



Sommaire

Edito	2
Introduction.....	4
La Région et les enjeux des transports régionaux	
Le contexte de la Basse-Normandie.....	8
La région Basse-Normandie en quelques chiffres.....	8
La dynamique spatiale.....	10
Les déplacements intrarégionaux.....	11
Des liens interrégionaux forts.....	12
L'attractivité de la région parisienne.....	13
Le cadre institutionnel et réglementaire.....	14
Les compétences de la Région.....	14
L'organisation des transports collectifs en Basse-Normandie.....	15
Les engagements de la Région.....	16
L'Agenda 21.....	16
Le SRADT : un cadre pour l'action.....	17
La nouvelle convention TER 2008-2014 : le service TER.....	17
Du CPER au contrat de projets : des infrastructures renovées pour assurer un service TER de qualité.....	18
La mise en place de conventions territoriales.....	18
Le réseau régional Basse-Normandie.....	20
Le matériel roulant.....	21
L'offre TER.....	22
Le développement de l'offre TER 2002 - 2007.....	22
La tarification.....	24
Les bilans.....	25



Gare d'Argentan

Une politique globale et ambitieuse en faveur de la mobilité régionale

Les 5 objectifs stratégiques de la mobilité durable	30
1. Définir une politique de transport adaptée à la nouvelle donne énergétique	30
2. Offrir à tous un droit à la mobilité	30
3. Développer une offre au service de l'aménagement du territoire et de la solidarité territoriale	31
4. Mettre en œuvre une nouvelle gouvernance pour une réelle intermodalité	32
5. Ouverture et raccordement au réseau national européen	33
Les 4 objectifs opérationnels pour un réseau plus attractif	34
1. Améliorer les dessertes de et vers Paris	34
2. Renforcer les liaisons interrégionales	36
3. Développer la desserte périurbaine.....	36
4. Construire des dessertes pour les sites touristiques.....	37
Les 10 actions pour un TER, épine dorsale de la mobilité régionale	38
1. La modernisation des infrastructures (2007 - 2013).....	38
2. L'amélioration de l'offre	39
3. Les nouvelles dessertes TER.....	41
4. L'acquisition d'une nouvelle génération de matériel roulant.....	42
5. Les gares bas-normandes : favoriser leur attractivité	43
6. La meilleure prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite	44
7. La nouvelle gamme tarifaire et la billetterie.....	45
8. Le Système d'Information Multimodale.....	46
9. L'interface Train Vélo	47
10. Un dispositif novateur de concertation et de promotion.....	48
Des pistes d'action au-delà de 2014	49
La mise en œuvre	
Intermodalité	52
Axe Paris - Caen - Cherbourg	54
Axe Caen - Alençon - Le Mans	58
Axe Caen - Saint Lô - Rennes.....	62
Axe Lisieux - Trouville/Deauville - Dives/Cabourg.....	66
Axe Granville - Argentan - Dreux - Paris.....	70
Axe Caen - Rouen	74
Glossaire	76



Gare de Coutances

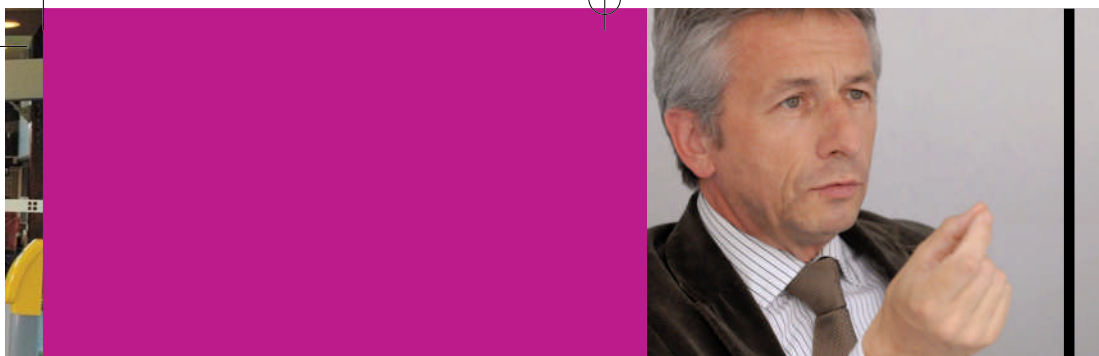
Edito

La Région Basse-Normandie s'est engagée, depuis 2004, dans un plan de modernisation des transports ferroviaires régionaux très ambitieux. Celui-ci s'est concrétisé notamment par un renouvellement du parc matériel TER, une augmentation du nombre des trains de 13 %, un programme de modernisation des gares et des infrastructures. C'est près de 270 M€ qui ont été consacrés à ces actions qui se sont traduites par une augmentation du trafic de 20 % pour la période 2004-2007.

