



[Contacter l'auteur](#)
[Envoyer à un ami](#)
[S'abonner](#)
[Tweet](#)
[Se connecter](#)
[Créer un blog](#)

[Economie](#) ▾ |
 [Grandes Lignes](#) ▾ |
 [Régional](#) ▾ |
 [Fret](#) ▾ |
 [Technique](#) ▾ |
 [Reportages](#) ▾ |
 [Patrimoine](#) ▾

transportrail - Le webmagazine des idées ferroviaires > [Tags](#) > [Omneo Premium](#)

08 septembre 2021

Transdev sur la liaison Marseille - Nice

Ils étaient 3 candidats en compétition : SNCF Voyageurs évidemment, Thello, qui n'était pas totalement en terrain inconnu, et Transdev, bien connu dans le secteur du transport public. Et c'est ce dernier qui est proposé au vote des élus du conseil régional comme lauréat de l'appel d'offres portant sur l'exploitation, pendant 10 ans (extensible à 12 ans), de la desserte régionale intervilles Marseille - Nice.

Le marché prévoit une offre d'un volume annuel de 2,6 millions de km-trains (10% de l'offre régionale), avec un train par heure et par sens toute la journée contre 7 actuellement. La durée du marché s'explique par l'intégration d'investissements conséquents, à hauteur de 220 M€, destinés à l'acquisition de 16 rames [Omneo Premium](#) (pour réformer les voitures [Corail](#) ainsi que les [BB22200](#) du même âge) et à la construction du nouveau centre de maintenance de ces rames à Nice. Ces rames devraient être aptes à 200 km/h (sait-on jamais si une section nouvelle de [LNPCA](#) se réalisait...)

Environ 200 agents de SNCF Voyageurs sont concernés par cette attribution, puisqu'ils changeront d'employeurs, même si, en vertu des dispositions adoptées dans la dernière réforme ferroviaire, ils conserveront - s'ils sont actuellement dans ce cas - le statut cheminot, s'ils acceptent ce transfert. La dimension humaine de cette première sera assurément un important volet dans la réussite, qu'il faut souhaiter, à ce contrat.

Par des regroupements successifs, Transdev est un opérateur bien connu dans le domaine des transport de très longue date, qu'il s'agisse des réseaux urbains (dans son patrimoine génétique, on retrouve l'ancienne Compagnie Générale Française de Tramways Electriques), interurbains routiers avec les chromosomes de l'ancienne Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles et ferroviaires avec la Société Générale de Chemins de fer et Transports Automobiles (CFTA) elle-même descendante de la Société Générale des Chemins de fer Economiques (SE). Transdev gère pour le compte du groupe SNCF l'exploitation et la maintenance de [Guingamp - Paimpol](#) et [Guingamp - Carhaix](#). C'est le premier opérateur ferroviaire autre que la DB en Allemagne, présent depuis 20 ans : il y emploie 7350 salariés. Ils sont aussi présents sur les réseaux ferroviaires des Pays-Bas et de Suède. Pour mémoire, l'actionnaire

Catégories

[Allemagne](#)
[Autriche](#)
[Auvergne - Rhône-Alpes](#)
[Belgique](#)
[Bourgogne Franche-Comté](#)
[Bretagne](#)
[Centre](#)
[Corse](#)
[Culture et patrimoine](#)
[Danemark](#)
[Economie et gouvernance](#)
[Espagne](#)
[Etats Unis](#)
[Fret ferroviaire](#)
[Gares](#)
[Grand Est](#)
[Grandes lignes et TGV](#)
[Hauts de France](#)
[Infrastructures et exploitation](#)
[Italie](#)
[Japon](#)
[Luxembourg](#)
[Maroc](#)
[Matériel roulant](#)
[Normandie](#)
[Nouvelle Aquitaine](#)
[Occitanie](#)

principal (à 66%) de Transdev est la Caisse des Dépôts et Consignations, institution financière publique.

