

ADPCR-INFOS n° 67



Décembre 2010



BONNE ET HEUREUSE ANNEE 2011

L'année 2010 aura été marquée par des évènements heureux et d'autres moins : la ligne Baie est pérennisée, les deux voies seront maintenues entre Avranches et Dol, la décision a été prise de rétablir le 3^{ème} aller et retour Caen-Rennes à partir de fin 2011 mais on peut regretter la suppression du Paris-Saint-Lô, le retard dans la mise en service des relations Granville-Caen directes et l'absence de relations Coutances-Dol en période perturbée par des mouvements sociaux. L'année 2011 sera l'année des travaux tant attendus, entre Folligny et Dol mais, c'est le revers de la médaille, aussi générateurs de désagréments car des fermetures des sections à moderniser seront indispensables. Quant à lui, le rail de 1911 équipant la voie Dol-Pontorson fêtera son centenaire puisque son remplacement n'est envisagé qu'en 2013.

L'ADPCR présente à ses adhérents, à leur famille et à toutes les personnes impliquées dans l'avenir de la ligne CAEN-LISON-DOL-RENNES, ses meilleurs vœux pour l'année 2011.

Jean-Yves COLAS
Président de l'ADPCR

Dans ce numéro :

	Page
➤ La nouvelle desserte Caen-Rennes	2
➤ La desserte du Mont-Saint-Michel	2
➤ La desserte de Pontorson	3
➤ Les correspondances à Folligny vers Granville	4
➤ La restructuration de réseau de bus de Saint-Lô	4
➤ Le train au quotidien	5
➤ Le projet Novater	6
➤ La modernisation de la gare de Lison et les aménagements des abords	6
➤ La convention Etat/SNCF	8
➤ Paris-Granville et les feuilles mortes	9
➤ Les nouveaux horaires	11
➤ Revue de presse	13

**Ce n'est
qu'un au-
revoir ?**



Nous l'avons déjà annoncé dans ADPCR-Infos n° 66, le SAINT-LO-PARIS, c'est fini, depuis le 12 décembre. Cette expérience menée sur deux années n'a pas été concluante.

Espérons qu'il ne s'agit là que d'une parenthèse. La lecture du plan rail 2020 voté à l'unanimité par le Conseil Régional de Basse-Normandie nous laisse en effet espérer que cette décision est réversible. Il prévoit en effet, sur le moyen ou long terme, l'électrification du tronçon **Saint-Lô-Coutances** pour permettre une desserte directe Paris-Coutances, avec un découplage des rames à Lison pour la desserte directe de Cherbourg et Coutances.

Il est prévu que la renégociation à mi-parcours du contrat de projet Etat Région permette d'inscrire l'engagement des études nécessaires à cette électrification.

En attendant, l'ADPCR demande que cette suppression soit compensée par des TER. Voir demande urgente page 11.

La nouvelle desserte CAEN-RENNES au 20 décembre 2010

Voir les nouveaux horaires pages 11 et 12.

Informations reçues du Conseil Régional de Basse-Normandie :

"Lors du comité de ligne le 11 octobre dernier à Pontorson, Réseau Ferré de France (RFF) a présenté l'état de la voie entre Pontorson et Dol et l'urgence à y réaliser des travaux, tout en annonçant des premiers ralentissements mis en place dès décembre 2010.

RFF a confirmé la réalisation de travaux dès février-mars 2011, permettant de passer d'un ralentissement à 40 km/h mis en place en décembre 2010 à 60 km/h dès février-mars 2011.

Aujourd'hui nous pouvons vous donner un nouvel éclairage sur ce sujet, suite au travail que nous avons mené avec RFF, SNCF et la Région Bretagne.

Des ralentissements seront mis en œuvre sur le tronçon Pontorson - Dol le 20 décembre 2010 à midi (et non plus au changement de service comme initialement annoncé).

De nouveaux horaires seront donc mis en service sur l'axe Caen - Rennes, avec une première période du 20 décembre 2010 au 20 février 2011, date à laquelle les préparatifs vont commencer pour les travaux. A compter du 21 février 2011, les horaires pourront donc être revus car la vitesse imposée par le ralentissement devrait déjà pouvoir être légèrement relevée.

Afin de limiter les conséquences sur l'axe et surtout éviter d'impacter les liaisons Caen - Saint-Lô - Coutances, la SNCF a regardé les horaires d'entrée/sortie de gare de Rennes et fait en sorte de proposer un plan de transport pour ces liaisons de bout en bout qui répondent aux exigences de l'étoile ferroviaire de Rennes.

Des départs de Rennes seront avancés (entre 10-13 minutes). Un train sera avancé de 27 minutes au départ de Rennes, le 16h15 du vendredi qui partirait à 15h48 et le train croiseur qui du coup serait retardé de 31 mn au départ de Caen (16h43 actuel le vendredi). Certains trains devraient voir leur temps de parcours augmenté de 10-13 minutes mais d'autres connaîtront au contraire une accélération de leur trajet dans la même fourchette, due à la révision

des normes RFF en période de travaux (mesure dérogatoire).

La SNCF a également regardé les correspondances offertes par ces trains et dans le sens Caen / Rennes un certain nombre de correspondances vers des destinations bretonnes ne pourront plus se faire. De même certains temps de correspondance à Lison seront augmentés parfois d'une vingtaine de minutes".

L'ADPCR regrette ces ralentissements qui vont augmenter les temps de trajet déjà suffisamment longs, supprimer des correspondances à RENNES et augmenter les temps d'attente à LISON pour les liaisons avec CHERBOURG.

Elle espère que les contraintes ne vont pas dissuader les voyageurs et qu'ils seront toujours fidèles à cette ligne, indispensable à la desserte de l'Ouest de la France.

C'est un mauvais moment à passer mais c'est le prix à payer pour obtenir, à partir de 2013, une ligne rénovée en totalité qui permettra alors une desserte répondant aux besoins de la population locale et de la clientèle touristique.

Ces travaux, attendus depuis 1997, sont certes pénalisants mais l'on aboutit à ce qui a été défendu par l'ADPCR à savoir le maintien de la double-voie entre AVRANCHES et DOL.

Pour une information complète, il faut aussi signaler que la circulation des trains sera interrompue, périodiquement, dès 2011 avec transferts pas autocars, comme pour la modernisation réalisée entre Lison et Folligny.

La desserte du MONT-SAINT-MICHEL

Depuis quelques mois, la presse se fait l'écho des inquiétudes des habitants et de toutes les personnes concernées par l'accès au Mont. La distance entre les parkings, allongée pour réaliser des économies de fonctionnement, pose problème puisque les usagers de la route devront au minimum effectuer un trajet pédestre d'environ 2,5 km !

L'ADPCR n'entend pas rentrer dans cette polémique stérile qui voit notamment se confronter des intérêts commerciaux qui ne la concernent pas.

L'ADPCR rappelle seulement qu'elle a toujours soutenu le projet de TRAM-TRAIN dont nous

remémorerons ci-après les principales caractéristiques :

Qu'est-ce qu'un tram-train ?

Le tram-train est un véhicule dérivé du tramway, apte à circuler à la fois sur des voies de tramway en centre-ville et sur le réseau ferroviaire régional. Le premier tram-train français a commencé à circuler le 12 décembre entre Thann et Mulhouse.



Ceci nécessiterait bien sûr la construction d'une infrastructure ferroviaire partant de la ligne Lison-Dol au niveau de l'ancienne gare de Servon-Tanis et s'arrêtant à 350 m du Mont.

