

ADPCR-INFOS n° 78



Octobre 2013

Bulletin trimestriel



Editorial

Deux poids deux mesures !

Le déraillement de Brétigny a fait la une de la presse. Pendant plusieurs jours, les informations ont tourné en boucle sur les chaînes de télévision et de radio qui avaient invité une cohorte d'experts pour couvrir, suivant leurs dires, une catastrophe sans équivalent depuis les années 80. On pourra s'interroger sur les compétences ferroviaires de la plupart de ces experts et aussi sur l'acharnement des médias contre le transport ferroviaire en France qui serait archaïque, usé, en un mot à bout de souffle et pour couronner le tout DANGEREUX. Même votre serviteur a été interrogé par la presse écrite pour donner un avis "autorisé" sur les risques encourus par les voyageurs empruntant la ligne Caen-Rennes. Je n'ai pu que la rassurer, indiquant que la sécurité était au cœur de nos préoccupations alors que l'on milite pour la modernisation de la ligne, sachant que les zones de voies en mauvais état faisaient déjà l'objet de ralentissements à 40 et 60 km/h et d'un suivi régulier. Enfin je confirmais que les derniers travaux de modernisation devaient commencer dès janvier 2014.

Le déraillement de Brétigny a malheureusement fait 7 morts et une vingtaine de blessés. Il a déplacé des ministres et même le Président de la République. Tous ont profité de l'occasion pour rappeler les choix cornéliens qu'ils venaient de faire en faveur de la rénovation du réseau ferré au détriment des lignes nouvelles.

Et pourtant...

Le lendemain du déraillement, un bref message faisait état d'un accident de la route ayant fait 5 morts dans le sud-ouest de la France. Ici pas d'image en boucle, pas d'experts, pas de ministres, un simple fait divers. Pire dans les jours qui suivent plusieurs accidents de cars feront plus de morts et de blessés que Brétigny. Ici encore un silence pudique sur les causes et les remèdes à apporter.

Alors deux poids deux mesures ?

Pourquoi une telle différence de traitement entre la voie ferrée et la route ? **Pourquoi la route a-t-elle**

Dans ce numéro :

Page

> Etat de la modernisation entre CAEN et LISON.....	2
> Le service de substitution pendant les travaux Avranches-Dol.....	7
> Le rapport DURON.....	8
> L'avenir du Ter (communiqué de la FNAUT).....	8
> L'ADEME en Basse-Normandie.....	9
> Oui à un train direct PARIS-PONTORSON.....	10
> Liaisons estivales "Sites et Plages du Débarquement".....	10
> Sondage ADPCR-INFOS.....	10

droit à un Brétigny chaque jour sans que l'opinion publique et ses représentants ne demandent l'arrêt complet de toutes circulations routières jusqu'à ce que l'ensemble du réseau routier ait été contrôlé et tous les points noirs aient disparu. Jusqu'à ce que tous les véhicules et en particulier les autocars aient fait l'objet de contrôle et de crache-test, par exemple contre les camions de 44 tonnes maintenant autorisés sur nos routes ?

Alors pourquoi exige-t-on du matériel ferroviaire une résistance absolue ? Pourquoi considère-t-on que les voitures Corail sont obsolètes et dangereuses quand on n'a dénombré que deux morts dans les 5 voitures déraillées à Brétigny. Pourquoi interdit-on la remise en service voyageur d'anciennes lignes ferroviaires si y subsiste un passage à niveau ?...

Qui cherche-t-on à protéger ? L'usager du train ou celui de la route ? Qu'est-ce qui pousse la Cour des Comptes ou le rapport Duron à préconiser le report sur la route des lignes ferroviaires TER et INTERCITES jugées non rentable ?

Pourquoi le km/train coûte-t-il environ 18 € et le car environ 3€ ? La sécurité a-t-elle un prix ou n'a-t-elle pas de prix ? Et sommes-nous prêts à en payer le prix ?

Dès notre prochain bulletin, je vous promets quelques réponses à toutes ces questions mais pour cela votre avis nous intéresse également. Sans attendre, vous trouverez dans ce bulletin un communiqué de la FNAUT qui complète mon propos.

Xavier Jacquet

Etat de la modernisation entre CAEN et RENNES (1^{ère} partie CAEN-LISON)

La liaison CAEN-RENNES, que nous défendons depuis plus de 20 ans, emprunte successivement 3 lignes pour relier les deux capitales régionales. Son origine se situe à CAEN, sur la radiale PARIS-MANTES-CHERBOURG, puis emprunte la section LISON-DOL de la transversale LISON-LAMBALLE avant de rejoindre RENNES via la ligne SAINT-MALO-RENNES. Cette liaison, qui n'a pas vraiment été pensée lors de la construction des différentes lignes, a pour conséquence un kilométrage important - 252 km - qui entraîne un temps de parcours relativement long et un coût élevé pour l'usager qui paie son billet en fonction du nombre de kilomètres effectués. On s'aperçoit donc que les usagers sont plutôt des caboteurs qui vont d'une ville à une autre, les trajets de bout en bout étant en plus péjorés par l'existence de l'autoroute A 84 qui relie Caen à Rennes distantes alors seulement de 175 km.

Commençons par un bref historique :

Le 4 août 1858, l'empereur NAPOLEON III inaugurerait la ligne Paris-Cherbourg, prolongation de celle qui reliait Paris à Caen depuis le 18 novembre 1855. Elle fut longtemps à voie unique, son doublement s'échelonnant de 1882 à 1900.

La loi du 11 juin 1842, définissant les grandes lignes rayonnant autour de Paris, fait apparaître cinq projets différents,

La Compagnie de l'Ouest, concessionnaire, refusa le long détour par Saint-Lô. Le 31 juillet 1856, décision définitive est prise pour le tracé de la ligne Caen-Cherbourg par Bayeux.

LISON devient une gare de bifurcation le 1er mai 1860 lorsque le tronçon en direction de SAINT-LO est ouvert.

En 1903, le dépôt de locomotives est construit, il subsistera jusqu'au 1^{er} décembre 1960. Pendant la seconde guerre mondiale, l'ensemble de la gare est rudement touché par les bombardements des avions alliés engagés dans la bataille de Normandie.

En 1989, c'est le début des travaux préparatoires à l'électrification de la ligne avec suppression des passages à niveau et rectification de certains tracés.

Enfin, le 1er juin 1996, c'est la mise en service commercial de l'électrification de la ligne Paris - Cherbourg en 25 kV - 50 Hz et des signalisations de type block automatique lumineux (BAL).

