



Le cadencement

des services ferroviaires régionaux :

les conditions du succès

Etude réalisée par la commission TER de la FNAUT
avec l'aide financière de l'Association des Régions de France
Octobre 2008

Résumé

Le cadencement des services ferroviaires présente de multiples avantages pour les voyageurs, l'exploitant, le gestionnaire de l'infrastructure et l'autorité organisatrice. Ses potentialités ont pourtant été longtemps ignorées en France.

Cet outil très performant a été introduit en Suisse à partir de 1982, de manière progressive et soigneusement coordonnée avec la réalisation du plan d'investissements Rail 2000, puis dans de nombreux autres pays européens. Il a obtenu un succès commercial remarquable car il a concerné un réseau, et s'est accompagné d'un renforcement très marqué des dessertes et d'une exploitation systématique des possibilités de correspondances entre tous les modes de transports.

Une première expérience de cadencement sur l'ensemble d'un réseau TER, lancée en décembre 2007 dans la région Rhône-Alpes, s'est cependant traduite par de nombreux dysfonctionnements qui ont provoqué le mécontentement des voyageurs. Les difficultés rencontrées ne sont pas encore toutes résorbées, il est donc utile de tirer les leçons dans la perspective souhaitable de son extension à l'ensemble des régions.

Bien que le principe du cadencement soit particulièrement simple, sa mise en œuvre est délicate. Le succès du cadencement dépend en effet, de manière très étroite, de la maîtrise de nombreux paramètres :

- la capacité et les performances des lignes ;
- l'aménagement des gares ;
- l'équipement en matériel roulant ;
- la qualité de la maintenance ;
- le personnel cheminot disponible ;
- enfin la gestion des situations perturbées.

Le cadencement n'est donc pas une solution commerciale miracle, il faut au préalable résoudre les difficultés existantes et ne pas sous-estimer les moyens financiers et humains indispensables à son succès. Tenir compte de ces contraintes est d'autant plus important en France que le système ferroviaire y souffre encore lourdement, hors TGV, de décennies de sous-investissement et de manque d'ambition commerciale.

Sommaire

Introduction	
1. Définition, atouts et difficultés du cadencement	5
2. Le cadencement en Suisse	8
3. L'émergence du cadencement en France	10
4. Le lancement du cadencement en Rhône-Alpes	12
5. Analyse de l'expérience rhônalpine	16
6. L'extension du cadencement aux autres régions françaises	20
Conclusion	22
Bibliographie	23
Annexes	24
1. Le réseau ferré suisse	
2. Le réseau ferré rhônalpin	
3. La mise en œuvre du cadencement en Suisse	
4. Point de vue de RFF sur le cadencement	
5. Extrait du rapport de la Cour des Comptes sur le réseau ferroviaire	
6. Articles de presse : la révolution du cadencement	
7. Articles de presse sur le cadencement en Rhône-Alpes	
8. Un point de vue syndical sur le cadencement en Rhône-Alpes	
9. Article de presse sur le cadencement en Aquitaine	
10. Opinion sur le cadencement en Bourgogne	
11. Article de presse sur le cadencement en Ile de France	
12. Point de vue des usagers sur le cadencement en Basse-Normandie	

Introduction

Quasiment tous les pays d'Europe Occidentale ont déjà introduit un cadencement de leurs services ferroviaires, à la suite des Pays-Bas qui ont ouvert la voie en 1939 : l'Allemagne en 1971, le Danemark en 1974, la Suisse en 1982, la Belgique et le Luxembourg en 1984, l'Autriche en 1991, la Finlande en 2003.

En Allemagne, un cadencement aux deux heures a été introduit dès 1971 sur certaines relations Intercity et TEE empruntant des lignes à double voie, l'espacement horaire des trains étant abaissé à une heure en 1979 et étendu à tous les services Grandes lignes. Puis la Suisse a pris l'initiative, en 1982, d'un cadencement général à l'heure et l'a ensuite étendu à tous les modes de transport en correspondance : trains nationaux et régionaux, chemins de fer secondaires, téléphériques, bateaux et cars postaux.

Aujourd'hui le cadencement concerne tous les services en Allemagne, au Benelux, en Autriche, au Danemark et en Finlande ; certaines lignes en Grande Bretagne ; plusieurs réseaux régionaux d'Espagne (Catalogne, Pays Basque), du nord de l'Italie et du sud de la Suède ; les services périurbains de Lisbonne, Porto, Madrid et Oslo.

Pourtant, jusqu'à une date récente, si on excepte le cadencement du RER francilien, celui de rares liaisons TER isolées et celui, plus récent, du TGV sur les liaisons Paris-Lille, Paris-Nantes et Paris-Lyon, la France est pourtant restée à l'écart de ce mouvement novateur et performant, à l'étonnement de ses voisins.

La région Rhône-Alpes a pris l'initiative ambitieuse d'introduire le cadencement de ses services TER fin 2007. De sérieux dysfonctionnements ont alors été observés, les difficultés de cette opération ambitieuse ayant manifestement été sous-estimées.

Ces dysfonctionnements ont provoqué un vif mécontentement d'une partie des voyageurs et incité la FNAUT à en rechercher les causes et, plus généralement, à préciser les conditions nécessaires au succès d'une opération de cadencement.

Il est souhaitable en effet qu'une telle situation, susceptible de donner au public une image défavorable du train et d'en décourager les utilisateurs, ne se reproduise pas dans les autres régions désireuses d'adopter à leur tour le cadencement.

La présente étude a été réalisée par un groupe de militants de la FNAUT très impliqués dans la promotion du TER, sous la direction de Gabriel Exbrayat, président de la FNAUT Rhône-Alpes. Elle a porté sur les points suivants :

- l'introduction du cadencement en Suisse et dans les pays voisins ;
- les conditions du succès du cadencement ;
- l'expérience de la région Rhône-Alpes et les leçons à en tirer lors de la généralisation du cadencement à l'ensemble des régions françaises.

Elle est complétée par divers documents proposés en annexes à titre d'information.

Cette étude a été conduite par le réseau TER de la FNAUT sous la responsabilité de Gabriel Exbrayat. Une aide financière de l'Association des Régions de France a facilité sa réalisation.

1. Définition, atouts et difficultés du cadencement

1.1 Définition du cadencement

Cadencer sur un certain territoire les services ferroviaires d'une certaine famille (services périurbains, régionaux, intercités ou TGV) signifie que les trains quittent une gare donnée pour une autre gare donnée avec un intervalle de temps régulier sur l'ensemble de la journée.

Cet intervalle de temps peut varier dans la journée suivant les plages horaires (périodes de pointe ou creuses) ou suivant les jours de la semaine. Il est choisi de telle sorte que les horaires soient aisément mémorisables : 30 minutes, une heure, deux heures.

Le cadencement suppose que les trains utilisent le même itinéraire, marquent les mêmes arrêts, et que leurs temps de parcours soient les mêmes dans chaque sens de circulation. Si le cadencement concerne un ensemble de lignes, on parle de cadencement en réseau, qui permet en particulier de multiplier les possibilités de correspondances.

Le terme de cadencement est souvent employé à tort. On ne peut véritablement parler de cadencement que s'il concerne un réseau de lignes, si les fréquences des trains sont élevées, et si les correspondances sont améliorées systématiquement.

Comment, en effet, exploiter au mieux les possibilités du cadencement si, pour ne citer qu'un exemple, la fréquence du Corail Intercités Toulouse-Bayonne reste de 3 trains par jour, et si ce train n'attend pas un Corail TéoZ Marseille-Toulouse en retard ?

1.2 Atouts du cadencement

Les avantages du cadencement sont nombreux et variés. Ils concernent tous les acteurs : voyageurs, opérateur, gestionnaire de l'infrastructure et autorité organisatrice.

1.2.1 Pour les voyageurs

- Les voyageurs bénéficient d'une offre simple car répétitive, donc d'une grille horaire plus facile à lire et à retenir : la simplification de la grille dans toutes les gares fait qu'ils n'ont plus à mémoriser des horaires compliqués dont la logique leur échappe.

- Les voyageurs bénéficient aussi d'une amélioration de la qualité de service (fréquence renforcée, régularité accrue grâce à une exploitation plus fiable, moindre impact des perturbations des dessertes).

- L'intérêt du cadencement, évident pour les trajets directs, est décuplé pour les voyages impliquant un changement de train. Le système permet en effet d'augmenter le nombre et la qualité des correspondances possibles : il garantit au voyageur des délais de correspondance performants, dans toutes les gares du réseau, avec d'autres trains, des autocars ou des transports urbains, grâce à l'organisation de « rendez-vous », un principe déjà appliqué dans le secteur des transports urbains.

Supposons par exemple que les trains d'une ligne principale A-C se croisent chaque heure (ou 2h) à la gare B. Les trains régionaux assurent les correspondances en arrivant peu avant la minute de rendez-vous et en repartant peu après.

1.2.2 Pour l'opérateur ferroviaire

L'opérateur ferroviaire bénéficie d'une simplification de la production (utilisation plus rationnelle du personnel, meilleure rotation possible du matériel roulant), d'une plus grande fiabilité de cette production (opérations plus répétitives) et de la systématisation possible de la gestion des perturbations du trafic.

Au total, l'opérateur ferroviaire peut réaliser des économies très sensibles sur les coûts unitaires d'exploitation. Ainsi, en Suisse, lors de la mise en place de l'horaire cadencé en 1982, 20% de trains.kilomètres supplémentaires ont été créés pour un coût quasi-constant.

1.2.3 Pour le gestionnaire de l'infrastructure

Le propriétaire du réseau a lui aussi intérêt au cadencement, qui lui permet, par une conception rationnelle des sillons, d'augmenter la capacité des lignes disponible pour les différents types de trafic (grandes lignes, TER et fret) et, par suite, d'éviter ou au moins de différer des investissements coûteux.

On peut comparer le réseau ferré à une boîte dans laquelle on veut ranger un nombre maximum de petites cuillers : ce maximum est atteint quand les cuillers sont empilées de manière ordonnée les unes sur les autres et non entassées en vrac.

Le cadencement permet en particulier au gestionnaire de l'infrastructure de proposer toute la journée des sillons performants aux opérateurs de fret.

1.2.4 Pour l'autorité organisatrice

Grâce au cadencement, la région peut répondre mieux à la demande de la population, bénéficier des recettes liées à l'augmentation souvent importante de clientèle induite par l'amélioration quantitative et qualitative de l'offre, et améliorer la qualité de l'environnement liée au transfert de trafic de la route sur le rail.

L'amélioration de l'intermodalité permet de mieux rentabiliser les investissements en transports urbains, départementaux et ferroviaires (amélioration physique des correspondances, introduction de tarifications combinées).

1.3 Difficultés du cadencement

La mise en œuvre du cadencement d'une même famille de trains, TER par exemple, est aisée dans le cas idéal d'une ligne à double voie parcourue par des trains circulant tous à la même vitesse et desservant tous les mêmes gares. En pratique, cependant, la mise en place du cadencement n'a rien d'évident car il faut pouvoir assurer la coexistence entre les trains directs et les trains marquant des arrêts, organiser l'acheminement des voyageurs en cas de retard d'un train, ou encore intercaler une circulation exceptionnelle. Les difficultés sont aggravées sur les lignes à voie unique, où il faut assurer le croisement des trains.

Par ailleurs le cadencement se heurte à d'autres difficultés de natures différentes :

- l'introduction d'horaires entièrement nouveaux, qui peuvent impliquer une réduction de la desserte dans certaines gares et désorienter la clientèle ;
- la nécessité de ménager des plages horaires pour les travaux d'entretien sur les voies (ce sera le cas en Bourgogne en 2009 pour les travaux du tunnel de Blaisy) ;

- l'impact du cadencement des services TER d'une région sur les services TER des régions voisines et sur les services Grandes Lignes (l'expérience montre que des régions s'entendent très bien pour promouvoir certaines liaisons interrégionales comme Dijon-Grenoble, mais plus difficilement sur d'autres comme Paris-Nancy).

Enfin le cadencement des trains TER doit être compatible avec la circulation des trains de voyageurs grandes lignes et des trains de fret, et en particulier avec l'amélioration ou le rétablissement, préconisé par la FNAUT, de relations à longue distance.

Ainsi une desserte longue distance Strasbourg-Marseille de qualité s'entend avec une relation de nuit, une relation rapide de jour pour les grandes villes (existante en TGV) complétée par une relation desservant les villes moyennes (ce qui suppose le prolongement d'un Corail Strasbourg-Lyon dans la vallée du Rhône). Comment intégrer ces dessertes : dans un sillon cadencé en remplaçant un TER par un Corail ? par un sillon spécifique supplémentaire ? Il ne faudrait surtout pas que le cadencement constitue un obstacle à l'amélioration de cette catégorie de dessertes.

Remarque - Le cadencement n'est pas une spécificité ferroviaire, il est utilisé aussi en transport urbain, chez nos voisins mais aussi en France (Roanne, Belfort, Haguenau).

Ainsi à Roanne, le cadencement a été mis en place à la rentrée 2006 avec un intervalle de base identique toute la journée (20 minutes sur les lignes principales en semaine, 30 minutes le samedi et l'été, 60 minutes sur les lignes secondaires) ; des horaires parfaitement mémorisables obtenus grâce aux fréquences multiples de 60 minutes et à des temps de parcours fixes ; une synchronisation des horaires des différentes lignes au point central de correspondance (par exemple à Xh15 et Xh45 au service samedi + été). En période scolaire, des renforts s'intercalent aux heures de pointe et permettent par conséquent d'accroître ponctuellement l'offre sans pour autant bouleverser les horaires de la trame cadencée.

La clientèle apprécie ce dispositif, son extrême simplicité, l'optimisation des correspondances et aussi son côté rassurant : alors que le cadencement était la principale nouveauté du service, et malgré une offre kilométrique légèrement diminuée, la fréquentation du réseau de l'agglomération de Roanne a augmenté après plusieurs années de baisse.