Autant dire que dans les mois et années à venir, cette ligne va se retrouver en pleine lumière, ce qui pourrait se révéler à double tranchant, pour observer la création de ce nouvel opérateur dans les 3 années à venir. Cette première aura des impacts aussi pour SNCF Réseau : un client de plus, qui pourrait avoir aussi des exigences vis-à-vis de l'infrastructure pour respecter son contrat, qu'il s'agisse de disponibilité (avec un cadencement à l'heure, la maintenance diurne va devoir se réformer) et évidemment de fiabilité. Avec le cadencement à l'heure, il faudra adapter la construction horaire, avec un sillon dédié au Marseille - Nice régional et un second sillon dans lequel passeraient les TGV et qui pourrait aussi accueillir le [prolongement à Nice](#) de 2 allers-retours [Bordeaux - Marseille](#), ainsi probablement que les trains de nuit. C'est d'autant plus nécessaire que l'actuel sillon en 2h47 n'est pas vraiment de bonne qualité, détendu (d'un bon quart d'heure) et des crochets longs aux terminus. Espérons que SNCF Réseau puisse améliorer la construction du graphique sur cet axe... et que Transdev pousse en ce sens !

Ce sera aussi l'occasion de mieux distinguer les causes d'irrégularité, entre celles imputables à l'infrastructure et celles relevant des opérateurs... sans oublier les facteurs extérieurs, du bagage abandonné (sujet sur lequel il faudrait réfléchir pour éviter de fermer une gare et paralyser le trafic pour un sac à dos contenant 3 pulls et 2 caleçons) aux actes de malveillance en passant par les facteurs météorologiques.

Le nouveau contrat prendra effet en juillet 2025.

Mais ce n'est pas tout en matière d'ouverture du marché...

Posté par Redaction TRUP à 08:22 - [PACA](#) - [Commentaires \[37\]](#) - [Permalien \[#\]](#)

Tags : [Alstom](#), [cadencement](#), [concurrence](#), [Marseille - Nice](#), [Omneo Premium](#), [SNCF](#), [Thello](#), [Transdev](#)

Vous aimez ? ★★★★★

17 mai 2021

Omneo Premium en Centre Val de Loire : mise à jour

Promis, on va reprendre bientôt nos sorties ferroviaires. En attendant, **transportrail** poursuit ses mises à jour. Dans le prolongement de l'actualisation de nos pages sur les [liaisons classiques interrégionales](#), notre dossier relatif aux opportunités d'évolution de la desserte avec l'arrivée des [Omneo Premium](#) en [Val de Loire et Berry](#), a été mis à jour, même si, sur le fond, il comprend peu d'évolutions sur les principes proposés.

Posté par Redaction TRUP à 18:39 - [Centre](#) - [Commentaires \[9\]](#) - [Permalien \[#\]](#)

Tags : [Aqualys](#), [Bombardier](#), [Omneo Premium](#), [Paris - Bourges](#) - [Paris - Montluçon](#), [Paris - Orléans](#), [Paris - Tours](#)

Vous aimez ? ★★★★★

Omneo Premium en Picardie : mise à jour

Promis, on va reprendre bientôt nos sorties ferroviaires. En attendant, **transportrail** poursuit ses mises à jour. Dans le prolongement de l'actualisation de nos pages sur les [liaisons classiques interrégionales](#), notre dossier relatif aux opportunités d'évolution de la desserte avec l'arrivée des [Omneo Premium](#) en [Picardie](#), incluant la relance par la Région d'une offre classique Paris - Lille, a été mis à jour.

Posté par Redaction TRUP à 08:36 - [Grandes lignes et TGV](#) - [Commentaires \[13\]](#) - [Permalien \[#\]](#)

Tags : [Aqualys](#), [Bombardier](#), [Omneo Premium](#), [Paris - Amiens](#), [Paris - Boulogne](#), [Paris - Bourges](#), [Paris - Calais](#), [Paris - Orléans](#), [Paris - Tours](#)

[PACA](#)

[Pays de la Loire](#)

[Pays-Bas](#)

[Portugal](#)

[République Tchèque](#)

[Royaume Uni](#)

[Suède](#)

[Suisse](#)

Liens

[141 R 840](#)

[ActuTER Occitanie \(site non officiel\)](#)

[Au fil des rails](#)

[Chemin de fer du Vivarais](#)

[Connaissance du Rail](#)

[De Gare en Ligne](#)

[Des transports nommés soupir](#)

[Ecomusée du Train des Merveilles](#)

[Linéoz](#)

[L'interconnexion n'est plus assurée](#)

[Lyon en Lignes](#)

[Lyon Rail](#)

[Médiarail \(Belgique\)](#)

[Mobilettre](#)

[Photos de trains \(Vincent Bougard\)](#)

[Rail du Sud](#)

[Rail Suisse](#)

[RD-RAIL](#)

[Reporterre](#)