Anecdote littéraire : la gare de LISON, établie à 2 km du bourg lui donnant son nom, aura les

honneurs d'être la "marraine" de la locomotive co-héroïne du livre d'Emile ZOLA, "La Bête humaine".

Evolution de la traction et du matériel roulant

Du temps de la vapeur

Au lendemain de la Libération, la traction vapeur régnait en maître absolu sur la région Ouest et en particulier sur Caen-Lison.

Les "Pacific Etat" des séries 231-D, G et H des dépôts de Caen, Cherbourg et Paris-Batignolles assuraient la totalité des trains express de la ligne Paris-Cherbourg. Les "Mikado" 141-C ex Etat et les 141-R "Libération" au charbon de Caen et fuel de Mézidon se partageaient l'ensemble du trafic marchandise.



Photo DR, collection X. Jacquet

Été 1961 L'express n°302 Cherbourg-Paris à Lison. La Pacific 231-D du dépôt de Cherbourg tracte une rame de voitures allégées surnommées "Saucisson".

Le trafic omnibus revenait principalement aux autorails des centres de Caen et Sotteville. A Caen étaient basées les X 4965 à 69 et les modernes X 2800, Sotteville fournissant les X 3800 aussi appelés "Picasso".

La transition

Si au milieu des années 50, les locomotives Diesel mixtes, les 040-DE, future BB 63000 sont mises en service au dépôt de Caen et vont reprendre à la vapeur la plus grande partie du trafic de toutes les petites antennes irriguant l'artère Paris-Cherbourg. Il faudra attendre 1963/64 pour voir arriver les premières locomotives Diesel de ligne ayant une puissance suffisante pour remplacer les Pacific.



En gare de Lison, le Cherbourg-Rennes relève la correspondance du turbotrain Paris-Cherbourg. Le Picasso (à droite) assurera un train de soirée pour Coutances. Photo DR Collection X. Jacquet

Caen sera le premier dépôt de la région ouest à recevoir ces belles machines de couleur bleue. Les A1A-A1A 68000 et les BB 67000 vont ainsi permettre l'accélération de tous les trains Paris –

Caen et Cherbourg. La vapeur quitte définitivement Caen en 1965/66.

Pour le service local, le parc d'autorail se verra renforcé par les tout nouveaux X 4300 surnommés "Caravelle".

L'âge d'or

Prélude à un futur TGV, dès 1966, la SNCF met à l'étude un nouvel autorail utilisant une turbine à gaz aéronautique de Turboméca. Ce dernier donnera naissance aux célèbres turbo trains.

Les 10 premiers "Eléments Turbine à Gaz" (ETG) sont mis en service sur Paris-Cherbourg à partir du 16 mars 1970. Dès le 24 septembre 1970, ils permettent de ramener le temps de parcours entre Caen et Paris à 1 h 49, du jamais vu. Hélas, composées de 4 caisses seulement, les rames n'offrent que 56 places en première et 132 en seconde soit 376 places pour un jumelage de deux rames. Malgré la mise en place du cadencement et le renforcement des dessertes de 7 à 14 AR par jour entre Paris et Caen avec 5 puis 6 AR prolongées jusqu'à Cherbourg en 2 h 59, le succès est tel qu'en période de pointe les Turbos seront remplacés par des rames classiques au prix d'un temps allongé de plus de 45 minutes.

Pour faire face à l'afflux de voyageurs, la SNCF commande des rames de 5 voitures, offrant 50% de places en plus, soit 578 places dans un jumelage. Les nouveaux RTG remplaceront les ETG à partir de 1975. Cependant les 18 rames basées à Caen seront encore insuffisantes en période de grosses pointes et, la crise pétrolière aidant, l'électrification deviendra inéluctable.

La fée Electricité

L'électrification de 1996 va provoquer le départ des turbotrains et leur remplacement par des rames tractées. Nous sommes maintenant à l'ère des voitures climatisées "Corail" qui remplacent définitivement toutes les vieilles voitures vertes. Côté traction, les modernes BB 26000 (Sybic) aptes au 200 km/h se réservent les trains rapides, laissant aux vieilles BB 16000 - maintenant remplacées par les polyvalentes BB 15000 - la traction des trains express et de fret.



Le service TER a remplacé les trains de desserte locale et les vieux autorails ont presque quitté la scène... De ceux-ci, nous reparlerons dans notre prochain bulletin.

Les gares

La gare de CAEN

La construction de la gare actuelle de CAEN est décidée en 1933. Elle est l'œuvre d'Henri Pacon qui a construit également celle du Havre. D'une hauteur de 12 m, elle est éclairée par une grande verrière métallique de style art déco. Le bâtiment-voyageurs, peu endommagé pendant la bataille de Caen, est restauré à l'identique.



La gare est réaménagée au milieu des années 80. En 2008-2009, elle fait l'objet de nouveaux travaux afin de moderniser les espaces voyageurs et de mettre les bâtiments en conformité avec les normes de sécurité et la loi handicap du 11 février 2005. Ainsi, une galerie vitrée est construite en façade pour agrandir la gare en améliorant la liaison avec la gare routière (Bus verts) et le pôle d'échanges Twisto (bus et tram). La deuxième phase de travaux de modernisation de la gare a commencé 2011 pour améliorer l'accessibilité aux quais pour les personnes à mobilité réduite, avec notamment à l'installation d'ascenseurs.

Entre Caen et Lison, on trouve les gares de Bretteville-Norey, Audrieu, Bayeux et Le Molay-Littry.

La gare de Bayeux

Les aménagements des abords de la gare de Bayeux ont été inaugurés en 2012. Le projet permet 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 Bypass (réseau urbain), sans contourner l'hôtel existant.

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, agrémenté de bancs, il permet aux piétons et aux personnes à mobilité réduite d'attendre les voyageurs dans un environnement calme et sécurisé.

Reste à rénover le bâtiment-voyageur afin d'offrir notamment aux visiteurs des sites du Débarquement un accueil digne du 21ème siècle.

Nous nous intéresserons tout particulièrement au rôle joué par la gare de LISON avec notamment la présentation de la desserte actuelle existant entre Caen et ce point de correspondance.

La gare de Lison, un nœud ferroviaire



Implantée sur trois communes : Lison, Moon-sur-Elle et Sainte-Marguerite d'Elle, trois communautés de communes et deux départements - le Calvados et la Manche - la gare de Lison dessert trois cantons dont la population approche les 25 000 habitants. Elle est un nœud ferroviaire entre 3 branches, celle de Caen-Paris, celle du Nord-Cotentin, celle du Centre-Sud Manche et Bretagne.

