER :

- selon la proportion de l'offre et du trafic assurée par les trains de grandes lignes, comme, par exemple, entre Rouen et Le Havre ;
- selon la classification statutaire des trains : entre Paris et Rouen, les trains caboteurs appartiennent au réseau national, alors qu'en Picardie, les dessertes équivalentes sont intégrées au service TER.

Les effets conjugués de ces divers facteurs péjorent très lourdement les chiffres exprimant le développement du TER Haute Normandie, dans des proportions sans aucune mesure avec les réalités perceptibles par les usagers : une offre avoisinant 1,4 M km est ainsi dissimulée.

D'où la nécessité d'élaborer des critères de comparaison plus ajustés. La revue *Transports Urbains* (Juillet 2005) a ainsi pondéré les chiffres de *Villes & Transports*, en les rapportant à la longueur du réseau et à la population régionale : il s'en dégage une hiérarchie très différente, la Haute Normandie remontant à la huitième place du classement...

Et d'où l'exigence de recentrer les comparaisons sur des territoires présentant suffisamment de caractéristiques communes : dans ce cas, de par sa superficie, sa démographie et sa structuration multi-urbaine autour d'un fleuve, seule l'Alsace s'avère comparable à notre région. Mais pas à notre avantage : tous les indicateurs d'offre et de trafic, même après pondération, s'inscrivant dans un rapport de un à deux...



Le réseau TER Haute Normandie

REGION	Offre brute	Offre pond.
Rhône Alpes	22,6	1,8
Centre	10,6	2,8
Nord Pas de C.	10,4	2,0
PACA	9,8	2,1
Bourgogne	8,4	4,3
Alsace	8,2	7,4
Picardie	8,0	3,8
Midi Pyrénées	7,8	2,0
Lorraine	7,3	1,7
Pays de Loire	6,9	1,8
Aquitaine	6,5	1,5
Auvergne	6,0	4,6
Bretagne	5,9	1,6
Languedoc	5,6	2,3
Franche Comté	4,6	4,8
Champagne A.	4,4	3,1
Limousin	3,5	4,4
H Normandie	2,8	3,0
B Normandie	2,8	2,6
Poitou Char.	2,2	1,8

Comparaison des offres TER :

- *offre brute*,
en millions de kilomètres-train;
- *offre pondérée*,
en milliers de kilomètres-train par habitant
et par kilomètre de voie ferrée.

Sources utilisées :

- *Rail & Transports n° 353*
- *Transports Urbains n°107*
Etude de Marc Giraud

2.2 L'archaïsme de la desserte rapide Paris - Rouen - Le Havre

La desserte comprend 12 circulations quotidiennes de bout en bout, auxquelles s'ajoutent deux rotations rapides entre Paris et Rouen. Plusieurs de ces trains ont été créés récemment (horaires en noir).

Paris	6 39	7 32	8 07	9 15	10 51	12 40	15 12	
Rouen	7 49	8 38	9 15	10 21	11 57	13 46	16 19	
Le havre	8 40	9 26		11 13	12 49	14 38	17 12	

Paris	15 51	16 48	17 18	17 58	18 40	19 30	21 20	
Rouen	17 01	17 57	18 30	19 08	19 48	20 47	22 43	
Le havre	17 49	18 51		20 03	20 35	21 40	23 36	

Le havre	5 43	6 32	7 02	7 56		10 12		
Rouen	6 40	7 30	7 52	8 49	9 56	11 04	11 48	
Paris	7 58	8 48	9 02	9 56	11 05	12 12	12 59	

Le havre	12 02	13 05	14 03	16 05	17 06	18 16	19 51	
Rouen	12 54	13 55	14 57	16 57	18 00	19 10	20 44	
Paris	14 01	15 04	16 04	18 09	19 07	20 16	21 50	

Une dizaine d'autres trains circulent entre Paris et Rouen, mais selon des horaires beaucoup plus lents, permettant la desserte des localités intermédiaires: Mantes, Vernon, Gaillon, Val de Reuil et Oissel.

Cette grille présente de profondes lacunes : intervalles de deux heures, aucun départ de Paris entre 12 h 40 et 15 h 12 . Le temps d'attente d'un train excède alors la durée du voyage, ce qui est inacceptable pour une distance aussi courte et un territoire aussi densément peuplé. De telles carences encouragent implicitement l'usage de l'automobile, compte-tenu d'une concurrence autoroutière relativement attractive. Alors que partout ailleurs fleurissent les TGV, Corail 200 et TEOZ, les lignes normandes semblent les grandes oubliées du progrès.

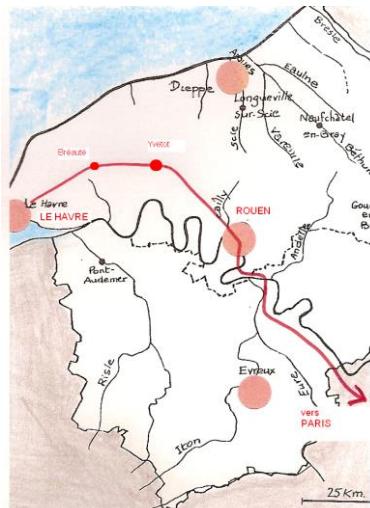
A l'échelon national il serait déraisonnable d'établir des comparaisons avec les LGV de Lyon ou Lille, desservant des villes millionnaires. Force est en revanche de constater que, sur une carte des temps, Rouen est désormais plus éloignée de Paris que des agglomérations de bien moins grande envergure, comme Tours ou Le Mans.

En restant dans les limites du grand bassin parisien, et en comparant entre elles les principales agglomérations situées à environ une heure de la capitale, il est désolant de constater que, malgré sa démographie, de loin la plus élevée, Rouen soit l'une des moins souvent desservies.

En termes de fréquences, Paris – Rouen est même désormais devancée par certaines liaisons intrarégionales de Rhône – Alpes ou d'Alsace : de Strasbourg à Mulhouse, un service « TER 200 » cadencé à l'heure, et même à 30 minutes en période de pointe, fonctionne depuis 2001.

En élargissant la confrontation à l'échelle européenne, notre retard apparaît avec encore plus d'évidence : dans toutes les régions denses d'Europe du nord, le cadencement s'est imposé depuis longtemps. Etablie dans un contexte très comparable à Paris – Rouen – Le Havre, la ligne Bruxelles – Bruges – Ostende est cadencée à 30 minutes

Il est donc urgent, pour notre région, de rattraper un retard susceptible, si rien n'évoluait, de peser lourdement sur son attractivité économique et d'induire des effets désastreux sur l'emploi et l'environnement.



*Corail Le Havre – Paris à Yvetot,
tracté par une BB 16000
bientôt quinquagénaire...*

agglomération	popul.	fréquence
Rouen	380 000	14
Orléans	270 000	24
Tours	260 000	15
Amiens	230 000	16
Reims	220 000	12

Fréquences des trains rapides desservant les principales villes du grand bassin parisien

Bruxelles	6 32	7 02	7 32	8 02
Bruges	7 30	8 00	8 30	9 00
Ostende	7 48	8 18	8 48	9 18

La desserte cadencée : la nouvelle norme européenne

2.3 L'inégal développement des liaisons intervilles intrarégionales

Examinons l'offre TER déployée entre Rouen et les principales autres agglomérations de Haute Normandie : Le Havre, Dieppe et Evreux. Ces trois relations présentent des caractéristiques très différentes.

La première est fortement marquée par son appartenance au réseau grandes lignes, dont elle tire de significatifs avantages (trains Corail), mais dont elle subit aussi quelques retombées négatives lorsqu'il s'agit d'ajuster la structure de l'offre à la réalité des besoins locaux.

La deuxième est une illustration très encourageante de l'[effet TER](#). Condamnée naguère au déclin, cette ligne vit une nouvelle jeunesse : infrastructure rénovée, rames modernisées, fréquences renforcées, ... et progression spectaculaire de la fréquentation.

La troisième joue de contrastes : une voie ferrée laissée à l'abandon, mais une desserte routière rapide remportant un réel succès.

ROUEN – LE HAVRE

Avec 2 000 utilisateurs quotidiens, cette liaison constitue aujourd'hui la plus importante O / D (origine / destination) intrarégionale.

Paradoxalement, l'offre TER « intervilles » y est peu développée, compte tenu de l'abondance des [trains de grandes lignes](#) effectuant le même trajet, et écoulant ainsi l'immense majorité du trafic interurbain. Au total, la grille horaire est composée de 18 rotations, dont quelques [TER de maillage régional](#) assurant, en outre, la desserte locale :

R	6 35	6 49	7 51	8 40	10 23	11 59	12 20	13 48	14 18
H	7 35	8 07	8 40	9 26	11 13	12 49	13 35	14 38	15 13

R	16 22	17 03	17 15	18 00	18 36	19 11	19 50	20 49	22 45
H	17 12	17 49	18 24	18 51	19 29	20 03	20 35	21 40	23 36

... et, dans le sens opposé :

H	5 43	6 32	7 02	7 07	7 27	7 56			
R	6 37	7 27	7 49	8 21	8 26	8 44			

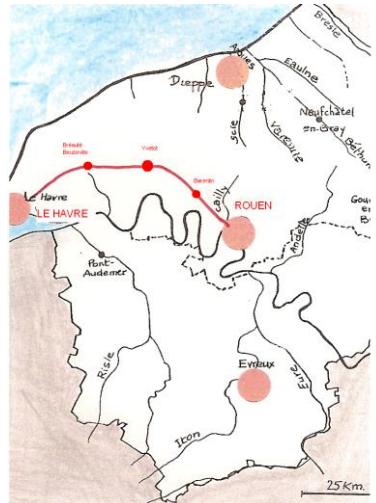
H	8 44	10 12	12 02	12 37	13 05	14 03			
R	9 46	11 02	12 52	13 48	14 03	14 55			

H	16 05	16 25	17 06	18 16	18 28	19 51	20 43		
R	16 53	17 51	17 57	19 08	19 48	20 42	21 42		

Les relations assurées par les [trains « GL »](#) (récemment devenus TIR) se caractérisent par une vitesse commerciale convenable (110 km / h), et un bon niveau de confort (rames Corail très appréciées des usagers). Le train peut alors se montrer plus performant que l'automobile.

A l'inverse, les TER sont décriés pour leur lenteur ([70 à 80 minutes](#)), leur inconfort et leur vétusté (rames RRR non modernisées).

Malgré la mise en circulation récente, en 2004, de [TER semi-directs](#), venus combler certaines des lacunes les plus criantes de la [grille GL](#), de nombreuses insuffisances persistent, notamment, en heure creuse, des intervalles de deux heures, inacceptables au regard de la proximité et du poids démographique des deux agglomérations desservies.



Liaison Rouen – Le Havre assurée par un train Corail en provenance de Paris, entre Barentin et Pavilly.



Rame RRR : une image dévalorisante du TER

La liaison Rouen – Le Havre accuse-t-elle cependant un réel retard par rapport à ses homologues françaises et européennes ?

Au niveau national, il convient de chercher des analogies impliquant d'autres couples d'agglomérations voisines, de tailles comparables. Mais la rigueur exige d'écartier certaines configurations spécifiques, comme les conurbations continues (Bassin minier, Côte d'Azur...), ou les corridors écoulant des circulations à grande distance.

A la recherche d'un système constitué d'une capitale régionale et d'une agglomération satellite, la tentation serait grande de prendre exemple sur la ligne Lyon – Saint Etienne, exploitée depuis longtemps en service cadencé, mais les échelles ne seraient pas transposables.

Sur un créneau de distance de 100 kilomètres, il ne reste finalement que deux axes s'inscrivant dans des contextes géographiquement et démographiquement comparables à celui de Rouen – Le Havre :

- l'un en Lorraine, de Nancy à Metz ;
- l'autre en Alsace, de Strasbourg à Mulhouse .

D'un point de vue quantitatif, ces deux lignes écoulent une offre TER bien plus étroite que celle déployée entre Rouen et Le Havre :

- de Nancy à Metz, 30 TER circulent dont **26 TER semi-directs** ;
- de Strasbourg à Mulhouse, l'offre comprend **6 GL** et **20 TER 200**.

Devant ces chiffres, l'offre TER Rouen – Le Havre semble dérisoire : **3 omnibus** et **3 semi-directs**. Cependant, en ajoutant les **10 trains GL**, qui assurent la plus grande partie du trafic intervilles, les fréquences atteignent un niveau correct, quoique nettement inférieur à la moyenne sur ce type de relation : il manque une dizaine de rotations par jour...

D'un point de vue qualitatif, plusieurs éléments doivent être évalués, notamment la rapidité, la fiabilité, le confort et la commodité d'usage. Exception faite de la ponctualité, sur laquelle notre région excelle, l'Alsace nous devance, à nouveau, selon tous les autres critères.

En effet, l'offre ferroviaire alsacienne est caractérisée par :

- une vitesse très élevée : des TER à 200 km/h ;
- un confort optimal : rames Corail dédiées aux TER ;
- une fréquence soutenue : 30 minutes en heure de pointe ;
- une très grande commodité d'usage, grâce aux horaires cadencés : départs de Strasbourg aux minutes 25 et 55 de chaque heure.

En Lorraine, la qualité du service est moindre et le matériel défraîchi, le « Métrolor » fonctionnant déjà depuis une vingtaine d'années, mais une modernisation, avec cadencement, est programmée pour 2007.

L'examen de ces deux exemples, puisés dans le patrimoine national, sur des axes très semblables au nôtre, met en évidence l'obsolescence et la faiblesse de l'offre ferroviaire déployée entre Rouen et Le Havre.

En élargissant nos investigations à l'échelle nord-européenne, le retard pris par la ligne haut-normande se révèle avec une gravité accrue : partout, d' Allemagne en Belgique, ou du Danemark aux Pays Bas, les villes voisines, grandes ou moyennes, sont connectées entre elles au moyen de dessertes rapides cadencées à l'heure, voire à 30 minutes.

En comparaison, la grille horaire Rouen – Le Havre semble provenir d'un autre siècle... Deux mesures s'imposent donc de toute urgence: le renforcement des fréquences et le cadencement des horaires.



*TER Le Havre – Rouen
entre Pissy Pôville et Malaunay.*

Strasbourg	16 25	16 55	17 25
Colmar	16 58	17 28	17 58
Mulhouse	17 20	17 50	18 20

*La desserte cadencée TER 200
circulant dans la plaine d'Alsace.*



*Le Métrolor :
une sorte de métro régional
qui fonctionne depuis 20 ans
entre Nancy et Metz.*

ROUEN - DIEPPE

Avec un millier de voyages quotidiens de bout en bout, la liaison Rouen – Dieppe génère le deuxième grand courant de trafic régional.

Exception faite de deux trains **GL** ne circulant qu'en fin de semaine, la desserte, riche de 15 rotations, relève intégralement des TER.

La structure de l'offre est assez complexe, car constituée :

- de quelques **trains semi-directs**, relativement rapides ;
- de dessertes **omnibus**, lentes et peu attractives de ville à ville ;
- de missions hybrides desservant quelques gares intermédiaires.

D	5 54	6 39	7 14	7 56	8 40	10 51			
R	6 53	7 33	8 01	8 35	9 40	11 42			

D	11 55	12 21	15 07	16 05	17 26	18 11	18 53	19 41	
R	12 35	13 24	15 55	16 45	18 19	19 03	19 38	20 25	

R	6 09	7 44	8 12	9 22	10 34	12 10			
D	7 09	8 34	9 10	10 09	11 33	12 49			

R	13 57	16 10	16 43	17 08	18 05	18 43	19 18	20 04	21 45
D	14 44	17 08	17 24	18 08	18 50	19 38	20 04	20 50	22 24

Si perfectible soit-elle, cette grille s'avère infiniment plus consistante que celle qui était en vigueur avant la mise en place des TER (1985) :

D	6 11	6 56	8 44	12 00	13 02	15 58	17 40	18 34	
R	7 16	7 40	9 45	12 43	14 00	16 40	18 27	19 37	

R	6 42	10 36	12 17	13 53	16 46	17 12	18 23	19 07	20 59
D	7 53	11 42	13 00	14 39	17 32	18 11	19 29	19 50	21 35

Naguère menacée de fermeture, mais vivement défendue par l'AVUC, la ligne Rouen – Dieppe a récemment bénéficié d'un vaste programme de modernisation, ayant à la fois porté sur l'infrastructure, les gares, la rénovation du matériel roulant et la multiplication des fréquences, toutes améliorations ayant permis d'obtenir une certification AFNOR.

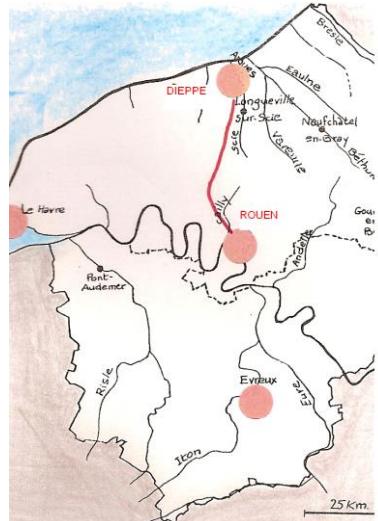
Ces progrès ont-ils permis de rattraper les retards antérieurs ?

Oui, si l'on confronte notre ligne à d'autres « antennes maritimes » mettant en jeu des agglomérations comparables (Rennes - Saint Malo).

Non, si l'on recherche des références dans les régions industrielles aussi densément urbanisées que la nôtre, à l'intérieur desquelles l'offre moyenne se situe autour de 20 rotations (Nancy – Epinal,...). Ne perdons pas de vue que, sur des liaisons similaires, en Belgique ou aux Pays Bas, les fréquences proposées sont beaucoup plus élevées. D'où la nécessité d'une nouvelle étape de renforcement de l'offre.

Sur un plan qualitatif, la rénovation des autorails X 4900, puis la mise en service des AGC ont élevé le confort au meilleur niveau possible.

En revanche, les services intervalles rapides restent trop peu nombreux et la grille horaire, très complexe, manque singulièrement de lisibilité. Une refonte globale, cohérente avec le cadencement Paris – Le Havre, serait donc la bienvenue.



*TER Rouen – Dieppe
à la sortie de la gare de Malaunay.*



*Halte de Montville, équipée
de l'affichage dynamique pour une
meilleure information des usagers.*

12 h 10 16 h 43

19 h 18 21 h 45

**Les TER rapides
Rouen – Dieppe
ne sont pas
assez fréquents.**

ROUEN EVREUX

L'ancienne infrastructure ferroviaire ayant été laissée à l'abandon, la liaison entre les deux préfectures haut-normandes est désormais assurée sous la forme d'une ligne express d'autocars TER, exploitée par la CNA, sous l'autorité du Conseil Régional.

Bien que non ferroviaire, le service proposé est de bonne qualité :

- la liaison est assez rapide : une heure, par l'autoroute ;
- les fréquences sont élevées : 16 rotations quotidiennes ;
- les horaires sont commodes, établis en desserte cadencée;
- le confort des véhicules (autocars ILIADE) s'avère excellent.

Il reste qu'en dépit d'un potentiel d'échanges relativement important, le trafic acheminé par les cars express (250 à 300 voyageurs / jour), bien que très honorable pour une desserte routière, reste assez modeste au regard du débit que pourrait écouler une voie ferrée parallèle.

Malgré les efforts récemment réalisés autour de cette liaison routière, l'absence de desserte ferroviaire entre Rouen et Evreux constitue d'ailleurs, au plan national, une évidente anomalie.

En effet, parmi les 65 chefs-lieux de département non franciliens n'abritant pas le siège d'une préfecture de région :

- 53 sont directement reliés par fer à leur capitale régionale ;
- 7 y sont connectés moyennant une correspondance commode ;
- et seulement 5, dont malheureusement Evreux, sont totalement dépourvus de liaison ferroviaire sur ce créneau.

L'affaire est d'autant plus préoccupante que, parmi les quatre autres localités concernées, deux sont de très petites villes, recluses au creux de territoires caractérisés par une profonde ruralité (Digne et Privas), générant des potentiels de déplacement bien plus faibles que les nôtres tandis que la troisième (Chartres), sera prochainement reliée par TER à sa capitale régionale à l'initiative des Collectivités locales.

Le Conseil Régional du Centre a en effet programmé la réouverture de la ligne Chartres - Orléans afin d'y établir une desserte ferroviaire TER intensive destinée à se substituer à un service d'autocars express. La similitude avec l'axe Rouen – Evreux est saisissante, et il sera utile d'examiner attentivement les résultats de cette expérience.

Dans la perspective d'un éventuel rétablissement d'un lien ferroviaire entre Rouen et Evreux, il conviendrait cependant de ne pas minimiser les difficultés, financières et techniques, que devrait affronter toute tentative de remise en état de l'ancienne infrastructure ferroviaire :

- seule subsiste l'antenne Saint Pierre du Vauvray – Acquigny ;
- la voie, en mauvais état, ne permet pas la circulation de TER ;
- cet embranchement est malencontreusement raccordé à la ligne Paris - Le Havre dans le mauvais sens, en direction de la capitale : la reconstruction d'une jonction directe Louviers – Val de Reuil, orientée vers Rouen, serait donc nécessaire;
- entre Acquigny et Evreux, certains tronçons ont été désarmés, voire retranchés du réseau RFF, notamment la section terminale : l'accès à la gare d'Evreux n'est donc plus possible...

Le rétablissement prochain d'une desserte ferroviaire Rouen - Evreux semble donc très compromis : à moyen terme, tous les efforts devront par conséquent se concentrer sur la qualité de la liaison routière.



*Autocar TER Rouen – Evreux,
halte routière provisoire de Rouen.*



*L'ancienne gare d'Acquigny,
entre Louviers et Evreux :
rétablir une desserte ferroviaire
nécessiterait de lourds travaux
de remise en état de la voie ferrée.*

2.4 La grande fragilité des liaisons avec les régions voisines

Avec seulement 2 rotations vers Lille, 4 vers Amiens et 5 vers Caen, toutes plus lentes les unes que les autres, l'attractivité du rail, confrontée à une concurrence autoroutière croissante, est très faible.

Certes, d'autres transversales françaises ne sont pas mieux desservies : seuls quatre trains circulent de Nantes à Rennes, trois de Dijon à Metz, deux de Rennes à Caen, et même plus aucun de Nantes à Poitiers. Mais il existe aussi, sur ce créneau, des dessertes intervilles étoffées, le long de grands corridors densément peuplés (Bordeaux – Toulouse), mais aussi entre des villes plus modestes (Dijon - Besançon: 10 TER). Comment justifier que les trains sont trois fois plus nombreux entre Clermont Ferrand et Lyon qu'entre Rouen et Lille ?

ROUEN - LILLE

Jusqu'en Décembre 2005, la desserte directe Rouen - Amiens - Lille se limitait à deux rotations / jour, observant de très nombreux arrêts dans des villes importantes (Amiens, Arras et Douai), mais aussi dans diverses petites localités (Serqueux, Abancourt, Poix, Albert, Corbie). D'où une lenteur effroyable, le voyage durant presque trois heures.

Rouen	6 56	12 14	16 28	18 14
Amiens	8 12	13 47	17 52	19 28
Lille	9 44			21 06

Lille	6 20			16 38
Amiens	7 52	12 28	16 10	18 16
Rouen	9 09	14 05	17 40	19 40

Ces horaires, conçus à l'économie afin de regrouper en un même train des courants de trafic très hétérogènes, du périurbain à l'interrégional, gagneraient, en première urgence, à être accélérés et mieux ajustés :

- le matin, la correspondance vers Le Havre n'est pas assurée ;
- le soir, le dernier départ de Lille intervient beaucoup trop tôt.

Une troisième rotation de mi-journée sera mise en service fin 2005. Celle-ci comblera la lacune la plus criante de la grille horaire actuelle, sans toutefois s'opposer à la cause structurelle de la lenteur des trains : la prise en charge de la desserte locale par les convois intervilles. Malgré la faiblesse du trafic actuel, il sera donc nécessaire :

- d'élever la vitesse commerciale : Rouen – Lille en 2 h 30 ;
- de renforcer les fréquences : au moins 4 rotations quotidiennes.

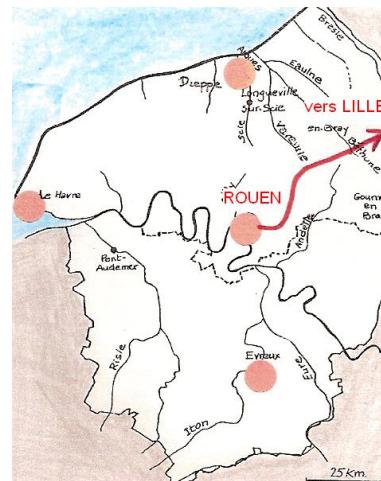
ROUEN - AMIENS

Entre Normandie et Picardie, aux **trains Rouen – Lille**, s'ajoutent quelques **TER** portant l'offre Rouen – Amiens à 4 rotations / jour. D'où des trous de 4 heures, rendant l'usage du train fort peu attractif. Et ce d'autant plus que ces TER se montrent :

- très lents, car quasiment **omnibus** (1 h 30) ;
- peu confortables, car souvent formés de rames vétustes.

En effet malgré l'électrification, faute de disposer de rames modernes, la plupart de ces trains sont exploités au moyen d'autorails anciens, désuets et peu performants. Vieilles michelines, gares défraîchies : une atmosphère de déclin s'installe, qui décourage l'usager potentiel.

Un sursaut s'impose : de nouvelles rames, et au moins 6 trains / jour.



TER Rouen – Amiens
observant un arrêt à **Serqueux**.
Une gare défraîchie,
et un très vieil autorail
malgré la présence de caténaires :
les usagers éprouvent
un réel sentiment d'abandon...

ROUEN - CAEN

Malgré l'abondance du trafic autoroutier parallèle, l'offre ferroviaire entre les deux capitales normandes est, jusqu'en Décembre 2005, restée particulièrement pauvre :

R	5 47	6 45	11 10	17 02	18 48			
C	8 02	8 31	13 00	18 50	20 51			

C	5 33	6 28	12 29	16 57	18 14			
R	7 36	8 28	14 23	18 46	20 29			

D'abord, les fréquences, plus proches de celles de Poitiers – Limoges que de celles de lignes desservant des territoires fortement urbanisés : pouvait-on espérer que le train s'impose s'il fallait l'attendre 6 heures? L'inexistence de tout départ de Rouen en milieu de journée constituait notamment une lacune rédhibitoire.

Ensuite, la durée du trajet : deux heures en train, approche de la gare non comprise, contre 90 minutes en voiture, à l'heure de son choix : fort peu attractive, cette offre ferroviaire limitait l'usage du train aux seules clientèles captives, malgré l'existence d'un potentiel important, notamment chez les étudiants et les salariés.

Enfin, jusqu'à une période récente, la vétusté des autorails utilisés sur cette ligne ne pouvait contribuer à en améliorer l'image.

Conscientes des enjeux liés à cet axe (Projet Métropolitain Normand), et soucieuses de développer l'offre et l'usage des transports collectifs, les deux Régions ont engagé un plan de modernisation portant sur:

- le renouvellement du matériel roulant (AGC, 4900 rénovés) ;
- le relèvement de la vitesse des trains : Rouen - Caen en 1 h 30 ;
- le renforcement de l'offre, autour de fréquences plus attractives.

La nouvelle grille, en vigueur au 15 Décembre 2005, comporte ainsi de très nombreuses améliorations : deux rotations supplémentaires, plusieurs horaires accélérés, et une présence accrue des rames AGC :

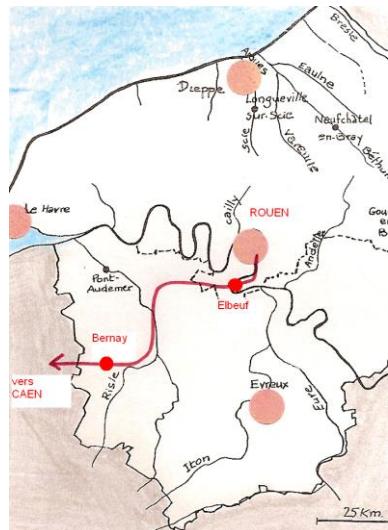
R	6 04	6 55	10 38	12 20	17 11	18 04	19 15	
C	7 54	8 28	12 09	14 05	18 44	20 06	20 46	

C	5 33	7 13	11 13	12 41	17 13	18 12	18 56	
R	7 35	8 47	12 43	14 16	18 46	20 09	20 26	

Ces améliorations suffiront-elles ? Certainement pas à hisser la ligne au niveau européen, dans le cadre duquel les « réseaux de villes » bénéficient de dessertes cadencées : un train à l'heure, ou davantage. D'où la nécessité d'envisager au moins une prochaine étape autour d'un cadencement aux deux heures, comblant les lacunes de début de matinée (9 h / 10 h) et de milieu d'après-midi (15 h / 16h).

En outre, sans relancer ici le débat relatif à la réunification normande, mais en observant la carte des Régions de France avec quelque recul, il faut admettre que l'axe Rouen – Caen présente des caractéristiques analogues à celles de liaisons intérieures aux régions « bicéphales ». La comparaison nous indique la mesure des progrès à accomplir :

- de Tours à Orléans, l'offre semi-directe comprend 15 rotations ;
- de Nancy à Metz, la fréquence s'élève à presque 2 trains / heure.



Liaison rapide Rouen – Caen exploitée au moyen d'un AGC.

Avec les 2 Régions, Rouen-Caen en 1h30 !

Dès le 11 décembre 2005, les Régions Haute et Basse-Normandie, en partenariat avec la SNCF, mettent en place une nouvelle desserte entre Rouen et Caen.

→ Rapide et directe : Rouen-Caen en 1h30.

→ Une desserte plus fréquente : Un train toutes les heures en heures de pointe.

→ Des trains confortables, modernes et performants : L'AGC (Autorail de Grande Capacité) circule sur cette ligne. Train nouvelle génération, il combine le meilleur de la technologie et du confort.

→ Des tarifs réduits avec les abonnements interrégionaux : Avec Région-Transports travail ou Région-Transports études, circulez facilement entre la Haute-Normandie et la Basse-Normandie.

Alors plus d'hésitation, laissez-vous conduire en train !

Décembre 2005 :
Le renouveau du Rouen – Caen avec des trains plus rapides, plus modernes et plus fréquents.

2.5 L'insuffisant développement des dessertes périurbaines

L'étoile ferroviaire de Rouen est formée de cinq branches sur le début de chacune desquelles est déployée une desserte TER périurbaine.

Deux lignes concentrent la plus grande partie de l'offre et du trafic :

- au nord, la section Rouen – Yvetot de l'axe Paris – Le Havre ;
- au sud, la section Rouen – Elbeuf St Aubin de la ligne de Caen.

Les trois autres lignes assurent cependant des missions périurbaines :

- la ligne de Dieppe, pour la desserte du canton de Clères ;
- la ligne d'Amiens, en direction de Buchy et de Serqueux ;
- la ligne de Paris, en direction du pôle Louviers / Val de Reuil .

Sur chacune des lignes, une partie non négligeable du trafic périurbain est assurée par des trains effectuant de plus longs parcours :

- **des trains GL**, notamment sur l'O/D Rouen – Yvetot ;
- **des TIR semi-directs**, notamment entre Rouen et Vernon ;
- **des TER interurbains** Rouen – Dieppe ou Rouen – Caen ;
- **des TER de maillage régional**, autour de Clères ou Barentin.

On ne dénombre en revanche que **26 rotations purement périurbaines**, principalement déployées sur les lignes d'Elbeuf (16) et d'Yvetot (7).

A l'exception de Rouen - Elbeuf, pourvue d'une desserte convenable, l'offre ferroviaire périurbaine rouennaise est à l'évidence insuffisante : 12 rotations quotidiennes sur Barentin, 10 sur Clères, 5 sur Buchy. D'où, à n'en point douter, l'un des facteurs pesant sur la congestion des entrées routières de l'agglomération.

Evaluer avec rigueur les retards accumulés n'est cependant pas facile. Il convient notamment d'écartier de la comparaison les agglomérations de dimension supérieure (Lille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Nantes...) ou inférieure à la nôtre (Amiens, Orléans, Dijon, Clermont Ferrand). Grenoble et Strasbourg restent ainsi les seules références utilisables.

Autour de Grenoble (380 000 habitants), règne une grande diversité :

- seulement 6 omnibus desservent la ligne de la montagne ;
- **15 TER de maillage régional** irriguent la vallée de l'Isère ;
- la ligne Grenoble - Voiron (contexte de type Rouen – Barentin) bénéficie de fréquences élevées: **16 périurbains** et **20 intervalles**.

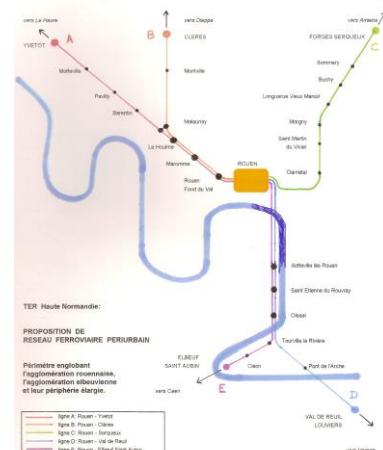
Autour de Strasbourg (450 000 habitants), le réseau est très dense et l'offre étouffée: 10 TER sur les petites lignes (Lauterbourg, Obernai), et plus du triple sur les axes structurants de la périurbanisation :

- 36 TER sur Haguenau, en desserte cadencée de 15 à 30 minutes ;
- 42 TER sur Molsheim (Barentin) : **18 omnibus** et **24 semi-directs**.

En matière d'offre périurbaine, Rouen accuse donc un retard évident : ligne d'Elbeuf exceptée, il manque quasiment un train sur deux.

Il est en outre préoccupant de constater que, dans certaines régions, des dessertes périurbaines intensives aient réussi à se développer autour de villes d'envergure nettement inférieure à celle de Rouen. Ainsi, en Auvergne, sur un créneau comparable à Rouen - Barentin, un service cadencé à 15 minutes circule aux heures d'affluence entre Clermont Ferrand et Vic le Comte (36 rotations quotidiennes).

A l'intérieur même de notre région, une desserte périurbaine cadencée fonctionne d'ailleurs depuis 2001 entre Le Havre et Montivilliers...



