

# ADPCR-INFOS n° 74



Octobre 2012

**fnaut**  
transport - consommation - environnement

## Editorial

### INACCEPTABLE !

**Inacceptable :** le scénario de modernisation a minima de la ligne entre Avranches et Dol de Bretagne, scénario retenu par le conseil régional et qui nous a été présenté par Réseau Ferré de France (RFF) lors du comité de Ligne Caen-Rennes du 12 octobre dernier (voir l'article en page intérieure).

**Inacceptable :** la participation de la Bretagne à hauteur de 3 millions d'euros, alors que la Région Basse-Normandie contribue pour 30 millions d'euros à la modernisation d'une ligne qui est pour moitié en Bretagne.

**Inacceptable :** les 10 millions que la région Bretagne refuse d'engager, se désintéressant de la ligne Caen-Rennes pour elle non prioritaire et qui conduisent RFF à proposer une modernisation au rabais.

**Inacceptable :** les autocars mis en service par la Région Bretagne qui pour quelques euros, assurent en gare de Rennes des correspondances pour le Mont-Saint-Michel. Autocars qui traversent Pontorson sans arrêt et qui vident nos trois allers et retours quotidiens en train d'une précieuse clientèle.

**Inacceptable :** le financement par la seule Région Basse-Normandie de l'intégralité des trains Caen-Rennes alors qu'ils sont accessibles aux usagers bretons entre Rennes et Dol-de-Bretagne voire Pontorson.

Mon propos n'a pas pour objet d'allumer une nouvelle guerre entre la Bretagne et la Normandie mais de mobiliser tous les membres de l'ADPCR et en particulier nos amis bretons pour que nos élus comprennent, qu'en cette période de crise, il est inacceptable de dépenser 33 millions d'euros en hypothéquant l'avenir.

En 2008, notre Président fondateur, Guy Fontenelle, parlait de balkanisation du Sud-Manche, aujourd'hui, la création du troisième aller-retour est un réel progrès. Avec le scénario a minima proposé par RFF, on pourrait dire que la ligne est définitivement sauvée.

Cependant à quoi servira une ligne modernisée si la clientèle n'est pas au rendez-vous ? Comment convaincre l'utilisateur d'abandonner la voiture pour le train si la desserte ferroviaire reste squelettique, que les trains se traînent à 100 km/h alors que le matériel permet de rouler à 160 km/h et si l'on met toujours près de 3 heures pour se rendre de Caen à Rennes ?

Lors du prochain conseil d'administration, nous étudierons les actions à mener dans les prochains mois, tant auprès des élus que sur le terrain afin que la modernisation du dernier tronçon de la ligne Caen-Rennes ne remette pas en cause tous les efforts réalisés jusqu'ici par le Conseil Régional de Basse-Normandie mais garantisse l'avenir d'un transport ferroviaire de qualité entre la Normandie et la Bretagne.

Pour convaincre, nous devons être crédibles et notre association doit rassembler le plus grand nombre de membres : élus et collectivités locales ou territoriales, usagers des transports, citoyens soucieux d'une économie respectueuse de notre environnement, amis des chemins de fer... Pour cela, nous avons décidé de lancer lors de notre prochaine Assemblée Générale une grande opération de parrainage et de sensibilisation en particulier en direction des plus jeunes.

***Restons mobilisés, rien n'est jamais définitivement gagné !***

*Xavier JACQUET*

### Dans ce numéro :

### Page

> Le comité de ligne Caen-Rennes du 12 octobre 2012	2
> Réunion SNCF/Associations de consommateurs Ligne Paris-Cherbourg	4
> Le bilan de la Ligne Baie 2012	6
> Le nouveau réseau MANEO	8
> Les relations autocars Ter assurées par Véolia	8
> L'inauguration de la place de la gare d'Avranches	8
> L'inauguration de la place de la gare de Bayeux	9
> Le nouvel accès au Mont-Saint-Michel	10
> Un train spécial entre Caen et Dol	11
> Le point sur la ligne nouvelle Paris-Normandie	11
> L'exposition Eurotrack à Coutances	12
> La conférence de la mobilité à Caen	12
> L'arrivée des Régiolis	13

## Le comité de ligne CAEN-RENNES du 25 avril 2012

Le comité de ligne s'est déroulé le 12 octobre, à la Mairie d'Avranches, sous la présidence de Pierre MOURARET, Vice-Président du Conseil Régional de BASSE-NORMANDIE, chargé des transports. Il a rappelé que la ligne CAEN-RENNES était la plus importante de BASSE-NORMANDIE. Guënahel HUET, Député-Maire a insisté sur l'importance de l'axe CAEN-RENNES et souhaité la création d'un 4<sup>ème</sup> aller-retour.

### Bilan d'activités TER Caen-Rennes

#### Evolution des trafics (à fin juin 2012)

L'augmentation de trafic a été de 17,4% tandis que la moyenne régionale était de 3,2%. Ceci est dû au fait qu'une baisse importante avait été constatée, en 2011, en raison de la fermeture pendant deux mois de la section Folligny-Avranches et que maintenant la clientèle est revenue. Pendant les 6 premiers mois de 2012, 115 trains ont dû être renforcés et 67 cars supplémentaires mis en circulation.

Entre Caen et Coutances, l'augmentation est de 3,8%.



### La fréquentation du 3ème aller et retour

(source comptage SNCF : semaines 39 et 40)

Caen 14h13 Rennes 17h06 (852811)

- Le lundi, 150 clients transportés, desserte interrégionale (75% des clients à destination de Rennes),
- Du mardi au jeudi, 100 clients transportés, desserte interville, de maillage régional (flux équitablement répartis sur tout l'axe),
- Le vendredi, 264 clients transportés, 60% entre Bayeux et Coutances.

Rennes 5h48 Caen 8h52 (852851)

- Le lundi, 150 clients transportés, 70% à partir de Coutances,
- Du mardi au vendredi, 80 clients transportés, 70 % à partir de Coutances. A noter une progression importante de la fréquentation au départ de Coutances (x 2 par rapport à 2011).

### La régularité

Cumul régularité à fin août 2011	94,4 %
<b>Cumul régularité à fin août 2012</b>	<b>94 %</b>
Evolution 2011/2012	-0,4

### La qualité de service

La conformité globale est de :

- \* 97,9% pour les gares de Lison à Pontorson,
- \* 89,7% pour la halte de Pont-Hébert,
- \* 97,2% dans les trains de l'axe.

Moyenne régionale :

- \* Gares : 95,7%,
- \* Haltes : 88,7%,
- \* Trains : 95,1%.

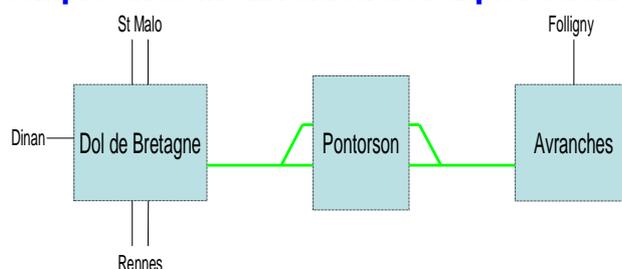
### En conclusion :

- \* Poursuite de la croissance de la fréquentation,
- \* Une régularité qui se maintient à un niveau supérieur à l'objectif,
- \* Des résultats qualité supérieurs aux objectifs et à la moyenne régionale.

### Travaux à venir

Ensuite, un temps important de la réunion a été consacré à la modernisation envisagée entre AVRANCHES et DOL.

