



Dossier de presse

1ères Assises Régionales du Transport Ferroviaire

lundi 23 mars 2009
Mémorial de Caen

Sommaire

Communiqué de synthèse	p.2
I- De la réflexion à la mobilisation	p.4
II- « Le plan rail pour la Basse-Normandie » 2010-2030 : 4 priorités	p.5
1- Rapprocher la Basse-Normandie de l'Île-de-France et la connecter au réseau TGV	p.6
2- Préparer le TER de demain	p.8
3- Rendre le train encore plus simple et plus accessible	p.11
4- Engager une politique volontariste en matière de développement durable	p.12
III- L'indispensable partenariat avec l'Etat, RFF et la SNCF	p.13
IV- Chiffres clés	p.14
V- Carte des gares et du réseau TER en Basse-Normandie	p.15



Caen, le 23 mars 2009

Communiqué de presse

1ères Assises régionales du transport ferroviaire : La Région bouge les lignes

La Région Basse-Normandie a fait du ferroviaire l'une de ses priorités. Afin de tracer les grandes lignes du futur « Plan Rail pour la Basse-Normandie », Laurent Beauvais, Président de la Région Basse-Normandie, a réuni, ce jour, lors des 1ères Assises du Transport Ferroviaire, au Mémorial de Caen, Jean-Pierre Farandou, Directeur général délégué SNCF Proximités, Hubert du Mesnil, Président de Réseau Ferré de France (RFF), des élus bas-normands, des acteurs du monde économique et les représentants des comités de ligne.

Grâce à la concertation engagée début 2009 avec les comités de ligne et des ateliers d'experts, la Région Basse-Normandie est en mesure de proposer un « plan rail pour la Basse-Normandie ». Celui-ci comporte une liste de grands chantiers pour l'avenir du transport ferroviaire en Basse-Normandie à l'horizon 2010-2030.

«J'entends mobiliser toutes les forces vives de Basse-Normandie, pour faire aboutir les grands projets indispensables au développement de notre région et répondant aux besoins de déplacement des Bas-Normands. En cette période de crise, le « Plan Rail pour la Basse-Normandie » doit être volontariste et ambitieux et 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» a déclaré Laurent Beauvais lors de ces Assises.

Le Président de Région a présenté les quatre principaux objectifs du « Plan Rail pour la Basse-Normandie » :

- **Rapprocher la Basse-Normandie de l'Île-de-France et la connecter au réseau TGV avec :**
 - l'objectif de « Paris en 1h30 » depuis Caen et Argentan et de « Paris en 2h30 » depuis Cherbourg et Granville
 - l'amélioration de l'accès aux gares TGV de Roissy, Massy, Rennes, et du Mans
 - l'augmentation des fréquences, des horaires plus lisibles et des trains plus nombreux
 - le renouvellement du matériel à l'horizon 2013 pour Paris-Granville et 2017 pour Paris-Caen-Cherbourg
 - l'amélioration de la fiabilité et de la régularité de ces lignes
 - la poursuite de la modernisation des gares

Bien que les trains corails intercités se situent en dehors de son champ direct de compétences, la Région est prête à s'engager financièrement.

- **Préparer les Trains Express Régionaux (TER) de demain en poursuivant :**
 - le développement de l'offre TER : de nouveaux trains devront être créés sur Caen – Rennes, Caen – Granville et entre Granville et Saint-Malo
 - les investissements massifs de la Région en faveur de la modernisation du parc de matériel ferroviaire TER bas-normand et des infrastructures afin d'améliorer leur performance et leur capacité
 - la poursuite de la modernisation des gares

La Région assure pleinement son rôle d'autorité organisatrice des TER.

- **Rendre le train encore plus simple et plus accessible :**
 - en coordonnant les offres de transport public urbain et interurbain (tramway, bus, autocar, TER ou Corail Intercités)
 - en rendant les réseaux accessibles aux personnes à mobilité réduite
 - en diffusant une information commune à l'ensemble des modes de transport public empruntés
 - en développant une tarification et une billetterie commune à tous les réseaux de transport public
- **Engager une politique volontariste en matière de développement durable,** avec le plan d'électrification du réseau ferroviaire bas-normand. Actuellement, 34 % des voies (237 km sur 700 km) le sont en Basse-Normandie.