*TER périurbains :
les cinq branches de
l'étoile ferroviaire rouennaise*



*RRR sur le viaduc de Barentin..
Sur la desserte périurbaine
Rouen – Barentin – Yvetot,
les fréquences s'avèrent
notoirement insuffisantes.*



*La desserte périurbaine
Le Havre – Montivilliers :
substituer à l'ancienne desserte
(7 trains par jour)
un nouveau service cadencé
(un train toutes les 30 minutes)
a permis de multiplier par quatre
la fréquentation des TER
(désormais 2000 voy. / jour)*

*Une amélioration à laquelle
l'action de l'association d'usagers
(AURVAL) n'est pas étrangère.*

COMMENT EVALUER LES DESSERTES PERIURBAINES ?

La tache s'annonce compliquée, la notion de chemin de fer périurbain recouvrant une palette de réalités très différentes les unes des autres :

- le « train de banlieue », à l'intérieur du PTU ;
- la liaison avec les agglomérations voisines (Elbeuf) ;
- l'irrigation des périphéries externes à la conurbation (Clères).

Un même train peut d'ailleurs jouer successivement plusieurs rôles : un Rouen - Elbeuf appartient à la fois aux deux premières catégories.

A l'intérieur même de cette typologie, des nuances se profilent, selon les paliers de distance et les spécificités de chaque secteur .

Au nord de Rouen s'est développée une périurbanisation très diffuse, en forme de « tache d'huile », peu propice à la canalisation des flux, et donc difficile à gérer en termes de transports collectifs.

A l'ouest de l'agglomération en revanche (Vallée du Cailly, Barentin), l'extension urbaine s'est densément structurée en « doigt de gant » autour des grandes infrastructures routières et ferroviaires existantes : dans ce contexte, plus favorable, le TER devrait pouvoir s'imposer.

Les potentialités de développement de l'usage du train se montrant ainsi très différentes d'un territoire à un autre, il conviendra de faire preuve de discernement lors de l'évaluation des niveaux de service déployés sur chacune des lignes de l'étoile rouennaise.

La même prudence devra s'exercer pour chacune des gares examinées, dont l'attractivité dépend de nombreux facteurs : temps de parcours, fréquence des dessertes, accessibilité, capacités de stationnement, etc. La variable liée au palier de distance devra toujours être considérée : plus une localité est éloignée du cœur de l'agglomération, plus le TER sait se montrer performant quant à la durée globale du déplacement...

Afin de mieux conceptualiser le problème, il serait par conséquent utile de distinguer cinq catégories de gares périurbaines (cf schéma).

En proche banlieue (**zone rouge**), concurrencé par les TCSP urbains, plus accessibles et fréquents, le TER est condamné à la marginalité. Les gares concernées (Maromme, Sotteville) peuvent cependant jouer un rôle extrêmement utile de diffusion des flux pénétrants.

En seconde couronne, mais toujours à l'intérieur du PTU (**zone jaune**), plusieurs gares existent (Malaunay, Saint Etienne du Rouvray, Oissel) à partir desquelles l'usage suburbain des TER pourrait être développé, les temps d'accès au centre étant meilleurs qu'en bus ou en voiture.

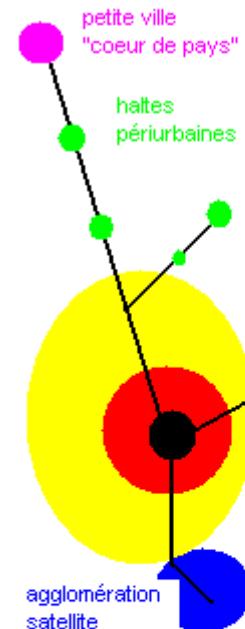
A l'extérieur de l'agglomération, la plupart des stations (**haltes vertes**) sont localisées autour de gros bourgs (Montville, Clères, Buchy...), ou de villages plus modestes (Morgny, Motteville). Ces stations irriguent des territoires élargis, moyennant un parcours d'approche en voiture.

Quelques gares périurbaines (**gares bleues**) desservent des localités plus importantes (Barentin) voire une agglomération satellite (Elbeuf). Les potentiels sont alors importants, et le niveau d'offre déterminant.

Les terminus périurbains (**gares mauves**) sont généralement localisés dans de petites villes, jouant un rôle de « Cœur de pays » (Yvetot...), autour desquelles l'intermodalité doit être bien organisée.



Le réseau ferroviaire rouennais.



ROUEN – BARENTIN – YVETOT

La desserte, assez consistante dans sa globalité, est composée de :

- 12 rotations GL directes (trains corail Paris – Le Havre) ;
- 3 rotations TER semi-directes intervalles ;
- 3 à 4 TER de maillage régional semi-périurbains ;
- 6 à 7 circulations TER spécifiquement périurbaines.

Yvetot		6 16	6 36	7 05		7 28		7 45
Motteville	5 58	I	6 42	I	7 13	I	7 40	7 51
Pavilly	6 07	I	6 51	I	7 23	I	7 49	8 01
Barentin	6 10	I	6 55	I	7 26	I	7 53	8 04
Malaunay	6 17	I	7 02	I	7 34	I	7 59	8 11
Maromme	6 22	I	7 06	I	7 38	I	8 04	8 16
Rouen	6 28	6 37	7 11	7 27	7 44	7 49	8 09	8 21

Yvetot	8 00	8 23		9 19	10 41	11 25	12 31	13 14
Motteville	I	I	8 44	I	I	11 31	I	13 20
Pavilly	I	I	8 53	I	I	11 40	I	13 29
Barentin	8 14	I	8 56	9 33	I	11 43	I	13 32
Malaunay	I	I	9 03	I	I	11 50	I	13 39
Maromme	I	I	9 07	I	I	11 55	I	13 43
Rouen	8 26	8 44	9 13	9 46	11 02	12 00	12 52	13 48

Y	13 31	14 34	16 31	17 15	17 35	18 47	19 14	20 21	21 16
M	I	I	I	17 22	I	I	19 20	I	I
P	I	I	I	17 31	I	I	19 28	I	I
B	I	I	I	17 34	I	I	19 31	I	21 30
M	I	I	I	17 41	I	I	19 38	I	I
M	I	I	I	17 45	I	I	19 43	I	I
R	13 53	14 55	16 53	17 51	17 57	19 08	19 48	20 42	21 42

Dans le sens opposé, l'offre est presque symétrique :

Rouen	6 35	6 49	7 25	7 51	8 40	10 23	10 28	11 59
Maromme	I	6 54	7 32	I	I	I	10 35	I
Malaunay	I	6 59	7 37	I	I	I	10 40	I
Barentin	6 48	7 05	7 45	I	I	I	10 47	I
Pavilly	I	7 08	7 48	I	I	I	10 50	I
Motteville	I	7 16	7 58	I	I	I	11 00	I
Yvetot	7 02	7 22		8 11	9 01	10 45	11 06	12 19

Rouen	12 20	13 48	14 18	16 22	16 30	17 03	17 15	17 27
Maromme	12 25	I	I	I	16 36	I	17 21	I
Malaunay	12 29	I	I	I	16 41	I	I	17 35
Barentin	12 36	I	14 30	I	16 49	I	17 30	17 42
Pavilly	12 39	I	I	I	16 52	I	17 33	17 45
Motteville	12 47	I	I	I	17 02	I	17 41	17 54
Yvetot	12 53	14 09	14 43	16 43	17 09	17 29	17 48	17 59

R	18 00	18 10	18 36	19 11	19 24	19 50	20 20	20 49	22 45
M	I	18 15	I	I	19 31	I	20 27	I	I
M	I	18 20	I	I	19 36	I	I	I	I
B	I	18 26	18 47	I	19 44	I	20 36	I	I
P	I	18 29	I	I	19 47	I	20 40	I	I
M	I	18 37	I	I	19 57	I	20 49	I	I
Y	18 22	18 43	18 59	19 33		20 11		21 10	23 06

Une profonde inégalité apparaît clairement entre :

- La qualité de l'offre intervilles Rouen – Yvetot ;
- la pauvreté de la desserte des localités intermédiaires.

A Yvetot (**gare mauve**), les usagers utilisent en majorité les **trains GL**, assurant avec Rouen une liaison particulièrement fréquente et rapide : 20 minutes pour le trajet ferroviaire contre 40 à 60 minutes en voiture. Comblant quelques lacunes, les TER jouent un simple rôle d'appoint. Au total, exception faite de quelques « trous » en milieu d'après-midi, la fréquence avoisine un train à l'heure et même deux lors des pointes. Le niveau assez élevé de l'offre est justifié par l'influence territoriale de la gare, qui s'exerce sur une très grande partie du Pays de Caux, et dont témoigne l'affluence (1800 voyages) régnant quotidiennement autour du vaste pôle d'échange récemment aménagé, et déjà saturé.



La gare d'Yvetot est desservie à la fois par les TER et par les Corail Paris – Rouen – Le Havre.

Les autres points d'arrêt sont hélas infiniment moins bien desservis :

- 14 TER à Maromme / Malaunay grâce aux **omnibus** de Dieppe ;
- 13 TER à Barentin avec l'arrêt des **intervilles** Rouen - Le Havre ;
- mais seulement 10 dessertes périurbaines sur le reste de la ligne .

Ces fréquences sont notamment insuffisantes au regard du potentiel de trafic de l'axe : plus de 10 000 déplacements ont lieu chaque jour entre Rouen et Barentin : 5000 pour le travail, et 2000 pour les études. Le pôle Barentin / Pavilly (20 000 hab.) structure l'ouest rouennais. Mais les TER n'écoulent qu'une faible proportion des trafics locaux: on ne dénombre que 800 usagers quotidiens en gare de Barentin, alors que des milliers d'automobiles engorgent l'entrée ouest de Rouen.



Gare de Motteville : au-delà de Malaunay, Les fréquences sont très faibles.

L'insuffisance quantitative de l'offre est une des causes de cet échec. Seule la grille de la pointe du matin est convenable, mais ensuite:

- les intervalles entre les trains dépassent deux heures ;
- aucune desserte ne fonctionne en milieu d'après-midi, au mépris de la croissance de la demande liée aux évolutions de la société;
- à la pointe du soir, de profondes lacunes persistent : aucun départ de Rouen, par exemple, entre 17 h 27 et 18 h 10...



Gare TER de Barentin : beaucoup d'usagers, encore davantage de potentiel, mais très peu de trains...

Le niveau de desserte déployé entre Rouen et Barentin est à l'évidence largement inférieur à celui pratiqué, dans la plupart des autres régions, où, sur des segments comparables, circulent 20 à 30 TER quotidiens.

D'autres insuffisances plus qualitatives péjorent l'attractivité du train, notamment la mauvaise accessibilité des gares.

Perchée sur une falaise et séparée de la ville par une route nationale, accessible à pied par un souterrain défraîchi et inaccessible en voiture, la station de Barentin ne parvient pas à tenir son rang de **gare bleue** : l'aménagement d'un pôle d'échanges aisément accessible s'impose.

Dans l'agglomération, au contraire de la gare Maromme (**zone rouge**), très concurrencée par les TCSP, la gare de Malaunay – Le Houlme, est placée sur un palier de distance favorable aux TER (**zone jaune**): le train est alors le mode le plus rapide pour accéder au centre-ville. Mais la localisation très excentrée de cette station, à flanc de coteau, sa mauvaise accessibilité, par une ruelle, et l'exiguité de son parking en limitent la fréquentation (200 voyageurs par jour): une réflexion sur l'implantation de haltes mieux positionnées sera donc nécessaire.



La gare TER de Malaunay – Le Houlme : trop excentrée, donc peu utilisée.

En bref, l'offre périurbaine Rouen - Yvetot présente deux carences :

- l'une quantitative : une profonde insuffisance des fréquences ;
- l'autre qualitative : des gares mal placées, et trop peu accessibles.

ROUEN - CLÈRES

Cette desserte ne constitue pas une entité ferroviaire à part entière, mais correspond à la section périurbaine de la ligne Rouen – Dieppe, établie en tronc commun avec la ligne du Havre jusqu' à Malaunay. Le tronçon examiné comprend deux gares vertes : Montville et Clères.

La première d'entre elles dessert un gros bourg de 5000 habitants, contigu à l'agglomération rouennaise, sans toutefois lui appartenir. Desservie par une ligne départementale d'autobus à fréquence élevée, offrant en direction de Rouen une liaison cadencée au moins à l'heure, Montville semble tourner le dos à sa gare, doublement pénalisée par :

- une localisation très excentrée, s'opposant à la proximité offerte par la multiplicité des arrêts de l'autobus ;
- des fréquences ferroviaires très inférieures à celles de l'autobus.



La seconde gare est adossée à une localité moins peuplée (1300 hab.), mais exerçant une influence significative sur de nombreux villages et hameaux alentour. Ainsi chaque jour aux heures de passage des trains de nombreuses automobiles convergent vers la petite station de Clères, qui exerce ainsi une fonction de « gare de pays ».

Convenable lors de l'hyperpointe du matin, l'offre s'avère insuffisante au cours d'autres périodes de la journée. Il manque notamment (?) :

- en direction de Rouen, des trains entre 8 et 9 heures ;
- au départ de Rouen, des trains vers 12 h, 15 h et 17 h 30.

Clères	6 30	7 16	7 42	?	?	9 19	11 25	
Montville	6 37	7 22	7 48	?	?	9 25	11 31	
Rouen	6 53	7 33	8 01	?	?	9 40	11 42	

Clères	13 02	15 38	17 57	18 50				
Montville	13 08	15 45	18 03	I				
Rouen	13 24	15 55	18 19	19 03				



*Autorail 4900 rénové
à destination de Rouen
en gare de Clères.*

Rouen	6 09	8 12	9 22	10 34	?	13 57		
Montville	6 26	8 29	9 34	10 52	?	14 09		
Clères	6 32	8 35	9 41	10 59	?	14 16		

Rouen	?	16 10	16 43	17 08	?	18 05	18 43	20 04
Montville	?	16 27	I	17 25	?	18 18	18 55	20 18
Clères	?	16 34	16 59	17 31	?	18 25	19 01	20 25

Cette grille est toutefois bien plus fournie que celles ayant fonctionné avant la mise en circulation des nouveaux TER, en 1999 et 2003:

Clères	6 40	7 17	9 24	13 39	18 21	19 22		
Montville	6 46	I	9 30	13 44	I	19 29		
Rouen	7 02	7 33	9 46	14 00	18 35	19 45		

Rouen	6 27	10 32	13 55	16 48	17 15	18 27		
Montville	6 43	10 48	I	I	17 31	18 43		
Clères	6 50	10 55	14 10	17 03	17 38	18 50		

Afin de rejoindre une certaine normalité au regard des autres régions, et d' attirer vers le train une proportion accrue de migrants alternants, il serait bon de tendre vers un rythme de deux TER en heure de pointe.



La halte de Montville.

ROUEN – SERQUEUX

Cette ligne est incontestablement la plus déshéritée du réseau régional: les trains qui desservent les petites gares de périphérie (**haltes vertes**) s'y comptent sur les doigts d'une main : **deux rotations périurbaines**, concentrées sur les pointes, et **quelques TER de maillage régional**, assurant notamment une desserte locale de milieu de journée.

Serqueux	6 37		7 31	8 38	13 27	17 01	19 03	
Sommery	6 45		I	I	I	I	I	
Buchy	6 53		7 44	I	13 41	17 14	19 17	
Longuerue	7 00		7 50	I	13 47	I	I	
Morgny	7 05		7 55	I	13 51	17 24	I	
St Martin	7 12		8 03	I	I	I	I	
Rouen	7 24		8 13	9 09	14 05	17 40	19 40	

Rouen	6 56	12 14	16 28	17 17	18 14	18 29	19 19	
St Martin	I	12 23	I	17 28	I	18 40	I	
Morgny	I	12 30	I	17 38	I	18 49	I	
Longuerue	I	12 35	I	17 44	I	18 55	I	
Buchy	7 15	12 41	16 52	17 51	I	19 02	19 45	
Sommery	I	I	I	17 59	I	19 10	I	
Serqueux	7 27	12 58	17 05	18 05	18 45	19 17	19 58	

En outre, cet axe est le seul n'ayant, au cours de la dernière décennie, bénéficié d'aucune grande opération de renforcement des fréquences, la seule amélioration, survenue en 2004, ayant consisté à régulariser en semaine le « 19 h 19 » qui ne circulait auparavant que le vendredi.

Il est évident que cette offre indigente échappe à toute comparaison. Même en s'en tenant à une approche minimalistre :

- il manque, chaque matin, une arrivée à Rouen vers 7 h 45 ;
- le soir, au retour, la halte de Morgny n'est pas assez desservie.

Les améliorations programmées en 2006, afin d'étoffer et d'accélérer la liaison Rouen – Lille, risquent paradoxalement d'affaiblir encore un peu la desserte locale : les **TER intervalles** ne desserviront plus Buchy.

La faiblesse de l'offre, et sa stagnation, n'ont pas permis de stimuler un « effet TER » : la fréquentation des trains est restée très faible, seules les gares de Serqueux (150 voyageurs / jour), Buchy (80 voy.) et Morgny (60 voy.) étant significativement utilisées.

Pourtant cette ligne traverse un secteur qui, de Quincampoix à Forges, est l'objet d'une périurbanisation croissante, générant un trafic routier considérable: 16 000 véhicules / jour aux portes de l'agglomération. Mais l'étalement de l'habitat est à ce point diffus qu'il est très difficile de constituer des flux aisément canalisables par le mode ferroviaire. Fait aggravant, les gares sont éloignées des localités les plus peuplées: la gare de Buchy est à Montérolier, et celle de Forges à Serqueux...

Parallèlement, ce territoire est sillonné de lignes d'autocars desservant directement à partir de Rouen le cœur des bourgs et des villages:

- la ligne 19 : Rouen – Préaux – Morgny – Blainville;
- la ligne 71 a : Rouen – Quincampoix – Cailly – Buchy ;
- la ligne 71 b : Rouen – Quincampoix – Cailly – Neufchâtel.

La première des priorités consiste donc à établir une complémentarité entre les services de trains régionaux et d'autocars départementaux, l'automobile étant la seule gagnante de la désorganisation actuelle.



La halte TER de Morgny dessert une constellation de villages mais l'offre ferroviaire reste trop peu attractive.



De Rouen à Buchy, TER et autocars départementaux fonctionnent en concurrence, et non en complémentarité..

ROUEN - VAL DE REUIL / LOUVIERS

Cette section de la ligne Paris – Rouen s'avère, au niveau périurbain, particulièrement atypique.

D'abord par la fragilité de sa consistance propre, la partie suburbaine de la ligne (Rouen – Oissel) étant irriguée par les **TER Rouen – Elbeuf**. Une seule halte verte reste donc à desservir: Pont de l'Arche.

Ensuite, ceci étant une conséquence de cela, par la structure de l'offre qui, en dépit d'une distance modeste (29 km), présente des caractéristiques plus proches de celles de l'intervilles que de celles de l'urbain : la plupart des trains sont semi-directs, avec un seul arrêt, à Oissel .

Enfin, par sa fonctionnalité sociale. De par sa localisation particulière, la ville nouvelle de Val de Reuil est plus polarisée vers l'Ile de France que vers l'agglomération rouennaise. Inversement, l'est de l'Eure est le lieu de travail de nombreux rouennais: le schéma conventionnel des déplacements pendulaires entre ville et périphérie est donc ici très largement malmené, la structure de l'offre ferroviaire devant prendre en considération l'existence d'une demande orientée à contre-sens.

Largement dominée par les **TIR Paris – Mantes – Vernon – Rouen**, dont les horaires sont principalement établis en fonction des besoins de déplacement vers la capitale, la grille horaire actuelle est-elle bien adaptée aux attentes des usagers effectuant des parcours périurbains ?

En direction de Rouen, la desserte est riche de 15 circulations / jour, mais près de la moitié des trains circulent dans des horaires tardifs, calés sur les besoins des migrants alternants vers la région parisienne. L'offre localement utilisable est donc bien moins fournie :

- à la pointe du matin, le service est correct : **3 TER omnibus**;
- en milieu de matinée, une profonde lacune existe (9 h / 13 h) ;
- l'après-midi, les intervalles restent distendus (deux heures);
- à la pointe du soir, des lacunes de 60 minutes persistent...

VDR	6 49	7 13	8 03	9 21	13 13	15 26		
Rouen	7 18	7 41	8 33	9 43	13 36	15 48		

VDR	16 53	17 27	18 32	19 12	19 52	20 30	22 22	0 17
Rouen	17 22	17 49	18 53	19 34	20 15	20 47	22 43	0 39

Dans le sens inverse, l'offre est un peu mieux équilibrée, notamment en période creuse, autour d'un cadencement aux deux heures:

Rouen	5 35	6 16	6 50	7 11	7 58	10 09		
VDR	5 56	6 36	7 10	7 29	8 19	10 28		

Rouen	12 10	14 18	16 52	17 23	18 20	20 01		
VDR	12 30	14 39	17 23	17 43	18 51	20 22		

Mais, globalement, au regard de l'importance des localités desservies, de leur proximité, et de l' intensité des trafics autoroutiers parallèles, l'offre ferroviaire actuelle s'avère très largement sous-dimensionnée : sur ce créneau, il serait « normal » de disposer d'une desserte continue calibrée à 60 minutes, et renforcée à 30 minutes en heure de pointe.

En outre , la gare de Pont de l'Arche est en voie de marginalisation : en dépit des potentialités de son bassin versant (Pîtres, Romilly...), seuls deux trains au départ de Rouen y conduisent (16 h 52, 18 h 20).



La halte TER de Pont de l'Arche : un potentiel non négligeable, nourri par la vallée de l'Andelle, mais des fréquences très faibles donc un usage dérisoire.



Rame VO2N assurant un omnibus Paris – Rouen et participant à la desserte locale.



TER Val de Reuil – Rouen marquant un arrêt à Oissel : trois à quatre rotations par jour en complément des Paris – Rouen.

ROUEN – ELBEUF SAINT AUBIN

Cette ligne, la plus intensément desservie du réseau normand, présente la particularité d'évoluer exclusivement en milieu urbain :

- la section Rouen – Oissel est incluse dans le PTU rouennais ;
- le reste du parcours est intérieur à l'agglomération elbeuvienne.

La grande majorité du trafic se concentrant sur l'O/D Rouen - Elbeuf, nous examinerons séparément et successivement la liaison intervilles et la desserte des localités suburbaines intermédiaires.

La desserte de l'agglomération elbeuvienne

La gare d'Elbeuf Saint Aubin est une **gare bleue** ayant pour fonction de desservir l'ensemble d'une agglomération de 50 000 habitants.

Bien qu'éloignée de deux kilomètres du centre-ville, la gare est située au cœur d'un quartier vivant de sa proche banlieue, et est desservie par la principale ligne d'autobus de l'agglomération (10 / 15 minutes). Elle est en outre équipée d'un vaste parking-relais bien aménagé.

Depuis les renforcements mis en place la fin 2003, venus combler les principales lacunes de la grille précédente, la liaison Rouen – Elbeuf, en cumulant les **navettes périurbaines** et les **intervilles Rouen – Caen**, présente un niveau de service se rapprochant des normes à atteindre : un train à l'heure en période creuse, et deux en période de pointe :

E	5 42	6 40	7 14	7 40	8 04	8 24	9 53	11 22	
R	6 06	7 08	7 36	8 08	8 28	8 51	10 16	11 41	

E	12 16	13 26	14 04	16 30	17 12	17 46	18 28	20 03	
R	12 41	13 54	14 23	16 55	17 33	18 11	18 46	20 29	

L'offre est encore plus étroite dans le sens retour :

R	5 47	6 00	6 45	7 22	8 12	9 25	10 31	11 10	11 56
E	6 06	6 23	7 01	7 40	8 37	9 43	10 54	11 25	12 20

R	13 01	14 07	15 11	15 57	16 34	17 02	17 35	18 04	18 48
E	13 19	14 30	15 30	16 23	17 00	17 19	18 02	18 29	19 10

R	19 15	19 54	20 55						
E	19 38	20 15	21 19						

Il est cependant très regrettable que les horaires ne soient pas cadencés car leur manque de lisibilité constitue une entrave à l'usage du train, sur un palier de distance où la fréquence et la commodité s'imposent.

Les discontinuités tarifaires perdurant entre TER et transports urbains affaiblissent également l'attractivité globale du train sur ce créneau.

L'autre grande faiblesse de cette desserte relève d'un autre critère : l'insuffisant maillage des stations dans l'agglomération elbeuvienne.

La voie ferrée cotoie en effet deux pôles majeurs, sans les desservir :

- le centre commercial du Clos aux Antes, à Tourville la Rivière ;
- le quartier des Feugrais, à Cléon (hôpital, centre sportif, habitat).

L'aménagement de stations nouvelles, desservant avec une proximité optimale ces équipements structurants et offrant des correspondances avec les bus, renforcerait l'efficacité globale des transports collectifs.



*TER périurbain
en attente de départ
en gare d'Elbeuf Saint Aubin*



*Cléon Les Feugrais :
terminus des bus devant le CHR .*

Juste en contrebas:

- un complexe sportif
- les usines Renault
- de nombreux immeubles HLM
- la voie ferrée Rouen – Elbeuf (entre le CHR et les HLM)
- ... mais pas de station TER !

La desserte de la banlieue sud de Rouen

La section Rouen - Oissel, en tronc commun avec l'axe Rouen – Paris, comporte trois points d'arrêt d'importances inégales.

La gare de Sotteville est, pour l'activité voyageurs, une **halte rouge**, lourdement pénalisée par une distance peu propice à l'usage du train, la concurrence du tramway et une localisation très excentrée.

La halte de Saint Etienne du Rouvray (**zone jaune**) est en revanche placée sur un créneau plus porteur : située au cœur de la commune, elle permet un accès au centre de Rouen bien plus rapide que les bus. Son usage reste cependant marginal : une centaine de voyageurs / jour.

Flanquée d'un vaste parking, la gare d'Oissel est bien plus fréquentée, mais principalement en direction de Paris, et peu à titre périurbain.

Composée de **TIR Paris – Rouen** et de diverses catégories de **TER**, la desserte est étroite sur Oissel, mais insuffisante, à certaines heures, dans les localités intermédiaires :

Oissel	5 51	6 51	7 02	7 25	7 50	8 17	8 33	9 32
SER	5 56	6 55	7 07	7 30	7 55	8 22	8 39	I
Sotteville	6 01	7 03	7 12	7 35	8 01	8 26	8 44	I
Rouen	6 06	7 08	7 18	7 41	8 08	8 33	8 51	9 43

Oissel	10 01	11 31	12 25	13 24	13 38	14 12	15 36	16 38
SER	10 05	I	12 30	I	13 43	I	I	16 43
Sotteville	10 10	I	12 35	I	13 48	I	I	16 48
Rouen	10 16	11 41	12 41	13 36	13 54	14 23	15 48	16 55

Oissel	17 06	17 21	17 37	17 55	18 43	19 22	20 03	20 11
SER	17 12	I	I	18 00	I	I	I	20 17
Sotteville	17 17	I	I	18 05	I	I	I	20 23
Rouen	17 22	17 33	17 49	18 11	18 53	19 34	20 15	20 29

Rouen	5 37	5 47	6 00	6 16	6 50	7 02	7 22	7 58
Sotteville	I	I	6 06	I	I	7 09	I	I
SER	I	I	6 11	I	I	7 17	I	I
Oissel	5 46	5 57	6 15	6 24	6 59	7 21	7 31	8 07

Rouen	8 12	9 25	10 09	10 31	11 53	12 10	13 01	14 07
Sotteville	8 19	I	I	10 37	12 02	I	I	14 13
SER	8 24	I	I	10 42	12 08	I	I	14 18
Oissel	8 28	9 35	10 18	10 46	12 12	12 18	13 11	14 22

Rouen	14 18	15 11	15 57	16 34	16 52	17 23	17 35	18 04
Sotteville	I	I	16 03	16 41	16 58	I	17 43	18 10
SER	I	I	16 11	16 48	17 03	I	17 48	18 16
Oissel	14 28	15 22	16 15	16 52	17 07	17 33	17 51	18 20

Rouen	18 20	18 48	19 15	19 54	20 03	20 55		
Sotteville	18 27	18 54	19 21	20 00	I	21 01		
SER	18 32	18 59	19 26	I	I	21 06		
Oissel	18 36	19 02	19 30	20 06	20 12	21 10		

En si proche banlieue, il conviendrait, pour se rapprocher de la norme, de tendre vers une desserte continue, cadencée à la demi-heure.



Désuète, excentrée, très concurrencée par le métro, la gare de Sotteville-lès-Rouen s'avère fort peu attractive.



Récemment rénovée, la halte de Saint Etienne du Rouvray pourrait retrouver une attractivité sur le créneau périurbain, si l'on s'en donnait les moyens :

- *cadencement des dessertes*
- *intégration tarifaire : possibilité, en zone urbaine, d'utiliser les TER avec une carte métrobus.*

2.6 L'inégal développement des dessertes de maillage régional

Convenons de désigner sous cette appellation la desserte des territoires situés à l'extérieur des aires périurbaines.

Le plus souvent, les **trains de maillage régional** effectuent des trajets identiques à ceux des **intervilles** (Rouen – Le Havre, Rouen - Dieppe), mais leur mission est différente : ces trains doivent assurer la desserte de chacun des gros bourgs intermédiaires, qui structurent le tissu rural.

La ligne Rouen – Le Havre ...

Sur les 88 kilomètres de voie ferrée séparant les deux agglomérations, seuls 25, entre Yvetot et Bréauté, échappent à une logique périurbaine. Sur cette courte section, deux haltes sont desservies par les TER: Foucart – Alvimare, et Bolbec – Nointot, l'une et l'autre localisées en rase campagne, à quelque distance des localités concernées.

La desserte locale est composée de quatre rotations quotidiennes formant une grille classique « matin, midi et soir » :

Le Havre	7 07		12 37		16 25	18 28
Bréauté	7 23		12 54		16 54	18 54
Bolbec	7 29		12 59		17 00	18 59
Foucart	7 36		13 06		17 07	19 06
Yvetot	7 45		13 14		17 15	19 14
Rouen	8 21		13 48		17 51	19 48

Rouen		6 49		12 20		17 15
Yvetot	6 31	7 22		12 53		17 48
Foucart	6 39	7 30		13 01		17 56
Bolbec	6 46	7 37		13 08		18 03
Bréauté	6 52	7 42		13 14		18 09
Le Havre	7 18	8 07		13 35		18 24

L'offre peut paraître faible mais la demande est relativement modeste: 40 voyageurs quotidiens à Foucart-Alvimare, et 80 à Bolbec-Nointot, halte rudement concurrencée par la gare voisine (Bréauté-Beuzeville).

Au regard des offres déployées ailleurs sur des segments comparables, il manque cependant quelques services de flancs de pointes.

... et ses antennes dirigées vers le littoral.

Deux lignes TER, participant au maillage régional, se débranchent de l'artère principale afin de desservir le littoral cauchois.

L'antenne de Fécamp, récemment remaniée afin d'établir une liaison rapide avec Le Havre, permet, cinq fois par jour, d'effectuer un trajet ferroviaire Rouen – Fécamp, au prix d'une correspondance à Bréauté. Sur un créneau aussi éloigné, il s'agit d'une prestation de bon niveau.

L'antenne de Saint Valéry en Caux, désormais exploitée par autocars, propose, au départ du pôle intermodal d'Yvetot, huit rotations calées sur les horaires des trains de Rouen. Présentant l'avantage par rapport aux anciens autorails de desservir tous les bourgs intermédiaires (Doudeville, Cany Barville), le nouveau service d'autocars remporte un réel succès de fréquentation (+20 % en 2004), affirmant la présence croissante des TER dans la mobilité locale.



*La halte TER
de Foucart Alvimare,
au bon milieu des champs...*



*Depuis Décembre 2004,
5 rotations directes fonctionnent
entre Le Havre et Fécamp.*

La ligne Rouen – Dieppe

De Rouen à Clères, la ligne évolue en zone périurbaine (cf page 16). Au-delà, le paysage est résolument plus rural, mais une proportion non négligeable de la population locale travaille ou étudie en ville, générant ainsi des flux pendulaires massifs vers Rouen ou Dieppe.

La ligne de chemin de fer dessert directement les principaux bourgs: Clères (1300 hab.), Auffay (2000 hab.) et Longueville (1000 hab.). Cette proximité constitue un facteur très favorable à l'usage du train, justifiant la mise en œuvre d'une offre de maillage consistante.

Exerçant sur l'ensemble du canton une fonction de « gare de pays », la gare d'Auffay est desservie par tous les TER Rouen – Dieppe, **y compris les intervalles**: le niveau de l'offre est donc très élevé pour une localité de ce rang (15 rotations pour 400 voyages par jour).

Auffay	6 17	7 02	7 30	8 13	9 05	11 14		
Rouen	6 53	7 33	8 01	8 35	9 40	11 42		

Auffay	12 11	12 49	15 27	16 22	17 46	18 36	19 16	19 41
Rouen	12 35	13 24	15 55	16 45	18 19	19 03	19 38	20 25

Rouen	6 09	7 44	8 12	9 22	10 34	12 10	13 57	
Auffay	6 46	8 14	8 48	9 51	11 13	12 34	14 26	

Rouen	16 10	16 43	17 08	18 05	18 43	19 18	20 04	21 45
Auffay	16 47	17 09	17 47	18 35	19 17	19 43	20 35	22 10

Bien que légèrement moins étroite (dix rotations TER quotidiennes), la desserte de Longueville sur Scie est très convenablement calibrée, au regard de la fréquentation enregistrée (200 voyages quotidiens).

Horaires des trains en gare de Longueville sur Scie					
Direction	6 h 09	6 h 54	8 h 57	11 h 03	12 h 41
Rouen	15 h 19	17 h 38	18 h 26	19 h 08	19 h 53
Direction	6 h 55	8 h 21	8 h 56	9 h 59	11 h 20
Dieppe	14 h 34	16 h 55	17 h 54	19 h 24	19 h 54

Cette offre présente cependant quelques lacunes :

- en direction de Rouen, il manque le matin un train vers 7 h 30 ;
- en direction de Dieppe il manque des trains vers 7 h 30 et 13 h 00.

Les plus petites stations de l'axe (Saint Victor, Saint Aubin sur Scie) bénéficient en revanche d'une desserte très correcte (5 à 7 rotations).

Rouen	6 09	8 12	10 34	16 10	17 08	18 43		
St Victor	6 41	8 44	11 07	16 42	17 40	19 10		

En bref, l'offre de maillage régional déployée sur la ligne de Dieppe est globalement suffisante, mais les horaires des trains ne sont pas toujours convenablement adaptés aux besoins des usagers.

