



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



# Contrats de plan ÉTAT-RÉGION

Bâtir aujourd'hui la France de demain

## Contrat de plan État-Région de Basse-Normandie 2015-2020



*Version  
Du 2 avril 2015*

## III-2. Ferroviaire

Conformément aux orientations de la Commission « Mobilité 21 », la modernisation des infrastructures ferroviaires constitue un objectif majeur qui permet de donner la priorité aux trains du quotidien et au réseau existant, de développer l'activité touristique, de contribuer au renforcement de l'attractivité économique et d'améliorer le service aux usagers.

C'est dans ce cadre que se dégagent les priorités dans le domaine ferroviaire, principalement au service des voyageurs :

- Faciliter l'usage du train (cadencement, accessibilité, information,...) ;
- Consolider la sécurité du réseau ;
- Améliorer la régularité, la performance, le confort des trains ;
- Répondre aux contraintes de capacité en adaptant l'exploitation et/ou les infrastructures pour dépasser les blocages et libérer la croissance des trafics, en particulier sur les nœuds les plus problématiques ;
- Assurer la pérennité du système ferroviaire avec des infrastructures et des matériels roulants optimisés en contribuant à la transition écologique et énergétique.

La modernisation des dessertes ferroviaires qui relie la Région à l'Île-de-France et le raccordement de la Basse Normandie au réseau à grande vitesse constituent un enjeu majeur. La priorité est ainsi donnée aux études de la Ligne Nouvelle Paris Normandie et les premiers travaux de mesures conservatoires de la 4<sup>e</sup> voie Mantes - Epône qui seront financées dans le cadre du CPIER Vallée de Seine.

L'installation du GSMR sur la ligne Mantes Cherbourg sera également mise en œuvre dans le cadre du CPIER Vallée de Seine.

En préambule, il est rappelé que deux opérations du précédent CPER 2007-2013 avaient fait l'objet d'un protocole de financement signé entre l'Etat et la Région en août 2013 (préfinancement de la part Etat par la Région).

- Electrification des voies au droit de l'atelier de maintenance de Granville permettant l'accueil des nouveaux matériels Régiolis circulant entre Paris et Granville (1,15 M€) ;
- Etudes et travaux de signalisation entre Avranches et Dol de Bretagne (contribution due par l'Etat de 8,51 M€ intégrée dans la participation de l'Etat à l'opération correspondante, inscrite au présent CPER). Cette étape constitue la dernière phase de modernisation de la section de ligne.

Les opérations inscrites au présent CPER doivent permettre d'améliorer les performances attendues sur les lignes relevant du réseau structurant et du réseau régional. Au regard des enjeux identifiés sur le réseau ferroviaire bas normand différents types de travaux s'avèrent nécessaires.

### III-2.1. Réseau structurant

#### **Axe Paris – Caen - Cherbourg et son antenne Lisieux – Deauville-Trouville**

Les contraintes de fonctionnement qui nuisent à la performance et à la régularité des trains nécessitent des travaux d'amélioration de l'exploitabilité, notamment des gares, des améliorations des installations de voies et de signalisation pour une meilleure compatibilité entre le matériel roulant et l'infrastructure, et la modernisation des nœuds ferroviaires stratégiques au niveau de l'étoile ferroviaire caennaise.

Le programme porte sur les opérations suivantes :

- Electrification des voies de service en gare de Caen pour l'amélioration de l'exploitation de cette gare lors des entrées et sortie de matériel des voies principales vers les voies de service du technicentre.
- Etudes et travaux d'exploitabilité du réseau :
  - allongement des quais des haltes péri-urbaines pour accueillir des rames plus longues et mise en compatibilité de l'infrastructure et des matériels roulants par la fiabilisation des installations de voie ;
  - ajout d'appareils de voie sur les voies de service en gare de Cherbourg pour une meilleure souplesse d'exploitation, ...
- Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite dans les gares de Bayeux, Lisieux, Valognes, Mézidon et Cherbourg au niveau des quais ou/et des passages dénivelés. Ces opérations s'inscrivent dans les projets plus larges de pôles d'échanges multimodaux pour Bayeux et Lisieux, avec une démarche globale, portée par les collectivités locales, de développement de l'intermodalité avec les transports collectifs urbains.
- Création d'un point d'évitement en gare de Lison favorisant un gain de capacité de l'infrastructure à l'intersection des lignes Paris – Caen - Cherbourg et Caen - Rennes.

