



# **Le plan ferroviaire pour la Basse-Normandie « RAIL 2020 »**

## **SOMMAIRE**

Préambule

I- De la réflexion à la mobilisation

II- Le plan ferroviaire pour la Basse-Normandie « Rail 2020 » : 4 priorités

- 1- Rapprocher la Basse-Normandie de l'Ile-de-France et la connecter au réseau TGV
- 2- Préparer le TER de demain
- 3- Rendre le train encore plus simple et plus accessible
- 4- Engager une politique volontariste en matière de développement durable

III- L'indispensable partenariat avec l'Etat, RFF, la SNCF et les collectivités

IV- Les principales phases de réalisation du Plan « Rail 2020 »

V- « Rail 2020 » : les projets chiffrés

VI- Chiffres clés

VII- Carte des gares et du réseau TER en Basse-Normandie

VIII- Programmation des actions

IX- Les 15 Chantiers « Rail 2020 »

## PREAMBULE

Quel sera le paysage ferroviaire de la Basse-Normandie à l'horizon 2020 et au-delà ?

C'est à cette question que le plan ferroviaire pour la Basse-Normandie « Rail 2020 », doit répondre.

Avec, l'épuisement progressif des énergies fossiles et leur inévitable renchérissement, l'intégration de plus en plus forte des enjeux du développement durable et les changements sociétaux qui y sont liés, les transports collectifs et plus particulièrement le train, apparaissent comme la réponse la plus pertinente à ces grands défis.

Dès aujourd'hui, la dynamique ferroviaire est engagée en Basse-Normandie. C'est ainsi que, depuis 2004, le trafic TER a augmenté de près de 33 % et pour la seule année 2008 de 12,5 %. Cette tendance, confirmée au niveau national, nous amène à penser qu'en 2020, avec une augmentation envisageable de 20 à 30 %, l'offre ferroviaire devra être en capacité de répondre à cette forte évolution de la demande.

Forts de ces constats, nous devons donc relever trois grands défis :

- ✓ relier la Basse-Normandie à l'Île-de-France à grande vitesse et la raccorder au réseau TGV européen. Cet enjeu est prioritaire pour le développement de notre région. Avec les dernières annonces du Président de la République, dans le cadre du projet du Grand Paris, la réalisation d'une liaison à grande vitesse devient une priorité avec l'objectif de relier Caen à Paris en 1H.
- ✓ rendre le train plus simple, plus accessible. C'est un enjeu que nous relevons dès aujourd'hui avec des réalisations concrètes : nouvelle tarification, site internet d'information intermodale, modernisation des gares. A l'avenir, il faudra aller vers des tarifications intégrées (quel que soit le mode de transport) accessibles par l'internet mobile, des trains et des gares totalement adaptés aux nouveaux besoins de déplacements.
- ✓ anticiper les besoins de déplacements de demain. Avec la progression forte de la demande, il convient de préparer, dès maintenant l'offre ferroviaire des dix prochaines années : commande de nouveaux matériels, augmentation du nombre de trains,...

La Région, qui s'est déjà fortement impliquée dans la modernisation et le développement du transport ferroviaire, a toute légitimité pour relever ces défis. Elle s'y prépare, dès aujourd'hui, en poursuivant et en renforçant ses efforts en faveur du train. Le plan « Rail 2020 » doit constituer le socle de cet engagement et je souhaite qu'il rassemble toutes les énergies de notre région ainsi que l'ensemble des partenaires concernés par ces enjeux : l'Etat, la SNCF, RFF, les principales collectivités bas-normandes et les régions limitrophes.

## I- DE LA REFLEXION A LA MOBILISATION

Le respect de l'environnement et le dynamisme économique de la Basse-Normandie passent nécessairement par un développement des transports publics. C'est pourquoi, la Région Basse-Normandie a fait du ferroviaire l'une de ses priorités.

Dans le prolongement du « Plan Régional des Déplacements de Voyageurs », adopté par la Région, le 7 novembre 2008, la réflexion sur l'avenir du transport ferroviaire bas-normand a connu une accélération sensible depuis le mois de janvier 2009 :

- ✓ six comités de ligne se sont réunis entre le 14 janvier et le 10 février 2009 et ont permis de rassembler plus d'une centaine de personnes (associations d'usagers des transports publics, représentants du personnel de la SNCF, collectivités locales, représentants du Conseil Economique et Social Régional) pour parler de l'avenir des lignes Paris - Caen - Cherbourg et ses antennes vers Deauville/Trouville et vers Saint-Lô, Paris – Granville, Caen - Rennes, Caen - Alençon - Le Mans - Tours, Caen - Rouen, Lisieux - Deauville/Trouville - Dives/Cabourg.
- ✓ quatre ateliers thématiques, réunis en février 2009, ont rassemblé une soixantaine de personnes (experts régionaux ou nationaux dans les domaines du transport public, de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et du tourisme, élus, représentants du conseil économique et social, cabinets d'études spécialisés dans le transport ferroviaire). Ces ateliers ont permis de débattre des quatre enjeux majeurs de l'avenir du transport ferroviaire bas-normand.
- ✓ l'information a pu être étendue à l'ensemble de la population, grâce au site internet de la Région mettant à la disposition de tous, les différents documents de concertation.

Parallèlement à cette concertation, une mobilisation importante s'est mise en œuvre en faveur de la promotion du transport ferroviaire en Basse-Normandie avec :

- ✓ la démarche engagée à l'initiative des parlementaires bas-normands et soutenue par la Région qui a conduit à l'adoption d'un amendement en faveur des lignes normandes dans la loi sur le Grenelle de l'environnement.
- ✓ la création de l'association de promotion et de développement des lignes normandes, le 6 février dernier, mobilisant les élus bas-normands, quelle que soit leur appartenance politique, en faveur des lignes qui relient la Normandie à Paris. L'association de promotion et de développement des lignes normandes est une association de lobbying auprès de l'ensemble des décideurs. Elle souhaite contribuer ainsi à la mobilisation des organisations et institutions représentatives du monde socio-économique.
- ✓ la pétition lancée le 30 janvier dernier à l'initiative de la Région et d'élus bas-normands et qui a recueilli plus de 15 000 signatures [www.normandie.grandevitesse.org](http://www.normandie.grandevitesse.org).

