

# ADPCR-INFOS n° 71



Janvier 2012

**fnaut**  
transport - consommation - environnement

## BONNE ET HEUREUSE ANNEE 2012

L'année 2011 aura été marquée par plusieurs événements importants pour la ligne CAEN-RENNES. Le dernier en date est le rétablissement du 3<sup>ème</sup> aller et retour entre les deux capitales régionales supprimé en 1989. Un grand merci au Conseil Régional de BASSE-NORMANDIE qui finance seul le million d'euros demandé par la SNCF pour assurer cette desserte. Nous avons contribué, avec les autres associations de BASSE et HAUTE-NORMANDIE, au retrait du projet de réservation obligatoire sur PARIS-CHERBOURG, de nombreux usagers de notre ligne étant concernés par cette décision inacceptable. Pour le projet de ligne nouvelle PARIS-NORMANDIE, nous avons réalisé un cahier d'acteur afin de faire connaître notre point de vue qui est favorable en sachant que la priorité est la modernisation de l'axe Paris-Mantes. Le 28 août, nous avons organisé un rassemblement en gare d'AVRANCHES pour sensibiliser les élus et la population sur les atouts apportés par la ligne CAEN-RENNES ; le message a été bien reçu : tous les élus présents, toutes tendances politiques confondues, ont affirmé la nécessité d'améliorer et de développer cet axe. Et tout au long de l'année, nous avons participé à différentes réunions organisées par la SNCF, le Conseil Régional, la FNAUT et diverses instances ; nous y avons toujours défendu les usagers de notre ligne et des lignes bas-normandes.

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 2012.

*Jean-Yves COLAS*  
Président de l'ADPCR

### Dans ce numéro :

|                                                                 | Page |
|-----------------------------------------------------------------|------|
| ➤ Le 3 <sup>ème</sup> aller et retour Caen-Rennes               | 2    |
| ➤ Réunion ADPCR/Conseil Régional                                | 2    |
| ➤ Ligne nouvelle Paris-Normandie, le scénario complémentaire AB | 3    |
| ➤ Ligne Paris-Cherbourg                                         | 4    |
| ➤ Ligne Paris-Granville                                         | 5    |
| ➤ Nouveaux horaires 2012                                        | 7    |
| ➤ Qu'est-ce que le cadencement ?                                | 7    |
| ➤ Tarifs SNCF, le point de vue de la FNAUT                      | 7    |
| ➤ Inauguration du nouveau local de l'ADPCR                      | 8    |
| ➤ Une question écrite de Ph Gosselin au Gouvernement            | 8    |
| ➤ Revue de presse                                               | 9    |



## **Le 3<sup>ème</sup> aller et retour CAEN-RENNES**

Le 3<sup>ème</sup> aller et retour, tant attendu, est là depuis le 13 décembre 2011.

L'inauguration a eu lieu en gare d'AVRANCHES, dès le premier jour, à l'arrivée du train de 15 h 57 qui était parti de CAEN à 14 h 13.

Monsieur Laurent BEAUVAIS, Président du Conseil Régional de Basse-Normandie était accompagné de Monsieur Pierre MOURARET, Vice-Président chargé des transports, de Monsieur François DUFOUR, Vice-Président, de Monsieur Patrick MOREL, Directeur des transports et de son adjoint, Monsieur Franck FANGET. La SNCF était représentée par Monsieur Eric VIAUD, nouveau Directeur Voyageurs pour la Basse-Normandie.

Le coût de cette nouvelle relation a été rappelé : 1 million d'euros.

Nous ne reviendrons pas sur tous les avantages apportés par ces deux nouvelles relations, ils ont été largement développés dans ADPCR-INFOS n° 70. Nous avons noté, avec satisfaction, l'engagement du Conseil Régional pour la poursuite de la modernisation qui malheureusement ne sera pas à la hauteur des premières prévisions en raison de la faiblesse de la participation de la Région BRETAGNE.



## **Réunion ADPCR/Conseil Régional de BASSE-NORMANDIE à Caen**

Elle s'est déroulée le vendredi 18 novembre à Caen, de 14 h 30 à 17 h 00. Participants : Conseil Régional : P. MOURARET, P. MOREL  
ADPCR : J.Y. COLAS, G. LESAULNIER, J. PERIS.

P. Mouraret s'est félicité de la qualité des relations avec l'ADPCR.

Plusieurs points ont été abordés :

- Le Conseil Régional est contre la réservation obligatoire sur Paris-Cherbourg,
- Retour sur la manifestation d'Avranches le 28 août qui a permis de mobiliser les élus du Sud-Manche,
- Surcharges constatées le dimanche 13 novembre. Le CRBN va demander un avenant à la convention le liant à la SNCF afin qu'elle anticipe les périodes de surcharges. Dans un premier temps, en raison du manque de matériel, seuls des cars pourraient être mis en circulation et dans un deuxième temps, les X 72500 retirés de la ligne Paris-Granville seront utilisés et les surcharges disparaîtront. Il nous est demandé de signaler les surcharges que l'on peut constater.
- Le 3<sup>ème</sup> aller et retour. Il ne circulera pas en juillet et août, c'est préjudiciable pour les abonnés domicile/travail, nous allons demander qu'au minimum un car circule le matin entre Pontorson et Saint-Lô s'il y a des abonnés. Inauguration le 13 décembre.
- Relation matinale Coutances-Caen. Le coût estimé est trop élevé. Le CRBN ne peut pas financièrement faire face à cette dépense supplémentaire. En scindant le premier train, la facture est plus faible mais il y aurait risque de surcharge entre Bayeux et Caen. Le problème sera revu pour 2014 lorsque les X 72500 seront récupérés de Paris-Granville. Nous avons parlé d'un terminus Lison.
- Relations Caen-Granville. Essai à l'été 2013.
- Relations Granville-Rennes : elles figurent dans nos propositions mais le CRBN nous a laissé entendre qu'il serait très difficile de les mettre en place pour des raisons budgétaires et les difficultés d'accès à la gare de Rennes. Une solution pourrait être de faire passer tous les trains par Granville mais c'est hors de question car le temps de trajet serait beaucoup trop long et de toute manière, il serait impossible de répondre à la demande qui est d'arriver à Rennes avant 8 h.
- Les travaux envisagés entre Avranches et Dol. A partir de 2013, rénovation avec comme objectif de maintenir les performances (100 km/h), refonte du poste d'Avranches, maintien de la double-voie, installation du BAPR différée.

- Le projet de raccordement sud-est à Folligny. Estimé à 50 M € sans avoir la certitude que la SNCF y fera circuler des trains. Nous demandons que, dans un premier temps, des rames Paris-Granville se scindent en gare de Folligny.

## Ligne nouvelle Paris-Normandie Le scénario complémentaire AB

(Source : RFF – site débat public LNPN)

Les premières semaines du débat public ont permis de recueillir des avis en faveur du scénario A et des avis en faveur du scénario B.

**Le scénario A** présente le tracé le plus direct vers Rouen.

- > La bifurcation vers Caen est proche de Rouen, ce qui permet un temps de parcours de 45 mn entre les deux capitales régionales,
- > En revanche, elle se situe dans la forêt de Bord, ce qui représente un enjeu environnemental important,
- > Ce scénario traverse 3 vallées majeures dans l'Eure,
- > Évreux est desservie par un raccordement long.

**Le scénario B** passe au plus près d'Évreux, avec un raccordement court vers la gare actuelle. Une gare sur la ligne nouvelle est également envisageable.

- > Il présente le tracé le plus direct vers Caen. Paris – Caen en 1 h 16 est possible en utilisant la ligne actuelle entre Bernay et Lisieux, accélérée en 1996 à 200 km/h,
- > Il traverse 5 vallées majeures dans l'Eure,
- > Avec 6,3 milliards d'euros, il est moins cher que le scénario A, estimé à 6,5 milliards d'euros,
- > Par contre, il est beaucoup moins performant que le A, pour les trajets Caen – Rouen.

**Pour ces deux scénarios**, un passage central dans l'agglomération de Louviers - Val-de-Reuil a été recherché de manière à la desservir au mieux avec une gare nouvelle (près de l'autoroute A 13).

Des interventions sur le site Internet du débat puis lors des réunions locales ont suggéré de rechercher un scénario qui allie les avantages des deux scénarios A et B.

Les objectifs du scénario complémentaire « AB » sont les suivants :

- > Temps de parcours entre Rouen et Caen inférieur à l'heure et idéalement autour de 50 minutes,
- > Passage le plus proche possible d'Évreux avec la possibilité d'une gare nouvelle,
- > Tracé suffisamment direct vers Caen pour éviter la construction d'un nouveau tronçon entre Bernay et Lisieux,
- > Nombre de traversées de vallées majeures minimisé.

**Le scénario AB jusqu'à Évreux est similaire au scénario B. Il franchit l'Eure pour passer au nord-est d'Évreux. Il poursuit ensuite vers le nord-ouest et franchit l'Iton.**

**Les deux branches se séparent au nord de ce franchissement.**

Cette bifurcation est établie en triangle de manière à permettre les relations entre Rouen et Caen.



La branche vers Caen traverse le plateau de Neubourg, puis la vallée de la Risle pour se raccorder à la ligne Paris – Caen actuelle près de Bernay. Un tronçon de ligne nouvelle est prévu au sud de Lisieux pour assurer la jonction entre les deux sections de lignes actuellement à 200 km/h de part et d'autre de cette ville. Les trains qui desservent Lisieux poursuivent sur la ligne actuelle sans emprunter cette jonction.

La branche vers Rouen reste en rive gauche de l'Eure. Elle rejoint la ligne actuelle au niveau d'Oissel, à une dizaine de kilomètres au sud de Rouen, puis poursuit vers le nord comme les scénarios A et B.

**Différents raccordements sont prévus :**

- > Deux raccordements en amont et en aval de Mantes-la-Jolie permettant de desservir cette ville,
- > Un raccordement en triangle vers Évreux permettant d'offrir des relations Paris – Évreux et Rouen – Évreux,
- > Un raccordement vers Yvetot permettant de rejoindre la ligne actuelle pour desservir Yvetot et Bréauté-Beuzeville.