**Le scénario retenu par le Conseil Régional nous a été présenté par Réseau Ferré de France (RFF) : Il s'agit du renouvellement complet avec modification de l'exploitation.**



Le renouvellement adapté au matériel léger (1ère expérience de ce type en France avec dérogation au référentiel de cette ampleur) permet de réhabiliter entièrement la voie 2 (pour un coût de

22 M€ - auquel s'ajoutent 2 M€ de renforcement de la voie 1, à la charge de RFF car relevant des opérations de maintenance du réseau ferré), de manière confortable (Longs Rails Soudés), durable (25 à 30 ans minimum) et fiable (pas de risque de ralentissement) avec une économie de l'ordre de 25 à 30 % par rapport à une solution classique. Il s'agit d'un renouvellement sur un linéaire de 42,208 km.



Cette solution est strictement adaptée aux besoins des Autorités Organisatrices des Transports (adaptation au trafic TER actuel à la vitesse normale de 100-110 km/h). Selon RFF, elle devrait permettre d'effectuer le trajet CAEN-RENNES en 2 h 42'.

Pour prendre en compte un développement potentiel du fret ferroviaire sur la section de ligne entre Avranches et Dol de Bretagne, une option dite « fret normal » est intégrée au coût du renouvellement de la voie 2 pour 1,75 M€. Cette option sera caractérisée par l'absence de restriction du nombre de trains de fret, mais l'existence de vitesses « limites » qui restent encore à étudier (30 km/h pour l'instant avec évolution probable au cours des études de conception).

Pour passer d'une exploitation double voie à une exploitation à voie unique, il est nécessaire de modifier le système de signalisation actuel (canton téléphonique de double voie) en système automatique (BAPR de voie unique). Ce dernier présente une capacité de 13 allers-retours par jour avec des voies d'évitement à Avranches et Pontorson nécessaires pour améliorer la capacité et la souplesse d'exploitation. Le phasage technique et financier de l'opération nécessite de conserver le système actuel de cantonnement téléphonique de double voie jusqu'en 2016/2017, il ne sera donc pas possible d'effectuer de ripage de la plate-forme associé à un éventuel relèvement de vitesse. De ce fait, la réversibilité du système d'exploitation à moyen ou long terme reste possible pour revenir à deux voies.

Cette optimisation est conditionnée par des modalités de réalisation des travaux dite « en fermeture complète de ligne » sans circulation de trains pour une durée de 4 mois qui est envisagée de janvier 2014 à Mai 2014.

En complément à cette première fermeture, 3 fermetures de 2 semaines seront nécessaires en 2016/2017 avant la mise en service de la signalisation de la voie unique (pour un coût de presque 10 M€).

Le coût global de l'opération est de 33,75 M€ en euros courants.

Il est quand même regrettable de constater que tout ceci intervient en raison du fait que la Région Bretagne n'apporte qu'une modeste contribution symbolique au financement. Elle sait pourtant bien profiter des passagers se rendant au Mont-Saint-Michel en les prenant en charge directement à la sortie des TGV tout en ignorant la gare de Pontorson et en asséchant la ligne CAEN-RENNES dont les trains sont financés intégralement par la BASSE-NORMANDIE.

Une modernisation de plus grande ampleur aurait pu être obtenue si la Région BRETAGNE avait apporté une contribution financière calculée en proportion du kilométrage se trouvant sur son territoire.

## **Questions diverses**

### **Relations AVRANCHES-RENNES**

Comme vous le savez, un des projets de l'ADPCR est d'obtenir la création de relations directes GRANVILLE-AVRANCHES-RENNES afin de répondre aux besoins de déplacements domicile/travail et domicile/études. Notre demande ne peut recevoir, pour l'instant, de suite favorable en raison, d'une part, du prix de revient d'une telle relation et, d'autre part, de l'absence de sillons disponibles permettant d'arriver à Rennes avant 8 heures. Afin que les personnes bénéficient quand même d'un service public, nous avons demandé la création d'une relation par autocar AVRANCHES-RENNES présentant les particularités suivantes :

- L'autorité organisatrice doit être la Région Basse-Normandie,
- Circulation du lundi au vendredi,
- Emprunt de l'autoroute A 84,
- Départ de la gare d'Avranches et arrivée à la gare de Rennes,
- Desserte de la sortie 33 (Poilley/Ducey) et de la sortie 32 (Saint-James) puis de la station de métro de Villejean à Rennes,
- Arrivée avant 8 h,
- Retour vers 17 h 30.

Voici les avantages de cette formule :

- Offrir une relation inexistante actuellement et inenvisageable à court terme,
- Réalisation possible rapidement,
- Prix de revient relativement modeste,
- Pour Avranches : choix pour le retour, train ou autocar,
- Augmentation du trafic sur l'axe CAEN-RENNES.

Le Conseil Régional va étudier cette proposition, sur le plan réglementaire et financier.

### **Relations GRANVILLE-RENNES**

Maintenant, pratiquement toutes les relations CAEN-RENNES ont une correspondance à FOLLIGNY pour et de GRANVILLE. Il reste juste à créer un autocar le samedi matin entre Granville et Folligny pour se rendre à RENNES. Par ailleurs, des autocars font doublon, le soir, sauf le vendredi, avec le train Granville-Paris qui dessert Folligny à 18 h 57.

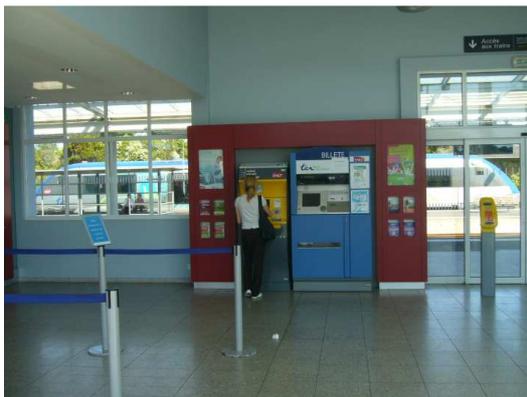
Le Conseil Régional va contacter Véolia pour remédier à ce problème.

Nous avons également demandé que les relations GRANVILLE-RENNES fassent l'objet d'une fiche-horaires spécifique à l'instar de celle réalisée l'été pour la ligne Baie. En effet, actuellement, avec la fiche Caen-Rennes, pour se rendre de GRANVILLE à RENNES, il faut d'abord regarder dans le sens Rennes-Caen pour avoir les cars Granville-Folligny puis dans le sens Caen-Rennes pour avoir la suite. Il y a là un manque de lisibilité certain pour l'utilisateur.

Le problème va être étudié par le Conseil Régional.

### **Relation matinale COUTANCES-PARIS**

Afin de répondre à une demande récurrente des usagers et des collectivités tendant à obtenir une relation matinale par train entre Coutances et Paris, l'ADPCR a à nouveau fait une proposition d'utiliser autrement le matériel roulant. Le sujet va être étudié par le Conseil Régional et la SNCF car des problèmes techniques et financiers se posent.



## **Réunion SNCF/Associations de consommateurs le 26 septembre à CAEN**

### **Ligne PARIS-CHERBOURG**

La SNCF Intercités organise deux fois par an une réunion avec les associations de consommateurs. La dernière a eu lieu le 26 septembre en présence de Monsieur Michel KNIPPER Directeur Intercités pour le Nord et la Normandie et de Madame Aude RECHATIN, Responsable du Pôle commercial. Ils étaient accompagnés de Madame Myriam GARROT, interlocutrice des associations.