Quelques repositionnements horaires seraient donc les bienvenus. Ainsi l'omnibus quittant Rouen à 10 h 34 serait bien plus utile à midi.. De même le premier TER Rouen - Dieppe, emprunté par de nombreux lycéens, circulant aujourd'hui dans un horaire beaucoup trop matinal, gagnerait à être retardé afin d'atteindre le littoral juste avant 8 heures.



Jusqu'à Clères, la ligne évolue dans un contexte périurbain...



Halte de Saint Victor.

La ligne du Nord (Rouen – Amiens) ...

Malgré ses paysages d'apparence rurale, la section Rouen – Serqueux présente, de par la nature pendulaire des déplacements qu'elle écoule, des caractéristiques périurbaines (cf § 2.5, page 17).

Dès que les trains quittent la gare de Serqueux, ils entrent en Picardie. Sur cette ligne, l'espace dévolu aux dessertes de maillage régional semble donc réduit à néant.

Il conviendrait cependant de tenir compte des franges septentrionales du territoire normand (vallée de la Bresle), dont la desserte ferroviaire est assurée par une ligne TER picarde, en correspondance à Abancourt avec les trains circulant sur l'axe Rouen – Amiens.

Quatre localités sont concernées : Aumale, Blangy, Eu et Le Tréport, quotidiennement desservies par trois rotations orientées sur Beauvais. L'accès à Rouen est possible, moyennant un changement de train :

Le Tréport	6 13		12 06		17 13	
Abancourt	7 06		12 59		18 07	
Abancourt		7 13		13 11		18 47
Rouen		8 13		14 05		19 40

Rouen	6 56		12 14		18 14	
Abancourt	7 43		13 08		18 58	
Abancourt		8 27		13 35		19 34
Le Tréport		9 17		14 25		20 22

Plusieurs de ces correspondances étant très distendues, la durée totale des trajets entre Rouen et Le Tréport excède souvent deux heures. Nulle part ailleurs en France on n'atteint de pareils temps de parcours pour un trajet ferroviaire intradépartemental. Il serait donc souhaitable de resserrer le lien entre ces territoires et la capitale régionale.

... et ses embranchements : l'étoile de Serqueux .

En gare de Serqueux, la transversale Rouen - Amiens – Lille rencontre l'ancienne ligne directe Paris – Dieppe, désormais transférée sur route, et sur laquelle ne circulent plus que deux courses d'autorails limitées au trajet Serqueux – Gisors, assurant des correspondances vers Paris, mais dont les horaires ne sont pas adaptés aux déplacements locaux.

Les horaires des *autocarsTER* dessinent en revanche des liaisons Rouen - Gournay - Gisors, hélas peu utilisées, car trop lentes :

Gisors	6 25		7 26		12 03	
Serqueux	7 21		8 30		13 12	
Serqueux		7 31		8 38		13 27
Rouen		8 13		9 09		14 05

Rouen	12 14		16 28		18 14	
Serqueux	12 53		17 05		18 45	
Serqueux		13 06		17 29		18 55
Gisors		14 15		18 19		19 50

Dans la direction opposée, vers Dieppe, la principale localité desservie est Neufchâtel en Bray. Trois cars dans un sens, et quatre dans l'autre,

assurent à Serqueux des correspondances rapides vers Rouen, mais aucune d'entre elles ne permet d'accéder en ville à la pointe du matin.



*La ligne Rouen – Amiens et ...
l'antenne dirigée vers Le Tréport.*



*Autour de Serqueux,
les dessertes locales
sont assurées en autocar.*

La ligne de la Vallée de la Seine, entre Rouen et Mantes.

Cette ligne est atypique quant au maillage régional, dans la mesure où son trafic est très majoritairement orienté vers la région parisienne, Paris – Vernon et Paris – Val de Reuil étant les O/D les plus utilisées.

Sur ce créneau, une offre consistante est déployée le matin et le soir, selon des horaires bien adaptés aux besoins des migrants alternants résidant en Normandie mais travaillant ou étudiant en Ile de France. La plus grande partie du service est assurée par des **TIR** Paris – Rouen desservant Vernon, Gaillon et Val de Reuil, épaulés par quelques **TER** et, de Paris à Vernon, quelques prolongements de **trains transiliens**.

VDR		5 58		6 20	6 36		7 10	7 29
Gaillon		6 09		6 35	6 48		7 25	I
Vernon	5 55	6 21	6 31	6 45	7 00	7 17	7 35	7 47
Paris	6 54	7 05	7 37	7 45	7 55	8 15	8 35	8 38

VDR	8 19	10 28		12 30	14 39	17 43	18 51	20 23
Gaillon	8 31	10 41		12 42	I	17 55	19 06	I
Vernon	8 43	10 52	12 37	12 52	14 57	18 04	19 15	20 42
Paris	9 32	11 40	13 56	13 42	15 44	18 48	20 10	21 25

La densité de la grille masque toutefois une carence plus qualitative: la surcharge des trains desservant Mantes, remplis de banlieusards.

Notons en outre la faiblesse de l'offre à contresens du flux dominant et la relative pauvreté de la desserte de la gare de Gaillon, notamment aux heures creuses dans le sens retour (7 h 48, 13 h 01, 17 h 15...). Souvenons nous que, sur ce type de corridor, la norme européenne s'établit implicitement autour d'un cadencement à l'heure...

Recentrons maintenant notre réflexion sur les trajets intrarégionaux, largement dominés par l' O/D Rouen -Vernon, mais multipolarisés, une proportion significative des emplois proposés dans l'est de l'Eure étant tenus par des salariés résidant dans l'agglomération rouennaise. Là encore, la plus grande partie de l'offre est assurée par les **TIR** :

Vernon	6 50	7 19	7 39	9 04	12 51	15 09		
Gaillon	7 00	I	7 48	I	13 01	I		
Rouen	7 41	7 49	8 33	9 43	13 36	15 48		

Vernon	17 06	18 10	18 50	19 31	20 13	22 06	0 00	
Gaillon	17 15	18 20	18 59	19 40	I	I	I	
Rouen	17 49	18 53	19 34	20 15	20 47	22 43	0 39	

Rouen	5 37	6 16	6 50	7 11	7 30	7 58		
Gaillon	6 09	6 48	7 25	I	I	8 31		
Vernon	6 21	7 00	7 35	7 47	8 00	8 43		

Rouen	10 09	12 10	14 18	16 52	17 23	18 20	20 03	
Gaillon	10 41	12 42	I	17 37	17 55	19 06	I	
Vernon	10 52	12 52	14 57	17 47	18 04	19 15	20 42	

Ces horaires, assez denses aux heures de pointe, semblent bien adaptés aux déplacements domicile – travail. Mais trop de lacunes subsistent en heure creuse et en flanc de pointe, notamment vers 9 et 16 heures. Compte-tenu de la concurrence autoroutière, localement très fluide, une montée en puissance du train serait envisageable si les fréquences se montraient plus attractives.

La ligne Rouen – Caen .

Dès sa sortie de la zone urbaine, aux portes d'Elbeuf, la voie ferrée s'engage dans un long parcours forestier, au sortir duquel le paysage semble très emprunt de ruralité. La réalité est sensiblement différente : le Roumois est aujourd'hui un pays en voie de réelle rurbanisation. Mais le secteur reste un désert ferroviaire : seul point d'arrêt alentour, la halte de Bourgtheroulde n'attire qu'une dizaine de voyageurs.

Quelques kilomètres plus loin, la ligne remonte la vallée de la Risle. Trois stations sont alors desservies: la halte de Glos Montfort, déserte, et deux gares desservant de gros bourgs: Brionne, puis Serquigny. Enfin le train atteint Bernay, seule véritable ville située sur le parcours et, sitôt après, pénètre sur le territoire de la Basse Normandie.

Les missions de maillage régional assignées aux TER consistent donc:

- principalement, à connecter Bernay à Rouen et Elbeuf ;
- accessoirement, à desservir les bourgs de la vallée de la Risle.

Ne perdons pas de vue que les deux principales O/D de cette ligne sont Rouen – Caen et Rouen – Bernay: ralentir les TER en multipliant les arrêts serait contre-productif et contraire aux intérêts des usagers.

Les nouveaux horaires, mis en place le 15 Décembre 2005, veulent corriger les insuffisances de l'ancienne grille, et apporter une réponse à la demande croissante de déplacements intervilles, en proposant aux usagers des relations plus nombreuses, mais surtout bien plus rapides. D'où une desserte composée de :

- quatre rotations intervalles rapides ;
- trois rotations de maillage régional .

Bernay	6 27	7 57	11 53	13 40	17 54	19 07	19 47
Serquigny	6 35	8 05	I	13 48	18 01	19 15	I
Brionne	6 43	I	I	13 56	I	19 22	I
Glos	6 51	I	I	I	I	I	I
Bourgth.	7 03	I	I	I	I	I	I
Elbeuf	7 14	8 32	12 23	14 20	18 28	19 46	20 18
Rouen	7 36	8 46	12 41	14 36	18 46	20 05	20 33

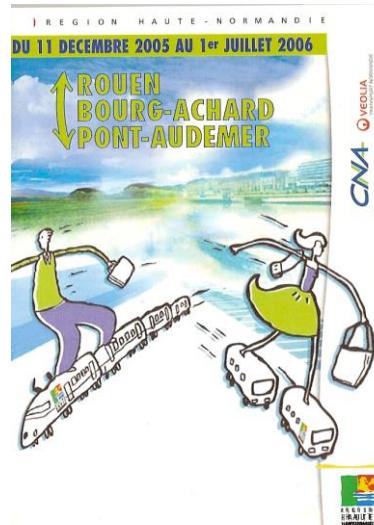
Rouen	6 02	6 55	10 40	13 00	17 12	18 04	19 14
Elbeuf	6 21	7 11	10 55	13 16	17 28	18 30	19 32
Bourgth.	I	I	I	I	I	18 41	I
Glos	I	I	I	I	I	18 54	I
Brionne	6 45	I	I	13 40	I	19 01	I
Serquigny	6 54	I	I	13 48	17 54	19 09	I
Bernay	7 02	7 41	11 28	13 57	18 02	19 18	20 06

Plusieurs trains ont été accélérés : certains arrêts quasiment inutilisés ont été supprimés, notamment à Bourgtheoulde et Glos Montfort. Bien qu'encore perfectible sur le créneau intervalles (cf § 2.4, page11), cette nouvelle grille de desserte semble convenablement dimensionnée en ce qui concerne l'irrigation des localités intermédiaires.

Reste à résoudre le problème du Roumois: trop excentrée, et pénalisée par la durée excessive du trajet vers Rouen, la halte de Bourgtheroulde peine à s'imposer. Un service de bus rapide a été mis en place en 2002 entre Rouen et Pont Audemer , desservant Bourg Achard et Routot : dans ce secteur, le développement de l'usage des transports collectifs pourrait être fondé sur des stratégies échappant au mode ferroviaire.



*Un TER Caen – Rouen,
« ancienne version » :
en service intégralement omnibus,
deux heures étaient nécessaires
pour un voyage de ville à ville.*



*Pour la desserte du Roumois,
autour de Bourg Achard,
l'autocar express TER
se montre plus rapide que le train.*

3. L'existence de carences qualitatives

Une évaluation fine des services ferroviaires régionaux de voyageurs ne saurait se limiter à un simple inventaire quantitatif des dessertes. De nombreux éléments, permettant d'apprécier la qualité de l'offre, doivent également être pris en considération.

3.1 La vitesse commerciale

Sur la relation Rouen - Paris

A l'ère du TGV, les temps de parcours s'avèrent médiocres (1 h 08) et même en régression par rapport aux meilleurs horaires des années 70. Le train reste cependant très compétitif par rapport à l'automobile, compte tenu des encombrements routiers à l'approche de la capitale. Sur ce créneau, la principale difficulté résulte du manque de régularité du service : aux heures de pointe, les retards se multiplient, portant parfois la durée réelle du trajet ferroviaire à des niveaux dissuasifs.

Sur les relations intervalles intérieures à la région

Le train se montre assez performant sur la liaison Rouen – Le Havre, les 88 kilomètres du trajet ferroviaire étant parcourus en 50 minutes.

Entre Rouen et Dieppe, les TER intervalles directs effectuent le trajet en 40 minutes, mais ces trains sont très peu nombreux :

Rouen	12 10	16 43	19 18	21 45		
Dieppe	12 49	17 24	20 04	22 24		

Dans tous les autres créneaux horaires, notamment lors des pointes, les trains sont beaucoup plus lents (50 à 60 minutes).



*Ligne Rouen – Dieppe :
4 TER rapides par jour...
mais la plupart
des autres trains sont trop lents.*

Sur les relations intervalles dirigées vers les régions voisines

Jusqu'en Décembre 2005, le trajet Rouen – Caen durait deux heures. Désormais, à l'initiative des deux régions, quatre courses TER relient les deux agglomérations en 90 minutes: de centre-ville à centre-ville, le train est désormais plus rapide que l'automobile.

Bien moins performants se montrent les TER se dirigeant vers le nord: il faut entre 1 h 20 et 1 h 30 pour effectuer le trajet Rouen – Amiens, et presque trois heures pour aller de Rouen à Lille: une pareille lenteur entraîne, sur ce créneau, une marginalisation du transport ferroviaire.

Sur les dessertes périurbaines

L'utilisation persistante d'autorails anciens, très lents au démarrage, sur les lignes Rouen - Elbeuf, Rouen – Yvetot et Rouen – Serqueux, procurent aux usagers l'impression de perdre beaucoup de temps.

3.2 La régularité

La ponctualité des TER est excellente : 95 % des trains sont à l'heure. Les seuls retards que nous avons constatés lors de nos investigations étaient dus à des causes exogènes... ou au retard d'un train de Paris.

En revanche le taux de régularité sur l'axe Paris - Rouen est mauvais : environ un train sur six accuse un retard important. Facteur aggravant, ces dysfonctionnements surviennent très souvent aux heures de pointe, sur les trains les plus fréquentés. La proportion d'usagers impactés est donc particulièrement élevée, d'où un très vif mécontentement.



*Encore trop de vieux autorails,
très lents au démarrage...*

3.3 Les conditions d'accès au réseau

Au cours de la dernière décennie la Région Haute Normandie a rénové ou reconstruit de nombreuses gares et haltes dédiées aux TER, notamment sur les lignes Rouen – Le Havre et Rouen - Dieppe: relèvement des quais, pose d'abris, équipement en DBR, aménagements de parvis, installation d'affichages dynamiques, etc...



*Affichage dynamique
Sur la ligne Rouen - Dieppe*

Dans le même temps, plusieurs pôles d'échanges ont été aménagés (Yvetot, Oissel), facilitant le parcours d'approche des usagers.

Malgré ces louables efforts, de profondes insuffisances persistent, susceptibles de compromettre le développement de l'usage du train.

Le manque de confort et l'aspect défraîchi de certains établissements s'opposent à la fidélisation d'une large part de la clientèle potentielle, notamment en milieu périurbain : les peintures écaillées de Serqueux, les herbes folles de Montérolier ou la salle d'attente délabrée de Clères (pas même un banc ne subsiste dans ce vaste local, complètement nu) ne contribuent pas à forger une image positive du chemin de fer...



*Place de la gare, à Clères :
un site appelant une réhabilitation.*

L'absence d'aménagements aux abords des stations pose problème: trop de villages ont laissé se dégrader leur « Place de la gare » : chaussées détériorées et parkings malaisés forment souvent le décor (Clères, Buchy, Serqueux, Motteville, etc...). Combien d'usagers potentiels renoncent-ils à utiliser le train, répugnant à abandonner leur voiture en un lieu incertain, ou simplement à la garer dans la boue ?

Enfin, la très mauvaise accessibilité de certaines gares joue également en défaveur du train. L'exemple le plus criant est celui de Barentin, dont la gare, en dépit d'un potentiel de trafic élevé, est sous-utilisée, car séparée de son territoire par une route nationale infranchissable : les piétons peuvent accéder au train par un souterrain peu engageant, tandis que les automobilistes provenant des quartiers ou des localités alentour ne peuvent ni s'approcher de la gare ni stationner à proximité. Combien de clientèle les TER perdent-ils là encore ?



Barentin : une gare peu accessible.

3.4 Le confort du voyage : le nombre de places assises.

Le confort dépend tout à la fois de la modernité du matériel roulant et de l'adéquation de la capacité des rames à la fréquentation des trains. Examinons tout d'abord ce dernier point.

Sur la ligne Paris – Rouen – Le Havre

Malgré les renfortements réalisés au cours des dernières années, plusieurs trains circulant aux heures de pointe restent surchargés.

Une attention particulière doit être accordée aux difficultés éprouvées par les habitants de l'est de l'Eure (Vernon, Gaillon) dont les trains, lorsqu'ils desservent Mantes la Jolie, sont saturés d'usagers franciliens occupant toutes les places assises.

Sur le réseau TER

De fréquentes surcharges étaient naguère enregistrées, notamment sur certains trains Rouen – Dieppe. Depuis la mise en service des autorails 4900 rénovés, et la formation d'UM à 6 caisses aux heures de pointe, les problèmes de capacité devraient en principe se trouver résolus. Mais il arrive que la composition des trains soit réduite inopinément...

Séries	Capacités
4750 à 2 caisses	133
4900 à 3 caisses	154
73 500 monocaisse	80
AGC tricaisse	160

Compositions	Capacités
UM 3 x 73500	240
UM 2 x 4900	308

Evolution récente des capacités des autorails de la ligne de Dieppe

- en 2002 : triplettes de 73500
- en 2005 : UM de 4900

3.5 Le confort du voyage : le matériel roulant.

Sur les trains de grandes lignes

La plupart des trains rapides Paris – Rouen – Le Havre sont exploités au moyen de rames « CORAIL » dont, malgré leur âge (20 à 30 ans), le confort reste excellent, et est d'ailleurs plébiscité par les usagers.

Aux heures de pointe, certains trains sont cependant formés de rames à deux niveaux (V02N ou V2N), certes bien plus capacitives, mais dont l'aménagement ne satisfait plus aux normes actuelles de confort : accès malaisé aux salles, exiguité, problèmes d'aération, etc...

Les V02N (les rames oranges de 7 voitures, mises en service en 1980) dérivent de séries conçues pour desservir la grande banlieue parisienne et n'ont donc jamais proposé un niveau de confort de type intervilles. Elles sont pourtant utilisées sur des trains Paris – Rouen.

Spécifiquement conçues pour les lignes du « grand bassin parisien », et plus récentes (1992), les V2N (trains gris et bleus de 10 voitures), assurent plusieurs Paris – Rouen, et le Paris – Le Havre le plus chargé. Leur manque de confort est cependant très critiqué...

Sur le réseau TER

Suite à de récentes initiatives du Conseil Régional, le matériel affecté aux TER est aujourd'hui en pleine mutation.

Au début de l'actuelle décennie ont été mis en service une dizaine d'autorails 73500 dont la modernité symbolisait le renouveau du TER. Trop peu capacitifs sur l'étoile de Rouen, ces engins ont émigré vers la Pointe de Caux : Le Havre - Rolleville et Le Havre - Fécamp. Quelques trains leur sont cependant confiés autour de Rouen :

- le TER Motteville – Rouen circulant à l'aube (5h58 / 6h28) ;
- un train d'heure creuse entre Rouen et Dieppe (10h34 / 11h33) ;
- quelques rotations périurbaines dirigées vers Elbeuf Saint Aubin.

Plus récemment, la modernisation très réussie des 13 autorails X 4900 a métamorphosé la relation Rouen - Dieppe: une capacité renforcée, un confort accru, et une image de marque considérablement valorisée. Les usagers plébiscitent l'esthétique et le confort des aménagements réalisés à l'intérieur de ces rames : petites salles, sièges, rideaux...

Mais le meilleur reste à venir, avec la mise en service des rames AGC: 30 engins articulés tricaisses ont été commandés, dont 26 électriques. Seules quelques unités thermiques sont aujourd'hui en fonctionnement notamment sur les intervilles Rouen - Caen. Leur confort est excellent.

Revers de la médaille, jusqu'à livraison des automotrices électriques, de nombreuses rames vétustes ou très défraîchies circulent encore, notamment une vingtaine d'autorails 4500 / 4750 des années 60 / 70. Certains de ces engins ont été rénovés (carénage, sièges individuels), d'autres sont encore en version d'origine (livrée rouge et banquettes). Ces trains peu attrayants assurent la plupart des dessertes périurbaines Rouen – Yvetot, Rouen – Serqueux et Rouen – Elbeuf.

Les TER Rouen - Le Havre et Rouen - Mantes sont exploités en RRR, rames relativement jeunes (1987) mais au confort très minimaliste. Les TER Paris – Rouen (matin et soir) sont confiés aux tristes V02N. Dans chacun de ces deux cas, des mesures fortes devront être prises : rénovation lourde ou remplacement par des matériels neufs.



*Rame V0 2N :
conçue pour la banlieue, mais
omniprésente sur Paris - Rouen*



*Dépôt des autorails à Sotteville :
un parc très hétéroclite.*



Du meilleur (X 73500)...



... au pire (EAD non modernisé).

3.6 L'insuffisant développement des équipements intermodaux

Il est très rare, dans la vie quotidienne, qu'il soit possible d'effectuer un déplacement en disposant tout à la fois d'une gare à proximité immédiate de son lieu de départ, d'une autre gare à exacte destination et d'un train direct assurant la liaison entre ces deux gares.

L'usage du train requiert donc le plus souvent un parcours d'approche de la gare de départ et un trajet terminal au-delà de la gare d'arrivée. De la facilité avec laquelle peuvent être pratiqués ces deux segments du voyage dépend très largement l'attractivité du mode ferroviaire.

L'objectif consiste donc à organiser de vraies chaînes de déplacement, dont le voyage en train constituera évidemment le maillon central, mais dont les deux extrémités auront été très soigneusement ajustées aux besoins des usagers, de sorte à rendre globalement cette formule plus attractive que le recours intégral à l'automobile individuelle.

Cette vision correspond-elle aux réalités observables en Normandie? Dans certains cas, la réponse est positive. Mais de nombreux exemples mettent en évidence la persistance de profondes insuffisances.

Celles-ci se déclinent en quatre grandes catégories :

- les difficultés d'approche du réseau TER ;
- le manque de coordination avec les transports urbains ;
- les discontinuités tarifaires ;
- la segmentation de l'information.

Les difficultés de stationnement aux abords des gares

Dans de très nombreux cas, notamment en milieu rural, la dispersion de l'habitat fait de l'automobile le mode d'accès principal à la gare. Les possibilités de stationnement aux abords des stations sont alors l'une des conditions déterminantes de l'usage du train.

Quelques gares ont été récemment équipées de vastes parkings-relais de très grande qualité paysagère: Elbeuf Saint Aubin, Oissel et Yvetot. Victime de son succès, ce dernier est d'ailleurs saturé : chaque matin, dès le passage du train de 7 h 30, toutes les places sont occupées.

La plupart des gares n'ont hélas pas bénéficié de tels aménagements. Le stationnement se pratique alors sur l'esplanade (gare de Serqueux) ou aux alentours, lorsque le parvis n'offre pas une capacité suffisante. L'équipement en parkings-relais de toutes les grandes importantes (Dieppe, Vernon, Bernay) constitue une priorité incontournable.

Plusieurs des haltes récemment rénovées (Montville, Morgny) ont été équipées de parkings de petite capacité soigneusement aménagés. Mais la plupart de leurs homologues n'ont pas été l'objet de tels soins: à Clères, l'aire de stationnement présente un aspect très négligé.

Les situations les plus préoccupantes s'observent dans les gares de l'aire périurbaine rouennaise : à Malaunay, le petit parking (24 places) ne permet d'accueillir que les voitures des usagers des premiers trains.

A Barentin, la pratique intermodale « voiture + train » est impossible, en dépit du potentiel de trafic généré par la petite ville et ses alentours. La gare étant inaccessible, chacun utilise sa voiture jusqu'à Rouen. D'où les encombres quotidiens de l'A 915 et du Mont Riboudet.



Elbeuf Saint Aubin ...



*... et Oissel :
deux pôles multimodaux
très soigneusement aménagés.*



*Morgny la Pommeraye :
certaines haltes TER sont équipées
de petits parkings de qualité...*



*... mais d'autres ne disposent que
d'esplanades sous-dimensionnées :
gare de Malaunay – Le Houlme.*

*L'insuffisant développement
des dessertes de rabattement autour des stations de périphérie.*

L'automobile ne doit pas cependant pas être le seul mode mécanisé permettant d'accéder au réseau TER; il faut que l'approche du train puisse également être possible en utilisant les transports en commun. Cette affirmation renvoie à des réalités différentes selon le caractère urbain, périurbain ou rural des territoires observés.

En milieu urbain, les gares sont généralement très bien desservies. Ainsi, dans l'agglomération elbeuvienne, la gare d'Elbeuf Saint Aubin est située sur le parcours de la principale ligne du réseau TAE, desservant avec une fréquence élevée (10/15 minutes) le centre-ville et les principales périphéries: Cléon, Caudebec, Saint Pierre-lès-Elbeuf. De même, les réseaux urbains de Dieppe et Val de Reuil desservent leurs gares, ce dernier assurant une navette avec le centre de Louviers.

La seule agglomération périphérique dépourvue de ce type de service est la Communauté Barentin – Pavilly – Villers Ecalles (20 000 hab.), celle dont malencontreusement la gare est l'une des moins accessibles. Il y a donc là une lacune à combler en toute première priorité.

Dans la banlieue rouennaise, à l'intérieur du PTU, les gares TER sont peu connectées au réseau urbain, à l'exception de la gare de Oissel sur laquelle est rabattue une ligne de desserte locale à forte fréquence (17). Il faut en effet comprendre que, en proche banlieue, les rabattements vers les TCSP urbains, métro ou TEOR, sont infiniment plus attractifs. Il manque en revanche des navettes d'approche en seconde couronne, notamment entre la gare de Malaunay et le secteur qu'elle irrigue.

C'est toutefois à l'échelon périurbain que les difficultés s'aggravent: non seulement il n'existe presque plus à ce niveau aucun rabattement, si l'on excepte l'unique navette Clères - Bosc le Hard – Frichemesnil, mais les quelques rares services d'autocars qui existent fonctionnent en concurrence avec les trains, et non en complémentarité :

- 6 rotations quotidiennes entre Rouen et Pavilly ;
- 9 rotations quotidiennes entre Rouen et Clères ;
- plus de 20 rotations quotidiennes entre Rouen et Montville ;
- un faisceau de lignes parallèles à l'axe TER Rouen - Serqueux.

Un exemple? La liaison entre Morgny et Rouen :

Blainville	6 47	TER	TER	8 34	13 29	TER	TER
Morgny	6 54	7 05	7 55	8 42	13 37	13 51	17 24
Préaux	7 01	I	I	8 49	13 44	I	I
Rouen	7 35	7 24	8 13	9 25	14 20	14 05	17 40

Le train s'avérant infiniment plus rapide que l'autocar, les usagers résidant dans les villages voisins de Morgny (Blainville, Préaux...) auraient tout intérêt à ce que soient prochainement mises en service des navettes de rabattement sur la halte ferroviaire. Un raisonnement identique pourrait s'appliquer dans les secteurs de Clères et de Buchy.

Plus dramatique encore est la situation des personnes non motorisées résidant en milieu rural profond, et à la disposition desquelles aucun transport collectif n'est actuellement organisé : combler cette lacune, au moyen d'outils adaptés, constitue une exigence sociale prioritaire. En milieu rural, les seuls transports collectifs conduisant actuellement aux gares sont les cars TER Yvetot – Saint Valéry et Gisors – Dieppe, et quelques bus départementaux à faible fréquence (Fécamp – Yvetot).



*Correspondance TER / bus TAE
en gare d'Elbeuf Saint Aubin*



*Bus TCAR de la ligne 17
à son terminus, en gare d'Oissel.*

VILLES	JOURS	BOISSAY		CATENAY		ROUEN	
		PÉRIODE DE VALIDITÉ	PS	VS	PS VS	PS SAM	PS
BOISSAY / Mairie École		6.35					14.15
ST-AIGNAN-SUR-RY		6.40					14.20
CATENAY / Église		6.43	6.43	8.30	13.25	14.23	
BLAINVILLE CREVON / Centre		6.47	6.47	8.34	13.29	14.27	
MORGNY-LA-POMMERIAIE / Centre		6.52	6.52	8.40	13.35	14.32	
MORGNY-LA-POMMERIAIE / Gare		6.54	6.54	8.42	13.37	14.34	
LA VIEUX-RUE / Église		6.58	6.58	8.46	13.41	14.38	
PRÉAUX / Les 4 Routes		7.01	7.01	8.49	13.44	14.41	
PRÉAUX / École		7.04	7.04	8.52	13.47	14.44	
RONCHEROLLES		7.10	7.10	8.58	13.53	14.50	
DARNÉTAL / Mairie		7.19	7.19	9.07	14.02	14.59	
ROUEN / Boulingrin		7.27	7.27	9.15	14.10	15.07	
ROUEN / Gare SNCF		7.30	7.30	9.18	14.13	15.10	
ROUEN / Gare routière		7.35	7.35	9.25	14.20	15.15	

PS: Fonctionne uniquement en période scolaire
VS: Fonctionne uniquement en vacances scolaires

*Entre Morgny et Rouen,
les trains et les bus font la course,
au lieu d'agir en complémentarité
les uns des autres.*

Le sous-équipement du réseau en pôles d'échanges multimodaux

Un pôle multimodal est un lieu bien structuré, vers lequel convergent tous les moyens de transport, individuels et collectifs, participant à la desserte d'un territoire. D'où l'idée de regrouper autour d'une gare:

- un terminal bus ;
- une station de taxis, voire de taxis collectifs ;
- un parking-relais et des aménagements dédiés aux cyclistes.

Dans le Bassin de Rouen, huit « gares intermodales » sont identifiées:

- trois gares GL : Rouen, Val de Reuil, Vernon ;
- trois gares TER : Dieppe, Serqueux et Yvetot ;
- deux stations d'agglomération : Elbeuf et Oissel.

Parmi ces gares, quatre ont récemment fait l'objet de réaménagements permettant de leur attribuer le titre de véritable « pôle d'échanges » : il s'agit des gares de Rouen, Yvetot, Oissel et Elbeuf Saint Aubin.

Les abords de la gare de Rouen ont été remaniés en 1994 à l'occasion de la mise en service du métro desservant l'agglomération rouennaise. Un accès direct au nouveau TCSP a été creusé dans le hall de la gare, et le parvis a été recomposé de sorte à aménager un terminal pour taxis et, surtout, un site propre et une station de qualité pour les bus urbains.

En relativement proche périphérie de Rouen, deux pôles d'échanges de grande qualité ont été aménagés, le premier à Elbeuf Saint Aubin, le second à Oissel, selon des configurations assez ressemblantes:

- face au BV : parvis avec piste de dépose, stations taxis / bus ;
- latéralement : parking sur des emprises ferroviaires désaffectées.

Les fonctions assurées par ces deux pôles sont cependant différentes : périurbaine pour le premier, mais orientée sur Paris pour le second, Oissel étant devenue la « gare grandes lignes du sud de Rouen ».

Le pôle multimodal d'Yvetot présente les mêmes caractéristiques, la station de bus urbains cédant sa place à un quai pour autocars TER. L'esthétique du lieu est exceptionnelle, mais sa fonctionnalité altérée par le sous-dimensionnement du parking, dont la saturation dès 7 h 30, chaque matin, est une entrave au développement de l'usage du train.

Les autres grandes gares sont inégalement équipées. Les plus récentes, comme Val de Reuil, ont été construites dans de vastes espaces ayant permis l'aménagement de parkings et l'installation de terminaux bus. Plus délicate est la situation des gares anciennes, implantées au cœur des villes, dans un environnement dense, où l'espace vient à manquer. A Vernon, l'exiguïté du parking-relais attenant à la gare (250 places) impose une régulation de l'usage par le péage.

En marge des grands établissements, il manque, en zone périurbaine, une offre intermodale locale ciblée sur les déplacements quotidiens, facilitant l'approche des haltes en voiture ou en bus de rabattement.

D'où le besoin d'aménager de petits pôles d'échanges d'intérêt local autour des stations périurbaines qui en sont aujourd'hui dépourvues : Barentin, Clères, Morgny, Buchy, etc...

Modestement équipés (parking bitumé, abri vélos, quai pour autobus), donc, exception faite de Barentin, très modérément coûteux à réaliser, ces petits pôles d'échanges combleraient l'une des principales lacunes du système actuel.



Yvetot : une référence en matière de pôle multimodal

- un parvis minéral de qualité
- un terminal bus
- un piste de dépose rapide
- une station de taxis
- un parking paysager de très grande qualité...
mais victime de son succès
et donc complet chaque matin
bien avant la fin de l'affluence.



*Réalisé par la CAR en 2001 ,
Le pôle multimodal d' Oissel
regroupe toutes les fonctionnalités.*



Val de Reuil : la gare, le parking et la piste du « bus de gare ».

Le manque de points de contact entre TER et transports urbains.

En arrivant en ville, les usagers des TER devraient pouvoir disposer, à la descente du train, de moyens de transports publics leur permettant d'atteindre le plus rapidement possible leur destination rigoureuse. D'où la nécessité d'une coordination entre TER et transports urbains, ces derniers devant aisément relier à la gare les sites fondamentaux de l'agglomération: centre urbain, zones d'emploi, université, hôpital... Cette configuration idéale correspond-elle aux réalités locales ?



Le réseau de transports de l'agglomération rouennaise est structuré par deux axes TCSP desservant tous les points forts de l'agglomération :

- du nord au sud, le métro, reliant entre elles les deux rives ;
- d'est en ouest, TEOR, desservant exclusivement la rive droite, et notamment le CHU et les principaux sites universitaires.

Desservie par le métro, la gare de Rouen est donc très bien connectée au centre-ville et à la rive gauche, notamment au quartier Saint Sever et aux proches banlieues : Sotteville, Petit Quevilly, Grand Quevilly. Une ligne lourde de bus relie la gare au CHU et à Mont Saint Aignan. Des lignes secondaires conduisent à Maromme et à Bois Guillaume. Mais aucun bus ne se dirige vers le plateau nord, ni vers la préfecture : il manque à l'évidence un contact entre les TER et le TCSP est-ouest.

