

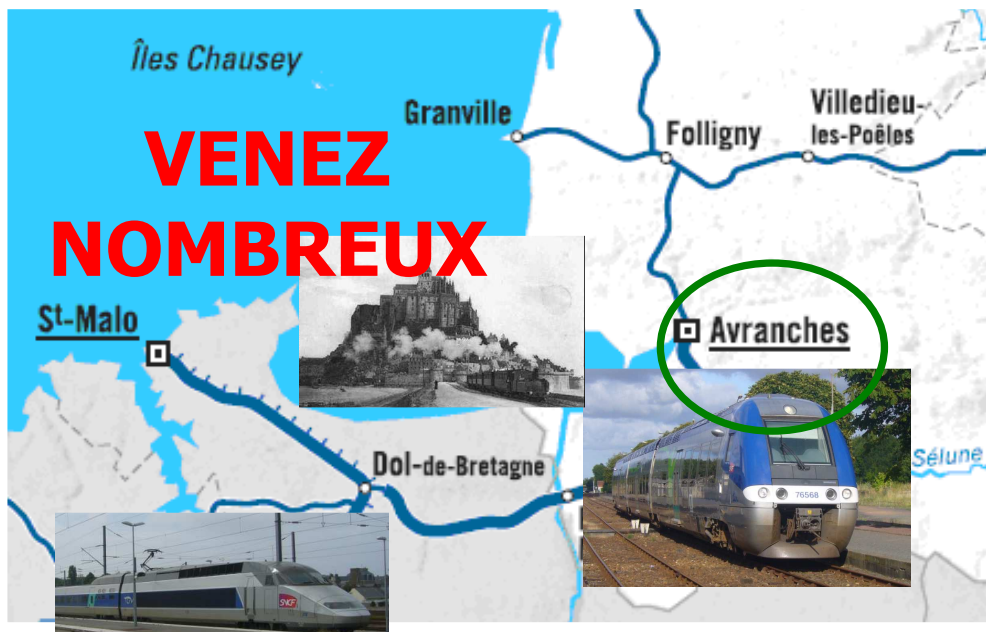
ADPCR-INFOS n° 69



Juillet 2011



Mobilisation pour l'avenir ferroviaire du Sud-Manche avec la ligne CAEN-AVRANCHES-RENNES



1911-2011
Le rail
a 100 ans,
il devient
URGENT de
le
remplacer !

Pour :

- Une restauration de la qualité de service,
- Des engagements fermes des régions BASSE-NORMANDIE et BRETAGNE sur les délais de réalisation des travaux AVRANCHES-PONTORSON-DOL et le maintien de la double voie,
- Dire **NON** aux autocars CAEN-RENNES via l'autoroute A 84,
- La création de relations directes GRANVILLE-RENNES pour les relations domicile/travail et domicile/études,
- La desserte de la gare de PONTORSON par la ligne routière TER Bretagne RENNES-LE MONT-SAINT-MICHEL,
- La mise à l'étude de relations directes PARIS-PONTORSON-AVRANCHES via le TGV Ouest.

Le dimanche 28 août 2011 *Gare d'Avranches*

12 h 30 : départ de la randonnée pédestre (7 km) → 13 h 00 : pique-nique
(à apporter) → 16 h 30 : retour en gare d'Avranches, discours de l'ADPCR et des élus

La journée de mobilisation du 28 août 2011 à Avranches

Certains rails datant de 1911, le conseil d'administration de l'ADPCR a profité de ce centenaire pour mobiliser les élus et la population du Sud-Manche afin de faire le point sur la situation de la portion de la ligne Lison-Dol qui dessert une partie de ce territoire.

En 1989, la desserte a été réduite à deux allers et retours seulement entre Coutances et Dol, en 1992 le pire a été évité car les projets de la SNCF étaient la fermeture pure et simple entre Coutances et Dol. L'action de mobilisation entreprise par l'ADPCR auprès des élus et de la population a permis de renverser la vapeur. En 1997, la décision de moderniser la section Lison-Dol de l'axe Caen-Rennes a été prise par le Conseil Régional de Basse-Normandie. Les travaux ont commencé par le nord de la ligne, avec le renouvellement de la voie entre Lison et Saint-Lô et son électrification puis se sont poursuivis en direction de Folligny, avec la création d'un raccordement direct vers Granville.

Le sud de la ligne a dû attendre. De nombreuses questions se sont posées sur la nature des travaux à réaliser, notamment le maintien ou non de la deuxième voie.

L'ADPCR a toujours milité pour le maintien des deux voies entre Avranches et Dol en se référant entre autres aux problèmes de circulation rencontrés entre Argentan et Granville en raison de la mise à voie unique en 1999. Si le trafic actuel ne justifie pas en effet ce maintien, il faut se projeter dans l'avenir où la crise énergétique, la lutte contre la pollution et l'encombrement du réseau routier rendront nécessaire le retour au recours aux voies ferrées pour le transport des voyageurs et des marchandises.

Nous entendons donc faire le point sur la situation ferroviaire dans le Sud-Manche afin d'informer et d'alerter les élus et la population sur la situation actuelle, les projets envisagés et les demandes de l'ADPCR.

La journée du dimanche 28 août a été retenue. Lors d'une récente rencontre, Monsieur Guénahel HUET, Député-Maire d'Avranches, nous a fait part de son intérêt pour ce projet d'action et a souhaité que l'évènement se déroule à AVRANCHES, ville sous-préfecture qui

Dans ce numéro :	Page
➤ La journée de mobilisation du 28 août à Avranches	2
➤ Le point sur la motion pour l'amélioration de la desserte ferroviaire du Sud-Manche	3
➤ Gare de Lison : travaux de modernisation	3
➤ Les travaux de modernisation entre Folligny et Avranches	4
➤ La Ligne Baie Granville-Saint-Malo	5
➤ Paris-Le Mont-Saint-Michel via Folligny, c'est possible l'été !	5
➤ Le 3 ^{ème} aller et retour Caen-Rennes	5
➤ Relations directes Caen-Granville : l'Arlésienne !	6
➤ NON aux autocars Caen-Rennes par autoroute	6
➤ La réorganisation des relations Caen-Coutances	6
➤ Arrêt des cars Rennes-Le Mont à Pontorson	7
➤ Modification du réseau Illenoo au 1 ^{er} septembre 2011	7
➤ Les cars Kéolis	8
➤ L'ADPCR au quotidien : les réunions externes	8
➤ Revue de presse	11

a tout intérêt à ce que la desserte ferroviaire soit de bonne qualité.

Afin d'ajouter à cette journée de mobilisation une note de convivialité, nous avons retenu l'idée d'organiser une randonnée pédestre agrémentée d'un pique-nique avant la manifestation proprement dite au cours de laquelle l'ADPCR, mais aussi les élus des différentes collectivités, pourront faire connaître leur point de vue et leur motivation pour le chemin de fer.

Afin d'obtenir un réel succès, il est indispensable que tout le monde se sente concerné et se mobilise pour la réussite de cette journée. Si nous n'avons pas de doutes sur la motivation du Conseil Régional de Basse-Normandie pour l'amélioration des infrastructures, nous en avons vis-à-vis du Conseil Régional de Bretagne qui semble se faire prier pour mettre la main au porte-monnaie alors qu'il n'a aucun complexe à faire circuler des cars directs Rennes-le Mont-Saint-Michel qui ne desservent pas Pontorson et qui viennent concurrencer les trains Caen-Rennes entièrement financés par la Basse-Normandie !