### **Éléments de contexte**

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'État, effective depuis le 1er janvier 2011. Nous sommes désormais à mi-parcours de la convention qui a été signée pour une durée de 3 ans (avec une éventuelle prolongation de 18 mois). À l'issue de celle-ci, une nouvelle convention devra être élaborée avec l'État.

L'État réfléchit actuellement à la problématique du renouvellement du matériel roulant (le parc de locomotives et de voitures étant vieillissant avec de premières radiations de matériels qui approchent). L'enjeu financier est de l'ordre de 4 milliards d'euros.

### **Sujets Production**

#### **Régularité**

La régularité au mois de juillet n'a pas été à la hauteur de nos attentes et ce, principalement en raison des travaux réalisés entre Bueil et Bréval qui ont nécessité la mise en place d'une limitation temporaire de vitesse.

Durant les 3 premières semaines de travaux, la longueur de la limitation de vitesse a été très largement supérieure à la distance prévue initialement. C'est la raison pour laquelle, malgré la prise en compte des ralentissements dans le calcul des horaires, la régularité de la ligne n'a malheureusement pas été bonne entre le 16 juillet et le 3 août.

La zone de limitation est redevenue conforme le 3 août, et la régularité est immédiatement revenue à un bon niveau : 94% de trains à l'heure début août soit une réduction de plus de 50% des retards par rapport aux semaines précédentes.

À fin septembre 2012, la régularité Intercités sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg est de 91,2% à 10

minutes contre 89,9% en 2011 soit une progression de + 1,3 pts.



### **Impacts des travaux 2012**

Renouvellement des appareils de voies à Sartrouville

Samedi 27 octobre : les trains sont avancés d'environ 20 minutes au départ de Paris-St-Lazare (seul le sens de circulation Paris Province est impacté).

Samedi 10 novembre : seul le sens de circulation Province Paris est impacté. Les horaires de départ ne changent pas mais les trains subiront des retards d'environ 10 minutes à l'arrivée.

Travaux PMR en gare de Bueil :

Sur les trois week-ends suivants : Samedi 17 et dimanche 18 novembre / Samedi 24 et dimanche 25 novembre / Samedi 1er et dimanche 2 décembre : une substitution routière sera mise en place entre Mantes et Evreux pour tous les trains du samedi et jusqu'au dimanche à midi.

### **Impacts des travaux 2013**

Travaux tunnels de Bernay et La Motte durant tout le service annuel 2013 :

Travaux réalisés de nuit avec des limitations temporaires de vitesse dans la journée.

Perte de temps de 6 min sur tous les trains, toute l'année dans les 2 sens.

Dernier train au départ de Paris avancé le soir.

Renouvellement voie et ballast entre Epône et Rosny du 9 juillet 2013 au 27 août 2013 :

A l'étude actuellement, afin de limiter les impacts pour les voyageurs (notamment allongements de temps de parcours en raison de limitation temporaire de vitesse dans la journée).

### **Conformités de compositions**

Rappel : compositions uniques à 10 voitures au service annuel 2012 (action du plan « Impulsion » de la ligne sensible Intercités Paris-Caen-Cherbourg).

L'objectif est de :

- limiter les manœuvres pour la formation des trains,
- faciliter la gestion de l'occupation des voies en gare de Paris Saint Lazare et du technicentre de Clichy,
- gagner en régularité à la mise à quai en facilitant la gestion des rames et en permettant leur échange même tardif.

Associée à la composition unique, une nouvelle numérotation des voitures a été mise en place afin de faciliter le repérage.

Les associations, comme lors de la dernière réunion, constatent une amélioration de la ponctualité origine grâce au passage à 10 voitures (notamment, beaucoup moins de mises à quai tardives).

Les associations ont noté la présence de voitures non rénovées dans certaines rames : 15 voitures de réserve tournent actuellement sur la ligne et n'ont effectivement pas fait l'objet de rénovation. Ces voitures permettent à SNCF de garantir des compositions conformes à presque 100% depuis le début de l'année (à l'exception du mois de février, période de grand froid).

### **Sujets Commerciaux**

#### **Bilan des trains 100% éco :**

Billets à prix économique (à partir de 15€ en seconde)

Vente uniquement sur Internet et réservation obligatoire à destination de Deauville jusqu'au 30 septembre.

1 aller retour le samedi et 1 aller-retour le dimanche (aller tôt le matin et retour tard en soirée).

Environ 150 clients par train en juillet et 300 clients en août (meilleure météo).

Bonne production de ces trains, aucun problème lié à la réservation systématique.

#### **Cartes de réduction nouvelle formule à compter du 25 septembre 2012**



## **CARTE DE REDUCTION JEUNE**

*Accessible dès 12 ans et jusqu'à la veille des 27 -  
50€ par an*

Vos réductions :

Jusqu'à - 60%

En anticipant vos réservations avec TGV et INTERCITES. 50% de réduction sur vos trajets TER et INTERCITES sans réservation obligatoire (trajets commencés en période bleue du Calendrier Voyageurs).

25% garantis

Sur tous les trains jusqu'à la dernière place, quelles que soient vos dates de réservation.

Nouvel avantage : Offres exclusives de dernière minute.

Profitez de billets de dernière minute à petits prix, réservés exclusivement aux titulaires de la carte de réduction Jeune.

**Bon plan :** voyage jusqu'au jour de vos 28 ans.

Faites débiter votre carte Jeune la veille de vos 27 ans pour bénéficier de voyages à prix réduits jusqu'à vos 28 ans.

## **ENFANT+**

Vos réductions :

Jusqu'à 50% pour 4 adultes accompagnateurs

En anticipant vos réservations avec TGV et INTERCITES. 50% de réduction sur vos trajets TER et INTERCITES sans réservation obligatoire (trajets commencés en période bleue du Calendrier Voyageurs).

25% garantis pour 4 adultes accompagnateurs

Sur tous les trains jusqu'à la dernière place, quelles que soient vos dates de réservation.

L'enfant titulaire de la Carte Enfant+ paie la moitié du prix du billet adulte après réduction. S'il a moins de 4 ans, il voyage gratuitement et dispose d'une place assise distincte."

Jusqu'à 20€ remboursés sur le service TGV Family.

Grâce à votre carte de réduction Enfant+, découvrez le service TGV Family et embarquez en famille pour un voyage plein de surprises !

## **Astuce**

Pour bénéficier des réductions les plus intéressantes (jusqu'à -50 %), anticipez votre réservation (ouverture des ventes 3 mois avant le départ du train) et privilégiez les voyages en période normale (période de faible affluence).

## **SENIOR+**

A partir de 60 ans

50€ par an au lieu de 65€

Vos réductions :

Jusqu'à -50%

En anticipant vos réservations avec TGV et INTERCITES. 50% de réduction sur vos trajets TER et INTERCITES sans réservation obligatoire (trajets commencés en période bleue du Calendrier Voyageurs).

40% garantis en 1ère classe

Bénéficiez de 40% de réduction minimum garantis en 1re classe sur tous les trains TGV, INTERCITÉS et TER jusqu'à la dernière place, quelles que soient vos dates de réservation.

25% garantis en 2nde classe

Sur tous les trains jusqu'à la dernière place, quelles que soient vos dates de réservation.

## **WEEK-END**

50€ par an\* au lieu de 75€

Vos réductions :

Jusqu'à -50%

En anticipant vos réservations avec TGV et INTERCITES. 50% de réduction sur vos trajets TER et INTERCITES sans réservation obligatoire (trajets commencés en période bleue du Calendrier Voyageurs).

