



NORMANDIE

Un projet de cadencement du réseau ferroviaire régional





Le réseau ferroviaire régional de la Normandie



Le train 3420 Granville - Paris-Montparnasse (rame REGIOLIS 84500) entre en gare de Villedieu-les-Poêles.

Sommaire

Introduction	5
Première partie : les éléments de contexte, les mobilités en Normandie	7
1.1 Les flux de déplacements en Normandie	8
• Les flux contraints domicile – travail	8
• Les déplacements tous motifs	9
1.2 La Normandie : une forte motorisation des ménages, et une faible part modale du transport ferroviaire	10
1.3 La Normandie : une faible part modale du train sur les relations vers Paris	11
• Sur les relations avec l’Île-de-France	12
• Sur les relations avec les autres régions	12
1.4 La Normandie : un réseau ferroviaire peu circulé	13
1.5 Une offre mal construite, un cadencement inabouti, des correspondances défailtantes	14
• Un cadencement lacunaire sur les lignes principales	15
• Des sections de lignes ou des gares mal desservies	16
• Des correspondances mal coordonnées : un effet réseau inabouti	17
1.6 Bassin de Rouen : le déclin des dessertes périurbaines	20
1.7 En Normandie, une forte concurrence exercée par les autocars SLO	25
1.8 La Normandie : une région touristique, mais des flux touristiques qui échappent en grande partie au réseau TER	27
• La Baie du Mont-Saint-Michel	27
• La Vallée de la Seine	28
• Les Plages du Débarquement	28
1.9 La complexité tarifaire et la réservation obligatoire ne constituent-elles pas des freins à l’usage du train ?	29
1.10 Le TER Normandie : une faible fréquentation des dessertes intra-régionales, et des recettes commerciales insuffisantes	30
• L’offre	30
• Les coûts	31
• La fréquentation	32
• Les recettes commerciales	35
• La subvention régionale d’équilibre et le taux de couverture R / D	40
Deuxième partie : Notre projet de cadencement pour la Normandie	45
2.1 Les objectifs	46
2.2 Les calages horaires des trains au départ et à l’arrivée de Paris-Saint-Lazare	47
2.3 Propositions d’horaires pour l’axe Seine	48
• Paris - Le Havre : trains lourds	48
• Paris - Rouen : trains lourds	49
• Paris - Rouen : dessertes locales détaillées	51
• Rouen - Le Havre : dessertes locales détaillées	54
• Articulation des dessertes locales Rouen - Yvetot avec les liaisons vers Paris	56
• Continuité des déplacements intra-régionaux d’amont en aval de Rouen	57
2.4 Propositions d’horaires pour l’antenne Rouen - Dieppe	59
2.5 Propositions d’horaires pour la ligne du nord et ses ramifications	61
• Rouen - Amiens - Lille	61
• L’antenne Serqueux - Gisors	62
• La ligne de la vallée de la Bresle	62

2.6	Propositions d'horaires pour la radiale Paris - Caen - Cherbourg	63
2.7	Propositions d'horaires pour l'antenne de Deauville	65
2.8	Le renforcement de la desserte Paris - Evreux - Serquigny	66
2.9	Propositions d'horaires pour la radiale Paris - Granville	68
	• La desserte principale Paris - Argentan - Granville	68
	• La liaison Paris - Alençon	69
	• La liaison entre Paris et le Mont-Saint-Michel	70
2.10	Propositions d'horaires pour la dorsale Rouen - Caen - Rennes	71
	• La fonctionnalité de trait d'union : les liaisons à longue distance	71
	• La desserte de la section Rouen - Caen	72
	• La desserte de la section Caen - Saint-Lô - Coutances - Granville	73
	• La desserte de la section terminale Granville - Dol-de-Bretagne - Rennes	73
	• L'intégralité de la desserte de la ligne	75
2.11	La desserte du tronc commun aux axes Paris - Cherbourg et Rouen - Rennes	77
2.12	L'intégralité de l'offre déployée entre Caen et Cherbourg	79
2.13	La desserte routière express Le Havre - Caen	80
2.14	La transversale Caen - Tours	81
	• La desserte normande Caen - Argentan - Alençon	82
	• La continuité au-delà d'Alençon, en direction du Mans	83
	• Les correspondances vers Nantes et le littoral Atlantique	86
	• La continuité vers Tours	87
	• Les correspondances vers l'Aquitaine	89
	• Vue d'ensemble de l'offre déployée sur l'axe Caen - Tours	91
2.15	Les dessertes périurbaines	93
	• Propositions d'horaires pour le périurbain de Rouen	93
	• Propositions d'horaires pour le périurbain du Havre	102
	• Propositions d'horaires pour le périurbain de Caen	103
2.16	L'effet réseau	106
	• Les grands rendez-vous ferroviaires	106
	• L'optimisation des correspondances autour des noeuds de second rang	111
	• L'effet réseau à l'échelle de l'axe Rouen - Rennes	115
	• L'effet réseau à l'échelle de l'axe Caen - Tours	118
2.17	Une complémentarité accrue avec le réseau NOMAD-cars	120
	• Les correspondances sur le pôle multimodal d'Evreux	121
	• Les correspondances sur le pôle multimodal de Dieppe	122
	• Le désenclavement de Mortagne-au-Perche	123
2.18	L'adaptation de l'offre aux usages touristiques	124
	• Mieux relier les grands sites touristiques normands à la capitale	126
	• Etendre cet objectif aux sites qui ne sont pas desservis par le train	126
	• Connecter les sites touristiques normands aux régions voisines	132
	• Connecter les sites touristiques normands aux villes normandes	133
	• Permettre les excursions à partir d'un lieu de villégiature	135
	• Faciliter les randonnées pédestres ou cyclotouristiques	136
	• Permettre la pratique d'un tourisme itinérant non motorisé	137
	• Concilier les usages touristiques avec la satisfaction des autres besoins de mobilité	138
	• Offrir davantage, afin d'encourager la pratique du tourisme ferroviaire	142
Troisième partie : la faisabilité de nos propositions		143
3.1	La faisabilité technique de nos propositions	144
	• La compatibilité de nos propositions avec le parc de matériel roulant disponible	144
	• La compatibilité de nos propositions avec les infrastructures existantes	146
	• La nécessité de reconsidérer les méthodes de maintenance du réseau	151
3.2	La faisabilité financière de nos propositions	151
Conclusion		153

Introduction

Les mobilités font partie de notre quotidien : trajets pour rejoindre son école, son université, son lieu de travail, pour les loisirs et les vacances, ou pour l'accès aux pôles de santé. A chaque fois, se pose la question du mode de transport le mieux adapté.

En outre, face aux enjeux du changement climatique, il nous est indispensable de réduire nos émissions de gaz à effet de serre pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Or, en France, le secteur des transports est responsable de 31 % des émissions de GES, dont un peu plus de la moitié (16 %) est produite par la voiture individuelle. Or, la Normandie est caractérisée par un usage de l'automobile supérieur à la moyenne nationale, tant pour les déplacements intra régionaux que pour les relations avec la région voisine d'Île-de-France.

Dans les aires urbaines ou dans les espaces ruraux, les solutions proposées ne seront pas les mêmes. La congestion de la circulation dans les grandes aires urbaines nécessite de repenser notre modèle de mobilités en développant l'usage des modes doux (marche, vélo) et des transports en commun aussi bien pour les déplacements domicile-travail et domicile-études que pour les déplacements privés-loisirs. Dans les territoires ruraux, le droit de chacun à la mobilité doit être également préservé et des offres adaptées doivent être développées.

Le transfert modal deviendra réellement possible dès lors que l'offre de transports publics constituera une alternative crédible. La desserte ferroviaire devra constituer la colonne vertébrale du système, avec des pôles d'échanges multimodaux (PEM) où s'articuleront trains, lignes routières régulières, transports à la demande (TAD), covoiturage, stationnement sécurisé des vélos, accès des piétons et, en ville, les transports collectifs urbains (TCU : tramways et bus).

Dans un contexte de concurrence entre territoires pour les implantations d'entreprises, l'amélioration des dessertes ferroviaires normandes serait, malgré l'absence de TGV, un atout évident pour attirer les investisseurs et favoriser ainsi le développement économique de la région : en effet, l'attractivité d'un territoire dépend en grande partie de l'efficacité de sa desserte.

De même, dans le champ touristique, alors que la population des grandes agglomérations urbaines est de moins en moins motorisée, dans un contexte concurrentiel où le choix d'une destination est de plus en plus lié à sa facilité d'accès et les possibilités de s'y déplacer, la Normandie gagnerait à développer une offre de transport efficace vers (et entre) ses différents sites touristiques. Il est en effet nécessaire d'amplifier la démarche portée par la Région autour de l'action « le Normandie sans ma voiture ».

Historiquement, le réseau normand s'est constitué par ses grandes radiales (Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg et Trouville-Deauville, Paris-Argentan-Granville) qui le structurent encore très fortement aujourd'hui. Toutes les autres relations intra-régionales n'ont été considérées que comme des appendices. L'offre qui a été construite ligne par ligne ne permet pas d'obtenir les avantages d'un réseau régional cohérent, ni en matière d'efficacité des correspondances, ni dans la perspective de se déplacer à l'intérieur de la région, même entre deux villes situées sur une même radiale mais mal reliées entre elles (exemples : d'Evreux à Caen, ou d'Evreux à Cherbourg).

Pourtant, toutes les enquêtes d'opinion récemment réalisées à l'échelle nationale, démontrent une envie croissante de l'usage du train, et elles identifient trois critères qui déterminent les conditions d'un report modal significatif de la voiture vers le train, qui sont, par ordre de priorité :

- l'abondance et la qualité de l'offre (fréquence, amplitude, confort, régularité) ;
- la facilité d'usage (conditions de commercialisation, réservation facultative, échange des billets, services en gare, qualité d'approche, dessertes terminales, multimodalité, emport des vélos...) ;
- le prix et la simplicité de la tarification (politique tarifaire attractive pour les usagers occasionnels et les voyageurs fréquents, animation commerciale, cartes de réduction, forfaits touristiques...).

A partir d'un diagnostic de nos atouts, mais aussi des faiblesses limitant le développement de l'usage du train en Normandie, la FNAUT Normandie a élaboré, pour l'ensemble de la période comprise entre la première phase d'ouverture à la concurrence (2027) et la mise en service de la première tranche du projet LNPN (2035, ou plus), un schéma de cadencement général, articulant les différentes lignes entre elles autour des nœuds de correspondances, afin de faciliter les déplacements intra-régionaux et de développer la mobilité inter-régionales avec les régions limitrophes.

L'idée générale qui sous-tend nos propositions est un cadencement minimum à l'heure sur les axes majeurs, et aux deux heures en dehors des périodes de pointes sur les autres axes.

Dans le cadre de nos propositions, nous avons apporté la même attention à la qualité des relations avec l'Ile-de-France qu'à l'amélioration des possibilités de se déplacer à l'intérieur de la Normandie, notamment en optimisant les correspondances entre les différentes lignes du réseau régional.

L'ouverture à la concurrence, dont le processus est engagé, constitue une opportunité pour créer **un choc d'offre**, indispensable pour augmenter la part modale du transport ferroviaire, tout en restant compatible avec les capacités financières de la Région. Mais, l'allotissement du réseau régional comporterait aussi potentiellement le risque, en l'absence d'une vision globale de nos mobilités, d'aboutir à un émiettement de l'offre et à un défaut de cohérence entre les différentes dessertes.

Nos propositions viseraient au contraire à consolider la cohésion de notre réseau, et constitueraient une étape de progression réalisable dès 2027, avec les infrastructures et le matériel alors disponibles. Leur mise en œuvre apporterait un indéniable saut qualitatif et quantitatif, tendant à nous rapprocher des meilleurs standards européens.

D'autres développements tels que la création de Services Express Métropolitains Régionaux (SERM), nécessitant à plus long terme des investissements importants, ne sont pas abordés dans cette étude. Ils feront spécifiquement l'objet de publications ultérieures.

A un moment charnière où les Français expriment une forte demande de train, la FNAUT Normandie attend que ses propositions soient prises en compte, pour obtenir un schéma de dessertes ferroviaires efficace dès l'ouverture à la concurrence en 2027. Cette première étape de construction d'un réseau ferroviaire coordonné devra être complétée par une connection efficace avec les dessertes routières, de sorte à obtenir un nouveau réseau régional « Nomad-trains + Nomad-cars » cohérent, attractif et conquérant, susceptible de constituer une alternative crédible au « tout automobile ».

1^{ère} partie

ELEMENTS DE CONTEXTE LES MOBILITES EN NORMANDIE



Une image qui appartient au passé (2005) :

L'affluence qui était autrefois quotidiennement observable en gare de Barentin.

De trop nombreux usagers ont été perdus par le train en quelques années (- 30 % depuis 2012), qu'il s'agit désormais de reconquérir, puis de fidéliser avec une offre plus abondante et plus attractive.

1.1 Les flux de déplacements en Normandie.

Les données disponibles proviennent des publications de l'INSEE (relations domicile-travail et domicile-études), des enquêtes de mobilités publiées par les collectivités territoriales, et d'études du CEREMA (1), pour l'ensemble de la Normandie, ou de l'AUCAME (2), pour les territoires de l'ouest de la région.

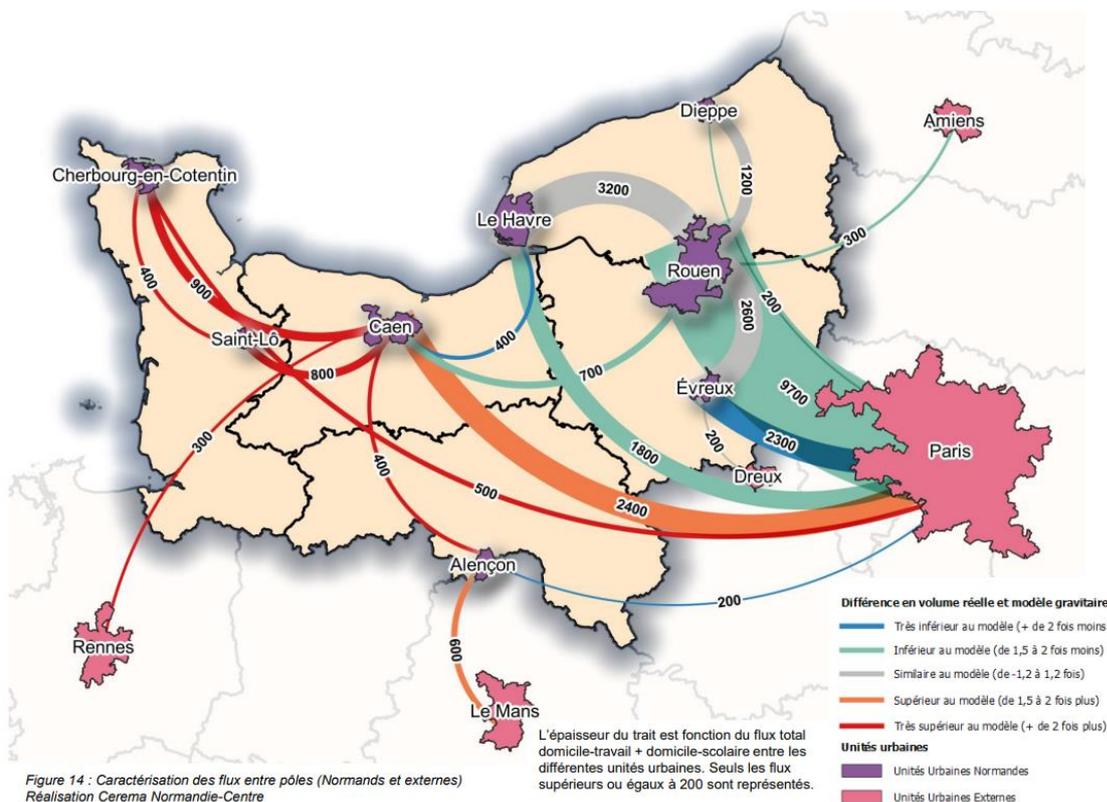
Ces diverses études permettent de dresser une image assez précise des grands flux de mobilité en Normandie.

D'une manière générale, les flux domicile-travail et domicile-études (dits flux contraints) sont les plus visibles car ils se traduisent par les « heures de pointe » tant sur les routes que dans les transports en commun dont l'offre est, ou devrait être, en principe, construite et dimensionnée pour y répondre. Cependant, ces flux ne constituent globalement que 30 % des mobilités. Les flux des mobilités dites privées pour approvisionnement, accompagnement, démarches, accès aux soins et loisirs bien que majoritaires, sont plus diffus et moins perceptibles. Les offres actuelles de transports publics n'y sont généralement pas adaptées, ni dans l'espace, ni dans le temps.

• Les flux contraints domicile-travail

Les données les plus précises sont fournies par le rapport ONDE (3) et les études du CEREMA (1). Elles concernent les flux domicile-travail et domicile-études (flux contraints).

La Normandie est caractérisée, en ce qui concerne la mobilité interurbaine, par l'importance des flux pendulaires vers la région Île-de-France qui sont dominants. Les flux intra régionaux les plus forts concernent Rouen-Le Havre, Rouen-Evreux mais d'autres relations sont importantes comme Dieppe-Rouen, Caen-Cherbourg, Caen-Saint-Lô et dans une moindre mesure Caen-Rouen, Caen-Alençon, Saint-Lô-Cherbourg, Caen-Le Havre.



- Les déplacements tous motifs



Figure 1 : Nombre de déplacements avec les pôles externes
Réalisation Cerema Normandie-Centre



Figure 15 : Nombre de déplacements des flux entre pôles normands
Réalisation Cerema Normandie-Centre

L'AUCAME publie des données sur les mobilités interurbaines (top 10) dans la partie ouest de la Normandie.

Relations interurbaines	Volume de déplacements
Caen-Bayeux	25 600
Caen-Dives-sur-Mer	16 200
Caen-Lisieux	9 000
Caen-Vire	8 900
Caen-Saint-Lô	6 500
Coutances-Saint-Lô	6 000
Dives-Lisieux	4 800
Avranches-Granville	3 900
Caen-Cherbourg	2 900
Caen-Flers	2 500

Seuls les flux de centre à centre, qui représentent environ la moitié des flux globaux, sont aisément captables par les transports en commun.

L'importance des flux en intra Normandie justifie le développement des dessertes intra régionales pour favoriser le report modal vers le train ou les lignes routières (Rouen<>Evreux, Caen<>Le Havre). Les déplacements entre Saint-Lô et Caen, Cherbourg et Caen justifient le passage à un cadencement à l'heure en journée. D'autant que ces cartes ne mentionnent que les déplacements interurbains, à l'exclusion de la mobilité générée par les localités intermédiaires (Caen-Rouen, Lisieux-Rouen, Bernay-Rouen, Brionne-Rouen, flux de cabotage intergares etc...). Là où le train n'existe pas, le développement de l'offre sur les lignes routières est une nécessité (Caen<>Vire en desserte express par exemple)

- (1) CEREMA : *Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement, établissement public relevant du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.*
- (2) AUCAME : *Agence d'Urbanisme de Caen Normandie Métropole*
- (3) ONDE : *Observatoire normand des déplacements Préfecture de Région DREAL*

1.2 La Normandie : une forte motorisation des ménages et une faible part modale du transport ferroviaire.

Les ménages normands sont fortement motorisés. Ces taux sont liés à la densité de population au km², la présence de grandes agglomérations et le dimensionnement de l'offre de transport en commun (train et lignes routières).

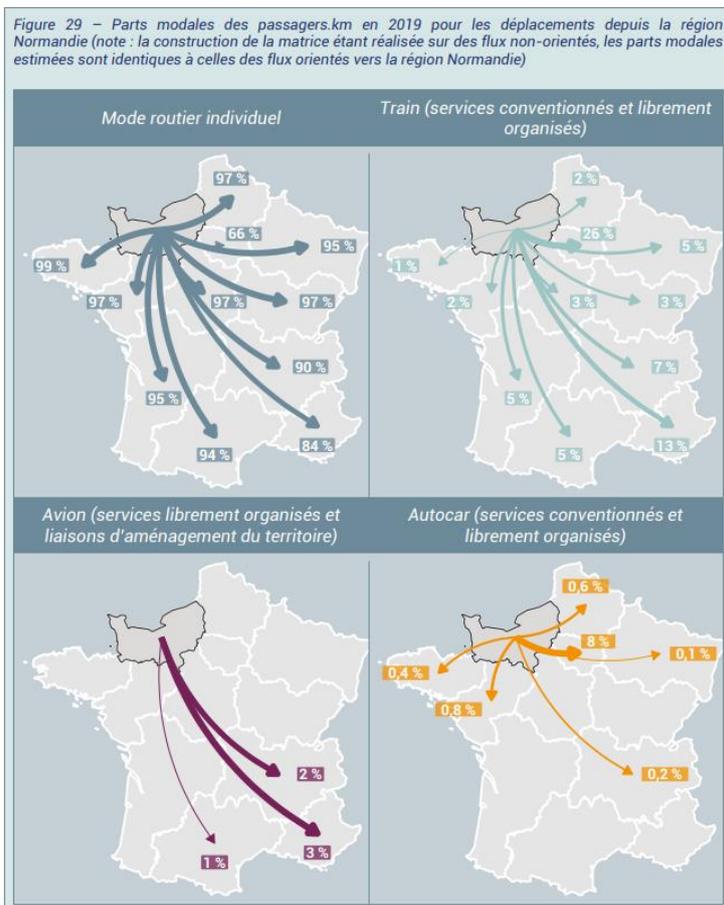
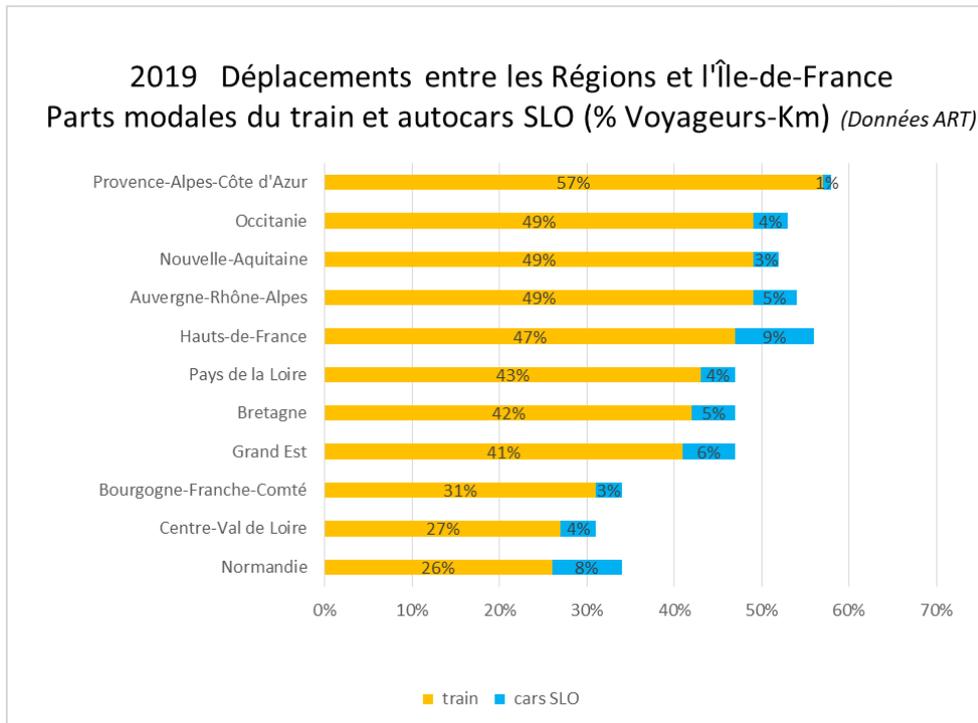
INSEE	2020	Taux de motorisation des ménages
Seine-Maritime		80,4 %
Calvados		85,4 %
Orne		86,7 %
Manche		88,5 %
Eure		88,7 %
Moyenne régionale Normandie		84,7 %

Le mode routier représente 89 % des flux pour les déplacements longue distance, le plus fort taux national partagé avec les régions Centre-Val de Loire et Bourgogne-Franche-Comté.

En Normandie, la part du transport ferroviaire pour les déplacements longues distances (>80 km) à origine/destination de la région est de 9 % seulement, le plus faible ratio des régions françaises, très loin de la moyenne nationale à 19 %.

Pour l'ouest de la Normandie, l'AUCAME indique une part modale des transports collectifs de 6 % pour les déplacements interurbains, tous motifs confondus (dont environ 2/3 par le train).

1.3 La Normandie : une trop faible part modale du train pour les relations avec l'Île-de-France et les autres régions.



Source Autorité de Régulation des Transports

- **Sur les relations avec l'Île-de-France**

Depuis la Normandie, la liaison avec l'Île-de-France est la seule pour laquelle l'usage des transports en commun est développé, avec une part modale du train de 26 % des voyageurs-km. Cela reflète une offre ferroviaire essentiellement construite sur les relations radiales avec Paris.

En outre, avec une part modale de 8 %, les autocars SLO ont capté près du quart de la fréquentation des transports en commun en tirant partie des faiblesses de l'offre ferroviaire (§1.7, page 24).

Cependant, avec seulement 26 % de part modale du train pour les relations avec l'Île-de-France, la Normandie obtient le plus faible ratio de toutes les régions limitrophes.

La concurrence de l'autoroute A13 est forte et l'absence de liaisons TGV n'est pas compensée par un haut niveau de fréquence du train.

Si le système a souffert d'une image relativement dégradée à cause de la vétusté des anciens trains Corail et d'une régularité très insuffisante, l'arrivée des nouveaux matériels et l'amélioration de la qualité de service devraient modifier les perspectives, **à condition que le niveau des fréquences compense l'absence de grande vitesse** et que les capacités soient suffisantes notamment en pointe. Or, les creux de dessertes qui subsistent encore en journée sont un réel frein au développement de la fréquentation.



- **Sur les relations avec les autres régions**

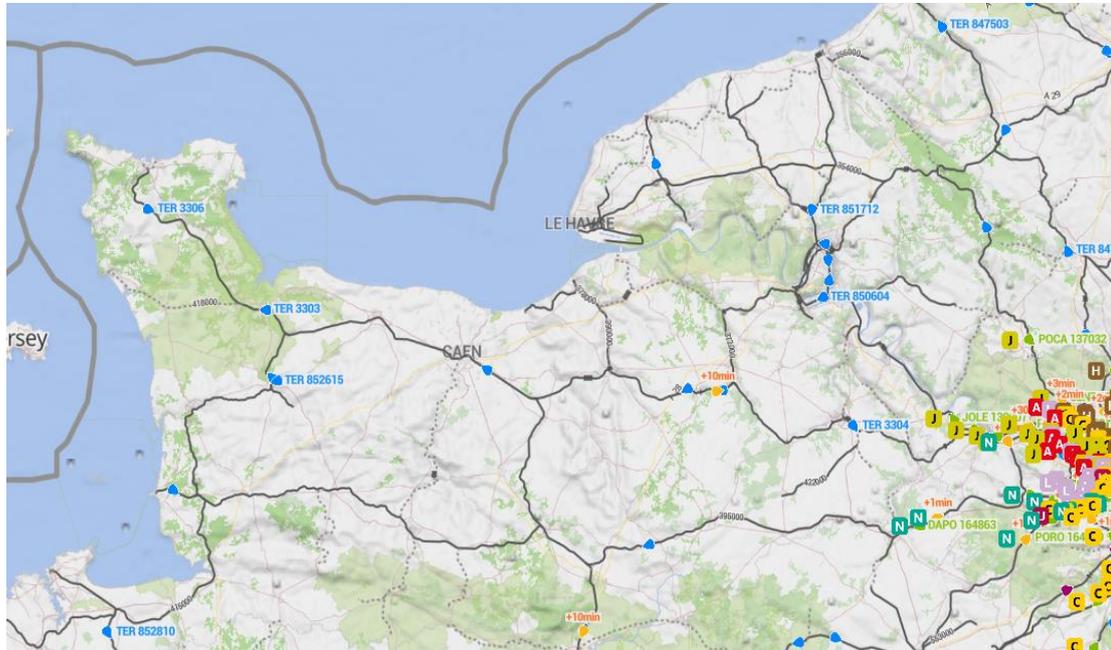
Pour les relations de la Normandie avec les autres régions limitrophes, la part modale du ferroviaire est très faible (1 % vers la Bretagne, 2 % vers Hauts-de-France et Pays de la Loire, 3 % vers Centre-Val de Loire). Ce résultat est à mettre en relation avec les insuffisances des dessertes de Rouen vers Amiens et Lille, de Caen vers Rennes, Le Mans et Tours. Pour ces axes, une amélioration des fréquences et une amélioration des correspondances serait le préalable au transfert modal de la voiture individuelle vers le train.

On peut noter l'impact du seul aller/retour TGV Le Havre-Rouen-Lyon-Marseille qui permet d'atteindre 7 % de part modale vers AURA et 13 % vers PACA.

1.4 La Normandie : un réseau ferroviaire peu circulé.

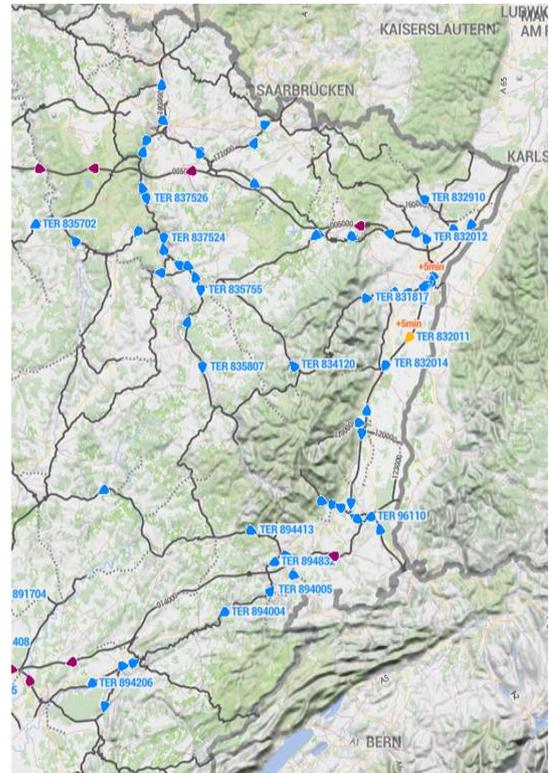
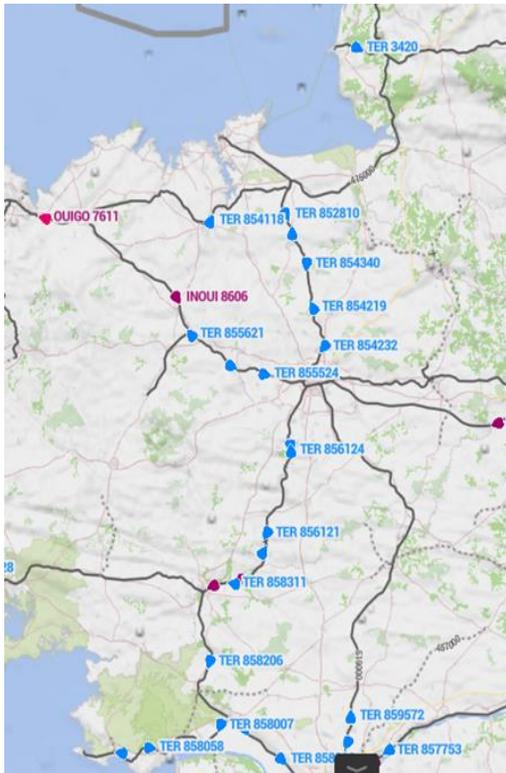
La faiblesse de l'offre normande en heure de pointe peut être visualisée sur le site carto.graou.fr

Une photographie de l'ensemble des trains qui circulent en Normandie à un instant donné suffit à mettre en évidence le très faible niveau d'utilisation de notre réseau.

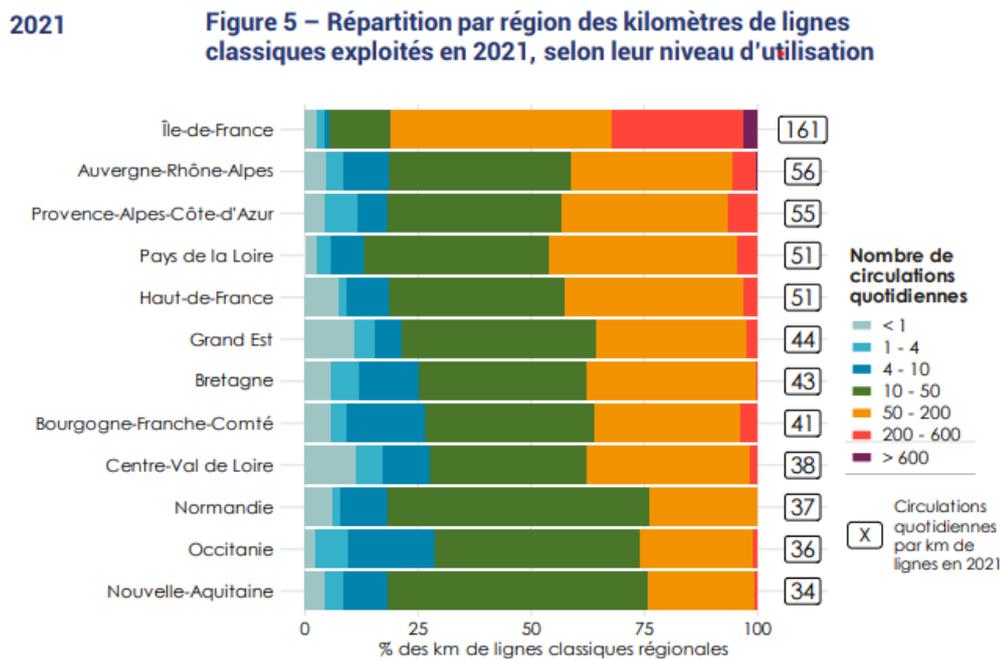


Source [carto.graou info](https://carto.graou.fr) Densité de circulation des trains lundi 11 mars 2024 à 9h00

A titre de comparaison, le même jour à la même heure, les circulations sont beaucoup plus nombreuses sur les réseaux des Régions Bretagne et Grand-Est.



Ce très faible développement de l'offre est confirmé par les données de l'ART quant au niveau d'utilisation des réseaux régionaux :



Note : les tronçons non exploités au cours de l'année sont exclus de la distribution présentée ici par région.
 Source : ART d'après SNCF Réseau

LE MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2021 ART

Le nombre de circulations quotidiennes par km de ligne est la résultante de dessertes peu fréquentes sur de nombreuses lignes du réseau normand.

L'offre est particulièrement faible sur certains axes (ex Granville-Rennes, Rouen-Amiens, Evreux-Serquigny, Serqueux-Gisors...) et le cadencement actuel laisse subsister des creux de desserte importants y compris sur les grandes radiales.

1.5 Une offre mal construite, un cadencement inabouti, des correspondances défailtantes

Le service actuellement déployé sur les lignes du TER Normandie n'est pas à la hauteur des attentes des usagers qui choisissent ainsi trop souvent l'usage de la voiture plutôt que celui du train.

A l'origine de cette désaffection, les principales insuffisances de l'offre actuelle portent sur :

- un cadencement lacunaire sur les lignes principales ;
- des fréquences faibles sur de nombreuses lignes du réseau ;
- une mauvaise coordination des lignes entre elles, et des correspondances non assurées ;
- une complexité tarifaire décourageante pour les non-initiés ;
- un contingentement du nombre de places offertes lors des pointes hebdomadaires, sous l'effet de la réservation obligatoire, ayant pour effet de détourner du train de nombreux usagers potentiels : concurrence de la voiture individuelle, du covoiturage et des cars SLO.

• Un cadencement lacunaire sur les lignes principales

La desserte actuelle des deux grandes radiales normandes n'est pas à la hauteur de leur statut, et présente de trop nombreuses lacunes.

⇒ Paris - Rouen - Le Havre

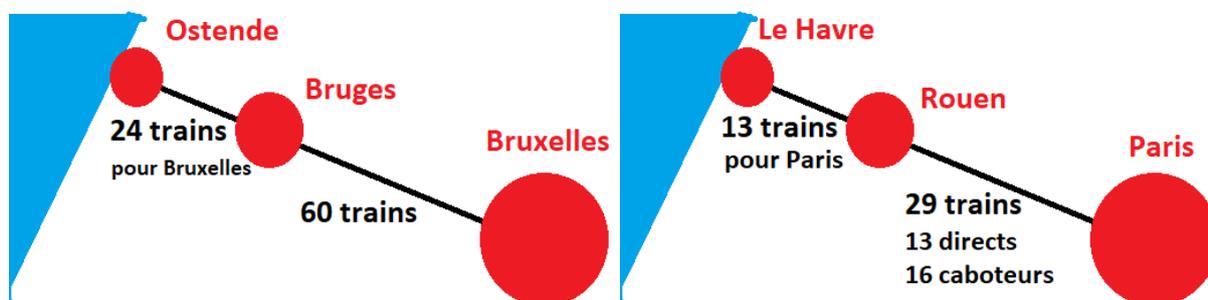
Sur l'axe Seine, le service se voudrait cadencé à l'heure, mais la grille est incomplète :

- de nombreuses lacunes de deux heures persistent en journée, tant sur les trains 3100 Paris - Le Havre que sur les trains caboteurs 13100 Paris - Vernon - Rouen ;
- une lacune de trois heures affecte la liaison Rouen - Vernon - Paris entre 13 h 12 et 16 h 12.

De telles insuffisances constituent une anomalie à l'échelle européenne : sur chacun des grands corridors comparables à l'axe Seine, l'usage consiste à déployer au moins une offre cadencée à l'heure, et le plus souvent cadencée à la demi-heure lors des pointes. Ainsi, par exemple :

- la transversale danoise (Copenhague - Odensee - Århus) est cadencée à l'heure ;
- la ligne de la vallée du Rhin, de Mannheim à Freiburg, est également cadencée à l'heure ;
- de même, sur les principales lignes allemandes, italiennes, autrichiennes, scandinaves...
- les fréquences atteignent même 30 minutes en journée sur les réseaux suisse, belge ou néerlandais et en France, sur la transversale alsacienne Strasbourg - Mulhouse - Bâle (36 trains par jour).

Une comparaison plus précise entre l'axe Seine et son équivalent belge (Bruxelles - Bruges - Ostende) dont les configurations géographiques sont analogues, met en évidence l'ampleur de notre retard : en dépit d'une démographie deux fois moindre, la ligne belge est desservie par des trains deux fois plus nombreux que son homologue normande :



⇒ Paris – Caen - Cherbourg

Les huit liaisons quotidiennes de Paris à Cherbourg échappent à toute logique de cadencement, la mixité entre les marches semi-directes et les autres rendant l'offre absolument illisible.

Les trains caboteurs Paris - Caen ne sont pas assez nombreux : des lacunes de quatre heures persistent, affectant lourdement les déplacements intra-régionaux entre Evreux et Caen.

En outre, la desserte est dégradée le vendredi sous l'effet de la réorientation de trop nombreux trains vers Deauville, au détriment de Caen.

⇒ Globalement

La mauvaise qualité de la desserte déployée sur les deux plus grandes radiales normandes porte préjudice aux usagers, mais **pénalise également notre territoire régional** sur le plan économique en affaiblissant son attractivité.

- **Des sections de lignes et des gares très mal desservies**

De trop nombreuses lignes normandes se caractérisent par des fréquences très faibles, creusant de très longues lacunes, pouvant atteindre trois à quatre heures, voire davantage.

L'exemple le plus marquant est la section terminale de la ligne Rouen - Caen - Rennes, qui dessert la gare de Pontorson - Mont-Saint-Michel, mais qui, en dépit de son très fort potentiel de clientèle, n'est quotidiennement desservie que par deux à trois trains dans chaque sens.

L'insuffisance des fréquences affecte également plusieurs lignes qui pourraient jouer un rôle beaucoup plus important si leurs dessertes étaient plus attractives :

- ⇒ Rouen - Amiens :
des lacunes de 4 à 5 heures en milieu d'après-midi.
- ⇒ Caen - Le Mans - Tours :
 - sens nord-sud : une lacune de 5 heures en matinée (aucun départ entre 7 h 46 et 12 h 50) ;
 - sens sud-nord : deux lacunes de 4 heures, l'une en matinée, l'autre l'après-midi.
- ⇒ Paris - Granville :
seulement cinq trains par jour en semaine dans chaque sens.

Elle concerne également des lignes à vocation plus locale :

- ⇒ Serqueux - Gisors :
seulement 4 passages par jour, aucun train entre 9 heures et 17 heures.
- ⇒ Le Havre - Fécamp :
6 passages par jour, avec deux lacunes de 4 heures le matin et l'après-midi.
- ⇒ Evreux - Serquigny :
3 à 4 trains par jour à Conches (6 000 habitants) et Beaumont-le-Roger (2 800 habitants).
 - une desserte exclusivement orientée sur les déplacements domicile-travail vers Paris : quelques trains très tôt le matin, et des retours le soir ;
 - un unique train pour Bernay et Caen très tôt le matin, et un retour le soir ;
 - l'impossibilité de venir travailler à Conches, ni de Paris / Evreux, ni de Lisieux / Bernay ;
 - aucune desserte en journée, entre 7 et 17 heures, ni aucune desserte le week-end, ce qui ne permet ni aux visiteurs, ni aux familles de commodément utiliser le train.Sous-desservie, la gare de Conches a perdu la moitié de sa fréquentation entre 2015 et 2022. L'inexistence d'une offre adaptée aux autres usages que la mobilité pendulaire domicile-travail éloigne du train la plus grande partie de ses usagers potentiels.

Il existe en outre, sur certaines sections pourtant intensément circulées, des gares qui desservent des bassins de population non négligeables, mais dont la desserte est très faible et déséquilibrée.

Exemple : la halte de Pont-de-l'Arche, desservant un bassin de 20 000 habitants :

- une desserte orientée vers Rouen et concentrée sur les heures de pointe ;
- aucune desserte matinale vers Vernon, Mantes et Paris, ni aucun retour le soir, contraignant les usagers domicile-travail à se reporter vers les gares voisines, dont les parkings saturent.

La fréquentation de cette gare est, à l'échelle régionale, la plus mauvaise au vu de son potentiel : 0,4 voyage par habitant ; il faut donc rompre avec cette spirale négative, et développer une offre complète et cohérente, et l'usage suivra, avec un fort report modal.

• **Des correspondances mal coordonnées : un effet réseau inabouti.**

Une observation attentive des horaires actuels laisse penser que l'offre a été élaborée ligne par ligne, sans vision d'ensemble du réseau. Dès lors, de trop nombreuses correspondances ne fonctionnent pas, et celles qui existent malgré tout semblent davantage tenir du hasard que d'une véritable construction. En voici quelques exemples :

Sur les différents tableaux qui suivent, les correspondances fonctionnelles figureront sur fond vert, celles qui sont mal ajustées seront en jaune, et les échecs de correspondance seront teintés en rouge.

⇒ **Paris – Dieppe via Rouen**

Paris		5 46	5 46	6 40	7 40	8 40	10 40	aucun	12 39	13 40	14 40		15 40	16 11	16 40	16 50	17 40	18 40	19 40
Rouen		7 20	7 20	8 00	9 02	10 04	12 04	train	14 04	14 59	16 04		17 05	17 47	18 05	18 31	19 10	20 09	21 12
Rouen	6 46	7 18	7 46	aucun	9 10	10 10	12 10	13 32	aucun	aucun	16 10	16 46	17 10	17 46	18 10	18 46	19 18	20 14	21 17
Dieppe	7 47	8 03	8 47	train	9 59	10 59	12 59	14 32	train	train	16 59	17 47	17 58	18 47	18 59	19 47	20 04	21 03	22 06

Dieppe	5 20	6 17	7 02	7 15	8 04	8 16	10 02	12 02	aucun	13 15	14 02	aucun	16 00	aucun	17 15	aucun	18 15	19 02	20 05
Rouen	6 04	7 15	7 51	8 20	8 50	9 16	10 50	12 50	train	14 14	14 50	train	16 50	train	18 16	train	19 16	19 49	20 49
Rouen	6 12	7 23	8 00	8 14	8 58	9 12	10 58	12 58	13 57	aucun	14 58	15 58	17 09	17 58	18 09	18 58	19 14	19 57	20 57
Paris	7 39	8 39	9 20	9 48	10 23	10 48	12 23	14 23	15 20	train	16 23	17 23	18 49	19 20	19 49	20 25	20 49	21 20	21 23

Les correspondances fonctionnent convenablement aux heures de pointe dans le sens dominant : en direction de Paris le matin, et au retour vers Dieppe le soir. En revanche, elles ne sont pas assurées en milieu de journée : aucune possibilité de rejoindre Dieppe au départ de Paris n'est offerte entre 10 h 40 et 14 h 40, ce qui rend impossible l'usage du train pour un déplacement de demi-journée.

Plus préoccupant encore, notamment en défaveur du développement économique de l'aire dieppoise, est la difficulté imposée aux collaborateurs d'entreprise provenant de Paris de rejoindre Dieppe en début de journée, et de retourner vers l'Île-de-France le soir :

- le train 3101, qui part de Paris à 6h40, et devrait permettre d'arriver à Dieppe avant 9 heures, si une correspondance existait à Rouen, est précisément dépourvu de cette correspondance ;
- en fin d'après-midi, aucun train au départ de Dieppe entre 14h02 et 19h02 ne donne de correspondance à Rouen avec un train direct à destination de Paris :
 - seul le départ de 16h02 donne une correspondance pour Paris, mais celle-ci est assurée par un train caboteur de la série 13100, allongeant la durée totale du voyage à 2h49, soit une vitesse moyenne de 72 km/h ;
 - les départs de 17h15 et 18h15 n'offrent aucune correspondance en gare de Rouen, les trains à destination de Paris partant 2 à 7 minutes avant l'arrivée du train de Dieppe ;
 - au total, sur ce créneau, il n'existe pas de train direct pour Paris lorsqu'il y a un train au départ de Dieppe (16h02), et il n'y a pas de départ de Dieppe (17 et 18 heures) lorsqu'il existe à Rouen un train direct pour Paris !

⇒ **Caen - Dieppe via Rouen**

Les correspondances fonctionnent bien dans le sens Caen → Rouen → Dieppe :

Caen	5 55	7 12	8 05	10 12	aucun	12 08	14 10	16 08	17 04	18 08	19 16
Rouen	7 35	8 55	9 52	11 51	train	13 55	15 54	17 52	18 43	19 47	20 5
Rouen	7 46	9 10	10 10	12 10	13 32	aucun	16 10	18 10	19 18	20 14	21 17
Dieppe	8 47	9 59	10 59	12 59	14 32	train	16 59	18 59	20 04	21 03	22 06
Durée	2 52	2 47	2 54	2 47			2 49	2 51	3 00	2 55	2 50

En revanche, elles fonctionnent très mal dans le sens inverse, puisque seulement deux possibilités attractives sont offertes au cours de la journée :

Dieppe		5 20	aucun	7 02	8 16	aucun	10 02	aucun	12 02	aucun	13 15	14 02	aucun	16 00	aucun	17 15	aucun	18 15
Rouen		6 04	train	7 51	9 16	train	10 50	train	12 50	train	14 14	14 50	train	16 50	train	18 16	train	19 16
Rouen	5 59	aucun	7 04	8 09	aucun	10 04	aucun	12 02	aucun	14 01	aucun	16 05	17 04	18 05	aucun	19 05	aucun	
Caen	7 39	train	8 43	9 53	train	11 46	train	13 48	train	15 43	train	17 48	18 47	19 48	train	20 48	train	
durée			3 23	2 51		3 30		3 46		3 41			3 46	2 47			3 33	

Cette réalité témoigne de l'absence de vision globale et de cohérence dans la construction des horaires des liaisons intrarégionales.

⇒ **Et, plus globalement : les correspondances des trains en provenance ou à destination de Caen en gare de Rouen.**

Les tableaux qui suivent mettent en évidence les nombreux dysfonctionnements affectant le nœud de correspondances de Rouen :

Départ de Caen	5 55	7 12	8 05	10 12	12 08	14 10	16 08	17 04	18 08	19 16
Arrivée à Rouen	7 35	8 55	9 52	11 51	13 55	15 54	17 52	18 43	19 47	20 56
Correspondance vers Yvetot										
Correspondance vers Dieppe										
Correspondance vers Amiens										
Correspondance vers Val-de-Reuil, Vernon										

Provenance de Vernon, Val-de-Reuil										
Provenance d'Amiens										
Provenance de Dieppe										
Provenance d'Yvetot										
Départ de Rouen	5 59	7 04	8 09	10 04	12 02	14 01	16 05	17 04	18 05	19 05
Arrivée à Caen	7 39	8 43	9 53	11 46	13 48	15 43	17 48	18 47	19 48	20 48

⇒ **Cherbourg - Rouen via Caen**

Les correspondances en gare de Caen fonctionnent correctement d'ouest en est :

circulation										Ve						
Cherbourg	5 49	6 18	6 46	7 20	8 54	10 48		12 48		14 43	15 20		16 47	17 39	18 20	19 17
Caen	6 58	7 29	7 56	8 31	10 04	11 58		13 58		15 53	16 31		17 57	18 50	19 31	20 27
Caen	5 55	7 12		8 05	10 12	12 08		14 10		16 07	17 04		18 08	19 16		
Rouen	7 35	8 55		9 52		11 51	13 55		15 54		17 52	18 42		19 47	20 56	

En revanche, les correspondances ne fonctionnent pas en journée dans le sens opposé, car les trains Rouen - Caen sont calés sur les heures paires, et les trains Paris - Cherbourg sur sur les heures impaires. D'où plus d'une heure d'attente à Caen, qui dégrade fortement la liaison entre ces deux pôles normands de très grande importance. Une fois de plus, cette carence illustre l'absence de vision globale du réseau régional, et apporte une explication à la faiblesse de sa fréquentation.

Rouen			5 59	7 04	8 09		10 04			12 02		14 01		16 05	17 04	18 05	19 05
Caen			7 39	8 43	9 53		11 46			13 48		15 43		17 48	18 47	19 48	20 48
Caen	5 55	6 53	8 27			10 46		12 34	12 56		14 56	16 26	16 58	17 56	19 05	20 05	21 09
Cherbourg	7 06	8 04	9 36			11 58		13 35	14 06		16 06	17 37	18 09	19 06	20 16	21 15	22 20

⇒ **Rouen - Le Tréport via Abancourt**

Si les horaires existants offrent quotidiennement trois opportunités, relativement bien réparties au cours de la journée, de se rendre de Rouen au Tréport, la mauvaise coordination des deux lignes ne permet, dans le sens opposé, aucune approche matinale rapide de la Métropole rouennaise, aucune correspondance ajustée n'étant établie en gare d'Abancourt (50 minutes d'attente de 6h44 à 7h34). Ce dysfonctionnement est particulièrement pénalisant pour la population de la Vallée de la Bresle qui, socialement défavorisée, aurait plus encore que d'autres besoin d'être désenclavée.

Le Tréport		5 56		sans train	9 54		12 31			15 25		sans train	17 51	sans train	sans train
Abancourt		6 44		sans train	10 42		13 20			16 14		sans train	18 39	sans train	sans train
Abancourt	6 28		7 34	8 48	11 00	12 50				sans train		18 00	19 00	20 03	21 00
Rouen	7 27		8 28	9 36	11 56	13 38				sans train		18 54	20 01	20 52	21 54

circulation																	Ve
Rouen		6 22	7 17		10 15	11 18	12 07			sans train	16 13	17 17	18 18	19 09		sans train	
Abancourt		7 13	8 07		11 06	12 07	13 00			sans train	17 04	18 08	19 07	20 03		sans train	
Abancourt	6 49		8 30		sans train	sans train	13 25			16 19	sans train	sans train	19 16	sans train		21 25	
Le Tréport	7 37		9 19		sans train	sans train	14 13			17 07	sans train	sans train	20 05	sans train		22 14	

⇒ Paris - Alençon

Les déplacements entre Paris et Alençon peuvent s'effectuer selon deux itinéraires :

- l'un via Le Mans : TGV Paris - Le Mans, puis TER Le Mans - Alençon ;
- l'autre via Surdon : train de la ligne Paris - Granville + TER Caen - Alençon.

▪ via Le Mans et le TGV

Cette possibilité, consistant à emprunter successivement un TGV Atlantique de Paris au Mans, puis un TER Aléop du Mans à Alençon, devrait permettre d'effectuer le voyage en deux heures, si les correspondances entre les trains étaient parfaitement ajustées. En réalité, la durée du parcours oscille entre 1 h 50 et 2 h 16, avec une valeur moyenne de 2 h 07.

Mais la principale insuffisance de l'offre actuellement déployée est d'une autre nature : elle procède de l'inexistence de toute possibilité de correspondance en dehors des pointes du matin et du soir :

- aucun départ de Paris vers Alençon entre 6 h 26 et 15 h 32 ;
- aucun départ d'Alençon à destination de Paris entre 8 h 21 et 16 h 24.

Il est donc impossible, suivant cet itinéraire, de se déplacer entre les deux villes en milieu de journée.

Paris			6 26	Aucun départ de Paris possible entre 6 h 26 et 15 h 32					15 32		16 32	17 08		18 32		
Le Mans			7 33	Aucune arrivée à Alençon possible entre 8 h 37 et 17 h 48					16 33		17 33	18 10		19 33		
Le Mans	6 45	7 26	7 43	8 26	12 25	12 43		16 36	16 53	17 33	17 54	18 26	19 01	19 50		
Alençon	7 36	7 56	8 37	8 56			13 00	13 37		17 16	17 48	18 13	18 48	19 13	20 44	
Alençon	6 24	6 41	7 24	7 47	8 21	9 01		12 41	14 08		15 59	16 24	17 24	18 02	18 24	19 02
Le Mans	7 16	7 34	8 16	8 38	9 16	9 37		13 34	14 44		16 34	17 16	18 16	18 34	19 16	19 34
Le Mans			7 48		8 48	9 26	Aucun départ d'Alençon possible entre 8 h 21 et 16 h 24				17 26			19 30	19 48	
Paris			8 48		9 48	10 25	Aucune arrivée à Paris possible entre 10 h 25 et 18 h 25				18 25			20 30	20 52	

▪ via Surdon et les trains desservant la ligne Paris - Granville

Cette alternative, consistant à emprunter successivement un TER desservant la ligne Paris - Granville de Paris à Surdon, puis un TER Caen - Le Mans de Surdon à Alençon, devrait permettre d'effectuer le voyage de manière presque aussi rapide qu'en utilisant le TGV (temps de parcours possible : 2 h 06), si toutefois les horaires des trains étaient convenablement coordonnés.

La réalité est hélas très différente : le plus souvent, lorsqu'un train se présente en gare de Surdon à partir de l'une des deux lignes, aucun autre convoi, susceptible d'occasionner une correspondance, ne circule à ce moment-là sur l'autre ligne : à de rares exceptions près, les délais d'attente sont donc excessivement longs, et la durée totale du voyage, dépassant parfois trois heures, devient dissuasive.

Au final, une seule correspondance bien ajustée est quotidiennement effective dans chaque sens, dont une, en début d'après-midi, dans des conditions très serrées (5 minutes de délai).

circulation													Ve				
Paris				7 32		9 45	10 54		sans	13 54			15 27	16 13	17 13	18 13	19 43
Surdon				9 14		11 34	12 32		train	15 33			17 02	18 06	19 06	20 11	21 38
Surdon	7 00	7 59	8 38	9 24		sans	sans		13 45	15 38			17 40	18 41	19 54	21 00	sans
Alençon	7 20	8 20	8 58	9 58		train	train		14 05	15 58			18 00	19 01	20 14	21 20	train
Alençon	8 52	sans	6 52	7 58	9 00	sans		13 02					17 22		18 16		19 15
Surdon	8 11	train	7 12	8 17	9 20	train		13 22					17 42		18 35		19 35
Surdon		6 21	7 23	sans	10 25	12 22			13 23				17 23		sans		20 23
Paris		8 16	9 17	train	12 05	14 15			15 06				19 15		train		22 06

Les cases vertes désignent les correspondances fonctionnelles.

Les cases orangées désignent des correspondances commercialisées, mais extrêmement distendues (30 à 60 minutes d'attente).

Les cases rouges indiquent des absences de correspondances ou des échecs de correspondances.

Les cases noires indiquent le passage sans arrêt d'un train en gare de Surdon.

Les cases bleues désignent une correspondance assurée par un autocar entre Surdon et Alençon.

Une recomposition cohérente des horaires des deux lignes serait la bienvenue, de sorte à établir, à de nombreuses reprises dans la journée, des correspondances immédiates en gare de Surdon. Les usagers disposeraient ainsi d'offres aussi rapides que celles fondées sur le TGV et moins coûteuses. La Région Normandie aurait aussi tout intérêt à agir dans cette direction, de sorte à renforcer la fréquentation des trains de la ligne Paris - Granville, et en abonder ainsi la recette d'exploitation.

1.6 Bassin de Rouen : le déclin de l'usage périurbain du train.

L'usage du train sur le créneau des déplacements de la vie quotidienne entre Rouen et sa périphérie est aujourd'hui **anormalement faible** et, ce qui encore plus préoccupant, **il régresse** sur plusieurs des lignes dont les potentiels de trafic sont les plus porteurs.

Etablir une quantification précise des flux ferroviaires périurbains est cependant un exercice difficile, dans la mesure où une part significative des usagers ayant effectivement des pratiques pendulaires provient de gares situées sur les franges extérieures de l'aire urbaine : Yvetot, Auffay, Serqueux. Calculer une part modale n'est pas plus simple, dans la mesure où le train est totalement absent de plusieurs des secteurs composant l'aire urbaine (les plateaux Est, la basse vallée de Seine,...).

Il serait donc plus pertinent d'examiner les résultats obtenus ligne par ligne, leurs évolutions récentes et les corrélations avec les niveaux d'offres déployés. A ce titre, un examen comparatif des chiffres de fréquentation des gares en 2019 et 2022 serait particulièrement éclairant :

Liste des 22 gares de périphérie impliquées dans la mobilité périurbaine	dist. (km)	Offre (trains par jour et par sens)				Fréquentation		
		2019	2020	2022	Evo19/22	2019	2022	Evolution
Maromme	6	24	21	21	-12,5 %	99 415	82 186	-17,3 %
Malaunay – Le Houlme	10	23	20	21	-8,6 %	90 023	74 523	-17,2 %
Barentin	18	23	21	21	-8,6 %	238 127	235 049	-1,3 %
Pavilly	20	23	21	21	-8,6 %	181 651	171 330	-5,7 %
Motteville	31	18	15	15	-16,7 %	89 599	63 184	-29,5 %
Yvetot (1)	38	33	34	34	+3,0 %	997 167	1 039 150	+4,2 %
Total ligne du Havre						1 695 982	1 665 422	-1,8 %
Montville	16	16	16	16	=	139 489	144 073	+3,3 %
Clères	22	16	16	16	=	138 604	142 937	+3,1 %
Saint-Victor-l'Abbaye	32	6	6	6	=	13 221	12 871	-2,6 %
Auffay	37	16	16	16	=	214 793	228 254	+6,3 %
Total ligne de Dieppe						506 107	528 135	+4,4 %
Morgny-la-Pommeraye	19	4	9	9	+125 %	23 642	28 457	+20,4 %
Longuerue – Vieux-Manoir	23	3	7	9	+200 %	11 158	11 774	+5,5 %
Montérolier – Buchy	30	7	9	9	+28 %	38 036	28 164	-26,0 %
Sommery	39	3	7	7	+133 %	2 678	5 838	+118 %
Total ligne du nord						79 205	74 233	-20,4 %
Oissel (1)	14	33	33	31	-6,0 %	398 122	388 748	-2,4 %
Pont-de-l'Arche - Alizay (2)	21	3	2	2	-33,3 %	8 975	8 398	-6,4 %
Val-de-Reuil (1)	29	18	18	16	-11,1 %	553 673	552 133	-0,3 %
Total ligne de la Vallée de la Seine						960 768	949 279	-1,2 %
Sotteville-lès-Rouen	6	16	15	15	-6,2 %	20 331	10 827	-46,7 %
Saint-Etienne-du-Rouvray	10	16	15	15	-6,2 %	33 652	30 672	-8,9 %
Tourville-la-Rivière	16	2	5	5	+150 %	1 109	3 339	+201 %
Elbeuf-Saint-Aubin (3)	23	23	23	23	=	250 325	251 017	+0,3 %
Bourghéroulde – Thuit-Hébert (4)	39	2	6	6	+100 %	2 424	11 589	+378 %
Total ligne d'Elbeuf (sauf Oissel)						307 841	307 414	-0,1 %
Total Périurbain de Rouen						3 555 187	3 532 911	-1%
dont 7 gares situées dans la métropole						892 977	841 312	-6%
dont 15 gares situées hors métropole						2 662 210	2 691 599	+1%
Fréquentation totale gares Normandie						28 313 797	30 584 761	+8%
Périurbain Rouen % du trafic régional						12,6%	11,6%	
gares métropole % périurbain Rouen						25%	24%	

Légende :

- (1) gare dont une part importante du trafic n'est pas polarisée vers Rouen
- (2) offre en progression au SA 2024 (5 trains par sens et par jour au lieu de 2)
- (3) offre en progression au SA 2024 (25 trains par sens et par jour au lieu de 23)
- (4) offre en progression au SA 2024 (10 trains par sens et par jour au lieu de 4)

Les données consignées dans le précédent tableau appellent toutefois des commentaires différenciés prenant en considération les spécificités de chacune des branches du réseau.

⇒ La ligne du Havre

Cette ligne se compose de trois parties, géographiquement différentes les unes des autres :

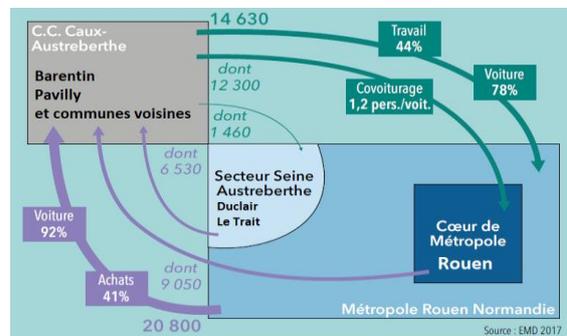
- une section urbaine, incluse dans l'agglomération rouennaise (gares de Maromme et Malaunay) ;
- une section intermédiaire, centrée sur l'agglomération de Barentin et Pavilly ;
- une section de grande périphérie, à caractère plus rural (gares de Motteville et Yvetot).

En écoulant 45 % du trafic global, elle reste la branche la plus fréquentée de l'étoile rouennaise. Son usage s'érode néanmoins au fil des années, de façon d'ailleurs assez différente d'une gare à l'autre. Seule la gare d'Yvetot, qui est la mieux desservie, a réussi à gagner un peu de clientèle.

En revanche, la fréquentation de la section urbaine s'est effondrée, sous l'effet de la concurrence exercée par les transports urbains dont la fréquence constitue un atout déterminant : 6 minutes à Maromme (ligne T2), 10 minutes à Malaunay (ligne F4), contre une heure d'attente entre deux trains.

Toutefois, sur cet axe, le problème le plus inquiétant procède de l'atonie de l'usage du train autour de l'importante polarité urbaine constituée par l'agglomération de Barentin-Pavilly (20 000 habitants).

En effet, de par son rayonnement sur le territoire et son intense activité commerciale, cette entité génère de très nombreux déplacements croisés avec la métropole rouennaise : plus de 35 000 trajets quotidiens, les uns polarisés vers Rouen, les autres vers Barentin, dont 30 000 en voiture. Sur le même segment, le train n'achemine hélas que 1 200 voyages quotidiens, soit 4 % de part modale, et 30 % de voyageurs en moins qu'en 2013.



Il est légitime de s'interroger sur les causes d'une telle contre-performance, lourde de conséquences, notamment en matière de congestion de l'entrée ouest de Rouen (A 150, Mont Riboudet).

L'insuffisante attractivité des haltes ferroviaires exerce probablement un effet dissuasif :

- excentrée, difficilement accessible et défraîchie, la gare de Barentin est peu avenante ;
- tant à Barentin qu'à Pavilly, les possibilités de stationner aux abords des haltes sont très limitées.

Ces facteurs défavorables à l'usage du train ne sauraient cependant occulter l'effet désastreux produit par la dégradation de l'offre survenue en 2020, et ayant consisté à **réduire de moitié la fréquence** des dessertes omnibus Rouen - Yvetot aux heures de pointe : un train par heure, au lieu de 30 minutes :

Desserte périurbaine Rouen → Yvetot à la pointe du soir : grille de desserte appliquée du SA 2009 au SA 2019.

Origine	PSL	Ebeuf	PSL	Ebeuf	PSL	Ebeuf	PSL	Ebeuf	PSL	Ebeuf	PSL	Ebeuf	PSL	Ebeuf		
Rouen	16 04	16 20	16 40	16 50	17 04	17 20	17 34	17 40	17 50	18 04	18 20	18 40	18 50	19 04	19 20	20 04
Maromme	I	16 26	16 46	16 56	I	17 26	I	17 46	17 56	I	18 26	18 46	18 56	I	19 26	I
Malaunay – Le Houleme	I	16 30	16 50	17 00	I	17 30	I	17 50	18 00	I	18 30	18 40	19 00	I	19 30	I
Barentin	I	16 36		17 06	I	17 36	17 46		18 06	I	18 36		19 06	I	19 36	I
Pavilly	I	16 39		17 09	I	17 39	17 49		18 09	I	18 39		19 09	I	19 39	I
Motteville	I	16 46		17 16	I	17 46			18 16	I	18 46		19 16	I	19 46	I
Yvetot	16 26	16 52		17 22	17 26	17 52	18 02		18 22	18 26	18 52		19 22	19 26	19 52	20 26
Destination	Le Havre		Dieppe		Le Havre		Le Havre	Dieppe		Le Havre		Dieppe		Le Havre	19 52	Le Havre

Desserte périurbaine Rouen → Yvetot à la pointe du soir : grille de desserte actuelle, mise en place dans le cadre du SA 2020.

Origine	PSL	Ebeuf	PSL	Ebeuf	PSL	Ebeuf	PSL	Ebeuf	PSL	Ebeuf	PSL	Ebeuf	PSL	Ebeuf	
Rouen	16 04	16 18	16 46	17 05	17 18	17 35	17 46	18 05	18 18	18 37	18 43	19 10	19 24	20 09	
Maromme	I	16 23	16 51	I	17 23	I	17 51	I	18 23	I	18 49	I	19 29	I	
Malaunay – Le Houleme	I	16 27	16 55	I	17 27	I	17 55	I	18 27	I	18 54	I	19 33	I	
Barentin	I	16 33		I	17 33	17 46		I	18 33	18 48		I	19 39	I	
Pavilly	I	16 36		I	17 36	17 49		I	18 36	18 51		I	19 42	I	
Motteville	I	16 43		I	17 43			I	18 43	I		I	19 48	I	
Yvetot	16 27	16 50		17 27	17 50	18 02		18 27	18 50	19 04		19 33	19 56	20 32	
Destination	Le Havre		Dieppe		Le Havre		Dieppe		Le Havre		Dieppe		Le Havre	19 56	Le Havre

Colonnes rouges : trains supprimés au SA 2020

Colonne verte : train créé au SA 2020

Or, sur ce palier de distance (20 km), des durées excessives d'attente d'un train s'avèrent dissuasives. Pour restaurer l'attractivité du train, il faudrait *a minima* rétablir le cadencement aux 30 minutes.

⇒ La ligne de Dieppe

Parmi les cinq branches de l'étoile ferroviaire périurbaine rouennaise, celle-ci est la seule dont, malgré la déprise imputable à la crise sanitaire, la fréquentation ait progressé entre 2019 et 2022 (+ 4,4 %).

Il serait donc intéressant d'identifier les tenants de ce bon résultat. Et force est ainsi de constater :

- que, sur cette ligne, au contraire de la précédente, **l'offre n'a pas été dégradée en 2020** ;
- lors des pointes, vers Montville, Clères et Auffay, **la desserte est cadencée aux 30 minutes**.

Rouen	16 10	16 46	17 10	17 46	18 10	18 43	19 18		20 14		
Montville	16 23	18 02	17 22	18 01	18 22	19 01	19 29		20 37		
Clères	16 30	18 08	17 28	18 07	18 28	19 07	19 35		20 34		
Saint-Victor-l'Abbaye	I	18 15	I	18 15	I	19 15	I		I		
Auffay	16 41	18 20	17 41	18 20	18 41	19 20	19 47		20 45		

Remarquons que la halte de Saint-Victor, qui n'est desservie que par un train sur deux, est la seule dont la fréquentation régresse, les usagers se reportant vers les gares voisines, mieux desservies. Ces observations valident donc l'idée selon laquelle **l'intensité de l'offre détermine la fréquentation**, et mettent en évidence **l'effet fréquence**, et montrent l'exemple à suivre sur l'ensemble du réseau.

⇒ La ligne du nord

La section périurbaine de la ligne Rouen - Amiens dessert la part du Pays Inter-Caux-Vexin comprise entre Quincampoix et Buchy. Structuré autour de quelques bourgs (Préaux, Morgny, Cailly, Buchy...), ce secteur, regroupant 40 000 habitants, est intensément soumis au phénomène de périurbanisation. Fortement polarisé vers Rouen, il génère 30 000 déplacements quotidiens orientés vers la Métropole, dont le train n'achemine qu'une fraction dérisoire : 300 voyages par jour, soit 1 % de part modale.

Cette forte désaffection du train est d'autant plus préoccupante que, sur le même corridor de mobilité, deux lignes de cars NOMAD, la 505, qui dessert Préaux et Morgny, et la 520, qui dessert Quincampoix, Saint-André, Cailly, Longuerue et Buchy, cumulent de meilleurs résultats (180 000 voyages en 2022). Dans ce secteur, le car progresse (+ 20 % de 2021 à 2022), et le train régresse (- 20 % en trois ans).

Plusieurs facteurs pèsent ici très probablement en défaveur du train :

- un facteur historique : pendant plusieurs décennies, cette ligne a été négligée au point d'en effacer la présence dans l'imaginaire des populations desservies, pour lesquelles ce train n'existe pas ;
- un facteur technique : la récurrence d'épisodes de travaux ayant durablement perturbé le service ;
- un facteur géographique, lié à la localisation des gares et des haltes ferroviaires, dont la plupart sont excentrées, voire distantes de 2 à 3 kilomètres des localités à desservir : l'usage d'un moyen d'approche mécanisé (voiture, vélo...) est alors nécessaire, et pas toujours facilité par l'état actuel de l'environnement des stations ;
- et enfin et surtout, la faiblesse des fréquences déployées : un seul train par heure lors des pointes, contre une offre en cars certes souvent plus lente, mais plus dense :

ligne	520	520	505	TER	520		520	TER		505	520	TER		
Buchy	6 27	6 47		6 59	6 51		7 31	8 03			8 30	9 12		
Loguerue	6 43	I		7 06	7 06		7 46	8 09			8 46	9 17		
Morgny	I	I	6 55	7 11	I		I	8 14		8 46	I	9 22		
Rouen	7 34	7 22	7 40	7 27	7 49		8 27	8 28		9 32	9 35	9 36		

Remarque : au départ de Buchy, compte-tenu des contraintes d'approche de la gare, le car express de 6 h 47 est plus attractif que le train.

Concernant les deux derniers points (approche des gares et fréquences), il est toutefois intéressant de remarquer la progression de la fréquentation de la halte de Morgny-la-Pommeraye, qui a gagné 5 000 voyages en trois ans, sous le double effet :

- d'un très net renforcement de sa desserte (9 trains par jour au lieu de 4) ;
- de l'aménagement récent d'une aire de stationnement et de l'installation d'un abri à vélos fermé.

Les retombées positives de ces deux initiatives montrent le chemin à suivre sur l'ensemble de la ligne : renforcer les fréquences (**tendre vers 30 minutes lors des pointes**) et faciliter l'approche des gares. Au regard des potentialités de trafic identifiées, l'inaction serait dans ce cas inacceptable.

⇒ La ligne de la vallée de la Seine

La principale fonctionnalité de la section de ligne étudiée consiste à acheminer une partie des flux d'échange entre la Métropole rouennaise et la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, incluant le pôle urbain Louviers / Val-de-Reuil et le groupe de communes proches de la gare de Pont-de-l'Arche. Les trains desservant cette section assurent également une liaison urbaine entre Rouen et Oissel.

▪ Les échanges entre Rouen et Val-de-Reuil

Avec près de 40 000 déplacements croisés quotidiens, dont 15 000 pour le seul motif domicile-travail, cet axe est l'un des principaux corridors de mobilité de l'aire urbaine rouennaise. Il présente en outre la particularité d'être équilibré, le solde des échanges contraints étant même favorable à Val-de-Reuil. Constituant l'un des maillons de l'axe Seine, qui est l'un des grands corridors d'urbanisation européens, la section Rouen - Val-de-Reuil devrait bénéficier d'un niveau de desserte proportionné à ce statut :

- au moins un cadencement à l'heure tout au long de la journée ;
- au moins un cadencement aux 30 minutes aux heures de pointe.

Tel est hélas très loin d'être le cas : aux heures creuses, plusieurs lacunes de 2 à 3 heures persistent à cause du non-rétablissement des trains supprimés à la suite de la crise sanitaire :

Rouen	9 12	10 11		12 11	13 09			16 09		Val-de-Reuil	9 24		11 22		13 28		15 23	
Oissel	9 22	10 20		12 21	13 19			16 20		Pont-de-l'A.	9 30		11 28		13 34		1	
Pont-de-l'A.	1	1		1	13 24			16 26		Oissel	9 36		11 34		13 40		15 32	

Aux heures de pointe, pour les déplacements polarisés vers Rouen, il manque au moins une arrivée à 8 h 30 et des départs à 16 h 30, 17 h 30 et 18 h 30 :

Val-de-Reuil		6 59	7 27		8 26		9 24		Rouen	16 09		17 09		18 09		19 13	20 09
Pont-de-l'A.		7 05	7 32		8 32		9 30		Oissel	16 20		17 19		18 19		19 23	20 19
Oissel		7 10	7 38		8 38		9 36		Pont-de-l'A.	16 26		17 25		18 26		19 28	1
Rouen		7 20	7 48		8 48		9 46		Val-de-Reuil	16 32		17 31		18 33		19 34	20 28

Et, pour les déplacements domicile-travail orientés vers Val-de-Reuil, il manque principalement des retours dans la tranche de 16 à 17 heures, le premier train provenant de Paris n'arrivant qu'à 17 h 28.

Rouen	6 04	6 32	6 57	7 37	8 14		9 12		Val-de-Reuil			17 28	18 13	18 31	19 05	19 35	20 06
Oissel	6 14	6 42	7 07	7 47	8 23		9 22		Pont-de-l'A.			1	1	1	1	1	1
Pont-de-l'A.	1	1	1	1	1		1		Oissel			17 37	18 22	18 40	19 14	19 44	20 15
Val-de-Reuil	6 30	6 52	7 16	7 56	8 32		9 31		Rouen			17 47	18 31	18 50	19 25	19 54	20 26

▪ La desserte de la gare de Pont-de-l'Arche - Alizay

Localisée au centre d'un ensemble de communes périurbaines regroupant près de 20 000 habitants, et multipolarisées vers Rouen, Elbeuf, Val-de-Reuil et Paris, cette gare a été quasiment abandonnée dès la mise en œuvre du SA 2009, et jusqu'en 2023 : seuls deux trains s'y arrêtaient quotidiennement, permettant seulement de se rendre à Rouen le matin, et d'en revenir le soir. D'où un usage très limité. Une amélioration a été apportée en Décembre 2023 (6 arrêts supplémentaires), dont il est trop tôt pour évaluer les effets. Il demeure cependant impossible d'utiliser le train pour se rendre à Paris. Afin de consolider l'attractivité de cette gare, il faudrait que tous les trains caboteurs s'y arrêtent.

▪ La liaison urbaine Rouen - Oissel

Située à l'extrémité de l'agglomération rouennaise, la gare d'Oissel est à la fois desservie par les trains caboteurs Paris – Rouen et par les navettes périurbaines en provenance ou à destination d'Elbeuf. Aux heures de pointe, leur superposition compose une desserte quasiment cadencée à la demi-heure. En revanche, dans la journée, les lacunes de la grille Paris – Rouen affaiblissent l'attractivité de l'offre et incitent les usagers à emprunter les bus urbains (F3), certes plus lents, mais cadencés à 10 minutes.

	Heures creuses : desserte lacunaire								Heures de pointe : desserte quasiment cadencée aux 30 minutes								
Rouen	12 11	12 43	13 09	13 43		14 43		15 43	16 09	16 37	17 09	17 43	18 09	18 38	19 13	19 43	20 09
Oissel	12 21	12 58	13 19	12 58		15 01		16 01	16 20	16 57	17 19	17 58	18 19	18 53	19 23	20 01	20 19
destination	PSL	Elbeuf	PSL	Elbeuf		Elbeuf		Elbeuf	PSL	Elbeuf	PSL	Elbeuf	PSL	Elbeuf	PSL	Elbeuf	PSL

⇒ La ligne d'Elbeuf (et du Roumois)

Cette dernière branche de l'étoile rouennaise se compose de trois parties :

- une section urbaine située à l'intérieur de l'agglomération rouennaise ;
- une section suburbaine, située dans l'agglomération elbeuvienne ;
- une section périurbaine, desservant la halte de Bourgthéroulde - Thuit-Hébert.

Sa desserte relève de deux sortes de circulations distinctes :

- des marches périurbaines omnibus en aval d'Elbeuf (liaison Yvetot- Rouen - Elbeuf-Saint-Aubin), cadencées à l'heure tout au long de la journée ;
- des liaisons interurbaines Rouen - Caen, desservant Elbeuf et Bourgthéroulde - Thuit-Hébert, cadencées à l'heure lors des pointes et aux deux heures en milieu de journée.

▪ La desserte urbaine de la proche rive gauche de Rouen

Sur le tableau de la page 19, seuls sont comptabilisés les trafics des haltes de Sotteville-lès-Rouen et de Saint-Etienne-du-Rouvray, ceux de la gare d'Oissel ayant été affectés aux résultats de l'axe Seine. Les bilans des comptages réalisés sont très mauvais : une trentaine de voyages par jour dans une halte, et une centaine dans l'autre. Les causes en sont évidentes :

- les haltes sont excentrées et peu avenantes (surtout à Sotteville);
- les fréquences sont trop faibles au regard de celles des lignes urbaines d'itinéraires parallèles : une heure d'attente entre deux trains, contre 6 à 10 minutes pour le tram ou les bus FAST ;
- facteur aggravant : au SA 2020, l'horaire du train 850603 a été avancé de 25 minutes, entraînant **la suppression de toute desserte locale entre Oissel et Rouen chaque matin entre 7 et 8 heures**, précisément au moment où les besoins de déplacements sont les plus nombreux.

▪ La desserte de la section Oissel - Elbeuf-Saint-Aubin

A défaut d'une halte, qui serait pourtant utile, au droit du centre hospitalier des Feugrais, cette section ne comporte que deux points d'arrêts : la halte de Tourville-la-Rivière et la gare d'Elbeuf-Saint-Aubin.

Excentrée et peu desservie jusqu'en 2020 (2 trains par jour), la halte de Tourville a vu sa fréquentation tripler sous l'effet de l'ajout de trois arrêts supplémentaires dans chaque sens, mais elle reste modeste au regard de ses potentialités (pôle commercial). L'arrêt de tous les trains périurbains serait nécessaire.

Désormais desservie par 25 trains (10 Rouen - Caen + 15 omnibus), la gare d'Elbeuf peine à progresser, sous l'effet de la concurrence croissante des bus urbains (la ligne F9, cadencée à 10 minutes en pointe).

▪ La desserte du Roumois, autour de la halte de Bourgthéroulde - Thuit-Hébert

Cette halte, en apparence isolée, est située au cœur d'un territoire en forte expansion démographique, le Roumois, structuré autour de deux bourgs (Bourgthéroulde et Bourg-Achard) et plusieurs villages. Avant 2019, avec l'arrêt d'un seul train par jour, les usagers se comptaient sur les doigts d'une main. Les améliorations apportées (4 dessertes ajoutées en 2020 et création d'un pôle multimodal en 2023) ont permis de quadrupler l'usage, qui devrait encore s'accroître dès 2024 avec l'arrêt de tous les trains.

⇒ Remarque générale quant aux évolutions observées entre 2019 et 2020

Le tableau de la page 19 confronte les évolutions respectives de l'offre et de l'usage de 2019 à 2022. Globalement, l'offre a progressé au SA 2020, sauf sur la desserte périurbaine Yvetot - Rouen - Elbeuf, mais certains des trains ajoutés entre Rouen et Yvetot ou Val-de-Reuil ont ensuite été supprimés.

On peut toutefois constater que, à la seule exception de Montérolier-Buchy :

- **toutes les gares dont la desserte a été renforcée ont vu leur fréquentation s'accroître ;**
- **toutes les gares dont la desserte a été dégradée ont vu leur fréquentation s'amenuiser.**

Cette corrélation est édifiante, et met en lumière le levier de la réussite : l'intensification de l'offre.

1.7 En Normandie, les insuffisances du train offrent des opportunités au développement d'une offre concurrentielle par les autocars SLO.

La libéralisation du marché intérieur du transports des voyageurs, survenue en 2015, a autorisé, dans le cadre d'initiatives de droit privé, le développement de lignes routières interurbaines, familièrement appelées « cars Macron », et officiellement désignées par l'acronyme SLO.

L'Autorité de régulation des transports (ART) a établi en 2022 un inventaire des lignes régulières SLO les plus fréquentées à l'échelle nationale, dont voici la synthèse :

Annexe 8.3 – Les 10 liaisons les plus fréquentées en 2022 classées par le nombre de trajets quotidiens pour chaque tranche de fréquentation

Liaison	Distance moyenne (km)	Nombre de trajets quotidiens			Fréquentation annuelle (milliers de passagers)	
		2022	2019	Evolution (2022/19)	2022	2019
Lille – Paris	225	64	89	-28 %	]375; 500]	]650; 800]
Grenoble – Lyon	110	54	46	+19 %	]375; 500]	]250; 375]
Grenoble – Lyon Aéroport Saint Exupéry	91	49	67	-27 %	]250; 375]	]375; 500]
Marseille/Aix-en-Provence – Nice	191	45	36	+24 %	]250; 375]	]250; 375]
Paris – Rouen	135	41	46	-10 %	]250; 375]	]375; 500]
Lyon – Paris	464	41	53	-23 %	]250; 375]	]375; 500]
Paris – Reims	156	41	39	+6 %	]175; 250]	]175; 250]
Clermont-Ferrand – Lyon	174	35	34	+3 %	]175; 250]	]175; 250]
Le Havre – Paris	200	27	24	+13 %	]175; 250]	]175; 250]
Caen – Paris	235	15	21	-29 %	]100; 175]	]250; 375]

Source : ART

Figure 12 - Réseau 2022 des liaisons les plus fréquentées



Source : ART

Il apparaît clairement sur les documents précédents que, au plan national :

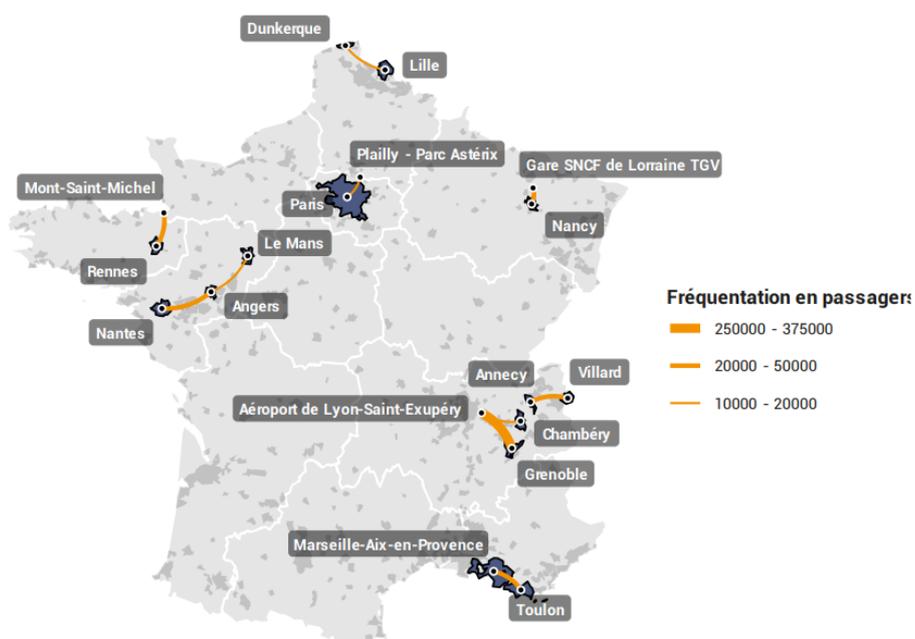
- la ligne Paris - Rouen (21 allers-retours quotidiens) est la 5^{ème} liaison la plus fréquentée ;
- la ligne Paris - Le Havre (13,5 allers-retours quotidiens) se classe au 9^{ème} rang ;
- la ligne Paris - Caen (7,5 allers-retours quotidiens) se classe au 10^{ème} rang.

Ces trois radiales normandes figurent ainsi dans le Top 10 des liaisons les plus fréquentées.

L'impact d'un tel succès des SLO sur le bilan global des déplacements croisés entre la Normandie et l'Île de France est très important : avec 8 % des voyageurs-km, les autocars SLO ont un trafic équivalent au tiers du trafic ferroviaire (8% vs 26 % des parts modales).

L'activité des cars SLO se manifeste également dans notre région sur un autre créneau de mobilité : celui des liaisons à courte distance (moins de 100 kilomètres) :

Figure 20 – Carte des 10 liaisons de 100 km ou moins les plus fréquentées en 2022



Source : ART

Ainsi, la relation SLO Rennes - Le-Mont-Saint-Michel figure parmi les 5 liaisons de moins de 100 km les plus fréquentées, en se hissant même au 3^{ème} rang national en 2022. Etablie en correspondance avec le TGV à Rennes, cette liaison routière se développe en se nourrissant des insuffisances notoires de la desserte ferroviaire de la gare de Pontorson - Mont-Saint-Michel, dont notamment les relations depuis Paris via la ligne Paris-Granville, et de l'extrême faiblesse de l'offre depuis Rouen et Caen.

Globalement, la concurrence exercée par les autocars SLO doit amener à renforcer les fréquences des dessertes ferroviaires sur les grandes radiales normandes, à structurer l'organisation des nœuds de correspondance, à repenser le positionnement tarifaire du train et la dynamique commerciale mise en œuvre.

1.8 La Normandie : une région touristique, mais des flux touristiques qui échappent en grande partie au réseau TER

Les données de Normandie Tourisme pour la saison 2022 fournissent des indications intéressantes sur les flux de touristes et d'excursionnistes qui viennent en Normandie.

Un focus sur trois destinations, la Baie du Mont-Saint-Michel (Bretagne et Normandie confondues), la Vallée de la Seine et les Plages du Débarquement permet de quantifier les origines des visiteurs et de prendre conscience de la faiblesse du rôle joué par le train dans leur acheminement.

Fréquentation en millions de visiteurs	Total visiteurs (1)	Origine des visiteurs						International
		France	dont IDF	dont Normandie	dont Pays de la Loire	dont Bretagne	dont Hauts de France	
Baie du Mont-Saint-Michel (2)	23,3	15,5	3,7	3	0,45	2,3		7,8
Vallée de la Seine	28,5	20,1	9,7	2,6			3	8,4
Plages du Débarquement	15,8	9,6	3,8	1,9			0,75	6,2

(1) Visiteurs = Touristes séjournant en moyenne 2 nuitées + excursionnistes à la journée

(2) Normandie + Bretagne

• [La Baie du Mont-Saint-Michel et site du Mont-Saint-Michel](#)

Globalement la baie attire annuellement 23 millions de visiteurs, dont près de 8 millions de visiteurs internationaux, qui pour une part significative est arrivée en France par avion, ne dispose ainsi pas de véhicule personnel et est donc captable par le train.