Retenez la date du 28 août, faites passer le message dans votre entourage afin que cette journée soit une réussite et permette d'envisager l'avenir avec plus de sérénité.

Le point sur la motion pour l'amélioration de la desserte ferroviaire du Sud-Manche

Dans notre bulletin ADPCR-INFOS n° 68, nous vous faisons part de notre demande - adressée à 132 collectivités locales, aux élus départementaux et aux parlementaires - de signer cette motion pour que l'Etat, Réseau Ferré de France, la SNCF et les Présidents des régions Basse-Normandie et Bretagne fassent le nécessaire, chacun dans le domaine qui le concerne, afin d'obtenir :

- Une restauration de la qualité de service,
- Des engagements fermes des régions BASSE-NORMANDIE et BRETAGNE sur les délais de réalisation des travaux AVRANCHES-PONTORSON-DOL et le maintien de la double voie,
- La création de relations directes GRANVILLE-RENNES pour les relations domicile/travail et domicile/études,
- La desserte de la gare de PONTORSON par la ligne routière TER Bretagne RENNES-LE MONT-SAINT-MICHEL,
- La mise à l'étude de relations directes PARIS-PONTORSON-AVRANCHES via le TGV Ouest.

Si le taux de réponses est très satisfaisant car la majorité des communes et villes concernées ont adopté la motion, il est regrettable que des villes intéressées au premier chef n'aient pas encore statué sur ce sujet, nous espérons qu'à la lecture de ce document, elles répareront cet oubli.

Gare de Lison : travaux de modernisation

11 mois de travaux de rénovation

Avec quelques mois de retard, les travaux de modernisation de la gare de Lison ont commencé en avril 2011 et devraient s'achever en février mars 2012. Ces travaux ont pour objectif de rénover la gare - une gare classée régionale - dans le cadre du programme de modernisation des gares bas-normandes lancé par la Région. Les travaux, qui se montent à 988736 € H.T., sont financés à 50% par la Région, 25% par la SNCF qui prend en charge également la rénovation des toitures et le reste

par les départements du Calvados et de la Manche à hauteur de 12,5% chacun.



Ces travaux vont entraîner pendant quelques mois une gêne pour les usagers. Le bâtiment est actuellement totalement fermé, un Algeco installé à proximité abrite provisoirement un guichet. Ces travaux (voir le dossier dans le bulletin ADPCR n° 67) prévoient une rénovation de la salle d'attente et des bureaux, l'installation de portes automatiques et de guichets adaptés aux personnes à mobilité réduite (PMR).

A l'extérieur, les travaux d'installation d'une nouvelle signalétique et de trois abris de quais, rendent difficiles l'abri des usagers dans l'attente de leur train et de leur correspondance. Espérons que ces derniers travaux s'achèveront rapidement pour assurer une protection suffisante aux usagers à la mauvaise saison, en automne et hiver prochain.



Aménagement de la passerelle et accessibilité aux trains.

La Région a réalisé l'étude de faisabilité qui consiste en l'installation de deux ascenseurs et d'une couverture. Ce dossier est disjoint de la modernisation de la gare. Si la Région et Réseau Ferré de France se sont engagés sur le

financement de ces aménagements, l'Etat refuse d'apporter un financement spécifique.

Afin que cette rénovation de la gare ait une cohérence, il est absolument nécessaire que le cheminement des PMR soit assuré jusqu'aux quais pour accéder aux trains des voies 2 et 4. La Région entend faire aboutir ce dossier, un aménagement réclamé depuis plus de 10 ans par l'ADPCR.

Réaménagement des abords

Lison étant une gare de correspondance, les parkings jouent un rôle essentiel. Actuellement ils sont saturés, 150 à 160 voitures en stationnement sont régulièrement comptées. L'étude du projet d'aménagement a été lancée en mai 2011 par les 3 communes riveraines, Lison, Moon sur Elle et Sainte Marguerite d'Elle qui ont retenu le cabinet N.I.S. de Caen. Aménagements communs du parvis d'accès à la gare, des emplacements des autocars, refonte et extension des parkings sur les différentes communes, cheminements des piétons, des cyclistes et des automobilistes à identifier clairement, sont les questions abordées.

Sur le principe, la Région s'est engagée à financer à hauteur de 50% comme dans les autres opérations de modernisation des gares. Toutefois, il reste à obtenir des garanties suffisantes sur les différents subventionnements et un accord entre communes. Un dossier complexe à monter, car la gare se situe sur 2 départements, sur 3 communes et 3 communautés de communes. Si le dossier aboutit, les travaux pourraient être réalisés sur 2012/2013.

Les travaux de modernisation entre FOLLIGNY et AVRANCHES

Les travaux tant attendus au sud de la ligne à partir de Folligny ont enfin commencé. Du 5 septembre au 10 novembre, il sera procédé au renouvellement intégral de la voie et du ballast. La base travaux est située à Folligny où les voies de service ont subi une petite cure de rajeunissement pour accueillir les trains de travaux. Les barres de longs rails soudés sont déjà réparties tout au long de la ligne et les traverses béton sont stockées à Folligny.

Consistance des travaux :

- le remplacement des rails par du long rail soudé neuf,

- le rapprochement des moteurs de passages à niveau (pour éviter le passage en chicane),
- la suppression du deuxième tablier (ex voie 1) à la Haye-Pesnel et au viaduc de la Sée,
- la suppression des PN 72 - 74 - 81 (pour ce dernier ce ne sera effectif qu'au 1er semestre 2012),



- la réfection des platelages des passages par des dispositifs en caoutchouc (sauf le PN 84),
- en novembre, le remplacement des appareils de voie côté Folligny et la suppression de ceux côté Pontorson en gare d'Avranches.



Si nous ne pouvons qu'approuver dans l'ensemble la nature des travaux sur cette section, un seul hic est celui de la suppression des appareils de voie côté Pontorson qui ne permettra l'accès au faisceau de voies que du côté Folligny. C'est une vue à court terme qui posera déjà des problèmes pour le stationnement des trains pour la suite des travaux en direction de Dol. D'autres se poseront ultérieurement si l'on veut accueillir le TGV Bretagne ou organiser un point de départ de navettes vers le Mont-Saint-Michel si un jour la desserte ferroviaire envisagée en 1998 se concrétise.

Pendant le déroulement de ces travaux, aucune circulation ferroviaire n'aura lieu entre Coutances et Dol. Les trains circuleront entre Caen et Coutances et de là, des autocars emmèneront les voyageurs vers Rennes en ne desservant qu'Avranches et Pontorson. La gare de Folligny n'est pas desservie car ceci engendrerait un allongement de temps de parcours. La gare de Dol n'est pas desservie non plus pour le même motif et aussi car priorité est donnée aux villes bas-normandes. Le temps de parcours entre Coutances et Rennes se trouve ainsi allongé d'une heure. Un mauvais moment à passer pour les usagers qui devront subir toutes ces contraintes. Espérons que cette desserte médiocre ne les dissuade pas.

A noter que nous avons suggéré, lors du dernier comité de ligne, que les trains de Caen aient Granville comme terminus, en empruntant le triangle de Folligny. Cette proposition n'a pas été retenue.

L'ADPCR demande qu'un service de transport à la demande soit organisé au départ de Coutances et d'Avranches afin d'assurer la desserte de Folligny qui sera isolé pendant toute la période des travaux.