### **Axe Paris Granville**

L'exploitation optimale de la ligne Paris - Granville nécessite d'importants travaux de maintenance et de modernisation ainsi que la mise en accessibilité des principales gares pour les personnes à mobilité réduite. Cette ligne sera confortée par l'arrivée des nouveaux Régiolis.

Le programme porte sur les opérations suivantes :

- Electrification des voies au droit de l'atelier de Granville pour réduire les consommations d'énergie et les nuisances sonores ;
- Remplacement de traverses, rails et ballast sur la section Argentan - Flers rendant la ligne confortable (longs rails soudés), durable (25 à 30 ans minimum) et fiable (pas de risque de ralentissements), et études pour une phase ultérieure de travaux sur la section Flers - Granville ;
- Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) afin d'améliorer l'interface entre les quais et le matériel roulant dans les principales gares de la ligne : Surdon, Vire, L'Aigle, Flers, Villedieu-les-Poëles, Briouze et Granville ;
- Etude de la desserte ferroviaire du Mont Saint-Michel via Paris-Granville avec terminus à Pontorson offrant la possibilité de réaliser des trains Paris-Pontorson via Folligny et favorisant ainsi un développement économique et touristique durable de la Baie du Mont-

Saint-Michel. Pour valoriser les travaux de rétablissement du caractère maritime du Mont-St-Michel, la Région attache une importance particulière à la desserte ferroviaire de la Baie du Mont Saint-Michel en s'appuyant sur la ligne Intercités Paris - Granville. Elle envisage, sans attendre des travaux d'infrastructure lourds, la mise en œuvre d'une desserte routière à destination du Mont Saint-Michel, via la gare de Villedieu sur la ligne Paris-Granville, en lien avec la SNCF-Mobilité.

### **Axe Caen Le Mans Tours**

Dans le cadre du Plan Rail BN, la Région a identifié les enjeux stratégiques liés à la modernisation de l'axe ferroviaire Caen Le Mans Tours. Une étude interrégionale associant les Régions Centre, Pays de Loire et Basse-Normandie a permis de dégager les pistes d'évolutions à attendre sur cet axe. Il n'y aura pas d'aménagements lourds sur l'infrastructure compte tenu des investissements déjà réalisés sur les deux précédents CPER (100 M d'euros depuis 2009). L'étude interrégionale menée entre 2011 et 2013 a été présentée aux acteurs locaux qui ont validé le projet cible qui consisterait à réorganiser à moyen terme les dessertes TER et Intercités. A court terme, la Région Basse-Normandie va remplacer le matériel TER ancien par le matériel X72500 venant de Paris Granville et rénové préalablement à sa mise en service. Les résultats du rapport sur l'avenir des Trains d'Equilibre du Territoire (dont deux allers –retours sur Caen Le Mans Tours) fourniront d'ici l'été 2015 des éclairages sur les évolutions à attendre pour les trains Intercités. Il s'agira notamment d'accroître l'efficacité des connexions entre Alençon et la gare TGV du Mans.

#### **III-2.2. Réseau régional**

La mise à niveau des lignes régionales Caen - Le Mans - Tours et Caen - Rouen au titre du précédent CPER, a permis de maintenir le niveau d'exploitation actuel avec la perspective d'un développement futur des dessertes. La dernière étape de modernisation de la ligne Caen - Rennes se poursuit pour retrouver les caractéristiques nominales de la ligne permettant une meilleure exploitation.

Les études sur les perspectives de développement de la ligne régionale Caen - Rennes avec un développement à fort potentiel, ont montré que des aménagements d'infrastructures permettraient d'en améliorer l'exploitabilité, la régularité et la capacité.