Les Assises Régionales du Transport Ferroviaire, organisées le 23 mars 2009, ont permis de conclure la démarche participative amorcée il y a six mois et de lancer le plan « Rail 2020 ».

L'objectif est d'accompagner les évolutions des déplacements des Bas-Normands et d'obtenir des garanties de financements par l'Etat, la SNCF, RFF et les collectivités locales concernées en Basse-Normandie. Cette démarche, sous forme de plan, permettra d'engager les grands chantiers ferroviaires des prochaines décennies. Cet engagement n'est pas

seulement une priorité, mais une nécessité pour garantir le développement économique de la Basse-Normandie.

Le 6 avril 2009, l'Etat par la voix du secrétaire d'Etat aux Transports, a annoncé des premiers engagements concernant les axes Paris – Caen – Cherbourg et Paris - Granville. Dès le vote définitif par le Parlement de la loi Grenelle, l'Etat devrait proposer d'inscrire dans le schéma national des infrastructures de transport, le principe « d'une amélioration de la qualité de service offerte sur les axes Paris – Normandie par création ou modernisation de lignes ». Cet engagement est renforcé par l'annonce du Président de la République, dans le cadre du projet du Grand Paris, d'une ligne Grande Vitesse Normande. Celle-ci devra bien sûr relier la Basse-Normandie à l'Île-de-France et notamment Caen, sa capitale. La Région Basse-Normandie propose ce plan « Rail 2020 » à une période charnière où l'Europe vient de définir son livre vert sur les transports et l'État français élabore d'ici fin 2009 son schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

## **II- LE PLAN POUR LA BASSE-NORMANDIE « RAIL 2020 » : 4 PRIORITES**

### **Un plan pour la Basse-Normandie » : la réponse aux enjeux de demain**

En cette période de crise, « Rail 2020 » doit être un plan volontariste et ambitieux et doit constituer un levier fort pour l'économie et l'emploi de notre région. Il doit se traduire par une politique de grands travaux publics permettant la modernisation des infrastructures.

Au-delà de ces réflexions stratégiques sur le transport ferroviaire de voyageurs, la Région mène actuellement, une réflexion partagée avec la Région Haute-Normandie sur le transport de marchandises. Il s'agit d'un programme ambitieux en faveur de la modernisation et du développement du transport ferroviaire dans notre région.

Grâce à la concertation engagée début 2009, la Région est en mesure de proposer un plan pour la Basse-Normandie, dont l'horizon principal de planification retenu est 2010-2020, comportant une liste de grands chantiers nécessaires au développement du territoire bas-normand. Ceux-ci seront phasés dans le temps selon les horizons court, moyen et long terme (2010, 2020 et au-delà de 2020).

Sur cette base, la Région a proposé à l'Etat, Réseau Ferré de France et la SNCF d'aller au-delà du programme de travaux du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 et du plan de rénovation du réseau ferré national pour accélérer la modernisation du réseau ferroviaire bas-normand. Cette proposition est également faite à toutes les collectivités locales engagées dans le même combat de valorisation du ferroviaire en Basse-Normandie.

A la suite des Assises régionales du transport ferroviaire, la Région dispose d'une première liste de grands projets ferroviaires à lancer et à financer dans la prochaine décennie. Cette liste doit être discutée avec l'Etat, les collectivités territoriales et les acteurs locaux concernés, Réseau Ferré de France et la SNCF.

### **En proposant ce plan, la Région souhaite relever 3 grands défis pour le développement du transport ferroviaire en Basse-Normandie :**

- ✓ Favoriser un développement significatif de l'usage du transport ferroviaire par rapport au transport routier, tant pour les voyageurs (TER) que pour les marchandises
- ✓ Contribuer à la maîtrise des consommations d'énergie non renouvelable dans les transports
- ✓ Apporter une réponse aux besoins croissants de déplacement en transport public des Bas-Normands

### **Avec « Rail 2020 », la Région se fixe également quatre priorités en matière de développement du transport ferroviaire :**

- ✓ **Rapprocher la Basse-Normandie de l'Île-de-France et la connecter au réseau TGV**
- ✓ **Préparer le TER de demain**
- ✓ **Rendre le train encore plus simple et plus accessible**
- ✓ **Engager une politique volontariste en matière de développement durable**

## **1 – RAPPROCHER LA BASSE-NORMANDIE DE L'ÎLE-DE-FRANCE ET LA CONNECTER AU RESEAU TGV**

L'objectif principal de la Région est de positionner la Basse-Normandie dans une dynamique de rapprochement, d'une part des centres de décisions franciliens et d'autre part des pôles d'échanges TGV.

Sur le premier point, l'objectif est clairement affiché. Menant une « véritable bataille » pour que la situation particulière de la Basse-Normandie soit prise en considération et qu'elle puisse enfin bénéficier d'un plan spécifique pour ses lignes Corail Intercités, **la Région a affiché un premier objectif de « Paris en 1h30 » depuis Caen pour l'axe Paris – Caen – Cherbourg et depuis Argentan pour l'axe Paris – Granville et de « Paris en 2h30 » depuis Cherbourg et Granville. Considérant l'annonce récente du Président de la République du raccordement du Havre à Paris en 1 heure avec création d'un TGV, une nouvelle perspective est offerte et doit être saisie pour concevoir ce TGV dans une dimension pleinement normande, c'est-à-dire incluant non seulement Le Havre mais également Rouen et Caen. Avec ce nouvel enjeu, c'est un objectif Caen – Paris en 1h00 qui se dessine désormais.**

Au-delà des temps d'accès qui doivent devenir beaucoup plus attractifs, il est nécessaire d'augmenter l'offre voyageurs : plus de fréquence, des horaires plus lisibles, des trains plus nombreux et donc plus de capacité.