### **Fonctionnalités et temps de parcours : un scénario AB dans les objectifs fixés**

Le scénario AB assure la desserte d'Évreux de façon identique au scénario B, que ce soit pour les relations Paris – Évreux et Rouen – Évreux.

Le temps de parcours entre Caen et Rouen est de 51 minutes.

La différence avec le scénario A est principalement due à l'emprunt de la ligne actuelle entre Bernay et Lisieux.

#### Temps de parcours et coûts

|            | Scénario A | Scénario B | Scénario AB |
|------------|------------|------------|-------------|
| Paris-Caen | 1 h 13     | 1 h 16     | 1 h 17      |
| Caen-Rouen | 0 h 45     | 1 h 07     | 0 h 51      |
| Coûts      | 6,5 Mds    | 6,3 Mds    | 6 Mds       |

Ce scénario répond également aux objectifs souhaités par l'ADPCR tels que présentés dans son cahier d'acteur.

## **Ligne Paris-Cherbourg**

*Réunion SNCF/Associations de consommateurs le 29 novembre 2011 à CAEN*

### **Point d'actualité ferroviaire**

Il est rappelé que la ligne InterCités Paris Caen Cherbourg appartient au périmètre des « Trains d'Équilibre du Territoire » (TET) qui ont fait l'objet de la signature d'une convention avec l'Etat, effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

Les TET sont désormais regroupés au sein d'une unique activité InterCités (qui regroupe les anciens périmètres Téoz, Lunéa et InterCités) et la DGITM (appartenant au ministère des transports) assure la compétence d'autorité organisatrice pour ces trains.

La convention permet d'assurer la pérennité des TET en équilibrant le bilan de l'activité : pour 1 milliard de charges pour les 40 lignes, seulement 800 millions de recettes sont générés, le déficit

étant à présent comblé par une compensation de 200 millions d'euros apportée par l'Etat.

La convention a été signée pour une durée de 3 ans (avec une éventuelle prolongation de 18 mois). A l'issue de la convention, la mise en concurrence de tout ou partie des lignes du périmètre TET pourrait devenir possible.

### **Régularité**

A fin novembre 2011, la régularité InterCités sur la ligne Paris Caen Cherbourg est de :

- 90% à 10' contre 87% en 2010 soit une progression de + 3pts

- 87,5% à 10' pour les trains de pointe contre 84% en 2010 soit une progression de +3,5pts

Les associations conviennent avec la SNCF de la progression notable de la régularité en 2011. Même si les résultats doivent continuer à progresser, la tendance montre que le plan d'action ligne sensible dit « impulsion 2011 » a porté ses fruits (actions de débroussaillage, ajout de clôtures, actions pour augmenter la polyvalence des conducteurs, mise en place d'un outil de gestion du parc matériel, réalisation de certaines opérations de maintenance sur les sites de Caen et Cherbourg). Près de 80% des actions du plan Impulsion sont aujourd'hui réalisées.



On observe toutefois une dégradation de la régularité en novembre : en particulier, depuis le 23 novembre suite à la circulation du « train nucléaire » et aux actes de malveillance perpétrés à cette occasion (« démontage » d'une partie de la voie, incendie d'une guérite et destruction d'installations de signalisation). En conséquence de ces dégradations, et même si grâce à une intervention rapide des agents de l'infrastructure la circulation des trains est redevenue possible dès le 24 novembre, une limitation de vitesse a dû être mise en place entre Lison et Cherbourg, avec pour conséquence un retard d'environ 25 minutes sur

cette partie du trajet. Les trains concernés arrivent donc « désheures » à Mantes, et le retard peut s'aggraver du fait des difficultés d'insertion dans la circulation francilienne. De ce fait ce sont finalement par « réaction en chaîne » une majorité des trains de l'axe qui sont impactés. (Post réunion : la situation est revenue à la normale le mercredi 30/11)

Les associations demandent si les feuilles mortes nuisent à la régularité. Cette année, seuls des phénomènes de patinage sont apparus mais pas de problèmes d'enrayage. Les feuilles ont eu beaucoup moins de conséquences que l'année précédente (2 fois moins de « minutes perdues » sur la région de Paris St Lazare). Des actions ont été menées pour minimiser les problèmes liés à la chute des feuilles : augmentation du nombre de passage des trains laveurs, fiabilisation des pleins de sable des engins...

Par ailleurs, un plan neige est mis en place pour garantir un meilleur service en cas d'intempéries cet hiver : mise en place de plans de transports adaptés avec réductions de vitesse (certains trains ne circuleront pas), stock de vitres plus important, pleins de sable, ... Les associations indiquent qu'il est important de s'assurer que les quais des gares seront bien déneigés le cas échéant.

## **Matériel et conformités de compositions**

### **Compositions à 10 voitures**

A partir du changement de service, tous les trains de la ligne seront composés de 10 voitures alors qu'aujourd'hui, des trains de 9, 10 et 11 voitures circulent.

Toutefois aujourd'hui les conformités de compositions ne sont pas satisfaisantes, en particulier sur certains de nos trains de pointe prévus à 11 voitures. Le passage à 10 voitures permettra d'augmenter la réactivité en cas d'aléa en rendant possibles des croisements de rames toutes identiques.

Surtout, les compositions différentes fragilisent fortement notre production aujourd'hui compliquée par trois types de compositions et donc trois roulements distincts de matériel : l'audit « ligne sensible » réalisé par l'EPFL (Ecole Polytechnique fédérale de Lausanne, organisme extérieur à l'entreprise) a mis en évidence que le passage à 10 voitures améliorerait la robustesse de la production sur la ligne Paris Caen Cherbourg.

De plus, la production au centre de maintenance sera facilitée, en améliorant les possibilités de garage des rames, en simplifiant les manœuvres et en permettant de réaliser la maintenance sur les deux voies de fosse disponibles pour toutes les rames. L'idée est d'avoir davantage de voies accessibles à des rames plus courtes, dans un contexte de travaux (liés au projet urbain de Batignolles) qui entraînent une disparition progressive des voies pouvant accueillir des trains de 11 voitures.

Enfin, le passage à 10 voitures permettra de dégager une rame de réserve dédiée à la Basse-Normandie.

### **Réservation systématique**

Les associations remarquent que certains trains risquent d'être suroccupés suite au passage à 10 voitures. La direction de lignes explique que le projet initial était de mettre en place la réservation systématique au même moment, ce qui aurait permis de mieux lisser les flux (report d'une partie de la clientèle « loisirs » vers des trains de flanc de pointe par le biais d'une attractivité des prix).

Le projet réservation systématique est aujourd'hui abandonné. Il sera donc impossible de maîtriser finement les flux de clients pour SNCF : en effet, les « billets ouverts » permettent à nos clients de voyager dans n'importe quel train dans les deux mois qui suivent l'achat de son billet.

### **Propreté des trains**

Les associations jugent l'intérieur des trains correctement propre. En revanche, l'extérieur des trains est jugé très sale : cela est dû au fait que la machine à laver du centre de maintenance de Paris St Lazare est en panne et nécessite d'importantes réparations. Pour l'instant, les trains sont lavés « à la main » une fois par semaine, ces opérations sont longues et fastidieuses. La direction de lignes étudie la possibilité de faire nettoyer les trains une seconde fois dans la semaine, ainsi que la possibilité d'utiliser une machine à laver du TER Basse-Normandie positionnée à Caen.

## **Ligne Paris-Granville**

*Réunion SNCF/Associations de consommateurs le 15 novembre 2011 à ARGENTAN*

### **Point d'actualité ferroviaire**

Les « Trains d'Equilibre du Territoire » (TET)

Il est rappelé que les trains Intercités de la ligne Paris-Granville appartiennent aux Trains d'Equilibre du Territoire (TET).

### Le nouveau matériel

Avec la signature de cette convention, l'Etat doit se substituer à SNCF pour reprendre l'accord conclu avec la Région quant à l'exploitation de la ligne, au financement de nouveau matériel et d'un atelier de maintenance. Des négociations sont actuellement en cours entre l'Etat et la Région.

L'Etat s'engagerait sur l'exploitation de la ligne à desserte identique Intercités jusqu'en 2030.

La Région devrait financer :

- Le matériel Régiolis qui devrait arriver sur la ligne Paris Granville en septembre 2013. Le nouveau parc serait complet début 2015 et se composerait de 15 rames plus capacitaires que les matériels actuels et mieux adaptées à de longues distances.
- Un atelier qui devrait être construit à Granville pour assurer la maintenance de ce nouveau matériel (plus efficace en termes de production qu'actuellement avec un atelier à Caen en dehors de la ligne).



### **Régularité**

Voir la présentation ci-jointe pour les statistiques de régularité.

A noter un progrès de 11 points sur la régularité des trains de pointe en 2011.

Depuis le mois de septembre, très forte augmentation des causes externes d'irrégularité avec des accidents de passages à niveau (au nombre de 4), des actes de malveillance (signal d'alarme, colis suspect...) et des divagations

d'animaux sur les voies ; ces causes représentent sur la période 50% des causes de retard.

### **Matériel / Conformités de compositions**

La conformité des compositions est de 99% sur la ligne en 2011, bons résultats avec d'importants progrès.

Les associations soulignent des problèmes de suroccupation des trains le vendredi soir lorsqu'il fait beau. En effet les pointes hebdomadaires sont très marquées sur la ligne aux beaux jours, dans un contexte où il est exclu de rajouter des sillons au départ de Montparnasse et où tout le parc disponible sur la ligne est utilisé. Par ailleurs, nous ne pouvons nous permettre d'étoffer notre parc de matériel pour seulement certains week-ends. La mise en place de la réservation systématique pourrait certes apporter une solution aux problèmes de flux mais elle n'est pas envisagée sur cette ligne.

### Patinage et enrayage dus aux feuilles mortes

Voir aussi la présentation jointe.