Ce type de matériel est modulable, en fonction du nombre de passagers à transporter, un ou plusieurs éléments peuvent être mis en circulation. Nous avons des doutes sur la capacité des navettes prévues à transporter tous les touristes notamment en périodes de pointe.

Ainsi auraient pu être envisagés plusieurs types de dessertes :

- la Caserne-Le Mont,
- Pontorson-Le Mont desservant le parking de la gare de Pontorson, un parking à créer à proximité de la RN 176, et un autre à Ardevon
- Granville-Le Mont-Saint-Malo avec parking de dissuasion à Avranches et Dol et correspondances ferroviaires à Folligny et Dol.

Malheureusement, ce projet de ligne nouvelle prévu dans le contrat de plan Etat-Région 2000-2006 a été abandonné en 2004.

Mais nous avons toujours l'espoir que cette desserte voie le jour, lorsque le système envisagé aura fait la preuve de son inefficacité.

En effet, le plan régional des déplacements de voyageurs de Basse-Normandie prévoit ce qui suit :

► Dans le cadre de la délégation de service public relative à l'organisation des services de transport depuis les parkings et la gare de Pontorson vers le Mont Saint-Michel, une réflexion devrait être engagée sur la création d'une ligne Tram-Train qui permettrait la mise en cohérence avec les axes ferroviaires existants.

Plan Régional des Déplacements de Voyageurs | 2008

Mais en tout état de cause, il faudra être patient car nous devons attendre la fin de la délégation de service public prévue pour durer 10 ans.

Dans cette attente, l'ADPCR sera vigilante sur la qualité des liaisons organisées entre la gare de Pontorson et le Mont destinées aux voyageurs en provenance des différents trains et aux automobilistes qui choisiront d'utiliser le parking de 250 places prévu en gare de Pontorson.

Il est à noter que ces usagers seront déposés directement au terminus des navettes, accès réservé aux autocars assurant un service public.

La desserte de PONTORSON

Depuis 2004, la ligne routière TER Bretagne RENNES-LE MONT-SAINT-MICHEL assure les correspondances à RENNES avec les TGV de et vers PARIS.

Elle connaît un succès qui s'accroît chaque année. En 2009, elle a transporté 71 500 voyageurs.

Selon le Conseil Régional de Bretagne, cette liaison a été mise en place pour pallier l'insuffisance de la desserte ferroviaire et dans l'attente de son amélioration.



Autocar Kéolis Émeraude de 68 places qui assure la liaison Rennes-Le Mont-Saint-Michel

4 allers et retours sont effectués du lundi au samedi et 3 les dimanches et fêtes. Les seuls arrêts intermédiaires sont Beauvoir et La Caserne. Les autocars passent près de la gare de PONTORSON sans la desservir et les voyageurs potentiels vers ou en provenance de RENNES ne comprennent pas de les voir passer sans pouvoir y accéder.

L'ADPCR demande donc à la Région BRETAGNE de marquer l'arrêt à la gare de PONTORSON. Ceci compléterait avantageusement :

- la desserte ferroviaire CAEN-RENNES qui ne comporte que 38 liaisons par semaine,
- la desserte routière Illenoo ligne n° 4 RENNES-PONTORSON.

Il ne s'agit pas là d'une concurrence mais d'une complémentarité dans le cadre de l'intermodalité.

Toutefois, afin de ne pas nuire à la liaison MANEO ligne 6 PONTORSON-LE MONT, ces autocars ne devraient pas vendre de billets à Pontorson vers Le Mont et vice-versa.

Les correspondances à Folligny vers Granville

Suite à notre demande adressée au Conseil Régional de Basse-Normandie pour obtenir la création de correspondances à Folligny vers Granville, il nous a été répondu que nos propositions ont été étudiées, leur mise en place dépendra de la faisabilité technique (création de nouveaux kilomètres autocar dans le cadre de l'appel d'offres en cours à la SNCF) et de leur pertinence en terme de marché, puisque le nombre de personnes concernées par de telles relations doit être pris en compte.

SAINT-LO - Bus : le nouveau tracé mis en route le 3 janvier

Ouest-France 12 novembre 2010

Avant que le tracé des lignes Tusa ne soit modifié, les habitants peuvent s'informer sur les changements. Ou exprimer leurs doléances. L'idée est de faire évoluer les circuits selon les besoins.

Une ville qui évolue

Depuis 2003, date à laquelle la communauté de communes a confié la gestion des Tusa (Transports urbains de l'agglomération saint-loise) à Véolia, la ville a bougé : certains quartiers ont vu le jour, la population s'est déplacée. D'où la réflexion lancée il y a un an pour adapter les circuits aux besoins. Les quatre lignes actuelles ont été refondues en trois, **« trois transversales qui desservent les lieux de vie »**, assure Olivier Duthil, directeur des Tusa. Le nouveau réseau sera opérationnel le 3 janvier.

Tous les bus à la gare !

Raté du précédent réseau, **« les trois lignes passeront systématiquement par la gare »**, souligne le directeur. Ce qui permettra des correspondances avec le train et le réseau des bus départementaux Manéo. C'est d'ailleurs à la gare qu'est prévue l'inauguration du nouveau réseau, le mardi 11 janvier, à 11 h.

Heures de pointe

La fréquence des bus variera selon les heures : les arrêts seront desservis toutes les 25 à 35 minutes en heure de pointe, et toutes les heures dans les périodes creuses. Sur la future ligne 3 (Saint-Georges-Montcoq/Rond-point de l'Europe), le circuit sera rallongé aux heures de pointe, avec une boucle passant par la zone d'activités et le centre aquatique.

Évolutif selon les besoins

« Le réseau devra suivre le développement de la ville », insiste François Digard, Maire et président de la communauté de communes. Pour cela, il faut disposer des chiffres précis de fréquentation. **« Les bus seront équipés d'un valideur qui permettra de connaître les flux à chaque arrêt »**, prévoit Olivier Duthil.

Une solution pour la Madeleine

Tous ces changements ont été dévoilés lors de la foire-expo, **« et nous avons enregistré des retours positifs, à l'exception des habitants du quartier de la Madeleine »**. Car leur arrêt sur l'actuelle ligne Alizé, ne figure plus sur la future ligne 2. **« Nous étudions une solution, qui évitera aux utilisateurs, en particulier les jeunes, d'avoir à traverser l'avenue de Paris, assure le directeur. Un arrêt devrait être créé à la hauteur du Crédit agricole. »**

Nouveaux véhicules

Pointée par les utilisateurs, l'accessibilité des bus va être améliorée. **« D'ici 2015, nous allons renouveler une partie de nos véhicules, pour répondre à la loi sur le handicap. Un bus neuf coûte, pour les moins chers, 240 000 €. »** Parmi les 16 bus Tusa en circulation, certains seront adaptés pour les personnes en fauteuil roulant ou non-voyants, grâce à des annonces sonores.

20 % financés par les voyageurs

Le nouveau service Tusa représentera un budget de 1,2 million d'euros par an, « **soit une hausse de 250 000 € par rapport au précédent**, indique François Digard. **Ce budget n'est pas financé par les impôts des ménages, mais par une taxe versée par les entreprises privées et publiques.** » Les voyageurs contribuent, eux, pour 20 %, par l'achat des billets ou les abonnements. Les tarifs ne bougeront pas : le ticket unitaire reste à 1 €. Un couplage bus-train est à l'étude, « **qui offrira jusqu'à 25 % de réduction** ».

Nathalie LECORNU-BAERT.
Ouest-France

Le train au quotidien...