Pourtant un point de correspondance avait été envisagé, et des travaux réalisés à cet effet, sur le site du « Fond du Val », à l'ouest de Rouen. Après la pose d'un tablier ferroviaire en surplomb de la station TEOR, le chantier a été interrompu sous la pression de divers intervenants :

- les uns estimant *a priori* l'ouvrage inutile (?? ?) ;
- les autres s'inquiétant d'une congestion de l'axe ferroviaire.

Les milieux économiques locaux redoutent en effet que la progression de l'offre TER n'affaiblisse la capacité de la ligne et les possibilités de développement du trafic de fret attendues dans le cadre de Port 2000. Pour dissiper de telles inquiétudes, il aurait suffi d'expliquer que:

- seuls les TER périurbains auraient observé ce nouvel arrêt ;
- les performances d'accélération des nouvelles automotrices auraient permis d'établir cette desserte sans obstruer la voie.

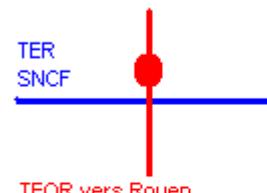
les TER sont en correspondance directe avec le métro ...



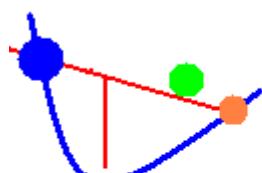
mais n'ont aucun point de contact avec le TCSP est – ouest (TEOR) .

UNE SOLUTION : LA STATION DU FOND DU VAL

TER vers Campus



A Grenoble, le tramway rencontre les TER en gare de Gières afin de desservir le campus.



Malheureusement resté inachevé l'ouvrage aurait permis une diffusion efficace des usagers des TER, notamment vers le CHU et les facultés: le trajet entre Barentin et le campus aurait été ramené à 20 minutes...

L'absence d'articulation entre TEOR et TER constitue une anomalie particulièrement pénalisante, au regard des plateformes intermodales mises en service dans les autres agglomérations de même dimension. A Gières, près de Grenoble, une station intermodale tramway + TER a été créée, de sorte à faciliter l'accès des périurbains à l'université. De même, à Hoenheim, au nord de Strasbourg, un point de contact a été établi entre la ligne TER de Lauterbourg et une extension du tram.

Le dispositif prospère également dans de plus petites agglomérations. A Saint Etienne, aux deux entrées du centre-ville (Bellevue et Carnot), des correspondances sont assurées entre tramways et trains régionaux. Bientôt, à l'entrée sud de Clermont Ferrand (station de la Part Dieu), le tramway sera connecté aux TER périurbains, permettant là aussi une diminution de moitié du temps d'accès au campus...

Rouen sera-t-elle la dernière ville à se priver d'un tel équipement ?

3.7 Les discontinuités tarifaires

A l'intérieur du périmètre élargi du Grand Rouen, coexistent plusieurs réseaux de transports collectifs, indépendants les uns des autres :

- le réseau TER ;
- le réseau urbain de l'agglomération rouennaise ;
- le réseau urbain de l'agglomération elbeuvienne ;
- le réseau urbain transbord (Louvières – Val de Reuil) ;
- les réseaux départementaux d'autocars (Eure, Seine Maritime).

Chacun de ces réseaux dépend d'une autorité organisatrice différente, possède sa propre tarification, et émet sa propre billettique.

Les réalités sociales, et notamment le phénomène de périurbanisation, ont cependant pour effet, pour une part croissante de la population, d'élargir le champ des déplacements qu'impose la vie quotidienne bien au-delà des limites géographiques des réseaux urbains (PTU). D'où la nécessité, pour de nombreux habitants de la périphérie, d'emprunter successivement deux, voire trois, moyens de transport, appartenant à des réseaux différents : un TER puis le métro, etc...

Les frontières tarifaires actuelles exercent des effets désastreux :

- un surcoût et un manque de commodité pour les usagers captifs ;
- une incitation implicite à l'usage de l'automobile pour les autres.

Il faut savoir que, de nombreux obstacles techniques ou politiques s'étant dressés à l'encontre de l'interopérabilité des titres de transport, les mêmes difficultés se rencontrent dans la plupart des autres régions : seule l'Alsace, encore elle, semble prête à gérer l'intégration tarifaire. Les seules tarifications combinées actuellement disponibles consistent en une simple juxtaposition des abonnements urbains et régionaux : SOLOPASS permet de regrouper l'achat des titres TER et Métrobus, sans toutefois offrir d'autres avantages.

Ces situations de rupture sont localement aggravées par l'étanchéité affectant les réseaux urbains des agglomérations de Rouen et Elbeuf. Le profane peine à admettre qu'à l'intérieur d'une même conurbation les transports en commun puissent être à ce point fragmentés.

Prenons l'exemple banal d'un étudiant résidant à Caudebec les Elbeuf, mais scolarisé à Mont Saint Aignan. Son trajet quotidien comprend :

- un parcours Caudebec – Elbeuf (ou Saint Aubin) en bus TAE ;
- un parcours interurbain en autocar CNA (32) ou en trainTER ;
- un parcours terminal sur le réseau métrobus (TEOR ou ligne 4).

D'où la nécessité d'acquérir successivement trois titres de transport ou de souscrire trois abonnements distincts, voire quatre afin de pouvoir, selon les horaires, emprunter indifféremment le train ou l'autocar... En plus du surcoût occasionné, le manque de commodité de la formule suffit à détourner des transports collectifs un grand nombre d'usagers.

3.8 La segmentation de la signalétique et de l'information

Chacun des réseaux possède sa signalétique : entre Rouen et Elbeuf, les poteaux matérialisant les arrêts d'autobus ne sont pas les mêmes...

Plus gênante encore est la difficulté d'obtenir une information globale sur l'ensemble des moyens de transport couvrant le territoire régional : il est impossible de se procurer un horaire de bus dans une gare TER, et symétriquement, d'obtenir un horaire de train à l'agence métrobus.



*A chaque réseau,
ses propres titres de transport...*

... et sa propre signalétique :



arrêt de bus rouennais,



et arrêt de bus elbeuvien.

4. L'existence de facteurs de blocage

Au delà des insuffisances du système actuel, il convient de s'inquiéter des facteurs institutionnels ou psychologiques qui pèsent aujourd'hui sur la mise en œuvre d'une stratégie globale de progression de l'offre. Sans nier que, de toute évidence les choses aient favorablement évolué au cours des dernières années, tant au niveau urbain (le métro, TEOR) qu'au niveau régional (développement des TER), force est d'observer que certains dossiers tardent à aboutir, notamment en ce qui concerne l'intermodalité et la modernisation de l'offre ferroviaire.

4.1 Le frein à l'intermodalité : la dilution des responsabilités

Le territoire sur lequel s'étalent les déplacements quotidiens générés par l'agglomération rouennaise relève de 8 Collectivités différentes : la Région de Haute Normandie, le Département de Seine Maritime, le Département de l'Eure, la Communauté d'agglomération rouennaise, la Communauté d'agglomération d'Elbeuf Boucles de Seine, ainsi que les structures intercommunales de Louviers, de Dieppe et de Barentin. Sept d'entre elles exercent la compétence d'autorité organisatrice de transports (AOT), et dirigent donc leur propre réseau.

Organiser une complémentarité physique et une continuité tarifaire entre ces réseaux requiert l'instauration d'une collaboration efficace entre de très nombreux acteurs, les 7 AOT et leurs divers exploitants : SNCF, CNA, TCAR, TAE, etc...

A ce jour, les difficultés rencontrées n'ont pas encore été surmontées. D'où la persistance d'incohérences en offre et de frontières tarifaires, dont les conséquences sont lourdes:

- pour la Collectivité, qui doit payer le prix de la congestion routière résultant du manque d'attractivité des transports publics ;
- pour les usagers captifs des transports en commun, qui subissent le manque de commodité du service et des surcoûts tarifaires.

4.2 Les effets négatifs du discours relatif à la saturation du réseau

Il est un discours convenu selon lequel, les infrastructures ferroviaires étant définitivement saturées, plus aucune amélioration n'est possible. D'où un attentisme, voire un fatalisme, s'opposant à tout progrès avant la réalisation de grands travaux de renforcement des capacités.

Sans nier l'encombrement des voies aux abords de la gare de Rouen, nous affirmons qu'il reste des marges de progression, certes étroites, et supposant une profonde réorganisation des méthodes d'exploitation.

Premier exemple: tous les TER effectuent leur terminus à Rouen RD. D'où des stationnements prolongés obstruant les rares voies à quai (outre les deux voies principales, il reste 4 voies à quai dont 2 courtes) et le gaspillage de nombreux sillons pour des marches à vide (W). Créer des missions TER « passe-Rouen » libérerait de la capacité.

Autre exemple: faute d'avoir aménagé l'ancien quai des messageries, certains convois sont mis en attente à Maromme. Ainsi, chaque soir, le TER Rouen – Lille bloque les deux voies, empêchant la circulation d'un TER périurbain Rouen – Yvetot dans l'horaire où la demande est la plus forte (17 h 40). La solution à ce problème est pourtant simple : il suffirait, en gare de Rouen, d'utiliser commercialement la voie 10.



Un effet social de la fragmentation des réseaux, quotidiennement observable sur le Pont d'Oissel : le ticket CNA Oissel – Tourville étant très onéreux, des dizaines de pauvres gens traversent la Seine à pied, afin de s'approvisionner au centre commercial.



Le TER Rouen – Lille en attente en gare de Maromme, faute d'optimiser l'usage des voies disponibles en gare de Rouen RD : une entrave au développement des dessertes périurbaines.

5. L'insuffisante fréquentation du train.

En dépit d'une tendance désormais très favorable, la fréquentation des TER ayant connu en 2004 une croissance annuelle d'environ 6 %, l'usage global du train reste insuffisant dans notre région.

Certes, l'artère Paris – Le Havre, et son antenne Rouen – Dieppe, obtiennent des résultats satisfaisants. Mais les autres lignes régionales et les dessertes périurbaines présentent des bilans bien plus décevants.

En outre, des statistiques établies au début de l'actuelle décennie ont mis en évidence une progression bien réelle (+ 4%) de l'usage du train en Haute Normandie, mais inférieure à la moyenne nationale (+ 6%). Dépourvu de ligne à grande vitesse, notre réseau, de toute évidence, n'a pas bénéficié de l'effet TGV qui a prévalu presque partout ailleurs.

La question est préoccupante au regard des conséquences écologiques, économiques et sociales d'une sous-utilisation du mode ferroviaire. Un relatif effacement du train, et corrélativement un usage excessif de l'automobile induisent, chacun le sait, des dégâts environnementaux. Mais la congestion routière et l'enclavement ferroviaire peuvent aussi, on le dit moins, enrayer le développement économique d'une région, et aggraver les difficultés sociales. La croissance du trafic ferroviaire est donc l'une des conditions majeures du développement durable.

5.1 La fréquentation de la ligne PARIS – ROUEN - LE HAVRE

Toutes destinations réunies et deux sens confondus, cet axe structurant transporte quotidiennement 24 000 voyageurs. Il s'agit d'ailleurs, TGV excepté, de l'une des rares lignes rentables du réseau SNCF.

L'O/D Rouen - Paris constitue le noyau dur du trafic: 8 000 voyages. En revanche, à l'ouest de Rouen, les déplacements intrarégionaux sont plus nombreux que ceux orientés vers la capitale (2 500 voyages).

Ces niveaux de trafic sont-ils satisfaisants ?

Nous hésitons à engager là une bataille de chiffres, tendant à opposer les parts de marché respectives de la route et du rail. En la matière, toute comparaison est délicate, compte-tenu de la difficulté de cerner les potentiels réels de clientèle en situation effective de choix modal : avec ses multiples entrées, l'autoroute ratisse large, tandis que le train n'est véritablement attractif que pour les personnes ayant aisément accès à une gare bien desservie. On aborde là le concept, assez flou, de « cœur de cible » : à Rouen, s'agit-il du seul centre-ville, ou bien inclut-on les périphéries connectées à la gare par le réseau métrobus ? De même, à Paris, prend-on en compte les destinations excentrées ? Parfois (Mont Saint Aignan - La Défense), le train est le meilleur ; dans d'autres cas (Bonnechere - Cergy Pontoise) , il est disqualifié.

D'où l'idée d'évaluer l'efficience du train à l'aune d'un autre critère : la congestion des voies routières et autoroutières parallèles.

Et, sur ce point, le verdict est sans appel : les encombres observés quotidiennement sur l'A13 mettent en évidence l'insuffisante part de marché du rail sur les liaisons entre la Normandie et la capitale.



TER Rouen – Caen à Elbeuf, en milieu de journée, avant la modernisation de la desserte : tout au plus une dizaine de voyageurs se présentaient sur le quai.



Un révélateur incontestable de l'insuffisant usage des transports en commun : la congestion des entrées routières de l'agglomération rouennaise.

5.2 La fréquentation du réseau TER

Sur l'ensemble de la région, les chiffres publiés par *Rail & Transports* en Décembre 2004 au titre de l'année 2003 (166 000 voyages) relèguent la Haute Normandie dans les profondeurs du classement.

L'étude bien plus approfondie réalisée, à partir des mêmes données, par Marc Giraud, et publiée dans la revue *Transports Urbains n°107*, met en évidence au contraire la bonne tenue du trafic TER normand : en rapportant le nombre de voyages au kilométrage du réseau régional et à la démographie locale, la Haute Normandie remonte au 4^{ème} rang.

En outre, le palmarès publié en 2005 par *Ville & Transports* indique, pour l'année 2004, une progression de 6%, supérieure d'un demi-point à la moyenne nationale. Ces résultats globalement très encourageants ne doivent cependant pas masquer la persistance de profondes lacunes. En effet, sur certains créneaux, le rôle joué par les TER reste marginal.

Les relations intervilles

Avec près de 2000 voyages entre Rouen et Le Havre (25% du marché) et un millier de déplacements quotidiens entre Rouen et Dieppe, personne ne conteste la vitalité des liaisons intervilles intrarégionales.

En revanche, beaucoup plus fragiles sont les relations interrégionales Rouen – Caen (600 voyageurs) et, surtout, Rouen – Amiens – Lille, dont les trains ont une fréquentation très faible au-delà de Serqueux. La densité du trafic autoroutier Rouen – Caen (6000 véhicules / jour) illustre la faiblesse actuelle des positions du rail sur ce créneau.

Les dessertes périurbaines

Les principaux flux se concentrent sur les lignes Rouen – Yvetot et Rouen – Elbeuf, sans jamais atteindre des niveaux que les potentiels de déplacements existants pourraient laisser espérer.

Entre Rouen et Elbeuf, les renforcements de l'offre réalisés fin 2003 ont permis de faire progresser le trafic de 1100 à 1300 voyages / jour. Fortement concurrencé par une ligne d'autocar reliant les deux villes et surtout par un usage largement dominant de la voiture individuelle, le train n'assure pas la mission structurante qui devrait être la sienne. L'absence de stations à Tourville et à Cléon agrave sa fragilité.

Sur la ligne du Havre, le trafic est un peu plus dense (2000 voyages), grâce aux trains de grandes lignes qui stimulent l'O/D Rouen - Yvetot. La seule gare intermédiaire à fréquentation importante est Barentin, mais que sont les 800 voyages quotidiens induits par cet établissement au regard des 4000 actifs effectuant en voiture un trajet parallèle?

Plus effacés encore sont les TER desservant la ligne Rouen Serqueux: environ 300 voyages par jour contre 15 000 automobiles à Isneauville, provenant pour la plupart des franges périurbaines. Dans ce secteur, force est d'admettre l'actuelle marginalisation des transports publics.

Les missions de maillage régional

La ligne de Dieppe remporte un réel succès: sa fréquentation (2400 v.) a progressé de 25 % à la suite des renforcements intervenus en 2003. Bien desservies, les gares de Clères, Auffay et Longueville sur Scie génèrent chacune entre 200 et 400 voyages quotidiens.

A l'inverse, sur la ligne Rouen - Caen, autour de bourgs comparables, les gares n'ont plus de clientèle: 30 voyages par jour à Brionne...

REGION	Trafic brut	Trafic pond.
Rhône Alpes	1554	124
Nord Pas de C	853	164
PACA	732	154
Picardie	686	327
Bourgogne	525	268
Alsace	514	461
Midi Pyrénées	460	117
Pays de Loire	443	117
Lorraine	387	90
Aquitaine	386	87
Languedoc	330	137
Centre	321	85
Bretagne	321	90
Auvergne	220	167
Champagne A	184	130
H Normandie	166	177
Franche Comté	164	169
B Normandie	127	118
Poitou Char.	100	84
Limousin	82	104

Comparaison des trafics TER :

- *trafic brut,*
en milliers de km-voyageurs ;
- *trafic pondéré,*
en kilomètres-voyageurs
par habitant
et par kilomètre de réseau.

Sources :

- *Rail & Transports n° 353*
- *Transports Urbains n°107*
- Etude de Marc Giraud*

gares	voyages / jour
Maromme	300
Malaunay	200
Barentin	800
Pavilly	400
Motteville	100

Saint Martin	10
Morgny	60
Longuerue	20
Buchy	80

La fréquentation de quelques stations périurbaines

- *sur la ligne Rouen – Yvetot ;*
- *sur la ligne Rouen – Serqueux.*

DEUXIEME PARTIE : LES PROPOSITIONS FORMULEES PAR LES ASSOCIATIONS D'USAGERS.

La première partie de ce dossier a mis en évidence la nécessité d'impulser des progrès :

- d'une part : quant au niveau de l'offre ferroviaire ;
- d'autre part : quant au développement de l'intermodalité.

Nous déclinerons donc deux séries de propositions, centrées chacune sur l'une de ces deux thématiques.

Les motivations qui sous-tendent nos suggestions procèdent à la fois de notre vocation statutaire à défendre avec opiniâtreté les intérêts des usagers des transports en commun, et de notre profonde conviction que le développement des transports collectifs, puis de leur usage, constitue une condition incontournable du développement durable. Les enjeux sont en effet à la fois économiques, sociaux et écologiques.

D'abord économiques car chaque territoire a besoin du chemin de fer: efficacement désenclavé, libéré des difficultés internes de circulation, ce territoire améliore son image et accroît son attractivité économique.

Ensuite sociaux car équipée d'un réseau de transports collectifs adapté aux besoins identifiés, une région se donne les moyens de combattre les inégalités sociales, en offrant à tous, notamment aux plus démunis, l'accès à l'éducation, à l'emploi, à la santé, à la culture et aux loisirs.

Enfin environnementaux car un report modal massif de l'automobile vers les transports collectifs est, comme chacun le sait maintenant, l'une des conditions majeures de la sauvegarde de notre planète.

Le transport routier, principalement l'usage individuel d'une voiture, est en effet devenu la toute première source de gaz à effet de serre. Certes les moteurs propres des automobiles de nouvelle génération émettent moins de polluants soufrés ou azotés que leurs précurseurs, mais, à consommation égale, ils libèrent les mêmes quantités de CO₂. Les louables efforts des motoristes sont en outre aujourd'hui anéantis :

- par la prolifération des véhicules à grosse cylindrée ;
- par l'installation presque systématique de la climatisation ;
- par la croissance jamais enrayer de kilométrages parcourus.

La seule voiture propre est donc celle qu'on utilise le moins possible : d'où la nécessité de promouvoir des alternatives crédibles à son usage.

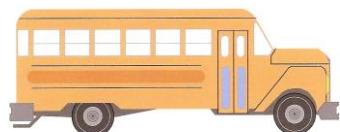
En milieu urbain, la politique à conduire est désormais bien connue : renforcement des dessertes d'autobus, développement des TCSP, partage de l'espace en faveur des modes doux (piétons, cyclistes...), densification urbaine autour des lignes structurantes, etc...

A l'échelon régional, le principal levier en faveur du report modal consiste à développer les TER, quantitativement et qualitativement, de sorte à en rendre l'usage plus attractif que celui de l'automobile.

*Les transports
en commun
protègent
l'environnement.*



**3 % seulement
de la pollution de l'air
en ville est émise par
les transports collectifs.**



*En utilisant les
transports en commun,
on réduit les émissions
de gaz à effet de serre.*

Moyen de transport	Emissions de CO ₂ g / km . voyageur
Voiture	150
Autobus	50
TER	5
Tramway	0

**Les transports collectifs
libèrent de l'espace.**

Infra-structure	Largeur en mètres	Débit horaire
Autoroute 2x2 voies	35	2000
Voie ferrée	17	20 000

1. Le volet ferroviaire

Afin d'éviter l'écueil d'un manque de clarté, nous avons fait le choix d'illustrer nos propositions en imaginant de nouvelles grilles horaires. Nous ne saurions cependant nous prévaloir des mêmes compétences que les professionnels en charge de l'élaboration des horaires réels. Les suggestions que nous présentons n'ont donc pas d'autre prétention que d'esquisser un profil souhaitable des dessertes à l'horizon 2010. Il appartiendra ensuite aux spécialistes de les valider, de les amender, voire de les rejeter dans le cas où leur exécution pourrait se montrer incompatible avec certaines contraintes d'exploitation incontournables ou avec les exigences en vigueur à la SNCF en matière de sécurité.

1.3 Etablir une desserte cadencée sur Paris – Rouen – Le Havre

La première de nos propositions, et de toutes la plus importante, consiste à établir une desserte cadencée sur l'axe Paris – Le Havre.

La notion de desserte cadencée intègre :

- l'organisation de l'offre autour d'une fréquence fixe ;
- des horaires calés sur la même minute à chaque heure ;
- une identité de mission pour tous les convois impliqués : arrêt systématique à Rouen, Yvetot et Bréauté – Beuzeville.

Pour l'usager, la formule présente deux avantages fondamentaux :

- la garantie d'une fréquence élevée : pas de perte de temps ;
- une grande commodité d'usage : inutile de consulter l'horaire !

Omniprésente en Europe du nord, cette technique d'exploitation commence à s'imposer sur le réseau français, notamment :

- pour les TGV (Paris – Lyon, Paris – Lille, Paris – Nantes) ;
- pour certains TER (Lyon – Saint Etienne, Strasbourg – Bâle,...).

La ligne normande ne doit pas rester le dernier grand corridor interurbain tenu à l'écart d'un tel progrès. D'où notre proposition :

P	6 30	7 30	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	13 30	14 30
R	7 40	8 40	9 40	10 40	11 40	12 40	13 40	14 40	15 40
H	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	13 30	14 30	15 30	16 30

P	15 30	16 30	17 00	17 30	18 00	18 30	19 30	21 00	22 30
R	16 40	17 40	18 10	18 40	19 10	19 40	20 40	22 10	23 40
H	17 30	18 30	19 00	19 30	19 30	20 30	21 30	23 00	0 30

Aux heures de pointe, en sens dominant, la fréquence serait renforcée: deux trains supplémentaires quitteraient Paris à 17 h 00 et à 18 h 00. Dans le sens retour, une offre presque symétrique serait déployée :

H	6 00	6 30	7 00	7 30	8 00	9 00	10 00	11 00	12 00
R	6 52	7 22	7 52	8 22	8 52	9 52	10 52	11 52	12 52
P	8 02	8 32	9 02	9 32	10 02	11 02	12 02	13 02	14 02

H	13 00	14 00	15 00	16 00	17 00	18 00	19 00	20 00	21 00
R	13 52	14 52	15 52	16 52	17 52	18 52	19 52	20 52	21 52
P	15 02	16 02	17 02	18 02	19 02	20 02	21 02	22 02	23 02

Délibérément, les horaires proposés ne dégagent aucun gain de temps: plutôt détendus, ils privilégient la ponctualité et la fiabilité du service.



CORAIL Le Havre – Paris
à Yvetot



CORAIL Le Havre – Paris
à Val de Reuil



En utilisant des rames réversibles il serait possible d'exploiter l'axe en service cadencé à l'heure avec seulement cinq segments.

Deux unités supplémentaire seraient utiles le matin et le soir.

1.2 Densifier et accélérer les liaisons intervilles

Il faut rendre le train plus attractif entre Rouen et les agglomérations voisines : Le Havre, Dieppe, Caen, Amiens, Lille.

Sur chacune de ces destinations, deux critères devront être examinés: la vitesse commerciale, et la fréquence de la desserte.

Rouen – Le Havre

En termes de rapidité, les performances actuelles des trains CORAIL sont satisfaisantes (50 minutes, contre plus d'une heure en voiture) : il suffirait de les reconduire.

En revanche la grille horaire actuelle recèle plusieurs lacunes (page 6), que la mise en service de la *desserte cadencée Paris – Le Havre* suffirait à combler. Seul devrait être maintenu le **TER de 6 h 32 :**

Rouen	6 32	7 40	8 40	9 40	10 40	...
Le Havre	7 30	8 30	9 30	10 30	11 30	...

En revanche les *intervilles* créés en 2004 pourraient être supprimés (départs de Rouen: 14h18 et 18h36 ; du Havre: 7h27, 8h44 et 20h43) et les moyens dégagés redéployés afin d'étoffer le *maillage régional*.



TER intervalles Le Havre – Rouen : RRR à l'approche de la bifurcation de Malaunay

Rouen – Dieppe

De très nombreux trains parcourent cette ligne, mais peu sont rapides: sur la quinzaine de rotations quotidiennes, seulement quatre assurent la liaison en moins de 45 minutes. Ralentis par de multiples arrêts, les autres convois proposent des temps de parcours moins attractifs, fragilisant les positions du TER par rapport à la route à quatre voies.

L’O / D Rouen – Dieppe constituant presque la moitié de la clientèle, et Clères et Auffay regroupant la plus grande partie du reste du trafic, nous proposons donc de structurer la desserte autour de 10 rotations semi-directes Rouen - Clères - Auffay - Dieppe en 42 / 43 minutes, formant, en période de pointe, un service cadencé à l’heure :

Dieppe	6 00	7 00	8 00	10 00	12 00		
Rouen	6 42	7 42	8 42	10 42	12 42		

Dieppe	15 00	16 00	17 00	18 00	21 00		
Rouen	15 42	16 42	17 42	18 42	21 42		

Et, presque symétriquement, dans le sens opposé :

Rouen	7 45	8 45	9 45	13 45			
Dieppe	8 28	9 28	10 28	14 28			

Rouen	16 45	17 45	18 45	19 45	20 45	22 15	
Dieppe	17 28	18 28	19 28	20 28	21 28	22 58	

En heure creuse, quelques trains circuleraient, permettant d'effectuer des déplacements concentrés sur une demi-journée.

Sur la section à voie unique, les croisements s'effectueraient à Auffay. Tous ces trains seraient en correspondance avec ceux de Paris. D'autres trains, *omnibus*, desserviraient les gares intermédiaires.



TER Rouen – Dieppe brûlant la gare de Montville : UM 4900 sur le train de 17 heures.

Rouen – Caen

Après la série d'améliorations mises en œuvre le 15 Décembre 2005, et afin de progressivement se rapprocher des offres pratiquées ailleurs, il serait judicieux de tendre, à l'échéance 2010, vers un cadencement aux deux heures et, pour cela, de combler les lacunes persistantes en début de matinée (9 h / 10 h) et en milieu d'après-midi (15 h / 16 h). Sur cet axe bénéficiant d'un potentiel de trafic particulièrement élevé, mais soumis à une très forte concurrence autoroutière, la crédibilité de la desserte ferroviaire repose sur la satisfaction de deux conditions :

- sa vitesse : son aptitude à effectuer le trajet en 1 h 30 ;
- sa fréquence : la disponibilité d'une offre permanente.

D'où notre proposition, construite autour de 6 rotations en 90 minutes (missions semi-directes Rouen – Elbeuf – Bernay – Lisieux – Caen) équitablement réparties tout au long de la journée :

Rouen	6 58	8 58	10 58		14 58	16 58	18 58
Caen	8 30	10 30	12 30		16 30	18 30	20 30

Caen	7 00	9 00	11 00		15 00	17 00	19 00
Rouen	8 32	10 32	12 32		16 32	18 32	20 32



TER rapide Rouen – Caen :
rame AGC à Elbeuf Saint Aubin

En marge de cette desserte intervalles, des **trains de maillage régional** assureraient, matin, midi et soir, la desserte des haltes intermédiaires. Ainsi, le **TER de 12 h 30** comblerait la lacune paraissant se maintenir entre les **intervalles de 11 heures et de 15 heures**.

Afin d'éviter de perdre quelques minutes sur le trajet Rouen - Caen, et de compromettre ainsi le succès de la nouvelle liaison accélérée, nous serions favorables à l'abandon de l'arrêt en gare de Serquigny pour tous les **trains intervalles** : la faible fréquentation de cette gare justifie le recentrage de sa desserte sur les **trains de maillage régional**.

Rouen – Amiens - Lille

Bien conscients de la grande fragilité économique de cette relation, nous nous garderons de toute surenchère : il ne sera jamais possible, sur cet axe, de développer une offre à très haut niveau de service.

Nous souhaiterions néanmoins que des efforts mesurés et raisonnables soient accomplis dans deux directions :

- la réduction de la durée du parcours à 2 h 30;
- une légère et progressive augmentation des fréquences.

D'où notre proposition : 4 rotations intervalles rapides Rouen – Lille, épaulées, de Rouen à Amiens, par 2 trains de maillage régional :

Rouen	7 02	10 02	12 13	14 02	16 13	18 02	
Amiens	8 16	11 16	13 50	15 16	17 50	19 16	
Lille	9 28	12 28		16 28		20 28	

Lille	7 02	10 02		14 02		17 02	
Amiens	8 14	11 14	12 10	15 14	17 10	18 14	
Rouen	9 32	12 28	13 46	16 28	18 46	19 32	



Rame TER 2N
« Nord Pas de Calais »
affectée à la relation
Rouen – Amiens - Lille

Afin de gagner du temps, il faudrait limiter le nombre d'arrêts (et pour cela reporter sur d'autres trains la desserte des petites villes picardes), et supprimer les manœuvres de découplages d'automotrices à Amiens.

1.3 Créer un chemin de fer d'agglomération

En Octobre 1994 le Comité Pour les Transports en Commun formulait une proposition visant à établir des dessertes ferroviaires périurbaines, et notamment une première ligne sur l'axe Barentin – Rouen – Elbeuf, potentiellement le plus chargé, et donc socialement prioritaire.

Plusieurs centaines de signatures furent collectées auprès des usagers. Cette campagne porta très rapidement ses fruits, puisque le concept de chemin de fer d'agglomération fut peu après intégré aux réflexions alors en cours pour l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains. Le document définitif, validé le 14 Décembre 1998, recommandait ainsi la réalisation d'un tram-train empruntant :

- en périphérie, les voies ferrées du réseau national ;
- dans la traversée du centre de l'agglomération : une voie tramway à construire, selon un tracé restant à déterminer.

La formule du tam-train s'avèrait à bien des égards séduisante :

- pour les usagers, la section urbaine assurant une desserte très fine du centre-ville, offrant ainsi une proximité optimale ;
- pour l'exploitant du réseau ferroviaire, en libérant des sillons sur le tronçon le plus encombré du réseau (Rouen - Sotteville) ;
- pour les villes satellites (Barentin, Elbeuf), dont une desserte fine pouvait être envisagée au moyen de nouveaux embranchements.

Le projet allait ensuite, en 2001, être inséré au Schéma Directeur de l'Agglomération Rouen – Elbeuf (devenu SCOT), et mentionné dans le document publié à la même époque par le Conseil Régional : « stratégie de développement des transports régionaux de voyageurs ».

Quelques années plus tard, quel en est l'état d'avancement ?

- au plan de la fréquence des dessertes TER, une nette amélioration est survenue en 2003 entre Rouen et Elbeuf: 1 à 2 trains à l'heure;
- au plan de l'infrastructure : une étude sur les capacités du réseau a été engagée, mais aucun aménagement n'a été réalisé.

Bien que séduits par la qualité de service qu'apporterait un tram-train, nous n'avons jamais dissimulé notre crainte que le coût très élevé de sa réalisation, notamment la section urbaine à construire ex-nihilo, dans une conjoncture financière peu favorable aux investissements, n'en diffère la mise en service à des échéances bien trop lointaines : vingt ans, voire davantage, d'autres programmes étant déjà en attente, au premier rang desquels le Contournement Est de Rouen.

Pour apporter un mieux-être aux usagers dans des délais raisonnables, et pour résorber à temps la congestion des entrées de l'agglomération, il serait bien inspiré, dans une première phase (2010), de se replier vers un projet certes moins ambitieux, mais plus aisément réalisable, et néanmoins porteur de très significatives améliorations.

D'où notre proposition, consistant à :

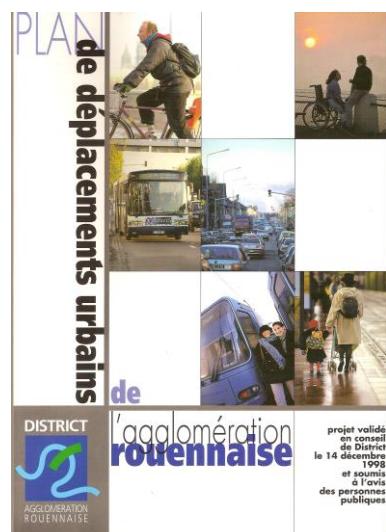
- différer temporairement la construction du tram-train ;
- mettre en place une desserte cadencée sur les voies existantes.

Bien évidemment, la capacité très limitée des infrastructures actuelles ne permettra pas de pratiquer des fréquences aussi élevées que celles qui auraient été offertes dans le cadre du projet de tram-train.

Mais mieux vaut disposer d'un TER toutes les 30 minutes dès 2010 qu'attendre une hypothétique amélioration jusqu'en 2030 ou 2040...



Extrait d'un tract diffusé dès 1995 par le CPTC auprès des usagers en faveur d'un train périurbain Barentin – Rouen – Elbeuf...



*Décembre 1998 :
Publication du PDU proposant
un tram-train Barentin - Elbeuf*

Les limites géographiques du chemin de fer périurbain

Dans un premier temps, nous avions proposé de localiser les terminus des services périurbains à Elbeuf Saint Aubin et à Barentin.

Tous les indicateurs géographiques, démographiques et économiques, ainsi que les données disponibles relatives aux déplacements, montrent en effet que ces deux agglomérations périphériques forment les limites effectives de l'aire périurbaine dense de Rouen : au-delà, même s'il reste une clientèle pendulaire, le paysage devient très rural.