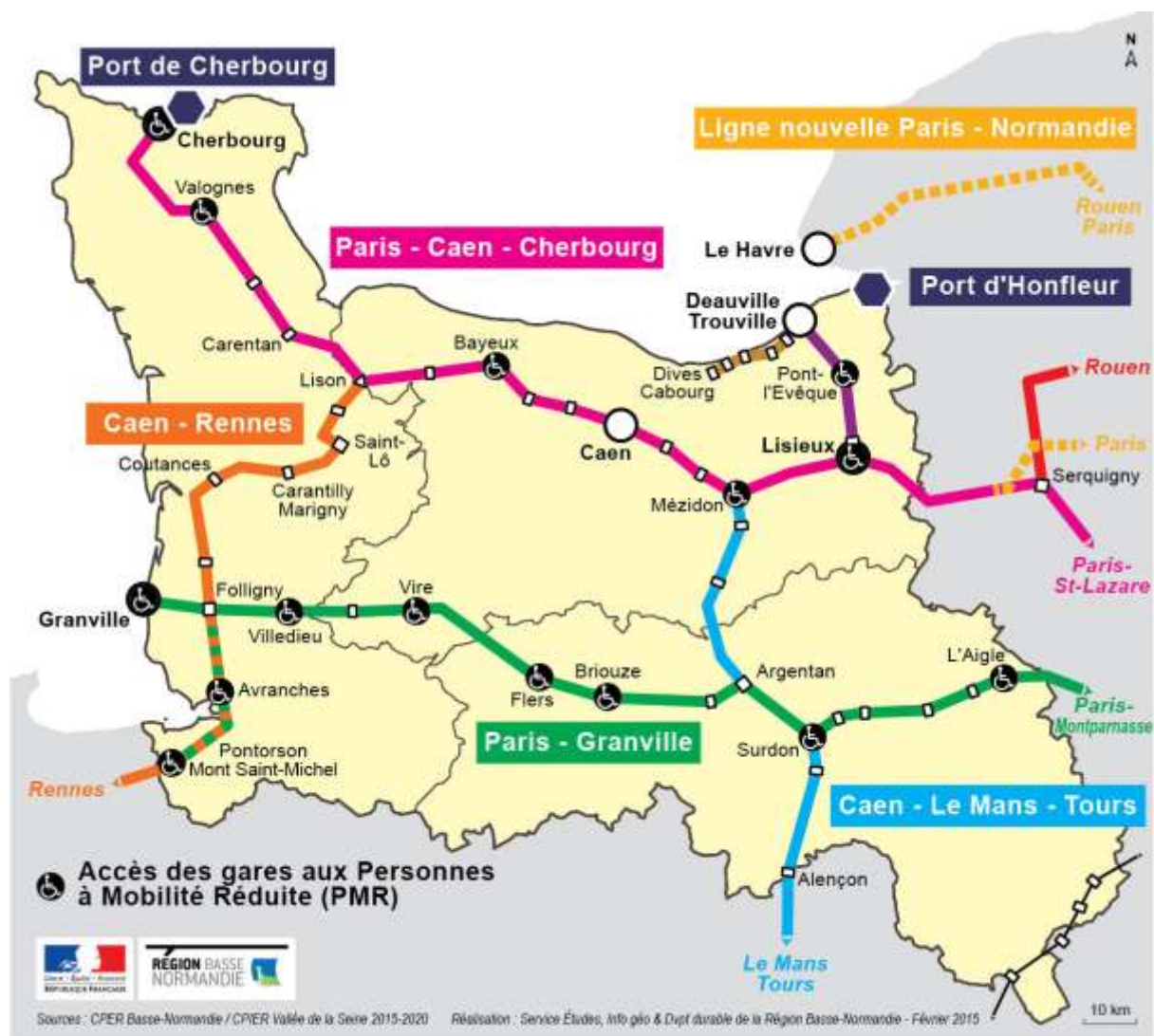
Le programme porte sur les opérations suivantes :

- Etudes et travaux de signalisation de la section Avranches - Dol-de-Bretagne intégrant les mesures conservatoires liées à la création ultérieure d'une voie terminus en gare de Pontorson pour une desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel via la ligne Paris – Granville ;
- Mise en accessibilité PMR des gares d'Avranches et Pontorson sur la ligne Caen - Rennes et de Pont-l'Évêque sur la ligne Lisieux - Deauville-Trouville ;
- Etude de la création d'un point de croisement à Carantilly-Marigny permettant d'augmenter les dessertes sur la section Saint-Lô-Coutances. A partir des besoins de déplacements à différents horizons temporels, une vision précise de l'offre pourra être définie et une vérification de sa compatibilité avec l'infrastructure sera réalisée ;
- Remplacement de traverses entre Saint-Lô et Folligny pour achever la rénovation de la voie au nord de la ligne Caen - Rennes.

