



COMMUNIQUE DE PRESSE

(Dossier de Presse joint)

Sotteville-lès-Rouen, le 19 septembre 2019.

Le Comité de Vigilance Ferroviaire de Normandie a pris connaissance des éléments publiés depuis le 22 Juillet, qui forment le projet de Plan de Transport des dessertes ferroviaires en Normandie, qui devrait être appliqué à partir du 15 décembre 2019 pour l'ensemble de l'année 2020.

Ce plan de transport prend en compte la convention passée avec l'État en 2016, qui fait de la région l'autorité organisatrice unique pour l'ensemble des liaisons ferroviaires normandes depuis et vers Paris.

Nous avons pu produire un document d'analyse de ce projet que nous nous permettons de vous communiquer dans un dossier de presse joint.

D'une manière globale, voici les principaux éléments qui ressortent de ce projet :

> La question des réservations obligatoires sur les trains identifiés KRONO +, voire KRONO, ne semble pas être à l'ordre du jour pour ce mois de décembre, mais est prévue rapidement, avec l'arrivée des nouvelles rames sur Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Granville. Le direct Paris-Dieppe, le week-end serait également concerné.

> La question du remboursement appelé "G30", serait-il encore garanti ? Aujourd'hui un retard de 30 minutes fait l'objet d'une prise en compte SAV sur les trains Inter-cités. Pas de réponse claire aujourd'hui.

> Le problème de la tarification, notamment avec une tarification régionale qui pourrait être en opposition avec celle nationale sur le réseau SNCF.

> La question de l'allongement du temps de parcours entre Paris et Rouen est aussi un sujet majeur qui risque encore de détériorer les conditions de voyage des usagers. Plus de 12 minutes ajoutées aux 1h10 existant aujourd'hui, donc plus de 22 minutes par rapport aux horaires d'avant 2015.

Ces temps supplémentaires seraient justifiés pour des travaux. Mais là aussi, certains travaux représentant un délai supplémentaire de 4 minutes n'auraient lieu que sur 6 mois pour 12. De même, il existe 5 minutes que nous n'identifions pas concrètement aujourd'hui et que nous pensons être plutôt une marge de régularité de la part de la direction SNCF.

> Un projet d'offre de Transport qui met l'accent sur une desserte qui s'accroît concrètement le week-end, et particulièrement le Samedi, sur les grands axes, mais qui globalement diminue, ou au mieux stagne, la semaine, à l'exception de quelques axes identifiés (Rouen-Paris ; Deauville-Paris ; ...).

> Globalement, l'offre de Transport favorise les grandes métropoles, au détriment des moyennes et petites Gares et Arrêts intermédiaires. Cependant, beaucoup de gares proches des Agglomérations voient leur nombre de dessertes diminuer énormément.

> Certaines dessertes disparaissent comme Bolbec-Nointot, Virville-Manneville, Saint Martin du Vivier, Ecouché, Saint Pierre du Vauvray. D'autres ont déjà été menacées de fermeture à court terme, comme Foucart-Alvimare, Pont de l'arche, ...

> La liaison Caen-Argentan-Alençon-Le Mans-Tours est la ligne qui subit la plus grande réduction de l'offre ferroviaire, avec des suppressions de trains, des modifications d'heures et un transfert du rail vers la route. Les suppressions de trains représentent au total 8460 Kilomètres (4775 km dans le sens Caen Tours et 3715 dans le sens Tours Caen). C'est un choix en complète contradiction avec la nécessité de combattre le réchauffement climatique pour réduire les émissions de gaz à effets de serre et de façon plus globale combattre toutes formes de pollution.

Au-delà du transfert du rail vers la route, les suppressions de trains et changements d'horaires vont mettre en difficulté de nombreux salariés, scolaires ou étudiants.

> L'offre de transport présentée dans ce SA2020 ne semble pas en adéquation réelle avec les éléments de conclusion de l'étude « NORMANDOSCOPIE » produit par la SNCF pour le compte du Conseil Régional en 2017. En effet, l'analyse des traces mobiles sur la région montrait, notamment sur la semaine, des liaisons depuis des villes intermédiaires vers les métropoles. Pourtant ce projet remet en cause fortement la desserte de ces villes intermédiaires.

Les critères de comptage semblent avoir été les éléments ayant le plus influencé le montage du nouveau plan de transport.

Il devrait être plus volontariste en termes de report modal de la route vers le train, pour être en adéquation avec les aspirations environnementales et les besoins des populations.

> De même, il existe de fortes inquiétudes sur la robustesse de ce nouveau plan de transport, notamment sur le "roulement" des rames matérielles, avec la problématique d'un matériel vieillissant et une arrivée lente des nouveaux matériels (OMNEO, REGIO 2N).

Des questions se posent ainsi sur les capacités de transport sur les périodes de pointes, notamment lorsque certaines liaisons sont réduites et assurent en même temps la desserte des gares intermédiaires, à l'exemple de la liaison Rouen / Yvetot / Bréauté / Le Havre.

Aussi, en cas de retard, on risque « l'effet papillon » sur tout le plan de transport, et des retards en répétition.

> Enfin, nous sommes également opposés à la volonté de la Direction de la SNCF, validée par le Conseil Régional, de réduire le réseau de distribution classique de la vente des billets (guichets), faisant état d'évolution des « clients » via les plateformes numériques, alors que la vente au guichet reste la plus utilisée, représentant près de 75% du chiffre d'affaires des différentes gares.

Vous le voyez, même si la Région avec la SNCF tentent de mettre en avant dans leur communication une augmentation de 20 % de l'offre ferroviaire en Normandie, que nous pourrions saluer comme un progrès, la situation est plus contrastée dans la réalité, lorsque nous entrons un peu plus dans le détail des dessertes fines des territoires.

Aussi, nous vous faisons savoir que le Comité de Vigilance Ferroviaire de Normandie – qui regroupe aujourd'hui 11 associations d'usagers, des élus, des usagers isolés, des organisations syndicales de la SNCF – demande une rencontre avec la direction de la SNCF et le Président du Conseil Régional dans les plus brefs délais, afin d'évoquer la situation et développer nos remarques et propositions.

Pour le Comité de Vigilance Ferroviaire de Normandie,

M. Christophe CALLAY

M. Mathieu VILELA

M. Samuel HUGUERRE

tél : **09.63.67.18.36**

mèl : vigilance.ferroviaire.normandie@gmail.com