Sur ces bases, la Région propose à l'Etat, RFF 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.

« Le Plan Rail pour la Basse-Normandie doit devenir le socle rassemblant l'Etat, RFF, la SNCF, la Région et les collectivités locales directement concernées par ces enjeux majeurs pour le développement de la région Basse-Normandie » a indiqué Pierre Mouraret, Président de la commission « aménagement du territoire, transports, ports et communications » de la Région.

A la suite des Assises régionales du transport ferroviaire, la Région arrêtera une première liste des grands projets ferroviaires à lancer et à financer dans la prochaine décennie. Cette liste sera étudiée avec l'Etat, les collectivités territoriales et les acteurs locaux concernés, RFF et la SNCF. La venue du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, Dominique Bussereau, le 6 avril prochain, permettra d'engager la négociation avec l'Etat en vue de la signature d'un protocole d'accord.

Les conclusions de ces assises seront consultables sur le site internet de la Région www.region-basse-normandie.fr

Contact presse : Emmanuelle Tirilly – tel : 02-31-06-98-85 – portable : 06-13-99-87-28

I- De la réflexion à 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 ont eu lieu entre le 14 janvier et le 10 février 2009 et ont permis de réunir 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 4 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 12 000 signatures www.normandie.grandevitesse.org.

Les Assises Régionales du Transport Ferroviaire, organisées le 23 mars 2009, permettent de conclure la démarche participative amorcée il y a trois mois et de lancer le « Plan Rail Régional pour la Basse-Normandie ». Il s'agit d'un programme ambitieux en faveur de la modernisation et du développement du transport ferroviaire dans notre région.

L'objectif est d'accompagner les évolutions des déplacements des Bas-Normands et d'obtenir des garanties de financements par l'Etat. Cette démarche, sous forme de « Plan Rail pour la Basse-Normandie », 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.

II- Le « Plan Rail pour la Basse-Normandie » 2010-2030 : 4 priorités

Le « Plan Rail pour la Basse-Normandie » : la réponse aux enjeux de demain

En cette période de crise, le « Plan Rail pour la Basse-Normandie » doit être volontariste et ambitieux et 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.

Grâce à la concertation engagée par la Basse-Normandie début 2009, la Région Basse-Normandie est en mesure de proposer un « Plan Rail pour la Basse-Normandie », dont l'horizon de planification retenu est 2010-2030, et 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, 2030).

Sur cette base, la Région propose 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 arrêtera une première liste de grands projets ferroviaires à lancer et à financer dans la prochaine décennie. Cette liste sera discutée avec l'Etat, les collectivités territoriales et les acteurs locaux concernés, Réseau Ferré de France et la SNCF. La venue du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, Dominique BUSSEREAU, le 6 avril prochain, permettra d'engager la négociation finale avec l'Etat.

Dans une démarche concertée et volontariste, l'Etat, Réseau Ferré de France, la SNCF et la Région pourraient être en mesure de contractualiser un protocole d'accord en juin 2009.

En proposant un « Plan Rail pour la Basse-Normandie », 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

A travers le « Plan Rail pour la Basse-Normandie », 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 réseau 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 l'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.**

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.

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

1- POUR PARIS – CAEN - CHERBOURG et les antennes vers Deauville : Trouville et Saint-Lô

- LIGNE NOUVELLE DEDIEE ENTRE NANTERRE ET MANTES - RACCORDEMENT A LA DEFENSE
- LIGNE NOUVELLE ENTRE MANTES, EVREUX ET BERNAY
- RENOUVELLEMENT DU MATERIEL CORAIL

UN INVESTISSEMENT DE L'ORDRE DE 4 MILLIARDS D'EUROS

2- POUR PARIS GRANVILLE

- MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES
- SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU
- ELECTRIFICATION
- RACCORDEMENT VERS LE MONT SAINT MICHEL ET LIGNE NOUVELLE
- ACCESSIBILITE PARIS MONTPARNASSE VAUGIRARD
- NOUVEAU MATERIEL BI MODES BI COURANTS
- SITE DE MAINTENANCE MATERIEL