2. Le cadencement en Suisse

2.1 Le rail en Suisse

La Suisse (41000 km², 7 millions d'habitants) possède le réseau ferré le plus dense d'Europe : 3000 km de voies, toutes électrifiées, et 800 gares sont exploitées par les CFF (2000 km de voies sont exploitées par les compagnies privées). La ponctualité des trains est remarquable : sur les 6 premiers mois de 2007, 86% des trains voyageurs sont arrivés avec un retard de moins de 2 min et 96% avec un retard de moins de 5 min.

Le trafic annuel est supérieur à 300 millions de voyageurs (CFF + BLS, plus de 50 si on tient compte des exploitants secondaires). Chaque Suisse effectue en moyenne 40 voyages par an (15 en France) d'une longueur moyenne de 42 km, soit environ 1700 km par an en chemin de fer.

2.2 Une mise en place prudente du cadencement

Une analyse de la planification suisse est particulièrement utile. Les Chemins de Fer Fédéraux suisses (CFF) ont planifié **longuement et progressivement** leur projet de cadencement qu'ils ont mis en place en 2004 après la réalisation de la première phase du plan Rail 2000, adopté fin 1987.

Ce dernier prévoyait l'aménagement des gares, des voies, de la signalisation, des infrastructures et des commandes de matériels en préalable à la mise en service du cadencement. Ainsi l'ouverture de la ligne nouvelle Mattstetten-Rothrist a permis à elle seule de réduire d'au moins 15 mn la durée de 30% des relations existantes.

Les nouveaux horaires ont été mis en service en premier lieu sur l'axe principal du réseau entre Genève, Lausanne, Fribourg, Berne, Zürich et Saint-Gall. Puis progressivement le cadencement a été généralisé à toutes les lignes à doubles voies, et enfin aux lignes à voies uniques.

A l'heure sur certains axes, aux deux heures sur d'autres, il s'agit d'un véritable cadencement des trains de voyageurs **sans aucun trou horaire**. Après qu'un certain nombre de travaux divers eurent été réalisés, l'horaire cadencé fut étendu à l'ensemble du réseau helvétique y compris les compagnies privées. Sur certains tronçons, le cadencement est descendu à la desserte semi-horaire voire même au quart d'heure.

2.3 La gestion des perturbations

L'exploitation d'un réseau cadencé impose l'acceptation de contraintes spécifiques pour pallier les aléas quotidiens ou minimiser leur impact.

Si une rame a un retard trop important, en pratique plus de dix minutes, les trains normalement en correspondance ne l'attendent pas. Les voyageurs concernés devront prendre le train suivant. De ce fait, le retard ne sera pas répercuté sur les autres convois.

Ainsi, sur Lausanne-Berne, des rames de réserve (matériel roulant, conducteur et agent de train) stationnent aux deux terminus ainsi qu'à la gare intermédiaire de Fribourg. Dès qu'un train a du retard, une rame de réserve part dans le bon horaire dans le sens inverse et la rame en retard devient à son arrivée la nouvelle rame de réserve.

De plus, les CFF disposent de plans de secours adaptés aux différents types de perturbations prévisibles. La mise en œuvre de ces plans peut être immédiate : le personnel applique sur la zone concernée les mesures adéquates, ce qui permet une synchronisation bénéfique des différents acteurs.

Par ailleurs, les CFF disposent à Lausanne d'un Centre de Gestion du Trafic (CGT) mis en place spécifiquement pour mieux gérer le cadencement et ils ont mis en place des plans d'actions en cas de situation perturbée de différentes natures (pannes, accidents, déviations, transferts, etc.) afin de limiter au mieux les retards éventuels.

2.4 Un succès incontestable

La fréquentation du réseau suisse, déjà très élevée, a augmenté de 7,6% en 2007, puis de 7% au cours du premier semestre 2008 par rapport à la même période de 2007 (11% même entre Lausanne et Genève), elle atteint dorénavant 900 000 voyageurs par jour. Selon les CFF, cette explosion du trafic est la conséquence de l'introduction du cadencement (l'accentuation de la congestion routière a joué également un rôle).

Les CFF continuent à étoffer leur cadencement, notamment en fonction du développement du trafic : ils prévoient ainsi d'étoffer leur offre de 5,5% en 2009. La cadence à la demi-heure sera introduite entre Bâle et Zürich et prolongée le matin et le soir entre Lausanne et Genève ainsi qu'entre Berne et Zürich. Par ailleurs, les CFF prévoient de dépenser, d'ici 2030, 12 milliards de francs suisses en matériel roulant longue distance et 8 milliards en matériel régional.

2.5 Les conditions de la réussite du cadencement

L'analyse sur les réseaux de nos proches voisins européens tend à démontrer que la réussite du cadencement dépend étroitement d'un certain nombre de paramètres incontournables :

1. L'état des infrastructures
 - Vitesse praticable
2. La capacité des infrastructures
 - Double Voie : longueur des cantons, signalisation existante
 - Voie unique : points de croisement existants
3. L'équipement en matériel roulant
 - Parc disponible
 - Maintenance
 - Réserve
4. Le personnel disponible
5. L'évolution des méthodes d'exploitation

3. L'émergence du cadencement en France

3.1 Un changement de méthode

Longtemps réticente à la notion de cadencement, la France semblait plus attachée à une conception traditionnelle de l'offre « voyageurs » qui voulait qu'on optimise très finement les conditions de mise en circulation des trains, leur mission et leurs horaires en fonction des fluctuations supposées du trafic au long des semaines comme des années ; il n'est pas très éloigné le temps où on proscrivait toute relation entre Grenoble et Lyon avant 10 h du matin.

L'exploitant décidait alors unilatéralement des besoins de la population et ignorait superbement cette vérité incontournable en matière de transports collectifs : *l'offre doit précéder la demande*. Pour être objectif, il faut reconnaître que cette pratique correspondait à une longue période de récession de l'offre ferroviaire.

Aujourd'hui la donne a changé, la demande est forte tant pour les déplacements à longue distance que pour ceux à moyenne et courte distance, aussi il doit être fait table rase de ces errements passés.

3.2 Des expériences isolées

L'introduction du cadencement des trains TER s'est longtemps limitée à de rares expérimentations isolées dont nous citons ici quelques exemples.

Région Nord-Pas de Calais

En 1999, dans le cadre de la régionalisation expérimentale du TER, a été introduit un cadencement de la desserte Lille-Valenciennes-Aulnoy-Jeumont-Hirson en partenariat avec la SNCF. Selon le Conseil régional : « l'axe le plus fréquenté du réseau TER de la région a alors bénéficié d'un service amélioré afin de répondre à une demande forte et d'intéresser de nouveaux utilisateurs par un service plus performant. Le nombre des trains supplémentaires au départ et à l'arrivée des gares du Valenciennois, du Val de Sambre et de l'Avesnois a augmenté de 40%. Un nouveau rythme de dessertes avec des trains aux horaires mémorisables a été proposé : deux trains par heure à Maubeuge, Jeumont, Avesnes et Hirson, trois trains par heure entre Valenciennes et Lille aux heures de pointe. En deux ans, la fréquentation a augmenté de 12,5% ».

Région Midi-Pyrénées

- Le Conseil régional a fortement investi sur la ligne Toulouse-Muret, en renouvelant le matériel roulant et en ajoutant 8 aller-retours en décembre 2004. Le service a été cadencé à la demi-heure sur Muret et au quart d'heure sur Portet.

- Sur la ligne Toulouse-Auch, bien que le nombre d'allers-retours soit passé seulement de 8 à 9, la fréquentation, du fait de « l'effet cadencement », a augmenté de 70%.

Région Rhône-Alpes

- Un premier essai de cadencement a eu lieu en 1999-2000 sur la ligne Saint-Etienne-Lyon. La simplification des horaires couplée à une simplification de la desserte des gares intermédiaires (un seul arrêt à Givors Ville) a provoqué une augmentation de la fréquentation, mais aussi une dégradation des correspondances, *ce qui montre bien les limites d'un cadencement linéaire et non en réseau*.

Région Alsace

En 2002, suite à la mise en exploitation à 200 km/h du dernier tronçon Mulhouse-Saint-Louis de la dorsale nord-sud Strasbourg-Bâle, le service TER 200 a été intégralement cadencé. En 2003, la desserte routière Sélestat-Sainte-Marie-aux-Mines a été cadencée. En 2005, la relation Strasbourg-Haguenau a été intégralement cadencée à la demi-heure.

3.3 L'approche novatrice de RFF

Par ailleurs, dans sa recherche de l'amélioration globale de la capacité du réseau, RFF a compris le premier que le cadencement était le seul moyen de gérer l'équilibre entre la capacité des services fret et voyageurs. Pour faire face à la croissance du trafic de fret, RFF estime préférable d'accroître la capacité par le cadencement plutôt que de construire des lignes nouvelles.

Cette évidence fait son chemin et le virage est donc amorcé : la région Rhône-Alpes aura été la première à se lancer dans le cadencement généralisé des trains TER.

Mais la mise en œuvre du cadencement sur l'ensemble du réseau français ne sera que progressive. Les décennies de contraction du réseau ferroviaire pèsent lourdement à tous les niveaux : infrastructure, modernisation des équipements, matériel roulant, culture d'entreprise de l'exploitant.

Rappelons que les Suisses ont mis près de 20 ans à réaliser, par paliers successifs et avec un plan d'accompagnement portant sur les infrastructures (projet Rail 2000), un cadencement performant.

4. Le lancement du cadencement en Rhône-Alpes

4.1 Le TER en Rhône-Alpes

La région Rhône-Alpes (45 000 km², 6 millions d'habitants, 3000 km de voies ferrées, 265 gares) est très comparable à la Suisse. Le trafic TER reste cependant très inférieur au trafic suisse. La distance moyenne parcourue en TER est de 41 km.

Hors Ile de France, c'est la région française leader en matière de transport régional : 1100 circulations ferroviaires et 500 circulations routières par jour, 120 000 voyageurs quotidiens en moyenne (47 millions de voyages en 2005), soit environ 8 voyages TER par an et par habitant (6 en moyenne en province, 50 en Ile de France).

Le nombre de trains TER a augmenté de 30% entre 1997 et 2006 et la fréquentation de près de 70%. Cette évolution s'est amplifiée récemment : l'offre a augmenté de 8% entre 2002 et 2007, et la fréquentation de 40%, le taux de croissance annuelle de celle-ci passant de 6% à 10% environ. L'offre TER de la région représente 15% de l'offre TER de l'ensemble des régions (en 2008, la Région Rhône-Alpes consacre 539 M€ au TER). Mais le TER est aujourd'hui victime de son succès car les trains sont bondés aux périodes de pointe, par exemple sur Ambérieu-Lyon.

4.2 Une volonté de développement du TER

La volonté d'appliquer le cadencement est considérée par tous comme une étape importante pour l'augmentation des capacités de trafic et la croissance de la clientèle. L'objectif est de cadencer les trains périurbains à la demi-heure en période de pointe et à l'heure en période creuse, les trains intercités à l'heure en période de pointe et aux deux heures en période creuse.

Mais le cadencement n'est pas une opération isolée. A partir de 2009, la carte OÙRA !, carte à puce unique, permettra de voyager sur la plupart des réseaux de Rhône-Alpes et un système d'information des voyageurs en temps réel équipera 162 gares. En 2010, le parc de matériel ferroviaire devrait être totalement neuf ou rénové (la Région y aura consacré 600 millions d'euros depuis 2005).

La Région souhaite également, dans une étape ultérieure, utiliser le cadencement pour identifier de manière précise les infrastructures et les renforts en matériel roulant strictement nécessaires à son projet de développement des dessertes à moyen ou à long terme.

Comme on l'a vu, c'est la démarche inverse qui a été suivie en Suisse, où la mise à niveau des infrastructures et le renforcement du matériel roulant ayant précédé ou accompagné la mise en œuvre du cadencement.

En Rhône-Alpes, les 100 trains supplémentaires introduits en décembre 2007 l'ont été sans modification profonde des infrastructures, celles-ci bénéficieront de 335 millions d'euros d'investissements dans le cadre du contrat de projets Etat-Région 2007-2012.

4.3 La genèse du cadencement

Dès son installation au printemps 2004, le Conseil régional avait émis le souhait de cadencer le réseau TER rhônalpin, sur le modèle du réseau suisse des CFF. Après des rencontres avec Réseau Ferré de France et la SNCF, le projet était prêt fin 2005.

Dès le début 2006, le projet de cadencement des services TER de l'ensemble de la région Rhône-Alpes a été soumis aux instances de concertation auxquelles participent régulièrement les associations membres de la FNAUT. Il a alors fait l'objet d'un consensus de tous les acteurs sur son principe et sur son calendrier. Une augmentation de 15% du nombre des circulations TER est alors envisagée.

En tant qu'autorité organisatrice des services TER, la Région Rhône-Alpes a piloté le projet du cadencement sous le signe de la concertation. Dès les phases initiales d'études, les 28 comités de ligne ont été impliqués et 84 réunions ont été organisées.

Le projet s'engage début 2006 par la présentation des principes du cadencement aux 28 comités de ligne. Le 7 juin 2006, dans un comité des partenaires élargi, le Vice-président du Conseil régional délégué aux transports annonce le cadencement pour décembre 2007. En séance, aucune réserve n'est soulevée par les différents partenaires. Courant 2007, la concertation se poursuit dans les comités de ligne et au comité régional des partenaires. Le cadencement est mis en œuvre le 9 décembre 2007.

4.4 Une opération ambitieuse

D'après la région, « la mise en place de ce nouveau service a été un véritable défi : il a fallu réorganiser les rotations des matériels et des agents, reprogrammer les circulations et les arrêts dans les gares, trouver de nouveaux lieux de garage pour les trains en attente de mise à quai, assurer l'entretien des matériels dans les différents points terminus et assurer la maintenance de certaines lignes la nuit ».

Le cadencement répond à une nécessité : faire face à la croissance du TER (+ 30 % de voyageurs depuis 2004) en préservant la qualité du service et en intégrant de lourdes contraintes d'infrastructure. Au cours de la période 2008-2014, il est espéré une augmentation de 20% de l'offre (qui a déjà augmenté de 9% fin 2007) et de 50% de la fréquentation.