Il est intéressant de confronter ce nombre de visiteurs avec les données de fréquentation des gares qui bien évidemment ne recouvrent pas que les usages touristiques.

Fréquentation des gares 2022 desservant la Baie du Mont-Saint-Michel (Data SNCF)

Bretagne		Normandie	
Saint-Malo	1 638 571	Granville	346 517
Dol-de-Bretagne	543 868	Villedieu-les-Poêles	94 601
Combourg	377 445	Pontorson - Mont-Saint-Michel	39 834
Dinan	92 068	Avranches	27 965
La Gouesnière-Cancale	72 140	Folligny	6 633
La Fresnais	18 800		
Total	2 742 892		522 183
	84 %		16%

Le rapport entre les populations desservies par les gares est d'environ 1 à 2 entre le territoire normand (145 000 habitants) et la partie bretonne (276 000 habitants). Les fréquentations des différentes gares, entre lesquelles apparaissent des déséquilibres très importants, traduisent le contraste existant entre une part de territoire bien desservie, côté Bretagne, et une autre moyennement desservie (Granville), voire très mal desservie par le train, du côté normand (Pontorson, Avranches : 2 trains par jour).

Ainsi, les nombreux normands qui visitent la Baie du Mont-Saint-Michel (le tiers des excursionnistes) y accèdent presque exclusivement en voiture, cette destination étant très difficilement accessible par le train depuis les villes normandes (Rouen, le Havre, Caen etc...).

En outre, parmi les 3 millions de visiteurs annuels du Mont-Saint-Michel, très peu viennent par le train : en 2022 la fréquentation de la gare de Pontorson - Mont-Saint-Michel (arrivées et départs cumulés) a seulement atteint 40 000 voyageurs, ce qui correspond à 20 000 touristes (sur un total de 3 millions).

Sur cette destination majeure, la part modale du train est donc extrêmement faible (0,7%).

• La Vallée de la Seine

La Vallée de la Seine accueille annuellement près de 10 millions de visiteurs provenant d'Île-de-France et environ 8 millions de touristes internationaux, mais le train n'en achemine qu'une minorité.

Ainsi, une grande partie de la clientèle touristique à destination de l'estuaire échappe au ferroviaire, notamment en raison de la très mauvaise coordination en gare du Havre entre les horaires des trains et ceux des autocars à destination de Honfleur et d'Etretat :

Paris-Saint-Lazare	6 40	7 40	8 40	10 40	12 39	13 40	14 40	15 40	16 40	17 40	18 40	19 40	20 40
Le Havre	8 48	9 58	10 58	12 58	14 58	15 48	16 58	17 58	18 58	20 00	21 00	21 55	22 55
corresp. Etretat	9 30	10 12		13 12				18 05					
corresp. Honfleur		10 30				16 30		18 29		20 08			

Les correspondances ajustées figurent en vert

Les cases jaunes désignent des correspondances dégradées (plus de 30 minutes d'attente)

Les cases rouges indiquent l'absence de toute correspondance

départ Honfleur			6 20	7 07			11 49	(1)				17 52	19 24
départ Etretat				6 39		en été		(2)		en été		17 29	
Le Havre	5 17	6 27	7 05	8 03	10 03	12 03	13 09	14 03	15 03	17 03	18 01	19 02	20 03
Paris-Saint-Lazare	7 39	8 39	9 20	10 23	12 23	14 23	15 18	16 23	17 20	19 20	20 25	21 20	22 23

(1) : regrettable échec de correspondance, à quelques minutes près (arrivée du car à 14 h 06)

(2) : regrettable échec de correspondance, à quelques minutes près (arrivée du car à 14 h 01)

En outre, il existe un flux de 3 millions de visiteurs en provenance de la région des Hauts-de-France qui n'est que très peu capté par la ligne Lille - Amiens - Rouen dont la desserte reste mal cadencée, et mal coordonnée en gare de Rouen avec les autres lignes normandes.

Enfin, l'insuffisante connexion de la Vallée de la Seine avec la Basse-Normandie orientent massivement les flux touristiques intra-régionaux (Rouen → Granville, Caen → Giverny, etc..) vers le mode routier.

• Les Plages du Débarquement

Ces sites hautement touristiques principalement desservis par les gares de Caen, Bayeux, Carentan ont attiré en 2022 plus de 15 millions de visiteurs dont 6 millions de touristes étrangers.

L'insuffisante connexion du littoral avec les gares et des sites historiques entre eux détourne du train une part significative de la clientèle potentielle :

- en gare de Carentan, aucune navette n'est proposée en direction de Utah-Beach ;
- en gare de Bayeux, les correspondances vers Omaha-Beach et Arromanches sont très précaires ;
- il n'existe pas de liaison directe entre Caen (et donc le Mémorial) et Arromanches ;
- il n'existe pas de desserte côtière permettant de caboter d'une plage à une autre.

Le développement de navettes routières fréquentes et bien coordonnées serait donc nécessaire. Des propositions précises en ce sens seront développées au chapitre 2.18 (pages 129 à 131).

• Et, plus globalement...

Les destinations touristiques majeures de Normandie attirent annuellement des dizaines de millions de touristes français et étrangers qui constituent un potentiel considérable de fréquentation pour le réseau ferroviaire régional. L'enjeu consiste à renforcer et dynamiser les dessertes afin de capter une part croissante de cette clientèle et de dégager davantage de recettes commerciales.

1.9 La complexité tarifaire et la réservation obligatoire ne constituent-elles pas un frein à l'usage du train ?

En matière de tarification, les décisions prises au cours des dernières années ont amené à opacifier, complexifier et rigidifier l'usage du train, voire même à pénaliser la pratique des correspondances.

⇒ Complexifier

Une complexification croissante et excessive de la gamme des offres tarifaires :

- tarification TEMPO pour l'intra-régional et les CITI Paris-Rouen, Paris-Evreux ;
- tarification kilométrique yieldée pour les KRONO+ ;
- le barème kilométrique national pour les liaisons avec les régions voisines hors Île-de-France ;
- sans compter les offres spéciales minitempo, billet flexible moins cher lors d'un achat longtems à l'avance, billet flexible K+ et TEMPO en concurrence en intra-régional etc...

⇒ Opacifier

Un manque de clarté est apparu dans l'information des voyageurs occasionnels, notamment quant à la possibilité, pour un trajet intra-régional, d'utiliser un titre TEMPO sur tous les trains, y compris les Krono+, à propos desquels une ambiguïté est entretenue entre la tarification valable au départ ou à destination de Paris, et celle applicable aux trajets intra-régionaux. La confusion est d'ailleurs nourrie par les procédés actuels de commercialisation (SNCF Connect, Borne Libre Service, DBR).

⇒ Rigidifier

Il est légitime de déplorer une moindre souplesse d'utilisation liée à la réservation obligatoire sur les relations avec Paris (Krono+ et Krono Paris-Granville ou Paris-Dieppe). Si la réservation obligatoire apporte un certain confort aux usagers lors des pointes, en évitant alors la suroccupation des trains, elle ne présente pas d'intérêt pour les trains circulant en période creuse, dont elle complique l'usage. Ainsi, lors des pointes l'affichage « train complet », ne comporte-t-elle pas le risque d'invisibiliser une part de la clientèle potentielle et de la renvoyer vers les cars SLO ou le covoiturage ?

⇒ Pénaliser la pratique des correspondances

La juxtaposition tarifaire a provoqué l'augmentation du prix de tous les voyages comportant une correspondance imposée, comme Paris - Fécamp, Paris - Dieppe, Paris - Saint-Lô, Paris - Coutances, ou bien Paris - Alençon. De plus, de manière contre-intuitive, pour un même déplacement, un trajet avec correspondance, plus lent et plus inconfortable, est toujours plus cher qu'un trajet direct : un Cherbourg - Bernay direct est moins cher qu'un Cherbourg - Bernay avec correspondance à Caen. Autre exemple d'aberration : sur un trajet Paris-Coutances, le tarif le plus avantageux serait celui évalué sur la base d'une correspondance à Lison, d'ailleurs bien plus aisée, alors que cette relation est systématiquement commercialisée avec une correspondance en gare de Caen, avec un tarif plus élevé, des conditions de correspondances moins pratiques, et l'inconfort d'une surcharge du train Proxi sur son parcours périurbain.

⇒ Et globalement...

Il est permis de se demander si le maquis tarifaire et la réservation obligatoire n'exercent pas un effet dissuasif à l'encontre de l'usage du train en Normandie...

1.10 Le TER Normandie : une faible fréquentation du réseau intra-régional et des recettes commerciales insuffisantes.

Tout au long des chapitres précédents, nous avons tenté de cerner l'implication du mode ferroviaire dans les mobilités normandes, mais aussi d'en identifier les faiblesses, afin d'alimenter une réflexion susceptible de dégager des pistes de progression, puis des propositions d'actions, qui seront ensuite développées dans la deuxième partie de ce dossier.

Avant de terminer cet état des lieux, il nous semble important de porter un regard plus quantitatif sur le bilan socio-économique de l'activité TER Normandie.

Dans les pages qui suivent, nous examinerons par conséquent quelques indicateurs chiffrés relatifs les uns aux volumes d'offre déployés l'offre et aux coûts d'exploitation induits, les autres aux niveaux de fréquentation et de recettes commerciales, et les derniers à l'équilibre économique du système.

Une remarque préalable toutefois, indispensable à la juste interprétation des données présentées : suite à la reprise par la Région de la compétence d'autorité organisatrice des anciens trains Intercités, les comptes du TER Normandie incluent désormais à la fois ceux imputables aux lignes intra-régionales et ceux des trains lourds (ex Intercités) assurant les liaisons en provenance ou à destination de Paris. Il conviendra donc d'interpréter avec une grande prudence les comparaisons avec les résultats obtenus par d'autres régions, dont l'activité TER est principalement restée concentrée sur les dessertes locales.

En outre, afin de bien interpréter les évolutions de l'offre et de l'usage survenues entre 2019 et 2022, il conviendra de se souvenir que l'année 2019 est à la fois :

- la dernière avant la reprise de la gouvernance des trains Intercités par la Normandie ;
- celle qui a précédé l'effondrement de la fréquentation, sous l'effet de la pandémie du Covid.

Les données de 2019, préalables à la reprise par la Région des trains Intercités, dressaient le portrait d'un réseau alors essentiellement intra-régional, assez peu dynamique, et dont les fondamentaux, en offre, fréquentation et recettes, si on les observe en écartant les chiffres relatifs aux ex-Intercités, n'ont d'ailleurs pas radicalement changé en 2022.

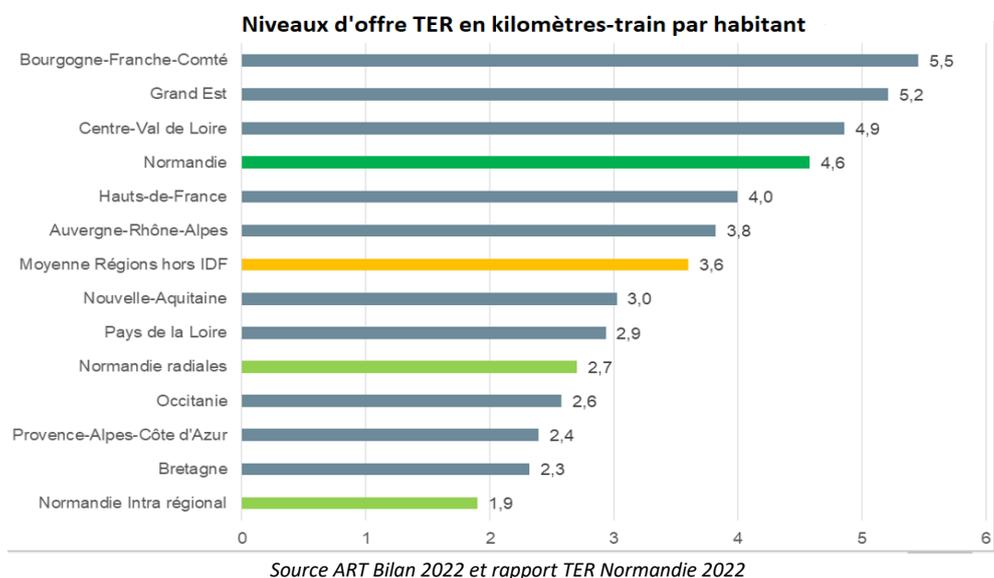
• L'offre

L'offre produite en 2022 s'est élevée à 9,1 millions de trains-km sur les radiales Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Vernon-Rouen, Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Deauville, Paris-Argentan-Granville et Paris-Dieppe. Elle n'a atteint en revanche que 6,15 millions de trains-km sur le réseau intra-régional.

		2019	2022	Évolution 2022/2019
Offre Train-km circulés (Millions T-Km)	Intercités	7,5		
	TER	6,7		
	Total Normandie	14,2	15,25	+ 7,3 %
	Radiales vers Paris sauf Paris-Serquigny	7,9	9,1	+ 15 %
	Intra régional et vers Amiens, Lille, Le Mans, Tours, Rennes	6,3	6,15	-2,3%

Entre 2019 et 2022, l'offre a donc globalement progressé, mais une observation attentive des chiffres présentés montre que les améliorations ont exclusivement porté sur la desserte des grandes radiales, alors que l'offre de transport intra-régionale a légèrement régressé. L'amalgame avec les ex-Intercités a donc eu pour effet de dissimuler la fragilité persistante des dessertes locales.

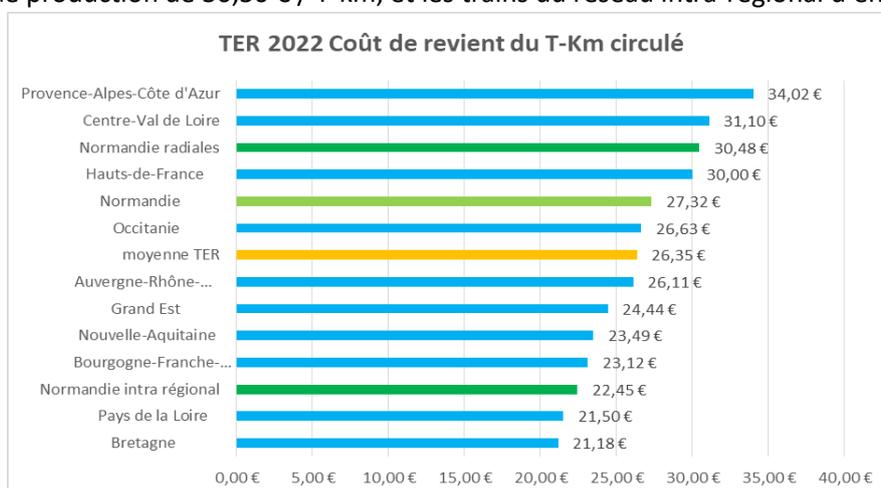
Afin d'évaluer la pertinence du niveau d'offre déployé en Normandie, il est nécessaire de le comparer à ceux mis en œuvre dans les autres régions. Celles-ci présentant des caractéristiques très différentes, la confrontation de données brutes serait peu éclairante. Beaucoup plus révélatrice est en revanche la comparaison des niveaux d'offres rapportés aux démographies régionales :



Appréhendée dans sa globalité (ex-Intercités inclus), l'offre TER normande figure parmi les meilleures, mais cette perception de la réalité est biaisée : en effet, l'offre TER normande constitue la totalité de la desserte ferroviaire qui irrigue notre région (à l'exception du TGV Le Havre - Rouen - Marseille), alors que toutes les autres régions bénéficient, en plus de leurs TER, de dessertes TGV Inoui, TGV Ouigo et Intercités, qui assurent une part significative de l'offre globalement mise à la disposition des usagers. Mais, si l'on se recentre sur les seules dessertes intra-régionales (les véritables TER, au sens commun), force est de constater que **l'offre locale de transport ferroviaire normande est la plus faible de France**, inférieure même à celle de la Bretagne, pourtant peu développée, et quasiment deux fois plus faible que la moyenne nationale.

- **Le coût de production du TER en Normandie**

En 2022, la facture globale (415 millions €), rapportée au nombre de kilomètres-trains circulés, dégage un coût moyen de production de 26,83 € par train-km, lié en partie à la forte proportion des parcours de trains capacitaires, plus coûteux en exploitation que les trains légers du service intra-régional. En intégrant ce facteur, il est plausible de considérer que les trains à grande capacité des lignes radiales ont un coût de production de 30,50 € / T-km, et les trains du réseau intra-régional d'environ 22,5 €.



- **La fréquentation**

Dans le cadre cet alinéa, nous rappellerons les données brutes de la fréquentation des TER normands, puis nous examinerons leurs évolutions, leur répartition entre activités radiales et intra-régionales. Nous évoquerons en outre le problème posé par la régression de l'usage régulier par abonnement.

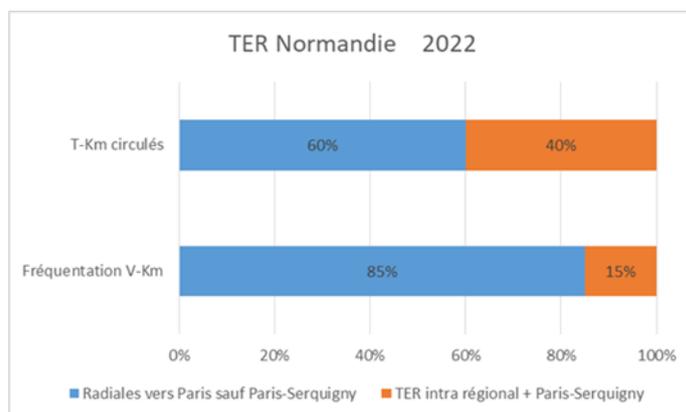
⇒ Les données brutes

En 2022 la fréquentation du réseau ferroviaire normand s'approche de 2,4 milliards de voyageurs-km, dont un peu plus de 2 milliards sur les lignes radiales et 364 millions sur les dessertes intra-régionales.

⇒ Leur répartition entre les grandes radiales (ex-Intercités) et les dessertes intra-régionales

Un très fort déséquilibre apparaît, en termes de fréquentation, entre ces deux catégories de dessertes : la fréquentation se concentre en effet sur les grandes radiales, avec 2 milliards de voyageurs-km, contre seulement 364 millions sur les dessertes intra-régionales (même en y intégrant les relations inter-régionales vers les régions voisines, hors Ile-de-France).

Dans le nouvel ensemble TER normand, créé le 1^{er} janvier 2020, les bons résultats de fréquentation des lignes radiales orientées vers Paris, qui rassemblent 85 % de la fréquentation avec 60 % de l'offre, dissimulent une fois de plus les insuffisances du reste du réseau régional.



⇒ Leur évolution entre 2019 et 2022

Après une violente déprise imputable à la crise sanitaire, la fréquentation est repartie à la hausse, mais de façon modérée. Le volume de la clientèle perdu en 2020 a certes été retrouvé, mais sans plus : l'ensemble se solde en effet par une progression globale minimaliste (+0,85 %).

		2019	2022	
Fréquentation Voyageurs-km (millions V-km)	Intercités	1 957		
	TER	401		
	Total Normandie	2 358	2 378	+ 0,85 %
	Radiales vers Paris sauf Paris-Serquigny	2 008	2 014	+ 0,3%
	Intra régional et vers Amiens, Lille, Le Mans, Tours, Rennes	350	364	+ 4 %
Voyageurs par train	Radiales	255	221	- 13,4 %
	Intra régional	55	60	+ 9,1 %

Sources : rapports TER et Intercités

Sur le périmètre des lignes radiales, la fréquentation retrouve en 2022 son niveau de 2019, avec :

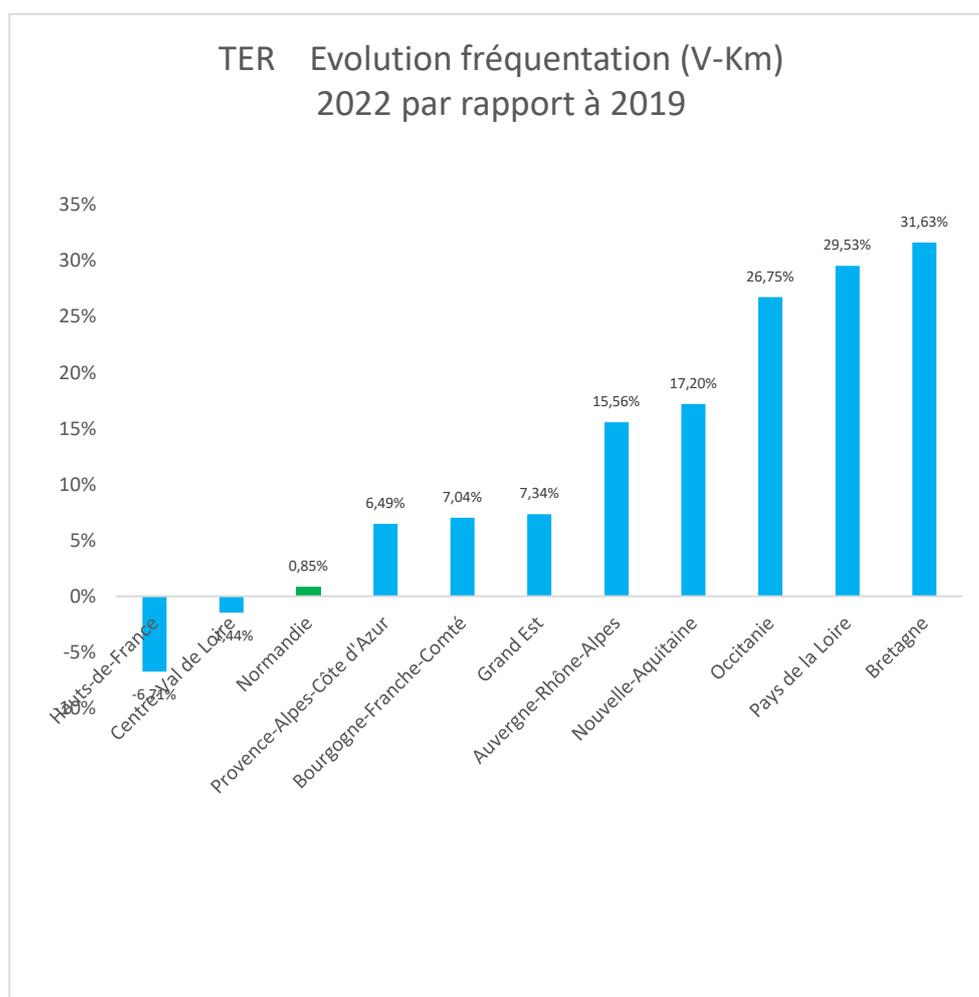
- une hausse sur les axes desservant l'ancienne Basse-Normandie :
 - + 1,7 % sur l'axe Paris - Caen - Cherbourg, et l'antenne de Trouville-Deauville ;
 - + 9,2 % sur la ligne Paris - Granville, progression consécutive à une amélioration qualitative de la production sur cet axe, liée à une forte mobilisation des équipes de SNCF-voyageurs.
- une baisse sur Paris-Rouen-Le Havre (-7 %) probablement imputable à la dégradation de l'offre.

Sur ce dernier point, l'attractivité de la desserte ferroviaire de l'axe Seine s'est affaiblie :

- sous l'effet d'une fiabilité incertaine et de l'allongement des temps de parcours ;
- à cause des suppressions de trains survenues à la suite de la crise sanitaire, et de la persistance de lacunes de deux heures, voire trois heures, dans la grille horaire ;
- sous la pression de la concurrence exercée par les autocars SLO et le covoiturage.

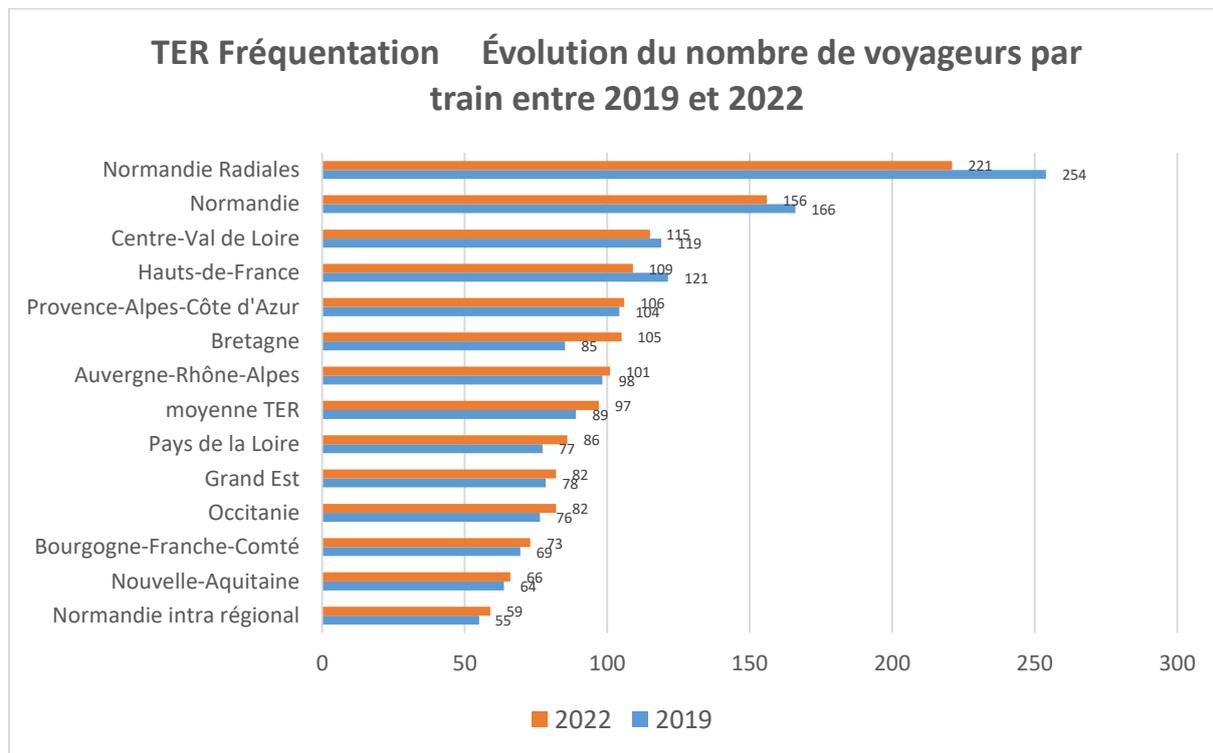
Sur le périmètre des lignes intra-régionales, une meilleure dynamique s'est installée, ayant permis d'induire une progression de 4 % de la fréquentation, que semblent d'ailleurs conforter les premiers résultats enregistrés au titre de l'année 2023 (+ 6 %).

Néanmoins, cette poussée n'ayant porté que sur les offres n'acheminant qu'une part minoritaire des voyageurs, la progression globale du trafic entre 2019 et 2022 reste légèrement inférieure à 1 %. Ce faible taux de progression se situe largement en retrait de la tendance nationale, selon laquelle, au cours de la même période (2019-2022), la demande et l'usage des trains de maillage du territoire (TER et Intercités) a fortement progressé : + 10 % en moyenne, et même entre 15 et 30 % pour les TER de cinq grandes régions.



⇒ Le nombre moyen de voyageurs par train

Ce ratio résulte du quotient fréquentation (en voyageurs-Km) /offre (en trains-km).



Sources ART bilans 2019 et 2022, rapports TER Normandie 2019 et 2022, rapport Intercités 2019

La valeur du ratio moyen normand, 156, est largement supérieure à la moyenne nationale des TER. Toutefois cette donnée résulte une fois encore de l'agglomération de deux sous-ensembles distincts : les radiales et les lignes intra-régionales.

Pour l'intra-régional, la Normandie a certes légèrement progressé depuis 2019 (+ 4 %), mais elle affiche **le plus faible ratio national avec seulement 59 voyageurs par train**, très loin de la moyenne nationale, qui s'élève à 97 voyageurs par train.

Sur les radiales, la charge par train n'a, en revanche, pas augmenté, malgré l'augmentation de l'offre. Elle a même sensiblement diminué (- 12 %), car le volume du trafic acheminé a progressé moins vite que l'offre déployée (+ 15 % d'offre, mais seulement + 0,3 % de fréquentation).

Ce résultat est décevant car, en appliquant un taux d'élasticité normalement compris entre 50 % et 80 %, il aurait été attendu une progression de l'usage comprise entre 8 % et 12 %.

Cette contre-performance est probablement imputable à :

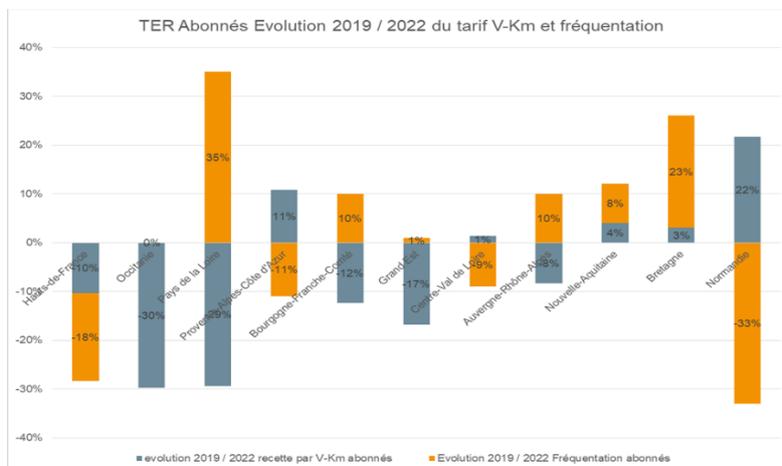
- la persistance de lacunes dans le cadencement ;
- la mauvaise organisation des correspondances entre les trains en provenance ou à destination de Paris et les TER intra-régionaux.

La Région Normandie, autorité organisatrice unique de l'ensemble des trains circulant sur son territoire aurait gagné à produire un cadencement exempt de lacunes, et donc bien plus attractif.

Elle aurait également dû, comme l'ont réalisé la Bretagne ou les Pays-de-la-Loire, mieux synchroniser ses dessertes entre elles, de sorte à impulser une plus forte dynamique d'usage.

⇒ Une baisse importante de la fréquentation des usagers fréquents (les abonnés)

La hausse de fréquentation globale masque une baisse de la fréquentation des voyageurs fréquents (abonnés) de 33 % selon les données de l'ART, le plus mauvais score au plan national.



Dans le même temps, la Normandie est la région française qui a le plus fortement augmenté ses tarifs pour les abonnés (+22 %).

Par conséquent, la baisse de la fréquentation observée interpelle et invite à revisiter les choix opérés, tels que les dernières augmentations tarifaires, ou la suppression de l'abonnement hebdomadaire. Elle interroge aussi le fondement des modifications apportées aux dessertes périurbaines de Rouen lors de la mise en place du SA 2020 : réduction de l'offre entre Rouen et Barentin lors des pointes, dégradation de la liaison entre Elbeuf et Rouen chaque matin entre 7 et 8 heures.

- **Les recettes commerciales**

Dans cet alinéa, nous rappellerons le montant des recettes, indiquerons leur répartition par activité, et examinerons des ratios relatifs à l'offre ou à l'usage, dont l'analyse nous amènera à nous interroger quant à la pertinence des modalités actuelles de tarification.

⇒ Les données brutes

Les recettes commerciales des TER normands ont atteint 230,3 millions d'€ en 2022

⇒ Leur répartition : des recettes principalement générées par les grandes radiales

Elles ont principalement été générées par les lignes radiales, à hauteur de 199,7 millions € (86,7 %), contre seulement 30,6 millions € (13,3%) pour le TER intra-régional et les liaisons vers régions voisines hors Ile-de-France.

Recettes commerciales trains 2022 millions €	TER intra-régional	Radiales vers Paris	Périmètre tarification K+	Périmètre tarification Tempo		Recettes totales
			Radiales vers Paris	Paris – Rouen caboteur	TER intra-régional	
Abonnés	6,8	18,5	11,8	6,7	6,8	25,3
Occasionnels	23,8	181,2	155,9	25,3	23,8	205,0
Total	30,6	199,7	167,7	32,0	30,6	230,3
% du total	13,3 %	86,7 %	72,8 %	13,9 %	13,3 %	100 %

En réalité, les recettes des radiales intègrent la partie du trafic intra-régional assuré par les trains K+, notamment entre Rouen et Le Havre, et entre Evreux, Bernay, Lisieux, Caen et Cherbourg. Les données publiées ne permettent pas de quantifier cette part des recettes, qui devraient être portées au crédit du TER intra-régional.

Les recettes provenant du réseau intra-régional n'atteignent en effet que 13 % des recettes totales : elles sont quasiment invisibilisées par le niveau des recettes des lignes radiales, largement dominantes. Une fois encore, dans le nouvel ensemble TER normand, créé le 1^{er} janvier 2020, les bons résultats des grandes radiales dissimulent les insuffisances du reste du réseau.

Ainsi, par exemple, les recettes commerciales de la ligne Paris - Vernon - Val-de-Reuil - Rouen sont, à elles seules, légèrement supérieures à celles de l'ensemble des lignes du réseau intra-régional.

Les recettes en outre sont très largement dominées par les ventes de billets « occasionnels » (89 %), contre seulement 11 % par les abonnements. Les recettes des abonnés ne représentent que 22 % des recettes en Intra-régional, et seulement 9,3 % des recettes des lignes radiales vers Paris, dont l'usage est dominé par les voyageurs occasionnels (7 % d'abonnés pour le périmètre tarification K+)

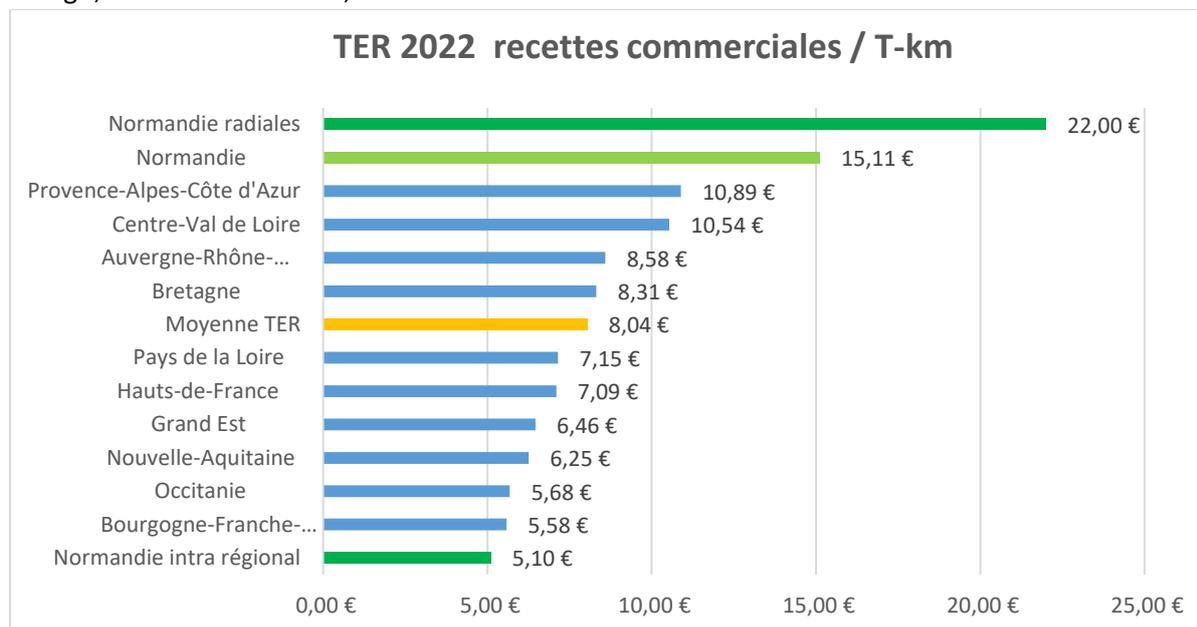
⇒ Les recettes commerciales par train-Km

A l'échelle de notre région, la recette moyenne est voisine de 15 € par train-kilomètre circulé.

Cette valeur moyenne dissimule toutefois de très profondes disparités, qui opposent une fois de plus les grandes radiales (20 à 35 € / train-km) aux dessertes locales (avec seulement 2 à 10 € / train-km). De toute évidence, les liaisons à forte vocation touristique sont les plus rémunératrices.



Il serait intéressant, en la matière, de confronter nos résultats à ceux obtenus par les autres régions. Sur le réseau TER Normandie, la recette commerciale moyenne s'élève en 2022 à 15,11 € par train-km. Il s'agit, selon cet indicateur, du meilleur résultat à l'échelle nationale.



Sources ART et rapport TER Normandie

Toutefois, cet excellent résultat moyen masque, une fois encore, la profonde différence se creusant entre la recette des grandes radiales (22 € / train-km) et celle de l'intra-régional (5,10 € / train-km).

Le chiffre relatif aux grandes radiales normandes (22 € / train-km) est certes très largement supérieur à la moyenne nationale TER (8 € / train-km), mais cette comparaison n'a pas de sens, dans la mesure où les trains qui circulent sur nos radiales sont souvent classifiés ailleurs sous le label Intercités.

En recentrant en revanche notre analyse sur les « véritables TER » au sens commun des autres régions, c'est-à-dire sur les seules dessertes intra-régionales, force est de constater que la Normandie affiche le plus mauvais résultat au niveau national (5,10 € / train-km), traduisant sa trop faible fréquentation.

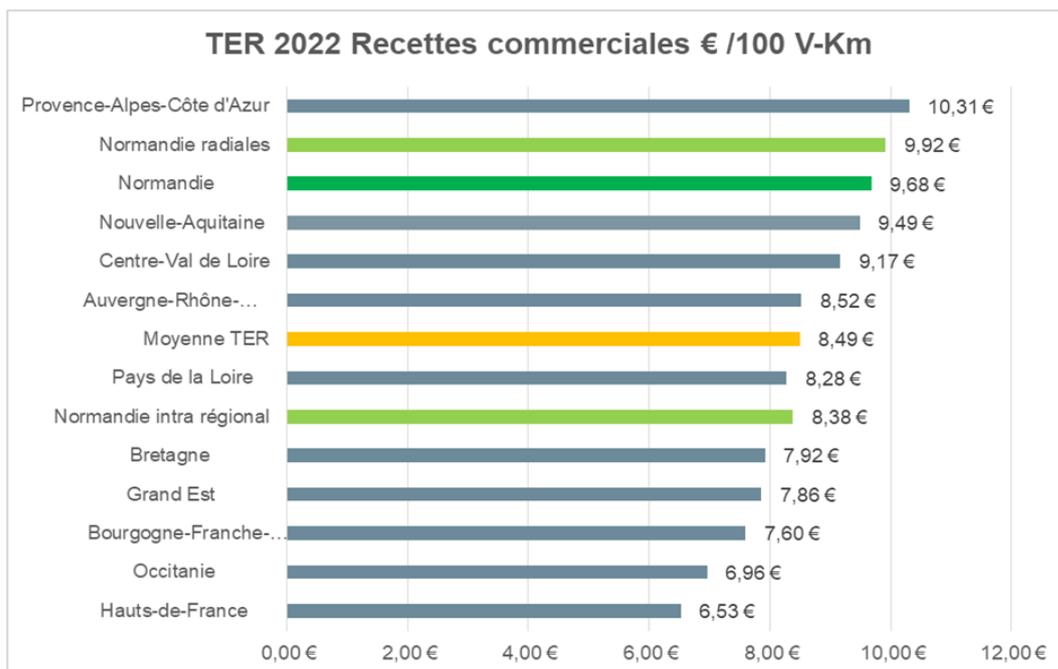
En résumé, la reprise par la Région de l'activité Intercités et son intégration dans le dispositif TER ont eu pour effet de créer l'illusion de hisser notre réseau régional au premier rang national alors qu'une approche analytique identique à celle des autres régions met en évidence les moindres performances économiques de notre réseau.

⇒ Les recettes commerciales par voyageur-Km

Les recettes commerciales par voyageur-Km résultent de la moyenne des prix payés pour l'ensemble des billets, ramenée au kilomètre parcouru. Leur montant global illustre le niveau auquel se situe la tarification pratiquée sur le réseau régional.

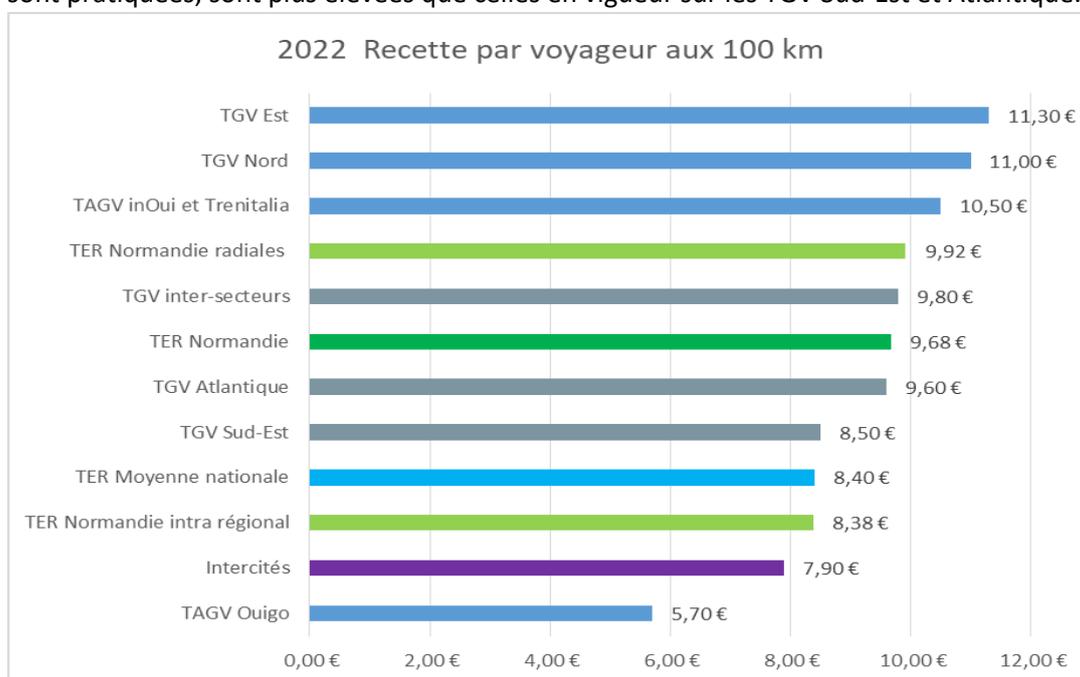
En Normandie la recette moyenne s'élève à 9,70 € par voyageur-kilomètre, ce qui situe nos tarifs TER parmi les tarifs les plus élevés au niveau national.

Cette moyenne doit toutefois être nuancée. Sur le périmètre intra-régional, à tarification Tempo, le montant de la recette se situe à 8,38 €, et est donc proche de la moyenne TER nationale (8,49 €). L'écart de recettes avec les lignes radiales (9,92 €) résulte de la part plus importante des abonnés dans la clientèle des trains intra-régionaux.



Sources ART Bilan ferroviaire 2022 onglet 6.3 et rapport activité TER Normandie

En outre si, au lieu de simplement comparer entre eux les chiffres des TER des différentes régions, on se livre à une confrontation des recettes générées par nos lignes radiales à celles des autres trains de « grandes lignes » (TGV et Intercités) desservant les autres régions, on observe que les recettes produites par les trains normands en provenance ou à destination de Paris, et donc les tarifications qui y sont pratiquées, sont plus élevées que celles en vigueur sur les TGV Sud-Est et Atlantique.



Après les augmentations décidées par le Conseil régional au lendemain de sa prise de gouvernance, les tarifs appliqués sur les radiales normandes sont même devenus 26 % plus chers que les Intercités. Cette dérive tarifaire, d'ailleurs aggravée par l'application du « *Yield management* », qui entraîne la vente en trop grande proportion de billets au tarif maximum, ne serait-elle pas l'une des causes, dans un contexte de forte concurrence (autoroute A13, covoiturage, autocars SLO, etc..) de l'atonie de la fréquentation des trains normands ?

En outre, lorsqu'on considère la recette moyenne au voyageur-km selon son système de tarification, on constate que, dans le périmètre des radiales ex Intercités à tarification « yieldée », celle-ci s'élève à 9,75 € pour 100 V-km, alors qu'à l'échelle nationale celle des autres Intercités est restée à 7,90 €.

De plus, dans le périmètre à tarification Tempo, la recette est de 9,54 €, soit une valeur très voisine de celle du périmètre yieldé. Et ce d'ailleurs d'autant plus que les radiales desservies par les trains à réservation ont une part de recettes « abonnés » de 7 % contre 21 % dans le périmètre Tempo. Ainsi les deux systèmes tarifaires convergent vers un même niveau de recettes, voisin de 9 € / V-Km.

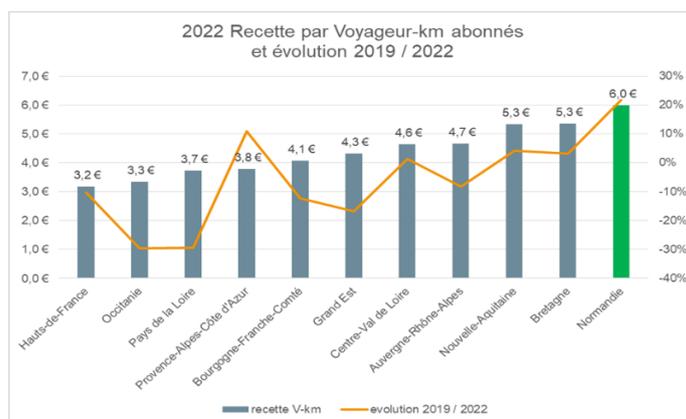
On peut dès lors émettre l'hypothèse que la cohabitation de deux systèmes de tarification, qui impose aux usagers un dispositif illisible et compliqué, n'apporte en réalité aucune plus-value au montant des recettes globales. La complexité de la tarification peut même avoir un effet négatif sur la fréquentation, en décourageant des usagers potentiels.

Il serait donc pertinent de s'interroger quant à l'opportunité de mettre fin à cette dualité tarifaire, et d'y substituer un barème régional unifié, à base kilométrique.

⇒ Les conséquences du choix de la Région Normandie pour la tarification des abonnements : une politique contre-productive.

Précédemment, nous avons fait le constat d'une baisse importante de la fréquentation des usagers fréquents (abonnés) entre 2019 et 2022.

Or, la Région Normandie a choisi d'augmenter le tarif des abonnements de 22 % entre 2019 et 2022, à l'opposé de nombreuses régions qui ont, soit baissé les tarifs, soit appliqué des hausses modérées.



En 2022, la Normandie a même adopté le tarif des abonnements le plus élevé de toutes les régions. La recette moyenne par 100 V-Km abonnés a atteint le niveau le plus élevé au plan national : 6,00 €, pour une moyenne nationale de 4,40 €, soit 37 % de plus que cette moyenne (*source ART*). Il en est résulté une baisse de la fréquentation des abonnés (moins 33 % en V-Km), ce qui représente la plus forte régression à l'échelle nationale. La conséquence est une diminution de 18 % des recettes abonnés, qui, selon le rapport TER 2022 atteignent 25,6 millions €.

La Normandie est peut-être plus impactée par le développement du télétravail que d'autres régions, au même titre d'ailleurs que la Région Centre-Val de Loire. Mais, ces mauvais résultats semblent davantage imputables à l'insuffisante qualité de l'offre déployée et à la mauvaise stratégie tarifaire qu'à une réelle atonie de la demande, que dément d'ailleurs la fréquentation croissante des cars SLO notamment entre Rouen et Paris / Île-de-France (voir chapitre 1.7, page 25).

Ces mauvais résultats interrogent par conséquent davantage tout à la fois notre politique tarifaire et le choix de supprimer l'abonnement hebdomadaire, la Normandie étant la seule région française (voire européenne) à avoir pris cette décision.

- **La contribution régionale d'équilibre et le taux de couverture des charges par les recettes commerciales**

La contribution d'équilibre est la somme annuellement versée par l'Autorité organisatrice de mobilité (la Région Normandie) à l'exploitant de son réseau (la SNCF) afin de compenser la différence se creusant entre le montant des dépenses et celui des recettes commerciales ($CE = D - R$).

Le taux de couverture des dépenses par les recettes est égal au ratio R / D , Plus ce dernier est élevé, et moins la valeur relative de la contribution d'équilibre est importante ($TC = R / D$).

⇒ Le rappel des données au titre de l'année 2022 , et le calcul des ratio correspondants.

Tout au long des paragraphes précédents, nous avons successivement étudié chacun des facteurs pesant sur le bilan économique des services ferroviaires régionaux, en appréhendant ces données :

- dans leur globalité ;
- au titre des seules grandes lignes radiales (ex-Intercités) ;
- au titre des seules dessertes intra-régionales (ancien réseau TER d'avant 2020).

En voici la synthèse :

Offre (millions de T-km)	Radiales	9,10
	Intrarégional	6,15
	Total	15,25
Coût unitaire (€ par train-km)	Radiales	30,50
	Intrarégional	22,50
Coûts d'exploitation (millions d'€)	Radiales	277
	Intrarégional	138
	Total	415
Fréquentation (millions V-Km)	Radiales	2 014
	Intrarégional	364
	Total	2 378
Recettes commerciales (Millions €) sur la base du tarif 2022	Radiales	199
	Intrarégional	31
	Total	230

Par une simple application des formules $TC = R / D$ et $CE = D - R$, ces données permettent de calculer les valeurs des deux indicateurs recherchés :

Taux de couverture	Radiales	72 %
	Intrarégional	22,5 %
	Ensemble	55 %
Contribution publique (millions d'€)	Radiales	78
	Intrarégional	107
	Total	185

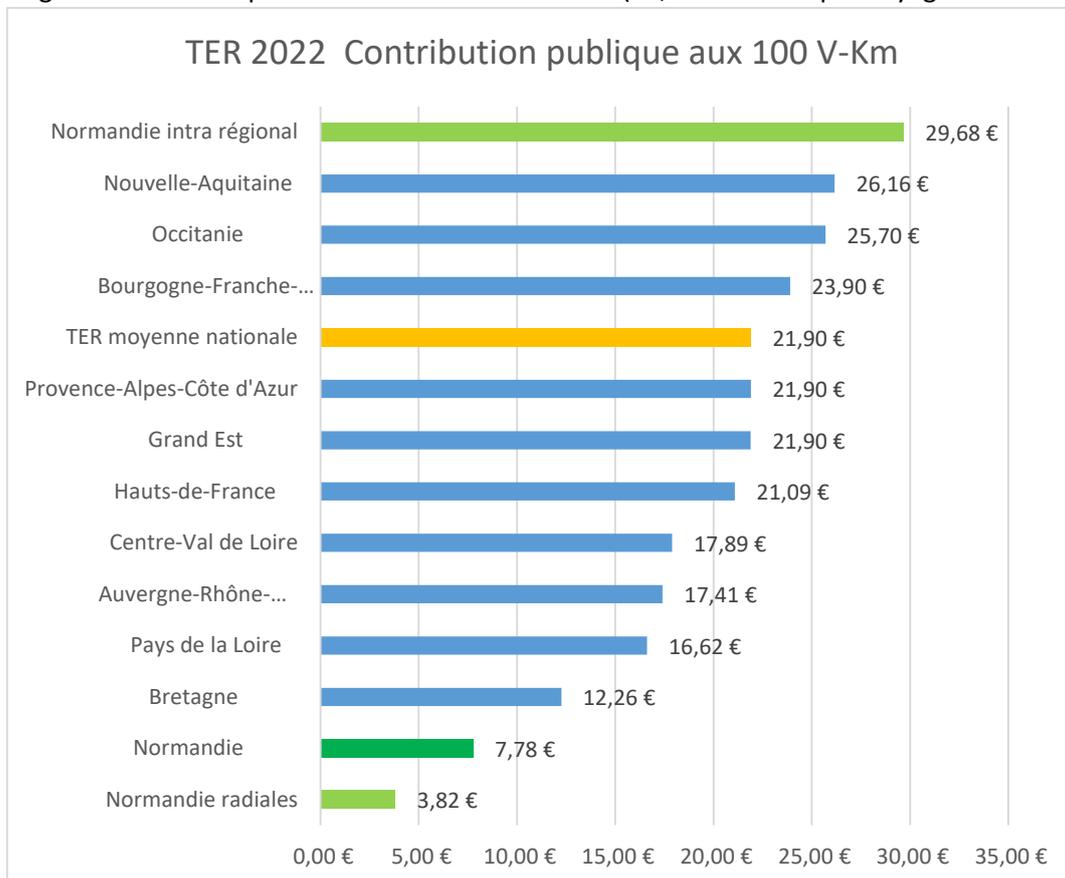
⇒ Le montant brut de la contribution régionale d'équilibre

En 2022, les dépenses facturées par l'opérateur (SNCF) s'élevaient globalement à 415 millions d'€, alors que les recettes commerciales étaient égales à 230 millions d'€.

La compensation d'équilibre versée par la Région s'est donc élevée à 185 millions d'€.

⇒ Le montant de la contribution régionale d'équilibre rapportée au voyageur-kilomètre

Rapportée à un voyageur, la valeur de la compensation était de 7,78 centimes par kilomètre parcouru. Cette valeur, très largement inférieure à la moyenne nationale (21,9 centimes par voyageur-kilomètre) dissimulait une fois de plus une très profonde disparité entre les ex-Intercités, pour lesquels elle était très faible (3,82 centimes par voyageur-kilomètre), et les dessertes intra-régionales, pour lesquelles elle atteignait le niveau le plus élevé à l'échelle nationale (29,68 centimes par voyageur-kilomètre).



Encore une fois, notre région obtient un résultat qui est apparemment bon, mais qui est en réalité imputable à l'intégration des ex-Intercités dans le périmètre des comptes TER, à défaut de laquelle elle se situerait au tout dernier rang des régions françaises.

En effet, le résultat économique des lignes radiales, qui assurent 85 % du trafic, fait de la Normandie la Région qui subventionne le moins le voyageur-kilomètre. Cependant quand on observe les chiffres relatifs aux dessertes intra-régionales, dont la fréquentation est insuffisante, la Normandie obtient le plus mauvais ratio national, avec une contribution publique de près de 30 centimes / voyageur-km. Ce ratio est toutefois en amélioration puisqu'il était de 39 centimes € en 2019, ce qui constituait déjà un record national, la moyenne des autres régions n'ayant pas variée depuis cette année-là.

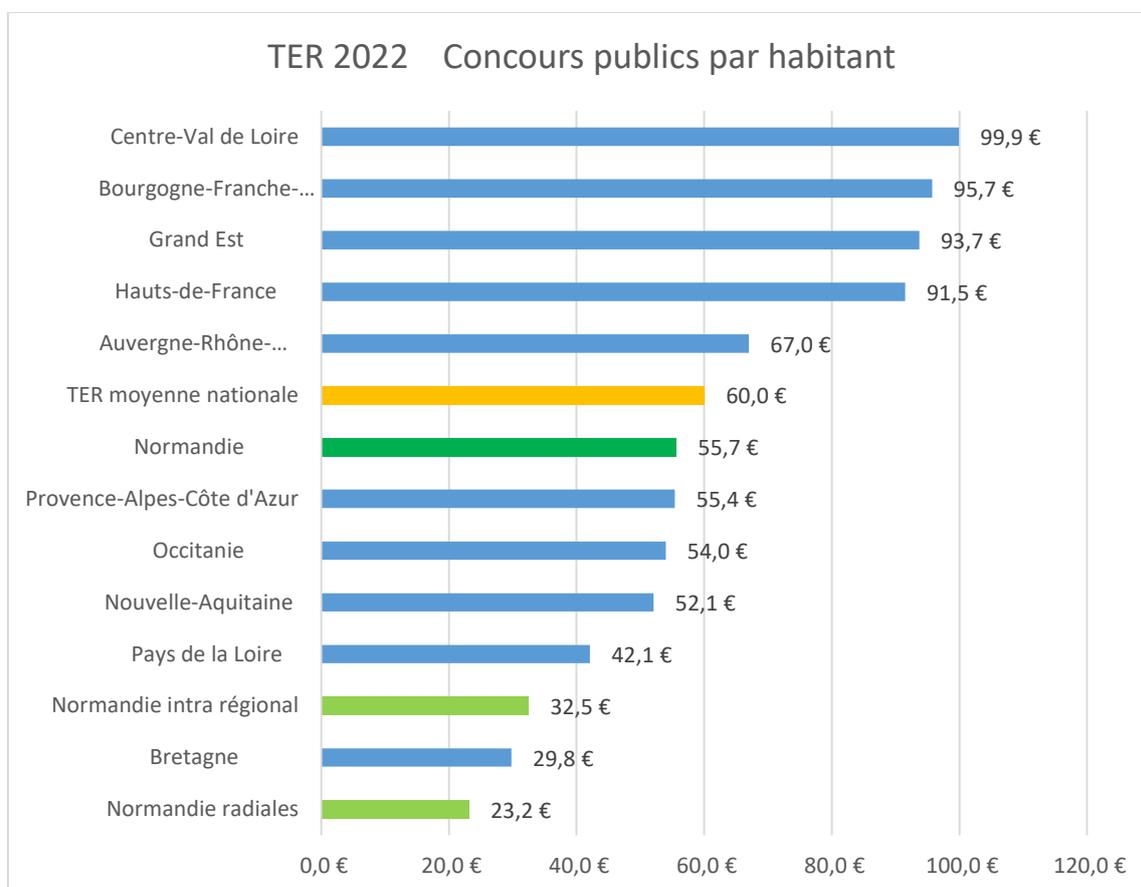
⇒ La contribution publique régionale par habitant

Ce ratio est le simple quotient du montant de la contribution régionale au fonctionnement du TER rapporté au nombre d'habitants contenus dans l'espace territorial considéré.

En ce qui concerne la Région Normandie, au titre de l'année civile 2022 :

- la contribution d'équilibre était égale à 185 millions d'€ ;
- la démographie régionale était évaluée par l'INSEE à 3 328 000 habitants ;
- les concours publics s'élevaient par conséquent à 55,7 € par habitant.

Légèrement inférieur à la moyenne nationale (60 € par habitant), ce ratio, qui reflète la contribution régionale à l'équilibre global de notre réseau (lignes radiales et intra-régionales), dissimule l'insuffisance de la contribution apportée aux dessertes locales.



En ce qui concerne les radiales, une offre plus attractive et une meilleure dynamique commerciale devraient contribuer à réduire la subvention régionale en augmentant la fréquentation et les recettes, et dégager ainsi des moyens pour développer les dessertes intra-régionales.

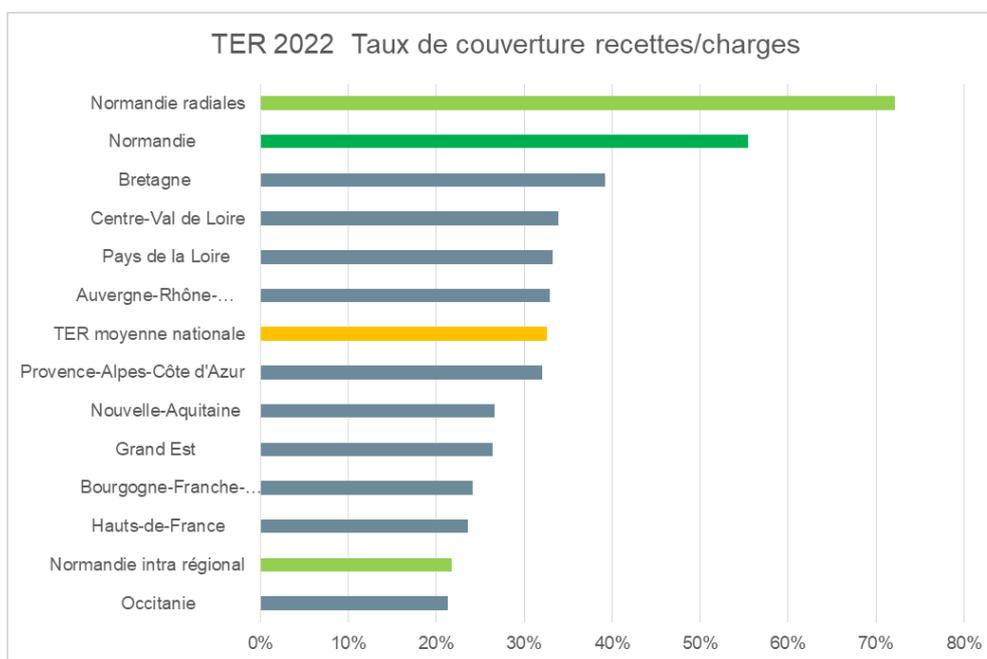
En ce qui concerne les lignes intra régionales, notre contribution est parmi les plus faibles de France : 32,5 € par habitant contre 60 € au niveau national. A l'exception de la Bretagne qui a des coûts faibles et un très bon niveau de fréquentation, notre région s'acquitte d'une contribution notoirement inférieure à celle des autres régions, qui ne financent pourtant que leur seul réseau intra-régional. Sur plusieurs de nos dessertes locales, certains renforcements de l'offre, réalisés dans des conditions permettant d'en maîtriser les coûts, pourraient générer des recettes susceptibles d'assainir le bilan.

La contribution régionale normande, jusqu'à présent trop faible pour développer une offre attractive, devrait pouvoir être contenue à son niveau actuel, tout en développant l'offre, sous le double effet du processus d'ouverture à la concurrence engagé par le Conseil Régional (réduction des coûts de 20%) et de l'obtention de recettes supplémentaires, produites par la progression de la fréquentation.

⇒ Un taux de couverture apparemment excellent, mais...

Nous avons compris que la différence entre la facture présentée par l'opérateur (415 millions d'€) et les recettes commerciales (230,3 millions d'€) était couverte par une contribution de la Région dont le montant s'élevait à 185 millions d'€.

Par conséquent, à l'échelle de notre région, le rapport entre les recettes et les charges est égal à 55 %. Ce chiffre place le TER normand au premier rang national en matière de couverture des coûts.



Cet excellent résultat, tout du moins en apparence, procède une fois de plus de la spécificité normande ayant consisté à avoir absorbé en janvier 2020 les anciens trains Intercités dans le dispositif TER. Au regard de leur fréquentation ces trains ont pour effet de fortement majorer les ratios d'exploitation, qui par conséquent ne reflètent plus la performance réelle des TER intra-régionaux.

Pour obtenir une vision plus juste du ratio recettes/charges, il faudrait maintenant observer les ratios obtenus pour chacun des deux sous-ensembles : les radiales, et les dessertes intra-régionales.

- les radiales vers Paris :

Taux de couverture de 72 %, pour 85 % du trafic et 42 % de la contribution régionale.

Ce ratio est correct, mais insuffisant compte tenu du très fort potentiel de clientèle captable sur ces lignes (part modale actuelle : 26 % seulement, plus faible ratio national sur ce créneau).

La fréquentation et donc les recettes de l'axe Vallée de Seine ont baissé entre 2019 et 2022. De tels résultats ne sont donc pas satisfaisants, au regard des potentialités de trafic identifiées. La très faible part de marché du train sur l'axe Seine met en évidence l'ampleur des marges de progression à exploiter. Les maladroites commises lors des réajustements successifs de l'offre (mauvais repositionnements, lacune de trois heures sur Rouen-Vernon-Paris...) ont très probablement dissuadé de trop nombreux usagers potentiels d'emprunter le train. Une action énergique de reconquête de la clientèle potentielle, fondée sur une amélioration significative de la desserte, est désormais indispensable.

L'axe centre vers Caen et Cherbourg présente lui aussi un réel potentiel de développement, tout comme l'axe sud qui doit capter la clientèle vers le Mont-Saint-Michel. Dans chaque cas, la conquête de nouveaux usagers nécessitera toutefois une densification perceptible de l'offre.

- le réseau TER intra-régional et les liaisons vers les régions voisines hors IDF :
Taux de couverture de 22 %, pour 15 % du trafic, mais 58 % de la contribution régionale.

Sur ce point, la Normandie partage avec la région Occitanie le plus faible ratio national, tout en ayant néanmoins progressé depuis 2019.

Une certaine dynamique s'est emparée du réseau intra-régional, dont la fréquentation a progressé de 4% entre 2019 et 2022, sans pourtant aucune réelle amélioration de l'offre, voire quelques dégradations, notamment sur le périurbain de Rouen. La tendance semble se confirmer en 2023, avec une progression de 6 %. Cette embellie traduit la forte demande de train qui s'exprime aujourd'hui tout autant en Normandie qu'à l'échelle nationale.

L'axe Caen-Granville-Rennes a connu, avec plus 40 %, la plus forte hausse de fréquentation, passant de 38,5 millions de voyageurs-km en 2019 à 54 millions de voyageurs-km en 2022. Dans le même temps, la ligne Caen - Rouen a progressé de 22,6 % (de 47,3 à 58 millions). Afin de consolider et d'amplifier cette dynamique, ces deux lignes font l'objet, dans ce dossier, d'une proposition d'évolution majeure de leur desserte, pour en faire une dorsale normande structurante.

La synergie entre les deux sous-ensembles du réseau normand, moyennant un cadencement régulier et l'organisation des correspondances efficaces, serait de nature à développer la fréquentation, et donc à accroître les recettes commerciales du réseau dans son ensemble.

⇒ Et globalement

Au final, les résultats globaux semblent relativement bons lorsqu'on les compare à ceux des réseaux TER des autres régions, mais il s'agit d'une illusion d'optique, car ces bons chiffres apparents sont principalement portés par les anciennes lignes Intercités, dont l'usage est largement prédominant, mais dissimulent l'insuffisant développement, en offre et en usage, des dessertes locales.

En restant à la surface des choses, ce bilan pourrait néanmoins inciter à la satisfaction et l'inaction. Or, en regardant les chiffres de plus près, il apparaît très clairement que les faiblesses structurelles du réseau intra-régional persistent, mais sont tout simplement masquées, sous l'effet de leur dilution dans des données générales, incluant le périmètre des anciens trains Intercités.

D'ailleurs, la progression globale de l'usage de notre réseau régional, légèrement inférieure à 1 %, accuse un retard considérable par rapport à celle de 13 %, constatée au niveau national sur l'ensemble des périmètres TER et Intercités (*source ART : le marché français du transport ferroviaire en 2022*).

En outre, les lignes radiales, bien que dominantes, n'atteignent pas encore leur objectif économique. Elles devront par conséquent améliorer leurs propres résultats, tant en fréquentation qu'en recettes, de sorte à pouvoir effectivement, en parts modales, jouer le rôle qui devrait normalement être le leur, et atteindre des ratios recettes commerciales / charges d'exploitation se rapprochant de l'équilibre.

Devant ces réalités, un sursaut s'impose : il s'agit au minimum, tant en matière d'offre que d'usage, de ramener notre réseau intra-régional dans la moyenne nationale, et d'élever nos grandes radiales à un niveau comparable à celui des autres grands corridors de déplacements européens.

Les propositions que nous présenterons dans la partie suivante viseront tout à la fois à améliorer l'offre de transport, à stimuler l'usage du train et à assainir le bilan économique d'exploitation du réseau.

2^{ème} partie

NOTRE PROJET DE CADENCEMENT POUR LA NORMANDIE



*Des affluences croissantes en gare de Granville :
de bonnes raisons de croire en l'avenir du chemin de fer et d'amplifier le développement de l'offre.*

2.1 Les objectifs.

Afin de faciliter les déplacements par le train en Normandie, les propositions de la FNAUT Normandie s'articulent autour de trois axes.

Tout d'abord **appliquer à l'ensemble du réseau régional le principe de cadencement des dessertes**. Plus précisément, l'idée consisterait, sur la plupart de nos lignes, à tendre vers un cadencement aux deux heures en période creuse, renforcé selon un cadencement à l'heure aux heures de pointe. Ainsi, par exemple, les départs de Rouen à destination de Caen surviendraient à 6h12, 7h12, 8h12, 10h12, 12h12, 13h12, 14h12, 16h12, 17h12, 18h12, 19h12 et 20h12.

Les lignes principales, comme l'axe Seine, la radiale Paris - Cherbourg ou l'antenne Rouen - Dieppe, bénéficieraient toutefois d'un cadencement permanent à l'heure. Des renforcements à la demi-heure seraient même envisagés lors des pointes sur les dessertes périurbaines ou sur la liaison Paris - Rouen.

Ensuite **faciliter les déplacements à moyenne ou longue distance**, d'une limite de la région à une autre ou entre la Normandie et les autres régions de l'arc Atlantique : Hauts-de-France, Centre-Val de Loire, Pays de la Loire, Bretagne et même Nouvelle-Aquitaine. L'effectivité de cette fonctionnalité nécessite **une optimisation des correspondances** entre les trains desservant les différentes branches du réseau, et par conséquent l'organisation de rendez-vous fixes autour de chacun des nœuds ferroviaires. Elle sous-tend également l'existence de liaisons directes sur la dorsale structurante reliant entre elles les métropoles de Rouen, Caen et Rennes.

Enfin développer **les usages touristiques du chemin de fer**, notamment en direction du Sud-Manche et de la **Baie du Mont-Saint-Michel**, secteur dont l'exceptionnelle attractivité touristique est porteuse de très fortes potentialités de trafic que l'indigence actuelle de l'offre éloigne du transport public. Il s'agira donc, dans ce cas, de densifier les relations vers Paris et les grandes villes du nord-ouest, tant au moyen de liaisons directes que par une optimisation des correspondances.

Afin de faciliter la lecture des tableaux horaires, nous utiliserons tout au long de cette partie du dossier le code de couleurs suivant, chaque teinte étant associée à une mission spécifique, ou à une disposition particulière.

12 09	Paris - Cherbourg semi-direct, ou Paris - Le Havre semi-direct
14 57	Paris - Cherbourg caboteur, ou Paris - Rouen caboteur
16 39	Paris - Caen caboteur (Evreux, Bernay, Lisieux)
17 39	Paris - Deauville caboteur (Evreux, Bernay, Lisieux)
18 17	Paris - Evreux - Serquigny (desserte locale)
19 43	Paris - Granville
12 12	Rouen - Dieppe semi-direct
17 12	Grande liaison transversale (Rouen - Caen - Granville - Rennes, Caen - Le Mans - Tours)
17 16	Grande relation vers les Hauts-de-France (Rouen - Amiens)
18 16	Grande relation vers les Hauts-de-France (Rouen - Amiens - Lille)
17 42	Desserte périurbaine
18 32	Cabotage Val-de-Reuil - Rouen - Le Havre ou Lisieux - Caen - Cherbourg
12 22	Navette de la Baie du Mont-Saint-Michel
18 12	Circulation rapide hors système (TGV, ou train direct supplémentaire)
21 08	Circulation ajoutée par rapport au SA 2024
21 32	Circulation préexistante dont l'horaire serait modifié (avancé ou retardé)
22 38	Horaire dysfonctionnel (couleur utilisée sur des tableaux faisant allusion à des horaires actuels)
12 10	Desserte assurée par un autocar

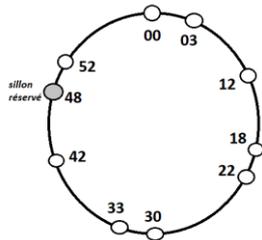
La présente partie du dossier s'attachera à présenter nos propositions d'horaires, et à en commenter la pertinence commerciale. Le système de cadencement normand est très fortement contraint par les horaires d'arrivées et départs de Paris-Saint-Lazare : **les calages horaires proposés pour les départs et les arrivées à Paris-Saint-Lazare sont basés sur les hypothèses d'exploitation du RER E (EOLE) présentées au printemps 2023.**

2.2 Les calages horaires des trains normands au départ et à l'arrivée de Paris Saint-Lazare.

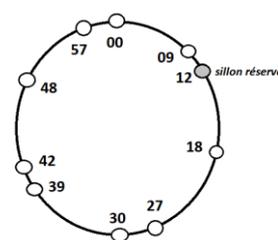
Entre Nanterre et Mantes, les trains normands devront circuler sur les mêmes voies que les convois du RER E (EOLE). Leurs horaires devront donc s'avérer compatibles.

⇒ Inventaire des sillons disponibles pour les trains appelés à desservir la Normandie

à l'arrivée en gare de Paris-Saint-Lazare



au départ de Paris-Saint-Lazare

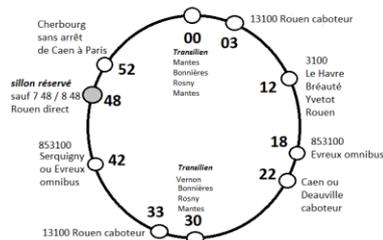


⇒ Hypothèse d'attribution des sillons lors des heures de pointe, dans le sens dominant

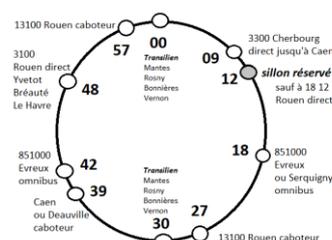
Les calages horaires devraient à la fois permettre :

- les croisements à l'heure exacte à Rouen des trains semi-directs reliant Paris au Havre, d'où leurs arrivées aux minutes 12 et leurs départs aux minutes 48 ;
- les croisements à l'heure exacte à Caen des trains semi-directs reliant Paris à Cherbourg, d'où leurs arrivées aux minutes 52 et leurs départs aux minutes 09 ;
- le cadencement aux 30 minutes des transiliens pour Vernon et des caboteurs pour Rouen ;
- l'acheminement d'une seconde desserte omnibus entre Paris et Evreux.

à l'arrivée en gare de Paris-Saint-Lazare



au départ de Paris-Saint-Lazare

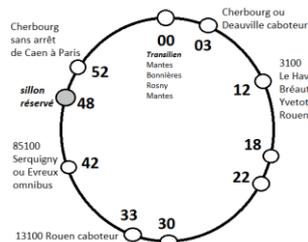


⇒ Hypothèse d'attribution des sillons en heure creuse ou en contre-pointe

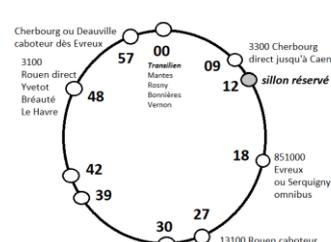
La pression serait alors beaucoup plus faible, car :

- au plus un train omnibus par heure serait dirigé vers Vernon ou Evreux ;
- la desserte de Paris à Rouen serait cadencée à l'heure (départ à la minute 27, arrivée à 33), laissant ainsi disponibles les sillons des minutes 03 à l'arrivée et 57 au départ ;
- ces sillons pourraient être réattribués aux trains caboteurs de l'axe Paris - Caen - Cherbourg, de sorte à permettre à ces derniers de s'inscrire dans les rendez-vous ferroviaires de Caen.

à l'arrivée en gare de Paris-Saint-Lazare



au départ de Paris-Saint-Lazare



2.3 Propositions d'horaires pour l'axe Seine

La ligne Paris - Le Havre serait parcourue par plusieurs sortes de trains, parmi lesquels :

- des trains rapides Paris - Le Havre, desservant Rouen, Yvetot et Bréauté (colonnes rouges) ;
- des trains caboteurs Paris - Rouen desservant Vernon, Gaillon, Val-de-Reuil, etc... (en vert) ;
- diverses autres circulations : trains transiliens, régionaux ou périurbains.

Afin de délivrer une présentation aussi claire que possible, nous ne mentionnerons, dans les deux premières séries de tableaux, que les dessertes structurantes. Puis suivront, section par section, des tableaux plus détaillés qui contiendront l'intégralité des circulations envisagées.

• PARIS - LE HAVRE : trains lourds (série 3100).

Notre idée consisterait simplement à inscrire ce corridor majeur dans la normalité européenne, avec **un cadencement intégral et continu à l'heure**, selon une amplitude minimale de 6 à 21 heures, d'où 16 allers-retours quotidiens au lieu de 13 actuellement. Tous ces trains, directs de Paris à Rouen, desserviraient systématiquement les gares d'Yvetot et Bréauté, dont les fréquentations cumulées sont quasiment égales à celle de la gare du Havre. En fin de soirée, une offre supplémentaire serait proposée moyennant une correspondance à Rouen avec un TER Rouen - Le Havre.

Paris	5 48	6 48	7 48	8 48	9 48	10 48	11 48	12 48	13 48	14 48	15 48	16 48	17 48	18 48	19 48	20 48	21 57	
Rouen A	7 02	8 02	9 02	10 02	11 02	12 02	13 02	14 02	15 02	16 02	17 02	18 02	19 02	20 02	21 02	22 02	23 22	
Rouen D	7 06	8 06	9 06	10 06	11 06	12 06	13 06	14 06	15 06	16 06	17 06	18 06	19 06	20 06	21 06	22 06		23 32
Yvetot	7 28	8 28	9 28	10 28	11 28	12 28	13 28	14 28	15 28	16 28	17 28	18 28	19 28	20 28	21 28	22 28		23 58
Bréauté	7 42	8 42	9 42	10 42	11 42	12 42	13 42	14 42	15 42	16 42	17 42	18 42	19 42	20 42	21 42	22 42		0 12
Le Havre	7 56	8 56	9 56	10 56	11 56	12 56	13 56	14 56	15 56	16 56	17 56	18 56	19 56	20 56	21 56	22 56		0 26

Une liaison directe supplémentaire fonctionnerait le vendredi soir : Paris 21 h 57 → Le Havre 0 h 26, par prolongement du 13139.

Le Havre	5 04	6 04	7 04	8 04	9 04	10 04	11 04	12 04	13 04	14 04	15 04	16 04	17 04	18 04	19 04	20 04	21 04	
Bréauté	5 18	6 18	7 18	8 18	9 18	10 18	11 18	12 18	13 18	14 18	15 18	16 18	17 18	18 18	19 18	20 18	21 16	
Yvetot	5 32	6 32	7 32	8 32	9 32	10 32	11 32	12 32	13 32	14 32	15 32	16 32	17 32	18 32	19 32	20 32	21 32	
Rouen A	5 54	6 54	7 54	8 54	9 54	10 54	11 54	12 54	13 54	14 54	15 54	16 54	17 54	18 54	19 54	20 54	21 56	
Rouen D	5 58	6 58	7 58	8 59	9 58	10 58	11 58	12 58	13 58	14 58	15 58	16 58	17 58	18 58	19 58	20 58		22 06
Paris	7 12	8 12	9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	14 12	15 12	16 12	17 12	18 12	19 12	20 12	21 12	22 12		23 33



Train 3107 Paris - Rouen - Yvetot - Bréauté-Beuzeville - Le Havre, en UM OMNEO à Déville-lès-Rouen.

- **PARIS - ROUEN : trains lourds (séries 3100 et 13100).**

Entre Paris et Rouen, 38 allers et 39 retours seraient quotidiennement proposés :

- les 16 Paris - Le Havre précédemment décrits, ne desservant aucune gare intermédiaire ;
- 21 trains caboteurs, desservant Vernon, Gaillon, Val-de-Reuil, Pont-de-l'Arche et Oissel ;
- quelques trains directs de Paris à Rouen, circulant en hyperpointe (colonnes marron).

La fréquence des caboteurs serait fondée sur **un cadencement à l'heure tout au long de la journée.**

Elle serait toutefois renforcée aux 30 minutes lors des pointes.

Sens Paris → Rouen

Paris	5 48	5 57	6 27	6 48	7 27	7 48	8 27	8 48	9 27	9 48	
Mantes	|	6 27	6 57	|	|	|	8 57	|	|	|	
Vernon	6 30	6 42	7 12	|	8 12	|	9 12	|	10 12	|	
Gaillon	|	6 50	7 20	|	8 20	|	9 20	|	10 20	|	
Val-de-Reuil	|	7 02	7 32	|	8 32	|	9 32	|	10 32	|	
Pontdel'Arche	|	7 07	7 37	|	8 37	|	9 37	|	10 37	|	
Oissel	|	7 12	7 42	|	8 42	|	9 42	|	10 42	|	
Rouen	7 02	7 22	7 52	8 02	8 52	9 02	9 52	10 02	10 52	11 02	

Paris	10 27	15 48	11 27		11 48	12 27	12 48	13 27	13 48	14 27	14 48
Mantes	10 57	|	|	12 28	|	12 57	|	|	|	14 57	|
Vernon	11 12	|	12 12	|	|	13 12	|	14 12	|	15 12	|
Gaillon	11 20	|	12 20	|	|	13 20	|	14 20	|	15 20	|
Val-de-Reuil	11 32	|	12 32	TGV	|	13 32	|	14 32	|	15 32	|
Pontdel'Arche	11 37	|	12 37	|	|	13 37	|	14 37	|	15 37	|
Oissel	11 42	|	12 42	|	|	13 42	|	14 42	|	15 42	|
Rouen	11 52	12 02	12 52	13 32	14 02	13 52	14 02	14 52	15 02	15 52	16 02

Paris	15 27	15 48	16 27	16 48	16 57	17 27	17 48	17 57	18 12	18 27	18 48
Mantes	|	|	|	|	17 27	|	|	|	|	|	|
Vernon	16 12	|	17 12	|	17 42	18 12	|	18 42	|	19 12	|
Gaillon	16 20	|	17 20	|	17 50	18 20	|	18 50	|	19 20	|
Val-de-Reuil	16 32	|	17 32	|	18 02	18 32	|	19 02	|	19 32	|
Pontdel'Arche	16 37	|	17 37	|	18 07	18 37	|	19 07	|	19 37	|
Oissel	16 42	|	17 42	|	18 12	18 42	|	19 12	|	19 42	|
Rouen	16 52	17 02	17 52	18 02	18 22	18 52	19 02	19 22	19 28	19 52	20 02

Paris	18 57	19 27	19 48	20 27	20 48	21 57	23 27				
Mantes	|	|	|	20 57	|	22 27	23 57				
Vernon	19 42	20 12	|	21 12	|	22 42	0 12				
Gaillon	19 50	20 20	|	21 20	|	22 50	0 20				
Val-de-Reuil	20 02	20 32	|	21 32	|	23 02	0 32				
Pontdel'Arche	20 07	20 37	|	21 37	|	23 07	0 37				
Oissel	20 12	20 42	|	21 42	|	23 12	0 42				
Rouen	20 22	20 52	21 02	21 52	22 02	23 22	0 52				

Afin de donner satisfaction à la requête des usagers normands qui déplorent la surcharge chronique des trains 13100 quittant la capitale à la pointe du soir (17h27, 17h57, 18h27, 18h57 et 19h27), ces trains ne desserviraient pas la gare de Mantes, dont les utilisateurs disposeraient en compensation, au départ de Paris, de dessertes spécifiques positionnées immédiatement derrière les trains de Rouen. Un arrêt à Mantes serait toutefois maintenu sur le train précédent (13125 : départ de Paris à 16h57, arrêt à Mantes à 17h27, arrivée à Rouen à 18h22), afin de permettre aux salariés ou aux étudiants exerçant leur activité dans le Mantois de rentrer chez eux. Aux heures creuses, la gare de Mantes serait desservie par un train sur deux.

Enfin, tous les trains 13100 desserviraient la gare de Pont-de-l'Arche. Le potentiel de fréquentation de cette gare est largement sous-estimé, et sa desserte en 2024 est exclusivement orientée vers Rouen. L'insuffisance de l'offre actuelle vers Rouen et l'absence de liaisons vers Paris détournent un très grand nombre de ses usagers vers les deux gares les plus proches, Oissel et Val-de-Reuil, dont les parkings-relais sont désormais saturés. Située sur la rive droite de la Seine, au débouché de la vallée de l'Andelle (20 000 habitants) cette gare aurait vocation à devenir un nouveau pôle multimodal.

Dans le sens opposé, nous proposons une desserte quasiment symétrique, fondée sur le principe du cadencement continu à l'heure des trains directs et des trains caboteurs tout au long de la journée, et de renforcement aux 30 minutes concernant les trains caboteurs 13100 lors de la pointe matinale. En outre, la liaison directe de renfort (en marron) serait dédoublée, avec deux départs à 6h32 et 7h32, configurés l'un et l'autre en US, par réutilisation des deux éléments de l'UM arrivée la veille au soir.

Sens Rouen → Paris

Rouen	5 06	5 36	5 58	6 06	6 32	6 36	6 58	7 06	7 32	7 36	7 58
Oissel	5 16	5 46	|	6 16	|	6 46	|	7 16	|	7 46	|
Pontdel'Arche	5 20	5 50	|	6 20	|	6 50	|	7 20	|	7 50	|
Val-de-Reuil	5 26	5 56	|	6 26	|	6 56	|	7 26	|	7 56	|
Gaillon	5 38	6 08	|	6 38	|	7 08	|	7 38	|	8 08	|
Vernon	5 48	6 18	|	6 48	|	7 18	|	7 48	|	8 18	|
Mantes	6 03	|	|	7 03	|	|	|	8 03	|	|	|
Paris	6 33	7 03	7 12	7 33	7 48	8 03	8 12	8 33	8 48	9 03	9 12

Rouen	8 06	8 58	9 06	9 58	10 06	10 58	11 06	11 58	12 06	12 58	
Oissel	8 16	|	9 16	|	10 16	|	11 16	|	12 16	|	
Pontdel'Arche	8 20	|	9 20	|	10 20	|	11 20	|	12 20	|	
Val-de-Reuil	8 26	|	9 26	|	10 26	|	11 26	|	12 26	|	
Gaillon	8 38	|	9 38	|	10 38	|	11 38	|	12 38	|	
Vernon	8 48	|	9 48	|	10 48	|	11 48	|	12 48	|	
Mantes	9 03	|	|	|	11 03	|	|	|	13 03	|	
Paris	9 33	10 12	10 33	11 12	11 33	12 12	12 33	13 12	13 33	14 12	

Rouen	13 06	13 58	14 06	14 58	15 06	15 58	16 06	16 28	16 58	17 06	
Oissel	13 16	|	14 16	|	15 16	|	16 16	|	|	17 16	
Pontdel'Arche	13 20	|	14 20	|	15 20	|	16 20	|	|	17 20	
Val-de-Reuil	13 26	|	14 26	|	15 26	|	16 26	TGV	|	17 26	
Gaillon	13 38	|	14 38	|	15 38	|	16 38	|	|	17 38	
Vernon	13 48	|	14 48	|	15 48	|	16 48	|	|	17 48	
Mantes	|	|	15 03	|	|	|	|	17 32	|	|	
Paris	14 33	15 12	15 33	16 12	16 33	17 12	17 33		18 12	18 33	

Rouen	17 58	18 06	18 58	19 06	19 58	20 06	20 58	21 06	22 06		
Oissel	|	18 16	|	19 16	|	20 16	|	21 16	22 16		
Pontdel'Arche	|	18 20	|	19 20	|	20 20	|	21 20	22 20		
Val-de-Reuil	|	18 26	|	19 26	|	20 26	|	21 26	22 26		
Gaillon	|	18 38	|	19 38	|	20 38	|	21 38	22 38		
Vernon	|	18 48	|	19 48	|	20 48	|	21 48	22 48		
Mantes	|	19 03	|	20 03	|	21 03	|	22 03	23 03		
Paris	19 12	19 33	20 12	20 33	21 12	21 33	22 12	22 33	23 33		



Paris, gare Saint-Lazare : arrivée d'une UM OMNEO en provenance de la Normandie.

- **Section PARIS - ROUEN : dessertes locales détaillées.**

Aux trains précédemment évoqués, s'ajouteraient plusieurs autres sortes de circulations, les unes sur la mission Paris - Vernon, les autres polarisées vers Rouen depuis Mantes, Val-de-Reuil ou Oissel.

Mission Paris - Vernon

Cette desserte, relevant d'Ile-de-France-Mobilités, pourrait être remaniée en cohérence avec le cadencement des lignes normandes. Nous proposons une grille de 20 allers et retours quotidiens, soit un cadencement aux 30 minutes en pointe et à l'heure en période creuse, permettant d'assurer des correspondances à Vernon avec les trains 13100 en provenance ou à destination de Rouen.