25% garantis

Sur tous les trains jusqu'à la dernière place, quelles que soient vos dates de réservation.

**DES RÉDUCTIONS POUR LA PERSONNE QUI VOUS ACCOMPAGNE**

Faites profiter la personne qui vous accompagne des mêmes réductions que vous.

## **Le bilan de la Ligne Baie 2012**

Le bilan de la ligne Baie 2012 a eu lieu le lundi 24 septembre à Pontorson. En effet, le dispositif Ligne Baie doit être finement évalué à la fin de chaque été pour que l'ensemble des partenaires associés puisse décider en toute transparence et en toute responsabilité des conditions de reconduction.

**Une fréquentation plus importante en août et en progression**

Nombre de voyages :

Juillet : 4728

Août : 7899

Soit un moyenne de 252 voyageurs par jour en juillet-août 2012 contre 189 en 2011 et 228 en 2010.

Nombre moyen de voyages par train :

Juillet : 49                      Août : 76

Soit un moyenne de 63 voyageurs par jour en juillet-août 2012 contre 47 en 2011 et 57 en 2010.

Une progression de 17% de la fréquentation malgré une semaine de circulation en moins. L'année 2012 retrouve quasiment le niveau de 2010.



### Fréquentation des arrêts 2012

#### Une prépondérance des gares de Saint-Malo, Pontorson et Granville

Gares	Montées	%
GRANVILLE	3418	27,1%
FOLLIGNY	744	5,9%
AVRANCHES	601	4,8%
PONTORSON	1847	14,6%
DOL	1179	9,3%
LA GOUESNIERE	165	1,3%
SAINT-MALO	4672	37%
Total	12626	100%

Les acteurs touristiques souhaitent que le produit soit inclus dans une chaîne touristique afin que le client bénéficie d'un service clé en main englobant l'hébergement, des visites etc...

Le Conseil Régional de Basse-Normandie (CRBN) a demandé que chaque partenaire fasse connaître ce produit dans son réseau de connaissance.

Plus concernée par le volet transport, l'ADPCR a insisté sur la nécessité d'obtenir le maximum de correspondances avec ces trains, notamment à Folligny.

Le CRBN a indiqué que les relations CAEN-GRANVILLE qui seront créées pour l'été 2013 devraient être en correspondance avec les trains Ligne Baie mais RFF ne l'a pas encore confirmé en raison des travaux à intervenir sur la ligne Paris-Cherbourg.



**Voici le témoignage d'un usager qui a effectué le trajet de Granville au Mont-Saint-Michel avec le Pass Ligne Baie, le 17 Août 2012.**

*"Ce jour-là le train Granville-St Malo est plein et tous les voyageurs ne trouveront pas une place assise mais l'ambiance est détendue, les enfants sont installés sur les genoux des adultes et on cède spontanément sa place aux moins alertes.*

*Une troupe d'acteurs-chanteurs anime et enchante le trajet qui passe agréablement et vite. Les « locaux » échangent avec les touristes et un grand-père montre à son petit fils la maison du tonton là-bas après le viaduc de Pontaubault.*

*A l'arrivée à Pontorson, ceux qui souhaitent se rendre au Mont-Saint Michel attendent un peu le car qui va les conduire au Mont, passent devant le parking de voitures, croisent une navette et sont conduits jusqu'à l'arrivée des navettes au pied du Mont mais les soucis de parking, de son coût, de son éloignement nous sont étrangers.*

*Par ce moyen, l'arrivée se fait au pied du Mont et il n'y a que les travaux et leur visibilité, engins, grues, boue autour du Mont qui soient gênants, le trajet semble négligeable.*

*Le Mont est très très fréquenté ce jour-là et toutes les visites supposent une longue attente. La seule chose décevante pour moi dans cette visite au Mont (qui n'est pas la première) est l'impression que la campagne autour du Mont s'enlaidit .... de moins en moins de bocage, de plus en plus un aspect de zone à mi-chemin entre l'industriel et l'agricole. Est-ce du goût des touristes qui viennent du bout du monde ou n'est-ce qu'un désappointement personnel ?*

*En fin d'après-midi, le car attendait au même endroit pour le train du retour où les voyageurs*

*papotaient allègrement. Après ce trajet je me suis dit que je n'étais pas allée au Mont mais que des visiteurs s'y étaient rendus ensemble et cela changeait tout !"*

*Jacqueline Guillemet*

## **Le nouveau réseau MANEO**

*Source : Conseil Général de la Manche*

Dans ADPCR-INFOS n° 73, nous déplorions la suppression de la ligne 120 SAINT-HILAIRE DU HARCOUET-VIRE.



Nous sommes intervenus auprès du Conseil Général pour nous insurger contre cette suppression.

Nous avons également interpellé les élus concernés, Maires, Conseillers Généraux, Présidents des Communautés de Communes, Député, Sénateurs.

Nous venons de recevoir, fin septembre, du Conseil Général, le courrier suivant :

*"Vous m'aviez transmis par courrier vos réflexions par rapport à la mise en place du nouveau réseau MANEO prévue pour le mois de juillet dernier.*

*Vous aviez particulièrement attiré mon attention sur le fait que la ligne "Saint-Hilaire-Vire" n'allait plus être assurée. Vous aviez d'ailleurs échangé à plusieurs reprises à ce sujet avec mes services.*

*La mise en place du réseau est maintenant faite depuis plus de deux mois et il s'avère effectivement que la demande sur cet axe reste forte.*

*Aussi, les élus du Conseil Général de la Manche, bien conscients de l'intérêt d'apporter un service public de qualité, ont demandé à mes services d'étudier le rétablissement de la ligne sur des horaires et des jours de fonctionnement qui restent à définir.*

*Compte-tenu de votre implication dans ce sujet, de vous inviterai, si vous en êtes d'accord, à participer à la définition des besoins sur cet axe, en*

*collaboration avec mes collègues de direction des mobilités et de l'exploitation portuaire".*

Signé : Olivier LEMAIGNEN, Directeur des mobilités et de l'exploitation portuaire

La réunion de concertation a eu lieu le 5 octobre, un chiffrage des services envisagés va être demandé aux transporteurs afin de soumettre la nouvelle desserte à l'approbation des élus.

Il est donc prématuré de vous faire connaître la consistance de la desserte, nous y reviendrons dans notre prochain numéro.

## **Les relations autocars TER assurées par Véolia**

Dans notre numéro précédent, nous disions que la commission d'appel d'offres du Conseil Régional de Basse-Normandie avait attribué le marché des autocars Ter à l'entreprise Véolia.

Quelques précisions sur le matériel utilisé :

- autocars FAST STARTER de 51 places assises + espace UFR. *Ces autocars répondent à une demande formulée par l'ADPCR, à savoir la possibilité d'embarquer 2 vélos dans les soutes à bagages grâce à un système de glissières.*
- autocars NAVIGO FAST AUTOKAR de 29 places assises + espace UFR. Ils seront principalement utilisés sur la liaison Granville-Folligny.



## **L'inauguration de la place de la gare d'AVRANCHES**

Après la gare elle-même, la place de la gare d'Avranches a été complètement réaménagée et le 6 Septembre dernier, M. François Dufour, Vice-Président de la Région Basse-Normandie, Guénahel Huet, Député Maire d'Avranches, Mme Claude Dulamon, Sous-Préfète, M. Philippe Bas, Vice-Président du Conseil Général de la Manche, M. Jean Andro, Conseiller Général du canton, M.