Parallèlement, un renouvellement du matériel doit être envisagé : 2013 pour Paris-Granville, 2017 pour Paris-Caen-Cherbourg. Les principes étant : plus de vitesse, plus de confort, plus de services à bord.

Enfin, il faut améliorer la fiabilité et la régularité de ces lignes. Cela doit se traduire par des travaux d'amélioration des infrastructures afin d'augmenter la capacité et de régler les points de saturation ainsi que la suppression des passages à niveau.

Concernant les pôles d'échanges TGV, des actions devront être engagées pour améliorer l'accès aux gares TGV et notamment : Roissy, Massy, Rennes, Le Mans. Celles-ci doivent devenir des véritables pôles d'échanges TGV, facilement accessibles depuis la Basse-Normandie.

Bien que ce soit en dehors de son champ direct de compétences (TER), la Région est prête à s'engager financièrement sur ces sujets.

### ***Quelques exemples d'actions***

#### **➤ pour Paris – Caen - Cherbourg et les antennes vers Deauville / Trouville et Saint-Lô**

- ✓ ligne nouvelle dédiée entre Nanterre et Mantes - raccordement à la Défense
- ✓ ligne nouvelle entre Mantes, Evreux et Bernay
- ✓ renouvellement du matériel Corail

**En première étape, un investissement de l'ordre de 4,2 milliards d'euros pour un objectif de 1h30 entre Paris et Caen.**

**Dans une deuxième étape, c'est une ligne nouvelle à Grande Vitesse qui devra desservir les deux Régions Haute et Basse-Normandie avec un objectif Caen – Paris en 1h00.**

➤ **pour Paris - Granville**

- ✓ modernisation des infrastructures
- ✓ suppression des passages a niveau
- ✓ électrification
- ✓ raccordement vers le Mont Saint Michel et ligne nouvelle
- ✓ accessibilité Paris Montparnasse/Vaugirard
- ✓ nouveau matériel bi modes bi courants
- ✓ site de maintenance matériel

**Un investissement de l'ordre de 400-500 millions d'euros (hors électrification du Paris – Granville)**

➤ **accessibilité au réseau TGV**

- ✓ réalisation des contournements Nord et Sud de Paris pour accéder à Roissy TGV et Massy TGV
- ✓ accélération et renforcement de l'offre pour accéder aux pôles de Rennes et du Mans
- ✓ création de liaisons directes TGV au départ de la Basse-Normandie

Parallèlement, la SNCF devrait rechercher à atteindre les dessertes Corail Intercités « cibles » suivantes :

- ✓ 7 allers-retours Paris – Granville (5 aujourd'hui)
- ✓ 20 allers-retours Paris - Caen (15 allers et retours aujourd'hui)
- ✓ 2 allers-retours nouveaux Paris - Le Mont-Saint-Michel via la ligne Paris – Granville
- ✓ pérenniser la future desserte TGV Cherbourg - Caen - Roissy - Marne la Vallée – Dijon

**L'INVESTISSEMENT TOTAL REpondant A L'OBJECTIF DE  
RAPPROCHER LA BASSE-NORMANDIE DE L'ILE DE FRANCE  
SERAIT DE L'ORDRE DE 4,7 MILLIARDS D'EUROS  
POUR LES LIGNES CORAIL INTERCITES  
(HORS ELECTRIFICATION PARIS – GRANVILLE  
ET LIGNE A GRANDE VITESSE)**

## **2- PREPARER LE TER DE DEMAIN**

Face aux enjeux d'augmentation de la mobilité à l'horizon 2020, la Région se doit d'anticiper les besoins futurs.

Concernant les transports de proximité, dont elle a la responsabilité (TER), elle a décidé de relever les défis suivants :

- ✓ Accroître la capacité de l'offre ferroviaire et notamment du nombre de trains
- ✓ Améliorer la fiabilité et la ponctualité des trains
- ✓ Poursuivre la modernisation du transport ferroviaire TER déjà engagée : matériels, gares...
- ✓ Offrir de nouveaux services à bord des trains et dans les gares : WIFI, bornes d'infos, accès vélo ...
- ✓ Développer les coopérations avec les autres partenaires régionaux du transport

### **L'offre TER de demain**

La démarche de la Région Basse-Normandie s'appuie sur la conviction qu'il faut poursuivre le développement de l'offre ferroviaire TER à partir de la demande de mobilité des bas-normands et des visiteurs et touristes (demande sociale, besoins liés à l'activité économique et touristique ...) et des perspectives d'évolution de la demande de mobilité des usagers. Des potentialités de développement des transports publics en Basse-Normandie ne sont pas encore exploitées.

Depuis 2004, on constate un engagement sans faille de la Région Basse-Normandie, autorité organisatrice des TER, pour développer les dessertes TER mais également pour aider la SNCF à expérimenter de nouvelles dessertes Corail Intercités voire TGV.

La Région Basse-Normandie est prête à assurer pleinement son rôle d'autorité organisatrice en poursuivant le développement de l'offre TER. Par exemple, de nouveaux trains seront créés sur Caen – Rennes, Caen – Granville, entre Granville et Saint-Malo.

Aujourd'hui	Demain
De 2002 à 2009, + 30 % d'offre TER.	Construire une offre TER sur le long terme qui pourrait croître encore de 20 à 30 % d'ici dix ans.
Une contribution annuelle de la Région en faveur du fonctionnement du réseau TER (2009 : 54 millions d'euros).	Une contribution qui pourrait augmenter de 50 % d'ici dix ans.

### **Améliorer les infrastructures régionales**

*Pour mémoire, le volet ferroviaire du CPER 2007-2013, ce sont 143 millions d'euros dont 67 millions financés par la Région Basse-Normandie.*

Les travaux de développement des infrastructures ont pour objectif de fluidifier le trafic et d'augmenter la capacité en fréquence de circulation des trains TER et Corail Intercités. Pour la Région Basse-Normandie, il s'agit de préparer le réseau bas-normand à faire face à la croissance du trafic. Rappelons qu'en 2004 et 2008, la fréquentation TER a augmenté de de près de 33 % alors que dans le même temps l'offre progressait de 30 % en Basse-Normandie.