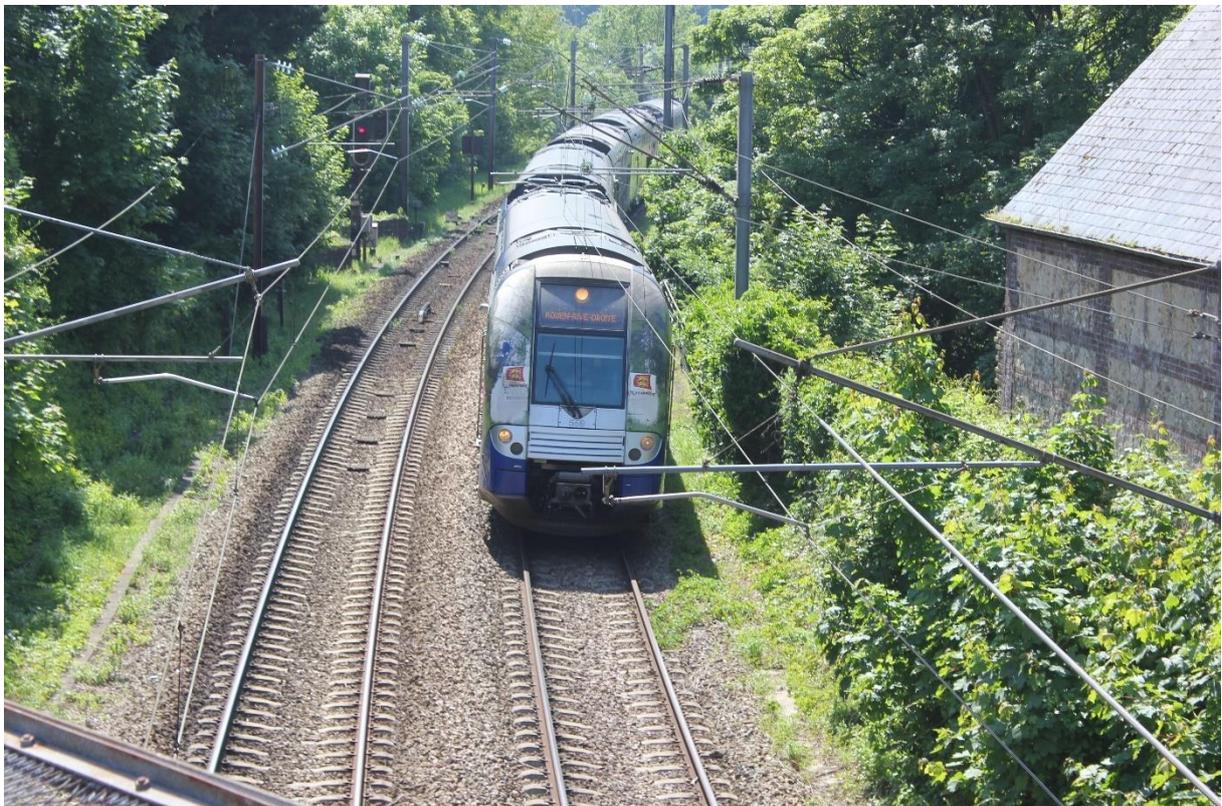
Mission Vallée de Seine

Il s'agirait, en complément des trains 13100, de consolider la liaison entre Rouen et les principales agglomérations de la vallée de la Seine : Val-de-Reuil, Gaillon et Vernon. L'objectif consisterait à tendre vers un cadencement aux 30 minutes aux heures de pointe.

Ces dessertes complémentaires comporteraient 5 allers et 3 retours entre Rouen et Val-de-Reuil, dont un aurait Mantes pour origine ou destination. La plupart de ces trains seraient diamétralisés avec des PROXI 852400 en provenance et à destination du Havre, de sorte à relier directement le pôle économique de Val-de-Reuil à Barentin, Yvetot, Bréauté et Le Havre (fonctionnalité qui n'existe pas actuellement).

Mission périurbaine de Rouen

Entre Oissel et Rouen viendraient s'ajouter les trains de la desserte périurbaine Elbeuf - Yvetot, cadencée à l'heure (colonnes roses des tableaux).



Train caboteur 13117 Paris - Mantes - Vernon - Gaillon - Val-de-Reuil - Pont-de-l'Arche - Oissel - Rouen assuré par une UM de TER2N

• **Section ROUEN - LE HAVRE : dessertes locales détaillées**

La desserte de bout en bout serait principalement assurée par les trains rouges 3100 Paris - Le Havre, complétée par huit allers et retours caboteurs (les colonnes violettes), dont quelques-uns auraient Val-de-Reuil pour origine ou destination. Aux extrémités s'ajouteraient des dessertes périurbaines :

- autour de Rouen : les navettes Elbeuf - Rouen - Yvetot, et quelques autres trains;
- autour du Havre : des dessertes omnibus Le Havre - Bréauté ou Le Havre - Fécamp.

Sens Rouen → Le Havre

Origine	Elbeuf	Fécamp	VDR	Bréauté	Elbeuf	Fécamp	Amiens	Elbeuf	Fécamp	Elbeuf	Fécamp	Elbeuf
Paris					5 48		5 57			6 48		7 48
Rouen A					7 02		7 22			8 02		9 02
Rouen D	6 02	6 18	6 32	6 42	6 48	7 06	7 18	7 32	7 42	8 06	8 18	9 06
Maromme	I	6 23	I	6 47	6 53	I	7 23	I	7 47	I	8 23	I
Malaunay	I	6 28	I	6 52	6 58	I	7 28	I	7 52	I	8 28	I
Barentin	6 14	6 34	6 44		7 04	I	7 34	I	7 44	I	8 34	I
Pavilly	6 17	6 37	6 47		7 07	I	7 37	I	7 47	I	8 37	I
Motteville	I	6 44	I		7 14	I	7 44	I		I	8 44	I
Yvetot A	6 27	6 52	6 57		7 22	7 27	7 52	7 57		8 27	8 52	9 27
Yvetot D	6 28		6 58			7 28		7 58		8 28		9 28
Foucart	6 34		7 04					8 04				
Fécamp		6 34					7 34				8 34	
Bréauté	6 42	6 56	7 12	7 26	7 42		7 56	8 12	8 42		8 56	9 42
Etainhus SR	6 48	7 02	7 18	7 32	I		8 02	8 18	I		9 02	I
St Laurent	I	7 08	I		7 38	I	8 08	I			9 08	I
Harfleur	I	7 14	I	7 44	I		8 14	I			9 14	I
Le Havre	6 58	7 20	7 28	7 50	7 56		8 20	8 28		8 56	9 20	9 56
destination				Dieppe				Dieppe				

Origine	Fécamp	Elbeuf	Elbeuf	Fécamp	Elbeuf	Elbeuf	Fécamp	Amiens	Elbeuf	Fécamp	Marcelle	Elbeuf
Paris		8 48	9 48		10 48			11 48			12 48	13 48
Rouen A		10 02	10 02		12 02			13 02			14 02	15 02
Rouen D		10 06	10 18	11 06	11 18	12 06	12 18	12 32	12 42	13 06	13 18	13 36
Maromme		I	10 23	I	11 23	I	12 23	I	12 47	I	13 23	I
Malaunay		I	10 28	I	11 28	I	12 28	I	12 52	I	13 28	I
Barentin		I	10 34	I	11 34	I	12 34	12 44	I	13 34	I	14 34
Pavilly		I	10 37	I	11 37	I	12 37	12 47	I	13 37	I	14 37
Motteville		I	10 44	I	11 44	I	12 44	I	I	13 44	I	14 44
Yvetot A		10 27	10 52	11 27	11 52	12 27	12 52	12 57	13 27	13 52	I	14 27
Yvetot D		10 28		11 28		12 28		12 58	13 28		I	14 28
Foucart		I	I		I	I	13 04	I	I	I	I	I
Fécamp	9 34			11 34						13 34		
Bréauté	9 56	10 42	11 42	11 56	12 42	13 12	13 42	13 42	13 56	I	14 42	15 42
Etainhus SR	10 02	I	I	12 02	I	13 18	I	I	14 02	I	I	I
St Laurent	10 08	I	I	12 08	I	I	I	I	14 08	I	I	I
Harfleur	10 14	I	I	12 14	I	I	I	I	14 14	I	I	I
Le Havre	10 20	10 56	11 56	12 20	12 56	13 28	13 56	13 56	14 20	14 26	14 56	15 56
destination							Dieppe					

Origine	Elbeuf	Fécamp	Elbeuf	Elbeuf	Fécamp	Elbeuf	Fécamp	VDR	Elbeuf	Fécamp	Elbeuf	Fécamp
Paris			14 48			15 48					16 48	16 57
Rouen A			16 02			17 02					18 02	18 22
Rouen D	15 18	16 06	16 18	16 32	16 42	17 06	17 18	17 32	17 42	17 52	18 06	18 18
Maromme	15 23	I	16 23	I	16 47	I	17 23	I	17 47	I	18 23	I
Malaunay	15 28	I	16 28	I	16 52	I	17 28	I	17 52	I	18 28	I
Barentin	15 34	I	16 34	16 44		I	17 34	17 44	18 04	I	18 34	18 44
Pavilly	15 37	I	16 37	16 47		I	17 37	17 47	18 07	I	18 37	18 47
Motteville	15 44	I	16 44	I		I	17 44	I	18 14	I	18 44	I
Yvetot A	15 52	16 27	16 52	16 57		17 27	17 52	17 57	18 22	18 27	18 52	18 57
Yvetot D		16 28		16 58		17 28		17 58	18 28		18 58	18 58
Foucart		I	I	17 04		I	I	18 04	I	I	19 04	19 04
Fécamp	15 34					I		17 34			18 34	18 34
Bréauté	15 56	16 42	17 12	17 38	17 42	17 56	18 12	18 42	18 42		18 56	19 12
Etainhus SR	16 02	I	17 18	I	I	18 02	18 18	18 42	I	I	19 02	19 18
St Laurent	16 08	I	I	I	W	I	18 08	I	I	I	19 08	I
Harfleur	16 14	I	I	I	I	I	18 14	I	I	I	19 14	I
Le Havre	16 20	16 56	17 28	17 52	17 56	18 20	18 28	18 56	18 56	19 20	19 28	19 28
destination				Dieppe				Dieppe				

Circulation	Origine	Elbeuf	Fécamp	Elbeuf	Elbeuf	Elbeuf	Elbeuf	IMM	Vend
Paris		17 48		18 48		19 48		20 48	21 57
Rouen A		19 02		20 02		21 02		22 02	23 27
Rouen D	18 42	19 06	19 18	20 06	20 18	21 06	21 18	22 06	22 18
Maromme	18 47	I	19 23	I	20 23	I	21 23	I	22 23
Malaunay	18 52	I	19 28	I	20 28	I	21 28	I	22 28
Barentin		I	19 34	I	20 34	I	21 34	I	22 34
Pavilly		I	19 37	I	20 37	I	21 37	I	22 37
Motteville		I	19 44	I	20 44	I	21 44	I	22 44
Yvetot A		19 27	19 52	20 27	20 52	21 27	21 52	22 27	23 57
Yvetot D		19 28		20 28		21 28		22 28	23 58
Foucart		I	I	I	I	I	I	I	I
Fécamp			19 34		21 10				
Bréauté		19 42	19 56	20 42	21 42	22 42	0 12	0 12	
Etainhus SR		I	20 02	I	I	I	I	I	
St Laurent		I	20 08	I	I	I	I	I	
Harfleur		I	20 14	I	I	I	I	I	
Le Havre		19 56	20 20	20 56	21 56	22 56	0 26	0 26	
destination	Dieppe								

Le train hors système 13185 Paris 21 h 57 – Le Havre 0 h 26 ne circulerait que le vendredi soir.

- **L'articulation de la desserte locale Rouen - Yvetot avec les liaisons vers Paris**

Les tableaux précédents incluent l'intégralité des trains impliqués dans la desserte de la section comprise entre Rouen et Le Havre. D'où une certaine complexité, ne permettant pas de bien mettre en évidence l'articulation des dessertes locales Rouen - Yvetot avec les liaisons vers Paris.

Par conséquent, dans les tableaux qui suivent, nous mentionnerons exclusivement les circulations qui permettraient, par correspondance en gare de Rouen, d'effectuer des déplacements entre Paris et les localités périurbaines situées entre Rouen et Yvetot : Maromme, Barentin, etc...

Il apparaîtra ainsi clairement que, sous l'effet du cadencement à l'heure de la desserte Paris - Rouen et de la desserte périurbaine, de tels déplacements seraient possibles tout au long de la journée.

Attention : les tableaux qui suivent ne comportent pas tous les trains, mais uniquement ceux permettant de se déplacer entre Paris et les gares situées entre Rouen et Yvetot.

De Paris vers Maromme, Malaunay, Barentin, Pavilly et Motteville

Paris	5 48		5 57			6 48		7 48		8 48		9 48		10 48	
Rouen A	7 02		7 22			8 02		9 02		10 02		11 02		12 02	
Rouen D	7 06	7 18		7 32	7 42	8 06	8 18	9 06	9 18	10 06	10 18	11 06	11 18	12 06	12 18
Maromme	I	7 23		I	7 47	I	8 23	I	9 23	I	10 23	I	11 23	I	12 23
Malaunay	I	7 28		I	7 52	I	8 28	I	9 28	I	10 28	I	11 28	I	12 28
Barentin	I	7 34		7 44		I	8 34	I	9 34	I	10 34	I	11 34	I	12 34
Pavilly	I	7 37		7 47		I	8 37	I	9 37	I	10 37	I	11 37	I	12 37
Motteville	I	7 44		I		I	8 44	I	9 44	I	10 44	I	11 44	I	12 44
Yvetot	7 27	7 52		7 57		8 27	8 52	9 27	9 52	10 27	10 52	11 27	11 52	12 27	12 52

Paris	11 48		12 48		13 48		14 48		15 48		16 48		16 57		
Rouen A	13 02		14 02		15 02		16 02		17 02		18 02		18 22		
Rouen D	13 06	13 18	14 06	14 18	15 06	15 18	16 06	16 18	17 06	17 18	18 06	18 18		18 32	18 42
Maromme	J	13 23	I	14 23	I	15 23	I	16 23	I	17 23	I	18 23		I	18 47
Malaunay	J	13 28	I	14 28	I	15 28	I	16 28	I	17 28	I	18 28		I	18 52
Barentin	J	13 34	I	14 34	I	15 34	I	16 34	I	17 34	I	18 34		I	18 44
Pavilly	J	13 37	I	14 37	I	15 37	I	16 37	I	17 37	I	18 37		I	18 47
Motteville	J	13 44	I	14 44	I	15 44	I	16 44	I	17 44	I	18 44		I	
Yvetot	13 27	13 52	14 27	14 52	15 27	15 52	16 27	16 52	17 27	17 52	18 27	18 52		18 57	

Jours									LMMJ	LMMJ	Ve				
Paris	17 48		18 48		19 48		20 48		21 57		21 57				
Rouen A	19 02		20 02		21 02		22 02		23 22		23 37				
Rouen D	19 06	19 18	20 06	20 18	21 06	21 18	22 06	22 18		23 32	23 32				
Maromme	J	19 23	I	20 23	I	21 23	I	22 23		I	I				
Malaunay	J	19 28	I	20 28	I	21 28	I	22 28		I	I				
Barentin	J	19 34	I	20 34	I	21 34	I	22 34		23 44	23 44				
Pavilly	J	19 37	I	20 37	I	21 37	I	22 37		23 47	23 47				
Motteville	J	19 44	I	20 44	I	21 44	I	22 44		I	I				
Yvetot	19 27	19 52	20 27	20 52	21 27	21 52	22 27	22 52		23 57	23 57				

De Motteville, Pavilly, Barentin, Malaunay ou Maromme vers Paris

Yvetot	5 06	5 32	6 06	6 32	6 36			7 02		7 06	7 32	8 06	8 32	9 06	9 32
Motteville	5 13	I	6 13	I	6 43			I		7 13	I	8 13	I	9 13	I
Pavilly	5 21	I	6 21	I	6 51			7 13		7 21	I	8 21	I	9 21	I
Barentin	5 24	I	6 24	I	6 54			7 16		7 24	I	8 24	I	9 24	I
Malaunay	5 30	I	6 30	I	I	7 10		I		7 30	I	8 30	I	9 30	I
Maromme	5 34	I	6 34	I	I	7 14		I		7 34	I	8 34	I	9 34	I
Rouen A	5 40	5 54	6 40	6 54	7 06	7 20		7 28		7 40	7 54	8 40	8 54	9 40	9 54
Rouen D		5 58		6 58			7 32		7 36		7 58		8 58		9 58
Paris		7 12		8 12			8 48		9 03		9 12		10 12		11 02

Yvetot	10 06	10 32	11 06	11 32	12 06	12 32	13 06	13 32	14 06	14 32	15 06	15 32	16 06	16 32	
Motteville	10 13	I	11 13	I	12 13	I	13 13	I	14 13	I	15 13	I	16 13	I	
Pavilly	10 21	I	11 21	I	12 21	I	13 21	I	14 21	I	15 21	I	16 21	I	
Barentin	10 24	I	11 24	I	12 24	I	13 24	I	14 24	I	15 24	I	16 24	I	
Malaunay	10 30	I	11 30	I	12 30	I	13 30	I	14 30	I	15 30	I	16 30	I	
Maromme	10 34	I	11 34	I	12 34	I	13 34	I	14 34	I	15 34	I	16 34	I	
Rouen A	10 40	10 54	11 40	11 54	12 40	12 54	13 40	13 54	14 40	14 54	15 40	15 54	16 40	16 54	
Rouen D		10 58		11 58		12 58		13 58		14 58		15 58		16 58	
Paris		12 12		13 12		14 12		15 12		16 02		17 02		18 12	

Yvetot	17 06	17 32	18 06	18 32	19 06	19 32	20 06	20 32	21 06	21 32					
Motteville	17 13	I	18 13	I	19 13	I	20 13	I	21 13	I					
Pavilly	17 21	I	18 21	I	19 21	I	20 21	I	21 21	I					
Barentin	17 24	I	18 24	I	19 24	I	20 24	I	21 24	I					
Malaunay	17 30	I	18 30	I	19 30	I	20 30	I	21 30	I					
Maromme	17 34	I	18 34	I	19 34	I	20 34	I	21 34	I					
Rouen A	17 40	17 54	18 40	18 54	19 40	19 54	20 40	20 54	21 40	21 54					
Rouen D		17 58		18 58		19 58		20 58		21 58		22 06			
Paris		19 12		20 12		21 12		22 12		23 33					

- **La continuité des déplacements intra-régionaux d'amont en aval de Rouen**

En faveur des usagers devant se déplacer d'amont en aval de Rouen, de nombreuses possibilités seraient offertes par les horaires proposés :

- soit au moyen de dessertes passantes (Val-de-Reuil - Le Havre, ou Elbeuf - Yvetot) ;
- soit par correspondance en gare de Rouen, notamment entre un train 13100 en amont (en vert) et, en aval, un train 3100 (en rouge) ou un train 850400 (en violet).

Attention : les tableaux qui suivent ne comportent pas tous les trains, mais uniquement ceux permettant de se déplacer de part et d'autre de Rouen.

Mantes					6 27				6 57			Paris			8 57		
Vernon				6 30	6 42				7 12			8 12			9 12		
Gaillon					6 50				7 20			8 20			9 20		
Val-de-Reuil		6 04			7 02				7 32			8 32			9 32		
Pont Arche		6 09			7 07				7 37			8 37			9 37		
Oissel	6 00	6 16			7 12				7 42			8 00	8 42		9 00	9 42	10 00
Saint Etienne	6 04				7 04							8 04			9 04		10 04
Sotteville	6 10				7 10							8 10			9 10		10 10
Rouen A	6 16	6 26			7 02	7 16	7 22		7 52			8 16	8 52		9 16	9 52	10 16
Rouen D	6 18	6 32	6 42	7 06	7 18			7 32	7 42			8 06	8 18		9 06	9 18	10 06
Maromme	6 23		6 47		7 23				7 47			8 23			9 23		10 23
Malaunay	6 28		6 52		7 28				7 52			8 28			9 28		10 28
Barentin	6 34	6 44			7 34				7 44			8 34			9 34		10 34
Pavilly	6 37	6 47			7 37				7 47			8 37			9 37		10 37
Motteville	6 44				7 44							8 44			9 44		10 44
Yvetot	6 52				7 27	7 52			7 57			8 27	8 52		9 27	9 52	10 52
Foucart		7 05							8 05								
Bréauté		7 12			7 42				8 12			8 42			9 42		10 42
Etainhus SR		7 18							8 18								
Le Havre		7 28			7 56				8 28			8 56			9 56		10 56

Mantes	Paris				10 57				Paris			12 28	12 57		Paris		
Vernon	10 12				11 12				12 12				13 12				
Gaillon	10 20				11 20				12 20				13 20				
Val-de-Reuil	10 32				11 32				12 32				13 32				
Pont Arche	10 37				11 37				12 37				13 37				
Oissel	10 42		11 00	11 42		12 00			12 42			13 00		13 42		14 00	14 42
Saint Etienne			11 04			12 04						13 04				14 04	
Sotteville			11 10			12 10						13 10				14 10	
Rouen A	10 52		11 16	11 52		12 16		12 52				13 16	13 32	13 52		14 16	14 52
Rouen D		11 06	11 18		12 06	12 18	12 32		13 06	13 18	13 36		14 06	14 18		15 06	15 18
Maromme			11 23			12 23				13 23				14 23			15 23
Malaunay			11 28			12 28				13 28				14 28			15 28
Barentin			11 34			12 34	12 44			13 34				14 34			15 34
Pavilly			11 37			12 37	12 47			13 37				14 37			15 37
Motteville			11 44			12 44				13 44				14 44			15 44
Yvetot		11 27	11 52		12 27	12 52	12 57		13 27	13 52				14 27	14 52		15 27
Foucart							13 05										
Bréauté		11 42			12 42		13 12		13 42					14 42			15 42
Etainhus SR							13 18										
Le Havre		11 56			12 56		13 28		13 56			14 26		14 56			15 56

Mantes	14 57				Paris				Paris			17 27			Paris		
Vernon	15 12				16 12				17 12			17 42			18 12		
Gaillon	15 20				16 20				17 20			17 50			18 20		
Val-de-Reuil	15 32				16 32			17 04	17 32			18 02			18 32		
Pont Arche	15 37				16 37			17 09	17 37			18 07			18 37		
Oissel	15 42		16 00		16 42			17 00	17 16	17 42		18 00	18 12		18 42		19 00
Saint Etienne			16 04					17 04				18 04			19 04		
Sotteville			16 10					17 10				18 10			19 10		
Rouen A	15 52		16 16		16 52			17 16	17 26	17 52		18 16	18 22		18 52		19 16
Rouen D		16 06	16 18	16 32		17 06	17 18	17 32	17 42		18 06	18 18		18 32	18 42		19 06
Maromme			16 23				17 23		17 47			18 23			18 47		19 23
Malaunay			16 28				17 28		17 52			18 28			18 52		19 28
Barentin			16 34	16 44			17 34	17 44				18 34			18 44		19 34
Pavilly			16 37	16 47			17 37	17 47				18 37			18 47		19 37
Motteville			16 44				17 44					18 44			19 44		
Yvetot		16 27	16 52	16 57		17 27	17 52	17 57			18 27	18 52		18 57		19 27	19 52
Foucart				17 05				18 05						19 05			
Bréauté		16 42		17 12		17 42		18 12		18 42				19 12			19 42
Etainhus SR				17 18				18 18						19 18			
Le Havre		16 56		17 28		17 56		18 28		18 56				19 28			19 56

Mantes	Paris				Paris				20 57			22 27					
Vernon	19 12				20 12				21 12			22 42					
Gaillon	19 20				20 20				21 20			22 50					
Val-de-Reuil	19 32				20 32				21 32			23 02					
Pont Arche	19 37				20 37				21 37			23 07					
Oissel	19 42		20 00		20 42			21 00	21 42			23 12					
Saint Etienne			20 04					21 04									
Sotteville			20 10					21 10									
Rouen A	19 52		20 16		20 52			21 16	21 52			23 22					
Rouen D		20 06	20 18			21 06	21 18		22 06	22 18		23 32					
Maromme			20 23				21 23			22 23							
Malaunay			20 28				21 28			22 28							
Barentin			20 34				21 34			22 34		23 44					
Pavilly			20 37				21 37			22 37		23 47					
Motteville			20 44				21 44			22 44							
Yvetot		20 27	20 52			21 27	21 52		22 27	22 52		23 57					
Foucart																	
Bréauté		20 42				21 42			22 42						0 12		
Etainhus SR																	
Le Havre		20 56				21 56			22 56			0 26					

D'ouest en est on retrouverait des offres analogues, avec notamment, au départ de la gare du Havre, quatre liaisons directes 852400 à destination de Val-de-Reuil (départs à 7h32, 16h32, 17h32, 18h32) dont une serait même prolongée jusqu'à Mantes (Le Havre 16h32 → Mantes 18h32).

Le Havre		5 04			6 04			6 32			7 04			7 32		8 04	
Etainhus SR		I			I			6 42			I			7 42		I	
Bréauté		5 18			6 18			6 48			7 18			7 48		8 18	
Foucart		I			I			6 55			I			7 55		I	
Yvetot		5 06		6 06	6 32			7 02		7 06	7 32			8 02	8 06	8 32	
Motteville		5 13	I		6 13	I		I		7 13	I			I	8 13	I	
Pavilly		5 21	I		6 21	I		7 13		7 21	I			8 13	8 21	I	
Barentin		5 24	I		6 24	I		7 16		7 24	I			8 16	8 24	I	
Malaunay		5 30	I		6 30	I		7 10	I	7 30	I		8 10	I	8 30	I	
Maromme		5 34	I		6 34	I		7 14	I	7 34	I		8 14	I	8 34	I	
Rouen A		5 40	5 54		6 40	6 54		7 20	7 28		7 40	7 54		8 20	8 28	8 40	8 54
Rouen D				6 06	6 42		7 06			7 36	7 42		8 06		8 32	8 42	9 06
Sotheville			I	6 48		I			I	7 48		I		I	8 48		I
Saint Etienne			I	6 53		I			I	7 53		I		I	8 53		I
Oissel			6 16	6 58		7 16			7 46	7 58		8 16		8 42	8 58		9 16
Pont Arche			6 20			7 20			7 50			8 20		8 48			9 20
Val-de-Reuil			6 26			7 26			7 56			8 26		8 54			9 26
Gaillon			6 38			7 38			8 08			8 38					9 38
Vernon			6 47			7 47			8 17			8 47					9 47
Mantes			7 02			8 02			Paris			9 02					Paris

Le Havre		9 04			10 04			11 04			12 04			12 32			
Etainhus SR		I			I			I			I			12 42			
Bréauté		9 18			10 18			11 18			12 18			12 48			
Foucart		I			I			I			I			12 55			
Yvetot		9 06	9 32		10 06	10 32		11 06	11 32		12 06	12 32		13 02	13 06		
Motteville		9 13	I		10 13	I		11 13	I		12 13	I		I	13 13		
Pavilly		9 21	I		10 21	I		11 21	I		12 21	I		I	13 21		
Barentin		9 24	I		10 24	I		11 24	I		12 24	I		I	13 24		
Malaunay		9 30	I		10 30	I		11 30	I		12 30	I		I	13 30		
Maromme		9 34	I		10 34	I		11 34	I		12 34	I		I	13 34		
Rouen A		9 40	9 54		10 40	10 54		11 40	11 54		13 40	12 54		13 28	13 40		
Rouen D		9 42		10 06	10 42		11 06	11 42		12 06	12 42		13 06		13 42		
Sotheville		9 48		I	10 48		I	11 48		I	12 48		I		13 48		
Saint Etienne		9 53		I	10 53		I	11 53		I	12 53		I		13 53		
Oissel		9 58		10 16	10 58		11 16	11 58		12 16	12 58		13 16		13 58		
Pont Arche				10 20			11 20			12 20			13 20				
Val-de-Reuil				10 26			11 26			12 26			13 26				
Gaillon				10 38			11 38			12 38			13 38				
Vernon				10 47			11 47			12 47			13 47				
Mantes				11 02			Paris			13 02			Paris				

Le Havre		13 04			14 04			15 04			16 04			16 32		17 04	
Etainhus SR		I			I			I			I			16 42		I	
Bréauté		13 18			14 18			15 18			16 18			16 48		17 18	
Foucart		I			I			I			I			16 55		I	
Yvetot		13 32		14 06	14 32		15 06	15 32		TGV	16 06	16 32		17 02	17 06	17 32	
Motteville		I		14 13	I		15 13	I		I	16 13	I		I	17 13	I	
Pavilly		I		14 21	I		15 21	I		I	16 21	I		I	17 21	I	
Barentin		I		14 24	I		15 24	I		I	16 24	I		I	17 24	I	
Malaunay		I		14 30	I		15 30	I		I	16 30	I		I	17 30	I	
Maromme		I		14 34	I		15 34	I		I	16 34	I		I	17 34	I	
Rouen A		13 54		14 40	14 54		15 40	15 54			16 24	16 40	16 54		17 28	17 4	17 54
Rouen D			14 06	14 42		15 06	15 42		16 06	16 28	16 42		17 06	17 32	17 42		18 06
Sotheville			I	14 48		I	15 48		I	16 48		I	17 48		I		
Saint Etienne			I	14 53		I	15 53		I	16 53		I	17 53		I		
Oissel			14 16	14 58		15 16	15 58		16 16	16 58		17 16	17 42	17 58		18 16	
Pont Arche			14 20			15 20			16 20			17 20	17 48				18 20
Val-de-Reuil			14 26			15 26			16 26			17 26	17 56				18 26
Gaillon			14 38			15 38			16 38			17 38	18 08				18 38
Vernon			14 46			15 47			16 47			17 47	18 17				18 47
Mantes			15 02			Paris			Paris			17 32	Paris	18 32			19 02

Le Havre		17 32			18 04			18 32			19 04			19 32		20 04		21 04
Etainhus SR		17 42			I			18 42			I			19 42		I		I
Bréauté		17 48			18 18			18 48			19 18			19 48		20 18		21 18
Foucart		17 55			I			18 55			I			19 55		I		I
Yvetot		18 02	18 06	18 32			19 02	19 06	19 32			20 02	20 06	20 32			21 06	21 32
Motteville		I	18 13	I			I	19 13	I		I	20 13	I		I	21 13	I	
Pavilly		I	18 13	18 21	I		I	19 13	19 21	I	I	20 13	20 21	I	I	21 21	I	
Barentin		I	18 16	18 24	I		I	19 16	19 24	I	I	20 16	20 24	I	I	21 24	I	
Malaunay	18 10	I	18 30	I		19 10	I	19 30	I		I	20 30	I		I	21 30	I	
Maromme	18 14	I	18 34	I		19 14	I	19 34	I		I	20 34	I		I	21 34	I	
Rouen A	18 20	18 28	18 40	18 54		19 20	19 28	19 40	19 54		20 28	20 40	20 54			21 40	21 54	
Rouen D		18 32	18 42		19 06		19 32	19 42		20 06		20 42		21 06	21 42		22 06	
Sotheville		I	18 48		I		I	19 48		I		20 48		I	21 48		I	
Saint Etienne		I	18 53		I		I	19 53		I		20 53		I	21 53		I	
Oissel		18 42	18 58		19 16		19 42	19 58		20 16		20 58		21 16	21 58		22 16	
Pont Arche			18 48		19 20		19 48		20 20		20 20		21 20		22 20		22 20	
Val-de-Reuil			18 54		19 26		19 54		20 26		20 26		21 26		22 26		22 26	
Gaillon					19 38				20 38			21 38		22 38		22 38		
Vernon					19 47				20 47			21 47		22 47		22 47		
Mantes					20 02				21 02			22 02		22 02		23 02		

2.4 Propositions d'horaires pour l'antenne Rouen - Dieppe

La ligne Rouen - Dieppe est la plus fréquentée des liaisons intra-régionales. Au regard du poids démographique du secteur desservi, de son potentiel touristique, mais aussi de ses perspectives de développement économique, notamment sur le site électronucléaire de Penly, cette ligne aurait vocation à bénéficier d'une **desserte permanente et cadencée à l'heure**.

Pour atteindre cet objectif, il faudrait ajouter 6 nouvelles rotations semi-directes aux 10 existantes, tout en conservant évidemment les 6 rotations omnibus qui desservent les haltes intermédiaires.

En outre, tous les trains semi-directs seraient en correspondance immédiate en gare de Rouen avec un train en provenance ou à destination de Paris-Saint-Lazare, de telle sorte qu'il serait ainsi possible, à toute heure de la journée, d'effectuer un déplacement vers la capitale en 2 heures et 10 minutes.

Dans le sens Rouen – Dieppe, des départs seraient ainsi ajoutés à 8h12, 11h12 (pour une arrivée à Dieppe à midi), 13h12, 14h12, 15h12 (retours de mi-journée) et 22h12 (retour en soirée). La lacune de 12 à 16 étant ainsi comblée, l'omnibus de mi-journée serait repositionné à 12h42.

Paris		5 48	5 57	6 48	7 48	8 48	9 48	10 48		11 48	12 48	13 48
Rouen A		7 02	7 22	8 02	9 02	10 02	11 02	12 02		13 02	14 02	15 02
Rouen D	6 42	7 12	7 42	8 12	9 12	10 12	11 12	12 12	12 42	13 12	14 12	15 12
Maromme	6 47	7 47	7 47	7 47	7 47	7 47	7 47	7 47	12 47	12 47	12 47	12 47
Malaunay	6 52	7 52	7 52	7 52	7 52	7 52	7 52	7 52	12 52	12 52	12 52	12 52
Montville	6 58	7 22	7 58	8 22	9 22	10 22	11 22	12 22	12 58	13 22	14 22	15 22
Clères	7 06	7 30	8 06	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	13 06	13 30	14 30	15 30
Saint-Victor-l'A	7 13	7 13	8 13	8 13	8 13	8 13	8 13	8 13	13 13	13 13	13 13	13 13
Auffay	7 20	7 40	8 20	8 40	9 40	10 40	11 40	12 40	13 20	13 40	14 40	15 40
Longueville	7 30	7 30	8 30	8 30	8 30	8 30	8 30	8 30	13 30	13 30	13 30	13 30
Saint-Aubin	7 38	7 38	8 38	8 38	8 38	8 38	8 38	8 38	13 38	13 38	13 38	13 38
Dieppe	7 44	7 58	8 44	8 58	9 58	10 58	11 58	12 58	13 44	13 58	14 58	15 58

Paris		14 48		15 48		16 48	16 57	17 48	18 48	19 48	20 48
Roue		16 02		17 02		18 02	18 22	19 02	20 02	21 02	22 02
Rouen D	16 12	16 42	17 12	17 42	18 12	18 42	19 12	20 12	21 12	22 12	22 12
Maromme	16 17	16 47	17 17	17 47	18 17	18 47	19 17	20 17	21 17	22 17	22 17
Malaunay	16 22	16 52	17 22	17 52	18 22	18 52	19 22	20 22	21 22	22 22	22 22
Montville	16 22	16 58	17 22	17 58	18 22	18 58	19 22	20 22	21 22	22 22	22 22
Clères	16 30	17 06	17 30	18 06	18 30	19 06	19 30	20 30	21 30	22 30	22 30
Saint-Victor-l'A	16 30	17 13	17 13	18 13	18 13	19 13	19 13	20 13	21 13	22 13	22 13
Auffay	16 40	17 20	17 40	18 20	18 40	19 20	19 40	20 40	21 40	22 40	22 40
Longueville	16 40	17 30	17 30	18 30	18 30	19 30	19 30	20 30	21 30	22 30	22 30
Saint-Aubin	16 40	17 38	17 38	18 38	18 38	19 38	19 38	20 38	21 38	22 38	22 38
Dieppe	16 58	17 44	17 58	18 44	18 58	19 44	19 58	20 58	21 58	22 58	22 58

Dans le sens pair, les créations de trains porteraient sur :

- un dédoublement de la circulation matinale (5h02 et 6h02), en cohérence avec les nouveaux horaires des trains rapides à destination de Paris (départs de Rouen à 5h58 et 6h58) ;
- en journée, l'ajout de départs de Dieppe aux heures impaires (9h02, 11h02, 13h02, 15h02), de sorte à assurer à Rouen les correspondances pour Caen (départs aux heures paires) ;
- à la pointe du soir, ajout de trains semi-directs (17h02 et 18h02) aux omnibus existants, afin d'établir de bonnes correspondances vers Paris ;
- une desserte de soirée, permettant de rester à Dieppe jusqu'à 21 heures.

Dieppe	5 02	6 02	6 16	7 02	7 16	8 02	8 16	9 02	10 02	11 02		
Saint-Aubin	5 02	6 02	6 22	7 02	7 22	8 02	8 22	9 02	10 02	11 02		
Longueville	5 02	6 02	6 30	7 02	7 30	8 02	8 30	9 02	10 02	11 02		
Auffay	5 19	6 19	6 41	7 19	7 41	8 19	8 41	9 19	10 19	11 19		
Saint-Victor-l'A	5 19	6 19	6 47	7 19	7 47	8 19	8 47	9 19	10 19	11 19		
Clères	5 29	6 29	6 54	7 29	7 54	8 29	8 54	9 29	10 29	11 29		
Montville	5 36	6 36	7 02	7 36	8 02	8 36	9 02	9 36	10 36	11 36		
Malaunay	5 36	6 36	7 10	7 36	8 10	8 36	9 10	9 36	10 36	11 36		
Maromme	5 36	6 36	7 14	7 36	8 14	8 36	9 14	9 36	10 36	11 36		
Rouen	5 48	6 48	7 20	7 48	8 20	8 48	9 20	9 48	10 48	11 48		
Rouen	5 58	6 58	7 32	7 58		8 58		9 58	10 58	11 58		
Paris	7 12	8 12	8 48	9 12		10 12		11 12	12 12	13 12		

Dieppe	12 02	12 16	13 02	14 02	15 02	16 02	17 02	17 16	18 02	18 16	19 02	20 02	21 02
Saint-Aubin	12 02	12 22	13 02	14 02	15 02	16 02	17 02	17 22	18 02	18 22	19 02	20 02	21 02
Longueville	12 02	12 30	13 02	14 02	15 02	16 02	17 02	17 30	18 02	18 30	19 02	20 02	21 02
Auffay	12 19	12 41	13 19	14 19	15 19	16 19	17 19	17 41	18 19	18 41	19 19	20 19	21 19
Saint-Victor-l'A	12 19	12 47	13 19	14 19	15 19	16 19	17 19	17 47	18 19	18 47	19 19	20 19	21 19
Clères	12 29	12 54	13 29	14 29	15 29	16 29	17 29	17 54	18 29	18 54	19 29	20 29	21 29
Montville	12 36	13 02	13 36	14 36	15 36	16 36	17 36	18 02	18 36	19 02	19 36	20 36	21 36
Malaunay	12 36	13 10	13 36	14 36	15 36	16 36	17 36	18 10	18 36	19 10	19 36	20 36	21 36
Maromme	12 36	13 14	13 36	14 36	15 36	16 36	17 36	18 14	18 36	19 14	19 36	20 36	21 36
Rouen	12 48	13 20	13 48	14 48	15 48	16 48	17 48	18 20	18 48	19 20	19 48	20 48	21 48
Rouen	12 58		13 58	14 58	15 58	16 58	17 58		18 58		19 58	20 58	22 06
Paris	14 12		15 12	16 12	17 12	18 12	19 12		20 12		21 12	22 12	23 33

Variante envisageable pour la ligne Rouen-Dieppe

La précédente proposition, qui reprend le principe de la trame actuelle, privilégie quelques gares, au détriment des populations desservies par les haltes intermédiaires : Saint-Victor, Longueville et Saint-Aubin, et favorise les flux intervilles vers Rouen et Paris, au détriment du maillage territorial. L'usage de la ligne étant majoritairement intrarégional, cette conception de l'offre pose problème. En outre, l'insuffisante desserte des petites haltes détourne une large part de leur clientèle potentielle, qui afflue dès lors vers les gares principales voisines, et en encombre les abords (parkings et voiries).

D'où la légitimité d'interroger la pertinence de ce modèle, et d'étudier la faisabilité d'une alternative qui serait mieux adaptée aux besoins de déplacement des usagers. Il pourrait ainsi être intéressant d'inverser la hiérarchie entre les circulations semi-directes (bleues) et omnibus (blanches) :

- la trame de base, continue et cadencée à l'heure, serait formée par les marches omnibus ;
- les services semi-directs seraient ajoutés en complément, uniquement aux heures de pointe.

Pour maintenir les correspondances à Rouen, les sillons seraient inversés : les départs à la minute 12 et les arrivées à la minute 48 seraient alors réservés aux trains omnibus.

Afin toutefois de ne pénaliser ni les agents économiques devant se déplacer entre Paris et Dieppe, ni les scolaires, qui ont besoin d'arriver à Dieppe le matin à 7 h45 et d'en repartir le soir à 17h15, nous proposons une solution hybride maintenant les calages horaires existants lors des pointes, mais instaurant néanmoins la permanence de l'offre omnibus en journée, entre 9 et 16 heures.

Paris		5 48	5 57	6 48	7 48	8 48	9 48	10 48	11 48	12 48	13 48
Rouen A		7 02	7 22	8 02	9 02	10 02	11 02	12 02	13 02	14 02	15 02
Rouen D	6 42	7 12	7 42	8 12	9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	14 12	15 12
Maromme	6 47	|	7 47	|	9 17	10 17	11 17	12 17	13 17	14 17	15 17
Malaunay	6 52	|	7 52	|	9 22	10 22	11 22	12 22	13 22	14 22	15 22
Montville	6 58	7 22	7 58	8 22	9 28	10 28	11 28	12 28	13 28	14 28	15 28
Clères	7 06	7 30	8 06	8 30	9 36	10 36	11 36	12 36	13 36	14 36	15 36
Saint-Victor-IA	7 13	|	8 13	|	9 43	10 43	11 43	12 43	13 43	14 43	15 43
Auffay	7 20	7 40	8 20	8 40	9 50	10 50	11 50	12 50	13 50	15 50	14 50
Longueville	7 30	|	8 30	|	10 00	11 00	12 00	13 00	14 00	15 00	16 00
Saint-Aubin	7 38	|	8 38	|	10 08	11 08	12 08	13 08	14 08	15 08	16 08
Dieppe	7 44	7 58	8 44	8 58	10 14	11 14	12 14	13 14	14 14	15 14	16 14

Paris	14 48		15 48		16 48	16 57	17 48	17 57	18 48	19 48	20 48
Rouen A	16 02		17 02		18 02	18 22	19 02	19 22	20 02	21 02	22 02
Rouen D	16 12	16 42	17 12	17 42	18 12	18 42	19 12	19 42	20 12	21 12	22 12
Maromme	|	16 47	|	17 47	|	18 47	|	19 47	|	|	|
Malaunay	|	16 52	|	17 52	|	18 52	|	19 52	|	|	|
Montville	16 22	16 58	17 22	17 58	18 22	18 58	19 22	19 58	20 22	21 22	22 22
Clères	16 30	17 06	17 30	18 06	18 30	19 06	19 30	20 06	20 30	21 30	22 30
Saint-Victor-IA	|	17 13	|	18 13	|	19 13	|	20 13	|	|	|
Auffay	16 40	17 20	17 40	18 20	18 40	19 20	19 40	20 20	20 40	21 40	22 40
Longueville	|	17 30	|	18 30	|	19 30	|	20 30	|	|	|
Saint-Aubin	|	17 38	|	18 38	|	19 38	|	20 38	|	|	|
Dieppe	16 58	17 44	17 58	18 44	18 58	19 44	19 58	20 44	20 58	21 58	22 58

Dieppe	5 02	6 02	6 16	7 02	7 16	8 02	8 16	9 46	10 46	11 46	
Saint-Aubin	|	|	6 22	|	7 22	|	8 22	9 52	10 52	11 52	
Longueville	|	|	6 30	|	7 30	|	8 30	10 00	11 00	12 00	
Auffay	5 19	6 19	6 41	7 19	7 41	8 19	8 41	10 11	11 11	12 11	
Saint-Victor-IA	|	|	6 47	|	7 47	|	8 47	10 17	11 17	12 17	
Clères	5 29	6 29	6 54	7 29	7 54	8 29	8 54	10 24	11 24	12 24	
Montville	5 36	6 36	7 02	7 36	8 02	8 36	9 02	10 32	11 32	12 32	
Malaunay	|	|	7 08	|	8 08	|	9 08	10 38	11 38	12 38	
Maromme	|	|	7 12	|	8 12	|	9 12	10 42	11 42	12 42	
Rouen A	5 48	6 48	7 18	7 48	8 18	8 48	9 18	10 48	11 48	12 48	
Rouen D	5 58	6 58	7 32	7 58		8 58		10 58	11 58	12 58	
Paris	7 12	8 12	8 48	9 12		10 12		12 12	13 12	14 12	

Dieppe	12 46	13 46	14 46	16 16	17 02	17 16	18 02	18 16	19 02	20 02	21 02
Saint-Aubin	12 52	13 52	14 52	16 22	|	17 22	|	18 22	|	|	|
Longueville	13 00	14 00	15 00	16 30	|	17 30	|	18 30	|	|	|
Auffay	13 11	14 11	15 11	16 41	17 19	17 41	18 19	18 41	19 19	20 19	21 19
Saint-Victor-IA	13 17	14 17	15 17	16 47	|	17 47	|	18 47	|	|	|
Clères	13 24	14 24	15 24	16 54	17 29	17 54	18 29	18 54	19 29	20 29	21 29
Montville	13 32	14 32	15 32	17 02	17 36	18 02	18 36	19 02	19 36	20 36	21 36
Malaunay	13 38	14 38	15 38	17 08	|	18 08	|	19 08	|	|	|
Maromme	13 42	14 42	15 42	17 12	|	18 12	|	19 12	|	|	|
Rouen A	13 48	14 48	15 48	17 18	17 48	18 18	18 48	19 18	19 48	20 48	21 48
Rouen D	13 58	14 58	15 58		17 58		18 58		19 58	20 58	22 06
Paris	15 12	16 12	17 12		19 12		20 12		21 12	22 12	23 33

2.5 Propositions d'horaires pour la ligne du nord : Rouen - Amiens - Lille, et ses ramifications.

Ce paragraphe abordera trois entités distinctes :

- la transversale Rouen - Amiens, et son prolongement vers Lille ;
- l'antenne reliant Serqueux à Gisors ;
- l'antenne Abancourt - Le Tréport (section de la radiale Paris - Beauvais - Le Tréport).

• Rouen - Amiens - Lille

Les horaires que nous proposons poursuivraient trois objectifs principaux :

- combler les lacunes de l'offre actuelle (aucun départ d'Amiens entre 12h24 et 17h24) ;
- optimiser les correspondances, dont celles permettant de relier la vallée de la Bresle à Rouen ;
- renforcer l'attractivité et l'usage du train sur le créneau périurbain, entre Rouen et Serqueux.

Sur le créneau inter-régional, il s'agirait d'instaurer un cadencement aux deux heures tout au long de la journée, et renforcé à l'heure aux heures de pointe. En outre, toutes les quatre heures, un train Rouen - Amiens serait prolongé jusqu'à Lille. Ce dernier point appelant une négociation avec la Région des Hauts-de-France, visant à optimiser les roulements des deux rames TER2N engagées sur cette liaison (4 allers et retours au lieu de trois avec les deux mêmes rames).

Sur le créneau périurbain (Rouen - Serqueux), deux nouvelles rotations seraient ajoutées afin d'étoffer la fréquence sur un secteur densément périurbanisé mais aujourd'hui très insuffisamment desservi. En outre, la plupart des trains desservant la ligne seraient en correspondance à Rouen avec d'autres trains en provenance ou à destination de Paris, Le Havre ou Caen, Granville et Rennes.

La trame proposée induirait une occupation modeste des voies, qui préserverait d'importantes capacités en faveur du souhaitable développement du fret ferroviaire.

Paris		5 48	6 48		8 48		10 48		12 48	14 48		15 48		16 48	17 48	18 48	19 48
Rouen A		7 02	8 02		10 02		12 02		14 02	16 02		17 02		18 02	19 02	20 02	21 02
																	car
Le Havre	5 04	6 04	7 04		9 04		11 04		13 04	15 04		16 04	16 32	17 04	18 04	19 04	20 04
Rouen A	5 54	6 54	7 54		9 54		11 54		13 54	15 54		16 54	17 28	17 54	18 54	19 54	20 54
Rouen D	6 16	7 16	8 16		10 16		12 16		14 16	16 16		16 50	17 16	17 36	18 16	19 16	20 16
Morgny	6 30	7 30	8 30		10 30		12 30		14 30	16 30		17 08	17 30	17 50	18 30	19 30	20 30
Longueue	6 34	7 34	8 34		10 34		12 34		14 34	16 34		17 14	17 34	17 54	18 34	19 34	20 34
M Buchy	6 40	7 40	8 40		10 40		12 40		14 40	16 40		17 20	17 40	18 00	18 40	19 40	20 40
Sommery	6 47	7 47	8 47		10 47		12 47		14 47	16 47		17 28	17 47	18 07	18 47	19 47	20 47
Serqueux A	6 54	7 54	8 54		10 54		12 54		14 54	16 54		17 36	17 54	18 14	18 54	19 54	20 54
Serqueux D		8 04			11 04		13 04		15 04	17 24					19 04		
Gisors		8 38			11 38		13 38		15 38	17 58					19 38		
Serqueux D	6 55	7 55	8 55		10 55		12 55		14 55	16 55		17 37	17 55		18 55	19 55	20 55
Formerie	7 05	8 05	9 05		11 05		13 05		15 05	17 05		17 47	18 05		19 05	20 05	21 05
Abancourt A	7 09	8 09	9 09		11 09		13 09		15 09	17 09		17 52	18 09		19 09	20 09	21 09
Abancourt D		8 19			11 19		13 19		15 19	17 19					19 19		
Le Tréport		9 08			11 08		13 08		15 08	17 08					19 08		
Abancourt D	7 10	8 10	9 10		11 10		13 10		15 10	17 10		18 10			19 10	20 10	21 10
Poix	7 22	8 22	9 22		11 22		13 22		15 22	17 22		18 22			19 22	20 22	21 22
Saint-Roch	7 40	8 40	9 40		11 40		13 40		15 40	17 40		18 40			19 40	20 40	21 40
Amiens A	7 44	8 44	9 44		11 44		13 44		15 44	17 44		18 44			19 44	20 44	21 44
Amiens D	7 50				11 50				15 50	17 50		18 50			19 50	21 01	
Lille	9 07				13 07				17 07	19 07		20 07			21 07	22 18	

Lille					6 53	8 53		10 53		12 53	13 53	14 53	15 53	16 53	17 53	18 53
Amiens A					8 10	10 10		12 10		14 10	15 10	16 10	17 10	18 10	19 10	20 10
Amiens D	5 58		6 58		8 28	10 28		12 28		14 28		16 28	17 28	18 28	19 28	20 28
Saint-Roch	6 02		7 02		8 32	10 32		12 32		14 32		16 32	17 32	18 32	19 32	20 32
Poix	6 20		7 20		8 50	10 50		12 50		14 50		16 50	17 50	18 50	19 50	20 50
Abancourt A	6 32		7 32		9 02	11 02		13 02		15 02		17 02	18 02	19 02	20 02	21 02
Le Tréport	5 30			7 00		10 00		12 00							18 00	
Abancourt A	6 23			7 54		10 48		12 48							18 48	
Abancourt D	6 33		7 33	7 56	9 03	11 03		13 03		15 03		17 03	18 03	19 03	20 03	21 03
Formerie	6 37		7 37	8 00	9 07	11 07		13 07		15 07		17 04	18 07	19 07	20 07	21 07
Serqueux A	6 47		7 47	8 12	9 17	11 17		13 17		15 27		17 17	18 17	19 17	20 17	21 17
Gisors			6 58					12 12					16 12		18 12	20 12
Serqueux A			7 32					12 46					16 46		18 46	20 46
Serqueux D	6 48	7 18	7 48	8 12	9 18	11 18		13 18		15 18		17 18	18 18	19 18	20 18	21 18
Sommery	6 54	7 24	7 54	8 20	9 24	11 24		13 24		15 24		17 24	18 24	19 24	20 24	21 24
M Buchy	7 00	7 30	8 00	8 26	9 30	11 30		13 30		15 30		17 30	18 30	19 30	20 30	21 30
Longueue	7 06	7 36	8 06	8 34	9 36	11 36		13 36		15 36		17 36	18 36	19 36	20 36	21 36
Morgny	7 10	7 40	8 10	8 38	9 40	11 40		13 40		15 40		17 40	18 40	19 40	20 40	21 40
Rouen A	7 26	7 56	8 26	8 56	9 56	11 56		13 56		15 56		17 56	18 56	19 56	20 56	21 56
Rouen D	7 32	8 06		9 06	10 06	12 06		14 06		16 06		18 06	19 06	20 06	21 06	22 06
Le Havre	8 28	8 56		9 56	10 56	12 56		14 56		16 56		18 56	19 56	20 56	21 56	22 56
Rouen D	7 36	8 06		9 06	10 06	12 06		14 06		16 06		18 06	19 06	20 06		22 06
Paris	9 03	9 33		10 33	11 33	13 33		15 33		17 33		19 33	20 33	21 33		23 33

• Antenne Serqueux Gisors

Sur cette courte section qui n'est actuellement desservie qu'aux heures de pointe il s'agirait d'instaurer une forme minimale de continuité de l'offre au cours de la journée, en optimisant l'utilisation du matériel roulant disponible. Trois nouvelles rotations seraient pour cela ajoutées, selon des calages horaires visant à optimiser les correspondances à Gisors en provenance ou à destination de Paris. Quelques correspondances seraient néanmoins assurées à Serqueux, le matin pour se rendre à Rouen (Gisors 7h02 → Rouen 8h26) et le soir au retour (Rouen 18h16 → Gisors 19h40).

Rouen			7 16		10 16		12 16		14 16		16 16		18 16
Serqueux A			7 54		10 54		12 54		14 54		16 54		18 54
Serqueux D	6 04		8 04		11 04		13 04		15 04		17 24		19 04
Gournay	6 20		8 20		11 20		13 20		15 20		17 40		19 20
Sérifontaine	6 32		8 32		11 32		13 32		15 32		17 52		19 32
Gisors A	6 40		8 40		11 40		13 40		15 40		18 00		19 40
Gisors D	6 48		8 50		11 52		13 50		16 00		18 12		19 40
Paris	8 05		10 12		13 13		15 11		17 18		19 21		

Paris			7 17		10 27		12 00		14 30		16 44		18 47
Gisors A			8 38		11 42		13 26		15 43		17 58		20 02
Gisors D	7 02		8 52		12 12		13 42		16 12		18 12		20 12
Sérifontaine	7 10		9 00		12 20		13 50		16 20		18 20		20 20
Gournay F	7 22		9 12		12 32		14 02		16 32		18 32		20 32
Serqueux A	7 38		9 28		12 48		14 18		16 48		18 48		20 48
Serqueux D	7 48				13 18				17 18		19 18		21 18
Rouen	8 26				13 56				17 56		19 56		21 56

• Ligne de la Vallée de la Bresle

Nos propositions auraient à la fois pour objectif de globalement mieux desservir la vallée de la Bresle, d'y faciliter la mobilité locale, et de mieux connecter cette partie du territoire régional à la métropole rouennaise et à l'ensemble de la Normandie. Avec peu de moyens supplémentaires, il serait possible de rompre avec l'isolement actuel de cette partie du territoire régional, et d'améliorer notablement l'offre de mobilité. Nous proposons pour cela :

- d'avancer de quelques minutes les départs du Tréport des trains du matin et de demi-journée, afin d'assurer en gare d'Abancourt les correspondances avec les trains à destination de Rouen ;
- de créer un aller et retour direct Le Tréport - Rouen, circulant en début et en fin de journée, selon des horaires attractifs (tranches 7h / 9h à l'aller et 17h / 19h au retour).

Notons enfin que les horaires proposés permettraient aux salariés de plus aisément se déplacer à l'intérieur de la vallée, en disposant dans les deux sens, entre le Tréport et Blangy-sur-Bresle, de dessertes chaque matin entre 7 et 8 heures, et chaque soir autour de 18 heures.

jour												LMMJ	Ve
Paris-Nord		6 07				11 01	14 01		16 07		17 01	18 37	18 37
Beauvais		7 20				12 18	15 18		17 20		18 20	19 47	19 47
Beauvais		7 32				12 32	15 32		17 32		18 32	20 02	20 02
Orchies		7 40				12 40	15 40		17 40		18 40	20 10	20 10
Milly-sur-Th.		7 44				12 44	15 44		17 44		18 44	20 14	20 14
St-Omer-en-Ch.		7 48				12 48	15 48		17 48		18 48	20 18	20 18
Marseille-en-B.		7 53				12 53	15 53		17 52		18 53	20 23	20 23
Grandvilliers		8 03				13 03	16 03		18 03		19 03	20 33	20 33
Feuquières		8 10				13 10	16 10		18 10		19 10	20 40	20 40
Abancourt A		8 16				13 16	16 16		18 16		19 16	20 46	20 46
Rouen		7 16				12 16			16 50		18 16		19 16
Abancourt A		8 09				13 09			17 52		19 09		20 09
Abancourt D	6 55	8 19				13 19	16 19		17 55		19 19		20 49
Aumale	7 05	8 29				13 29	16 29		18 05		19 29		20 59
Blangy-sur-B.	7 23	8 46				13 46	16 46		18 23		19 46		21 16
Longroy G.	7 33	8 53				13 53	16 53		18 33		19 53		21 23
Eu	7 43	9 03				14 03	17 03		18 38		20 03		21 33
Le Tréport M.	7 38	9 08				14 08	17 08		18 48		20 08		21 38

Le Tréport M.		5 30		7 00	10 00	12 00	15 30				18 00		
Eu		5 35		7 05	10 05	12 05	15 35				18 05		
Longroy G.		5 45		7 15	10 15	12 15	15 45				18 15		
Blangy-sur-B.		5 54		7 24	10 22	12 22	15 52				18 22		
Aumale		6 13		7 43	10 38	12 38	16 08				18 38		
Abancourt A		6 23		7 53	10 48	12 48	16 18				18 48		
Abancourt D		6 33		7 56	11 03	13 03					19 03		
Rouen		7 26		8 56	11 56	13 56					19 56		
Abancourt D	6 08	6 38	7 08		10 49	12 49	16 19				18 49		
Feuquières	6 15	6 45	7 15		10 55	12 55	16 25				18 55		
Grandvilliers	6 22	6 52	7 22		11 02	13 02	16 32				19 02		
Marseille-en-B.	6 32	7 02	7 32		11 10	13 10	16 40				19 10		
St-Omer-en-Ch.	6 37	7 07	7 37		11 15	13 15	16 45				19 15		
Milly-sur-Th.	6 42	7 12	7 42		11 20	13 20	16 50				19 20		
Orchies	6 46	7 16	7 46		11 24	13 24	16 54				19 24		
Beauvais	6 56	7 26	7 56		11 32	13 32	17 02				19 32		
Beauvais	7 10	7 40			11 40	13 40	17 10				20 10		
Paris-Nord	8 26	8 56			12 56	14 56	18 26				21 26		

2.6 Propositions d’horaires pour la ligne Paris - Caen - Cherbourg

Notre proposition repose sur trois priorités fondatrices :

- instaurer un **cadencement à l’heure** de la desserte de chacune des gares principales afin d’intégrer le territoire normand dans le jeu dans grands espaces européens ;
- **accroître la lisibilité de l’offre** en positionnant, en gare de Caen, et à toute heure de la journée, les arrivées et les départs autour de la minute 00 (58/ 01 dans un sens et 59/02 dans l’autre), afin d’organiser autour de ce rendez-vous les correspondances avec les autres lignes ;
- **faciliter les déplacements caboteurs intrarégionaux** de part et d’autre de Caen, en proposant des liaisons directes desservant chacune des villes moyennes entre Evreux et Cherbourg.

Afin d’atteindre ces objectifs, nous avons imaginé un modèle original d’exploitation qui, tout au long de la journée, à l’exception des heures de pointe, fonctionnerait selon des cycles de deux heures, moyennant des alternances entre trois sortes de trains :

Extrait de la grille horaire, entre 8 et 14 heures, dans le sens impair :

Tranche horaire	Cycle 8 / 10			Cycle 10 / 12			Cycle 12 / 14		
Paris	8 09	8 57	9 57	10 09	10 57	11 57	12 09	12 57	13 57
Evreux	I	9 52	10 52	I	11 52	12 52	I	13 52	14 52
Bernay	I	10 18	11 18	I	12 18	13 18	I	14 18	15 18
Lisieux	I	10 34	11 34	I	12 34	13 34	I	14 34	15 34
Deauville			11 58			13 58			15 58
Caen A	9 59	10 59		11 59	12 59		13 59	14 59	
Caen D	10 02	11 02		12 02	13 02		14 02	15 02	
Bayeux	10 18	11 18		12 18	13 18		14 18	15 15	
Lison	10 32	11 32		12 32	13 32		17 32	15 32	
Carentan	10 42	11 42		12 42	13 42		14 42	15 42	
Valognes	10 56	11 56		12 56	13 56		14 56	15 56	
Cherbourg	11 12	12 12		13 12	14 12		15 12	16 12	

Afin de permettre aux trains verts de s’insérer dans le cadencement en gare de Caen, et compte-tenu de la dizaine de minutes supplémentaires dues aux trois arrêts intermédiaires, ceux-ci seraient insérés, au départ et à l’approche de Paris, **dans les sillons des minutes 57 (au départ) et 03 (à l’arrivée)**. En effet, ces sillons seraient disponibles pendant la plus grande partie de la journée, à l’exception de certaines heures de pointe pendant lesquelles ils seraient réservés aux trains 13100 Paris - Rouen.

Aux heures de pointe, dans le sens dominant (arrivée à Paris avant 10 heures, retour après 16 heures), l’offre serait adaptée à l’affluence momentanée :

- la fréquence des trains rouges serait renforcée (un départ par heure) ;
- les trains caboteurs verts (devenus jaunes) seraient limités à Caen et repositionnés sur les sillons donnant, à Paris, des arrivées aux minutes 22 le matin, et des départs aux minutes 39 le soir.

La globalité de notre proposition pour la radiale Paris - Caen - Cherbourg comporterait ainsi :

- 19 rotations quotidiennes entre Paris et Caen, au lieu de 14 ;
- 16 rotations quotidiennes entre Paris et Cherbourg, au lieu de 8 ;
- 6 allers et retours Paris – Deauville, au lieu de 3 à 4.



*Train 3374
Deauville - Paris
assuré en rame OMNEO
entrant en gare de Bernay*

Cette nouvelle grille apporterait une amélioration très significative de la desserte de cet axe principal, tant au bénéfice des usagers que de celui des territoires.

Les tableaux qui suivent décrivent l'ensemble de cette trame, complétée par quelques trains PROXI circulant principalement aux heures de pointe entre Lisieux et Cherbourg ou Evreux et Caen.

Paris → Caen → Cherbourg : dessertes principales

Paris					6 09	6 57	7 57	8 09	8 57	9 57	10 09		10 57	11 57	12 09	12 57	13 57
Evreux			6 02		7 02	7 52	8 52	I	9 52	10 52	I		11 52	12 52	(a)	13 52	14 52
Bernay			6 40		I	8 18	9 18	I	10 18	11 18	I		12 18	13 18	I	14 18	15 18
Lisieux	5 18		6 18	6 58		I	8 34	9 34	I	10 34	11 34	I	11 48	12 34	I	14 34	15 34
Deauville								9 58			11 58			13 58			15 58
Caen A	5 52		6 52	7 32		7 59	8 59		9 59	10 59		11 59	12 22	12 59		13 59	14 59
Caen D	5 58		7 02			8 02	9 02		10 02	11 02		12 02	12 32	13 02		14 02	15 02
Bayeux	6 14		7 18			8 18	9 18		10 18	11 18		12 18	12 48	13 18		14 18	15 15
Lison	6 28		7 32			8 32	9 32		10 32	11 32		12 32	13 02	13 32		14 32	15 32
Carentan	6 38		7 42			8 42	9 42		10 42	11 42		12 42	13 12	13 42		14 42	15 42
Valognes	6 52		7 56			8 56	9 56		10 56	11 56		12 56	13 26	13 56		14 56	15 56
Cherbourg	7 08		8 12			9 12	10 12		11 12	12 12		13 12	13 42	14 12		15 12	16 12

circulation							Ve										
Paris	14 09		14 57		16 09		16 12	16 39	17 09	17 39	18 09	18 39	19 09	19 39	20 09	21 09	22 09
Evreux	I		15 52		I		17 12	17 34	I	18 34	I	19 34	I	20 34	I	22 04	23 04
Bernay	I		16 18		I		17 38	18 00	I	19 00	I	20 00	I	21 00	I	22 30	23 30
Lisieux	I	15 48	16 34	16 48	I	17 48	17 56	18 17	I	19 17	I	20 17	I	21 17	I	22 47	23 47
Deauville							18 22		19 42				21 42				
Caen A	15 59	16 22	16 59	17 22	17 59	18 22		18 42	18 59		19 59	20 42	20 59		21 59	23 12	0 12
Caen D	16 02	16 32	17 02	17 32	18 02	18 32		19 02	19 02		20 02	20 02	21 02		22 02	23 16	
Bayeux	16 18	16 48	17 18	17 48	18 16	18 48		19 18	19 18		20 18	20 18	21 18		22 18	23 32	
Lison	16 32	17 02	17 32	18 02	18 32	19 02		19 32	19 32		20 32	20 32	21 32		22 32	23 46	
Carentan	16 42	17 12	17 42	18 12	18 42	19 12		19 42	19 42		20 42	20 42	21 42		22 42	23 56	
Valognes	16 56	17 26	17 56	18 26	18 56	19 26		19 56	19 56		20 56	20 56	21 56		22 56	0 10	
Cherbourg	17 12	17 42	18 12	18 42	19 12	19 42		20 12	20 12		21 12	21 12	22 12		23 12	0 26	

(a) : arrêt à 12h37 / 39 en gare de Mantes pour correspondance immédiate avec un TGV en provenance de Lyon, Valence, Avignon et Marseille

Cherbourg → Caen → Paris : dessertes principales

Cherbourg			4 48		5 48		6 18	6 48		7 18	7 48		8 48		9 48	10 48		11 48	
Valognes			5 04		6 04		6 34	7 04		7 34	8 04		9 04		10 04	11 04		12 04	
Carentan			5 18		6 18		6 48	7 18		7 48	8 18		9 18		10 18	11 18		12 18	
Lison			5 28		6 28		6 58	7 28		7 58	8 28		9 28		10 28	11 28		12 28	
Bayeux			5 42		6 42		7 12	7 42		8 12	8 42		9 42		10 42	11 42		12 42	
Caen A			5 58		6 58		7 28	7 58		8 28	8 58		9 58		10 58	11 58		12 58	
Caen D		5 16	6 01	6 16	7 01	7 16	7 36	8 01		8 36	9 01		10 01		11 01	12 01		13 01	
Deauville									8 02					10 02				12 02	
Lisieux			5 40	I	6 40	I	7 40	8 10	I	8 26	9 10	9 26	I	10 26	11 26	I	12 26	13 26	
Bernay	4 56		5 56	I	6 56	I	7 56		I	8 42		9 42	I	10 42	11 42	I	12 42	13 42	
Evreux	5 38		6 24	I	7 24	I	8 24		I	9 08		10 08	I	11 08	12 08	I	13 08	14 08	
Paris	6 42		7 22	7 52	8 22	8 52	9 22		9 52	10 03		11 03		11 52	12 03	13 03	13 52	14 03	15 03

Cherbourg	12 18	12 48		13 48	14 48		15 48	16 18	16 48			17 48	18 18	18 48		19 48	20 48	
Valognes	12 34	13 04		14 04	15 04		16 04	16 34	17 04			18 04	18 34	19 04		20 04	21 04	
Carentan	12 48	13 18		14 18	15 18		16 18	16 48	17 18			18 18	18 48	19 18		20 18	21 18	
Lison	12 58	13 25		14 28	15 28		16 28	16 58	17 28			18 28	18 58	19 28		20 28	21 28	
Bayeux	13 12	13 42		14 42	15 42		16 42	17 12	17 42			18 42	19 12	19 42		20 42	21 42	
Caen A	13 28	13 58		14 58	15 58		16 58	17 28	17 58			18 58	19 28	19 58		20 58	21 58	
Caen D	13 36	14 01		15 01	16 01		17 01	17 36	18 01			18 16	19 01	19 36	20 01		21 01	22 06
Deauville			14 02			16 02				18 02								
Lisieux	14 10	I	14 26	15 26	I	16 26	17 26	18 10	I	18 26	18 50	19 26	20 10	20 26		21 26	22 40	
Bernay		I	14 42	15 42	I	16 42	17 42		I	18 42	19 08	19 42		20 42		21 42		
Evreux		I	15 08	16 08	(b)	17 08	18 08		I	19 08	19 46	20 08		21 08		22 08		
			15 52	16 03	17 03	17 52	18 03	19 03		19 52	20 03		21 03		22 03		23 03	

(b) : arrêt à 17h21 / 22 en gare de Mantes pour correspondance immédiate avec un TGV à destination de Lyon, Valence, Avignon et Marseille

Toutes les gares principales situées entre Paris et Cherbourg bénéficieraient ainsi d'au moins un train toutes les heures en provenance ou à destination de Paris.

Cette nouvelle formule apporterait une amélioration considérable aux conditions de déplacement entre Evreux et Caen, qui sont actuellement très peu attractives. La grille horaire que nous proposons comporterait ainsi, tout au long de la journée :

- une liaison directe Caen - Evreux toutes les deux heures, desservant Bernay et Lisieux ;
- une offre intermédiaire elle-même cadencée à deux heures, par correspondance à Serquigny.

Remarque : les tableaux que nous venons de présenter ne comportent pas l'intégralité des trains desservant les sections de ligne comprises entre Serquigny et Caen, et entre Caen et Lison. En effet, d'autres trains desservent Serquigny, Bernay, Lisieux, Bayeux ou Lison, que nous aborderons dans les parties suivantes, comme celles consacrées à la dorsale Rouen - Rennes (page 71) ou à l'effet réseau (page 106).

2.7 Propositions d'horaires pour l'antenne de Deauville

La grille serait composée de 6 liaisons directes vers Paris et d'un nombre équivalent de navettes TER. Les premiers tableaux comportent l'intégralité des trains qui circuleraient chaque jour sur l'antenne. Les suivants mentionnent uniquement ceux impliqués dans des liaisons vers Paris, Caen et Rouen.

origine					Paris		Paris		Paris		Paris				Paris		Paris		
Lisieux		7 33			9 35		11 35	12 43	13 35		15 35			17 18	18 38	19 18	20 38	21 18	22 57
Grand Jardin		7 36			I		I	12 46	I		I			17 22	I	I	I	I	I
Pont l'Évêque		7 48			9 48		11 48	12 58	13 48		15 48			17 34	18 52	19 32	20 52	21 32	23 10
Deauville		7 58			9 58		11 58	13 08	13 58		15 58			17 44	19 02	19 42	21 02	21 42	23 20
Deauville	6 38	8 08			10 08		12 08		14 08		16 08			18 08		20 08			
DivesCabourg	7 08	8 38					12 38		14 38		16 38			18 38		20 38			

DivesCabourg				7 20		9 20		11 20		13 20		15 20		17 20		19 00		21 00	
Deauville				7 50		9 50		11 50		13 50		15 50		17 50		19 30		21 30	
Deauville	5 08	6 08	6 58	8 02	8 48	10 02		12 02		14 02		16 02	16 42	18 02		19 48			
Pont l'Évêque	5 18	6 18	7 08	8 12	8 58	10 12		12 12		14 12		16 12	16 52	18 12		19 58			
Grand Jardin	I	I	7 20	I	9 10	I		I		I		I	17 04	I		I			
Lisieux	5 32	6 32	7 24	8 24	9 14	10 24		12 24		14 24		16 24	17 08	18 24		20 14			
destination				Paris		Paris		Paris		Paris		Paris		Paris					

Relation Paris - Deauville

Six trains directs relierait quotidiennement Paris à Deauville, formant quasiment une **desserte cadencée aux deux heures**. En outre, plusieurs navettes offriraient des correspondances à Lisieux avec des trains desservant la radiale Paris - Caen - Cherbourg.

circulation													Ve						
Paris		7 57		9 57	10 57	11 57		13 57		15 57		17 57		19 57	20 57	21 57	22 57	23 57	24 57
Lisieux		9 34		11 34	12 34	13 34		15 34		17 34		19 34		21 34	22 34	23 34	24 34	25 34	26 34
Lisieux		9 35		11 35	12 43	13 35		15 35		17 18		17 58	18 38	19 18	20 38	21 18	22 57		
Pont l'Évêque		9 48		11 48	12 58	13 48		15 48		17 34		18 12	18 52	19 32	20 52	21 32	23 10		
Deauville		9 58		11 58	13 08	13 58		15 58		17 44		18 22	19 02	19 42	21 02	21 42	23 20		
Deauville		10 08		12 08		14 08		16 08		18 08		20 08		22 08		24 08			
DivesCabourg		10 38		12 38		14 38		16 38		18 38		20 38		22 38		24 38			

DivesCabourg				7 20		9 20		11 20		13 20		15 20		17 20		19 00		21 00	
Deauville				7 50		9 50		11 50		13 50		15 50		17 50		19 30		21 30	
Deauville	5 08	6 08	6 58	8 02	8 48	10 02		12 02		14 02		16 02	16 42	18 02		19 48			
Pont l'Évêque	5 18	6 18	7 08	8 12	8 58	10 12		12 12		14 12		16 12	16 52	18 12		19 58			
Lisieux	5 32	6 32	7 24	8 24	9 14	10 24		12 24		14 24		16 24	17 08	18 24		20 14			
Lisieux	5 40	6 40	7 40	8 26	9 26	10 26		12 26		14 26		16 26	17 26	18 26		20 26			
Paris	7 22	8 22	9 22	10 03	11 03	12 03		14 03		16 03		18 03	19 03	20 03		22 03			

Relation Caen - Deauville

De nombreuses opportunités de déplacements seraient établies, par correspondance :

- entre des navettes et des dessertes périurbaines (trains roses);
- entre des navettes et des trains Caen - Rouen (trains jaune d'or) ;
- entre des trains bleus et verts toutes les deux heures, entre les minutes 25 et 35.

Caen		6 36			9 01		11 01	12 06	13 01		15 01		16 36	18 06	18 36	20 06	20 36	22 06
Lisieux		7 10			9 25		11 25	12 33	13 25		15 25		17 10	18 33	19 10	20 33	21 10	22 40
Lisieux		7 33			9 35		11 35	12 43	13 35		15 35		17 18	18 38	19 18	20 38	21 18	22 57
Pont l'Évêque		7 48			9 48		11 48	12 58	13 48		15 48		17 34	18 52	19 32	20 52	21 32	23 10
Deauville		7 58			9 58		11 58	13 08	13 58		15 58		17 44	19 02	19 42	21 02	21 42	23 20

Deauville	6 08	6 58	8 02	8 48	10 02		12 02		14 02		16 02		16 42	18 02	19 48			
Pont l'Évêque	6 18	7 08	8 12	8 58	10 12		12 12		14 12		16 12		16 52	18 12	19 58			
Lisieux	6 32	7 24	8 24	9 14	10 24		12 24		14 24		16 24		17 08	18 24	20 14			
Lisieux	6 48	7 48	8 35	9 24	10 35		12 35		14 35		16 35		17 24	18 48	20 24			
Caen	7 22	8 22	8 59	9 52	10 59		12 59		14 59		16 59		17 52	19 22	20 52			

Relation Rouen - Deauville

Cette nouvelle grille aurait également pour effet de consolider la liaison entre Rouen et Deauville, en organisant, toutes les deux heures, une correspondance avec un train Rouen - Caen.

Rouen				6 12		8 12		10 12		12 12	14 12		17 12		19 12			
Lisieux				7 23		9 23		11 23		13 23	15 23		18 23		20 23			
Lisieux				7 33		9 35		11 35		13 35	15 35		18 38		20 38			
Pont l'Évêque				7 48		9 48		11 48		13 48	15 48		18 52		20 52			
Deauville				7 58		9 58		11 58		13 58	15 58		19 02		21 02			

Deauville		6 58	8 02		10 02		12 02	14 02		16 02	16 42		18 02		19 48			
Pont l'Évêque		7 08	8 12		10 12		12 12	14 12		16 12	16 52		18 12		19 58			
Lisieux		7 24	8 24		10 24		12 24	14 24		16 24	17 08		18 24		20 14			
Lisieux		7 34	8 34		10 34		12 34	14 34		16 34	17 34		18 34		20 34			
Rouen		8 46	9 46		11 46		13 46	15 46		17 46	18 46		19 46		21 46			

Les correspondances entre les trains bleus et les trains jaunes pourraient également s'effectuer en gare de Bernay, dans des conditions plus confortables qu'à Lisieux, les trains s'arrêtant alors devant le même quai.

2.8 Le renforcement de la desserte Paris - Evreux - Serquigny

Dans le cadre de l'inventaire des insuffisances de l'offre existante (§1.5, page 16), nous avons déploré l'indigence de la desserte des gares du centre du département de l'Eure, entre Evreux et Serquigny, et mis en évidence l'absolue nécessité de remédier aux carences constatées.

Dans une moindre mesure, la section Mantes - Evreux, desservant la vallée de l'Eure (gare de Bueil), mériterait également de recevoir une desserte conforme au modèle du « grand bassin parisien », caractérisée par un cadencement à l'heure en journée et à la demi-heure lors des pointes.

Nos propositions viseraient à satisfaire ces exigences. Afin de clarifier l'exposé, la liaison Paris - Evreux étant également assurée par des trains directs de Caen, Cherbourg ou Deauville, les premiers tableaux ne comporteront que les circulations omnibus. Ensuite, sur la page suivante, des tableaux complets regrouperont l'ensemble de l'offre proposée.

Desserte omnibus Paris → Evreux → Serquigny

Paris		6 18	7 18	8 18	9 18	11 18	12 18	13 18	14 18	15 18	16 18	17 18	17 42	18 18	18 42	19 18	20 18	21 18
Mantes A		6 48	7 48	8 48	9 48	11 48	12 48	13 48	14 48	15 48	16 48	17 48	18 12	18 48	19 12	19 48	20 48	21 48
Mantes D		6 49	7 49	8 49	9 49	11 49	12 49	13 49	14 49	15 49	16 49	17 49	18 13	18 49	19 13	19 49	20 49	21 49
Bréval		6 59	7 59	8 59	9 59	11 59	12 59	13 59	14 59	15 59	16 59	17 59	18 24	18 59	19 24	19 59	20 59	21 59
Bueil		7 04	8 04	9 04	10 04	12 04	13 04	14 04	15 04	16 04	17 04	18 04	18 30	19 04	19 30	20 04	21 04	22 04
Evreux A		7 20	8 20	9 20	10 20	12 20	13 20	14 20	15 20	16 20	17 20	18 20	18 46	19 20	19 46	20 20	21 20	22 20
Evreux D	6 02		8 22		10 22	12 22		14 22		16 22	17 22	18 22		19 22		20 22		
La Bonneville	6 08		8 28		10 28	12 28		14 28		16 28	17 28	18 28		19 28		20 28		
Conches	6 14		8 34		10 34	12 34		14 34		16 34	17 34	18 34		19 34		20 34		
Romilly P	6 20		8 40		10 40	12 40		14 40		16 40	17 40	18 40		19 40		20 40		
Beaumont R	6 28		8 46		10 46	12 46		14 46		16 46	17 46	18 46		19 46		20 46		
Serquigny	6 32		8 50		10 50	12 50		14 50		16 50	17 50	18 50		19 50		20 50		
destination	Caen																	

Desserte omnibus Serquigny → Evreux → Paris

Origine	Bonnay																	Caen
Serquigny	5 06		6 06		7 06		9 06		11 06		13 06		15 06		17 06	18 06		19 16
Beaumont R	5 10		6 10		7 10		9 10		11 10		13 10		15 10		17 10	18 10		19 20
Romilly P	5 18		6 18		7 18		9 18		11 18		13 18		15 18		17 18	18 18		19 28
Conches	5 24		6 24		7 24		9 24		11 24		13 24		15 24		17 24	18 24		19 34
La Bonneville	5 30		6 30		7 30		9 30		11 30		13 30		15 30		17 30	18 30		19 40
Evreux A	5 36		6 36		7 36		9 36		11 36		13 36		15 36		17 36	18 36		19 46
Evreux D	5 38	6 12	6 38	7 12	7 38	8 38	9 38	10 38	11 38	12 38	13 38	14 38	15 38	16 38	17 38	18 38	19 38	20 08
Bueil	5 54	6 28	6 54	7 28	7 54	8 54	9 54	10 54	11 54	12 54	13 54	14 54	15 54	16 54	17 54	18 54	19 54	1
Bréval	5 59	6 34	6 59	7 34	7 59	8 59	9 59	10 59	11 59	12 59	13 59	14 59	15 59	16 59	17 59	18 59	19 59	1
Mantes A	6 11	6 47	7 11	7 47	8 11	9 11	10 11	11 10	12 11	13 11	14 11	15 11	16 11	17 11	18 11	19 11	20 11	1
Mantes D	6 12	6 48	7 12	7 48	8 12	9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	14 12	15 12	16 12	17 12	18 12	19 12	20 12	1
Paris	6 42	7 18	7 42	8 18	8 42	9 42	10 42	11 42	12 42	13 42	14 42	15 42	16 42	17 42	18 42	19 42	20 42	21 03

La desserte locale de la section Paris - Evreux serait quasiment cadencée à l'heure, à une lacune près. En hyperpointe, de sorte à élever la fréquence à la demi-heure, deux départs supplémentaires seraient donnés le matin d'Evreux (6h12, 7h12), et de Paris le soir (17h42, 18h42). Les usagers pendulaires disposeraient ainsi de relations directes, plus confortables que les ruptures de charge imposées à Mantes.

D'Evreux à Serquigny, nous proposons la création de six allers et retours supplémentaires, de sorte à établir dans les deux sens un **cadencement aux deux heures** en journée et à l'heure lors des pointes.

Il s'agirait notamment de créer des offres en journée, adaptés aux autres publics que les navetteurs, pour les déplacements privés et de loisirs.

Mais il s'agirait aussi de soutenir le développement économique de cette partie du territoire régional, en la rendant accessible depuis Paris aux collaborateurs des entreprises implantées localement.

Précisons enfin que les horaires proposés seraient construits de telle manière qu'en gare de Serquigny, des correspondances systématiques seraient assurées à la fois vers Caen et vers Rouen, le plus souvent dans des délais inférieurs à 10 minutes (voir § 2.16, pages 113-114).

Les tableaux qui suivent présentent l'ensemble de la desserte de la section de ligne Paris - Serquigny, et sa continuité vers Caen.

Desserte complète Paris → Evreux → Serquigny → Caen

Paris		6 09	6 18	6 57	7 18	7 57	8 18	8 57	9 18	9 57	10 57	11 18	11 57	12 18	12 57	13 18	13 57	14 57	
Mantes A		I	6 48	I	7 48	I	8 48	I	9 48	I	I	11 48	I	12 48	I	13 48	I	I	
Mantes D		I	6 49	I	7 49	I	8 49	I	9 49	I	I	11 49	I	12 49	I	13 49	I	I	
Bréval		I	6 59	I	7 59	I	8 59	I	9 59	I	I	11 59	I	12 59	I	13 59	I	I	
Bueil		I	7 04	I	8 04	I	9 04	I	10 04	I	I	12 04	I	13 04	I	14 04	I	I	
Evreux A		7 01	7 20	7 50	8 20	8 50	9 20	9 50	10 20	10 50	11 50	12 28	12 50	13 20	13 50	14 20	14 50	15 50	
Evreux D	6 02	7 02		7 52	8 22	8 52		9 52	10 22	10 52	11 52	12 22	12 52		13 52	14 22	14 52	15 52	
La Bonneville	6 08	I		I	8 28	I		I	10 28	I	I	12 28	I		I	14 28	I	I	
Conches	6 14	I		I	8 34	I		I	10 34	I	I	12 34	I		I	14 34	I	I	
Romilly P	6 20	I		I	8 40	I		I	10 40	I	I	12 40	I		I	14 40	I	I	
Beaumont R	6 28	I		I	8 46	I		I	10 46	I	I	12 46	I		I	14 46	I	I	
Serquigny A	6 32	I		I	8 50	I		I	10 50	I	I	12 50	I		I	14 50	I	I	
Serquigny D	6 33	I		I	8 58	I		I	10 58	I	I	12 58	I		I	14 58	I	I	
Bernay	6 40	I		8 18	9 06	9 18		10 18	11 06	11 18	12 18	13 06	13 18		14 18	15 06	15 18	16 18	
Lisieux	6 58	I		8 34	9 23	9 34		10 34	11 23	11 34	12 34	13 23	13 34		14 34	15 23	15 34	16 34	
Caen	7 32	8 00		8 59	9 52	Deauville		10 59	11 52	Deauville		12 59	13 52	Deauville		14 59	15 52	Deauville	16 59
Paris	15 18	16 18	16 39	17 18	17 39	17 42	18 18	18 39	18 42	19 18	19 39	20 18	21 09	21 18	22 09				
Mantes A	15 48	16 48	I	17 48	I	18 12	18 48	I	19 12	19 48	I	20 48	I	21 48	I				
Mantes D	15 49	16 49	I	17 49	I	18 13	18 49	I	19 13	19 49	I	20 49	I	21 49	I				
Bréval	15 59	16 59	I	17 59	I	18 24	18 59	I	19 24	19 59	I	20 59	I	21 59	I				
Bueil	16 04	17 04	I	18 04	I	18 30	19 04	I	19 30	20 04	I	21 04	I	22 04	I				
Evreux A	16 20	17 20	17 32	18 20	18 32	18 46	19 20	19 32	19 46	20 20	20 32	21 20	22 02	22 20	23 02				
Evreux D	16 22	17 22	17 34	18 22	18 34		19 22	19 34		20 22	20 34		22 04		23 04				
La Bonneville	16 28	17 28	I	18 28	I		19 28	I		20 28	I		I		I				
Conches	16 34	17 34	I	18 34	I		19 34	I		20 34	I		I		I				
Romilly P	16 40	17 40	I	18 40	I		19 40	I		20 40	I		I		I				
Beaumont R	16 46	17 46	I	18 46	I		19 46	I		20 46	I		I		I				
Serquigny A	16 50	17 50	I	18 50	I		19 50	I		20 50	I		I		I				
Serquigny D	16 58	17 58	I	18 58	I		19 58	I		20 58	I		I		I				
Bernay	17 06	18 06	18 00	19 06	19 00		20 06	20 00		21 06	21 00		22 30		23 30				
Lisieux	17 23	18 23	18 17	19 23	19 17		20 23	20 17		21 23	21 17		22 47		23 47				
Caen	17 52	18 52	18 42	19 52	Deauville		20 52	20 42		21 52	Deauville		23 12		0 12				

Tous les omnibus arrivant à Serquigny donneraient une correspondance immédiate avec un TER Rouen – Caen.