A noter que le cadencement du réseau TER a eu un impact sur les autres trains traversant la région Rhône-Alpes : TGV reliant Paris au Sud-Est de la France, trains Corail et trains de fret ont vu leurs horaires modifiés, à la fois pour s'adapter à leurs nouveaux sillons et pour optimiser les correspondances avec le TER.

De plus, à cause des TER franchissant les frontières de la région, les réseaux TER des régions voisines - Auvergne, Bourgogne, Franche-Comté, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Ile de France - ont également été impactés.

4.5 Un démarrage difficile

Les usagers ont été touchés dans leur vie quotidienne par le manque de fiabilité du TER, les conséquences des retards systématiques et autres suppressions de trains pouvant aller jusqu'à des pertes d'emploi ou des retours au transport individuel.

Par ailleurs, certaines relations du sillon alpin ont été fortement dégradées : le nombre des liaisons quotidiennes Grenoble-Genève est passé de 11 à 3 et n'ont subsisté que dans des horaires peu favorables.

Ces vicissitudes ont été telles que certains en sont arrivés mettre en doute l'intérêt du cadencement. Une telle appréciation n'a pas de sens et, pour remédier aux causes des difficultés rencontrées, une

analyse précise et objective s'impose afin de mettre en évidence les divers éléments non appréhendés ou sous-estimés.

La gestion des correspondances est largement perfectible dans certaines gares importantes de la région. Il s'agit là d'un travail minutieux qui demandera un certain temps, mais certaines correspondances existant précédemment doivent être rétablies en urgence.

Les engagements pris par la région ont été tenus, les associations d'usagers ont accepté pour l'essentiel les solutions retenues et notamment l'échelonnement du cadencement sur 3 ans sur certains axes mal équipés. Qu'en est-il des engagements pris par la SNCF ? Il apparaît nettement qu'ils ne sont pas tenus.

Des causes ponctuelles ont pu être avancées pour expliquer des dysfonctionnements répétitifs : un accident de passage à niveau dans l'Ain a, par ricochet, perturbé tout le trafic TER pendant plusieurs jours ; plusieurs incidents exceptionnels ont suivi.

Mais il est clair que les exigences du cadencement n'ont pas été appréciées correctement par la SNCF : la mise en circulation de 100 trains quotidiens supplémentaires a été insuffisamment préparée, elle impliquait un véritable redéploiement des moyens matériels et humains de l'exploitant.

Pourtant, lors d'un comité régional des partenaires du TER réuni le 21 juin 2007, plusieurs intervenants, notamment des représentants syndicaux, avaient exprimé des doutes sur le niveau de préparation du cadencement demandé par la région.

De tout temps, la FNAUT a refusé de s'immiscer dans le débat interne à la SNCF entre la direction et les organisations syndicales mais aujourd'hui l'enjeu déborde ce cadre. Il en va de la crédibilité de tous ceux qui se sont engagés, à travers le cadencement du TER, dans la promotion du transport ferroviaire régional : conseil régional, élus locaux et associations d'usagers.

Lors d'une réunion territoriale tenue ultérieurement à Rouen, le représentant de la SNCF a demandé le report d'un an du cadencement, prévu pour décembre 2008, des services TER de Haute et Basse Normandie et des Corail intercités, pour des raisons techniques et en dépit des efforts financiers des régions. Il s'appuyait explicitement sur les difficultés rencontrées en Rhône-Alpes, confirmant ainsi leur réalité : « le cadencement ne marche pas bien, la preuve est flagrante en Rhône-Alpes ». Le cadencement sera finalement mis en place comme prévu, mais l'épisode est significatif de la difficulté de l'opération.

Cette situation a amené la FNAUT à réclamer de la SNCF des engagements fermes et irréversibles au niveau national sur ce dossier et la mise en œuvre d'urgence de moyens appropriés. Ce n'est pas avec des expédients qu'une solution pourra être atteinte.

4.6 Une fréquentation en hausse

Comme le note la Région, la croissance de la fréquentation (+13,6% entre juillet 2007 et juillet 2008) est disparate.

- La croissance la plus forte est de 16% sur les lignes les plus importantes du réseau : Lyon< Saint-Étienne, Lyon< Grenoble, Lyon< Mâcon, Vallée du Rhône, Lyon< Chambéry, la ligne du Chablais. Ces lignes absorbent environ 60% de la fréquentation.

- En revanche, en raison des travaux d'amélioration de l'infrastructure, la fréquentation sur les lignes Lyon< Bourg, Sillon Alpin, Etoile de la Roche sur Foron, Ouest Lyonnais, stagne voire baisse légèrement.

Depuis la mi-février 2008, on constate une amélioration de la régularité. Les nouvelles livraisons de matériel roulant devraient aussi offrir plus de places, plus de trains et encore plus de régularité. Les élus doivent poursuivre les investissements ferroviaires et la mise en place du cadencement, mais ils doivent être sans complaisance vis à vis de la SNCF et de RFF. Sinon, ce sera la porte ouverte à d'autres partenariats comme cela semble être envisagé en Alsace et en Lorraine, ou à une politique du tout routier. Il est encore temps pour la SNCF de réagir.

Les résultats du cadencement sont positifs : une hausse de fréquentation de l'ordre de 8% cette année avec aujourd'hui 130 000 voyageurs par jour. Lors d'une enquête IPSOS au mois de mai 2008, 74% des personnes interrogées ont exprimé leur satisfaction, 80% ont même reconnu que le cadencement leur avait apporté plus de lisibilité des horaires et de simplicité dans l'utilisation des TER.

En décembre 2008, la fin des travaux sur la liaison Lyon-Bourg en Bresse permettra d'augmenter l'offre de service de 50% sur cette ligne. De plus, en coordination avec la région PACA, les services TER entre Valence et Avignon seront mieux structurés.

En décembre 2009, de nouveaux progrès sont prévus avec la fin des travaux sur la ligne Grenoble-Valence, l'introduction de matériel moderne sur les lignes de l'Ouest lyonnais, la réouverture de la ligne du Haut-Bugey et l'ouverture de la halte Jean Macé dans le centre de Lyon.

5. Analyse de l'expérience rhônalpine

Nous examinons successivement l'influence des différents paramètres sur les résultats du cadencement en Rhône-Alpes.

5.1 L'état des infrastructures

5.1.1 Le réseau national

Son analyse a fait l'objet en 2005 du rapport du laboratoire d'intermodalité des transports et de planification de l'EPFL de Lausanne décrivant un réseau mal entretenu avec des lignes à la limite de l'obsolescence. Comment est-on arrivé à cette situation ?

Depuis plusieurs décennies, à cause de la contraction de l'offre, des mesures d'économies sont systématiquement appliquées sur les lignes à faible trafic, le plus souvent à voie unique, notamment par la suppression d'établissements essentiels pour les croisements et le débit de la ligne. En double voie, ces mesures entraînent l'augmentation de la longueur des cantons d'où réduction du débit de la ligne.

5.1.2 Le réseau rhônalpin

Bien que disposant de lignes à fort trafic assez bien entretenues, la région Rhône-Alpes est affectée par cet héritage notamment sur les lignes à voie unique prépondérantes sur le massif alpin. Il semble que ce paramètre ait été sous-estimé, d'où des tracés de sillons qui se sont révélés très tardivement impossibles.

Les travaux en cours sur la ligne du Sillon Alpin n'aboutiront qu'en 2010 pour la première phase (saut-de-mouton de Moirans, doublement de la voie entre Saint-Marcellin et Moirans sur 31 km) et bien plus tard pour la deuxième phase encore à l'étude (électrification de la section Romans-Moirans, électrification et modernisation de la section Gières-Montmélian).

De plus le développement de l'offre TER avec 40 % de circulations supplémentaires provoque des problèmes sérieux de capacité dans la gare principale de la métropole régionale, Lyon Part-Dieu, et dans le nœud ferroviaire y afférent.

Ainsi la gare de Lyon Part-Dieu est saturée d'un double point de vue.

- L'affluence des voyageurs et les conflits entre les voyageurs TER et Grandes Lignes sur les quais entre 7/9 h et 16/19 h provoquent des difficultés d'exploitation et des retards (se promener sur les quais un vendredi après-midi est édifiant).

- Les infrastructures nécessaires ne sont pas disponibles. Le nombre de voies en gare ne peut évoluer, les voies de garage des rames TER arrivent à saturation.

La situation est aggravée par le phénomène chronique des pannes sur cabine de réversibilité (trains sur les Savoies) entraînant d'innombrables manœuvres parasites. Surtout, au nord et au sud de la gare, la tranchée en pleine zone urbanisée offre une emprise restreinte de 4 voies limitant les possibilités d'évolution.

S'ajoutent encore les importantes difficultés de circulation sur le nœud ferroviaire lyonnais créées par les sorties de dépôts de locomotives, autorails et automoteurs du fait de la concentration de ces dépôts sur la périphérie lyonnaise.

Dans le cadre du cadencement, la SNCF a créé des relations diamétralisées passe-Lyon : Saint-Etienne/Ambérieu, Macon/Vienne, Dijon/Grenoble. Cette solution répond à la saturation de Lyon-Part-Dieu et peut procurer un gain de productivité pour le matériel, voire le personnel, mais il est à craindre que le moindre retard subi en ligne ne s'aggrave au fil du parcours.

5.2 L'équipement en matériel roulant

Malgré un renouvellement important engagé par la région du parc voyageurs, il subsiste des matériels anciens. Le parc de locomotives, notamment Diesel, est âgé et souvent mal entretenu sous prétexte d'économies ... de bout de chandelles ! D'autre part, la maintenance du matériel laisse souvent à désirer.

5.3 Le personnel disponible

Les moyens mis en oeuvre au niveau des personnels sont trop étriés. La moindre rupture de correspondance ou de défaillance du personnel entraîne la suppression du service.

Il faut aborder ici les questions de comportement, non pas uniquement sous l'angle individuel, mais en termes de culture d'entreprise. Le feu sacré du respect de l'horaire (et des règles de sécurité) n'existe plus, il a été supplanté par d'autres exigences : développer les recettes, diminuer les charges.

Cette évolution n'est pas sans conséquence, et la fragilité des équilibres internes et des organisations en place interdit d'évidence à la SNCF d'aborder cette question.

Le contrôle dans les trains est une illustration : environ 10 % des TER et 50 % des GL seraient contrôlés. La direction sait ce qui se passe, mais l'ignore. C'est pourtant l'image du ferroviaire pour les voyageurs qui est en jeu.

5.4 L'évolution des méthodes d'exploitation

5.4.1 Evolution du réseau Grandes Lignes

La suppression de liaisons grandes lignes non intégrées dans le projet initial a pesé lourdement et tardivement : relations Grandes Lignes de la vallée de l'Arve assurant un trafic de cabotage ou encore des correspondances intéressantes sur le sillon alpin, relations Grenoble/Genève.

Au départ de Genève, la SNCF a fait un autre choix curieux. Des trains partent bien aux 17 minutes de chaque heure, mais alors que l'on s'attendrait à ce qu'ils desservent la même ville, à 7h17 part un TGV pour Paris, à 8h17 part un TGV pour Marseille, à 9h17 part un TGV pour Paris, à 10h17 part un train pour Grenoble, ...

5.4.2 Les relations interrégionales et transversales

Depuis la mise en service de la LGV Méditerranée, la partie sud de la région a vu disparaître les trains Corail. La charge d'assurer les relations interrégionales a pesé sur l'organisation du service. La défaillance récurrente de la SNCF dans ce domaine péjore les régions et préoccupe depuis longtemps les associations d'utilisateurs.

5.4.3 Les équipements de secours

Entre Lyon et Grenoble, il n'y a aucune rame de réserve à Saint-André-le-Gaz d'où parfois des retards excédants 3 voire 4 heures ! Et quand il y a une rame, il n'y a pas de contrôleur ou pas d'agent d'accompagnement. Le nombre de trains annulés est inadmissible. Au milieu de tous ces problèmes, les cheminots font tout ce qu'ils peuvent.

Longtemps la politique restrictive de la SNCF a conduit à la pratique du « **risque calculé** » par des réductions drastiques des moyens de secours : acceptation du givrage des caténaires en périodes hivernales, absence de réserve de matériel et de personnel. Cette situation est antinomique avec un cadencement fiable et la satisfaction des besoins des usagers pendulaires.

5.5 Un plan trop ambitieux ?

Dans une lettre adressée le 9 avril 2008 au Président de la SNCF, le Président de la Région Rhône-Alpes, estimant que le niveau de services ne correspondait pas à ce que la Région serait en droit d'attendre, eu égard à son engagement, y compris financier, a fait part de son inquiétude quant aux résultats dans la mise en œuvre du cadencement généralisé des TER en Rhône-Alpes. « D'ores et déjà, je vous indique que les pénalités conventionnelles s'appliquent de plein droit à partir du 1er avril 2008. Mais l'application de cette sanction financière ne saurait être la seule réponse aux dysfonctionnements. De nombreux usagers expriment leur mécontentement. La qualité de service n'est pas au rendez-vous sur des axes prioritaires de notre région. Ces insuffisances suscitent à juste titre des réactions nombreuses et malheureusement des déceptions dangereuses vis-à-vis du transport ferroviaire ».

Le Président de la région demandait donc à la SNCF « d'engager sans délai les mesures opérationnelles nécessaires, tant sur le plan technique que financier, pour atteindre les conditions de qualité de service et d'attractivité visées, dans le cadre de la convention d'exploitation 2007-2014 ».

D'une manière globale, le plan était-il trop ambitieux et sa mise en œuvre trop rapide pour la situation réelle du réseau selon les paramètres examinés précédemment ?

Officiellement, « la mise en place du cadencement a demandé une mobilisation forte et inédite de l'entreprise SNCF depuis le début de la préparation du projet. 60% des 15000 cheminots de la Région ont été mobilisés, certains depuis des mois et d'autres depuis 3 ans. Les responsables locaux de toutes les gares et de tous les ateliers de maintenance ont participé à l'élaboration du cadencement. La mise en œuvre du cadencement préfigure également un profond bouleversement de l'organisation du travail pour l'ensemble des agents SNCF de la Région. »

L'expérience a montré que cette préparation était insuffisante.