Circonstance favorable supplémentaire, une périurbanisation en forme de « doigt de gant » s'est, tout au long du siècle dernier, développée sur le sillage de l'infrastructure ferroviaire de part et d'autre de Rouen jusqu'à ces deux localités, créditant ainsi le chemin de fer périurbain de potentialités de trafic particulièrement élevées.

A l'extrême sud de l'axe, le choix de la tête de ligne était évident : aménagée en pôle multimodal, et très bien desservie par les bus TAE, la gare d'Elbeuf Saint Aubin présentait toutes les qualités requises.

De l'autre côté, le choix d'un terminus s'est avéré bien plus difficile. Afin de desservir plus efficacement l'ensemble de l'intercommunalité Barentin – Pavilly – Villers Ecalles, nous avions proposé l'édition d'une nouvelle gare, sur le site de l'ancien dépôt, à mi-chemin des deux stations actuelles. Aisément accessible par la route, cette gare aurait été aménagée en pôle multimodal (parking, terminal bus, etc...), tout en conservant des accès piétonniers directs à Barentin et Pavilly.

Cette proposition a été très bien accueillie par la Ville de Barentin, mais très mal acceptée par les usagers :

- les uns dénonçant l'allongement des marches d'approche ;
- les autres refusant la notion de fusion (un clocher = une gare) .

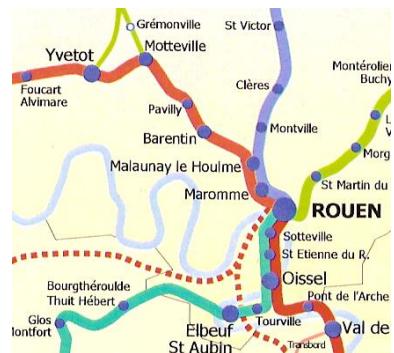
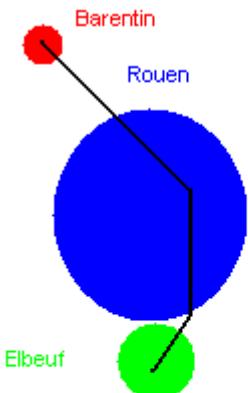
Pour comprendre ces réactions, il faut savoir que la quasi impossibilité de stationner aux abords des deux stations actuelles a pour effet de dissuader de l'usage du TER un grand nombre d'utilisateurs potentiels qui effectueraient, s'ils le pouvaient, une approche du train en voiture. D'où une surreprésentation des usagers piétons, provenant du centre des bourgs, et très sensibles à la question de la proximité de leur gare.

Prenant en considération ce rejet, nous avons cherché une alternative conservant la dualité des stations : devant l'impossibilité de retourner des trains à Pavilly, il fallut envisager un prolongement à Motteville. Mais le très faible niveau de fréquentation de cette gare ne permettait commercialement pas d'en faire un terminal de grande importance.

D'où l'idée, au prix d'un très modeste complément de parcours (6km), d'une tête de ligne à Yvetot, établissement dont :

- commercialement, le potentiel de clientèle est élevé ;
- techniquement, les emprises foncières permettent, du côté pair, l'aménagement d'une voie terminus dédiée aux TER périurbains.

Les questions relatives à la gare de Barentin restent toutefois posées. Même dans l'hypothèse d'un maintien très durable des deux stations, il faudra trouver les moyens d'aménager une plateforme intermodale, à défaut de laquelle l'usage du TER ne pourrait pas se développer normalement dans l'ensemble du secteur.



Le TER de 13 h 32 à Barentin : une affluence non négligeable.



Entre Barentin et Pavilly, le site de l'ancien dépôt : un futur pôle multimodal ?

Les stations desservies par le chemin de fer périurbain

Les TER périurbains seraient appelés à desservir chacune des gares et des haltes existantes ponctuant leur parcours : Yvetot, Motteville, Pavilly, Barentin, Malaunay Le Houlme, Maromme, Rouen RD, Sotteville, Saint Etienne du Rouvray, Oissel et Elbeuf Saint Aubin.

Mais la recherche d'une pleine efficacité de la nouvelle desserte exigerait que soient également recherchées les localisations optimales de nouveaux points d'arrêt, prenant en compte les évolutions récentes de l'étalement urbain et l'émergence de nouvelles destinations.

Les nouvelles stations pourraient assurer trois sortes de missions :

- 1/ la desserte de zones résidentielles périphériques nouvelles ;
- 2/ la desserte de grands pôles d'enseignement ou de services ;
- 3/ la distribution vers les centres urbains des trafics pénétrants.

En se dirigeant du nord vers le sud, la première station nouvelle serait aménagée sur la bifurcation de Malaunay (Notre Dame des Champs). Ce site est en effet très riche en potentiel de clientèle:

- à proximité immédiate : un grand groupe d'immeubles ;
- dans un rayon de 500 mètres : plusieurs lotissements denses.

La durée du trajet TER vers Rouen (12 minutes) serait très attractive au regard de la lenteur de la ligne de bus parallèle (50 minutes).

A l'approche du centre-ville, une halte devrait être créée sur le viaduc du Fond du Val, comme cela avait été prévu, en surplomb de TEOR : la correspondance entre les TER et le TCSP urbain permettrait alors :

- de diminuer les temps d'accès à l'Université ;
- d'améliorer la diffusion des usagers dans l'ensemble de la ville.

En proche banlieue, de Maromme à Sotteville, il ne serait pas crédible de proposer de nouveaux points d'arrêt ciblant une clientèle urbaine : sur ce palier de distance, les TCSP urbains (métro et TEOR) resteront, de par leur proximité et surtout de par leurs fréquences, les moyens de transport en commun les plus attractifs.

Plus au sud, en revanche, de nouvelles stations pourraient être créées dans la banlieue de l'agglomération elbeuvienne :

- l'une à Tourville la Rivière, face au centre commercial ;
- l'autre à Cléon, face au centre hospitalier des Feugrais (CHR).

En effet la voie ferrée cotoie ces deux équipements sans les desservir : depuis des années, le TER perd ici une clientèle non négligeable.

Concernant la station de Tourville, certains pourraient objecter que :

- il existe déjà une halte, presque inutilisée ;
- personne n'utilisera le train pour faire ses courses à Carrefour.

Méfions-nous de ces idées reçues :

- la halte actuelle est excentrée, et desservie par un seul train ;
- à la Vatine, le bus n° 4 est bondé de clients de l'hypermarché...

Cependant, à Tourville comme à Cléon, il faudrait que :

- les stations soient positionnées le plus près possible des lieux à desservir (centre commercial, CHR, immeubles d'habitation), c'est-à-dire sur les ponts enjambant les deux rues principales ;
- des correspondances soient organisées avec les autobus TAE, selon une configuration se rapprochant de celle du Fond du Val.



Il semblerait pertinent d'aménager une nouvelle halte TER sur la bifurcation de Malaunay, compte tenu de la densité de l'habitat à ses abords immédiats.



Dans les quartiers ouest de Rouen, au Fond du Val, TEOR rencontre la voie ferrée : l'aménagement d'une station de correspondance faciliterait la diffusion des usagers des trains dans l'agglomération.



A Tourville la Rivière, le remblai ferroviaire sépare le vieux bourg du centre commercial : une halte près du pont serait bien utile...

Les missions assurées par les TER périurbains

Les TER périurbains Yvetot – Barentin - Rouen – Oissel – Elbeuf assurerait une desserte cadencée à 30 minutes aux heures de pointe, de 6 heures à 9 heures, et de 15 heures à 20 heures.

Elbeuf St Abin	16 25	16 55	17 25	17 55	18 25	18 55
Cléon	16 28	16 58	17 28	17 58	18 28	18 58
Tourville	16 33	17 03	17 33	18 03	18 33	19 03
Oissel	16 38	17 08	17 38	18 08	18 38	19 08
Saint Etienne R.	16 42	17 12	17 42	18 12	18 42	19 12
Sotteville	16 46	17 16	17 46	18 16	18 46	19 16
Rouen RD	16 52	17 22	17 52	18 22	18 52	19 22
Fond du Val	16 55	17 25	17 55	18 25	18 55	19 25
Maromme	16 58	17 28	17 58	18 28	18 58	19 28
Le Houlme	17 02	17 32	18 02	18 32	19 02	19 32
Malaunay	17 05	17 35	18 05	18 35	19 05	19 35
Barentin	17 10	17 40	18 10	18 40	19 10	19 40
Pavilly	17 12	17 42	18 12	18 42	19 12	19 42
Motteville	17 20	17 50	18 20	18 50	19 20	19 50
Yvetot	17 25	17 55	18 25	18 55	19 25	19 55

Conformément au principe du cadencement, les trains passeraient toujours exactement à la même minute (exemple: 03 et 33 à Tourville) afin de faciliter la mémorisation des horaires et l'usage du train.

En dépit des arrêts ajoutés, ces nouveaux horaires seraient plus rapides que ceux des trains circulant actuellement entre Rouen RD et Yvetot : les capacités d'accélération des nouvelles rames ZGC le permettraient. En revanche, d'Elbeuf à Rouen, des horaires délibérément détendus seraient préférables, afin de prévenir tout retard en cascade.

Aux heures creuses, les fréquences seraient très sensiblement allégées, en maintenant une permanence du service tout au long de la journée:

Elbeuf St Aubin	8 25	9 55	11 25	12 25	13 25	14 25
Rouen	8 52	10 22	11 52	12 52	13 52	14 52
Yvetot	9 25	10 55	12 25	13 25	14 25	15 25

Au retour, quelques courses seraient même rendues dissymétriques, afin d'ajuster l'offre à la demande ou d'optimiser les correspondances:

Yvetot	9 05		10 05		12 05	
Rouen	9 38	10 08	10 38	12 08	12 38	13 08
Elbeuf St Aubin		10 35		12 35		13 35

En revanche, l'après-midi, les dessertes directes seraient rétablies:

Yvetot	13 35	15 05	15 35	16 05	16 35	17 05
Rouen	14 08	15 38	16 08	16 38	17 08	17 38
Elbeuf St Aubin	14 35	16 05	16 35	17 05	17 35	18 05

Des grilles horaires complètes sont jointes en annexe à cet ouvrage.

Au total, chacune des stations serait quotidiennement desservie par 20 trains dans chaque sens, et bien davantage pour les quelques gares recevant d'autres types de convois : Barentin, Oissel, Elbeuf...



*TER Rouen – Elbeuf :
autorail 4900 modernisé
en gare de Sotteville près de Rouen.*



*Le talus de Tourville,
du côté du centre commercial :
bientôt une nouvelle halte TER ?*

1.4 Développer les autres dessertes périurbaines

Le chemin de fer d'agglomération Yvetot - Barentin - Rouen - Elbeuf, s'il était prochainement mis en service, desservirait très efficacement les deux principales branches de l'étoile périurbaine rouennaise.

Des initiatives complémentaires devraient néanmoins être prises afin d'apporter les améliorations nécessaires sur les trois autres branches.

Rouen - Clères

Il s'agit de la section périurbaine de la ligne régionale Rouen – Dieppe, qui ne comprend que deux haltes : Montville et Clères.

Au regard de son influence, nous souhaiterions que la gare de Clères soit desservie par tous les **TER intervalles**, soit 10 rotations / jour. D'où, en ajoutant les **trains de maillage régional**, la grille suivante :

R	7 02	7 45	8 02	8 45	9 45	12 02	13 45	15 02	16 02
M	7 18	I	8 18	I	I	12 18	I	15 18	16 18
C	7 26	8 04	8 26	9 04	10 04	12 26	14 04	15 26	16 26

R	16 45	17 02	17 45	18 02	18 45	19 02	19 45	20 45	22 15
M	I	17 18	I	18 18	I	19 18	I	I	I
C	17 04	17 26	18 04	18 26	19 04	19 26	20 04	21 04	22 34



Concernant Montville, la faible fréquentation actuelle de la gare milite en faveur d'une desserte limitée aux seuls **trains de maillage régional**. Montville est pourtant la localité non urbaine la plus peuplée de l'axe : faut-il tenter l'expérience d'élargir sa desserte aux **trains intervalles**? Ce que, techniquement, les détentes horaires prévues permettraient...

Rouen – Serqueux

La très grande fragilité économique de cette ligne ne permet pas d'élaborer des plans de montée en charge aussi audacieux que ceux imaginés entre Barentin et Elbeuf. Même si la ligne du nord ne saurait être érigée en première priorité, il serait cependant utile d'y rajouter, chaque matin, un train arrivant à Rouen vers 7 h 45.

Buchy	6 42	7 22	7 52	13 22	18 22				
Rouen	7 06	7 46	8 16	13 46	18 46				



Rouen – Val de Reuil

Sur cette ligne très particulière, la plus partie de l'offre et du trafic relèvent des **TIR Paris - Rouen**.

Afin de répondre à une demande concentrée sur les heures de pointe, il serait souhaitable d'intercaler des circulations TER afin de tendre, matin et soir, vers un cadencement à 30 minutes.

D'où, pour les pointes, la proposition suivante de grille suivante:

Val de Reuil	7 04	7 34	8 04	9 08	10 08				
Rouen	7 28	7 58	8 28	9 28	10 28				

Rouen	16 32	17 02	17 28	17 58	18 32				
Val de Reuil	16 56	17 26	17 48	18 28	18 56				

Une grille complète figure en annexe du présent ouvrage.



1.5 Renforcer les dessertes de maillage régional

Entre Rouen et Le Havre

L'objectif consisterait à améliorer la desserte des localités situées dans l'intervalle séparant les aires périurbaines rouennaise et havraise.

L'instauration de la **desserte cadencée** libèrerait des TER intervilles : il serait donc possible de créer quelques nouveaux trains de maillage, notamment en flanc de pointe (départ de Rouen à 16 h 15) :

Rouen	7 15	12 15	16 15	17 15			
Yvetot	7 40	12 40	16 40	17 40			
Foucart Alvimare	7 48	12 48	16 48	17 48			
Bolbec Nointot	7 54	12 54	16 54	17 54			
Bréauté	8 00	13 00	17 00	18 00			
Le Havre	8 24	13 24	17 24	18 24			

Le Havre	7 06	8 36	12 36	17 06	18 36		
Bréauté	7 28	8 58	12 58	17 28	18 58		
Bolbec Nointot	7 32	9 02	13 02	17 32	19 02		
Foucart Alvimare	7 38	9 08	13 08	17 38	19 08		
Yvetot	7 48	9 18	13 18	17 48	19 18		
Rouen	8 12	9 42	13 42	18 12	19 42		



Entre Rouen et Dieppe

La rationalisation proposée en faveur de la relation intervilles aurait pour effet, si elle était mise en place, d'induire une refonte complète de la grille horaire. Certains trains circulant dans des horaires fossiles, comme l'omnibus Rouen – Dieppe de 10 h 30, pourraient disparaître ou être recalés dans des sillons plus porteurs (à midi, par exemple).

En élevant la ligne au niveau des meilleures références de sa catégorie l'offre pourrait globalement atteindre 18 rotations, dont **10 intervilles** et, par soustraction, **8 trains de maillage régional**.

Ces trains principalement utilisés pour le travail ou les études seraient concentrés sur les heures de pointe, selon un cadencement à l'heure :

Dieppe	6 30	7 30	8 30	12 30	13 30	16 30	17 30	18 30
Rouen	7 28	8 28	9 28	13 28	14 28	17 28	18 28	19 28

Rouen	7 02	8 02	12 02	15 02	16 02	17 02	18 02	19 02
Dieppe	7 58	8 58	12 58	15 58	16 58	17 58	18 58	19 58

Pour les stations tenues à l'écart de la desserte intervilles, il s'agit quantitativement soit d'une progression (Saint Victor, Saint Aubin), soit d'une très légère régression (Montville, Longueville sur Scie), concernant d'ailleurs des trains d'heures creuses quasiment inutilisés. Car le seul véritable enjeu ne consiste pas à multiplier les circulations, mais à programmer des trains aux heures où les usagers en ont besoin.

Notons le repositionnement délibéré du premier Rouen – Dieppe : pour prendre leurs cours à 8 heures, les lycéens du pays de Clères doivent actuellement prendre le train à 6 h 32, ce qui est inacceptable. Les lycées dieppois devront peut-être adapter leurs horaires...



Aux franges septentrionales de la Région....

L'objectif consisterait à améliorer la desserte de la Vallée de la Bresle et notamment à mieux connecter ce territoire à la capitale régionale. Sans modifier la desserte existante Beauvais - Abancourt - Le Tréport (trois rotations quotidiennes prises en charge par la Région Picardie), il serait envisageable de créer un aller et retour direct depuis Rouen, par simple prolongement d'un TER Rouen – Serqueux déjà existant. Cette rotation nouvelle permettrait aux habitants du nord de la Région d'accéder aisément à Rouen le matin (départ : 6 h 30, arrivée : 8 h 16) et de rentrer confortablement le soir (départ: 17 h 13, arrivée: 19 h00). Une étude approfondie devrait cependant être préalablement réalisée afin d'évaluer la pertinence économique et sociale de cette suggestion.

En remontant la vallée de la Seine....

La desserte est principalement assurée par les **TIR Paris – Rouen**, selon une fréquence élevée en heure de pointe mais pauvre en journée. Combler les principales lacunes, notamment celle se creusant le matin, entre 8h16 et 12h04 au départ de Paris, serait un objectif raisonnable.

En se référant aux offres pratiquées en Europe du nord sur des lignes comparables, on serait tenté d'envisager un cadencement à l'heure sur Paris – Mantes - Vernon – Gaillon – Val de Reuil – Oissel – Rouen.

Mais force est d'admettre que cette hypothèse n'est aujourd'hui :

- ni techniquement réalisable, en termes de capacité de ligne ;
- ni financièrement accessible, si le coût en était imputé à la région.

Il s'agit donc d'un objectif de long terme, susceptible de donner lieu à certaines réalisations dans une phase ultérieure du développement des transports ferroviaires régionaux.

Nous nous contenterons donc, à moyen terme, de demander :

- un cadencement rigoureux à 30 minutes en heures de pointe ;
- un découplage beaucoup plus clair des missions **TIR** et **Transilien**, et notamment la suppression de l'arrêt à Mantes lors des pointes ;
- la création d'un nouveau **TIR Paris – Rouen** en milieu de matinée.

Afin d'améliorer la desserte de la gare de Gaillon, il serait souhaitable que tous les **TIR semi-directs** Paris – Rouen y observent un arrêt. L'ensemble de la desserte y gagnerait d'ailleurs en lisibilité.

Deux rotations **omnibus** Paris – Rouen , ainsi qu'une Rouen – Mantes, devront être maintenues, afin de desservir Saint Pierre du Vauvray. Une proposition de grille complète est présentée en annexe.

En s'éloignant vers la Basse Normandie....

Entre Bernay et Elbeuf la faible fréquentation des gares intermédiaires ne plaide pas en faveur du renforcement des dessertes, d'autant plus qu'il en résulterait une détérioration du temps de parcours entre Rouen et Caen, O/D pratiquée par la majorité des usagers de la ligne.

D'où notre suggestion, consistant à limiter l'offre locale :

- à un unique train ouvrier pour Bourgtheroulde et Glos Montfort ;
- à trois rotations (matin, midi et soir) pour Brionne et Serquigny.

En compensation des arrêts supprimés, des navettes de rabattement sur la gare la plus proche pourraient être organisées.

Le Tréport – Mers	6 30
Rouen	8 16

Rouen	17 13
Le Tréport - Mers	18 58

Une hypothèse, à évaluer, de projet de désenclavement ferroviaire de la Vallée de la Bresle.



En Auvergne, la ligne TER Clermont Ferrand - Aurillac a récemment été réorganisée :

- 8 arrêts dans des haltes très peu fréquentées ont été supprimés ;
- des bus de rabattement sur les gares les plus proches ont été mis en service.

Bilan de l'opération :

- le train a gagné en vitesse (30 minutes ont été gagnées) ;
- son attractivité s'est accrue ;
- la fréquence a été renforcée : sept rotations au lieu de cinq.

Une leçon à méditer...

1.6 Impulser un « effet réseau »

L'une des grandes vertus du cadencement, par le caractère cyclique des horaires qu'il engendre, consiste à rendre possible l'élaboration de correspondances reproductibles tout au long de la journée.

L'articulation Paris – Rouen – Dieppe

Dans l'hypothèse où nos propositions seraient retenues, les usagers disposeront de 10 relations quotidiennes Paris – Dieppe en 2 heures, moyennant une correspondance presque immédiate en gare de Rouen : tous les TER interurbains Rouen – Dieppe auront leurs horaires calés sur ceux des trains rapides de Paris :

Paris	6 30	7 30	8 30	10 30	12 30	13 30		
Rouen	7 38	8 38	9 38	11 38	13 38	14 38		
Rouen	7 45	8 45	9 45	12 02	13 45	15 02		
Dieppe	8 28	9 28	10 28	12 58	14 28	15 58		



Il est nécessaire d'optimiser les correspondances en gare de Rouen.

Paris	14 30	15 30	16 30	17 30	18 30	19 30	21 00	
Rouen	15 38	16 38	17 38	18 38	19 38	20 38	22 08	
Rouen	16 02	16 45	17 45	18 45	19 45	20 45	22 15	
Dieppe	16 58	17 28	18 28	19 28	20 28	21 28	22 58	

Dans le sens contraire, la demande récurrente formulée par les usagers et ardemment soutenue par l'AVUC, consistant à disposer, le matin, d'un train arrivant à Paris à 8 heures, serait enfin satisfaite :

Dieppe	6 00	7 00	8 00	8 30	10 00	12 00	12 30	
Rouen	6 42	7 42	8 42	9 28	10 42	12 42	13 28	
Rouen	6 52	7 52	8 52	9 52	10 52	12 52	13 52	
Paris	8 02	9 02	10 02	11 02	12 02	14 02	15 02	



Dieppe	13 30	15 00	16 00	17 00	18 00	18 30	21 00	
Rouen	14 28	15 42	16 42	17 42	18 42	19 28	21 42	
Rouen	14 52	15 52	16 52	17 52	18 52	19 52	21 52	
Paris	16 02	17 02	18 02	19 02	20 02	21 02	23 02	



L'articulation Caen – Rouen – Le Havre

Tous les TER interurbains Rouen – Caen seraient en correspondance, à Rouen, avec des CORAIL Paris – Le Havre :

Caen	7 00	9 00	11 00		15 00	17 00	19 00	
Rouen	8 32	10 32	12 32		16 32	18 32	20 32	
Rouen	8 40	10 40	12 40		16 40	18 40	20 40	
Le Havre	9 30	11 30	13 30		17 30	19 30	21 30	

Les TER Rouen – Dieppe doivent relever la correspondance des trains Paris – Le Havre.

Le Havre	6 00	8 00	10 00		14 00	16 00	18 00	
Rouen	6 50	8 50	10 50		14 50	16 50	18 50	
Rouen	6 58	8 58	10 58		14 58	16 58	18 58	
Caen	8 30	10 30	12 30		16 30	18 30	20 30	

Même si l'usage de bout en bout de cette relation est peu intéressant, la ligne express d'autocars assurant la liaison intervilles en 1 h 30, cette concordance permettrait de faciliter les trajets de cabotage.

L'articulation Caen – Rouen – Dieppe

Un examen attentif des tableaux précédents permet de révéler, plusieurs fois par jour, de curieux enchaînements en gare de Rouen :

- à la minute 32, un **interurbain** Caen – Rouen arrive (voie 3) ;
- entre 38 et 40, un **CORAIL** Paris – Le Havre passe (voie 1) ;
- à la minute 45, un **interurbain** Rouen – Dieppe part (voie 3) .

Chacun l'a compris, les interurbains Caen – Rouen et Rouen – Dieppe seraient assurés au moyen d'un seul et même train (un autorail AGC). Dans l'autre sens, une procédure symétrique aurait lieu entre 42 et 58. D'où la possibilité d'offrir chaque jour 4 trains directs Caen – Dieppe.



Certains trains pourraient relier directement Dieppe à Caen.

L'articulation Le Havre – Rouen – Lille

Là encore, les correspondances seraient systématiquement assurées :

Le Havre	6 00	9 00	13 00	17 00		
Rouen	6 50	9 50	13 50	17 50		
Rouen	7 02	10 02	14 02	18 02		
Lille	9 28	12 28	16 28	20 28		

... et symétriquement au retour.

L'articulation entre les trains de Paris et les TER périurbains

Les horaires proposés pour la desserte périurbaine permettraient aux usagers en provenance de Barentin d'accéder aisément à Paris :

Barentin	6 20	6 50	7 20	7 50	8 00	8 20
Rouen	6 37	7 07	7 37	8 07	8 12	8 37
Rouen	6 52	7 22	7 52		8 22	8 52
Paris	8 02	8 32	9 02		9 32	10 02

... et symétriquement au retour.

L'articulation Elbeuf – Oissel – Paris

La plupart des **TIR Paris – Rouen** s'arrêtant à Oissel assureront dans cette gare une correspondance immédiate pour Elbeuf :

Paris	6 32	8 02	9 02	12 02	14 32	
Oissel	8 17	9 17	10 17	13 17	15 47	
Oissel	8 23	9 23	10 23	13 23	15 53	
Elbeuf St Aubin	8 35	9 35	10 35	13 35	16 05	

Paris	16 32	17 02	17 32	18 02	19 32	
Oissel	17 47	18 17	18 47	19 17	20 47	
Oissel	17 53	18 23	18 53	19 23	20 53	
Elbeuf St Aubin	18 05	18 35	19 05	19 35	21 05	

... et presque symétriquement au retour.



Les périurbains Elbeuf – Yvetot devraient assurer, à Oissel, une correspondance avec les TIR Rouen – Paris.

1.7 Améliorer le confort et l'accessibilité

Le confort des gares

Il serait souhaitable que la politique de rénovation des gares TER soit poursuivie de sorte à ce que tous les points d'entrée sur le réseau présentent le même niveau de qualité.

Il faudrait en outre, concernant certaines haltes récemment rénovées, qu'un nouvel effort soit exercé, en partenariat avec les communes, afin de réhabiliter les abords des gares (Clères, Motteville, etc...).

Le confort des trains

Certaines des rames utilisées dans la Région sont très confortables : les CORAIL, les 4900 rénovés, les nouveaux autorails 73500 et AGC. Les 4750 modernisés présentent un niveau de confort acceptable.

Les autres séries sont désormais disqualifiées, notamment :

- les rames à deux niveaux ;
- les autorails anciens (4500) non rénovés ;
- les RRR, dont l'aspect est particulièrement défraîchi.

Afin de restaurer l'image du chemin de fer, il faudrait absolument que tous les matériels inconfortables ou vétustes soient retirés du service, ou bien profondément modernisés, avant la fin de l'actuelle décennie.

Les récentes et massives commandes d'AGC (30 engins + 3 options) suffiront, avec les autres séries récentes ou rénovées, à habiller de neuf la quasi-totalité des dessertes TER, sauf les omnibus Paris – Rouen, dont la charge requiert l'usage de rames à deux niveaux (VO 2N).

Il resterait donc à résoudre le problème du matériel affecté à la ligne de la Vallée de la Seine, dont la quasi-totalité des trains, TIR ou TER, sont actuellement exploités en rames à deux étages VO2N ou V2N. Deux solutions se présentent :

- la rénovation de ces rames, à la manière du nouveau Transilien ;
- leur remplacement par des automotrices neuves du type TER 2N .

L'accessibilité au train

Des mesures devraient être prises afin de faciliter l'approche des gares dont le détail sera présenté dans le volet intermodal de cette étude.

A l'intérieur des gares, des efforts devraient être accomplis afin de faciliter l'accès aux quais. Beaucoup de progrès ont été réalisés, notamment l'aménagement de passerelles sur la ligne Rouen - Dieppe. Mais plusieurs aménagements restent à faire, notamment à Barentin, dont le souterrain d'approche de la gare et l'escalier d'accès aux quais, dissimulé sous le viaduc, n'incitent guère à l'usage du chemin de fer.

Les mesures spécifiques en faveur des personnes à mobilité réduite

Oeuvrer à l'accessibilité aux PMR et UFR est une exigence morale. C'est désormais également, fort heureusement, une obligation légale.

Les nouveaux matériels roulants (73500, AGC) sont accessibles, mais tous les quais ne le sont pas: des mesures doivent être prises en ce sens en tenant compte des propositions formulées par les associations représentatives des personnes handicapées.



*La gare de Sotteville :
le chemin de fer d'autrefois.*



*Rame VO 2N :
s'adapter ou disparaître ?*



*Gare de Barentin :
un accès au quai très malaisé.*

1.8 Préserver le patrimoine ferroviaire

En marge des cinq branches de l'étoile ouvertes au service voyageurs, le réseau ferroviaire rouennais comprend plusieurs antennes dont certaines pourraient, le jour venu, être réactivées. Nous souhaiterions donc que des mesures conservatoires soient prises afin de les préserver contre toute décision susceptible de compromettre leur réouverture : dans l'hypothèse d'un retranchement du réseau ferré national (RFF), les Collectivités locales devraient acquérir ces voies ferrées afin d'en maintenir l'intégrité, en vue d'une future remise en exploitation.

Les antennes portuaires

Deux infrastructures existent, chacune sur l'une des rives de la Seine. Leur exploitation est exclusivement dédiée au trafic de marchandises. Mise en site propre dans le cadre de l'aménagement des rives de Seine la voie ferrée de la rive droite pourrait un jour servir de TCSP...

Electrifiée et à double voie jusqu'à Petit Quevilly, l'antenne du sud écoule des tonnages importants, mais suit un itinéraire assez excentré des principales destinations urbaines: sa pérennité restera liée au fret. Mais l'antenne s'en détachant vers Elbeuf dispose d'autres atouts.

La ligne Rouen – Grand Couronne – Saint Pierre près Elbeuf

Section terminale de l'ancienne transversale Orléans-Chartres-Rouen, cette voie ferrée aujourd'hui presque inutilisée (quelques wagons fret) présente l'avantage de traverser le cœur de trois localités importantes (Petit Couronne, Grand Couronne et Elbeuf) et le pôle du Bois Cany. Son potentiel de trafic est d'autant plus élevé que la carte scolaire oblige les jeunes Couronnais à fréquenter les lycées elbeuviens.

Dès 1995, le CPTC lançait une campagne en faveur de sa réouverture, avec mise en place d'une desserte cadencée :

Elbeuf – ville	6 35	7 05	7 35	8 05	8 35	9 05
Grand Couronne	6 45	7 15	7 45	8 15	8 45	9 15
Petit Couronne	6 50	7 20	7 50	8 20	8 50	9 20
Bois Cany	6 55	7 25	7 55	8 25	8 55	9 25
Rouen rive gauche	7 05	7 35	8 05	8 35	9 05	9 35

En 1997, le District diligentait une étude en faveur de sa réutilisation dans le cadre d'un prolongement du métro: sur la seule section urbaine SYSTRA estimait le volume du trafic entre 4000 et 5000 voyages. Les réserves exprimées par les services de l'Etat quant aux dangers induits par la traversée de périmètres SEVESO eurent raison du projet. La Direction TER Normandie de la SNCF proposa alors une formule de navettes limitées au trajet Rouen - Grand Quevilly -Petit Couronne. Finalement, le District organisa un rabattement en bus sur le métro, bénéficiant d'un parcours d'approche en site propre (LISOR).

Considérant le poids des localités concernées et l'excellente proximité des gares notamment à Elbeuf, la pertinence sociale d'une réactivation de cette ligne reste évidente. D'où la nécessité de sa sauvegarde.

Les antennes de grande périphérie

Deux antennes se débranchent de l'axe structurant Paris – Le Havre, dans des secteurs correspondant aux extrémités du futur tram-train :

- l'une à l'est, dirigée vers la vallée de l'Andelle ;
- l'autre à l'ouest, au fond de la vallée de l'Austreberthe.

Ayons la sagesse d'attendre l'affinement du projet de tram-train avant d'aliéner ces infrastructures qui pourraient s'avérer alors utiles...



L'ancienne ligne Rouen – Elbeuf via Grand Couronne: une voie ferrée tracée au cœur de la ville. Autorail spécial à Petit Couronne.



LISOR : un bus en site propre qui s'est substitué au projet ferroviaire sur la section urbaine de la ligne.



En gare de Barentin: l'ancienne voie de Caudebec, en bien triste état aujourd'hui.

2. Le volet intermodal

Les propositions qui vont suivre ont pour objectif commun d'établir une cohérence et une continuité entre tous les moyens de transport utilisables à l'échelle du bassin de déplacements rouennais.

Il faut en effet organiser des complémentarités :

- entre les transports publics et les transports individuels ;
- entre les transports publics eux-mêmes, d'un réseau à l'autre.

Dans le premier cas, il s'agit de réorienter l'usage de l'automobile vers une fonction d'appoint aux transports collectifs structurants, notamment afin d'effectuer les parcours terminaux entre les gares ou les pôles d'échanges et les destinations diffuses en zone peu dense.

Dans le second, il s'agit d'organiser une synergie entre le réseau TER, les services départementaux d'autocars et tous les transports urbains, de sorte à rendre plus facile et plus attractive leur utilisation globale.

Pour proposer une alternative crédible à l'usage exclusif de la voiture, il convient d'organiser des chaînes de déplacement liant efficacement la provenance de chaque usager à sa destination, et comprenant donc :

- un parcours d'approche du réseau ;
- l'usage d'un moyen de transport collectif structurant ;
- des dessertes terminales de qualité, en milieu urbain .

La satisfaction de cet objectif requiert la mise en oeuvre de mesures :

- les unes matérielles : aménagement de parkings auprès des gares, mise en place de rabattements, organisation de correspondances ;
- les autres commerciales : instauration d'une tarification intégrée, diffusion commune d'une information globalisée, etc...

2.1 Faciliter l'accès au réseau TER

En périphérie, les usagers TER effectuent leurs parcours d'approche en utilisant des moyens très diversifiés :

- non mécanisés : marche à pied, usage d'une bicyclette ;
- mécanisés individuels : automobile ou vélomoteur ;
- mécanisés accompagnés : dépose en voiture par un tiers ;
- mécanisés collectifs : utilisation d'un autobus de rabattement.

La répartition entre ces différents modes varie fortement d'une station à une autre selon le degré d'urbanité du lieu, la proximité de l'habitat, les possibilités de stationnement ou l'existence de navettes d'autobus.

Ainsi par exemple, le caractère très excentré de la halte de Montérolier a pour effet, en l'absence de toute navette d'autobus, d'en privilégier, de façon presque exclusive, l'approche en voiture.