Roland Bonnepart, Directeur des régions SNCF de Haute et Basse-Normandie l'ont inaugurée.



Dans son discours, M. Huet a souligné que, suite à la mise en place du 3ème aller-retour du Caen-Rennes en décembre 2011, la gare d'Avranches a vu sa fréquentation augmenter. En 2011, 337 personnes par semaine prenaient le train à Avranches contre 246 en 2009.

Tous les intervenants ont salué les aménagements qui ont atteint les objectifs poursuivis :

- le désenclavement du quartier de la gare en améliorant son accès et sa signalisation,
- l'amélioration de son accès avec un giratoire,
- la place faite à l'intermodalité (parking voitures, cars, vélos...),
- la voirie réorganisée autour d'une place centrée sur la gare,
- la création d'un grand parvis piéton devant le bâtiment-voyageurs,
- la création de 72 places de parking,
- la plantation d'arbustes qui donnent un aspect plaisant et aéré à la place.



Ces aménagements d'un montant global de 550 000€ ont été possibles grâce aux subventions de la Région (130 000€) de la SNCF (19 500€) de la Communauté de Communes d'Avranches (63 500€) et de la Ville d'Avranches (337 000€).

L'action de l'ADPCR a été évoquée par MM. Dufour, Huet et Bas, rappelant à la fois son engagement dans le maintien de la ligne Caen-Rennes, son soutien dans l'amélioration de la voie Avranches-Dol et ses efforts constants pour obtenir l'amélioration de la desserte ferroviaire du sud-manche.

M. Huet a souhaité que, dans une gare d'Avranches rénovée, à l'accès facilité et à la fréquentation en hausse, corresponde une desserte ferroviaire soutenue !

## L'inauguration de la place de la gare de BAYEUX

Les aménagements des abords de la gare de Bayeux ont été inaugurés le vendredi 14 septembre. Le projet initié par l'Agence d'architectes paysagistes de Sceaux permet enfin d'accueillir les usagers dans de bonnes conditions.

L'idée force était de faire découvrir, dès la sortie de la gare, une vue sur la ville et sa cathédrale. Pour ce faire, un léger talweg a été créé pour permettre cette vision. Au creux de celui-ci, un large chemin piétonnier permet l'accès directement sur le Bybus (réseau urbain), sans contourner l'hôtel existant.

Un giratoire à six branches, permettant une meilleure fluidité de la circulation, offre une entrée de ville de qualité. Il portera le nom d'un résistant fort connu dans la région. Une sculpture monumentale dont le thème n'est pas connu à ce jour sera érigée en son centre.

A l'est du passage inférieur existant, a été construit un parking longue durée de 176 places, déjà saturé et squatté la plupart du temps. Une réflexion devra être menée dans l'avenir sur le sujet. Une durée limite de 24 heures est prévue.

A l'ouest du parvis de la Gare se trouve un parking payant de courte durée de 76 emplacements, Celui-ci jouxte le nouvel emplacement du stationnement des "Bus Verts".

Entre la gare SNCF et l'ancienne gare routière conservée, un grand espace piétonnier et arboré est créé, lequel agrémenté de bancs permet aux piétons et aux personnes à mobilité réduite d'attendre les voyageurs dans un environnement calme et sécurisé.

La voie unique qui donne accès au parvis au départ du giratoire contourne cet espace et

distribue le long de la façade de la Gare, 9 places pour les taxis, 2 places pour les personnes à mobilité réduite et des arrêts minutes. Deux emplacements de bus complètent ce dispositif.



Un auvent permet le stationnement des vélos. Un WC automatique a été créé dans l'ancienne gare routière.

L'usage de ces ensembles permettra de finaliser la cohabitation de l'ensemble des intervenants sur le site. Cet aménagement a été financé par la Ville (2 millions €), par le Conseil Régional (790.000 €), le Conseil Général (310.000 €), le Syndicat d'Energie du Calvados et la SNCF pour (57.500€).

Le Maire de Bayeux, Patrick Gomont, le Président du Conseil Général, Jean-Léonce Dupont et la représentante du Conseil Régional, Clara Osadtch, ont dit leur contentement devant la création de cet aménagement, et félicité l'architecte, le Directeur Technique de la Ville de Bayeux et les entreprises, pour la qualité de l'ensemble des travaux entrepris.

De nombreuses personnalités, Maires, Conseillers Généraux et Régionaux ont participé à la visite de l'ensemble du site, qui s'est terminée par le traditionnel pot de l'amitié.



Pour ce qui est de la rénovation des bâtiments de la gare, Eric Viaud, Directeur de l'activité voyageurs de Basse-Normandie a précisé que des

difficultés sont à solutionner pour terminer l'étude en cours. Les quais devront être surélevés étant donné que la présence du passage inférieur existant ne permet pas d'abaisser les voies. Le Maire de Bayeux souhaite que les travaux soient terminés en 2015, la SNCF pense à une échéance vers 2017 ! L'opération aura un coût important (plusieurs millions d'euros). Les travaux devront se faire pendant les périodes creuses, les week-ends et la nuit.

*Jean-Marie Hervé*

## **Le nouvel accès au MONT-SAINT-MICHEL**

La presse locale, régionale et même nationale s'est fait l'écho des désagréments occasionnés par la mise en place, depuis le 28 avril, des nouvelles modalités d'accès au Mont-Saint-Michel.



Au niveau des automobilistes, les reproches visent le prix du parking obligatoire et la distance à parcourir à pied pour atteindre les navettes et ensuite le Mont. Le prix du parking a déjà été abaissé en fin de journée afin de pallier la diminution de fréquentation constatée en soirée.

Les commerçants notent une baisse importante de leur chiffre d'affaires, conjuguée à celle liée à la crise et aux conditions météorologiques.

En outre, le service attendu n'a pas été au rendez-vous car Véolia, qui a obtenu la délégation de service public, n'a pas été en mesure de proposer les navettes hippomobiles tel qu'il s'était engagé à le faire.

Une étude va examiner les aménagements indispensables au bon fonctionnement de l'ensemble mais qui paiera ? l'usager ou le contribuable local ?

Pour ce qui la concerne, l'ADPCR ne peut qu'encourager l'utilisation des navettes de la ligne PONTORSON - LE MONT qui assure les correspondances avec les trains CAEN-RENNES à longueur d'année et GRANVILLE-SAINT-MALO

l'été. Il s'agit de l'ancienne ligne 6 du réseau MANEO du Département de la MANCHE reprise par le Syndicat Mixte Baie du Mont-Saint-Michel. Ces navettes s'arrêtent à 350 mètres du Mont, c'est la meilleure solution pour marcher le moins possible et, si vous n'êtes pas plus de deux, c'est moins cher !

Les autocars de la ligne 6 du réseau MANEO GRANVILLE-AVRANCHES-LE MONT-SAINT-MICHEL ont également leur terminus à 350 mètres du Mont.

***L'idée de l'ADPCR de créer une ligne de tram-train depuis Pontorson via Tanis était-elle farfelue ?...***

## Un train spécial entre CAEN et DOL

L'X 2403, le plus vieil autorail de France autorisé à circuler sur le réseau RFF sillonne la France pour offrir aux passionnés des voyages sur des lignes mythiques parfois oubliées. Il participe également à des tournages de films, rassemblements ferroviaires ou expositions.

Actuellement basé au dépôt de Caen, il sera amené à parcourir les diverses lignes de l'Ouest.