Phénomène aggravant la situation, les importants reports de trafic sur le rail (entraînant une croissance à 2 chiffres depuis 3 ans, et ce n'est pas fini) bouleversent les plannings de remplacement du matériel et les besoins en sillons.

Le report modal devrait s'accélérer, cet objectif du Grenelle de l'environnement doit devenir une priorité pour les pouvoirs publics mais aussi pour les exploitants de transport public. Cette volonté reste peu apparente ; on continue des politiques que l'on sait condamnées à brève échéance.

Les comités de lignes ont une connaissance fine des besoins des populations concernées. Certains ont préféré un report du cadencement de leur ligne à des solutions défavorables aux usagers. Cette clairvoyance a évité des mécontentements, les usagers sont prêts à admettre un décalage dans le temps pour l'évolution mais ne peuvent admettre une régression.

Le remède passe par un redéploiement efficace des moyens et des infrastructures. Vaste programme impliquant une orientation au niveau national. C'est à ce niveau que le débat doit se situer dans l'immédiat, il concerne toutes les régions qui veulent redéployer le transport ferroviaire, il est indispensable de sortir du flou entretenu actuellement.

Dans ce dossier, il apparaît clairement deux conceptions de la réponse à apporter aux besoins des usagers : celle des usagers qui privilégient la fiabilité du service, et celle de l'exploitant qui considère remplir son contrat s'il atteint les taux fixés par la convention qui le lie à la Région autorité organisatrice.

6. L'extension du cadencement des TER aux autres régions françaises

6.1 Des projets nombreux

Région Aquitaine

« L'Aquitaine est la deuxième région à se lancer dans le vaste chantier du cadencement. En décembre 2007, Rhône-Alpes a également fait le pari du cadencement sur l'ensemble de son réseau. L'initiative a connu des débuts chaotiques et la région doit aujourd'hui faire pression auprès de la SNCF pour qu'elle débloque plus de moyens afin de garantir cette dynamique. Plus prudente, l'Aquitaine a choisi de procéder par étapes » (Passion-trains).

A compter du 6 juillet 2008, les Ter au sud-ouest de Bordeaux sont cadencés, sur les 5 lignes reliant Bordeaux au Verdon, à Arcachon, Mont-de-Marsan, Pau et Hendaye, soit 40 % du réseau des TER Aquitaine. Dix-huit nouvelles dessertes sont mises en place (10 dans le Médoc, 4 vers Arcachon, 2 vers Mont-de-Marsan et 2 vers Hendaye. Tous les TER Pau-Bordeaux s'arrêtent à Pessac (pour assurer la connexion au tramway), à Fature (pour faciliter les liaisons entre le bassin d'Arcachon, les Landes et le Béarn), à Morcenx, Dax, Puyoô, Orthez et Artix. La région va débloquer 1,8 million d'euros cette année (3,6 millions les années suivantes).

Pour une carte, voir le site :

<http://www.ter-sncf.com/aquitaine/bonsplans/index.asp?URI=tcm:17-37296>

A l'horizon 2010, le cadencement sera effectif au nord de Bordeaux : vers Angoulême, Périgueux, Bergerac, Saintes, le cadencement suivra la suppression du « bouchon ferroviaire de Bordeaux » ; sur Bordeaux-Agen, le cadencement se fera en même temps que celui des TGV et trains Grandes Lignes.

Région Bourgogne

Avant même l'entrée en vigueur des nouvelles dessertes, le trafic voyageurs des TER bourguignons a progressé de 12 % entre 2006 et 2007 (40 000 voyageurs par jour sur l'ensemble du réseau). Ici encore, le cadencement est introduit par étapes. Une forte progression de la clientèle est attendue.

La mise en place du cadencement sur la Bourgogne Sud s'est faite en décembre 2007, la région saisissant l'opportunité du cadencement en Rhône-Alpes. Sur Dijon-Lyon, le nombre des TER reliant en deux heures Dijon et Lyon Part Dieu via Beaune, Chagny, Chalon, Tournus et Mâcon est ainsi passé de 11 à 16, le cadencement est à l'heure et même à la demi-heure en pointe.

Le cadencement de la Bourgogne Nord, vers l'Île de France, se mettra en place en décembre 2008. Les trains Paris-Dijon desserviront systématiquement Sens, Joigny, Laroche-Migennes, Saint Florentin, Tonnerre, Montbard, Les Laumes-Alesia. Nuits sous Ravière sera desservi par certains trains seulement. Une correspondance Laroche-Auxerre sera assurée sur tous les TER Paris-Laroche-Dijon. Les samedis et dimanches l'offre sera allégée. A cette desserte s'ajoutent cinq Dijon-Auxerre, intercalés entre les Dijon-Paris jusqu'à Laroche et entre les Paris-Auxerre ensuite. Il y aura donc toutes les heures des relations de qualité entre Dijon et Paris, Dijon et Auxerre, Auxerre et Paris, directes 1 heure sur 2 et avec changement à Laroche 1 heure sur 2. La desserte devrait être normalisée en mi-journée après les travaux de Blaisy et la livraison des matériels manquants. Le cadencement est programmé par étapes sur l'étoile dijonnaise dès 2009.

En 2007, des dessertes interrégionales entre Dijon, Lyon, Grenoble, Chambéry et Modane ont été créées. D'autres le seront dans le cadre des prochains cadencements : Dijon-Tours, Dijon-Clermont-Ferrand.

En région Centre aussi, la mise en œuvre du cadencement est progressive : d'abord sur Tours-Bléré, des extensions étant prévues à Orléans, Chartres et Dreux.

La région Haute-Normandie souhaite cadencer ses relations TER : le 14 décembre 2008, l'offre sera augmentée de 15% sur Paris-Rouen-Le Havre, avec un train toutes les demi-heures, toutes les heures ou toutes les deux heures selon les gares (soit 62 trains supplémentaires par semaine sur Paris-Rouen). Selon le président de la région, « certaines dessertes pourraient être améliorées si les chantiers réclamés de longue date étaient menés à terme, comme le doublement de Paris Saint Lazare-Mantes la Jolie ».

En Ile de France, un vaste programme de cadencement est envisagé.

6.2 Les leçons à tirer de l'expérience rhônalpine

Toutes les particularités de la région Rhône-Alpes décrites précédemment ne concerneront pas forcément les autres régions, mais certaines d'entre elles sont incontournables et doivent être appréhendées bien en amont de toute décision et les mises à niveau doivent être préalablement engagées. Le cadencement est un patient travail nécessitant des moyens financiers et humains, et surtout pas un gadget de marketing.

L'étude Prédit intitulée « Six régions françaises à l'épreuve des politiques de transports » montre que les doctrines Transports des régions présentent des différences d'approche conséquentes, notamment dans le développement des capacités d'expertise : maîtrise par la région ou délégation à l'exploitant. Dans le cadre de la délégation de l'expertise technique à l'exploitant, les décisions concernant le cadencement risquent de refléter son seul point de vue. De plus le cadencement n'est pas inscrit dans la tradition de la SNCF.

Le cadencement n'est pas la solution miracle aux dysfonctionnements enregistrés actuellement sur certaines régions. Il faut au préalable résoudre les difficultés existantes et engager les étapes suivantes avec une garantie sur les ressources impératives existantes dans tous les domaines recensés ci-dessus.

La SNCF doit donc définir une stratégie impliquant toutes les composantes de l'entreprise pour répondre aux demandes des régions, s'engager de manière ferme et irréversible sur le cadencement et dégager d'urgence les moyens indispensables à son succès, qui ne doivent pas être sous-estimés.

RFF doit accélérer les investissements nécessaires sur le réseau, ce qui suppose un engagement financier plus marqué de l'Etat et des régions.

Les régions doivent être très vigilantes car l'attente des usagers est forte et il ne faut pas oublier que le public peu au fait de l'organisation des transports porte un jugement global : pour lui, autorité organisatrice, gestionnaire de l'infrastructure et exploitant forment un tout. Il serait particulièrement regrettable qu'une politique volontariste de redéploiement ferroviaire et de report modal se retourne contre ses promoteurs.

Conclusion

Dans les grandes villes françaises, les transports collectifs, souvent devenus performants, sont aujourd'hui complètement saturés aux heures de pointe. Ce n'est pas seulement le cas, bien connu, de la ligne 13 du métro parisien ou à la ligne A du RER : la situation est générale en Ile de France mais aussi en province, où bus, tramways et TER sont bondés. Ainsi, en dix ans, la fréquentation du TER a augmenté en moyenne de 60%, son taux de croissance actuel est supérieur à 6% par an et dépasse même 10% dans plusieurs régions, dont Rhône-Alpes.

A l'évidence, le comportement des automobilistes évolue. Les distances domicile-travail ont augmenté peu à peu sous l'effet de la périurbanisation et de l'éclatement du marché du travail. Parallèlement, l'usage quotidien de la voiture est devenu plus contraignant : fatigue, temps perdu dans les embouteillages ou à la recherche d'une place de parking, risque d'accidents et crainte des contrôles de police, hausse du prix des carburants, ... Selon la SNCF, sur 100 nouveaux usagers du TER, 34 ont abandonné leur voiture pour gagner du temps, 31 pour faire des économies, 23 pour diminuer leur stress et 23 pour oublier les difficultés de stationnement. Par ailleurs, la sensibilité de la population au réchauffement climatique, qui est aujourd'hui une certitude scientifique et s'accélère, conforte la demande de transport collectif.

Cette évolution, pourtant prévisible depuis longtemps, n'a malheureusement pas été suffisamment anticipée par les pouvoirs publics, et les usagers des transports vont longtemps faire les frais de cette imprévoyance. Or elle ne peut que s'accroître : la généralisation à la province de la prise en charge de 50% du coût de l'abonnement domicile-travail des salariés par les entreprises va renforcer l'attrait financier du transport collectif ; la baisse actuelle du prix du pétrole est conjoncturelle et en partie compensée par l'appréciation du dollar par rapport à l'euro ; enfin le réchauffement climatique imposera nécessairement un moindre recours à l'automobile.

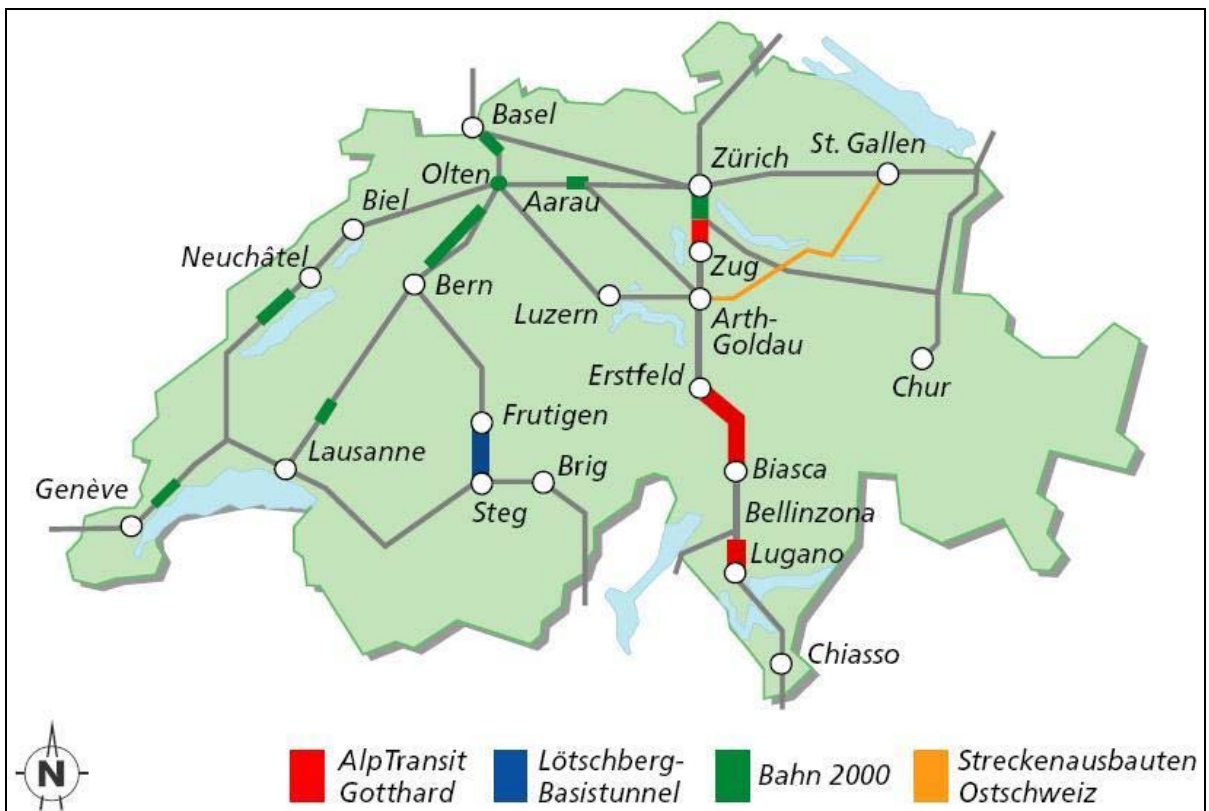
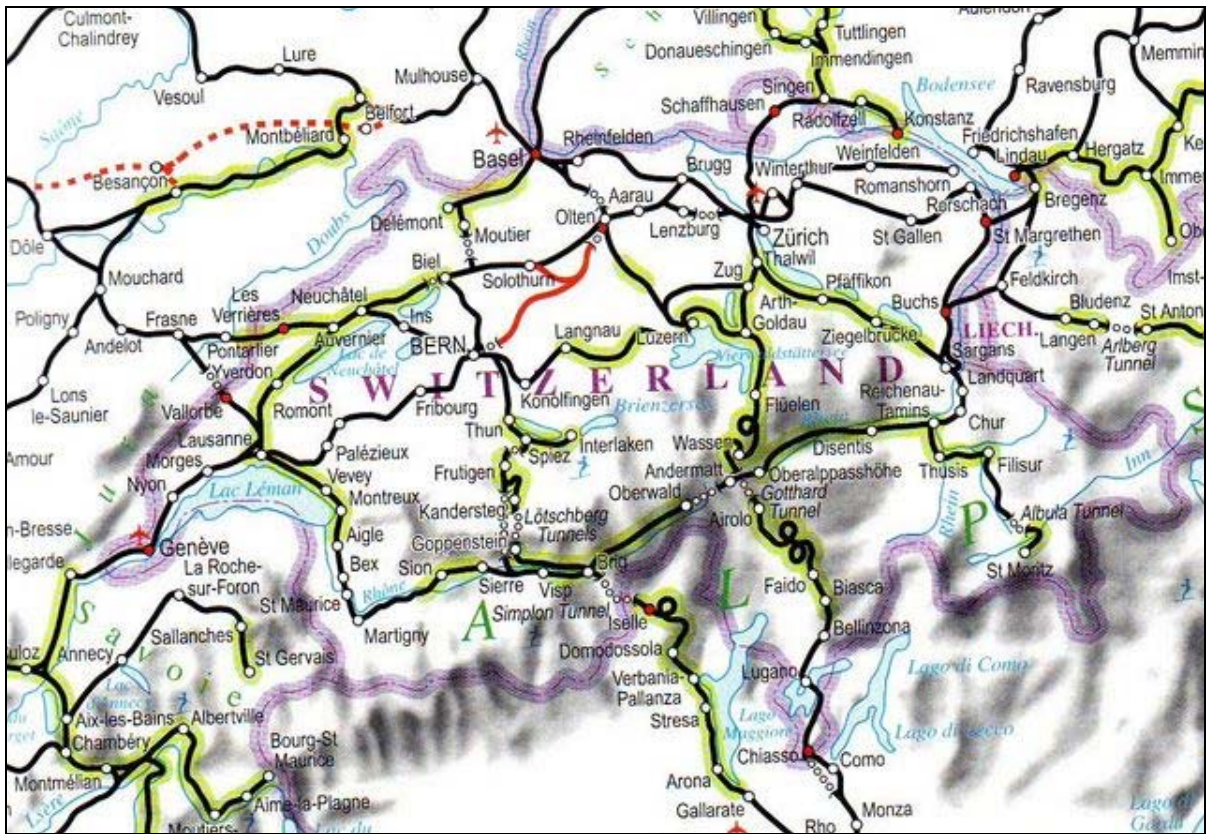
C'est donc un énorme effort en faveur du transport collectif urbain, périurbain et régional qui est indispensable et urgent aujourd'hui : il s'agit à la fois de le fiabiliser et d'en renforcer la capacité. Dans cette perspective, le cadencement des trains TER est un outil essentiel à la disposition des pouvoirs publics, qui a fait ses preuves et qu'il convient de généraliser.