La relation ferroviaire constitue aussi l'épine dorsale nord-sud du Département de la Manche. Le Conseil Général de la Manche appuie son réseau de lignes routières de transport de voyageurs sur le réseau ferroviaire TER – SNCF de manière complémentaire.

Lison est desservie par les trains TER Basse-Normandie et par les trains Intercités Normandie.



Les TER Basse-Normandie assurent les relations :

- CAEN-CHERBOURG,
- LISIEUX-CHERBOURG,
- CAEN-RENNES,
- CAEN-GRANVILLE (l'été),
- CAEN-COUTANCES,
- CAEN-SAINT-LO,
- LISIEUX-SAINT-LO,
- LISON-SAINT-LO-COUTANCES-GRANVILLE par autocars.

Les trains Intercités Normandie assurent les relations **PARIS-CAEN-CHERBOURG**, seul un Cherbourg-Paris rapide ne dessert pas LISON.



La gare la plus fréquentée en termes de relations ferroviaires du département de la Manche

Savez-vous combien de trains s'arrêtent en gare de Lison sur une journée ordinaire (mardi, mercredi ou jeudi) ? L'offre proposée est la suivante :

Nombre d'Allers et Retours temps de trajet (une moyenne arrondie)

- 27 A et 28 R avec Caen en 30 mn
- 6 A et 7 R directs avec Paris en 2 h 30 mn
- 14 A et 13 R avec Cherbourg en 45 mn
- 21 A et 18 R avec Saint-Lô en 15 mn
- 14 A et 12 R avec Coutances en 35 mn
- 6 A et 6 R avec Granville (correspondance à Folligny ou Coutances) en 1 h 10 à 1 h 30 mn
- 3 A et 3 R avec Rennes en 2 h 30 mn



Chaque jour, 55 trains s'arrêtent en gare de Lison. Au total, chaque semaine, ce sont 348 dessertes en train et 49 départs ou arrivées d'autocars SNCF. S'y ajoutent des arrêts d'autocars pour des relations spécifiques avec des établissements scolaires, le lundi matin et le vendredi soir.

Depuis l'électrification de la ligne Paris-Caen-Cherbourg en 1996, le matériel peut rouler à une vitesse de 160 km/heure entre Lison et Caen. L'électrification du tronçon Lison-Saint-Lô en 2006 permet, quant à elle, une vitesse de 140 km/heure sur ce tronçon. Egalement dans le cadre de la modernisation de la ligne Caen-Rennes, un poste d'aiguillages informatisé télécommandé depuis Lison a été mis en service le 19 juin 2005.

La mise en service de la desserte périurbaine cadencée Lisieux-Caen-Bayeux-Lison-Saint-Lô en 2000 positionne désormais le train comme une alternative à l'usage de la voiture. En 2008 la SNCF a mis également en place les dessertes cadencées entre Paris-Caen-Cherbourg.

Lison classée comme gare régionale TER

En raison de ses fonctions, la gare de Lison a été reclassée en 2003 en gare régionale TER dans le cadre du programme de rénovation des gares en Basse-Normandie menée par la Région. Elle a pu ainsi bénéficier d'équipements à la hauteur de son trafic.

La première phase de rénovation de la gare de Lison, celles des bâtiments, a commencé en 2012 : réaménagement du hall des voyageurs, installation d'un guichet accessible aux PMR, portes automatiques, aménagement de bureaux, accès PMR, signalétique, abris-quais, toilettes rénovées et peintures extérieures.



La gare a le label « Accès plus » c'est-à-dire une aide est apportée par le personnel aux personnes ayant un handicap. Il est nécessaire de prendre rendez-vous 24 heures avant.

La seconde phase, celle des aménagements des abords et du parvis, a été achevée cette année. Plusieurs problématiques avaient été retenues : redimensionner les parkings en nombre suffisant, ceci est essentiel pour une gare de correspondance, 200 places ont été prévues et

réorganisées ; la sécurité avec une circulation des véhicules et un cheminement des personnes bien identifiée ; l'intermodalité avec les 2 taxis, les autocars dont les stationnements ont été repensés et un parking vélo. Enfin une harmonisation des aménagements des abords de la gare a été conduite entre les trois communes avec un effort particulier porté sur davantage de convivialité du secteur, celui d'une gare rurale.

Reste la troisième phase prévue en 2014, l'aménagement de la passerelle avec 2 ascenseurs, afin d'assurer enfin une continuité du cheminement dans l'accessibilité au transport ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite.

Les actions de l'ADPCR

Défendre l'avenir de la gare de Lison, comme gare de correspondance,

Assurer l'avenir de la gare de Lison comme gare de correspondance a été et est l'un des combats de l'ADPCR car ce nœud ferroviaire, à l'intersection de trois branches, représente un double enjeu : la sauvegarde de la ligne Caen-Rennes d'une part, ce qui n'était pas acquis jusqu'en 1998, et un axe ferroviaire nord-sud du département de la Manche, épine dorsale pour le Schéma départemental des transports de voyageurs de la Manche, d'autre part.

Le maintien des arrêts de trains directs Paris-Caen-Cherbourg

En 1996, lors de la mise en service de l'électrification de la ligne Paris-Cherbourg, l'ADPCR s'est mobilisée contre les trains "drapeau" sans arrêts entre Caen et Cherbourg, 4 arrêts à Lison de trains directs seulement étaient prévus au lieu des 6 à 7 arrêts avant l'électrification. Le trafic des 4 gares intermédiaires, Bayeux, Lison, Carentan, Valognes représentant un trafic potentiel supérieur à celui de la gare de Cherbourg, permet de remplir les trains et d'assurer le service public. Cette dégradation de la desserte aurait entraîné également un bouleversement et une détérioration des correspondances entre Caen, Paris et le Centre-Sud Manche et Bretagne ainsi que les relations entre le Nord-Cotentin et la Bretagne, notamment les lundi matin, vendredi soir pour les scolaires et les militaires à l'époque, ainsi que les relations domicile-travail.

L'action de l'ADPCR a été jusqu'à bloquer quelques minutes un train "drapeau" en gare de Lison le 13 juin 1996, quelques jours après la mise en service des trains électriques. Appuyées par les élus locaux - 67 collectivités locales du secteur qui ont voté une motion contre la suppression de ces arrêts – et les habitants, trois manifestations ont eu lieu avec l'ADPCR à la gare de Lison les 14, 21 et 28 juin 1996.