Quelques exemples de travaux de développement des infrastructures : modernisation du système de signalisation, création de croisements consistant à doubler partiellement la voie sur quelques kilomètres pour permettre un croisement sans arrêt des trains, automatisation

du système d'espacement des trains permettant d'augmenter le débit et le nombre de dessertes offertes, doublement de voies de sections aujourd'hui à voie unique ...

### **Améliorer les lignes interrégionales**

Le plan « Rail 2020 » vise à accélérer la remise à niveau du réseau ferroviaire bas-normand (notamment entre Folligny et Dol de Bretagne et entre Surdon et Le Mans), en complément du programme de travaux déjà prévu dans le cadre du contrat de projets Etat – Région (CPER) 2007-2013.

Au-delà de 2013, de nouveaux chantiers peuvent intégrer le plan « Rail 2020 » : électrification, modernisation complète de sections de lignes, lignes nouvelles.

### **Quelques exemples d'actions**

#### **➤ pour Caen - Rennes**

- ✓ création de points de croisement
- ✓ électrification : Saint Lô – Coutances
- ✓ modernisation Saint-Lô – Dol de Bretagne
- ✓ desserte ferroviaire du Mont Saint Michel

#### **➤ pour Caen - Le Mans – Tours**

- ✓ électrification : Alençon - Le Mans
- ✓ modernisation Surdon – Alençon

La Région Basse-Normandie réalise un travail partenarial continu avec les Régions limitrophes (Haute-Normandie, Centre, Pays de la Loire, Bretagne). Ce lien permanent permet la réalisation de travaux communs autour de différentes thématiques, comme le développement des dessertes interrégionales, la tarification interrégionale ou l'amélioration des infrastructures.

Au-delà de cette coopération interrégionale de proximité, la Région Basse-Normandie participe au projet de développement du Bassin Parisien et de ses Régions.

La Région Basse-Normandie a également contribué à la réponse des Régions du Bassin Parisien qui proposent le développement du réseau transeuropéen de transport de fret via un maillon Ouest à créer. Ce maillon est l'affirmation de la volonté des Régions de développer le transport de voyageurs et le transport de marchandises via le mode ferroviaire en favorisant l'interconnexion des transports maritimes et ferroviaires.

### **Améliorer le périurbain de l'agglomération caennaise**

Une réflexion est à engager sur la création des futurs axes de transport en commun à haut niveau de services pour réduire la part des déplacements en voitures particulières dans l'agglomération caennaise.

#### **Exemple d'actions**

- ✓ valorisation des dessertes et haltes périurbaines de l'agglomération caennaise

### **Création de ligne ayant vocation à améliorer l'accessibilité de territoires touristiques ou périurbains**

Les déplacements ferroviaires à caractère touristique ou périurbain constituent un axe de développement à fort potentiel pour la Basse-Normandie. C'est pourquoi, la Région souhaite réactiver des accès ferroviaires aujourd'hui non utilisés ou créer de nouvelles lignes pour desservir des sites touristiques majeurs et des territoires périurbains.

### ***Quelques exemples d'actions***

- ✓ desserte ferroviaire du Mont Saint Michel
- ✓ desserte ferroviaire de Honfleur
- ✓ réouverture de Caen – Flers

### **Poursuivre la modernisation du parc de matériel TER bas-normand**

La Région Basse-Normandie poursuivra ses investissements massifs en faveur de la modernisation du parc de matériel ferroviaire bas-normand – TER.

A ce jour, la Région Basse-Normandie est déjà la deuxième région française pour la part de son parc de matériel TER neuf ou rénové.

### ***Quelques exemples d'actions***

- ✓ transformation de 9 autorails grande capacité en quadri caisses
- ✓ achat de nouveaux matériels TER
  - pour répondre à la densification de l'offre
  - réouvertures de ligne

**UN INVESTISSEMENT**

**DE L'ORDRE DE 460 MILLIONS D'EUROS**

**POUR LES TER**

**(HORS ELECTRIFICATION)**

### **3- RENDRE LE TRAIN ENCORE PLUS SIMPLE ET PLUS ACCESSIBLE**

Sur ce point, la Région Basse-Normandie souhaite faciliter la vie des voyageurs et permettre à tous d'accéder au train.

Les mesures à engager :

- ✓ un train plus simple : information plus accessible « partout et pour tous », billettique simplifiée et multimodale...
- ✓ un train plus accessible : accès facilité pour les personnes à mobilité réduite, tarifications attractives et adaptées aux situations de chaque citoyen.

L'objectif de l'intermodalité est de faciliter l'utilisation des transports collectifs (tramway, bus, autocar, train) par tous les habitants et visiteurs de la Basse-Normandie.

Il existe plusieurs leviers d'action pour y parvenir :

- ✓ Garantir une continuité de la chaîne des transports : aménager des pôles d'échanges efficaces et coordonner les offres de transport public – urbain, interurbain, TER ou Corail Intercités - notamment en terme de coordination horaire
- ✓ Diffuser une information intégrée quel que soit le mode de transport public
- ✓ Rendre les réseaux accessibles aux personnes à mobilité réduite
- ✓ Développer une tarification et une billettique commune à tous les réseaux de transport public

#### ***Quelques exemples d'actions***

- ✓ billettique
- ✓ système d'informations multimodales
- ✓ rénovation des gares, espaces intermodaux et points d'informations touristiques
- ✓ mise en accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite (quais, passages dénivélés)
- ✓ valorisation de l'usage du vélo autour des gares (abris vélos et accès ville-gare)
- ✓ amélioration des conditions de circulation des touristes en Basse-Normandie (accessibilité des sites touristiques, tarification spécifiques...)