C'est ce bilan ainsi que le plan d'actions à l'horizon 2014 que nous vous invitons à découvrir dans ce Plan Régional des Déplacements de Voyageurs.

Il a été conçu en vue de vous informer sur les enjeux et les stratégies retenus par notre collectivité, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs. Il s'inscrit, plus largement, dans les priorités affichées par la Région :

- ▶ innovation,
- ▶ solidarité,
- ▶ développement durable.



Laurent BEAUVAIS

Courant 2009, la Région présentera son Schéma Régional des Transports. Inscrit dans le prolongement des axes de ce plan, il définira les orientations à long terme de l'ensemble des transports régionaux : ferroviaires, routiers, maritimes et aériens.

Pour l'heure, le plan qui vous est présenté dans ce document illustre notre priorité accordée à l'amélioration de la qualité du service public que nous souhaitons offrir aux usagers bas-normands : plus d'accessibilité, plus de confort, plus de solidarité, pour faire du transport ferroviaire régional le mode de déplacement de référence d'aujourd'hui et de demain.

Laurent BEAUVAIS
Président de la Région Basse-Normandie



Gare d'Argentan

Introduction

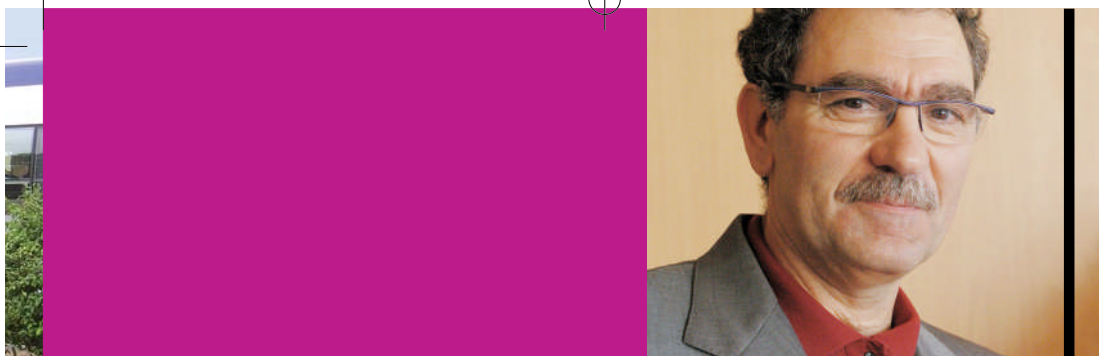
Le Plan Régional des Déplacements de Voyageurs (PRDV) est un outil de programmation de la Région Basse-Normandie pour la période 2008-2014 et permet d'exprimer des pistes de prospective à l'horizon 2020. Réalisé en cohérence avec les autres documents de planification de la Région : SRADT, SRDE, PRDFP, Agenda 21..., il constitue le volet court/moyen terme « transports collectifs de voyageurs » du futur Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT).

Le SRIT, disponible courant 2009, permettra de disposer d'un outil de planification de l'évolution des transports en Basse-Normandie, tous modes de transports confondus, afin de mettre en œuvre une politique globale et intermodale des déplacements.

Le PRDV permet de présenter le bilan des premières années d'action de la Région en tant qu'autorité organisatrice du transport ferroviaire régional de voyageurs ainsi que les actions programmées pour les prochaines années.

Il s'articule autour de trois grands chapitres :

- ▶ le contexte régional et la présentation du réseau,
- ▶ les objectifs stratégiques, opérationnels et les actions engagées ou à venir,
- ▶ la déclinaison, par ligne ferroviaire régionale, de ces actions.