Depuis, la vigilance est demeurée, ainsi lorsque la SNCF a envisagé à nouveau des suppressions d'arrêts de trains « grande ligne » en gare de Lison et Bayeux, l'ADPCR a sensibilisé les élus et habitants par des réunions publiques et motions comme à Moon en 2000, par des conférences de presse comme en avril 2002, par des manifestations comme en gare de Lison le 19 décembre 2003 dénonçant ce jour-là la dégradation de la relation Coutances-Saint-Lô-Lison-Caen-Paris le vendredi.

Des correspondances et des horaires adaptés

L'action de l'ADPCR ne se limite pas à la seule protestation et contestation. L'ADPCR entend être force de proposition. Notamment, il s'agit d'optimiser les dessertes, non pas uniquement par les seules créations de nouvelles relations, mais aussi par une amélioration des correspondances, une diminution des temps d'attente en gare de Lison. Tout un travail sur les grilles horaires fut réalisé afin d'améliorer les relations domicile-travail et les relations pour les scolaires et étudiants. Il s'agit aussi d'alerter les élus et la SNCF, leur proposer des aménagements d'horaires, ce avant la mise en place annuelle des nouveaux services horaires.

Les temps forts de cette vigilance ont été les mises en service de :

- l'électrification de la ligne Paris-Caen-Cherbourg en 1996,
- la liaison cadencée Lisieux-Caen-Bayeux-Lison en 2000, prolongée jusqu'à Saint-Lô en 2008,
- la mise en place du cadencement Paris-Caen-Cherbourg en 2008.

Des équipements adaptés à une gare TER régionale, attractifs pour les voyageurs

Enfin la gare doit fournir une qualité de service, avec des installations en gare confortables pour l'usager. Dès 1997, l'ADPCR organisait une visite guidée aux élus locaux de la gare de Lison. Trois abris-quais, petits et mal protégés, une salle d'attente trop petite pour une gare de correspondance, une insuffisance des informations et une passerelle neuve mais dangereuse et raide étaient les principales critiques. Si, depuis, la gare a été modernisée dans le cadre du programme de rénovation des gares TER bas-normandes par la Région, il reste la question de la passerelle.

Le marathon de la passerelle

« Non à la passerelle dangereuse, oui à un accès facile au train »

Tel était le slogan de l'ADPCR lors de la mobilisation du vendredi 20 octobre 2006. Ce jour avec l'appui des élus locaux des 3 communes, un marathon de la passerelle était organisé. Cet événement, couvert par la presse régionale et

locale ainsi que par FR3 Basse-Normandie, rassembla 354 participants qui ont assuré 670 relais et grimpé 101 820 marches. La passerelle de la gare de Lison, c'est un dénivelé de 6.20 m, ce sont 76 marches à monter puis 76 marches à descendre pour franchir les voies. A l'image de ce marathon, le dossier de la passerelle en gare de Lison qui devrait être résolu en 2014, reste un long combat mené par l'ADPCR.

L'ADPCR militait pour un passage souterrain.

Construite en 1995, lors de l'électrification de la ligne Paris-Caen-Cherbourg, la passerelle, très empruntée - la gare de Lison étant une gare de correspondance - s'avéra très vite pour les usagers pénible, dangereuse avec sa pente trop raide ouverte aux intempéries. Dès 1997, l'ADPCR et les élus locaux se mobilisèrent pour réclamer un souterrain pour le franchissement des voies. En 1998 une première esquisse est réalisée par la SNCF, l'estimation était de 4.5 millions de francs mais entre les Collectivités Territoriales, l'Etat et RFF, chacun se renvoyait la balle pour le financement.



L'année 2000 a vu la mobilisation se renforcer à l'initiative de l'ADPCR, avec 2 réunions publiques à Moon sur Elle, une motion votée par 37 communes du secteur, une pétition signée par 1433 personnes, ceci afin d'obtenir un engagement des Collectivités Territoriales, de l'Etat et de RFF. La Région Basse-Normandie annonça alors son inscription dans l'étude de l'avant-projet de la liaison cadencée Lisieux – Caen – Saint-Lô avec la modernisation de la ligne Caen-Rennes et l'électrification du tronçon Lison-Saint-Lô, mais finalement l'option du souterrain fut disjointe de l'étude.

Le premier déblocage commença en 2004 lorsque la Région, désormais autorité organisatrice en matière de transport régional des voyageurs depuis 2002, lança l'étude auprès de RFF pour l'aménagement de la passerelle, et non pour un souterrain, et s'engagea à financer les travaux à hauteur de 518 000 euros. L'étude fut remise en janvier 2006 par RFF, soit un aménagement de la passerelle avec 2 ascenseurs et une couverture

pour une estimation à 900 000 euros avec cages en béton, 1.1 million euros avec cages en verre. Le souterrain, quant à lui, était estimé à 1.3 million d'euros. RFF était prêt à financer à hauteur de 25% pour la seule option d'une passerelle aménagée. Qui finance les 300 000 euros manquants ? Refus des deux départements et de l'Etat. Ce nouveau blocage a donc conduit à cette mobilisation en 2006, le marathon de la passerelle, une réussite sur le plan médiatique pour l'ADPCR.

Une passerelle aménagée

Suite à la loi de 2005 sur l'accessibilité de tous les bâtiments publics recevant des personnes à mobilité réduite, la Région proposa en 2008 un déblocage en inscrivant l'aménagement de la passerelle dans le Schéma directeur d'accessibilité du réseau TER bas-normand aux PMR d'ici l'horizon 2015. Mais elle demanda que son choix fût soutenu et entériné par les élus locaux du secteur de Lison et par l'ADPCR. Après débats, l'ADPCR soutint cette solution sur laquelle la Région était prête à s'engager dans le cadre du prochain CPER (contrat de plan Etat-Région), face à un hypothétique souterrain.

Aussi dans le cadre du programme de rénovation des gares TER de Basse-Normandie, après la rénovation du bâtiment voyageur de la gare de Lison en 2012 par la SNCF, la Région et les deux Départements, la réhabilitation des abords de la gare en 2013 par les 3 communes du secteur et la Région, est programmée la troisième et dernière phase pour 2014 avec la mise en accessibilité de la passerelle et des quais par la Région et RFF. Monsieur Beauvais, Président du Conseil Régional de Basse-Normandie l'a réaffirmé le samedi 15 juin 2013 lors de l'inauguration du parvis et des abords de la gare de Lison. Il a rappelé le rôle joué par l'ADPCR sur ce dossier.

Quelle vigilance de la part de l'ADPCR pour les années à venir ?

Le franchissement des voies par des aménagements de la passerelle à Lison, travaux normalement prévus en 2014.