[Réseau Action Climat France](#)

[Train Consultant](#)

[Trains directs](#)

[Trains du Midi](#)

[Trains en Voyage](#)

[Transport Paris](#)

[Transport Urbain](#)

[Ville Rail et Transports](#)

[Voies Ferrées de France](#)

 [Flux RSS des messages](#)

 [Flux RSS des commentaires](#)



Vous aimez ? ★★★★★

09 avril 2021

Hauts de France : une mise en concurrence élargie

Une accélération peut en cacher une autre : soutenu au sommet de l'Etat (on n'en dira pas autant du Département du Val d'Oise), le projet de liaison Roissy-Picardie entraîne pour la Région la mise en appel d'offres de ce nouveau service, prévoyant des dessertes au départ de Compiègne, Amiens et Creil. Fort logiquement, il n'apparaissait pas réaliste de lancer une telle procédure pour un périmètre limité. La Région a donc décidé le 25 mars dernier d'engager la procédure sur le Y picard Paris - Amiens - Calais + Paris - Compiègne - Maubeuge, incluant la nouvelle liaison vers Roissy, mais aussi sur la desserte Paris - Laon. L'ensemble des lignes de Picardie est désormais concerné par une mise en concurrence. La dimension politique n'est pas bien loin à l'approche des élections régionales, sur le thème « je vais les secouer », surtout avec une personnalité qui aspire à une autre présidence...

Ce qui pourrait être intéressant dans cette démarche, c'est d'observer les propositions des différents candidats sur ces axes, bénéficiant de matériels neufs ou très récents, dont les livraisons ne sont pas terminées (on y attend les Omneo Premium pour succéder aux Corail), notamment sur les fonctionnalités offertes avec la généralisation des automotrices : **transportrail** avait déjà publié un dossier ouvrant quelques perspectives à ce sujet.



Paris Nord - 18 janvier 2018 - Les premiers Omneo Premium XXL de 135 m de long ont circulé sur l'axe Paris - Picardie mais avec une configuration maximisant la capacité assise à 5 places de front pour les dessertes à arrêts fréquents. La version Premium ne devrait plus tarder à arriver, après son apparition en Normandie et en Centre Val de Loire. © transportrail

Posté par Redaction TRUP à 11:21 - [Hauts de France](#) - [Commentaires \[22\]](#) - [Permalien \[#\]](#)

Tags : [concurrence](#), [Omneo Premium](#), [Paris - Amiens](#), [Paris - Laon](#), [Paris - Maubeuge](#), [Roissy - Picardie](#),

[Région](#)

Vous aimez ? ★★★★★

16 janvier 2021

Omneo Premium Normandie : premier essai

Il aura fallu être patient... mais il ne faut jamais désespérer : juste essayer de passer entre les gouttes, entre un trafic allégé et des restrictions de déplacement. Profitant d'une petite lucarne, outre la petite tournée

d'inspection du tramway de Caen pour **transporturbain**, le hasard fit que l'aller s'effectua dans une **TER2Nng** (sortant un peu de ses sentiers battus) et le retour dans une des nouvelles rames **Omneo Premium**, série numérotée Z56600. Alors, après un peu plus de 2 heures de voyage, que faut-il en retenir ? Embarquez à bord de ce **nouveau dossier** (le premier de l'année 2021) de **transportrail** !



Caen - 8 janvier 2021 - La rame 614XL (Z56627/8) au départ du TER 3360 pour Paris Saint Lazare, vue ici du côté de l'extrémité longue à 2 niveaux en seconde classe. Première déclinaison Grandes Lignes de cette plateforme atypique, cette série va essaimer dans le Bassin Parisien, puisque outre la Normandie, les Hauts de France et Centre Val de Loire ont aussi adopté (avec adaptations) ce type de rames. © transportrail

Posté par ortferroviaire à 12:08 - [Normandie](#) - [Commentaires \[45\]](#) - [Permalien \[#\]](#)

Tags : [Bombardier](#), [Omneo Premium](#)

Vous aimez ? ★★★★★

23 octobre 2020

Des TGV en Normandie

C'est l'annonce de la SNCF dans le cadre des mesures destinées à redresser la situation de l'exploitation des lignes Paris - Le Havre et Paris - Cherbourg : profitant de leur libération par l'arrivée des rames TGV Duplex Océane, 3 rames TGV Atlantique vont être temporairement affectées sur la ligne Paris - Le Havre pour venir en soutien d'un matériel Corail fatigué, de locomotives BB15000 en fin de vie et du retard de livraison des Omneo Premium.