Afin de limiter le recours à la voiture individuelle, la Région encourage l'usage du TER auprès des administrations et des entreprises : c'est le Plan de Déplacements Entreprise (PDE). La loi permet aux employeurs d'accorder à leurs salariés une prise en charge de 50 % du coût total de l'abonnement. En Basse-Normandie, les abonnements SNCF Liber'ter ou Boos'ter, sont adaptés aux trajets quotidiens.



Offrir sur une ligne la possibilité d'effectuer des trajets réguliers domicile/travail ou domicile/études apporte un supplément de trafic très important puisqu'un salarié travaillant à temps plein utilisera le train environ 200 jours soit 400 trajets par an !

C'est pourquoi l'ADPCR voudrait obtenir la création de trains directs GRANVILLE-RENNES arrivant avant 8 heures et repartant vers 18 heures pour répondre aux besoins de déplacements des habitants du Sud-Manche attirés par l'agglomération rennaise.

Quelles sont les conditions de prise en charge des frais de transport collectif ?

L'employeur a l'obligation de prendre en charge une partie du prix des titres d'abonnement souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos.

Le fait pour l'employeur de méconnaître les dispositions des articles L. 3261-1 à L. 3261-4 du Code du travail relatifs à la prise en charge des frais de transport est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe

Les salariés bénéficiaires

Pour bénéficier de la prise en charge de leurs frais de transport, les salariés doivent remplir les deux conditions suivantes :

- utiliser des transports en commun ou un service public de locations de vélos (du type "Vélib" à Paris) pour aller de leur résidence habituelle à leur lieu de travail ;
- acheter, pour payer ces transports ou services, des titres d'abonnement figurant dans l'une ou l'autre des catégories mentionnées ci-dessous.

L'employeur peut toutefois refuser la prise en charge lorsque le salarié perçoit déjà des indemnités représentatives de frais pour ses déplacements entre sa résidence habituelle et son ou ses lieux de travail d'un montant supérieur ou égal à la prise en charge de 50 % visée ci-dessous.

Les titres d'abonnement ouvrant droit à la prise en charge

L'employeur prend en charge les titres souscrits par les salariés, parmi les catégories suivantes :
1° Les abonnements multimodaux à nombre de voyages illimité ainsi que les abonnements annuels, mensuels, hebdomadaires ou à renouvellement tacite à nombre de voyages illimité émis par la SNCF ainsi que par les entreprises de transport public, les régies et les autres personnes mentionnées au II de l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ;

2° Les cartes et abonnements mensuels, hebdomadaires ou à renouvellement tacite à nombre de voyages limité délivrés par la RATP, la SNCF, les entreprises de l'Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France ainsi que par les entreprises de transport public, les régies et les autres personnes mentionnées au II de l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée ;

3° Les abonnements à un service public de location de vélos.

Le montant de la prise en charge et les trajets couverts

La prise en charge par l'employeur des titres d'abonnement est égale à 50 % du coût de ces titres pour le salarié. Elle s'effectue sur la base des tarifs 2e classe. Cette prise en charge s'applique au(x) titre(s) de transport permettant au salarié concerné d'accomplir le trajet de la résidence habituelle à son lieu de travail dans le temps le plus court. Lorsque le titre utilisé par le salarié correspond à un trajet supérieur au trajet nécessaire pour accomplir dans le temps le plus court le trajet de la résidence habituelle au lieu de travail, la prise en charge est effectuée sur la base de l'abonnement qui permet strictement de faire ce dernier trajet, c'est-à-dire le trajet le plus court en temps.

Extrait de <http://www.travail-solidarite.gouv.fr>

Il faut savoir également que pour les personnes qui n'ont pas la chance de pouvoir emprunter le train au quotidien, il existe dans la Manche, sur le réseau MANEO du Conseil Général mis en place en 2007, un abonnement mensuel qui ne coûte que 40 €.



Malheureusement, il est regrettable que sur certaines lignes, les autocars intégrant les salariés ne fonctionnent pas en période de vacances scolaires !

Le projet Novater

Novater = Nouvelle offre de vente agréée TER

Pour faciliter l'accès au train dans les haltes ou arrêts sans personnel, le Conseil Régional de Basse-Normandie a pallié le manque de vendeurs SNCF en agréant des commerçants pour la délivrance de titres de transports. Des dépositaires sont déjà agréés à Moul-Argences et à Saint-Pierre sur Dives.

L'ADPCR a interpellé le Conseil Régional à ce sujet pour la gare de FOLLIGNY et les haltes de CARANTILLY-MARIGNY et PONT-HEBERT.

Il a été répondu que le sujet était à l'étude pour ces arrêts et qu'en outre une réflexion était menée par la Préfecture de la MANCHE sur les services en zone rurale. Affaire à suivre.



La modernisation de la gare de Lison et les aménagements des abords

Travaux de modernisation des bâtiments de la gare de Lison pour 2011

Dans le cadre de son programme de modernisation de toutes les gares de Basse Normandie, la Région a retenu la gare de Lison pour 2011. Elle finance à hauteur de 50% cette modernisation, la SNCF à 25% et les 2 départements, la Manche et le Calvados, à 12.5% chacun. Le coût du projet arrêté fin 2009 était de 988 756 euros H.T. auquel s'ajoute une rénovation des toitures.

Les travaux, ceux d'une gare classée régionale, vont consister dans le réaménagement du hall voyageurs :

- Agrandissement du hall d'accueil,
- Mise en place de portes automatiques,
- Nouvelle billetterie accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR),
- L'aménagement des bureaux,

- Réaménagement des toilettes sur le quai accès avec monnayeur.

Quant aux extérieurs il est prévu :

- Une remise en peinture des façades et de la marquise,
- Des équipements de confort sur les quais pour les zones d'attente, 3 abris voyageurs seront implantés sur les quais direction Caen/Paris,
- Abri vente, situé au pied de la passerelle, pour compostage et vente de billets,
- Un nouveau composteur est prévu, à proximité de la passerelle, côté route de Lison,
- Enfin une signalétique sera mise en place avec notamment un totem SNCF lumineux et horloge sur la place de la gare.

Les travaux devraient être achevés pour l'automne 2011. Pendant leur exécution, le bureau vente de billets et un espace d'attente seront installés dans une construction modulaire, place de la gare.

L'aménagement de la passerelle, une étude de faisabilité en 2010



La gare de Lison a le label « Accès plus » c'est-à-dire qu'une aide est apportée par le personnel aux personnes ayant un handicap, sous la condition de prendre le rendez-vous, 24 heures à l'avance.

La modernisation de la gare prendra en compte l'accès des PMR dans ses cheminements mais il reste l'impasse de la passerelle. Cette question a été de nouveau posée lors d'une réunion le 5 octobre 2010 entre les élus locaux et la Région.

Cette dernière a présenté les résultats de l'étude de faisabilité, faite en 2010 par RFF, d'un aménagement de la passerelle avec la pose de 2 ascenseurs. La Région s'était engagée sur un financement de 518 000 euros condition 2006. Depuis, RFF s'est engagé sur un financement à 25% mais l'Etat a confirmé son refus d'apporter

un financement spécifique. Le coût avancé serait de l'ordre de 1 150 000 euros H.T. sans la couverture de la passerelle.