Pierre MOURARET

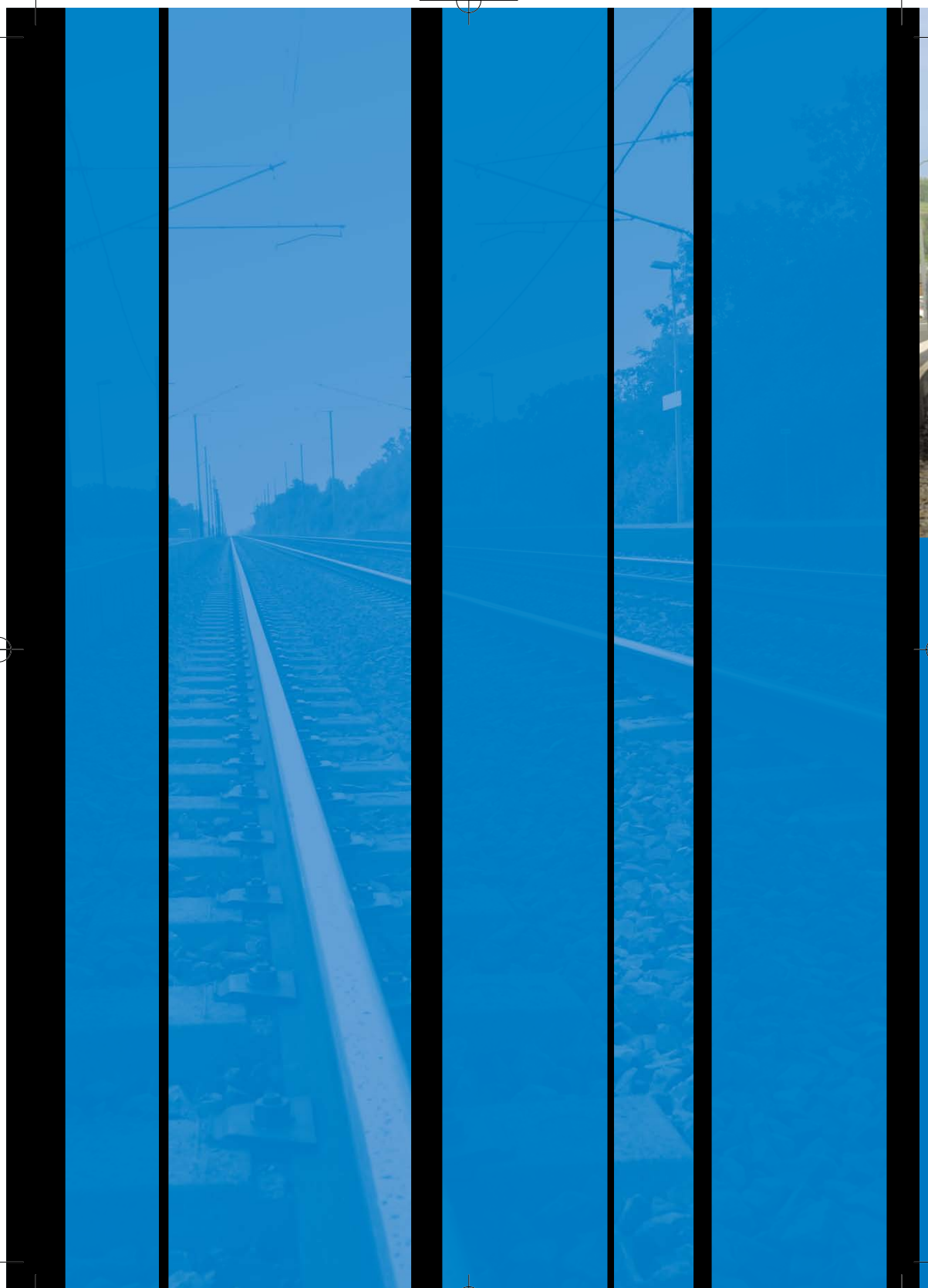
Depuis 2004, la Région a mis en place une politique volontariste de modernisation de son réseau ferroviaire et d'amélioration du service aux voyageurs.

Malgré un bilan très favorable, les actions de développement de l'offre ferroviaire font encore l'objet d'une attente forte en matière de qualité.

Le nouveau PRDV doit s'inscrire dans la poursuite de l'action initiée depuis 2004 et renforcer l'unité du réseau de transport public bas-normand (ferroviaire TER et Corail Intercités, routier TER, routier interurbain, routier urbain).