Inversement, l'impossibilité de stationner devant la gare de Barentin, et la proximité immédiate du centre du bourg, ont pour conséquence de rendre dominante la marche à pied comme mode d'accès au train. Mais combien d'usagers potentiels résidant à l'écart du cœur de cible les absences de parkings et de navettes détournent-elles des TER ?

Il est donc permis d'espérer qu'une amélioration et une diversification des moyens d'approche induirait une progression de l'usage du train. Nous proposons donc de dresser l'inventaire des opérations à engager afin de faciliter l'accès aux stations TER de l'aire rouennaise.



Le Département de la Corrèze a pris l'initiative d'organiser des dessertes de rabattement sur les gares TER Limousin...



L'approche d'une station TER en pratiquant la marche à pied

Cette pratique ne peut se développer très significativement qu'au près des gares TER localisées à proximité immédiate de villages (Clères), de gros bourgs (Barentin, Pavilly) ou bien, en très proche périphérie, de quartiers densément peuplés (Saint Etienne, Oissel, etc...).

Elle sera en revanche beaucoup plus difficile à stimuler autour:

- des gares urbaines excentrées (Sotteville, Le Houlme) ;
- des haltes rurales éloignées des villages (Buchy, Longuerue).

Il existe cependant autour de Rouen, en dépit d'une bonne proximité de la voie ferrée, quelques sites fortement générateurs de trafic autour desquels l'accès au train reste difficile :

- soit parce que la configuration du lieu est défavorable : Barentin ;
- soit parce qu'il n'y a pas de gare TER là où il y en aurait besoin : Malaunay, Tourville, Cléon.

Dans le premier cas (Barentin), la solution pourrait consister à réaliser un nouvel accès piétonnier beaucoup plus sécurisant et plus valorisant que l'actuel passage souterrain, étroit, vétuste, et très souvent dégradé. L'impossibilité du franchissement à niveau de la RN 15 et la nécessité de maintenir un accès commode à partir de la ville située en contrebas militent en faveur du percement d'un nouveau passage inférieur, plus large, plus lumineux, mieux ouvert sur la ville (rue et fond de vallée) et donnant directement accès aux deux quais.

Dans les autres cas, il s'agirait de rapprocher le TER des habitants, et donc de créer de nouvelles haltes au cœur des secteurs les plus denses.

Sur les coteaux de Malaunay, la voie ferrée traverse par son milieu un quartier constitué de nombreux lotissements pavillonnaires denses, au centre duquel s'élève un important groupe d'immeubles, équipé d'ailleurs de quelques commerces de proximité. Une station nouvelle, localisée au niveau de la bifurcation, et directement accessible depuis la voirie structurante du secteur (la rue Notre Dame des Champs), desservirait avec efficacité une population particulièrement nombreuse (6000 habitants dans la commune, dont la moitié autour de la station).

A Tourville-la-Rivière, il existe une « vieille gare » très excentrée, desservie par un unique train ouvrier, et donc fort peu utilisée. Cependant, sur le remblai séparant le vieux village de l'hypermarché, le train traverse le cœur de la commune, sans toutefois s'y arrêter... En marge du fort potentiel de trafic imputable au centre commercial, le développement récent du village de Tourville (maisons, immeubles) pourrait apporter au train une nombreuse clientèle, si était aménagée une nouvelle station, mieux placée et mieux desservie que l'ancienne. D'où notre proposition de créer une halte centrale, au niveau du pont surplombant la rue assurant la liaison entre le bourg et l'hypermarché.

A Cléon Les Feugrais, la configuration est comparable :

- le train passe sans s'arrêter devant des équipements structurants : centre hospitalier, complexe sportif, zone d'emplois ;
- de nombreux logements, individuels et collectifs, avoisinent ;
- la voie ferrée traverse en surplomb la rue principale du quartier.

D'où notre proposition de créer, tout comme à Tourville-la-Rivière, une station localisée à la croisée de la voirie urbaine structurante et, par conséquent, à quelques dizaines de mètres du portail du CHR.



*Parvis de la gare d' Yvetot :
un aménagement
de très grande qualité.*



*Tourville la Rivière :
La station ancienne, excentrée...*



*... et le site proposé pour la halte,
au cœur du village et aux portes
du centre commercial Carrefour.*

L'approche d'une station TER en utilisant une bicyclette

La Région a déjà équipé de nombreuses stations périphériques d'abris équipés pour le stationnement des bicyclettes : Maromme, Malaunay, Barentin, Pavilly, Montville, etc...mais pas toutes !

Notre proposition consiste à demander la généralisation de la formule, selon des modalités élaborées après consultation des associations représentatives des cyclistes (Sabine, Fubicy).

L'approche d'une station TER au moyen d'une automobile

Ce moyen ne saurait être négligé, compte-tenu de sa prédominance dans les périphéries peu denses, où l'extrême dispersion de l'habitat rend très difficile l'organisation de rabattements collectifs.

Deux pratiques sont à prendre en considération :

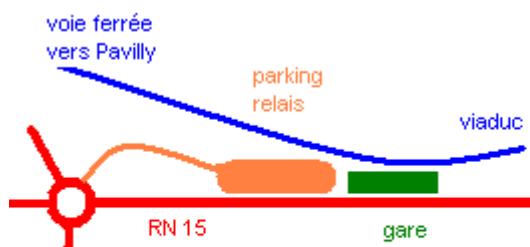
- celle de l'usager conducteur, garant sa voiture sur le parking ;
- celle de l'usager accompagné, « déposé » par un tiers à la gare.

Dans le second cas, aucun aménagement lourd ne semble nécessaire : une voie d'accès à la gare et une place correctement agencée suffisent, les pistes de dépose étant un luxe réservé aux grands établissements. Dans le premier cas en revanche l'attractivité du train est conditionnée par la qualité et la quantité de l'offre de stationnement devant la gare. Nous avons recensé à ce sujet de nombreuses insuffisances (page 29). D'où la série de propositions suivantes :

Il faudrait, d'abord, que toutes les gares importantes soient équipées de parkings suffisamment dimensionnés au regard de la demande. Ceux d'Elbeuf et Oissel, utilisés à 75 % de leur capacité, fonctionnent. En revanche, à Yvetot, le parking est saturé dès 7 h 30 chaque matin. Plus grave encore : aucun stationnement n'est possible à Barentin. Nous souhaiterions donc, en toute priorité :

- une extension du pôle d'échanges d'Yvetot ;
- l'aménagement d'un parking aux abords de la gare de Barentin.

Dans ce dernier cas, même si le concept de gare commune est rejeté, rien n'interdit d'envisager, à partir du rond-point Gardy, le percement d'une voirie nouvelle conduisant à un pôle d'échanges qui serait aménagé le long des voies, aux abords immédiats de la gare existante.



Il faudrait ensuite que les parvis des gares de fréquentation moyenne (Clères, Buchy, Serqueux) soient soigneusement réaménagés, de sorte à offrir un niveau de propreté et de confort plus attractifs.

Il faudrait enfin équiper les haltes qui ne le sont pas encore de petites unités de stationnement comparables à celle réalisée à Montville.



*Parvis de la gare TER
de Malaunay - Le Houlme :
24 places de stationnement
pour près de 10 000 habitants...*



*Aménager de petits parkings :
Saint Etienne du Rouvray.*

L'approche d'une station TER en utilisant les transports collectifs

Il convient de distinguer quatre contextes très différents :

- celui des gares urbaines (Dieppe, Elbeuf, Val de Reuil) ;
- celui des gares suburbaines (Oissel, Maromme, Malaunay) ;
- celui des principales gares périurbaines (Barentin, Yvetot) ;
- celui des haltes périurbaines ou rurales (Clères, Morgny, Buchy).

Dans le premier cas, les gares sont desservies par les autobus urbains. Tout au plus faudrait-il étudier localement quelques ajustements...

Dans le deuxième cas, l'attractivité des stations de première couronne est faible, compte-tenu de la concurrence exercée, sur cette distance, par les TCSP urbains : le métro à Sotteville, ou TEOR à Maromme.

En seconde couronne, le rabattement sur la gare est intéressant mais :

- à Oissel, il est déjà organisé (ligne 17, cadencée à 12 minutes) ;
- à Saint Etienne et Malaunay, l'approche des bus est impossible.

Dans les deux derniers cas, en revanche, de nombreuses initiatives pourraient être prises afin d'organiser des rabattements très efficaces vers les gares ou les haltes TER.

Selon la densité des secteurs desservis et le volume de trafic escompté, trois formules seraient envisageables :

- le rabattement par bus classique, selon des horaires fixes ;
- le rabattement en transport à la demande (minibus ou taxi) ;
- une combinaison judicieuse des deux formules précédentes.

A titre d'exemple, si un pôle d'échanges était (enfin) construit autour de la gare de Barentin, on pourrait y faire converger :

- des bus urbains desservant Barentin, Pavilly et Villers Ecalles ;
- des autocars départementaux orientés vers Limésy et Yerville ;
- des minibus desservant les villages alentour (Bouville, etc...) ...

Les deux lignes d'autobus urbains, desservant l'une le fond de vallée et l'autre les plateaux, fonctionneraient alors de façon permanente, selon une fréquence asservie à celles des trains (30 minutes).

En revanche, les transports orientés vers les espaces ruraux pourraient fonctionner selon un régime mixte :

- avec des horaires fixes le matin et le soir ;
- en transport à la demande aux heures creuses (de 9 à 16 heures).

Ces techniques d'exploitation, ajustant finement l'offre à la demande, pourraient former un compromis idéal entre les exigences consistant :

- l'une, à développer les services de transport public ;
- l'autre, à en maîtriser les coûts globaux d'exploitation.

Barentin est cependant un exemple atypique, car foncièrement hybride entre l'urbain et le rural. Les suggestions précédentes sont cependant transposables dans des contextes présentant une identité plus affirmée:

- en milieu résolument urbain, notamment à Tourville et Cléon ;
- en milieu profondément rural, à Clères, Morgny ou Buchy.

La suite de notre réflexion portera donc sur l'examen des possibilités d'organiser des services de rabattement sur chacune des stations TER de la périphérie rouennaise.

Notons qu'en vue d'une première expérience réalisable à court terme, le site de Clères semble aujourd'hui le mieux indiqué.



*Allobus TAE :
transport à la demande desservant
les hameaux des boucles de Seine
à partir de la gare TER d'Elbeuf.*



*Correspondance entre
TER et autobus urbains :
Oissel, pôle multimodal.*



*« Bus de Gare »
à destination de Louviers
sur le pôle d'échanges de
la gare de Val de Reuil*

LIGNE ROUEN – YVETOT

Maromme

La gare est très proche de la station TEOR de la Demi - Lune, mais la correspondance ne présente pas grand intérêt, sauf à contresens pour les lycéens en provenance des périphéries.

La liaison vers Mont Saint Aignan (autobus n° 40), très peu utilisée, perdra tout son intérêt lorsque les TER desserviront le Fond du Val.

Seul serait souhaitable, quand les conditions de circulation générale le permettront rue des Martyrs, le rétablissement d'un service minibus tangentiel entre La Maine et Les Longs Vallons, passant par la gare, mais dont une majorité d'usagers se dirigera vers TEOR...

Le Houlme (ex Malaunay – Le Houlme)

Aucun autobus ne peut emprunter la ruelle étroite et pentue conduisant à la gare : tout au plus pourrait-on créer une navette de taxi collectif.

Malaunay (nouvelle halte de la bifurcation)

Cette nouvelle station a été proposée pour sa proximité immédiate avec les quartiers résidentiels, selon une logique de cœur de cible. Une liaison avec Frévaux et le centre du village reste envisageable moyennant une modification et un prolongement de la ligne 16.

Barentin

Le cas a déjà été évoqué, à titre d'exemple, sur la page précédente. La grande richesse du bassin versant justifierait la mise en service de plusieurs outils de rabattement :

- deux lignes urbaines d'autobus cadencées à 30 minutes:
A : Gare – Plateau Gardy – Centre – Hôpital – Mesnil Roux
B : Gare – Pavilly vallée – Centre - Villers Ecole Moulin
- des lignes départementales orientées vers les villages alentour, exploitées en service à la demande aux heures creuses :
C : Gare – hauts de Pavilly – Bouville
D : Gare – Sainte Austreberthe – Limésy – Yerville, etc...

Pavilly

Aucun autobus ne pouvant emprunter la ruelle conduisant à la gare, les rabattements gagneraient ici à être orientés sur le pôle d'échange de Barentin, dès lors que l'aménagement en serait réalisé.

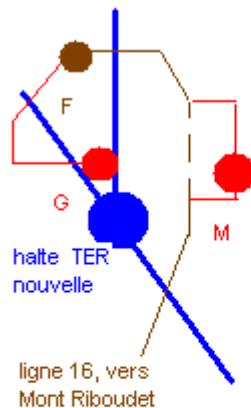
Motteville

Sur le parvis de cette gare très campagnarde, la place ne manque pas pour accueillir des bus, mais pour quel potentiel de clientèle ?

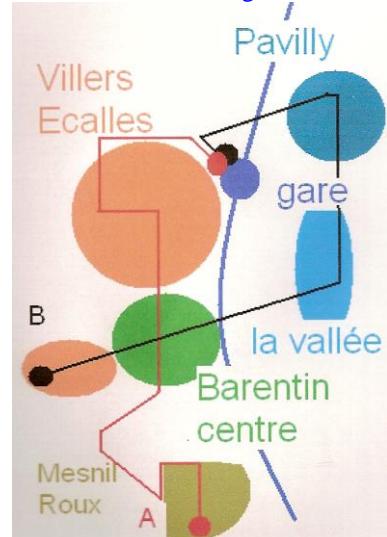
Yvetot

Dans ce remarquable pôle d'échange, un quai existe déjà, qui accueille le bus desservant Doudeville, Cany Barville et Saint Valéry en Caux. D'autres services, urbains et départementaux, gagneraient à être créés vers le sud de l'agglomération et, le Pays de Caux. (Fauville, etc...), les dessertes rurales relevant alors du transport à la demande.

Adaptation du bus 16 à Malaunay: extension du terminus Frévaux (F) à la nouvelle halte TER (G) et desserte du centre-ville (mairieM) :



Pour un réseau de bus à Barentin, en rabattement sur la gare TER :



Bus TER à destination
de Saint Valéry en Caux
sur le parvis de la gare d'Yvetot
LIGNE ROUEN – DIEPPE

Montville

Desservie par une rue étroite, la gare est inaccessible aux autobus. Mais trop excentrée des quartiers les plus denses, elle est sous-utilisée. La mise en service, aux heures de pointe, d'un minibus de rabattement pourrait donner une impulsion, dans cette localité, à l'usage du train.

Clères

Adossée à un bourg de dimension très modeste, la halte de Clères exerce en réalité une fonction importante de « gare de pays », aisément justifiée par la multitude des villages et hameaux alentour et par l'attractivité du train sur ce palier de distance (18 minutes). L'affluence qu'attire chaque matin ce petit établissement justifie qu'on y aménage un « mini pôle d'échanges » comprenant notamment un terminal destiné à recevoir des navettes de minibus en provenance des villages environnants.



Deux navettes quotidiennes existent déjà, l'une vers Frichemesnil, l'autre vers Bosc Le Hard. Leurs fréquences devraient être renforcées, et de nouvelles relations ouvertes vers les autres communes du canton : La Houssaye Béranger, Mont Cauvaire, etc...

Afin de concilier l'attractivité du service avec la maîtrise des coûts, nous proposons une exploitation mixte :

- en horaires fixes lors des pointes du matin et du soir ;
- sous forme de *transport à la demande* le reste de la journée.

D'où une offre qui pourrait présenter la physionomie suivante :

Rouen	7 45	8 45	9 45	13 45	16 45	17 45	18 45
Clères	8 03	9 03	10 03	14 03	17 03	18 03	19 03
Clères	8 12	9 12	10 12	14 12	17 12	18 12	19 12
Bosc le Hard	8 30	9 30	10 30	14 30	17 30	18 30	19 30

LIGNE ROUEN – SERQUEUX

Morgny

La configuration est comparable à celle de Clères : un village attenant, et une multitude de petits bourgs alentour : Préaux, Cailly, Blainville. Quelques différences toutefois: des fréquences beaucoup plus faibles et un usage du train très limité, fragilisant la faisabilité des navettes. Quelques rabattements devraient tout de même circuler matin et soir.

Montérolier - Buchy

Une « gare des betteraves », à trois kilomètres du bourg à desservir... Deux navettes s'imposent, l'une pour Buchy, l'autre pour Saint Saëns.

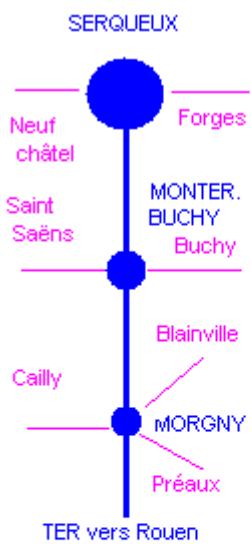
Buchy (halte)	6 30	7 10	7 40	13 10	18 10		
Montérolier	6 35	7 15	7 45	13 15	18 15		
Montérolier	6 42	7 22	7 52	13 22	18 22		
Rouen	7 06	7 46	8 16	13 46	18 46		

Serqueux

Des liaisons vers Forges les Eaux et Neufchâtel en Bray existent déjà sous la forme d'autocars TER (ligne routière CNA Gisors – Dieppe). Il suffirait de mieux en ajuster les horaires à la pointe du matin...

*Arrêt de bus à Grugny :
des navettes orientées sur la gare
de Clères seraient les bienvenues.*

*Rabattements en minibus
enviseageables sur les gares de
la ligne TER Rouen – Serqueux :*



LIGNE ROUEN – ELBEUF SAINT AUBIN

Sotteville lès Rouen

Il existe déjà une ligne d'autobus à fréquence élevée assurant la liaison vers l'Hôtel de Ville, mais son usage restera polarisé vers le métro, beaucoup plus attractif que le train sur de petits trajets urbains.

Saint Etienne du Rouvray

Un service de taxibus à fréquence très faible (7 rotations quotidiennes) a été créé en 2002 afin de relier la gare et le centre-ville au Madrillet. Nous préférerions, sur le même faisceau, une adaptation de la ligne 42 qui formerait un lien plus solide vers l'ouest de la rive gauche.

Oissel

Une ligne urbaine à forte fréquence effectue son terminus à la gare, sur un quai de qualité réalisé par la Communauté d'Agglomération dans le cadre de l'aménagement du pôle multimodal.



Le bus 17 à la gare d'Oissel.

Quelques autocars départementaux Rouen - Elbeuf desservent ce pôle. Leur réorganisation sous forme de navettes de rabattement assurant une desserte fine des boucles de Seine (Freneuse, Bédanne, Orival) serait la bienvenue: l'idéal serait que, par convention entre les AOT, les minibus elbeuviens de transport à la demande accèdent à Oissel.

Tourville la Rivière (nouvelle halte)

Aménagée à l'endroit proposé, sur le remblai, au centre du village, cette station offrirait une correspondance avec les bus TAE et CNA, dont l'arrêt « Brossolette » est situé au pied du pont du chemin de fer.



Cléon – Les Feugrais :
la principale ligne des TAE
observe un arrêt sous le pont-rail
là où une halte TER pourrait être
aménagée (à la porte de l'hôpital).

Cléon Les Feugrais (nouvelle halte)

La principale ligne du réseau TAE passe sous le pont du chemin de fer et y observe un arrêt. Deux autres lignes ont leur terminus à proximité, l'une au CHR, l'autre au Bois du Prince: une légère modification de leurs tracés suffirait à les rabattre sur la station TER, qui serait ainsi connectée à l'ensemble de la partie urbanisée de la boucle de la Seine. La coordination optimale entre train et bus qui en résulterait renforcerait l'attractivité globale des transports en commun.

Elbeuf Saint Aubin

Deux lignes TAE , dont la principale , relient la gare au centre-ville. Le pôle d'échange est également desservie par les bus à la demande. Peu de marges de progression subsistent...

LIGNE ROUEN – VAL DE REUIL

Pont de l'Arche Alizay

Comme à Buchy : des fréquences très faibles, un bourg à 2 kilomètres et, plus loin, un bassin versant (Pîtres, Romilly, Pont Saint Pierre). Des navettes seraient utiles vers le bourg et la Vallée de l'Andelle.

Romilly	6 45	7 15	7 45		16 45		
Alizay gare	7 00	7 30	8 00		17 00		
Alizay gare	7 10	7 40	8 10		17 10		
Rouen	7 28	7 58	8 28		17 28		

Val de Reuil

Des services de bus de qualité fonctionnent entre la gare et Louviers, ainsi que pour la desserte locale.



En gare de Val de Reuil :
le « bus de gare » pour Louviers.

2.2 Mieux diffuser les usagers des TER dans le tissu urbain

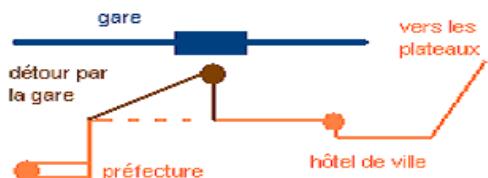
A l'autre extrémité de son voyage en TER, lorsqu'il arrive en ville, l'usager a généralement besoin d'utiliser un transport collectif urbain, sauf dans le cas très favorable où sa destination est proche de la gare.

A l'intérieur du périmètre étudié, les déplacements intrarégionaux sont principalement polarisés sur l'agglomération rouennaise, une majorité des usagers des trains arrivant en gare de Rouen RD.

Nous avons vu, dans la première partie de ce dossier, que cette gare était bien desservie par le métro et par la ligne structurante de bus n°4. Il est donc facile à partir de la gare d'accéder au centre-ville, au CHU, à la proche banlieue rive gauche, et à Mont Saint Aignan.

Cependant, le réseau urbain rouennais comporte sept lignes fortes : quatre d'entre elles (T1, T2, T3 et 5) ne passent donc pas par la gare, privant ainsi d'accès direct au train plusieurs pôles très importants, dont plusieurs sites universitaires, la Préfecture et les Plateaux Nord.

D'où une première proposition, consistant à recomposer l'itinéraire de la ligne de bus n° 5, de sorte à établir une liaison directe entre la gare et deux des pôles actuellement délaissés : la Préfecture et les Plateaux.



Le tramway connecte efficacement la rive gauche à la gare



La ligne d'autobus n°5 : un lien fort entre le centre-ville et les Hauts de Rouen, mais qui ne dessert pas la gare.

Et d'où une seconde proposition, consistant à relancer le projet, momentanément enlisé, de la halte ferroviaire TER du Fond du Val, en correspondance immédiate avec TEOR, TCSP desservant d'est en ouest l'ensemble du centre-ville, le CHU et trois sites universitaires, selon une fréquence très élevée (4 minutes aux heures de pointe).



Pour connecter TEOR aux TER...



... relançons le projet de halte TER du Fond du Val.

Afin de ne pas affecter la capacité de la ligne lourde Paris – Le Havre, et notamment les possibilités de développement des trafics de fret, cette halte intermodale ne serait desservie que par les TER périurbains au rythme d'un passage toutes les 30 minutes aux heures de pointe. Peu impactant sur le graphique, ce nouvel arrêt apporterait cependant de très significatifs gains de temps aux usagers. Quelques exemples :

- de Barentin au campus : 20 minutes, contre 40 actuellement ;
- de Saint Etienne au campus : 20 minutes, contre une heure en bus.

En plus de ces propositions lourdes, relatives à la structure du réseau, nous souhaiterions insister sur la nécessité d'améliorer la qualité des échanges intermodaux, notamment au travers du confort des stations.

A la gare de Rouen, l'arrêt de bus en direction de Mont Saint Aignan, établi en site propre en bordure du parvis, équipé de deux longs abris, présente un niveau de confort remarquable. Mais dans le sens opposé, en direction du CHU, les usagers ne disposent que d'un simple poteau: l'aménagement d'une station de bus bidirectionnelle bien équipée serait un signal fort de l'importance accordée aux transports publics, et de la volonté partagée par toutes les collectivités impliquées (Région, AGGLO et Ville de Rouen) d'en encourager l'usage.

La diffusion des usagers dans l'agglomération ne relève cependant pas exclusivement des gares situées sur le territoire de la Ville de Rouen. La gare de Maromme, par exemple, assure largement cette fonction, notamment pour la desserte des lycées de la vallée du Cailly.

Faudra-t-il développer l'offre de transports urbains destinée à faciliter la diffusion dans l'agglomération des usagers TER à partir des gares de la proche banlieue ?

Dans de nombreux cas, une offre consistante est déjà proposée :

- à Maromme, T2 donne accès à Déville et ND de Bondeville ;
- à Oissel et Sotteville, le bus 17 relie les gares aux centres-villes.

D'autres pistes pourraient cependant être explorées.

La mise en service de la ligne périurbaine directe Yvetot – Elbeuf, sans rupture de charge à Rouen, pourrait amener vers le chemin de fer de nouveaux usagers résidant à la périphérie ouest de l'agglomération et exerçant un emploi sur la zone industrielle de Sotteville près Rouen. La mise en service de navettes entre la gare et la zone d'activités, aisément réalisable au moyen d'une adaptation de la ligne de bus 86, pourrait alors constituer un puissant levier de report modal :

Barentin gare	6 20	6 50	7 20	7 50	8 20	
Maromme gare	6 30	7 00	7 30	8 00	8 30	
Sotteville gare	6 43	7 13	7 43	8 13	8 43	
Sotteville gare	6 50	7 20	7 50	8 20	8 50	
Sotteville Z I	6 55	7 25	7 55	8 25	8 55	

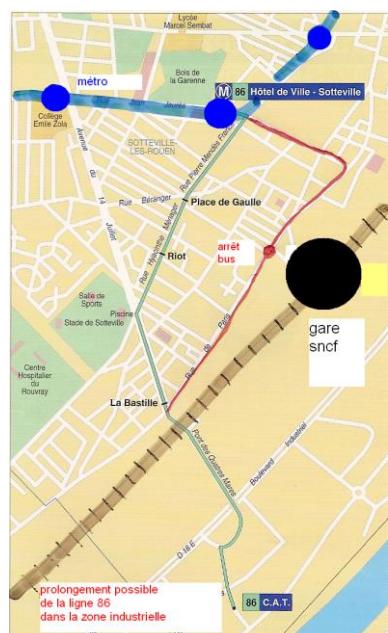
Sur une autre branche du réseau ferré, il existait autrefois une gare d'entrée d'agglomération, à Darnétal. De nombreuses voix se sont élevées pour en demander la réouverture au service des voyageurs... En vue d'une utilisation urbaine, sur le trajet reliant Rouen à Darnétal, l'hypothèse est difficilement crédible :

- l'offre ferroviaire passante est beaucoup trop faible ;
- les possibilités de son développement sont très limitées ;
- dès 2007, TEOR offrira une alternative bien plus attractive.

En revanche, la question se pose de savoir si la gare de Darnétal pourrait comme celle de Maromme jouer un rôle de diffusion urbaine. La gare de Darnétal est en effet très proche du futur terminus TEOR. Restons toutefois prudents : à Maromme, cette pratique concerne une centaine de voyages quotidiens, soit moins de 5% du trafic périurbain. En transposant la même proportion à la ligne de Darnétal, sur la base des comptages actuels, moins de 10 voyageurs seraient concernés...



La station du bus n°4 à la gare : remarquablement aménagée, mais dans un seul sens



Il serait possible d'établir un lien entre la gare de Sotteville et la zone industrielle en adaptant la ligne de bus n°86.



La gare de Darnétal pourrait-elle jouer un rôle intermodal ?

2.3 Mailler plus étroitement la desserte du territoire régional

En milieu urbain, même si la desserte de certains quartiers excentrés est encore perfectible, les transports en commun sont omniprésents. En milieu rural, au contraire, de nombreux villages restent enclavés, car tenus à l'écart de tout transport public.

Quelques lignes départementales assurent une desserte minimaliste, concentrée sur les pointes, entre Rouen et les gros bourgs alentour : Boos, Fleury sur Andelle, Préaux, Buchy, Cailly, Clères, Yerville...

Seules trois lignes d'autocars proposent un service régulier cadencé, mais deux d'entre elles ne sortent pas de l'aire périurbaine rouennaise:

- la ligne 26 : Rouen - La Vaupalière ;
- la ligne 29 : Rouen - Montville - Clères ;
- la ligne 30 : Rouen – Duclair – Le Trait – Caudebec en Caux.

Le faible développement de l'offre de transport public en milieu rural pose deux problèmes, l'un écologique, et l'autre social.

Le problème écologique procède de l'induction à l'usage systématique de l'automobile, dont on connaît les conséquences environnementales.

Le problème social tient à l'isolement des personnes non motorisées (personnes âgées, jeunes gens, populations socialement défavorisées) et à l'inégalité les frappant ainsi en termes d'accès aux services offerts en ville: commerces, loisirs, santé, aide à la recherche d'un emploi... Même si nous avons toujours banni l'idée que les transports publics étaient réservés aux plus démunis, et maintes fois prôné la nécessité d'une plus grande mixité sociale à l'intérieur des trains et des autobus, nous affirmons que la résolution de ce problème est une réelle priorité.

Il n'est toutefois aujourd'hui ni techniquement ni financièrement envisageable d'irriguer finement le territoire de dessertes permanentes dont la fréquentation, probablement très modeste, induirait des pertes d'exploitation qu'aucune Collectivité locale ne pourrait supporter. D'où l'idée de recourir à la formule du transport à la demande (TAD) pour satisfaire les besoins diffus de déplacement en zone peu dense.

Assuré au moyen de minibus ou de taxis, le TAD permettrait :

- d'accéder au bourg « cœur de pays » ;
- de rejoindre la gare TER la plus proche ;
- de compléter, aux heures creuses, le service assuré par les autobus sur des lignes régulières : Barentin – Yerville, Clères – Grugny...

Le service serait activé sur simple appel téléphonique (numéro vert) ou tout autre moyen utilisant les nouvelles technologies: sms, courriel. Sa mise en œuvre nécessiterait :

- une contractualisation auprès de transporteurs et d'artisans taxis ;
- la mise en place d'un centre d'appel et d'organisation du service .

Faudra-t-il centraliser ces fonctionnalités au niveau d'un Département ou même de la Région ? Les experts apporteront une réponse adaptée. En revanche, il serait souhaitable que l'information de la population soit décentralisée au niveau offrant la meilleure proximité : les Pays, le TAD devenant l'une des nouvelles missions des Maisons de Pays.

Remarquons d'ailleurs qu'une grande part des services de rabattement proposés pages 55 à 57 concernent le Pays « Entre Seine et Bray », qui pourrait constituer un bon terrain d'expérimentation de la formule.



Parking relais du Mont Riboudet



Rond point d'entrée de ville,
sur le Plateau Est

Pour les périphéries dépourvues d'infrastructures ferroviaires, il faut trouver d'autres solutions : des lignes d'autocar et des parkings d'entrée de ville très bien desservis par les transports urbains.



*En zone peu dense,
en milieu urbain ou rural,
les transports collectifs peuvent
prendre la forme de taxibus ou
de transports à la demande.
Ligne urbaine régulière n°53,
reliant les coteaux Saint Hilaire
au terminus du métro (Boulingrin).*

2.4 Tendre vers l'interopérabilité des titres de transport

Dans la première partie de cette étude, nous avons dénoncé :

- l'étanchéité des différents réseaux, urbains, départementaux ou ou régionaux, participant à la desserte du territoire haut-normand ;
- les frontières tarifaires, très pénalisantes, qui en résultait ;
- la multiplicité des titres de transport à utiliser, chacun des réseaux possédant sa propre billettique.

Naguère justifiables au regard des difficultés techniques à surmonter, ces discontinuités ne sont plus aujourd'hui acceptables, la technologie permettant désormais d'élaborer des titres communs, dont la mémoire facilite la répartition des charges et des recettes entre les opérateurs.

Le réseau des transports urbains rouennais s'apprêtant à renouveler l'ensemble de sa billettique, il est urgent de définir les caractéristiques d'une nouvelle tarification plus cohérente et applicable sur l'ensemble du bassin de déplacement.

A l'échelon urbain, le principe du tarif unique, sans sectionnement, porteur de justice sociale, ne semble pas devoir être remis en cause. Au niveau départemental, une simplification inspirée des expériences conduites en Bretagne, fondées sur un zonage basique (1€, 2€ ou 3€), serait la bienvenue, à condition d'y intégrer des rabais sociaux. Pourquoi d'ailleurs ne pas en envisager la généralisation aux TER ?

Quant à l'intégration tarifaire, conscients des difficultés persistantes, nous proposons raisonnablement, en première phase (échéance 2010) :

- une formule limitée aux abonnements pour les parcours combinés TER + transports urbains, bus départemental + transports urbains ou rabattement sur gare + TER + transports urbains ;
- un PASS intermodal valable sur tous les transports publics circulant à l'intérieur de l'aire urbaine Rouen – Elbeuf :
 - a) en carte 1 et 10 voyages ;
 - b) en abonnement mensuel ou annuel.

2.5 Développer et regrouper l'information

Promouvoir l'usage des transports en commun

Il faudrait, en premier lieu, que les plans de réseaux et fiches horaires soient diffusés, de façon croisée, dans tous les points de vente:

- les horaires de bus devraient être disponibles dans les gares ;
- et les horaires de trains proposés dans les agences métrobus .

L'édition d'un guide multimodal et l'ouverture d'un portail internet donnant accès à toutes les informations seraient nécessaires.

En créant une Centrale de Mobilité, on se donnerait les moyens d'organiser diverses missions de promotion des transports collectifs, de répondre aux besoins d'information du public, et de développer l'offre de transport à la demande.

En associant les Mairies et les Maisons de Pays à ces missions, l'efficacité du dispositif et son appropriation par la population seraient très probablement renforcées, et l'usage des transports publics accru.

En démarchant les entreprises afin de soutenir les démarches « PDE », la Région pourrait impulser une réflexion collective susceptible d'induire de franches évolutions dans les pratiques de déplacement.



La Région a mis en place de nouvelles tarifications avantageuses pour les usagers, mais pas encore intermodales.



Aléorégion : une étape, avant l'information intermodale.

3. La faisabilité de nos propositions

Nous proposons maintenant d'examiner avec attention la faisabilité technique et budgétaire des propositions précédemment énoncées.