A ce sujet, la Région Normandie sort régulièrement l'artillerie lourde, accusant Bombardier de « mensonges » et de « trahison » et plus globalement d'incapacité à tenir ses engagements. M. Morin semble être frappé d'amnésie, oubliant d'une part que l'ensemble de la production a été stoppée pendant 3 mois du fait du confinement et que la remise en route de la production s'est faite au gré des capacités de l'usine de Crespin mais aussi des livraisons par les fournisseurs, selon leurs capacités opérationnelles. Un avenant rééchelonnant les livraisons a d'ailleurs été signé par la Région avec la SNCF et Bombardier en juin dernier : elle est donc parfaitement au courant de la situation et l'a donc intégrée par cette approbation. Qui plus est, d'autres Régions sont également concernées et il est nécessaire de coordonner les productions pour limiter les retards de livraison à l'échelle nationale. Pour l'instant, en Normandie, 9 rames sont opérationnelles au lieu de 25.

Au-delà, il est vrai que la présence de ces rames depuis la fin du printemps a été plutôt discrète... pour d'autres raisons qui semblent moins avouables par les protagonistes du dossier.

En attendant donc, des TGV Atlantique, forcément en unité simple, sur Paris - Le Havre, avec une capacité de 485 places, devraient donc jouer les pompiers sur cette ligne. En temps normal, leur capacité serait un peu juste, mais compte tenu de la baisse du trafic liée à ce fichu virus qui ne nous lâche pas, cela devrait pouvoir faire l'affaire. Il faudra observer aussi l'impact sur la régularité, car les TGV n'ont qu'une porte par voiture, ce qui ne facilite pas les échanges et la tenue des temps de stationnement.

Ce sera aussi une première commerciale : des TGV à Paris Saint Lazare.

Posté par ortferroviaire à 11:03 - [Normandie](#) - [Commentaires \[50\]](#) - [Permalien \[#\]](#)

Tags : [BB15000](#), [Bombardier](#), [Corail](#), [Gare Saint Lazare](#), [Omneo Premium](#), [Paris - Le Havre](#), [régularité](#), [TGV Atlantique](#)

Vous aimez ? ★★★★★

22 février 2020

Débuts de l'Omneo Premium en Normandie

Omneo : première !

Les voilà ! Les voitures [Corail](#), mais aussi les [BB15000](#), ont du souci à se faire : les premiers Omneo Premium, version longue distance du [Régio2N](#) de Bombardier, font leurs premiers tours de roue en service commercial sur les axes [Paris - Le Havre](#) et [Paris - Cherbourg](#), d'abord en unité simple et sur des trains d'heures creuses. Pour mémoire, 40 rames de 135 m ont été commandées : elles sont aptes à 200 km/h et proposent 430 places assises, 505 en intégrant les assises relevables, dont 59 en première classe.



Intérieur de première classe en salle haute en configuration 2+1 : la largeur des caisses est mise à profit pour proposer un espace généreux aux voyageurs et un couloir commode pour la circulation avec bagages. On est en revanche plus interrogatif sur la petite encoche sur la partie arrière de la tête, qui ne doit pas accueillir ni retenir grand chose. © Y. Keall



Intérieur de seconde classe en salle basse, à l'apparence assez soignée. Même réserve pour ce qui concerne l'encoche de la tête. Dans les deux classes, l'ergonomie des sièges est assez voisine de celle des dernières rames TGV Duplex Océane. Dans les deux cas, la liseuse est intégrée au repose-tête et les prises de courant se situent entre les sièges. © Y. Keall



Les bagageries se situent à hauteur des intercirculations. On étudiera à l'usage si elles sont en nombre suffisant, ce qui reste toujours un point délicat sur les rames à deux niveaux. L'ambiance intérieur se veut assez feutrée par l'ambiance colorielle et le choix des matériaux. (document Bombardier)



Les plateformes d'accès sont un peu moins larges que dans la version régionale avec des portes de 1650 mm d'ouverture, mais toujours par deux sur les voitures d'accueil, où sont implantés alternativement les espaces de service, les toilettes et les emplacements pour les vélos. Quelques espaces cloisonnés sont aménagés avant d'accéder aux espaces à 2 niveaux... mais l'encombrement des parois semble assez gênant pour accéder aux places, surtout avec la tablette au demeurant utile. (document Bombardier)

En complément, la Région Normandie a aussi notifié à Bombardier une seconde tranche de 27 rames, destinées à remplacer les VO2N et V2N en fin de vie mais aussi à libérer les TER2Nng pentacaisses vendues à la Région Grand Est pour la desserte Metz - Thionville - Luxembourg. Cette seconde tranche proposera une capacité légèrement accrue par quelques évolutions de diagramme, et sera également apte à 200 km/h.