Certains trains TER sont supprimés en raison des feuilles mortes et une desserte de substitution routière est mise en place. En effet ces trains sont assurés en matériel X4750 qui est très léger et n'est pas équipé de dispositif anti enrayage, d'où un risque accru de glisser : cela représenterait d'une part un risque pour la sécurité des voyageurs mais risquerait aussi d'avoir un impact sur la régularité de tous les trains de la ligne. SNCF fait donc le choix de garantir une offre fiable même si cela signifie du transport routier pendant quelques semaines.

### **SA 2012**

Voir aussi la présentation jointe.

Les horaires pour le SA 2012 sont désormais figés. SNCF comprend qu'il soit difficile pour certains clients de s'approprier la nouvelle grille horaire car cela peut avoir des conséquences importantes sur leur vie personnelle.

Les transporteurs travaillent actuellement avec Réseau Ferré de France sur les horaires 2013.

InterCités invite les associations à remonter leurs demandes rapidement afin que celles-ci puissent être intégrées dans les études (bouclage pour la fin de l'année). Cependant, SNCF insiste sur le fait que les demandes doivent être consensuelles pour tous les clients de la ligne (incidence possible d'une demande

pour une gare sur les clients des autres gares) et qu'aucune garantie n'est donnée quant à la faisabilité des demandes.

## Nouveaux horaires 2012

Comme chaque année début décembre, le "changement de service" ferroviaire modifie les horaires des trains. Cette année, 85% des horaires actuels vont être modifiés (de manière très mineure dans certains cas, plus importante dans d'autres) en raison de la conjonction de trois évènements :

- le lancement de multiples travaux sur le réseau ferré national ;
- la mise en service de la branche est de la LGV Rhin-Rhône, qui va impacter à la fois l'itinéraire radial Paris-Mulhouse et l'itinéraire transversal Strasbourg-Lyon ;
- la mise en œuvre progressive du cadencement.

### Pourquoi autant de travaux sur le réseau ?

En France, le réseau ferré existant n'a pas fait l'objet des investissements nécessaires depuis une trentaine d'années. Aujourd'hui son état de vétusté et son manque de capacité à la suite du développement des trafics TER sont à l'origine de nombreux dysfonctionnements (ralentissements et retards de trains). Un programme de régénération et de modernisation a enfin été défini pour mettre fin à la dégradation du réseau et assurer sa pérennité.

Pour réaliser ces travaux de grande ampleur (reconstruction de tronçons de lignes et d'ouvrages d'art, électrifications), il faut pouvoir disposer de créneaux horaires importants afin de pouvoir y procéder en interrompant le moins possible le trafic : une réorganisation complète des horaires était donc indispensable.

### Qu'est-ce que le cadencement ?

Le cadencement des trains consiste à organiser leur circulation selon des horaires fixes, répétitifs et à des intervalles de temps réguliers. Il permet :

- d'augmenter la capacité du réseau disponible pour tous les types de trains (TER, trains à long parcours, trains de marchandises) ;
- de faciliter l'utilisation du train (horaires répétitifs facilement mémorisables) ;

- d'assurer une meilleure ponctualité des trains ;
- de synchroniser les circulations afin d'améliorer l'organisation des correspondances ;
- d'organiser plus efficacement les futurs travaux de maintenance du réseau.

Dans certaines régions, notamment celles dont les TER sont déjà cadencés, les modifications des horaires devraient, en principe, être moins importantes.

### Qui décide des modalités de mise en œuvre du cadencement ?

Réseau Ferré de France (RFF), établissement public propriétaire du réseau depuis 1997, est responsable de l'offre des sillons de circulation des trains. RFF va mettre en place, dès le 11 décembre 2011, une offre structurée, appelée « service annuel 2012 », en vue du cadencement qui sera peu à peu généralisé d'ici quelques années.

Il s'agit d'une initiative d'intérêt général : le principe du cadencement est mis en œuvre depuis longtemps en Suisse, en Allemagne,... à la grande satisfaction des voyageurs. Mais inévitablement, des difficultés réelles peuvent se poser pour certaines liaisons et certaines correspondances et susciter du mécontentement.

### Tarifs SNCF : la FNAUT réclame une offre de trains à bas prix

*Communiqué de presse du 28 décembre 2011*

La hausse des tarifs que vient d'annoncer la SNCF s'explique par le rattrapage de l'inflation 2011, évaluée à 1,7%, et par la hausse du taux réduit de TVA de 5,5% à 7%.

Les tarifs de la SNCF doivent par ailleurs supporter la hausse des péages exigés par RFF pour lui permettre de rénover et de moderniser le réseau classique après plus de 20 ans d'abandon.

La FNAUT déplore la décision du gouvernement relative à la TVA : les transports publics - urbains, routiers et ferroviaires - font en effet partie des services de première nécessité, et leur usage devrait être encouragé selon les objectifs du Grenelle de l'environnement.

La FNAUT rappelle que les tarifs du TGV et des trains TéoZ et Lunéa sont considérés comme excessifs par les familles et par les voyageurs obligés d'organiser leurs déplacements en dernière minute et d'acquitter alors le prix fort.

Cependant le TGV, s'il est très performant, est une technique intrinsèquement coûteuse en infrastructures et en matériel roulant.

C'est la raison pour laquelle la FNAUT demande que la SNCF maintienne, parallèlement aux lignes à grande vitesse, un minimum de services ferroviaires Intercités, plus lents mais aux tarifs plus accessibles - et renonce à mettre en place des services d'autocars qui ne répondent pas aux besoins de confort des voyageurs et ne relèvent pas de la mission de la SNCF.

Quant aux trains de jour TéoZ, la SNCF devrait renoncer à la réservation obligatoire coûteuse, l'expérience montrant que, quand ils ont le choix, les voyageurs préfèrent utiliser des trains facilement accessibles.

## Inauguration du nouveau local de l'ADPCR

Nous occupons dorénavant un nouveau local d'environ 60 m<sup>2</sup> mis gracieusement à notre disposition par la Municipalité de SAINT-LO. Il s'agit d'une ancienne classe de l'école Jules Ferry, accessible par la rue du Général Gerhardt.

L'inauguration a eu lieu le samedi 26 novembre, à 11 h 30 en présence de Monsieur François DIGARD, Maire de SAINT-LO, de Messieurs JOUBIN et VILLEROY, Maires-Adjointes, Véronique LE PRIEUR et de quelques adhérents de l'ADPCR.

J.Y. COLAS a remercié la Municipalité pour ce nouveau local très fonctionnel et abordé les sujets d'actualité concernant la région de SAINT-LO : 3ème AR, remplacement du Saint-Lô-Paris, LNPN...

Monsieur DIGARD a souligné le travail fourni par l'ADPCR et assuré qu'il continuerait toujours à la soutenir. Il a proposé d'appeler cette salle "Salle Guy Fontenelle", nous avons bien sûr accepté cette proposition.

Le pot de l'amitié, offert par la Ville de SAINT-LO, a suivi. Merci aux personnes qui ont apporté leur aide.



## Une question écrite de Philippe Gosselin au Gouvernement

Philippe Gosselin, Député de la MANCHE, appelle l'attention du Secrétaire d'Etat chargé des Transports sur la dégradation constante de la qualité de service sur les lignes ferroviaires qui relient la Basse-Normandie à la capitale. Les lignes Paris-Caen-Cherbourg / Trouville-Deauville accueillent plus de 4 200 000 voyageurs dont plus de 80% vont sur Paris. Or, ces millions d'usagers, de clients !..., subissent des conditions de transport déplorables et inacceptables. Des retards répétés tout d'abord. Sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg, les chiffres sont alarmants. En 2010, plus d'un train sur 5 était en retard de plus de cinq minutes. En 2009, plus de 40% des trains en heure de pointe étaient en retard, de onze minutes en moyenne. La ponctualité à 5 minutes a été, pour les liaisons entre Paris, Caen et Cherbourg, de 91% en 2009 et de 79% en 2010 ! De plus, les trains sont très souvent surchargés. Lors du week-end prolongé du 11 novembre 2011, à l'aller comme au retour, la SNCF n'a pas anticipé l'augmentation de la fréquentation. Des dizaines de clients ont dû voyager debout dans des wagons bondés ! A cela s'ajoutent des conditions désastreuses à bord des trains : plus de vente ambulante à bord, une propreté douteuse des salles et des toilettes... Les prix des billets augmentent, le service se dégrade sans cesse. En dépit des interventions successives des parlementaires et élus bas-normands, malgré la qualification début 2011 de la ligne Paris-Caen-Cherbourg comme ligne « malade », rien n'a changé. La SNCF méprise les usagers bas-normands. Il lui demande donc de bien vouloir demander instamment au Président de la SNCF de prendre les mesures qui s'imposent pour répondre aux besoins légitimes des habitants de la région Basse-Normandie en termes de ponctualité et de qualité de service.



## Transport

Sur la ligne ferroviaire Caen-Rennes, dès le 13 décembre

# Un 3<sup>e</sup> aller-retour, enfin!

L'Association de Défense et de Promotion de la ligne ferroviaire Caen-Saint-Lô-Rennes (ADPCR) s'est, enfin, fait entendre. Depuis 1989, elle demandait un troisième aller-retour sur la ligne Caen-Rennes. Il sera en service mardi 13 décembre.

Depuis 1989, seuls deux trains dans chaque sens circulent entre Caen et Rennes au mardi au jeudi. Depuis lors, l'ADPCR n'a cessé de demander le retour à un minimum de trois allers et retours quotidiens.

Ce sera chose faite à partir du mardi 13 décembre, du lundi au vendredi, un train partant de Rennes à 5h45 arrivera à Caen à 8h48. Il desservira Pontorson à 6h46, Avranches à 7h06, Folligny à 7h21, Coutances à 7h40, Saint-Lô à 8h03.

À Lison, il donnera correspondance en direction de Cherbourg, arrivée à 9h11 le lundi et à 9h26 du mardi au vendredi.

Il sera possible d'arriver à Paris à 10h46, en changeant soit à Lison soit à Caen.