La ligne Baie GRANVILLE-SAINT-MALO

En raison du succès remporté depuis 2009, la liaison estivale GRANVILLE-SAINT-MALO appelée Ligne Baie est pérennisée, elle fait désormais partie des dessertes régulières assurées entre la Basse-Normandie et la Bretagne. Contrairement aux autres relations avec la Bretagne, elle est financée par moitié par les deux conseils régionaux.

Une nouveauté cette année, les trains arrêtent en gare de la Gouesnière, située entre Dol et Saint-Malo, afin d'offrir une correspondance avec la ville touristique de Cancale.



Le matériel utilisé est le même que les années précédentes à savoir des autorails X 2100 bretons. On peut regretter, sur ce type d'engin,

l'impossibilité d'accueillir les personnes à mobilité réduite (PMR) en fauteuil roulant, l'absence de climatisation et les difficultés pour assurer les animations du fait que, la plupart du temps, deux engins doivent être utilisés et le passage de l'un à l'autre est bien sûr impossible.



Paris-Le Mont-Saint-Michel via Folligny, c'est possible l'été

Cette relation est possible l'été, du lundi au vendredi, grâce à la Ligne Baie qui relie GRANVILLE à SAINT-MALO. Il faut changer à FOLLIGNY et emprunter un car MANEO du Conseil Général de la MANCHE, de PONTORSON au MONT-SAINT-MICHEL. Voir le site www.lignebaie.fr.

Du lundi au vendredi			
Paris	07:10	Le Mont	17:25
Folligny A	10:06	Pontorson A	17:43
Folligny D	10:58	Pontorson D	18:25*
Pontorson A	11:29	Folligny A	19:00*
Pontorson D	11:45	Folligny D	19:10
Le Mont A	11:58	Paris	22:19

* Le vendredi Pontorson 18:19 Folligny 18:56

Certes, le trajet est plus long qu'en passant par Rennes mais le coût est beaucoup moins élevé.

Le 3^{ème} aller et retour CAEN-RENNES

Lors de notre dernière assemblée générale, le 29 janvier à Granville, Laurent Beauvais, Président du Conseil Régional de Basse-Normandie nous a confirmé la mise en service du 3^{ème} aller et retour à partir du 11 décembre 2011.

Il avait été envisagé à un moment de le faire démarrer à partir du 29 août mais la programmation des travaux par Réseau Ferré de France (RFF) entre Folligny et Granville du 5 septembre au 10 novembre ont nécessité le report au changement de service du 11 décembre.

Mais attention ! la SNCF a tenu compte tardivement de ce report et ainsi, tout avait été prévu comme si la mise en place était restée au 29 août. Les sites internet voyages-sncf.com, ter Basse-Normandie, sont maintenant à jour mais les fiches horaires CAEN-RENNES, CHERBOURG-RENNES et COUTANCES-CAEN-PARIS donnent de mauvaises informations. Des nouvelles versions seront livrées au plus tard le 25 juillet dans les gares. L'ADPCR était intervenue dès le 1^{er} juin pour signaler cette anomalie.

Nous rappelons la nécessité de créer des relations routières FOLLIGNY↔GRANVILLE avec les trains en provenance ou à destination de RENNES.

Relations directes CAEN-GRANVILLE : l'Arlésienne !

Depuis le 27 mars 2011, les travaux du triangle de Folligny sont terminés. Si l'on note avec satisfaction la remise en service de la voie 2 entre Folligny et Granville abandonnée depuis 1999, nous regrettons que le raccordement permettant des relations directes CAEN-GRANVILLE sans rebroussement à Folligny ne soit pas encore utilisé.



La réorganisation des relations CAEN-COUTANCES

La liaison directe SAINT-LO-PARIS n'a pas eu le succès escompté en raison notamment de l'arrivée tardive à PARIS. En compensation de sa suppression et afin d'offrir une relation entièrement ferroviaire vers Paris, depuis Coutances, nous demandons, la création d'un

train COUTANCES-CAEN en correspondance à CAEN avec le CAEN-PARIS arrivant à 8 h 58.

Cette relation est actuellement étudiée par la Région Basse-Normandie qui se heurte actuellement aux prétentions financières de la SNCF.

Nous demandons également une relation Lison-Coutances par autocar le vendredi soir pour relever la correspondance du train partant de Paris à 19 h 05.

NON aux autocars CAEN-RENNES par autoroute !

On croyait en avoir fini depuis plusieurs années avec ce projet, il réapparaît aujourd'hui !

Dans le cadre de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, l'article 38 offre la possibilité aux autocars d'effectuer des transports de personnes entre deux points du territoire national dans le cadre de services réguliers internationaux.

L'Assemblée Nationale avait débattu du sujet, plus vaste, des services réguliers d'intérêt national dans la perspective d'une évolution éventuelle du cadre actuel. A cette occasion, Monsieur le Secrétaire d'État chargé des transports a confié une étude au Conseil général de l'environnement et du développement durable afin d'apprécier les enjeux qui s'attachent au développement de ces services routiers.

Le rapport a pour objet d'apprécier les enjeux qui s'attachent au développement des services routiers d'intérêt national dans la perspective d'une évolution éventuelle de leur cadre juridique actuel. Il dresse un état des lieux des lignes régulières nationales en France et du cadre juridique en vigueur puis analyse les principaux enjeux qui pourraient justifier le développement de tels services au plan économique, social et environnemental ainsi que les raisons qui pourraient expliquer leur absence aujourd'hui. Après une étude des dispositions applicables en Europe - Allemagne, Espagne, Italie, Norvège, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni Suède - il présente différents scénarios d'évolution basés sur une évolution progressive du cadre juridique d'organisation de ces liaisons notamment à travers une redéfinition des

liaisons, la mise en place de conventions ou d'autorisations, l'intérêt de favoriser les initiatives des collectivités locales, le lancement d'appels à projets pour les liaisons longue distance ou encore la mise en place d'un suivi des évolutions.

En annexe de ce rapport, figurent les propositions de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) qui fédère les transporteurs routiers départementaux et régionaux et entend saisir l'opportunité en faisant un certain nombre de propositions.

Pour ce qui nous concerne, c'est catastrophique, elle propose la création d'une liaison CAEN-RENNES directe par l'autoroute A 84 en 2 h 19 !

Cette proposition est inacceptable, que fait-on des investissements très importants financés par l'Etat, les régions, le département de la MANCHE pour l'amélioration de cette liaison ?

L'Etat a consulté le Conseil Régional de Basse-Normandie qui a émis un avis très négatif sur le sujet, nous nous en réjouissons. Il serait totalement inconcevable que l'Etat, au travers des contrats de projet Etat-Région finance une partie de ces travaux et en parallèle donne son accord pour la mise en place de relations concurrentielles dont on peut douter de la performance. Le temps trajet en 2 h 19, de la gare de CAEN à celle de RENNES est impossible à tenir régulièrement, les encombrements routiers dans les villes et les aléas climatiques entraîneraient des retards en permanence. En plus, on peut avoir des doutes au niveau de la sécurité en raison des nombreux accidents constatés chaque année sur cet axe.

Arrêt des cars Ter Rennes-Le Mont à Pontorson

Par courrier en date du 3 février 2011, nous avons interpellé Monsieur Jean-Yves LEDRIAN du fait que la liaison routière Ter Rennes-Le Mont-Saint-Michel ignorait la ville de PONTORSON (cf. page 3 d'ADPCR-INFO n° 67).