Réaménagement des abords de la gare, l'avant-projet 2010



Dans le cadre de la modernisation de la gare, sont prévus également les aménagements des abords de la gare (voir plan page 12). Ces travaux relèvent de la compétence des communes et non de la Région. Un groupement de commande des 3 communes, Lison, Moon et Sainte Marguerite, fin 2009, a lancé une mission d'études confiée au cabinet Elizalde de Saint-Lô. Après concertation des 3 communes, associant les conseillers généraux à la réflexion, un avant-projet a été arrêté et présenté à la Région le 5 octobre 2010. Après étude approfondie, cette dernière a validé les propositions faites. 3 axes s'en dégagent (voir esquisse page 12):

- L'agrandissement des parkings s'affirme comme la priorité. Les relevés de 2009 font état d'une occupation moyenne de 120 à 150 véhicules jour qui se traduit par une saturation des parkings. Le projet prévoit 200 places de parking ainsi que des places le long des commerces en zone bleue. Il est envisagé de créer un garage à vélos couvert, proche de la gare.
- La création de secteurs de circulation bien identifiés pour atteindre les différents parkings et une mise aux normes pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ont été étudiées. Les taxis, les cars et les déposes-minute à proximité immédiate de la sortie de la gare disposeront d'espaces réservés. Les cars n'auront plus à manœuvrer en marche arrière. Une signalétique sera implantée. Des toilettes publiques sont prévues.
- L'amélioration de l'image de marque de la gare par l'harmonisation d'un ensemble de parkings juxtaposés et la volonté de donner

une meilleure convivialité au secteur sont les autres priorités. Un parvis piéton, avec bancs et plantations sera créé devant la sortie du bâtiment-voyageurs. La mise en place d'une trame d'arbustes sur le parking permettra de végétaliser la place et ses abords et de casser ainsi son aspect trop minéral.

L'année 2011 sera celle de l'élaboration du dossier financier par les communes. La Région, ayant validé les axes proposés, s'engage à financer à 50% les aménagements répondant aux fonctionnalités liées aux transports. Si les communes s'engagent sur le projet, une convention sera passée entre les communes et la Région. Les travaux pourraient alors être réalisés en 2012.

Paris-Granville et les feuilles mortes !

Impact des feuilles mortes sur les circulations : réponses aux nombreuses questions

Par Sylvie Putcrabey le vendredi 19 novembre 2010

Deux questions qui me sont très souvent posées en ce moment : pourquoi les feuilles mortes ont-elles une incidence sur la circulation et la ponctualité des trains ? Que fait la SNCF pour résoudre ce problème ? C'est ce que je me propose de traiter dans le billet de ce jour.

Depuis quelques jours, sur tout le réseau ferré de France, nos trains sont confrontés à des difficultés de circulation liés aux feuilles mortes sur les voies. Ce sujet, évoqué à plusieurs reprises dans ce blog, explique les retards du moment et le remplacement de certains trains par des cars.

Mais qu'en est-il exactement ? Et surtout que faisons-nous pour en limiter l'impact ?

Explication du phénomène

En premier, il convient de faire un peu de pédagogie : comment un phénomène aussi banal et naturel que la chute de feuilles mortes peut-il nous causer autant d'ennuis et devenir notre bête noire sur la période.

A l'automne, l'humidité et le passage successif des trains transforment les feuilles mortes

présentes sur la voie en une « pellicule grasse » à la surface du rail qui empêche l'adhérence de la roue sur le rail. Deux phénomènes se produisent alors :

- au démarrage, le train patine sur le rail et peine à avancer. C'est ce que l'on appelle le patinage. Dans les zones à forte déclivité ou très humides, bien entendu, le problème est accru.
- au freinage, par contre, les roues se bloquent et le train glisse sur une distance plus ou moins longue selon la pente de la voie. c'est l'enrayage. A ce moment-là, le frottement de la roue métallique sur le rail, lui aussi en métal, provoque une usure excessive de la roue.

L'image que je trouve très explicite : imaginez-vous au volant de votre voiture sur une route verglacée : au démarrage vous patinez et au freinage, votre véhicule va glisser. Les feuilles mortes pour les trains, c'est pareil.

Quelles conséquences concrètement pour les circulations ?

- premièrement, des remplacements de trains par des cars ou des compositions non-conformes : en effet, l'usure anormale des roues, appelée dans notre jargon un plat, peut présenter un risque. Il faut savoir que si la profondeur du plat dépasse un seuil de tolérance, ces roues ne peuvent plus rouler pour des raisons de sécurité. Elles doivent alors être réusinées, opération assez longue qui se fait à Paris. En attendant, le train ne peut plus circuler.

Avec du matériel en moins, nous sommes amenés à revoir les compositions des trains ou à en supprimer et parfois, malheureusement à la dernière minute.

- deuxième conséquence, des retards : un conducteur de train peut se trouver confronté à des difficultés pour s'arrêter, en

gare notamment. Pour y remédier, il adapte sa conduite et anticipe en ralentissant par endroits. Bien évidemment, cela aura un impact sur la régularité du train.

Quelles mesures prises par la SNCF pour remédier à ce problème ?

Pour limiter l'impact des feuilles mortes, la SNCF met en place un certain nombre d'actions dont les principales sont :

- chaque année, une cartographie des zones sensibles aux patinages ou enrayages est réalisée afin d'établir un programme de traitement
- en amont, s'appuyant sur les cartographies précédentes, des opérations de débroussaillage mécanique des abords des voies ont lieu afin de limiter les chutes de feuille
- ensuite, de fin septembre à mi décembre, des draisines équipées de brosses métalliques circulent sur les voies pour racler le rail et retirer la pellicule grasse.

Par contre, cela peut ne pas toujours être suffisant et nous devons pour des raisons de sécurité et pour offrir des horaires plus fiables, remplacer certains trains TER par des cars. Il s'agit de 5 trains assurés par des matériels anciens, plus sujet à l'enrayage car ils ne disposent pas de dispositif d'anti-enrayage, l'équivalent de l'ABS des voitures. C'est ce que nous vivons en ce moment.

Aujourd'hui, la SNCF met en œuvre tous les moyens à sa disposition pour limiter l'impact des feuilles mortes pour les trains ; mais, tout comme les autres réseaux européens confrontés au problème, nous n'avons pas trouvé LA solution. Nous sommes prêts à étudier vos suggestions pour limiter les désagréments que vous vivez au quotidien. N'hésitez pas à nous écrire.

Dans les années 80, lorsque les 4 allers et retours PARIS-GRANVILLE étaient assurés avec les automoteurs X 4750, il était rarement

question de ces problèmes, la SNCF mettait-elle à cette époque plus de moyens en œuvre pour remédier à ce problème ?

Ouest-France 6 novembre 2010

Paris – Granville perturbé : Laurent Beauvais se fâche
À la suite de chutes de feuilles mortes sur les rails, le TER Paris – Granville a encore été perturbé ou interrompu. Colère de Laurent Beauvais, président de la Région principal financeur de ces lignes, qui dénonce une « situation aberrante par son caractère répétitif. Chaque année la SNCF est incapable d'anticiper les conséquences de la chute des feuilles mortes sur les voies ferrées autrement qu'en interrompant le trafic ». Laurent Beauvais exige « de la SNCF et de RFF une remise en circulation des trains dans les plus brefs délais et de la SNCF de proposer aux voyageurs une mesure financière compensatoire ».
Pour sa part la Région refusera de prendre en charge les bus de remplacement « qui incombent à la SNCF ».

La convention Etat-SNCF sur les trains d'équilibre du territoire : pour la FNAUT, elle constitue un progrès important

La FNAUT se préoccupe, depuis des années, de l'avenir des relations ferroviaires Intercités assurées traditionnellement par les trains Corail. Aussi elle accueille avec intérêt la signature (intervenue le 13 décembre) d'une convention Etat-SNCF relative à ces "trains d'équilibre du territoire" qui répondent aux besoins non assurés par le TGV et le TER.