Défendre la gare de Lison comme gare de correspondance avec le maintien de la politique d'arrêts de trains directs Cherbourg-Caen-Paris et la sauvegarde ou l'amélioration des horaires et correspondances entre le Nord Cotentin – le Centre-Sud Manche et la Bretagne – Caen-Paris.

L'apport de solutions face à des problèmes récurrents de régularité et surcharge de trains, entre Lison et Coutances. Nous soutenons les préconisations émanant d'une étude de capacité qui envisage la création d'un évitement en gare de Lison. Le remplacement d'autocars par des trains lorsque la mise en place de plusieurs autocars est nécessaire, notamment en fin de semaine, pour la liaison TER Caen – Lison - Coutances.

Une liaison estivale "Sites et Plages du Débarquement". A l'instar de la ligne "Baie", l'ADPCR demande la mise en place d'un pass permettant aux touristes de découvrir les sites et les Plages du Débarquement, en utilisant les TER Caen-Cherbourg, Caen-Saint-Lô et certaines lignes des réseaux Bus Verts du Calvados et Manévo de la Manche.

Le tronçon Lison-Saint-Lô-Coutances sera traité dans le prochain bulletin.

Le service de substitution pendant les travaux Avranches-Dol

Les travaux que nous attendons avec impatience depuis plusieurs années (prévus au Schéma Régional des Transports de 1998) vont se dérouler du 6 janvier 2014 au 30 mai 2014. Pendant cette période, un service de substitution sera mis en place car la ligne sera fermée entre COUTANCES et DOL.

Les propositions de desserte que nous avons faites à savoir liaison directe Avranches-Rennes et navettes Avranches-Pontorson-Dol n'ont pas pu être retenues pour des raisons financières. Aussi, il nous été présenté un scénario qui ignorait totalement la gare de PONTORSON/LE MONT-SAINT-MICHEL pendant ces 5 mois. Situation inconcevable et inacceptable !



Nous avons aussitôt pris contact avec le service Transports du Conseil Régional afin de faire connaître notre mécontentement et notre désaccord total sur cette formule. On nous a alors demandé de faire une contre-proposition. Nous avons alors proposé, chaque jour, en semaine, 2 allers et retours Coutances-Folligny-Avranches-Pontorson-Dol et un aller et retour Coutances-Folligny-Avranches-Rennes direct afin d'offrir aux usagers un trajet plus rapide dans chaque sens entre les deux capitales régionales. Pour les week-ends, nous pensons que les cars directs Rennes-Avranches pour remplacer les trains supplémentaires, offriront un meilleur service.

Nous ne connaissons pas encore la suite qui sera réservée à cette demande mais notre souci est de

ne pas abandonner pendant 5 mois la gare qui dessert le 2^{ème} site régional le plus visité en France entre les mains de la Région Bretagne. Avec ses lignes routières Rennes-Le Mont et Dol-Le Mont, elle fait déjà énormément de tort à notre ligne en temps normal ! (86 000 voyageurs en 2012).

Cette première tranche de travaux concernera le renouvellement de la voie 2 - celle de droite dans le sens Avranches-Dol - (ballast, traverses, longs rails soudés) et une rénovation légère de la voie 1 pour lui permettre de tenir jusqu'en 2017 date à laquelle la ligne sera mise à voie unique, avec réversibilité possible.

Le rapport Duron



Nous avons un motif de nous réjouir des conclusions du rapport de la Commission Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable » paru le 27 juin 2013 car on y trouve une disposition relative à la Ligne Nouvelle Paris – Normandie, avec le traitement du nœud Paris-Saint-Lazare-Mantes pour un montant évalué entre 3 et 3,5 Mds d'€ (cf annexe 2 p. 12). Mais, il faut tout lire et nous découvrons des dispositions défavorables au maintien de certaines lignes ferroviaires. Certes, nous ne pensons pas être concernés en Basse-Normandie car toutes les lignes secondaires fragiles ont disparu irrémédiablement depuis des décennies, mais nous sommes solidaires des autres régions qui risquent d'être touchées.

Nous ne sommes pas étonnés des propos de l'auteur de ce rapport qui n'a pas hésité à annuler purement et simplement le projet de ligne nouvelle pour la desserte du **Mont-Saint-Michel** lorsqu'il a pris la présidence du Conseil Régional de Basse-Normandie en 2004 !

Voilà ce qui est écrit et qui a fait l'objet d'un courrier de la FNAUT aux Présidents des Conseils Régionaux (voir article suivant) :

"Vérifier la pertinence des services ferroviaires disponibles sur les lignes les moins fréquentées

Certains services TET et TER sont confrontés à une situation de faible fréquentation qui est source de médiocrité de service et de dépenses considérables pour la collectivité. Lorsque cette

situation ne peut être corrigée par un investissement raisonnable, la commission s'est interrogée sur l'intérêt d'examiner un transfert de certains services sur autocars.

Des réserves fortes ont été exprimées au sein de la commission sur ce point. Il est vrai que trop souvent, par le passé, de tels transferts se sont traduits par une dégradation de la desserte des territoires concernés et du service rendu aux utilisateurs. Pour autant, les progrès intervenus dans la conception et l'équipement des véhicules permettent désormais de proposer des transports mieux adaptés, de bon niveau de confort et d'un coût public qui peut être sensiblement plus faible.

La commission suggère d'initier, en concertation avec les comités de ligne concernés, des expérimentations de 2 à 5 ans.

Limitées à des cas dûment justifiés, elles seraient assorties d'un processus d'évaluation contradictoire du niveau de service assuré et des conséquences en termes de report sur les véhicules individuels. Il importe en effet que cela se fasse sans fuite de clientèle pour le transport collectif. L'expérimentation devrait être du processus, si elle n'est pas concluante, conduite de manière à garantir une réversibilité effective".

L'avenir du TER

(Communiqué de la FNAUT)

Lettre ouverte aux présidents des conseils régionaux

Dans une lettre ouverte adressée aux président(e)s des conseils régionaux, la FNAUT exprime sa crainte croissante de transferts de services ferroviaires régionaux sur route, et demande l'expérimentation rapide d'un recours à d'autres exploitants que la SNCF : les Régions ne peuvent plus être des chambres d'enregistrement de la dérive des coûts.

La solution préconisée par la Cour des Comptes, la commission Mobilité 21 et la SNCF elle-même pour réduire la charge financière du TER est de transférer certains services sur route.

De nombreux effets pervers

En cas de transferts sur route occasionnels et de fermetures de lignes, une partie importante de la clientèle se détourne du transport public et se reporte sur la voiture individuelle.

Suite à ce report, un transfert sur route présente, contrairement à une idée reçue, un bilan énergétique négatif. Par ailleurs il renforce les inégalités territoriales au sein des régions.