Je pense bientôt
m'arrêter ici à
PONTORSON !

ADPCR-INFO n°69 – juillet 2011 – page 7

Nous avons reçu la réponse suivante de Monsieur Gérard LAHELLEC, Vice-Président chargé des Transports, il y a une lueur d'espoir !

"Je partage totalement votre point de vue sur l'importance d'offrir un transport public de qualité pour les habitants du Sud-Manche.

J'ai donc demandé au transporteur exploitant de cette ligne régionale, Kéolis Emeraude, d'étudier les impacts (temps, kilomètres, roulement des conducteurs, etc...) de cette potentielle création d'arrêt.

De plus, et comme vous le précisez dans votre courrier, s'il est difficilement compréhensible de voir un car sans s'arrêter, cette difficulté serait encore plus prégnante si le car devait s'arrêter et qu'il était interdit aux voyageurs d'y monter pour effectuer un trajet Pontorson-Le Mont-Saint-Michel.

Aussi, et si toutefois cette création était jugée possible techniquement et opportune, il nous faudra impérativement trouver un accord avec le département de la Manche afin de coordonner nos offres et offrir le meilleur service public possible.

Affaire à suivre !

Modification réseau Illenoo au 1^{er} septembre

Le Conseil Général d'Ille et Vilaine réduit la voilure, une restructuration du réseau Illenoo mis en place en 2007 entraîne une diminution significative des relations avec le département de la MANCHE. A l'heure de l'intermodalité et de la nécessité de plus en plus pressante de développer les transports en commun, l'ADCPR regrette vivement cette décision d'autant plus qu'elle a été prise sans aucune concertation. Il y a plusieurs années, lors d'une rencontre avec le Conseil Général d'Ille et Vilaine, nous avons demandé à participer aux comités de lignes pour les lignes FOUGERES-PONTORSON-SAINT-MALO et PONTORSON-RENNES et nous n'y avons jamais été conviés.

La ligne 4 Pontorson-Rennes ne desservira plus la Manche puisque son origine est reportée à Antrain.

La ligne 17 Fougères-Pontorson-Saint-Malo est scindée, sauf l'été :

- ligne 17 A Pontorson-Dol avec 4 allers et retours du lundi au vendredi et 3 le samedi,

en correspondance avec les trains en direction de Rennes et de Saint-Malo. Mais, a priori, pas de tarification commune !

- ligne 17 B Pontorson-Fougères avec 1 aller et retour du lundi au vendredi en période scolaire et seulement 1 autre retour en période scolaire et de vacances. Les habitants de Pontorson pourront donc revenir de Fougères en période de vacances scolaires mais ne pourront pas y aller !
- la ligne 17 devrait circuler l'été entre Fougères-Pontorson et Saint-Malo, via la côte et Cancale.

Les cars Kéolis

Par courrier en date du 17 mai 2011, nous avons interpellé le Conseil Régional de Basse-Normandie au sujet de l'inconfort des cars assurant les liaisons Granville-Coutances-Saint-Lô-Lison et Granville-Folligny et sur le fait qu'il n'était pas possible de transporter les vélos.



Voici la réponse obtenue : "Je vous précise que dans le cadre de l'appel d'offre des cars, le critère accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), est obligatoire pour le transporteur routier. En effet, l'aménagement de l'accès PMR implique une réduction de l'espace entre les sièges.

Le schéma directeur d'accessibilité de la Région Basse-Normandie précise qu'à l'horizon 2015, tous les cars devront être conformes et respecter ces nouvelles normes. Il conviendra alors de trouver une solution satisfaisante qui garantisse l'accès aux handicapés et l'espace suffisant entre les sièges.

S'agissant du transport des vélos à l'arrière du car, la Région gèrera à partir de juillet 2012, les contrats routiers et votre demande pourra faire l'objet d'une étude".

Bien évidemment, nous ne pouvons qu'approuver la mise en accessibilité des autocars mais il faudrait plutôt réduire le nombre de sièges au lieu de laisser un espace entre les sièges mesurant seulement 18 cm !



L'ADPCR au quotidien : les réunions externes

1. PROJET DE LIVRE BLANC

"LA BASSE-NORMANDIE, HORIZON 2020+"

Dans le cadre de l'élaboration par le conseil régional de Basse-Normandie, d'un livre blanc soumis à la concertation et ayant pour objet l'élaboration du Plan Stratégique Régional (PSR) de La Basse-Normandie à l'horizon 2020 et plus, l'ADPCR a été invitée à participer le 25 mai à une après midi de réflexion sur le thème : TRANSPORTS ET MOBILITE, Schéma Régional des infrastructures de Transport (SRIT).

L'ADPCR était représentée par J.Y. Colas, Georges Lesaulnier et Xavier Jacquet.

En introduction, Jean-Karl DESCHAMPS, premier vice-président de la région, explique que ce projet de livre blanc n'est pas le fruit du travail d'un seul bureau d'étude mais le résultat des réflexions d'un groupe prospective constitué de représentants de la population (des élus), des entreprises, des syndicats, des associations, etc...

Le projet a été élaboré au cours de 7 rencontres portant sur 4 thématiques :

- L'enseignement supérieur et la recherche
- Les transports et la mobilité

- L'action internationale
- L'économie et l'innovation.

Le contenu du projet de livre blanc est ensuite présenté par François LORFEUVRE (voir résumé ci-joint) ce dernier présente le calendrier d'élaboration du PSR qui doit être approuvé fin 2011 puis il analyse les risques de fragilisation du modèle normand en déclinant les forces et les faiblesses de la Basse-Normandie retenues dans le document.

Pour répondre à ces risques de fragilisation le groupe de travail a mis en évidence onze enjeux de long terme pour lesquels la Basse-Normandie est invitée à prendre position et à répondre.

Pierre MOURARET, vice président en charge des transports aborde enfin le Schéma Régional des Infrastructures de Transports, objet de notre présence à Caen.

Il s'agit d'un document obligatoire qui vise à déterminer la politique de la région dans le domaine des transports des voyageurs et du fret. Ce document doit être finalisé avant fin 2011.

Les orientations stratégiques de la BN doivent répondre à trois défis: l'innovation, la solidarité, le développement durable.

Dans ce cadre le document propose les enjeux suivants :

- Favoriser un développement significatif de l'usage du transport ferroviaire et maritime
- Contribuer à la maîtrise des consommations d'énergie non renouvelable dans les transports
- Apporter une réponse aux besoins croissants de transport public.

Pour cela le SRIT est bâti sur cinq priorités :

- Une LGV reliant la BN à l'Île-de-France et au réseau TGV européen.
- Préparer le TER de demain.
- Rendre le train plus simple et plus accessible.
- Engager une politique volontariste en matière de développement durable
- Développer les ports bas-normands pour en faire de véritables portes d'entrée maritimes.

Vingt-six propositions, concrétisées par des fiches d'actions, devraient permettre la réalisation de ces axes prioritaires.

S'appuyant sur les réunions de concertation du livre blanc, le SRIT sera présenté à l'Assemblée Plénière en octobre 2011.

Trois tables rondes composées chaque fois de membres du groupe « prospective » vont ensuite permettre d'explicitier les orientations du SRIT et de répondre aux questions des participants.