Comme elle l'avait demandé explicitement :

- l'Etat reconnaît enfin que ces relations Intercités relèvent du service public ;
- l'Etat assume sa fonction d'autorité organisatrice ;
- la convention prend en compte l'ensemble des relations Intercités (Corail, Corail Intercités, Téoz et Lunéa), hors TGV et TER ;
- le financement par un prélèvement sur les recettes du TGV met la SNCF sur un pied d'égalité avec ses futurs concurrents éventuels ;
- l'Etat introduit, dans la logique du Grenelle de l'environnement, une taxe sur les péages autoroutiers pour compléter ce financement.

La FNAUT regrette cependant :

- que, de manière inacceptable, la SNCF ait supprimé discrètement diverses relations déficitaires avant la signature de la convention (où est la transparence annoncée ?), alors qu'elles devaient logiquement rentrer dans le périmètre de la convention ;

- que l'Etat n'envisage aucune taxation des billets d'avion sur les vols intérieurs pour renforcer le financement des relations ferroviaires Intercités.

La convention doit permettre non seulement de sauvegarder une desserte minimale, mais d'améliorer et de développer les relations Intercités. Or le niveau de service actuellement prévu est très insuffisant pour dynamiser, notamment, la desserte des villes moyennes. La SNCF est maintenant dans l'obligation d'améliorer ses méthodes d'exploitation, en exploitant les nombreuses suggestions de la FNAUT, faute de quoi le déficit risque d'augmenter et de mettre en péril l'équilibre économique de la convention.

La FNAUT demande la création de comités de lignes Intercités, sur le modèle des comités de lignes TER, afin de permettre à tous les acteurs concernés, en particulier les associations d'usagers, de participer à l'amélioration des relations Intercités.

Enfin elle demande à l'Etat de ne pas autoriser la création de services routiers Intercités, qui concurrenceraient inutilement les services ferroviaires et les fragiliseraient.

Rappelons que la Basse-Normandie est concernée par les lignes :

- Paris-Cherbourg et Paris-Trouville-Deauville
- Paris-Granville,
- Caen-Tours.

Signalons également que pour la ligne Paris-Granville, un comité de suivi se réunit deux fois par an.

Dernière minute !

Une fois de plus le service a été catastrophique la veille de Noël !

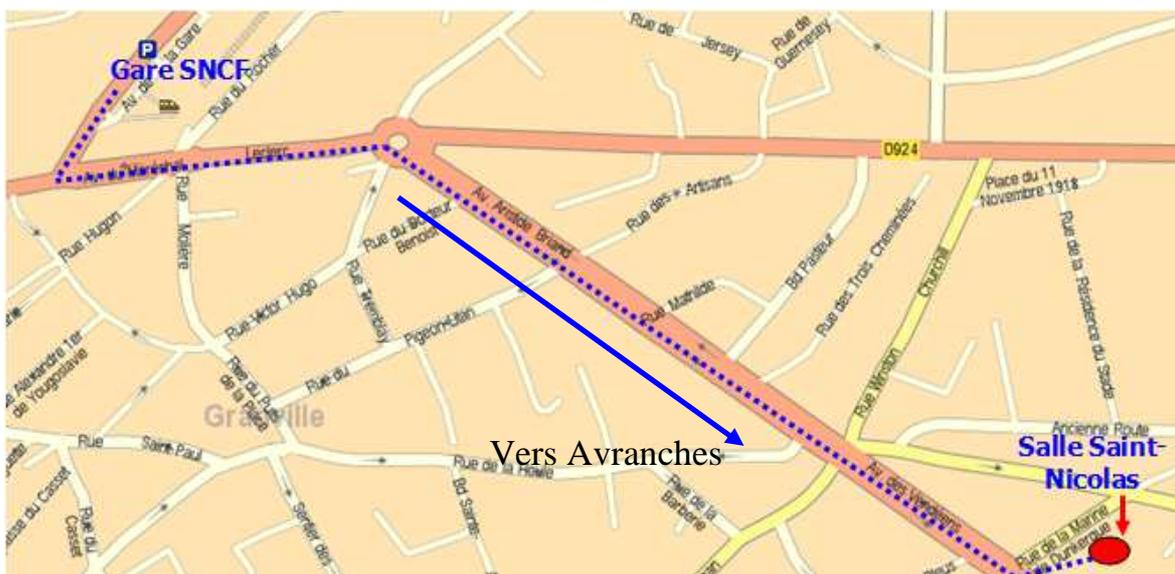
Le train Caen 14h13 vers Rennes n'était composé que d'un seul élément AGC.

Le train était en surcharge dès le départ de Caen. A Lison tous les voyageurs n'ont pas pu monter ! A Coutances, même après la descente de bon nombre de personnes, il est monté du monde et la surcharge était toujours présente. Une soixantaine de voyageurs a fini le voyage vers Rennes en autocar.

Et pas mieux le 2 janvier !

RESERVEZ CE SAMEDI APRES-MIDI

L'ADPCR vous convie à sa 19^{ème} ASSEMBLEE GENERALE
 qui se tiendra salle Saint Nicolas,
 Rue de la Marine de Dunkerque à GRANVILLE,
 le SAMEDI 29 JANVIER 2011 à 14 h 45 (Accueil à partir de 14 h 30)



Au Mont-Saint-Michel dans des navettes à cheval

Au printemps 2012, percherons et cobs transporteront des passagers à bord de navettes hippomobiles. Premiers tests, hier, entre le continent et le Mont, avec des charges de 5,5 tonnes.

Ouest-France 11 décembre 2010



Test hier devant le Mont-Saint-Michel avec Laurent Beauvais (au centre) aux côtés du meneur et propriétaire des chevaux, Norbert Coulon.

Reportage

Safari et Omar attelés à de drôles de citernes remplies de 5 500 litres d'eau sont placés sur le parking du Mont Saint-Michel. Ces deux beaux percherons gris hongres, aux sabots et fers hüllés, sont pourtant dans la force de leurs 4 ans. Et de la force et de l'endurance, il leur en faudra à partir du printemps 2012 pour relier, en trente minutes, les deux kilomètres qui séparent le continent de la Merveille.

Six hippomobiles à impériale - ou maringote - de cinquante places chacune emmèneront les visiteurs des parkings au pied des remparts. « La grande majorité des visiteurs prendra la navette à moteur », prévoit François-Xavier de Beaulaincourt, directeur du syndicat mixte du Mont-Saint-Michel. « 10 à 15 % le feront à pied. Les autres devraient

prendre ces hippomobiles, les seules payantes. » Laurent Beauvais, président du conseil régional et du syndicat mixte, se réjouit que « le cheval, identité de la Normandie, transporte le public vers ce monument emblématique. Une motivation supplémentaire pour préserver les races de trait dans leur berceau. »

38 percherons

Chapeau et sourire aux lèvres sous sa petite moustache, Norbert Coulon a de la suite dans les idées. Ce meneur et éleveur de chevaux d'attelage de Saint-Malo-de-la-Lande (Manche) a été le premier à soumettre ces navettes à cheval. « Au départ, il nous a proposé que toutes les navettes soient hippomobiles. Il aurait fallu 400 chevaux ! » rit encore François-Xavier de Beaulaincourt. N'empêche. Lorsque la délégation de service public des navettes et des parkings est

conçue à Véolia, les chevaux sont toujours là. Les 38 percherons, cobs normands et postiers bretons (pas de jaloux !) appartiennent à Norbert Coulon. Ils seront loués à Véolia.