**UN INVESTISSEMENT**

**DE L'ORDRE DE 110 MILLIONS D'EUROS**

**POUR L'INTERMODALITE**

#### **4 – ENGAGER UNE POLITIQUE VOLONTARISTE EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT DURABLE**

Dans la logique de son agenda 21, la Région Basse-Normandie souhaite mener une politique exemplaire en matière de développement durable.

C'est ainsi qu'elle souhaite réduire les rejets de gaz à effet de serre dans le domaine des transports. Un programme d'électrification de l'ensemble du réseau ferroviaire est envisagé. Celui-ci serait mis en œuvre par étape, sur la durée du plan « Rail 2020 ». Il concernerait toutes les lignes non électrifiées de Basse-Normandie, TER et Corail Intercités : Paris-Granville, Caen-Rennes, Caen-Le Mans, Caen-Rouen.

La Basse-Normandie dispose de 700 kilomètres de voies dont 34 % (237 km) sont électrifiés.

**L'électrification totale du réseau ferroviaire bas-normand coûterait 560 millions d'euros** (dont 160 M d'euros pour des tronçons situés hors Basse-Normandie).

Les principaux avantages sont :

- ✓ Baisse des coûts d'énergie (de 3 à 5 fois)
- ✓ Réduction de l'impact environnemental (bruit, rejet de gaz à effet de serre)
- ✓ Trains électriques plus puissants que les trains diesel
- ✓ Meilleure fiabilité

**Sections de ligne à électrifier :**

- ✓ **Dreux-Granville** : pour permettre d'améliorer la fiabilité et la performance de la ligne Paris-Granville
- ✓ **Saint-Lô - Coutances** : pour permettre une desserte directe Paris-Coutances
- ✓ **Alençon - Le Mans** : pour permettre une desserte directe TGV Paris-Alençon via Le Mans (projet qui relève d'un accord avec la **Région Pays de Loire**)
- ✓ **Dol-de-Bretagne - Pontorson** puis Avranches : pour permettre une meilleure desserte du Sud Manche et du Mont-Saint-Michel : 1 desserte TGV directe de Paris et du reste du réseau TGV (Lyon ou Lille) via Rennes. (L'électrification du tronçon Dol-Pontorson, voire Avranches, implique une négociation avec la **Région Bretagne**)
- ✓ **Mézidon – Alençon** : pour permettre d'achever l'électrification de l'axe Caen – Le Mans
- ✓ **Serquigny – Oissel** : pour permettre une desserte Caen – Rouen en train électrique de bout en bout (projet qui relèverait d'un accord avec la **Région Haute Normandie**)
- ✓ **Coutances – Avranches** : pour permettre l'achèvement de l'électrification de l'axe Caen – Rennes

**UN INVESTISSEMENT**

**DE L'ORDRE DE 560 MILLIONS D'EUROS**

**POUR L'ELECTRIFICATION DU RESEAU**

### III- L'INDISPENSABLE PARTENARIAT AVEC L'ETAT, RFF, LA SNCF ET LES COLLECTIVITES

Dans le cadre des orientations fixées par les conclusions du Grenelle de l'Environnement, la Région a demandé à l'Etat de connaître ses orientations en matière, non seulement de développement indispensable du réseau national et régional bas-normand, mais aussi en matière de modernisation, d'exploitation, d'entretien de ces derniers, ainsi qu'en matière d'aide financière apportée.

L'Etat a annoncé un projet prioritaire d'accroissement de la capacité et de la qualité de la desserte Paris – Caen – Cherbourg pour un montant de 4 milliards d'euros : une ligne nouvelle entre Mantes et Nanterre dédiées aux trains normands directs, et la création de deux shunts autour de Bernay et d'Evreux. Les études devront être lancées dès cette année afin que le débat public ait lieu en 2011, le projet devant voir le jour à l'horizon 2020.

Une première étape de ce plan d'accroissement de la capacité devra être réalisée d'ici 2015, grâce à un programme de travaux d'aménagement sur Mantes, Poissy et la Défense pour 240 millions d'euros.

Par ailleurs, l'Etat a depuis annoncé la création d'un TGV reliant Paris au Havre, en 1 heure. Il s'agit d'une perspective nouvelle qui doit profiter à la Basse-Normandie. Un nouvel objectif se dessine d'une liaison Caen – Paris en 1h00.

Sur la ligne Paris – Granville, outre le renouvellement du matériel roulant, des aménagements de doubles voies sur des tronçons entre Argentan et Folligny permettront de renforcer la régularité de la ligne. Par ailleurs, les passages à niveaux dits « préoccupants » seront traités.

Compte tenu des engagements pris par l'Etat sur l'axe Paris – Caen – Cherbourg et Paris - Granville, le calendrier de réalisation des projets de modernisation doit s'échelonner ainsi :

- ✓ dès 2009, lancement des études préparatoires au débat public concernant l'axe Paris-Caen-Cherbourg et en 2011, tenue du débat public,
- ✓ 2013, renouvellement du matériel roulant, mise en service d'un contrôle de vitesse des trains et lancement de la modernisation de la ligne Paris – Granville ;
- ✓ 2015, réalisation des travaux d'aménagement améliorant la desserte Mantes-La-Défense (240 millions d'euros) et poursuite des travaux de modernisation Paris – Granville (100 millions d'euros),
- ✓ 2017, remplacement du parc de matériel Corail circulant sur les axes Paris Caen Cherbourg et Paris Deauville Trouville,
- ✓ A l'horizon 2020, réalisation des infrastructures nouvelles, (Nanterre – Mantes, Shunts, Evreux – Bernay, voire tronçons de lignes à Grande Vitesse).

Dans une démarche concertée et volontariste, l'Etat, Réseau Ferré de France, la SNCF et la Région sont en mesure de contractualiser un protocole d'accord, sur la période 2009-2020.