La qualité, l'accessibilité et l'intermodalité de ce réseau seront l'objet de toutes les attentions de la Région ces prochaines années, afin de rendre à l'utilisateur un service toujours plus attractif, lisible, et performant.

Pierre MOURARET
Vice-Président de la Région Basse-Normandie
*en charge des transports, de l'aménagement du territoire,
des ports et communications*





La Région et les enjeux **des transports régionaux**



Le contexte de la Basse-Normandie

La région Basse-Normandie en quelques chiffres

- ▶ 1,49 millions d'habitants au 1er janvier 2006 dont près de la moitié vivant dans le calvados (46%),
- ▶ 37 442 étudiants à la rentrée 2006-2007, accueillis dans 27 sites d'enseignement supérieur dont 6 sites ayant une ou plusieurs universités,
- ▶ 566 000 emplois le 1er janvier 2005, dont 501 000 salariés et 65 000 non salariés. □

Le secteur universitaire est fortement concentré sur l'agglomération caennaise, qui accueille 29 600 étudiants, dont 2500 étudiants étrangers. Outre Caen, seules les agglomérations de Saint-Lô, d'Alençon et de Cherbourg présentent des sites de plus d'un millier d'étudiants.

LA BASSE-NORMANDIE ET LES PÔLES UNIVERSITAIRES

- Ville principale
- Pôle universitaire majeur
- Autre pôle universitaire



Avec une façade maritime de 470 kilomètres et un patrimoine historique et naturel varié, la région Basse-Normandie attire de nombreux touristes :

- ▶ l'activité touristique salariée concerne environ 1 emploi sur 15 en Normandie,
- ▶ 4,7 millions de nuitées en hôtels et 2,6 millions en campings ont été enregistrées en 2007 en Basse-Normandie.

Les grands sites attractifs sont : les sites du débarquement (3,2 millions de visiteurs/an), le Mont Saint-Michel et Honfleur (plus de 3 millions de visiteurs chacun).

Environ un tiers des visiteurs sont étrangers.

La Basse-Normandie est la 8^e région française pour le tourisme national. Elle se place même en 4^e position pour les courts séjours.



La dynamique spatiale

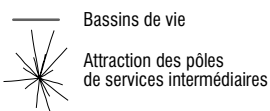
Moyennement dense (82 hab/km²), la région Basse-Normandie, est structurée autour d'un pôle dominant, Caen, mais également d'une extension périurbaine, d'un semis de pôles locaux, d'un contraste est/ouest et d'opposition nord/sud. Le système urbain, de petite dimension, se compose de villes aux profils très différents.

35 % des Bas-Normands habitent dans un espace à dominante rurale, contre une moyenne de 22 % pour la France (hors Ile-de-France).

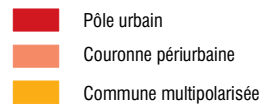
En ce qui concerne les projections démographiques, une étude de l'INSEE estime qu'à l'horizon 2025, un pays sur deux résistera au dépeuplement. Sous l'hypothèse d'un prolongement des comportements démographiques passés, en 2015, la Basse-Normandie comptera 48 000 habitants de plus qu'en 1999 (+ 3,4 %). Si l'érosion progressive du solde naturel inverse la tendance, la population ne diminuera qu'à partir de 2020.