UN INVESTISSEMENT DE L'ORDRE DE 500 MILLIONS D'EUROS (hors électrification du Paris – Granville)

3- ACCESSIBILITE AU RESEAU TGV

- REALISATION DES CONTOURNEMENTS NORD ET SUD DE PARIS POUR ACCEDER A ROISSY TGV ET MASSY TGV
- ACCELERATION ET RENFORCEMENT DE L'OFFRE POUR ACCEDER AUX POLES DE RENNES ET DU MANS
- CREATION DE LIAISONS DIRECTES TGV AU DEPART 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 – Cherbourg (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 4,5 MILLIARDS D'EUROS
POUR LES LIGNES CORAIL INTERCITES
(HORS ELECTRIFICATION)**

2- Préparer le TER de demain

Face aux enjeux d'augmentation de la mobilité à l'horizon 2020-2030, 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 2007, la fréquentation TER a augmenté de 20 % alors que dans le même temps l'offre progressait de 10 % 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 pour la Basse-Normandie » 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 pour la Basse-Normandie » : électrification, modernisation complète de sections de lignes, lignes nouvelles.

Quelques exemples d'actions

POUR CAEN - RENNES

- CREATION DE POINTS DE CROISEMENT
- MODERNISATION SAINT-LO – DOL DE BRETAGNE
- DESSERTE FERROVIAIRE DU MONT SAINT MICHEL
- ELECTRIFICATION : ST LO –COUTANCES

POUR CAEN - LE MANS – TOURS

- MODERNISATION SURDON – ALENCON
- ELECTRIFICATION : ALENCON - LE MANS

POUR CAEN ROUEN

- ELECTRIFICATION SERQUIGNY - OISSEL

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 PERIURBAINES DE L'AGGLOMERATION CAENNAISE

Sauvegarde ou création de lignes ayant vocation à améliorer l'accessibilité de sites touristiques

Les déplacements ferroviaires à caractère touristique 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.

Quelques exemples d'actions

- DESSERTE FERROVIAIRE DU MONT SAINT MICHEL
- DESSERTE FERROVIAIRE DE HONFLEUR
- 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 CAPACITE EN QUADRI CAISSES
- ACHAT DE MATERIEL 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

- BILLETIQUE
- SYSTEME D'INFORMATIONS MULTIMODALES
- RENOVATION DES GARES, ESPACES INTERMODAUX ET POINTS D'INFORMATIONS TOURISTIQUES
- MISE EN ACCESSIBILITE DES GARES POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE (QUAIS, PASSAGES DENIVELES)
- VALORISATION DE L'USAGE DU VELO AUTOUR DES GARES (ABRIS VELOS ET ACCES VILLE-GARE)
- FAVORISER LA CIRCULATION DES TOURISTES EN BASSE-NORMANDIE (ACCESSIBILITE DES SITES TOURISTIQUES, TARIFICATION SPECIFIQUES...)

UN INVESTISSEMENT

DE L'ORDRE DE 110 MILLIONS D'EUROS

POUR L'INTERMODALITE

4 – Engager une politique volontariste en matière de développement 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 pour la Basse-Normandie ». 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 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 relèverait 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 en 2h15 et du reste du réseau TGV (Lyon ou Lille en 4h30) via Rennes. (L'électrification du tronçon Dol-Pontorson implique une négociation avec la Région Bretagne)
- **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
- **Mézidon – Alençon** : pour permettre d'achever l'électrification de l'axe Caen – Le Mans

UN INVESTISSEMENT

DE L'ORDRE DE 560 MILLIONS D'EUROS

POUR L'ELECTRIFICATION DU RESEAU

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

Dans le cadre des orientations fixées par les conclusions du Grenelle de l'Environnement, l'Etat devra faire 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.

S'agissant d'investissements sur le réseau ferré national dont RFF est propriétaire, la Région attend des engagements précis de RFF 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 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.

Le « Plan Rail pour la Basse-Normandie » 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 chiffres clés

- 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^{ème} région française pour l'âge moyen du parc matériel (chiffre 2007)
- 2^{ème} région française pour l'augmentation de l'offre de train (chiffre 2007)
- +35 % de voyageurs TER entre 2004 et 2008