### Pas un sou de Bretagne

L'ADPCR « se réjouit de cette décision prise par le Conseil régional de Basse-Normandie qui finance entièrement cette



Un 3<sup>e</sup> aller-retour Caen-Rennes passera par Avranches dès le 13 décembre.

nouvelle liaison, sans concours de la Région Bretagne qui saura bien quand même en profiter, sans bourse délier! »

Dans le sens Caen-Rennes, le train qui existe déjà du vendredi au lundi, circulera également du mardi au jeudi. Caen 14h13/Rennes 17h05.

« Afin d'optimiser le service », l'ADPCR avait attiré l'attention du Conseil régional et de la SNCF sur la nécessité de créer des relations par autocars entre Folligny et Granville avec les trains en provenance ou à destination de Rennes. « Malheureusement, le coût exorbitant demandé par l'exploitant, à savoir Kéolis, ne permet pas la mise en place de ces

liaisons, regrette ses membres. Il faudra attendre que le Conseil régional de Basse-Normandie prenne en charge l'organisation des services routiers de transports régionaux, en juillet 2012, jusque-là assurée par la SNCF ».

Ces trains vont permettre aux habitants du Sud-Manche, du lundi au vendredi, en combinaison avec les relations existantes, d'effectuer des trajets domicile/travail/études depuis Pontorson, Avranches et Folligny vers Coutances et Saint-Lô voire au-delà. « Il faut savoir également que l'employeur prend en charge, à hauteur de 50 %, le prix des titres d'abonnements souscrits par ses sa-

riés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports », souligne l'association dans un communiqué, qui relève, par ailleurs, un « paradoxe pour les usagers qui ne seront pas abonnés. Comme nous le disions, la Région Bretagne va encore profiter des nouveaux trains bas-normands sans aucune contrepartie financière mais en plus il n'y aura que les Bretons à pouvoir bénéficier pleinement de la création du 1<sup>er</sup> train du matin. En effet, la période bleue pendant laquelle la tarification est avantageuse concernera les usagers de Rennes et Dol mais à partir de Pontorson, les usagers-contributeurs ne bénéficieront que d'un avantage réduit. Ainsi, un titulaire de la carte senior paiera 17,20 € (réduction de 50 %) pour faire le trajet Rennes-Caen tandis que celui qui montera à Pontorson paiera 19,40 € (réduction de 25 %), 2,20 € de plus pour 70 km en moins! »

Et l'association de suggérer « une dérogation pour les lignes à faible desserte où les usagers n'ont pas le choix de se reporter sur un autre train? »

Renseignements : dans les gares - <http://commentjyvais.fr/> - <http://www.voyages-sncf.com/> - numéro vert 0 800 100 244.

## Aménagement

Rétablissement du caractère maritime du Mont

### « Rien n'est irréversible »



Les prototypes des navettes motorisées et hippomobiles seront présentés au public samedi 10 et dimanche 11 décembre de 10h à 17h dans l'enceinte du parc de stationnement de la Caserne, près du Mont Saint-Michel. Entrée gratuite. (Crédit images : Véolia Transport - Syndicat Mixte Baie du Mont Saint Michel)

« Rien n'est irréversible », Laurent Beauvais, le président du syndicat mixte pour le rétablissement du caractère maritime du Mont Saint-Michel l'a réitéré, lundi, à l'issue de la réunion du comité de pilotage. Si chacun, préfets de Région et de Département et président de Région, s'est félicité du respect du calendrier de chantier et de l'enveloppe financière (185 millions d'euros), Laurent Beauvais est revenu sur un possible départ des navettes au Sud, qui éviterait une marche de quelque 900 mètres aux visiteurs en rajoutant un arrêt à la navette. Un choix qui engendrerait un surcoût, que la collectivité ne pourrait pas prendre en charge et qui serait donc à répercuter sur le prix du station-

nement, navette comprise, de 8,50 euros déjà. Le président a confié à l'ingénieur Claude Liebermann le soin d'étudier cette question, notamment en termes juridiques. Son rapport est attendu pour la fin mars. Ses conclusions ne diffèrent pas l'ouverture des parkings prévue le 28 avril prochain avec un départ des navettes au nord.

La hauteur du gué et la localisation de la plateforme d'intervention des secours, autres sujets d'inquiétude et de mécontentement, ne sont pas remis en cause. « J'ai redit ce matin la position de l'Etat en matière de sécurité », a précisé le préfet de Région, Didier Lallemand. La hauteur du gué restera à 7,3 mètres.

24 décembre 2011

## Entre Caen et Rennes, un troisième train nommé désir

Le 3<sup>e</sup> Caen-Rennes est arrivé, sans se presser...

Le 3<sup>e</sup> aller-retour Caen-Rennes était attendu depuis plus de 20 ans par les élus locaux et l'Association de défense et de promotion de la ligne Caen-Rennes (ADPCR). Mardi 13 décembre, il a été inauguré en gare d'Avranches en présence de Laurent Beauvais, président de la Région, et de Guénaël Huet, député-maire d'Avranches.

Le lancement de ce 3<sup>e</sup> train aurait dû intervenir plus tôt. « L'origine des difficultés provient des infrastructures », a indiqué Laurent Beauvais tout en soulignant « la lenteur des dossiers et des procédures » entre la SNCF et le Réseau ferré de France. « On aime bien la SNCF mais on l'aimerait plus réactive. » Guénaël Huet a avoué qu'il faisait parti de ceux qui grognent contre le manque de train et la lenteur des travaux, tout en ajoutant que sur ce dossier du fer, il ne fallait pas le croiser, le fer, mais plutôt s'unir. « Ce qui est fait aujourd'hui est un réel progrès », a-t-il ajouté.

Le député a rendu hommage au travail de l'ADPCR : « Sans elle, les

choses n'auraient pas été possibles ». Son président, Guy Colas, est satisfait. « Le train du matin permet des trajets domicile-travail ou études entre Av-

ranches, Coutances et Saint-Lô. » Avec une arrivée en gare d'Avranches à 7h06 le matin, les voyageurs sont à Coutances à 7h40, à Saint-Lô à 8h03 et à Caen à 8h48. Le retour de Caen reste tôt : 17h29 du lundi au jeudi, 17h04 ou 19h12 le vendredi. Dans l'autre sens, il est possible de passer une journée à Rennes mais mieux vaut viser le vendredi qui offre un retour à 18h26 au lieu de 16h54 les autres jours. « Avec la correspondance à Lison, le Sud-Manche peut désormais passer une journée à Cherbourg. »

À une période où les collectivités se serrent la ceinture, le financement de ce 3<sup>e</sup> train est conséquent. Il représente un coût de fonctionnement annuel d'un million d'euros pour la Région.

Mais le Conseil régional s'est engagé à investir 60 millions d'euros pour le développement du rail dans le Sud-Manche : 20 millions d'euros pour la création d'un atelier de maintenance à Granville et 40 millions d'euros pour la modernisation de la ligne Caen/Rennes



Laurent Beauvais est arrivé par le train en gare d'Avranches à 16h en compagnie d'Éric Viaud, directeur du TER Basse-Normandie à la SNCF, et Pierre Mouraret, vice-président de la Région chargé des transports. Ils ont été accueillis sur le quai par le député maire d'Avranches, Guénaël Huet.

sur le tronçon Folligny-Dol de Bretagne. Granville n'est pas oubliée. Avec

l'achèvement des travaux sur le triangle de Folligny, les dessertes directes entre Caen et Granville

seront possibles. Un projet de train touristique à est à l'étude entre la cité ducale et la Monaco du Nord,

# Ligne Caen-Rennes : trois allers-retours par jour

L'Association de défense et de promotion de la ligne ferroviaire Caen-Rennes le réclamait depuis vingt ans : une 3<sup>e</sup> liaison quotidienne fonctionnera entre les deux villes à partir du 13 décembre.

Dans pile une semaine, à compter du mardi 13 décembre, la fiche horaire de la ligne Caen-Rennes comportera une colonne supplémentaire : un départ de Rennes à 5 h 45, du lundi au vendredi, arrivée à Caen à 8 h 48, après être passé à Pontorson, Avranches, Folligny, Coutances, Saint-Lô et Lison. Et dans le sens Caen-Rennes, le train qui actuellement part de Caen à 14 h 13, mais uniquement du vendredi au lundi, sera étendu aux autres jours de la semaine.

La création de ce 3<sup>e</sup> aller-retour quotidien ravit l'ADPCR, l'Association de défense et de promotion de la ligne ferroviaire Caen-Rennes. Dans un communiqué, elle se déclare « **très satisfaite** », d'autant plus que cet aménagement était attendu : « **Depuis 1989**, rappelle l'association, **seuls deux trains circulent dans chaque sens entre Caen et Rennes, du mardi au jeudi. Depuis lors, l'ADPCR n'a cessé de demander le retour à un minimum de 3 allers et retours quotidiens.** »

Si l'ADPCR se « **réjouit de cette décision prise par le conseil régional de Basse-Normandie qui finance entièrement cette nouvelle liaison** », qui représente 20 % du trafic TER, l'association souligne cependant que la Région Bretagne en profitera « **sans bourse délier** » !

La requête de l'association portait également sur une liaison par autocars en Folligny et Granville. Cela ne pourra pas être envisagé avant juillet 2012 et la reprise par le conseil



Ouest-France 6 décembre 2011

Un 3<sup>e</sup> aller-retour Caen-Rennes fonctionnera à compter du 13 décembre ; l'ADPCR le réclamait depuis plus de vingt ans.

régional bas-normand, des services routiers régionaux actuellement assurés par la SNCF.