Le mercredi 26 septembre, il a effectué le parcours Caen-Dol-Paimpol dans le cadre d'un tour de la Bretagne, à la demande d'une agence de voyage suisse.

Le samedi 29 septembre, il est allé de Vannes à Caen via Dol.



L'X 2403 préservé par l'Association des Chemins de Fer de la Haute-Auvergne est le troisième de la série des X 2400. Il a quitté les effectifs de la SNCF en 1987. Il rejoint la Haute-Auvergne en 1998. C'est lui qui va être pendant des années l'autorail du Gentiane Express pour les rotations touristiques entre Bort-les-Orgues, Riom-ès-Montagnes et Lugarde.

Après le train spécial CAEN-GRANVILLE mis en marche pour le carnaval de Granville, le 19 février

2012, le train spécial Loudéac-Coutances, le 30 juin, c'est la troisième fois qu'un train de voyageurs emprunte ce nouveau raccordement opérationnel depuis le 27 mars 2011.

Rappelons que ce n'est qu'à l'été 2013 que des trains circuleront entre CAEN et GRANVILLE et seulement pour deux mois, en correspondance avec la ligne Baie GRANVILLE-SAINT-MALO.

## Le point sur la Ligne Nouvelle Paris- Normandie (LNPN)

### Quel avenir pour le projet de LNPN ?

Le schéma national des infrastructures de transport revisité.

Selon le Ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, il s'agit tout d'abord de *"passer d'une politique uniquement basée sur les infrastructures à une politique intégrant les services, axée sur les besoins de déplacement des usagers et envisageant la meilleure façon d'y répondre"*. Dans cette optique, le Gouvernement annonce pour la mi-octobre la mise en place d'une mission regroupant des parlementaires et des personnalités qualifiées, qui fera, sous six mois, des propositions pour élaborer "un document-cadre de la mobilité durable". Les priorités sont : l'amélioration des transports du quotidien, la poursuite de la modernisation du réseau ferroviaire pour rénover au moins 1.000 km par an et un effort budgétaire accru sur les trains "Intercités".



Le schéma national des infrastructures de transport (Snit), issu du Grenelle de l'environnement se trouve ainsi remis en cause.

Le ministre tacle les "impasses financières". Face aux 245 milliards d'euros de dépenses prévues sur 20 à 30 ans, l'actuel gouvernement souhaite revenir, quant à lui, à un "calendrier réaliste". En juillet dernier, Frédéric Cuvillier avait déjà annoncé vouloir hiérarchiser les projets tandis que, quelques mois avant, le Conseil économique et social pointait le manque d'efficacité carbone du schéma.

Rappelons que le projet a deux atouts majeurs par rapport aux autres projets de lignes nouvelles :

Il ne s'agit pas d'un projet de TGV mais d'une infrastructure nouvelle, destinée à une desserte de proximité à vitesse maximum de 250 km/h. C'est donc un nouveau concept de développement tant pour La SNCF que l'industrie ferroviaire.

Même si c'est un projet global, il peut être phasé, ce qui est important en cette période de vaches maigres.

Laurent BEAUVAIS, Président de la Région Basse-Normandie a indiqué : "Nous n'abandonnerons pas ce projet" et doit solliciter prochainement le Gouvernement à ce sujet.

La commission a été nommée le 16 octobre, elle est de dix membres, six parlementaires - en majorité à gauche - et quatre personnalités qualifiées. Le Président en est Philippe Duron, député-maire du Calvados (PS), maire de Caen, membre de la Commission du développement durable, Président de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFITF) et co-président de Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE).

## L'exposition Eurotrack de modélisme ferroviaire à Coutances

La Traction Coutanaise avait la lourde tâche d'organiser l'exposition annuelle d'Eurotrack. Elle s'est tenue à Coutances les 13 et 14 octobre, salle Marcel Hélie.

Elle a permis d'admirer et de comparer l'esprit des réseaux européens conformes à chaque nation : couleurs riches du Bénélux, solidité allemande, fraîcheur de l'Autriche, tradition anglaise, classicisme français.

Treize clubs d'Europe (*français, allemands, anglais, belges, autrichiens, italiens, hollandais*) ont réuni leur savoir-faire, leurs matériels, leurs décors typiques.



Sur les deux jours, 2 500 personnes ont pu admirer les magnifiques maquettes.

L'ADPCR était également présente afin de faire connaître ses objectifs et ses activités. Ce fut l'occasion de présenter les nouveaux panneaux relatifs aux relations domicile/travail/études et à la promotion du train.



## La conférence de la mobilité

*Source Viacités.fr*

« Seulement 1,5% des déplacements dans le Calvados sont multimodaux. Comment agir sur nos territoires ? ».

Telle est la question posée ce vendredi 21 septembre à l'auditorium du Musée des Beaux-Arts de Caen, à l'occasion de la première conférence de la mobilité organisée par Caen-Métropole, Viacités et le Conseil général du Calvados. L'objectif était de réunir les élus, les partenaires et les différents acteurs de la mobilité (associations d'usagers etc.) afin d'échanger sur la mobilité durable, de présenter les analyses issues de l'EMD (Enquête Ménages Déplacements) ainsi que les expériences innovantes en termes de mobilité et de déplacements. Plus de 70 personnes étaient présentes.

L'intermodalité s'imposait comme une évidence pour être le thème de cette première conférence parce qu'elle est au cœur d'un paradoxe. Alors que, par nature, le transport traverse les frontières, le système institutionnel français prend soin de confier chaque réseau de transport à une collectivité différente. La tentation est grande, alors, de se concentrer sur son pré carré. Au lieu d'aller vers un système de transport global, intégré et ouvert, le risque est alors d'aboutir à une juxtaposition de réseaux fermés.

Dès lors, la nécessité de développer l'intermodalité conduit à s'interroger sur les interfaces ou les passerelles avec les autres niveaux de collectivités et devient un sujet central, un sujet d'intérêt général.

Cette première conférence de la mobilité a posé les fondations d'un nouveau pont entre les acteurs institutionnels de la mobilité au sein de la Région bas-normande.

## Bientôt l'arrivée des Régiolis sur Paris-Granville

A partir de l'été 2013, les nouvelles rames Régiolis arriveront sur la ligne PARIS-GRANVILLE, en remplacement des X 72500 qui n'étaient pas adaptés à ce type de ligne et ont fait l'objet de dysfonctionnements importants au détriment de la régularité. A terme, ce seront 15 rames de 6 caisses d'une capacité de 326 places qui assureront le trafic sur cette radiale Intercités qui relève de l'Etat, autorité organisatrice. Il est à noter que leur acquisition est financée par la Région Basse-Normandie en raison des carences de la SNCF dans un premier temps puis de l'Etat depuis la création des Trains d'équilibre du territoire en 2011.

Des essais en ligne, en Bretagne, entre Plouaret et Guingamp, ont eu lieu en septembre.



Avec ce matériel, nous attendons une nette amélioration des conditions d'exploitation en termes de régularité, de capacité et de confort, espérons que nous ne serons pas déçus comme en 1999.

L'ADPCR aimerait aussi que ces rames puissent un jour venir jusqu'en gare de PONTORSON afin d'assurer des trains directs PARIS-PONTORSON-LE MONT-SAINT-MICHEL tant attendus. Pour ce faire, il faudrait effectuer un rebroussement en gare de FOLLIGNY. Un projet vise à créer un raccordement direct entre la ligne Lison-Dol et Paris-Granville pour gagner quelques minutes, l'ADPCR y est totalement opposée en raison du coût pharamineux de ce genre d'investissement alors que les travaux entre Avranches et Dol vont se faire au rabais.