Certaines associations déplorent le manque de capacité pour les vélos, oubliant peut-être un peu rapidement que l'enjeu premier de ce train est d'augmenter la capacité en places assises. Les circulant en UM2 proposeront au maximum 1010 places assises, dont 860 sièges fixes, soit 100 de plus que les rames Corail de 10 voitures. La seconde tranche prévoit un espace accru pour les vélos. Difficile de concilier les deux demandes, surtout avec une formule à 2 niveaux, surtout avec les contraintes de longueur des trains dues aux caractéristiques des gares dimensionnantes...

LNPN : la phase 1 actée, la phase 2 à l'étude... mais un délai jugé encore trop long

Une bonne nouvelle n'arrive jamais seule : le comité de pilotage LNPN du 14 février a acté les principes de la première étape du projet, avec la section francilienne, (abandonnant définitivement les scénarios de desserte du secteur de Nanterre - La Défense et d'Achères), l'intégration du saut de mouton dans le secteur de Clichy-Levallois pour décroiser les groupes V et VI, mais aussi la traversée de Rouen, entre Sotteville et Barentin, avec la gare nouvelle de Rouen Saint Sever, dont il va falloir préciser les contours (notamment le nombre de voies nécessaires). L'Etat et SNCF Réseau semblent considérer que ce programme assure l'essentiel du projet, mais les élus de Normandie considèrent inacceptable l'échéance 2032 pour le saut de mouton (qui, il est vrai, apparaît prioritaire, même sans la première phase de LNPN) et ne renoncent pas à l'idée d'une seconde phase incluant le « Y de l'Eure », depuis Mantes la Jolie en direction de Bernay et de Sotteville.

Le remblai d'Apremont : ça devient très préoccupant...

En attendant, il va falloir s'occuper du grand remblai d'Apremont, du côté de Bueil, car son instabilité s'aggrave : depuis 2001, existe un ralentissement qui,

selon les alternances entre périodes sèches et fortes précipitations, alterne entre 40 et 100 km/h, mais cette fois-ci, la situation devient des plus critiques car la vitesse est désormais limitée à 10 km/h, ce qui entraîne un allongement du temps de parcours de 15 minutes. De quoi prolonger la découverte du confort des nouvelles rames...

Il semblerait que les solutions pour restaurer la vitesse nominale de 140 km/h soient passablement difficiles à mettre en oeuvre et surtout à financer. Faudra-t-il aller jusqu'à remplacer ce remblai de grande hauteur par un ouvrage d'art ?

Posté par ortferroviaire à 17:48 - [Normandie](#) - [Commentaires \[43\]](#) - [Permalien \[#\]](#)

Tags : [Bombardier](#), [LNPN](#), [Omneo Premium](#), [Paris - Cherbourg](#), [Paris - Deauville](#), [Paris - Le Havre](#), [Rouen](#), [Saint Sever](#)

Vous aimez ? ★★★★★

19 décembre 2019

La Normandie achète 27 Régio2N supplémentaires

Alors que les premiers Omneo Premium, la version Grandes Lignes du [Régio2N](#), devraient assurer leurs premiers services commerciaux en janvier prochain, la Région Normandie a délibéré en faveur de l'acquisition de 27 rames supplémentaires, en version régionale. Parmi elles, 16 sont destinées au remplacement des [TER2Nng](#) pentacaisses qui sont vendues à la Région Grand Est pour le renforcement de l'offre sur le sillon lorrain (après [l'échec de l'accord initialement conclu avec la Région Centre](#)). Les 11 autres rames viendront remplacer les compositions VO2N associées aux [BB15000](#) qui sont (les unes comme les autres) en fin de vie. De la sorte, la Région Normandie disposera d'un parc nettement plus homogène puisque les deux variantes seront issues d'une même plateforme.