De tout ce qui a été dit j'ai retenu quelques points qui me paraissent essentiels.

Table ronde n° 1 : Quels sont les modes de déplacements qui favorisent la mobilité de proximité et les modes doux ? Comment favoriser la complémentarité et l'intermodalité des modes de transports ?

Participants : Anne Hebert (Communauté de Communes Sèves et Taute et SMCP Pays de Coutances), Muriel Lefresne (Agence de l'environnement et de la Maîtrise de l'Energie) Guy Lebas (Groupement des Autorités Responsables de Transport).

Points retenus :

- Organisation de développement du covoiturage voire de l'auto- partage,
- L'implantation de parking près des gares et des accès aux voies autoroutières,
- Développer la solidarité entre les modes doux et durs par l'usage du vélo : voies douces, parc sécurisé, location de vélos électrique,
- Télé- travail,
- 30% du budget de la région va au développement des transports,
- Tarification incitative (Nice : transport à 1€).

Table ronde n°2 : Comment ouvrir le réseau de transports bas-normand au réseau Européen ?

Participant : Armand Fremont (Géographe), Didier Lourdin (Etablissement Public d'Aménagement la Défense Seine Arche), Jean Callewaert (Association pour la promotion du TGV Paris- Normandie)

Points retenus :

- La Normandie est dans l'angle mort de l'hexagone et en dehors des grands flux européens,
- Nécessité de se rapprocher de la Haute-Normandie, de Paris et de se raccorder au réseau TGV par une ligne à grande vitesse (250 km/h compte tenu des petites distances),
- Didier Lourdin donne un éclairage nouveau à la nécessité de créer une ligne à grande vitesse vers la Basse-Normandie et Caen. La Défense est avec Londres la première place économique européenne. Y sont regroupés les sièges des principaux groupes financiers (banques et assurances) ainsi que les groupes à vocation énergétique. Ces derniers ont besoin d'implanter des centres de R et D voire de production à environ une heure de la Défense donc obligatoirement à l'ouest de Paris. Les villes de Rouen et du Havre saturées, Caen à 1h 15 de la Défense serait alors la seule ville universitaire capable d'accueillir ces entreprises. Par effet de ricochet c'est toute l'économie de la Basse-Normandie qui en profitera. C'est une chance à ne pas manquer.

Table ronde n° 3 : Comment valoriser la façade maritime de la Basse-Normandie en captant mieux les flux ?

Participant : Eric Depardieu (IUT d'Alençon) François Potier, (Brittany ferries), Jean-Yves Geffroy (Fédération des clubs logistiques de BN).

Points retenus :

- A cause du relief des côtes, les ports anglais n'ont plus la possibilité de se développer et d'accueillir les grands ports containers. Ils ont donc besoin des ports de Basse-Normandie comme base relais,
- Création de liaisons maritimes entre Le Havre et Caen,
- Les compagnies maritimes recherchent des plates formes logistiques « Hinterland » Caen et Mézidon ont un rôle à jouer (axe vers le sud-ouest et l'Espagne),
- Développement du ferroutage mais nécessité de consolider les infrastructures.

Pour rappel il n'existe plus de gares de marchandises en Basse-Normandie et seulement 3 embranchements particuliers.

Conclusions :

Présentation très généraliste. Pas de propositions nouvelles sauf l'affirmation du rôle que doit jouer la Basse-Normandie en réponse aux enjeux économiques de la Défense et des ports anglais.

2. Ligne nouvelle Paris-Normandie Bientôt le débat public



Paris-Normandie : le train du débat s'accélère

Le 23 mai, 1 600 personnes ont participé au colloque Axe-Seine, au Zénith de Rouen.

En septembre, Caen accueillera un colloque consacré aux enjeux de la Ligne Nouvelle Paris Normandie. Un préambule au débat public qui sera lancé en octobre.

L'ADPCR a participé, le 5 juillet, à une réunion d'échange sur les modalités du débat public relatif au projet de ligne nouvelle Paris-Normandie.

Un débat public se déroulera d'octobre 2011 à janvier 2012 donc en amont de la décision. Il portera sur :

- l'opportunité,
- les objectifs,
- les grandes caractéristiques du projet.

Sous le contrôle de la Commission nationale du débat public (CNDP), il est préparé et animé par une commission particulière du débat public :

- indépendante du maître d'ouvrage et des acteurs du projet,
- neutre, à aucun moment elle ne donne d'avis sur le projet.

La commission particulière du débat public (CPDP)

- permet au public
 - de s'informer sur le projet,

- d'obtenir des réponses à ses questions,
- d'exprimer ses observations, critiques et suggestions...
- rédige un compte-rendu du débat, dans les deux mois suivant la clôture.

Le Président de la CNDP publie un bilan pour éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner à son projet, la décision lui revenant.

Le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France,

- rédige un dossier de présentation du projet,
- présente le projet lors des réunions publiques et répond aux questions orales ou écrites,
- prend une décision quant au principe et aux conditions de poursuite du projet dans les 3 mois suivant la publication du compte-rendu et du bilan du débat.

La commission particulière du débat public est composée de :

- Olivier Guérin, magistrat honoraire,
- Jean-Philippe Bloch, administrateur général des affaires maritimes,
- Marie-Françoise Cornieti, avocate honoraire,
- Pierre-Gérard Merlette, administrateur civil,
- Dominique Simon, consultante.

D'octobre 2011 à janvier 2012, le débat public portera sur :

- l'opportunité : "Faut-il réaliser le projet ? En totalité ou partiellement ? "
- les objectifs : "Quels doivent être les objectifs prioritaires du projet ? Régularité, fiabilité, gain de temps, fret, aménagement du territoire, développement économique..."
- et les caractéristiques du projet : options de passage, gares...

Les moyens d'information :

- une campagne de communication pour informer de la tenue du débat,
- un dossier détaillé pour permettre de prendre connaissance du projet,
- une information continue tout au long du débat.

Les moyens d'expression du public :

- des réunions publiques,

- un site internet,
- des cahiers d'acteurs et des contributions.

Des réunions locales pour s'informer, poser des questions, donner son avis... sont prévues, pour la Basse-Normandie à CAEN, CHERBOURG, LISIEUX et SAINT-LO.

Soyez nombreux à faire connaître votre avis sur ce sujet de la plus haute importance pour l'avenir de la région.

Carte du réseau ferré bas-normand



Revue de presse

La Manche Libre Granville 25 juin 2011



Desserte du Mont-Saint-Michel – La Baie n° 27 juin 2011



Le réseau de bus Manéo revu et corrigé en 2012

Réunis vendredi à Saint-Lô, les conseillers généraux ont validé le projet de refonte du réseau de transport Manéo (scolaires et grand public) d'ici à la rentrée 2012.

2011-07-02 -OF

Un réseau de transport public et scolaire mieux adapté aux besoins, plus sécurisé et plus accessible aux personnes handicapées. Tout cela en faisant baisser la facture globale de 2,2 millions d'euros. C'est la route que le conseil général s'est tracée, en réorganisant les lignes de bus Manéo. Les conseillers généraux ont planché vendredi matin sur la question, avant de la mettre au vote l'après-midi, en session publique extraordinaire.