Une solution de facilité

Un transfert sur route permet de faire des économies à court terme mais évite de s'interroger sur les causes de la faible fréquentation du train : la

qualité médiocre des services, et surtout les coûts d'exploitation beaucoup trop élevés de la SNCF.

L'exemple à suivre

En Allemagne, la délégation de service public est une démarche gagnant-gagnant. Depuis 1996, les nouveaux opérateurs comme la Deutsche Bahn ont diminué les coûts d'exploitation, amélioré et étoffé l'offre ; la contribution publique a diminué ; la fréquentation a augmenté ; l'emploi cheminot a été développé ; l'industrie ferroviaire a bénéficié de commandes importantes ; 500 km de lignes régionales ont été rouverts au trafic voyageurs.

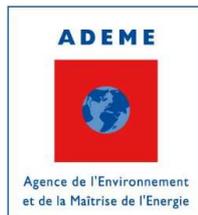
Expérimenter rapidement le recours à de nouveaux exploitants

La FNAUT demande donc aux président(e)s des conseils régionaux d'exclure tout transfert sur route et de plaider auprès du législateur – comme cela a été fait pour la régionalisation – pour le droit à l'expérimentation de l'ouverture à la concurrence des services TER, par délégation de service public ou création de société publique locale. Cette expérimentation doit débiter en particulier sur les lignes dont la pérennité est menacée.

L'ADEME en Basse-Normandie

Source : www.basse-normandie.ademe.fr

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie est un établissement public à caractère industriel et commercial, placé sous la tutelle conjointe des ministères en charge de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche.



Missions :

L'ADEME participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

Les locaux de la Direction régionale Basse-Normandie sont situés dans la Zone d'activités du

Citis (Nord de Caen), sur la commune d'Hérouville-Saint-Clair.

Ses axes prioritaires sont les suivants :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- La promotion des modes de consommation et de production responsables
- La certification qualité environnement de la Direction régionale.

Elle a procédé à un examen du contexte régional bas-normand en matière de transports :

Un secteur consommateur d'énergie et émetteur de gaz à effet de serre.

Le transport est la **seconde source de consommation d'énergie en Basse-Normandie** avec une part de 29 %. C'est aussi le **3ème secteur émetteur de gaz à effet de serre** dans la région, après l'agriculture et le résidentiel tertiaire. En 2003, les émissions liées au transport ont été chiffrées à 3 300 000 tonnes de CO2.

Étalement urbain et dispersion de l'habitat

La part des émissions de gaz à effet de serre liées au transport varie d'un territoire à l'autre en fonction des caractéristiques de chaque zone et notamment selon les infrastructures et modes de transport existants et selon les formes d'urbanisation, étalées ou plus denses.

De façon générale, en Basse-Normandie, **l'étalement urbain et la dispersion de l'habitat** favorisent la pratique de la voiture.

De façon générale, le secteur des transports est fortement responsable de l'accroissement de la consommation d'énergie en France ainsi que des émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Améliorer la performance énergétique des déplacements

Dans le cadre du programme Défi'NeRgie et de leur convention de partenariat, l'ADEME et la Région Basse-Normandie mettent en place des dispositifs d'aides et d'accompagnement des entreprises et collectivités visant à améliorer significativement la performance énergétique des déplacements bas-normands.

Les collectivités, les entreprises, les associations et les particuliers peuvent, chacun à leur niveau, contribuer à l'amélioration énergétique des déplacements dans la région. Les collectivités peuvent développer l'usage des transports en commun, favoriser les modes de déplacements moins polluants, le covoiturage et les modes dits « doux » ou « actifs ». Comme les entreprises, elles peuvent aussi mettre en place des plans de déplacements. Les entreprises de transports routiers peuvent s'engager dans des démarches volontaires de réduction des émissions de CO2. Les associations peuvent œuvrer en faveur de la

pratique du vélo et la mise en place de démarches de mobilité scolaire.

OUI à un train direct PARIS-FOLLIGNY-PONTORSON/MONT- SAINT-MICHEL*

*Liaison Pontorson-Le Mont-Saint-Michel par navettes.

Pour la desserte du 2ème site le plus visité de France → priorité au rail

La situation actuelle ne peut plus durer. La gare pour la desserte de l'un des sites les plus prestigieux de France est bien celle de PONTORSON/LE-MONT-SAINT-MICHEL.

Pourquoi faire descendre les touristes du train à 70 km alors qu'une gare existe à 9 km ?

Depuis la mise en place des liaisons RENNES-LE MONT et DOL-LE MONT par la Région Bretagne, qui transportent annuellement plus de 70 000 voyageurs, le trafic de la gare de PONTORSON a complètement chuté. Il est temps de réagir et de proposer une solution bas-normande. C'est ce que nous développerons ci-après :

Un potentiel de clientèle énorme !

Actuellement, 3 millions de visiteurs viennent au Mont chaque année mais très peu par les transports en commun.

La gare de PONTORSON est complètement ignorée en raison des autocars Ter Bretagne qui assurent la liaison RENNES-LE MONT et DOL-LE MONT.

Les atouts :

Un nouveau matériel

Progressivement, les automoteurs X 72500 inadaptés à la ligne PARIS-GRANVILLE seront remplacés par des rames Régiois plus confortables, plus fiables et plus capacitaires.

Une voie nouvelle

En 2014, une voie entièrement rénovée entre FOLLIGNY, AVRANCHES et PONTORSON.



Le trajet le plus court

354 km au lieu de 453 en passant par RENNES.

Le trajet le moins cher

Des différences de prix pouvant aller jusqu'à 93% !

Le dopage de la ligne PARIS-GRANVILLE

ADPCR-INFOS n°78 – octobre 2013 – page 10

Cette ligne du ressort de l'Etat, en déficit chronique, verrait son trafic exploser et son avenir assuré, pour la plus grande satisfaction de nombreuses villes bas-normandes : GRANVILLE, VILLEDIEU, VIRE, FLERS, BRIOUZE, ARGENTAN, L'AIGLE et aussi ALENCON.

Une valorisation de l'arrière-pays

Des séjours clé en main pourraient être organisés sur plusieurs jours afin de faire découvrir les richesses touristiques de la Baie du Mont-Saint-Michel, en liaison, l'été, avec la ligne Baie.

Liaisons estivales "Sites et Plages du Débarquement"

A l'instar de la ligne Baie, l'ADPCR demande la mise en place d'un pass permettant aux touristes de découvrir les sites et les plages du Débarquement, en utilisant les TER Caen-Cherbourg et certaines lignes des réseaux Bus Verts du Calvados et MANEO de la Manche.