Desserte omnibus Caen → Serquigny → Evreux → Paris

Caen			5 16			6 16		7 16		Deauville	8 06	9 01		Deauville	10 06	11 01			Deauville
Lisieux			5 40			6 40		7 40		8 26	8 34	9 26		10 26	10 34	11 26			12 26
Bernay	4 56		5 56			6 56		7 56		8 42	8 50	9 42		10 42	10 50	11 42			12 42
Serquigny A	5 04		I			I		I		I	8 58	I		I	10 58	I			I
Serquigny D	5 06		I	6 06		I	7 06	I		I	9 06	I		I	11 06	I			I
Beaumont R	5 10		I	6 10		I	7 10	I		I	9 10	I		I	11 10	I			I
Romilly P	5 18		I	6 18		I	7 18	I		I	9 18	I		I	11 18	I			I
Conches	5 24		I	6 24		I	7 24	I		I	9 24	I		I	11 24	I			I
La Bonneville	5 30		I	6 30		I	7 30	I		I	9 30	I		I	11 30	I			I
Evreux A	5 36		6 22	6 36		7 22	7 36	8 22		9 06	9 36	10 06		11 06	11 36	12 06			13 06
Evreux D	5 38	6 12	6 24	6 38	7 12	7 24	7 38	8 24	8 38	9 08	9 38	10 08	10 38	11 08	11 38	12 08	12 38		13 08
Bueil	5 54	6 28	I	6 54	7 28	I	7 54	I	8 54	I	9 54	I	10 54	I	11 54	I			12 54
Bréval	5 59	6 34	I	6 59	7 34	I	7 59	I	8 59	I	9 59	I	10 59	I	11 59	I			12 59
Mantes A	6 11	6 47	I	7 11	7 47	I	8 11	I	9 11	I	10 11	I	11 11	I	12 11	I			13 11
Mantes D	6 12	6 48	I	7 12	7 48	I	8 12	I	9 12	I	10 12	I	11 12	I	12 12	I			13 12
Paris	6 42	7 18	7 22	7 42	8 18	8 22	8 42	9 22	9 42	10 03	10 42	11 03	11 42	12 03	12 42	13 03	13 42		14 03
Caen	12 06	13 01		Deauville	14 06	15 01		Deauville	16 06	17 01	17 06	Deauville		18 16	19 01	20 01	21 01		
Lisieux	12 34	13 26		14 26	14 34	15 26		16 26	16 34	17 26	17 34	18 26		18 50	19 26	20 26	21 26		
Bernay	12 50	13 42		14 42	14 50	15 42		16 42	16 50	17 42	17 50	18 42		19 08	19 42	20 42	21 42		
Serquigny A	12 58	I		I	14 58	I		I	16 58	I	17 58	I		19 15	I	I	I		
Serquigny D	13 06	I		I	15 06	I		I	17 06	I	18 06	I		19 16	I	I	I		
Beaumont R	13 10	I		I	15 10	I		I	17 10	I	18 10	I		19 20	I	I	I		
Romilly P	13 18	I		I	15 18	I		I	17 18	I	18 18	I		19 28	I	I	I		
Conches	13 24	I		I	15 24	I		I	17 24	I	18 24	I		19 34	I	I	I		
La Bonneville	13 30	I		I	15 30	I		I	17 30	I	18 30	I		19 40	I	I	I		
Evreux A	13 36	14 06		15 06	15 36	16 06		17 06	17 36	18 06	18 36	19 06		19 46	20 06	21 06	22 06		
Evreux D	13 38	14 08	14 38	15 08	15 38	16 08	16 38	17 08	17 38	18 08	18 38	19 08	19 38		20 08	21 08	22 08		
Bueil	13 54	I	14 54	I	15 54	I	16 54	I	17 54	I	18 54	I	19 54						
Bréval	13 59	I	14 59	I	15 59	I	16 59	I	17 59	I	18 59	I	19 59						
Mantes A	14 11	I	15 11	I	16 11	I	17 11	I	18 11	I	19 11	I	20 11						
Mantes D	14 12	I	15 12	I	16 12	I	17 12	I	18 12	I	19 12	I	20 12						
Paris	14 42	15 03	15 42	16 03	16 42	17 03	17 42	18 03	18 42	19 03	19 42	20 03	20 42		21 03	22 03	23 03		

La desserte cadencée proposée sur Paris - Evreux - Serquigny apporterait une offre particulièrement étoffée à la gare francilienne de Bréval, et induirait la création de plusieurs nouveaux trains directs entre Paris et Mantès, en réponse aux demandes exprimées par la Région Ile-de-France.

2.9 Propositions d'horaires pour la radiale Paris - Granville

En dépit de la remarquable progression de sa fréquentation au cours des toutes dernières années (+ 25 % de voyageurs à Vire ou Flers entre 2019 et 2022, + 30 % à Verneuil, Argentan ou Granville), cette radiale a conservé un niveau de desserte intrinsèquement faible : 5 allers et retours quotidiens de bout en bout, et deux autres limités au parcours Paris - Argentan. Celui-ci reste largement inférieur au service de référence envisagé pour l'ensemble du réseau régional : un train toutes les deux heures. Pour tendre vers cet objectif, il faudrait au moins ajouter chaque jour deux rotations de bout en bout et ainsi atteindre **sept allers et retours quotidiens de Paris à Granville**.

Un autre objectif consisterait à **dynamiser les usages touristiques du train**, tant en direction de Granville qu'à destination du Mont-Saint-Michel. Pour cela, il faudrait développer la liaison directe Paris – Pontorson, et ajouter d'autres possibilités d'approche par correspondance à Folligny.

Un dernier objectif consisterait à développer l'usage de cet axe pour **se déplacer de Paris à Alençon**. Il s'agirait pour cela de mieux coordonner les horaires des lignes Caen - Tours et Paris - Granville, afin d'établir à Surdon des correspondances immédiates, permettant des trajets Alençon - Paris en à peine plus de deux heures, aussi rapides et moins coûteux que ceux avec le TGV via Le Mans. Les gains de fréquentation ainsi apportés par les dessertes du Mont-Saint-Michel et d'Alençon seraient de nature à abonder les recettes commerciales de la ligne, et de se donner les moyens d'en renforcer la fréquence sans en dégrader le bilan d'exploitation.

- **La desserte principale Paris - Argentan - Granville**

La fréquence serait portée à sept rotations quotidiennes de bout en bout (deux allers-retours en plus). La desserte locale de Paris à Argentan serait également renforcée : un aller et retour supplémentaire circulant lors des pointes du matin et du soir (arrivée à Paris à 7h16, départ à 18h43). La desserte par ces trains de la gare de Sainte-Gauburge serait rétablie, afin de désenclaver le secteur de Gacé.

En outre, la desserte hebdomadaire Granville - Argentan redeviendrait quotidienne. Chaque section serait dès lors parcourue par 8 à 10 trains dans chaque sens. L'intensification de l'usage des voies qui en résulterait permettrait de **lever le plan automnal** qui est actuellement pratiqué chaque année, et qui pénalise les usagers (temps de parcours allongés, correspondances rompues).

Dans le sens pair, il serait possible d'établir un cadencement presque parfait au départ de Granville, avec un départ toutes les deux heures de 5h52 à 15h52. Seul le dernier train dérogerait à la règle, afin de permettre des retours de Granville ou du Mont-Saint-Michel aussi tardifs que possible.

Proposition de grille horaire Granville → Argentan → Paris

Période de circulation												Été	Hiver	
Granville		5 52	7 52	9 52		11 52		13 52		15 52		17 52	18 38	18 52
Folligny A		6 02	8 02	10 02		12 02		14 02		16 02		18 02	18 48	19 02
Pontorson MSM			7 16	9 16		11 16		13 10		15 16			18 20	18 20
Avranches			7 34	9 34		11 34		13 26		15 34			19 36	18 36
Folligny A			7 47	9 47		11 47		13 39		15 47			18 49	18 49
Folligny D			6 03	8 03	10 03		12 03		14 03		16 03		18 03	19 03
Villedieu-les-P.			6 14	8 14	10 14		12 14		14 14		16 14		18 14	19 14
Vire			6 30	8 30	10 30		12 30		14 30		16 30		18 30	19 30
Flers			6 48	8 48	10 48		12 48		14 48		16 48		18 48	19 48
Briouze			7 00	9 00	11 00		13 00		15 00		17 00		19 00	20 00
Argentan A			7 14	9 14	11 14		13 14		15 14		17 14		19 14	20 14
Argentan D			7 30	9 30	11 30		13 30		15 30		17 30		19 30	20 30
Caen			8 12	10 12	12 12		14 12		16 12		18 12		20 12	21 12
Argentan D	5 04	6 04	7 16	9 16	11 16	12 04	13 16		15 16		17 16		20 16	20 16
Surdon A	5 13	6 13	7 25	9 25	11 25	12 13	13 25		15 25		17 25		20 25	20 25
Alençon			7 00	9 00	11 00		13 00		15 00		17 00		20 00	20 00
Surdon A			7 20	9 20	11 20		13 20		15 20		17 20		20 20	20 20
Surdon D	5 14	6 14	7 26	9 26	11 26	12 14	13 26		15 26		17 26		20 26	20 26
Sainte-Gauburge	5 26	6 26	I	I	I	12 26	I		I		I		I	I
L'Aligé	5 40	6 40	7 48	9 48	11 48	12 40	13 48		15 48		17 48		20 48	20 48
Verneuil-sur-Avre	5 54	6 54	8 00	10 00	12 00	12 54	14 00		16 00		18 00		21 00	21 00
Nonancourt	6 04	7 06	I	I	I	13 06	I		I		I		I	I
Dreux	6 18	7 18	8 18	I	12 16	13 18	I		I		18 18		21 18	21 18
Paris-Montparnasse	7 16	8 16	9 16	11 06	13 06	14 06	15 06		17 06		19 06		22 06	22 06

Les horaires jaunes sont ceux de trains reliant Rennes à Rouen et les horaires bleus sont ceux de navettes Dol - Granville.

Dans le sens impair, l'offre proposée présenterait la même consistance que dans le sens opposé, mais les horaires s'écarteraient sensiblement du modèle fondé sur des intervalles de deux heures. En effet, dans ce sens, de lourdes contraintes ne permettraient pas d'établir un cadencement régulier. Ainsi, le premier train du matin (3401), qui comporte en été une tranche directe pour Pontorson, conserverait son horaire actuel (Paris 7h24), bien adapté à son usage touristique. Ensuite, les horaires des autres trains seraient établis de sorte à optimiser les correspondances, tant à Surdon vers Alençon qu'à Folligny vers Pontorson Mont-Saint-Michel. En fin de journée, les départs de Paris resteraient positionnés aux minutes 13 et 43, afin de s'insérer dans le graphique très chargé du réseau Transilien. Deux nouveaux départs seraient néanmoins donnés dans les sillons de 16h43 et 18h43.

Proposition de grille horaire Paris → Argentan → Granville

Période de circulation	Lun	MMJ	V	S	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
Paris-Montparnasse	7 24	7 24	8 54	9 34	10 54			13 54	16 43	17 13	18 13	18 43	19 43	
Dreux	5 02		8 12	8 12	I	10 22	I	14 42	I	18 12	I	19 42	20 42	
Nonancourt	5 12		I	I	I	10 32	I	I	I	18 22	I	19 52	I	
Verneuil-sur-Avre	5 24		8 30	8 30	10 00	10 44	12 00	15 00	18 00	18 34	19 30	20 04	21 00	
L'Aigle	5 36		8 42	8 42	10 12	10 58	12 12	15 12	18 12	18 48	19 42	20 18	21 12	
Sainte-Gauburge	5 50		I	I	I	11 12	I	I	I	19 02	I	20 32	I	
Surdon A	6 05		9 02	9 02	I	11 28	12 32	15 32	18 32	19 18	20 02	20 48	21 32	
Surdon D			9 38	9 38		11 38		15 38	18 38	19 38	20 12		21 38	
Alençon			9 58	9 58		11 58		15 58	18 58	19 58	20 48		21 58	
Surdon D	6 06		9 03	9 03	I	11 29	I	15 33	18 33	19 19	20 03	20 49	21 33	
Argentan A	6 16		9 13	9 13	10 43	11 38	12 43	15 43	18 43	19 28	20 12	20 58	21 43	
Caen			7 46	7 46				14 46	17 46				20 46	
Argentan A			8 28	8 28				15 28	18 28				21 28	
Argentan D	6 18	6 18	9 15	9 15	10 45		12 45	15 45	18 45		20 15		21 45	
Briouze	6 34	6 34	9 30	9 30	11 00		13 00	16 00	19 00		20 30		22 00	
Flers	6 48	6 48	9 42	9 42	11 12		13 12	16 12	19 12		20 42		22 12	
Vire	7 04	7 04	10 00	10 00	11 30		13 30	16 30	19 30		21 00		22 30	
Villedieu-les-P.	7 18	7 18	10 15	10 15	11 45		13 45	16 45	19 45		21 15		22 45	
Folligny A	7 28	7 28	10 25	10 25	11 55		13 55	16 55	19 55		21 25		22 55	
Folligny D	8 10	8 10	10 40	10 40	12 10		14 10	17 02	20 10					
Avranches	8 23	8 23	10 53	10 53	12 23		14 23	17 15	20 23					
Pontorson MSM	8 40	8 40	11 10	11 10	12 40		14 40	17 32	20 40					
Folligny D	7 29	7 29	10 29	10 26	11 56		13 56	16 56	19 56		21 26		22 56	
Granville	7 38	7 38	10 38	10 36	12 06		14 06	17 06	20 06		21 36		23 06	

Les horaires jaunes sont ceux de trains reliant Rouen ou Caen à Rennes et les bleus sont ceux de navettes Granville - Dol.

L'horaire écrit en rouge sur fond blanc désigne un service d'autocar reliant Surdon à Alençon.

Globalement, les horaires proposés viseraient à prendre en compte les besoins de tous les usagers : tant les navetteurs (Verneuil, l'Aigle) que les voyageurs à plus longue distance (Granville, etc...).

• **La liaison Paris - Alençon**

Les horaires que nous proposons pour la radiale Paris - Granville pourraient permettre d'améliorer considérablement les conditions de déplacement entre Paris et Alençon, par correspondance en gare de Surdon avec des trains desservant la transversale Caen - Tours, dont les horaires seraient également pour cela remaniés (lire § 2.14, page 82). Les offres ainsi constituées seraient tout aussi rapides, mais bien moins coûteuses, que celles consistant à effectuer un détour par Le Mans et emprunter le TGV.

Dans le sens Alençon → Paris, chacun des sept trains quotidiens reliant Granville à la capitale recevrait en gare de Surdon une correspondance immédiate en provenance d'Alençon. D'où un cadencement aux deux heures de 7 à 17 heures, suivi d'un dernier train en soirée (Alençon 20h00 – Paris 22h06).

Alençon	7 00	9 00	11 00	13 00	15 00	17 00	20 00
Surdon	7 20	9 20	11 20	13 20	15 20	17 20	20 20
Surdon	7 26	9 26	11 26	13 26	15 26	17 26	20 26
Paris	9 16	11 06	13 06	15 06	17 06	19 06	22 06

Dans le sens opposé, les choses seraient un peu plus compliquées, car le calage des départs de Paris sur les minutes 54 des heures paires serait incompatible avec les occurrences de passage à Surdon des trains Caen - Tours. D'où un niveau d'offre qui resterait relativement modeste en début de journée. En revanche, plusieurs offres attractives seraient proposées, reposant sur des correspondances remarquablement ajustées à Surdon, notamment sur les départs de 13h54, 16h43 et 19h43 à Paris.

Paris	7 24	9 34	13 54	16 43	17 13	18 13	19 43
Surdon	9 02	11 28	15 32	18 32	19 18	20 02	21 32
Surdon	9 38	11 38	15 38	18 38	19 38	20 12	21 38
Alençon	9 58	11 58	15 58	18 58	19 58	20 48	21 58

L'horaire figurant en rouge désigne un service d'autocar.

- **La liaison entre Paris et le Mont-Saint-Michel**

Comme nous l'avons récemment signifié, l'une des fonctionnalités de la ligne Paris - Granville serait de nature touristique, qui consisterait en l'accès au littoral du Sud-Manche et au Mont-Saint-Michel. Ce site touristique majeur, qui attire annuellement trois millions de visiteurs, est desservi par la gare de Pontorson, localisée sur la ligne Caen - Rennes, 40 kilomètres au-delà de la bifurcation de Folligny. Il existe actuellement en été une liaison quotidienne directe Paris - Pontorson, empruntant la radiale Paris - Granville jusqu'à Folligny, puis la transversale pour son parcours terminal. Celle-ci est assurée par une tranche des trains 3401 et 3440 (départ de Paris le matin, retour le soir, voir photo page 136). Dans le cadre de nos propositions, cette desserte serait évidemment maintenue.



Il faudrait toutefois que se développe bien plus intensément l'usage du train, dont les parts de marché actuelles sont anormalement faibles (§1.8, page 27). Il serait pour cela tout à la fois nécessaire :

- d'établir la permanence de la liaison directe de Paris à Pontorson-Mont-Saint-Michel de Pâques à la Toussaint, et tous les week-ends le reste de l'année ;
- de créer tout au long de la journée de nouvelles possibilités d'approche du Mont-Saint-Michel à partir de la ligne Paris - Granville, en multipliant les opportunités de correspondances à Folligny, avec des trains reliant Caen à Rennes ou des navettes reliant Granville à Dol-de-Bretagne, dont l'existence permettrait de lisser l'approche du site tout au long de la journée afin de pallier aux problèmes de pics de surfréquentation de plus en plus souvent observés.

Sur les tableaux qui suivent, les liaisons directes avec Paris sont représentées en orange, les trains assurant la liaison Rouen - Caen - Rennes sont représentés en jaune, et les navettes Granville - Dol sont représentées en bleu.

Paris-Montparnasse → Folligny → Pontorson Mont-Saint-Michel

Période de circulation	Eté		Hiver			
Paris	7 24	7 24	8 54	10 54	13 54	16 43
Folligny A	10 25	10 25	11 55	13 55	16 55	19 55
Folligny D	10 40	10 40	12 10	14 10	17 02	20 10
Avranches	10 53	10 53	12 23	14 23	17 15	20 23
Pontorson-MSM	11 10	11 10	12 40	14 40	17 32	20 40

Pontorson Mont-Saint-Michel → Folligny → Paris-Montparnasse

Période de circulation					Eté		Hiver
Pontorson-MSM	7 16	9 16	11 16	13 10	15 16	18 20	18 20
Avranches	7 34	9 34	11 34	13 26	15 34	19 36	18 36
Folligny A	7 47	9 47	11 47	13 39	15 47	18 49	18 49
Folligny D	8 03	10 03	12 03	14 03	16 03	19 03	19 03
Paris	11 06	13 06	15 06	17 06	19 06	22 06	22 06

Remarque technique : en été, les navettes du soir au départ de Granville et de mi-journée à Pontorson seraient assurées par les rames des tranches directes de Paris, qui effectuerait ainsi leur mouvement d'équilibre vers le technicentre de Granville. Cet ajustement saisonnier ne changerait rien au service perceptible par les usagers, mais exercerait une contrainte sur le mode de gestion de ces dessertes.

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, il serait par conséquent souhaitable que les navettes soient intégrées au lot « Paris - Granville ».

Ultime précision : l'offre ferroviaire envisagée ne permettrait pas aux usagers résidant à Avranches d'approcher, le matin, le premier train à destination de Paris, ni d'en revenir le soir après 17 heures. Cette lacune pourrait être comblée par la création de navettes routières, insérées dans la grille horaire de la ligne NOMAD 306, et coordonnées avec ces trains, par correspondance en gare de Villedieu.

Avranches	5 30				Paris	18 13	19 43
Villedieu-les-Poêles	6 04				Villedieu-les-Poêles	21 14	22 44
Villedieu-les-Poêles	6 14				Villedieu-les-Poêles	21 24	22 54
Paris	9 16				Avranches	22 00	23 30

Les horaires notés en rouge désignent dans ce cas des navettes routières (ligne 306).

2.10 Propositions relatives à la dorsale Rouen - Caen - Rennes

De tous temps les dessertes normandes ont toujours été structurées par les seules lignes radiales. Les autres lignes ont été considérées comme des éléments secondaires du réseau. Ainsi, l'exploitation de l'axe Rouen - Caen - Rennes a toujours été segmentée de part et d'autre de Caen, sans aucune vision d'ensemble, ni recherche d'une continuité entre les dessertes.

Dans une région normande désormais réunifiée, la FNAUT Normandie veut porter un nouveau regard sur cette dorsale, et l'élever au rang d'une **grande ligne structurante ayant vocation à devenir le trait d'union entre tous nos territoires.**

Bien au-delà de son aptitude à relier directement entre elles de très nombreuses villes normandes, cette dorsale, connectée à toutes les autres lignes du réseau normand (les radiales et leurs antennes), permettrait d'accroître les possibilités de se déplacer par le train au sein de notre région.

Le choc d'offre et la démultiplication des opportunités de correspondances que nous proposons induiraient une diversification considérable de la palette d'origines-destinations réalisables, et par conséquent un accroissement significatif de la fréquentation des trains et des recettes d'exploitation.

- **La fonctionnalité de trait d'union : les liaisons à longue distance.**

L'idée fondatrice consisterait à établir trois liaisons quotidiennes directes de Rouen à Rennes, qui seraient complétées par d'autres dessertes, limitées à certaines sections de l'axe.

La desserte serait cadencée aux deux heures de Rouen à Granville. Douze liaisons quotidiennes seraient assurées entre Rouen et Caen, quatre liaisons entre Caen et Rennes. De nombreux autres trains circuleraient en outre entre Caen, Saint Lô, Coutances et Granville.

Rouen → Caen → Granville → Rennes : liaisons structurantes (navettes périurbaines exclues)

Rouen				6 12	7 12	8 12			10 12			12 12	13 12	14 12				16 12			17 12	18 12	19 12			20 12		
Elbeuf				6 28	7 28	8 28			10 28			12 28	13 28	14 28				16 28			17 28	18 28	19 28			20 28		
Bernay				7 06	8 06	9 06			11 06			13 06	14 06	15 06				17 06			18 06	19 06	20 06			21 06		
Lisieux				7 24	8 24	9 24			11 24			13 24	14 24	15 24				17 24			18 24	19 24	20 24			21 24		
Caen A				7 52	8 52	9 52			11 52			13 52	14 52	15 52				17 52			18 52	19 52	20 52			21 52		
Caen D	6 08	7 08	8 08	9 08	10 08	11 08	12 08	13 08	14 08	15 08	16 08	17 08	17 38	18 08	18 38	19 08	20 08									21 08		
Bayeux	6 30	7 30	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	13 30	14 30	15 30	16 30	17 30	18 00	18 30	19 00	19 30	20 30									21 30		
Saint Lô	6 58	7 58	8 58	9 58	10 58	11 58	12 58	13 58	14 58	15 58	16 58	17 58	18 28	18 58	19 28	19 58	20 58									21 58		
Coutances	7 20	8 20	9 20	10 20	11 20	12 20	13 20	14 20	15 20	16 20	17 20	18 20				19 20	20 20	21 20								22 20		
Granville A	7 46		9 46		11 46		13 46		15 46		17 46					19 46		21 06	21 46									
Granville D	8 00				12 00				16 00							20 00												
Avranches	8 23				12 23				16 23							20 23												
Pontorson	8 40				12 40				16 40							20 40												
Dol	8 56				12 56				16 56							20 56												
Rennes	9 32				13 32				17 32							21 32												

Rennes → Granville → Caen → Rouen : liaisons structurantes (navettes périurbaines exclues)

Rennes									6 26																			18 26		
Dol									6 59																			18 59		
Pontorson									7 16																			19 16		
Avranches									7 34																			19 34		
Granville A									7 58																			19 58		
Granville D					6 12			6 52	8 12			10 12		12 12			14 12									16 12	18 12	20 12		
Coutances		5 38		6 08	6 38		7 38	8 38	9 38	10 38	11 38	12 38	13 38	14 38	15 38											16 38	17 38	18 38	19 38	20 38
Saint Lô		6 00		6 30	7 00	7 30	8 00	9 00	10 00	11 00	12 00	13 00	14 00	15 00	16 00											17 00	18 00	19 00	20 00	21 00
Bayeux		6 30		7 00	7 30	8 00	9 30	10 30	11 30	12 30	13 30	14 30	15 30	16 30												17 30	18 30	19 30	20 30	21 30
Caen A		6 52		7 22	7 52	8 22	8 52	9 52	10 52	11 52	12 52	13 52	14 52	15 52	16 52											17 52	18 50	19 52	20 50	21 52
Caen D	5 46		7 06		8 06		10 06		12 06	13 16	14 06															17 06	18 06	19 06	20 06	
Lisieux	6 14		7 34		8 34		10 34		12 34	13 44	14 34															17 34	18 34	19 34	20 34	
Bernay	6 30		7 50		8 50		10 50		12 50	14 00	14 50															17 50	18 50	19 50	20 50	
Elbeuf	7 12		8 30		9 30		11 30		13 30	14 40	15 30															18 30	19 30	20 30	21 30	
Rouen	7 30		8 46		9 46		11 46		13 46	14 56	15 46															18 46	19 46	20 46	21 46	

La mise en place de ces nouvelles dessertes permettrait de développer **l'usage touristique du train**, en faveur desquelles nous formulerons des propositions plus précises au paragraphe 2.18 (page 124).

- **La desserte de la section Rouen - Caen**

L'exploitation de cette section bénéficie, depuis le SA 2024, d'une première étape de modernisation, consistant à homogénéiser la politique d'arrêts, et à instaurer le cadencement aux deux heures tout au long de la journée, avec des renforcements à l'heure lors des pointes du matin et du soir.

Les propositions que nous formulons en vue du SA 2027 consisteraient à parachever cette démarche, en ajoutant à nouveau deux rotations supplémentaires en semaine, et trois le vendredi :

- à 13h00 pour les déplacements après une demi-journée de travail ou d'études ;
- à 20h00 pour de multiples usages : mobilité des étudiants, retours tardifs, correspondances...
- à 21h12 à Rouen et 22h06 (en provenance de Rennes) à Caen chaque vendredi soir.

D'où les grilles horaires suivantes :

Jours de circulation	Du lundi au vendredi														Ve	
Rouen	6 12	7 12	8 12		10 12		12 12	13 12	14 12		16 12	17 12	18 12	19 12	20 12	21 12
Elbeuf	6 28	7 28	8 28		10 28		12 28	13 28	14 28		16 28	17 28	18 28	19 28	20 28	21 28
Bourgtheroulde	6 38	7 38	8 38		10 38		12 38	13 38	14 38		16 38	17 38	18 38	19 38	20 38	21 38
Brionne	6 52	7 52	8 52		10 52		12 52	13 52	14 52		16 52	17 52	18 52	19 52	20 52	21 52
Serquigny	6 58	7 58	8 58		10 58		12 58	13 58	14 58		16 58	17 58	18 58	19 58	20 58	21 58
Bernay	7 06	8 06	9 06		11 06		13 06	14 06	15 06		17 06	18 06	19 06	20 06	21 06	22 06
Lisieux	7 24	8 24	9 24		11 24		13 24	14 24	15 24		17 24	18 24	19 24	20 24	21 24	22 24
Mézidon	7 38	8 38	9 38		11 38		13 38	14 38	15 38		17 38	18 38	19 38	20 38	21 38	22 38
Caen	7 52	8 52	9 52		11 52		13 52	14 52	15 52		17 52	18 52	19 52	20 52	21 52	22 52
destination	Granville	Coutances	Rennes		Granville		Rennes	Coutances	Granville		Rennes	Granville	Granville			

Jours de circulation	Du lundi au vendredi														Ve	
origine			Granville		Rennes		Granville	Coutances	Rennes		Granville		Rennes	Coutances	Granville	Rennes
Caen	5 46	7 06	8 06		10 06		12 06	13 16	14 06		16 06	17 06	18 06	19 06	20 06	21 56
Mézidon	6 00	7 20	8 20		10 20		12 20	13 30	14 20		16 20	17 20	18 20	19 20	20 20	22 10
Lisieux	6 14	7 34	8 34		10 34		12 34	13 44	14 34		16 34	17 34	18 34	19 34	20 34	22 24
Bernay	6 30	7 50	8 50		10 50		12 50	14 00	14 50		16 50	17 50	18 50	19 50	20 50	22 40
Serquigny	6 38	7 58	8 58		10 58		12 58	14 08	14 58		16 58	17 58	18 58	19 58	20 58	22 48
Brionne	6 44	8 04	9 04		11 04		13 04	14 14	15 04		17 04	18 04	19 04	20 04	21 04	22 54
Bourgtheroulde	7 00	8 20	9 30		11 20		13 20	14 30	15 20		17 20	18 20	19 20	20 20	21 20	23 10
Elbeuf	7 12	8 30	9 30		11 30		13 30	14 40	15 30		17 30	18 30	19 30	20 30	21 30	23 20
Rouen	7 30	8 46	9 46		11 46		13 46	14 56	15 46		17 46	18 46	19 46	20 46	21 46	23 36

Le train 852052 Caen 13h16 → Rouen 14h56 serait décalé de 10 minutes par rapport au cadencement afin de résoudre un conflit de circulation en gare de Lisieux avec le train 3379 (Paris 11h57 → Deauville 13h58).

A plus long terme, en fonction de l'évolution de la fréquentation, cette desserte pourrait évoluer vers un cadencement intégral à l'heure, tout au long de la journée (trois trains supplémentaires).



Rame BGC 82500 assurant le train 852010 en provenance de Caen, lors de son entrée en gare de Rouen-Rive-Droite.

- **La desserte de la section Caen - Saint Lô - Coutances - Granville**

Cette section, qui constitue la partie centrale de l'axe Rouen - Rennes, se caractérise par la diversité de ses fonctionnalités, les unes touristiques ou interrégionales, les autres locales ou périurbaines. L'organisation de l'offre que nous proposons viserait à assurer l'ensemble de ces besoins de mobilité, notamment le rabattement de l'ensemble du Centre-Manche vers la radiale Paris - Cherbourg.

La desserte serait ainsi cadencée à l'heure jusqu'à Coutances, et aux deux heures jusqu'à Granville. Bien plus qu'un choix politique, la limitation à Coutances d'une course sur deux serait la conséquence de l'incapacité de l'infrastructure, qui est à voie unique, d'acheminer tous les trains jusqu'à Granville. Cependant, des autocars en correspondances à Coutances pourraient assurer la poursuite du trajet jusqu'à Granville en heure de pointe, comme cela existe au SA 2024.

L'ajout de seulement 4 à 5 trains suffirait d'ailleurs à combler les lacunes actuelles sur Caen-Coutances. La desserte de la section périurbaine serait renforcée et cadencée à la demi-heure en pointe.

Caen → Saint Lô → Coutances → Granville

origine	Rouen																	Paris	
Caen	6 08	7 08	8 08	9 08	10 08	11 08	12 08	13 08	14 08	15 08	16 08	17 08	17 38	18 08	18 38	19 08	20 08	21 08	22 02
Bretteville	6 18	7 18	8 18	9 18	10 18	11 18	12 18	13 18	14 18	15 18	16 18	17 18	17 48	18 18	18 48	19 18	20 18	21 18	I
Audrieu	6 23	7 23	8 23	9 23	10 23	11 23	12 23	13 23	14 23	15 23	16 23	17 23	17 53	18 23	18 53	19 23	20 23	21 23	I
Bayeux	6 30	7 30	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	13 30	14 30	15 30	16 30	17 30	18 00	18 30	19 00	19 30	20 30	21 30	22 18
Le Molay-L.	6 37	7 37	8 37	9 37	10 37	11 37	12 37	13 37	14 37	15 37	16 37	17 37	18 07	18 37	19 07	19 37	20 37	21 37	I
Lison A	6 45	7 45	8 45	9 45	10 45	11 45	12 45	13 45	14 45	15 45	16 45	17 45	18 15	18 45	19 15	19 45	20 45	21 45	22 32
Lison D	6 46	7 46	8 46	9 46	10 46	11 46	12 46	13 46	14 46	15 46	16 46	17 46	18 16	18 46	19 16	19 46	20 46	21 46	22 42
Saint-Lô	6 58	7 58	8 58	9 58	10 58	11 58	12 58	13 58	14 58	15 58	16 58	17 58	18 28	18 58	19 28	19 58	20 58	21 58	22 58
Coutances	7 20	8 20	9 20	10 20	11 20	12 20	13 20	14 20	15 20	16 20	17 20	18 20		19 20		20 20	21 20	22 20	23 20
Granville	7 46		9 46		11 46		13 46		15 46		17 46			19 46		21 06	21 46		
destination	Rennes									Rennes									

Un service de car circulerait entre Lison (23 h 56) et Coutances (0 h 50) afin de relever la correspondance du dernier train de Paris.

Granville → Coutances → Saint Lô → Caen

origine	Rennes																		
Granville			6 12		6 52	8 12		10 12		12 12		14 12		16 12		18 12		20 12	
Coutances	5 38	6 08	6 38		7 38	8 38	9 38	10 38	11 38	12 38	13 38	14 38	15 38	16 38	17 38	18 38	19 38	20 38	
Saint-Lô	6 00	6 30	7 00	7 30	8 00	9 00	10 00	11 00	12 00	13 00	14 00	15 00	16 00	17 00	18 00	19 00	20 00	21 00	22 10
Lison A	6 12	6 42	7 12	7 42	8 12	8 12	10 12	11 12	12 12	13 12	14 12	15 12	16 12	17 12	18 12	19 12	20 12	21 12	22 22
Lison D	6 13	6 43	7 13	7 43	8 13	9 13	10 13	11 13	12 13	13 13	14 13	15 13	16 13	17 13	18 13	19 13	20 13	21 13	
Le Molay-L.	6 20	6 50	7 20	7 50	8 20	9 20	10 20	11 20	12 20	13 20	14 20	15 20	16 20	17 20	18 20	19 20	20 20	21 20	
Bayeux	6 30	7 00	7 30	8 00	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	13 30	14 30	15 30	16 30	17 30	18 30	19 30	20 30	21 30	
Audrieu	6 38	7 08	7 38	8 08	8 38	9 38	10 38	11 38	12 38	13 38	14 38	15 38	16 38	17 38	18 38	19 38	20 38	21 38	
Bretteville	6 42	7 12	7 42	8 12	8 42	9 42	10 42	11 42	12 42	13 42	14 42	15 42	16 42	17 42	18 42	19 42	20 42	21 42	
Caen	6 52	7 22	7 52	8 22	8 52	9 52	10 52	11 52	12 52	13 52	14 52	15 52	16 52	17 52	18 52	19 52	20 52	21 52	
destination			Rouen				Rouen		Rouen	Rouen	Rouen		Rouen		Rouen	Rouen	Rouen	Rouen	

- **La desserte de la section terminale Granville - Dol - Rennes**

Sur cette dernière partie, les trains empruntent successivement la ligne de la Baie du Mont-Saint-Michel puis, au-delà de Dol-de-Bretagne, la ligne Saint-Malo - Rennes du réseau TER Bretagne.

Cette section aujourd'hui négligée recèle des potentialités d'usage nombreuses et très diversifiées : bien évidemment la desserte du Mont-Saint-Michel, depuis Paris, Rouen, Caen, Rennes ou ailleurs, mais aussi la liaison inter-régionale Normandie - Bretagne et plusieurs fonctionnalités plus locales : des déplacements domestiques, polarisés vers Rennes ou Saint-Malo et du cabotage touristique, dont les acheminements des cyclotouristes utilisateurs des voies vertes qui irriguent le secteur.

Chaque jour, et dans chacun des deux sens, quatre trains relieraient directement Granville à Rennes. Trois d'entre eux auraient Rouen pour origine ou pour destination, le quatrième étant limité à Caen. Les circulations concernées sont notifiées dans les tableaux qui suivent dans les colonnes jaunes.

En complément, le tronçon Granville - Dol serait parcouru par deux autres sortes de trains :

- la tranche directe estivale « Paris - Mont-Saint-Michel », détachée d'un train Paris - Granville en gare de Folligny (cases de couleur orangée) ;
- quelques « navettes de la Baie » qui circuleraient de Granville à Dol-de-Bretagne (en bleu), en offrant à leur terminus des correspondances intéressantes vers Rennes ou Saint-Malo.

Dans le sens Granville - Rennes, l'offre serait ainsi constituée des quatre liaisons de bout en bout en provenance de Caen ou Rouen (en jaune), de trois à quatre navettes à destination de Dol (en bleu) et, en été, de la tranche directe en provenance de Paris (en orangé) :

Granville → Dol de Bretagne → Rennes

Options de circulation	Cas 1	Cas 2	Caen	Paris	Été	Hiver	Rouen	Rouen	Rouen	Rouen
Granville	6 00	6 32	8 00	10 00	10 30	12 00	14 00	16 00	16 52	20 00
Folligny	6 09	6 42	8 09	(1)	10 39	12 09	14 09	16 09	17 02	20 09
Paris				7 24	7 24	8 54	10 54		13 54	16 43
Folligny				10 25	10 25	11 55	13 55		16 55	19 55
Folligny	6 10	6 43	8 10	10 40	10 40	12 10	14 10	16 10	17 02	20 10
Avranches	6 23	6 58	8 23	10 53	10 53	12 23	14 23	16 23	17 15	20 23
Pontorson-MSM A	6 39	7 15	8 39	11 10	11 10	12 39	14 39	16 39	17 31	20 39
Pontorson-MSM D	6 40	7 16	8 40	11 50	11 50	12 40	14 40	16 40	17 32	20 40
Dol	6 56	7 33	8 56	12 06	12 06	12 56	14 56	16 56	17 48	20 56
Dol	7 13		9 14	12 14	12 14	13 15	15 14	17 13	18 13	21 17
Saint-Malo	7 30		9 30	12 30	12 30	13 35	15 30	17 29	18 30	21 37
Dol	7 16	7 43	8 58	12 34	12 34	12 58		16 58	17 58	20 58
Rennes	7 56	8 25	9 32	13 16	13 16	13 32		17 32	18 32	21 32

(1) L'horaire estival figurant en rouge désigne un autocar de la ligne 307 reliant Granville (10 h 00) à Avranches (10 h 33).

Remarques :

- deux horaires seraient techniquement possibles pour la navette du matin, mais seul le premier permettrait d'atteindre Rennes et Saint-Malo dans des horaires adaptés aux salariés, aux scolaires et aux étudiants.
- la tranche « parisienne » (orange) surstationnerait à Pontorson (de 11h10 à 11h50) de sorte à créer une offre de mi-journée entre le Mont Saint Michel et Rennes ou Saint-Malo.
- la navette Granville - Dol de fin de matinée céderait en été son sillon à la tranche directe Paris - Pontorson. En compensation, un service d'autocar (ligne NOMAD 307) permettrait, au départ de Granville (à 10 h 00), de rejoindre le train de Pontorson en gare d'Avranches (10 h 33 / 10 h 53).

Dans le sens opposé, il serait développé un schéma de desserte symétrique :

Rennes → Dol-de-Bretagne → Granville

Période de circulation									Été	Hiver
Rennes	6 26		7 35	10 26	11 35	14 26	14 35		17 05	18 26
Dol	6 58		8 12	10 58	12 13	14 58	15 12		17 43	18 58
Saint-Malo	6 30		8 37	10 30		14 30		17 30	17 30	18 30
Dol	6 46		8 50	10 46		14 46		17 46	17 46	18 46
Dol	6 59		8 59	10 59	12 22	14 59	15 22	18 02	18 02	18 59
Pontorson-MSM A	7 15		9 15	11 15	12 38	15 15	15 38	18 18	18 18	19 15
Pontorson-MSM D	7 16		9 16	11 16	13 10	15 16	15 39	18 20	18 20	19 16
Avranches	7 34		9 34	11 34	13 26	15 34	15 56	18 36	18 36	19 34
Folligny	7 47		9 47	11 47	13 39	15 47	16 09	18 49	18 49	19 47
Folligny	8 03		10 03	12 06	14 03	16 03		19 03	19 03	
Paris	11 06		13 06	15 06	17 06	19 06		22 06	22 06	
Folligny	7 48		9 48	11 48	13 40	15 48	16 10	(2)	18 50	19 48
Granville	7 58		9 58	11 58	13 50	15 58	16 20	19 20	19 00	19 58

(2) L'horaire estival figurant en rouge désigne un service d'autocar (ligne 307) reliant Avranches (18 h 46) à Granville (19 h 20).

Remarque : la navette du midi surstationnerait à Pontorson de sorte à faciliter les déplacements générés par le Mont-Saint-Michel : Rennes 11h35 → Pontorson 12h38, et Pontorson 13h10 → Paris 17h06.

Précisions relatives aux navettes

Les navettes auraient pour objectifs de remplir trois fonctionnalités :

- acheminer des déplacements locaux, dont les domicile-travail ou domicile-études ;
- compléter à Folligny la trame des correspondances en provenance ou à destination de Paris ;
- faciliter les cabotages touristiques entre Granville et Saint-Malo, et autour du Mont-Saint-Michel.

L'horaire de la navette du matin obéirait à la première de ces missions. Ceux des suivantes seraient orientés vers les usages touristiques, et ceux des navettes du soir cumuleraient ces deux fonctions.

Afin d'en maîtriser le coût, l'exploitation des navettes reposerait sur l'utilisation d'une seule rame, qui pourrait être une UM 73500, détachée de Caen à Granville.

En plein été, deux navettes céderaient leurs sillons aux tranches détachées des trains Paris - Granville. Deux autres navettes (départs de Dol à 12h22 et de Granville à 16h52) seraient assurées par la rame de la tranche directe, effectuant ainsi son mouvement d'équilibre vers le technicentre de Granville. Cette particularité devrait être prise en compte dans la perspective de l'ouverture à la concurrence : afin d'optimiser les roulements, **les navettes devraient être rattachées au lot Paris - Granville.**

- **L'intégralité de la desserte de la ligne**

Les tableaux qui suivent synthétisent l'ensemble des informations précédentes, en privilégiant, sous l'effet de la couleur jaune, la visibilité des liaisons à longue distance : les trois allers et retours de bout en bout, et les relations Rouen - Caen, Rouen - Coutances, Rouen - Granville et Caen - Rennes.

Par souci de lisibilité, les autres circulations empruntant la section Serquigny - Lison (Paris - Cherbourg, dessertes périurbaines de Caen, etc..) ne sont pas mentionnées sur ces tableaux.

Rouen → Caen → Coutances → Granville → Pontorson-Mont-Saint-Michel → Dol → Rennes

Circulation	Cas 1	Cas 2			Été		Hiver							
Rouen					6 12		7 12		8 12		10 12			12 12
Elbeuf					6 28		7 28		8 28		10 28			12 28
Bourgtheroulde					6 38		7 38		8 38		10 38			12 38
Brionne					6 52		7 52		8 52		10 52			12 52
Serquigny					6 58		7 58		8 58		10 58			12 58
Bernay					7 06		8 06		9 06		11 06			13 06
Lisieux					7 24		8 24		9 24		11 24			13 24
Mézidon					7 38		8 38		9 38		11 38			13 38
Caen					7 52		8 52		9 52		11 52			13 52
Paris					6 09		6 57		8 09	8 57	10 09		10 57	12 09
Caen					7 59		8 59		9 59	10 59	12 59		12 59	13 59
Caen			6 08	7 08	8 08		9 08		10 08	11 08	12 08		13 08	14 08
Bretteville-Norrey			6 18	7 18	8 18		9 18		10 18	11 18	12 18		13 18	14 18
Audrieu			6 23	7 23	8 23		9 23		10 23	11 23	12 23		13 23	14 23
Bayeux			6 30	7 30	8 30		9 30		10 30	11 30	12 30		13 30	14 30
Le Molay-Littry			6 37	7 37	8 37		9 37		10 37	11 37	12 37		13 37	14 37
Lison			6 45	7 45	8 45		9 45		10 45	11 45	12 45		13 45	14 45
Paris					6 09		6 57		8 09	8 57	10 09		10 57	12 09
Lison					8 32		9 32		10 32	11 32	12 32		13 32	14 32
Cherbourg			5 48	6 48	7 48		8 48		9 48	10 48	11 48		12 48	13 48
Lison			6 28	7 28	8 28		9 28		10 28	11 28	12 28		13 28	14 28
Lison			6 46	7 46	8 46		9 46		10 46	11 46	12 46		13 46	14 46
Saint-Lô		5 08	6 58	7 58	8 58		9 58		10 58	11 58	12 58		13 58	14 58
Coutances		5 30	7 20	8 20	9 20		10 20		11 20	12 20	13 20		14 20	15 20
Granville			7 46	8 46	9 46		10 46		11 46	12 46	13 46		14 46	15 46
Granville			7 52	8 52	9 52		10 52		11 52	12 52	13 52		14 52	15 52
Paris			11 06	12 06	13 06		14 06		15 06	16 06	17 06		18 06	19 06
Granville	6 00	6 32	8 00			(1)	10 30		12 00			14 00		16 00
Folligny	6 09	6 42	8 09			(1)	10 39		12 09			14 09		16 09
Paris						7 24	7 24		8 54		10 54			
Folligny						10 25	10 25		11 55		13 55			
Folligny	6 10	6 43	8 10			10 40	10 40		12 10		14 10			16 10
Avranches	6 23	6 58	8 23			10 53	10 53		12 23		14 23			16 23
Pontorson-MSM A	6 39	7 15	8 39			11 10	11 10		12 39		14 39			16 39
Pontorson-MSM D	6 40	7 16	8 40			11 50	11 50		12 40		14 40			16 40
Dol	6 56	7 33	8 56			12 06	12 06		12 56		14 56			16 56
Dol	7 13		9 14			12 14	12 14		13 15		15 14			17 13
Saint-Malo	7 30		9 30			12 30	12 30		13 35		15 30			17 29
Dol	7 16	7 43	8 58			12 37	12 37		12 58					16 58
Rennes	7 56	8 25	9 32			13 16	13 16		13 32					17 32

Rouen	13 12		14 12			16 12		17 12		18 12	19 12		20 12	
Elbeuf	13 28		14 28			16 28		17 28		18 28	19 28		20 28	
Bourgtheroulde	13 38		14 38			16 38		17 38		18 38	19 38		20 38	
Brionne	13 52		14 52			16 52		17 52		18 52	19 52		20 52	
Serquigny	13 58		14 58			16 58		17 58		18 58	19 58		20 52	
Bernay	14 06		15 06			17 06		18 06		19 06	20 06		21 06	
Lisieux	14 24		15 24			17 24		18 24		19 24	20 24		21 24	
Mézidon	14 38		15 38			17 38		18 38		19 38	20 38		21 38	
Caen	14 52		15 52			17 52		18 52		19 52	20 52		21 52	
Paris	12 57		14 09		14 57	16 09		17 09		18 09		19 09		
Caen	14 59		15 59		16 59	17 59		18 59		19 59		20 59		
Caen	15 08		16 08	16 38	17 08	17 38	18 08	18 38	19 08	20 08		21 08		22 02
Bretteville-Norrey	15 18		16 18	16 48	17 18	17 48	18 18	18 48	19 18	20 18		21 18		1
Audrieu	15 23		16 23	16 53	17 23	17 53	18 23	18 53	19 23	20 23		21 23		1
Bayeux	15 30		16 30	17 00	17 30	18 00	18 30	19 00	19 30	20 30		21 30		22 18
Le Molay-Littry	15 37		16 37	17 08	17 37	18 07	18 37	19 07	19 37	20 37		21 37		1
Lison	15 45		16 45	17 18	17 45	18 15	18 45	19 15	19 45	20 45		21 45		22 32
Paris	12 57		14 09		14 57	16 09		17 09		18 09		19 09		20 09
Lison	15 32		16 32		17 32	18 32		19 32		20 32		21 32		22 32
Cherbourg	14 48		15 48		16 48	17 48	18 48	19 48		20 48		21 48		23 46
Lison	15 28		16 28		17 28	18 28	18 58	19 28		20 28		21 28		
Lison	15 46		16 46		17 46	18 16	18 46	19 16	19 46	20 46		21 46		22 42
Saint-Lô	15 58		16 58		17 58	18 28	18 58	19 28	19 58	20 58		21 58		23 58
Coutances	16 20		17 20		18 20	19 20	20 20	21 20	22 20	23 20		24 20		0 50
Granville			17 46			19 46		21 06		21 46				
Granville			18 38											
Paris			22 06											
Granville			16 52			20 00								
Folligny			17 01			20 09								
Paris			13 54			16 43								
Folligny			16 55			19 55								
Folligny			17 02			20 10								
Avranches			17 15			20 23								
Pontorson-MSM A			17 31			20 39								
Pontorson-MSM D			17 32			20 40								
Dol			17 48			20 56								
Dol			18 13			21 21								
Saint-Malo			18 30			21 37								
Dol			17 58			20 58								
Rennes			18 35			21 32								

Les horaires figurant en rouge désignent des services d'autocars.

(1) Cet autocar de la ligne NOMAD 307 permet à partir de Granville (10 h 00) de rejoindre à Avranches (10 h 53) le train de Pontorson

Dans le sens opposé, on obtiendrait une grille quasiment semblable, à une légère dissymétrie près : sept liaisons directes de Granville à Rouen, au lieu de huit dans le sens inverse, mais, en compensation, un départ supplémentaire de Coutances à destination de Rouen.

Il convient en outre de remarquer que les navettes de la Baie circulant le matin et autour de midi donneraient, à Granville, une correspondance avec un train à destination de Caen et de Rouen.

Rennes → Dol → Pontorson-Mont-Saint-Michel → Granville → Coutances → Caen → Rouen

Rennes							6 26		7 35					10 26		
Dol							6 58		8 12					10 58		
Saint Malo							6 27		8 37					10 30		
Dol							6 43		8 51					10 46		
Dol							6 59		8 59					10 59		
Pontorson MSM A							7 15		9 15					11 15		
Pontorson MSM D							7 16		9 16					11 16		
Avranches							7 34		9 34					11 34		
Folligny							7 47		9 47					11 47		
Folligny							8 03		10 03					12 03		
Paris							11 06		13 06					15 06		
Folligny							7 48		9 48					11 48		
Granville							7 58		9 58					11 58		
Paris														8 54		
Granville														12 06		
Granville					6 12		6 52	8 12			10 12			12 12		
Coutances		5 38		6 08	6 38		7 38	8 38	9 38		10 38		11 38	12 38	13 38	
Saint Lô		6 00		6 30	7 00	7 30	8 00	9 00	10 00		11 00		12 00	13 00	14 00	
Lison		6 12		6 42	7 12	7 42	8 12	8 12	10 12		11 12		12 12	13 12	14 12	
Lison		6 28			7 32		8 32	9 32	10 32		11 32		12 32	13 32	14 32	
Cherbourg		7 08			8 12		9 12	10 12	11 12		12 12		13 12	14 12	15 12	
Lison					7 28		8 28	9 28	10 28		11 28		12 28	13 28	14 28	
Paris					9 52		11 03	11 52	13 03		13 52		15 03	16 03	17 03	
Lison		6 13		6 43	7 13	7 43	8 13	9 13	10 13		11 13		12 13	13 13	14 13	
Le Mollay Littry		6 20		6 50	7 20	7 50	8 20	9 20	10 20		11 20		12 20	13 20	14 20	
Bayeux		6 30		7 00	7 30	8 00	8 30	9 30	10 30		11 30		12 30	13 30	14 30	
Audrieu		6 38		7 08	7 38	8 08	8 38	9 38	10 38		11 38		12 38	13 38	14 38	
Bretteville-Norrey		6 42		7 12	7 42	8 12	8 42	9 42	10 42		11 42		12 42	13 42	14 42	
Caen		6 52		7 22	7 52	8 22	8 52	9 52	10 52		11 52		12 52	13 52	14 52	
Caen					8 01		9 01	10 01	11 01		12 01		13 01	14 01	15 01	
Paris					9 52		11 03	11 52	13 03		13 52		15 03	16 03	17 03	
Caen		5 46		7 06	8 06		10 06		12 06		13 06		13 16	14 06		
Mézidon		6 00		7 20	8 20		10 20		12 20		13 20		13 30	14 20		
Lisieux		6 14		7 34	8 34		10 34		12 34		13 34		13 44	14 34		
Bernay		6 30		7 50	8 50		10 50		12 50		14 00		14 00	14 50		
Serquigny		6 38		7 58	8 58		10 58		12 58		14 08		14 08	14 58		
Brienne		6 44		8 04	9 04		11 04		13 04		14 14		14 14	15 04		
Bourghéroulde		7 00		8 20	9 30		11 20		13 20		14 30		14 30	15 20		
Elbeuf		7 12		8 30	9 30		11 30		13 30		14 40		14 40	15 30		
Rouen		7 30		8 46	9 46		11 46		13 46		14 56		14 56	15 46		

Période de circulation														Été		Hiver				
Rennes	11 35				14 26									14 35					17 05	18 26
Dol	12 12				14 58									15 12					17 43	18 58
Saint Malo					14 30														17 30	18 30
Dol					14 46														17 46	18 46
Dol	12 22				14 59									15 22					18 02	18 59
Pontorson MSM A	12 39				15 15									15 39					18 18	19 15
Pontorson MSM D	13 10				15 16									15 40					18 20	19 16
Avranches	13 26				15 34									15 56					18 36	19 34
Folligny	13 39				15 47									16 09					18 49	19 47
Folligny	14 03				16 03														19 03	19 03
Paris	17 06				19 06														22 06	22 06
Folligny	13 40				15 48									16 10					(2)	18 50
Granville	13 50				15 58									16 20					(2)	19 00
Paris		10 54																		16 43
Granville		14 06																		20 06
Granville		14 12				16 12								18 12						20 12
Coutances		14 38	15 38		16 38		17 38						18 38	19 38						20 38
Saint Lô		15 00	16 00		17 00		18 00						19 00	20 00						21 00
Lison		15 12	16 12		17 12		18 12						19 12	20 12						21 12
Lison		15 32	16 32		17 32		18 32						19 32	20 32						21 32
Cherbourg		16 12	17 12		18 12		19 12						20 12	21 12						22 12
Lison		15 28	16 28		17 28		18 28						19 28	20 28						21 28
Paris		17 52	19 03		19 52		21 03						21 52	23 03						23 03
Lison		15 13	16 13		17 13		18 13						19 13	20 13						21 13
Le Mollay Littry		15 20	16 20		17 20		18 20						19 20	20 20						21 20
Bayeux		15 30	16 30		17 30		18 30						19 30	20 30						21 30
Audrieu		15 38	16 38		17 38		18 38						19 38	20 38						21 38
Bretteville Norrey		15 42	16 42		17 42		18 42						19 42	20 42						21 42
Caen		15 52	16 52		17 52		18 52						19 52	20 52						21 52
Caen		16 01	17 01		18 01		19 01						20 01	21 01						Vend
Paris		17 52	19 03		19 52		21 03						21 52	23 03						Dim
Caen		16 06		17 06	18 06		19 06						20 06							21 56
Mézidon		16 20		17 20	18 20		19 20						20 20							22 10
Lisieux		16 34		17 34	18 34		19 34						20 34							22 24
Bernay		16 50		17 50	18 50		19 50						20 50							22 40
Serquigny		16 58		17 58	18 58		19 58						20 58							22 48
Brienne		17 04		18 04	19 04		20 04						21 04							22 54
Bourghéroulde		17 20		18 20	19 20		20 20						21 20							23 10
Elbeuf		17 30		18 30	19 30		20 30						21 30							23 20
Rouen		17 46		18 46	19 46		20 46						21 46							23 36

(2) : service d'autocar (ligne NOMAD 307) relevant à Avranches la correspondance du train Pontorson - Paris (18 h 36 / 18 h 46) à destination de Granville (arrivée à 19 h 20)

2.11 La desserte du tronc commun aux lignes Paris - Caen - Cherbourg et Rouen - Caen - Rennes *(à l'exclusion des parcours Caen - Mézidon des trains de la ligne Caen - Le Mans - Tours)*

Au cours des paragraphes précédents, nous avons successivement formulé des propositions relatives aux lignes Paris - Caen - Cherbourg (§ 2.6, page 63) et Rouen - Caen - Rennes (§ 2.10, page 71).

Cependant, ces deux lignes sont établies en tronc commun sur 146 kilomètres, de Serquigny à Lison. Les localités situées sur cette section sont donc à la fois desservies par des trains parcourant la radiale Paris - Caen - Cherbourg et par des trains circulant sur la dorsale Rouen - Caen - Granville - Rennes. Quatre villes importantes sont concernées : Bernay, Lisieux, Caen et Bayeux.

Or, chacun des tableaux précédemment présentés ne comportait que les horaires des trains circulant sur l'une ou l'autre des deux lignes, sans jamais révéler la globalité de l'offre qui serait déployée.

Afin de remédier à cette insuffisance, les tableaux qui suivent présenteront une vision synthétique de l'ensemble des trains qui desserviraient cette section, en excluant toutefois les horaires de passage dans les petites localités périurbaines de Caen, qui seront présentés ultérieurement (§ 2.15, page 103), et en se concentrant au contraire sur les liaisons intervilles entre Bernay, Lisieux, Caen et Bayeux.

Serquigny → Bernay → Lisieux → Caen → Bayeux → Lison

provenance						Evreux	Paris	Rouen		Rouen	Paris		Paris	Rouen
Serquigny						6 33	I	6 58		7 58	I		I	8 58
Bernay						6 40	I	7 06		8 06	I		I	9 06
Lisieux A						6 57	I	7 23		8 23	I		I	9 23
Lisieux D	5 18		6 18		6 48	6 58	I	7 24	7 48	8 24	8 35	8 48	I	9 24
Caen A	5 52		6 52		7 22	7 32	8 00	7 52	8 22	8 52	8 59	9 22	9 59	9 52
Caen D	5 58	6 08	7 02	7 08			8 02	8 08		9 08	9 02		10 02	10 08
Bayeux	6 14	6 30	7 18	7 30			8 18	8 30		9 30	9 18		10 18	10 30
Lison	6 28	6 45	7 32	7 45			8 32	8 45		9 45	9 32		10 32	10 45
destination	Cherbourg	Rennes	Cherbourg	Coutances			Cherbourg	Granville		Coutances	Cherbourg		Cherbourg	Rennes

provenance	Paris		Paris			Paris	Rouen	Paris		Paris			Paris	
Serquigny	I		I			I	10 58	I		I			I	
Bernay	9 18		10 18			I	11 06	11 18		12 18			I	
Lisieux A	9 34		10 34			I	11 23	11 34		12 34			I	
Lisieux D		9 48	10 35		10 48	I	11 24		11 48	12 35		12 48	I	
Caen A		10 22	10 59		11 22	11 59	11 52		12 22	12 59		13 22	13 59	
Caen D			11 02	11 08		12 02	12 08		12 32	13 02	13 08		14 02	
Bayeux			11 18	11 30		12 18	12 30		12 48	13 18	13 30		14 18	
Lison			11 32	11 45		12 32	12 45		13 02	13 32	13 45		I	
destination	Deauville		Cherbourg	Coutances		Cherbourg	Granville	Deauville	Cherbourg	Cherbourg	Coutances		Cherbourg	

provenance	Rouen	Paris		Rouen	Paris		Paris	Rouen	Paris			Paris		
Serquigny	12 58	I		13 58	I		I	14 58	I			I		
Bernay	13 06	13 18		14 06	14 18		I	15 06	15 18			16 18		
Lisieux A	13 23	13 34		14 23	14 34		I	15 23	15 34			16 34		
Lisieux D	13 24		13 48	14 24	14 35	14 48	I	15 24		15 48		16 35		16 48
Caen A	13 52		14 22	14 52	14 59	15 22	15 59	15 52		16 22		16 59		17 22
Caen D	14 08			15 08	15 02		16 02	16 08		16 32	16 38	17 02	17 08	17 32
Bayeux	14 30			15 30	15 18		16 18	16 30		16 48	17 00	17 18	17 30	17 48
Lison	14 45			15 45	15 32		16 32	16 45		17 02	17 18	17 32	17 45	18 02
destination	Rennes	Deauville		Coutances	Cherbourg		Cherbourg	Granville	Deauville	Cherbourg	Lison	Cherbourg	Coutances	Cherbourg

provenance		Paris		Rouen		Paris	Paris	Rouen		Paris	Paris	Rouen		
Serquigny		I		16 58		I	I	17 58		I	I	18 58		
Bernay		I		17 06		18 00	I	18 06		19 00	I	19 06		
Lisieux A		I		17 23		18 17	I	18 23		19 17	I	19 23		
Lisieux D		I		17 24	17 48	18 18	I	18 24	18 48		I	19 24	19 48	
Caen A			17 59	17 52	18 22	18 42	18 59	18 52	19 22		19 59	19 52	20 22	
Caen D	17 38	18 02	18 08	18 32	18 38		19 02	19 08		20 02	20 08			
Bayeux	18 00	18 18	18 30	18 48	19 00		19 18	19 30		20 18	20 30			
Lison	18 15	18 32	18 45	19 02	19 15		19 32	19 45		20 32	20 45			
destination	St Lô	Cherbourg	Rennes	Cherbourg	St Lô		Cherbourg	Granville		Deauville	Cherbourg	Granville		

provenance	Paris	Paris	Rouen			Paris	Rouen	Paris	Paris					
Serquigny	I	I	19 58			I	20 58	I	I					
Bernay	20 00	I	20 06			I	21 00	21 06	22 30	23 30				
Lisieux A	20 17	I	20 23			I	21 23	22 47	23 47					
Lisieux D	20 18	I	20 24			I	21 24	22 48	23 48					
Caen A	20 42	20 59	20 52			21 59	21 52	23 12	0 12					
Caen D		21 02		21 08		22 02		23 16						
Bayeux		21 18		21 30		22 18		23 32						
Lison		21 32		21 45		22 32		23 46						
destination		Cherbourg		Coutances	Cherbourg	Deauville		Cherbourg						

Lison → Bayeux → Caen → Lisieux → Bernay → Serquigny

provenance			Cherbourg			Coutances		Cherbourg		St Lô	Cherbourg	Deauville	Granville	Cherbourg
Lison			5 28			6 13		6 28		6 43	6 58		7 13	7 28
Bayeux			5 42			6 30		6 42		7 00	7 12		7 30	7 42
Caen A			5 58			6 52		6 58		7 22	7 28		7 52	7 58
Caen D	5 16	5 46	6 01	6 16	6 36		7 06		7 16		7 36		8 06	8 01
Lisieux A	5 39	6 13	I	6 39	7 10		7 33		7 39		8 10		8 33	I
Lisieux D	5 40	6 14	I	6 40			7 34		7 40			8 26	8 34	I
Bernay	5 56	6 30	I	6 56			7 50		7 56			8 42	8 50	I
Serquigny	I	6 38	I	I			7 58		I			I	8 58	I
destination	Paris	Rouen	Paris	Paris			Rouen	Paris	Paris			Paris	Rouen	Paris

provenance	St Lô	Cherbourg	Granville	Cherbourg		Deauville	Rennes	Cherbourg		Coutances	Cherbourg		Deauville	Granville
Lison	7 43	7 58	8 13	8 28			9 13	9 28			10 28			11 13
Bayeux	8 00	8 12	8 30	8 42			9 30	9 42		10 30	10 42			11 30
Caen A	8 22	8 28	8 52	8 58			9 52	9 58		10 52	10 58			11 52
Caen D		8 36		9 01	9 36		10 06	10 01	10 36		11 01	11 36		12 06
Lisieux A		9 10		9 25	10 10		10 33	I	11 10		11 25	12 10		12 33
Lisieux D				9 26		10 26	10 34	I			11 26		12 26	12 34
Bernay				9 42		10 42	10 50	I			11 42		12 42	12 50
Serquigny				I		I	10 58	I			I		I	12 58
destination				Paris		Paris	Rouen	Paris			Paris		Paris	Rou

provenance	Cherbourg		Coutances	Cherbourg	Cherbourg	Rennes	Cherbourg	Deauville		Coutances	Cherbourg		Deauville	Granville
Lison	11 28		12 13	12 28	12 58	13 13	13 28			14 13	14 28			15 13
Bayeux	11 42		12 30	12 42	13 12	13 30	13 42			14 30	14 42			15 30
Caen A	11 58		12 52	12 58	13 28	13 52	13 58			14 52	14 58			15 52
Caen D	12 01	12 36	13 16	13 01	13 36	14 06	14 01		14 36		15 01	15 36		16 06
Lisieux A	I	13 10	13 43	13 25	14 10	14 33	I		15 10		15 25	16 10		16 33
Lisieux D	I		13 44	13 26		14 34	I	14 26			15 26		16 26	16 34
Bernay	I		14 00	13 42		14 50	I	14 42			15 42		16 42	16 50
Serquigny	I		14 08	I		14 58	I	I			I		I	16 58
destination	Paris		Rouen	Paris		Rouen	Paris	Paris			Paris		Paris	Rouen

provenance	Cherbourg		Coutances		Cherbourg		Cherbourg	Deauville	Rennes	Cherbourg			Coutances	Cherbourg
Lison	15 28		16 13		16 28		16 58		17 13	17 28			18 13	18 28
Bayeux	15 42		16 30		16 42		17 12		17 30	17 42			18 30	18 42
Caen A	15 58		16 52		16 58		17 28		17 52	17 58			18 52	18 58
Caen D	16 01	16 36		17 06	17 01	17 16	17 36		18 06	18 01	18 16	18 36	19 06	19 01
Lisieux A	I	17 10		17 33	17 25	17 50	18 10		18 33	I	18 50	19 10	19 33	19 25
Lisieux D	I			17 24	17 26			18 26	18 34	I	18 52		19 34	19 26
Bernay	I			17 50	17 42			18 42	18 50	I	19 08		19 50	19 42
Serquigny	I			17 58	I			I	18 58	I	19 15		19 58	I
destination	Paris			Rouen	Paris			Paris	Rouen	Paris	Evreux		Rouen	Paris

Jours	Lundi à Vendredi										LMMJ	Vend				
provenance	Cherbourg	Cherbourg	Granville	Cherbourg		Coutances	Cherbourg	Rennes	Rennes	Cherbourg						
Lison	18 58	19 28	19 13	19 28		20 13	20 28	21 13	21 13	21 28						
Bayeux	19 12	19 42	19 30	19 42		20 30	20 42	21 30	21 30	21 42						
Caen A	19 28	19 58	19 52	19 58		20 52	20 58	21 52	21 52	21 58						
Caen D	19 36	20 01	20 06	20 01	20 36		21 01		21 56	22 06						
Lisieux A	20 10	20 25	20 33	20 06	21 10		21 25		22 23	22 40						
Lisieux D		20 26	20 34	20 26			21 26		22 24							
Bernay		20 42	20 50	20 42			21 42		22 40							
Serquigny		I	20 58	I			I		22 48							
destination		Paris	Rouen	Paris			Paris		Rouen	Deauville						

Dans chacun des deux sens, une vingtaine de liaisons directes, les unes orientées sur Paris (en vert), les autres orientées vers Rouen (jaune d'or), circuleraient ainsi chaque jour entre Bernay et Bayeux, **soit au moins un train par heure** de 7 heures à 21 heures.

A cette offre de base viendraient s'ajouter, à l'ouest de Lisieux, les six allers et retours quotidiens assurant des dessertes locales de Lisieux à Cherbourg (horaires violets).

De nombreuses autres opportunités de déplacements directs de ville à ville se présenteraient :

- de Bernay à Lisieux, au moyen des trains Paris - Deauville (en bleu) ;
- de Lisieux à Caen, au moyen des navettes périurbaines (en rose) ;
- de Bernay à Caen, en utilisant la liaison quotidienne Evreux – Caen (en blanc) ;
- de Caen à Bayeux au moyen des trains semi-directs Paris - Cherbourg (en rouge).

Il serait enfin possible, à certaines heures de la journée, de se déplacer de Bernay à Caen en utilisant successivement un train Paris - Deauville (colorisé en bleu) puis, après une correspondance en gare de Lisieux, une navette périurbaine de Caen.

2.12 La globalité de l'offre sur la liaison Caen - Cherbourg

La section Caen - Cherbourg serait quotidiennement desservie par 22 trains dans chaque sens, dont 16 en provenance ou à destination de Paris. Chacun de ces trains desservirait les mêmes arrêts : Bayeux, Lison, Carentan et Valognes, selon un cadencement à l'heure, et 30 minutes lors des pointes. En outre, de Caen à Lison, se superposeraient, en fonctionnalité omnibus, les 18 rotations orientées vers la ligne du Sud-Manche (à destination de Saint-Lô, Coutances, Granville ou Rennes).

Caen → Cherbourg : desserte détaillée

origine	Lisieux	Lisieux	Rouen	Rouen	Rouen	Rouen	Rouen	Lisieux	Lisieux	Rouen	Lisieux						
Paris			6 09		6 57		8 09		8 57		10 09		10 57				
Caen A			7 59		8 59		9 59		10 59		11 59		12 59				
Caen D	5 58	6 08	7 02	7 08	8 02	8 08	9 02	9 08	10 02	10 08	11 02	11 08	12 02	12 08	12 32	13 02	13 08
Bretteville-N	I	6 18	I	7 18	I	8 18	I	9 18	I	10 18	I	11 18	I	12 18	I	I	13 18
Audrieu	I	6 23	I	7 23	I	8 23	I	9 23	I	10 23	I	11 23	I	12 23	I	I	13 23
Bayeux	6 14	6 30	7 18	7 30	8 18	8 30	9 18	9 30	10 18	10 30	11 18	11 30	12 18	12 30	12 48	13 18	13 30
Le Molay-L	I	6 37	I	7 37	I	8 37	I	9 37	I	10 37	I	11 37	I	12 37	I	I	13 37
Lison	6 28	6 45	7 32	7 45	8 32	8 45	9 32	9 45	10 32	10 45	11 32	11 45	12 32	12 45	13 02	13 32	13 45
Carentan	6 38		7 42		8 42		9 42		10 42		11 42		12 42		13 12	13 42	
Valognes	6 52		7 56		8 56		9 56		10 56		11 56		12 56		13 26	13 56	
Cherbourg	7 08		8 12		9 12		10 12		11 12		12 12		13 12		13 42	14 12	
destination		Rennes		Coutances		Granville		Coutances		Rennes		Coutances		Granville		Coutances	

origine	Rouen	Rouen	Rouen	Lisieux	Lisieux	Rouen	Lisieux	Rouen	Lisieux	Rouen	Lisieux	Rouen	Lisieux	Rouen				
Paris	12 09		12 57		14 09		14 57		16 09		16 09		17 09					
Caen A	13 59		14 59		15 59		16 59		17 59		18 02		18 59					
Caen D	14 02	14 08	15 02	15 08	16 02	16 08	16 32	16 38	17 02	17 08	17 32	17 38	18 02	18 08	18 32	18 38	19 02	19 08
Bretteville-N	I	14 18	I	15 18	I	16 18	I	16 48	I	17 18	I	17 48	I	18 18	I	18 48	I	19 18
Audrieu	I	14 23	I	15 23	I	16 23	I	16 53	I	17 23	I	17 53	I	18 23	I	18 53	I	19 23
Bayeux	14 18	14 30	15 18	15 30	16 18	16 30	16 48	17 00	17 18	17 30	17 48	18 00	18 18	18 30	18 48	19 00	19 18	19 30
Le Molay-L	I	14 37	I	15 37	I	16 37	I	17 08	I	17 37	I	18 07	I	18 37	I	19 07	I	19 37
Lison	17 32	14 45	15 32	15 45	16 32	16 45	17 02	17 18	17 32	17 45	18 02	18 15	18 32	18 45	19 02	19 15	19 32	19 45
Carentan	14 42		15 42		16 42		17 12		17 42		18 12		18 42		19 12		19 42	
Valognes	14 56		15 56		16 56		17 26		17 56		18 26		18 56		19 26		19 56	
Cherbourg	15 12		16 12		18 12		17 42		18 12		18 42		19 12		19 42		20 12	
destination		Rennes		Coutances		Granville		Lison		Coutances		St Lô		Rennes		St Lô		Granville

origine	Rouen	Rouen	Rouen	Rouen		
Paris	18 09		19 09		20 09	21 09
Caen A	19 59		20 59		21 59	23 12
Caen D	20 02	20 08	21 02	21 08	22 02	23 16
Bretteville-N	I	20 18	I	21 18	I	I
Audrieu	I	20 23	I	21 23	I	I
Bayeux	20 18	20 30	21 18	21 30	22 18	23 32
Le Molay-L	I	20 37	I	21 37	I	I
Lison	20 32	20 45	21 32	21 45	22 32	23 46
Carentan	20 42		21 42		22 42	23 56
Valognes	20 56		21 56		22 56	0 12
Cherbourg	21 12		22 12		23 12	0 26
destination		Granville		Coutances		

Cherbourg → Caen : desserte détaillée

origine	Coutances	Coutances	Granville	St Lô	Granville	Rennes	Coutances	Granville									
Cherbourg	4 48		5 48		6 48		7 48		8 48								
Valognes	5 04		6 04		7 04		8 04		9 04								
Carentan	5 18		6 18		7 18		8 18		9 18								
Lison	5 28	6 13	6 28	6 43	6 58	7 13	7 28	7 43	7 58	8 13	8 28	9 13	9 28	10 13	10 28	11 13	11 28
Le Molay-L	I	6 20	I	6 50	I	7 20	I	7 50	I	8 20	I	9 20	I	10 20	I	11 20	I
Bayeux	5 42	6 30	6 42	7 00	7 12	7 30	7 42	8 00	8 12	8 30	8 42	9 30	9 42	10 30	10 42	11 30	11 42
Audrieu	I	6 38	I	7 08	I	7 38	I	8 08	I	8 38	I	9 38	I	10 38	I	11 38	I
Bretteville-N	I	6 42	I	7 12	I	7 42	I	8 12	I	8 42	I	9 42	I	10 42	I	11 42	I
Caen A	5 58	6 52	6 58	7 22	7 28	7 52	7 56	8 22	8 28	8 52	8 58	9 52	9 58	11 52	10 58	11 52	11 58
Caen D	6 01		7 01			8 01					9 01		10 01		11 01		12 01
Paris	7 52		8 52			9 52					11 03		11 52		13 03		13 52
destination					Lisieux		Rouen				Lisieux		Rouen				Rouen

origine	Coutances	Rennes	Coutances	Granville	Coutances	Granville	Rennes	Coutances	Granville	Rennes	Coutances	Granville	Rennes				
Cherbourg	11 48		12 18		12 48		13 48		14 48		15 48		16 48				
Valognes	12 04		12 34		13 04		14 04		15 04		16 04		17 04				
Carentan	12 18		12 48		13 18		14 18		15 18		16 18		17 18				
Lison	12 13	12 28	12 58	13 13	13 28	14 13	14 28	15 13	15 28	16 13	16 28	16 58	17 13	17 28	18 13	18 28	18 58
Le Molay-L	12 20	I	I	13 20	I	14 20	I	15 20	I	16 20	I	I	17 20	I	18 20	I	I
Bayeux	12 30	12 42	13 12	13 30	13 42	14 30	14 42	15 30	15 42	16 30	16 42	17 12	17 30	17 42	18 30	18 42	19 12
Audrieu	12 38	I	I	13 38	I	14 38	I	15 38	I	16 38	I	I	17 38	I	18 38	I	I
Bretteville-N	12 42	I	I	13 42	I	14 42	I	15 42	I	16 42	I	I	17 42	I	18 42	I	I
Caen A	12 52	12 58	13 28	13 52	13 58	14 52	14 58	15 52	15 58	16 52	16 58	17 28	17 52	17 58	18 52	18 52	19 28
Caen D		13 01			14 01		15 01		16 01		17 01		18 01		19 01		
Paris		15 03			15 52		17 03		17 52		19 03		19 52		21 03		
destination		Rouen		Lisieux		Rouen					Lisieux		Rouen		Rouen		Lisieux

origine	Granville	Coutances	Rennes			
Cherbourg	18 48		19 48			
Valognes	19 04		20 04			
Carentan	19 18		20 18			
Lison	19 13	19 25	20 13	20 28	21 13	21 28
Le Molay-L	19 20	I	20 20	I	21 20	I
Bayeux	19 30	19 42	20 30	20 42	21 30	21 42
Audrieu	19 38	I	20 38	I	21 38	I
Bretteville-N	19 42	I	20 42	I	21 42	I
Caen A	19 52	19 58	20 52	20 58	21 52	21 58
Caen D		20 01		21 01		
Paris		22 03		23 03		
destination		Rouen		(1)		Lisieux

(1) : continue vers Rouen le vendredi et le dimanche soir

2.13 Desserte routière express Le Havre - Caen

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une desserte de nature ferroviaire, nous estimons nécessaire, à ce niveau de présentation de nos propositions, d'évoquer le besoin de refonte de la ligne routière NOMAD 122. Reliant rapidement Le Havre et Honfleur à Caen, selon un itinéraire autoroutier, cette ligne express aurait vocation à devenir un maillon structurant du réseau régional, exactement au même titre que la ligne ferroviaire Rouen - Caen. Nous proposons pour cela d'en renforcer la fréquence d'exploitation au niveau de celle envisagée pour les trains régionaux : un départ toutes les deux heures en journée, et un départ toutes les heures lors des pointes du matin et du soir :

Le Havre	6 10	7 10	8 10		10 10		12 10		14 10		16 10	17 10	18 10	19 10	20 10	21 10
Honfleur	6 50	7 50	8 50		10 50		12 50		14 50		16 50	17 50	18 50	19 50	20 50	21 50
Caen	7 50	8 50	9 50		11 50		13 50		15 50		17 50	18 50	19 50	20 50	21 50	

Caen		6 10	7 10	8 10		10 10		12 10		14 10		16 10	17 10	18 10	19 10	20 10
Honfleur	6 10	7 10	8 10	9 10		11 10		13 10		15 10		17 10	18 10	19 10	20 10	21 10
Le Havre	6 50	7 50	8 50	9 50		11 50		13 50		15 50		17 50	18 50	19 50	20 50	21 50

Les calages horaires proposés permettraient d'assurer au Havre des correspondances avec les trains en provenance ou à destination de Rouen et Paris, notamment en faveur de la desserte d'Honfleur :

Paris ou Rouen → Honfleur

Paris			5 48		7 48		9 48		11 48		13 48	14 48	15 48	16 48	17 48	18 48
Rouen		6 02	7 06		9 06		11 06		13 06		15 06	16 06	17 06	18 06	19 06	20 06
Le Havre A		6 58	7 56		9 56		11 56		13 56		15 56	16 56	17 56	18 56	19 56	20 56
Le Havre D		7 10	8 10		10 10		12 10		14 10		16 10	17 10	18 10	19 10	20 10	21 10
Honfleur		7 50	8 50		10 50		12 50		14 50		16 50	17 50	18 50	19 50	20 50	21 50

Honfleur → Rouen ou Paris

Honfleur	6 10	7 10	8 10	9 10		11 10		13 10		15 10		17 10	18 10	19 10	20 10	
Le Havre A	6 50	7 50	8 50	9 50		11 50		13 50		15 50		17 50	18 50	19 50	20 50	
Le Havre D	7 04	8 04	9 04	10 04		12 04		14 04		16 04		18 04	19 04	20 04	21 04	
Rouen	7 54	8 54	9 54	10 54		12 54		14 54		16 54		18 54	19 54	20 54	21 54	
Paris	9 12	10 12	11 12	12 12		14 12		16 12		18 12		20 12	21 12	22 12	23 33	

Ces mêmes calages permettraient d'assurer sur le pôle multimodal de Caen des correspondances avec les trains en provenance ou à destination de Cherbourg, Coutances, Granville ou Rennes :

Le Havre → Cherbourg

Le Havre	6 10	7 10	8 10		10 10		12 10		14 10		16 10	17 10	18 10	19 10	20 10	
Honfleur	6 50	7 50	8 50		10 50		12 50		14 50		16 50	17 50	18 50	19 50	20 50	
Caen	7 50	8 50	9 50		11 50		13 50		15 50		17 50	18 50	19 50	20 50	21 50	
Caen D	8 02	9 02	10 02		12 02		14 02		16 02		18 02	19 02	20 02	21 02	22 02	
Bayeux	8 18	9 18	10 18		12 18		14 18		16 18		18 18	19 18	20 18	21 18	22 18	
Lison	8 32	9 32	10 32		12 32		14 32		16 32		18 32	19 32	20 32	21 32	22 32	
Carentan	8 42	9 42	10 42		12 42		14 42		16 42		18 42	19 42	20 42	21 42	22 42	
Valognes	8 56	9 58	10 58		12 58		14 58		16 58		18 58	19 58	20 58	21 58	22 58	
Cherbourg	9 12	10 12	11 12		13 12		15 12		17 12		19 12	20 12	21 12	22 12	23 12	

Cherbourg → Le Havre

Cherbourg		4 48	5 48	6 48		8 48		10 48		12 48		14 48	15 48	16 48	17 48	18 48
Valognes		5 04	6 04	7 04		9 04		11 04		13 04		15 04	16 04	17 04	18 04	19 04
Carentan		5 18	6 18	7 18		9 18		11 18		13 18		15 18	16 18	17 18	18 18	19 18
Lison		5 28	6 28	7 28		9 28		11 28		13 28		15 28	16 28	17 28	18 28	19 28
Bayeux		5 42	6 42	7 42		9 42		11 42		13 42		15 42	16 42	17 42	18 42	19 42
Caen A		5 58	6 58	7 58		9 58		11 58		13 58		15 58	16 58	17 58	18 58	19 58
Caen		6 10	7 10	8 10		10 10		12 10		14 10		16 10	17 10	18 10	19 10	20 10
Honfleur		7 10	8 10	9 10		11 10		13 10		15 10		17 10	18 10	19 10	20 10	21 10
Le Havre		7 50	8 50	9 50		11 50		13 50		15 50		17 50	18 50	19 50	20 50	21 50

Le Havre → Saint Lô, Coutances, Granville, Pontorson Mont-Saint-Michel ou Rennes

Le Havre	6 10	7 10	8 10		10 10		12 10		14 10		16 10	17 10	18 10	19 10		
Honfleur	6 50	7 50	8 50		10 50		12 50		14 50		16 50	17 50	18 50	19 50		
Caen	7 50	8 50	9 50		11 50		13 50		15 50		17 50	18 50	19 50	20 50		
Caen D	8 08	9 08	10 08		12 08		14 08		16 08		18 08	19 08	20 08	21 08		
Saint Lô	8 58	9 58	10 58		12 58		14 58		16 58		18 58	19 58	20 58	21 58		
Coutances	9 20	10 20	11 20		13 20		15 20		17 20		19 20	20 20	21 20	22 20		
Granville	9 46		11 46		13 46		15 46		17 46		19 46	21 06	21 46			
Avranches			12 23				16 23				20 23					
Pontorson			12 40				16 40				20 40					
Dol			12 56				16 56				20 56					
Rennes			13 32				17 32				21 32					

Rennes, Pontorson Mont-Saint-Michel, Granville, Coutances ou Saint Lô → Le Havre

Rennes							6 26				10 26					14 26	
Dol							6 59				10 59					14 59	
Pontorson							7 16				11 16					15 16	
Avranches							7 34				11 34					15 34	
Granville							8 12		10 12		12 12		14 12		16 12	18 12	
Coutances			5 38	6 38			8 38		10 38		12 38		14 38	15 38	16 38	17 38	18 38
Saint Lô			6 00	7 00			9 00		11 00		13 00		15 00	16 00	17 00	18 00	19 00
Caen A			6 52	7 52			9 52		11 52		13 52		15 52	16 52	17 52	18 52	19 52
Caen			7 10	8 10			10 10		12 10		14 10		16 10	17 10	18 10	19 10	20 10
Honfleur			8 10	9 10			11 10		13 10		15 10		17 10	18 10	19 10	20 10	21 10
Le Havre			8 50	9 50			11 50		13 50		15 50		17 50	18 50	19 50	20 50	21 50

2.14 La transversale Caen - Tours

L'axe Caen - Tours présente la particularité de partiellement traverser trois régions : la Normandie, les Pays de la Loire et le Centre-Val de Loire. Elle est donc co-gérée par trois autorités organisatrices, et sera donc traitée, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, sous la forme d'un lot spécifique.

Par conséquent, nos propositions concernent non seulement la section normande Caen - Alençon, mais aussi ses prolongements vers Le Mans et Tours. Il s'agit de développer **une offre cohérente** sur l'ensemble de la transversale, sans toutefois exercer la moindre ingérence dans les prérogatives des régions voisines, relatives à l'organisation de leurs dessertes locales.

Devant la complexité du problème, nous ferons reposer nos propositions sur quatre idées directrices :

Idée 1 : établir le cadencement de la section normande

Comme les autres lignes normandes, la liaison Caen - Alençon devrait être cadencée aux deux heures tout au long de la journée, avec des renforcements à l'heure aux heures de pointe.

Idée 2 : augmenter le nombre de relations directes de Caen à Tours

Il n'existe aujourd'hui quotidiennement que deux liaisons directes de Caen à Tours. Notre proposition consiste à porter le niveau de service à six liaisons directes quotidiennes. Trois des nouvelles relations seraient d'ailleurs obtenues par la diamétralisation de dessertes existantes, mais segmentées au Mans.

Idée 3 : optimiser les correspondances

Les trains qui circulent entre Caen et Tours rencontrent d'autres lignes tout au long de leurs parcours, autour de plusieurs nœuds ferroviaires : Mézidon, Argentan, Surdon, Le Mans, Saint-Pierre-des-Corps. Il faudrait donc que les futurs horaires permettent de tirer le meilleur profit de la globalité du réseau, en assurant le plus grand nombre possible de correspondances : à Mézidon (trajet Tours <> Rouen), à Surdon (Alençon <> Paris), au Mans (Caen <> Nantes), à Saint-Pierre-des-Corps (Caen ou Le Mans, vers Poitiers, La Rochelle, Bordeaux et l'ensemble du sud-ouest), etc...

Idée 4 : tenir compte des besoins des usagers résidant dans les régions voisines

Dans de nombreux cas, les mêmes trains seront à la fois utilisés par des voyageurs au long cours, et par des usagers effectuant des déplacements intrarégionaux, à l'intérieur des régions voisines, notamment dans l'aire périurbaine du Mans.

La réalisation de ces différentes fonctionnalités se heurte toutefois à certaines incompatibilités : la desserte de trop nombreux arrêts, qui allongerait les temps de parcours, pourrait faire échouer d'utiles correspondances à Surdon (Alençon → Paris) et au Mans (Caen → Nantes).

D'où la nécessité de procéder à de justes compromis et d'élaborer des solutions équilibrées.

Quelques exemples, au départ du Mans en direction du nord :

- le repositionnement des départs des trains 16576 et 857109 à 12h18 et 16h18, de sorte à assurer les correspondances à Surdon, tout en desservant Montbizot et Vivoin-Beaumont ;
- le dédoublement du train 16580 en un train à destination de Caen (17h28), direct jusqu'à Alençon, et un train omnibus à destination d'Alençon (17h38).

Les grilles horaires que nous proposons sont donc relativement complexes. Afin d'en rendre la lecture plus facile, nous avons eu recours à une codification chromatique spécifique, dont voici la légende :

Code de couleurs spécifiquement utilisé dans cette partie de notre cahier de propositions :

7 12	Trains hors système (horaires adaptés aux besoins de mobilité périurbaine)
12 18	Train repositionné pour rentrer dans le cadencement normand
20 38	Nouvelle circulation créée

- **La desserte normande Caen - Argentan - Alençon**

Dans le cadre de nos propositions, la relation Caen - Alençon - Le Mans serait desservie, comme la plupart des autres lignes régionales, à raison d'au moins un train toutes les deux heures tout au long de la journée, et d'un train à l'heure aux heures de pointe.

Afin d'atteindre ce niveau de service, il faudrait ajouter plusieurs circulations aux dessertes existantes :

- deux trains au départ de Caen à 8h46 et 10h46, afin de combler l'immense lacune de la matinée ;
- deux trains de sens inverse, avec des passages en gare d'Alençon à 11h00 et 15h00, pour combler les deux lacunes de quatre heures qui existent actuellement en matinée et en milieu d'après-midi.

L'une de ces deux rotations se substituerait aux liaisons assurées par autocar en milieu de matinée, qui ne donnent pas satisfaction, en raison de leur lenteur et du caractère lacunaire de leur desserte.

Il faudrait aussi, à la pointe du soir, créer un train de sens sud-nord, afin de rétablir l'équilibre de l'offre, actuellement dissymétrique : 9 trains dans le sens nord-sud, contre 8 sans le sens opposé.

Le train 853626 (Caen 18 h 46 - Alençon 19 h 58) serait prolongé au Mans (arrivée à 20 h 38). Dans le sens contraire, la circulation d'équilibre (853603) serait amorcée au Mans (Le Mans 6h18, Alençon 6h58 / 7h00 - Caen 8h12). Ces prolongements ne fonctionnent aujourd'hui respectivement que le vendredi soir et le lundi matin.

Enfin, il serait souhaitable, en hyperpointe, de renforcer la desserte de la section Caen - Argentan, qui exerce une fonctionnalité périurbaine, notamment dans le secteur de Saint-Pierre-en-Auge. Il s'agirait ainsi d'ajouter une circulation permettant d'arriver à Caen avant 8 heures (Argentan 7h00 → Caen 7h42) et un retour le soir, juste après 17 heures (Caen 17h12 → Argentan 17h54).