Encore faut-il que sa mise en place se fasse soit préparée de manière systématique par une action sur l'infrastructure (régénération des lignes régionales non entretenues, fiabilisation des lignes très circulées, augmentation de la capacité de certains nœuds ferroviaires saturés), le matériel roulant (achat et maintenance), les gares (capacité des accès et des quais) et les moyens humains de l'exploitant.

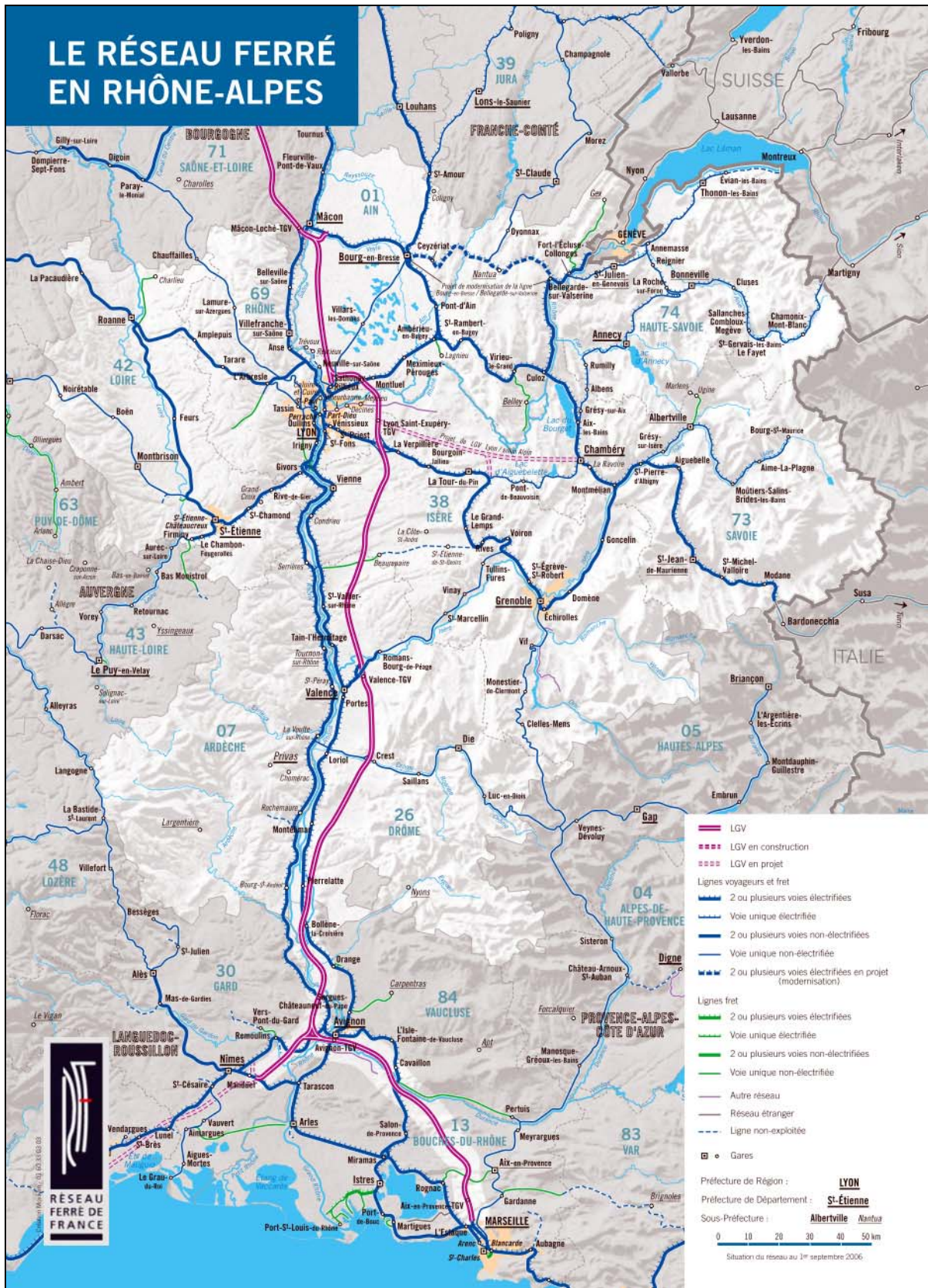
Bibliographie

- Rapport Rivier & Putallaz : Audit sur l'état du réseau ferré national français, septembre 2005.
- Rapport de la Cour des Comptes : "le réseau ferroviaire : une réforme inachevée, une stratégie incertaine", avril 2008.
- Six régions françaises à l'épreuve des politiques de transports – programme PREDIT 2002-2006, Groupe 1.
- « En avant le cadencement », éditorial de Rail Passion n° 123, janvier 2008
- Damien Albessart, « La révolution du cadencement », Villes & Transports Magazine n°424 du 9 mai 2007, page 41.

Annexe 1 : le réseau ferroviaire suisse



Annexe 2 : le réseau ferroviaire de Rhône-Alpes



Annexe 3 : Le déploiement du projet cadencé cible en Suisse 20 ans de travaux et d'investissements

(source : région Rhône-Alpes)

1982 : toutes les entreprises de transport suisses passent à l'horaire cadencé, cadence horaire au minimum sur toutes les lignes, à infrastructures constantes.

1984 : début de l'élaboration du projet Rail 2000 par les CFF ; l'objectif est de concevoir une offre attractive (fréquence 1/2h sur les liaisons importantes du réseau), d'établir la rentabilité du projet et d'en étudier le financement tout en définissant les étapes de réalisation.

1985 : publication du rapport Rail 2000: le projet nécessite 5 milliards de francs suisses d'investissement en infrastructures.

1987 : approbation du projet par votation fédérale (référendum).

1988-1997 : nombreux travaux d'aménagements de l'infrastructure, et commandes de matériel roulant.

1997 : premier changement d'horaire avec étoffement de l'offre résultant de Rail 2000, passage à la cadence semi-horaire sur 5 grandes lignes du réseau, et introduction de voitures à 2 niveaux.

1998 : début des 7 ans de travaux de la gare de Zurich (complète transformation des lignes d'accès).

1999 : deuxième changement d'horaire avec étoffement de l'offre résultant de Rail 2000: passage à la cadence semi-horaire sur 2 grandes lignes supplémentaires.

2001 : troisième changement d'horaire avec étoffement de l'offre résultant de Rail 2000, passage à la cadence semi-horaire entre Zurich et la Suisse romande et égalité des temps de parcours via Berne ou via Bienne ; mise en service de trains à 2 niveaux sur Genève-Berne-Zurich et Genève-Bienne-Zurich-St-Gall.

2004 : achèvement de la première étape de Rail 2000, avec le quatrième étoffement de l'offre, soit +12% de trains.kilomètres.

A noter que depuis 1988, ce sont des dizaines et des dizaines de projet d'infrastructures qui ont été mis en place pour aboutir au système horaire de décembre 2004.

Annexe 4 : le point de vue de RFF sur le cadencement

Le cadencement : une « vision client » des horaires sur le réseau RFF
(extrait du compte-rendu de la 6^{ème} Conférence sur les sillons, 5 février 2008)

Le cadencement du réseau est le fait de répéter à intervalles réguliers (2 heures, 1 heure, 15 minutes...) la même séquence de dessertes : heure de départ, arrêts en cours de route, heure d'arrivée. Les minutes de départ et d'arrivée sont exactement les mêmes toute la journée, dans toutes les gares de la ligne concernée. L'horaire cadencé est ainsi plus facilement mémorisé par les voyageurs.

Les 3 Plus du cadencement

- Plus de régularité et de lisibilité pour tous les voyageurs
- Plus de correspondances
- Plus de transports de marchandises

Ce mode d'exploitation ferroviaire, mis en place sous l'impulsion de RFF, favorise une meilleure gestion des capacités, notamment au profit du fret, et permet également de mieux programmer les investissements : c'est en identifiant les besoins précis d'amélioration du service de transport (réduction des temps de parcours, augmentation de la fréquence des trains) que l'horaire cadencé est construit. Cette réorganisation de l'exploitation du système ferroviaire se fera en plusieurs étapes et zone par zone.

La révolution cadencement : Rhône-Alpes, zone pilote

En collaboration avec le conseil régional Rhône-Alpes et la SNCF, RFF met en place le cadencement des horaires dans une des zones du réseau les plus fréquentées. Longuement mûri par l'ensemble des acteurs, le projet – fondamental pour l'amélioration de la gestion des sillons et l'optimisation des capacités – a été lancé en décembre 2007. RFF analysera le niveau d'amélioration du service.

RFF : Le cadencement des horaires pour une organisation optimale du trafic

Le projet de Structuration du Graphique ambitionne la refonte complète des horaires, tous types de trains confondus. Elle est ainsi à la base du cadencement.

Cadencement, structuration : quelle différence ?

Le cadencement, c'est la succession de trains à intervalles réguliers (deux heures, une heure, une demi-heure...), assurant la même desserte : heure de départ, arrêts éventuels en cours de route, heure d'arrivée. La cadence varie selon les besoins : par exemple, 30 minutes en périurbain, une heure en régional ou pour une relation nationale. Mais elle peut varier aussi selon les heures de la journée : la pointe du matin ou du soir pourra ainsi être plus dense que l'heure creuse.

La structuration, c'est la définition de sillons répétitifs, autrement dit de tracés horaires permettant la circulation réelle de trains cadencés, en fonction des besoins. Ainsi, sur Paris-Lyon, on trace un sillon toutes les 30 minutes toute la journée, mais la fréquence réelle de circulation est de 30 minutes en pointe et d'une heure aux heures plus creuses, tout en pouvant évoluer à la hausse en fonction des besoins.

Un catalogue de sillons cadencés

Encore peu répandu en France en dehors de l'Ile-de-France et de certaines relations TGV, le cadencement des horaires permettra une meilleure coordination entre les trains Grandes Lignes et les trains régionaux dans les nœuds du réseau, ainsi que des facilités accrues pour le Fret. Les études menées par RFF, en partenariat avec la SNCF et les Conseils Régionaux, aboutiront à un catalogue de sillons cadencés. La première étape de ces travaux consiste à passer au crible la desserte actuelle (trains longue distance, trains intercités, TER, trains de fret) pour en déduire l'ossature du futur système. Une structure cadencée est alors construite pour les heures de pointe. Ce schéma constitue la base pour les autres périodes de la journée (heures creuses, nuit) ou de la semaine (week-end...), où les besoins peuvent être sensiblement différents et où il faut intégrer les périodes réservées à la maintenance.

Annexe 5 : Extrait du rapport de la Cour des Comptes : « le réseau ferroviaire, une réforme inachevée, une stratégie incertaine »

La restructuration du graphique et le cadencement (pages 50-51)

L'horaire de service de l'année N est construit en partant de l'horaire de l'année N-1 et en le modifiant à la marge. Cette méthode de construction n'est plus pertinente dans un contexte de fortes modifications de l'offre de services ferroviaires avec l'intervention des autorités régionales, la réorganisation de Fret SNCF, l'arrivée de nouveaux concurrents sur le transport de marchandises...

RFF s'est en conséquence engagé au début de 2004 dans un projet ambitieux de restructuration de l'ensemble du graphique sur la base d'un cadencement généralisé concernant aussi bien les TER et convois de fret que les grandes lignes. Le cadencement des trains sur une liaison donnée consiste à les faire partir à intervalles de temps réguliers (par exemple à 7H15 puis 8H15, 9H15...) et avec des temps de trajet identiques pour les mêmes dessertes. Une expérimentation sur les TER de Rhône-Alpes a été lancée avec l'horaire de 2008.