Les meneurs formés au lycée agricole de Saint-Hilaire-du-Harcouët seront salariés de Véolia. « La maringote de 2 tonnes à vide atteint 5,5 tonnes avec ses passagers. Chaque paire de chevaux sera attelée au maximum trois heures, moins s'il fait très chaud. » Depuis mai, Norbert soumet ses chevaux à des tests d'effort sous le contrôle de la vétérinaire Mathilde Audic. « Nous avons poussé la charge à 8,5 tonnes avec des

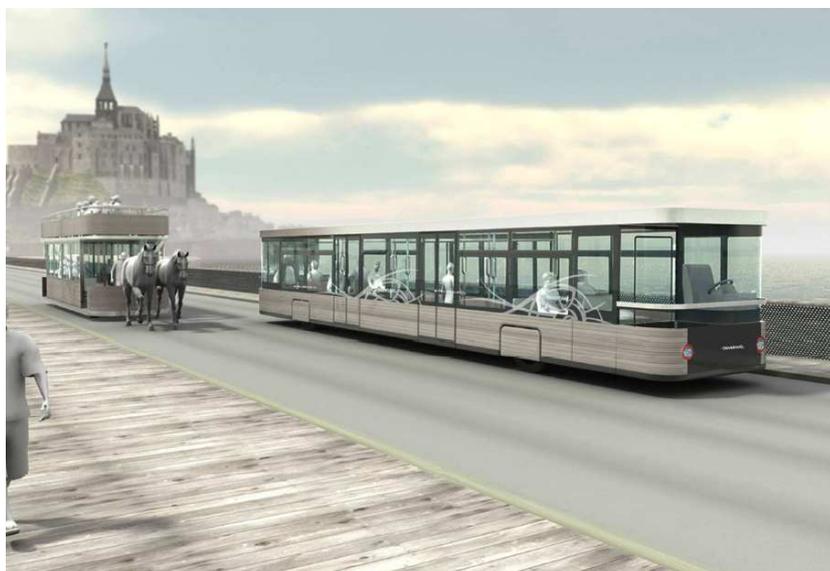
roundballers de paille. Mais pour un travail d'endurance, nous restons à 60 % de ce maximum. »

Depuis octobre, les tests d'endurance se poursuivent pendant trois heures sur l'hippodrome d'Agon-Coutainville. Il faut aussi veiller que ces chevaux ne soient pas effrayés par la foule et les mouvements. Les maringotes au plancher très bas seront construites dans le sud Manche avec le même design bois et aluminium que les navettes à moteur. Et de grandes baies vitrées pour contempler le Mont et sa baie.

Xavier ORIOT

350 000

C'est le nombre de voyageurs potentiels qui prendraient, chaque année, les six navettes hippomobiles. La plus importante fréquentation pour ce mode de transport au monde. L'aller simple leur coûtera 4 €, l'aller-retour, 6,50 €. Gratuit pour les enfants de moins de 4 ans.



La navette réversible croise une navette hippomobile sur le chemin du retour.

Voie Caen – Flers : des trains ou des randonneurs ?

Que faire de la voie ferrée en Suisse normande ? Préserver ses rails pour le retour d'un train ou la transformer en voie verte pour piétons et cyclistes. Le débat est allé jusqu'au tribunal administratif.

La polémique

Dans la vallée de l'Orne, c'est à qui sera le plus écolo, à qui aura l'air le plus vert. Enjeu du débat, la ligne ferrée Caen – Flers. Une voie qui ne voit plus les trains depuis longtemps. Mais qui est au centre d'une polémique entre élus de la Suisse normande et associations écologistes. Les premiers défendent l'idée de création rapide d'une voie verte accessible aux piétons, vélos et chevaux. Les seconds veulent préserver la voie en vue d'un éventuel retour des trains.

Dernier épisode en date : un jugement du tribunal administratif de fin novembre. Il donne raison à Réseau vert de Basse-Normandie. Cette association avait réagi après une opération symbolique menée en mai 2009 par des maires riverains de la voie. Réunis dans l'Association pour l'aménagement touristique de l'emprise de la voie SNCF en Suisse Normande (AATSN), les élus avaient symboliquement étendu 100 tonnes de sable sur le ballast. Leur objectif : « Réveiller un dossier gelé depuis des années. »

Une action critiquée par Réseau Vert de Basse-Normandie qui défend « le patrimoine ferroviaire ». Après l'opération symbolique, elle avait demandé au préfet du Calvados et à Réseau ferré de France de « constater ces atteintes au domaine public ». Préfecture et RFF n'avaient pas bougé. Le tribunal administratif vient de



En mai 2009, du sable avait été déposé sur les rails à Thury-Harcourt pour faire accélérer le projet de voie verte. Une action condamnée par le tribunal administratif.

leur donner tort.

Réseau Vert n'a pas souhaité répondre à nos questions mais l'association se réjouit de cette décision sur un blog de la Fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT).

Paul Chandelier, maire et conseiller général de Thury-Harcourt, pilote pour le département du Calvados le

projet de relance touristique de cette voie. « Ce débat entre associations est déjà un combat d'arrière-garde, juge-t-il. Avec la Région et RFF, nous nous sommes mis d'accord pour travailler à un projet. » Il concilie le développement touristique avec la voie verte tout en conservant la voie ferrée. Une expérimentation de train touristique est même envisagée

dans la partie ornaise entre Berjou-Pont-Erambourg et Cerisy-Belle-Étoile. Dans le Calvados, Paul Chandelier parie sur un aménagement en voie verte entre Louvigny et Clécy pour 2013.

Jean-Christophe LALAY

Communiqué de Presse de Réseau Vert

Protection de la voie ferrée Caen-Flers : Ligne CAEN-FLERS : le Préfet et RFF mis devant leurs responsabilités.

Depuis plus de 15 ans, un collectif d'associations et d'organisations se bat pour sauver et relancer la voie ferrée Caen-Flers ; de nombreux succès ont été engrangés : annulation des procédures visant à la fermeture et au déclassement de la voie, lancement de deux sites de vélos-rails, très fréquentés, projet de train touristique à court terme, et récemment, inscription dans le plan-rail du Conseil Régional de la possibilité d'une circulation commerciale sur la voie à l'échéance de 2020.

Opération "commando" orchestrée par les élus de l' AATSN

En 2009, une association d'élus de la Suisse normande (dénommée « association pour l'Aménagement Touristique de l'emprise de la voie SNCF en Suisse Normande -AATSN) se manifestait par voie de presse et par pétitions pour exiger du Conseil régional la création rapide d'une voie verte, en tout ou partie sur la voie ferrée, ce qui aurait fait obstacle à toute relance de train sur la totalité de la voie.

Le 15 mai 2009, l'association organisait un véritable coup de force en épandant 100 tonnes de sable sur la voie, à Thury-Harcourt, près de la gare ; le lendemain, sous couvert d'une « fête de la randonnée », la nouvelle voie verte devait être inaugurée.

Les Associations saisissent la justice administrative

L'inauguration fut quelque peu perturbée par le collectif de défense de la ligne, et, en août, l'association Réseau Vert demandait aux autorités en charge de la police et de la conservation du domaine public, à savoir le Préfet du Calvados et Réseau Ferré de France (RFF), le propriétaire, de relever les infractions par procès-verbal, et de saisir le tribunal administratif, compétent en matière de contraventions de grande voirie.