Pas une mince affaire, « dans un département long de 200 km du nord au sud, avec plusieurs pôles urbains vers où converge un tissu de liaisons routières », souligne Jean-François le Grand. Le réseau actuel de transport de voyageurs (scolaires et grand public) a été créé en 2007. Avec ses imperfections : cars circulant parfois à vide, horaires mal adaptés, dessertes de bus mal pensées... « Dès le début, nous savions que nous aurions à y remédier », résume le président du conseil général.

Ce sera chose faite à la rentrée scolaire 2012, et pour 8 années. Le réseau passera à 13 lignes régulières, contre 24 actuellement, mais offrant un service plus élevé. A savoir « un temps de trajet en moyenne 30 %



Le conseil général promet des arrêts de bus plus sécurisés pour les scolaires, et accessibles aux handicapés.

plus long que celui d'un véhicule léger », explique le rapporteur du dossier, Jean Lepetit. Et des cadences développées, « jusqu'à un maximum de 8 services par jour selon les lignes et selon les sens ».

Arrêts aménagés selon la fréquentation

Il est prévu également de reconduire six lignes estivales pour desservir des secteurs touristiques. Le covotourage

sera favorisé pour les déplacements domicile-travail sur l'ensemble du territoire. Enfin « un service de transport à la demande sera étendu à tout le département (hors périmètre urbain) avec un service quotidien de liaison vers des lignes régulières, du lundi au vendredi. »

Pour les scolaires, le conseil général veut mener, avec les communes concernées, un chantier d'aménagements des points d'arrêt. Ceux-ci

seront matérialisés et sécurisés, dans chacune des communes desservies par le transport scolaire. Ces arrêts seront accessibles aux handicapés. En dehors des agglomérations, le point d'arrêt sera sécurisé (visibilité, espace de stationnement pour les parents, cheminements...) « si le point d'arrêt est fréquenté par au moins trois élèves de façon pérenne, avec regroupement des élèves dans un rayon d'un kilomètre ».

Avec cette refonte du réseau, l'évaluation faite par un bureau d'étude prévoit de faire baisser la facture globale de 26 945 000 € à 24 663 000 €. Auxquels il faut ajouter le coût de la sécurisation des points d'arrêt et de leur mise en accessibilité pour les handicapés, soit « 13,5 millions d'euros pour les lignes régulières et 18,7 millions pour les transports scolaires ». Le conseil général a prévu d'investir pour cela un million d'euros chaque année.

Hervé Houel (Carentan, PS) a posé la question des tarifs qui seront appliqués à compter de septembre 2012. Réponse du président le Grand : « On en reparlera quand le rapport aura été peaufiné. »

Laurent LE GOFF.

Nous reviendrons prochainement sur cette information.

L'ADPCR sera consultée par la commission du Conseil Général chargée de la refonte de l'ensemble du réseau MANEO.

2011-07-01-OF.

Nouveau parking au Mont : 28 avril 2012

Le 28 avril prochain, les visiteurs du Mont se gareront dans un nouveau parking et profiteront des navettes pour y accéder.



Un prototype du Passeur est en construction au Portugal.

28 avril. C'est officiel. Samedi 28 avril 2012, le nouveau parc de stationnement de la Caserne sera ouvert et les navettes de transport circuleront entre le continent et le Mont-Saint-Michel. La décision a été prise mercredi par les élus du syndicat mixte de la Baie du Mont-Saint-Michel. Cette date, c'est « un compromis entre la fin des travaux, la pousse de l'herbe, les contraintes de chantier et le début de la saison touristique », liste François-Xavier de Beauvaincourt, directeur général des services du syndicat.

4 150 places. Au printemps 2012, le parking comptera 4 150 places, dont 640 places en accès direct pour les Montois et les employés, 74 places pour les personnes à mobilité réduite, 228 places pour les camping-cars et 100 places pour les cars de tourisme. Côté tarifs, le Syndicat Mixte a décidé de maintenir ceux de l'appel d'offres de 2009. « Les élus ont toujours voulu que le Mont reste d'un accès populaire. » Le coût du stationnement a donc été fixé à 8,50 €

pour une voiture légère. « Normalement, les visiteurs devraient payer environ 9,10 € pour l'accueil et l'accès. » C'est le syndicat qui prend à sa charge la compensation.

Le Passeur. Au printemps 2012, le mode d'accès au Mont sera donc entièrement renouvelé. Baptisées « Le Passeur », les navettes gratuites et les navettes hippomobiles partiront de la place des navettes, à proximité du barrage, sur le Couesnon, pour emmener les visiteurs vers le Mont. Président du syndicat mixte de la baie, Laurent Beauvais veut « une expertise » avant toute modification du départ des navettes.

36 millions. L'ensemble de la délégation de service public, à savoir la construction du parking et la mise en place de navette, a coûté 36 millions d'euros. Auxquels contribuent le Syndicat Mixte et l'État, à hauteur de 12,30 millions, par une subvention d'équipement.

Morgane FLEURY.

Rompre son p'tit train-train

Billet

La SNCF aurait-elle un train de retard ? Un problème de calendrier ? Pour le premier grand pont de l'année, tout le monde avait prévu de longue date ce qu'il pourrait bien faire. Tout le monde oui, sauf... la Société des chemins de fer de Basse-Normandie.

Dimanche soir, 19 h 01, en gare de Saint-Lô, le dernier TER de la journée en provenance de Coutances et en direction de Caen entre en gare. Un train sans réservation où d'ordinaire, les places libres sont légions, mais hier, fin de week-end de l'Ascension, le train était bondé. La SNCF aurait pu prévoir une rame de plus pour

éviter les bouchons... à l'intérieur du TER.

Semblable à un métro parisien aux heures de pointe, il a fallu se tasser dans les allées et pour rentrer, la porte coulissante peinait à se refermer. Assis par terre entre deux valises dans l'entrée ou debout durant 45 minutes, le voyage a été long pour des dizaines de voyageurs. Les plus malins auront trouvé des places en 1^{re} classe.

Lors du week-end de Pâques, des mésaventures identiques étaient arrivées en France. Ionesco disait : « On ne peut prévoir les choses qu'après qu'elles sont arrivées. » (Le Rhinocéros). Encore raté !

Willy ROUX.

OF - 2011-06-07.

500 vélos « débarquent » au Mont-Saint-Michel

Dimanche, 500 cyclistes ont roulé vers le Mont-Saint-Michel. C'était la seconde « Convergence Vélo » organisée par Vélocité, une association d'Avranches. Cette manifestation entendait protester contre la décision d'interdire aux cyclistes d'accéder

jusqu'aux remparts, quand le Mont sera redevenu une île, en 2014. C'est le syndicat mixte Baie du Mont-Saint-Michel, maître d'ouvrage du chantier de rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel, qui s'y oppose.

L'Ouest, ses trains et ses grands chantiers

Guillaume Pepy, président de la SNCF, fait le point des projets ferroviaires à grande vitesse pour l'Ouest. Il était vendredi à Rennes. Pour y visiter des services de l'entreprise et rencontrer des élus.

Entretien

Le récent rapport parlementaire d'Hervé Mariton estime qu'il y a trop de projets de lignes à grande vitesse pour pouvoir les financer. Cela vous inquiète ?

Il faut distinguer les projets qui sont lancés, comme ceux de Bretagne-Pays de la Loire, ou Sud Europe Atlantique (Tours Bordeaux), et puis les projets ultérieurs qui sont ceux du SNIT (Schéma national des infrastructures de transport). Les interrogations du rapport Mariton portent sur le financement des projets à venir. Il dit qu'il faudra dégager des priorités, et trouver de nouvelles ressources. Tout le monde en convient.