Au chapitre des coûts pour les usagers, l'ADPCR souligne que pour un déplacement entre domicile et lieu de travail, 50 % du montant d'un abonnement « **peut être pris en charge par l'employeur** ». Mais elle pointe un paradoxe pour les

usagers non abonnés : la période bleue pendant laquelle la tarification est avantageuse, « **concernera les usagers de Rennes et Dol pour le premier aller du matin, car à partir de Pontorson, les usagers-contribuables ne bénéficieront que d'un avantage réduit** ». Exemple : « **Un titulaire de la carte senior paiera 17,20 € (réduction de 50 %) pour**

**faire le trajet Rennes-Caen tandis que celui qui montera à Pontorson paiera 19,40 € (réduction de 25 %). Soit 2,20 € de plus pour 79 km en moins !** » L'association plaide donc pour l'obtention d'une dérogation à cette tarification bleue « **pour les lignes à faible desserte où les usagers n'ont pas le choix de se reporter sur un autre train** ».

Ouest-France 6 décembre 2011

## Caen-Rennes : trois trains par jour

Un 3<sup>e</sup> aller-retour quotidien a été lancé hier. Du mieux pour le Sud-Manche en attendant un Caen-Granville direct.



Lancement hier du troisième aller-retour quotidien Caen-Rennes.

### Troisième aller-retour

Pour rendre une ligne attractive, il faut adapter ses horaires aux attentes des usagers. Le troisième aller-retour quotidien Caen-Rennes était attendu depuis longtemps. Il roule depuis hier mardi. Une nouvelle liaison du lundi au vendredi au départ de Rennes à 5 h 45 pour une arrivée à Caen à 8 h 48 et au départ de Caen à 14 h 13 pour une arrivée à Rennes à 17 h 06. Une nouvelle liaison va être par la région Basse-Normandie et qui fut coûteux un million d'euros par an.

### Usagers satisfaits

L'Association de défense et de promotion de la ligne Caen-Rennes (ADPCR) se « **réjouit de cette décision prise par le conseil régional de Basse-Normandie qui finance entièrement cette nouvelle liaison** ». Elle félicite au passage la région voisine : « **La Bretagne en profitera sans bourse délier** ».

### 800 000 voyages

La ligne Caen-Rennes représente 20 % du trafic TER de Basse-Normandie : environ 800 000 voyages par an. Elle est surtout utilisée pour la desserte de ces nombreuses gares intermédiaires : Bayeux, Lison, Saint-

Lô, Coutances, Folligny, Avranches, Pontorson, Dol. Les étudiants représentent un des publics privilégiés de cette ligne. L'argument du coût joue en faveur du train qui ne peut pas rivaliser sur la vitesse. Trois heures minimum pour un Caen-Rennes par le rail contre deux heures par l'autoroute A84.

### Caen-Granville pour l'été 2013

En lançant hier ce troisième aller-retour, Laurent Beauvais, président PSJ du conseil régional a réaffirmé « **la mobilisation de la Région pour la desserte ferroviaire du Sud-Manche** ». Elle se concrétise par la poursuite de travaux sur la ligne Caen-Rennes. Entre Folligny et Avranches, des travaux de modernisation sont programmés jusqu'à fin 2013. Un investissement de 16 millions d'euros pour la Région. La section Avranches-Dol va suivre, financée avec la Bretagne.

Conséquence positive de ces travaux, un projet est à l'étude. Il pourrait voir le jour à l'été 2013. Il s'agit de dessertes directes entre Caen et Granville. Trois allers-retours quotidiens uniquement en période estivale.

Jean-Christophe LALAY.

Desserte ferroviaire Caen-Avranches-Rennes

## Le train sifflera trois fois !

Le troisième aller et retour sur l'axe Caen-Rennes a été inauguré le 13 décembre, une date importante pour les usagers SNCF du Sud-Manche, dans un contexte du système ferroviaire pas mal décrit en ce moment.

**1** 5h57 le TER (train express régional) entre en gare d'Avranches. Laurent Beauvais, président de la région Basse-Normandie et Roland Dorrepart, directeur des régions et des lignes normandes SNCF, saluent amicalement le conducteur du train qui repart vers Rennes. À l'intérieur de la gare, le sort accueilli par Guilhaud Huet, député maire et les représentants de l'ADPCR.



■ Le 13 décembre, le TER entre en gare d'Avranches. Une date importante qui marque le lancement d'un troisième aller-retour pour la desserte ferroviaire entre les deux capitales bas-normande et bretonne, du lundi au vendredi.

### Nouvelle liaison : du lundi au vendredi

Depuis le 13 décembre, un troisième aller-retour Caen-Rennes est maintenant disponible, du lundi au vendredi. Une nouvelle liaison qui a été voulue et soutenue par le Conseil régional, dont le coût s'élève à un million d'euros par an, pris en charge par la Région.

Cette troisième liaison marque notre volonté de développer la desserte ferroviaire dans le Sud-Manche, souligne Laurent Beauvais, et la Région va continuer à se mobiliser et à investir pour répondre aux

attentes des usagers. Entre Folligny et Avranches, les travaux de modernisation ont commencé en septembre. La Région finance 80 % (16 millions d'euros) de ces travaux qui seront

terminés fin 2013. Pour la section Avranches-Pontorson-Dol, un accord a été trouvé avec la Région Bretagne pour traiter complètement la modernisation de cet axe. Ces travaux devaient être achevés fin 2014.

Dans les trois ans qui viennent, la Région Basse-Normandie va investir 40 millions d'euros pour la desserte ferroviaire du Sud-Manche. Et encore 20 millions d'euros pour la construction d'un atelier de maintenance à Granville, fin 2013. La Région prévoit aussi le franchissement d'une étude pour un accès ferroviaire direct au Mont-Saint-Michel, par la création du raccordement ferroviaire Sud-Est du triangle de Folligny.

### Merci à l'ADPCR !

Guilhaud Huet qui attendait cette nouvelle liaison, depuis longtemps, a félicité les membres de l'Association de défense et de promotion de la ligne Caen-Rennes (ADPCR). « Sans votre soutien, les choses n'auraient pas été possibles ! C'est un réel progrès qui va contribuer à accroître encore l'activité économique

et touristique du Sud-Manche. Même si rien n'est jamais parfait, ça répond notamment aux attentes des étudiants et des travailleurs... qui ont besoin de se rendre dans les capitales bas-normande et bretonne ».

Jean-Yves Coles, président de l'ADPCR se réjouit aussi de ce nouvel aller-retour qui avait été supprimé en 1980. « Mais c'est encore un peu le flux côté Bretagne jusqu'à Dol, où la Région a reçu son financement à la baisse : 3 millions

d'euros au lieu des 10 millions prévus. C'est pourtant toute la Bretagne qui en profite sans bouger d'un pouce ».

« Le mot de la fin est revenu à Eric Vialat, directeur des TER Basse-Normandie : « Sachez que nous mettrons tout en œuvre pour reconquérir une clientèle par un service fiable sur la ligne Caen-Rennes, qui est aussi un axe très convoité par l'industrie des Estuaires ».

Jean-Marie Fourage



■ Jean-Yves Coles, président de l'ADPCR (Association de défense et de promotion de la ligne Caen-Rennes) se réjouit de la décision prise par le Conseil régional de Basse-Normandie : « Une bonne nouvelle pour les usagers de cette ligne, désormais plus attractive... avec des correspondances, notamment à Caen, pour aller à Paris ».

### En pratique

En semaine, les liaisons Caen-Rennes sont désormais les suivantes, depuis le 13 décembre :

- **départ de Rennes** : 8h45 du lundi au vendredi (nouvelle liaison), 9h06 du lundi au vendredi, 14h55 le vendredi, 16h30 le vendredi, 18h54 du lundi au jeudi, 18h26 le vendredi. **Arrivées à Caen** : 8h48, 12h07, 17h50, 19h45, 19h50 et 21h25.

- **départs de Caen** : 5h48 le lundi, 7h13 du lundi au vendredi, 14h13 du lundi au vendredi (nouvelle liaison), 17h12 le vendredi, 17h29 du lundi au jeudi, 19h04 le vendredi. **Arrivées à Rennes** : 8h50, 10h00, 17h06, 20h02, 20h32 et 22 heures.

Les autres gares desservies sont Bayeux, Lisieux, Saint-Lô, Coutances, Folligny, Avranches, Pontorson-Dol de Bretagne

## Le « bout du monde » veut se rapprocher de Paris

La Ligne nouvelle Paris-Normandie ramènerait le trajet entre Cherbourg et Paris de 3 h à 2 h 15. Tout le Cotentin y est favorable. Du chef d'entreprise à l'étudiant. Tous, sauf les Verts comme toujours...

« Nous, on vit au bout du monde. Et il faut toujours trois heures pour se rendre à Paris en train. Comme au siècle dernier. » Le débat sur la Ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN) de mardi soir à Cherbourg n'a pu éviter cette complainte exprimée ici par ce syndicaliste CFDT, « usager hebdomadaire du train ». Dans l'ensemble, l'assistance de quelque 200 personnes est favorable à cette ligne qui ramènerait le trajet Paris-Cherbourg de 3 h à 2 h 15. Exceptés les Verts. « Trop cher, mieux vaut investir sur le réseau de proximité » disent-ils, rejoints par un cheminot CGT.

Les Cherbourgeois ont bien noté que la voie nouvelle s'arrêtait à Caen. « Entre Caen et Cherbourg, nous serons donc toujours sur la ligne actuelle. J'espère que l'on ne verra pas augmenter les billets pour Caen - Cherbourg », prévient cette dame. « La sinuosité du parcours ne permet pas d'aller plus vite, admet le représentant de Réseau ferré de France (RFF). Mais Paris - Cherbourg bénéficierait d'un même gain de temps que Paris - Caen. »

### Situation asthmatique

Le monde économique (entreprises, chambres consulaires, d'industrie des métiers, de l'agriculture...), les étudiants souhaitent ardemment « cette ligne du désenclavement. Depuis que nous n'avons plus d'aéroport, nous n'avons plus que la route et le train. Et la voiture reste souvent plus pertinente. » Stéphan



« Il faut toujours trois heures pour se rendre à Paris en train. Comme au siècle dernier », déplorent les Cherbourgeois.