L'arrivée des Régiolis s'accompagne de travaux entièrement financés par la Région BASSE-NORMANDIE à savoir :

- création d'un nouveau bâtiment de maintenance de 2 voies :
  - 100% de la maintenance sera faite sur Granville,
  - concentration des outils, des ressources, des moyens et des compétences,
  - déconstruction de la halle marchandise existante,
  - mise en place de l'atelier sur la zone actuelle d'exploitation ferroviaire.
- création d'un tiroir de manœuvre côté gare, adapté aux nouvelles rames :
  - amélioration des flux logistiques et de la sécurité des manœuvres,
  - simplification des manœuvres.
- création d'un nouveau bâtiment de maintenance de 2 voies :
  - aménagement de la voie 16 de l'atelier existant (lavage technique des rames) avec fermeture du bardage.
- création d'un tronçon de voie électrifiée (voie 12), pour l'essai de captage pantographe.
- création de 2 tronçons de voies électrifiées (voie 6 et 9) pour le pré-conditionnement électrique des rames.

L'ensemble des impacts environnementaux seront pris en compte :

- l'optimisation de la consommation d'énergie,
- la gestion des rejets atmosphériques,
- la réduction des émissions sonores,
- l'insertion architecturale dans l'environnement.

## Nouveau « train-train » pour la place de la gare

Les travaux ont été mis sur les rails en octobre 2011 et se sont achevés en juillet dernier. La nouvelle place de la gare a coupé son ruban, aussi inaugural qu'officiel, jeudi soir.

### Pourquoi ? Comment ?

#### Une nouvelle place qui change la vie ?

Que oui. Et c'est Jocelyne, qui habite à une portée de sarbacane de la place qui le dit : « Nous, on habite ici depuis 35 ans. Les travaux ont bien fait un peu de bruit, mais aujourd'hui, c'est vraiment bien. Ça redonne un plus bel aspect au quartier. Quand on pense qu'avant, quand la quatre voies était pas faite, tout le trafic passait par ici, c'est nettement plus tranquille. »

#### Pourquoi ces travaux ?

Il y a deux ans, la gare avait été totalement remise au goût du jour. Sa place était un peu « misérable ». Les travaux qui se sont achevés cet été avaient pour but de redynamiser le quartier, le désenclaver en améliorant son accès et en favorisant l'intermodalité, c'est-à-dire l'usage et la complémentarité de l'ensemble des modes de transport. La voirie a été réorganisée sur le modèle de la place d'Estouteville, autour d'une place centrée sur la gare et arborée.

#### Ce qui a été fait ?

La SNCF a, sur son périmètre, réalisé certains aménagements comme la création d'un petit parvis. La ville d'Avranches a, quant à elle mené à bien son projet de création de 72 places de parking, matérialisation d'un arrêt de bus, création d'un grand parvis piéton devant le bâtiment voyageurs. La rue de la gare a été requalifiée en zone piéton, vélo et voiture en zone 30 km/h. Le carrefour entre la rue de la gare et la rue du Pont Gilbert et vu son enrobé repris et son giratoire amélioré.

#### Combien ça coûte ?

Le montant global du projet est de



Conseiller général, Jean Andro, député Guénaël Huet, sénateurs Philippe Bas et Jean Bizet, adjoint d'Avranches André Bazin entourant ici la sous-préfète d'Avranches Claude Dulamon et François Dufour derrière elle, n'ont tari d'éloges sur la nouvelle place. Pour Linou, venue en voisine, c'était jour de gloire.

550 000 € HT soit plus de 700 000 € TTC. Il a reçu une participation de la Région de 50 % sur les travaux répondant à des fonctionnalités transport, soit 130 000 €. L'État, dans le cadre de la dotation d'équipements des territoires ruraux (DETR) a versé 110 000 €, la communauté de communes 63 500 €, le conseil général 100 000 € et la Ville d'Avranches 337 000 €.

#### Trafic à la hausse ?

De fait, la fréquentation du train est en augmentation au départ d'Avranches. Et ce depuis 2011, année qui a connu

la mise en place du troisième aller-retour Caen-Rennes. En 2011, 337 personnes par semaine montaient à bord du train à Avranches contre 246 en 2009.

#### Peut mieux faire ?

C'est effectivement l'avis des élus et... des voyageurs dont les premiers font d'ailleurs partie. François Dufour, vice-président de la Région Basse-Normandie, a, évidemment, mis l'accent sur « l'engagement financier du Plan Rail pour la rénovation des gares (16,5 millions d'euros) et la poursuite de la modernisation de

l'axe Avranches-Dol pour un montant global de 33,75 millions €. » Mais Guénaël Huet, député maire, a insisté : « Trois lignes c'est bien, quatre seraient mieux pour faciliter les correspondances. Et c'est possible même si les temps sont durs. » Philippe Bas et Jean Bizet, sénateurs, d'une voix, ont enfoncé le clou : « Il faut un renforcement en profondeur du tronçon Avranches Dol. La situation est inacceptable. La Manche ne cesse de s'éloigner des grands centres économiques et le TGV passe... à Dol. »

2012-09-08 - OF

Menu principal | Contenu | Bas de page

Rechercher...  OK

**comment j'y vais.fr**  
un trajet, des transports en Basse-Normandie

Vous êtes ici :  
> Accueil > Découverte & loisirs > Evènements

Commentjyvais.fr est un site d'informations et de services dédié à votre mobilité en transports publics en Basse-Normandie.

# La baisse du prix des carburants, un mauvais signal

La baisse de la fiscalité des carburants décidée récemment par le gouvernement est à la fois coûteuse, inutile, incohérente, antipédagogique et injustifiée.

Cette mesure coûtera entre 300 et 400 millions d'euros à l'État, la somme nécessaire au lancement du troisième appel à projets relatif aux tramways et bus en site propre des villes de province (une autre promesse de François Hollande, non financée à ce jour) ou deux fois le déficit annuel des trains Intercités (qui ne se développent pas faute d'un engagement financier sérieux de l'État, leur autorité organisatrice depuis 2010). Or, comme le disait Alfred Sauvy, « il n'y a qu'une caisse et on ne dépense son argent qu'une fois ». Provisoire (3 mois) et d'un impact marginal (3 centimes par litre), elle n'est qu'un « petit cadeau » déma-

gogique, non ciblé sur les ménages modestes puisque tous les automobilistes en bénéficient. Une faible hausse du prix du pétrole suffirait à l'annuler. Et il faudra bien qu'une hausse des impôts compense ce gaspillage d'argent public, sauf à sacrifier des dépenses d'intérêt général.

Il est incohérent de chercher à réduire la consommation de pétrole en renforçant le bonus-malus à l'achat des voitures neuves puis, un mois plus tard, de la subventionner. Il fallait au contraire augmenter les taxes sur le gazole, émetteur de particules fines dont l'OMS vient de confirmer le caractère cancérigène.