Contrairement à la ligne Baie, il n'y a pas besoin de créer de trains supplémentaires car sur les sections de lignes concernées, Caen-Lison-Cherbourg et Lison-Saint-Lô, le nombre de circulations TER est suffisant pour offrir un service de qualité.

Au niveau routier, seraient concernées des lignes du réseau Manéo de la Manche, dont la relation estivale Carentan-Saint-Vaast la Hougue mise en sommeil en 2013 en raison d'une trop faible fréquentation, et les lignes du réseau Bus Verts du Calvados se dirigeant vers la côte, à partir de Caen et de Bayeux.

Ceci offrirait une alternative à la voiture aux nombreux touristes qui viennent chaque été en Basse-Normandie pour visiter ces sites.



Sondage ADPCR-INFOS

Votre point de vue nous intéresse

Afin d'avoir de savoir ce que vous pensez de ce bulletin ADPCR-INFOS trimestriel, nous vous demandons de bien vouloir consacrer quelques instants pour compléter le document joint.

Merci de le retourner à l'ADPCR soit par courrier soit par mail (*coordonnées au bas de la dernière page*).

Grâce à vos réponses, nous serons mieux en mesure de répondre à vos attentes.

Essais entre Caen et Cherbourg pour le Régiolis

La première rame du nouveau train sur la ligne Paris-Granville sera livrée cet automne. Pendant trois semaines des conducteurs d'essai le testent dans les lignes droites et courbes entre Caen et le Cotentin.

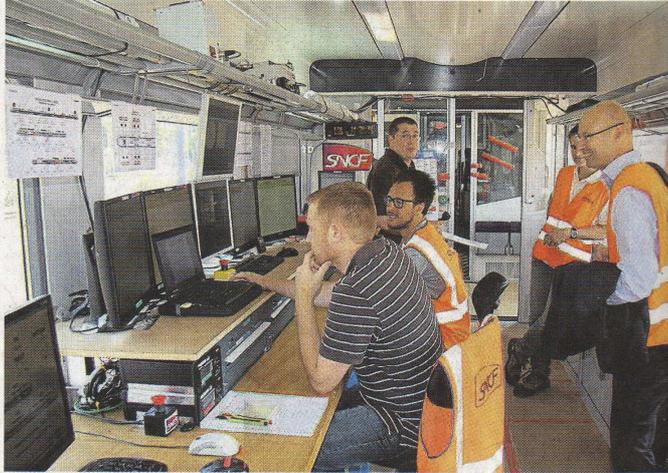
Reportage

« On va passer à 178 km/h, maxi 180. Dans 500 mètres, 500... 300... 100. Top ! » Dans la cabine du train Régiolis qui file entre Cherbourg et Caen, Didier est l'un des quatre conducteurs d'essai. Pendant trois semaines, le futur train Paris-Granville multiplie les allers-retours entre Caen et le Cotentin. A l'intérieur, pas de voyageurs sinon une quinzaine de conducteurs, ingénieurs et techniciens de l'agence d'essai ferroviaire, filiale de la SNCF et d'Alstom, le constructeur du Régiolis. Quelques sièges sont encore dans leur housse en plastique. Dans les voitures des capteurs, des câbles qui pendent du plafond, des écrans d'ordinateurs, graphismes, courbes et unités de mesure.

76 tonnes de fonte

« Les premiers tests ont débuté il y a deux semaines avec un seul train, une unité simple (US) dans le jargon de la SNCF, explique Grégory Wolff, chef de train. Cette fois nous avons accouplé deux trains pour une longueur totale de 220 m. Plus long qu'une rame de TGV de 200 m ». La ligne Paris-Cherbourg est l'une des trois lignes d'essais pour les trains avant leur première mise en circulation. « Elle a été choisie par ses lignes droites et virages à faibles rayons. Les deux autres lignes d'essais se trouvent entre Toul et Culmont-Chalindrey dans l'est pour des rayons plus serrés et entre Albertville et Bourg-Saint-Maurice pour les lacets en montagne ».

Le Régiolis atteint la vitesse de 180 km/h sur la ligne Paris-Cherbourg limitée à... 160. « C'est normal, on déborde toujours du cadre normal d'utilisation avec une vitesse



Le labo de l'agence d'essai ferroviaire dans l'une des voitures du Régiolis vérifie le bon comportement du train sur le voie ferrée.

supérieure de 15%. Si nous ne rencontrons pas de problème à cette vitesse, il ne doit pas y en avoir en dessous ». Didier reprend ses consignes au conducteur « freinage dans 500 m pour une vitesse de 150 km/h sans tolérance, 500 m, 300... 200... 100. Top ! ». Le Régiolis réduit sa vitesse en souplesse, sans secousse. « Ses essais permettent de vérifier le comportement dynamique du train, la vitesse, le freinage, la suspension pneumatique... à vide et en charge de 76 tonnes de fonte sur le plancher ».

Dans le train, trois laboratoires : le premier de l'agence d'essai ferroviaire, le second pour la partie électrique vérifie les caténaires, la présence d'arc électrique, tout courant perturbateur ; « il ne faut qu'à son passage ce nouveau train dégrègle la signalisation pour les trains qui arriveront derrière ». Le labo d'Alstom détecte toute panne mécanique, électrique ou électronique et doit la localiser et la réparer dans l'instant. Mais le train est tellement sécurisé qu'au moindre incident, il s'arrête ou ne part pas.

Ces ingénieurs d'essai ne prendront pas la décision d'homologuer ou non le Régiolis. Ils remettront le rapport à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) qui aura ou non la circulation. « Sa mise en service en quelque sorte ». La Région Basse-Normandie a acheté quinze Régiolis bi-mode électrique-diesel pour 150 millions d'euros. Les rames de 328 passagers chacune seront livrées entre la fin 2013 et 2015.

Xavier ORIC

Caractéristiques du Régiolis :

Plus long et plus capacitair que les X 72500 actuels

- L'X 72500 qui mesure 78 m en unité simple transporte 228 passagers,
- Le Régiolis qui mesure 110 m en unité simple transportera 326 passagers et pourra circuler avec 2 éléments.

Nous espérons que prochainement l'un des 2 éléments, en provenance de PARIS, puisse, à partir de FOLLIGNY, continuer sa route en direction de la gare de PONTORSON qui aura alors retrouvé sa vocation de gare du MONT-SAINT-MICHEL que les Bretons lui ont fait perdre !



Des Régiolis ont déjà roulé sur nos rails



Le Régiolis a vécu trois semaines de test en août sur la Caen-Cherbourg, une des trois lignes de test en France. Les résultats ont été concluants. D'autres tests sont prévus en septembre. Ne soyez pas surpris.