Plusieurs pays européens ont mené à bien une telle réforme. La Suisse a notamment mis en place en 2005, après plusieurs années de préparation, un cadencement généralisé sur tout le réseau (90 % des trains ont vu leur horaire changer) avec des résultats remarquables. Alors que le nombre de trains par ligne est le double de celui de la France, le trafic a augmenté de 10 % avec des gains de temps significatifs et un maintien de la ponctualité à un niveau très élevé.

On peut cependant noter que, d'une part, le réseau suisse est bien plus petit que celui de la France et, d'autre part, que les Chemins de Fer Suisses intègrent gestionnaire d'infrastructure et entreprise ferroviaire.

Le ministère des transports soutient ce projet de même que beaucoup de chargeurs de fret et d'autorités organisatrices régionales, mais la SNCF est partagée. La direction de l'infrastructure y est favorable, mais l'entreprise ferroviaire craint que le cadencement des TER gêne fortement la réservation de sillons pour les trains de voyageurs ou de fret sur les grandes lignes non cadencées.

L'argument est pertinent, car les longues missions imposent de réserver de nombreux sillons et l'exercice pourrait devenir très difficile si la plupart des sillons sont préemptés par des services régionaux cadencés. RFF est cependant prêt à en tenir compte.

Cette réforme est nécessaire, mais doit être menée avec prudence et pragmatisme. Elle ne peut être mis en œuvre efficacement dans le schéma institutionnel actuel que si RFF et la SNCF s'entendent, ce qui n'est pas garanti.

Annexe 6 : la révolution du cadencement

Sylvain Meillasson, Journal Européen du développement Durable, 5-12-2007

Le conseil régional de Bourgogne va introduire le cadencement de ses TER dès le nouvel horaire de décembre 2007. Les effets du cadencement bourguignons dépasseront largement les frontières de la région et concerneront également la région Rhône Alpes. Sylvain Meillasson rappelle l'exemple réussi des chemins de fer suisses.

Schématiquement, l'horaire cadencé consiste à offrir pour une desserte donnée, une relation circulant selon un horaire (départ, arrivée et temps de parcours) figé et une fréquence plus ou moins élevée (toutes les 30, 60 ou 120 minutes). L'horaire cadencé qui implique de reproduire à l'identique chaque jour la même trame horaire, simplifie pour les voyageurs l'usage du train et augmente pour l'exploitant la productivité de son offre. Ce système peut cependant parfois obliger à certains investissements en matériels roulants et en infrastructures, afin d'optimiser l'efficacité de son fonctionnement.

L'horaire cadencé est maintenant très largement répandu en Europe – à l'exception notable de la France – suite à l'expérience très réussie dans ce domaine des chemins de fer fédéraux suisses (CFF), même si la première application de ce concept revient aux Pays-Bas en 1932. L'horaire cadencé a été introduit par les CFF après de longues années d'études et de travaux, en deux étapes (en 1982 et en 1987) avec à chaque fois, des augmentations substantielles des offres régionales et « longues distances ».

Les résultats en termes de fréquentation sont d'autant plus positifs que la « révolution » de l'horaire cadencé a aussi été appliquée aux autres composantes des transports publics suisses : chemins de fer privés, cars postaux, compagnies de navigation lacustre, voire certains funiculaires ou téléphériques. La coordination horaire entre ces différents systèmes a permis de mettre en place une offre intégrée qui, grâce aux excellentes correspondances, se révèle être une alternative efficace à l'automobile. La part du rail en particulier et des transports publics en général s'en est trouvée largement confortée.

L'horaire cadencé a aussi été accompagné d'une façon renouvelée de commercialiser les transports publics traditionnellement coûteux en Suisse. L'introduction concomitante d'un nouvel abonnement demi-tarif appliqué à l'ensemble des transports publics a eu pour effet de stimuler encore plus efficacement la tenue des trafics. Un autre abonnement dit général – un forfait individuel et annuel de seconde ou de première classe qui permet de voyager gratuitement dans pratiquement toute la Suisse – est également proposé.

Les avantages du système sont tels que nombreux sont les Suisses qui ont opté de ne plus avoir de voiture ... Les sociétés de transports ont par ailleurs mis en place plus récemment, pour leurs clients, un système de location d'automobiles qui permet de compléter ponctuellement et à bon compte la chaîne des transports publics. Plus pratiques et moins chers, le train et les autres transports publics connaissent en Suisse une fréquentation qui ne semble pas vouloir s'arrêter de croître.

L'expérience réussie de la Suisse n'a pas tardé à être reprise par des pays voisins tels que l'Allemagne ou l'Italie et cela n'a pas manqué de poser un nouveau problème. En effet, il a fallu graduellement rendre compatibles (ou synchrones) les cadencements allemand, suisse et italien pour que les trains internationaux puissent circuler sans trop perdre de temps aux frontières.

Bref, une amorce de cadencement européen s'est mise en place, sans la France qui a jusqu'à récemment considéré la formule avec une méfiance certaine ou un certain dédain. Certainement en partie par manque d'ambition dans le domaine des transports publics...

L'approche en Bourgogne est bien entendu, différente de celle de la Suisse. Tout d'abord, c'est une autorité organisatrice régionale qui a fait le choix de l'horaire cadencé, pas un opérateur ferroviaire à l'échelle d'un pays ! Ensuite, l'introduction du nouvel horaire en Bourgogne est « phasée » et ne concerne que certains trains. Mais les effets n'en seront pas moins sans doute importants. L'option de l'horaire cadencé a conduit la région Bourgogne à se mettre d'accord avec son homologue de Rhône-Alpes pour parvenir à appliquer des horaires cohérents.

Ils vont être complétés simultanément par un cadencement mis en œuvre par SNCF-VFE pour ses TGV sur le Sud Est. Incidemment, cette « refonte horaire à trois » pourrait bien se propager aux régions voisines de Franche-Comté et de PACA qui envisagent désormais le cadencement de leur TER.

« En avant le cadencement » **Philippe Hérisse, Rail Passion, janvier 2008**

Avec le nouveau service entré en vigueur le 9 décembre dernier, la région Rhône-Alpes instaure un vrai cadencement sur son réseau ferroviaire. L'objectif poursuivi s'apparentait tout à fait à la mise en place du système suisse de 1982, qui s'était alors effectuée « à infrastructure constante », de nombreux travaux ayant ensuite été réalisés, sur une vingtaine d'années, pour étoffer graduellement l'offre selon une dynamique qui ne devait plus s'arrêter.

Contrairement à ce que l'on entend dire parfois, la Suisse n'a pas été le premier pays à adopter l'horaire cadencé. Dès 1939, les Pays-Bas s'y étaient essayés, imités bientôt par l'Allemagne et le Danemark. Mais c'est, sans nul doute, la Suisse qui a su mener la formule jusqu'à son apogée, en l'étendant d'emblée à tous les modes de transport en correspondance. Trains nationaux et régionaux, chemins de fer secondaires, téléphériques, bateaux et cars postaux entraînent ainsi en résonance, jouant désormais au même rythme pour le plus grand bonheur des voyageurs...

Dans la foulée du grand succès helvétique, la Belgique, le Luxembourg, l'Autriche et la Finlande se mirent, eux aussi, à cadencer leurs trains.

L'Allemagne réussissait même, dès 1991, à intégrer dessertes régionales et trafic grandes lignes à l'échelle d'un réseau dont on sait pourtant qu'il demeure géographiquement fort étendu. Longtemps demeurée à l'écart de pareille mouvance, la France semblait plus attachée à une conception traditionnelle de l'offre « voyageurs » qui voulait qu'on optimise très finement les conditions de mise en circulation des trains, leur mission et leurs horaires en fonction des fluctuations supposées du trafic au long des semaines comme des années...

Au fur et à mesure qu'ils se lançaient dans l'heureuse aventure, nos voisins européens s'étonnaient toujours davantage de nos réticences endémiques à l'égard du cadencement, se moquant gentiment des indicateurs de la SNCF où ils s'attendaient à voir un jour figurer, disaient-ils, des trains ne circulant que « les mois en R » ou encore « les nuits de pleine lune ». Plus récemment (et plus sérieusement), un magazine ferroviaire suisse pointait du doigt l'un de nos trains « réguliers » qui nécessitait, à lui seul, une dizaine de colonnes horaires différentes selon les jours de la semaine ou les dates du calendrier ! Chaque variante horaire ainsi définie pouvait, sans nul doute, justifier séparément de sa propre pertinence. Mais devait-on raisonnablement espérer, pour autant, qu'une telle complexité puisse aider le voyageur à s'y retrouver ?

Le leadership cultivé par la Suisse dès 1982 se concrétisait, cinq ans plus tard, avec la fondation, sur son territoire, d'une petite entreprise dénommée SMA. Cet organisme de conseil indépendant, œuvrant dans le domaine de la planification, de la technologie et de l'économie des transports, allait bientôt se faire une spécialité dans le développement et la commercialisation d'un savoir-faire unique dans le monde ferroviaire. Pas étonnant, donc, que la région Rhône-Alpes se soit, elle aussi, adressée à cette entreprise pour mener à bien son ambitieux projet...

Aujourd'hui, SMA a 20 ans ! La planification de l'offre et de l'exploitation sur les réseaux de chemin de fer demeure, plus que jamais, son cheval de bataille. L'entreprise s'appuie sur les compétences d'une quarantaine de collaborateurs, dont une majorité d'ingénieurs, son chiffre d'affaires avoisine les quatre millions d'euros, et elle compte plus de 150 clients dont une quarantaine d'opérateurs ferroviaires. Les logiciels Viriato qu'elle a conçus ont fait l'objet de plus de 300 licences vendues à une quinzaine de pays...Le cadencement a décidément le vent en poupe et l'opération Rhône-Alpes constituera donc une étape d'importance dans l'histoire du chemin de fer en France.

Annexe 7 : Transports express régionaux en Rhone-Alpes, le cadencement a bien des ratés

(article de Michel DEPROST, Enviscope, 06/03/2008)

La FNAUT signale de nombreuses difficultés et demande à la SNCF de réagir.

"Record battu : 4 h 28 minutes de retard !" C'est la performance établie ce jeudi matin 6 mars, selon l'Association Dauphinoise des Usagers des Transports (ADUT), par le TER qui quitte Grenoble à 6h44 pour arriver normalement à 8h12 à Lyon Part-Dieu. La cause de l'incident est la panne subie par un TGV près de Saint Pierre de Chandieu. L'ADUT, par la voix de son président Jean-Paul Lhuillier, demande l'indemnisation des usagers et une expertise indépendante, et aussi la réalisation d'une voie supplémentaire entre Lyon et Saint André le Gaz.

L'incident montre la fragilité extrême du réseau ferré rhônalpin, encore davantage sollicité depuis le lancement du cadencement le 9 décembre 2007, par la Région et la SNCF. Le cadencement devait connaître quelques difficultés. Bernard Soulage, vice-président chargé des transports, ne l'avait pas caché. Arrivée au travail avec retard, retour trop tardif pour aller prendre un enfant chez la nounou, train supprimé parfois : les déconvenues ont parfois été à la hauteur des espoirs et de l'engagement pour une mobilité plus douce. Les Rhônalpins ont voté massivement "oui" au cadencement.

En région lyonnaise, le cadencement s'est assez bien passé, en raison de la densité du réseau : beaucoup de lignes à deux voies, gares nombreuses. Mais les travaux, évidemment nécessaires, perturbent le fonctionnement des trains remplacés par des autocars, comme actuellement en Lyon et Mâcon. Néanmoins le trafic a augmenté de 7% entre Villefranche sur Saône et Lyon. En région stéphanoise, le cadencement s'est aussi bien déroulé entre Saint-Etienne et Firminy où l'électrification a été réalisée en 2005. L'augmentation du trafic sur Lyon-Saint-Etienne a été de 2,4%. Des augmentations importantes ont été notées sur plusieurs autres secteurs: plus 8,8% d'une année sur l'autre sur Lyon-Grenoble, plus 14% sur LyonVoiron, plus 17% sur Lyon-Tarare, plus 32% sur Lyon-Beynost. La situation a été aussi bien gérée dans les secteurs les moins fréquentés, où la faible densité des trafics, marchandises et voyageurs additionnés, a permis de jouer sur les éventuels incidents même en cas de voie unique.

Difficultés sur le sillon alpin

La situation a été beaucoup plus difficile sur le sillon alpin. En raison de travaux entre Grenoble et Valence, la fréquentation a baissé de 12%. Elle a reculé de 4% entre Grenoble et Chambéry. Les performances sont évidemment moins bonnes dans les secteurs où les lignes ne comptent parfois qu'une seule voie, pas même électrifiée. Gabriel Exbrayat, président régional de la Fédération des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), ne met pas en cause l'amélioration du service demandée par les élus. Il constate les difficultés. « Aujourd'hui, les usagers sont touchés dans leur vie quotidienne par le manque de fiabilité du TER : les conséquences des retards systématiques et autres suppressions de trains peuvent aller jusqu'à des pertes d'emploi ou des retours au transport individuel » explique la FNAUT.

Les exigences du cadencement, estime l'association, n'auraient pas été appréciées correctement par la SNCF, qui n'aurait pas pu ou simplement pas mis les moyens humains nécessaires à circulation de 100 trains quotidiens supplémentaires . La FNAUT rappelle que le 21 juin 2007, plusieurs intervenants, notamment des représentants syndicaux, avaient exprimé des doutes sur le niveau de préparation du cadencement. En décembre, le jour même du lancement, quelques syndicalistes cheminots de la CGT, s'étaient rassemblés devant l'hôtel où la présidente de la SNCF et le président de la Région, lancaient l'audacieuse opération.

Lors d'une réunion territoriale tenue récemment à Rouen, le représentant de la SNCF a demandé le report d'un an du cadencement, prévu pour décembre 2008, des services TER de Haute et Basse Normandie et des Corail intercités, pour des raisons techniques et en dépit des efforts financiers des régions. Le cadencement sera finalement mis en place comme prévu, mais le fait est significatif de la difficulté de l'opération. Pour la FNAUT, la SNCF doit donc « définir une stratégie impliquant toutes les composantes de l'entreprise pour répondre aux demandes des régions, s'engager de manière ferme et irréversible sur le cadencement et dégager d'urgence les moyens indispensables à son succès, qui ne doivent pas être sous-estimés ».