3.1 La faisabilité technique du cadencement de la desserte Paris – Rouen - Le Havre

Etablir sur une ligne préexistante une desserte cadencée suppose que l'on fasse table rase de toutes les méthodes d'exploitation antérieures. Oublions l'ancien graphique, et prenons une feuille blanche.

Dès lors, tout semble possible, à condition de vérifier la compatibilité de la nouvelle grille avec celles des lignes affluentes.

Or le réseau normand présente la très grande particularité de constituer un sous-ensemble quasiment isolé du reste du réseau ferré national. Les seuls liens qui l'y unissent sont en effet des lignes transversales à très faible trafic (Rouen – Amiens, Caen – Tours et Caen – Rennes), dont l'insertion dans le graphique exerce un impact très faible.

Outre les antennes locales (Rouen – Dieppe, Bréauté – Fécamp), dont les horaires pourront être ensuite asservis à ceux de l'artère principale, les deux seules lignes importantes partageant les mêmes voies sont :

- la ligne Paris - Evreux - Caen - Cherbourg ;
- la desserte de grande banlieue Paris – Mantes.

La compatibilité avec la desserte Transilien Paris – Mantes

L'affaire est assez complexe, trains normands et transiliens devant, sur les sections à deux voies, notamment entre Poissy et Vernouillet, circuler en alternance, les uns derrière les autres.

Des travaux ont été récemment réalisés entre Poissy et Mantes la Jolie, afin d'améliorer la fiabilité et la ponctualité du service, mais il restera durablement nécessaire de composer avec de très fortes contraintes, et de chercher à utiliser au mieux les créneaux de dépassement existants :

- 4 voies entre Vernouillet et les Mureaux ;
- 3 voies aux abords de l'agglomération mantoise.

Aux heures de pointe, la desserte Paris – Mantes (par Les Mureaux) est actuellement structurée selon des cycles de 20 minutes comprenant chacun deux circulations assurant des missions différentes:

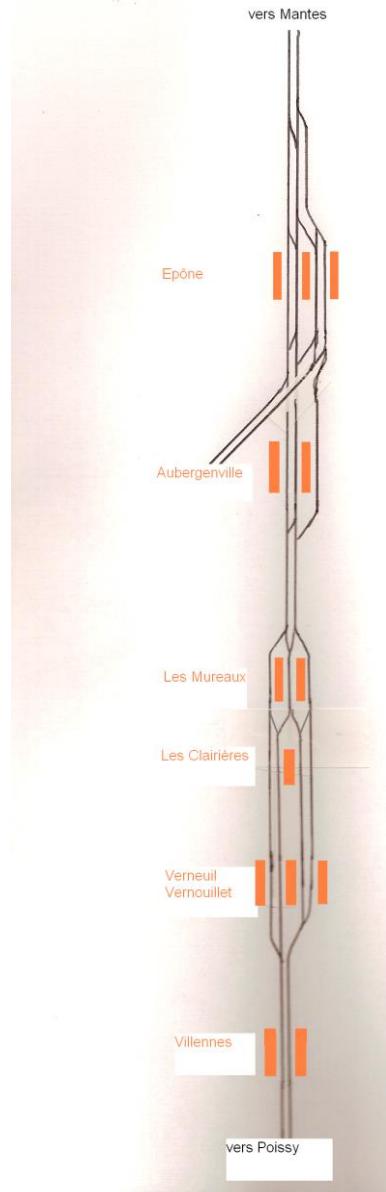
- un train Paris – Les Mureaux, omnibus à partir de Poissy ;
- un train Paris – Mantes, semi-direct jusqu' aux Mureaux .

Le graphique proposé entre Paris et Le Havre présente en hyperpointe un cadencement à la demi-heure : une incompatibilité se profile...

Le problème pourrait aisément être résolu en recomposant la desserte francilienne sur des cycles de 30 minutes :

- train 1 : direct Paris - Vernouillet, et omnibus Vernon ;
- train 2 : Paris – Houilles – Poissy, puis omnibus Mantes ;
- train 3 : Paris – Houilles – Poissy, puis omnibus Les Mureaux.

Sans dégrader la desserte francilienne, cette formule permettrait, chaque demi-heure, d'envoyer quatre trains vers la Normandie, dont deux en batterie, puis les autres selon des intervalles de 10 minutes. Ces disponibilités de l'infrastructure seraient largement suffisantes au regard du nombre de sillons nécessaires sur Paris – Rouen.



*Plan de voies simplifié
entre Poissy et Mantes :
pour optimiser le débit de l'axe,
il faut utiliser au mieux
les créneaux à 3 ou 4 voies.*

La compatibilité avec la desserte de la ligne de Basse Normandie

Malgré l'abandon récent du projet ELEONOR (liaison vers Roissy), la Région Basse Normandie souhaite également améliorer la desserte de sa ligne structurante, dont, de Bueil à Bernay, la première partie dessert au passage le Département de l'Eure (Evreux, Conches, etc...). A Bernay, notamment, les usagers, représentés par l'association UGB, revendentiquent des renforcements de fréquences, notamment un train Paris – Bernay – Caen, partant de la capitale autour de 16 h 30.

Le cadencement de la ligne Paris – Rouen - Le Havre pourrait-il s'opposer à la réalisation des améliorations souhaitées par les usagers de la ligne Paris – Caen ?

Certainement pas car, si l'on s'en tenait strictement à nos propositions, la ligne Paris - Rouen - Le Havre n'utiliserait, en heure de pointe, que quatre des huits sillons directs disponibles entre Paris et Mantes.

Il resterait donc quatre sillons libres à l'heure pour la ligne de Caen, permettant de faire circuler :

- un train Paris – Caen – Cherbourg ;
- un train Paris – Evreux – Bernay – Lisieux – Caen ;
- deux TER Paris – Evreux (éventuellement Serquigny).

D'où une grille de desserte qui présenterait la physionomie suivante :

PARIS	16 20	16 40		17 10	17 20	17 40	17 50
MANTES	16 52	I		I	17 52	I	18 22
Bréval	17 02	I		I	18 02	I	18 32
Bueil	17 10	I		I	18 10	I	18 40
EVREUX	17 28	17 34		I	18 28	18 34	18 58
EVREUX		17 35	17 40	I		18 35	19 10
La Bonneville		I	17 46	I		I	19 16
Conches		I	17 52	I		I	19 22
Romilly		I	17 58	I		I	19 28
Beaumont le R		I	18 04	I		I	19 34
Serquigny		I	18 10	I		I	19 40
Bernay		18 00		I		19 00	
Lisieux		18 22		I		19 22	
CAEN		18 48		18 58		19 48	

On peut observer que le cadencement de la ligne de Haute Normandie induirait presque implicitement celui de la ligne de Basse Normandie. Les potentiels de trafic des deux lignes étant cependant très différents, il serait déraisonnable d'activer tous les sillons Paris - Cherbourg :

- deux trains rapides seraient souhaitables (7 h 10 et 17 h 10) ;
- en journée, des semi-directs (Evreux, Bernay) conviendraient : départs à 10 h 40, 13 h 10, 14 h 40, 18 h 40 et 21 h 10.
- d'autres trains compléteraient l'offre entre Paris et Caen : 6 h 40, 7 h 40, 8 h 40, 12 h 10, 16 h 40, 17 h 40, 18 h 10, 19 h 40

Notons enfin que ces horaires n'opposeraient entre Serquigny et Caen aucun conflit de circulation avec les **TER en provenance de Rouen** :

ROUEN	16 58	Paris		Paris		Paris	17 55
Serquigny	I	I		I		I	19 02
Bernay	17 44	18 00		I		19 00	19 10
Lisieux	18 06	18 22		I		19 22	19 28
CAEN	18 30	18 48		18 58		19 48	20 00

La compatibilité avec l'exploitation de l'antenne Rouen - Dieppe

Aux abords du nœud ferroviaire rouennais, il faudra que les horaires des trains du service cadencé Paris – Le Havre soient compatibles, techniquement et commercialement, avec ceux des lignes affluentes.

Les plus fortes contraintes s'exercent à propos de l'insertion des trains de la ligne Rouen – Dieppe, et proviennent principalement :

- des effets de la voie unique entre Clères et Dieppe;
- des exigences de sécurité sur la bifurcation de Malaunay;
- de la nécessité d'optimiser les correspondances en gare de Rouen.

Au vu de leurs temps de parcours, les TER intervalles Rouen – Dieppe ne peuvent se croiser qu'en gare d'Auffay, à 14 minutes de Dieppe. Pour que les correspondances soient correctement assurées à Rouen, il faut donc que les trains GL se croisent au même moment à Bréauté. D'où les calages suivants :

PARIS	15 30		16 30	
ROUEN	16 38		17 38	
ROUEN	I	16 45	I	17 45
Auffay	I	17 14	I	18 14
DIEPPE	I	17 28	I	18 28
ROUEN	16 40		17 40	
Bréauté	17 14		18 14	
LE HAVRE	17 30		18 30	

Toutes ces circulations sembleraient donc compatibles entre elles.



LE HAVRE		17 00		18 00
Bréauté		17 15		18 15
ROUEN		17 50		18 50
DIEPPE	17 00	I	18 00	I
Auffay	17 14	I	18 14	I
ROUEN	17 42	I	18 42	I
ROUEN		17 52		18 52
PARIS		19 02		20 02

TER Dieppe – Rouen rejoignant la ligne principale sur la bifurcation de Malaunay.

... dont il ne résulterait que d'heureuses conséquences :

- 1 : les trains GL Paris – Le Havre se croiseraient ainsi nécessairement sur la bifurcation de Malaunay (à la minute 45 de chaque heure) : le site serait ainsi libéré pendant tout le reste du cycle ;
- 2 : aux heures de pointe, lors du cadencement à 30 minutes, les trains injectés en supplément croiseraient leurs homologues exactement sur la bifurcation de Tourville, d'où des gains de capacité ;
- 3 : les calages respectifs des horaires de l'aller et du retour induiraient des battements optimaux de 30 minutes aux terminus, permettant d'organiser des roulements sur cinq heures: cinq rames réversibles suffiraient donc à exploiter la ligne (hors renforts de pointes) ;
- 4 : le croisement des trains à Bréauté permettrait, aux heures creuses, en l'absence de TER Fécamp – Le Havre, d'établir des navettes Fécamp – Bréauté offrant ainsi une double correspondance.

La compatibilité avec l'exploitation de la ligne Rouen - Caen

Des difficultés pourraient survenir sur la bifurcation de Tourville. Vérifions que les horaires proposés nous en préservent :

- les trains GL passeraient aux minutes 00 et 30 ;
- le TER Caen – Rouen talonnerait à la minute 20 ;
- et le TER Rouen – Caen cisaillerait la voie 1 à la minute 10.



TER Rouen - Caen s'engageant sur le viaduc d'Oissel avant de couper la voie impaire sur la bifurcation de Tourville.

3.2 La faisabilité technique de la desserte périurbaine Yvetot – Barentin – Rouen - Elbeuf

Il s'agirait d'établir une desserte cadencée à la demi-heure empruntant les voies de la ligne principale de la bifurcation de Tourville à Yvetot, et la section urbaine de la ligne de Caen, jusqu'à Elbeuf Saint Aubin. Aux heures creuses, certains sillons ne seraient pas activés.

Examinons les conditions de la mise en œuvre d'une telle desserte, tant du point de vue des infrastructures que de celui de l'exploitation.

Une nécessaire adaptation des infrastructures

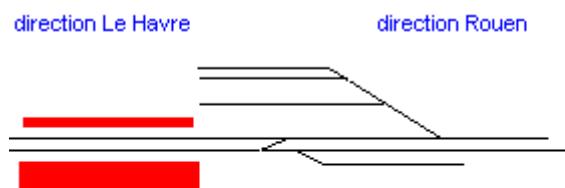
La desserte proposée ne pourrait pas fonctionner sans la réalisation de quelques travaux. Soucieux toutefois de permettre une mise en service avant 2010, nous proposons des mesures très légères et peu coûteuses: nous avons notamment renoncé à prôner une reconstruction prochaine de la gare de Barentin, qui aurait induit de longues procédures (DUP), et entraîné l'élaboration d'un échéancier beaucoup plus étendu.

Les seuls travaux indispensables concerteraient :

- l'aménagement des deux gares terminus ;
- l'électrification de la section Tourville – Elbeuf .

Tous ces aménagements seraient réalisés à l'intérieur du domaine RFF sur les emprises ferroviaires existantes : leur mise en œuvre serait donc possible sans recourir à des procédures administratives lourdes.

En gare d' Yvetot, à l'heure actuelle, les deux seules voies à quai sont les deux voies principales. Quelques voies latérales subsistent, mais elles ne sont pas, sous leur forme actuelle, utilisables pour le service des voyageurs.



Lors de la venue d'un train effectuant son terminus en gare d'Yvetot, des manœuvres très lentes et très compliquées doivent être exécutées, qui d'ailleurs consomment beaucoup de capacité de ligne :

- le TER Rouen – Yvetot est reçu sur la voie 1 ;
- il stationne (voie 1) pendant un certain temps ;
- il s'engage ensuite à contre-sens sur la bretelle ;
- il refoule ensuite pour se mettre à quai (voie 2) ;
- il stationne enfin sur la voie 2 jusqu'à son départ.

La lourdeur de ces procédures, et le risque de déstabiliser l'ensemble du cadencement Paris – Le Havre dès le moindre retard, appellent l'élaboration d'un plan de voies plus moderne et plus fonctionnel.

D'où notre proposition, en prévision de la desserte périurbaine cadencée, consistant à dévier tous les trains effectuant leur terminus sur une voie spécifiquement dédiée à cet usage: la voie 4.



*Corail Paris – Le Havre
entrant en gare d' Yvetot :
remarquer à droite la voie 4.*



*Autorail Rouen – Yvetot
parvenu à son terminus,
stationnant sur voie 1,
et se préparant à manœuvrer.*



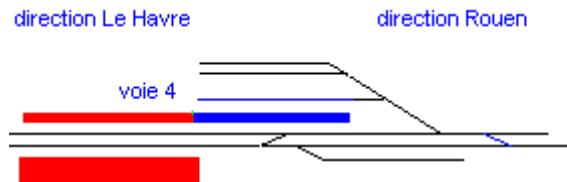
*La voie 4, après réhabilitation,
formerait un excellent terminus
pour les TER périurbains.*



*Au sud de Clermont Ferrand,
Issoire, terminus TER périurbain,
équivalent à Yvetot : mais une voie
y a été spécialement aménagée ...*

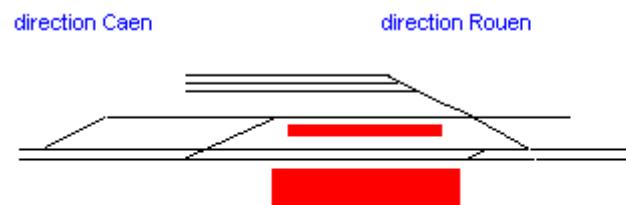
Il en résulterait la nécessité d'effectuer les aménagements suivants (représentés en bleu sur le croquis) :

- rectification et électrification de la voie 4 ;
- pose d'une bretelle voie 1 => voie 2 en avant-gare ;
- prolongement du quai pair de sorte à équiper la voie 4.



Le plan de voies de la gare d'Elbeuf Saint Aubin gagnerait également à être revu, afin de faciliter les manœuvres et de fiabiliser le service.

Dans la configuration actuelle, les navettes Rouen - Elbeuf sont reçues sur la voie attenante au BV, puis manœuvrées sur la voie spéciale moyennant un cisaillement de la voie impaire, l'aiguille, pourtant éloignée des bureaux, étant à chaque fois actionnée à pied d'œuvre...



La gare d'Elbeuf Saint Aubin, vue en arrivant de Rouen.

Dans la perspective de la mise en place de la desserte cadencée, pérenniser de tels archaïsmes ne serait pas concevable : le moindre retard d'un train en provenance de Caen aurait des effets désastreux. D'où la proposition suivante, supprimant les cisaillements de voies :



La voie impaire (sens Caen - Rouen) serait déviée sur la voie spéciale, la longueur de la plate-forme permettant, en provenance de Serquigny, d'aménager une courbure très adoucie. La sortie de gare serait un peu plus rude, mais cela ne poserait pas de problème dans la mesure où l'arrêt général serait imposé.

La voie centrale deviendrait donc la tête de ligne périurbaine, mais il resterait souhaitable de recevoir les navettes sur voie 2 (voie du BV) afin de sécuriser la descente des voyageurs (la course à l'autobus).

Un AGC Rouen – Caen à l'arrêt sur voie principale, tandis qu'un 73500 affecté aux dessertes périurbaines attend sur la voie spéciale l'heure de son départ pour Rouen.

Dernier chantier à entreprendre, l'électrification entre Oissel et Elbeuf est une condition incontournable de la faisabilité technique du projet: une exploitation par autorails serait trop lente et ne permettrait pas l'insertion des TER urbains dans le graphique de la ligne principale.

Le coût modéré de l'opération (~10 M €, pour 2 x 8 km de caténaires) permettrait d'en envisager le financement à très court terme.

Parmi tous les matériels roulants dont disposera la Région en 2010, seuls les ZGC seront d'ailleurs exploitables sur la desserte périurbaine compte-tenu des exigences propres à ce type de service :

- une capacité élevée ;
- l'aptitude à de fortes accélérations, donc la traction électrique ;
- de larges portes permettant l'entrée et la sortie rapide des usagers.

L'électrification complète de la ligne serait donc indispensable.

La circulation des trains

Il convient de s'assurer de la compatibilité des horaires proposés avec toutes les exigences relatives à la régularité et à la sécurité du service.

A Yvetot, le départ des TER périurbains serait donné cinq minutes après le passage des trains de Paris (05 / 35 de chaque heure).

Ils franchiraient donc la bifurcation de Malaunay aux minutes 25 / 55, dont les Rouen – Dieppe cisaillement la voie paire aux minutes 10 et 50 : certains pourraient dénoncer un problème de sécurité entre 50 et 55, mais il faut comprendre que, marquant un arrêt dans la nouvelle halte, les trains périurbains ne repartiraient pas avant l'ouverture du carré.

A Rouen RD, les TER périurbains seraient reçus aux minutes 07 et 37 sur les voies principales : il en résulterait un appréciable allègement de l'occupation des quatres voies latérales, permettant le développement de nouvelles liaisons, notamment en direction de Caen et de Dieppe. Afin toutefois d'éviter toute bousculade sur les deux quais principaux, la clientèle des grandes lignes se superposant aux usagers périurbains, les horaires des deux catégories de trains seraient fortement décalés, de sorte à former sur un cycle de 30 minutes une opposition de phase:

- les trains périurbains stationneraient aux minutes 07/08 et 37/38 ;
- les trains de Paris aux minutes 50/52 (et, éventuellement 20/22) .

De Sotteville à Oissel, les TER périurbains emprunteraient les lentes, se soustrayant alors à l'influence de la marche des autres trains.

La bifurcation de Tourville serait franchie à 24/54, 6 minutes avant la venue du parisien. En cas de retard le périurbain serait retenu à Oissel et s'engagerait derrière le rapide. Le battement de 20 minutes prévu au terminus elbeuvien lui permettrait néanmoins de repartir à l'heure.

L'arrivée à Elbeuf interviendrait 10 minutes avant le passage du train suivre (Rouen - Caen), le plan de voies proposé permettant d'évacuer à temps le TER périurbain sur le tiroir de manœuvre axial.

Dans l'autre sens, une marche rigoureusement symétrique serait suivie avec un départ d'Elbeuf à 25/55, un passage à Rouen à 22/52, toujours en opposition de phase avec les trains de Paris, et une arrivée à Yvetot à 25/55, cinq minutes avant le passage des trains CORAIL.



Bifurcation de Malaunay :
à cet endroit précis, le TER serait à l'arrêt le long du quai de la halte nouvelle, avant de s'engager sur les appareils de voie.



En gare de Rouen,
les TER périurbains seraient reçus
sur les deux voies principales.



Entre Rouen et Sotteville,
sur le tronçon le plus encombré...



Arrivée d'un TER Rouen – Elbeuf à Oissel par les voies lentes.
En cas de retard ou de perturbation le stockage de la rame est possible avant d'aborder la bifurcation.

3.3 La gestion de la voie unique sur la ligne Rouen - Dieppe

De Clères à Dieppe, la ligne est à voie unique. Les trains ne peuvent se croiser que dans les deux gares équipées d'une voie d'évitement : Auffay et Longueville sur Scie.

Cette configuration ajoute une contrainte supplémentaire à celles déjà évoquées précédemment : gestion de la bifurcation de Malaunay, accès à la gare de Rouen, optimisation des correspondances, etc... Comment résoudre le problème ?

Observons d'abord que, sur le tronçon à voie unique, tous les trains ne circulent pas à la même vitesse :

- les TER interurbains sont relativement rapides :
 - ¤ Dieppe – Auffay : 12 minutes
 - ¤ Auffay - Clères: 10 minutes
- les TER de maillage régional sont beaucoup plus lents :
 - ¤ Dieppe – Longueville : 12 minutes
 - ¤ Longueville - Auffay - Clères: 22 minutes

Rappelons-nous ensuite des contraintes commerciales pesant sur le calage des TER interurbains (correspondances à Rouen vers Paris) : ces trains doivent partir à la minute 00 de la gare de Dieppe.

Intégrons enfin la nécessité de faire circuler deux trains par heure lors des pointes du matin et du soir : un interurbain et un omnibus.

A partir de ces différents éléments, il semble possible de construire une grille fondée sur les principes suivants :

- calage de tous les départs à Dieppe aux minutes 00 et 30 ;
- calage de toutes les arrivées à Dieppe aux minutes 28 et 58 ;
- croisement des TER intervilles à Auffay à la minute 14 ;
- croisement des TER omnibus à Longueville à la minute 44 ;
- croisement entre TER intervilles et omnibus en gare de Clères.

La chance voudrait que les temps de parcours des deux types de trains leur permettent de se croiser exactement à l'entrée de la double voie. En effet, sur un cycle d'une heure, le trajet Clères – Dieppe dure :

- 24 minutes en mission interurbaine;
- 34 minutes en mission de maillage régional.

Voici un tableau présentant de façon plus synthétique cette suggestion (seules étant mentionnées les gares de croisement) :

Dieppe	16 00	16 30	17 00	17 30	18 00
Longueville	I	16 44	I	17 44	I
Auffay	16 14	16 52	17 14	17 52	18 14
Clères	16 24	17 06	17 24	18 06	18 24
Rouen	16 42	17 28	17 42	18 28	18 42

Rouen	16 02	16 45	17 02	17 45	18 02
Clères	16 24	17 04	17 24	18 04	18 24
Auffay	16 38	17 14	17 38	18 14	18 38
Longueville	16 44	I	17 44	I	18 44
Dieppe	16 58	17 28	17 58	18 28	18 58

De Rouen à Clères, les marches des interurbains pourraient paraître excessivement détendues : il s'agit là d'un choix délibéré, visant à accroître la robustesse de l'horaire : quatre minutes ont notamment été réservées avant de pénétrer sur la section à voie unique.

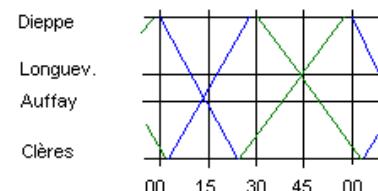


En Normandie, les voies uniques sont rares, et donc perçues comme très difficilement exploitables.

Dans le Massif Central, elles sont au contraire omniprésentes, et les TER fonctionnent correctement...

Croisement matinal à Bugeat, sur la ligne Ussel – Limoges.

Graphique de la section de ligne Clères – Dieppe :



3.4 La désaturation du nœud ferroviaire rouennais

Démontrons maintenant que les propositions de dessertes formulées sont compatibles avec les capacités des infrastructures existantes : exception faite d'un léger remaniement d'une voie en gare de Rouen, seules devraient être reconSIDérées les modalités d'exploitation.

Une légère adaptation de l 'infrastructure : la voie 10

Il existe en gare de Rouen un faisceau de trois voies inutilisées, jadis dédiées aux messageries. Deux de ces voies pourraient être déposées afin de construire un nouveau quai permettant la mise en exploitation de la voie restante. Cette voie en impasse, orientée vers l'est, suffirait à expédier ou recevoir la plupart des trains de la ligne de Picardie...

Son utilisation provoquerait une augmentation de 25 % de la capacité de stockage de la gare de Rouen RD (5 voies latérales au lieu de 4), et induirait ainsi une réduction significative des circulations parasites : marches W vers le dépôt de Sotteville, garages à Maromme...

Une révolution dans l'exploitation : la diamétralisation des dessertes

Actuellement, tous les TER effectuent leur terminus en gare de Rouen. Si nos propositions étaient adoptées, de nombreuses dessertes seraient diamétralisées, au premier rang desquelles les courses périurbaines :

Yvetot	16 05	16 35	17 05	17 35	18 05	18 35	19 05
Rouen	16 37	17 07	17 37	18 07	18 37	19 07	19 37
Rouen	16 38	17 08	17 38	18 08	18 38	19 08	19 38
Elbeuf	17 05	17 35	18 05	18 35	19 05	19 35	20 05

Elbeuf	15 55	16 25	16 55	17 25	17 55	18 25	18 55
Rouen	16 21	16 51	17 21	17 51	18 21	18 51	19 21
Rouen	16 22	16 52	17 22	17 52	18 22	18 52	19 22
Yvetot	16 55	17 25	17 55	18 25	18 55	19 25	19 55

D'où quotidiennement 36 stationnements supprimés en gare de Rouen et autant de créneaux libérés pour d'autres trains sur les voies 4 / 6 / 8, les TER périurbains étant reçus sur les voies principales.

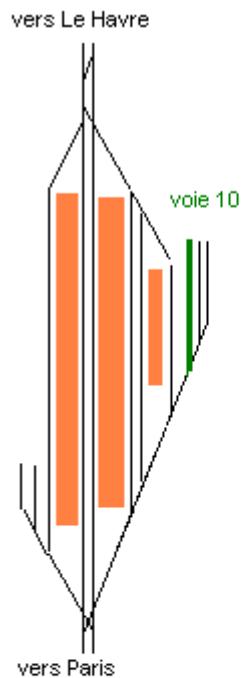
Le même principe, légèrement amendé, avec 13 à 16 minutes d'arrêt, nécessaires à l'optimisation des correspondances avec les trains GL, pourrait s'appliquer, aux heures de pointe, aux TER interurbains desservant les lignes de Caen et de Dieppe :

Dieppe	6 00	8 00		16 00	18 00		
Rouen	6 42	8 42		16 42	18 42		
Rouen	6 58	8 58		16 58	18 58		
Caen	8 30	10 30		18 30	20 30		

Caen	7 00		15 00	17 00	19 00		
Rouen	8 32		16 32	18 32	20 32		
Rouen	8 45		16 45	18 45	20 45		
Dieppe	9 28		17 28	19 28	21 28		

Les voies 3, 4 ou 6 seraient alors occupées pendant quelques minutes, mais bien moins longtemps que dans une configuration « terminus ». Plusieurs marches W vers Sotteville seraient en outre économisées.

La gare de Rouen



A droite, les voies 10 / 12 / 14 : la possibilité d'aménager une septième voie à quai.

La pratique des enchaînements

Afin de limiter encore le nombre de circulations W, susceptibles d'engorger le tronçon Rouen – Sotteville, dont l'actuelle saturation constitue le facteur dimensionnant contre lequel se heurte tout projet de développement des dessertes, nous suggérons une recherche systématique des opportunités d'enchaînement des missions TER, sans retour par le dépôt.

Ainsi, par exemple, la plupart des nouveaux trains qui pourraient circuler entre Dieppe et Rouen (les trains directs pour Caen exclus) effectueraient leur demi-tour en gare de Rouen (sur voie 4 ou voie 6) et repartiraient quelques minutes plus tard vers le littoral :

Dieppe	6 30	7 00	8 30	10 00	15 00	17 00	18 30
Rouen	7 28	7 42	9 28	10 42	15 42	17 42	19 28
Rouen	7 45	8 02	9 45	12 02	16 02	18 02	19 45
Dieppe	8 28	8 58	10 28	12 58	16 58	18 58	20 28

Parfois, d'autres types d'enchaînements pourraient être plus judicieux, notamment afin de limiter le nombre de cisaillements des voies 1 et 2 : l'omnibus partant de Dieppe à 16 h 30 et arrivant à Rouen à 17 h 28 pourrait, par exemple, repartir en assurant l'interurbain de 17 h 45, mais une alternative plus fluide se présente dans ce cas, consistant à :

- engager cette rame sur l'omnibus de Caen (départ 18 h 05) ;
- confier l'interurbain de Dieppe à un autorail en provenance de Val de Reuil, arrivé à Rouen à 17 h 28 sur la voie 3 ;
- éviter ainsi deux cisaillements des voies principales.

La rationalisation de l'usage des sillons

L'un des grands avantages du cadencement consiste en la possibilité d'éviter certaines redondances comme celles qui existent actuellement en très proche périphérie de Rouen, sous forme de dessertes omnibus, en aval des bifurcations de Tourville et de Malaunay.

Si nos propositions étaient adoptées, les gares de proche banlieue ne seraient plus desservies que par les TER périurbains :

- les TER de Mantes seraient directs jusqu'à Oissel ;
- les TER du Havre seraient directs jusqu'à Barentin ;
- les TER de Dieppe seraient directs au moins jusqu'à Malaunay.

La desserte locale, cadencée à 30 minutes, serait nettement améliorée, sans toutefois obstruer la voie de doublons improductifs.

Cette nouvelle organisation apporterait ainsi :

- aux usagers : des dessertes plus rapides ;
- à l'exploitant : une capacité de ligne accrue.

Le détournement d'une partie du trafic fret

La part de trafic de conteneurs générée par PORT 2000 et orientée vers l'est de la France pourra prochainement éviter le nœud rouennais en empruntant la voie Motteville – Buchy en cours de réhabilitation, puis les lignes transversales du nord-est, via Amiens et Reims.

Rappelons que dès 1998 notre association demandait la remise en état de l'axe Motteville – Buchy afin de décongestionner la gare de Rouen, et de libérer les sillons nécessaires au développement des TER…



L'environnement très contraint de la gare de Rouen exige un usage particulièrement économique des voies disponibles.



Entre Rouen et Sotteville, les tunnels et le viaduc d'Eauplet ne disposent que de deux voies. D'où la nécessité d'éviter de les encombrer de sillons inutiles.



Afin d'optimiser le graphique, les TER de maillage régional Le Havre – Rouen pourraient arriver à Rouen, aux minutes 12 ou 42, en utilisant des sillons intervilles Dieppe- Rouen restés inexploités.

3.5 La sécurité des circulations

Les entrées et sorties de la gare de Rouen RD

Les horaires proposés ont été établis en conservant des intervalles minimaux de quatre minutes entre deux circulations successives.

Les seuls trains dérogeant à cette règle seraient :

- les entrées / sorties des Rouen – Dieppe (minutes 42 et 45) ;
- la batterie de départs vers l'est, chaque soir, vers 18 heures, par simple talonnage, sans aucun cisaillement :
 - ¤ 17 h 52 : GL pour Paris (CORAIL, voie 1)
 - ¤ 17 h 55 : TER omnibus pour Caen (X 4900, voie 8)
 - ¤ 17 h 58 : TER de maillage pour Paris (V0 2N, voie 4)
 - ¤ 18 h 02 : TER intervalles pour Lille (Z 2N, voie 10)
 - ¤ 18 h 08 : TER périurbain pour Elbeuf (UM ZGC, voie 1).



En gare de Rouen , le plus souvent, des intervalles de quatre minutes seraient ménagés entre les trains.

La gestion des bifurcations

Trois bifurcations entourent la gare de Rouen :

- la première à Tourville (ligne de Caen)
- la deuxième à Darnétal (ligne de Lille)
- la troisième à Malaunay (ligne de Dieppe).

Aucune de ces bifurcations n'étant configurée en saut de mouton, plusieurs cas de cisaillement des voies principales seraient à examiner.

A Malaunay, les TER Rouen – Dieppe intercepteraient la voie paire, aux minutes 10 (pour les **omnibus**) et 50 (pour les **intervalles**), sans toutefois s'opposer au passage des trains circulant sur cette voie :

- les **trains GL** aborderaient le site aux minutes 15 et 45 ;
- les **TER du Havre** se présenteraient aux minutes 05 ou 35 ;
- les **TER périurbains** desserviraient la halte aux minutes 25 et 55.



A Malaunay, le TER intervalles Dieppe – Rouen s'engagerait sur la voie principale 8 minutes avant l'arrivée du train du Havre.

A Darnétal, les trains provenant de Serqueux couperaient la voie paire, aux minutes 15 (pour les **omnibus**) et 25 ou 28 (pour les **intervalles**), mais selon une fréquence si faible qu'il serait possible, au cas par cas, de leur libérer ponctuellement la voie, leurs horaires ne coïncidant jamais avec les passages des principaux trains du cadencement :

- les **trains GL** Le Havre – Paris passeraient à la minute 55 ;
- les **TER périurbains** aborderaient le site aux minutes 10 et 40.



Avant de talonner la même aiguille les périurbains Yvetot - Elbeuf seraient retenus dans la halte nouvelle, carré fermé, en cas de léger retard du Rouen-Dieppe.

A Tourville, les TER se dirigeant vers Elbeuf ou Caen intercepteraient la voie impaire à 24 / 54 pour les **périurbains** et 08 pour les **intervalles**, sans toutefois s'opposer au passage des trains Paris - Rouen :

- les **trains GL** du Havre passeraient aux minutes 00 et 30 ;
- les **TIR** et les **TER** se présenteraient aux minutes 17 ou 47.

Les quelques **trains de maillage** régional Rouen – Caen seraient tracés au coup par coup dans des sillons libres (6 h 19, 12 h 46 et 18 h 09).

La circulation des trains de même sens

Un examen attentif des tableaux horaires fournis en annexe montre que des espacements suffisants seraient dégagés entre les circulations.

Remarquons notamment :

- que, de Paris à Rouen, GL et TIR ne se rattraperont jamais ;
- que les voies lentes Vernon – Gaillon ne seraient pas utilisées ;
- que les périurbains arriveraient à Yvetot 5 minutes avant les GL ;
- que les **omnibus** Rouen – Dieppe dégageraient la bifurcation de Malaunay avant que le GL ne s'engage sur le tronc commun.
- qu'à Elbeuf, 10 minutes sépareraient intervalles et périurbains.