Nanterre - 30 juin 2013 - Image intéressante à plus d'un titre : les BB15000 en livrée d'origine vont disparaître avec l'arrivée des Omneo Premium, et les voitures Corail devraient connaître le même sort, à moins d'un transfert dans une autre Région pour gérer la fin de vie de cette série. Surtout, le site est aujourd'hui profondément transformé avec la réalisation du saut-de-mouton dans le sens pair pour le RER E. © transportrail

Comme les Omneo Premium, ces rames seront longues de 135 m et aptes à 200 km/h, afin de pouvoir emprunter à terme la section francilienne de [LNPN](#). Leur longueur suppose donc d'adapter l'exploitation en gare de [Paris Saint Lazare](#) afin de ne pas réceptionner ces trains sur les voies 20 et 21 qui n'admettent que des trains de 190 m maximum. Pour mémoire, seules les voies 18, 19 et 23 à 27 admettent des trains de 270 m.

En outre, ces rames devraient proposer un niveau de confort assez voisin des 40 premières rames, mais avec un aménagement privilégiant un peu plus la capacité : elles disposeront de 553 places dont 94 sur strapontins, soit 459 sièges pour 430 dans la première version. Probablement un peu moins d'espaces de première classe et le remplacement d'espaces de service par des places assises, pour les besoins de plus courtes distances.

A terme, la Normandie disposera donc d'un parc de 67 rames techniquement identiques, ce qui devrait considérablement améliorer la productivité du parc par rapport à la situation antérieure qui comprenait 4 séries sur les dessertes Paris - Normandie. Le coût de cette acquisition est de 480 M€ dont 380 M€ à charge directe de la Région Normandie qui percevra 100 M€ de la Région Grand Est suite au transfert des [TER2Nng](#).

Posté par ortferroviaire à 18:22 - [Normandie](#) - [Commentaires \[31\]](#) - [Permalien \[#\]](#)

Tags : [BB15000](#), [Bombardier](#), [Omneo Premium](#), [Régio2N](#)

Vous aimez ? ★★★★★

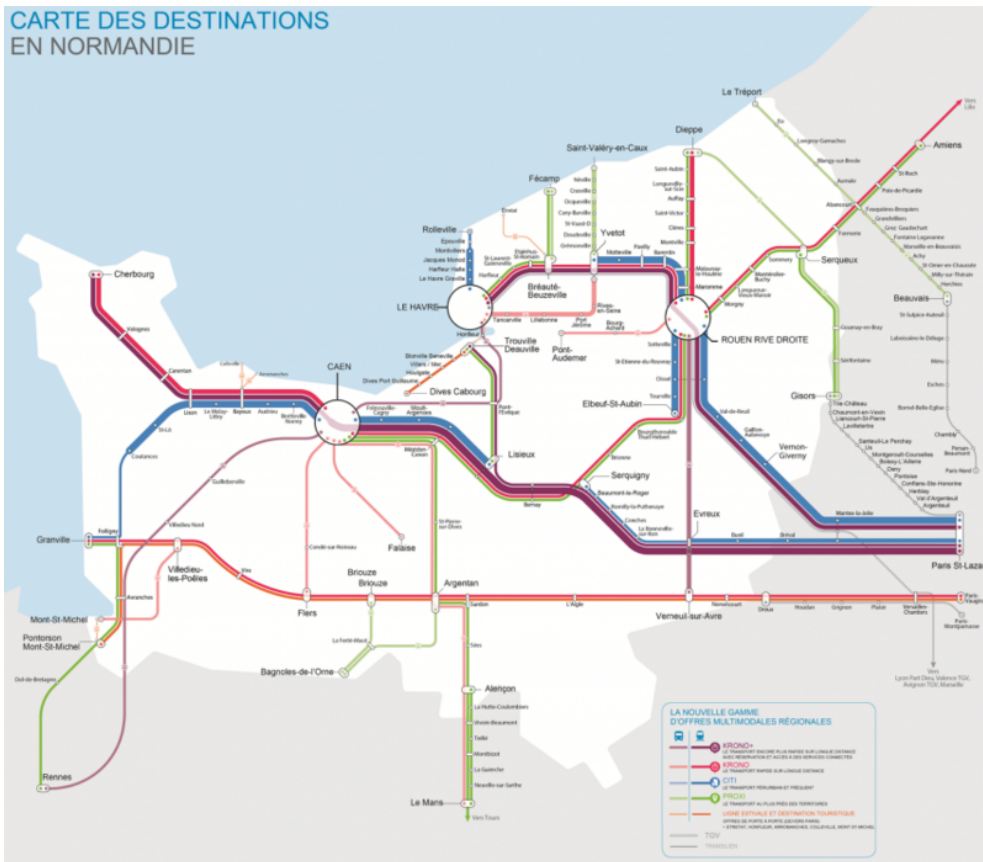
12 juin 2019

Normandie : nouvelle offre pour l'horaire 2020

La reprise de la compétence des Intercités Paris - Normandie a été mise à profit par la Région Normandie pour recomposer la desserte ferroviaire de l'ensemble des lignes de son territoire. Le bond en avant est assez notable puisque l'offre augmentera en volume de 20%. En résumé :