TER : cadencement perfectible pour l'ADTC de Savoie

(article de Michel DEPROST, Enviscope, 01/08/2008)

L'Association pour le Développement des Transports en Commun de Savoie commente les horaires des TER du sillon alpin : un besoin énorme de nouvelles dessertes.

Les horaires d'été des TER Rhône-Alpes sont entrés en vigueur le dimanche 6 juillet 2008. Ils sont dans la continuité des horaires mis en place le 9 décembre 2007 avec le cadencement. Les observations de l'ADTC Savoie restent d'actualité. Voici les remarques exprimées par l'association.

● L'offre sur les liaisons Chambéry – Aix-les-Bains et Chambéry – Montmélian est actuellement très désordonnée, avec des trains qui se suivent à moins de 5 minutes et des trous d'une cinquantaine de minutes en heure de pointe et jusqu'à deux heures en heure creuse. Sur ces liaisons internes à la grande agglomération chambérienne. Il faut tendre à un cadencement au quart d'heure en heure de pointe et au moins à l'heure en heure creuse.

● La liaison Chambéry-Genève est déficiente. Dans tous les cas, il est impossible de faire un aller-retour dans la journée à des horaires pratiques. Le premier départ de Genève pour Chambéry est beaucoup trop tardif, à 10h17. Le dimanche, le premier train au départ de Chambéry arrive à Genève à 13h32 et le dernier retour part à 16h24.

● D'une façon générale, la desserte du Sillon alpin est insuffisante et doit faire l'objet d'investissements importants le plus rapidement possible.

● Pour être crédible, le principe du cadencement horaire, 7 jours sur 7, ne doit pas souffrir d'exception. Pourtant, il n'y a aucun train entre Chambéry et Grenoble de 9h15 à 11h48, et la liaison Chambéry-Lyon souffre d'irrégularités peu justifiées le samedi et le dimanche.

L'ADTC Savoie demande donc que ces anomalies soient réparées le plus rapidement possible, en concertation avec les usagers.

SNCF : Les ratés du cadencement

(Lyon-webzine.com, janvier 2008)

Les usagers grognent

La SNCF passait son premier grand test après le passage au cadencement. Lundi 14 janvier, elle organisait une réunion publique avec les usagers de la ligne Lyon Grenoble. Il y a un mois, jour pour jour, le réseau a été complètement remanié. Plus de train et des horaires qui changent, les modifications ont été mal accueillies par les clients. Pour la première fois, ils ont pu exprimer leur colère. L'ambiance était électrique.

La SNCF fait salle comble pour sa première réunion publique. Dans la pièce, que des usagers de la ligne Lyon – Grenoble, des usagers en colère. La discussion tourne vite au règlement de comptes. Le responsable de la zone, Gilbert Faveau, n'a même pas le temps de finir son introduction que déjà les doléances fusent. Chacun y va de son anecdote.

Enervé, un homme prend la parole pour demander des indemnités : il a du faire sauter un jour de congé à cause de ses retards accumulés : « Vous ne travaillez peut être pas mais nous si ! ». Une autre déplore la qualité du service en gare de la Tour du Pin : aucune signalisation ni salle d'attente : « on attend dans le froid, il n'y a même pas un préau pour s'abriter. » Une autre plainte sur les retards, celui-ci rate sa correspondance à Bourgoin presque tous les soirs. De la ponctualité à l'information, tout y passe.

Face aux critiques, la SNCF et la Région tentent de s'excuser. Ils sont conscients des mauvais résultats mais place maintenant aux efforts. Le mois de janvier s'annonce mieux que la fin d'année. Quatre trains supprimés en moyenne contre vingt en décembre, trois gros retards contre trente quatre. La situation s'améliore. Elle ne pouvait pas être pire que décembre dernier, un mois jugé « catastrophique » par le directeur délégué TER, Jacques Veil. En plus de s'adapter au cadencement, le personnel a du faire face à une série d'incidents : pannes à répétition, collisions, grève des conducteurs... Une période noire pour la SNCF.

A la sortie, les usagers restent sceptiques mais trouvent l'initiative intéressante. Pour Jean Louis de la Tour du Pin, ces réunions restent la seule solution pour faire avancer les choses : « Ils nous ont écouté, nous avons compris leurs difficultés. Maintenant on attend de voir. »

Malgré tout, le train de 19h30 a encore un quart d'heure de retard.

Annexe 8 : un point de vue syndical Sur le cadencement en Rhône-Alpes

Sud Rail 15 janvier 2008-09-22

Ce document est cité ici à titre d'information.

Pourquoi le lancement est si laborieux !

Depuis 1 mois, le cadencement TER est lancé sur la région.

Depuis 1 mois, les usagers galèrent au quotidien (retards et suppressions de trains).

Depuis 1 mois, les cheminots ont des conditions de travail déplorables et subissent chaque jour la grogne légitime des usagers.

Comment en sommes-nous arrivés là ?

La volonté du Conseil Régional de développer le trafic TER est louable.

Mais il y a des réalités à prendre en compte :

- **RFF a fait le choix de ne pas mettre la main à la poche !**

Les infrastructures ferroviaires en Rhône-Alpes ne permettent pas de supporter un tel trafic ; il aurait fallu de gros investissements de la part de RFF avec des créations de nombreuses voies ferrées mais aussi ne pas réserver de manière totalement arbitraire des sillons pour la concurrence privée fret.

- **La direction SNCF fait des économies drastiques depuis plusieurs années.**

Le personnel a été réduit de manière massive. Mais voilà, le trafic augmente, explose même avec le cadencement et le nombre de cheminots sur la région ne permet pas de couvrir toute cette charge de travail. Pour exemple : des trains sont aujourd'hui supprimés faute de conducteurs.

- **De nombreux trains sont supprimés ou en retard par manque de matériel.**

Le parc existant en matériel ferroviaire (nombre de rames) disponible sur la région est loin d'être suffisant pour assurer toutes les dessertes prévues par le cadencement.

Tout ceci était évidemment prévisible puisque SUD-Rail a même annoncé il y a 1 an maintenant le scénario qui se déroule depuis un mois sur la région (*voir les communiqués de presse SUD-Rail du 06/12/07 et 01/03/07*).

Seulement, les décisionnaires ont décidé de foncer tête baissée ; ça ne les dérange pas, ce ne sont pas eux qui vont dans le mur !

Tant que les élus politiques, la SNCF et RFF ne se donneront pas les moyens d'assurer un véritable développement du transport public ferroviaire, la situation ne s'arrangera ni pour les cheminots, ni pour les usagers ...

Annexe 9 : Le cadencement en Aquitaine un cadencement linéaire partiel

(Sud-Ouest, 10 juillet 2008)

Depuis quelques jours, sur cinq lignes, les nouveaux horaires sont plus pratiques et doivent s'accompagner de trains supplémentaires. Ces efforts n'apaisent pas les craintes des passagers qui redoutent des problèmes aux heures de pointe à la rentrée.

C'est une véritable révolution qu'ont connue le dimanche 6 juillet les trains express régionaux entre Bordeaux et Le Verdon, Bordeaux et Arcachon, Bordeaux et Mont-de-Marsan, Bordeaux et Hendaye, Bordeaux et Pau. Cette révolution a pour nom le cadencement, une façon de bâtir les horaires ferroviaires qui a été inventée aux Pays-Bas. On y considère, comme le remarque Jean-Louis Carrère, premier vice-président du Conseil régional d'Aquitaine en charge des transports, que « ce qui compte, ce n'est pas d'aller le plus vite possible, mais d'avoir un temps de trajet suffisant ». Dans ce temps de trajet compte également la fréquence.

Retour à l'omnibus. Le cadencement devrait se traduire par des dessertes et des arrêts supplémentaires. Ainsi, le Conseil régional, qui est l'autorité organisatrice des trains express régionaux (TER), a-t-il décidé, pour plus de lisibilité, de supprimer les trains directs ou semi-directs sur les dessertes cadencées. Tous les trains s'arrêteront aux mêmes arrêts dans toutes les gares, et le cadencement se traduira par davantage de simplicité : dans une gare donnée, tous les trains s'arrêteront à la même minute de l'heure : par exemple 26 si leur fréquence est d'une heure, ou 26 et 56 si la fréquence est d'une demi-heure, etc. Le Conseil régional a voté le lundi 23 juin dernier la mise en oeuvre de ce cadencement qui a été l'objet de longues négociations avec la SNCF. En effet, pour que cette nouveauté soit perçue comme un progrès par les usagers, il fallait qu'elle soit assortie d'une augmentation substantielle du service, qui nécessitait à la fois plus de matériel roulant en meilleur état et davantage de personnel.

Ces changements, cependant, ne concernent que cinq lignes d'Aquitaine. Pourtant, les relations de TER ont vocation à passer en cadencement intégral sur l'ensemble du réseau. Il faudra un temps de mise en oeuvre avec la redistribution des roulements, du matériel, des télescopes de sillons qui font que, pour l'instant, on ne peut pas aller au-delà. Notamment sur la ligne Bordeaux-Agen, qui est déjà chargée et où les sillons sont très mal répartis et distribués.

Retards récurrents. « Chez nous, le cadencement est prévu pour 2010. Dans un premier temps, dès décembre de cette année, on nous a promis un renforcement de la ligne avec 12 dessertes supplémentaires pendant les heures creuses. Le problème demeurera pour les heures de pointe archisaturées », affirme Françoise Rey, présidente de l'Association des usagers des transports publics du Sud-Gironde.

Pour les mieux lotis, dès dimanche, 18 nouvelles circulations devaient être mises en service, soit 470 000 km/train supplémentaire (+ 7 %). 10 nouveaux TER circuleront donc de Macau à Ravezies, en correspondance avec le tramway bordelais, mettant Blanquefort à une demi-heure de la place des Quinconces. De Bordeaux à Arcachon, quatre nouveaux TER circuleront, et tous ceux qui allaient seulement jusqu'à Gazinet seront prolongés jusqu'à Arcachon. Les cinq gares du Bassin seront toutes desservies par tous ces TER. Sur la ligne de Bordeaux à Mont-de-Marsan, deux nouveaux TER sont également créés, portant à 14 le nombre de circulations. Tous s'arrêteront à Pessac (correspondance avec le tramway bordelais).

Terminus Biganos. Vers Pau et Hendaye, les TER seront cadencés au rythme d'un toutes les deux heures, en alternance avec les TGV dont le nombre reste le même. Ainsi, sur ces destinations, la

fréquence sera d'une desserte par heure et deux TER nouveaux seront créés entre Bordeaux et Hendaye. Tous les TER, que ce soit vers Hendaye ou vers Pau, s'arrêteront désormais à Biganos pour permettre une desserte du Bassin sans être obligé de remonter à Bordeaux quand on vient du sud.

Tous ces efforts ne peuvent que laisser rêveuse Françoise Rey. La Langonnaise, travaillant à Bordeaux, se débat de son côté avec les problèmes récurrents de la suppression des trains en dernière minute et le non-respect des horaires, surtout en période de vacances. « Nous avons obtenu cependant, lors d'une réunion le 26 mai avec la Région et la SNCF, que le 16 h 20 du vendredi soit maintenu pendant ces deux mois d'été. Malheureusement, le point noir restera toujours le respect des horaires. Sur notre ligne, la SNCF affiche des taux de fiabilité mensuels qui ne sont pas bons. Le mois dernier, nous étions à 76,4 % quand l'objectif déclaré est de plus de 90 %. Il nous faudra donc attendre le cadencement de 2010, puis la mise en route de la LGV en 2016, qui permettra une refonte totale de la ligne », explique-t-elle.

Le point de vue de Michel Petit, président du Gretab (Groupe de réflexions et d'études sur les transports liés à l'agglomération bordelaise)

1. *Pourquoi les horaires cadencés arrivent-ils si lentement en France ?* La SNCF a toujours été réticente à définir une offre commerciale cadencée. Pour preuve, il n'y a que deux lignes TGV (Paris-Nantes et Paris-Lyon) à pseudo-cadencement. Seuls Thalys et Eurostar l'ont adopté, mais du fait des partenaires belges, néerlandais, allemands et anglais qui l'appliquent depuis longtemps. La SNCF, c'est la vieille dame effarouchée qui ne veut pas qu'on touche à ses habitudes. De plus, c'est RFF (Réseau ferré de France) qui, en récupérant la vente des sillons, a voulu mettre de l'ordre dans les graphiques. Et s'est rendu compte qu'un graphique cadencé est beaucoup plus facile à gérer. Sa proposition faisait de lui l'aiguillon de la politique commerciale de la SNCF, ce qui a été diversement apprécié.

2. *Le cadencement sur le réseau aquitain est donc une très bonne chose ?* Ce 6 juillet n'est qu'un début. Il s'agit d'un cadencement toutes les deux heures par sens. Pour un cadencement par heure pour les cinq lignes concernées, il faudra attendre la rentrée de septembre. Enfin le progrès ! Ce qui se fait en Europe, nous allons l'avoir chez nous, et il n'est que temps.

3. *Avec la disparition des lignes directes, on peut supposer des pertes de temps sur les trajets ?* L'avantage que l'on va avoir est dans la lisibilité de la desserte, qui va être constante à toute heure de la journée. Le retour de l'omnibus va certes conduire à une mini-perte de temps brute, mais va permettre, sur le global, des opportunités d'aménagement de l'emploi du temps de l'utilisateur, ce qui représente un bénéfice. Le cadencement est un système beaucoup plus adapté à la vie moderne. Sans parler des heures gagnées à ne plus être dans les embouteillages, des aménagements que les collectivités n'auront plus à faire sur les routes et du bon point écologique avec la chance que nous avons dans la région de posséder de nombreux trains électriques.

Annexe 10 : le cadencement en Bourgogne

Après une baisse entre 2002 et 2005, la fréquentation du TER a explosé en 2007 pour atteindre 42 000 voyageurs par jour.