S'agissant d'investissements sur le réseau ferré national dont RFF est propriétaire, la Région attend des engagements précis de RFF à la fois financiers mais aussi afin que le programme soit réalisé de manière optimale et que le meilleur usage des crédits publics engagés soit garanti, à la fois en termes économiques et de qualité des travaux.

Ayant en charge une grande partie des opérations, dans le cadre de mandats de maîtrise d'ouvrage incluant des missions de maîtrise d'œuvre, la SNCF devra s'engager au-delà d'une participation financière, à créer une structure de pilotage des divers projets constituant le « Plan Rail pour la Basse-Normandie » et à mettre à la disposition de cette structure les moyens d'études et de réalisation permettant de respecter les futurs plannings contractuels. De plus, elle devra s'engager sur une démarche de développement des services offerts aux

usagers sur les lignes dont elle a la pleine compétence : Paris – Caen – Cherbourg et Paris – Granville.

Enfin, concernant les deux grandes radiales de Basse-Normandie (Paris – Caen – Cherbourg et Paris – Granville), la coopération et le soutien financier des principales collectivités de Basse-Normandie et des autres régions concernées apparaît indispensable, compte tenu des enjeux majeurs en matière d'aménagement du territoire et de développement économique que revêtent ces deux projets.

Le plan « Rail 2020 » doit devenir le socle rassemblant ces trois partenaires (Etat, RFF et SNCF), la Région et les collectivités locales directement concernées par ces enjeux majeurs pour le développement de notre région.

## **IV LES PRINCIPALES PHASES DE REALISATION DU PLAN « RAIL 2020 »**

Le phasage des différents chantiers du plan « Rail 2020 » est conditionné à l'engagement des principaux partenaires concernés : RFF, SNCF et Etat.

### **1- ACTIONS A COURT TERME (HORIZON 2013)**

#### **➤ *sur l'axe Paris-Caen-Cherbourg :***

A la mi-2010, les investissements financés dans le cadre du CPER 2000-2006 entre Mantes et Paris, s'achèveront par la mise en service d'un système de contrôle de vitesse des trains (KVBP). Ce système, en fluidifiant le trafic, améliorera la régularité des dessertes.

Les premières études concernant les investissements de capacité de la ligne (plan de voies à Mantes, communications à Poissy, « saut de mouton » à Nanterre et gare terminus à la Défense) doivent être menées pour arrêter un schéma de principe à la mi-2010.

□□ Le principe des aménagements visant à l'amélioration de la desserte ferroviaire de la Normandie doit être inscrit dans le schéma national des infrastructures de transport dès le vote de la loi « Grenelle ».

□□ Les études préalables au lancement d'un débat public dès 2011 portant sur les investissements à long terme (« tube » Mantes-Nanterre, shunts d'Evreux et de Bernay) doivent être engagées dès 2009, ainsi que les études concernant une future ligne à grande vitesse.

#### **➤ *sur l'axe Paris – Granville :***

Les études de modernisation de la ligne, dont l'objet est de permettre le renforcement de la régularité de la ligne, doivent être achevées en 2010. L'Etat s'est engagé à ce que de premiers travaux soient financés dans le cadre de révision à mi-parcours du Contrat de Projets Etat – Région qui interviendra en 2010.

Parallèlement, le traitement des passages à niveau dit « préoccupants » sur cette ligne, sera accéléré dans le cadre du programme national mis en oeuvre par RFF et ses partenaires locaux.

Par ailleurs, les études d'électrification doivent être engagées ainsi que celles concernant l'accessibilité à Paris Montparnasse. Sur ces projets, l'Etat doit remettre un calendrier et un programme précis.

Pour 2013, le remplacement des rames X72500 par du matériel d'avenir est programmé. La Région Basse-Normandie est prête à s'engager financièrement en liaison avec la SNCF.

#### **➤ *sur les autres lignes régionales et interrégionales :***

Les études d'amélioration des performances des liaisons ferroviaires Caen-Le Mans, Caen-Rouen ou Caen-Rennes (qui comprend la desserte du Mont-Saint-Michel), se poursuivent dans le cadre de l'actuel contrat de projets et en coordination avec les autres Régions. Des premiers travaux débiteront en 2010. Les crédits à mobiliser pour la poursuite des travaux doivent faire l'objet d'une prochaine phase de contrat entre l'Etat et la Région.

## **2- ACTIONS A MOYEN TERME (HORIZON 2015)**

### **➤ sur l'axe Paris-Caen-Cherbourg**

Des aménagements permettant d'augmenter la capacité de la ligne seront réalisés :

- ✓ intervention sur le plan de voies en gare de Mantes,
- ✓ création de communications à Poissy,
- ✓ réalisation d'un « saut de mouton » à Nanterre
- ✓ réalisation d'une gare terminus à la Défense.

L'ensemble de ces travaux, évalués aujourd'hui à 240 M€, offrira une meilleure fréquence aux Franciliens mais apportera également plus de régularité aux circulations normandes. Ils doivent être mis en service en 2015.

Les voyageurs de Basse-Normandie continueront à arriver en gare Saint-Lazare à Paris.

Pour 2017, le remplacement des rames Corails actuels devra être programmé.

### **➤ sur l'axe Paris – Granville :**

L'aménagement de doubles voies sur des parties du parcours entre Argentan et Folligny permettra de renforcer de manière significative la régularité de la ligne.

Les premiers travaux d'électrification doivent être engagés.

### **➤ sur les autres lignes régionales et interrégionales :**

La renégociation à mi parcours du contrat de projet Etat Région doit permettre d'inscrire l'engagement des études nécessaires à l'électrification Saint-Lô – Coutances et à l'électrification Alençon – Le Mans.

## **3- ACTIONS A LONG TERME (HORIZON 2020).**

### **➤ sur l'axe Paris-Caen-Cherbourg**

Le premier objectif est de relier Paris à Caen en 1h30 et à Cherbourg en 2h30, soit un gain de temps de près de 20 minutes.