Dans le sens nord-sud, les deux premières circulations seraient maintenues hors-système, de sorte à atteindre Alençon dans des horaires permettant de s'intégrer dans la grille périurbaine du Mans. Repositionné dans le cadencement à 20h46 au départ de Caen, le train du soir assurerait une double correspondance à Mézidon, en provenance de Rouen, et à Surdon, en provenance de Paris.

Au total, la ligne serait ainsi parcourue par 12 allers et retours quotidiens :

- un aller et retour Caen - Argentan ;
- un aller et retour Caen - Argentan - Alençon ;
- dix allers et retours Caen - Argentan - Alençon - Le Mans, dont six auraient d'ailleurs la gare de Tours pour origine ou pour destination.

D'où les grilles horaires suivantes, sur lesquelles seraient ainsi ajoutés aux circulations existantes deux allers et retours de bout en bout et quelques prolongements :

Caen → Argentan → Alençon → Le Mans

Caen	6 06	7 12	7 46	8 46		10 46		12 46		14 46		16 46	17 12	17 46	18 46		20 46
Mézidon	6 19	7 25	8 00	9 00		11 00		13 00		15 00		17 00	17 26	18 00	19 00		21 00
Rouen			6 12	7 12						13 12				16 12	17 12		19 12
Mézidon			7 38	8 38						14 38				17 38	18 38		20 38
Mézidon	6 20	7 26	8 01	9 01		11 01		13 01		15 01		17 01	17 27	18 01	19 01		21 01
St Pierre	6 26	7 32	8 08	9 08		11 08		13 08		15 08		17 08	17 34	18 08	19 08		21 08
Argentan A	6 46	7 52	8 28	9 28		11 28		13 28		15 28		17 28	17 54	18 28	19 28		21 28
Argentan D	6 47	7 53	8 29	9 29		11 29		13 29		15 29		17 29		18 29	19 29		21 29
Surdon	6 55	8 01	8 37	9 37		11 37		13 37		15 37		17 37		18 37	19 37		21 37
Paris Mon.			7 24	9 34						13 54				16 43	17 13	18 13	19 43
Surdon			9 02	11 28						15 32				18 32	19 18	20 02	21 32
Surdon	6 56	8 02	8 38	9 38		11 38		13 38		15 38		17 38		18 38	19 38	20 12	21 38
Sées	7 04	8 10	8 46	9 46		11 46		13 46		15 46		17 46		18 46	19 46	20 22	21 46
Alençon	7 16	8 22	8 58	9 58		11 58		13 58		15 58		17 58		18 58	19 58	20 48	21 58
Alençon	7 18	8 24	9 00	10 00		12 00		14 00		16 00		18 00		19 00	20 00		
Le Mans	8 10	9 16	9 38	10 32		12 38		14 38		16 32		18 32		19 32	20 38		

L'horaire figurant en rouge désigne un service d'autocar

Le Mans → Alençon → Argentan → Caen

Le Mans																				
Alençon		6 18	7 28	8 28		10 28		12 18		14 28		16 18	17 28	18 03	19 03					
Alençon		6 58	7 58	8 58		10 58		12 58		14 58		16 58	17 58	18 58	19 58					
Alençon	6 00		7 00	8 00	9 00		11 00		13 00		15 00		17 00	18 00	19 00	20 00				
Sées	6 12		7 12	8 12	9 12		11 12		13 12		15 12		17 12	18 12	19 12	20 12				
Surdon	6 20		7 20	8 20	9 20		11 20		13 20		15 20		17 20	18 20	19 20	20 20				
Surdon			7 26		9 26		11 26		13 26		15 26		17 26		19 26	20 26				
Paris Mon			9 16		11 06		13 06		15 06		17 06		19 06		21 06	22 06				
Surdon	6 21		7 21	8 21	9 21		11 21		13 21		15 21		17 21	18 21	19 21	20 21				
Argentan A	6 29		7 29	8 29	9 29		11 29		13 29		15 29		17 29	18 29	19 29	20 29				
Argentan D	6 30	7 00	7 30	8 30	9 30		11 30		13 30		15 30		17 30	18 30	19 30	20 30				
St Pierre A.	6 50	7 20	7 50	8 50	9 50		11 50		13 50		15 50		17 50	18 50	19 50	20 50				
Mézidon	6 57	7 27	7 57	8 57	9 57		11 57		13 57		15 57		17 57	18 57	19 57	20 57				
Mézidon	7 20		8 20		10 20		12 20		14 20		16 20		18 20	19 20	20 20					
Rouen	8 46		9 46		11 46		13 46		15 46		17 46		19 46	20 46	21 46					
Mézidon	6 58	7 28	7 58	8 58	9 58		11 58		13 58		15 58		17 58	18 58	19 58	20 58				
Caen	7 12	7 42	8 12	9 12	10 12		12 12		14 12		16 12		18 12	19 12	20 12	21 12				

Afin d'assurer une desserte périurbaine cadencée à la demi-heure en pointe, les deux derniers trains seraient « hors système » (desserte omnibus entre Le Mans et Alençon).

Remarque importante : les trains Granville - Paris, dans leur intégralité, recevraient en gare de Surdon une correspondance d'un train en provenance d'Alençon.

- **La continuité au-delà d'Alençon, en direction du Mans**

La section Alençon - Le Mans a vocation à être à la fois desservie :

- par des trains inter-régionaux en provenance ou à destination de la Normandie ;
- par des dessertes locales omnibus qui dépendent du réseau régional des Pays de la Loire.

Bien évidemment, il n'appartient pas à la FNAUT Normandie de s'ingérer dans les prérogatives des régions voisines, qui doivent conserver la maîtrise de l'organisation de leurs propres dessertes.

Cependant, notre association souhaite que les grilles horaires qui seront appliquées au sud d'Alençon soient compatibles avec les besoins des usagers normands de se déplacer vers Le Mans ou Tours puis, par correspondance, vers Nantes, Poitiers, La Rochelle, Bordeaux et l'ensemble du sud-ouest.

Ainsi, nous souhaitons montrer qu'il est techniquement possible de concilier entre elles les attentes des uns et des autres.

Nous avons pour cela porté sur les tableaux qui suivent les circulations normandes Caen - Le Mans, voire Caen - Tours, dont nous avons besoin, **en respectant les calages du cadencement normand**, et les dessertes locales Alençon - Le Mans existantes.

Le cadencement normand exige que les trains normands desservent toujours Alençon à l'heure exacte (arrivée à la minute 58, départ à la minute 00). Telle serait la condition nécessaire à la bonne insertion de ces trains sur la section d'approche de Caen et à l'efficacité des correspondances en gare de Surdon avec les trains desservant la radiale Paris - Granville.

Nous avons en outre tenu compte des demandes exprimées par l'association locale d'usagers :

- un quasi-cadencement à la demi-heure lors des pointes ;
- le réajustement de certains horaires (exemple : arrivée au Mans du 857104 à 8h10) ;
- la création d'un aller et retour en début d'après-midi, en correspondance avec des TGV ;
- la création d'un aller-et retour en début et fin de journée, en correspondance avec des TGV ;
- l'optimisation du nombre d'arrêts à Montbizot et Vivoin-Beaumont.

La prise en compte des besoins des usagers des gares de Montbizot et Vivoin-Beaumont

Ce dernier point est particulièrement délicat car, comme nous l'avons déjà expliqué, il serait impossible qu'un même train puisse tout à la fois prendre le temps de desservir ces deux localités et néanmoins assurer ou relever les correspondances avec Nantes en gare du Mans et avec Paris en gare de Surdon. D'où la nécessité de procéder à des choix, en dégageant, au cas par cas, les fonctionnalités prioritaires : la correspondance de Nantes au Mans pour certains trains, celle de Surdon pour d'autres trains, ou bien au contraire la desserte des localités intermédiaires.

Dans les quelques créneaux pour lesquels les deux correspondances devraient à la fois fonctionner, l'arrêt du train normand à Montbizot et Vivoin-Beaumont ne serait pas possible. Cette éventualité n'affecterait cependant, à une seule exception près (train 857118), aucune des dessertes existantes. En revanche, ces deux gares seraient quotidiennement desservies par trois trains supplémentaires dans chaque sens, dont les prolongements des trains Caen - Alençon de début et de fin de journée.

La solution équilibrée que nous proposons

Les hypothèses que nous présentons s'appuient sur les grilles de dessertes locales existantes, qu'elles s'attachent prioritairement à pérenniser, et éventuellement à améliorer.

Si toutefois la Région des Pays de la Loire prenait l'initiative de recomposer ses dessertes locales, par exemple en instituant leur cadencement à l'heure, les horaires que nous avons notés à leur sujet deviendraient caducs, et devraient donc être remplacés par ceux de la nouvelle grille régionale, en toute compatibilité avec ceux que nous proposons pour les dessertes Caen - Le Mans - Tours.

Dans le sens nord-sud, cinq circulations seraient ajoutées : deux nouvelles navettes calées sur des TGV, deux nouveaux trains normands comblant la lacune de matinée, et le prolongement du train du soir. A la pointe du matin, les horaires seraient en priorité adaptés aux besoins de mobilité périurbains. Les deux premiers départs de Caen dérogeraient ainsi au principe du cadencement, sans pour autant rompre aucune correspondance : dans cette tranche aucun train de Rouen ne se présenterait à Mézidon, ni aucun train de Paris à Surdon.

Les trains passant à Alençon à 9, 12, 14 et 20 heures desserviraient Montbizot et Vivoin-Beaumont, mais pas ceux de 10, 16, 18 et 19 heures, car ils devraient assurer une correspondance pour Nantes.

Il ne serait cependant pas convenable, à ce niveau, de parler de régression, car :

- l'un de ces trains, celui circulant en milieu de matinée, n'existe pas aujourd'hui ;
- deux autres, ceux de 18 et de 19 heures, ne s'arrêtent pas dans ces deux gares ;
- en contrepartie de la suppression des arrêts du train 857118 (Caen 14h46 - Tours 17h46), que la proximité horaire d'un omnibus Alençon - Le Mans rendrait raisonnablement acceptable, plusieurs nouveaux arrêts seraient créés (5h43/54, 12h14/20, 13h43/54 et 20h14/20).

En outre, les autres haltes intermédiaires (La Hutte-Coulombiers, Teillé, La Guierche et Neuville) gagneraient deux dessertes supplémentaires : l'une très tôt le matin, et l'autre en début d'après-midi.

Alençon - Le Mans : desserte locale

Caen					6 06		7 12	7 46	8 46	10 46							12 46	14 46					16 46			17 46	18 46	
Alençon					7 16		8 22	8 58	9 58	11 58							13 58	15 58						17 58			18 58	19 58
Alençon	5 24	6 24	6 38	7 18	7 48	8 24	9 00	10 00	12 00	12 24	13 24	14 00	16 00	16 24	17 24	18 00	18 24	19 00	20 00									
La Hutte C.	5 35	6 35	6 50	7 38	7 58	8 35	I	I	I	12 35	13 35	I	I	16 35	17 35	I	18 35	I	I									
Vivoin B.	5 43	6 43	6 58	7 36	8 06	8 43	9 14	I	12 34	12 43	13 43	14 14	I	16 43	17 43	I	18 43	I	20 14									
Teillé	5 50	6 50	7 04	7 42	8 12	8 50	I	I	I	12 50	13 50	I	I	16 50	17 50	I	18 50	I	I									
Montbizot	5 54	6 54	7 09	7 46	8 16	8 54	9 20	I	12 20	12 54	13 54	14 20	I	16 54	17 54	I	18 54	I	20 20									
La Guierche	5 59	6 59	7 14	7 51	8 21	8 59	I	I	I	12 59	13 59	I	I	16 59	17 59	I	18 59	I	I									
Neuville / S.	6 04	7 04	7 20	7 56	8 26	9 04	I	I	I	13 04	14 04	I	I	17 04	18 04	I	19 04	I	I									
Le Mans HU	6 12	7 12	7 28	8 04	8 34	9 12	9 34	10 28	12 34	13 12	14 12	14 34	16 28	17 12	18 12	18 28	19 12	19 28	20 34									
Le Mans	6 16	7 16	7 32	8 10	8 38	9 16	9 38	10 32	12 38	13 16	14 16	14 38	16 32	17 16	18 16	18 32	19 16	19 32	20 38									

La mise en place de cette grille nécessiterait toutefois de procéder à quelques réajustements mineurs des horaires de quelques-uns des trains circulant sur les lignes affluents.

Train 857104 avancé de 6 minutes : Caen 6h06 → Le Mans 8h10

Opération possible à condition de retarder de 5 minutes le 857690 Rennes 6h32 → Le Mans 8h16 (permutation des sillons).

Train 853626 Caen 18h46 → Le Mans 20h38

Arrêts à Vivoin Beaumont et Montbizot possibles à condition d'avancer de 7 minutes le TER 857630

Laval 19h40 (au lieu de 47, en maintenant la correspondance du Rennes de 19h33) → Le Mans 20h32 (au lieu de 20h39)

Dans l'autre sens, plusieurs circulations seraient également créées : l'une très tôt le matin par le report d'Alençon au Mans du premier départ à destination de Caen, puis un train en milieu de matinée et un autre l'après-midi, venant l'un et l'autre combler les lacunes de la grille actuelle, et trois navettes périurbaines positionnées en milieu de journée, à la pointe du soir et en fin de soirée.

Les trains normands partant du Mans à 6h18, 12h18 et 16h18 desserviraient Montbizot et Vivoin, au prix de légers décalages horaires par rapport au cadencement théorique (départs à la minute 18), entraînant des ruptures de correspondances au Mans avec les trains en provenance de Nantes, mais permettant de conserver l'intégrité du cadencement normand et les correspondances à Surdon. En revanche, les trains de 7h28, 8h28, 10h28, 14h28 et 17h28 ne desserviraient pas ces haltes, de sorte à relever au Mans les correspondances de Nantes tout en assurant celles de Surdon.

A la pointe du soir, les dessertes seraient intégralement recomposées de sorte à assurer un service périurbain quasiment cadencé à la demi-heure, tout en s'intégrant dans le cadencement normand. D'où le dédoublement du 16580 en un train direct (17h28) et un omnibus périurbain (17h38).

Tous les arrêts existants à Vivoin-Beaumont et Montbizot seraient maintenus, moyennant :

- l'anticipation à 12 h 18 et 16 h 18 des horaires de départ du Mans des trains 16576 et 857109, afin d'assurer les correspondances à Surdon ;
- le dédoublement du train 16580 (départ à 17h 33) en un direct pour Caen (17 h 28) et un omnibus pour Alençon (17 h 38), qui étofferait la desserte locale sans déstabiliser le cadencement normand.

Des arrêts seraient créés sur le premier train du matin, dont l'origine serait reportée au Mans :
Le Mans 6h18 → Montbizot 6h36 → Vivoin Beaumont 6h43 → Alençon 6h58 / 7h00 → Caen 8h12

Le Mans - Alençon : desserte locale

Le Mans	6 18	6 43	7 28	7 43	8 28	10 28	12 18	12 43	13 53	14 28	16 18	16 53	17 28	17 38	18 03	18 33	19 03	19 43	20 43
Le Mans HU	6 22	6 48	7 32	7 48	8 32	10 32	12 22	12 48	13 58	14 32	16 22	16 58	17 32	17 43	18 08	18 38	19 08	19 48	20 48
Neuville / S.	I	6 56	I	7 56	I	I	I	12 56	14 06	I	I	17 06	I	17 51	18 16	18 46	19 16	19 56	20 56
La Guerche	I	7 01	I	8 01	I	I	I	13 01	14 11	I	16 32	17 11	I	17 56	18 21	18 51	19 21	20 01	21 01
Montbizot	6 36	7 06	I	8 06	I	I	12 36	13 06	14 16	I	16 36	17 16	I	18 01	18 26	18 56	19 26	20 06	21 06
Tillé	I	7 11	I	8 11	I	I	I	13 11	14 21	I	I	17 21	I	18 06	18 31	19 01	19 31	20 11	21 11
Vivoin B.	6 43	7 17	I	8 17	I	I	12 43	13 17	14 27	I	16 43	17 27	I	18 12	18 37	19 07	19 37	20 17	21 17
La Hutte C.	I	7 26	I	8 26	I	I	I	13 26	14 36	I	I	13 36	I	18 20	18 46	19 16	19 46	20 26	21 26
Alençon	6 58	7 38	7 58	8 38	8 58	10 58	12 58	13 38	14 48	14 58	16 58	17 48	17 58	18 32	18 58	19 28	19 58	20 38	21 38
Alençon	7 00		8 00		9 00	11 00	13 00			15 00	17 00		18 00		19 00			20 00	
Caen	8 12		9 12		10 12	12 12	14 12			16 12	18 12		19 12		20 12			21 12	

Nouveau train Tours 9 h 16 → Le Mans 10 h 28 → Caen 12 h 12

Départ du Mans à 10 h 28 possible à condition d'avancer de 4 minutes le TER 857608

Laval 9 h 40 (au lieu de 9 h 44) → Le Mans 10 h 34 (au lieu de 10 h 38)

Train 16576 Tours 11 h 16 → Le Mans 12 h 18 → Caen 12 h 12

Départ du Mans à 12 h 18 possible à condition de retarder de 2 minutes le TER omnibus 857615

Le Mans 12 h 22 (au lieu de 12 h 20) → Laval 13 h 28 (au lieu de 13 h 26)

Train 857109 Tours 15 h 16 → Le Mans 16 h 18 → Caen 18 h 12

Départ du Mans à 16 h 18 possible à condition de retarder de 2 minutes le TER omnibus 857621

Le Mans 16 h 22 (au lieu de 16 h 20) → Laval 17 h 15 (au lieu de 17 h 13)

Train 16580 Tours 16 h 24 → Le Mans 17 h 28 → Caen 19 h 12

Départ du Mans à 17 h 28 possible à condition d'avancer de 5 minutes le TER 857622

Laval 16 h 40 (au lieu de 16 h 45) → Le Mans 17 h 32 (au lieu de 17 h 38)

Rappelons néanmoins une dernière fois que chacun des détails apportés quant à la desserte locale entre Le Mans et Alençon n'est fourni qu'à titre strictement indicatif, dans le seul objectif de montrer la compatibilité de nos propositions relatives au cadencement des dessertes intérieures normandes, et au développement des liaisons directes entre Caen et Tours, avec la maintien des fonctionnalités des dessertes existantes appartenant au réseau TER des Pays de la Loire, ou même de leur évolution dans la perspective d'un prochain cadencement de ces dernières.

- **Les correspondances au Mans vers Nantes et le littoral atlantique**

L'une des fonctionnalités de la transversale Caen - Tours consiste à acheminer, par correspondance en gare du Mans, les déplacements entre la Normandie et la région nantaise : la métropole nantaise, mais aussi de nombreuses destinations touristiques majeures concentrées sur le littoral atlantique : La Baule, Le Croisic, Pornic, ou la côte vendéenne : Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Les-Sables-d'Olonne. Les usagers doivent pour cela emprunter un train assurant la liaison entre Le Mans et Nantes : un TGV s'arrêtant au Mans, ou un TER Aléop assurant la liaison semi-directe Le Mans - Angers - Nantes.

Dans le cadre de nos propositions, ce mode de fonctionnement serait conservé, mais les opportunités seraient rendues plus nombreuses sous l'effet du cadencement de la section normande.

Dans le sens nord-sud, peu de correspondances TGV seraient réalisables, ces derniers quittant le plus souvent la gare du Mans juste avant l'arrivée des trains en provenance de Caen, voire au même instant. En revanche, à plusieurs reprises dans la journée, vers 7h30, 10h30, 16h30, 18h30 et 19h30, les usagers normands pourraient effectuer une correspondance en 10 minutes (32 / 42) avec un TER. Une autre correspondance TER, plus décalée, serait possible en milieu de journée (12h38 / 13h08). Au total, huit opportunités de déplacements de Caen à Nantes seraient ainsi quotidiennement proposées. Douze possibilités seraient même offertes aux usagers en provenance d'Alençon.

Caen				6 06	8 46			10 46			12 46	14 46		16 46	17 46	18 46		
Alençon	5 24	6 24	6 38	7 18	10 00			12 00	12 24	13 24	14 00	16 00	16 24	18 00	19 00	20 00		
Le Mans	6 16	7 16	7 32	8 10	10 32			12 38	13 16	14 16	14 38	16 32	17 16	18 32	19 32	20 38		
Corresp.	TER	TGV	TER	*	TER			TER	TGV	TGV	*	TER	TGV	TER	TER	TGV		
Le Mans	6 42	7 36	7 42	8 20	10 42			13 08	13 32	14 32	15 06	16 42	17 36	18 42	19 42	21 03		
Nantes	8 16	8 54	9 16	9 54	12 16			14 38	14 54	15 54	16 54	18 16	18 54	20 16	21 16	22 19		

- double correspondance au Mans (TER Aléop) et à Angers (TGV Inoui)

Dans le sens inverse, deux hypothèses seraient envisageables, selon que serait acceptée, ou non, la commercialisation de correspondances en 6 minutes entre les TGV en provenance de Nantes et les trains normands à destination de Caen. Dans le cas où cette proposition serait validée, six opportunités seraient quotidiennement offertes de se déplacer de Nantes à Caen :

mode	TGV	TGV	TER		TGV		TGV	TER	TGV			TGV	TGV	TGV	TGV	TER		
Nantes	5 09	5 59	6 44		9 05		11 05	11 44	13 05			16 05	17 05	17 05	18 05	18 44		
Le Mans	6 31	7 22	8 18		10 22		12 22	13 18	14 22			17 22	18 22	18 22	19 28	20 18		
Le Mans	6 43	7 28	8 28		10 28		12 43	13 53	14 28			17 28	18 33	19 03	19 43	20 43		
Alençon	7 38	7 58	8 58		10 58		13 38	14 48	14 58			17 58	19 28	19 58	20 38	21 38		
Caen		9 12	10 12		12 12				16 12			19 12		21 12				

Cette performance serait réalisable à deux conditions :

- que soit ramené à 1 h 17 le temps de parcours TGV pour une arrivée au Mans à la minute 22 (certains trains parviennent à relier les deux villes en 1 h 16 avec un arrêt à Angers) ;
- que la correspondance puisse s'effectuer quai à quai, en dirigeant les deux trains sur deux voies attenantes au même trottoir (ce qui serait possible sur le quai B ou le quai C).

Dans le cas où cette proposition serait rejetée, il faudrait se replier vers les correspondances offertes en gare du Mans par les TER en provenance de Nantes, qui seraient toutefois moins nombreuses : Nantes 6h44 → LM 8h18/28 → Caen 10h12 et Nantes 15h44 → LM 17h18/28 → Caen 19h12.

mode	TGV		TER				TGV	TER	Ouigo				TER	TGV	TGV	TGV	TER	
Nantes	5 09		6 44				11 05	11 44	12 48				15 44	17 05	17 05	18 05	18 44	
Le Mans	6 31		8 18				12 23	13 18	14 18				17 18	18 23	18 23	19 28	20 18	
Le Mans	6 43		8 28				12 43	13 53	14 28				17 28	18 33	19 03	19 43	20 43	
Alençon	7 38		8 58				13 38	14 48	14 58				17 58	19 28	19 58	20 48	21 38	
Caen			10 12						16 12				19 12		21 12			

Une relation par TGV resterait alors possible en fin d'après-midi : Nantes 17h05 → Caen 21h12. Enfin, une offre de milieu de journée pourrait même se construire en enchaînant l'usage du train OUIGO Nantes – Paris partant à 12 h 48 (rame Corail) avec celui du nouveau train normand de l'après-midi (Le Mans 14h28 → Caen 16h12).

- **La continuité vers Tours**

Notre propos consistera à esquisser des propositions répondant aux attentes des usagers normands, en matière d'accessibilité à la Touraine et au Val de Loire, mais aussi par correspondance à l'Aquitaine. Les kilomètres ainsi parcourus seraient toutefois intégralement situés en dehors du territoire régional, ce qui nous oblige à une réelle attention à la prise en considération des besoins locaux de mobilité. Nos propositions devront donc être réexaminées par les représentants des usagers concernés.

Celles-ci procèdent néanmoins d'une idée forte : la nécessité d'introduire davantage de continuité de part et d'autre du Mans, afin d'établir **de plus nombreuses liaisons directes entre Caen et Tours**. Ainsi, notre proposition consisterait à proposer aux usagers **six allers et retours quotidiens**.

Plus précisément, l'idée consisterait à **tendre vers un cadencement normalisé aux deux heures**. Afin d'éviter toute dérive des coûts, la plupart des liaisons directes de Caen à Tours seraient obtenues **par interconnexion entre un train normand Caen - Le Mans et une liaison Le Mans - Tours existante**.

Quelques ajustements à ce principe devront toutefois être acceptés afin de tenir compte des besoins spécifiques de mobilité locale autour du Mans, notamment aux heures de pointe.

Il faudrait enfin que les calages horaires retenus soient compatibles avec les correspondances avec les TGV en provenance ou à destination de Bordeaux, que nous décrivons dans le prochain alinéa. **D'où la nécessité d'arrivées à Tours avant 11, 18 et 20 heures, et de départs après 9, 11 et 15 heures.**

Sens nord-sud

L'offre actuelle de Caen à Tours est quotidiennement constituée de deux liaisons directes (en orangé), auxquelles s'ajoutent, en fin de journée, trois opportunités par correspondance en gare du Mans, dont nous proposons l'interconnexion afin d'établir de nouvelles liaisons directes Caen – Tours (en jaune). En ajoutant la diamétralisation du nouveau train normand de fin de matinée (départ de Caen 10h46), on obtiendrait quatre liaisons supplémentaires directes de Caen à Tours :

- 10h46 → 13h46 : train normand ajouté à 10h46 + 857017 (LM 12h46 → T 13h46)
- 14h46 → 17h46 : 857118 (C 14h46→ LM 16h32) + 857021 (LM 16h46 → T 17h46)
- 16h46 → 19h46 : 853622 (C 16h46→ LM 18h32) + 857023 (LM 18h46 → T 19h46)
- 17h46 → 20h46 : 853624 (C 17h46→ LM 19h32) + 857025 (LM 19h46 → T 20h46)

Enfin, le TER 857274/5 (Alençon 16h24 → Le Mans 17h16 / 17h20 → Château du Loir 18h06) serait prolongé jusqu'à Tours (arrivée à 18h50), afin d'acheminer vers cette ville la rame qui serait utile le lendemain matin pour assurer une nouvelle relation directe, qui sera décrite sur la page suivante.

Cette disposition permettrait en outre de combler la lacune qui se creuse entre 16h46 et 18h46 au départ du Mans dans la grille actuelle, et de résorber la dissymétrie qui caractérise aujourd'hui l'organisation des navettes circulant entre Le Mans et Château-du-Loir (5 allers contre 3 retours).

Evolutions envisageables sur Caen → Le Mans → Tours

Caen				7 46			10 46		12 46		14 46		16 46		17 46	
Alençon	5 24		6 38	9 00			12 00		14 00		16 00	16 24	17 24	18 00	18 24	19 00
Le Mans	6 16		7 32	9 38			12 38		14 38		16 32	17 16	18 16	18 32	19 16	19 32
Le Mans	6 20	6 48	7 44	9 44		12 20	12 44		14 44		16 44	17 20	18 20	18 44	19 20	19 44
Arnage	I	6 55	I	I		12 27	I		I		I	17 27	18 27	I	19 27	I
Lainé St G.	I	7 02	I	I		12 33	I		I		I	17 34	18 34	I	19 34	I
Ecommoy	6 34	7 09	7 58	9 58		12 40	12 58		14 58		16 58	17 40	18 40	18 58	19 40	19 58
Maillet	I	7 16	I	I		12 47	I		I		I	17 47	18 47	I	19 47	I
Aubigné	I	7 23	I	I		12 54	I		I		I	17 54	18 54	I	19 54	I
Vaas	I	7 29	I	I		12 59	I		I		I	17 59	18 59	I	19 59	I
Château du L.	6 50	7 36	8 16	10 16		13 06	13 16		15 16		17 16	18 06	19 06	19 16	20 06	20 16
St Paterne	7 00		I	I		I	I		I		I	18 18		I	I	I
Neuillé P. P.	7 08		I	I		I	I		I		I	18 26		I	I	I
St Antoine	7 15		I	I		I	I		I		I	18 33		I	I	I
LaMembrolle	7 22		I	I		I	I		I		I	18 40		I	I	I
Tours	7 32		8 46	10 46		13 46			15 46		17 46	18 50		19 46		20 46

Sens sud-nord

Il n'existe actuellement que deux liaisons directes de Tours à Caen (colorées en orange sur le tableau). Si elle conservait exactement son horaire actuel, la seconde d'entre elles ne pourrait d'ailleurs pas s'insérer dans le cadencement normand, l'horaire trop tardif du train 16580 (Le Mans à 17h29 / 33) ne permettrait pas à ce dernier, en conservant ses arrêts actuels à Montbizot et Vivoin Beaumont, de se fondre dans la grille normande lors de son passage en gare d'Alençon.

En outre, l'offre matinale actuelle entre Tours et Le Mans est constituée d'une seule circulation, assurée par le train 857006 (Tours 8h05 - Le Mans 9h09) qui arrive à sa destination trop tardivement pour assurer les correspondances ferroviaires vers Caen (départ 8h26) et vers Rennes (départ 8h36). Afin d'établir ces fonctionnalités, il serait nécessaire de :

- doubler cette circulation matinale ;
- repositionner le premier départ sur un créneau plus matinal (Tours 7h16 → Le Mans 8h16), compatible avec un enchaînement avec la desserte Le Mans (8h28) → Caen (10h12) ;
(Cette circulation figure en vert sur le tableau horaire ci-dessous)
- créer un second train selon un sillon plus tardif (Tours 9h16 → Le Mans 10h16), compatible avec un enchaînement avec la desserte nouvellement créée entre Le Mans (10h28) et Caen (12h12).
(Cette circulation figure en bleu sur le tableau horaire ci-dessous)

Quatre autres liaisons directes de Tours à Caen seraient ensuite proposées au cours de la journée :

- la première par la pérennisation et l'accélération du train 16576 (Tours 11h16 → Caen 14h12) ;
(Cette circulation figure en orangé sur le tableau horaire ci-dessous)
- la deuxième par interconnexion des trains 857040 et 857109 (Tours 15h16 → Caen 18h12) ;
(Cette circulation figure en jaune sur le tableau horaire ci-dessous)
- la troisième par une pérennisation et l'accélération du train 16576 (Tours 11 h 16 → Caen 14 h 12)
(Cette circulation figure en orangé sur le tableau horaire ci-dessous)
- la dernière par prolongement à Caen du train 857235 (Tours 17 h 26 → Alençon 19 h 58).
(Cette circulation figure en violet sur le tableau horaire ci-dessous)

Au final, une seule véritable création de train, qui circulerait alors de bout en bout, serait nécessaire. L'horaire de cette circulation (Tours 9h16 → Caen 12h12) est très visible sur le tableau ci-dessous, de par la coloration en bleu foncé de la colonne qui le concerne.

Evolutions envisageables sur Tours → Le Mans → Caen

Tours		6 10	7 16		9 16		11 16	12 26				15 16	16 26	17 26	18 26		
LaMembrolle		6 20	I		I		I	I				I	I	17 36	I		
St Antoine		6 28	I		I		I	I				I	I	17 44	I		
Neuillé P.P.		6 36	I		I		I	I				I	I	17 50	I		
St Paterne		6 42	I		I		I	I				I	I	17 56	I		
Château dul	6 28	6 52	7 46	7 52	9 46		11 46	12 56			13 28	15 46	16 56	18 06	18 56		
Vaas	6 36	7 00	I	8 00	I		I	I		13 36		I	I	18 14	I		
Aubigné	6 42	7 05	I	8 05	I		I	I		13 42		I	I	18 19	I		
Maillet	6 50	7 12	I	8 12	I		I	I		13 50		I	I	18 26	I		
Ecommoy	6 56	7 18	8 02	8 18	10 02		12 02	13 12		13 56		16 02	17 12	18 32	19 12		
Lainé St G	7 02	7 24	I	8 24	I		I	I		14 02		I	I	18 38	I		
Arnage	7 09	7 31	I	8 31	I		I	I		14 09		I	I	18 45	I		
Le Mans	7 16	7 38	8 16	8 38	10 16		12 16	13 26		14 16		16 16	17 26	18 53	19 26		
Le Mans	7 28	7 43	8 28		10 28		12 18	13 53		14 28		16 18	17 28	19 03	19 43		
Alençon	7 58	8 38	8 58		10 58		12 58	14 48		14 58		16 58	17 58	19 58	20 38		
Caen	9 12		10 12		12 12		14 12			16 12		18 12	19 12	21 12			

En outre, plusieurs choix horaires, notamment les départs de Tours à 7h16, 9h16 et 15h16, résultent de notre souhait d'organiser des correspondances sur le pôle tourangeau avec des TGV en provenance de Bordeaux, afin de donner aux usagers la possibilité d'effectuer des déplacements entre l'Aquitaine et la Normandie sans être soumis à l'obligation d'un détour par Paris. Cette dimension de la construction de l'offre sera développée dans le prochain paragraphe.

- **Les correspondances vers l'Aquitaine**

Notre propos consiste maintenant à montrer que les horaires précédemment proposés seraient compatibles avec la poursuite de déplacements vers l'Aquitaine : le Poitou, la Charente, Bordeaux et, de la Rochelle au Pays Basque, une large part du littoral Atlantique.

Toutefois, à l'exception de quelques TER Tours - Poitiers, la plupart des trains qui irriguent cet espace ne desservent pas la gare de Tours. En revanche, certains d'entre eux marquent un arrêt en gare de Saint-Pierre-des-Corps. D'où la pertinence de prolonger vers cet établissement certains des trains qui desserviraient l'axe Caen - Tours, dès lors que ceux-ci seraient en mesure de donner ou de relever une correspondance avec un TGV Atlantique orienté sur Poitiers, La Rochelle ou Bordeaux.

Les prolongements des trains normands de Tours à Saint-Pierre-des-Corps

Cette disposition ne s'appliquerait pas à tous les trains, mais exclusivement à ceux pour lesquels ce prolongement permettrait d'effectuer aisément une correspondance avec :

- un TGV Atlantique en provenance ou à destination de Bordeaux ou de La Rochelle ;
- un train Intercités en provenance ou à destination de Vierzon, Bourges, Nevers et Lyon.

L'objectif ainsi poursuivi consisterait à permettre aux usagers normands d'accéder plus aisément à l'ensemble de ces destinations, en effectuant une simple correspondance à Saint-Pierre-des-Corps, au lieu d'une double rupture de charge entre Tours et Saint-Pierre.

Dans le sens nord-sud, six circulations seraient ainsi prolongées :

- deux en vue de correspondances vers Bourges et Lyon (départs à 7h52 et 16h12) ;
- quatre en vue de correspondances vers Bordeaux (8h44, 10h54, 17h54 et 19h54), la dernière d'entre elles assurant en outre une correspondance vers La Rochelle.

Caen			7 46		12 46		14 46		16 46	
Alençon	5 24	6 38	9 00		14 00		16 00		18 00	
Le Mans	6 20	7 44	9 44		14 44		16 44		18 44	
Tours	7 32	8 46	10 46		15 46		17 46		19 46	
Tours	7 44	8 54	10 54		15 54		17 54		19 54	
St Pierre DC	7 50	9 00	11 00		16 00		18 00		20 00	
Corres- pondances		Bordeaux	Bordeaux				Bordeaux		Bordeaux	
	Lyon				Lyon				La Rochelle	

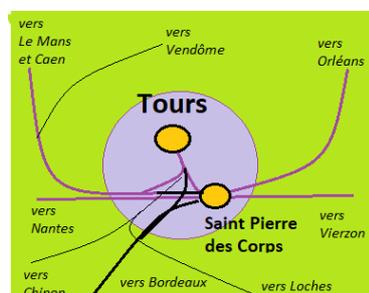
Dans le sens opposé, sept dessertes seraient amorcées à Saint-Pierre-des-Corps, qui relèveraient des correspondances de Lyon, Bordeaux, La Rochelle ou Poitiers.

Corres- pondances	Poitiers		Bordeaux		Bordeaux		Bordeaux		Lyon	La Rochelle	Lyon	Poitiers
St Pierre DC	7 00		9 00		11 00		15 00		16 10	17 10	18 10	
Tours	7 06		9 06		11 06		15 06		16 16	17 16	18 16	
Tours	7 16		9 16		11 16		15 16		16 26	17 26	18 26	
Le Mans	8 16		10 16		12 16		16 16		17 26	18 26	19 26	
Alençon	8 58		10 58		12 58		16 58		17 58	19 58	20 38	
Caen	10 12		12 12		14 12		18 12		19 12	21 12		

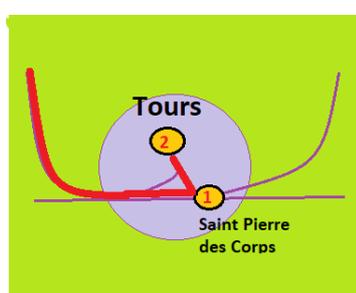
Il convient toutefois de se souvenir que la desserte de la gare de Saint-Pierre-des-Corps par les trains de la ligne Caen - Tours existait autrefois. Les trains en provenance de Caen desservait alors d'abord la gare de Saint-Pierre-des-Corps, avant de rebrousser afin de rejoindre la gare centrale de Tours. D'où des allongements de 10 à 15 minutes des temps de parcours pour les trajets polarisés vers Tours, particulièrement pénalisants pour les personnes effectuant au quotidien un déplacement de proximité.

A la demande des usagers et des élus tourangeaux, cette configuration avait donc été abandonnée. Cette décision eut cependant pour conséquence, au détriment des usagers normands, de démanteler les correspondances vers l'Aquitaine, d'isoler la transversale Caen - Tours du reste du réseau national, et d'en affaiblir ainsi l'attractivité et l'usage.

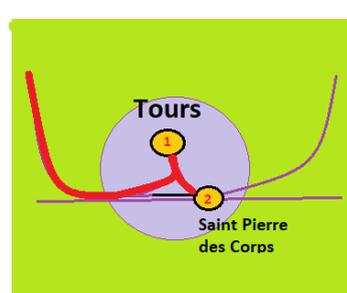
Dans le cadre de notre proposition, les correspondances à Saint-Pierre-des-Corps, qui permettraient de se déplacer entre la Normandie et l'Aquitaine, seraient rétablies, mais sans toutefois pénaliser les usagers tourangeaux : tous les trains en provenance de Caen seraient pour cela dirigés en priorité vers la gare de Tours, puis ils rebrousseraient ensuite pour rejoindre Saint-Pierre-des-Corps. Et symétriquement au retour, afin que les usagers de la gare de Tours ne perdent pas de temps.



Configuration du site



Ancien principe d'exploitation
Priorité à la desserte de Saint-Pierre



Proposition de la FNAUT Normandie
Priorité à la desserte de Tours

Les horaires des correspondances vers le sud-ouest

Sur la base des modalités d'exploitation précédemment décrites (soit la desserte prioritaire de Tours, puis le rebroussement vers Saint-Pierre-des-Corps, et symétriquement au retour), il serait possible d'organiser trois correspondances quotidiennes en provenance ou à destination de Bordeaux.

Caen			7 46			12 46			14 46		16 46	
Alençon	6 38		9 00			14 00			16 00		18 00	
Le Mans A	7 34		9 38			14 38			16 32		18 32	
Le Mans D	7 44		9 44			14 44			16 44		18 44	
Tours A	8 46		10 46			15 46			17 46		19 46	
Tours D	8 54		10 54						17 54		19 54	
St Pierre DC	9 00		11 00						18 00		20 00	
St Pierre DC	9 10		11 10						18 10		20 10	20 23
Poitiers	9 40		11 40						18 40		20 40	20 54
Poitiers	9 50		12 24						19 05			20 58
La Rochelle	11 18		14 12						20 46			22 25
Angoulême	10 21		12 24						19 24		21 24	
Bordeaux	11 02		13 02						20 02		22 02	
Bordeaux			13 18						20 20		22 20	
Bayonne			15 18						22 08		0 08	
Hendaye			15 58						22 48		0 48	

Hendaye						5 51		10 02				
Bayonne						6 28		10 40				
Bordeaux						8 41		12 41				
Bordeaux			6 58			8 54		12 54				
Angoulême			7 36			9 36		13 36				
La Rochelle			6 21		8 47			12 26		13 47		
Poitiers			8 04		1			14 08		15 16		
Poitiers	6 12		8 19		1	10 19		14 19		15 19		17 18
St Pierre DC	6 44		8 50		10 35	10 50		14 50		15 51		17 54
St Pierre DC	7 00		9 00			11 00		15 00		16 10		18 10
Tours A	7 06		9 06			11 06		15 06		16 16		18 16
Tours D	7 16		9 16			11 16		15 16		16 26		18 26
Le Mans A	8 16		10 16			12 16		16 16		17 26		19 26
Le Mans D	8 28		10 28			12 18		16 18		17 28		19 43
Alençon	8 58		10 58			12 58		16 58		17 58		20 38
Caen	10 12		12 12			14 12		18 12		19 12		

- **Vue d'ensemble de l'offre déployable sur l'axe Caen - Tours**

L'ossature de l'offre serait constituée de six liaisons directes de Caen à Tours et de trois courses complémentaires limitées au parcours Caen – Le Mans, auxquelles viendraient s'ajouter divers trains omnibus, le plus souvent périurbains, circulant les uns autour de Caen, les autres autour du Mans.

Caen						6 06	7 12	7 46	8 46					10 46			
Mézidon						6 19	7 25	8 00	9 00					11 00			
Rouen								6 12	7 12								
Mézidon								7 38	8 38								
Mézidon						6 20	7 26	8 01	9 01					11 01			
St Pierre						6 26	7 32	8 08	9 08					11 08			
Argentan A						6 46	7 52	8 28	9 28					11 28			
Argentan D						6 47	7 53	8 29	9 29					11 29			
Surdon						6 55	8 01	8 37	9 37					11 37			
Paris Mon.									7 24					9 34			
Surdon									9 02					11 28			
Surdon						6 56	8 02	8 38	9 38					11 38			
Sées						7 04	8 10	8 46	9 46					11 46			
Alençon						7 16	8 22	8 58	9 58					11 58			
Alençon	5 24				6 24		7 18	7 48	8 24	9 00	10 00			12 00		12 24	13 24
La Hutte C.	5 35				6 35		7 28	7 58	8 35							12 35	13 35
Vivoin B.	5 43				6 43		7 36	8 06	8 43	9 14				12 14		12 43	13 43
Teillé	5 50				6 50		7 42	8 12	8 50							12 50	13 50
Montbizot	5 54				6 54		7 09	7 46	8 16	8 54	9 20			12 20		12 54	13 54
La Guerche	5 59				6 59		7 14	7 51	8 20	8 59						12 59	13 59
Neuville / S.	6 04				7 04		7 20	7 56	8 26	9 04						13 04	14 04
Le Mans HU	6 12				7 12		7 28	8 04	8 34	9 12	9 34			10 28		12 34	13 12
Le Mans	6 16				7 16		7 32	8 10	8 38	9 16	9 38			10 32		12 38	13 16
Le Mans		6 34				7 48			8 48	9 26							14 26
Paris Mon.		7 32				8 46			9 46	10 25							15 25
Le Mans			7 36					8 20				10 42				13 09	14 32
Nantes			8 54					9 54				12 16				14 38	15 54
Paris-Mon						6 25								10 32			
Le Mans						7 33								11 33			
Le Mans	6 20	6 48				7 44				9 44				12 20	12 44		
Arnage														12 27			
Lainé St G.														12 33			
Ecommoy						7 58				9 58				12 40	12 58		
Maillet														12 47			
Aubigné														12 54			
Vaas														12 59			
Château duL.	6 50	7 36				8 16				10 16				13 06	13 16		
St Paterne	7 00																
Neuillé P. P.	7 08																
St Antoine	7 15																
LaMembrolle	7 22																
Tours	7 32					8 46				10 46					13 46		
Tours	7 44					8 54				10 54							
St Pierre DC	7 50					9 00				11 00							
St Pierre DC						9 10				11 10							
Bordeaux						11 02				13 02							

Caen	12 46							16 46	17 12	17 46	18 46			20 46			
Mézidon	13 00							17 00	17 26	18 00	19 00			21 00			
Rouen										16 12	17 12			19 12			
Mézidon										17 38	18 38			20 38			
Mézidon	13 01							17 01	17 27	18 01	19 01			21 01			
St Pierre	13 08							17 08	17 34	18 08	19 08			21 08			
Argentan A	13 28							17 28	17 54	18 28	19 28			21 28			
Argentan D	13 29							17 29	17 55	18 29	19 29			21 29			
Surdon	13 37							17 37	18 03	18 37	19 37			21 37			
Paris Mon.										16 43	17 13			19 43			
Surdon										18 32	19 18			21 32			
Surdon	13 38							17 38	18 04	18 38	19 38			21 38			
Sées	13 46							17 46	18 12	18 46	19 46			21 46			
Alençon	13 58							17 58	18 24	18 58	19 58			21 58			
Alençon	14 00				16 24		17 24	18 00	18 24	19 00	20 00						
La Hutte C.					16 35		17 35		18 35								
Vivoin B.	14 14				16 43		17 43		18 43			20 14					
Teillé					16 50		17 50		18 50								
Montbizot	14 20				16 54		17 54		18 54			20 20					
La Guerche					16 59		17 59		18 59								
Neuville / S.					17 04		18 04		19 04								
Le Mans HU	14 34				16 28	17 12	18 12	18 28	19 12	19 28	20 34						
Le Mans	14 38				16 32	17 16	18 16	18 32	19 16	19 32	20 38						
Le Mans					17 26				19 32		20 48						
Paris Mon.					18 25				20 30		21 48						
Le Mans	15 06				16 42	17 42			18 42		19 42						
Nantes	16 54				17 16	18 16			20 16		21 16						
Le Mans	13 24				15 32		17 08	17 32			18 32						
Le Mans	14 24				16 33		18 10	18 33			19 33						
Le Mans	14 44				16 44	17 20	18 20	18 44	19 20		19 44						
Arnage						17 27	18 27		19 27								
Lainé St G.						17 34	18 34		19 34								
Ecommoy	14 58				16 58	17 40	18 40	18 58	19 40		19 58						
Maillet						17 47	18 47		19 47								
Aubigné						17 54	18 54		19 54								
Vaas						17 59	18 59		19 59								
Château duL.	15 16				17 16	18 06	19 06	19 16	20 06		20 16						
St Paterne						18 18											
Neuillé P. P.						18 26											
St Antoine						18 33											
LaMembrolle						18 40											
Tours	15 46				17 46	18 50			19 46		20 46						
Le Mans					17 54				19 54								
St Pierre DC					18 00				20 00								
St Pierre DC					18 10				20 10								
Bordeaux					20 02				22 02								

2.15 Les dessertes périurbaines

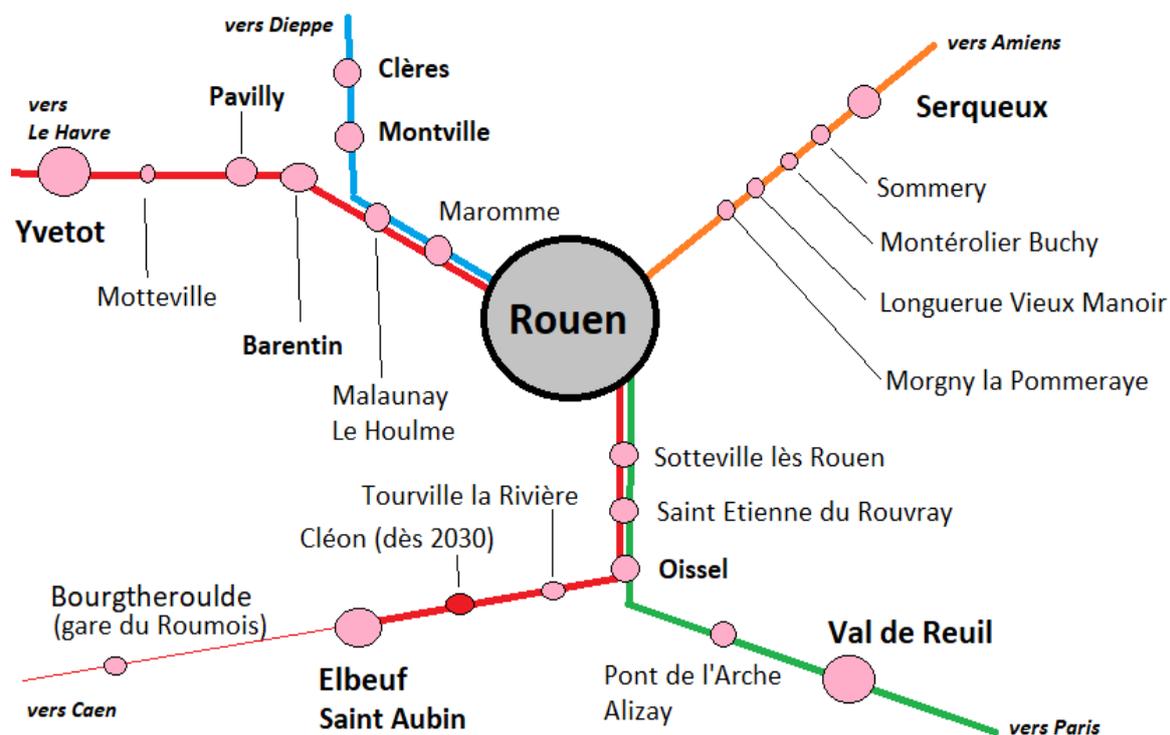
Dans le contexte de précarité énergétique dont sont désormais victimes les populations périurbaines, et devant l'urgence climatique dont la transition des mobilités constitue l'un des leviers majeurs, l'accroissement de l'offre de transport autour des villes, et de son usage, deviennent des priorités.

De cette évidence les pouvoirs publics ont enfin pris conscience : la loi 2023-1269 du 27 12 2023 précise les conditions de mise en place de services express régionaux métropolitains autour des grandes villes. Ces services devront s'appuyer prioritairement sur un renforcement des dessertes ferroviaires. La réalisation de tels projets demandera toutefois de lourds investissements, et beaucoup de temps : les infrastructures nécessaires ne sauraient être disponibles avant le milieu de la prochaine décennie.

Dans le cadre de ce dossier, et devant l'urgence, notre propos se limitera à **proposer les premières améliorations réalisables dès 2027**, dans les limites de la capacité des infrastructures existantes, et de tendre, là où cela sera possible, vers un **cadencement aux 30 minutes aux heures de pointe**.

- **Propositions d'horaires pour le périurbain de Rouen**

Le réseau périurbain de Rouen présente la forme d'une étoile à cinq branches, dont quatre sont canalisées autour d'un tronc commun s'étendant de la bifurcation de Malaunay à celle de Tourville.



La seule desserte authentiquement périurbaine qui fonctionne aujourd'hui est le service diamétralisé Yvetot - Rouen - Elbeuf-Saint-Aubin, mis en place en 2008, et cadencé à l'heure. Sur les autres axes, quelques gares périurbaines (Val-de-Reuil, Montville, Clères, Montérolier-Buchy) sont ponctuellement desservies par des trains régionaux à plus longue distance (Rouen - Dieppe, Rouen - Amiens...).

Nos propositions consisteraient à :

- maintenir la desserte cadencée Yvetot - Elbeuf-Saint-Aubin (16 allers et retours) ;
- créer des navettes complémentaires de Rouen à Yvetot, qui viseraient à partiellement rétablir, lors des pointes, le cadencement aux 30 minutes qui a été supprimé en 2020 ;
- abonder la desserte d'Elbeuf par les renforcements établis sur la ligne Rouen - Caen (page 71), de sorte à obtenir, par alternance entre les trains de Caen (en jaune) et les trains périurbains (roses), un départ de Rouen toutes les 30 minutes lors des pointes (16h12, 16h42, 17h12, etc...) ;
- renforcer la desserte de Val-de-Reuil par la création de nouveaux trains caboteurs vers Paris (trains 13100, teintés en vert), le prolongement de trains 852400 Le Havre - Rouen (en violet) et la création de quelques circulations supplémentaires. Les deux agglomérations seraient ainsi reliées entre elles par au moins deux trains dans chaque sens aux heures de pointe ;
- améliorer la desserte de Pont-de-l'Arche, par l'arrêt systématique des trains de la série 13100 ; les potentialités de cette halte sont aujourd'hui sous-estimées au regard de sa faible fréquentation due à l'indigence de sa desserte. Moyennant l'aménagement d'un pôle d'échange, un bassin de plus de 20 000 habitants serait ainsi directement desservi, tout en contribuant à la désaturation du parking de la gare de Val-de-Reuil.

D'autres améliorations aux dessertes périurbaines seraient apportées, par opportunité, au moyen des renforcements de l'offre qui seraient déployés sur les autres dessertes régionales :

- déjà cadencée à la demi-heure en pointe, la desserte des haltes de Montville et de Clères serait abondée aux heures creuses par le cadencement à l'heure de la relation Rouen - Dieppe, préalablement décrite page 59 (horaires colorés en bleu) ;
- la desserte de la Communauté d'Agglomération Caux-Austreberthe (gares de Barentin et Pavilly) serait améliorée sous le double effet de la création des trois rotations entre Rouen et Yvetot (couleur rose), et le forçage de la fréquence des trains semi-directs 850400 (Rouen - Le Havre, couleur violette). Deux à trois passages par heure seraient ainsi proposés lors des pointes, et l'amplitude serait élargie de sorte à permettre, par correspondance, une arrivée matinale à Paris dès 7h12 et un retour tardif en soirée (Paris 21h57 → Rouen 23h22 / 32 → Barentin 23h44) ;
- enfin, la desserte d'Yvetot, ville fortement génératrice de mobilité locale, serait triplement renforcée par le cadencement à l'heure de la ligne Paris - Rouen - Le Havre (trains rouges), le renforcement des liaisons Rouen - Le Havre (en violet) et la création des trois navettes reliant Yvetot à Rouen (en rose).

Afin d'accéder à une vue d'ensemble des trains ainsi engagés sur le tronç commun Oissel - Malaunay, les tableaux qui suivent regroupent l'ensemble des trains qui circuleraient entre Yvetot et Elbeuf, ainsi que les trains en provenance ou à destination de Clères et de Val-de-Reuil.

Ensuite, nous en extrairons des tables simplifiées mettant en évidence les offres qui seraient déployées entre Rouen et les principales localités de son aire urbaine.

⇒ **Présentation complète des dessertes empruntant l'axe Yvetot - Elbeuf et de ses antennes vers Clères ou Val-de-Reuil.**

Rappel du code couleurs

6 58	Liaison rapide Paris - Le Havre (3100)
7 28	Train caboteur de Paris à Rouen (13100)
8 12	Train semi-direct Rouen - Dieppe (851700)
12 42	Train omnibus Rouen - Dieppe (851750)
14 12	Liaison Rouen - Caen, et au-delà (852000)
17 18	Dessertes périurbaines
18 32	Desserte régionale Val-de-Reuil - Rouen - Le Havre (850400)
19 32	Desserte rapide hors système (TGV)

origine	Le Havre			Dieppe	Le Havre	19 06	Dieppe	Le Havre			Le Havre	20 06	Dieppe	Le Havre	
Yvetot	18 32				19 02	19 06		19 32			20 02	20 06		20 32	
Motteville	I				I	19 13		I			I	20 13		I	
Pavilly	I				19 13	19 21		I			20 13	20 21		I	
Barentin	I				19 16	19 24		I			20 16	20 24		I	
Clères				18 54				19 29					20 29		
Montville				19 02				19 36					20 36		
Malaunay	I			19 10	I	19 30	I	I			I	20 30	I	I	
Maromme	I			19 14	I	19 34	I	I			I	20 34	I	I	
Rouen A	18 54			19 20	19 28	19 40	19 48	19 54			20 28	20 40	20 48	20 54	
Rouen D	18 54	19 06	19 12		19 32	19 42		19 58	20 06	20 12		20 42		20 58	
22 04															
Sotheville	I	I	I		I	19 48		I	I	I		20 48		I	
Saint-Etienne	I	I	I		I	19 53		I	I	I		20 53		I	
Oissel	I	19 16	I		19 42	19 58		I	20 16	I		20 58		I	
Pont de l'Arche	I	19 20			19 48			I	20 20					I	
Val-de-Reuil	I	19 26			19 54			I	20 26					I	
Tourville			I			20 02				I		21 02			
Cléon			I			20 06				I		21 06			
Elbeuf			19 28			20 10				20 28		21 10			
destination	Paris	Paris	Caen					Paris	Paris	Caen				Paris	Paris

origine		Dieppe	Le Havre	
Yvetot	21 06		21 32	
Motteville	21 13		I	
Pavilly	21 21		I	
Barentin	21 24		I	
Clères		21 29		
Montville		21 36		
Malaunay	21 30	I	I	
Maromme	21 34	I	I	
Rouen A	21 40	21 48	21 56	
Rouen D	21 42			22 06
Sotheville	21 48			I
Saint-Etienne	21 53			I
Oissel	21 58			22 16
Pont de l'Arche				22 20
Val-de-Reuil				22 26
Tourville	22 02			
Cléon	22 06			
Elbeuf	22 10			
destination				Paris

Sens Elbeuf-Saint-Aubin → Rouen → Yvetot

origine					Paris		Paris	Caen	Amiens		Paris	Paris		
Elbeuf		5 48					6 48	7 12						7 48
Cléon		5 52					6 52	I						7 52
Tourville		5 56					6 56	I						7 56
Val-de-Reuil			6 04		I			7 02			7 32	I		
Pont-Arche			6 09		I			7 07			7 37	I		
Oissel		6 00	6 16		I		7 00	7 12	I		7 42	I		8 00
Saint-Etienne		6 04	I		I		7 04	I	I		I	I		8 04
Sotheville		6 10	I		I		7 10	I	I		I	I		8 10
Rouen A		6 16	6 26		7 02		7 16	7 22	7 30		7 52	8 02		8 16
Rouen D	6 02	6 18	6 32	6 42	6 48	7 06	7 12	7 18		7 32	7 42	8 06	8 12	8 18
Maromme	I	6 23	I	6 47	6 53	I	I	7 23		I	7 47	I	I	8 23
Malaunay	I	6 28	I	6 52	6 58	I	I	7 28		I	7 52	I	I	8 28
Montville				6 58			7 22				7 58		I	8 22
Clères				7 04			7 30				8 06			8 30
Barentin	6 14	6 34	6 44		7 04	I	7 34			7 44		I		8 34
Pavilly	6 17	6 37	6 47		7 07	I	7 37			7 47		I		8 37
Motteville	I	6 44	I		7 14	I	7 44			I		I		8 44
Yvetot	6 27	6 52	6 57		7 22	7 27	7 52			7 57		8 27		8 52
destination	Le Havre		Le Havre	Dieppe		Le Havre	Dieppe			Le Havre	Dieppe		Le Havre	Dieppe

origine	Eveux	Manes	Caen	Paris	Paris		Granville	Paris	Paris		Paris	Paris		Rennes
Elbeuf	7 58		8 30				8 48	9 30			9 48			10 48
Cléon	I		I				8 52	I			9 52			10 52
Tourville	I		I				8 56	I			9 56			10 56
Val-de-Reuil		8 04		8 32	I			9 32	I		10 32	I		
Pont-Arche		8 10		8 37	I			9 37	I		10 37	I		
Oissel	8 08	8 18	I	8 42	I		9 00	I	9 42	I	10 00	10 42	I	11 00
Saint-Etienne	I	I	I	I	I		9 04	I	I	I	10 04	I	I	11 04
Sotheville	I	I	I	I	I		9 10	I	I	I	10 10	I	I	11 10
Rouen A	8 20	8 30	8 46	8 52	9 02		9 16	9 46	9 52	10 02	10 16	10 52	11 02	11 16
Rouen D					9 06	9 12	9 18			10 06	10 12	10 18	11 06	11 18
Maromme					I	I	9 23			I	I	10 23		11 23
Malaunay					I	I	9 28			I	I	10 28		11 28
Montville							9 22				10 22			
Clères							9 30				10 30			
Barentin					I		9 34			I	10 34		I	11 34
Pavilly					I		9 37			I	10 37		I	11 47
Motteville					I		9 44			I	10 44		I	11 44
Yvetot					9 27	9 52				10 27	10 52		11 27	11 52
destination					Le Havre	Dieppe				Le Havre	Dieppe		Le Havre	Dieppe

⇒ **Présentation simplifiée des dessertes des localités périurbaines**

Pour être complets, les tableaux précédents sont assez complexes. Afin de mieux mettre en évidence l'offre disponible dans les principales gares périurbaines, nous en avons extrait des tables simplifiées.

Il apparaît clairement qu'à l'exception de celles de Sotteville-lès-Rouen et Saint-Etienne-du-Rouvray, chacune des gares périurbaines serait desservie par au moins deux trains à l'heure lors des pointes.

Liaison entre Val-de-Reuil (ou les autres secteurs de la CASE) et Rouen

Val-de-Reuil	6 04	7 02	7 32	8 04	8 32	9 32	10 32	11 32		12 32	13 32	14 32	15 32			
Pont de l'Arche	6 09	7 07	7 37	8 10	8 37	9 37	10 37	11 37		12 37	13 37	14 37	15 37			
Rouen	6 26	7 22	7 52	8 30	8 52	9 52	10 52	11 52		12 52	13 52	14 52	15 52			
Val-de-Reuil	16 32	17 04	17 32	18 02	18 32	19 02	19 32	20 02	20 32	21 32	23 02	0 32				
Pont de l'Arche	16 37	17 09	17 37	18 07	18 37	19 07	19 37	20 07	20 37	21 37	23 07	0 37				
Rouen	16 52	17 26	17 52	18 22	18 52	19 22	19 52	20 22	20 52	21 52	23 22	0 52				
Rouen	5 06	5 36	6 06	6 36	7 06	7 36	8 06	8 32	9 06	10 06	11 06					
Pont de l'Arche	5 20	5 50	6 20	6 50	7 20	7 50	8 20	8 48	9 20	10 20	11 20					
Val-de-Reuil	5 26	5 56	6 26	6 56	7 26	7 56	8 26	8 54	9 26	10 26	11 26					
Rouen	12 06	13 06		14 06	15 06	16 06	16 32	17 06	17 32	18 06	18 32	19 06	19 32	20 06	21 06	22 06
Pont de l'Arche	12 20	13 20		14 20	15 20	16 20	16 48	17 20	17 48	18 20	18 48	19 20	19 48	20 20	21 20	22 20
Val-de-Reuil	12 26	13 26		14 26	15 26	16 26	16 54	17 26	17 54	18 26	18 54	19 26	19 54	20 26	21 26	22 26

Trois sortes de trains contribueraient à cette desserte : les 13100 « parisiens » (en vert), les 850400 « havrais » prolongés à Val-de-Reuil ou à Mantes, et quelques autres trains. Ainsi, aux heures de pointe, dans chacun des deux sens, les usagers disposeraient d'un train toutes les 30 minutes.

Liaison entre Elbeuf et Rouen

Elbeuf	5 48	6 48	7 12	7 48	7 58	8 30	8 48	9 30	9 48	10 48	11 30	11 48	12 48	13 30	13 48
Rouen	6 16	7 16	7 30	8 16	8 20	8 46	9 16	9 46	10 16	11 16	11 46	12 16	13 16	13 46	14 16
Elbeuf	14 40	14 48	15 30	15 48	16 48	17 30	17 48	18 30	18 48	19 30	19 48	20 30	20 48	21 30	
Rouen	14 56	15 16	15 46	16 16	17 16	17 46	18 16	18 46	19 16	19 46	20 16	20 46	21 16	21 46	
Rouen	6 12	6 42	7 12	7 42	8 12	8 42	9 42	10 12	10 42	11 42	12 12	12 42	13 12	13 42	14 12
Elbeuf	6 27	7 10	7 27	8 10	8 27	9 10	10 10	10 27	11 10	12 10	12 27	13 10	13 27	14 10	14 27
Rouen	14 42	15 42	16 12	16 42	17 12	17 22	17 42	18 12	18 42	19 12	19 42	20 12	20 42	21 42	
Elbeuf	15 10	16 10	16 27	17 10	17 27	17 40	18 10	18 27	19 10	19 27	20 10	20 27	21 10	22 10	

Cette desserte serait structurée par le cadencement permanent à l'heure des omnibus périurbains de la série 850600, diamétralisés d'Elbeuf à Yvetot (16 rotations quotidiennes, représentées en rose), et complétée par des trains 852000 en provenance ou à destination de Caen (12 rotations, en jaune). Aux heures de pointe, il y aurait ainsi, à Rouen, un départ pour Elbeuf toutes les 30 minutes.

Liaison entre le Roumois et Rouen

Bourgtheroulde	7 00	7 44	8 20	9 20	11 20	13 20	14 30	15 20	17 20	18 20	19 20	20 20	21 20
Rouen	7 30	8 20	8 46	9 46	11 46	13 46	14 56	15 46	17 46	18 46	19 46	20 46	21 46
Rouen	6 12	7 12	8 12	10 12	12 12	13 12	14 12	16 12	17 12	17 22	18 12	19 12	20 12
Bourgtheroulde	6 38	7 38	8 38	10 38	12 38	13 38	14 38	16 38	17 38	17 54	18 38	19 38	20 38

Il faut admettre que la desserte du Roumois serait le maillon faible de notre corpus de propositions. En dépit de ses vives potentialités, procédant d'une périurbanisation effrénée du secteur desservi, la halte de Bourgtheroulde ne serait desservie qu'au rythme d'un train à l'heure lors des pointes, en systématisant l'arrêt sur ce site de tous les trains 852000 assurant la liaison entre Caen et Rouen. Sur la base des infrastructures et du matériel roulant disponibles en 2027, il ne serait hélas pas possible d'envisager davantage, d'où la nécessité d'investissements au cours de la prochaine décennie.

Desserte de la proche banlieue rive gauche

Oissel	6 00	6 16	7 00	7 12	7 42	8 00	8 08	8 18	8 42	9 00	9 42	10 00	10 42	11 00	11 42
Saint Etienne	6 04	6 16	7 04	7 16	7 46	8 04	8 12	8 22	8 46	9 04	9 46	10 04	10 46	11 04	11 46
Sotteville	6 10	6 22	7 10	7 22	7 52	8 10	8 18	8 28	8 52	9 10	9 52	10 10	10 52	11 10	11 52
Rouen	6 16	6 28	7 16	7 28	7 58	8 16	8 24	8 34	8 58	9 16	9 58	10 16	10 58	11 16	11 58

Oissel	12 00	12 12	13 00	13 12	13 42	14 00	14 08	14 18	14 42	15 00	15 42	16 00	16 42	17 00	17 42	18 00
Saint Etienne	12 04	12 16	13 04	13 16	13 46	14 04	14 12	14 22	14 46	15 04	15 46	16 04	16 46	17 04	17 46	18 04
Sotteville	12 10	12 22	13 10	13 22	13 52	14 10	14 18	14 28	14 52	15 10	15 52	16 10	16 52	17 10	17 52	18 10
Rouen	12 16	12 28	13 16	13 28	13 58	14 16	14 24	14 34	14 58	15 16	15 58	16 16	16 58	17 16	17 58	18 16

Oissel	18 12	18 24	19 00	19 12	19 42	20 00	20 08	20 18	20 42	21 00	21 42	22 00	22 42	23 00	23 42	24 00
Saint Etienne	18 16	18 28	19 04	19 16	19 46	20 04	20 12	20 22	20 46	21 04	21 46	22 04	22 46	23 04	23 46	24 04
Sotteville	18 22	18 34	19 10	19 22	19 52	20 10	20 18	20 28	20 52	21 10	21 52	22 10	22 52	23 10	23 52	24 10
Rouen	18 28	18 40	19 16	19 28	19 58	20 16	20 24	20 34	20 58	21 16	21 58	22 16	22 58	23 16	23 58	24 16

Rouen	5 06	5 36	6 06	6 36	6 42	7 06	7 36	7 42	8 06	8 32	8 42	9 06	9 42	10 06	10 36
Sotteville	5 10	5 40	6 10	6 40	6 46	7 10	7 40	7 46	8 10	8 36	8 46	9 10	9 46	10 10	10 40
Saint Etienne	5 16	5 46	6 16	6 46	6 52	7 16	7 46	7 52	8 16	8 42	8 52	9 16	9 52	10 16	10 46
Oissel	5 15	5 45	6 15	6 45	6 51	7 15	7 45	7 51	8 15	8 41	8 51	9 15	9 51	10 15	10 45

Rouen	10 42	11 06	11 42	12 06	12 42	13 06	13 32	14 06	14 42	15 06	15 42	16 06	16 32	16 42
Sotteville	10 48	11 12	11 48	12 12	12 48	13 12	13 38	14 12	14 48	15 12	15 48	16 12	16 38	16 48
Saint Etienne	10 53	11 17	11 53	12 17	12 53	13 17	13 43	14 17	14 53	15 17	15 53	16 17	16 43	16 53
Oissel	10 58	11 12	11 58	12 12	12 58	13 12	13 38	14 12	14 48	15 12	15 48	16 12	16 38	16 48

Rouen	17 06	17 22	17 32	17 42	18 06	18 32	18 42	19 06	19 32	19 42	20 06	20 42	21 06	21 42	22 06
Sotteville	17 10	17 26	17 36	17 46	18 10	18 36	18 46	19 10	19 36	19 46	20 10	20 46	21 10	21 46	22 10
Saint Etienne	17 16	17 32	17 42	17 52	18 16	18 42	18 52	19 16	19 42	19 52	20 16	20 52	21 16	21 52	22 16
Oissel	17 15	17 31	17 41	17 51	18 15	18 41	18 51	19 15	19 41	19 51	20 15	20 51	21 15	21 51	22 15

Le niveau de service serait très élevé en gare d’Oissel, mais plus faible dans les haltes intermédiaires. Oissel serait à la fois desservie par les omnibus périurbains 850600 reliant Elbeuf à Yvetot (en rose), les trains « parisiens » 13100 (en vert), les prolongements à Val-de-Reuil des 850400 (en violet), et quelques autres trains. La permanence des offres 13100 et 850600 ferait une fréquence minimale de deux passages par heure. Aux heures de pointe, la superposition des différentes offres composerait une desserte constituée de trois trains à l’heure (départs de Rouen le soir aux minutes 06, 32 et 42).

La desserte ferroviaire des haltes intermédiaires (Sotteville-lès-Rouen et Saint-Etienne-du-Rouvray) resterait insuffisante (un seul train à l’heure), mais la capacité des infrastructures ne permettrait pas d’en accroître la fréquence dès 2027. Dans l’attente de la mise en service de la gare LNPN et du SERM, le train restera moins attractif que le tramway et le bus F3, cadencés à 6 minutes lors des pointes.

Liaison entre Clères, Montville et Rouen

Clères	5 29	6 29	6 54	7 29	7 54	8 29	8 54	9 29	10 29	11 29	12 29	12 54
Montville	5 36	6 36	7 02	7 36	8 02	8 36	9 02	9 36	10 36	11 36	12 36	13 02
Rouen	5 48	6 48	7 20	7 48	8 20	8 48	9 20	9 48	10 48	11 48	12 48	13 20

Clères	13 29	14 29	15 39	16 29	17 29	17 54	18 29	18 54	19 29	20 29	21 29	
Montville	13 36	14 36	15 36	16 36	17 36	18 02	18 36	19 02	19 36	20 36	21 36	
Rouen	13 48	14 48	15 48	16 48	17 48	18 20	18 48	19 20	19 48	20 48	21 48	

Rouen	6 42	7 12	7 42	8 12	9 12	10 12	11 12	12 12	12 42	13 12	14 12	15 12
Montville	6 58	7 22	7 58	8 22	9 22	10 22	11 22	12 22	12 58	13 22	14 22	15 22
Clères	7 06	7 30	8 06	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	13 06	13 30	14 30	15 30

Rouen	16 12	16 42	17 12	17 42	18 12	18 42	19 12	20 12	21 12	22 12		
Montville	16 22	16 58	17 22	17 58	18 22	18 58	19 22	20 22	21 22	22 22		
Clères	16 30	17 06	17 30	18 06	18 30	19 06	19 30	20 30	21 30	22 30		

Les haltes de Montville et de Clères seraient desservies par l’intégralité des trains assurant la liaison entre Rouen et Dieppe (chapitre 2.4, page 59) : les dessertes semi-directes, représentées en bleu, et les dessertes omnibus, représentées en blanc.

Aux heures creuses, la desserte serait rigoureusement cadencée à l’heure (minutes 59 / 00 Clères), selon des horaires d’arrivée et de départ à Rouen coordonnées avec ceux des trains en provenance ou à destination de Paris.

Aux heures de pointe, viendrait s’ajouter à ce service de base un second train circulant quasiment dans la demi-heure opposée (passages à Montville à 6h36, 7h02, 7h36, 8h02, etc...).

A la pointe du soir, à Rouen, les départs seraient rigoureusement cadencés aux 30 minutes, selon des calages aisément mémorisables : 16h12, 16h42, 17h12, 17h42, 18h12, 18h42 et 19h12.

Dans l’hypothèse selon laquelle, pour l’exploitation de la ligne Rouen - Dieppe, serait retenue l’alternative présentée page 60, l’offre obtenue présenterait des caractéristiques très voisines.

Liaison entre Yvetot, Pavilly, Barentin et Rouen

Yvetot	5 06	5 32	6 06	6 32	6 36	7 02	7 06	7 32	7 36	8 02	8 06	8 32	9 06	9 32	10 06	10 32	11 06
Pavilly	5 21	I	6 21	I	6 51	7 13	7 21	I	7 51	8 13	8 21	I	9 21	I	10 21	I	11 21
Barentin	5 24	I	6 24	I	6 54	7 16	7 24	I	7 54	8 16	8 24	I	9 24	I	10 24	I	11 24
Rouen	5 40	5 54	6 40	6 54	7 06	7 28	7 40	7 54	8 06	8 32	8 40	8 54	9 40	9 54	10 40	10 54	11 40

Yvetot	11 32	12 06	12 32	13 02	13 06	13 32	14 06	14 32	15 06	15 32	16 06	16 32	17 02	17 06	17 32	18 02	18 06
Pavilly	I	12 21	I	13 13	13 21	I	14 21	I	15 21	I	16 21	I	17 13	17 21	I	18 13	18 21
Barentin	I	12 24	I	13 16	13 24	I	14 24	I	15 24	I	16 24	I	17 16	17 24	I	18 16	18 24
Rouen	11 54	12 40	12 54	13 28	13 40	13 54	14 40	14 54	15 40	15 54	16 40	16 54	17 28	17 40	17 54	18 28	18 40

Yvetot	18 32	19 02	19 06	19 32	20 02	20 06	20 32	21 06	21 32								
Pavilly	I	19 13	19 21	I	20 13	20 21	I	21 21	I								
Barentin	I	19 16	19 24	I	20 16	20 24	I	21 24	I								
Rouen	18 54	19 28	19 40	19 54	20 28	20 40	20 54	21 40	21 56								

Rouen	6 02		6 18	6 32	6 48	7 06	7 18	7 32	8 06	8 18	9 06	9 18	10 06	10 18	11 06	11 18	
Barentin	6 14		6 34	6 44	7 04	I	7 34	7 44	I	8 34	I	9 34	I	10 34	I	11 34	
Pavilly	6 17		6 37	6 47	7 07	I	7 37	7 47	I	8 37	I	9 37	I	10 37	I	11 37	
Yvetot	6 27		6 52	6 57	7 22	7 27	7 52	7 57	8 27	8 52	9 27	9 52	10 27	10 52	11 27	11 52	

Rouen	12 06	12 18	12 32	13 06	13 18	14 06	14 18	15 06	15 18	16 06	16 18	16 32	17 06	17 18	17 32	17 52	
Barentin	I	12 34	12 44	I	13 34	I	14 34	I	15 34	I	16 34	16 44	I	17 34	17 44	18 04	
Pavilly	I	12 37	12 47	I	13 37	I	14 37	I	15 37	I	16 37	16 47	I	17 37	17 47	18 07	
Yvetot	12 27	12 52	12 57	13 27	13 52	14 27	14 52	15 37	15 52	16 27	16 52	16 57	17 27	17 52	17 57	18 22	

Rouen	18 06	18 18	18 32	19 06	19 18	20 06	20 18	21 06	21 18	22 06	22 18	23 32					
Barentin	I	18 34	18 44	I	19 34	I	20 34	I	21 34	I	22 34	23 44					
Pavilly	I	18 37	18 47	I	19 37	I	20 37	I	21 37	I	22 37	23 47					
Yvetot	18 27	18 52	18 57	19 27	19 52	20 27	20 52	21 27	21 52	22 27	22 52	23 57					

- Cette section, qui dessert la CA Caux-Austreberthe (Barentin) recèle des potentialités considérables. Elle serait quotidiennement parcourue, dans chaque sens, par une quarantaine de trains :
- 16 trains 3100 Paris - Le Havre (en rouge), ne desservant aucun arrêt intermédiaire ;
 - 8 trains 850400 Val-de-Reuil ou Rouen - Le Havre (en violet), desservant Barentin et Pavilly ;
 - 16 trains périurbains 850600 Elbeuf - Yvetot (en rose), desservant les haltes intermédiaires, à raison d'un passage toutes les heures ;
 - 3 navettes Rouen - Yvetot (en rose), dont une omnibus et deux semi-directes (lors des pointes).

L'intégralité de ces trains desservirait la gare d'Yvetot, qui irrigue une grande part du Pays de Caux. La CA Caux-Austreberthe (haltes de Barentin et Pavilly), serait ainsi desservie par trois trains à l'heure lors des hyperpointes.



Élément ZGC 27500 assurant le train caboteur 850404 Le Havre - Rouen, sur son parcours direct entre Barentin et Rouen.

Desserte de la proche Vallée du Cailly

Malaunay	5 30	6 30	7 10	7 30	8 10	8 30	9 10	9 30	10 30	11 30	12 30	
Maromme	5 34	6 34	7 14	7 34	8 14	8 34	9 14	9 34	10 34	11 34	12 34	
Rouen	5 40	6 40	7 20	7 40	8 20	8 40	9 20	9 40	10 40	11 40	12 40	

Malaunay	13 10	13 30	14 30	15 30	16 30	17 30	18 10	18 30	19 10	19 30	20 30	21 30
Maromme	13 14	13 34	14 34	15 34	16 34	17 34	18 14	18 34	19 14	19 34	20 34	21 34
Rouen	13 20	13 40	14 40	15 40	16 40	17 40	18 20	18 40	19 20	19 40	20 40	21 40

Rouen	6 18	6 42	6 48	7 18	7 42	8 18	9 18	10 18	11 18	12 18	12 42	13 18
Maromme	6 23	6 47	6 53	7 23	7 47	8 23	9 23	10 23	11 23	12 23	12 47	13 23
Malaunay	6 28	6 52	6 58	7 28	7 52	8 28	9 28	10 28	11 28	12 28	12 52	13 28

Rouen	14 18	15 18	16 18	16 42	17 18	17 42	18 18	18 42	19 18	20 18	21 18	22 18
Maromme	14 23	15 23	16 23	16 47	17 23	17 48	18 23	18 47	19 23	20 23	21 23	22 23
Malaunay	14 28	15 28	16 28	16 52	17 28	17 52	18 28	18 52	19 28	20 28	21 28	22 28

Les deux points d'arrêts qui desservent le nord-ouest de l'agglomération rouennaise sont localisés dans la vallée du Cailly, sur le tronc commun aux lignes de Dieppe et du Havre. Ils sont donc desservis tout à la fois par les trains omnibus Rouen - Dieppe et par les trains périurbains Elbeuf - Yvetot.

Dans le cadre de notre proposition, ces haltes seraient desservies par 23 trains dans chaque sens :

- les 6 circulations omnibus de Rouen à Dieppe *;
- les 16 circulations périurbaines Elbeuf - Yvetot, formant un cadencement à l'heure ;
- une rotation omnibus Rouen - Yvetot circulant aux heures extrêmes de la journée :
 - ⌘ En direction de Rouen : un départ très matinal assurant une correspondance à 5h58 pour Paris ;
 - ⌘ Un départ de Rouen à 22h18, tant pour la mobilité locale que pour les retours de Paris (20h48).

Dans l'hypothèse selon laquelle, pour l'exploitation de la ligne Rouen - Dieppe, serait retenue l'alternative présentée page 60, l'offre déployée en Vallée du Cailly serait plus étoffée : six circulations supplémentaires viendraient alors s'ajouter aux heures creuses.

Desserte de la section périurbaine de la ligne du nord

origine		Amiens		Amiens	LeTréport	Lille	Amiens	Lille	Amiens	Lille	Amiens	Amiens	Amiens	Lille
Serqueux		6 48	7 12	7 48	8 12	9 18	11 18	13 18	15 18	17 18	18 18	19 18	20 18	21 18
M Buchy		7 00	7 26	8 00	8 26	9 30	11 30	13 30	15 30	17 30	18 30	19 30	20 30	21 30
Morgny		7 10	7 38	8 10	8 38	9 40	11 40	13 40	15 40	17 40	18 40	19 40	20 40	21 40
Rouen		7 26	7 56	8 26	8 56	9 56	11 56	13 56	15 56	17 56	18 56	19 56	20 56	21 56

Rouen	6 16	7 16	8 16	10 16	12 16	14 16	16 16	16 50	17 16	17 36	18 16	19 16	20 16	21 12
Morgny	6 30	7 30	8 30	10 30	12 30	14 30	16 30	17 08	17 30	17 50	18 30	19 30	20 30	22 40
M Buchy	6 40	7 40	8 40	10 40	12 40	14 40	16 40	17 20	17 40	18 00	18 40	19 40	20 40	22 00
Serqueux	6 54	7 54	8 54	10 54	12 54	14 54	16 54	17 36	17 54	18 14	18 54	19 54	20 54	
destination	Lille	Amiens	Amiens	Lille	Amiens	Lille	Amiens	LeTréport	Amiens	Lille	Amiens	Amiens	Amiens	CAF

Dans le cadre de notre proposition, la desserte de cette section serait renforcée, sous le triple effet du cadencement de la liaison Rouen - Amiens, de la création d'une liaison directe de Rouen au Tréport, et de la création, en hyperpointe, d'une navette Rouen - Serqueux.

Aux heures de pointe, l'ensemble ainsi composé s'approcherait d'un cadencement à la demi-heure :

- arrivées à Rouen le matin à 7h26, 7h56, 8h26 et 8h56 ;
- départs de Rouen lors de la pointe du soir à 16h16, 16h50, 17h16, 17h36 et 18h16.

Chaque soir, en fin de service, une desserte routière serait ajoutée de sorte à relever la correspondance du train partant de Paris à 19 h 48, et de permettre aux usagers locaux de pouvoir rester à Rouen jusqu'à 21 heures. Cette façon d'élargir l'amplitude des dessertes, sans pour autant occuper les voies, serait compatible avec l'acheminement nocturne de très nombreux trains de fret sur cet axe.

• **Propositions d'horaires pour le périurbain du Havre**

La conversion en tramway de la ligne périurbaine Le Havre - Montivilliers (LER ou Lézarde express) réduit désormais les dessertes périurbaines du Havre aux seules navettes Le Havre - Bréauté - Fécamp et aux arrêts à Etainhus-Saint-Romain des trains 852400 (Rouen - Le Havre).

Selon nos propositions, la desserte de Fécamp, et donc celle des localités périurbaines, sera renforcée : elle sera, comme les lignes régionales, cadencée à l'heure en pointe et aux deux heures en journée.

Des navettes supplémentaires seront ajoutées en hyperpointe entre Bréauté et Le Havre, de sorte à constituer un cadencement à la demi-heure sur la proche périphérie de l'agglomération havraise.

La desserte de la gare de Bréauté, qui draine une large part du trafic interne à la Pointe de Caux, serait améliorée à la fois par le renforcement des dessertes locales et par le parachèvement du cadencement à l'heure de la relation Paris - Le Havre : il ne subsisterait plus aucune lacune de plus de 60 minutes.

Enfin, la desserte d'Etainhus-St-Romain serait améliorée à la pointe du soir, par le repositionnement des trains 852400 (horaires violets): un départ du Havre toutes les heures de 16 h 32 à 19 h 32.

Desserte périurbaine Le Havre → Bréauté Beuzeville → Fécamp

Le Havre	5 04	6 04	6 32		7 04	7 32	7 38	8 04	8 38	9 04	10 04	10 38	11 04		
Harfleur	|	|	|		|	|	7 44	|	8 44	|	|	10 44	|		
St Laurent	|	|	|		|	|	7 50	|	8 52	|	|	10 50	|		
Etainhus	|	|	6 42		|	7 42	7 56	|	8 56	|	|	10 56	|		
Bréauté A	5 17	6 17	6 47		7 17	7 47	8 02	8 17	9 02	9 17	10 17	11 02	11 17		
Bréauté D				7 03			8 03		9 03			11 03			
Fécamp				7 24			8 24		9 24			11 24			
destination	Paris	Paris	Rouen		Paris	VDR		Paris		Paris	Paris		Paris		

Le Havre	12 04	12 32	12 38	13 04	14 04	14 38	15 04		16 04	16 32	16 38	17 04	17 08	17 32	17 38
Harfleur	|	|	12 44	|	|	14 44	|		|	|	16 44	|	17 14	|	17 44
St Laurent	|	|	12 50	|	|	14 50	|		|	|	16 50	|	17 20	|	17 50
Etainhus	|	12 42	12 56	|	|	14 56	|		|	16 42	16 56	|	17 26	17 42	17 56
Bréauté A	12 17	12 47	13 02	13 17	14 17	15 02	15 17		16 17	16 47	17 02	17 17	17 32	17 47	18 02
Bréauté D			13 03			15 03						17 03			18 03
Fécamp			13 24			15 24					17 24				18 24
destination	Paris	Rouen		Paris	Paris		Paris		Paris	Monten		Paris			VDR

Le Havre	18 04	18 08	18 32	18 38	19 04	19 32	19 38	20 04	21 04	21 38					
Harfleur	|	18 14	|	18 44	|	|	19 44	|	|	21 44					
St Laurent	|	18 20	|	18 50	|	|	19 50	|	|	21 50					
Etainhus	|	18 26	18 42	18 56	|	19 42	19 56	|	|	21 56					
Bréauté A	18 17	18 32	18 47	19 02	19 17	19 47	20 02	20 17	21 17	22 02					
Bréauté D				19 03			20 03			22 03					
Fécamp				19 24			20 24			22 24					
destination	Paris		VDR		Paris	Rouen		Paris	Rouen						

Desserte périurbaine Fécamp → Bréauté Beuzeville → Le Havre

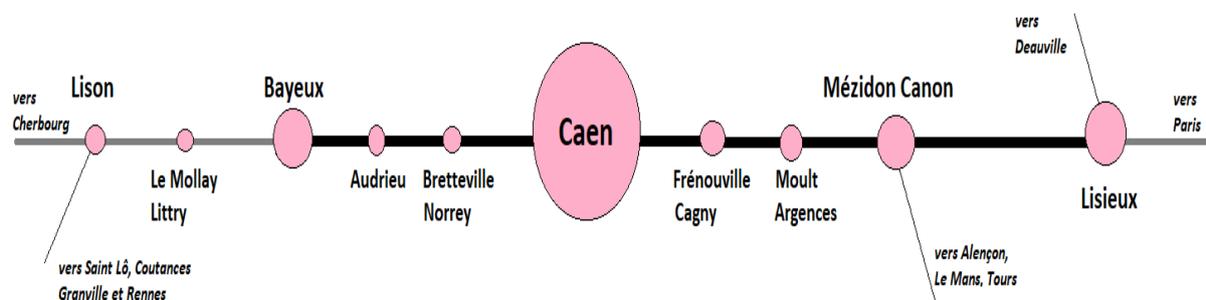
origine															
Fécamp		Rouen	VDR		Paris	Rouen	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris		
Bréauté A		6 34			7 34			8 34		9 34				11 34	
Bréauté D		6 55			7 55			8 55		9 55				11 55	
Bréauté D	6 42	6 56	7 12	7 26	7 42	7 56	8 12	8 42	8 56	9 42	9 56	10 42	11 42	11 56	
Etainhus SR	6 48	7 02	7 18	7 32	|	8 02	8 18	|	9 02	|	10 02	|	|	12 02	
St Laurent	|	7 08	|	7 38	|	8 08	|	|	9 08	|	10 08	|	|	12 08	
Harfleur	|	7 14	|	7 44	|	8 14	|	|	9 14	|	10 14	|	|	12 14	
Le Havre	6 58	7 20	7 28	7 50	7 56	8 20	8 28	8 56	9 20	9 56	10 20	10 56	11 56	12 20	

origine															
Fécamp		Paris	Rouen	Paris		Paris	Paris		Paris	Rouen		Paris	VDR	Paris	
Bréauté A				13 34				15 34					17 34		
Bréauté D				13 55				15 55					17 55		
Bréauté D	12 42	13 12	13 42	13 56		14 42	15 42	15 56	16 42	17 12	17 38	17 42	17 56	18 12	18 42
Etainhus SR	|	13 18	|	14 02		|	|	16 02	|	17 18	|	|	18 02	18 18	|
St Laurent	|	|	|	14 08		|	|	16 08	|	|	W	|	18 08	|	|
Harfleur	|	|	|	14 14		|	|	16 14	|	|	|	|	18 14	|	|
Le Havre	12 56	13 28	13 56	14 20		14 56	15 56	16 20	16 56	17 28	17 52	17 56	18 20	18 28	18 56

origine															
Fécamp		Rouen	Paris		Paris	Paris	Paris		Rouen						
Bréauté A				19 34				21 10							
Bréauté D				19 55				21 32							
Bréauté D	18 56	19 12	19 42	19 56	20 42			21 42	22 42	0 12					
Etainhus SR	19 02	19 18	|	20 02	|			|	|	|					
St Laurent	19 08	|	|	20 08	|			|	|	|					
Harfleur	19 14	|	|	20 1	|			|	|	|					
Le Havre	19 20	19 28	19 56	20 20	20 56			21 56	22 56	0 26					

- **Propositions relatives aux dessertes périurbaines de Caen**

A défaut de toute autre infrastructure ferroviaire disponible, le réseau périurbain de Caen se limite à la section de la radiale Paris - Cherbourg comprise entre Lisieux et Bayeux (éventuellement Lison).