Constance, patron d'Allures yachting, chantiers de construction de bateau de plaisance à Cherbourg et Condé-sur-Noireau (Galvados), attend cette ligne « avec grande impatience. Elle nous rapprochera des aéroports internationaux. C'est difficile de recruter des talents quand on parle de Cherbourg. Ce sera une respiration pour ce territoire dans une situation asthmatique. » Les Cherbourgeois sont aussi soucieux du maintien des lignes vers Rennes par Lison, nœud ferroviaire.

Le fret est un sujet plus épineux,

« le trafic de marchandises sur Cherbourg ayant quasi disparu. Si en plus l'éolien va au Havre et que nous perdons le nucléaire », se lamentent un intervenant.

Député-maire PS de Cherbourg, Bernard Gazeneuve rassure ceux qui craignent qu'une alternance politique au gouvernement ne remette en cause « ce projet d'intérêt national. Nous devons trouver l'ingénierie financière, promet le porte-parole de François Hollande. L'enjeu est trop important pour le Cotentin et pour Cherbourg, l'un des quatre

ports normands en lien avec Paris. Cette Ligne nouvelle Paris Normandie est d'autant plus nécessaire que la SNCF ne tient pas ses engagements sur la sécurité des horaires et la qualité sur la ligne actuelle. Pourtant l'une des plus rentables de France. »

Une situation qui va encore durer. La nouvelle ligne ne se ferait pas avant, au mieux, 2020. « Une échéance intenable », craint Daniel Bosquet, ancien conseil régional Vert du Cotentin.

Xavier ORIOT.

Ouest-France 23 octobre 2011

## Trains : la Région met 500 millions sur la table

Un débat sur le financement de la future Ligne nouvelle Paris-Normandie a conclu hier l'assemblée plénière du conseil régional.

On ne sait pas encore quel chemin prendront les futurs trains rapides entre Paris et les grandes villes normandes, Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg. On ne sait pas encore combien coûtera exactement cet équipement. On ne sait même pas si tout le projet se fera un jour. Pourtant, les potentiels financeurs doivent d'ores et déjà s'y préparer. C'était le sens du débat ouvert hier au conseil régional, à Caen.

Un rapport du Conseil économique, social et environnemental régional (Ceser) a servi de base à la discussion. Ce travail théorique s'est intéressé aux mécanismes possibles de financement de la Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

La Basse-Normandie, au même titre que la Haute-Normandie et l'Île-de-France, sera en première ligne. En conclusion du débat, Laurent



Pour des trains plus rapides entre la Normandie et Paris, il faudra des milliards !

Beauvais, président PS de la Région, s'est montré très volontariste :

« La LNPN n'existera jamais sans moyens. La Région doit être capable de dire rapidement quel sera son effort. Dès le budget 2012, nous devons afficher notre volonté. » Laurent Beauvais a fait ses calculs : « Au final, la participation de la Basse-Normandie devrait être de 400 à 500 millions d'euros. À partir de 2012, le budget régional devra prévoir une provision de 35 à 40 millions par an. » Un effort important pour un budget régional annuel d'environ 650 millions d'euros.

Le coût total de la LNPN est, selon les scénarios, chiffré entre 9 et 13 milliards d'euros. L'État, Réseau ferré de France, les trois Régions concernées, les Départements et les intercommunalités concernés seront les payeurs.

Jean-Christophe LALAY.

Déserts médicaux. Le conseil régional a voté quatre subv. de 150 000 € pour l'installat. nouveaux Pôles de santé libé Condé-sur-Noireau, Lessay, tan et Mortagne-au-Perche.

Un des dispositifs soutenu la Région pour favoriser le m ou l'installat. de professionr santé.

Ce vote a été à l'origine d'un sur l'efficacité de telles aides en toile de fond des interrog sur les financements publics c tés libérales.

Coincidence, lundi, le Conse nomique, social et environner a estimé qu'il faudrait « revisit principe de la libre installatio médecins face à l'inefficacité d litiques incitatives contre les d médicaux.

# Train : Basse et Haute-Normandie d'une même voix

Les deux régions sont d'accord pour un train plus rapide et fiable pour les rapprocher de Paris. Les deux présidents (PS) ont affiché cette belle union devant les conseillers régionaux bas-normands, hier à Caen.

Laurent Beauvais ne se souvient pas d'avoir vu un président de Haute-Normandie s'exprimer devant l'assemblée bas-normande. En invitant Alain Le Vern, hier matin, il voulait afficher l'union des deux régions sur la Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) avant quatre mois de débat public à partir du 3 octobre. « Je pourrais faire mienne la plateforme commune que les exécutifs bas-normands (Région, départements, aggloms) présenteront à ce débat », a confirmé Alain Le Vern. Pour le sénateur PS de Seine-Maritime « les grands défis de la modernité de cette ligne nouvelle doivent dépasser les intérêts partisans et les frontières ».



Alain Le Vern (à gauche) et Laurent Beauvais, les deux présidents des deux Normandie, côte à côte hier à la session du conseil régional bas-normand.

soumet l'idée d'un grand emprunt. « À l'échelle des deux régions ? Pourquoi pas ? », répond Alain Le Vern.

François Dufour (Europe-Ecologie-Les Verts), vice-président à l'agriculture, s'inquiète de voir « de nouvelles gares au milieu de nulle part. Il faut un bon drainage des territoires y compris ruraux et ne pas concentrer l'activité économique. On l'a vu avec les voies rapides comme l'AB4. » Alain Le Vern rassure : « Nous ne partons pas de rien. Les usagers existent. 63 % se rendent dans les gares à pied, en métro ou bus. Il faut donc qu'elles soient dans les villes ou à proximité. Pas dans des champs de betteraves. »

Quant au coût exorbitant de 9 à 13 milliards, pour lequel les Verts sont opposés à cette ligne nouvelle, Alain Le Vern l'a rapproché « des centaines de millions d'euros que les deux régions consacrent aujourd'hui à des trains qui fonctionnent mal. C'est un amortissement sur 30 ans. » La Haute-Normandie provisionne déjà 20 millions d'euros par an depuis trois ans.

Xavier ORIOT.

## Pas un TGV

Avant d'en redonner les contours « une ligne de haute performance, le désengorgement des nœuds ferroviaires dans le Mantois à l'entrée de Paris et à Rouen. La gare de Rouen est saturée alors que 27 ha de terrains sont prévus pour une nouvelle gare à Saint-Sever, sur la rive gauche. Tout cela mettra Cherbourg à 2 h 15, Caen et Le Havre à 1 h 15 et Rouen à moins d'une heure de Paris. »

Attention à la sémantique. On ne dit plus TGV ou Ligne à Grande vitesse. « Le projet normand c'est un nouveau train à 250 km/h qui n'existe pas encore en France. Entre le Corail Intercités à 200 km/h et le TGV à plus de 300. » En Normandie, les distances avec Paris ne sont pas assez longues pour un TGV qui ne ferait gagner que quelques trop chères minutes. Laurent Beauvais s'empresse d'ajouter : « La part des collectivités

demandées par la SNCF pour un TGV ne cesse d'augmenter. Jusqu'au tiers du financement. Sans compter des réservations et billets plus chers. Nous ne nous laisserons pas imposer le modèle économique du TGV. »

Pour le financement dont les clés de répartition entre collectivités, Réseau ferré de France (RFF), le maître d'œuvre, et l'État ne sont pas encore connues, Alain Tourret (PRG)

## Ouest-France 17 septembre 2011

Grande vitesse : élus de gauche et de droite unis



« Nous sommes solidaires pour convaincre les autorités nationales que nous avons besoin de cette Ligne nouvelle Paris-Normandie. » Laurent Beauvais a, de nouveau, sonné la mobilisation en faisant adhérer à une charte les trois Départements et les villes de Caen, Cherbourg, Saint-Lô, Alençon et Fiers (photo). Toutes sensibilités politiques confondues

les élus se sont mis d'accord sur un tracé. Philippe Duron verrait bien « comme pour Le Mans-Rennes ou Toulouse-Bordeaux qu'une entreprise de BTP se substitue à l'État impécunieux. Lequel lui verserait un loyer ». Le député-maire de Caen souhaite que sa gare ait « un accès sur les deux rives de la voie ferrée. Je vais demander une étude ».

## Ouest-France 10 décembre 2011

### Le PS est pour la ligne nouvelle Paris-Normandie

« Nous sommes favorables à la ligne nouvelle Paris Normandie. » Les socialistes du conseil régional, de l'agglomération Caen-la-Mer, du conseil municipal de Caen et de la fédération du Calvados rédigeront chacun leur cahier d'acteur dans le cadre du débat public. Pour dire la même chose. Au passage, ils taclent leurs amis écologistes farouchement contre : « Il faut avoir de l'ambition pour la Normandie ». Les socialistes se prononcent pour le tracé A qui met Caen à 1 h 15

de Paris et 45 minutes de Rouen. « Mais le nouveau scénario AB par Évreux rassemblerait un peu plus les deux Normandie. »

Les socialistes invitent socioprofessionnels, milieu économiques, universitaires... à se mobiliser davantage « car cette ligne n'est pas acquise ». Quant au coût de 10 milliards, « la région mettrait 500 millions d'euros qu'il faut rapprocher des 553 millions pour les lycées entre 2007 et 2015 ».