□ Un projet de ligne nouvelle de grande ampleur séparant les circulations rapides des circulations lentes entre Mantes et Nanterre, réservée aux trains normands, directs Paris-Saint-Lazare, permettra une augmentation substantielle de la desserte de cet axe, actuellement contrainte par la limite de capacité de la ligne.

Il s'agit de porter l'infrastructure à quatre voies, dans chaque sens entre Nanterre et Mantes, en faisant sauter les goulots d'étranglement sur le territoire francilien.

Cet investissement est estimé à 2,7 Milliards d'Euros.

La réalisation du projet de prolongement d'EOLE (RER E francilien) à l'Ouest, également inscrit au projet de loi Grenelle, est indispensable au bon fonctionnement de l'ensemble.

Une réduction significative du temps de trajet sur Paris-Caen-Cherbourg ne pourra être atteinte qu'en rectifiant les sinuosités du tracé entre Bernay, Evreux et Mantes par deux shunts d'une longueur totale de 75 Km et par la mise en service d'un matériel adapté à des vitesses plus importantes.

Cet investissement est estimé à près d'1 Milliard d'Euros.

Considérant les annonces récentes du Président de la République dans le cadre du projet du Grand Paris, relier Paris à Caen en 1 heure devient une nouvelle perspective. Un projet de ligne à grande vitesse reliant les Normandies à l'Île-de-France se dessine et doit s'articuler avec la première étape décrite ci-dessus.

➤ **sur l'axe Paris – Granville**

Sur cet axe, les travaux engagés pour la modernisation et l'électrification seraient en phase d'achèvement.

➤ **sur les autres lignes régionales et interrégionales :**

Les électrifications Alençon – Le Mans et Coutances – Saint-Lô seraient réalisées.

Les électrifications Dol – Pontorson et Pontorson – Avranches feraient l'objet d'une inscription au titre des futurs contrats de projet Etat – Région.

L'électrification du réseau ferroviaire bas-normand se réaliserait dans le cadre d'un phasage rythmé par les contrats de projet successifs et en coordination avec les régions limitrophes.

Réouverture de la desserte d'Honfleur.

**4- AU-DELA DE 2020.**

- ✓ achèvement du plan d'électrification du réseau,
- ✓ achèvement des travaux de ligne grande vitesse, Paris – Caen – Cherbourg,
- ✓ réouverture Caen – Flers,
- ✓ réalisation éventuelle de la ligne nouvelle Mont-Saint-Michel,
- ✓ achèvement de l'électrification du réseau ferroviaire bas-normand.

## V- PLAN « RAIL 2020 » LES PROJETS CHIFFRES ACTUALISES

(En euros)

Actions engagées à l'horizon 2014 en vert

Coût total

Engagement  
CONSEIL  
REGIONAL



### 1 – PREPARER LE RESEAU GRANDES LIGNES DE DEMAIN : RAPPROCHER LA BASSE-NORMANDIE DE L'ILE-DE-FRANCE ET LA CONNECTER AU RESEAU TGV

#### PARIS CAEN CHERBOURG et son antenne vers DEAUVILLE

LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE (VERS HAUTE ET BASSE-NORMANDIE) sur la base du scénario A-B	10,5 Mds	2017-2020 et au delà	400 à 500 M
RENOUVELLEMENT DU MATERIEL CORAIL	1,25 Md	2017 - 2020	

TOTAL de l'ordre de 10,5 Mds d'euros (avec scénario AB sans matériel)

Région 400 à 500 M

#### PARIS GRANVILLE

SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU dont Nonant le Pin, Messei et Argentan	80 M	2012-2015	20 M
ACCESSIBILITE DES GARES : Argentan, Flers, Villedieu, Vire, L'Aigle, Granville	32 M	2012-2016	16 M
NOUVEAU MATERIEL BI MODES BI COURANTS	150 M	2013 – 2014	140 M
SITE DE MAINTENANCE MATERIEL à GRANVILLE	20 M	2013 – 2014	20 M
MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES EN BASSE-NORMANDIE (1 ou 2 sections avec doublement de voie) ET EN ILE DE FRANCE	100 M 100 à 200 M	2014 - 2020	40 M hors IdF
RACCORDEMENT VERS LE MONT SAINT MICHEL ET LIGNE NOUVELLE PONTORSON-LE MONT	55 M 51 M	2015-2020 Au-delà 2020	30 M

TOTAL (hors Ile de France et matériel) de l'ordre de 250 à 300 M d'euros  
hors IdF

Région 35 à 105 M

(+160 M pour matériel)

*Base de participation Région 40% infra et 25% PN et 50% Accessibilité*

### 2- PREPARER LE TER DE DEMAIN

#### 2.1- L'OFFRE TER DE DEMAIN

A titre indicatif, une contribution annuelle de la Région en faveur du fonctionnement du réseau TER entre 60 et 65 M€ jusqu'en 2014 (échéance de la convention actuelle).

#### 2.2- AMELIORER LES INFRASTRUCTURES REGIONALES

##### AMELIORER LES LIGNES INTERREGIONALES

##### CAEN RENNES

FOLLIGNY – AVRANCHES (voie + poste de signalisation d'Avranches)	30 M	2011 -2013	22 M
AVRANCHES – DOL (voie + signalisation)	35 M à 50 M	2013-2016	14 à 20 M
CREATION DE POINT(S) DE CROISEMENT (au niveau de Lison et entre Saint-Lô et Folligny)	De 100 à 200 M	2015 - 2020	40 à 80 M
DESSERTE FERROVIAIRE DU MONT SAINT MICHEL	Voir ci-dessus Paris Granville	2020 et au delà	

TOTAL de l'ordre de 160 à 280 M d'euros

Région 80 à 130 M  
dont 34 M CPER actuel

**CAEN LE MANS TOURS****(modernisation, connexion TGV Le Mans-Alençon, axe dédié fret et perspective d'électrification)**

MEZIDON – ALENCON (voie + signalisation)	33 M	2011-2013	13,5 M
--	------	-----------	--------