LES BASSINS DE VIE

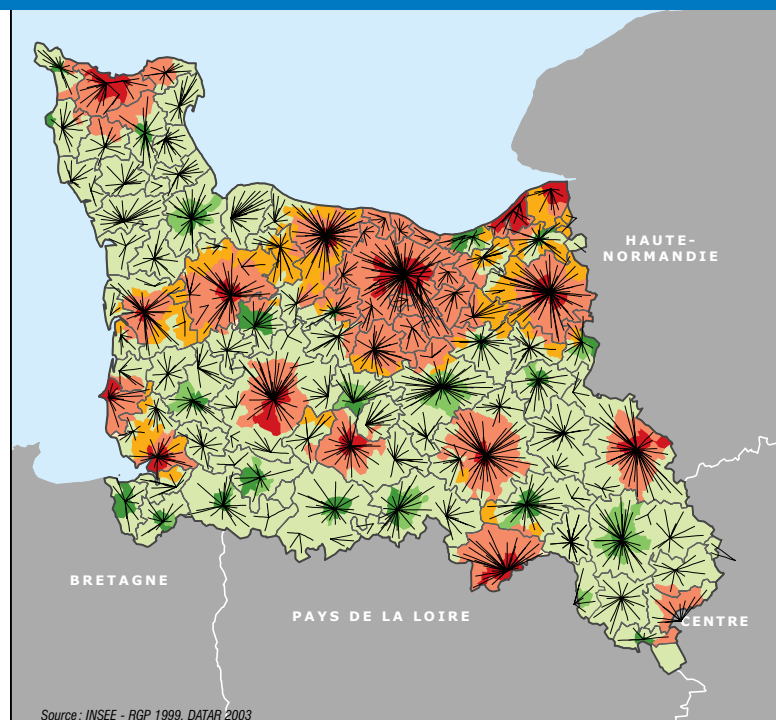
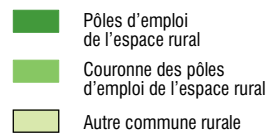
Structuration de l'espace Bas-Normand



Espace à dominante urbaine



Espace à dominante rurale



Source : INSEE - RGP 1999. DATAR 2003

Les déplacements intrarégionaux

Alors que les Bas-Normands s'installent depuis 40 ans dans des communes périphériques, les emplois se spécialisent dans le domaine du tertiaire et sont plus particulièrement localisés dans les grandes villes. Cette spécialisation des territoires engendre une multiplication des déplacements liés aux activités professionnelles ainsi qu'un allongement des distances moyennes parcourues pour se rendre sur le lieu de travail (13,2 km en 1999 contre 11,8 km en 1990).

Les échanges entre départements de la Basse-Normandie s'intensifient, le Calvados employant, en 1999, 4 000 Manchois (55 % de plus qu'en 1990) et 3 500 Ornais (25 % de plus). Réciproquement, les Calvadosiens sont plus nombreux à se rendre dans les départements de l'Orne ou de la Manche pour travailler.

Les étudiants bas-normands sont principalement localisés à Caen et peuvent donc générer des déplacements le week-end, liés au retour dans le domicile parental, mais également des déplacements quotidiens pour les étudiants dont le logement parental, bien que situé hors de la ville d'étude, reste suffisamment proche pour rester la résidence principale.

□



Gare de Villedieu les Poêles



Des liens interrégionaux forts

De part son positionnement géographique, la Basse-Normandie a naturellement développé des liens forts avec ses régions voisines : Haute-Normandie, Bretagne, Pays de la Loire et Centre.

Le Sud du département de la Manche émet de nombreux déplacements vers la Bretagne, en particulier Rennes, pour les motifs scolaires ou pour les loisirs et services.





De même, le Sud de l'Orne est fortement attiré par le pôle de l'agglomération Mancelle, tandis que le Nord de la Sarthe est tourné vers le bassin d'emploi d'Alençon.

La structuration du territoire n'est pas analogue entre les deux régions : D'une part, un territoire industriel, dont l'urbanisation est concentrée autour des pôles urbains qui subissent une urbanisation continue de leur territoire. □
D'autre part, un territoire rural constellé de bourgs, de petites villes et de villes moyennes qui confèrent à la région une forte proximité en commerces et services à ses habitants. □




Le lien avec la Haute-Normandie est fort.