## Ouest-France 16 septembre 2011

### Réservation sur les TER : Philippe Gosselin satisfait

La SNCF vient de renoncer à son projet de rendre la réservation obligatoire sur la ligne Cherbourg-Caen-Paris à partir du 11 décembre. Philippe Gosselin, député de la Manche, se réjouit de cette décision. « Dès le 21 juillet, lors d'une entrevue à Paris, j'avais fait part de mes réticences à Mme Le Hire, la directrice des lignes normandes. En début de semaine, je suis de nouveau intervenu auprès de celle-ci et du président Guillaume Pépy, » précise-t-il. « Les

usagers bas-normands doivent d'ores et déjà subir les défaillances d'une ligne que la SNCF a reconnue ligne malade. Il n'était donc pas acceptable qu'à ces nuisances s'ajoutent les contraintes et les coûts financiers supplémentaires qu'impliquent les réservations obligatoires [...]. Par ailleurs, cette ligne est largement bénéficiaire et les efforts financiers colossaux que consentent tous les ans les collectivités locales n'y sont pas étrangers. »

## Notes politiques Ouest-France 23 septembre 2011

### Train Paris-Cherbourg : l'avis de Claude Gatignol

Pour inciter les voyageurs « à mieux se répartir dans les trains les moins chargés en période de pointe », la SNCF avait lancé l'idée « d'une réservation systématique », sur sa ligne Paris-Caen-Cherbourg. Aujourd'hui, elle diffère son projet mais tient à le faire passer auprès des élus. A qui elle apporte des arguments, réfutés par Claude Gatignol, député de Valognes. Il conteste « totalement l'affirmation de la SNCF liant le retard des trains à une affluence particulière. J'ai hélas constaté que

la variabilité des horaires n'était pas due au nombre de voyageurs, quand le train est supprimé au dernier moment ou qu'il quitte Saint-Lazare bien après l'heure prévue. »

Pour lui, le fait que l'application de la réservation soit différée « ne satisfait pas les usagers car elle ne s'accompagne d'aucune décision sur l'amélioration de l'actuel matériel roulant. Matériel qui a perdu le confort des anciennes voitures, ce qui est paradoxal sur un parcours de près de trois heures. »

# La ligne Paris-Normandie en débat à Saint-Lô

Les trois scénarios de la ligne nouvelle ferroviaire Paris-Normandie sont livrés au débat public. Jeudi, à Saint-Lô, élus et usagers ont questionné les responsables de Réseau Ferré de France.



Jean-Damien Poncet et Philippe Adam, de Réseau Ferré de France, ont répondu aux questions du public.

Quatre-vingts personnes ont assisté, jeudi soir, au premier débat public dans la Manche autour du projet de la future ligne ferroviaire entre la capitale et la Normandie. Jean-Damien Poncet et Philippe Adam, de Réseau Ferré de France (RFF), leur ont exposé les trois scénarios de tracés possibles afin de relier la capitale au Havre, Rouen, Caen et Cherbourg. Ils ont passé en revue à la fois les choix stratégiques, techniques et financiers.

A la lecture de la fourchette du coût, oscillant entre 10 et 14 milliards d'euros, un « Qui va payer ? » est lancé dans la salle. Jean-Damien Poncet ne se défile pas et répond : le contribuable « à travers les financements apportés par l'État et les collectivités territoriales », sans oublier les futures recettes apportées par les usagers.

## « On investit sur l'avenir »

François Brière, conseiller général saint-lois, demande : « Que faut-il entendre par hausse raisonnée des tarifs liée à cette nouvelle ligne ? Je m'interroge beaucoup sur l'accessibilité réelle qui sera offerte aux usagers. » Chez RFF, on explique que, selon une estimation, « il faudrait compter, en 2<sup>e</sup> classe plein tarif, sur une hausse moyenne de 20 %. Sur une ligne à grande vitesse classique, on admet que l'usager paye



Parmi les personnes présentes au débat public, à Saint-Lô, beaucoup d'élus ont pris la parole.

un supplément qui reflète le fait qu'il gagne du temps. »

Jean-Damien Poncet ajoute : « L'usager monte dans ce train parce qu'il estime que le temps qu'il va gagner vaut bien ce prix-là. » Sachant que cette hausse ne tient pas compte des tarifs réduits liés aux abonnements et aux différentes catégories d'usagers (étudiants, seniors...). « Je ne sais pas aujourd'hui quel arbitrage sera fait. Il est même possible que des trains correspondant à des régimes spéciaux puissent circuler sur cette ligne dans la mesure où le trafic le permettra. »

D'autres intervenants, effarés par le coût avancé, tel Antoine Aubry,

élu communautaire saint-lois, pensent qu'une partie de cet argent serait mieux utilisée « à conforter et améliorer les lignes interrégionales, d'autant que le gain de vitesse, sur cette ligne, ne joue vraiment que sur certaines portions. »

Anne Hébert, présidente de la communauté de communes de Périers, jugé, elle, « cet outil important pour le développement des territoires ruraux, pour conserver et y faire venir des habitants. Il suffit de voir l'usage qui est fait chez nous de la gare de Carentan : sa déserte fait pâlir d'envie Coutances. » Laurent Beauvais, président de la Région, ajoute : « Il faut arrêter le

rafistolage. On sait tous qu'il faut faire de gros investissements car on investit sur 50 ans et au-delà sur l'avenir. » Il précise enfin : « Chez les responsables exécutifs aujourd'hui, confrontés tous les jours aux plaintes des usagers sur l'état catastrophique du réseau ferroviaire, on n'a pas eu à réfléchir longtemps pour essayer de saisir cette opportunité et s'engager dans son soutien. »

Yann HALOPEAU.

Ouest-France

5 novembre 2011

## Nouvelle ligne SNCF : les Verts contre

Pour Cécile Dufflot et ses amis Verts hauts et bas-normands, la Ligne nouvelle Paris-Normandie est « un projet pharaonique ».



Cécile Dufflot, hier matin au Havre, entre Mickaël Marie (à gauche) et David Cormand, présidents des groupes EELV aux conseils régionaux de Basse et de Haute-Normandie.

sa participation financière pourrait être ramenée de 30 à 15 %. La référence sera à financer par les collectivités. Et donc le contribuable ». Les Verts sont d'accord pour s'en tenir à faire sauter le bouchon entre Mantes et Paris « Coût : 5 milliards d'euros. Pas 15 ».

Cécile Dufflot va dans le même sens. « Attention, nous sommes favorables au développement ferroviaire. Mais pas à cette « modernitude ». Il faut privilégier le plus efficace et une faisabilité immédiate à moindre coût. Et améliorer les lignes secondaires qui en ont grand besoin. »

Comme ses camarades normands, la secrétaire générale des Verts met en garde contre « cette vision centraliste. On sait d'expérience que les lignes à grande vitesse drainent les territoires plus qu'elles ne les irriguent. Vous voulez que la capitale aspire toutes les forces pour faire de la Normandie un dortoir, l'arrière-cour de Paris ? Ce serait une faute politique ».

Cécile Dufflot, secrétaire générale d'Europe Écologie-Les Verts (EELV), est aussi conseillère régionale d'Ile-de-France. C'est à ce double titre qu'elle a rejoint, hier matin sur la terrasse ensoleillée d'un café au Havre, ses amis Verts hauts et bas-normands pour s'opposer à la Ligne nouvelle Paris-Normandie, toujours en débat public.

Les Verts des deux Normandie ont rédigé ensemble un même cahier d'acteurs de quatre pages pour développer leurs arguments. « Projet important pour le territoire mais pharaonique en temps de crise », attaque David Cormand, président du groupe à la Région Haute-Normandie.

Mickaël Marie, son homologue bas-normand, est même convaincu que « ça ne se fera pas. En attendant, l'annonce de cette ligne nouvelle sert de prétexte pour ne plus engager de travaux à court terme pourtant nécessaires sur les lignes actuelles ». L'élu bas-normand est encore plus sceptique depuis que « Réseau ferré de France a reconnu au débat de Lisieux que

Xavier ORIOT.



## Saint-Lô attend le train Paris-Normandie

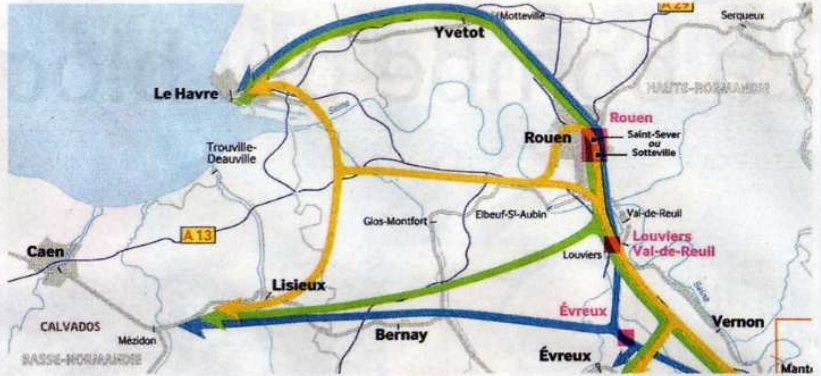
Il pourrait être en service dans une dizaine d'années. Saint-Lô l'espère.

Autant le dire d'entrée : ça n'est pas pour tout de suite. Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie est un vaste projet, à échéance longue.

Entre les concertations actuelles et le moment où il sera possible de prendre ce train rapide, pouvant rouler à 250 km/h, il va s'écouler certainement une dizaine d'années et peut-être même un peu plus. Mais des réunions grand public autour de la démarche préparatoire se déroulent actuellement un peu partout sur le territoire. La réunion à Caen aura lieu mardi 11 octobre au centre de congrès à 19 h et celle prévue à Cherbourg aura lieu mardi 22 novembre, salle Pierre Montécot, à 19 h aussi.

La réunion saint-loise, c'était jeudi 3 novembre au centre culturel. Dans l'assistance, on comptait environ 70 personnes, et à la tribune il y avait Olivier Guérin, le président de la CPDP (Commission particulière du débat public), et Jean-Damien Poncet, chef de mission Ligne nouvelle Paris-Normandie, et son adjoint, Philippe Adam. Ce chantier de grande ampleur a pour ambition d'améliorer la ponctualité, de valoriser un mode de transport durable, de rendre les déplacements plus confortables, d'enrichir les dessertes en Ile-de-France, de mieux relier les grandes villes normandes, de développer les trains régionaux, d'aller plus rapidement à Paris, de transporter davantage de marchandises par le rail, d'accéder directement à la Défense et d'améliorer la connexion de la Normandie à Roissy !

Au moment où le réseau actuel sature, il faut penser à l'avenir. "Si on ne veut pas être otages du prix du carburant dans quelques années, il



Il y a trois scénarios possibles pour mieux relier Paris à la Normandie. Dans tous les cas, Caen - et donc Saint-Lô - se rapprocheraient de la capitale grâce à des voyages plus rapides (soit Saint-Lô-Paris en 2 heures environ).

faut développer les moyens alternatifs de se déplacer", ont souligné Jean-Damien Poncet et Philippe Adam. Il y a beaucoup d'arguments

en faveur de cette ligne. Tout en sachant que le coût est aussi gigantesque que le projet : de 10 à 15 milliards d'euros.