Le prix des carburants en France n'a rien d'insoutenable : il est inférieur de 10 centimes par litre à sa valeur moyenne dans l'Europe des 27 (fin août, le litre de gazole coûtait 1,54 € en Allemagne, 1,71 en Italie

et 1,76 en Grande-Bretagne). L'économiste Jean-Marie Beauvais a montré que, depuis 1970, le coût réel du carburant consommé dans un dé-

## Il est antipédagogique et dangereux de nier, à travers cette mesure court-termiste, que la hausse du prix du pétrole est un phénomène structurel, et d'endormir le consommateur, au lieu de le responsabiliser, en validant un « droit acquis » au carburant bon marché, comme l'a fait le ministre de l'Économie en déclarant : « Il n'est pas question que les prix des carburants continuent d'augmenter. »

Le rôle de l'État est de provoquer des changements de comportement. Les possibilités sont nombreuses : lancer une grande campagne d'information sur l'éco-conduite, sur le modèle des campagnes de sécurité routière ; abaisser les vitesses maximales autorisées à 120 km/h sur les autoroutes (valeur moyenne européenne), 100 km/h sur les voies express et 80 km/h sur les routes or-

dinaires ; favoriser l'intermodalité train-voiture pour réduire la longueur des parcours automobiles ; faire mieux connaître la prime transport, instaurée sur l'ensemble du territoire en 2009, qui permet à un salarié de se faire rembourser par l'employeur la moitié du prix de l'abonnement domicile-travail ou une partie de ses frais de déplacement en voiture.

L'État doit aussi, pour réduire peu à peu la dépendance automobile, préparer un vaste plan, créateur d'emplois pérennes, de développement des transports collectifs entre banlieues des grandes villes et dans les zones périurbaines et rurales, où vivent de nombreux automobilistes à faible pouvoir d'achat captifs de leur véhicule, encourager le télétravail et favoriser la densification de l'habitat autour des transports collectifs.

## Basse-Normandie

● L'Association pour la Défense et la promotion de la ligne Caen-Rennes a obtenu, au bout de 10 ans d'interventions, la modernisation de la gare de Lison, aujourd'hui terminée, et même de sa passerelle : des ascenseurs seront mis à la disposition des voyageurs en... 2014. L'association rappelle qu'il existe encore, sur divers tronçons de la ligne, des rails datant de 1911 qui sont responsables de ralentissements des trains ; que la gare de Coutances n'est pas chauffée et que son parking est toujours saturé. Elle réclame l'électrification de la section Coutances - Sant-Lô et le prolongement de services Caen-Coutances jusqu'à Granville par le raccordement nord de Folligny, toujours inutilisé depuis l'achèvement de sa construction en 2011.

● L'ADPCR, l'Union des Usagers Paris-Cherbourg (UDUPC), le Réseau Vert de Basse-Normandie (RVBN), l'Association des Usagers de la gare de Bernay (UGB) et la FNAUT ont obtenu, avec le soutien des élus, l'abandon par la SNCF du projet de réservation obligatoire sur les trains Intercités Paris-Cherbourg.

● L'ADPCR a obtenu du Conseil général de la Manche une amélioration des correspondances entre les trains et les cars départementaux Manéo dans les principales gares. Mais elle déplore la suppression de la ligne Saint-Hilaire du Harcouet-Vire, qui offrait aux habitants du Sud Manche un accès à la ligne Paris-Granville.

01-10-2012 - La Croix

**Nouveau réseau MANÉO**

Au quotidien le conseil général vous transporte grâce à **manéo**

**En voiture Simone!**  
Transport de proximité

- ouvert à tous
- prise en charge à votre domicile
- pratique et économique

**Relax Max!**  
Transport lignes régulières

- un réseau performant et pratique à partir de 40€/mois
- des horaires et fréquences adaptés
- des navettes vers les lignes régulières (depuis le 3 septembre)

INFOS & ABONNEMENTS  
**0233 055 550**  
transports.manche.fr

**manéo** LA MANCHE

www.cotemanche.fr

## Vers une ligne Paris-Normandie à petite vitesse

Pour revoir le plan transports, une commission sera nommée mercredi. Président de l'Agence de financement des infrastructures de transports, Philippe Duron, député-maire PS de Caen, devrait être un des membres.



Philippe Duron.

### 245 milliards d'euros

C'est la facture évaluée des grands projets d'infrastructures de transports, pour les 20 à 30 ans à venir, laissée par le précédent gouvernement. Le nouveau ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, critique le manque de hiérarchisation et l'absence de financement. Mercredi, le ministre devrait nommer une commission qui

examinera les projets, établira des priorités et rendra son rapport au printemps 2013.

### La commission

Forte de neuf membres (ou douze), cette commission pour revoir le plan transports comprendra des députés, des sénateurs, des experts. En tant que président de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France depuis le 11 septembre — il a succédé à Dominique Perben — Philippe Duron, député-maire socialiste de Caen, devrait être un des membres. Et défendre les intérêts bas-normands, comme son ami le Cherbourgeois Bernard Cazeneuve, ministre des Affaires européennes.

### Paris-Mantes

Dans un contexte budgétaire très serré, la Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) bien que n'étant pas une LGV va, sans doute, passer en petite vitesse. Au mieux, elle serait découpée en phases : une première ligne

nouvelle entre Paris et Mantes afin de désengorger le Mantois. Et, dans un deuxième temps, entre Paris et Le Havre. Que devient alors la desserte de la Basse-Normandie ?

### Le non des Verts

Lors du débat public, clos le 3 février 2012, sur cette Ligne nouvelle Paris-Normandie qui, objectif emblématique, doit mettre Caen et Le Havre à 1 h 15 de Paris, un consensus politique gauche et droite et du monde économique s'était dégagé. Seuls les Verts n'en voulaient pas, estimant que la bonne dizaine de milliards d'euros qu'elle coûterait était irréaliste en ces temps de crise. Il est vrai que bon nombre de clients de la SNCF réclament, « en urgence, des trains fiables entre Cherbourg, Caen et Paris qui arrivent à l'heure dite ».

### D'un seul tenant ou en phases ?

Rouennais, Havrais et Caennais n'étaient pas d'accord sur le passage de la nouvelle ligne prévue pour 2020-2025. Rouen jugeait plus

raisonnable de la réaliser en plusieurs étapes : d'abord Paris-Mantes, puis Rouen avec la construction d'une nouvelle gare, enfin Le Havre et Caen. Le Havre et Caen sont pour une réalisation d'un seul tenant craignant d'être les derniers servis ou les dindons de la farce.

### Conseils économiques et Chambres de commerce

Pour les politiques, un report *sine die* serait un coup de massue. Les douze chambres de commerce et d'industrie des deux Normandie et les deux conseils économiques, sociaux, environnementaux de Haute et Basse-Normandie entendent se battre et presser les politiques pour défendre avec eux, auprès de l'État, ce projet structurant pour les deux Normandie. Et les élus et parlementaires de droite demandent déjà aux ministres normands Laurent Fabius et Bernard Cazeneuve de porter le dossier.

Xavier ORIOU  
et Jean-Jacques LEROSIER.

Ouest-France 18 octobre 2012

### Le maire de Caen préside la commission « transports »

Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des Transports, a annoncé, hier, la création d'une commission sur le Schéma national des infrastructures de transports (SNIT). Philippe Duron, député-maire PS de Caen, préside cette commission. Elle compte dix membres. Philippe Duron est également président de l'Agence de financement des infrastructures

de transports. La commission a pour mission de revoir le schéma conçu par le précédent gouvernement. Il prévoyait 245 milliards d'investissements sur vingt-cinq ans. Impossible à tenir selon le nouveau ministre. La commission a six mois pour faire des recommandations. Parmi les dossiers concernés, la ligne nouvelle Paris-Normandie.

**Prenez date : l'assemblée générale de l'ADPCR  
aura lieu le  
samedi 26 janvier 2013  
à l'Hôtel de Ville de PONTORSON**

### 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)