+ Vers 2020, prise en compte des investissements nécessaires en lien avec la réalisation du projet LNPN (non chiffrés à ce jour)

**CAEN ROUEN**

REGENERATION DE LA VOIE	4,8 M	2011-2012	1 M
-------------------------	-------	-----------	-----

**DEAUVILLE/TROUVILLE – DIVES/CABOURG**

REGENERATION D'UNE SECTION DE VOIE DE 7 KM	3 M	2011-2012	1 M
--	-----	-----------	-----

**TOTAL de ces trois opérations 40 M****Région 15,5 M  
Inscrits CPER actuel****DEVELOPPER LE RESEAU FERROVIAIRE PERIURBAIN AUTOUR DE L'AGGLOMERATION CAENNAISE**

DEVELOPPEMENT DES DESSERTES ET HALTES PERIURBAINES DE L'AGGLOMERATION CAENNAISE - étude prospective pour le développement du pôle d'échanges multimodal de Caen (en partenariat avec Viacités) - étude de potentiel en vue du développement de l'étoile ferroviaire caennaise	0,3	2012  2012-2013	0,2 M
- Adaptation de la capacité de l'infrastructure ferroviaire	A définir	2015-2020	A définir

**CREATION OU REACTIVATION DE LIGNES AYANT VOCATION A AMELIORER L'ACCESSIBILITE EN TRANSPORT PUBLIC DES TERRITOIRES TOURISTIQUES**

TRAIN TOURISTIQUE PONT ERAMBOURG / CERISY BELLE ETOILE sur l'axe Caen - Flers	0,5 M	2013-2014	0,5 M
ETUDES D'OPPORTUNITE : - Caen Flers - Honfleur - Mont Saint Michel	0,3 M	2013 2014 -2015 2014-2015	0,3 M

**2.3- POURSUIVRE LA MODERNISATION DU PARC DE MATERIEL TER BAS-NORMAND**

MISE EN ACCESSIBILITE DES AGC	1 M	2012	1 M
RENOVATION DE 19 X72500 de Paris Granville	14 M	2014-2016	14 M

**TOTAL 15 Millions d'euros****Région 15 M**

*Pour mémoire : entre 2009 et 2011, transformation de 9 autorails grande capacités en quadri caisses 9,5 M Région*

### **3- RENDRE LE TRAIN ENCORE PLUS SIMPLE ET PLUS ACCESSIBLE**

BILLETTIQUE	3 M	2010-2015	3 M
SYSTEME D'INFORMATION MULTIMODALE	0,3 M/an	2009- →	0.3 M an
RENOVATION DES GARES, ESPACES INTERMODAUX ET POINTS D'INFORMATIONS TOURISTIQUES	33 M	2009 – 2015	16.5 M
MISE EN ACCESSIBILITE DES GARES POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE (QUAIS, PASSAGES DENIVELES)	18 M 45 M	2009 – 2015 Au-delà de 2015	31.5 M
VALORISATION DE L'USAGE DU VELO AUTOUR DES GARES (ABRIS VELOS ET ACCES VILLE-GARE)	9 M	2009 – 2015	9 M
FAVORISER LA CIRCULATION DES TOURISTES EN BASSE-NORMANDIE (ACCESSIBILITE DES SITES TOURISTIQUES, TARIFICATION SPECIFIQUES...)	0,2 M/an	2009-2015	0.2 M an

**TOTAL des investissements de l'ordre de 105 M d'euros**

**Région 60 M**

### **4- ELECTRIFICATION**

	<b>Coût total</b>
<p><b>Au-delà de 2020 et prioritairement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Axe Caen Le Mans Tours (connexion TGV Le Mans, axe dédié fret et électrification) avec électrification <u>Alençon Le Mans</u> et autres sections de ligne susceptibles d'être électrifiées à l'horizon de réalisation de la LNPN (2020 et au-delà)</b></li> <li>- <b><u>Saint-Lô – Coutances</u></b></li> <li>- <b><u>Electrification phasée de Paris Granville</u> (sections concernées Dreux – Argentan, Argentan – Folligny et Folligny – Granville)</b></li> </ul>	<p>Entre 50 et 120 M (entre 1 et 2 sections)</p> <p>30 M</p> <p>450 à 550 M</p>

## VI- LES CHIFFRES CLES

- ✓ 3,4 millions de voyageurs par an
- ✓ 700 km de ligne dont 34 % électrifiés
- ✓ 46 gares TER dont 17 rénovées
- ✓ 600 millions d'euros investis (matériel, infrastructures ...) depuis 12 ans
- ✓ 2<sup>ème</sup> région française pour l'âge moyen du parc matériel (chiffre 2007)
- ✓ 2<sup>ème</sup> région française pour l'augmentation de l'offre de train (chiffre 2007)
- ✓ +33 % de voyageurs TER entre 2004 et 2008

## **VII- CARTES DES GARES ET DU RESEAU TER EN BASSE-NORMANDIE**

## VIII- PROGRAMMATION DES ACTIONS

## **IX- LES 15 CHANTIERS « RAIL 2020 »**

- ✓ Modernisation de l'axe Paris – Caen – Cherbourg,
- ✓ Modernisation de l'axe Paris – Granville,
- ✓ Modernisation de l'axe Caen – Saint-Lô – Rennes,
- ✓ Modernisation de l'axe Caen – Le Mans – Tours,
- ✓ Modernisation de l'axe Caen – Rouen,
- ✓ Desserte ferroviaire Paris – Chartres – Le Mans.
  
- ✓ Desserte ferroviaire de Honfleur,
- ✓ Desserte ferroviaire Caen – Flers.
  
- ✓ L'électrification du réseau ferré bas-normands.
  
- ✓ Le matériel roulant dans l'avenir.
  
- ✓ Les améliorations de l'offre,
- ✓ Le développement de l'intermodalité,
- ✓ La modernisation des gares bas-normandes,
- ✓ L'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite,
- ✓ Une offre de transport public adaptée aux principaux sites touristiques bas-normands.