

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Association des usagers de la gare de Bernay



ASSOCIATION DES USAGERS DE LA GARE DE BERNAY

Qui sommes-nous ?

Créée en 1994, l'UGB est une association qui s'est fixée pour mission de défendre les intérêts des usagers de lignes ferroviaires normandes de la SNCF. Ses adhérents souhaitent être transportés de Bernay vers les destinations de leurs lieux de travail, d'études ou de loisirs. Tous sont donc attachés à leur proximité à une gare. L'UGB est membre de la FNAUT.

Que voulons-nous ?

Des trains qui desservent la gare de Bernay avec une ponctualité respectée et dont le confort et la propreté soient d'un niveau acceptable pour sa clientèle.

Une qualité de service minimum en gare de Bernay qui permette l'achat de titres de transport dans un environnement humain et pas seulement mécanisé.

Qu'attendons-nous des adhérents ?

Afin de pouvoir discuter avec la direction de la SNCF ou ses autorités organisatrices, l'association a besoin d'un minimum d'adhérents afin d'être la plus représentative possible. **Nos adhérents sont tant des usagers que des collectivités locales** conscientes que le train est un vecteur indispensable au dynamisme économique et touristique de notre région.

COORDONNÉES

Président : Francis Viez le Ronceray
27300 Saint Aubin le Vertueux
Correspondance : Roman Stawski
7 rue Jacques Daviel
27300 Bernay
Tél. : 06 98 98 41 51
Mail : commentaires@ugb-asso.fr
Site : <http://ugb-asso.fr>



BERNAY au cœur de l'ouest de l'Eure

Bernay est la sous-préfecture de l'Eure de l'ouest du département, avec une zone de population, comprenant certes la CCBE avec environs de 17 000 habitants mais qui rayonne sur l'ensemble de l'arrondissement (Brionne, Thiberville, Pont Audemer, Beaufemesnil) et par-delà les limites du département : comme le canton d'Orbec : 9 000 habitants. On peut estimer que **plus de 100 000 personnes** sont concernées par ce projet **aux alentours de la gare de Bernay**.

BERNAY au cœur de la Normandie et de l'Europe

Nous sommes au milieu des quatre pôles de la région : Caen, Rouen, Le Havre et Evreux-bassin de Seine. Tout en étant proche de Paris (à une heure de la gare Saint-Lazare).

Mais aussi dans l'arc atlantique : Dunkerque Bordeaux (voir autoroute A28), avec la possibilité d'aller sur Le Mans et Amiens.

Des usagers de la gare de Bernay qui bougent

Le profil des voyageurs actuels est de trois types : les abonnés domicile/travail faisant la navette entre Bernay et Paris, les abonnés étudiants/lycéens allant vers Evreux, Rouen et Lisieux, les salariés régionaux et bien sûr les voyageurs occasionnels dont les touristes et affaires. Au total on peut estimer à **près de 3 000 mouvements de voyageurs par jour**.

	Abonné	affaires	Tourisme	
Lisieux	200	65	200	465
Rouen	250	81	250	581
Evreux	300	98	300	698
Paris	900	75	275	1 250
	1 650	319	1 025	2 994

Chiffres repris des données INSEE 2007 et corrigés pour la liaison Paris Bernay largement sous estimée (250 mouvements contre 900).

Les parts de marché des transports ferroviaires pour les personnes sont de 24 % environ pour la zone d'Evreux (1 050 000 de voyages en 2009) contre 35 % pour la zone de Rouen et 31 % pour la zone de Caen (en liaison avec Paris).

Concernant le trafic intra Normandie : celle-ci est de 8 % (300 000 voyages).

Un service qui va de mal en pis

Le comble des temps modernes est que les temps de parcours sur la ligne Paris Caen Cherbourg n'ont fait qu'augmenter depuis l'électrification de la ligne ferroviaire.

Pire l'axe Bernay Rouen n'est toujours pas électrifié et la ligne Brionne Honfleur n'est plus active pour les voyageurs.

Si une clarification des horaires a été mise en place depuis deux ans avec le cadencement (départs et arrivés à la même minute chaque heure sur le même trajet), la SNCF est encore loin de répondre à la demande de ses clients. Sur les quatre trains du cadencement au moins un est complètement saturé puisqu'une partie de la clientèle voyage debout. Les autres le sont à plus de 90 % (sources RFF).

Et les week-ends, pire pour les départs de vacances : la SNCF ne met aucun train supplémentaire et joue sur le projet de mise en place de réservations pour gérer la pénurie.

RFF estime que chaque année sur les deux lignes normandes plus de 200 000 voyageurs ont fait un voyage debout. **Si rien n'est fait : en 2025 plus de 1 200 000 voyageurs (sur 16 millions) devront voyager debout.**

Ponctualité la vérité masquée

L'UGB depuis le début de 2011 pointe les retards de la SNCF aussi bien pour la ligne Bernay-Evreux – Paris mais aussi pour les deux autres liaisons régionales Bernay-Rouen et Bernay-Caen.