Devant le refus du préfet et le silence de RFF, Réseau Vert a saisi le tribunal administratif pour faire annuler ces refus; pour semer le doute, le préfet et RFF n'ont pas craint d'affirmer, contre l'évidence, que le sable avait été retiré (par nous !) dès le lendemain de la manifestation

Obligations du préfet et de RFF de relever les contraventions de grande voirie par PV

A l'audience du 16/11/2010, le rapporteur public (qui propose une décision au tribunal) a dénoncé l'« opération commando » organisée par les élus, qu'il a qualifiée de « choquante », et a reconnu le bien-fondé de nos demandes .

Dans son jugement du 30 novembre, le tribunal annule les refus du préfet et de RFF, et leur enjoint de relever les contraventions de grande voirie par PV, dans un délai d'un mois.

Le tribunal administratif de Caen sanctionne le refus par le préfet et RFF de prendre leurs responsabilités en matière de protection du domaine public, et l'inertie de RFF.

Nous nous réjouissons de cette décision, qui rappelle à leurs obligations les autorités en charge de faire respecter la loi, et nous attendons que le préfet et RFF se conforment à ce jugement dans le délai imparti.

Feuguerolles-Bully, le 15 décembre 2010

Ligne Paris-Granville : enfin des améliorations !

Des améliorations sont à venir. Les usagers ont de quoi retrouver le sourire.

La ligne Paris-Granville, c'est la bête noire de la SNCF et un véritable cauchemar pour les usagers. Elle accumule les incidents et fait régulièrement parler d'elle : les feuilles sur les rails font patiner les roues en hiver, des arbres tombent sur les voies, des pièces tombent en panne, engendrant des retards considérables.

Mais d'ici peu, les choses vont changer. Cet axe ferroviaire de première importance pour la région granvillaise va connaître des améliorations dans les semaines et les mois à venir.

En mars prochain, le tronçon Granville-Folligny (15 kilomètres) va être remis en double voie, ce qui devrait apporter plus de souplesse d'exploitation en cas de trafic perturbé. "Le seul regret, c'est l'arrivée en gare de Granville qui va rester en voie unique", note Jean-Yves Colas, président de l'ADPCR (Association pour la défense et le promotion de la ligne ferroviaire Caen-Rennes). La réflexion pour une double voie entre Villiedieu et Vire est également en projet. "Bout à bout, on retrouvera ce qui existait autrefois."

Du nouveau matériel

Autre nouvelle concernant le rail : pour éviter le problème des feuilles, des mises à blanc de talus sont prévues.

Du côté du matériel, il va aussi y



Il est prévu que la gare de Granville soit entièrement électrifiée. Une nouvelle plutôt réjouissante pour les riverains qui subiront ainsi beaucoup moins de nuisances sonores.

avoir des progrès. Bien qu'il ne soit pas très ancien, il est prévu de le changer à l'horizon 2013. Des locomotives bi-modes/bi-courant appelées Regiolis vont remplacer les automoteurs qui fonctionnent sur la ligne depuis 1999. La Région les financera, bien que la liaison Intercité soit du ressort de l'État.

En contrepartie, elle récupérera les automoteurs. "On devrait avoir moins de soucis, d'autant plus qu'il est prévu la création d'un atelier de maintenance à Granville la même année, ce qui offrira une meilleure réactivité", note Yann Alary, cheminot. Une fois encore, c'est en grande partie la Région qui financera la construction de cet atelier,

dont le coût est chiffré à 22 millions d'euros. Les futurs Regiolis alternent entre traction électrique, de Paris à Dreux, et traction thermique (diesel), de Dreux jusqu'à Granville. Puis l'arrivée en bout de ligne se fera à nouveau grâce aux caténaires car il est prévu que la gare de Granville soit entièrement électrifiée.

Une nouvelle plutôt réjouissante pour les riverains qui subiront ainsi beaucoup moins de nuisances sonores. "Dans un avenir plus ou moins proche, nous sommes pour une électrification totale de l'axe Paris-Granville", indique Yann Alary. Un projet qui laisse rêveur, mais... pourquoi pas !

ILS ONT DIT



Gilles Roubellat,
domicilié
à Carolles.

"Le train, je ne le prends pas souvent, mais ma femme, oui, et mes enfants aussi. Il est rarement à l'heure, parfois en panne. Domage car c'est une ligne plutôt rapide. Quand j'étais petit, je mettais 5 heures pour rejoindre Paris. Aujourd'hui, il faut un peu plus de 3 heures. Ça fait 66 ans que je vis dans la région. Une fois, j'ai battu un record : 13 heures pour relier Villiedieu à Montparnasse. C'était en hiver, les arbres étaient couverts de glace et ils sont tombés sur la voie. A Argentan, le train a fait machine arrière et on est parti en direction du Mans, pour aller ensuite vers Paris. C'était il y a 50 ans mais je suis sûr que ça arrive encore."

"Le Paris-Granville tel qu'on le connaît aujourd'hui, il faut que ça cesse. C'est une des lignes les plus perturbées au niveau national. On a essuyé les plâtres avec un matériel pas adapté et une mise en voie unique. On a cumulé les mauvais choix sur cet axe. C'est dramatique. Cette ligne mérite qu'on s'y intéresse. Mais par rapport à ce que j'ai connu, même si tout n'est pas rose, il y a une évolution positive car le ferroviaire fait l'objet d'un investissement lourd de la part de la Région, et on ne peut que s'en féliciter. J'estime qu'il vaut mieux améliorer l'existant que de mettre 4 milliards dans un TGV qui n'aura aucune pertinence économique au-delà de Caen."



Yann Alary,
cheminot
de Granville.

REPERES

Folligny : double voie en mars

■ **Folligny.** Depuis 1999, la ligne Paris-Granville a été mise en voie unique, exception faite de deux sections. La SNCF espérait ainsi réaliser des économies. Une erreur. Lorsqu'un train est en retard, cela bloque forcément les autres. A partir de mars prochain, les 15 kilomètres qui séparent Granville de Folligny vont donc être remis en double voie. Cela permettra une plus grande fluidité du trafic. Ce raccordement évitera aussi les manœuvres et fera gagner du temps. On pourra alors monter dans des trains directs vers la capitale. Une étude est menée actuellement pour rétablir d'autres tronçons à double voie. Il reste à améliorer les horaires. L'ADPCR aimerait que le premier train qui relie Granville à la capitale parte avant 9 h (au lieu de 9 h 11 actuellement).

■ **Régularité.** Le taux de régularité (trains qui arrivent avec moins de 10 minutes de retard) s'améliore concernant la ligne Paris-Granville. En 2010, il est de 88,4%, contre 85,1% en 2009. Un chiffre



A Folligny, le raccordement évitera les manœuvres et fera gagner du temps.

à relativiser car lorsqu'on est dans un train en retard, on a tendance à penser qu'il est toujours en retard.

■ **Convention.** Mercredi 3 novembre, l'Etat a signé une convention pour éponger le manque à ga-

gner sur les lignes déficitaires, dans le cadre des Trains d'équilibre du territoire.

Pour les grandes lignes déficitaires, l'Etat viendra en aide à travers des compensations financières.

Précision : le raccordement direct de Folligny permettra de monter dans les trains directs vers la capitale... régionale c'est-à-dire CAEN. Trois allers et retours sont prévus à partir de l'été 2012, l'ADPCR demande qu'au minimum un aller et retour circule à partir de l'été 2011.

Huit régions du Bassin parisien unies

Transports, fret, trains à grande vitesse et Grand Paris mobilisent huit régions de la Basse-Normandie aux Ardennes.



Ouest-France
23 novembre 2010

Laurent Beauvais, président de Basse-Normandie ; Jean-Paul Huchon, président d'Île-de-France ; Claude Gewerc, président de Picardie, et Alain Le Vern, président de Haute-Normandie.