Les périurbains circulaient dans des sillons très démarqués de ceux des trains de grandes lignes.

3.6 La compatibilité avec la fluidité du trafic de fret

Garantir la bonne circulation des trains de fret est indispensable au développement économique et à la préservation de l'environnement.

Chacun connaît aujourd’hui les impacts écologiques des choix opérés au cours des dernières décennies quant au transport des marchandises : les pratiques du « flux tendu » et du « tout camion » font aujourd’hui peser de lourdes menaces sur l’avenir de notre planète.

Même si très peu de mesures concrètes ont à ce jour été appliquées, comme l’internalisation des coûts écologiques et sociaux du transport, une prise de conscience des enjeux environnementaux se développe : l’opinion publique exigera bientôt le recours aux modes non polluants que sont le chemin de fer et la voie d’eau.

Ces souhaitables évolutions ne devront cependant pas s’opposer au développement économique de notre région, notamment à la desserte des zones industrialo-portuaires de Rouen, Gravéchon et Le Havre, pour lesquelles les parts modales du ferroviaire et du fluvial devront donc très significativement augmenter.

Les milieux socio-économiques se seraient récemment inquiétés de l’impact d’une éventuelle multiplication des TER sur les opportunités de développement du fret ferroviaire nécessaires au projet Port 2000. Nous voudrions les rassurer: nos suggestions, si elles étaient adoptées, dégageraient 60 sillons de fret quotidiens entre Sotteville et Le Havre. D'où la possibilité de quasiment multiplier par deux le trafic actuel... Comment expliquer alors de tels gains de capacité ? Une fois encore, force est de reconnaître les avantages du concept de cadencement.

Entre Paris et Sotteville, le graphique que nous proposons serait moins encombré que la grille actuelle. En utilisant les voies lentes de Vernon il serait possible d’envisager 6 circulations par heure.

Au niveau de la gare de Rouen et de ses abords, il est évident que peu de sillons seraient disponibles lors des pointes du matin et du soir, mais telle est déjà la réalité actuelle: un à deux trains de fret par heure. En revanche, aux heures creuses, la desserte cadencée concentrerait les trains de voyageurs sur une période d'une vingtaine de minutes, libérant ainsi les voies pour le passage de très nombreux trains de fret sur la demi-heure restante (cf tableau ci-contre).

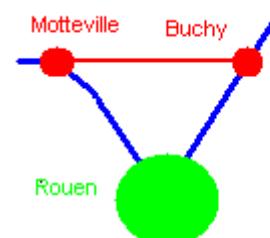
Sur le Pays de Caux un facteur limitant pourrait résulter de l’extension à Yvetot des dessertes périurbaines : les intervalles de 5 minutes notés entre l’arrivée ou le départ d’un TER périurbain et le passage d’un GL ne suffiraient pas, aux heures de pointe, à intercaler un train de fret. Cette difficulté pourrait cependant être résolue par un garage du train de fret sur les lentes de Motteville, entre les minutes 14 (avant le TER) et 28 (après le passage du CORAIL), et symétriquement au retour.

Rappelons enfin l’ouverture prochaine d’un nouveau débouché offert au trafic de conteneurs généré par Port 2000, grâce au rétablissement du contournement ferroviaire de Rouen, entre Motteville et Buchy. D'où la possibilité d'abonder encore la desserte fret du Port du Havre d'une vingtaine de trains supplémentaires...

10 h 02	FRET
10 h 07	FRET
10 h 12	FRET
10 h 17	FRET
10 h 22	Passage TER périurbain
10 h 28	Arrivée TIR Paris
10 h 32	Arrivée TER Caen
10 h 38	Passage CORAIL
10 h 47	FRET
10 h 52	FRET

L’abondance des sillons fret disponibles aux heures creuses : gare de Rouen, sens impair, dans la tranche 10 heures / 11 heures.

Le contournement ferroviaire de l’agglomération rouennaise pour le fret lié à PORT 2000



3.7 La compatibilité avec le matériel roulant disponible en 2010

Les délais relatifs aux procédures d'acquisition de matériel ferroviaire permettent, à quelques incertitudes près, de connaître la composition du parc disponible au terme de l'actuelle décennie.

Les principales évolutions attendues sont les suivantes :

- la venue de matériels libérés par la mise en service du TGV Est : rames CORAIL et locomotives BB 15 000;
- la mise en service de 26 à 29 automotrices TER de type ZGC ;
- la radiation de matériels anciens : X 4500, RRR, etc...

Ainsi transformé, le parc disponible serait-il suffisant, et bien adapté, à une éventuelle mise en œuvre de nos propositions ?

Examinons, sur chacun des créneaux d'exploitation commerciale, puis pour chacune des séries de matériel, l'adéquation du parc aux besoins.

Desserte cadencée Paris – Rouen – Le Havre

Les horaires cadencés proposés page 38 nécessiteraient, hors réserve, la mise en exploitation de 7 rames :

- 5 rames CORAIL réversibles pour le cadencement de base ;
- 2 rames complémentaires pour les renforts d'heures de pointe.

Les disponibilités en matériel CORAIL, accrues grâce au TGV Est, devraient permettre de dégager les matériels nécessaires.

Notons que les roulements relativement tendus liés au cadencement (deux heures de circulation, 30 minutes de battement, et ainsi de suite) nécessiteraient l'aptitude des rames utilisées à la réversibilité, donc :

- la disponibilité de 5 remorques pilotes (+ réserve) ;
- l'adaptation des BB 15000 à ce mode d'exploitation.

Ces contraintes ne seraient pas applicables aux deux rames de renfort, dont l'usage, limité à une seule rotation quotidienne pour chacune, pourrait se satisfaire d'une traction classique.

La très forte fréquentation du train quittant la Porte Océane à 6 h 30, et repartant de Paris, le soir, à 18 h 00, militerait cependant en faveur de l'affectation à ces horaires d'une rame à deux niveaux V 2N.

Les rames CORAIL et BB 15000 étant créditées d'une durée de vie résiduelle de 15 ans et le projet ELEONOR étant durablement ajourné, la pertinence d'un renouvellement global du matériel affecté à cet axe ne semble pas établie. En revanche, une rénovation analogue à celle récemment effectuée sur les rames dédiées au service AQUALYS (ligne Paris – Orléans – Blois – Tours) serait la bienvenue.



Les rames CORAIL rénovées, tractées par des locomotives 15000 libérées par la mise en service du TGV Est, pourraient être utilisées pendant une quinzaine d'années.

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

Sur la dizaine de rotations TIR semi-directes constituant cette relation, sept pourraient être assurées par un roulement croisé ne mettant en jeu que deux rames à grande capacité. Il s'agirait des trains suivants :

- Paris : 8 h 02, 9 h 02, 12 h 02, 14 h 32, 18 h 02, 19 h 32, 23 h 02.
- Rouen : 5 h 58, 6 h 28, 9 h 58, 12 h 28, 13 h 58, 17 h 28, 19 h 58.



Pour les TIR Paris – Rouen, la rénovation ou le remplacement des rames V02N serait nécessaire.

Les trois autres rotations, concentrées sur les seules heures de pointe, consommeraient trois autres rames effectuant un seul tour chacune :

- au départ de Paris : à 16 h 32, 17 h 02 et 17 h 32.
- et au départ de Rouen : à 5 h 28, 7 h 28 et 7 h 58.

D'où, au total, la nécessité d'affecter cinq rames à très grande capacité à cette desserte. La solution la plus simple consisterait à :

- confier aux V 2N le roulement de base (7 trains) ;
- affecter des V0 2N aux renforts d'heures de pointe.

Cette hypothèse serait réalisable dans la mesure où la Région dispose actuellement de trois rames V 2N, et de cinq rames V0 2N.

Il s'agirait cependant d'une exploitation maximaliste du parc :

- la troisième V 2N étant affectée à un train Paris – Le Havre ;
- les deux dernières V0 2N assurant les omnibus Paris – Rouen.

D'où la nécessité d'envisager d'affecter, au moins pour la réserve, une ou deux rames CORAIL à cette ligne, notamment dans l'hypothèse d'une utilisation différente des rames V0 2N.

La question se pose en outre de l'avenir des rames à deux niveaux : faut-il les rénover, ou les remplacer par de nouvelles automotrices plus confortables et plus performantes ?

Dans ce dernier cas, il faudrait envisager l'acquisition de 12 à 20 éléments TER2N à cinq caisses circulant en UM aux heures de pointe. La fourchette résulterait alors de :

- l'amplitude du renouvellement (VO 2N ou V0 2N + V 2N ?) ;
- la prise en compte ou non de la desserte de l'axe Paris – Evreux.



La desserte locale entre Mantes et Rouen

Dans le cadre de nos propositions, le recentrage du cabotage autour des dix rotations TIR semi-directes Paris – Rouen, très peu de TER subsisteraient sur la partie normande de la ligne :

- deux rotations Paris – Rouen, circulant le matin et le soir ;
- un train Mantes – Rouen d'heure de pointe, orienté sur Rouen ;
- deux navettes Rouen – Val de Reuil comblant des lacunes TIR.

Les deux omnibus Paris – Rouen seraient assurées par des V0 2N ou, dans l'hypothèse d'un renouvellement, par les rames de substitution.

Le Mantes – Rouen gagnerait à voir sa RRR défraîchie remplacée par une UM d'automotrices ZGC.

Les navettes Rouen – Val de Reuil seraient exploitées en optimisant les réutilisations de matériels : la rotation calée de 16 h 32 et 17 h 28 pourrait ainsi être enchaînée avec l'autorail à destination de Dieppe, quittant Rouen à 17 h 43...

Notons que les trains limités au parcours Paris – Mantes – Vernon ont été délibérément tenus à l'écart de cette réflexion : compte tenu de leur nature résolument francilienne, un seul kilomètre étant parcouru en Normandie, ces trains relèvent du réseau Transilien, et doivent donc être exploitées avec des rames de banlieue parisienne.

*Autorails 73500 :
jusqu'à présent,
les efforts de renouvellement
ont principalement porté
sur des matériels TER
de petite ou moyenne capacité :
autorails 73500, puis AGC.*



*La modernisation
de la desserte Paris – Rouen
nécessitera l'acquisition de rames
beaucoup plus capacitives.*

Les TER Rouen – Le Havre

Trois rames formées d'UM ZGC seraient nécessaires à la réalisation des dessertes proposées.

Trois éléments supplémentaires seraient nécessaires dans l'éventualité d'une réouverture de la ligne Bréauté - Notre Dame de Gravéchon, dont le potentiel de trafic semble justifier une exploitation par fer.

Les TER Rouen – Caen et Rouen - Dieppe

Les enchaînements proposés ne permettraient pas, quant au roulement des matériels, d'examiner ces deux lignes de façon dissociée.

Les missions directes Rouen – Dieppe seraient confiées aux XGC, selon un roulement de trois journées, pour quatre engins à l'effectif, comprenant aussi deux rotations interurbaines Rouen – Caen.

Tous les autres trains seraient assurés au moyen des autorails rénovés appartenant aux séries 4750 (4 unités) et 4900 (13 unités):

- deux convois seraient engagés sur les omnibus Rouen – Caen ;
- et cinq trains seraient utiles à l'exploitation de Rouen – Dieppe.

Plusieurs de ces trains écouleraient des trafics volumineux, notamment ceux circulant entre Rouen et Dieppe en heure de pointe :

- les trains partant de Dieppe à 6 h 30, 7 h 00 et 7 h 30 ;
- les trains partant de Rouen à 17 h 02, 17 h 45 et 18 h 02 .

Sur chacun de ces six trains, et sur les circulations établies en retour, le recours aux UM serait obligé : dix 4900 seraient donc nécessaires...

La desserte périurbaine Yvetot – Barentin – Rouen - Elbeuf

Le cadencement induirait des cycles de 150 minutes, nécessitant, aux heures de pointe, la circulation de 5 rames formées d'UM de ZGC : dix automotrices ZGC seraient donc engagées sur cette desserte.

La ligne du Nord

Si les Z 2N « TER Nord Pas de Calais » conservaient les intervalles, quatre éléments ZGC suffiraient à assurer la desserte locale.

Dans l'hypothèse (incertaine) du rétablissement d'une liaison directe entre Rouen et Le Tréport, il faudrait cependant libérer un autorail...

Globalement, le parc serait-il convenablement dimensionné ?

Si les omnibus de Paris et les intervalles de Lille conservaient leurs rames actuelles (V0 2N et TER 2N), les 26 ZGC commandées seraient assez nombreuses pour assurer les dessertes proposées.

En revanche, les 73500 étant très sollicitées sur la Pointe de Caux, et les UM se multipliant entre Rouen et Dieppe, des tensions pourraient apparaître sur le parc autorail : peut-être serait-il prudent de réservier quelques-unes des 4750 rénovées libérées par la Basse Normandie...

Roulement proposé pour les XGC 76500 :

Première journée :

CAEN : départ 7 h 00
DIEPPE : 9 h 28 / 16 h 00
CAEN : 18 h 30 / 19 h 00
DIEPPE : arrivée 21 h 28

Deuxième journée :

DIEPPE : départ 8 h 00
CAEN : 10 h 30 / 11 h 00
ROUEN : 12 h 32 / 14 h 58
CAEN : 16 h 30 / 17 h 00
DIEPPE : arrivée 19 h 28

Troisième journée :

DIEPPE : départ 6 h 00
CAEN : 8 h 30 / 9 h 00
ROUEN : 10 h 32 / 10 h 58
CAEN : 12 h 30 / 15 h 00
DIEPPE : 17 h 28 / 18 h 00
CAEN : arrivée 20 h 30

Ligne de Mantes	2
Ligne d' Amiens	4
Ligne du Havre	6
Desserte périurbaine	10
Total	22
Effectif commandé	26

Proposition de répartition des rames ZGC.

3.8 La faisabilité budgétaire de nos propositions : la modicité des investissements résiduels nécessaires.

Nous souhaiterions maintenant convaincre nos interlocuteurs, Collectivités locales ou acteurs socio-professionnels, que les mesures proposées dans le cadre de ce dossier sont financièrement accessibles et largement inscriptibles dans les tout prochains exercices budgétaires en vue d'une mise en application dès Décembre 2009.

L'infrastructure ferroviaire

La première mesure à financer, car la plus urgente à entreprendre, celle-ci s'avérant indispensable au bon fonctionnement du système, consisterait en l'électrification de la double voie Tourville – Elbeuf. Selon RFF, le coût de l'opération serait très modéré : environ 10 M€.

Corrélativement, il faudrait aménager les terminus périurbains :

- à Elbeuf Saint Aubin : adaptation du plan de voies ;
- à Yvetot : reprise de la voie 4 et des quais, pose d'une bretelle .

Le coût des travaux nécessaires à ces aménagements (cf pages 66 / 67) ne nous a pas encore été communiqué, mais tout laisse à penser que, si chacun s'interdisait toute surenchère, le devis en serait raisonnable.

La dernière transformation à réaliser concernerait la gare de Rouen : il s'agirait simplement, afin d'ouvrir la voie 10 au service voyageurs, de déposer les voies 12 et 14, puis d'édifier un quai court à leur place. D'où une opération de petite envergure, donc très peu coûteuse.

L'aménagement de stations nouvelles

Quatre nouvelles haltes devraient être créées à Cléon Les Feugrais, Tourville la Rivière, Rouen Fond du Val et Malaunay bifurcation, moyennant des investissements limités à quelques millions d'euros.

En effet, pour chacune de ces quatre nouvelles stations :

- aucun déplacement de voie ne serait nécessaire ;
- il suffirait de construire des quais et leurs accès :
 - ☒ deux passerelles à Malaunay, à partir du triangle central ;
 - ☒ des escaliers à partir de la voirie pour les autres stations.

Le seul ajustement technique indispensable serait le repositionnement en bout de quai des carrés protégeant la bifurcation de Malaunay.

Le matériel roulant

L'analyse présentée dans les pages précédentes montre que le parc existant, enrichi des 26 ZGC commandées et livrables avant 2009, suffirait à assurer les dessertes proposées, le renouvellement des rames à deux niveaux étant une option liée à l'amélioration du confort, mais ne présentant aucune urgence quant aux exigences de l'exploitation.

Les équipements commerciaux

Il s'agit d'objets liés au développement des pratiques intermodales : parkings relais, outils billétiques, centrale de mobilité, relevant de partenariat entre différentes collectivités et de financements croisés. Ce sujet sera abordé page 80 (< le coût de l'intermodalité >).

Au final, les investissements à la charge de la Région s'inscriraient dans une enveloppe de quelques dizaines de millions d'euros.



A Oissel, les TER en provenance de Val de Reuil utilisent la traction électrique (BB 16500 + RRR)...



mais ceux en provenance d'Elbeuf ne le peuvent pas (autorail 73500) : il ne manque que 8km de caténaire pour constituer un métro régional.



Gare de Clermont-La Rotonde

22 trains par jour dès avril 2004

La gare de Clermont-La Rotonde, vous permet d'accéder plus rapidement et plus facilement au cœur de la ville sur votre lieu d'études, de travail ou de résidence.



L'ouverture de haltes nouvelles se généralise dans toutes les villes, afin de faciliter aux usagers TER l'accès aux sites fondamentaux : CHU, Université, etc...

3.9 La faisabilité budgétaire de nos propositions : la maîtrise des coûts de fonctionnement du réseau.

Examinons maintenant l'évolution des coûts de fonctionnement qu'induirait la mise en œuvre des dessertes proposées.

Tous les chiffres présentés le seront en kilomètres, le coût réel final dépendant ensuite des critères de facturation établis par la SNCF, mais ceci est une autre histoire...

La desserte cadencée Paris – Rouen – Le Havre

La mise en place du cadencement induirait une très forte progression de l'offre (18 rotations quotidiennes au lieu de 12, soit + 50 %).

Parcours (km)	Offre actuelle		Proposition	
	Rotat.	km	Rotat.	Km
Paris Le Havre	228	12	5472	18

Sauf à s'enfermer dans la logique archaïque du forfait kilométrique, l'augmentation des coûts de fonctionnement serait certes importante, mais dans de moindres proportions, les méthodes d'exploitation proposées dégageant de très significatifs gains de productivité.

Il resterait à définir qui devrait supporter les surcoûts de l'opération. Statutairement, à la SNCF, la ligne relève désormais de l'activité TIR. Après quelques mois d'hésitation quant à la tutelle de ces dessertes, les arbitrages rendus par le Ministère en Septembre 2005 sont clairs : les TIR resteront intégrés au réseau national.

Il appartiendrait donc à l'Etat d'assumer toutes ses responsabilités. Comment l'en convaincre ?

En lui rappelant quelques chiffres mettant en évidence les retards accumulés par la ligne normande. Le tableau présenté page 5 montre la frugalité de l'offre rapide Paris – Rouen, en comparaison avec les fréquences pratiquées sur les autres grands axes du Bassin Parisien. En rapportant le nombre de trains rapides au poids démographique des agglomérations desservies, on obtient des chiffres bien plus éloquents: Un ratio de 37 trains Paris – Rouen par tranche de 100 000 habitants, très en deçà de la moyenne, établie à 62 trains pour 100 000 habitants.

Pour ramener notre ligne dans la moyenne, il faudrait éléver l'offre à : $14 \times 62 / 37 = 24$ trains rapides.

Or, dans le cadre de nos propositions, nous n'en demandons que 18. Donc nous nous gardons bien de toute surenchère...

Certains pourront objecter que nos calculs ne tiennent pas compte des 10 rotations Paris – Vernon – Gaillon – Val de Reuil – Oissel – Rouen qui, si on les intégrait au bilan, nous ramèneraient à la moyenne.

Cette observation n'est cependant pas recevable car dans cette optique il faudrait également comptabiliser les Paris – Etampes – Orléans ou les AQUALYS Paris – Tours desservant au passage Blois et Amboise. De ce jeu, notre ligne normande sortirait encore un peu plus affaiblie...



Corail Le Havre – Rouen - Paris

Paris – Rouen	37
Paris – Amiens	70
Paris – Reims	55
Paris – Orléans	89
Paris – Tours St Pierre	58
MOYENNE	62

*Desserte du Bassin Parisien :
nombre de trains rapides
par tranche de 100 000 habitants.*

La desserte TIR Paris – Vernon – Val de Reuil - Rouen

Sur ce segment nos propositions portent sur une simple réorganisation réalisable à moyens constants.

Parcours (km)	Offre actuelle		Proposition	
	Rotat.	km	Rotat.	Km
Paris Rouen	140	10	2800	10
				2800

La desserte périurbaine rouennaise

Il s'agit de l'élément le plus coûteux de notre cahier de propositions, mais aussi de celui susceptible d'entrainer des retombées écologiques et sociales parmi les plus positives.

Sur la branche sud (Rouen – Elbeuf), peu de surcoûts interviendraient, la desserte actuelle étant déjà très étroffée (16 rotations quotidiennes).

A l'opposé, sur la section nord-ouest, entre Rouen, Barentin et Yvetot, d'abondants moyens supplémentaires devraient être mis en œuvre, compte tenu du très faible niveau de l'offre actuelle, après déduction des trains Rouen – Le Havre assurant une part de la desserte locale.

D'où, au final, la nécessité de multiplier par deux les kilométrages imputables à l'offre périurbaine :

Parcours (km)	Offre actuelle		Proposition	
	Rotat.	km	Rotat.	km
Yvetot Mottev	7	4,5	63	20
Mottev Rouen	31	6,5	403	20
Rouen Oissel	14	16	448	20
Oissel Elbeuf	9	17	306	20
TOTAL			1220	2440

L'effort à consentir serait certes important, mais devrait être mesuré à l'aune de ses effets prévisibles :

- une progression spectaculaire de l'usage du train ;
- la décongestion des entrées routières de l'agglomération ;
- des externalités positives remarquables sur le plan écologique.

Les autres dessertes TER

Sur certaines lignes, comme celles de Caen, de Dieppe et d'Amiens, des surcoûts interviendraient :

Parcours (km)	Offre actuelle		Proposition	
	Rotat.	km	Rotat.	Km
Rouen Bernay	83	7	1162	9
				1494

Parcours (km)	Offre actuelle		Proposition	
	Rotat.	km	Rotat.	Km
Rouen Dieppe	63	14,5	1827	18
				2268

Parcours (km)	Offre actuelle		Proposition	
	Rotat.	km	Rotat.	Km
Rouen Serqueux	48	7,5	720	9
				864

Dans la banlieue ouest de Toulouse, une desserte cadencée a été établie en 2004 :

Toulouse	16 25	16 55	17 25
Arènes	16 40	17 10	17 40
Colomiers	16 48	17 18	17 48
Pibrac	16 54	17 24	17 54
Léguevin	17 02	17 32	18 02
Isle Jourd.	17 14	17 44	18 14

La fréquentation des autorails TER a été multipliée par 2, 5 (+ 150 %).

D'où de nouveaux coûts, mais aussi des recettes supplémentaires et une décongestion des entrées de la ville...

Dans le cas de la ligne de Picardie, il faudrait éventuellement ajouter, si le principe en était finalement retenu, le coût de la mise en service de la liaison directe entre Rouen et Le Tréport (136 km).

En revanche, sur d'autres lignes (Paris – Rouen, Rouen – Le Havre), les dessertes proposées seraient plus sobres que les grilles actuelles.

Entre Paris et Rouen, les gains proviendraient de deux facteurs :

- la rationalisation de l'offre entre Vernon et Val de Reuil ;
- l'externalisation des dessertes cantonnées en amont de Vernon.

Sur le premier point, notre idée consiste à normaliser les missions TIR en généralisant l'arrêt des Paris – Rouen à Gaillon : d'où la possibilité de supprimer matin et soir les TER qui feraient alors double emploi.

Concernant le second point, rien ne justifie le maintien dans le réseau TER Haute Normandie des trains Paris – Vernon et Mantes – Vernon :

- ces trains ne parcourent qu'un seul kilomètre en Normandie ;
- 90 % de leur clientèle est francilienne: Mantes, Rosny, Bonnières.

Parcours (km)	Offre actuelle		Proposition	
	Rotat.	km	Rotat.	Km
Paris Mantes	57	6,5	741	2
Mantes Vernon	22	11,5	506	3
Vernon VDR	32	5	320	3
VDR Oissel	15	5	150	5
Oissel Rouen	14	3,5	98	5
TOTAL		1815		842

Des économies, moins spectaculaires, mais non négligeables, pourraient également être dégagées sur la ligne Rouen – Le Havre, consécutivement à l'instauration de la desserte cadencée :

Parcours (km)	Offre actuelle		Proposition	
	Rotat.	km	Rotat.	Km
Rouen LeHavre	88	6,5	1144	5
				880

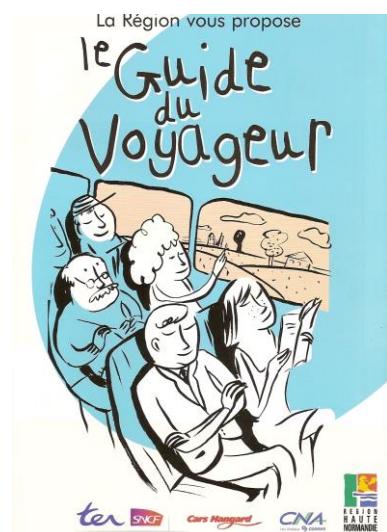
Bilan global TER (dessertes périurbaines incluses)

La très forte progression des kilomètres périurbains serait amortie par une relative stabilité du reste du réseau, les plus-values enregistrées sur certaines lignes étant compensées par des moins-values ailleurs.

Lignes	Offre actuelle	Offre proposée
Rouen – Vernon (Paris)	1815	842
Rouen – Le Havre	1144	880
Rouen – Dieppe	1827	2868
Rouen – Serqueux (Amiens)	720	864
Rouen – Bernay (Caen)	1162	1494
Desserte périurbaine	1220	2240
TOTAL	7888	8788

Globalement, les kilométrages TER quotidiennement parcourus sur les lignes de l'étoile ferroviaire rouennaise progresseraient de 12 %.

Au regard des effets attendus, l'effort demandé semble raisonnable.



Une dépense de fonctionnement qui serait très utile aux usagers : l'édition annuelle d'un guide intermodal regroupant les itinéraires et les horaires de tous les transports publics fonctionnant dans la région.

3.10 Les coûts de l' intermodalité

Les propositions que nous avons formulées en faveur du développement des pratiques intermodales induiraient, si elles étaient mises en application, des coûts spécifiques.

D'une part, des coûts d'investissement :

- construction de parkings aux abords des gares ;
- aménagements de quais dédiés aux bus de rabattement ;
- acquisition d'équipements billétiques intégrés intermodaux ;
- mise en place d'outils de communication : centrale de mobilité...

D'autre part, des coûts de fonctionnement :

- exploitation des autobus de rabattement ;
- financement des services de transport à la demande ;
- participation aux compensations de l'intégration tarifaire ;
- frais liés au développement de l'information délivrée aux usagers.

Les modalités de mise en œuvre des actions n'étant pas encore fixées, il serait très imprudent d'avancer le moindre chiffrage.

Et ce d'autant plus que des phasages seraient fortement envisageables: toutes les cours de gares ne seraient pas réhabilitées en même temps...

Nous souhaiterions, cependant, inviter chacun à justement relativiser le poids réel de ces nouvelles charges dans le budget des Collectivités.

D'abord parce que l'effort serait partagé entre de nombreux acteurs. Contrairement au coût des TER, à la charge exclusive de la Région, les équipements intermodaux pourraient bénéficier de contributions financières élargies, variées et croisées :

- des cofinancements pour les investissements : un parking de gare pourrait être soutenu par une commune ou une intercommunalité ;
- des partages de compétences pour les coûts de fonctionnement : prise en charge des minibus de rabattement par le Département, gestion des transports à la demande par les Pays, etc...

Ensuite parce qu'il ne faudrait pas mésestimer les retombées positives du succès de la globalité du dispositif : la qualité et la continuité de la chaîne intermodale constituerait le principal levier de la progression de l'usage des transports en commun et de la maîtrise du trafic routier.

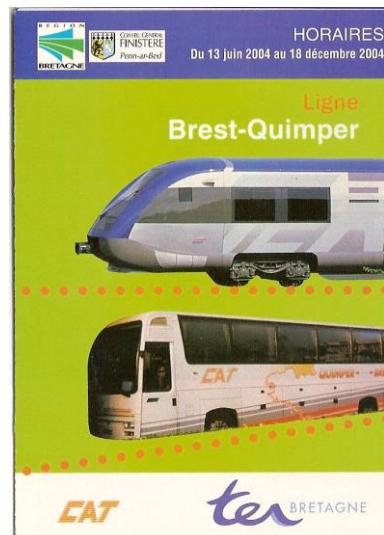
D'où, à moyen terme, pour les Collectivités concernées :

- une réduction du poids des subventions d'équilibre ;
- une désinflation des investissements d'extension des voiries ;
- un bilan environnemental positif, dans un cadre de vie valorisé.

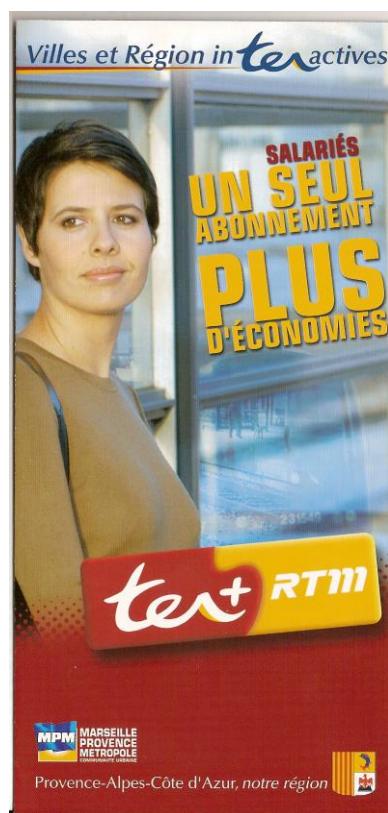
En clair, si la fréquentation des TER périurbains venait à doubler :

- leur déficit d'exploitation serait moindre ;
- la croissance du trafic automobile serait enfin maîtrisée ;
- l'urgence d'élargir les routes perdrat alors toute évidence ;
- la pollution de l'air diminuerait, le paysage urbain embellirait.

Enfin car il faut comprendre les enjeux et la dynamique du projet : notre Pays s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre, sans vraiment s'en donner tous les moyens. Afin d'y parvenir, réduire le trafic routier autour des villes est aujourd'hui la priorité absolue. Cette cause majeure justifie que chacun y apporte sa contribution.



*Une initiative peu coûteuse,
mais très utile aux usagers :
la Région Bretagne et
le Conseil Général du Finistère
ont groupé sur un même document
les horaires des trains régionaux
et ceux des bus départementaux.*



*Une initiative plus coûteuse :
autour de Marseille,
un abonnement combiné
TER + transports urbains RTM
offre aux salariés des tarifs très
avantageux (56 % de réduction).*

En conclusion ...

Cette réflexion est partie d'un constat selon lequel, malgré les louables efforts réalisés, depuis quelques années, par les Collectivités locales, les transports publics impliqués dans la desserte des environs de l'agglomération rouennaise n'avaient pas encore atteint :

- un niveau de développement et de qualité susceptible de répondre valablement aux attentes de l'ensemble des usagers ;
- un niveau d'efficacité permettant d'en faire une alternative crédible à l'usage hégémonique de l'automobile.

Nous avons notamment dénoncé :

- l'insuffisant développement des dessertes périurbaines ;
- le manque de cohérence et de continuité entre les réseaux ;
- l'anachronisme de l'exploitation de la ligne Paris – Le Havre ;
- la lenteur et la faible fréquence de certaines liaisons intervilles .

Soucieux de donner à notre démarche un caractère résolument positif, nous avons ensuite décliné une série de propositions, en prenant soin de vérifier leur faisabilité technique et budgétaire.

S'il fallait n'en retenir que quatre mots clés, nous choisirions :

Cadencement *Un train toutes les heures de Paris au Havre*

Intervilles *Des TER plus rapides et plus fréquents*

Périurbain *Un chemin de fer d'agglomération*

Intermodalité *Plus de cohérence entre tous les réseaux*

Avant de refermer ce dossier, et afin d'éviter tout fâcheux malentendu, nous souhaiterions apporter deux précisions importantes.

La première tient à l'humilité de notre démarche: même si ce dossier contient des éléments très techniques, ou si parfois le propos jargonne, nous nous refusons à adopter une posture de « donneurs de leçons », ni à l'encontre des élus, ni à l'encontre des techniciens en charge des dossiers, dont les compétences outrepassent à l'évidence les nôtres. Chacun doit simplement , à sa juste place , apporter sa contribution, si modeste soit-elle, à la réflexion collective.

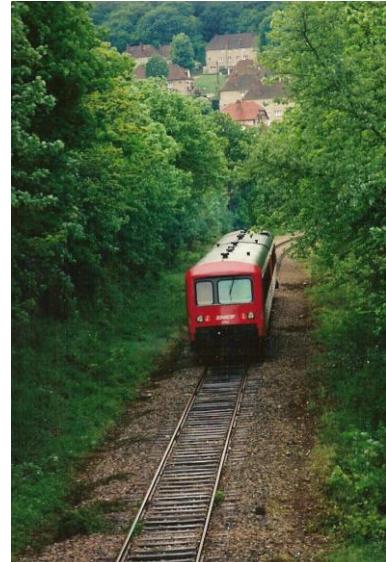
La seconde tient au positionnement de nos propositions par rapport aux études et aux grands projets en cours d'élaboration : tram-train, nouvelle gare rouennaise, etc...

En aucun cas, notre démarche ne se porte en opposition à ces projets. Nos réflexions s'inscrivent simplement dans des échéances différentes et plus rapprochées. Leur objectif consiste à faire valoir la nécessité et la faisabilité d'un premier palier de progression, fixé à l'horizon 2010, et dont pourrait bénéficier une génération entière de nos concitoyens.

En espérant avoir fait œuvre utile en ce sens...

Alain VIGNALE
FNAUT Haute Normandie

Bernard CHAMPEAUX
CPTC



*Une vision de long terme :
La réouverture de la ligne oubliée
Rouen rive gauche – Elbeuf ville
par Grand Couronne ,
en liaison avec la mise en service
de la nouvelle gare de Rouen ,
dans le quartier Saint Sever ,
au débouché de cette ligne ,
momentanément inexploitée .*