Si la SNCF nous annonce des résultats optimistes, la réalité est bien plus inquiétante :

- **Près de 20% des trains sont en retards** (sur la base d'un retard de plus de 5 minutes).
- Pour les trains dits des abonnés (voyageurs réguliers) qui représentent 55 % des voyageurs, le pourcentage de train en retard sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg atteint les 40 % le soir : ceci d'après RFF pour 2010.

En reprenant les chiffres de RFF toujours pour la ligne Paris-Caen-Cherbourg :

- Ponctualité 2007 : 86 %
- Ponctualité 2008 : 81 %
- Ponctualité 2009 : 90 %
- Et, le summum : ponctualité 2010 : 79 %

A noter que RFF comme l'UGB se basent sur un retard à partir de 5 minutes et non comme la SNCF qui se base sur un retard à partir de 10 minutes.

Si l'on détaille des origines de ces retards : **23 % sont dus à des problèmes de matériels roulants, 15 % sont dus à des soucis de voies et de signalisation et seulement 16 % à la gestion de trafic (sources infolignes sur les 11 premiers mois de 2011).**

Notons aussi qu'afin de réduire ces pourcentages de retards, en perpétuelle augmentation, la SNCF a décidé depuis plusieurs années de rallonger progressivement ses temps de parcours. La conséquence est bien évidemment supportée par les usagers qui se voient pénalisés par un temps de trajet plus long d'une bonne dizaine de minutes.

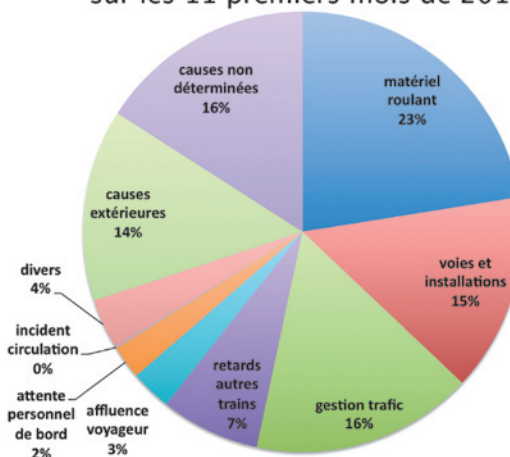
Les perspectives

Le potentiel de développement du transport par fer des voyageurs, si on se rapproche des chiffres de Rouen et Caen, est important : plus 50 % dès la mise en place d'un vrai service : avec le respect de la ponctualité, des voitures propres, confortables et en bon état de fonctionnement.

Nous sommes donc plus volontaristes que RFF qui prévoit une augmentation du trafic de 30 % d'ici à 2025 et de 50 % d'ici à 2040.

Il est donc important d'anticiper cet accroissement mécanique qui correspondrait au doublement du nombre d'usagers à Bernay en 2025, au minimum, car si on tient compte de l'effet « LNPN » et de la nouvelle proximité de Paris et du bassin Seine Eure, on peut penser raisonnablement au triplement.

Analyses des causes de retards sur le trajet Bernay – Paris sur les 11 premiers mois de 2011



Sources infolignes , retard pris à 5 minutes , relevés sur 1134 trains en retard



Les solutions

Il est urgent de prendre des mesures concrètes afin de stopper le déclin de nos lignes normandes. Si Bernay et sa région souhaitent continuer à bâtir des projets ambitieux comme la création de zone d'entreprises de service, le développement du tourisme et des capacités d'accueil, la mise en place d'un pôle de loisirs, il est impératif de maintenir le déplacement des biens et des personnes.

Bernay étant au centre de la Normandie il est logique de renforcer les liaisons avec Caen, Rouen mais surtout avec Evreux et bien sûr Paris.

Sur Paris, les usagers Bernayens vont majoritairement sur la gare Saint-Lazare (au 2/3) mais la présence d'une gare sur la Défense serait un point positif.

Pour nous le projet qui nous semble le mieux correspondre aux exigences des usagers de la gare de Bernay est le tracé B voire le tracé AB.

Mais le fait d'avoir du matériel roulant fiable, et le fait d'avoir une infrastructure digne de ce nom devrait permettre d'avoir un temps de parcours comparables aux projets de tracés proposés.

L'impact

La présence d'un lien de transport fiable et performant permettra de réduire la distance entre la région parisienne et la région de Bernay et par conséquent d'augmenter le nombre de Navetteur, mais aussi de développer l'activité économique et le tourisme.