Selon nos propositions, la desserte resterait scindée en deux segments, répartis de part et d'autre de Caen :

- la desserte omnibus de la branche Est, par des dessertes périurbaines Caen - Lisieux ;
- la section Caen - Bayeux, par des trains en provenance ou à destination de Saint Lô, Coutances ou Granville, voire Rennes.

En l'absence d'infrastructures permettant le retournement des trains à Bayeux, il ne sera pas possible, à l'horizon 2027, d'organiser une desserte périurbaine diamétralisée de Lisieux à Bayeux, via Caen. C'est pourquoi, dans l'attente de la réalisation des aménagements nécessaires à la diamétralisation, nous proposons, **pour le SA 2027, des dessertes périurbaines scindées** de part et d'autre de Caen.



Arrivée à Caen du train 852616 en provenance de Coutances :

Rame BGC 82500 ex-Ile-de-France, assurant une desserte périurbaine omnibus de Saint-Lô et Bayeux à Caen.

➔ La section Caen - Lisieux

Cette section serait desservie par les navettes omnibus périurbaines Caen - Lisieux, dont certaines auraient Cherbourg pour origine ou pour destination. La gare de Mézidon serait en outre desservie par les services cadencés des lignes Caen - Rouen et Caen - Alençon - Le Mans - Tours.

Les premiers tableaux ne comportent que les trains omnibus, en mettant en évidence l'évolution des fréquences déployées. Les autres trains seront ensuite mentionnés sur d'autres tableaux.

Dans le sens pair, de nombreux trains seraient ajoutés (couleur bleue) afin d'obtenir un cadencement à l'heure, et des renforts en pointe. En fin de soirée, le dernier départ serait différé de 30 minutes, afin d'élargir l'amplitude et de relever la correspondance du train en provenance de Rennes.

origine	Cherbourg																	
Caen	6 36	7 36	8 36	9 36	10 36	11 36	12 36	13 36	14 36	15 36	16 36	17 16	17 36	18 16	18 36	19 36	20 36	22 06
Frénoville	6 43	7 43	8 43	9 43	10 43	11 43	12 43	13 43	14 43	15 43	16 43	17 23	17 42	18 23	18 43	19 43	20 43	22 13
Moult Arg	6 48	7 48	8 48	9 48	10 48	11 48	12 48	13 48	14 48	15 48	16 48	17 28	17 48	18 28	18 48	19 48	20 48	22 18
Mézidon	6 56	7 56	8 56	9 56	10 56	11 56	12 56	13 56	14 56	15 56	16 56	17 36	17 56	18 36	18 56	19 56	20 56	22 26
Lisieux	7 10	8 10	9 10	10 10	11 10	12 10	13 10	14 10	15 10	16 10	17 10	17 50	18 10	18 50	19 10	20 10	21 10	22 40
destination														Evreux				Deauville

Dans le sens opposé, une offre semblable serait déployée :

origine	Lisieux	Mézidon	Moult Arg	Frénoville	Caen	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg
Lisieux	5 18	6 18	6 48	6 58	7 48	8 48	9 48	10 48	11 48	12 48	13 48	14 48	15 48	16 48	17 48	18 48	19 48	20 48
Mézidon	5 32	6 32	7 02	7 12	8 02	9 02	10 02	11 02	12 02	13 02	14 02	15 02	16 02	17 02	18 02	19 02	20 02	20 02
Moult Arg	5 40	6 40	7 10	7 20	8 10	9 10	10 10	11 10	12 10	13 10	14 10	15 10	16 10	17 10	18 10	19 10	20 10	20 10
Frénoville	5 45	6 45	7 15	7 25	8 15	9 15	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15	20 15	20 15
Caen	5 52	6 52	7 22	7 32	8 22	9 22	10 22	11 22	12 22	13 22	14 22	15 22	16 22	17 22	18 22	19 22	20 22	20 22
destination	Cherbourg	Cherbourg							Cherbourg					Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Deauville

Certains objecteront que cette offre est dissymétrique : 18 passages dans le sens Caen - Lisieux, contre seulement 17 dans le sens opposé. Ce déséquilibre est délibéré : l'activation des sillons a été déterminée par les besoins de déplacements et, pour cela, il était nécessaire, en fin de journée d'étoffer l'offre au départ de Caen, alors que les retours de Lisieux après 20 heures étaient convenablement assurés par les trains en provenance de Rouen. La rame qui arrive à 20 h 10 à Lisieux repart donc à Caen en W après son service.

En considérant maintenant l'ensemble des trains qui seraient appelés à circuler sur cette section, on prend la pleine mesure de la densité et de qualité de la desserte qui serait déployée entre Caen et les deux principales destinations de l'ouest de son aire d'influence : Mézidon et Lisieux.

Sns Caen → Lisieux

origine	Caen	Frénoville	Moult Arg	Mézidon	Lisieux	Cherbourg	Granville	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Rennes	Rennes	Rennes	Rennes	Rennes	Rennes	Rennes	
Caen	5 16	5 46	6 06	6 16	6 36	7 06	7 12	7 16	7 36	7 46	8 06	8 36	9 01	9 36	10 06	10 36	10 46	
Frénoville					6 43				7 43			8 43		9 43		10 43		
Moult Arg					6 48				7 48			8 48		9 48		10 48		
Mézidon		6 00	6 19		6 56	7 20	7 25		7 56	8 00	8 20	8 56	9 00	9 56	10 20	10 56	11 00	
Lisieux	5 39	6 13		6 39	7 10	7 33		7 39	8 10		8 33	9 10		9 25	10 10	10 33	11 10	
destinations	PSL	Rouen	Le Mans	PSL	Lisieux	Rouen	Le Mans	PSL	Lisieux	Tours	Rouen	Lisieux	Le Mans	PSL	Lisieux	Rouen	Lisieux	Tours

origine	Caen	Frénoville	Moult Arg	Mézidon	Lisieux	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Rennes	Cherbourg	Granville	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg
Caen	11 01	11 36	12 06	12 36	12 46	13 01	13 16	13 36	14 06	14 36	14 46	15 01	15 36	16 06	16 36	16 46	17 01
Frénoville		11 43		12 43				13 43		14 43			15 43		16 43		17 01
Moult Arg		11 48		12 48				13 48		14 48			15 48		16 48		17 01
Mézidon		11 56	12 20	12 56	13 00		13 30	13 56		14 20	14 56	15 00		15 56	16 20	16 56	17 00
Lisieux	11 25	12 10	12 33	13 10		13 25	13 43	14 10		14 33	15 10		15 25	16 10	16 33	17 10	17 25
destination	PSL	Lisieux	Rouen	Lisieux	Tours	PSL	Rouen	Lisieux	Rouen	Lisieux	Tours	PSL	Lisieux	Rouen	Lisieux	Tours	PSL

origine	Caen	Frénoville	Moult Arg	Mézidon	Lisieux	Cherbourg	Rennes	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Granville	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	
Caen	17 06	17 12	17 16	17 36	17 46	18 06	18 16	18 36	18 46	19 01	19 06	19 36	20 01	20 06	20 36	20 46	21 01	22 06
Frénoville			17 23	17 43			18 23	18 43				19 43		20 43				22 13
Moult Arg			17 28	17 48			18 28	18 48				19 48		20 48				22 18
Mézidon	17 20	17 26	17 36	17 56	18 00	18 20	18 36	18 56	19 00		19 20	19 56		20 20	20 56	21 00		22 26
Lisieux	17 33		17 50	18 10		18 33	18 50	19 10		19 25	19 33	20 10	20 25	20 33	21 10		21 25	22 40
destination	Rouen	Argentan	Lisieux	Lisieux	Tours	Rouen	Evreux	Lisieux	Le Mans	PSL	Rouen	Lisieux	PSL	Rouen	Lisieux	Alençon	PSL	Deauville

Sens Lisieux → Caen

origine	Lisieux D	Mézidon	Moult Arg	Frénoville	Caen	Lisieux	Lisieux	Alençon	Deauville	Evreux	Argentan	Rouen	Le Mans	Lisieux	Rouen	PSL	Tours	Lisieux	Rouen	Le Mans	Lisieux	PSL	Lisieux
Lisieux D	5 18	6 18			6 48	6 58			7 24		7 48	8 24	8 35		8 48	9 24		9 48	10 35	10 48			
Mézidon	5 32	6 32	6 58		7 12	7 28	7 38	7 58	8 02	8 38		8 58	9 02	9 38	9 58			10 02					
Moult Arg	5 40	6 40			7 10	7 20			8 10					9 10				10 10					
Frénoville	5 45	6 45			7 15	7 25			8 15					9 15				10 15					
Caen	5 52	6 52	7 12	7 32	7 42	7 52	8 12	8 22	8 52	8 59	9 12	9 22	9 52	10 12				10 22					
destination	Cherbourg	Cherbourg							Granville		Coutances	Cherbourg	Cherbourg	Rennes				Cherbourg					

origine	Lisieux D	Mézidon	Moult Arg	Frénoville	Caen	Lisieux	Rouen	PSL	Tours	Lisieux	Rouen	PSL	Tours	Lisieux	Rouen	PSL	Tours	Lisieux	Rouen	PSL	Lisieux	
Lisieux D	11 24				11 48	12 35	12 48	13 24		13 48	14 24	14 35	14 48	15 24		15 48	16 35	16 48	17 24			
Mézidon	11 38	11 58			12 02		13 02	13 38	13 58	14 02	14 38		15 02	15 38	15 58	16 02		17 02	17 38	17 58		
Moult Arg					12 10		13 10			14 10			15 10			16 10		17 10				
Frénoville					12 15		13 15			14 15			15 15			16 15		17 15				
Caen	11 52	12 12			12 22	12 59	13 22	13 52	14 12	14 22	14 52	14 59	15 22	15 52	16 12	16 22	16 59	17 22	17 52	18 12		
destination	Granville				Cherbourg	Cherbourg		Rennes		Coutances	Cherbourg		Granville	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Rennes			

origine	Lisieux D	Mézidon	Moult Arg	Frénoville	Caen	Lisieux	Rouen	PSL	Tours	Lisieux	Rouen	PSL	Tours	Lisieux	Rouen	PSL	Tours	Lisieux	Rouen	PSL	Lisieux	
Lisieux D	17 48	18 18	18 24		18 48	19 24		19 48	20 18	20 24		21 24	22 48	23 48								
Mézidon	18 02		18 38	18 58	19 02	19 38	19 58	20 02		20 38	20 58	21 38										
Moult Arg	18 10				19 10			20 10														
Frénoville	18 15				19 15			20 15														
Caen	18 22	18 42	18 52	19 12	19 22	19 52	20 12	20 22	20 42	20 52	21 12	21 52										
destination	Cherbourg		Granville			Granville								Cherbourg								

⇨ La section Caen - Bayeux - Lison

L'essentiel de la desserte périurbaine serait assurée par les trains reliant Caen à Saint Lô, Coutances, Granville ou Rennes. Chacune des haltes bénéficierait ainsi, à tout moment de la journée, d'une desserte cadencée à l'heure, selon une amplitude s'étalant de 6 à 21 heures. Les gares de Bayeux et de Lison seraient en outre desservies par tous les trains reliant Caen à Cherbourg.

Plusieurs compléments de service omnibus seraient apportés lors des pointes, de sorte à proposer une desserte cadencée à la demi-heure. L'un d'entre eux serait assuré par la rame du train 852300 (Caen 18h16 → Evreux 19h46), qui pourrait assurer une desserte Caen 16h38 - Lison 17h18, avant de revenir à 18h06 à Caen sans voyageurs (en mode « W ») pour assurer son service vers Evreux.

Sens Caen → Lison

origine	Lisieux	6 08	Lisieux	7 08	PSL	Rouen	9 02	Rouen	10 02	Rouen	PSL	11 02	11 08	PSL	Rouen	Lisieux
Caen	5 58	6 08	7 02	7 08	8 02	8 08	9 02	9 08	10 02	10 08	11 02	11 08	12 02	12 08	12 32	
Bretteville N	I	6 18	I	7 18	I	8 18	I	9 18	I	10 18	I	11 18	I	12 18	I	
Audrieu	I	6 23	I	7 23	I	8 23	I	9 23	I	10 23	I	11 23	I	12 23	I	
Bayeux	6 14	6 30	7 18	7 30	8 18	8 30	9 18	9 30	10 18	10 30	11 18	11 30	12 18	12 30	12 48	
Le Molay L	I	6 37	I	7 37	I	8 37	I	9 37	I	10 37	I	11 37	I	12 37	I	
Lison	6 27	6 45	7 31	7 45	8 31	8 45	9 31	9 45	10 31	10 45	11 31	11 45	12 31	12 45	13 01	
destination	Cherbourg	Rennes	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Granville	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Rennes	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Granville	Cherbourg	

origine	PSL	Rouen	PSL	Rouen	PSL	Rouen	PSL	Rouen	Lisieux	PSL	Lisieux	PSL	Lisieux			
Caen	13 02	13 08	14 02	14 08	15 02	15 08	16 02	16 08	16 32	16 38	17 02	17 08	17 32	17 38		
Bretteville N	I	13 18	I	14 18	I	15 18	I	16 18	I	16 48	I	17 18	I	17 48		
Audrieu	I	13 23	I	14 23	I	15 23	I	16 23	I	16 53	I	17 23	I	17 53		
Bayeux	13 18	13 30	14 18	8 30	15 18	15 30	16 18	16 30	16 48	17 00	17 18	17 30	17 48	18 00		
Le Molay L	I	13 37	I	14 37	I	15 37	I	16 37	I	17 08	I	17 37	I	18 07		
Lison	13 31	13 45	14 31	14 45	15 31	15 45	16 31	16 45	17 01	17 18	17 31	17 45	18 01	18 15		
destination	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Rennes	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Granville	Cherbourg	Lison	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Granville	Cherbourg	StLô

origine	PSL	Rouen	Lisieux	18 38	PSL	Rouen	PSL	Rouen	PSL	21 08	PSL	PSL	
Caen	18 02	18 08	18 32	18 38	19 02	19 08	20 02	20 08	21 02	21 08	22 02	23 12	
Bretteville N	I	18 18	I	18 48	I	19 18	I	19 48	I	20 18	I	21 12	
Audrieu	I	18 23	I	18 53	I	19 23	I	19 53	I	20 23	I	21 17	
Bayeux	18 18	18 30	18 48	19 00	19 18	19 30	20 18	20 30	21 18	21 30	22 18	23 38	
Le Molay L	I	18 37	I	19 07	I	19 37	I	20 07	I	21 37	I	22 37	
Lison	18 31	18 45	19 01	19 15	19 31	19 45	20 31	20 45	21 31	21 45	22 31	23 42	
destination	Cherbourg	Rennes	Cherbourg	StLô	Cherbourg	Granville	Cherbourg	Granville	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Cherbourg	

Sens Lison → Caen

origine	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Granville	Cherbourg	StLô	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Rennes	Cherbourg
Lison	5 28	6 13	6 28	6 43	6 58	7 13	7 28	7 43	7 58	8 13	8 28	9 13	9 28
Le Molay L	I	6 20	I	6 50	I	7 20	I	7 50	I	8 20	I	9 20	I
Bayeux	5 42	6 30	6 42	6 58	7 12	7 28	7 42	7 58	8 12	8 28	8 42	9 28	9 42
Audrieu	I	6 38	I	7 05	I	7 35	I	8 05	I	8 35	I	9 35	I
Bretteville N	I	6 42	I	7 10	I	7 40	I	8 10	I	8 40	I	9 40	I
Caen	5 58	6 52	6 58	7 22	7 28	7 52	7 58	8 22	8 28	8 52	8 58	9 52	9 58
destination	PSL	Lisieux	PSL	Rouen	PSL	Rouen	PSL	Lisieux	Rouen	PSL	Lisieux	Rouen	PSL

origine	Coutances	Cherbourg	Granville	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Cherbourg	Rennes	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Granville	Cherbourg
Lison	10 13	10 28	11 13	11 28	12 13	12 28	12 58	13 13	13 28	14 13	14 28	15 13	15 28
Le Molay L	10 20	I	11 20	I	12 20	I	13 20	I	14 20	I	15 20	I	
Bayeux	10 28	10 42	11 28	11 42	12 28	12 42	13 12	13 28	13 42	14 28	14 42	15 28	15 42
Audrieu	10 35	I	11 35	I	12 35	I	13 35	I	14 35	I	15 35	I	
Bretteville N	10 40	I	11 40	I	12 40	I	13 40	I	14 40	I	15 40	I	
Caen	10 52	10 58	11 52	11 58	12 52	12 58	13 28	13 52	13 58	14 52	14 58	15 52	15 58
destination	PSL	Rouen	PSL	Rouen	PSL	Rouen	PSL	Lisieux	Rouen	PSL	Lisieux	Rouen	PSL

origine	Coutances	Cherbourg	Cherbourg	Rennes	Cherbourg	Lison	Coutances	Cherbourg	Cherbourg	Granville	Cherbourg	Coutances	Cherbourg	Rennes	Cherbourg
Lison	16 13	16 28	16 58	17 13	17 28	17 34	18 13	18 28	18 58	19 13	19 28	20 13	20 28	21 13	21 28
Le Molay L	16 20	I	I	17 20	I	I	18 20	I	I	19 20	I	20 20	I	21 20	I
Bayeux	16 28	16 42	17 12	17 28	17 42	W	18 28	18 42	19 12	19 28	19 42	20 28	20 42	21 28	21 42
Audrieu	16 25	I	I	17 35	I	I	18 35	I	I	19 35	I	20 35	I	21 35	I
Bretteville N	16 40	I	I	17 40	I	I	18 40	I	I	19 40	I	20 40	I	21 40	I
Caen	16 52	16 58	17 28	17 52	17 58	18 04	18 52	18 58	19 28	19 52	19 58	20 52	20 58	21 52	21 58
destination	PSL	Lisieux	Rouen	PSL	Rouen	Evreux	Rouen	PSL	Lisieux	Rouen	PSL	Lisieux	Rouen	PSL	Lisieux

(a) : continue vers Rouen le vendredi et le dimanche soir

Ce schéma de desserte serait certes très différent de celui évoqué dans les projets de plus long terme, et qui consisteraient à établir une desserte périurbaine cadencée et diamétralisée de Lisieux à Bayeux. En effet, la mise en œuvre d'une telle formule nécessiterait la disponibilité de rames supplémentaires et des aménagements d'infrastructures, dont celui d'un terminus intermédiaire en gare de Bayeux, dont nous ne disposons pas aujourd'hui, et dont nous ne disposerons pas non plus à l'horizon 2027. D'où la pérennisation à court et moyen terme de la desserte périurbaine par les trains en provenance ou à destination de Saint-Lô, Coutances, Granville ou Rennes.

2.16 L'effet réseau : la dynamique impulsée par nos propositions

L'un des atouts majeurs des horaires que nous proposons procède de leur cohérence permettant, sous l'effet du cadencement généralisé, de systématiser l'effectivité des correspondances en chacun des nœuds ferroviaires du réseau régional. C'est ce que l'on appelle **l'effet réseau**.

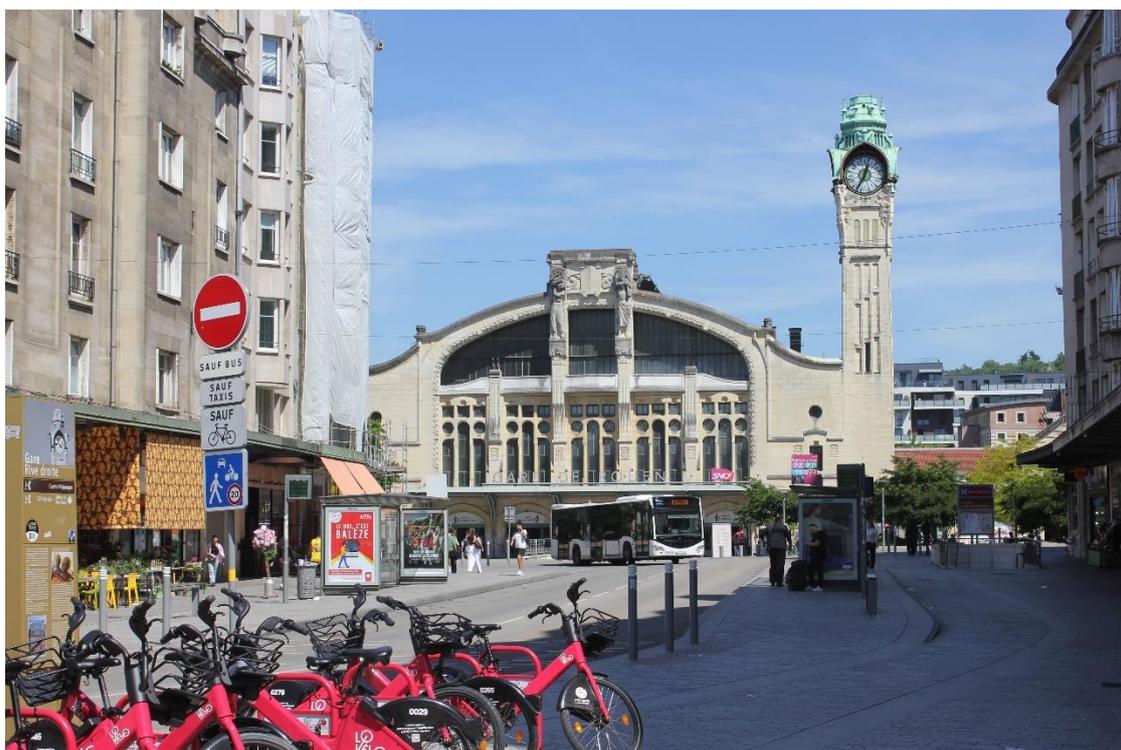
Cette notion fondamentale a maintes fois été évoquée au fil des différentes parties de ce dossier, mais il nous a semblé utile d'en illustrer une nouvelle fois l'intérêt au travers de quelques exemples particulièrement significatifs.

- **Les grands rendez-vous ferroviaires.**

L'un des principes fondateurs de nos propositions consiste à organiser, autour des gares des grandes agglomérations normandes (Rouen, Caen, et Le Havre), des « rendez-vous ferroviaires » s'inspirant du modèle fonctionnant depuis plusieurs décennies avec succès en Suisse, en Allemagne aux Pays-Bas.

L'exemple de l'étoile rouennaise

La gare de Rouen-Rive-Droite est un pôle multimodal de première importance, tant en ce qui concerne les mobilités urbaines (parvis piétons, vélo, métro, TEOR T4, lignes FAST F2 et F7, bus 11 et 22, P&R) que pour le transport ferroviaire, de par la convergence de 5 lignes et les multiples correspondances qui en découlent, notamment par la rencontre de plusieurs trains à certaines heures de la journée.



La consolidation du rendez-vous ferroviaire de Rouen devrait permettre, tout au long de la journée, d'effectuer des correspondances de chacune des lignes vers chacune des autres. D'où un effet de pivot, ou de hub, dont les séquences d'arrivée et de départ seraient les suivantes :

Arrivées en gare de Rouen	Départs de la gare de Rouen
minute 40 : YVETOT omnibus	minute 42 : ELBEUF omnibus
minute 46 : CAEN ou au-delà (Saint Lô, Coutances, Granville, Rennes)	minute 42 : DIEPPE omnibus (aux heures de pointe)
minute 48 : DIEPPE (Auffay, Clères, Montville)	minute 58 : PARIS direct
minute 52 : PARIS (Vernon, Gaillon, Val-de-Reuil, Pont-de-l'Arche, Oissel)	minute 06 : LE HAVRE (Yvetot, Bréauté-Beuzeville)
minute 54 : LE HAVRE (Bréauté-Beuzeville, Yvetot)	minute 06 : PARIS (Oissel, Pont-de-l'Arche, Val-de-Reuil, Gaillon, Vernon)
minute 56 : AMIENS ou LILLE	minute 12 : DIEPPE (Montville, Clères, Auffay)
minute 02 : PARIS direct	minute 12 : CAEN ou au-delà (Saint Lô, Coutances, Granville, Rennes)
minute 16 : ELBEUF omnibus	minute 16 : AMIENS ou LILLE
minute 20 : DIEPPE omnibus (aux heures de pointe)	minute 18 : YVETOT omnibus

⇒ Correspondances avec la ligne du Havre

Arrivées à Rouen en provenance du Havre (à la minute 54)	Départs de Rouen à destination du Havre (à la minute 06)
Correspondances offertes : minute 06 : PARIS (Oissel, Pont-de-l'Arche, Val-de-Reuil, Gaillon, Vernon) minute 12 : DIEPPE minute 12 : CAEN (Coutances, Granville ou Rennes) minute 16 : AMIENS ou LILLE	Correspondance reçues : minute 46 : CAEN (Coutances, Granville ou Rennes) minute 48 : DIEPPE minute 52 : PARIS (Vernon, Gaillon, Val-de-Reuil, Pont-de-l'Arche, Oissel) minute 56 : AMIENS ou LILLE

D'ouest en est :

Le Havre	5 04	6 04	6 32		7 04	7 32	8 04	9 04	10 04	11 04	12 04	12 32
Bréauté-B.	5 18	6 18	6 48		7 18	7 48	8 18	9 18	10 18	11 18	12 18	12 48
Yvetot	5 32	6 32	7 02		7 32	8 02	8 32	9 32	10 32	11 32	12 32	13 02
Rouen	5 54	6 54	7 28		7 54	8 28	8 54	9 54	10 54	11 54	12 54	13 28
RV	6 h	7 h			8 h		9 h	10 h	11 h	12 h	13 h	
Rouen		7 12	7 42		8 12		9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	
Dieppe		7 58	8 44		8 58		9 58	10 58	11 58	12 58	13 58	
Rouen	6 16	7 16			8 16		9 16	10 16	11 16	12 16		
Serqueux	6 54	7 54			8 54		9 54	10 54	11 54	12 54		
Amiens	7 44	8 44			9 44		10 44	11 44	12 44			
Lille	9 07						10 07					
Rouen	6 06	7 06	7 36		8 06	8 32	9 06	10 06	11 06	12 06	13 06	
Val-de-Reuil	6 26	7 26	7 56		8 26	8 54	9 26	10 26	11 26	12 26	13 26	
Vernon	6 47	7 47	8 17		8 47	9 17	9 47	10 47	11 47	12 47	13 47	
Paris	7 33	8 33	9 03		9 33	10 33	11 33	12 33	13 33	14 33		
Rouen	6 12	7 12			8 12		9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	
Caen A	7 52	8 52			9 52		10 52	11 52	12 52	13 52	14 52	
Saint-Lô	8 58	9 58			10 58		11 58	12 58	13 58	14 58	15 58	
Coutances	9 20	10 20			11 20		12 20	13 20	14 20	15 20	16 20	
Granville	9 46				11 46		13 46		15 46			
Rennes					13 32							

Le Havre	13 04	14 04		15 04	15 34	16 04	16 32	17 04	17 32	18 04	18 32	19 04	19 32	20 04	21 04
Bréauté-B.	13 18	14 18		15 18	TGV	16 18	16 48	17 18	17 48	18 18	18 48	19 18	19 48	20 18	21 18
Yvetot	13 32	14 32		15 32	I	16 32	17 02	17 32	18 02	18 32	19 02	19 32	20 02	20 32	21 32
Rouen	13 54	14 54		15 54	16 24	16 54	17 28	17 54	18 28	18 54	19 28	19 54	20 28	20 54	21 54
RV	14 h	15 h		16 h		17 h		18 h		19 h		20 h		21 h	22 h
Rouen	14 12	15 12		16 12	16 42	17 12	17 42	18 12	18 42	19 12		20 12		21 12	22 12
Dieppe	14 58	15 58		16 58	17 44	17 58	18 44	18 58	19 44	19 58		20 58		21 58	22 58
Rouen	14 16			16 16	16 50	17 16	17 36	18 16		19 16		20 16			
Serqueux	14 54			16 54	17 36	17 54	18 20	18 54		19 54		20 54			
Amiens	15 44			17 44		18 44		19 44		20 44		21 44			
Lille	17 07						21 07								
Rouen	14 06	15 06		16 06	16 32	17 06	17 32	18 06	18 32	19 06	19 32	20 06		21 06	22 06
Val-de-Reuil	14 26	15 26		16 26	16 54	17 26	17 56	18 26	18 54	19 26	19 54	20 26		21 26	22 26
Vernon	14 47	15 47		16 47		17 47	18 17	18 47		19 47		20 47		21 47	22 47
Paris	15 33	16 33		17 33		18 33		19 33		20 33		21 33		22 33	23 33
Rouen	14 12			16 12		17 12		18 12		19 12		20 12			
Caen A	15 52			17 52		18 52		19 52		20 52		21 52			
Saint-Lô	16 58			18 58		19 58		20 58							
Coutances	17 20			19 20		20 20		21 20							
Granville	17 46			19 46		21 06		21 46							
Rennes				21 32											

Et, dans l'autre sens :

Rennes										6 12		6 26			
Granville										6 38		8 12			
Coutances										7 00		8 38			
Saint-Lô										7 00		9 00			
Caen D								5 46	7 06	8 06		10 06			
Rouen								7 30	8 46	9 46		11 46			
Rouen					5 48	5 57	6 48	7 48	8 48	9 48	10 48	11 48		11 48	
Rouen					7 02	7 22	8 02	9 02	10 02	11 02	12 02	13 02			
Vernon						6 42	7 12	8 12	9 12	10 12	11 12	12 12			
Val-de-Reuil			6 04			7 02	7 32	8 32	9 32	10 32	11 32	12 32			
Rouen			6 26			7 22	7 52	8 52	9 52	10 52	11 52	12 52			
Lille										6 53					
Amiens						5 58				8 28		10 28			
Serqueux						6 48	7 12	8 12	9 18		11 18				
Rouen						7 26	7 56	8 56	9 56		11 56				
Dieppe	5 02				6 02	6 16	7 02	8 02	9 02	10 02	11 02	12 02			
Rouen	5 48				6 48	7 20	7 48	8 48	9 48	10 48	11 48	12 48			
RV	6 h				7 h		8 h	9 h	10 h	11 h	12 h	13 h			
Rouen	6 02	6 32			7 06	7 32	8 06	9 06	10 06	11 06	12 06	13 06			
Yvetot	6 27	6 57			7 28	7 57	8 38	9 38	10 38	11 38	12 38	13 38			
Bréauté-B.	6 42	7 12			7 42	8 12	8 42	9 42	10 42	11 42	12 42	13 42			
Le Havre	6 58	7 28			7 56	8 28	8 56	9 56	10 56	11 56	12 56	13 56			

Rennes			10 26							14 26					
Granville		10 12	12 12					14 12		16 12		18 12			
Coutances		10 36	11 38	12 38				14 38		16 38	17 38	18 38			
Saint-Lô		11 00	12 00	13 00				15 00		16 00	17 00	18 00	19 00		
Caen D		12 06	13 16	14 06				16 06		17 06	18 06	19 06	20 06		
Rouen		13 46	14 56	15 46				17 46		18 46	19 46	20 46	21 46		
Paris		12 48	13 48	14 48		15 48		17 48	18 48	19 48	20 48	21 48	22 48	23 48	
Rouen		14 02	15 02	16 02		17 02		18 02		19 02	20 02	21 02	22 02	23 02	
Vernon		13 12	14 12	15 12		16 12		17 12	17 42	18 12	19 12	20 12	21 12	22 42	
Val-de-Reuil		13 32	14 32	15 32		16 32	17 04	17 32	18 02	18 32	19 32	20 32	21 32	22 32	23 02
Rouen		13 52	14 52	15 52		16 52	17 26	17 52	18 22	18 52	19 52	20 52	21 52		
Lille		10 53						16 53				18 53			
Amiens		12 28		14 28				17 28		18 28	19 28	20 28			
Serqueux		13 18		15 18				17 18		18 18	19 18	20 18	21 18		
Rouen		13 56		15 56				17 56		18 56	19 56	20 56	21 56		
Dieppe	12 16	13 02	14 02	15 02		16 02		17 02	17 16	18 02	19 02	20 02	21 02		
Rouen	13 20	13 48	14 48	15 48		16 48		17 48	18 20	18 48	19 48	20 48	21 48		
RV	14 h	15 h	16 h		17 h		18 h		19 h	20 h	21 h	22 h			
Rouen	13 36	14 06	15 06	16 06	16 32	17 06	17 32	18 06	18 32	19 06	20 06	21 06	22 06	23 32	
Yvetot	I	14 28	15 28	16 28	16 57	17 28	17 57	18 28	18 57	19 28	20 28	21 28	22 28	23 57	
Bréauté-B.	TGV	14 42	15 42	16 42	17 12	17 42	18 12	18 42	19 12	19 42	20 42	21 42	22 42	0 12	
Le Havre	14 26	14 56	15 56	16 56	17 28	17 56	18 28	18 56	19 28	19 56	20 56	21 56	22 56	0 28	

⇒ Et globalement...

Les fonctionnalités ainsi mises en évidence présenteraient un intérêt majeur pour l'usage touristique du train, en reliant entre eux des sites intensément fréquentés : Vernon-Giverny, Rouen, Deauville, Caen, Bayeux et les plages du Débarquement, le Nord-Cotentin, Granville et le Mont-Saint-Michel. Elles pourraient exercer un effet puissant sur la fréquentation, et abonder ainsi très significativement les recettes commerciales.

Etoile de Caen

Une autre fonctionnalité de hub se développerait de manière analogue autour de la gare de Caen, avec une particularité toutefois : l'une des branches de l'étoile serait assurée par un service routier (la ligne NOMAD 122 : Caen - Honfleur - Le Havre, voir page 80) dont la desserte renforcée en ferait l'équivalent d'une desserte ferroviaire structurante.

En gare de Caen, les trains Paris - Cherbourg dépasseraient les trains Rouen - Saint Lô - Granville, et inversement au retour, de sorte à permettre des correspondances croisées entre les deux lignes. Les cars du Havre arriveraient 10 minutes avant le rendez-vous, et repartiraient 10 minutes après, de sorte à assurer les correspondances, tant vers Cherbourg que vers le Sud-Manche.

Paris	6 09	6 57	8 09	8 57	10 09	10 57	12 09	12 57	14 09	14 57	16 09	16 39	17 09	18 09	18 39	19 09	20 09	21 09
Evreux	7 02	7 52	l	9 52	l	11 52	l	13 52	l	15 52	l	17 34	l	l	19 34	l	l	22 04
Caen	8 00	8 59	9 59	10 59	11 59	12 59	13 59	14 49	15 59	16 59	17 59	18 42	18 59	19 59	20 42	20 59	21 59	23 12
Rouen	6 12	7 12	8 12	9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	14 12	15 12	16 12	17 12	18 12	19 12	20 12	21 12	22 12	23 12
Caen	7 52	8 52	9 52	10 52	11 52	12 52	13 52	14 52	15 52	16 52	17 52	18 52	19 52	20 52	21 52	22 52	23 52	24 52
Le Havre	6 10	7 10	8 10	9 10	10 10	11 10	12 10	13 10	14 10	15 10	16 10	17 10	18 10	19 10	20 10	21 10	22 10	23 10
Honfleur	6 50	7 50	8 50	9 50	10 50	11 50	12 50	13 50	14 50	15 50	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50	21 50	22 50	23 50
Caen	7 50	8 50	9 50	10 50	11 50	12 50	13 50	14 50	15 50	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50	21 50	22 50	23 50	24 50
RV	8 h	9 h	10 h	11 h	12 h	13 h	14 h	15 h	16 h	17 h	18 h	19 h	20 h	21 h	22 h	23 h	24 h	25 h
Caen	8 08	9 08	10 08	11 08	12 08	13 08	14 08	15 08	16 08	17 08	18 08	19 08	20 08	21 08	22 08	23 08	24 08	25 08
Saint-Lô	8 58	9 58	10 58	11 58	12 58	13 58	14 58	15 58	16 58	17 58	18 58	19 58	20 58	21 58	22 58	23 58	24 58	25 58
Coutances	9 20	10 20	11 20	12 20	13 20	14 20	15 20	16 20	17 20	18 20	19 20	20 20	21 20	22 20	23 20	24 20	25 20	26 20
Granville	9 46	10 46	11 46	12 46	13 46	14 46	15 46	16 46	17 46	18 46	19 46	20 46	21 46	22 46	23 46	24 46	25 46	26 46
Pontorson Mont-Saint-Michel	11 10	12 10	13 10	14 10	15 10	16 10	17 10	18 10	19 10	20 10	21 10	22 10	23 10	24 10	25 10	26 10	27 10	28 10
Rennes			13 32	14 32	15 32	16 32	17 32	18 32	19 32	20 32	21 32	22 32	23 32	24 32	25 32	26 32	27 32	28 32
Caen	8 02	9 02	10 02	11 02	12 02	13 02	14 02	15 02	16 02	17 02	18 02	19 02	20 02	21 02	22 02	23 02	24 02	25 02
Bayeux	8 18	9 18	10 18	11 18	12 18	13 18	14 18	15 18	16 18	17 18	18 18	19 18	20 18	21 18	22 18	23 18	24 18	25 18
Carentan	8 42	9 42	10 42	11 42	12 42	13 42	14 42	15 42	16 42	17 42	18 42	19 42	20 42	21 42	22 42	23 42	24 42	25 42
Valognes	8 56	9 56	10 56	11 56	12 56	13 56	14 56	15 56	16 56	17 56	18 56	19 56	20 56	21 56	22 56	23 56	24 56	25 56
Cherbourg	9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	14 12	15 12	16 12	17 12	18 12	19 12	20 12	21 12	22 12	23 12	24 12	25 12	26 12

Cherbourg	4 48	5 48	6 48	7 48	8 48	9 48	10 48	11 48	12 48	13 48	14 48	15 48	16 48	17 48	18 48	19 48	20 48	21 48
Valognes	5 04	6 04	7 04	8 04	9 04	10 04	11 04	12 04	13 04	14 04	15 04	16 04	17 04	18 04	19 04	20 04	21 04	22 04
Carentan	5 18	6 18	7 18	8 18	9 18	10 18	11 18	12 18	13 18	14 18	15 18	16 18	17 18	18 18	19 18	20 18	21 18	22 18
Bayeux	5 42	6 42	7 42	8 42	9 42	10 42	11 42	12 42	13 42	14 42	15 42	16 42	17 42	18 42	19 42	20 42	21 42	22 42
Caen	5 58	6 58	7 58	8 58	9 58	10 58	11 58	12 58	13 58	14 58	15 58	16 58	17 58	18 58	19 58	20 58	21 58	22 58
Rennes				6 26	7 26	8 26	9 26	10 26	11 26	12 26	13 26	14 26	15 26	16 26	17 26	18 26	19 26	20 26
Pontorson Mont-Saint-Michel				7 16	8 16	9 16	10 16	11 16	12 16	13 16	14 16	15 16	16 16	17 16	18 16	19 16	20 16	21 16
Granville			6 12	7 12	8 12	9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	14 12	15 12	16 12	17 12	18 12	19 12	20 12	21 12
Coutances		5 38	6 38	7 38	8 38	9 38	10 38	11 38	12 38	13 38	14 38	15 38	16 38	17 38	18 38	19 38	20 38	21 38
Saint-Lô		6 00	7 00	8 00	9 00	10 00	11 00	12 00	13 00	14 00	15 00	16 00	17 00	18 00	19 00	20 00	21 00	22 00
Caen		6 52	7 52	8 52	9 52	10 52	11 52	12 52	13 52	14 52	15 52	16 52	17 52	18 52	19 52	20 52	21 52	22 52
RV	6 h	7 h	8 h	9 h	10 h	11 h	12 h	13 h	14 h	15 h	16 h	17 h	18 h	19 h	20 h	21 h	22 h	23 h
Caen	6 10	7 10	8 10	9 10	10 10	11 10	12 10	13 10	14 10	15 10	16 10	17 10	18 10	19 10	20 10	21 10	22 10	23 10
Honfleur	7 10	8 10	9 10	10 10	11 10	12 10	13 10	14 10	15 10	16 10	17 10	18 10	19 10	20 10	21 10	22 10	23 10	24 10
Le Havre	7 50	8 50	9 50	10 50	11 50	12 50	13 50	14 50	15 50	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50	21 50	22 50	23 50	24 50
Caen		7 06	8 06	9 06	10 06	11 06	12 06	13 06	14 06	15 06	16 06	17 06	18 06	19 06	20 06	21 06	22 06	23 06
Rouen		8 46	9 46	10 46	11 46	12 46	13 46	14 46	15 46	16 46	17 46	18 46	19 46	20 46	21 46	22 46	23 46	24 46
Caen	6 01	6 16	7 01	7 16	8 01	9 01	10 01	11 01	12 01	13 01	14 01	15 01	16 01	17 01	18 01	19 01	20 01	21 01
Evreux	l	7 24	l	8 24	l	10 08	l	12 08	l	14 08	l	16 08	l	18 08	l	20 08	21 08	22 08
Paris	7 52	8 22	8 52	9 22	9 52	11 03	11 52	13 03	13 52	15 03	15 52	17 03	17 52	19 03	19 52	21 03	22 03	23 03

Globalement, en gare de Caen, les correspondances seraient assurées, de sept à onze fois par jour selon les destinations, et toujours au moins aux rendez-vous des heures paires de 8 à 20 heures. Il serait par exemple ainsi possible de relier cinq fois par jour les deux sites touristiques majeurs que sont Honfleur et le Mont-Saint-Michel.

D'autres correspondances seraient en outre assurées avec les trains desservant l'axe Caen - Tours, mais parfois avec des temps d'attente plus longs, notamment pour les voyages vers Cherbourg. Quelques correspondances ajustées fonctionneraient néanmoins à certaines heures.

Cherbourg	4 48	5 48	6 18	6 48	7 18	8 48	9 18	10 48	11 18	12 48	13 18	14 48	15 18	16 48	17 18	18 48	19 18	20 48
Caen	5 58	6 58	7 28	7 58	8 28	9 58	10 28	11 58	12 28	13 58	14 28	15 58	16 28	17 58	18 28	19 58	20 28	21 58
Caen	6 06	7 12	7 46	8 46	9 46	10 46	11 46	12 46	13 46	14 46	15 46	16 46	17 46	18 46	19 46	20 46	21 46	22 46
Alençon	7 16	8 24	8 58	9 58	10 58	11 58	12 58	13 58	14 58	15 58	16 58	17 58	18 58	19 58	20 58	21 58	22 58	23 58
Le Mans	8 10	9 16	9 38	10 32	11 32	12 32	13 32	14 32	15 32	16 32	17 32	18 32	19 32	20 32	21 32	22 32	23 32	24 32
Tours			10 45	11 45	12 45	13 45	14 45	15 45	16 45	17 45	18 45	19 45	20 45	21 45	22 45	23 45	24 45	25 45

Tours			7 16	8 16	9 16	10 16	11 16	12 16	13 16	14 16	15 16	16 16	17 16	18 16	19 16	20 16	21 16	22 16
Le Mans		6 18	7 28	8 28	9 28	10 28	11 28	12 28	13 28	14 28	15 28	16 28	17 28	18 03	19 03	20 03	21 03	22 03
Alençon		6 00	7 00	8 00	9 00	10 00	11 00	12 00	13 00	14 00	15 00	16 00	17 00	18 00	19 00	20 00	21 00	22 00
Caen		7 12	8 12	9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	14 12	15 12	16 12	17 12	18 12	19 12	20 12	21 12	22 12	23 12
Caen		8 02	9 02	10 02	11 02	12 02	13 02	14 02	15 02	16 02	17 02	18 02	19 02	20 02	21 02	22 02	23 02	24 02
Cherbourg		9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	14 12	15 12	16 12	17 12	18 12	19 12	20 12	21 12	22 12	23 12	24 12	25 12

- **L'optimisation des correspondances autour des nœuds de second rang.**

En marge des grandes agglomérations, le réseau ferroviaire régional comporte de nombreux autres points de rencontre entre deux lignes de chemin de fer :

- les uns au niveau de villes moyennes : Argentan, Lisieux, Granville...
- les autres au cœur d'espaces inscrits dans la ruralité : Lison, Folligny, Surdon, Bréauté-Beuzeville.

Les pages qui suivent ont pour objet de montrer, ou bien de rappeler que, de par leur cohérence, les grilles horaires que nous proposons, permettraient de démultiplier les occurrences de rencontres entre les trains dans chacune de ces gares, et d'accroître ainsi considérablement les opportunités de se déplacer par le train à l'intérieur de notre région, ou bien en direction des régions voisines. Sans prétendre à la moindre exhaustivité, en voici quelques illustrations.

Autour du nœud ferroviaire de Mézidon

Cette gare est située au point de rencontre des lignes Rouen - Caen et Caen - Tours. Les horaires que nous proposons induiraient de nombreuses possibilités de voyager entre l'agglomération rouennaise et le département de l'Orne (Argentan, Alençon) et les régions voisines.

Rouen			6 12	7 12						13 12			16 12	17 12		19 12		
Mézidon A			7 37	8 37						14 37			17 37	18 37		20 37		
Mézidon D			8 01	9 01						15 01			18 01	19 01		21 01		
Argentan			8 28	9 28						15 28			18 28	19 28		21 28		
Alençon			8 58	9 58						15 58			18 58	19 58		21 58		
Le Mans			9 38	10 32						16 32			19 32	20 38				
Tours			10 46							17 46			20 46					

Tours				7 16		9 16		11 16				15 16	16 26					
Le Mans			6 18	8 28		10 28		12 18		14 28		16 18	17 28	18 03				
Alençon	6 00	7 00	9 00	11 00		13 00		15 00		17 00	18 00	19 00						
Argentan	6 30	7 30	9 30	11 30		13 30		15 30		17 30	18 30	19 30						
Mézidon A	6 57	7 57	9 57	11 57		13 57		15 57		17 57	18 57	19 57						
Mézidon D	7 20	8 20	10 20	12 20		14 20		16 20		18 20	19 20	20 20						
Rouen	8 46	9 46	11 46	13 46		15 46		17 46		19 46	20 46	21 46						

Dans le sens Rouen - Le Mans, il sera possible, dans une étape ultérieure, d'offrir trois correspondances supplémentaires (à 11h01, 13h01 et 17h01) lorsque la liaison Rouen – Caen sera intégralement cadencée à l'heure

Autour du nœud ferroviaire de Bréauté-Beuzeville

Enjeu de la desserte cadencée Fécamp - Rouen - Paris

Deux des trois branches du triangle seraient desservies par des liaisons directes : Le Havre - Fécamp, et Le Havre - Rouen - Paris. Le cadencement proposé permettrait d'assurer la troisième fonctionnalité consistant à connecter Fécamp à Rouen et à Paris, selon des correspondances en 20 minutes, à raison d'une opportunité toutes les deux heures en journée, et toutes les heures lors des pointes.

Paris			5 48	6 48		8 48		10 48		12 48		14 48	15 48	16 48	17 48		19 48	
Rouen	6 02	7 06	8 06		10 06		12 06		14 06		16 06	17 06	18 06	19 06			21 06	
Bréauté A	6 42	7 42	8 42		10 42		12 42		14 42		16 42	17 42	18 42	19 42			21 42	
Bréauté D	7 03	8 03	9 03		11 03		13 03		15 03		17 03	18 03	19 03	20 03			22 03	
Fécamp	7 24	8 24	9 24		11 24		13 24		15 24		17 24	18 24	19 24	20 24			22 24	

Fécamp	6 34	7 34	8 34	9 34		11 34		13 34		15 34		17 34	18 34	19 34				
Bréauté A	6 55	7 55	8 55	9 55		11 55		13 55		15 55		17 55	18 55	19 55				
Bréauté D	7 18	8 18	9 18	10 18		12 18		14 18		16 18		18 18	19 18	20 18				
Rouen	7 54	8 54	9 54	10 54		12 54		14 54		16 54		18 54	19 54	20 54				
Paris	9 12	10 12	11 12	12 12		14 12		16 12		18 12		20 12	21 12	22 12				

D'autres jeux de correspondances fonctionneraient autour des nœuds de Surdon, Folligny et Abancourt, que nous avons déjà décrits dans le cadre des chapitres précédents.

L'existence de nœuds ferroviaires polyfonctionnels

Autour de certains nœuds ferroviaires, plusieurs possibilités de correspondances seraient possibles, les unes dans le sens naturel (en fourche), les autres selon une approche inverse (par croisement). Cela concernerait notamment la gare de Lisieux, dont nous avons présenté au chapitre 2.7 (page 65) les diverses fonctionnalités de correspondances, à partir de Deauville, vers Caen, Rouen et Paris. Mais cela concerne également d'autres gares, comme Lison et Serquigny.

Le nœud ferroviaire de Lison

Cette gare, dans laquelle la ligne du Sud-Manche se débranche de l'axe Paris - Cherbourg, permettrait, dans le cadre des horaires que nous proposons, d'effectuer des correspondances orientées vers Paris depuis Coutances ou Saint-Lô, et des voyages entre le Nord-Cotentin et le Sud-Manche, ou la Bretagne.

Notons d'ailleurs que, dans le premier cas, pour les relations entre Coutances ou Saint-Lô et Paris, la correspondance est possible à Caen, mais serait plus confortable à Lison, les deux trains impliqués étant successivement reçus sur la même voie, et donc sur le même quai.

Fonctionnalité Coutances → Saint-Lô → Paris

Coutances	5 38	6 38	7 38	8 38	9 38	10 38	11 38	12 38	13 38	14 38	15 38	16 38	17 38	18 38	19 38	
Saint-Lô	6 00	7 00	8 00	9 00	10 00	11 00	12 00	13 00	14 00	15 00	16 00	17 00	18 00	19 00	20 00	
Lison A	6 12	7 12	8 12	9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	14 12	15 12	16 12	17 12	18 12	19 12	20 12	
Lison D	6 28	7 28	8 28	9 28	10 28	11 28	12 28	13 28	14 28	15 28	16 28	17 28	18 28	19 28	20 28	
Paris	8 52	9 52	11 03	11 52	13 03	13 52	15 03	16 03	17 03	17 52	19 03	19 52	21 03	21 52	23 03	

Fonctionnalité Paris → Saint-Lô → Coutances

Paris	6 09	6 57	8 09	8 57	10 09	10 57	12 09	12 57	14 09	14 57	16 09	17 09	18 09	19 09	20 09	21 09
Lison A	8 32	9 32	10 32	11 32	12 32	13 32	14 32	15 32	16 32	17 32	18 32	19 32	20 32	21 32	22 32	23 46
Lison D	8 46	9 46	10 46	11 46	12 46	13 46	14 46	15 46	16 46	17 46	18 46	19 46	20 46	21 46	22 42	23 56
Saint-Lô	8 58	9 58	10 58	11 58	12 58	13 58	14 58	15 58	16 58	17 58	18 58	19 58	20 58	21 58	22 58	0 18
Coutances	9 20	10 20	11 20	12 20	13 20	14 20	15 20	16 20	17 20	18 20	19 20	20 20	21 20	22 20	23 20	0 50

L'horaire indiqué en rouge est assuré par un autocar.

La seconde fonctionnalité consisterait en la possibilité de relier le nord Cotentin (Cherbourg, Valognes, Carentan) au centre et au sud du département de la Manche (Saint-Lô, Coutances, Granville, Avranches, Pontorson - Mont-Saint-Michel), voire même la Bretagne (Dol-de-Bretagne, Rennes).

En effet, les horaires que nous proposons amèneraient les trains en provenance de Cherbourg à desservir la gare de Lison 18 minutes avant le passage des trains s'engageant sur la ligne du sud, délai permettant d'effectuer confortablement une correspondance avec changement de quai. Et il en serait de même dans le sens inverse, avec une marge de 20 minutes.

Fonctionnalité Cherbourg → Saint-Lô → Coutances → Granville → Avranches → Pontorson-Mont-Saint-Michel → Rennes

Cherbourg	5 48	6 48	7 48	8 48	9 48	10 48	11 48	12 48	13 48	14 48	15 48	16 48	17 48	18 48	19 48	20 48	
Valognes	6 04	7 04	8 04	9 04	10 04	11 04	12 4	13 04	14 04	15 04	16 04	17 04	18 04	19 04	20 04	21 04	
Carentan	6 18	7 18	8 18	9 18	10 18	11 18	12 18	13 18	14 18	15 18	16 18	17 18	18 18	19 18	20 18	21 18	
Lison	6 28	7 28	8 28	9 28	10 28	11 28	12 28	13 28	14 28	15 28	16 28	17 28	18 28	19 28	20 28	21 28	
Lison	6 46	7 46	8 46	9 46	10 46	11 46	12 46	13 46	14 46	15 46	16 46	17 46	18 46	19 46	20 46	21 46	
Saint-Lô	6 58	7 58	8 58	9 58	10 58	11 58	12 58	13 58	14 58	15 58	16 58	17 58	18 58	19 58	20 58	21 58	
Coutances	7 20	8 20	9 20	10 20	11 20	12 20	13 20	14 20	15 20	16 20	17 20	18 20	19 20	20 20	21 20	22 20	
Granville	7 46		9 46		11 46		13 46		15 46		17 46		19 46	21 06	21 46		
Avranches	8 23		10 53		12 23		14 23		16 23				20 23				
Pontorson	8 40		11 10		12 40		14 40		16 40				20 40				
Rennes	9 32				13 32				17 32				21 32				

Fonctionnalité Rennes → Pontorson-Mont-Saint-Michel → Avranches → Granville → Coutances → Saint-Lô → Cherbourg

Rennes					6 26				10 26				14 26				18 26
Pontorson					7 16		9 16		11 16				15 16				19 16
Avranches					7 34		9 34		11 34				13 26				19 34
Granville					6 12		8 12		10 12				14 12				20 12
Coutances	5 38	6 38	7 38	8 38	9 38	10 38	11 38	12 38	13 38	14 38	15 38	16 38	17 38	18 38	19 38	20 38	
Saint-Lô	6 00	7 00	8 00	9 00	10 00	11 00	12 00	13 00	14 00	15 00	16 00	17 00	18 00	19 00	20 00	21 00	22 10
Lison	6 12	7 12	8 12	9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	14 12	15 12	16 12	17 12	18 12	19 12	20 12	21 12	22 22
Lison	6 28	7 32	8 32	9 32	10 32	11 32	12 32	13 32	14 32	15 32	16 32	17 32	18 32	19 32	20 32	21 32	22 32
Carentan	6 38	7 42	8 42	9 42	10 42	11 42	12 42	13 42	14 42	15 42	16 42	17 42	18 42	19 42	20 42	21 42	22 42
Valognes	6 52	7 56	8 56	9 56	10 56	11 56	12 56	13 56	14 56	15 56	16 56	17 56	18 56	19 56	20 56	21 56	22 56
Cherbourg	7 08	8 12	9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	14 12	15 12	16 12	17 12	18 12	19 12	20 12	21 12	22 12	23 12

Autour du nœud ferroviaire de Serquigny

Dans cet alinéa, les circulations nouvelles ne seront pas colorisées en bleu marine, car elles sont trop nombreuses.

Située au point de convergence entre les lignes Paris - Caen - Cherbourg et Rouen - Caen - Rennes, mais faisant également fonction de terminus pour les dessertes omnibus de grand bassin parisien, la gare de Serquigny pourrait devenir, avec les horaires que nous proposons, une sorte de pivot autour duquel s'articuleraient trois possibilités de correspondances.

Pour le comprendre, rappelons que :

- les trains Rouen - Caen et Caen - Rouen se croiseraient en gare de Serquigny deux minutes avant chaque heure impaire de la journée (8h58, 10h58, 12h58...) et chaque heure lors des pointes ;
- les trains omnibus en provenance de Paris arriveraient à la minute 50 des heures paires et repartiraient à la minute 06 des heures impaires, et davantage lors des pointes.

D'où la rencontre systémique des trois trains au moins à chaque heure impaire de la journée et, à chaque fois, la faisabilité de correspondances multiples. La première et la plus simple d'entre-elles établirait la continuité d'est en ouest, d'Evreux, Conches ou Beaumont-le-Roger vers Bernay ou Caen. Pour les grandes villes, elle viendrait compléter l'offre des trains semi-directs Paris - Cherbourg. Pour les localités intermédiaires, elle apporterait des fonctionnalités qui font aujourd'hui défaut : il deviendrait ainsi possible, par exemple, de se déplacer de Conches à Bernay ou à Caen.

Fonctionnalité omnibus Evreux → Caen

Evreux	6 02		8 22		10 22		12 22		14 22		16 22	17 22	18 22	19 22	20 22
LaBonneville	6 08		8 28		10 28		12 28		14 28		16 28	17 28	18 28	19 28	20 28
Conches	6 14		8 34		10 34		12 34		14 34		16 34	17 34	18 34	19 34	20 34
Romilly P	6 20		8 40		10 40		12 40		14 40		16 40	17 40	18 40	19 40	20 40
Beaumont R	6 28		8 46		10 46		12 46		14 46		16 46	17 46	18 46	19 46	20 46
Serquigny A	6 32		8 50		10 50		12 50		14 50		16 50	17 50	18 50	19 50	20 50
Serquigny D	6 33		8 58		10 58		12 58		14 58		16 58	17 58	18 58	19 58	20 58
Bernay	6 40		9 06		11 06		13 06		15 06		17 06	18 06	19 06	20 06	21 06
Caen	7 32		9 52		11 52		13 52		15 52		17 52	18 52	19 52	20 52	21 52

Fonctionnalité omnibus Caen → Evreux

Caen				8 06		10 06		12 06		14 06		16 06	17 06	18 16
Bernay				8 50		10 50		12 50		14 50		16 50	17 50	19 08
Serquigny A				8 58		10 58		12 58		14 58		16 58	17 58	19 15
Serquigny D				9 06		11 06		13 06		15 06		17 06	18 06	19 16
Beaumont R				9 10		11 10		13 10		15 10		17 10	18 10	19 20
Romilly P				9 18		11 18		13 18		15 18		17 18	18 18	19 28
Conches				9 24		11 24		13 24		15 24		17 24	18 24	19 34
Bonneville				9 30		11 30		13 30		15 30		17 30	18 30	19 40
Evreux				9 36		11 36		13 36		15 36		17 36	18 36	19 46

Une autre possibilité de correspondance consisterait à effectuer un échange d'orientation nord-est, entre la branche d'Evreux et celle de Rouen. Cette offre ne serait toutefois pas ciblée sur la liaison entre les deux villes, pour laquelle la ligne express routière NOMAD 216 se montrerait plus rapide. En revanche, elle présenterait un réel intérêt pour les localités intermédiaires, qui seraient ainsi mieux reliées au chef-lieu départemental ou régional dont elles dépendent :

- Brionne serait connectée à Evreux 8 à 10 fois par jour ;
- Conches ou Beaumont-le-Roger seraient connectées à Rouen ou à Elbeuf tout aussi fréquemment.

Fonctionnalité omnibus Centre Eure → Rouen

Evreux	6 02		8 22		10 22		12 22		14 22		16 22	17 22	18 22	19 22	20 22
Bonneville	6 08		8 28		10 28		12 28		14 28		16 28	17 28	18 28	19 28	20 28
Conches	6 14		8 34		10 34		12 34		14 34		16 34	17 34	18 34	19 34	20 34
Romilly P	6 20		8 40		10 40		12 40		14 40		16 40	17 40	18 40	19 40	20 40
Beaumont R	6 28		8 46		10 46		12 46		14 46		16 46	17 46	18 46	19 46	20 46
Serquigny A	6 32		8 50		10 50		12 50		14 50		16 50	17 50	18 50	19 50	20 50
Serquigny D	6 40		8 58		10 58		12 58		14 58		16 58	17 58	18 58	19 58	20 58
Brionne	6 48		9 04		11 04		13 04		15 04		17 04	18 04	19 04	20 04	21 04
Bourgheroulde	7 02		9 20		11 20		13 20		15 20		17 20	18 20	19 20	20 20	21 20
Elbeuf	7 12		9 30		11 30		13 30		15 30		17 30	18 30	19 30	20 30	21 30
Rouen	7 30		9 46		11 46		13 46		15 46		17 46	18 46	19 46	20 46	21 46

Fonctionnalité omnibus Rouen → Centre Eure

Rouen	6 12		8 12		10 12		12 12		14 12		16 12	17 12		18 12	
Elbeuf	6 28		8 28		10 28		12 28		14 28		16 28	17 28		18 28	
Bourgheroulde	6 38		8 38		10 38		12 38		14 38		16 38	17 38		18 38	
Brionne	6 52		8 52		10 52		12 52		14 52		16 52	17 52		18 52	
Serquigny A	6 58		8 58		10 58		12 58		14 58		16 58	17 58		18 58	
Serquigny D	7 06		9 06		11 06		13 06		15 06		17 06	18 06		19 16	
Beaumont R	7 10		9 10		11 10		13 10		15 10		17 10	18 10		19 20	
Romilly P	7 18		9 18		11 18		13 18		15 18		17 18	18 18		19 28	
Conches	7 24		9 24		11 24		13 24		15 24		17 24	18 24		19 34	
Bonneville	7 30		9 30		11 30		13 30		15 30		17 30	18 30		19 40	
Evreux	7 36		9 36		11 36		13 36		15 36		17 36	18 36		19 46	

Sur le même corridor de mobilité, il serait même possible, en y affectant une UM d'autorails 73500, dont les effectifs, à défaut de cette initiative, seraient sous-utilisés, de créer :

- chaque matin, une liaison directe Evreux (6 h 38) - Conches (6 h 54) - Rouen (8 h 20) ;
- et chaque soir, un retour direct Rouen (17 h 22) - Conches (18 h 36) - Evreux (18 h 48).

Ces trains, qui emprunteraient le raccordement de Serquigny, permettraient, aux heures ouvrables, d'effectuer des déplacements entre Evreux et Elbeuf, ou entre Conches, Beaumont-le-Roger et Rouen.

Ces circulations ajoutées, notifiées sur fond brun dans les tableaux ci-dessous, préfigureraient ainsi une liaison plus consistante qui pourrait être établie dès que la nouvelle gare de Rouen-Saint-Sever serait mise en service, et permettrait de tracer des sillons supplémentaires.

Fonctionnalité omnibus Centre Eure → Rouen

Evreux	6 02	6 38		8 22		10 22		12 22		14 22		16 22	17 22	18 22	19 22	20 22
Bonneville	6 08	6 46		8 28		10 28		12 28		14 28		16 28	17 28	18 28	19 28	20 28
Conches	6 14	6 54		8 34		10 34		12 34		14 34		16 34	17 34	18 34	19 34	20 34
Romilly P	6 20	7 02		8 40		10 40		12 40		14 40		16 40	17 40	18 40	19 40	20 40
Beaumont R	6 28	7 10		8 46		10 46		12 46		14 46		16 46	17 46	18 46	19 46	20 46
Serquigny A	6 32	I		8 50		10 50		12 50		14 50		16 50	17 50	18 50	19 50	20 50
Serquigny D	6 40	I		8 58		10 58		12 58		14 58		16 58	17 58	18 58	19 58	20 58
Brionne	6 48	7 28		9 04		11 04		13 04		15 04		17 04	18 04	19 04	20 04	21 04
Bourgtherouide	7 02	7 44		9 20		11 20		13 20		15 20		17 20	18 20	19 20	20 20	21 20
Elbeuf	7 12	7 58		9 30		11 30		13 30		15 30		17 30	18 30	19 30	20 30	21 30
Rouen	7 30	8 20		9 46		11 46		13 46		15 46		17 46	18 46	19 46	20 46	21 46

Fonctionnalité omnibus Rouen → Centre Eure

Rouen	6 12		8 12		10 12		12 12		14 12		16 12	17 12	17 22	18 12		
Elbeuf	6 28		8 28		10 28		12 28		14 28		16 28	17 28	17 42	18 28		
Bourgtherouide	6 38		8 38		10 38		12 38		14 38		16 38	17 38	17 52	18 38		
Brionne	6 52		8 52		10 52		12 52		14 52		16 52	17 52	18 06	18 52		
Serquigny A	6 58		8 58		10 58		12 58		14 58		16 58	17 58	I	18 58		
Serquigny D	7 06		9 06		11 06		13 06		15 06		17 06	18 06	I	19 16		
Beaumont R	7 10		9 10		11 10		13 10		15 10		17 10	18 10	18 18	19 20		
Romilly P	7 18		9 18		11 18		13 18		15 18		17 18	18 18	18 26	19 28		
Conches	7 24		9 24		11 24		13 24		15 24		17 24	18 24	18 32	19 34		
Bonneville	7 30		9 30		11 30		13 30		15 30		17 30	18 30	18 40	19 40		
Evreux	7 36		9 36		11 36		13 36		15 36		17 36	18 36	18 48	19 46		

Les horaires que nous proposons permettraient enfin de connecter le bourg de Brionne à la radiale Paris - Serquigny, en assurant des correspondances immédiates pour effectuer les dix kilomètres du parcours terminal.

La concordance entre les horaires des deux lignes produirait ainsi notamment, chaque soir, au départ de Paris vers Brionne, une offre cadencée à l'heure, de 15 h 18 à 19 h 18.

Fonctionnalité Paris → Evreux → Brionne

Paris			7 18		9 18		11 18		13 18		15 18	16 18	17 18	18 18	19 18
Evreux A			8 20		10 20		12 20		14 20		16 20	17 20	18 20	19 20	20 20
Evreux D	6 02	6 38	8 22		10 22		12 22		14 22		16 22	17 22	18 22	19 22	20 22
Serquigny A	6 32	I	8 50		10 50		12 50		14 50		16 50	17 50	18 50	19 50	20 50
Serquigny D	6 40	I	8 58		10 58		12 58		14 58		16 58	17 58	18 58	19 58	20 58
Brionne	6 48	7 28	9 04		11 04		13 04		15 04		17 04	18 04	19 04	20 04	21 04

Fonctionnalité Brionne → Evreux → Paris

Brionne	6 52		8 52		10 52		12 52		14 52		16 52	17 52	18 06	18 52		
Serquigny A	6 58		8 58		10 58		12 58		14 58		16 58	17 58	I	18 58		
Serquigny D	7 06		9 06		11 06		13 06		15 06		17 06	18 06	I	19 16		
Evreux A	7 36		9 36		11 36		13 36		15 36		17 36	18 36	18 48	19 46		
Evreux D	7 38		9 38		11 38		13 38		15 38		17 38	18 38	19 08	20 08		
Paris	8 42		10 42		12 42		14 42		16 42		18 42	18 42	20 03	21 03		

- **La mise en évidence de l'effet réseau à l'échelle de l'axe Rouen - Rennes.**

Une autre façon d'apprécier l'efficacité des grilles horaires que nous proposons pourrait consister à observer, à l'échelle d'une ligne entière, la diversification des possibilités de déplacements que permettrait la mise en œuvre de ces dernières. Afin d'illustrer ce propos, nous avons inventorié les opportunités de correspondances qui seraient ainsi offertes autour de l'axe Rouen - Rennes, et de rappeler ainsi sa fonctionnalité de trait d'union.

Les tableaux ci-dessous mettent en évidence les liens noués, sous l'effet de la coordination des correspondances en gare de Rouen, entre le Pays de Caux ou la vallée de la Seine et les principales localités de l'ancienne Basse-Normandie, voire même la Bretagne.

Des localités situées au nord ou à l'est de Rouen, vers le Calvados, l'Orne, la Manche ou la Bretagne

Yvetot			5 32	6 32	7 32		9 32	11 32	12 32	13 32		15 32	16 32	17 32	18 32	19 32
Rouen			5 54	6 54	7 54		9 54	11 54	12 54	13 54		15 54	16 54	17 54	18 54	19 54
Dieppe			5 02	6 02	7 02		9 02	11 02	12 02	13 02		15 02	16 02	17 02	18 02	19 02
Rouen			5 46	6 46	7 46		9 46	11 46	12 46	13 46		15 46	16 46	17 46	18 46	19 46
Amiens							8 28	10 28	12 28	13 28		14 28	16 28	17 28	18 28	19 28
Serqueux					7 12		9 18	11 18		13 18		15 18		17 18	18 18	19 18
Rouen					7 56		9 56	11 56		13 56		15 56		17 56	18 56	19 56
Vernon				6 30	7 10		9 10	11 10	12 10	13 10		15 10	16 10	17 10	18 10	19 10
Rouen				7 02	7 52		9 52	11 52	12 52	13 52		15 52	16 52	17 52	18 52	19 52
Rouen			6 12	7 12	8 12		10 12	12 12	13 12	14 12		16 12	17 12	18 12	19 12	20 12
Elbeuf			6 28	7 28	8 28		10 28	12 28	13 28	14 28		16 28	17 28	18 28	19 28	20 28
Bernay			7 06	8 06	9 06		11 06	13 06	14 06	15 06		17 06	18 06	19 06	20 06	21 06
Lisieux			7 23	8 23	9 23		11 23	13 23	14 23	15 23		17 23	18 23	19 24	20 23	21 23
Lisieux			7 33		9 35		11 35	13 35		15 35		17 35	18 38		20 38	
Deauville			7 58		9 58		11 58	13 58		15 58		17 58	19 02		21 02	
Lisieux			7 24	8 24	9 24		11 24	13 24	14 24	15 24		17 24	18 24	19 24	20 24	21 24
Mézidon			7 37	8 37	9 37		11 37	13 37	14 37	15 37		17 37	18 37	19 37	20 37	21 37
Mézidon			8 01	9 01				14 01				18 01	19 01		21 01	
Alençon			8 58	9 58				14 58				18 58	19 58		21 58	
Mézidon			7 38	8 38	9 38		11 38	13 38	14 38	15 38		17 38	18 38	19 38	20 38	21 38
Caen			7 52	8 52	9 52		11 52	13 52	14 52	15 52		17 52	18 52	19 52	20 52	21 52
Caen			8 02	9 02	10 02		12 02	14 02	15 02	16 02		18 02	19 02	20 02	21 02	22 02
Bayeux			8 18	9 18	10 18		12 18	14 18	15 18	16 18		18 18	19 18	20 18	21 18	22 18
Carentan			8 42	9 42	10 42		12 42	14 42	15 42	16 42		18 42	19 42	20 42	21 42	22 42
Valognes			8 56	9 56	10 56		12 56	14 56	15 56	16 56		18 56	19 56	20 56	21 56	22 56
Cherbourg			9 12	10 12	11 12		13 12	15 12	16 12	17 12		19 12	20 12	21 12	22 12	23 12
Caen			8 08	9 08	10 08		12 08	14 08	15 08	16 08		18 08	19 08	20 08		21 08
Bayeux			8 30	9 30	10 30		12 30	14 30	15 30	16 30		18 30	19 30	20 30		21 30
Lison			8 46	9 46	10 46		12 46	14 46	15 46	16 46		18 46	19 46	20 46		21 46
Saint-Lô			8 58	9 58	10 58		12 58	14 58	15 58	16 58		18 58	19 58	20 58		21 58
Coutances			9 20	10 20	11 20		13 20	15 20	16 20	17 20		19 20	20 20	21 20		22 20
Granville			9 46		11 46		13 46	15 46		17 46		19 46	21 06	21 46		
Granville					12 00		14 00	16 00		18 00		20 00				
Folligny					12 10		14 10	16 10		18 10		20 10				
Avranches					12 23		14 23	16 23		18 23		20 23				
Pontorson					12 40		14 40	16 40		18 40		20 40				
Dol					12 56		14 56	16 56		18 56		20 56				
Dol					13 15		15 15	17 15		19 15		21 15				
Saint Malo					13 35		15 35	17 35		19 35		21 35				
Dol					12 58		14 58	16 58		18 58		20 58				
Rennes					13 32		15 32	17 32		19 32		21 32				

De la Bretagne ou l'ancienne Basse-Normandie vers les localités situées au nord ou à l'est de Rouen

Rennes						6 26				10 26					14 26	
Dol						6 58				10 58					14 58	
Saint Malo						6 30				10 30					14 30	
Dol						6 46				10 46					14 46	
Dol						6 59				10 59					14 59	
Pontorson						7 16				11 16					15 16	
Avranches						7 34				11 34					15 34	
Granville						7 58				11 58					15 58	
Granville						8 12		10 12		12 12		14 12			16 12	18 12
Coutances		5 38		6 38		8 38		10 38	11 38	12 38		14 38	15 38		16 38	17 38 18 38
Saint-Lô		6 00		7 00		9 00		11 00	12 00	13 00		15 00	16 00		17 00	18 00 19 00
Lison		6 12		7 12		9 12		11 12	12 12	13 12		15 12	16 12		17 12	18 12 19 12
Bayeux		6 30.		7 30		9 30		11 30	12 30	13 30		15 30	16 30		17 30	18 30 19 30
Caen		6 52		7 52		9 52		11 52	12 52	13 52		15 52	16 52		17 52	18 50 19 52
Cherbourg			5 48	6 48		8 48		10 48	11 48	12 48		14 48		15 48	16 48	17 48 18 48
Valognes			6 04	7 04		9 04		11 04	12 04	13 04		15 04		16 04	17 04	18 04 19 04
Carentan			6 18	7 18		9 18		11 18	12 18	13 18		15 18		16 18	17 18	18 18 19 18
Bayeux			6 42	7 42		9 42		11 42	12 42	13 42		15 42		16 42	17 42	18 42 19 42
Caen			6 58	7 58		9 58		11 58	12 58	13 58		15 58		16 58	17 58	18 58 19 58
Caen		5 46		7 06	8 06	10 06		12 06	13 16	14 06		16 06		17 06	18 06	19 06 20 06
Lisieux		6 13		7 33	8 33	10 33		12 33	13 43	14 33		16 33		17 33	18 33	19 33 20 33
Deauville				6 58	8 02	10 02		12 02		14 02		16 02		18 02		19 48
Lisieux				7 24	8 24	10 24		12 24		14 24		16 24		18 24		20 14
Lisieux		6 14		7 34	8 34	10 34		12 34	13 44	14 34		16 34		17 34	18 34	19 34 20 34
Bernay		6 30		7 50	8 50	10 50		12 50	14 00	14 50		16 50		17 50	18 50	19 50 20 50
Serquigny		6 38		7 58	8 58	10 58		12 58	14 08	14 58		16 58		17 58	18 58	19 58 20 58
Elbeuf		7 12		8 30	9 30	11 30		13 30	14 40	15 30		17 30		18 30	19 30	20 30 21 30
Rouen		7 30		8 46	9 46	11 46		13 46	14 56	15 46		17 46		18 46	19 46	20 46 21 46
Rouen		7 36		9 06	10 06	12 06		14 06	15 06	16 06		18 06		19 06	20 06	21 06 22 06
Vernon		8 18		9 48	10 48	12 48		14 48	15 48	16 38		18 48		19 48	20 48	21 48 22 48
Rouen		8 16		10 16	12 16	14 16		16 16	17 16	18 16		20 16		21 16	22 16	23 16
Serqueux		8 54		10 54	12 54	14 54		16 54	18 54	20 54		22 54		24 54	Buchy	
Amiens		9 44		11 44	13 44	15 44		17 44	19 44	21 44		23 44		25 44		
Rouen		7 42		9 12	10 12	12 12		14 12	15 12	16 12		18 12		19 12	20 12	21 12 22 12
Dieppe		8 44		9 58	10 58	12 58		14 58	15 58	16 58		18 58		19 58	20 58	21 58 22 58
Rouen		8 06		9 06	10 06	12 06		14 06	15 06	16 06		18 06		19 06	20 06	21 06 22 06
Yvetot		8 27		9 27	10 27	12 27		14 27	15 27	16 27		18 27		19 27	20 27	21 27 22 27

La dorsale Rouen - Rennes permettrait également de se déplacer entre Evreux et les agglomérations du centre et du Sud-Manche, moyennant une correspondance à Serquigny ou à Caen. Il serait ainsi possible, au départ d'Evreux, de disposer quotidiennement de huit départs vers Granville, quatre vers le Mont-Saint-Michel ou Saint-Malo, et trois vers Rennes.

D'Evreux vers le sud du département de la Manche ou la Bretagne

Evreux	7 02	7 52	8 22	9 52	10 22	11 52	12 22	13 52	14 22	15 52	16 22	17 34	18 22	19 34	22 04
Serquigny	I	I	8 50	I	10 50	I	12 50	I	14 50	I	16 50	I	18 50	I	I
Serquigny	I	I	8 58	I	10 58	I	12 58	I	14 58	I	16 58	I	18 58	I	I
Bernay	I	8 18	9 06	10 18	11 06	12 18	13 06	14 18	15 06	16 18	17 06	18 00	19 06	20 00	22 30
Lisieux	I	8 34	9 23	10 34	11 23	12 34	13 23	14 34	15 23	16 34	17 23	18 17	19 24	20 17	22 47
Caen A	8 00	8 59	9 52	10 59	11 52	12 59	13 52	14 59	15 52	16 59	17 52	18 42	19 52	20 42	23 12
Caen D	8 08	9 08	10 08	11 08	12 08	13 08	14 08	15 08	16 08	17 08	18 08	19 08	20 08	21 08	23 16
Bayeux**	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	13 30	14 30	15 30	16 30	17 30	18 30	19 30	20 30	21 30	23 32
Saint-Lô	8 58	9 58	10 58	11 58	12 58	13 58	14 58	15 58	16 58	17 58	18 58	19 58	20 58	21 58	0 17*
Coutances	9 20	10 20	11 20	12 20	13 20	14 20	15 20	16 20	17 20	18 20	19 20	20 20	21 20	22 20	0 33*
Granville A	9 46		11 46		13 46		15 46		17 46		19 46	21 06	21 46		
Granville D			12 00		14 00		16 00				20 00				
Avranches			12 23		14 23		16 23				20 23				
Pontorson			12 40		14 40		16 40				20 40				
Dol A			12 56		14 56		16 56				20 56				
Dol			13 15		15 13		17 13				21 17				
Saint-Malo			13 35		15 30		17 29				21 37				
Dol D			12 58		14 58		16 58				20 58				
Rennes			13 32		15 32		17 32				21 32				

(*) : Desserte de Saint-Lô et de Coutances par autocar après correspondance en gare de Lison (23 h 46/55)

(**) : Bayeux est également accessible depuis Evreux sans changement par les trains verts

De la Bretagne ou du sud du département de la Manche vers Evreux

Rennes			6 26				10 26		11 35		14 26				
Dol A			6 58				10 58		12 12		14 58				
Saint-Malo			6 30		8 37		10 30				14 30				
Dol			6 46		8 51		10 46				14 46				
Dol D			6 59		8 59		10 59		12 22		14 59				
Pontorson			7 16		9 16		11 16		13 10		15 16				
Avranches			7 34		9 34		11 34		13 26		15 34				
Granville A			7 58		9 58		11 58		13 50		15 58				
Granville D	6 12	6 52	8 12		10 12		12 12		14 12		16 12		18 12		
Coutances	6 38	7 38	8 38	9 38	10 38	11 38	12 38	13 38	14 38	15 38	16 38	17 38	18 38	19 38	19 38
Saint-Lô	7 00	8 00	9 00	10 00	11 00	12 00	13 00	14 00	15 00	16 00	17 00	18 00	19 00	20 00	20 00
Bayeux	7 30	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	13 30	14 30	15 30	16 30	17 30	18 30	19 30	20 30	20 30
Caen A	7 52	8 52	9 52	10 52	11 52	12 52	13 52	14 52	15 52	16 52	17 52	18 52	19 52	20 50	20 50
Caen D	8 06	9 01	10 06	11 01	12 06	13 01	14 06	15 01	16 06	17 01	18 16	19 01	20 01	21 01	21 01
Lisieux	8 34	9 26	10 34	11 26	12 34	13 26	14 34	15 26	16 34	17 26	18 50	19 26	20 26	21 26	21 26
Bernay	8 50	9 42	10 50	11 42	12 50	13 42	14 50	15 42	16 50	17 42	19 08	19 42	20 42	21 42	21 42
Serquigny	8 58	I	10 58	I	12 58	I	14 58	I	16 58	I	19 15	I	I	I	I
Serquigny	9 06	I	11 06	I	13 06	I	15 06	I	17 06	I	19 16	I	I	I	I
Evreux	9 36	10 06	11 36	12 06	13 36	14 06	15 36	16 06	17 36	18 06	19 46	20 06	21 06	22 06	22 06

Une troisième sorte de fonctionnalité qui serait permise par les horaires proposés concernerait les déplacements entre l'estuaire de la Seine (Le Havre, Honfleur) et la Manche ou la Bretagne. Ce sujet est d'autant plus important que le quart de la population havraise est d'origine bretonne, et persiste à entretenir des relations étroites avec sa région d'origine (attaches familiales, etc...). Dans le cadre de nos propositions, le double cadencement de la ligne routière express Le Havre - Caen et de la ligne ferroviaire Caen - Rennes, puis la coordination de leurs horaires autour des rendez-vous intermodaux de Caen, produiraient trois opportunités quotidiennes de se déplacer du Havre à Rennes, sept à huit du Havre à Granville, et une dizaine du Havre à Coutances.

De l'Estuaire de la Seine vers la Manche ou la Bretagne

Le Havre	6 10	7 10	8 10		10 10		12 10	13 10	14 10		16 10	17 10	18 10	19 10	
Honfleur	6 50	7 50	8 50		10 50		12 50	13 50	14 50		16 50	17 50	18 50	19 50	
Caen	7 50	8 50	9 50		11 50		13 50	14 50	15 50		17 50	18 50	19 50	20 50	
Caen	8 08	9 08	10 08		12 08		14 08	15 08	16 08		18 08	19 08	20 08	21 08	
Bayeux	8 30	9 30	10 30		12 30		14 30	15 30	16 30		18 30	19 30	20 30	21 30	
Lison	8 46	9 46	10 46		12 46		14 46	15 46	16 46		18 46	19 46	20 46	21 46	
Saint-Lô	8 58	9 58	10 58		12 58		14 58	15 58	16 58		18 58	19 58	20 58	21 58	
Coutances	9 20	10 20	11 20		13 20		15 20	16 20	17 20		19 20	20 20	21 20	22 20	
Granville	9 46		11 46		13 46		15 46		17 46		19 46	21 06	21 46		
Granville			12 00				16 00				20 00				
Folligny			12 10				16 10				20 10				
Avranches			12 23				16 23				20 23				
Pontorson			12 40				16 40				20 40				
Dol			12 56				16 56				20 56				
Dol			13 15				17 13				21 17				
Saint-Malo			13 35				17 29				21 37				
Dol			12 58				16 58				20 58				
Rennes			13 32				17 32				21 32				

De la Manche ou la Bretagne vers l'estuaire de la Seine

Rennes				6 26				10 26					14 26			
Dol				6 58				10 58					14 58			
Saint-Malo				6 30				10 30					14 30			
Dol				6 46				10 46					14 46			
Dol				6 59				10 59					14 59			
Pontorson				7 16				11 16					15 16			
Avranches				7 34				11 34					15 34			
Folligny				7 48				11 48					15 48			
Granville				7 58				11 58					15 58			
Granville				8 12			10 12				14 12		16 12			18 12
Coutances				6 38			8 38	10 38	11 38	12 38	14 38	15 38	16 38	17 38	18 38	
Saint-Lô	6 00	7 00		9 00			11 00	12 00	13 00		15 00	16 00	17 00	18 00	19 00	
Lison	6 12	7 12		9 12			11 12	12 12	13 12		15 12	16 12	17 12	18 12	19 12	
Bayeux	6 50	7 30		9 30			11 30	12 30	13 30		15 30	16 30	17 30	18 30	19 30	
Caen	6 52	7 52		9 52			11 52	12 52	13 52		15 52	16 52	17 52	18 50	19 52	
Caen	7 10	8 10		10 10			12 10	13 10	14 10		16 10	17 10	18 10	19 10	20 10	
Honfleur	8 10	9 10		11 10			13 10	14 10	15 10		17 10	18 10	19 10	20 10	21 10	
Le Havre	8 50	9 50		11 50			13 50	14 50	15 50		17 50	18 50	19 50	20 50	21 50	

Toujours en rapport avec l'estuaire, une autre manière de mettre à profit la concordance des horaires proposés consisterait à organiser des circuits touristiques combinant la visite de la Côte Fleurie et celle de la baie du Mont-Saint-Michel. Au départ ou à l'arrivée d'Honfleur, il serait ainsi possible, en utilisant les cars express dont les horaires ont été précédemment présentés (page 80), de rejoindre en gare de Caen des trains à destination de Granville ou de Pontorson, et inversement au retour.

Au départ ou à l'arrivée de Deauville, plusieurs offres ferroviaires seraient en outre quotidiennement disponibles, moyennant une correspondance à Lisieux ou à Caen.

Exemple : Deauville 8 h 48 - Lisieux 9 h 14 / 9 h 24 - Pontorson-Mont-Saint-Michel 12 h 40.

Toujours en lien avec la desserte de la Baie, il convient de rappeler que les dessertes proposées :

- contribueraient de façon déterminante au renforcement de la liaison Paris - Mont-Saint-Michel (voir chapitre 2.9, page 70) ;
- faciliteraient les déplacements entre les extrémités nord et sud du département de la Manche (voir le tableau Cherbourg - Lison - Saint-Lô - Coutances - Granville - Avranches - Rennes, page 112).

Des relations seraient également possibles, par correspondance en gare de Granville, entre Saint-Lô ou Coutances, et Vire, Flers ou Argentan, voire Paris-Montparnasse.

Entre la Manche et l'Orne

Saint-Lô	6 58	8 58	10 58	12 58	14 58	16 58	
Coutances	7 20	9 20	11 20	13 20	15 20	17 20	17 37
Granville	7 46	9 46	11 46	13 46	15 46	17 46	18 18
Granville	7 52	9 52	11 52	13 52	15 52	17 52	18 38
Vire	8 30	10 30	12 30	14 30	16 30	18 30	19 30
Flers	8 48	10 48	12 48	14 48	16 48	18 48	19 48
Argentan	9 14	11 14	13 14	15 14	17 14	19 14	20 14
Paris-Mont	11 06	13 06	15 06	17 06	19 06		22 06

Paris-Mont		8 54	10 54	13 54	16 43		
Argentan	6 18	10 45	12 45	15 45	18 45		
Flers	6 48	11 12	13 12	16 12	19 12		
Vire	7 04	11 30	13 30	16 30	19 30		
Granville	7 38	12 06	14 06	17 06	20 06		
Granville	8 12	12 12	14 12	17 35	20 12		
Coutances	8 38	12 38	14 38	18 17	20 38		
Saint-Lô	9 00	13 00	15 00	19 05	21 00		

Les horaires indiqués en rouge correspondent à des dessertes d'autocars (ligne 305).