C8

Les huit régions Basse et Haute-Normandie, Île-de-France, Bourgogne, Picardie, Pays-de-la-Loire, Centre et Champagne-Ardenne, toute de gauche, se sont unies en 2008 « pour mieux peser auprès de l'État et parler d'une voix à la communauté européenne à Bruxelles. » Hier à Rouen, Jean-Paul Huchon a laissé la présidence tournante à Alain Le Vern, président haut-normand.

25 millions d'habitants

C'est la population des huit régions du grand Bassin parisien. « 40 % de la population française, 48 % du PIB national », insiste Jean-Paul Huchon, président d'Île-de-France.

Grand Paris

Sept engagements ont été pris. En priorité, le réseau de lignes à grande vitesse relié aux aéroports de Paris, le fret pour les marchandises, le Grand Paris avec le débouché maritime au Havre « pour ouvrir le Bassin parisien aux échanges maritimes internationaux », l'aménagement du territoire avec la dimension environnementale, les inégalités démographiques. Innovation, développement

économique, universités et enseignement supérieur n'ont pas encore été envisagés : « mais le seront » promet Alain Le Vern.

Train à grande vitesse

Quatre scénarios arrêtés en février 2011 vont être soumis dans un grand débat public de six mois à partir d'octobre. Tous retiennent une ligne en Y Paris - Rouen puis Rouen - Le Havre et Rouen - Caen. L'un est plus favorable à Caen. Le désengorgement ferroviaire entre Paris et Mantes coûtera à lui seul entre 2,5 et 2,8 milliards d'euros. Échéances retenues : 2017 et 2020. « Ce n'est pas si loin », soulignent Jean-Paul Huchon et Alain Le Vern. Un entretien est sollicité avec François Fillon et Maurice Leroy, nouveau ministre de la Ville qui hérite du dossier Grand Paris.

Fret

Deux lignes Nord Seine sont soutenues par le C8 l'une à l'est, l'autre à l'ouest. Cette dernière passe par Mézidon qui deviendrait la base arrière logistique du port du Havre par ferroutage.

Xavier ORIOT.

Suppression des TGV Normandie - Dijon et Strasbourg

Lancés en juillet 2009 à titre expérimental pour une durée de trois ans, les TGV directs Cherbourg - Dijon et Le Havre - Strasbourg transitant par la ligne du groupe 6 de Paris-Saint-Lazare entre Mantes-la-Jolie et Argenteuil et par la Grande Ceinture nord ont échoué à l'épreuve du taux d'occupation. Avec des moyennes respectives de 55 et 70 voyageurs, très en deçà des objectifs fixés à 100 passagers par jour et par liaison, ils ne circuleront plus à partir de l'horaire d'hiver de décembre. Le bilan économique de ces deux sillons, financés en partie par les régions Basse et Haute-Normandie, affiche un déficit de 15 millions d'euros. La poursuite de l'expérimentation aurait nécessité de doubler la participation des régions. L'explication est claire. Absence de nécessités professionnelles suffisantes entre la Normandie, la Bourgogne et l'Alsace, et perte de temps en

Mantes et Roissy-TGV) du fait de l'inscription des sillons dans les trames de fin de pointe Transilien de Saint-Lazare. En décembre 2009, un arrêt avait été créé à Conflans-Fin-d'Oise pour le TGV Le Havre - Strasbourg avec correspondance avec la ligne RER A de Cergy de manière à satisfaire le conseil général du Val-d'Oise. Là aussi, peu d'écho sauf au moment des marchés de Noël alsaciens.

L'arrêt prématuré de ces deux relations ne remet pas en cause la desserte TGV Le Havre - Lyon - Marseille (ex-Rouen - Lyon) via Mantes et la Ceinture sud, créée en 2003 lors de la mise en service de la LGV Méditerranée, qui affiche un taux de fréquentation de 70 %.

Rappelons que les dessertes TGV au départ de Cherbourg n'ont jamais connu de chance. La relation Cherbourg - Lille via la Grande Ceinture sud, le barreau de jonction Île-de-France et Roissy-TGV n'a vécu que de 1997 à 1999.

R. Chessum

→ Rail Passion n° 158 - décembre 2010

Ouest-France 16 décembre 2010

Ligne grande vitesse : quatre scénarios

Qu'ils se séparent en « Y » à Rouen ou à Évreux au sud, les tracés de la future (?) LGV mettent tous Caen à une heure quinze de Paris.

« Qui est le pilote depuis le départ de Dominique Bussereau ? Combien ça va coûter ? Qui paiera ? Quelle sera la part des régions ? » se demandait, en début de semaine, Laurent Beauvais (PS). Hier soir, le président de région est rentré « satisfait » du comité de pilotage de la Ligne à grande vitesse (LGV) entre Paris et la Normandie. « Les quatre scénarios qui nous ont été présentés intègrent tous Caen à une heure quinze de Paris. Condition pour que la Basse-Normandie s'implique dans ce projet. »

Les quatre tracés forment tous un Y qui se sépare à Rouen ou plus au sud à Évreux ou Bernay. L'un des scénarios jugé déjà trop onéreux propose un tunnel sous la Seine. Tout ceci au mieux dans les 10-15 ans ! Étant entendu que le doublement des 25 km entre Paris et Mantes-la-Jolie reste la priorité absolue. Ce segment de ligne est souvent à l'origine des retards qui désespèrent les Normands.

Le prochain comité de pilotage, l'avant-dernier avant le débat public prévu en octobre, donnera le coût de

chaque scénario. Laurent Beauvais le souhaitait : « On fait rêver les gens avec un train à grande vitesse. Il est temps de donner ce coût pour savoir combien chacun pourra mettre. » Début 2011, l'État bas-normand prendra deux initiatives. « Dès la première quinzaine de janvier, je vais réunir les exécutifs bas-normands : les trois départements, Caen, Cherbourg, Saint-Lô, Alençon et les agglomérations. » Il va également saisir le conseil économique et social (Ceser) sur les modalités et la répartition du financement en s'appuyant sur les précédents des TGV Est, de Bretagne et en Aquitaine. « Et plus précisément comment la Basse-Normandie financera sa part. »

Pendant ce temps, la Haute-Normandie vient de s'entendre avec l'État et Réseau ferré de France (RFF) pour la remise en état la ligne Serqueux - Gisors. 105 millions d'euros à parts égales pour cet accès stratégique de la Normandie à la région parisienne, tant pour le fret du Havre que les voyageurs.

Xavier ORIOT.

La Vie du Rail 8 décembre 2010

■ Une relation Rennes - Montpellier par TGV

C'est une liaison inédite que la SNCF va tester à partir du 12 décembre : un TGV intersecteurs direct entre Rennes et Montpellier. Cette offre quotidienne s'inspire d'une liaison qui a déjà fait ses preuves entre Nantes et Montpellier. En un peu plus de 6 h, ce

TGV partira de Rennes à 9h10 pour rejoindre Montpellier. Dans l'autre sens, il est proposé à 16h28 à Montpellier pour rejoindre Rennes à 22h34. Ce TGV, qui ne passe pas par Montparnasse, correspond à une demande exprimée de longue date. À la SNCF, on se donne le temps pour savoir si cela va se concrétiser en termes de réservations.

Bulletin d'information de l'ADPCR

Association pour la Défense et la Promotion de la ligne ferroviaire CAEN-SAINT-LO-RENNES

Siège social : Hôtel de Ville BP 330

50010 SAINT-LO CEDEX

e-mail : adpcr.saint-lo@orange.fr



02.31.22.49.45

Site internet : www.adpcr.fr