Bernay et sa région bénéficient d'un cadre de vie apprécié pour accueillir des entreprises de services, de renforcer le développement du cosmétique (Savonnerie de Bernay) et de la chimie fine voire la chimie accès sur le développement durable (végétal avec le Rilsan) (Arkema).

Bernay est aussi la seule ville d'Art et d'Histoire du département de l'Eure. Son patrimoine, préservé des guerres et régulièrement entretenu par la municipalité, est riche de bâtiments exceptionnels tels que l'abbatiale du XI^e siècle (unique en Normandie) l'Hôtel de la Gabelle, la basilique Notre Dame de la Couture, l'Eglise Sainte-Croix et ses anciennes maisons à colombages.

La situation idéale de Bernay permettra de développer le tourisme dans la région : Beamesnil, Bec Hellouin, Le Neubourg, Harcourt.

La gare

La gare de Bernay doit être aussi un **pôle multimodale** pour renforcer les transports collectifs dans la région. Ainsi la création de ligne de car, avec l'appui du Conseil Général de l'Eure, vers La Barre en Ouche, vers Orbec, vers Thiberville, vers Broglie. La coordination avec les arrivés et les départs des trains sera bien sur nécessaire.

De même que l'extension du réseau de bus urbain de Bernay à l'ensemble de la CCBE deviendra une priorité.

L'implantation d'une gare nouvelle excentrée ne présente que des inconvénients : allongement de 10 à 15 minutes du trajet des usagers domicile - travail, utilisation de la voiture pour les usagers habitant la proximité de la gare actuelle, surcoût de 20 à 30 millions d'euros, disparitions d'une trentaine d'hectares de bonne terre agricole. Aussi le positionnement de la gare en centre-ville, coule de source. La rénovation de la gare, avec l'appui du Conseil Régional, sera donc nécessaire, notamment pour l'accessibilité des handicapés (demande restée lettre morte depuis 2005) et des offres de parking conséquentes.

Ces nouveaux transports devront certes répondre aux demandes des usagers abonnés : travail et étude mais aussi au tourisme.

La ponctualité

Il va de soi que le service aux usagers devra être « normal » avec des vrais taux de **ponctualité de 98 % minimum à 5 minutes**.

Côté fréquence

Actuellement 36 trains partent de Bernay aussi bien en TET qu'en TER : en allant vers Paris via Evreux, vers Caen, via Lisieux, vers Rouen via Elbeuf.

Il serait utile de remettre une navette ferroviaire vers Honfleur via Brionne et Pont Audemer.

Bernay devenant ainsi une vraie plaque tourmente.

Comme les trains sont saturés aux heures de pointes, il conviendrait de doubler le cadencement pour 2025 à ces heures-là.

Lors des réunions de présentations : **aucunes données n'ont été transmises sur ce sujet** : ce qui est dommageable pour la clarté du débat.

Côté tarif

Il faut s'attendre, bien sûr, à une augmentation du prix du transport mais cette augmentation doit tenir compte du réel apport de service : **durée de trajet en prenant en compte le véritable temps de parcours et non celui allongé artificiellement par la SNCF. La ponctualité est une donnée normale**



qui ne doit pas être prise en compte dans le tarif de base mais par contre il serait judicieux de reprendre la proposition du président Pepy de rendre plus efficace le remboursement en cas de service défectueux en remboursant systématiquement les retards et d'indexer le prix des abonnements sur la vraie ponctualité.

Nous notons que nous n'avons pas eu de réponses précises et concrètes sur le prix du billet et sur le prix des abonnements : ce qui est un élément capital pour les usagers.

Arrivé en région Ile-de-France

Si un arrêt à la Défense nous paraît judicieux, le terminus à Saint Lazare est impératif. En effet, 1/3 des usagers souhaite s'arrêter à La Défense (et non Nanterre).

Financement

Il est bien de répondre à moyen terme aux demandes des usagers et des collectivités locales par contre nous restons dans le flou sur le financement. **Aucune information pertinente et globale n'a été donnée** : ce qui regrettable.

Résumé du cahier d'acteur

La nécessité de remettre les dessertes ferroviaires de la Normandie sur les rails nous semble une bonne démarche à moyen terme.

Par contre il est impératif de se préoccuper à court terme de la qualité du service qui ne fait que décliner inversement au prix du billet en perpétuelle augmentation.

Ce défaut de service rendu n'est pas comme on l'a entendu lors des débats dus à l'étranglement du Mantois mais bien à du matériel vieillissant et mal entretenu.

Pour ce qui est du projet, il est vrai que le tracé B voire AB semble le plus judicieux mais après avoir suivi les débats : des questions vitales pour le projet sont restées sans réponses précises : le financement, la fréquence, le vrai gain de temps de parcours, le fret, l'impact sur l'environnement et sur les terres cultivables et surtout le prix pour l'utilisateur.

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen
contact@debatpublic-lnpn.org

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)