En résumé, la bonne coordination des horaires des différentes lignes normandes que nous proposons aurait pour effet de démultiplier les possibilités de voyager autour de l'axe Rouen - Caen - Rennes, devenue la colonne vertébrale du réseau régional.

La mise en œuvre de notre proposition transformerait ainsi de manière radicale le réseau normand qui, initialement conçu principalement autour des liaisons orientées vers Paris, deviendrait un outil efficace de mise en relation des agglomérations normandes entre elles.

- **L'effet réseau à l'échelle de la transversale Caen - Tours**

Sur cette ligne comme sur les autres, l'un des principaux objectifs poursuivis consisterait à diversifier la palette des correspondances réalisables, à les ajuster et à en accroître le nombre d'occurrences. En complément de l'axe Rouen - Caen - Rennes, la transversale Caen - Le Mans - Tours pourrait ainsi, de par la multiplicité des opportunités de correspondances présentes tout au long de son tracé, jouer un rôle majeur dans le développement de l'usage du train en Normandie.

Entre la Normandie et Nantes

Six correspondances quotidiennes seraient offertes en gare du Mans avec des TGV ou des TER à destination ou en provenance d'Angers et de Nantes. Cette question a été abordée au chapitre 2.14, relatif à la ligne Caen - Tours (page 86).

Entre la Normandie et l'Aquitaine

Trois correspondances quotidiennes, ajustées à 10 minutes, surviendraient à Saint-Pierre-des-Corps entre des trains normands en provenance ou à destination de Caen et des TGV de ou pour Bordeaux. L'ensemble a été abordé au chapitre 2,14, page 89 (ligne Caen - Tours).

Caen			7 46				14 46		16 46		
Alençon	6 38		9 00				16 00		18 00		
Le Mans A	7 34		9 38				16 32		18 32		
Le Mans D	7 36		9 44				16 44		18 44		
Tours A	8 36		10 46				17 46		19 46		
Tours D	8 44		10 54				17 54		19 54		
St Pierre DC	8 50		11 00				18 00		20 00		
St Pierre DC	9 07		11 10				18 10		20 10		
Poitiers	9 38		11 40				18 40		20 40		
Angoulême	10 24		12 24				19 24		21 24		
Bordeaux	11 02		13 02				20 02		22 02		

Bordeaux			6 58		8 54		12 54				
Angoulême			7 36		9 36		13 36				
Poitiers	6 12		8 19		10 19		14 19	15 19		17 18	
St Pierre DC	6 44		8 50		10 50		14 50	15 50		17 54	
St Pierre DC	7 00		9 00		11 00		15 00	16 10		18 10	
Tours A	7 06		9 06		11 06		15 06	16 16		18 16	
Tours D	7 16		9 16		11 16		15 16	16 26		18 26	
Le Mans A	8 16		10 16		12 16		16 16	17 26		19 26	
Le Mans D	8 28		10 28		12 18		16 18	17 28		19 43	
Alençon	8 58		10 58		12 58		16 58	17 58		20 38	
Caen	10 12		12 12		14 12		18 12	19 12			

Entre la Normandie et le Val de Loire

De nombreuses correspondances s'établiraient naturellement en gare de Tours entre les trains normands et ceux du Val de Loire, car leurs cadencements respectifs enteraient en concordance. Les relations ainsi proposées permettraient aux usagers de transiter par Paris, avec un changement de gare.

Caen			7 46				10 46		12 46		14 46		16 46	17 46
Alençon	5 24	6 38	9 00				12 00		14 00		16 00		18 00	19 00
Le Mans A	6 16	7 34	9 38				12 38		14 38		16 32		18 32	19 32
Le Mans D	6 20	7 36	9 44				12 44		14 44		16 44		18 44	19 44
Tours A	7 32	8 36	10 46				13 46		15 46		17 46		19 46	20 46
Tours D	7 38	8 58	10 58				13 58		15 58		17 58		19 58	20 58
Amboise	7 58	9 22	11 22				14 22		16 22		18 22		20 22	21 22
Blois	8 18	9 42	11 42				14 42		16 42		18 42		20 42	21 42
Orléans	8 56	10 22	12 22				16 22		17 22		19 22		21 22	22 22

Orléans			7 38		9 38				13 38		15 38		16 38	
Blois			8 16		10 16				14 16		16 16		17 16	
Amboise			8 36		10 36				14 36		16 39		17 36	
Tours A			8 58		10 58				14 58		16 58		17 58	
Tours D			9 16		11 16				15 16		17 26		18 26	
Le Mans A			10 16		12 16				16 16		18 53		19 26	
Le Mans D			10 28		12 18				16 18		19 03		19 43	
Alençon			10 58		12 58				16 58		19 58		20 38	
Caen			12 12		14 12				18 12		21 12			

Entre la Normandie et le Berry ou le Massif Central

En direction du centre-est, les trains normands donneraient deux sortes de correspondances :

- les unes à Tours, avec des TER REMI orientés vers Vierzon, Bourges ou Nevers ;
- les autres à Saint-Pierre-des-Corps avec des trains Intercités assurant la liaison Nantes - Lyon.

Caen					10 46				12 46					14 46			
Alençon	5 24				12 00				14 00					16 00			
Le Mans A	6 16				12 38				14 38					16 32			
Le Mans D	6 20				12 44				14 44					16 44			
Tours A	7 32				13 46				15 46					17 46			
Tours D	7 52						14 04		16 10					17 54	18 29		
St Pierre DC	7 58						14 10		16 20					18 00	18 35		
St Pierre DC		8 08					14 12				16 35				18 36		
Vierzon		9 15					15 29				17 38				19 55		
Bourges			9 44				15 48				17 57				20 14		
Nevers			10 23				16 29				18 35				21 03		
Lyon			13 10								21 18						

Lyon											9 34				12 00		
Nevers		6 09				9 33					12 25				14 49		
Bourges		6 49				10 14					13 03				15 30		
Vierzon		7 08				10 33					13 23				15 50		
St Pierre DC		8 26				11 52					14 25				16 55		
St Pierre DC		8 28	9 00			11 53					15 00				17 10		
Tours A		8 35	9 06			11 59					15 06				17 16		
Tours D			9 16					12 26			15 16				17 26		
Le Mans A			10 16					13 26			16 16				18 53		
Le Mans D			10 28					13 53			16 18				19 03		
Alençon			10 58					14 48			16 58				19 58		
Caen			12 12								18 12				21 12		

Bien évidemment, les enchaînements présentés sur les tableaux précédents n'ont pas pour objectif d'encourager les usagers à suivre ce chemin pour effectuer un trajet de bout en bout, mais permettent d'atteindre en une seule correspondance de nombreuses villes moyennes intermédiaires.

Entre la Touraine et Granville ou la Baie du Mont-Saint-Michel

A plusieurs reprises au cours de la journée, des correspondances seraient assurées en gare d'Argentan permettant de se déplacer entre Granville, Alençon, Le Mans et Tours.

Liaisons entre Granville / Baie du Mont-Saint-Michel et la Touraine

Granville	5 52	7 52	9 52		11 52	13 52	15 52				Tours	6 02		12 26			16 26
Villedieu	6 14	8 14	10 14		12 14	14 14	16 14				Le Mans A	7 22		13 26			17 26
Vire	6 30	8 30	10 30		12 30	14 30	16 30				Le Mans D	7 28			14 28		17 28
Flers	6 48	8 48	10 48		12 48	14 48	16 48				Alençon	8 00			15 00		18 00
Argentan A	7 14	9 14	11 14		13 14	15 14	17 14				Argentan A	8 29			15 29		18 29
Argentan D	7 52	9 29	11 29		13 29	15 29	17 29				Argentan D	9 15			15 45		18 45
Alençon	8 22	9 58	11 58		13 58	15 58	17 58				Lers	9 42			16 12		19 12
Le Mans A	9 16	10 32	12 38		14 38	16 32	18 32				Vire	10 00			16 30		19 30
Le Mans D			12 46		14 46	16 46	18 46				Villedieu	10 15			16 45		19 45
Tours			13 50		15 50	17 50	19 50				Granville	10 38			17 06		20 06

Entre Tours, Le Mans ou Alençon vers le Nord-Cotentin

Plusieurs possibilités de correspondances seraient offertes en gare de Caen, les unes bien ajustées, et d'autres plus détendues, afin d'optimiser les correspondances sur les nœuds ferroviaires de Tours et du Mans, qui concernent un plus grand nombre d'usagers.

Tours				7 12		9 12		11 12	12 24		15 12	16 24		17 24			
Le Mans		6 18	7 28	8 28		10 28		12 18	13 26	14 28	16 18	17 28	18 03	19 03			
Alençon	6 00	7 00	8 00	9 00		11 00		13 00		15 00	17 00	18 00	19 00	20 00			
Caen	7 12	8 12	9 12	10 12		12 12		14 12		16 12	18 12	19 12	20 12	21 12			
Caen	8 02	9 02	10 02	11 02		12 32		15 02		16 32	18 32	20 02	21 02	22 02			
Cherbourg	9 12	10 12	11 12	12 12		13 42		16 12		17 42	19 42	21 12	22 12	23 12			

Cherbourg	4 48	5 48	6 18	7 18		8 48		10 48		12 48	14 48	16 18	16 48		18 48		
Caen	5 58	6 58	7 28	8 28		9 58		11 58		13 58	15 58	17 28	17 58		19 58		
Caen	6 12	7 12	7 46	8 46		10 46		12 46		14 46	16 46	17 46	18 46		20 46		
Alençon	7 22	8 22	8 58	9 58		11 58		13 58		15 58	17 58	18 58	19 58		21 58		
Le Mans	8 16	9 16	9 38	10 32		12 38		14 38		16 32	18 32	19 32	20 38				
Tours			10 46			13 46		15 46		17 46	19 46	20 46					

D'autres retombées positives à l'extérieur de la Normandie

Pour être complet, en sortant du cadre de notre étude et de problématiques purement normandes, les propositions d'horaires que nous avons élaborées pour l'axe Caen - Tours permettraient aussi de faciliter les liaisons entre les petites gares sarthoises et Paris, par correspondance au Mans.

Château du L	6 28	6 52	7 46	7 52	9 46		11 46	12 56		13 30	15 46	16 56	18 06				
Ecommoy	6 56	7 18	8 02	8 18	10 02		12 02	13 12		13 56	16 02	17 12	18 32				
Le Mans	7 16	7 38	8 16	8 38	10 16		12 16	13 26		14 16	16 16	17 26	18 53				
Le Mans		8 48		8 48	10 26		12 26			14 26	16 26	17 48	19 30				
Paris		8 46		9 47	11 25		13 25			15 25	17 25	18 48	20 30				

2.17 Une complémentarité accrue avec le réseau NOMAD-cars

Dans l'ensemble des chapitres précédents, les propositions que nous avons formulées portaient essentiellement sur les dessertes ferroviaires régionales.

Cependant, de trop nombreuses localités normandes ne sont pas (ou plus) desservies par le train. Le réseau ferroviaire présentant un maillage très distendu, le désenclavement de certains secteurs relève exclusivement des lignes routières du réseau NOMAD-cars, dont la densité et l'attractivité s'avèrent très inégales d'un département ou d'un secteur à un autre. Dans le cadre de ce dossier, nous ne développerons pas davantage ce sujet, qui fera l'objet d'une prochaine publication.

En revanche, nous souhaiterions dès maintenant aborder la question de **la nécessaire cohérence** devant s'établir **entre les dessertes ferroviaires NOMAD-trains et les lignes routières NOMAD-cars**, de sorte à assurer une continuité entre ces deux sortes de services, et des correspondances ajustées. Cette évidence est malheureusement très loin de constituer une réalité : dans de trop nombreux cas, les horaires de trains et ceux des lignes routières affluentes ne sont absolument pas coordonnés, et les correspondances ne sont donc pas assurées. De tels dysfonctionnements sont préjudiciables aux usagers, qui perdent beaucoup de temps et se trouvent même parfois dans l'impossibilité d'effectuer certains déplacements. Mais ces insuffisances sont également défavorables à la Collectivité dont le réseau de transport perd ainsi une part significative de sa clientèle potentielle et de ses recettes d'exploitation, et affaiblit son image intégratrice de système unifié de mobilité régionale.

Au travers de quelques exemples, nous voudrions mettre en évidence les dysfonctionnements actuels, mais aussi montrer la faisabilité de solutions permettant d'optimiser globalement l'offre de mobilité.

Dans les tableaux qui suivent, les autocars, devenus omniprésents, ne seront plus notés en rouge.

- **L'articulation de la liaison express Caen - Le Havre avec les dessertes ferroviaires**

Ce sujet a déjà été partiellement abordé à l'alinéa 2.13 (page 80), dans le cadre de notre proposition de cadencement des dessertes régionales structurantes. Les horaires actuels de la ligne express 122 ne sont hélas coordonnés avec les trains ni sur le pôle d'échanges de Caen, ni sur celui du Havre :

Rouen		5 59	9 05				12 04			13 05	14 59			16 04			17 05
Le Havre		6 57	9 58				12 58			14 05	15 48			16 58			17 58
Le Havre		7 10		10 30										16 30			17 35
Caen		8 40		11 57										17 57			19 02
Caen	8 28				12 24			14 56				17 56				19 05	
Cherbourg	9 40				13 35			16 06				19 06				20 16	
Cherbourg			5 49			7 20											16 47
Caen			7 01			8 31											18 01
Caen		6 55	7 01			8 50					12 50		15 50				18 20
Le Havre		8 32				10 30					14 30		17 22				19 52
Le Havre	8 03					10 20					14 32			18 01			20 03
Rouen	8 58					11 34					15 29			18 57			20 57

Bien sûr certains objecteront qu'il est plus simple, de bout en bout, d'emprunter le train Rouen - Caen. Mais il existe des besoins de déplacements au départ des villes intermédiaires (de Bayeux à Honfleur, de Caen à Yvetot, ou de Rouen à Honfleur), qui nécessiteraient des correspondances ajustées.

Dans le cadre du cadencement généralisé que nous proposons, tant pour les trains que pour les cars, ces correspondances seraient systématiquement assurées tout au long de la journée :

Rouen		6 02	7 06		9 06		11 06		13 06		15 06	16 06	17 06	18 06	19 06		
Le Havre		6 58	7 56		9 56		11 56		13 56		15 56	16 56	17 56	18 56	19 56		
Le Havre	6 10	7 10	8 10		10 10		12 10		14 10		16 10	17 10	18 10	19 10	20 10		
Honfleur	6 50	7 50	8 50		10 50		12 50		14 50		16 50	17 50	18 50	19 50	20 50		
Caen	7 50	8 50	9 50		11 50		13 50		15 50		17 50	18 50	19 50	20 50	21 50		
Caen	8 02	9 02	10 02		12 02		14 02		16 02		18 02	19 02	20 02	21 02	22 02		
Cherbourg	9 12	10 12	11 12		13 12		15 12		17 12		19 12	20 12	21 12	22 12	23 12		
Cherbourg	4 48	5 46	6 48		8 48		10 48		12 48		14 48	15 48	16 48	17 48	18 48		
Caen	5 58	6 58	7 58		9 58		11 58		13 58		15 58	16 58	17 58	18 58	19 58		
Caen	6 10	7 10	8 10		10 10		12 10		14 10		16 10	17 10	18 10	19 10	20 10		
Le Havre	7 10	8 10	9 10		11 10		13 10		15 10		17 10	18 10	19 10	20 10	21 10		
Le Havre	7 50	8 50	9 50		11 50		13 50		15 50		17 50	18 50	19 50	20 50	21 50		
Le Havre	8 04	9 04	10 04		12 04		14 04		16 04		18 04	19 04	20 04	21 04			
Rouen	8 54	9 54	10 54		12 54		14 54		16 54		18 54	19 54	20 54	21 54			

- **Les correspondances sur le pôle multimodal d'Evreux**

De nombreuses lignes routières rayonnent au départ d'Evreux, à destination des autres villes euroises : Vernon, Gaillon, Les Andelys, Gisors, Louviers, Val-de-Reuil, Brionne, Conches, Verneuil-sur-Avre, etc... La plupart de ces lignes se caractérisent par le très faible niveau des fréquences qui y sont déployées, et par l'insuffisante coordination des leurs horaires avec ceux des trains.

Prenons l'exemple de la ligne 214, qui relie Evreux à Pont-Audemer (ou à Honfleur très indirectement), en desservant au passage Le Neubourg, Brionne et Montfort-sur-Risle. Cette ligne n'est aujourd'hui parcourue que par 4 à 5 cars quotidiens, dont un sur deux en échec de correspondance à Evreux :

Honfleur						6 47									13 45							19 10
Pont-Audemer A						7 32									14 25							19 48
Pont-Audemer D			6 10														14 30					16 35
Montfort-sur-Risle			6 27														14 45					16 50
Brionne			6 58														15 09					17 26
Le Neubourg			7 06	7 16													15 29					17 46
Evreux			7 42	7 58													16 05					18 21
Evreux	7 30		8 32														16 28					18 26
Paris	8 50		9 38														17 48					19 30
Paris			6 12														16 08					17 30
Evreux			7 22														17 15					18 47
Evreux			8 00									13 00					17 25					18 45
Le Neubourg			8 34									13 30					18 06					19 17
Brionne			8 55									13 48					18 30					19 38
Montfort-sur-Risle			9 15									14 17					19 00					20 01
Pont-Audemer A			9 28									14 32					19 15					20 19
Pont-Audemer D	6 05											13 03					18 20					
Honfleur	6 47											13 45					19 05					

Plusieurs interventions seraient nécessaires pour remettre cette ligne à niveau :

- un renforcement significatif des fréquences :
 - un passage toutes les deux heures aux heures creuses ;
 - un passage à l'heure aux heures de pointe ;
 - des renforts lors des pointes sur l'aire périurbaine d'Evreux.
- le rétablissement de liaisons directes d'Evreux à Honfleur ;
- le calage des horaires de sorte à assurer les correspondances ferroviaires à Evreux.

C'est pourquoi nous proposons de faire évoluer l'offre vers la configuration suivante :

Honfleur						6 38	7 38										13 38					17 38	19 18			
Pont-Audemer A						7 24	8 24										14 24						18 24	20 04		
Pont-Audemer D			6 28			7 28	8 28					12 28					14 28					16 58	18 28			
Montfort-sur-Risle			6 42			7 42	8 42					12 42					14 42					17 12	18 42			
Brionne			6 32	7 02		7 22	8 02	9 02				11 02					13 02					17 32	19 02			
Le Neubourg	6 28	6 52	7 22	7 42	8 22	9 22						11 22	13 22			15 22						17 52	19 22			
Evreux	7 14	7 28	8 08	8 28	8 58	9 58						11 58	13 58			15 58						18 28	19 58			
Evreux	7 24	7 38	8 24	8 38	9 08	10 08						12 08	14 08			16 08						18 38	20 08			
Paris	8 22	8 42	9 22	9 42	10 03	11 03						13 03	15 03			17 03						19 42	21 03			
Paris			6 57			8 57						10 57					12 57					16 39	17 39	19 18		
Evreux			7 50			9 50						11 50					13 50					17 32	18 32	20 18		
Evreux			6 10			8 00						10 00					14 00					16 30	17 12	18 12	20 30	
Le Neubourg			6 44	8 34		10 34						12 34					14 34					17 04	17 48	18 18	19 18	21 04
Brionne			7 04	8 54		10 54						12 54					14 54					17 24	18 08	18 38	19 38	20 38
Montfort-sur-Risle			7 24	9 14		11 14						13 14					15 14					17 44	18 58	19 58		
Pont-Audemer A			7 38	9 28		11 28						13 28					15 28					17 58	19 14	20 14		
Pont-Audemer D	6 32	7 42	9 32									13 32					18 12					19 16				
Honfleur	7 18	8 28	10 18									14 18					18 58					20 02				

Les horaires de deux courses ont été décalés du cadencement :

- dans le premier tableau : l'heure notifié en rouge (une sortie du lycée J. Prévert de Pont-Audemer survenant à 16 h 45) ;
- dans le second tableau : l'heure notifié en jaune (l'entrée au lycée J. Prévert de Pont-Audemer survenant à 8 h00).

Selon ce modèle, les localités qui, comme Le Neubourg, ne sont pas desservies par le chemin de fer, bénéficieraient de fréquences d'approche comparables à celles qui seraient pratiquées sur les TER. Ainsi, **la notion de service cadencé s'étendrait à l'ensemble du territoire**, de sorte à ce que chacune des localités importantes, villes ou bourgs, soit desservie au moins une fois toutes les deux heures par un train ou par un car du réseau NOMAD.

Et, pour recentrer notre propos sur l'objet du présent chapitre, force est de constater que les horaires que nous proposons induiraient de très nombreuses possibilités de correspondances en gare d'Evreux : onze occurrences quotidiennes en direction de Paris, et huit au retour.

• Les correspondances sur le pôle multimodal de Dieppe

Dix lignes NOMAD (501, 514 à 519, 523, 524 et 527) convergent vers le pôle multimodal de Dieppe, dans lequel des correspondances sont possibles avec les TER en provenance ou à destination de Rouen. A l'exception des liaisons vers Envermeu et Le Tréport, ces lignes se caractérisent malheureusement par un faible niveau de service et une insuffisante coordination de leurs horaires avec ceux des trains. En réalité, ces dessertes ont principalement été construites autour des besoins de mobilité scolaire, selon des horaires ajustés sur ceux des collèges et des lycées, et peinent à s'élargir à d'autres usages.

Ainsi, par exemple, la ligne 517 (Dieppe - Penly), recèle de très importantes potentialités d'usage, autres que la fonction de ramassage scolaire, mais celles-ci sont actuellement sous-exploitées :

- l'usage périurbain (Belleville , Berneval...);
- l'usage touristique (Saint-Martin-plage)
- l'accès au site électronucléaire EDF ;
- le rabattement vers la gare de Dieppe.



L'inconsistance de l'offre actuellement déployée et l'insuffisante coordination avec le ferroviaire marginalisent malheureusement l'usage du transport public dans ce secteur du territoire régional :

Penly																
EDF		6 46														
Vassonville		6 50														
Saint-Martin-en-C.		6 55	7 00	7 32	9 00					13 30						17 30
Berneval-le-Grand	6 57			7 38	9 04					13 34						17 34
Belleville-sur-mer	7 02			7 45	9 08					13 38						17 38
Bracquemont			7 10	7 49	9 13					13 43						17 43
Puits			7 15	7 54	9 18					13 48						17 48
Neuville-lès-D.				8 04	9 22					13 52						17 52
Dieppe	7 35	7 35	7 35	8 18	9 30					14 00						18 00
Dieppe			8 04	8 16	10 02				14 02							18 10
Rouen			8 50	9 16	10 50				14 50							19 16
Rouen			8 58		10 58				14 58				19 13			19 57
Paris			10 23		12 23				16 23				20 49			21 20

Paris			5 46		8 40			10 40			14 40				15 40	
Rouen			7 20		10 04			12 04			16 04				17 05	
Rouen			7 18		10 10			12 10			16 10				17 10	
Dieppe			8 03		10 59			12 59			16 59				17 59	
Dieppe	8 30					12 15				16 35	17 15	17 15	18 05		18 30	
Neuville	8 36					12 20				16 40					18 35	
Puits	8 42					12 27				16 47		17 24			18 42	
Bracquemont	8 46					12 31				16 51		17 28		18 18	18 46	
Belleville-sur-mer	8 50					12 35				16 55		17 35		18 24	18 50	
Berneval-le-Grand	8 54					13 39				16 59	17 39			18 30	18 54	
Saint-Martin-en-C.	9 00					12 45				17 05	17 46			18 40	19 00	
Vassonville											17 55			18 46		
EDF																
Penly											18 02			18 52		

Les horaires notifiés sur fond rose désignent des services à vocation principalement scolaire.

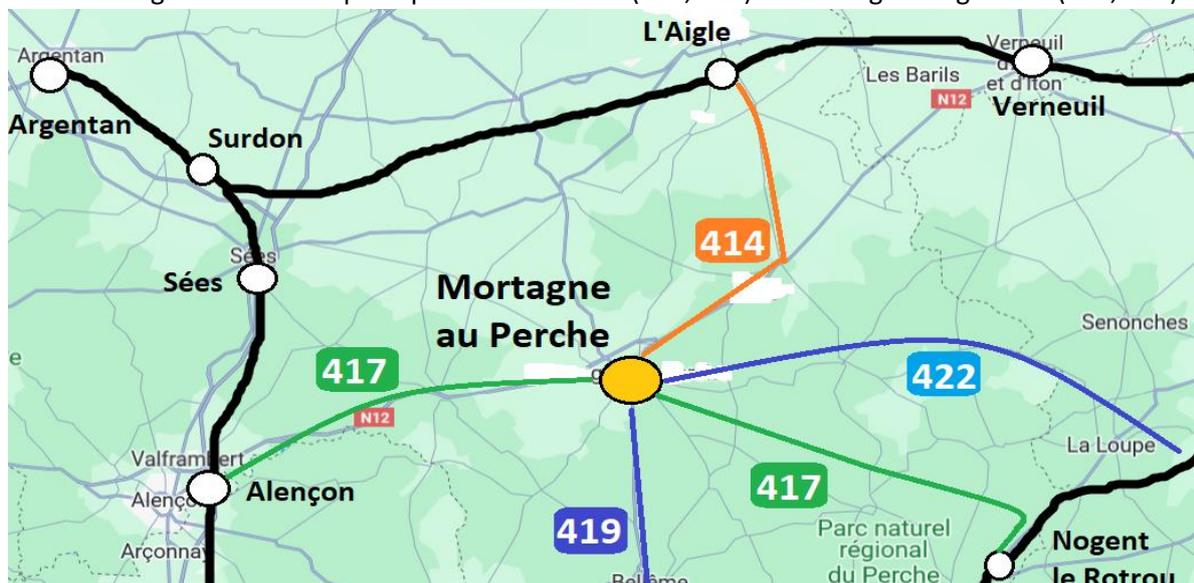
La remise à niveau que nous proposons permettrait de conférer à cette ligne une réelle attractivité, tant en faveur des son usage local qu'en vue de son utilisation combinée avec celle du train :

Penly	6 04		6 44	7 04	7 34	8 04	9 04	11 04	13 04	15 04	16 04	17 04	18 04	19 04	20 04	
EDF	6 10			7 10		8 10	9 10	11 10	13 10	15 10	16 10	17 10	18 10	19 10	20 10	
Vassonville	6 16		6 54	7 16	7 44	8 16	9 16	11 16	13 16	15 16	16 16	17 16	18 16	19 16	20 16	
Saint-Martin-en-C.	6 20		6 58	7 20	7 48	8 20	9 20	11 20	13 20	15 20	16 20	17 20	18 20	19 20	20 20	
Berneval-le-Grand	6 24		7 04	7 24	7 54	8 24	9 24	11 24	13 24	15 24	16 24	17 24	18 24	19 24	20 24	
Belleville-sur-mer	6 28	6 58		7 28	7 58	8 28	9 28	11 08	13 28	15 28	16 28	17 28	18 28	19 28	20 28	
Bracquemont	6 33	7 05		7 33	8 05	8 33	9 33	11 33	13 33	15 33	16 33	17 33	18 33	19 33	20 33	
Puits	6 38	7 10		7 38	8 10	8 38	9 38	11 38	13 38	15 38	16 38	17 38	18 38	19 38	20 38	
Neuville-lès-D.	6 42			7 42		8 42	9 42	11 42	13 42	15 42	16 42	17 42	18 42	19 42	20 42	
Dieppe	6 50	7 28	7 28	7 50	8 28	8 50	9 50	11 50	13 50	15 50	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50	
Dieppe	7 02			8 02		9 02	10 02	12 02	14 02	16 02	17 02	18 02	19 02	20 02	21 02	
Rouen	7 48			8 48		9 48	10 48	12 48	14 48	16 48	17 48	18 48	19 48	20 48	21 48	
Rouen	7 58			8 58		9 58	10 58	12 58	14 58	16 58	17 58	18 58	19 58	20 58	22 06	
Paris	9 12			10 12		11 12	12 12	14 12	16 12	18 12	19 12	20 12	21 12	22 12	23 39	

Paris		5 48	7 48	9 48	11 48	12 48	13 48			14 48			15 48	16 48	17 48	18 48
Rouen		7 02	9 02	11 02	13 02	14 02	15 02			16 02			17 02	18 02	19 02	20 02
Rouen		7 12	9 12	11 12	13 12	14 12	15 12			16 12			17 12	18 12	19 12	20 12
Dieppe		7 58	9 58	11 58	13 58	14 58	15 58			16 58			17 58	18 58	19 58	20 58
Dieppe	7 08	8 08	10 08	12 08	14 08	15 08	16 08	16 28	17 08	18 08	17 28	17 28	18 08	19 08	20 08	21 08
Neuville	7 16	8 16	10 16	12 16	14 16	15 16	16 16		17 16				18 16	19 16	20 16	21 16
Puits	7 20	8 20	10 20	12 20	14 20	15 20	16 20	16 48	17 20	17 48			18 20	19 20	20 20	21 20
Bracquemont	7 25	8 25	10 25	12 25	14 25	15 25	16 25	16 54	17 25	17 54			18 25	19 25	20 25	21 25
Belleville-sur-mer	7 30	8 30	10 30	12 30	14 30	15 30	16 30	17 00	17 30	18 00			18 30	19 30	20 30	21 30
Berneval-le-Grand	7 34	8 34	10 34	12 34	14 34	15 34	16 34	17 10	17 34				17 50	18 34	19 34	20 34
Saint-Martin-en-C.	7 38	8 38	10 38	12 38	14 38	15 38	16 38	17 20	17 38				18 00	18 38	19 38	20 38
Vassonville	7 42	8 42	10 42	12 42	14 42	15 42	16 42	17 26	17 42				18 06	18 42	19 42	20 42
EDF	7 48	8 48	10 48	12 48	14 48	15 48	16 48		17 48					18 48	19 48	20 48
Penly	7 54	8 54	10 54	12 54	14 54	15 54	16 54	17 34	17 54				18 14	18 54	19 54	20 54

• Le désenclavement de Mortagne-au-Perche

Mortagne-au-Perche est une localité représentative des petites villes qui structurent le tissu rural, autour de son marché, de ses commerces et de ses services publics (sous-préfecture, lycée, hôpital...). Elle n'est pas desservie par le train, mais par quatre lignes routières NOMAD-cars (414, 417, 419, 422) dont deux lignes à vocation principalement scolaire (419, 422) et deux lignes régulières (414, 417).



La ligne 417 assure une liaison correcte vers le chef-lieu du département : 7 allers et retours quotidiens. En revanche, les déplacements en direction ou en provenance de la capitale restent difficiles :

- l'option consistant à transiter par Nogent-le-Rotrou (TER REMI Paris - Chartres - Le Mans + car 417) n'est pas crédible : plus de trois heures de trajet (Paris 17 h 05 → Mortagne 20 h 20) ;
- l'alternative consistant à transiter par l'Aigle, plus rapide (temps de parcours limitable à 2 h 28) est actuellement affaiblie par la mauvaise synchronisation des horaires entre les trains et les cars :

Jours de circulation	PS	PS								PS	
Mortagne-au-P.	6 43		8 25							16 52	18 12
Tourouvre	7 03		8 47							17 27	18 37
Randonnai	7 15	7 55	9 05							17 40	18 47
Crulai	7 24	8 04	9 15							17 47	18 53
L'Aigle	7 35	8 15	9 30							18 02	19 08
L'Aigle	6 42	7 45		10 42		12 43	13 45			17 43	20 44
Paris	8 16	9 17		12 06		14 15	15 06			19 15	22 06

Jours de circulation	LuS		LuS					PS		Vend	
Paris			7 32		9 45	10 54		13 54		17 13	18 13
L'Aigle			8 54		11 09	12 11		15 13		18 45	19 50
L'Aigle	6 40	6 57	9 04		12 40			16 52	18 20	19 20	21 17
Crulai		7 14			13 00			17 20	18 33	19 33	
Randonnai		7 24			13 08			17 30	18 41	19 41	
Tourouvre		7 42			13 24			17 47	18 56	19 56	
Mortagne-au-P.	7 20	8 00	9 50		13 39			18 12	19 14	20 14	

Selon nos propositions, l'ajout de quelques courses supplémentaires et le réajustement des horaires des cars existants en cohérence avec ceux des trains, suffiraient à établir 6 à 7 liaisons quotidiennes entre Mortagne et Paris, et à restaurer ainsi l'attractivité du transport public dans ce secteur :

			PS				MeS			PS	PS				
Mortagne-au-P.		6 38	7 18	8 38		10 38		12 38	13 38	14 38	16 38	17 08	17 58	18 28	19 38
Tourouvre		6 58	7 38	8 58		10 58		13 58	14 58	16 58	17 28	18 18	18 48	19 58	
Randonnai		7 10	7 50	9 10		11 10		14 10	15 10	17 10	18 30	19 00	20 10		
Crulai		7 20	8 08	9 20		11 20		14 20	15 20	17 20	18 40	19 10	20 20		
L'Aigle		7 38	8 18	9 38		11 38		13 38	15 38	17 38	18 58	19 28	20 38		
L'Aigle	5 40	6 40	7 48	8 48		11 48	12 40	13 48	15 48	17 48	19 06	20 06	20 48		
Paris	7 16	8 16	9 16		11 06		13 06	14 06	15 06	17 06	19 06		22 06		

Jours de circulation	PS							PS				Vend		
Paris			7 24	8 54	9 34	10 54		13 54		16 43	17 13	18 13	18 43	19 43
L'Aigle			8 42	10 12	10 58	12 12		15 12		18 12	18 48	19 42	20 18	21 12
L'Aigle	7 02	7 12	8 52	10 22		12 22		15 22		17 02	17 32	18 22	19 52	21 22
Crulai	7 20	7 30	9 10	10 40		12 40		15 40		17 20	17 50	18 40	20 10	21 40
Randonnai	7 28	7 38	9 18	10 48		12 48		15 48		17 28	17 58	18 48	20 18	21 48
Tourouvre	7 42	7 52	9 32	11 02		13 02		16 02		17 42	18 12	19 02	20 32	22 02
Mortagne-au-P.	8 02	8 12	9 52	11 22		13 22		16 22		18 02	18 32	19 22	20 52	22 22

2.18 L'adaptation de l'offre aux usages touristiques

Il a été mis en évidence, dans la première partie de ce dossier (§ 1.8, page 27), l'extrême importance du tourisme dans la vie et l'économie de notre région. De cette très vive affluence touristique résultent des millions de déplacements à moyenne ou longue distance, les uns régionaux, les autres exogènes, dont une trop grande proportion s'effectue en automobile : 75 % des touristes proviennent de France, et, sur ce créneau de mobilité, près de 80 % de nos concitoyens se déplacent exclusivement en voiture. Ainsi, en 2018, à l'échelle de notre région, les seuls déplacements des touristes ont entraîné l'émission de plus de 90 millions de tonnes de CO₂ (source Comité Régional du Tourisme).

Consciente de la nécessité d'évoluer vers un tourisme plus durable, mais aussi soucieuse de répondre à une aspiration croissante des visiteurs à des pratiques plus éco-responsables, la Région a élaboré, au tournant de la dernière décennie, une toute nouvelle stratégie touristique dans le cadre de laquelle, entre autres actions, a été développée une formule intitulée « la Normandie sans ma voiture », construite autour de l'usage du train, et parfois du car, sur les parcours d'approche de notre région.

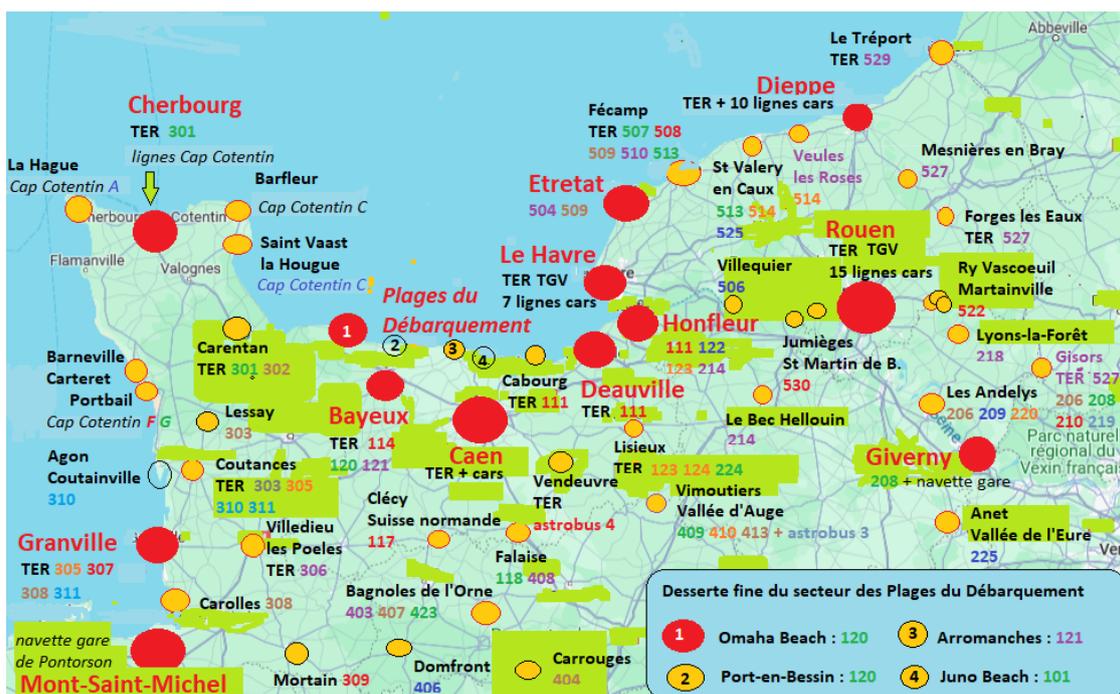
Cette excellente initiative propose notamment à la clientèle francilienne :

- de nombreuses offres de week-ends, reposant sur un voyage en train et/ou en car NOMAD ;
- une dizaine de circuits cyclotouristiques de plusieurs jours, formant des boucles de gare à gare ;
- quelques possibilités de randonnées pédestres, elles aussi configurées entre deux gares.

De telles formules sont d'autant plus crédibles que les destinations touristiques normandes sont, dans leur quasi-totalité, desservies par le train ou par une ligne régulière d'autocar :

- les grandes villes (Rouen, Caen, etc...) sont directement desservies par le train ;
- plusieurs destinations côtières le sont également (Deauville, Cabourg, Granville, Dieppe) ;
- certains sites majeurs (Giverny, le Mont-Saint-Michel) sont connectés à une gare par une navette ;
- les autres sites ou lieux de séjour sont desservis par des autocars dont l'itinéraire permet d'accéder à la gare la plus proche : de Honfleur au Havre, des plages du Débarquement à Bayeux, etc...

La cartographie ci-dessous illustre le maillage de la desserte des destinations touristiques normandes par les réseaux de transports publics, ferroviaires et routiers :



Dans un souci de lisibilité, certaines destinations touristiques ne figurent pas sur ce document, délibérément simplifié.

Notre démarche de transition vers des pratiques touristiques plus respectueuses de l'environnement n'est toutefois pas encore mature, et d'importants progrès restent à accomplir :

- en élargissant la palette des destinations du dispositif « Normandie sans ma voiture » ;
- en diversifiant la gamme des thématiques de séjour dans le cadre du dispositif existant ;
- en ouvrant la formule à d'autres usagers, notamment la population intra-régionale.

Car, même si l'offre « Normandie sans ma voiture » est intéressante, son usage demeure minoritaire, et le tourisme automobile reste dominant. Il faut donc maintenant inverser la tendance, en actionnant tous les leviers susceptibles de faire évoluer les usages. Ceci est d'ailleurs d'autant plus nécessaire que les touristes étrangers arrivés en France par avion ne disposent pas tous d'un véhicule de location, que les jeunes urbains sont souvent moins motorisés, et qu'une grande partie de la population, y compris les familles, est en recherche de solutions alternatives aux vacances avec la voiture.

A ce titre, une large part des efforts restant à exercer porterait sur l'adaptation de l'offre de transport aux besoins spécifiques de la clientèle touristique, pour laquelle les horaires actuellement proposés ou les fréquences déployées sur le réseau ferroviaire s'avèrent insuffisamment attractifs :

- la gare de Pontorson-Mont-Saint-Michel n'est desservie que par 2 à 3 trains par jour ;
- la fréquence de la liaison Paris - Granville est excessivement faible : 5 trains par jour ;
- la desserte de la Vallée de la Seine (dont Vernon-Giverny) comporte une lacune de 3 heures ;
- aucun retour rapide de Dieppe (et du littoral cauchois) vers Paris n'est proposé en fin d'après-midi.

A ces carences, s'ajoute l'insuffisante coordination entre les trains et les cars, déjà très largement documentée dans le cadre de l'alinéa précédent, et dont la persistance affecte fortement la crédibilité du transport public sur plusieurs destinations majeures : Honfleur, les plages du Débarquement, etc...

Enfin, sur le littoral, certaines dessertes routières terminales restent temporaires :

- la liaison rapide d'Etretat à la gare de Bréauté (504) ne fonctionne qu'en fin de semaine ;
- la desserte du littoral cauchois (509, 513 et 514) n'est attractive qu'en haute saison d'été ;
- les lignes côtières de la Manche (Agon-Coutainville, Hauteville) ne fonctionnent pas hors saison.

Vestiges d'un modèle touristique ancien, celui des « congés payés », de telles discontinuités du service ne sont plus adaptées aux réalités actuelles, selon lesquelles la temporalité des voyages a évolué vers davantage d'étalement au cours des saisons, et appelle une certaine permanence de l'offre.

Il serait donc demain nécessaire que chacune des destinations touristiques normandes, qu'il s'agisse d'un lieu de villégiature ou d'un site remarquable, soit aisément accessible par le train et/ou le car :

- à partir de Paris, tant pour les franciliens que pour les touristes internationaux ;
- à partir des régions voisines : Hauts de France, Bretagne, Pays de la Loire...
- à partir des autres villes normandes : de Rouen au Mont-Saint-Michel, de Caen à Etretat...

Mais il serait également souhaitable que les différents sites touristiques soient connectés entre eux par les transports publics, de sorte à rendre possibles :

- la pratique du tourisme itinérant (Giverny → Rouen → Etretat → Honfleur → Deauville...) ;
- la réalisation d'excursions à partir d'un lieu de villégiature (Deauville → Mont-Saint-Michel).

Il serait tout aussi judicieux de développer davantage, sur le modèle des offres déjà existantes, les possibilités de randonnées pédestres ou d'escapades cyclables triangulaires (sur les voies vertes) au départ des grandes villes normandes (exemple : Rouen → Dieppe → Fécamp → Rouen).

Il serait enfin possible, en collaboration étroite avec les offices de tourisme, de développer plus encore l'élaboration d'offres touristiques intégrées incluant l'hébergement, les visites et les déplacements, dont la commodité d'usage serait susceptible de recueillir l'adhésion de nombreux visiteurs.

Nous ne prétendons pas, dans le cadre de cet alinéa, inventorier de façon exhaustive l'intégralité des actions à entreprendre. Nous souhaiterions en revanche illustrer au moyen de quelques exemples la faisabilité d'une adaptation de nos offres publiques de mobilité au développement de leur usage à des fins touristiques.

- **Mieux relier les grands sites touristiques normands à la capitale.**

Plusieurs destinations touristiques importantes (Rouen, Deauville, Granville,...) sont directement connectées à Paris par le train. On peut y ajouter Giverny, reliée par une navette à la gare de Vernon. Pour plusieurs d'entre elles, l'offre reste cependant modeste. C'est la raison pour laquelle notre cahier de propositions comporte plusieurs demandes de renforcement des fréquences :

- entre Paris et Vernon-Giverny : un train à l'heure (alinéa 2.3, pages 51-53).
- entre Paris et Granville : 7 allers et retours au lieu de 5 (alinéa 2.9, page 68).
- entre Paris et Deauville : 6 allers et retours au lieu de 4 (alinéa 2.7, page 65).

Paris → Deauville : offre actuelle en semaine

Paris	6 12		7 27		8 29		12 30					16 08		18 08	19 08
Lisieux	8 02		9 16		10 14		14 12					17 55		19 58	20 58
Lisieux	8 29		9 17		10 49		14 13					17 56		20 06	20 59
Deauville	8 54		9 41		11 16		14 39					18 22		20 34	21 24

Paris → Deauville : notre proposition (grille horaire du lundi au jeudi)

Paris	6 57		7 57		9 57		11 57		13 57			16 39	17 39	18 39	19 39	21 09
Lisieux	8 34		9 34		11 34		13 34		15 34			18 17	19 17	20 17	21 17	22 47
Lisieux	8 44		9 35		11 35		13 35		15 35			18 38	19 18	20 38	21 18	22 57
Deauville	9 34		9 58		11 58		13 58		15 58			19 02	19 42	21 02	21 42	23 20

L'horaire indiqué en rouge serait assuré par un car de la ligne 124 (Lisieux - Cabourg)

Nous proposons également une intensification de la desserte de la Baie du Mont-Saint-Michel :

- par un sensible renforcement des fréquences sur la ligne Paris - Granville ;
- par la promotion publicitaire de la liaison directe saisonnière Paris - Pontorson ;
- par la création d'autres relations par correspondance à Folligny avec les trains Paris - Granville.

Dans ce cadre, cinq opportunités d'approcher le site du Mont seraient quotidiennement offertes :

Période de circulation		été	hiver												
Paris-Montparnasse		7 24	7 24		8 54		10 54				13 54			16 43	
Folligny		10 25	10 25		11 55		12 55				16 55			19 55	
Folligny		10 40	10 40		12 10		14 10				17 02			20 10	
Pontorson - Mont-Saint-Michel		11 10	11 10		12 40		14 40				17 32			20 40	

En jaune : train Rouen - Caen - Rennes

En bleu : navette de la Baie (Granville - Dol-de-Bretagne)

- **Etendre cet objectif aux sites qui ne sont pas desservis par le train.**

Une qualité d'approche équivalente devrait être offerte aux destinations touristiques dépourvues de desserte ferroviaire : Honfleur, Arranches, Étretat, le littoral granvillais...

Afin d'y parvenir, il faudrait que s'instaure une meilleure coordination entre les dessertes ferroviaires permettant l'approche de la région et les dessertes routières devant assurer le parcours terminal. Il s'agirait donc ainsi d'accroître la complémentarité entre les systèmes NOMAD-trains et NOMAD-cars, de sorte à **étendre l'effet réseau à l'ensemble du dispositif NOMAD, lignes routières incluses.**

Tout au long des pages qui suivent, au travers de quelques exemples particulièrement représentatifs, nous montrerons que cet objectif est aujourd'hui encore très loin d'être atteint :

- soit en raison de l'inexistence ou l'extrême rareté des dessertes terminales ;
- soit par la faute de calages horaires discordants, qui s'opposent à la pratique des correspondances et, dès lors, rendent le voyage globalement irréalisable.

Puis nous mettrons en évidence l'existence de solutions, reposant :

- souvent sur un simple repositionnement de quelques minutes de l'horaire d'un car ;
- parfois sur la création de nouvelles courses d'autocars lorsque, dans un créneau horaire porteur sur le plan touristique, aucune correspondance n'est proposée aux usagers du train.

⇒ Étretat

En matière de mobilité touristique, l'un des autres principaux maillons faibles du réseau normand concerne la desserte d'Étretat. Asphyxiée par l'hypertrophie du trafic automobile, la célèbre station est très difficilement accessible depuis Paris (ou Rouen) au moyen des transports publics : à l'exception d'une navette hebdomadaire de rabattement vers la gare de Bréauté-Beuzeville (aller le vendredi soir ou le samedi matin, retour le dimanche soir), Étretat n'est desservie que par la ligne côtière 509, qui relie Le Havre à Fécamp, selon des horaires imparfaitement coordonnés avec ceux des trains :

Période circulation	été			été		été						
Paris		6 40	7 40		10 40						14 40	15 40
Le Havre		8 48	9 58		12 58						16 58	17 58
Le Havre	8 00	9 30	10 12		13 12			15 00	16 25		16 40	18 05
Étretat	8 49	10 37	11 20		14 01	14 19		15 49	17 42		17 57	19 20

Aucun départ de Paris possible après 16 heures

Période circulation			été			été			été		été	
Étretat	6 39	7 02	9 35	11 03		12 55		15 05	15 51		17 27	17 41
Le Havre	7 49	8 15	10 41	11 52		14 01		16 11	16 40		18 35	18 30
Le Havre	8 03					14 03					19 02	20 03
Paris	10 23					16 23					21 20	22 23

Cette desserte, qui permet également d'accéder aux localités voisines (Saint-Jouin-Bruneval, Yport...) devra être remaniée, selon des horaires cadencés et calés sur ceux des trains :

Période circulation		été			été		été				été		été		
Paris	5 48	6 48	7 48		9 48	10 48	11 48	12 48	13 48		14 48		15 48	16 48	17 48
Rouen	7 06	8 06	9 06		11 06	12 06	13 06	14 06	15 06		16 06	16 32	17 06	18 06	19 06
Le Havre	7 56	8 56	9 56		11 56	12 56	13 56	14 56	15 56		16 56	17 28	17 56	18 56	19 56
Le Havre	8 10	9 10	10 10		12 10	13 10	14 10	15 10	16 10	16 40	17 10	17 40	18 10	19 10	20 10
Étretat	9 20	10 20	11 20		13 20	14 20	15 20	16 20	17 20	17 50	18 20	18 50	19 20	20 20	21 20

Période circulation				été		été			été		été					
Étretat	6 10	6 40	7 10	7 40	8 40	9 40	10 40		12 40		14 40	15 40	16 40	17 10	17 40	18 40
Le Havre	7 20	7 50	8 20	8 50	9 50	10 50	11 50		13 50		15 50	16 50	17 50	18 20	18 50	19 50
Le Havre	7 32	8 04		9 04	10 04	11 04	12 04		14 04		16 04	17 04	18 04	18 32	19 04	20 04
Rouen	8 28	8 54		9 54	10 54	11 54	12 54		14 54		16 54	17 54	18 54	19 28	19 54	20 54
Paris		10 12		11 12	12 12	13 12	14 12		16 12		18 12	19 12	20 12	21 12	22 12	

Mais il sera également nécessaire de régulariser la navette de rabattement vers Bréauté (ligne 504), permettant d'accéder beaucoup plus rapidement à Étretat depuis Rouen ou Paris :

Paris			6 48		8 48		10 48		12 48		14 48		16 48		18 48
Rouen			8 06		10 06		12 06		14 06		16 06		18 06		20 06
Bréauté			8 42		10 42		12 42		14 42		16 42		18 42		20 42
Bréauté			8 52		10 52		12 52		14 52		16 52		18 52		20 52
Goderville			9 02		11 02		13 02		15 02		17 02		19 02		21 02
Criquetot			9 12		11 12		13 12		15 12		17 12		19 12		21 12
Étretat			9 24		11 24		13 24		15 24		17 24		19 24		21 24

Étretat	6 34		9 34		11 34		13 34		15 34		17 34		19 34		
Criquetot	6 46		9 46		11 46		13 46		15 46		17 46		19 46		
Goderville	6 56		9 56		11 56		13 56		15 56		17 56		19 56		
Bréauté	7 08		10 08		12 08		14 08		16 08		18 08		20 08		
Bréauté	7 18		10 18		12 18		14 18		16 18		18 18		20 18		
Rouen	7 54		10 54		12 54		14 54		16 54		18 54		20 54		
Paris	9 12		12 12		14 12		16 12		18 12		20 12		22 12		

Cadencé aux deux heures, ce service pourrait être assuré économiquement, avec un seul véhicule.

⇒ Honfleur

Pour se déplacer de Paris à Honfleur sans utiliser sa voiture, deux possibilités sont offertes, reposant l'une et l'autre sur les usages successifs d'un train et d'un car NOMAD :

- la première par correspondance en gare de Lisieux (train 3300 + car 123);
- la seconde par correspondance en gare du Havre (train 3100 + car 111, 122 ou 123).

Les temps de parcours sont équivalents : environ trois heures, si les correspondances sont rapides.

La première de ces deux options repose sur une ligne routière dont la fréquence est relativement faible et dont les horaires ne sont pas bien coordonnés avec ceux des trains en gare de Lisieux :

Paris	8 29		9 59				13 56			17 09		19 08		
Lisieux	10 14		11 41				15 40			18 54		19 58		
Lisieux		10 44		12 23	13 45			16 33	17 18			19 40		
Honfleur		11 44		13 27	14 45			17 42	18 32			20 41		

Honfleur	7 48			9 50			13 20		15 30	16 10				18 20
Lisieux	8 40			10 43			14 13		16 23	17 07				19 14
Lisieux	8 48			10 47				14 48			17 44			19 14
Paris	10 32			12 32				16 31			19 30			21 03

Cette desserte serait parfaite moyennant l'ajout d'un aller-et-retour matinal, qui serait d'ailleurs utile aux besoins locaux de déplacements, et en repositionnant plusieurs courses de sorte à honorer les correspondances ferroviaires en gare de Lisieux :

Paris				8 57		11 57			14 57		17 39	
Lisieux				10 34		13 34			16 34		19 17	
Lisieux		7 32		10 44	12 14	13 44			16 44		17 44	19 32
Honfleur		8 28		11 40	13 10	14 40			17 40		18 40	20 28
Destination				Havre		Havre			Havre		Havre	

origine		Havre						Havre	Havre			
Honfleur	6 30	7 20		9 20			13 20		14 20	16 20		18 20
Lisieux	7 26	8 16		10 16			14 16		15 16	17 16		19 16
Lisieux	7 40	8 26		10 26			14 26		15 26	17 26		19 26
Paris	9 22	10 03		12 03			16 03		17 03	19 03		21 03

La seconde option, consistant à transiter par Le Havre, repose sur une base plus solide, dans la mesure où la traversée de l'estuaire est créditée de fréquences plus fortes que le rabattement vers Lisieux : entre Le Havre et Honfleur, les lignes 111, 122 et 123 forment un tronç commun. En outre, l'itinéraire tracé par Le Havre permet également d'effectuer des déplacements croisés entre Rouen et Honfleur. Les offres actuelles ne permettent malheureusement pas de mettre en valeur cette opportunité, les horaires des cars n'étant pas coordonnés avec ceux des trains. Sur une quinzaine de continuités quotidiennement envisageables, seulement deux correspondances sont effectivement assurées :

Paris				6 40		7 40		8 40		10 40				
Rouen	5 59	6 41	7 28	8 00		9 05		10 04		12 04			13 05	
Le Havre	6 57	7 36	8 18	8 48		9 58		10 58		12 58			14 05	
	122	111		111				122		123		122		111
Le Havre	7 10	7 49		8 44				10 30		12 49		13 45		14 33
Honfleur	7 38	8 22		9 19				10 58		13 18		14 13		15 08

Paris	12 40		13 40		14 40		15 40			16 40		17 40	18 40	19 40	20 40
Rouen	14 04		14 59		16 05		17 05		17 35	18 05	18 37	19 10	20 09	21 12	22 06
Le Havre	14 58		15 48		16 58		17 58		18 33	18 58	19 33	20 00	21 00	21 55	22 55
		123		122		122			111			111			
Le Havre		15 28		16 30			17 35		18 29			20 08			
Honfleur		16 03		16 58			18 03		19 02			20 41			

Honfleur				111		111		122			122				123
Le Havre				6 20		7 07		8 04			10 02				12 42
Le Havre				6 51		7 38		8 32			10 30				13 15
Le Havre	5 17	5 59	6 27	7 05		7 32	7 38	8 03		10 03	10 20		12 03	12 32	13 09
Rouen	6 08	6 59	7 19	7 56		8 28		8 54		10 54	11 21		12 54	13 29	13 54
Paris	7 39		8 39	9 20				10 23		12 23			14 23		15 18

Honfleur		111		122			123	111		122		111		122	
Le Havre		13 32		14 02			15 32	15 44		16 54		17 52		19 24	
Le Havre		14 06		14 30			16 03	16 12		17 22		18 24		19 52	
Le Havre	14 03			14 32		15 03		16 03		17 03		18 01		19 02	19 29
Rouen	14 54			15 29		15 54		16 57		17 54		18 54		19 54	20 26
Paris	16 23			17 20						19 20		20 25		21 20	22 23

Dans le cadre de nos propositions, une dizaine de possibilités seraient quotidiennement offertes d'effectuer un voyage entre Paris et Honfleur, et même une quinzaine entre Rouen et Honfleur :

Paris				5 48		6 48		7 48		8 48	9 48		10 48		11 48
Rouen			6 02	6 32	7 06	7 32	8 06	9 06		10 06	11 06		12 06	12 32	13 06
Le Havre			6 58	7 28	7 56	8 28	8 56	9 56		10 56	11 56		12 56	13 28	13 56
Ligne car	122	123	122	111	122	111		122	111		122	111	111	123	122
Le Havre	6 10	6 40	7 10	7 40	8 10	8 40		10 10	10 40		12 10	12 40	13 10	13 40	14 40
Honfleur	6 50	7 20	7 50	8 20	8 50	9 20		10 50	11 20		12 50	13 20	13 50	14 20	14 50

Paris	12 48	13 48		14 48		15 48		16 48		17 48	18 48				
Rouen	14 06	15 06		16 06		17 06	17 32	18 06	18 32	19 06	20 06				
Le Havre	14 56	15 56		16 56		17 56	18 28	18 56	19 28	19 56	20 56				
Ligne car	123	122	111	122	111	122	111	122	111	122	111				
Le Havre	15 40	16 10	16 40	17 10	17 40	18 10	18 40	19 10	19 40	20 10	21 10				
Honfleur	16 20	16 50	17 20	17 50	18 20	18 50	19 20	19 50	20 20	20 50	21 50				

Ligne car				111	111	122	111	122		122		122	123		111	122
Honfleur				6 10	6 40	7 10	7 40	8 10		9 10		11 10	11 40		12 40	13 10
Le Havre				6 50	7 20	7 50	8 20	8 50		9 50		11 50	12 20		13 20	13 50
Le Havre				7 04	7 32	8 04		9 04		10 04		12 04	12 32			14 04
Rouen				7 54	8 28	8 54		9 54		10 54		12 54	13 28			14 54
Paris				9 12		10 12		11 12		12 12		14 12				16 12

Ligne car	111		123	122	111		111	122	111	122	123	122	111	122		122
Honfleur	13 40		14 40	15 10	15 40		16 40	17 10	17 40	18 10	18 40	19 10	19 40	20 10		21 10
Le Havre	14 20		15 20	15 50	16 20		17 20	17 50	18 20	18 50	19 20	19 50	20 20	20 50		21 50
Le Havre			15 34	16 04	16 32		17 32	18 04	18 32	19 04	19 32	20 04		21 04		
Rouen			16 24	16 54	17 28		18 28	18 54	19 28	19 54	20 28	20 54		21 54		
Paris				18 12				20 12		21 12		22 12		23 33		

Cette performance serait imputable à l'efficacité du cadencement ferroviaire et à la coordination des horaires des trains avec ceux des cars des trois lignes impliquées dans la traversée de l'estuaire, dont l'alternance des circulations produirait un cadencement aux 30 minutes lors des pointes.

⇒ La desserte des stations balnéaires du littoral granvillais (Baie du Mont-Saint-Michel)

De Granville à Avranches, il existe une ligne côtière (308) qui dessert l'ensemble des stations balnéaires concentrées sur cette partie du littoral normand : Saint-Pair-sur-Mer, Jullouville, Carolles, Genêts, etc... Elle est d'ailleurs complétée, pour la desserte fine entre Granville et Carolles, par la ligne estivale n°5 du réseau NEVA de la Communauté de communes Granville Terre & Mer.

La vocation de la ligne NOMAD 308 est largement touristique, mais elle répond également aux besoins locaux de mobilité des 11 000 habitants des communes intermédiaires desservies, dont notamment les nombreux lycéens inscrits dans les lycées d'Avranches et de Granville.

Dans le cadre du service actuellement déployé, les besoins de mobilité scolaire sont convenablement pris en considération (entrées de 8 et 9 heures, sorties de 12, 16, 17 et 18 heures). En revanche, la fonctionnalité touristique de la ligne est très fortement négligée : trop peu de correspondances sont assurées à Granville avec les trains en provenance ou à destination de Paris-Montparnasse et de Caen.

En effet, sur les cinq allers-et-retours Paris - Granville, deux seulement assurent des correspondances :

- de Paris vers le littoral : départs de 10 h 54 et 13 h 54 ;
- au retour du littoral vers la capitale : départs de Granville à 9 h 00 et 15 h 54.

Sur le créneau intrarégional, c'est encore pire : seul le départ de Caen de 6 h 01 est relayé par un car, et les stations balnéaires sont inatteignables en fin d'après-midi.

Paris	7 32			10 54			13 54			17 13	19 43
Granville	10 50			13 54			17 00			20 39	23 05
Caen			6 01		9 10		11 02	13 04		17 06	18 03
Granville			7 49		10 42		12 30	14 47		18 48	19 44
Granville	6 16	7 11	8 35				12 30	14 10	16 25	17 25	18 20
Saint-Pair-sur-Mer	6 33	7 28	8 50				12 47	14 25	16 42	17 42	18 37
Jullouville	6 43	7 38	9 03				12 59	14 37	16 54	17 54	18 49
Genêts	7 03	7 58	9 23				13 20	14 57	17 15	18 15	19 10
Avranches gare	7 18	8 13	9 37				13 34	15 12	17 29	18 29	19 25
Avranches lycée	7 35	8 30	9 54				13 51	15 29	17 46	18 46	19 41

Avranches lycée			6 10	7 10	8 35			12 30	14 05	16 35	17 30	18 13
Avranches gare			6 25	7 25	8 50			12 45	14 20	16 50	17 45	18 28
Genêts			6 39	7 39	9 04			12 59	14 34	17 04	17 59	18 42
Jullouville			7 02	8 02	9 27			13 22	14 57	17 27	18 22	19 05
Saint-Pair-sur-Mer			7 12	8 12	9 37			13 32	15 07	17 37	18 32	19 15
Granville			7 28	8 28	9 53			13 46	15 21	17 51	18 46	19 29
Granville	6 05	6 55					13 07	15 06	17 11	19 11	19 53	
Caen	7 45	8 51					14 46	16 47	18 45		21 33	
Granville	5 56		9 00		11 56			15 54		18 38		
Paris	9 17		12 06		15 06			19 15		22 06		

Dans le cadre de nos propositions, les fonctionnalités scolaires seraient maintenues, mais les horaires des cars seraient coordonnés avec ceux des trains de sorte à assurer au moins cinq allers et retours quotidiens vers Paris et six vers Caen :

Jours de circulation												Vend.			
Paris	7 24			8 54			10 54			13 54			16 43	18 13	19 43
Granville	10 36			12 06			14 06			17 06			20 06	21 36	23 06
Caen			6 08		10 08		12 08		14 08		16 08		18 08		20 08
Granville			7 46		11 46		13 46		15 46		17 46		19 46		21 46
Granville	6 16	7 16	8 16	10 46	12 16		14 16	16 16	17 16	18 16			20 16		21 56
Saint-Pair-sur-Mer	6 33	7 33	8 33	11 03	12 33		14 33	16 33	17 33	18 33			20 33		22 03
Jullouville	6 43	7 43	8 43	11 03	12 43		14 43	16 43	17 43	18 43			22 43		22 13
Genêts	7 03	8 03	9 03	11 33	13 03		15 03	17 03	18 03	19 03			21 03		22 33
Avranches gare	7 18	8 18	9 18	11 48	13 18		15 18	17 18	18 18	19 18			21 18		22 48
Avranches lycée	7 36	8 36	9 36	12 06	13 36		15 36	17 36	18 36	19 36			21 36		23 16

Avranches lycée	6 10	6 40	7 10	8 10			10 10		12 10		14 10		16 40	17 10	18 10
Avranches gare	6 25	6 55	7 25	8 25			10 25		12 25		14 25		16 55	17 25	18 25
Genêts	6 39	7 09	7 39	8 39			10 39		12 39		14 39		17 09	17 39	18 39
Jullouville	7 02	7 32	8 02	9 02			11 02		13 02		15 02		17 32	18 02	19 02
Saint-Pair-sur-Mer	7 12	7 42	8 12	9 12			11 12		13 12		15 12		17 42	18 12	19 12
Granville	7 28	7 58	8 28	9 28			11 28		13 28		15 28		17 58	18 28	19 28
Granville		8 12		10 12			12 12		14 12		16 12		18 12		20 12
Caen		9 52		11 52			13 52		15 52		17 52		19 52		21 52
Granville	7 52		9 52		11 52		13 52		15 52		17 52		19 52		21 52
Paris	11 06		13 06		15 06		17 06		19 06		21 06		23 06		25 06

Ce niveau d'efficacité nécessiterait l'ajout de deux rotations supplémentaires aux huit existantes, dont une, celle de milieu de matinée, par réutilisation de deux véhicules en stationnement prolongé. L'effort ainsi demandé semblerait raisonnable au regard du résultat obtenu en matière d'attractivité.

⇒ Les Plages du Débarquement

L'enjeu consisterait à permettre aux nombreux touristes et visiteurs, nationaux ou internationaux, d'accéder plus aisément à ces lieux chargés d'Histoire, au moyen des trains et des cars NOMAD.

Les sites d'Omaha Beach, Gold Beach et Juno Beach sont desservis par les lignes 101, 120 et 121 du réseau NOMAD. Sword Beach est desservie par la ligne 12 du réseau urbain de Caen (Twisto). Situé à 18 kilomètres de la gare de Carentan, le site de Utah Beach n'est pas desservi.



Cependant, seules les plages les plus proches de Caen bénéficient de dessertes attractives : au moins un bus par heure circule sur les lignes TWISTO 12 et NOMAD 101 (du moins jusqu'à Courseulles).

En revanche, les dessertes assurées par les lignes NOMAD 120 et 121 sont minimalistes, et les horaires sont établis de telle sorte que Colleville et Arromanches sont inaccessibles par le train à partir de Paris, les correspondances en gare de Bayeux n'étant pas assurées, à seulement quelques minutes près. Au retour, en fin de journée, il reste possible de revenir d'Omaha Beach, mais pas d'Arromanches :

Accès à Omaha-Beach (Colleville-sur-mer, Pointe du Hoc) : ligne 120

Paris	9 59	aucun		13 56		15 58	Colleville	7 04		13 52	16 54		
Bayeux	12 29	train		16 32		18 11	Bayeux	7 41		14 23	17 31		
Bayeux	12 30			16 38		17 50	Bayeux	7 40		aucun	17 41	18 34	20 11
Colleville	13 02			17 18		18 24	Paris	9 57		train	19 56	21 03	23 24

Accès à Gold Beach (Arromanches) : ligne 121

Paris	9 59	aucun		13 56		15 58	Arromanches	7 08		13 53			18 14
Bayeux	12 29	train		16 32		18 11	Bayeux	7 40		14 23			18 43
Bayeux	12 25			16 33		17 50	Bayeux	7 40		aucun	17 41	18 34	20 11
Arromanches	12 54			17 18		18 30	Paris	9 57		train	19 56	21 03	23 24

Enfin, il est impossible, au moyen des transports publics, de se déplacer d'une plage à une autre, et donc d'organiser un circuit de visite de l'ensemble des sites du Débarquement :

- une lacune se dresse entre Sword Beach et Juno Beach (effet de frontière territoriale) ;
- au départ de Caen, il est impossible de relier directement Arromanches, les cars de la ligne 101 effectuant leur terminus à Courseulles, Ver ou Asnelles, sans jamais atteindre Arromanches ;
- aucune continuité n'est assurée de part et d'autre de Bayeux (Arromanches → Omaha Beach).

Il est en outre aujourd'hui impossible, en utilisant les cars NOMAD, de se rendre successivement au Mémorial de Caen, puis sur les plages du Débarquement les plus proches (Arromanches).

Plusieurs améliorations seraient donc nécessaires, parmi lesquelles :

- prolonger la ligne 101 à Arromanches ;
- renforcer les fréquences d'exploitation des lignes 120 et 121 ;
- accorder les horaires de chacune de ces lignes sur ceux des trains.

Des liaisons directes devraient être assurées de Caen à Arromanches, moyennant le prolongement des courses express de l'actuelle ligne 101, puis l'ajout de plusieurs rotations complémentaires. Dans un souci de lisibilité, cette offre pourrait porter un nouvel identifiant (ligne 131) :

Paris				6 09	6 57			10 09			12 57	14 09	14 57	16 09	17 09	18 09
Caen				7 59	8 59			11 59			14 59	15 59	16 59	17 59	18 59	19 59
Caen			7 10	8 10	9 10			12 10			15 10	16 10	17 10	18 10	19 10	20 10
Courseulles			7 56	8 56	9 56			12 56			15 56	16 56	17 56	18 56	19 56	20 56
Ver-sur-Mer			8 10	9 10	10 10			13 10			16 10	17 0	18 10	19 10	20 10	21 10
Asnelles			8 16	9 16	10 16			13 16			16 16	17 16	18 16	19 16	20 16	21 16
Arromanches			8 24	9 24	10 24			13 24			16 24	17 24	18 24	19 24	20 24	21 24
Arromanches	6 34	7 34	8 34	9 34	10 34			13 34			16 34	17 34	18 34	19 34		
Asnelles	6 42	7 42	8 42	9 42	10 42			13 42			16 42	17 42	18 42	19 42		
Ver-sur-Mer	6 48	7 48	8 48	9 48	10 48			13 48			16 48	17 48	18 48	19 48		
Courseulles	7 04	8 04	9 04	10 04	11 04			14 04			17 04	18 04	19 04	20 04		
Caen	7 50	8 50	9 50	10 50	11 50			14 50			17 50	18 50	19 50	20 50		
Caen	8 01	9 01	10 01	11 01	12 01			15 01			18 01	19 01	20 01	21 01		
Paris	9 52	11 03	11 52	13 03	13 52			17 03			19 52	21 03	22 03	23 03		

La desserte de la ligne 120 (Omaha Beach), devrait être renforcée, et ainsi cadencée aux deux heures, puis prolongée à Isigny-sur-mer, tant pour désenclaver cette localité que pour optimiser l'exploitation. Ses horaires devraient être coordonnés avec ceux des trains en gare de Bayeux :

Jours de circulation		PS						PS		PS						Ve
Paris			6 09	8 09	10 09	12 09		14 09		16 09	17 09	18 09				
Bayeux			8 18	10 18	12 18	14 18		16 18		18 18	19 18	20 18				
Bayeux		7 38	8 38	10 38	12 38	14 38	16 32	16 38	17 32	17 38	18 38	19 38	20 38			
Port-en-Bessin		7 58	8 58	10 58	12 58	14 58	16 54	16 58	17 54	17 58	18 58	19 58	20 58			
Aure-sur-mer		8 08	9 08	11 08	13 08	15 08	17 04	17 08	18 04	18 08	19 08	20 08	21 08			
Colleville-sur-mer		8 12	9 12	11 12	13 12	15 12	17 08	17 12	18 08	18 12	19 12	20 12	21 12			
Vierville-sur-mer			9 22	11 22	13 22	15 22		17 22		18 22	19 22	20 22	21 22			
Grancamp-Maisy				9 38	11 38	13 38	15 38		17 38		18 38	19 38	20 38	21 38		
Isigny-sur-mer			9 52	11 52	13 52	15 52		17 52		18 52	19 52	20 52	21 52			
Jours de circulation		PS		PS						PS						
Isigny-sur-mer	6 02		7 02		8 02	10 02	12 02	14 02	16 02		18 02					
Grancamp-Maisy	6 18		7 18		8 18	10 18	12 18	14 18	16 18		18 18					
Vierville-sur-mer	6 34		7 34		8 34	10 34	12 34	14 34	16 34		18 34					
Colleville-sur-mer	6 44	7 14	7 44	8 14	8 44	10 44	12 44	14 44	16 44	17 44	18 44					
Aure-sur-mer	6 48	7 18	7 48	8 18	8 48	10 48	12 48	14 48	16 48	17 48	18 48					
Port-en-Bessin	6 58	7 28	7 58	8 28	8 58	10 58	12 58	14 58	16 58	17 58	18 58					
Bayeux	7 20	7 50	8 20	8 50	9 20	11 20	13 20	15 20	17 20	18 20	19 20					
Bayeux			8 42		9 42	11 42	13 42	15 42	17 42	18 42	19 42					
Paris	9 52		11 03		11 52	13 52	16 03	17 52	19 52	21 03	22 03					

L'exploitation de la ligne 121 gagnerait à suivre une évolution analogue, assortie d'un prolongement de Courseulles à Ouistreham, afin d'établir la continuité qui fait actuellement défaut, et de proposer un accès direct aux plages du Débarquement aux touristes britanniques venus par le ferry :

Paris					6 57		8 57		10 57		12 57	14 09	14 57	16 09	17 09
Bayeux					9 18		11 18		13 18		15 18	16 18	17 18	18 18	19 18
Bayeux			7 38		9 38		11 38		13 38		15 38	16 38	17 38		19 38
Sommervieu			7 58		9 58		11 58		13 58		15 58	16 58	17 58		19 58
Ryes		8 04		10 04		12 04		14 04		16 04	17 04	18 04			20 04
Tracy		8 12		10 12		12 12		14 12		16 12	17 12	18 12			20 12
Arromanches		8 20		10 20		12 20		14 20		16 20	17 20	18 20			20 20
Saint-Côme		8 24		10 24		12 24		14 24		16 24	17 24	18 24			20 24
Asnelles		8 28		10 28		12 28		14 28		16 28	17 28	18 28			20 28
Ver-sur-Mer		8 36		10 36		12 36		14 36		16 36	17 36	18 36			20 36
Courseulles A		8 50		10 50		12 50		14 50		16 50	17 50	18 50			20 50
Courseulles D	6 52		8 52		10 52		12 52		14 52		16 52				18 52
Bernières	7 04		9 04		11 04		13 04		15 04		17 04				19 04
Saint-Aubin	7 14		9 14		11 14		13 14		15 14		17 14				19 14
Langrune	7 20		9 20		11 20		13 20		15 20		17 20				19 20
Luc-sur-Mer	7 26		9 26		11 26		13 26		15 26		17 26				19 26
Lion-sur-Mer	7 34		9 34		11 34		13 34		15 34		17 34				19 34
Hermanville	7 40		9 40		11 40		13 40		15 40		17 40				19 40
Ouistreham	7 50		9 50		11 50		13 50		15 50		17 50				19 50
Ouistreham		6 08		8 08		10 08		12 08		14 08		16 08			18 08
Hermanville		6 18		8 18		10 18		12 18		14 18		16 18			18 18
Lion-sur-Mer		6 24		8 24		10 24		12 24		14 24		16 24			18 24
Luc-sur-Mer		6 32		8 32		10 32		12 32		14 32		16 32			18 32
Langrune		6 38		8 38		10 38		12 38		14 38		16 38			18 38
Saint-Aubin		6 44		8 44		10 44		12 44		14 44		16 44			18 44
Bernières		6 54		8 54		10 54		12 54		14 54		16 54			18 54
Courseulles A		7 06		9 06		11 06		13 06		15 06		17 06			19 06
Courseulles D	6 08	7 08		9 08		11 08		13 08		15 08		17 08			19 08
Ver-sur-Mer	6 22	7 22		9 22		11 22		13 22		15 22		17 22			19 22
Asnelles	6 30	7 30		9 30		11 30		13 30		15 30		17 30			19 30
Saint-Côme	6 33	7 33		9 33		11 33		13 33		15 33		17 33			19 33
Arromanches	6 38	7 38		9 38		11 38		13 38		15 38		17 38			19 38
Tracy	6 44	7 44		9 44		11 44		13 44		15 44		17 44			19 44
Ryes	6 54	7 54		9 54		11 54		13 54		15 54		17 54			19 54
Sommervieu	7 00	8 00		10 00		12 00		14 00		16 00		18 00			20 00
Bayeux	7 18	8 18		10 18		12 18		14 18		16 18		18 18			20 18
Bayeux	7 42	8 42		10 42		12 42		14 42		16 42		18 42			20 42
Paris	9 52	11 03		13 03		15 03		17 03		19 03		21 03			23 03

Il est intéressant de remarquer que, dans la perspective de l'élaboration de circuits touristiques, les calages horaires que nous proposons pour la ligne 121 permettraient tout à la fois :

- d'assurer la continuité vers Omaha Beach, par correspondance immédiate avec la ligne 120 (techniquement, le même véhicule pourrait effectuer un enchaînement entre les deux lignes, épargnant ainsi aux touristes caboteurs le désagrément d'une rupture de charge) ;
- d'assurer des correspondances avec les trains en provenance ou à destination de Granville ou de Pontorson - Mont-Saint-Michel.

Pontorson				7 16				11 16				15 16		
Granville	TER		6 12	8 12			10 12	12 12			14 12	16 12		18 12
Bayeux			7 30	9 30			11 30	13 30			15 30	17 30		19 30
Colleville	Car		6 44	8 44			10 44	12 44			14 44	16 44		18 44
Bayeux	120		7 20	9 20			11 20	13 20			15 20	17 20		19 20
Bayeux	Car		7 38	9 38			11 38	13 38			15 38	16 38	17 38	19 38
Arromanches	121		8 20	10 20			12 20	14 20			16 20	17 20	18 20	20 20
Arromanches	Car		6 38	7 38			9 38	11 38			13 38	15 38	17 38	19 38
Bayeux	121		7 18	8 18			10 18	12 18			14 18	16 18	18 18	20 18
Bayeux	Car		7 38	8 38			10 38	12 38			14 38	16 38	18 38	
Colleville	120		8 12	9 12			11 12	13 12			15 12	17 12	19 12	
Bayeux			8 30	10 30			12 30	14 30			16 30	18 30	20 30	
Granville	TER		9 46	11 46			13 46	15 46			17 46	19 46	21 46	
Pontorson				12 40				16 40				20 40		21 46

Enfin, plus à l'ouest, il ne serait pas raisonnable de laisser le site de Utah Beach dépourvu de toute offre de mobilité collective. La création d'une navette serait la bienvenue (une nouvelle ligne 312), selon des horaires calés sur ceux des trains et adaptés aux heures d'ouverture du musée :

Paris		6 09	8 09	10 09	12 09	14 09	16 09		
Caen		8 02	10 02	12 02	14 02	16 02	18 02		
Carentan		8 42	10 42	12 42	14 42	16 42	18 42		
Carentan		8 50	10 50	12 50	14 50	16 50	18 50		
Utah-Beach		9 20	11 20	13 20	15 20	17 20	19 20		
Utah-Beach		9 30	11 30	13 30	15 30	17 30	19 30		
Carentan		10 00	12 00	14 00	16 00	18 00	20 00		
Carentan		10 18	12 18	14 18	16 18	18 18	20 18		
Caen		10 58	12 58	14 58	16 58	18 58	20 58		
Paris		13 03	15 03	17 03	19 03	21 03	23 03		

• Connecter les sites touristiques normands aux régions voisines.

L'accessibilité aux sites touristiques normands ne saurait toutefois être réservée aux seuls franciliens. Les offres de mobilité devront aussi nécessairement répondre aux besoins des touristes provenant des autres régions, notamment les Hauts-de-France, la Bretagne, les Pays de la Loire, etc...

C'est précisément l'effet réseau qui, en facilitant les correspondances dans chacun des carrefours ferroviaires, produira les conditions favorables à l'accomplissement de voyages inter-régionaux.

Par exemple, la Côte Fleurie serait plus aisément et rapidement accessible à partir de la Picardie : Amiens - Deauville en 3 h 30, contre plus de 4 heures en passant par Paris.

Amiens	8 28		10 28	12 28			17 28		
Rouen	9 56		11 56	13 56			18 56		
Rouen	10 12		12 12	14 12			19 12		
Lisieux	11 23		13 23	15 23			20 23		
Lisieux	11 35		13 35	15 35			20 38		
Deauville	11 58		13 58	15 58			21 02		
Deauville	8 02		10 02	12 02		13 38	16 02		18 02
Lisieux	8 24		10 24	12 24		14 06	16 24		18 24
Lisieux	8 34		10 34	12 34		14 34	16 34		18 34
Rouen	9 46		11 46	13 46		15 46	17 46		19 46
Rouen	10 16		12 16	14 16		16 16	18 16		20 16
Amiens	11 44		13 44	15 44		17 44	19 44		21 44

Et, au départ de la Bretagne : un temps de trajet égal à celui du TGV, un tarif deux fois plus bas.

Rennes	6 26			10 26		14 26		18 26	
Caen A	9 52			13 52		17 52		21 52	
Caen D		10 10			14 10		18 06		22 06
Lisieux		car			car		18 33		22 40
Lisieux		111			111		18 38		22 57
Deauville		11 50			15 50		19 02		23 20
Deauville			8 48		12 10		16 10		
Lisieux			9 14		car		car		
Lisieux			9 24		111		111		
Caen			9 52		13 50		17 50		
Caen			10 08			14 08		18 08	
Rennes			13 32			17 32		21 32	

- **Connecter les sites touristiques normands aux villes normandes**

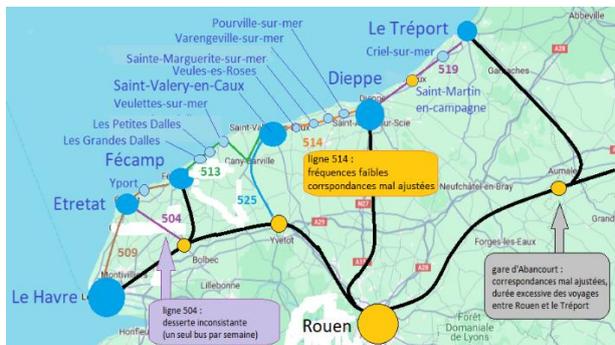
Les offres de mobilité citées dans les pages précédentes étaient ciblées sur des clientèles touristiques provenant de la région parisienne, des autres régions françaises, ou de l'étranger.

Il existe toutefois, au-delà de ces flux exogènes, une très forte demande touristique intra-régionale : 18 % des nuitées recensées dans notre région et 38 % des visites sur les sites touristiques normands émanent en effet de résidents intra-régionaux, souvent dans le cadre d'excursions de courte durée, notamment en fin de semaine, mais aussi parfois sous la forme de séjours à la mer ou à la campagne. Il faudrait par conséquent que nos offres régionales de mobilité prennent davantage en considération les potentialités d'usage des transports publics portées par cette volumineuse demande intérieure, notamment sur deux paliers de distances :

- la proximité immédiate des grandes agglomérations, en vue d'excursions diurnes ;
- l'échelle régionale, pour des excursions plus lointaines, voire des séjours prolongés.

⇒ Le tourisme de proximité, autour de l'agglomération rouennaise

La plupart des excursions de courte durée au départ de l'agglomération rouennaise sont orientées soit vers le littoral, soit vers destinations plus proches présentant un intérêt culturel ou récréatif : châteaux, édifices religieux, villages de caractère, forêts ou équipements de loisirs.



Quelques destinations littorales et leur accessibilité.



Quelques destinations de proximité et leur accessibilité.

Pour l'approche du littoral, les offres ferroviaires sont très satisfaisantes vers Le Havre et Dieppe, et relativement convenables en direction de Fécamp, par correspondance à Bréauté-Beuzeville. Les déplacements vers Le Tréport sont en revanche précarisés par une assez mauvaise coordination en gare d'Abancourt entre les trains parcourant la ligne Rouen - Amiens et ceux desservant le littoral. Cependant les principales difficultés se concentrent sur l'accès aux sites touristiques les plus attractifs : le cimetière marin de Varengeville, Sainte-Marguerite-sur-Mer, Veules-les-Roses, les falaises d'Etretat, en direction desquelles il faut utiliser des services d'autocars qui s'avèrent insuffisamment fréquents, comme la navette d'Etretat (ligne 504), ou insuffisamment coordonnés avec les trains (513 / 514).

Sur ce créneau, il serait notamment nécessaire de :

- renforcer les dessertes ferroviaires, et améliorer les correspondances avec l'antenne du Tréport ;
- intensifier les navettes entre la gare de Bréauté et Etretat (ligne 504);
- consolider la desserte fine du littoral (513/514) et en synchroniser les horaires avec ceux des trains (des propositions détaillées seront à ce sujet prochainement développées : lire pages 140-141).

En ce qui concerne les excursions de proximité, le train n'est opérationnel que sur deux destinations à caractère récréatif : le parc zoologique de Clères, et la base de loisirs de Poses (gare de Val-de-Reuil). Les sites à profil culturel sont desservis par des lignes de cars dont les fréquences sont souvent faibles et les horaires inappropriés : il est impossible d'aller à Lyons-la-Forêt le matin et d'en revenir le soir. Seule la ligne 530 (Vallée de la Seine), propose des fréquences attractives, et fonctionne le dimanche. Sur ce créneau, une remise à niveau des dessertes routières est donc absolument nécessaire.

⇒ L'échelle régionale : accéder à la Baie du Mont-Saint-Michel à partir de Rouen

Il serait également nécessaire de permettre aux normands de se déplacer dans leur propre région dans le cadre d'excursions touristiques plus lointaines, ou dans la perspective de séjours prolongés.

Il devrait ainsi être possible, au départ de Rouen, d'atteindre aisément la Baie du Mont-Saint-Michel, soit pour une visite de courte durée, soit pour un séjour dans une station du littoral granvillais.

Actuellement, de tels déplacements sont hélas difficiles, voire impossibles, car la desserte ferroviaire est scindée en deux segments de part et d'autre de Caen, sans aucune continuité des horaires. Une seule opportunité est quotidiennement offerte d'atteindre Pontorson, et aucune correspondance n'est assurée en gare de Granville avec les cars de la ligne 308 (Granville - Avranches par la côte), qui dessert finement chacune des stations balnéaires de la Baie : Saint-Pair-sur-Mer, Jullouville...

Jours de circulation													LMMJ	Ve
Rouen	7 04			8 09			10 04			14 01		16 05		
Caen A	8 43			9 53			11 46			15 43		17 48		
Caen D		9 10			11 02			13 04			17 06		18 03	18 03
Granville		10 42			12 38			14 47			18 48		19 44	19 44
correspondance car 308		non			non			non			non		non	non
Pontorson-Mont-Saint-Michel					13 41									20 43

Pontorson-Mont-Saint-Michel							12 15							
correspondance car 308	non				non		non			non			non	
Granville	6 05			6 55			13 07			15 06			17 11	
Caen A	7 45			8 51			14 46			16 47			18 45	
Caen D		8 05			10 12			16 05			17 04			19 16
Rouen		9 52			11 51			17 48			18 43			20 56

Dans le cadre de nos propositions, trois liaisons ferroviaires directes vers Pontorson seraient créées. Sept à huit trains relierait quotidiennement Rouen à Granville, sans aucune rupture de charge. En outre, cinq d'entre eux donneraient des correspondances ajustées, avec les cars de la ligne 308, en faveur de laquelle nous avons proposé (page 129) des horaires cohérents avec ceux des trains.