Les vieilles rames du Paris-Granville seront bientôt aux oubliettes. Une nouvelle rame construite par Alstom sera livrée courant 2014. Flambant neuf, le Régiolis sera peut-être la solution aux problèmes incessants que connaît la ligne Paris-Granville. « Le Régiolis est bimodal, c'est-à-dire avec un moteur électrique et diesel. On dit hybride dans le milieu de l'automobile. Cela lui confère un avantage indéniable. Il ne tombe jamais en panne. Second avantage, il est capable d'accueillir 328 personnes contre 220 auparavant. La demande augmentant, le Régiolis est une bonne réponse », explique Olivier Delecroix, responsable du développement commercial des trains régionaux en France.

Bon comportement

Le Régiolis était testé pendant quelques semaines au mois d'août sur le tronçon Caen-Cherbourg. Ce tracé fait partie des trois zones

de test pour les trains en France. « On teste le train sur ligne droite et virages à faibles rayons. Les lacets plus serrés sont testés dans l'est », poursuit le responsable de l'entreprise Alstom. Les résultats se sont avérés positifs. « On a testé le freinage, le captage de l'électricité, la dynamique ferroviaire dans les virages. On a fait ça à plus grande vitesse que celle qui est autorisée en usage commercial et on n'a rencontré aucun problème », se satisfait Olivier Delecroix. Une autre batterie de test devrait avoir lieu courant septembre. Les Régiolis doivent être livrés avant la fin de l'année à la région Basse-Normandie. En revanche, on ne connaît pas encore la date de mise en circulation par la SNCF. L'Aquitaine et l'Alsace ont été les premières régions à en commander. La Basse-Normandie arrive en troisième position. Ces nouvelles rames pourraient être la solution pour améliorer le trafic sur une ligne historiquement difficile, le Paris-Granville.

ML 31 AOÛT 2013

Relations estivales CAEN-GRANVILLE



Le bilan de cette desserte mise en place cet été, du 7 juillet au 25 août nous sera présenté lors du prochain comité de ligne qui aura lieu le 7 novembre au Conseil Régional. Chaque jour, 3 allers et retours ont été assurés entre ces deux villes. Nous savons d'ores et déjà que ce service n'a pas obtenu le succès escompté malgré l'application sur ces trains du tarif Visi'ter qui réduit énormément le coût du voyage. En semaine, le taux d'occupation des trains ne dépassait pas 6%. La Région réfléchit donc au devenir de cette liaison et a demandé à l'ADPCR de lui faire des propositions afin que la fréquentation augmente, condition nécessaire à sa pérennité.

Reflets 92 – octobre – novembre – décembre 2013



CAEN

En juillet dernier, l'État a dû classer par ordre de priorité les 75 projets d'infrastructures de transport à l'étude en France. Conformément aux préconisations de la

Commission Mobilité 21 (présidée par le député-maire de Caen Philippe Duron), le traitement du nœud ferroviaire Paris - Saint Lazare - Mantes a été classé parmi « les premières priorités à mettre en œuvre » d'ici 2030, tout comme 8 autres chantiers ferroviaires de l'Hexagone.

50 km de ligne nouvelle

Selon le rapport, l'axe Paris-Normandie « est aujourd'hui globalement saturé et fonctionne mal, notamment parce que sa partie la plus proche de Paris supporte les flux composites importants de la région francilienne ». La construction d'un peu plus de 50 km de ligne nouvelle entre Paris et Mantes-la-Jolie, entièrement dédiée à la circulation des trains Paris-Normandie, représente un investissement de 3 à 3,5 milliards d'euros. Si ces travaux visent avant tout à améliorer la régularité de la ligne, ils permettront également de commencer à réduire le temps de trajet entre Caen et Paris (environ 5 mn). D'ici la fin de l'année, un comité de pilotage sous l'égide de l'Etat doit être mis en place afin de planifier les étapes du chantier de la LNPN dans sa globalité, y compris dans son prolongement jusqu'en Basse-Normandie (études, phasage des travaux, enquête publique).

Puis Evreux et Caen

L'État, Réseau Ferré de France (RFF) et les collectivités normandes devront également, dans les prochains mois, s'accorder autour d'un plan de financement. Depuis 2009, la Région Basse-Normandie provisionne chaque année 20 millions d'euros pour la réalisation de la « Ligne Nouvelle Paris-Normandie ». En outre, la Région Basse-Normandie reste mobilisée pour obtenir la réalisation de l'ensemble du projet de Ligne Nouvelle depuis Paris jusqu'à Caen, avec un prolongement, dès la première étape de travaux, de la section Paris Mantes jusqu'à Evreux. À plus court terme, une réflexion doit être lancée avec l'État sur le renouvellement du matériel Corail assurant les dessertes Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Deauville, afin d'offrir des trains plus rapides, plus fiables et plus confortables.



Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie est inscrit au projet d'aménagement du territoire baptisé Axe Seine-Normandie.

LA CARTE WEEK-END À 40€* AU LIEU DE 75€*

Du 1^{er} au 28 octobre 2013, la carte de réduction Week-end est à 40€* au lieu de 75€* ! Profitez de ses avantages !

VOS AVANTAGES

- Jusqu'à -50%⁽¹⁾ sur vos voyages en 1^{ère} et 2^{ème} classe jusqu'à la dernière minute.
- La personne qui vous accompagne bénéficie des mêmes réductions que vous !

ACHETEZ-LA MAINTENANT SUR VOYAGES-SNCF.COM

- + Achetez votre carte aujourd'hui et faites-la débiter dans 3 mois.
- + Retirez-la en borne libre-service, en gare et boutiques ou préférez l'envoi à domicile (frais de port offerts).

PANIER DE LA GARE
Vos légumes BIO à portée de train

RENDEZ-VOUS
en gare de Redon
tous les Vendredis de 17h00 à 20h00

UNE QUESTION ?
BESOIN DE RENSEIGNEMENTS ?
N'hésitez pas, contactez-nous

Le panier des trois lignes Bioparis
54 230 Laine
Tel : 06 71 06 95 17
Mail : mail@panierdelegare.com

Gares & Connexions AB EU SNCF

Une initiative intéressante, qui devrait faire des émules en Basse-Normandie !

Bulletin d'information de l'ADPCR

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

Siège social : Hôtel de Ville BP 330

50010 SAINT-LO CEDEX

e-mail : adpcr.saint-lo@orange.fr ☎ 02.33.47.75.49

Site internet : www.adpcr.fr