#### **III-2.3. Etudes prospectives**

Le programme d'études prospectives sur le réseau régional permettra de préparer les prochaines étapes de définition et de programmation des investissements ferroviaires en Basse-Normandie. Ces

études doivent notamment permettre de juger de l'opportunité des projets et leur cohérence globale avant le lancement d'études opérationnelles de niveau avant-projet (étoile ferroviaire caennaise, Caen - Rouen...).



SYNTHESE FINANCIERE (€)	Part Etat	Part Région	Autres financeurs	TOTAL
<b>Sous-total 2 - Volet ferroviaire</b>	<b>36 500 000</b>	<b>122 000 000</b>	<b>13 200 000</b>	<b>171 700 000</b>
	21,26%	71,05%	7,69%	100,00%
<b>Sous-total Réseau structurant Cherbourg-Caen-Paris</b>	<b>14 700 000</b>	<b>70 040 000</b>	<b>6 300 000</b>	<b>91 040 000</b>
Electrification voie de service en gare de Caen	500 000	500 000	0	1 000 000
Etudes et Travaux d'amélioration de l'exploitabilité	8 000 000	10 400 000	0	18 400 000
Mise en accessibilité du réseau structurant (gares de l'axe Paris Caen Cherbourg)	5 200 000	29 800 000	6 300 000	42 300 000
Amélioration de l'exploitabilité du réseau	1 000 000	29 340 000	0	30 340 000

<b>Sous-total Réseau structurant Granville-Paris</b>	<b>7 700 000</b>	<b>22 600 000</b>	<b>4 400 000</b>	<b>34 700 000</b>
Electrification atelier de maintenance de Granville	1 150 000	0	0	1 150 000
Renouvellement réseau structurant (remplacement de traverses Argentan-Flers et études Flers-Granville)	6 300 000	8 300 000	1 900 000	16 500 000
Mise en accessibilité réseau	0	14 050 000	2 500 000	16 550 000
Etude desserte du Mt St-Michel <i>via</i> Paris Granville	0,25	0,25	0,00	0,50
<b>Sous-total Réseau Régional</b>	<b>12 600 000</b>	<b>26 360 000</b>	<b>2 500 000</b>	<b>41 460 000</b>
Phase projet et travaux signalisation Avranches Dol + terminus Pontorson	10 100 000	13 900 000	0	24 000 000
Mise en accessibilité réseau régional (Avranches, Pontorson, Pont-l'Evêque)	0	8 060 000	1 700 000	9 760 000
Etudes d'amélioration de l'exploitabilité du réseau (Point de croisement à Carantilly-Marigny)	400 000	1 100 000	0	1 500 000
Renouvellement réseau régional (zones traverses métalliques Saint-Lô – Folligny)	2 100 000	3 300 000	800 000	6 200 000
<b>Sous-total Etudes prospectives</b>	<b>1 500 000</b>	<b>3 000 000</b>	<b>0</b>	<b>4 500 000</b>

### III-3. Portuaire

Pour mémoire, les 2 opérations portuaires contractualisées, situées sur le territoire de la Basse-Normandie, figurent dans le CPIER Vallée de la Seine :

- Aménagement de la plateforme quadrimodale du port d'Honfleur (phase 3) ;
- Extension des terre-pleins côté grande rade du port de Cherbourg.

### III-4. Modes de déplacements doux

L'Etat et la Région ont la volonté de poursuivre l'accompagnement du développement des modes actifs et de travailler sur la complémentarité / coordination des divers modes de transports.

<b>SYNTHESE FINANCIERE (€)</b>	<b>Part Etat</b>	<b>Part Région</b>	<b>Autres financeurs</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Sous-total 3 – Modes doux</b>	<b>300 000</b>	<b>300 000</b>	<b>0</b>	<b>600 000</b>
	50%	50%	0%	100,00%