Rouen	6 12		8 12		10 12		12 12		14 12		16 12	17 12	18 12	
Caen A	7 52		9 52		11 52		13 52		15 52		17 52	18 52	19 52	
Caen D	8 08		10 08		12 08		14 08		16 08		18 08	19 06	20 08	
Coutances	9 20		11 20		13 20		15 20		17 20		19 20	20 20	21 20	
Granville	9 46		11 46		12 46		15 46		17 46		19 46	21 06	21 46	
correspondance car 308	non		oui		oui		oui		oui		oui	non	non	
Pontorson-Mont-Saint-Michel			12 40				16 40				20 40			

Jours de circulation													V D	
Pontorson-Mont-Saint-Michel			7 16				11 16				15 16			19 16
correspondance car 308	non		oui		oui		oui		oui		oui		oui	
Granville	6 12		8 12		10 12		12 12		14 12		16 12		18 12	20 12
Coutances	6 38		8 38		10 38		12 38		14 38		16 38		18 38	20 38
Caen A	7 52		9 52		11 52		13 52		15 52		17 52		19 52	21 52
Caen D	8 06		10 06		12 06		14 06		16 06		18 06		20 06	21 56
Rouen	9 46		11 46		13 46		15 46		17 46		19 46		21 46	23 36

⇒ L'échelle régionale : accéder à Etretat à partir de Caen

Il devrait être possible, par un usage combiné des lignes 122 et 509, d'approcher la Côte d'Albâtre à partir de l'agglomération de Caen, mais l'insuffisante coordination des horaires ne le permet pas :

Période circulation		été			été			été					
Caen	bus 122	6 55			8 50			12 50		15 50		18 20	
Le Havre A		8 32			10 30			14 30		17 22		19 52	
Le Havre D	bus 509	8 00		9 30	10 12		13 12	13 12		15 00	16 25	16 40	18 05
Etretat		8 49		10 37	11 20		14 01	14 19		15 49	17 43	17 57	19 12

Période circulation		été			été			été						
Etretat	bus 509	6 39	7 02		9 35	11 03		12 55	15 05	15 51		17 29	17 41	18 40
Le Havre A		7 49	8 15		10 41	11 52		14 01	16 11	16 40		18 35	18 30	19 46
Le Havre D	bus 122	7 10			10 30			13 45		16 30		17 35		
Caen		8 40			11 57			15 12		17 57		19 02		

Dans le cadre de nos propositions, sous l'effet très productif de la généralisation du cadencement, pas moins de huit occurrences seraient quotidiennement offertes de relier Caen avec Etretat, moyennant des correspondances parfaitement coordonnées sur le pôle multimodal du Havre :

Période circulation		été			été			été							
Caen	bus 122	6 10	7 10	8 10	10 10		12 10		14 10		16 10	17 10	18 10	19 10	20 10
Le Havre A		7 50	8 50	9 50	11 50		13 50		15 50		17 50	18 50	19 50	20 50	21 50
Le Havre D	bus 509	8 10	9 10	10 10	12 10	13 10	14 10	15 10	16 10	16 40	17 10	17 40	18 10	19 10	20 10
Etretat		9 20	10 20	11 20	13 20	14 20	15 20	16 20	17 20	17 50	18 20	18 50	19 20	20 20	21 20

Période circulation		été			été			été								
Etretat	bus 509	6 10	6 40	7 10	7 40	8 40	9 40	10 40	12 40	14 40	14 40	15 40	16 40	17 10	17 40	18 40
Le Havre A		7 20	7 50	8 20	8 50	9 50	10 50	11 50	13 50	15 50	16 50	17 50	18 20	18 50	19 50	
Le Havre D	bus 122	6 10	7 10		8 10			10 10		12 10	14 10	16 10	17 10	18 10	19 10	20 10
Caen		7 50	8 50		9 50			11 50		13 50	15 50	17 50	18 50	19 50	20 50	21 50

- **Permettre les excursions à partir d'un lieu de villégiature**

L'une des autres fonctionnalités que devrait acquérir notre système régional de mobilité consisterait à permettre aux touristes séjournant dans notre région de se rendre aisément sur un site touristique différent de son lieu de villégiature.

Afin d'illustrer cette hypothèse, nous développerons deux exemples :

- le cas d'un touriste séjournant à Deauville, et désirant visiter le Mont-Saint-Michel ;
- le cas d'un touriste séjournant à Granville, et souhaitant visiter les Plages du Débarquement.

⇒ La visite du Mont-Saint-Michel à partir de Deauville

Il existe aujourd'hui quotidiennement une seule possibilité de se rendre de Deauville à Pontorson : départ de Deauville à 9 h 10 (car 111), correspondance à Caen (10 h 33 / 11 h 10), arrivée à 13 h 41. Aucun retour n'est en revanche possible en fin de journée, le dernier car à destination de Deauville partant de Caen à 20 h 20, une heure avant l'arrivée du train provenant de Pontorson (21 h 33).

Dans le cadre de nos propositions, il serait mis à la disposition des touristes :

- une possibilité d'aller-et-retour ferroviaire complet dans la journée :
 - aller : Deauville 8 h 48 → Lisieux 9 h 14 / 9 h 24 → Pontorson 12 h 40 ;
 - retour : Pontorson 19 h 16 → Caen 21 h 52 / 22 h 06 → Deauville 23 h 20.
- plusieurs autres offres mixtes (car 111 + train), par correspondance en gare de Caen, positionnées dans la perspective d'une nuitée sur le site du Mont-Saint-Michel.

Deauville	6 10			8 48	10 10		12 10		14 10		16 10		18 10	
Lisieux	car			9 14	car		car		car		car		car	
Lisieux	111			9 24	111		111		111		111		111	
Caen	7 50			9 52	11 50		13 50		15 50		17 50		19 50	
Caen		8 08		10 08		12 08		14 08		16 08		18 08		20 08
Granville		9 46		11 46		13 46		15 46		17 46		19 46		21 46
Pontorson-Mont-Saint-Michel				12 40				16 40				20 40		
Pontorson-Mont-Saint-Michel			7 16				11 16				15 16			19 16
Granville	6 12		8 12		10 12		12 12		14 12		16 12	18 12		20 12
Caen A	7 52		9 52		11 52		13 52		15 52		17 52	19 52		21 52
Caen D		8 10		10 10		12 10		14 10		16 10	18 06		20 10	22 06
Lisieux		car		car		car		car		car	18 33		car	22 40
Lisieux		111		111		111		111		111	18 38		111	22 57
Deauville		11 50		11 50		11 50		15 50		17 50	19 02		11 50	23 20

⇒ La visite des Plages du Débarquement à partir de Granville

La réalisation de ce type d'excursion est aujourd'hui impossible :

- aucune approche des plages n'est possible au cours de la matinée (premier départ à 13 h 07), d'où l'impossibilité d'organiser la visite de plusieurs sites au cours d'une même journée ;
- dans la perspective de la visite du site d'Arromanches :
 - aucune correspondance n'est donnée à Bayeux avant 16 h 33 (une nuitée est inévitable) ;
 - en fin de journée, au retour, le seul car existant arrive à Bayeux quelques minutes trop tard, juste après le départ du dernier train permettant de rentrer à Granville (18 h 43 / 18 h 25).
- dans la perspective de la visite d'Omaha Beach :
 - il n'est pas possible d'arriver à Colleville-sur-mer avant 15 h 12 ;
 - au retour, le dernier départ survient à 16 h 54, ce qui laisse très peu de temps pour la visite ; ,
 - ce car arrive à Bayeux 3 minutes après le départ du train de Granville : une heure d'attente !

Tout au contraire, dans le cadre de nos propositions, la bonne synchronisation des trains et des cars, et celle des cars entre eux pour le trajet médian, permettrait aux touristes séjournant à Granville d'effectuer successivement au cours d'une même journée la visite des deux sites historiques :

En début de journée			En début d'après-midi			En fin de journée		
Ligne	TER	121	Ligne	121	120	Ligne	120	TER
Granville	8 12		Arromanches	13 38		Colleville (Omaha Beach)	18 44	
Bayeux	9 30		Bayeux	14 20		Bayeux	19 20	
Bayeux		9 38	Bayeux		14 38	Bayeux		19 30
Arromanches		10 20	Colleville (Omaha Beach)		15 12	Granville		21 06

- **Faciliter la randonnée pédestre ou cyclotouristique**

Dans le cadre de l'action « Normandie sans ma voiture », la Région propose des formules touristiques construites autour de l'usage vélo ou de la randonnée pédestre, et de voyages d'approche en train. L'idée est excellente mais il ne faudrait pas qu'elle ne se réduise à un simple objet de communication : en effet, son application se heurte encore souvent à une offre de transport insuffisamment attractive.



Les grilles de desserte que nous proposons faciliteraient la pratique de cette forme de tourisme, tant au départ de Paris que des grandes agglomérations normandes.

Exemple d'un circuit cyclable au départ de Paris ou de Rouen, par la voie verte du Pays de Bray :

Paris			5 48	6 48	8 48										10 48								
Rouen			7 02	8 02	10 02										12 02								
Rouen	6 16		7 16	8 16	10 16										12 16								
Serqueux	6 54		7 54	8 54	10 54										12 54								
<p><i>Phase cyclotouristique, sur une ou plusieurs journées, incluant de nombreuses visites possibles : le bois de l'Épinay, le lac de l'Andelle, le musée de Neufchâtel, le château de Mesnières, les ruines d'Arques, le port de Dieppe...</i></p>																							
Dieppe																		16 02	17 02	18 02	19 02	20 02	21 02
Rouen																		16 48	17 48	18 48	19 48	20 48	21 48
Rouen																		16 58	17 58	18 58	19 58	20 58	22 06
Paris																		18 12	19 12	20 12	21 12	22 12	23 33

Exemple, au départ de Paris en train, d'un voyage cyclable d'Alençon au Mont-Saint-Michel :

Périodes de circulation														été		hiver							
Paris				7 24	9 34	13 54	16 43																
Surdon				9 02	11 28	15 32	18 32																
Surdon				9 38	11 38	15 38	18 38																
Alençon				9 58	11 58	15 58	18 58																
<p><i>Phase cyclotouristique, sur trois, quatre ou cinq journées incluant de nombreuses visites possibles : le château de Carrouges, la cité médiévale de Domfront, les cascades de Mortain, le Mont-Saint-Michel...</i></p>																							
Pontorson-Mont-Saint-Michel															9 16	11 16	13 10	15 16		18 20	18 20		
Folligny															9 47	11 47	13 39	15 47		18 49	18 49		
Folligny															10 03	12 03	14 03	16 03		19 03	19 03		
Paris															13 06	15 06	17 06	19 06		22 06	22 06		

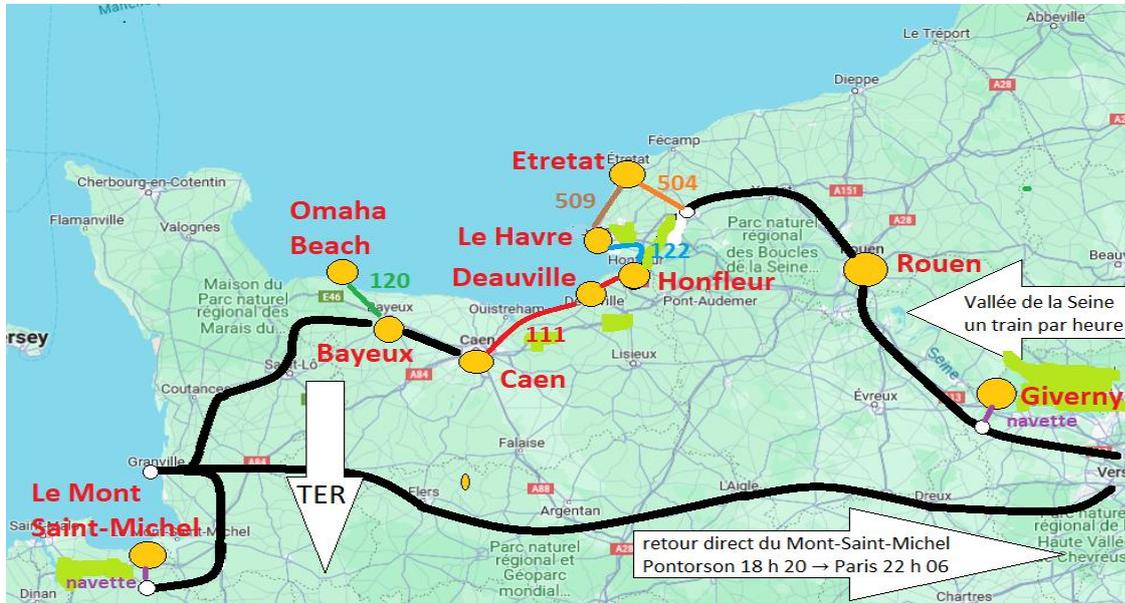
Le même voyage, mais au départ en train de Rouen ou de Caen :

Jours de circulation														LMMJS		V DF							
Rouen																							
Mézidon																							
Caen																							
Mézidon																							
Alençon																							
<p><i>Phase cyclotouristique identique à celle évoquée dans le tableau précédent.</i></p>																							
Pontorson-Mont-Saint-Michel																							
Caen																							
Rouen																							

- Permettre la pratique d'un tourisme itinérant non motorisé

La mise en place des dessertes proposées permettrait de développer l'usage touristique du train, en desservant mieux, et reliant entre elles, plusieurs destinations majeures du tourisme régional : Rouen, Etretat, la Côte fleurie, Caen, Bayeux, les plages du Débarquement, le Mont-Saint-Michel...

Exemple d'un « tour de Normandie », réalisable en une semaine, en se déplaçant en train et en car NOMAD :



Le circuit touristique proposé s'appuierait sur plusieurs offres ferroviaires existantes et attractives, notamment la desserte de l'axe Seine et la liaison directe entre Pontorson et Paris-Montparnasse. La commodité de sa réalisation nécessiterait toutefois que soient mises en œuvre nos propositions quant au renforcement de la liaison ferroviaire Caen - Rennes et des lignes routières NOMAD-cars.



Arrivée en gare de Pontorson - Mont-Saint-Michel de la rame assurant le retour direct de fin de journée vers Paris.

- **Concilier les usages touristiques et la satisfaction des autres besoins de mobilité**

Au cours des pages qui précèdent, nous avons focalisé notre propos sur la nécessité et la possibilité de développer les usages touristiques de nos transports publics. Force est toutefois d'admettre que ce motif de déplacement n'est prépondérant que sur un nombre limité de liaisons ferroviaires (Paris - Deauville, Paris - Granville, ou Paris - Dieppe le week-end), et qu'il est aujourd'hui marginal dans l'activité du réseau NOMAD-car, qui reste dominée par les usages liés à la mobilité scolaire.

Cependant, l'ambition portée par nos propositions consiste, sous l'effet d'offres bien plus attractives, à accroître le plus fortement possible la fréquentation des transports publics régionaux, notamment en élargissant sa clientèle à l'ensemble des catégories d'utilisateurs potentiels : certes les scolaires, mais aussi les salariés sur le créneau domicile-travail, les résidents pour leur mobilité quotidienne, quel que soit le motif de leur déplacement, et enfin les touristes.

D'où l'importance de concevoir des offres de transport n'opposant pas les différents usages les uns aux autres, mais s'efforçant au contraire de les fédérer, afin de rassembler dans nos trains et nos cars le plus grand nombre d'usagers, tant dans leur propre intérêt que dans celui de la Collectivité. Au travers des deux exemples qui suivent, portant sur des lignes routières du réseau NOMAD-cars, nous entendons maintenant illustrer la faisabilité de l'élaboration de grilles horaires susceptibles de constituer une offre attractive pour chacune des composantes de la demande de mobilité.

⇒ La desserte de la Suisse Normande

La Suisse Normande est un territoire qui, autour de Clécy, exerce une forte attractivité touristique. Elle est desservie par la ligne 117 du réseau NOMAD-cars, qui assure la liaison entre Caen et Flers. La desserte actuelle est constituée de services express (en jaune), de dessertes omnibus (en blanc) et, aux heures de pointe, de courses partielles à vocation périurbaine (en vert) :

Paris								7 32		10 54		13 54						17 13	19 43	
Flers								9 54		13 05		16 11						19 47	22 16	
Flers					7 01	7 05				13 01		16 20	17 02	17 05	18 20					
Condé-sur-Noireau	5 33	6 21			7 20	7 22				13 20		16 39	17 21	I	18 43					
Clécy	5 45	6 32			7 33	I				13 34		16 52	17 34	I	I					
Thury-Harcourt	6 03	6 48	6 55		7 48	7 35	8 24			13 48		17 07	17 48	17 51	19 08					
Arrivée à Caen	6 49	7 49	7 49		8 49	8 34	9 14			14 49		18 08	18 48	18 27	19 55					
Départ de Caen		6 48	7 08	7 08						11 10	13 10	14 10		16 15	17 05	17 06	17 45	18 08	18 10	19 10
Thury-Harcourt		7 23	7 51	8 22						12 04	14 02	15 04		17 15	18 02	18 04	18 58	18 51	19 16	20 04
Clécy		I	I	8 38						12 18	14 16	15 18		17 31		18 18		I		20 18
Condé-sur-Noireau		7 42	8 09	8 51						12 33	14 31	15 33		17 44		18 33			19 13	20 33
Flers		8 10	8 36	9 06						12 50	14 48	15 50				18 50			19 28	20 50
Flers	6 46						9 50	12 46					16 45						19 44	
Paris	9 17						12 06	15 06					19 15						22 06	

De par sa structure, cette ligne présente plusieurs fonctionnalités : la liaison interurbaine Caen - Flers, la desserte périurbaine de Caen, la mobilité quotidienne et scolaire, et enfin l'activité touristique. En ce qui concerne le tourisme, la gare la plus proche de la Suisse Normande est celle de Flers. Malheureusement, les correspondances entre les trains et les cars de la ligne 117 ne sont pas assurées dans cet établissement, à une seule exception près. En milieu de journée, celles-ci échouent d'ailleurs pour seulement quatre minutes (en rouge). Ces discordances résultent de l'ancienne appartenance de la ligne au réseau départemental du Calvados, qui privilégiait les relations polarisées vers Caen.

Il est donc nécessaire d'envisager une recomposition de l'offre susceptible de concilier les exigences d'une desserte périurbaine de qualité autour de Caen et d'une meilleure efficacité du désenclavement de la partie rurale de la ligne, incluant la synchronisation des correspondances en gare de Flers. Cette dernière condition exigerait toutefois que les temps de parcours n'excèdent jamais 90 minutes, de sorte à assurer les correspondances aux deux extrémités (départ de Flers à 20, arrivée à Caen à 50 et départ de Caen à 08, arrivée à Flers à 38).

D'où notre proposition, consistant à scinder la ligne 117 en deux entités distinctes :

- une ligne express 117 Caen - Flers, directe jusqu'à Thury-Harcourt, et omnibus au-delà ;
- une ligne périurbaine 127 Caen - Thury-Harcourt, desservant les localités intermédiaires.

La ligne 127 serait exploitée en agréant les moyens actuellement déployés sur les services partiels périurbains de la ligne 117, avec ceux engagés sur la branche de la ligne 107 orientée vers Mutrécy, soit au total une dizaine d'allers et retours quotidiens.

Cette réorganisation permettrait ainsi de constituer l'offre suivante :

Ligne	127	117	127	117	127	127	117	127	117	127	117	117	127
Paris												7 24	8 54
Flers												9 42	11 12
Condé-sur-Noireau		5 20		6 20			7 20		8 20			9 50	11 20
Clécy		5 38		6 38			7 38		8 38			10 08	11 38
Thury-Harcourt	5 58	6 06	6 28	7 06	6 58	7 28	8 06	8 28	9 06	9 18	10 36	12 06	12 28
Croisilles	6 02	6 32	6 32	7 02	7 32	7 32	8 32	8 32	9 32	9 32			
Les Moutiers	6 06	6 36	6 36	7 06	7 36	7 36	8 36	8 36	9 36	9 36			12 36
Saint-Laurent-de-C	6 08	6 38	6 38	7 08	7 38	7 38	8 38	8 38	9 38	9 38			12 38
Mutréc	6 14	6 44	6 44	7 14	7 44	7 44	8 44	8 44	9 44	9 44			12 44
Laizé-la-ville	6 14	6 54	6 54	7 54	7 54	7 54	8 54	8 54	9 54	9 54			12 44
Boulon	6 18	6 58	6 58	7 58	7 58	7 58	8 58	8 58	9 58	9 58			12 48
Fresney-le-Puceux	6 22	7 02	7 02	8 02	8 02	8 02	9 02	9 02	10 02	10 02			12 52
May-sur-Orne	6 28	7 08	7 08	8 08	8 08	8 08	9 08	9 08	10 08	10 08			12 58
Saint-Martin-de-F.	6 48	7 28	7 28	8 28	8 28	8 28	9 28	9 28	10 28	10 28			13 18
Fléury-sur-Orne	6 48	7 28	7 28	8 28	8 28	8 28	9 28	9 28	10 28	10 28			13 18
Caen	6 48	6 50	7 28	7 50	7 58	8 28	8 50	9 18	9 50	10 18			12 50
Correspondances	PCR H	PCR H	PCR H	PCR H	PCR H	PCR H	PCR H	PCR H	PCR H	PCR H	PCR H	PCR H	PCR H

Légende des correspondances en gare de Caen : P = Paris, C = Cherbourg, R = Rouen, H = Le Havre.

Ligne	127	117	127	117	127	117	127	117	117	117	117
Paris		10 54		13 54					16 43	18 13	19 43
Flers		13 12		16 12					19 12	20 42	22 12
Condé-sur-Noireau		13 20		16 20		17 20		18 20	19 20	20 50	22 20
Clécy		13 38		16 38		17 38		18 38	19 38	21 08	22 38
Thury-Harcourt	13 18	14 06	16 28	17 06	17 18	18 08	18 18	19 06	20 06		
Croisilles	13 22	16 32	16 32	17 22	17 22	18 22	18 22				
Les Moutiers	13 36	16 36	16 36	17 26	17 26	18 26	18 26				
Saint-Laurent-de-C	13 28	16 38	16 38	17 28	17 28	18 28	18 28				
Mutréc	13 34	16 44	16 44	17 34	17 34	18 34	18 34				
Laizé-la-ville	13 40	16 44	16 44	17 40	17 40	18 40	18 40				
Boulon	13 44	16 44	16 44	17 48	17 48	18 48	18 48				
Fresney-le-Puceux	13 48	16 48	16 48	17 48	17 48	18 48	18 48				
May-sur-Orne	13 52	16 52	16 52	17 52	17 52	18 52	18 52				
Saint-Martin-de-F.	13 58	16 58	16 58	17 58	17 58	18 58	18 58				
Fléury-sur-Orne	14 18	17 18	17 18	18 18	18 18	19 18	19 18				
Caen	14 18	14 50	17 18	17 50	18 18	18 50	19 18	19 50	20 50		
Correspondances		P C		C	PCR H	C	PCR H	PCR H	P C		vend

Ligne	117	117	117	127	127	117	117	117	117	127	117
Caen		6 38	7 08	7 18	8 08	9 08			11 08	12 08	13 08
Fléury-sur-Orne		6 38	7 08	7 38	8 28				12 28		
Saint-Martin-de-F.		6 38	7 08	7 44	8 34				12 34		
May-sur-Orne		7 04	8 04	7 48	8 38	9 34			11 34	12 38	13 34
Fresney-le-Puceux		7 04	8 04	7 48	8 38	9 34			11 34	12 38	13 34
Boulon		7 04	8 04	7 48	8 38	9 34			11 34	12 38	13 34
Laizé-la-ville		7 04	8 04	7 48	8 38	9 34			11 34	12 38	13 34
Laizé-Clainchamps		7 04	8 04	7 48	8 38	9 34			11 34	12 38	13 34
Mutréc		7 04	8 04	7 48	8 38	9 34			11 34	12 38	13 34
Saint-Laurent-de-C		7 04	8 04	7 48	8 38	9 34			11 34	12 38	13 34
Les Moutiers		7 04	8 04	7 48	8 38	9 34			11 34	12 38	13 34
Croisilles		7 04	8 04	7 48	8 38	9 34			11 34	12 38	13 34
Thury-Harcourt		7 22	7 52	8 08	9 08	9 52			11 52	13 08	13 52
Clécy	6 06	7 36	8 06			10 06			12 06		14 06
Condé-sur-Noireau	6 20	7 50	8 20			10 20			12 20		14 20
Flers	6 38	8 08	8 38			10 38			12 38		14 38
Flers	6 48	8 18	8 48			10 48			12 48		14 48
Paris	9 16	11 06	11 06			13 06			15 06		17 06

Ligne	127	117	117	127	117	127	127	117	127	117	127	117	127
Caen	14 08	15 08	16 08	16 18	17 08	17 08	17 38	18 08	18 28	19 08	19 38	20 08	21 08
Fléury-sur-Orne	14 28	15 28	16 28	16 38	17 28	17 28	17 58	18 28	18 48	19 28	19 58	20 28	21 28
Saint-Martin-de-F.	14 34	15 34	16 34	16 44	17 34	17 34	18 04	18 34	18 54	19 34	20 04	20 34	21 34
May-sur-Orne	14 38	15 34	16 34	16 48	17 34	17 38	18 08	18 34	18 58	19 34	20 08	20 34	21 38
Fresney-le-Puceux	14 42	15 34	16 34	16 48	17 34	17 38	18 08	18 34	18 58	19 34	20 08	20 34	21 38
Boulon	14 42	15 34	16 34	16 48	17 34	17 38	18 08	18 34	18 58	19 34	20 08	20 34	21 38
Laizé-la-ville	14 42	15 34	16 34	16 48	17 34	17 38	18 08	18 34	18 58	19 34	20 08	20 34	21 38
Laizé-Clainchamps	14 42	15 34	16 34	16 48	17 34	17 38	18 08	18 34	18 58	19 34	20 08	20 34	21 38
Mutréc	14 52	15 34	16 34	16 48	17 34	17 38	18 08	18 34	18 58	19 34	20 08	20 34	21 38
Saint-Laurent-de-C	14 58	15 34	16 34	16 48	17 34	17 38	18 08	18 34	18 58	19 34	20 08	20 34	21 38
Les Moutiers	15 00	15 34	16 34	16 48	17 34	17 38	18 08	18 34	18 58	19 34	20 08	20 34	21 38
Croisilles	15 04	15 34	16 34	16 48	17 34	17 38	18 08	18 34	18 58	19 34	20 08	20 34	21 38
Thury-Harcourt	15 08	15 52	16 52	17 08	17 52	18 08	18 38	18 52	19 28	19 52	20 38	20 52	21 58
Clécy	16 06	17 06	17 06	18 06				19 06		20 06		21 06	
Condé-sur-Noireau	16 20	17 20	17 20	18 20				19 20		20 20		21 20	
Flers	16 38	17 38	17 38	18 38				19 38		20 38		21 38	
Flers	16 48	17 48	17 48	18 48				19 48		20 48		21 48	
Paris	19 06							22 06					

Pour revenir à notre propos initial, les correspondances seraient ainsi systématiquement assurées en gare de Flers, de sorte à offrir une excellente accessibilité à la Suisse Normande en empruntant les trains de la ligne Paris - Granville.

⇒ La desserte du littoral cauchois

Le littoral cauchois est une destination particulièrement appréciée des parisiens et des rouennais, tant pour la qualité de ses paysages que pour le charme de ses villages (Veules-les-Roses, Etretat...). Au point toutefois d'être victime de surfréquentation et, en été, d'une réelle congestion automobile. D'où l'absolue nécessité de développer des offres alternatives de mobilité suffisamment crédibles pour infléchir les pratiques modales d'une proportion croissante de visiteurs.

Actuellement, le littoral est accessible en train par les gares de Dieppe, Fécamp, Le Havre et Le Tréport. Mais l'accès aux sites les plus fréquentés (Varengeville-sur-Mer, Veules-les-Roses, Yport, Etretat..) nécessite d'effectuer, à la descente du train, un parcours terminal en autocar.



Aujourd'hui, la desserte côtière esr scindée en 4 lignes :

- 509 : Le Havre – Etretat – Fécamp.
- 513 : Fécamp – Veulettes – Saint-Valery-en-Caux.
- 514 : Saint-Valery – Veules-les-Roses – Dieppe.
- 519 : Dieppe – Criel-sur-mer - Le Tréport.

Peu de correspondances sont hélas assurées :

- d'une ligne de car à la suivante ;
- et même parfois entre les cars et les trains.

Observons, par exemple, les horaires déployés sur le du maillon central, entre Dieppe et Fécamp :

Période circulation			Lu	PS	été	été	hiver	hiver	été			PS	été	hiver	PS	PS		
Rouen									7 18	7 18						16 10	17 10	17 10
Dieppe									8 03	8 03						16 59	17 59	17 59
Dieppe (514)			6 35						8 20	8 30			16 25	16 40		17 25	18 10	18 15
Hautot-Pourville									8 35	8 45				16 55				18 30
Varengeville-sur-Mer									8 45	8 55				17 05				18 40
Ste-Margueritte									8 50	9 00				17 10				18 45
Quiberville									8 55	9 05			via Bourg Dun	17 15		via Bourg Dun		18 50
Saint-Aubin-sur-Mer									9 00	9 10				17 20				18 55
Sotteville-sur-Mer									9 04	9 14				17 24				18 59
Veules-les-Roses									9 10	9 20				17 20				19 05
St-Valery-en-C A (514)			7 15						9 20	9 30				17 30				19 15
St-Valery-en-C D (513)	(513)	6 05		7 25	8 05	9 25			9 35	11 20				17 45				
Ingouville																		
Saint-Sylvain																		
Saint-Riquier-ès-Plains																		
Cany-Barville		6 20			8 20	9 40			9 50	11 35				18 00				
Vittefleur		6 30			8 29				8 56	11 43				18 09				
Paluel		6 33			8 32				9 59	11 46				18 12				
Veulettes-sur-mer		6 37			8 36				10 04	11 50				18 16				
Malleville-lès-Grès					7 40													
Saint-Martin-aux-B.		6 45			7 50	8 44			10 12	11 58				18 24				
Les-Petites-Dalles		6 50			8 49				10 17	12 02				18 28				
Sassetot-le-M.		6 52			8 52				10 20	12 06				18 32				
Les-Grandes-Dalles		6 56			8 09	8 55			10 24	12 10				18 35				
Saint-Pierre-en-Port		7 01			8 13	9 00			10 29	12 15				18 40				
Sainte-Hélène		7 11							10 40	12 23				18 48				
Senneville		7 22				9 12			10 51	12 28				18 52				
Fécamp (513)		7 30			8 30	9 20	10 15		11 00	12 35				19 00				
Fécamp (513)		6 44			7 52	9 28			13 45	17 33				18 28				
Le Havre		7 28	8 37			10 12			14 29	18 17	19 12							

Période circulation	hiver	Lu	PS x 2	été	PS		été		été		été	hiver	PS		été	hiver	PS	PS	
Le Havre									8 32				12 37				16 37	16 37	17 34
Fécamp									9 17				13 20				17 21	17 21	18 18
Fécamp (513)		6 05					6 45	7 55	9 55	12 20			16 20				17 50	17 50	
Senneville							6 54	8 04	10 04	12 29			16 29				18 04	18 04	
Sainte-Hélène							7 08	8 10	10 10	12 43			16 35				18 18	18 18	
Saint-Pierre-en-Port							7 19	8 20	10 20	12 54			16 45				18 29	18 29	
Les-Grandes-Dalles							7 23	8 24	10 24	12 58			16 49				18 33	18 33	
Sassetot-le-M.							7 27	8 28	10 28	13 02			16 53				18 37	18 37	
Les-Petites-Dalles							7 30	8 32	10 32	13 05			16 56				18 40	18 40	
Saint-Martin-aux-B.							7 35	8 36	10 36	13 10			17 01				18 45	18 45	
Malleville-lès-Grès							7 43												
Veulettes-sur-mer							7 48	8 44	10 44	13 18			17 09				18 53	18 53	
Paluel							7 53	8 48	10 48	13 23			17 14				18 58	18 58	
Vittefleur							7 57	8 52	10 52	13 26			17 17				19 01	19 01	
Cany-Barville		6 30						8 58	10 58	13 33			17 24				19 08	19 08	
Saint-Riquier-ès-Plains							8 02												
Saint-Sylvain							8 10												
Ingouville							8 13												
St-Valery-en-C A (513)		6 45					8 21	9 10	11 10	13 45			17 35				19 20	19 20	
St-Valery-en-C D (514)	6 25		6 50	7 00	7 30			9 40	11 15			14 10	17 40	18 10					
Veules-les-Roses	6 40		7 00	7 12	7 40			9 50	11 29			14 20	17 52	18 20					
Sotteville-sur-Mer	6 45			7 20				9 56	11 36			14 26	17 59	18 26					
Saint-Aubin-sur-Mer	6 50			7 25				10 00	11 41			14 30	18 04	18 30					
Quiberville	6 59							10 05	11 46			14 35	18 09	18 35					
Ste-Margueritte	7 03		via Bourg Dun	7 30	via Bourg Dun			10 10	11 52			14 40	18 15	18 40					
Varengeville-sur-Mer	7 15			7 40				10 15	11 58			14 48	18 22	18 48					
Hautot-Pourville	7 28			7 50				10 25	12 10			14 55	18 32	18 55					
Dieppe (514)	7 45		7 35	8 00	8 20			10 40	12 25			15 10	18 50	19 10					
Dieppe	8 04							12 02	13 15			16 00	19 02	20 05					
Rouen	8 50							12 50	14 14			16 50	19 49	20 49					

D'abord il apparaît clairement que, à l'exception de la haute saison d'été, l'offre déployée sur cet axe (trois allers et retours quotidiens, et quelques navettes scolaires) est extrêmement faible :

- au regard de la densité humaine se concentrant sur ce parcours (mobilité quotidienne) ;
- au vu de l'évolution de la demande touristique, qui ne se limite plus aux seuls mois d'été.

Ensuite, que l'usage touristique des cars est fortement pénalisé par la fragilité des correspondances :

- en gare de Dieppe : les horaires sont ajustés à l'aller, mais pas au retour ;
- en gare de Fécamp : une seule concordance, d'ailleurs médiocre, est quotidiennement assurée.

Enfin, que les ruptures de charge imposées à Saint-Valery-en-Caux entre les deux lignes aggravent l'insuffisante attractivité du système, et fragilisent l'approche de certaines destinations majeures : atteindre le site de Veules-les-Roses à partir de l'agglomération havraise relève de l'aventure...

Afin d'établir une offre attractive, et d'ainsi décongestionner le littoral, nous proposons :

- la fusion des deux lignes 513 et 514, de sorte à établir une liaison unifiée de Dieppe à Fécamp ;
- l'instauration d'une desserte cadencée normalisée aux deux heures, analogue à celle des TER ;
- la synchronisation rigoureuse des horaires des cars avec ceux des trains, à Dieppe et à Fécamp.

Période circulation		PS								PS	PS	VS	PS				18 12	19 12
Rouen					7 12	8 12	10 12	12 12	14 12		16 12	16 12		17 12			18 12	19 12
Dieppe					7 58	8 58	10 58	12 58	14 58		16 58	16 58		17 58			18 58	19 58
Dieppe gare			6 38	7 08	8 08	9 08	11 08	13 08	15 08	16 28	17 08	17 08	17 28	18 08	18 28		19 08	20 08
Dieppe lycées			I	I	I	I	I	I	I	16 48	I	I	17 48	I	I		I	I
Hautot-Pourville			I	7 20	8 20	9 20	11 20	13 20	15 20	I	17 20	17 20	I	18 20	I		19 20	20 20
Varengeville-sur-Mer			I	7 28	8 28	9 28	11 28	13 28	15 28	I	17 28	17 28	I	18 28	I		19 28	20 28
Ste-Margueritte			via Bourg	7 32	8 32	9 32	11 32	13 32	15 32	via Bourg	17 32	17 32	via Bourg	18 32	via Bourg		19 32	20 32
Quiberville				7 36	8 36	9 36	11 36	13 36	15 36		17 36	17 36		18 36			19 36	20 36
Saint-Aubin-sur-Mer			Dun	7 40	8 40	9 40	11 40	13 40	15 40	Dun	17 40	17 40	Dun	18 40	Dun		19 40	20 40
Sotteville-sur-Mer			I	7 44	8 44	9 44	11 44	13 44	15 44	I	17 44	17 44	I	18 44	I		19 44	20 44
Veules-les-Roses			I	7 08	7 48	8 48	9 48	11 48	13 48	17 18	17 48	17 48	18 18	18 48	19 08		19 48	20 48
St-Valery-en-Caux A			I	7 18	7 58	8 58	9 58	11 58	13 58	15 58	17 28	17 58	18 28	18 58	19 18		19 58	20 58
St-Valery-en-Caux D	6 00		I	7 20	8 00	9 00	10 00	12 00	14 00	16 00	17 30	18 00	18 30	19 00	19 30		20 00	21 00
Lycée Côte d'Albâtre	I		I	8 04	I	I	I	I	I	17 40	I	I	I	I	I		I	I
Ingouville	I		I	I	I	I	I	I	I	17 48	I	I	18 38	I	I		20 08	21 08
Saint-Sylvain	I		I	I	I	I	I	I	I	17 52	I	I	18 42	I	I		20 12	21 12
Saint-Riquier-ès-P.	I		I	I	I	I	I	I	I	17 56	I	I	18 46	I	I		20 16	21 16
Cany-Barville	6 14		7 34	8 14	9 14	10 14	12 14	14 14	16 14	18 04	18 14	18 54			19 34		20 24	21 24
Vittefeur	6 20		I	8 20	I	10 20	12 20	14 20	16 20	18 12	18 20							
Paluel	6 23		I	8 23		10 23	12 23	14 23	16 23	18 16	18 23							
Veulettes-sur-mer	6 28		I	8 28		10 28	12 28	14 28	16 28	18 22	18 28							
Malleville-lès-Grès	I		I	I		I	I	I	I	18 28	I							
Saint-Martin-aux-B.	6 36	6 46	I	8 36		10 36	12 36	14 36	16 36	18 36	18 36							
Les-Petites-Dalles	6 40	6 50	I	8 40		10 40	12 40	14 40	16 40	18 40	18 40							
Sassetot-le-M.	6 44	6 54	7 44	8 44		10 44	12 44	14 44	16 44	18 44	18 44							
Les-Grandes-Dalles	6 48	6 58	7 48	8 48		10 48	12 48	14 48	16 48	18 48	18 48							
Saint-Pierre-en-Port	6 54	7 04	7 54	8 54		10 54	12 54	14 54	16 54	18 54	18 54							
Sainte-Hélène	7 04	7 14	8 04	9 04		11 04	13 04	15 04	17 04	19 04	19 04							
Senneville	7 16	7 28	8 16	9 16		11 16	13 16	15 16	17 16	19 16	19 16							
Fécamp lycée	I	I	I	I		I	I	I	I	I	I							
Fécamp gare	7 24	8 24	9 24	I	11 24	13 24	15 24	17 24	19 24		19 24			20 04				
Fécamp					8 24	9 24	11 24	13 24	15 24	17 34	19 34							
Le Havre	8 20		9 20	10 20		12 20	14 20	16 20	18 20	20 20		20 20						

Jours de circulation		PS								Me								LMJV	
Le Havre										8 38	10 38		12 38	14 38		16 38	18 38	18 38	
Fécamp										9 24	9 24		13 24	15 24		17 24	19 24	19 24	
Fécamp gare				6 14		6 44		9 34	11 34		13 34	15 34		17 34		19 34	19 34		
Fécamp lycées				I		I		I	I	12 18	I	I		I		17 48	I	I	
Senneville				I		6 52		9 42	11 42	12 32	13 42	15 42		17 42		18 02	18 42	19 42	
Sainte-Hélène				I		7 02		9 52	11 52	12 42	13 52	15 52		17 52		18 12	18 52	19 52	
Saint-Pierre-en-Port				I		7 12		10 02	12 02	12 52	14 02	16 02		18 02		18 22	19 02	20 02	
Les-Grandes-Dalles				I		7 16		10 06	12 06	12 56	14 06	16 06		18 06		18 26	19 06	20 06	
Sassetot-le-M.				I		7 20		10 10	12 10	13 00	14 10	16 10		18 10		18 30	19 10	20 10	
Les-Petites-Dalles				I		7 23		10 13	12 13	13 03	14 13	16 13		18 13		18 33	I	20 13	
Saint-Martin-aux-B.				I		7 28		10 18	12 18	13 08	14 18	16 18		18 18		18 38	I	20 18	
Malleville-lès-Grès				I		7 34		I	I		I	I		I		I	I	I	
Veulettes-sur-mer				I		7 40		10 26	12 26		14 26	16 26		18 26		I	I	20 26	
Paluel				I		7 44		10 30	12 30		14 30	16 30		18 30		I	I	20 30	
Vittefeur				I		7 50		10 34	12 34		14 34	16 34		18 34		I	I	20 34	
Cany-Barville		6 12	6 42		7 32	7 56	10 42	12 42		14 42	16 42	17 32	18 42					19 22	20 42
Saint-Riquier-ès-Plains		6 20	I		7 40	8 04	I	I		I	16 44	I						I	I
Saint-Sylvain		6 24	I		7 44	8 08	I	I		I	I	I						I	I
Ingouville		6 28	I		7 48	8 12	I	I		I	I	I						I	I
Lycée Côte d'Albâtre		I	I		I	8 20	I	I		I	I	17 50						I	I
St-Valery-en-Caux A		6 36	6 56		7 56	8 28		10 56	12 56		14 56	I	17 56	18 56				19 36	20 56
St-Valery-en-Caux D	6 08	6 38	6 48	6 58	7 28	7 58	8 58	10 58	12 58		14 58	16 58	17 58	18 58				19 38	20 58
Veules-les-Roses	6 18	6 48	6 58	7 08	7 38	8 08	9 08	11 08	13 08		15 08	17 08	18 08	19 08				19 48	20 48
Sotteville-sur-Mer	6 22	I	7 02	I	I	8 12	9 12	11 12	13 12		15 12	17 12	18 12	19 12				I	I
Saint-Aubin-sur-Mer	6 26	I	7 06	I	I	8 16	9 16	11 16	13 16		15 16	17 16	18 16	19 16				I	I
Quiberville	6 30	via Bourg	7 10	via Bourg	8 20	9 20	11 20	13 20	15 20	17 20	18 20	19 20	20 20					via Bourg	21 20
Ste-Margueritte	6 36		7 16		8 24	9 24	11 24	13 24		15 24	17 24	18 24	19 24					via Bourg	21 24
Varengeville-sur-Mer	6 44	Dun	7 24	Dun	8 30	9 30	11 30	13 30		15 30	17 30	18 30	19 30					via Bourg	21 30
Hautot-Pourville	6 54	I	7 34	I	I	8 38	9 38	11 38	13 38		15 38	17 38	18 38	19 38				I	I
Dieppe lycées	I	7 26	I	7 38	8 08	I	I	I	I		I	I	I	I				I	I
Dieppe gare	7 06	7 36	7 52	8 22	8 52	9 52	11 52	13 52		15 52	17 52	18 52	19 52					20 22	21 22
Dieppe	7 16		8 02	8 02		9 02	10 02	12 02	14 02		16 02	18 02	19 02	20 02				21 02	22 02
Rouen	8 20		8 48	8 48		9 48	10 48	12 48	14 48		16 48	18 48	19 48	20 48				21 48	22 48

- **Offrir davantage, afin d'encourager la pratique du tourisme ferroviaire**

Tout au long des pages qui précèdent, nous avons principalement développé l'idée selon laquelle le nécessaire développement de l'usage touristique des trains et cars régionaux reposait en priorité sur **une amélioration qualitative et quantitative de l'offre de transport public**.

Pour être nécessaire, cette condition ne saurait cependant s'avérer suffisante. La mise en application du nouveau schéma de desserte que nous proposons devrait donc être accompagnée d'une série d'actions incitatives, dont certaines ont déjà été partiellement mises en œuvre, et d'autres restent à complètement inventer.

⇒ Approfondir la démarche « la Normandie sans ma voiture »

Ce programme, lancé au début de l'actuelle décennie, consiste à proposer à une clientèle francilienne des idées de séjours en Normandie, pour un week-end ou pour un circuit cyclable de plusieurs jours, reposant, à l'aller et au retour vers la capitale, sur des déplacements en train.

Procédant d'un travail minutieux effectué par le Comité régional du Tourisme, en collaboration étroite avec les offices de tourisme locaux, afin d'identifier les destinations et les thèmes de voyage se prêtant à une approche en train, ce dispositif constitue essentiellement un outil d'information des visiteurs et de préparation au voyage. Il pourrait être intéressant de le faire évoluer vers :

- d'autres clientèles que les seuls touristes franciliens, à commencer par les Normands ;
- la fonctionnalité de commercialisation d'offres intégrées de transport, d'hébergement et de visite.

⇒ Elargir et assouplir les conditions d'utilisation du « Pass Normandie découverte »

Le Pass Normandie Découverte est une offre tarifaire permettant la libre circulation de deux personnes pendant deux jours, à l'intérieur de la Normandie, sur l'ensemble du réseau NOMAD (train et cars). Cette offre avantageuse (20 à 35 €) est valable chaque week-end et lors des vacances scolaires.

Afin d'en accroître l'utilisation, et de décarboner ainsi nos mobilités, nous proposons :

- d'en généraliser la validité dans le temps ;
- d'en élargir le spectre d'usage aux personnes seules ou aux groupes (selon des tarifs adaptés) ;
- d'en assouplir les modalités d'usage, notamment autour de temporalités plus diversifiées.

⇒ Imaginer des prestations complémentaires

Même si ce propos s'éloigne des simples problématiques de mobilité, il nous semblerait souhaitable de recommander à la Région, en collaboration avec l'ensemble des acteurs locaux du tourisme, d'encourager toutes les initiatives susceptibles, en relation avec le transport ferroviaire, de promouvoir notre région : son histoire, sa culture, ses patrimoines naturels et architecturaux, sa gastronomie...

A ce titre, la présentation d'expositions, la tenue de micro-conférences, la réalisation d'animations, dans les gares ou à leur approche, voire même à bord de certains trains, seraient les bienvenues.

Un exemple d'action possible en matière de gastronomie et de promotion des produits du terroir : les trains Rouen - Rennes étant appelés à se croiser chaque jour en gare de Granville à 12 et 20 heures, il serait possible, moyennant la contractualisation d'une convention avec un traiteur local, d'organiser **une vente sur commande de paniers-repas**, qui permettraient tout à la fois d'agrémenter les voyages et de valoriser la gastronomie régionale.

⇒ Communiquer : faire connaître les offres de mobilité et les opportunités de tourisme ferroviaire

Pour un grand nombre de nos concitoyens, l'usage du train ne fait pas partie du champ des possibles, et les cars NOMAD relèvent du domaine de l'inconnu. De considérables efforts d'information restent donc à accomplir pour **consolider la notoriété des offres régionales de mobilité**, et pour convaincre tous ceux qui se sont éloignés du train de la qualité des instants que leur apporterait cette nouvelle façon de voyager et de découvrir le territoire régional.

Troisième partie :

APPROCHE TECHNIQUE ET FINANCIERE



Les propositions que nous venons de développer apporteraient une amélioration considérable et inédite des conditions de déplacement en Normandie.

Cependant, au regard de la très forte progression de l'offre envisagée (+ 40 % de trains-kilomètres), certains pourraient légitimement s'interroger quant à :

- l'aptitude technique de nos infrastructures et de notre matériel roulant à supporter ce projet ;
- la capacité financière de la Région à en assumer la charge.

Nous entendons par conséquent, dans le cadre de cette dernière partie, apporter des éléments mettant en évidence la faisabilité technique et la viabilité économique de nos propositions.

3.1 La faisabilité technique de nos propositions

Sur le plan technique, notre projet s'inscrit dans les limites fixées par l'état actuel des infrastructures et par le dimensionnement actuel du parc de matériel roulant, et de celui en cours de livraison.

La mise en œuvre du projet que nous proposons exigerait toutefois que soient révisée la temporalité des opérations de surveillance et de maintenance des infrastructures, de sorte à établir la continuité de leur disponibilité, laquelle serait indispensable à la mise en place du cadencement des dessertes.

Au cours des pages qui suivent, nous vérifierons successivement :

- l'aptitude du parc régional de matériel roulant à assurer le service proposé ;
- la compatibilité de nos propositions avec la configuration des infrastructures existantes.

Puis nous évoquerons les évolutions nécessaires des méthodes d'entretien du réseau.

• La compatibilité de nos propositions avec le parc de matériel roulant disponible

Notre propos consiste :

- à dresser l'inventaire du matériel roulant disponible à l'horizon 2027 ;
- à affirmer l'aptitude technique de ce parc à assurer l'ensemble des dessertes dont nous proposons la mise en œuvre.

⇒ Inventaire du parc disponible au 15 Décembre 2026

Le parc de matériel roulant se compose :

- de rames capacitaires dédiées à la desserte des radiales ;
- de rames plus légères dédiées à la desserte des lignes intra-régionales.

Au moment de la mise en place du SA 2027, le parc régional de matériel roulant dédié aux relations radiales entre Paris et la Normandie devrait se composer de :

- 40 rames OMNEO Premium 56600, affectées aux relations à longue distance ;
- 27 rames OMNEO 2 (série 56800), affectées à Paris - Rouen et Paris - Evreux - Serquigny ;
- 15 rames Régiolis B 84500 longues (6 caisses), affectées à la ligne Paris - Granville.

Au même moment, le parc destiné aux liaisons intra-régionales devrait se composer de :

- 29 éléments électriques :
 - 6 rames ZGC 27500 à 4 caisses.
 - 24 rames ZGC 27500 à 3 caisses.
- 39 éléments thermiques :
 - 14 rames XGC 76500 à 3 caisses.
 - 25 autorails X 73500 monocaisses.
- 23 éléments bimodes :
 - 13 rames BGC 82500 à 4 caisses.
 - 10 rames Régiolis B 85900 à 4 caisses.

Quelques dessertes seraient en outre assurées par des rames appartenant à des régions voisines, lors de parcours des sections normandes de quelques liaisons inter-régionales :

- quelques éléments X 72500 des Pays de la Loire entre Caen et Alençon (liaison Caen - Tours) ;
- quelques rames TER 2N des Hauts-de-France entre Rouen et Serqueux (liaison Rouen - Lille) ;
- des BGC 82500 des Hauts-de-France entre Abancourt et Le Tréport (ligne Beauvais - Le Tréport).

⇒ Adéquation du parc régional de matériel roulant aux besoins des nouvelles dessertes

Soucieux d'accréditer la faisabilité de nos propositions, nous avons pris soin, lors de l'élaboration des grilles horaires relatives à chacune des lignes constituant le réseau régional normand, de vérifier la disponibilité des matériels roulants nécessaires.

Ainsi, dès la mise en oeuvre de la première phase du processus d'ouverture à la concurrence (en 2027), l'intégralité des dessertes que nous proposons pourrait être assurée avec le matériel alors disponible : l'ensemble du parc fonctionnel en 2024, et les 27 rames OMNEO 2 en cours de livraison.

Cependant, l'attractivité des nouvelles offres de transport mises en place aura pour effet d'attirer puis de fidéliser un nombre croissant d'usagers, et par conséquent d'augmenter l'emport de chaque train. Il sera donc très probablement nécessaire, dès les années qui suivront, de renforcer la composition de certaines circulations, notamment en configurant en UM certains trains initialement formés en US. Dès lors, le taux d'utilisation du parc pourrait assez rapidement atteindre les limites du possible.

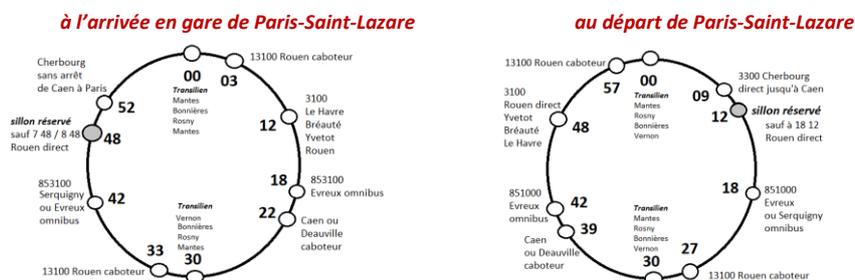
Il sera par conséquent nécessaire **d'engager sans attendre les procédures d'acquisitions de matériels** supplémentaires, afin de disposer, dès le début de la prochaine décennie, des capacités indispensables à l'acheminement des volumes additionnels de trafic attendus.

- **La compatibilité de nos propositions avec les infrastructures existantes**

Les propositions de nouvelles circulations ou de nouveaux horaires que nous avons formulées ont fait l'objet de vérifications de leur faisabilité technique avec les infrastructures existantes. En délivrer ici et maintenant la démonstration exhaustive prendrait beaucoup trop de temps. Nous nous en tiendrons par conséquent à illustrer la rigueur qui, en la matière, fut la nôtre au travers de quelques exemples.

⇒ Contraintes d'approche de la gare de Paris-Saint-Lazare

Les deux grandes radiales Paris - Rouen - Le Havre et Paris - Caen - Cherbourg, ainsi que l'antenne de cette dernière dirigée vers Deauville, ont pour origine la gare de Paris-Saint-Lazare (groupe 5). Les trains qui les desserviront emprunteront dès 2027 les mêmes voies que celles du RER E (EOLE) de Houilles à Mantes-la-Jolie. C'est la raison pour laquelle l'intégralité des horaires que nous proposons pour les trains normands au départ ou à l'arrivée de Paris-Saint-Lazare s'inscrivent dans la logique des roues horaires d'EOLE, telles qu'elles nous ont été présentées par la Région au début de l'été 2023.



Les affectations proposées pour les différents sillons accorderaient une priorité absolue à l'effectivité des rendez-vous ferroviaires dans les gares de Rouen et Caen. D'où le positionnement à la minute 48 des trains 3100 Paris - Le Havre, et le calage à la minute 09 des trains sans aucun arrêt de Paris à Caen.

En outre, lorsque deux trains seraient amenés à s'engager l'un derrière l'autre sur une même ligne, le bon sens exigerait que le plus rapide précède le plus lent. D'où, au départ de Paris, les séquences envisagées aux minutes 27 / 30, 39 / 42 et 57 / 00. Et symétriquement au retour, pour les arrivées calées aux minutes 00 / 03, 18 / 22 et 30 / 33.

⇒ Contraintes spécifiques à la ligne Paris-Montparnasse - Dreux - Argentan - Granville

Orientés vers le pôle Montparnasse / Vaugirard, les trains desservant l'axe Paris - Argentan - Granville seraient également soumis à de fortes contraintes horaires, imputables :

- aux limites de disponibilité des voies au sein de la gare Montparnasse ;
- à la complexité du nœud versaillais (RER C, lignes Transilien N et U, TER Normandie, TER Centre).
- à la saturation de la section Versailles – Dreux par de très lents et indépassables trains omnibus ;
- à l'existence de longues sections à voie unique entre Argentan et Folligny.

C'est la raison pour laquelle nos propositions se concentreraient sur les rares sillons disponibles :

- aux heures creuses ou en contrepointe : aux minutes 24 / 54 au départ (1), 06 / 36 à l'arrivée (2) ;
- aux heures de pointe dans le sens dominant : aux minutes 13 ou 43 (3) au départ, et 16 à l'arrivée, les temps additionnels étant dus à l'insertion de trains supplémentaires entre Paris et Dreux.

(1) : sillons calés sur les arrivées des Transilien à Dreux (08 / 38) → TER normand possible à 12 / 42.

(2) : sillons calés sur les départs des Transilien à Dreux (22 / 52) → TER normand possible à 18 / 48.

(3) : sauf 17 h 43, car ce sillon est occupé par un Transilien semi-direct Paris – Dreux, hors système.

⇒ Limites de capacité de la gare de Rouen-Rive-Droite

L'exiguïté de la gare de Rouen-Rive-Droite, et la complexité de ses abords (trois bifurcations à niveau) constituent des facteurs limitants des possibilités de développement de nos dessertes ferroviaires.

En effet, la gare, qui est enserrée, entre deux tunnels, dans une fosse à la fois courte et très étroite, dispose d'un plan de voies peu favorable à l'organisation des rendez-vous ferroviaires massifs :

- elle ne comporte que 6 voies à quai : 2 voies principales, et 4 voies latérales, dont 2 courtes ;
- les voies latérales sont réparties de façon dissymétrique : une seule côté impair, trois côté pair ;
- seule la voie 3 est assez longue pour une UM d'OMNEO : elle sera donc dédiée aux trains 13100 (Paris – Rouen caboteurs), qui l'occuperont systématiquement lors des rendez-vous ferroviaires ;
- les autres trains ayant la gare de Rouen pour origine ou pour destination seront donc alors orientés vers les voies 4, 6 ou 8, et devront cisailer la voie 2 lors de leur arrivée ou de leur départ.



Les horaires que nous avons élaborés prennent en compte les contraintes dues à cette configuration, en ménageant des intervalles d'au moins 4 minutes entre deux circulations en phase d'approche, et d'au moins deux minutes entre une arrivée et un départ engageant une voie commune.

Les entrées en gare seraient ainsi programmées de la manière suivante :

minute	voie	provenance	horaires (sillons activés)
02	1	PARIS direct	toutes les heures de 7 h 02 à 22 h 02 (destination Le Havre)
06	2 ou 6	YVETOT semi-direct	7 h 06 (voie 6) et 8 h 06 (voie 2) : enchaînements vers Amiens
16	1	ELBEUF périurbain	toutes les heures de 6 h 16 à 21 h 16 (destination Elbeuf)
20	4	DIEPPE omnibus	7 h 20, 8 h 20, 9 h 20, 13 h 20, 18 h 20, 19 h 20
20	3	EVREUX	8 h 20
22	3	PARIS caboteur	7 h 22, 18 h 22, 19 h 22, 20 h 22 et 23 h 22
26	1	VAL-DE-REUIL	6 h 26 et 17 h 26 (destination Le Havre)
26	1 ou 6	AMIENS	7 h 26 (voie 1 → Le Havre) et 8 h 26 (voie 6, terminus)
28	1	PARIS direct	19 h 28
28	2 (ou 6)	LE HAVRE caboteur	7 h 28*, 8 h 28**, 13 h 28, 17 h 28***, 18 h 28**, 19 h 28**, 20 h 28 *voie 6 ** destination Val-de-Reuil *** destination Mantes-la-Jolie
30	8	CAEN	7 h 30
30	3	MANTES	8 h 30
32	1	MARSEILLE	13 h 32 (destination Le Havre)
36	4	RENNES	23 h 36 (vendredi et dimanche)
40	6	YVETOT omnibus	5 h 40 (repart sur Le Havre à 6 h 02)
40	2	YVETOT périurbain	toutes les heures de 6 h 40 à 21 h 40 (destination Elbeuf)
46	8	RENNES, GRANVILLE, COUTANCES ou CAEN	8 h 46 (Caen), 9 h 46 (Granville), 11 h 46 (Rennes), 13 h 46 (Granville), 15 h 46 (Rennes), 17 h 46 (Granville), 18 h 46 (Caen), 19 h 46 (Rennes), 20 h 46 (Coutances) et 21 h 46 (Granville)
48	4	DIEPPE semi-direct	toutes les heures de 5 h 48 à 21 h 48
52	3	PARIS caboteur	toutes les heures de 7 h 52 à 21 h 52, et 0 h 52
54	8	LE HAVRE	toutes les heures de 5 h 54 à 20 h 54 (destination Paris)
54	6	LE HAVRE	21 h 54
56	8	COUTANCES	14 h 56
56	6	SERQUEUX ou LE TREPORT	7 h 56 (Serqueux) et 8 h 56 (Le Tréport)
56	6	AMIENS	11 h 56, 15 h 56, 18 h 56, 19 h 56 et 20 h 56
56	6 (ou 2)	LILLE et AMIENS	9 h 56, 13 h 56, 17 h 56 et 21 h 56 (voie 2)

Et les départs de la gare de Rouen surviendraient selon le séquençage suivant :

minute	voie	destination	horaires (sillons activés)
02	6	LE HAVRE caboteur	6 h 02
06	1	LE HAVRE	toutes les heures de 7 h 06 à 22 h 06 (provenance Paris)
06	3	PARIS caboteur	toutes les heures de 5 h 06 à 22 h 06
12	4	DIEPPE semi-direct	toutes les heures de 7 h 12 à 22 h 12
12	8	RENNES, GRANVILLE, COUTANCES ou CAEN	6 h 12 (Granville), 7 h 12 (Coutances), 8 h 12 (Rennes), 10 h 12 Granville), 12 h 12 (Rennes), 13 h 12 (Coutances), 14 h 12 (Granville), 16 h 12 (Rennes) 17 h 12 (Granville), 18 h 12 (Granville), 19 h 12 (Caen) et 20 h 12 (Caen)
16	6 (ou 2)	AMIENS	7 h 16, 8 h 16, 12 h 16, 16 h 16, 17 h 16, 19 h 16 et 20 h 16 Les trains de 7 h 16 (voie 6) et de 8 h 16 (voie 2) seraient en provenance d'Yvetot
16	6	AMIENS et LILLE	6 h 16, 10 h 16, 14 h 16 et 18 h 16
18	2	YVETOT périurbain	toutes les heures de 6 h 18 à 22 h 18 (provenance Elbeuf sauf 22 h 18)
22	1	EVREUX	17 h 22
28	1	MARSEILLE	16 h 28 (provenance Le Havre)
32	2	PARIS direct	6 h 32 et 7 h 32
32	2	MANTES	17 h 32 (provenance Le Havre)
32	2 (ou 8)	VAL-DE-REUIL	8 h 32, 16 h 32 (voie 8), 18 h 32 et 19 h 32 (provenance Le Havre)
32	1 (ou 6)	LE HAVRE caboteur	6 h 32 (origine Val-de-Reuil), 7 h 32 (origine Amiens), 12 h 32 16 h 32, 17 h 32 (origine Val-de-Reuil), 18 h 32 et 23 h 32 (voie 6)
36	3	PARIS caboteur	5 h 36, 6 h 36 et 7 h 36
36	6	SERQUEUX	17 h 36
42	2	ELBEUF périurbain	toutes les heures de 6 h 42 à 21 h 42 (origine Yvetot)
42	4	DIEPPE omnibus	6 h 42, 7 h 42, 12 h 42, 16 h 42, 17 h 42 et 18 h 42
48	1	YVETOT omnibus	6 h 48 et 17 h 48
50	6	LE TREPORT	16 h 50
58	2	PARIS direct	toutes les heures de 5 h 58 à 20 h 58 (provenance Le Havre)

Afin d'éviter toute congestion de la section comprise entre Sotteville et Rouen (bifurcation et tunnels), le pré-acheminement de certaines rames serait anticipé, avec si nécessaire un stockage à Maromme.

⇒ Contraintes liées à l'exploitation des bifurcations

Le réseau ferroviaire normand comporte de nombreuses bifurcations, les unes aux abords des gares, les autres en pleine ligne, sur lesquelles surviennent de très nombreuses occurrences de cisaillement. Les contraintes qui en résultent ont été prises en compte lors de l'élaboration de nos propositions.

▪ Exemple de la bifurcation de Tourville-la-Rivière

Point de convergence entre les lignes Paris - Rouen et Caen - Rouen, ce site est notamment le cadre de cisaillements de la voie principale impaire par les trains se dirigeant vers Elbeuf ou vers Caen.

Dans le sens impair (configuration en talon), il faut gérer l'alternance des entrées des trains provenant de Paris ou de Val-de-Reuil, et de ceux en provenance de Caen ou d'Elbeuf :

- les trains en provenance de Paris aborderaient la bifurcation aux minutes 40 et 52 (+ des circulations hors système à 6 h 14, 7 h 10, 8 h 16, 17 h 14, 18 h 10, 19 h 10 et 23 h 10) ;
- les trains en provenance de Caen ou d'Elbeuf aborderaient la bifurcation aux minutes 36 et 56 (+ des circulations hors système à 7 h 20 et 8 h 06, puis 23 h 26 le vendredi et le dimanche).

Ces circulations seraient donc compatibles entre elles, avec une robustesse satisfaisante.

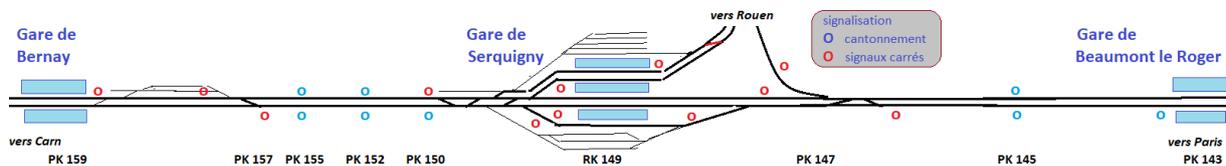
Dans le sens pair (configuration en pointe), les trains se dirigeant vers Elbeuf ou Caen cisaileraient la voie impaire empruntée par les trains en provenance de Paris, Mantes-la-Jolie ou Val-de-Reuil :

- les trains en provenance de Paris aborderaient la bifurcation aux minutes 40 et 52 (+ des circulations hors système à 6 h 14, 7 h 10, 8 h 16, 17 h 14, 18 h 10, 19 h 10 et 23 h 10) ;
- les trains se dirigeant vers Elbeuf ou Caen couperaient la voie impaire aux minutes 00 et 22 (+ une circulation hors système à 17 h 32).

Sécurisés par le carré de sortie de la gare d'Oissel, les cisaillements interviendraient ainsi au moins six minutes après le dégagement de la bifurcation par les circulations de sens opposé.

▪ Exemple de la gare de Serquigny (bifurcation et terminus intermédiaire)

La gare de Serquigny est tout à la fois le point de convergence des lignes Paris - Caen et Rouen - Caen et le terminus intermédiaire des dessertes omnibus de grand bassin parisien. Tant l'insertion des TER provenant de Rouen que les départs des omnibus impliquent le cisaillement des voies principales.



En outre, les horaires de passage des trains sont conditionnés par les horloges respectives des gares de Paris-Saint-Lazare (la roue d'EOLE), Caen et Rouen. Les marges d'adaptation sont donc très faibles. Fort heureusement, de part et d'autre de la gare, un cantonnement assez serré (2 à 3 kilomètres) permet d'envisager la succession de circulations relativement rapprochées.

Afin de minimiser la consommation de capacité de ligne, il serait utile de programmer le croisement des trains de Rouen sur la bifurcation. Les contraintes d'entrée et de sortie à Caen (minutes 52 et 06) et à Rouen (46 et 12) seraient compatibles avec cette idée, le cisaillement survenant à minute 58.

Dès lors, aucun conflit de circulation n'opposerait les TER de Rouen et les trains directs de Cherbourg qui, dans le cadre de l'horloge EOLE, passeraient aux minutes 20 en sens impair, et 40 en sens pair. En revanche, dans l'hypothèse actuellement en vigueur, les trains caboteurs Paris - Caen / Deauville, qui arriveraient à Paris à la minute 22 et en repartiraient à la minute 39, passeraient à Serquigny, quatre minutes seulement avant ou après le passage des trains de Rouen (aux minutes 54 et 02). Ce qui serait réalisable, puisque cela fonctionne actuellement chaque soir, mais serait assez tendu.

D'où l'alternative consistant, sur la plus grande partie de la journée (heures creuses et contrepointe), à poser les trains caboteurs sur des sillons calés sur l'horloge de Caen (minute 00 des heures impaires) et à insérer leurs marches entre Mantes et Paris dans des sillons initialement affectés aux trains 13100, mais inutilisés en dehors des pointes, et permettant des arrivées à Paris aux minutes 03 (départs à 57). Dans ce cas, les trains caboteurs passeraient à Serquigny aux minutes 12 (sens impair) et 48 (sens pair), très loin avant ou après les trains de Rouen. La grille ainsi obtenue serait nettement plus robuste.

Des difficultés d'une nature nettement différente surgiraient cependant à l'autre extrémité de la gare. Elles concerneraient le départ des trains omnibus 851020 assurant la liaison avec Evreux et Paris, qui stationneraient sur la voie 3, positionnée latéralement au quai impair, au sud des voies principales. Les horaires de ces trains seraient soumis à l'horloge d'EOLE : arrivée et départ aux minutes 50 et 06. A leur départ, à la minute 06, ils devraient cisailer la voie impaire pour rejoindre la voie paire.

Cette insertion serait à l'origine de situations tendues mettant en jeu les trains caboteurs Paris - Caen, aussi bien dans l'hypothèse de base (sillons 39 / 22 à Paris) que dans le cadre de l'alternative (57 / 03). Dans le premier cas, les omnibus devraient partir immédiatement après le passage du Caen - Paris. A la minute 06, celui-ci devrait avoir franchi la gare de Beaumont le Roger, et avoir libéré deux cantons en aval de la gare de Serquigny : l'omnibus pourrait ainsi quitter la gare à feu vert.

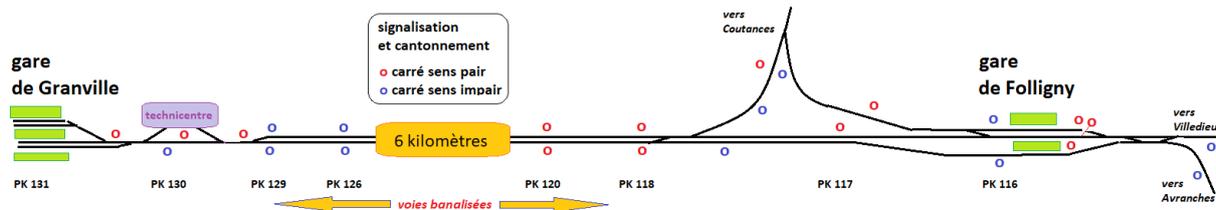
Dans le cadre de l'alternative envisagée, l'omnibus en partance cisailerait la voie impaire six minutes avant le passage du caboteur Paris - Caen, en faveur duquel le carré impair d'entrée s'ouvrirait dès le dégagement par l'omnibus du canton prenant fin au PK 145, à la minute 08.

Lors de la transition entre l'heure de pointe et l'heure creuse, les deux contraintes se superposeraient : envisager le départ d'un omnibus à 8 h 06 ne serait donc alors pas raisonnable.

⇒ Prise en compte des points singuliers : l'exemple de la section Folligny - Granville.

L'un des principaux fondements de nos propositions consiste à promouvoir un **effet réseau** susceptible d'accroître l'attractivité du mode ferroviaire en démultipliant les possibilités de correspondances. Granville, ou plus exactement l'ensemble Granville / Folligny, ne saurait se soustraire à ce principe.

L'organisation de rendez-vous ferroviaires sur ce site se heurte toutefois à une difficulté particulière, procédant de la configuration en impasse de la gare de Granville, et à la nécessité de faire converger vers cette dernière dans un intervalle de temps particulièrement limité plusieurs trains devant emprunter les mêmes voies sur plusieurs kilomètres.



Certaines caractéristiques des infrastructures existantes s'avèrent assez favorable à son exploitation : l'existence de Folligny à Granville d'une double voie banalisée équipée d'une signalisation adaptée. En revanche, deux facteurs limitants pèsent sur l'élaboration des horaires : une bifurcation en ligne 2 km à l'ouest de Folligny, et la mise à voie unique de la section d'approche de la gare de Granville, qui interdit notamment tout départ au cours des cinq minutes précédant l'arrivée d'un train.

L'application du modèle régional de cadencement nécessiterait, à chaque heure paire, de gérer en quelques minutes l'arrivée et le départ d'un train dans chaque sens sur chacune des trois branches du réseau : la ligne de Paris, la ligne de Caen et la ligne de la Baie du Mont-Saint-Michel.

Les trains en provenance ou à destination de Caen ne devraient pas poser de problème majeur, dans la mesure où l'horloge de Caen permettrait des arrivées et départs de Granville aux minutes 46 et 12, soit au moins une dizaine de minutes avant ou après les autres circulations.

Tout le problème se concentrera donc sur la difficulté à acheminer les trains de Paris et de Rennes, en veillant en outre à optimiser les correspondances à Folligny entre ces deux catégories de trains. Cette dernière exigence sous-tend d'ailleurs la nécessité de croisements entre Granville et Folligny, de sorte à ce que tous les trains à destination de Dol ou Rennes relèvent dans les meilleurs délais les correspondances des trains en provenance de Paris, et inversement au retour.

En outre, la nécessité d'honorer les rendez-vous exige que, dans un même sens, ces deux trains circulent dans des horaires aussi rapprochés que possible. Dans cette perspective, la structure actuelle du cantonnement permet, dans chaque sens, de tracer un train huit minutes après son prédécesseur.

Le graphique de la section Versailles - Dreux imposant les passages à Folligny des trains en provenance ou à destination de Paris à la minute 03 dans un sens et à la 55 dans l'autre, leurs arrivées à Granville devront survenir à la minute 06, et les départs des trains de sens pair devront être fixés à la minute 52.

Dès lors, l'insertion des trains appelés à desservir la ligne de la Baie consistera à fixer leurs départs de Granville à la minute 00, et leurs arrivées à la minute 58, avec croisement des parisiens au PK 126. Cette configuration permettrait des correspondances à Folligny en 15 minutes, et serait compatible avec le graphique relativement chargé de la section Rennes - Dol (départ à 26, arrivée à 32).

Arrivées à Granville					Départs de Granville				
origine	Rouen	Rennes	Paris		Granville	11 52	12 00	12 12	
Folligny	I	11 48	11 56		Folligny	12 02	12 10	I	
Granville	11 46	11 58	12 06		destination	Paris	Rennes	Rouen	

- **La nécessité de reconsidérer les méthodes de maintenance du réseau**

La mise en œuvre du cadencement généralisé des dessertes exigerait que soient révisées les méthodes de surveillance et de maintenance des voies, et notamment le recours à l'usage des « blancs travaux », qui constitue un procédé structurellement incompatible avec l'instauration d'une desserte cadencée.

En effet, les pratiques actuelles de surveillance et de maintenance des infrastructures reposent sur la réservation de très longues plages horaires au cours desquelles aucune circulation n'est autorisée, alors que, tout au contraire, le cadencement nécessiterait une disponibilité permanente des voies, lequel apporterait d'ailleurs des recettes supplémentaires au gestionnaire d'infrastructures.

D'où la nécessité d'engager des discussions avec SNCF-Réseau pour que soit généralisé à l'ensemble du réseau normand le process d'ores-et-déjà pratiqué sur les autres lignes exploitées selon le modèle de la desserte cadencée : l'ensemble du réseau francilien, le service métralsace Strasbourg - Mulhouse, la ligne Lyon - Saint-Etienne ou, dans notre région, la desserte périurbaine Yvetot - Rouen - Elbeuf. L'enjeu consisterait ainsi, au travers d'une modernisation des méthodes d'intervention, à élever la disponibilité de nos infrastructures, et donc notre offre de transport, au niveau standard européen.

3.2 La faisabilité financière de nos propositions

Nous voudrions maintenant démontrer que, dans le contexte actuel d'ouverture à la concurrence, contre toute attente, les évolutions proposées n'induiraient aucune augmentation de la contribution d'équilibre assumée par le Conseil régional, mais au contraire une probable réduction de son montant.

En effet, sur le plan financier, loin de toute surenchère, la mise en œuvre de nos propositions engagerait des coûts d'exploitation supplémentaires, mais réduirait en contrepartie les coûts unitaires et, sous l'effet d'un accroissement très significatif de la fréquentation, produirait de nouvelles recettes. L'ensemble conduirait à un nouvel équilibre, susceptible de minorer la contribution financière de la collectivité régionale à l'exploitation de son réseau.

Cette affirmation est étayée par les travaux du cabinet Trans Mission, qui a publié en 2019 un rapport de synthèse intitulé « Quel modèle économique pour les trains régionaux en France ? ».

Dans un contexte d'ouverture à la concurrence associé à un projet de développement de l'offre, ce rapport nous enseigne que :

- les coûts marginaux des dessertes ajoutées sont très faibles ;
- les coûts unitaires subissent globalement une diminution de l'ordre de 20 % ;
- pour un renforcement de l'offre compris entre + 25 % et + 50 %, (ce qui serait notre cas : + 40 %), la fréquentation, et donc les recettes, augmentent selon un taux d'élasticité moyen de 72,5 % ;
- le taux de couverture des dépenses par les recettes s'améliore ;
- la contribution d'équilibre, versée par la Région, diminue.

Transposées à nos propositions, ces éléments nous conduiraient aux résultats suivants :

- des coûts unitaires en baisse de 20 % ;
- des coûts globaux en hausse de 14 %, pour une offre accrue de 40 % ;
- pour les dessertes intrarégionales (+ 58 % d'offre) : 42 % de recettes supplémentaires ;
- pour les ex-Intercités des grandes radiales (+ 30 % d'offre) : 22 % de recettes supplémentaires ;
- et, globalement, 24 % de recettes supplémentaires.

Ainsi, nos propositions induiraient une progression des recettes commerciales nettement plus forte que celle des coûts d'exploitation et, au final, une diminution du montant de la contribution publique d'équilibre qui est à la charge de la Région.

		SA 2022	SA 2027	Evolution
Offre (millions de train-km)	Radiales	9,10	11,80	+ 30 %
	Intrarégional	6,15	9,70	+ 58 %
	Total	15,25	21,50	+ 40 %
Coût unitaire (€ par train-km)	Radiales	30,50	24,40	- 20 %
	Intrarégional	22,50	18,00	- 20 %
Coûts d'exploitation (millions d'€)	Radiales	277	288	+ 4 %
	Intrarégional	138	175	+ 27 %
	Total	415	463	+ 14 %
Fréquentation (millions de voy.-km)	Radiales	2 014	2 453	+ 22 %
	Intrarégional	364	517	+ 42 %
	Total	2 378	2 970	+ 25 %
Recettes commerciales (millions d'€) sur base tarif 2022	Radiales	199	242	+ 22 %
	Intrarégional	31	44	+ 42 %
	Total	230	286	+ 24 %
Taux de couverture	Radiales	72 %	84 %	+ 12 points
	Intrarégional	22,5 %	24 %	+ 1,5 point
	Ensemble	55 %	62 %	+ 7 points
Contribution publique (millions d'€)	Radiales	78	46	- 41 %
	Intrarégional	107	131	+ 22 %
	Total	185	177	- 4 %
Contribution publique par voyageur-km (centimes d'euros)	Radiales	3,9	1,8	- 54%
	Intrarégional	29,4	25,3	- 13 %
	Ensemble	7,8	5,9	- 24 %

Et d'où, au final, **40 % de trains en plus pour 4 % de dépenses publiques en moins.**

De telles perspectives sont particulièrement encourageantes, et crédibilisent nos propositions. Cependant, ces chiffres, fondés sur les travaux du cabinet Trans Mission, indiquent exclusivement les évolutions imputables au processus d'ouverture à la concurrence.

Il est toutefois raisonnablement permis d'espérer qu'à moyen terme, l'attractivité des nouvelles offres mises en place permette à nos liaisons intrarégionales de rejoindre le niveau de fréquentation de celles des autres régions engagées dans la même dynamique : 80 voyageurs par train, au lieu de 59 (+ 35 %). Le volume de trafic acheminé par ces trains s'élèverait alors à 635 millions de voyageurs-kilomètres. Dès lors, les recettes de ces dessertes augmenteraient de 74 % par rapport à leur niveau de 2022, et la contribution globale à la charge de la Région s'en trouverait ainsi réduite de 10 % :

		SA 2022	Horizon 2030	Evolution
Fréquentation (millions de voy.-km)	Radiales	2 014	2 453	+ 21,8 %
	Intrarégional	364	635	+ 74 %
	Total	2 378	3 088	+ 28 %
Recettes commerciales (millions d'€) sur base tarif 2022	Radiales	199	242	+ 21,8 %
	Intrarégional	31	54	+ 74 %
	Total	230	296	+ 28 %
Taux de couverture	Radiales	72 %	84 %	+ 12 points
	Intrarégional	22,5 %	30,8 %	+ 8 points
	Ensemble	55 %	64 %	+ 9 points
Contribution publique en millions d'€	Radiales	78	46	- 41 %
	Intrarégional	107	121	+ 13 %
	Total	185	167	- 10 %
Contribution publique par voyageur-km (centimes d'euros)	Radiales	3,9	1,8	- 54 %
	Intrarégional	29,4	19,0	- 35 %
	Ensemble	7,8	4,8	- 38 %

Il semble donc clair que la Normandie aurait tout à gagner à la réalisation de ce projet.

CONCLUSION

Nous voici venus au terme de cette étude, dont la nécessité s'est imposée au regard des insuffisances avérées des dessertes ferroviaires normandes, et dont l'objectif consiste à proposer des évolutions susceptibles de répondre aux attentes des usagers et aux besoins de développement du territoire.

La prochaine mise en service, en Ile de France, de la branche ouest Paris - Mantes du RER E (EOLE), qui impactera inévitablement la circulation des trains normands lors de leur approche de la capitale, et l'effectivité, selon la même échéance, de l'ouverture à la concurrence d'une première tranche du réseau TER Normandie (l'étoile de Caen), ont constitué l'opportunité d'orienter nos réflexions vers la production d'un projet applicable dès le SA 2027.

Comme indiqué dans l'introduction à ce dossier, toutes les études récentes d'opinion montrent que les trois conditions du report modal vers les transports publics sont, par ordre de priorité : l'offre, la facilité d'usage, puis le prix.

Considérant l'urgence écologique de faire très rapidement évoluer nos pratiques de déplacement, l'aggravation de la précarité énergétique des ménages, notamment en secteur rural ou périurbain, et l'émergence d'une demande sociétale croissante de transport ferroviaire, il nous apparaît nécessaire d'entreprendre, sans plus attendre, la remise à niveau de notre réseau régional.

Les objectifs poursuivis consistent à la fois à faciliter les déplacements et à accroître l'usage du train sur l'ensemble des créneaux de mobilité sur lesquels le réseau TER Normandie pourrait jouer un rôle de tout premier plan :

- les déplacements internes à la région, de ville à ville, entre ville et ruralité, ou périurbains ;
- les relations avec l'Ile-de-France ou avec les régions voisines ;
- les usages touristiques, dont les potentialités sont considérables, mais sous-exploitées, d'autant plus qu'il s'agit d'une politique régionale revendiquée (offre « Normandie sans ma voiture »).

En outre, lorsque deux localités normandes ne sont pas reliées entre elles par des liaisons directes, comme Caen et Dieppe, Cherbourg et Coutances, Evreux et Cherbourg, ou encore Evreux et Granville, nous attendons que les horaires des différentes lignes mises en jeu soient efficacement coordonnés, afin que les usagers disposent, à plusieurs reprises dans la journée, de correspondances ajustées, leur permettant de se déplacer aussi rapidement que possible de chacune de ces localités à une autre.

Afin d'atteindre ces objectifs, **la stratégie choisie est celle de la mise en place du cadencement** des dessertes et de l'élargissement des amplitudes sur l'ensemble du réseau, selon les modalités suivantes :

- **au moins un train à l'heure de 6 à 21 heures sur les lignes structurantes ;**
- **au moins un train toutes les deux heures sur les autres branches du réseau.**

Ce système, qui a maintenant fait ses preuves dans de nombreux pays européens, et qui s'est imposé dans notre pays sur plusieurs lignes TER importantes (Lyon - Saint Etienne, Strasbourg - Mulhouse), présente de très nombreux avantages :

- **garantir la permanence de l'offre** tout au long de la journée, et réduire les temps d'attente ;
- **faciliter l'usage du train** : pas besoin d'horaire, le passage survenant toujours à la même minute ;
- **optimiser les correspondances**, en reproduisant les mêmes enchaînements d'heure en heure ;
- renforcer ainsi l'attractivité du train, sa fréquentation, et ses recettes commerciales.

Pour atteindre le niveau d'efficacité et d'attractivité espéré, il serait nécessaire d'accroître de 40 % l'offre kilométrique globale, et plus précisément de 58 % pour les trains intrarégionaux (ex TER) et de 30 % pour les trains lourds (ex Intercités).

Cependant, comme nous l'avons démontré dans la dernière partie de cette étude, le « **choc d'offre** » ainsi mis en œuvre s'accompagnerait, dans le contexte d'ouverture à la concurrence :

- d'une forte diminution des coûts unitaires d'exploitation (- 20 %) sous l'effet de plusieurs facteurs : baisse des frais généraux et du coût marginal d'exploitation, amélioration de la productivité...
- **d'une progression spectaculaire de la fréquentation**, et donc des recettes commerciales :
+ 24 % en phase initiale, et davantage au fur et à mesure de la montée en puissance de l'usage.

D'où, au final, un bien meilleur équilibre financier, et **une diminution du montant de la contribution d'équilibre à la charge de la Région (- 4 % en hypothèse basse).**

Cependant, la pleine réussite d'un pareil projet reposerait en très grande partie :

- sur **l'intégralité de sa réalisation** : une application partielle, selon laquelle il manquerait un train sur deux, détruirait de nombreuses possibilités de correspondances, abolirait l'« effet réseau », et affaiblirait ainsi l'attractivité globale de l'offre, la fréquentation et les recettes. Une même attention devra être portée aux **grilles de desserte du week-end, afin d'y maintenir l'effet réseau** ;
- sur l'ampleur et sur l'efficacité de la **campagne d'information et de communication** qui devrait accompagner sa mise en œuvre, de sorte à conquérir, puis à fidéliser, de nouveaux usagers.

Dans le cadre de cette action de communication, il s'agirait à la fois :

- de poursuivre la démarche de restauration de l'image du train dans notre région ;
- de faire connaître les nouvelles offres, et d'en souligner les avantages.

Une très large diffusion de messages simples, clairs et percutants, serait la bienvenue :

- « Maintenant, sur Paris - Rouen - Le Havre, le train, c'est au moins une fois par heure »
- « Maintenant, sur Paris - Caen - Cherbourg, le train, c'est au moins une fois par heure »
- « Maintenant, partout en Normandie, il y a des trains à tout moment de la journée »
- « Maintenant, des trains directs traversent la Normandie d'une extrémité à l'autre », etc...

La publication de supports sectoriels spécialisés permettrait en outre une meilleure appropriation des nouvelles offres par une très large clientèle potentielle qui aujourd'hui n'utilise pas le train.

Une refonte des politiques commerciales et tarifaires pourrait apporter un atout supplémentaire : la complexité des offres et la multiplication des contraintes opposent des obstacles à l'usage du train. Une évolution vers davantage de souplesse et de simplicité renforcerait l'attractivité de nos dessertes. D'ailleurs, avec une offre accrue de 30 %, la réservation obligatoire aurait-elle encore un sens ?

Enfin, les effets particulièrement dynamiques du « choc d'offre ferroviaire » proposé pourraient être amplifiés par une meilleure coordination entre les dessertes ferroviaires et les dessertes routières NOMAD-cars, de sorte à constituer un grand réseau multimodal (trains + cars) attractif et performant. Nous consacrerons d'ailleurs une prochaine publication à cet aspect de notre système de mobilité. La Région devra toutefois exercer un effort particulier afin de développer un système d'information et de commercialisation multimodale intégrée (train + train, train + car, car + car, etc...).

En conclusion, notre proposition s'inscrit dans l'exacte continuité du plan Marshall ferroviaire voulu par le Président Hervé Morin, en comptant les actions accomplies en faveur des grandes radiales d'une seconde étape, fondée sur un **choc d'offre étendu à l'ensemble du réseau régional**.

Ainsi, la Normandie serait équipée d'un remarquable système de mobilité, au service de sa population, mais aussi du territoire et de son développement économique. Dès lors, même en absence de TGV, notre Région se hisserait, en la matière, au meilleur niveau à l'échelle européenne.

Ce dossier, publié le 28 Mai 2024, a été co-rédigé par :

- Daniel Grébouval, Président de la FNAUT Normandie.
- Jean-Yves Colas, Vice-Président de la FNAUT Normandie, Co-Président de l'ADPCR.
- Bernard Champeaux, Vice-Président de la FNAUT Normandie, en charge des mobilités urbaines.

Avec le soutien et les contributions des associations suivantes :

- ADPCR : association pour la défense et la promotion du chemin de fer et de l'intermodalité dans l'ouest de la région Normandie (ADPCR), représentée par Jean-Yves Colas ;
- AUTES : association des usagers des Transports Eure-Seine, représentée par Gilles Fraudin ;
- BBB : collectif de défense du bassin de vie des gares de Bueil et Bréval, représenté par Bénédicte Zimmer ;
- BEM : association Brionne Eco-mobilité, représentée par Xavier Braud ;
- CPTC : Comité pour les transports en commun dans l'agglomération rouennaise, représenté par Jean-Paul Camberlin ;
- CULPAG : Comité des usagers de la ligne Paris - Argentan - Granville, représenté par Christian Canac ;
- UGB : association des usagers de la gare de Bernay, représentée par Patrick Savary et Francis Viez ;
- VTV : association Vernon Train de Vie représentée par Didier Jaumet et Nicolas Catteau.



Train 3421 Paris - Granville (rame REGIOLIS 84500) lors de son passage en gare de Vire.



FNAUT Normandie

16 rue des Canevas 50560 Gouville-sur-Mer

07 86 70 36 20

daniel.grebouval@fnaut-normandie.fr