VERS UNE MÉTROPOLE NORMANDE

Coopérations

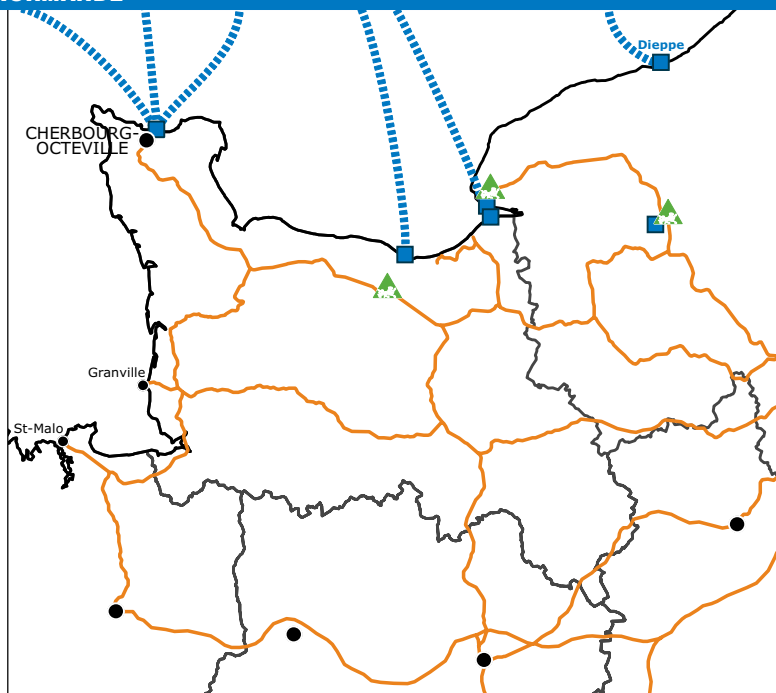
-  Métropole Normande
-  Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine
-  Pays interrégional ou pays "jumeaux"
-  Parcs Naturels Régionaux interrégionaux

Transports

-  Principaux ports normands
-  Liaisons transmanches
-  Réseau ferré

Enseignement supérieur et recherche

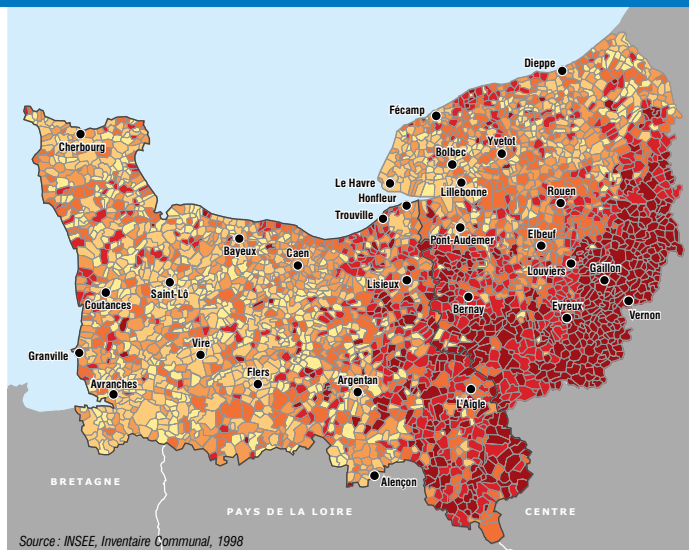
-  Pôle Universitaire Normand



L'attractivité de la région parisienne

La Basse-Normandie a construit une grande part de son histoire et de son économie dans sa relation de proximité avec Paris. Cette relation se poursuit aujourd'hui alors que l'Ile-de-France est devenue l'une des régions les plus riches d'Europe. Elle se caractérise par une véritable aspiration des jeunes de 20 à 29 ans vers la capitale et inversement, par une installation d'actifs dans la région, en relation étroite avec la Région Parisienne, et également de retraités. À ces migrations résidentielles définitives s'ajoutent les flux réguliers de résidents secondaires et de touristes. Dans le domaine économique, les relations sont également intenses, même si aujourd'hui les centres de décision sont essentiellement situés en Ile-de-France, les conditions contemporaines du développement ouvrent la possibilité d'une implantation d'activités en Basse-Normandie, région restant proche de la capitale sans en présenter les inconvénients. □

LA POLARISATION FRANCILIENNE



Nombre d'actifs allant travailler en Ile-de-France pour 100 actifs résidant sur la commune

- > 5,2
- de 2,5 à 5,2
- de 1,5 à 2,4
- de 0,8 à 1,4
- de 0,1 à 0,7
- 0

Classes établies par quantiles



Le cadre institutionnel et réglementaire

Les compétences de la Région

Le Plan Régional des Déplacements de Voyageurs s'inscrit dans un contexte règlementaire et institutionnel défini par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 complétant la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) votée le 30 décembre 1982.

Les compétences de la Région et leurs modalités d'exercice ont été en particulier précisées par :

- ▶ le décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional,
- ▶ la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales.

La LOTI pose les bases de l'organisation actuelle des transports collectifs de voyageurs. Par elle, la Région peut intervenir dans le domaine du transport ferroviaire régional, le TER (Transport Express Régional). Elle peut également organiser un réseau de transport par autocar si les trajets proposés concernent au moins deux départements de la région.