- 16,5 allers-retours Paris - Caen contre 13,5 en 2019 incluant une desserte [Paris - Cherbourg](#) cadencée aux 2 heures ;
- 35 allers et 32 retours Paris - Rouen dont 15 directs [Paris - Le Havre](#), qui gagne 4 allers-retours et une cadence à l'heure toute la journée
- un aller-retour supplémentaire en semaine sur Paris - Deauville et une offre considérablement accrue le week-end avec 5,5 allers-retours le samedi (contre 1,5 actuellement) et 6 le dimanche (contre un seul en 2019) ;
- création d'un aller-retour direct Paris - Pontorson via Dreux, Argentan et Folligny pour l'accès au Mont Saint Michel ;
- le retour des trains de l'axe [Paris - Granville](#) à la gare Montparnasse, et non plus à l'annexe de Vaugirard, à l'exception d'une circulation ;
- retour de [La Marée](#), le week-end uniquement avec un aller-retour direct Paris Saint Lazare - Rouen - Dieppe ;
- renforcement de la desserte Caen - Coutances - Granville avec 12 allers-retours pour Coutances dont la moitié prolongés à Granville, soit entre 25 et 30% d'offre supplémentaire sur cette [transversale](#) ;
- le repositionnement de la desserte sur l'axe [Caen - Le Mans - Tours](#) à volume constant mais avec recherche de meilleures correspondances au Mans vers Tours pour 3 allers-retours. Des évolutions d'offre ont cependant lieu sur les dessertes Alençon - Le Mans - Château du Loir, du ressort de la Région Pays de la Loire

CARTE DES DESTINATIONS EN NORMANDIE



Dans ce schéma, certaines gares très peu fréquentées seront définitivement abandonnées comme Carantilly, Saint Pierre du Vauvray, Sainte Gauburge ou Pont Hébert. La décision suscite des critiques mais la Région s'appuie sur la très faible fréquentation de ces haltes, pas toujours très bien placées pour capter du trafic. La Région Normandie a également eu une position très tranchée face à Ile de France Mobilités : l'axe Paris - Mantes la Jolie est sous pression et le sera durablement jusqu'au moins en 2025 du fait des travaux multiples sur l'axe, avec par conséquent des temps de parcours qui demeureront détendus. La question de la desserte de Mantes la Jolie, Rosny sur Seine et Bonnières a été délicate. Le compromis a été long à obtenir, profitant aux voyageurs des gares de Vernon à Rouen. Vernon disposera de 24,5 allers-retours, majoritairement directs depuis Paris.

La desserte routière sera aussi améliorée avec une liaison Caen - Flers passant de 5 à 7 allers-retours et une liaison Caen - Falaise passant de 11 à 14 allers-retours.

Une nouvelle offre tarifaire sera mise en place, incluant les actuels Intercités, dans la gamme Tempo existante. Il faut aussi noter que la Région Normandie instaurera la réservation obligatoire sur les trains assurés avec les nouveaux Omneo Premium - dont les premiers seront mis en service en janvier prochain - afin d'éviter les surcharges, d'autant que le lissage sera un peu plus facile avec une offre plus consistante et cadencée. La carte régionale Atoumod évoluera pour intégrer les titres de transports urbains et interurbains pour faciliter l'usage des différents modes de transport.

Beaucoup de nouveautés et on espère évidemment que d'autres évolutions seront ensuite apportées, notamment sur l'axe Caen - Tours, qui nécessitera une concertation étroite avec les Régions Pays de la Loire et Centre, éventuellement entre Rouen, Amiens et Lille, mais aussi et surtout entre Caen et Rouen, pour laquelle nous avons esquissé l'hypothèse d'un TER200 qui supposerait d'électrifier la section Elbeuf - Serquigny.