Le prix du billet de train pourrait donc augmenter de 20 %.

Pratique. [www.debatpublic-lnpn.org](http://www.debatpublic-lnpn.org).

### Trains bondés : « Attention aux fêtes de fin d'année »

L'Association pour la défense et la promotion de la ligne Caen - Saint-Lô - Rennes (ADPCR) « déplore les dysfonctionnements rencontrés dimanche 13 novembre » dans les trains. « Des surcharges inacceptables ont, encore une fois, été constatées entre Coutances et Caen. Ce phénomène survient en général après les longs week-ends. À chaque fois, la SNCF se contente de dire qu'elle ne dispose pas de suffisamment de matériel roulant pour lui permettre de faire face à ces périodes de pointe ». L'ADPCR a « rencontré Pierre Mouraret, vice-président du conseil régional, et Patrick Morel, directeur des transports ». Elle a « insisté sur la nécessité d'agir rapidement afin que ceci ne se

reproduise pas lors des fêtes de fin d'année ». Elle ajoute : « Il n'y a pas que sur la ligne Caen -Rennes que l'on rencontre des problèmes de déplacement par le train. La SNCF, depuis le 24 octobre, supprime chaque jour des trains TER entre Dreux et Granville en raison de la présence de feuilles mortes sur les voies et des conditions climatiques [...]. Elle se contente de faire circuler des autocars de substitution. »

2011-11-23-OF

#### Forum lecteurs

Le sujet vous intéresse ?

Participez à notre forum de discussion sur internet :



### Des réactions aux couacs de la SNCF

Des lecteurs réagissent aux couacs de la SNCF en Basse-Normandie. Notamment le Rennes-Caen de dimanche soir.

#### Bondé dès Coutances

Peggy Travers de Coutances : « Ma fille prend le TER tous les dimanches soirs à la gare de Coutances et c'est souvent la même chose. Pas de place assise à Coutances, donc le trajet jusqu'à Lisson debout. Mais dimanche dernier c'était le pompon ! Au départ de Coutances, dimanche soir, le train était déjà rempli et même très rempli, vu que ma fille était debout entassée sur les gens. Aux arrêts suivants, elle a même été se mettre aux toilettes avec ses amies, pour laisser des passagers entrer dans le train. C'est honteux de voir ça, sachant que ce n'est pas la première fois. La SNCF devrait savoir que lors des grands week-ends il y a du monde dans les gares ! »

la SNCF et la Région par rapport aux problèmes que connaissent les usagers bas normands lors de certains week-ends (trains surchargés). La droite oublie son désintérêt pour le ferroviaire pendant des décennies, elle qui n'a juré que par la route, les voitures et les camions en investissant des sommes énormes dans les autoroutes et 2x2 voies, favorisant ainsi le mode routier. Tout cet argent public a fait cruellement défaut au réseau ferroviaire régional et à la nécessité de moderniser lignes et matériel roulant. Ce sont ces mêmes élus qui sont donc en partie responsables des problèmes rencontrés par les Normands dans les trains ! »

Ouest-France

19 novembre 2011

#### Mémoire un courte

Marc de Le Rochais de Vaux-sur-Aure : « Certains élus UMP festigent

## Trains perturbés : les élus aussi en ont marre

Les 15 élus UMP-Centrists du Conseil régional s'insurgent suite aux dysfonctionnements qui se sont produits sur la ligne TER Caen-Rennes et sur le Paris-Caen-Cherbourg le week-end du 11 novembre : «Dimanche 13 novembre, des dizaines de clients de la ligne TER Caen-Rennes, qui relève de la com-

pétence de la Région, se sont retrouvés entassés dans les wagons reliant la Manche à Caen". Ils s'insurgent contre une situation dont ils affirment qu'elle était prévisible.

Une réunion d'urgence avec le président de Région Laurent Beauvais sur le sujet est espérée.

# Le ras-le-bol des Bas-Normands face au rail

Les trains bondés du week-end dernier suscitent la colère des usagers et d'élus. La droite veut une réunion. La gauche demande à la SNCF une meilleure anticipation. Compliqué d'après la SNCF.

## La polémique

### Saint-Lô – Lison comme un métro

Les usagers du Rennes – Caen de dimanche soir n'ont pas vraiment apprécié d'être compressés dans une rame TER entre Saint-Lô et Lison (lire *Ouest-France* du 16 novembre). Un souci récurrent lors de gros week-ends : à Pâques et à la Pentecôte, des passagers nous avaient déjà raconté leurs mésaventures. « Sur le Cherbourg – Paris, dès 14 h le dimanche, ce n'est pas rare d'avoir ce souci. À partir de Carentan, c'est problématique, à Caen c'est carrément le bazar », nous confie cette habitante de Cherbourg qui travaille à Paris.

### « 13 minutes seulement »

Pour la SNCF, il faut relativiser. « D'accord ce ne sont pas des conditions de transport satisfaisantes, mais à résoudre ce n'est pas toujours aussi

simple, indique Christophe Desauty, de la direction régionale de la SNCF. Au final, ce n'est vraiment qu'entre Saint-Lô et Lison qu'il y a eu suroccupation. Soit treize minutes de trajet. » Selon lui, « cela peut arriver 4, 5 fois par an, quand il y a un pont et qu'il fait beau. » Insuffisant comme réponse, selon le vice-président en charge du transport à la Région, Pierre Mouraret. « Cela ne me paraît quand même pas extraordinaire d'anticiper un week-end chargé ! »

### L'opposition régionale remontée

« La majorité emmenée par René Garrec jusqu'en 2004 bénéficiait d'un classement sur le plan ferroviaire plus enviable qu'aujourd'hui... » tient à rappeler l'opposition centriste et UMP. Les usagers du rail qui fréquentaient ces trains à l'époque apprécieront. La droite régionale demande « la tenue d'une réunion rapide sur le sujet pour apporter notre aide et notre soutien à

Laurent Beauvais contre le laxisme évident de la SNCF. »

### 40 % d'augmentation

« L'opposition régionale compare une année par rapport à une autre, mais le chiffre des investissements n'est pas linéaire, explique Pierre Mouraret. On peut avoir une année avec un peu moins d'investissements et l'année suivante qui explose parce qu'on a acheté du matériel. Ce sera d'ailleurs le cas avec les nouvelles rames qui équipe-ront le Paris – Granville entre 2013 et 2014. » Et il sort aussi ses chiffres : « Entre 2004 et 2011, la fréquentation des trains bas-normands a augmenté de 40 %. C'est une bonne nouvelle même si cela complique les choses. »

Nicolas DENOYELLE.

Réagissez sur nos forums

[www.ouest-france.fr/stlo](http://www.ouest-france.fr/stlo)



Régulièrement, des usagers des trains bas-normands sont confrontés à des retards ou à de la « suroccupation », comme dit la SNCF.

## Quand un TER se prend pour le métro

Enième incident dimanche soir sur une ligne ferroviaire de Basse-Normandie. Les usagers sont à bout, la SNCF minimise.

### « Avec la SNCF tout est possible ! »

Vous vous souvenez de ce slogan entêtamment rabâché à coup de pubs dans les années 90. Et bien, dimanche soir, les usagers du Rennes – Caen se sont rendus compte à leurs dépens qu'un TER pouvait se transformer en véritable rame du métro aux heures de pointe. « Cela devient habituel qu'à l'occasion d'un week-end prolongé, aucune disposition n'est prise pour gérer le surcroît d'affluence, confie ce passager du dimanche soir du Coutances – Caen. Soit il n'y a qu'un bus pour 80 passagers à Lison, soit ce week-end, un seul petit TER, certes moderne, mais nettement insuffisant en particulier entre Coutances et Lison. Et les usagers étaient particulièrement remontés ce dimanche soir ! D'autant que c'est de plus en plus fréquent... » A Lison, la SNCF a même demandé aux voyageurs à destination de Paris de descendre du train pour prendre le Cherbourg – Paris, un peu moins bondé. Interrogée, la Région se contente

de rappeler les 86 millions d'investissements entre 2004 et 2013 et annonce la création d'un 3<sup>e</sup> aller-retour Caen – Rennes à partir de la mi-décembre.

Quand à l'opposition régionale de droite, qui n'a pas forcément brillé par le passé en matière de gestion ferroviaire, elle s'empresse de rebondir sur ce couac. « Faute d'un minimum d'anticipation dans des week-ends connus pour leur forte affluence, la SNCF et la Région réalisent une contre-promotion des transports en commun qui ne manquera pas d'interpeller. »

Nullement embarrassée, la SNCF dit ne pas pouvoir prévoir sur les TER. « car il n'y a pas de réservation. Et même si on le pouvait, pas sûr qu'on aurait le matériel. » Avec ça, les usagers peuvent être rassurés.

Nicolas DENOYELLE.

Réagissez sur nos forums

[www.ouest-france.fr/stlo](http://www.ouest-france.fr/stlo)

**708** C'est le nombre de kilomètres de voies ferrées exploitées en Basse-Normandie en 2010. Parmi elles, 268 km sont des lignes électrifiées et 324 km sont des voies uniques. Les voies ferrées bas-normandes représentent 2,4 % des lignes exploitées en France métropolitaine. C'est une baisse de 0,3 % par rapport à l'an 2000 où 868 km de voies étaient exploitées. Au niveau national, 29 698 km de voies étaient en service en 2010.

Sources : Insee/Réseau ferré de France

2011-11-09-OF

Et n'oubliez pas !

**SAMEDI 28 JANVIER 2012**

**ASSEMBLEE GENERALE DE L'ADPCR**

Hôtel de Ville de **COUTANCES**  
à partir de 14 h 30

## 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](mailto:adpcr.saint-lo@orange.fr) ☎ 02.31.22.49.45

Site internet : [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)