La loi SRU complète la LOTI et transfère pleinement aux Régions la gestion des services ferroviaires et routiers de substitution. De ce fait, depuis le 1^{er} janvier 2002, la Région Basse-Normandie est devenue, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports collectifs d'intérêt régional, responsable de l'organisation :

- ▶ des services ferroviaires régionaux de voyageurs,
- ▶ des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires.

La Région définit les dessertes, les fréquences, la tarification, la qualité du service et l'information de l'usager. Elle confie l'exploitation des services TER à la SNCF, par l'intermédiaire d'une convention.

Les infrastructures supportant ces services sont propriété de Réseau Ferré de France.

L'organisation des transports collectifs en Basse-Normandie

Le réseau régional TER est en interface avec les réseaux d'intérêt plus local, que sont les réseaux départementaux et urbains.

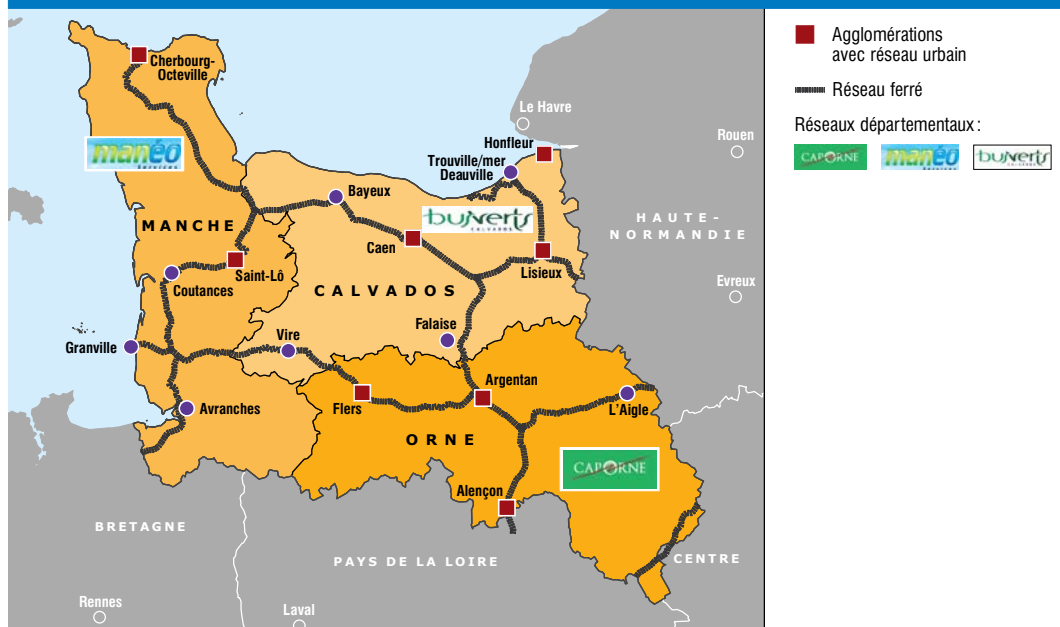
Les Départements sont les autorités organisatrices des réseaux interurbains de voyageurs et du transport scolaire sur leur territoire. On compte 3 services de bus interurbains :

- ▶ les « Bus Verts » du Calvados,
- ▶ le réseau « Cap Orne » de l'Orne,
- ▶ le réseau « Manéo » de la Manche.

Des services urbains de voyageurs desservent les Périmètres des Transports Urbains de Caen, Cherbourg, St Lô, Honfleur, Lisieux, Flers, Argentan, Alençon. Certaines communes organisent également des services urbains.

Le réseau régional TER est aussi en interface avec le réseau ferroviaire national. La SNCF exploite ce réseau national dans le cadre de sa mission de service public assurée pour le compte de l'Etat. En Basse-Normandie, ces services sont assurés par les Corails Intercités, aucun TGV ne desservant actuellement la région.

LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN BASSE-NORMANDIE





Les engagements de la Région

L'Agenda 21

L'Agenda 21 régional a été approuvé le 20 juin 2008. Il est conçu comme un cadre d'orientation pour intégrer le développement durable dans chacune des politiques régionales. Il est basé sur une vision du territoire à moyen terme, commune avec le SRADT. Cette vision est celle d'un territoire :

- ▶ solidaire, garant de la cohésion sociale,
- ▶ au développement équilibré, respectueux du patrimoine régional,
- ▶ attractif, support d'un développement économique,
- ▶ exemplaire, en matière de développement durable.