Le cadencement en Bourgogne est déjà effectif sur Dijon-Mâcon-Lyon-(Grenoble) avec un train par heure : la clientèle a augmenté de 30% en six mois (la hausse du prix du pétrole a joué un rôle elle aussi) et les services sont proches de la saturation. La majeure partie des difficultés rencontrées provient des défaillances qui surviennent entre Grenoble et Lyon-Part-Dieu compris. La ponctualité sur Dijon-Lyon est inférieure à 88%, ce qui peut remettre en cause sa certification. Le mécontentement des usagers est important.

Le 14 décembre 2008, le cadencement sera mis en place sur Dijon-Laroche-Paris, Dijon-Auxerre et Auxerre-Paris (57% de la clientèle TER seront concernés) ; en décembre 2009, ce sera Dijon-Bourg en Bresse.

Le Comité Auxerrois Pour l'Amélioration des Dessertes (CAPAD), membre de la FNAUT, qui avait déjà obtenu une correction des horaires Auxerre-Paris mis en place en décembre 2007, est intervenu à propos des nouveaux projets d'horaires à compter de décembre 2008 auprès de la Région Bourgogne et de la direction SNCF Dijon pour demander des améliorations. Le comité a apprécié que des informations soient fournies en amont de la mise en œuvre.

Les priorités actuelles du CAPAD sont les suivantes (voir le blog www.auxerrentrain.blogspot.com) :

- obtenir la réduction des temps de parcours Auxerre-Paris, allongé de 6 mn avec notamment un temps d'attente inacceptable de 16 mn (au lieu de 5 mn actuellement) à Laroche-Migennes pour les relations avec changement ; le premier train direct de 6h20 a même un temps de parcours de 2 heures ;
- obtenir la réduction des temps de parcours Paris-Auxerre, le meilleur temps étant de 1h54 au lieu de 1h49, le délai de correspondance à Laroche-Migennes étant porté de 10 à 15 mn ;
- obtenir que les travaux en gare de Paris Bercy débutent rapidement et que l'intermodalité avec la ligne de bus 87 soit améliorée ;
- surveiller la capacité des rames en heure de pointe ;
- surveiller la capacité du parking d'Auxerre ;
- obtenir la mise en circulation d'un car entre Cravant et Auxerre pour permettre aux habitants du sud d'Auxerre de prendre le train de 6H50.

Le CAPAD demande par ailleurs une révision des critères utilisés pour indemniser les usagers du TER en cas de retard, ces critères ne correspondant pas suffisamment aux désagréments ressentis.

Annexe 11 : le cadencement en Ile de France

Webtrains.net - David Herrgott, 22 février 2008

Le STIF a voté le lancement d'une nouvelle phase d'un programme de renfort d'offre et de cadencement sur le réseau régional des trains.

Le principe du cadencement repose sur une amélioration de l'offre des trains franciliens associée à une simplification des horaires. L'objectif visé est de permettre aux voyageurs de choisir facilement son train sur une grille plus lisible et facilement mémorisable. Cette refonte des horaires permettra de garantir aux voyageurs une meilleure régularité du service sur des amplitudes plus larges en heures de pointes et en heures creuses. Les dessertes seront également renforcées en soirée, pendant les week-end et en période de vacances scolaires. Les temps de parcours seront plus homogènes avec des heures régulières de départs et d'arrivées.

Le programme d'amélioration de l'offre sur le réseau des trains franciliens se déroulera sur plusieurs années et devrait d'ici 2013 porter sur toutes les dessertes. Pour ce qui concerne l'année 2009, la mise en oeuvre de ce programme débutera à partir du 14 décembre 2008 sur trois réseaux suivants :

- Le réseau Paris-Montparnasse vers Mantes-la-jolie, vers Dreux Plaisir Grignon et vers Rambouillet/Gazeran (ligne N) ;
- Le réseau Paris Saint Lazare vers Mantes la Jolie via les Mureaux (ligne J) ;
- Le réseau Paris Sud Est-Gare de Lyon vers Montereau et vers Montargis (ligne R).

Le principe de cadencement sera de un train à la demi-heure ou au quart d'heure en heure de pointe, à l'heure ou à la demi-heure en heure creuse de journée, de week-end et en été. Les amplitudes de soirée seront également concernées.

La mise en oeuvre du cadencement nécessite un travail en étroites relations entre le STIF, la SNCF et RFF ainsi qu'avec les régions limitrophes à la région Ile-de- France. Désormais certaines gares vont être mieux desservies grâce à des TER et des Corail Intercités provenant des régions Bourgogne, Centre et Haute et Basse Normandie. Un travail sera également conduit avec les réseaux des bus Optile afin de mettre en correspondance leurs dessertes avec celles assurées par les trains Transilien.

Soucieux d'associer les voyageurs au développement de ce programme, une concertation a été menée avec les associations d'usagers et les élus locaux. Ce travail d'écoute a permis des réajustements de l'offre sur les réseaux de Paris Montparnasse et de Paris Saint Lazare quand les demandes étaient à la fois possibles techniquement et répondaient à un véritable besoin des voyageurs. Ce travail d'information et d'explication se poursuivra tout au long de l'année 2008.

200 000 voyageurs, c'est le double de ceux concernés par le cadencement autour de Lyon, le plus important réalisé en province. Le projet est ambitieux, misant sur une hausse, qualifiée de « spectaculaire », de l'offre : 74 % sur la ligne R, 18 % sur la ligne N, 25 % sur la ligne J. Autre objectif affiché : mettre en 2012 l'ensemble de ces lignes à 93 % de régularité. Actuellement, si la ligne N est à 94 %, la R est à 91 % et la J seulement à 88 %. Ce sera donc, selon les termes employés par un responsable de la région, « particulièrement trapu... ».

Annexe 12 : le cadencement en Basse-Normandie

ASSOCIATION POUR LA DEFENSE ET LA PROMOTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE CAEN-SAINT-LO-RENNES (A.D.P.C.R.)

En 2007, le trafic de la ligne CAEN-RENNES assurait 48,2 millions de voyageurs/kilomètres, soit 30 % du trafic TER de Basse-Normandie, c'est la ligne TER la plus chargée de la région. Conséquence des deux mois d'interruption du trafic entre Coutances et Avranches pour assurer les travaux de modernisation du tronçon Coutances-Folligny, le trafic baissait de 1,3 % fin avril. Fin 2007, la tendance s'inversait et on pouvait enregistrer une hausse du trafic de 7% et des recettes de 10 % à comparer à la hausse de 5,7 % sur le reste du réseau TER bas-normand.

Selon la SNCF, le trafic est stimulé par la clientèle abonnée (+34 %), en particulier sur l'axe Caen-Saint-Lô-Coutances. Cela n'a rien d'étonnant : l'offre domicile-travail a été fortement étoffée au nord de la ligne en décembre 2006. Au total, 21 500 voyageurs empruntent la ligne chaque semaine, avec un accroissement de la fréquentation hebdomadaire de 3700 voyageurs. Malheureusement la ponctualité n'a pas été au rendez-vous en ce début d'année 2008 : 88,7 % des trains à l'heure seulement. Les dysfonctionnements sont dûs au matériel dans 36 % des cas (*alors qu'il est quasiment neuf !*), l'exploitation du réseau 24 % (*moins étonnant quand on connaît le sous-équipement du tronçon à voie unique Lison-Avranches*), et les correspondances 17 %.

La refonte de l'ensemble des horaires des trains de Basse-Normandie suscite de nombreuses inquiétudes et interrogations. L'ADPCR n'a pas été destinataire des projets d'horaires. Elle les a téléchargés sur le site TER Basse-Normandie le 21 juillet. Compte tenu de leur complexité et des nombreuses modifications introduites, nous avons passé plusieurs semaines à analyser les conséquences pour les usagers. Nous avons noté de grosses améliorations pour les axes Caen-Bayeux-Lison-Cherbourg (15 AR quotidiens) et Caen-Argentan-Le Mans (7 AR quotidiens) L'agglomération saint-loise bénéficie également des retombées de la densification de la desserte périurbaine de Caen, mais connaît une dégradation des relations vers Paris, partiellement compensées par la nouvelle relation Corail Inter Cités Paris-Saint-Lô.

Compte tenu du poids représenté par cette ligne dans le trafic régional bas-normand, la SNCF aurait dû éviter toute dégradation du service et explorer de nouvelles niches de trafic au vu du contexte pétrolier. Dans l'urgence, début septembre, l'ADPCR a adressé au président du Conseil régional un ensemble de propositions visant à corriger les plus graves défauts observés.

- L'offre de base reste famélique entre Caen et Rennes (2 AR par jour) en décalage complet avec l'offre proposée sur le reste du réseau (Caen-Bayeux-Lison 29 AR par jour). Une telle offre se rencontre sur le réseau albanais et ne correspond en aucun cas aux besoins de relations avec le département d'Ille et Vilaine (938 000 habitants, soit 65% de la population de la région de Basse-Normandie). C'est la marque d'une profonde inégalité territoriale qui concerne en premier lieu, les gares de la Baie du Mont Saint Michel.

- L'allongement de la durée de transport n'est pas admissible : chaque semaine, 17 trains sur 39 sont impactés par un stationnement qui peut atteindre 11 minutes en gare de Coutances parce que les installations ne sont pas adaptées sur une ligne à voie unique de 94 km de Lison à Avranches. Les gains de temps obtenus ces dernières années par la modernisation du réseau ont été complètement effacés. La Bretagne s'éloigne de la Basse-Normandie !

Temps de trajet des 39 trains hebdomadaires entre Caen et Rennes

	de 2 h 46 à 2 h 50	de 2 h 51 à 3 h 00	plus de 3 heures
Service 2007	7 trains	26 trains	6 trains
Service 2008 cadencé	aucun train	18 trains	21 trains

-
- Les relations Nord Cotentin - Centre Manche - Sud Manche - Ille et Vilaine sont toujours aussi difficiles malgré la forte augmentation de l'offre sur le tronçon Cherbourg – Caen (15 AR par jour), faute de bonnes correspondances établies en gare de Lison avec les 2 AR Caen-Rennes.
-
- La dégradation des correspondances avec la plateforme de Rennes (360 000 habitants) est sensible malgré les nombreuses relations offertes vers Brest, Quimper, Nantes, Le Mans, Paris, Lille, Strasbourg, Lyon, Marseille et son développement attendu avec l'arrivée du TGV Grand Ouest (Paris-Rennes en 1 h 30 en 2014).
- Les relations Coutances-Saint Lô-Paris sont dégradées : relations supprimées, temps de trajet allongés, longues attentes en gare de Caen, relations par train transférées sur autocar avec emprunt de la pénible passerelle de Lison et ce malgré l'optimisation des temps de trajet de la plupart des trains Cherbourg-Paris (3 heures). Dans cette hypothèse, on assistera à un plus grand report des usagers vers les gares de Carentan (2h30 de Paris) et Lison (2h19 de Paris) et une perte de trafic TER pour la Région Basse Normandie. Cette dégradation est inacceptable au moment où la SNCF réclame aux collectivités 2,27 millions d'euros pour prolonger 6 jours par semaine un train Paris-Caen jusqu'à Saint Lô.
- Les maigres correspondances établies en gare de Folligny, pour les relations en provenance du sud Manche vers Paris, des autocars qui assurent les relations entre la gare de Granville et des trains Caen-Rennes, se dégradent elles aussi.
-
- L'absence de politique de transport domicile/travail au sud de la gare de Coutances subsiste. Alors que le prix des carburants routiers augmente, il n'est toujours pas possible d'utiliser le train pour effectuer des déplacements depuis le Sud Manche en direction de l'Ille et Vilaine et du centre Manche. Les usagers des gares de Pontorson, Avranches et Folligny ne pourront pas bénéficier de l'évolution positive de la tarification régionale (abonnement Libertes et abonnement Booster) faute de trains pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation. On peut également noter des difficultés de transport pour les déplacements quotidiens entre le Nord Cotentin et le centre Manche et une dégradation des relations pour les personnes qui résident à Coutances et qui vont travailler à Saint Lô.

L'ADPCR INVITE SES ADHERENTS ET LES ELUS CONCERNES PAR L'AVENIR DE LA LIGNE CAEN RENNES A UNE REUNION DE MOBILISATION CONTRE LA DEGRADATION DES HORAIRES LE SAMEDI 11 OCTOBRE 2008 A 10 H A LA MAIRIE DE COUTANCES.

Cadencement en Basse-Normandie (la Gazette des Communes, 20-10-2008)

La région et la SNCF ont-elles trouvé la bonne cadence ? Dans le cadre de sa politique de développement des transports en commun, la région Basse-Normandie va lancer avec la SNCF, le 14 décembre 2008, le cadencement des trains.

Objectif global : plus 15% de trains en moyenne sur l'ensemble du territoire régional. Et quelques performances telles que le Caen-Paris en 1h30 avec un train toutes les soixante minutes aux heures de pointe.

« Un vrai défi à relever puisque ce changement fondamental va devoir se réaliser sur des infrastructures inchangées pour commencer », souligne Roland Bonnepart, directeur de la région et des lignes Normandie de la SNCF.

De son côté Laurent Beauvais, le président de la région, préfère ne pas évoquer le coût à terme des travaux qu'il faudra engager, après négociations avec Réseau Ferré de France, gestionnaire des infrastructures, et la SNCF, pour moderniser les lignes.

Le président préfère souligner la volonté politique des élus « qui ont fait du développement du transport ferroviaire une priorité, pour la préservation de l'environnement, pour lutter contre le coût de plus en plus élevé des transports individuels et pour un aménagement équilibré du territoire ». Il rêve même, avec l'intensification généralisée des dessertes régionales associée au cadencement, à une baisse de 20% à terme de la circulation sur les périphériques de Caen, la capitale bas-normande.

En attendant, après avoir engagé ces dernières années 110 millions d'euros pour le renouvellement du parc matériel des trains express régionaux ou TER, il négocie avec la SNCF le co-financement d'un investissement de 150 millions d'euros. Ce dernier sera consacré, dans le cadre du cadencement à l'achat de matériels roulants de nouvelle génération, des trains bi-modes et bi-courant pour les liaisons intercités.