Vous avez critiqué l'organisation du système ferroviaire entre la SNCF et RFF, Réseau ferré de France, en charge de la construction des infrastructures et de leur entretien. Faut-il réformer ?

Avec Hubert du Mesnil, président de RFF, nous avons une position commune. Le besoin de financement dans le ferroviaire n'est pas assuré, notamment pour l'entretien du réseau existant. Ensuite, le fonctionnement du système actuel peut être amélioré. Il n'est pas stable car il connaît des réformes permanentes depuis une quinzaine d'années. Dans tous les pays d'Europe, la gestion de l'infrastructure ferroviaire est spécialisée. Après, il y a quarante manières d'organiser le travail entre celui qui a les rails, et celui qui a les trains.

Et les récents trains à horaires variables ?

Il y a 15 000 trains par jour en France. RFF a lancé un programme de travaux sans précédent pour rénover le réseau. La conséquence est que certains horaires de trains ne peuvent nous être confirmés à temps par



Guillaume Pepy sur les quais de la gare de Rennes.

RFF pour les mettre à la réservation trois mois à l'avance. Nous avons décidé de proposer ces trains à la vente pour permettre aux consommateurs de s'organiser, quitte à confirmer l'horaire exact qui peut varier de quinze minutes, au plus tard sept jours avant le départ. Cela existe pour les avions. Cela fait un peu sourire car les horaires de train c'est à la minute près, mais c'est du bon sens. Nous le faisons pour nos clients.

Des usagers se plaignent de la SNCF, en Basse-Normandie par exemple...

Le réseau normand a vieilli et il y a encore de très gros travaux. Ceux de l'année dernière, en particulier sur Paris - Caen - Cherbourg ont expliqué la mauvaise régularité. Cela va mieux depuis le début de l'année, c'est encourageant. Mais on peut mieux faire.

Quant au projet d'une ligne à grande vitesse pour la Normandie, Antoine Rufenacht (l'ancien maire du Havre) a été nommé à la tête d'un commissariat au développement de la Vallée de la Seine.

En Bretagne, les travaux pour la nouvelle Ligne à grande vitesse Le Mans Rennes vont démarrer...

C'est un très beau projet équilibré entre l'ouest et l'est de Rennes. Il vise vraiment à raccrocher tout le réseau breton au réseau français et européen à grande vitesse.

Ce qui est intéressant, c'est la complémentarité entre le TGV et les trains régionaux. C'est un peu une marque de fabrique bretonne. Tous les élus ont toujours défendu cela. La Bretagne a su créer le consensus. Le résultat est là, et ce projet est passé devant les autres. Il n'a pas été conçu

au bénéfice des uns, contre les autres, au bénéfice des Rennais et non des Finistériens.

Et les retards dans les Pays de la Loire ?

Le TGV Atlantique vient de fêter ses 20 ans. Il y a maintenant des travaux de renouvellement des rails, du ballast, des caténaires. Les trains peuvent être ralentis, et si on ne donne pas l'information, les gens peuvent penser qu'il y a des retards. Nous avons encore un boulot de pédagogie à faire. Ce sont des panneaux dans les gares, des annonces de contrôleurs dans les trains. Si nous avons un retard, nous devons avoir fait assez de pédagogie sur les travaux.

Recueilli par
Didier GOURIN.

Ligne à grande vitesse : qui paiera quoi ?

Le dernier comité de pilotage pour la ligne à grande vitesse (LGV) Paris - Normandie a arrêté les grandes options qui seront soumises au débat public d'octobre 2011 à février 2012. Notamment la création d'une gare de confluence, une arrivée à Saint-Lazare, la création d'une gare à la Défense connectée à Saint-Lazare, une

nouvelle gare à Rouen... Pierre Mouraret, vice-président PCF en charge des transports en Basse-Normandie, souhaite connaître « les contributions des collectivités, de l'État, de Réseau ferré de France ». Alain Le Vern, président PS de Haute-Normandie, est lucide : « Avec une estimation entre 8 et 14 milliards,

le seul tenant est le meilleur moyen de ne jamais voir le projet aboutir. Il est indispensable de procéder par étape : d'abord le désengorgement du Mantois, qui profitera aux Normands mais aussi aux Franciliens, et du nœud rouennais qui centralise les accès fret et voyageurs. »

Ouest-France 20 mai 2011

Gare de Lison : les usagers s'impatientent

La rénovation de la gare : qu'en pensent les usagers et habitués?

La gare de Lison est vieillissante, laide et vraiment pas fonctionnelle. Elle fait un peu tâche dans le réseau ferroviaire bas-normand. Pourtant, elle est un haut lieu de transit.

Imaginez un peu : 700 voyageurs par jour, 900 le week-end, et pourtant, cela fait des années qu'elle n'a pas été rénovée, qu'elle est pratiquement laissée à l'abandon. Pas de quoi faire rêver !

"On a l'impression d'être en plein Far Ouest"

Pascal Parfait, chef d'une entreprise d'informatique à Saint-Lô (Aïria) et cofondateur de CEV, en sait quelque chose. *"Il y a quelques années, j'allais très souvent à Paris en train et j'ai fini par prendre la voiture, pour des raisons pratiques. Je travaillais pour des enseignes importantes et quand elles venaient, elles ne repartaient pas avec une image dynamique de la région. Il m'est même arrivé d'aller les chercher à Caen en voiture plutôt que de les laisser passer à Lison."*



La gare de la Lison, son parvis et sa passerelle devraient avoir un autre aspect, mais pas avant 2013. D'ici là, il va falloir encore patienter.



"Je n'y fais plus attention"

Nicolas d'Aprigny, du Normandy, salle de musique actuelle de St-Lô

REPERES

Parvis

Sous réserve de financement, l'aménagement du parvis de la gare de Lison devrait être lancé après le chantier de modernisation de la gare. Le coût réel de l'opération devrait être connu avant l'été.

Plus de places

L'aménagement des abords de la gare devrait redonner un caractère convivial et fonctionnel au parvis. Le nombre de places de stationnement passerait de 100 à 200 et des végétaux sont prévus.

Passerelle

Le projet prévoit d'installer deux ascenseurs et la couverture de la partie supérieure de la passerelle. Il y a plus d'un an, il était estimé à 1,2 millions d'euros. Reste à savoir qui va financer et combien.

Un avis partagé par le maire de Saint-Lô, François Digard, par ailleurs membre de l'ADPCR (association de défense pour la ligne Caen-Rennes). *"Quand vous recevez des visiteurs qui viennent de Paris et qui descendent à Lison, ils se demandent s'ils ne sont pas tombés en panne en rase campagne. On est à l'Ouest, mais on a surtout l'impression d'être au Far Ouest. Les gens voient le car et sont presque surpris de ne pas voir de diligence, vous voyez ! C'est tellement décalé que ça fait sourire mais ce n'est pas très porteur en terme d'image."*

Passerelle dangereuse

Le constat est moins sévère pour Nicolas d'Aprigny, directeur du Normandy, la salle de musique actuelle de Saint-Lô. *"20 % des artistes que nous recevons à Saint-Lô viennent en train et ils ne se moquent pas. Je vais également beaucoup à Paris pour des raisons professionnelles et ça ne me dérange pas."*

Des travaux de modernisation viennent pourtant de démarrer. Ils concernent la gare - le hall des voyageurs - et devraient s'achever d'ici un an.