Notre dossier Rail et réforme territoriale en Normandie.

Posté par ortferroviaire à 09:34 - [Normandie](#) - [Commentaires \[91\]](#) - [Permalien \[#\]](#)

Tags : [Bombardier](#), [Caen - Granville](#), [Caen - Tours](#), [Omneo Premium](#), [Paris - Cherbourg](#), [Paris - Deauville](#), [Paris - Granville](#), [Paris - Le Havre](#), [Paris - Mont Saint Michel](#)

Vous aimez ? ★★★★★

04 avril 2019

Grand Est récupère les TER2Nng de Normandie

Après l'échec de [l'échange avec la Région Centre](#), la Région Grand Est a finalement trouvé une solution pour augmenter sa dotation en [TER2Nng](#) afin d'augmenter la capacité des trains sur l'axe Nancy - Metz - Thionville - Luxembourg.

Les 16 [TER2Nng](#) pentacaisses engagées aujourd'hui sur Paris - Vernon - Rouen (et poussant assez régulièrement vers Le Havre) vont donc partir dans l'Est, quittant la vallée de la Seine pour celle de la Moselle. Elles seront équipées [ERTMS](#) pour circuler au Luxembourg tandis que les quais vont être allongés pour s'adapter à la nouvelle longueur des trains. Un sujet quelque peu sensible puisque la SNCF a tardé à prendre en compte la disparition de la signalisation Memor et la dépose des équipements KVB au Luxembourg, tandis que l'ancienne Région Lorraine avait refusé de prendre en charge le financement de cette implémentation en se retranchant derrière l'Etat. La nouvelle Région n'a eu d'autres solutions que de sortir le portefeuille... surtout que le scénario temporaire d'une rupture de charge à la frontière commence à une devenir réalité.



Maromme - 7 juin 2013 - Les TER2Nng de Normandie vont partir en Lorraine... mais il faudra bien les remplacer : l'occasion d'une deuxième phase de rationalisation du parc engagé sur les liaisons Paris - Normandie ? © transportrail

Conséquence plus que prévisible : la Région Normandie va certainement devoir commander de nouvelles rames chez Bombardier. Les 40 [Omneo Premium](#) cours de production sont en effet insuffisantes pour couvrir le renouvellement des [Corail](#) et des [V2N](#). Il faudrait probablement 6 à 8 éléments supplémentaires pour assurer l'ensemble du plan de transport dans de bonnes conditions.

En outre, restait à solder le devenir des compositions VO2N associées à des [BB15000](#), non couverte par le protocole Etat-Région. La mutation des [TER2Nng](#) serait donc l'occasion d'élargir la commande en intégrant des [Régio2N](#) en version régionale pour les Paris - Vernon et les Paris - Serquigny, très probablement en version 95 m afin de pouvoir entrer sur les quais courts de la gare Saint Lazare (voies 16, 17, 20 et 21).

De la sorte, la Région Normandie passerait d'une situation actuelle avec 5 matériels différents pour les liaisons avec Paris ([Corail](#), [Corail](#) réversibles, [TER2Nng](#), [V2N](#), [VO2N](#)) à 2 séries ([Régio2N](#) 95 m et [Omneo Premium](#) 135 m) qui, de surcroît sont issues d'une même plateforme technique... et - probablement - tous aptes à 200 km/h pour pouvoir emprunter la future section de [LNPN](#) en Ile de France...

En outre, la Région Grand Est a adopté son schéma directeur des installations de maintenance du matériel avec 3,3 M€ d'études pour 2 ateliers à Strasbourg, dont l'un pour la gestion des [Régiolis](#) de 110 m et l'autre afin de préparer l'allotissement des marchés d'exploitation des dessertes, et un autre équipement dédié aux [TER2Nng](#) à Montigny les Metz. Sont également prévus des aménagements à Chalindrey, à Paris-Ourcq et à Epernay pour les dessertes de Champagne-Ardenne et les liaisons Paris - Mulhouse.

Posté par ortferroviaire à 20:12 - [Normandie](#) - [Commentaires](#) [35] - [Permalien](#) [#]

Tags : [BB15000](#), [Bombardier](#), [Corail](#), [ERTMS](#), [Omneo Premium](#), [Régio2N](#), [TER2N](#), [V2N](#), [VO2N](#), [Z26500](#)

Vous aimez ? ★★★★★

<< [Accueil](#) **1** [2](#) [3](#) > >>