Pour le reste, c'est-à-dire les places de parking et surtout la passerelle en béton, il va falloir encore attendre. *"Cette passerelle est dangereuse par tous les temps et rend difficile l'accès aux personnes à*



Difficile d'escalader cette paroi de béton lorsqu'on est chargé ou que l'on éprouve des difficultés pour se déplacer...

mobilité réduite, note l'élu saint-lôlois. Je trouve ça lamentable. Ça n'a que trop duré."

A l'heure actuelle, lorsque quelqu'un qui éprouve des difficultés pour se déplacer veut prendre le train sur le quai opposé à la gare, il doit faire appel à un agent de la SNCF qui le fait traverser sur les

voies. Un autre âge ! Les usagers doivent faire avec, comme Anne-Marie Rabec, qui fait tous les jours le déplacement de Lison vers Cherbourg avec des bagages et qui a mal aux genoux. *"J'aimerais bien un escalier roulant ou un ascenseur pour éviter les marches. Ça m'arrangerait."*

PRATIQUE

Les travaux de la gare

La modernisation de la gare de Lison fait partie du programme de rénovation des gares TER bas-normandes dont le maître d'ouvrage est la SNCF. Les travaux ont débuté il y a un mois environ et devraient s'achever d'ici un an, s'ils n'ont pas de retard.

Ils comprennent une mise en valeur intérieure/extérieure du site (peinture de façade, totem lumineux...), un réaménagement du hall, une restructuration complète de l'espace billetterie et la création de toilettes pour personnes à mobilité

réduite. Des portes d'accès automatiques devraient également être installées.

Le montant de l'opération s'élève à plus d'un million d'euros, financé pour plus de moitié par le Conseil régional, par la SNCF à hauteur de 25 % et par les conseils généraux de la Manche et du Calvados pour le reste.

Les quais devraient également être concernés par ces travaux de modernisation et il est prévu de placer un composteur de l'autre côté de la passerelle.



Le montant de l'opération des travaux de modernisation de la gare de Lison s'élève à 1 029 700 euros.

Train à grande vitesse : combien mettra l'État ?

1 600 élus et décideurs attendaient Bruno Le Maire, hier à Rouen. Le ministre leur a confirmé que la ligne à grande vitesse en Normandie était un beau projet. Sans dire combien l'État y mettrait. Ni la date !

En annonçant un peu vite le mois dernier au Havre une inauguration du TGV normand en 2017, Nicolas Sarkozy avait suscité des espoirs chez les élus normands. Représentant le gouvernement au deuxième colloque sur « l'axe Seine », hier à Rouen, Bruno Le Maire, ministre de l'Aménagement du territoire et élu UMP haut-normand, a refroidi les ardeurs.

S'il a longuement salué « le beau projet de tous les élus, hauts comme bas-normands, main dans la main », il n'a pas annoncé quelle serait la participation de l'État que tout le monde attendait sur un coût entre 9 et 13 milliards d'euros. « Une déception » pour Laurent Fabius, président de la communauté de l'agglomération de Rouen-Elbeuf-Austretherre (Crea).

Mais aussi pour Laurent Beauvais, président de la Basse-Normandie, et Philippe Duron, député-maire de Caen. Une demie surprise. Bruno Le Maire n'a fait que confirmer « qu'une commission déterminerait les clés de répartition du financement » entre l'État (dont les Normands attendent un engagement de 30 à 40 %), Réseau ferré de France pour un autre tiers et les collectivités.

Un grand événement populaire

Alain Le Vern, président haut-normand, a déjà provisionné 20 millions d'euros par an. Laurent Beauvais a demandé d'étudier une ingénierie financière au Comité économique et social. Les agglomérations de Rouen, Caen et le Havre apporteront leur part. Cette commission sur le financement travaillera en parallèle au débat public d'octobre à mars 2012.

Pour Bruno Le Maire : « Jamais un débat public n'a été lancé au bout de deux ans. C'est plutôt trois. » Laurent Fabius imagine la participation financière de l'État « deux semaines avant le premier tour de la présidentielle ».



Laurent Fabius hier au Zénith de Rouen avec les Bas-Normands Laurent Beauvais, président de la Région et Philippe Duron, député-maire de Caen.

Quoi qu'il en soit, la ligne à grande vitesse semble acquise, même si 2017 est un délai un peu court. « Parisiens plutôt sur 2020 », prévoit, gouguenard, l'un des 1 600 participants à ce colloque dans le superbe Zénith de Rouen. Ils étaient rejoints par Bertrand Delanoë, maire de Paris ; Jean-Paul Huchon, président de l'Île de France, engagés aussi dans cette ligne nouvelle Paris Normandie « qui bénéficiera aussi dans l'autre sens, aux Parisiens ».

Au-delà d'un train que tout le monde souhaite « plus fiable, confortable et des temps de trajets plus courts », cette réflexion sur l'axe Seine avec Le Havre porte d'entrée maritime de Paris a changé les mentalités. A appris à se regarder et à travailler collectif sur le renouveau industriel de la vallée de Seine ou le portuaire. La construction de plateformes logistiques apportera « une valeur ajoutée au trafic et des emplois ».

Nécessité impérieuse : construire

au Havre un transbordement vers tous les modes de transports : fer, fluvial, de plus petits porte-conteneurs vers Caen ou Cherbourg ; « 80 % des conteneurs débarqués ou chargés au Havre sont acheminés par camions ». Bertrand Delanoë, lui, a lancé l'idée d'un « grand événement populaire, culturel et festif dans nos trois régions ». Avec la Seine et l'eau comme fil rouge.

OF
2011-05-24 Xavier ORIOT.





Carte Liber'ter

Avec la carte Liber'ter, jusqu'à 30% de réduction* sur les trajets, pour les 26 ans et plus qui voyagent occasionnellement.

Principe de l'offre

La carte Liber'ter, valable un an, offre 30% de réduction* sur tous vos trajets :

- en Basse-Normandie,
- de Basse-Normandie vers la Haute-Normandie (hors trains à accès limité),
- de Basse-Normandie jusqu'à Rennes (via trains Caen-Rennes).

*calculé sur la base du tarif normal.

Bénéficiaire

Vous avez 26 ans et plus et voyagez occasionnellement :

la carte Liber'ter est pour vous !

Vos déplacements

Lors de vos déplacements, vous devez être en mesure de présenter :

- votre carte ISO Liber'ter et votre fichet nominatif en cours de validité,
- votre titre de transport,
- l'exemplaire de votre formulaire.

Prix

Pour connaître le prix de vos trajets, utilisez le service de calcul de prix : **calculer un prix**.

Condition de vente

Pour obtenir votre carte Liber'ter, présentez-vous dans une gare ou boutique SNCF de Basse-normandie muni(e) :

- d'une pièce d'identité en cours de validité,
- d'une photo d'identité récente (format 3,5 X 4,5 cm),
- du formulaire de demande complété.

La carte Liber'ter, valable un an, vous sera délivrée et vous permettra d'obtenir un billet à 30% de réduction.

Après vente

Les billets à 30% sont remboursables ou échangeables sous certaines conditions.

En savoir plus

- **Contact TER au 0 825 00 33 00** (0,15€mn), de 7h à 20h du lundi au vendredi sauf jours fériés.
- En gares et boutiques de Basse-Normandie.

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