Cette démarche implique l'application, pour l'ensemble des projets régionaux, des principes suivants : la participation de tous les acteurs du territoire dès l'amont du projet, la transversalité, l'évaluation des actions, la définition d'objectifs précis et mesurables.

Rétablir les grands équilibres environnementaux et sociaux des territoires constitue l'une des 5 priorités du plan d'actions de l'Agenda 21.

Il s'agit notamment de promouvoir une mobilité durable.

Le développement des infrastructures routières et la dépendance des habitants à l'automobile ont induit une urbanisation peu favorable à l'usage des transports en commun. La poursuite de ces tendances laisse présager des dysfonctionnements importants et un besoin accru de financement routier. La durabilité du système régional de transports passe donc par un rééquilibrage des modes utilisés. Ainsi, dans le domaine du transport ferroviaire, la mise en place d'une armature lisible et efficace à l'échelle régionale et interrégionale et le développement de l'offre de services doit permettre de constituer un mode collectif pertinent dans les déplacements entre les grandes villes régionales pour un développement plus équilibré du territoire.

Le SRADT : un cadre pour l'action

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) fixe la stratégie de développement durable du territoire régional à 20 ans en veillant à la cohérence des politiques sectorielles.

Il définit les objectifs de localisation des grands équipements, des infrastructures et des services d'intérêt général de la région en articulation avec les schémas sectoriels régionaux.

Adopté fin 2007, Le SRADT de la Basse-Normandie propose 12 grands chantiers permettant de répondre aux objectifs et enjeux du territoire.

Parmi ceux-ci, certains relèvent directement du domaine du transport régional :

- ▶ le développement de l'intermodalité,
- ▶ la priorité à donner à l'accessibilité ferroviaire depuis d'autres régions et au sein même de la région,
- ▶ le désenclavement des bassins d'emploi,
- ▶ l'affirmation du droit à la mobilité.

La nouvelle convention TER 2008-2014 : le service TER

Le renouvellement de la convention TER entre la Région Basse-Normandie et la SNCF se fait sur la base d'une première réussite commune : l'augmentation de la fréquentation des transports régionaux depuis 2004. Ce succès est directement lié à la politique mise en œuvre : renouvellement du matériel roulant, réaménagement des gares....

La convention TER 2008-2014 décline de nombreuses actions en faveur de l'amélioration globale du réseau TER pour les usagers, dont :

- ▶ la mise en place du cadencement des TER et une offre renforcée,
- ▶ l'achat de matériel roulant plus capacitaire et adapté aux personnes à mobilité réduite,
- ▶ une nouvelle gamme tarifaire,
- ▶ la poursuite de la rénovation des gares TER,
- ▶ le développement de l'intermodalité,
- ▶ la qualité du service offert.



Gare de Saint Lô





En 2008, la Région Basse-Normandie a mobilisé 84,5 M€ en faveur du transport ferroviaire de voyageurs.

Du CPER au contrat de projets : des infrastructures renouvelées pour assurer un service TER de qualité

En partant d'un diagnostic territorial stratégique partagé, l'Etat et la Région Basse-Normandie se sont accordés sur les actions à mener ensemble sur la base de trois orientations :

- ▶ le renforcement de la compétitivité du territoire régional et le développement d'une stratégie de l'innovation,
- ▶ la préservation de l'environnement et la prise en compte du développement durable,
- ▶ l'accessibilité du territoire et la cohésion sociale et territoriale régionale.

Il s'agit pour la Basse-Normandie de développer ses moyens de communication ferroviaires pour favoriser une plus grande mobilité et mieux relier l'ensemble du territoire normand aux grands axes nationaux de communication et aux régions voisines.

Les montants totaux alloués pour le développement et la régénération des infrastructures se montent à 139,8 M€ sur la période 2007-2013, 44,5 M€ pris en charge par l'Etat et 65,36 M€ pris en charge par la Région.

Ces financements permettent donc la mise en œuvre des objectifs définis par le SRADT et des nouveaux services définis dans la convention TER 2008-2014.

La mise en place de conventions territoriales

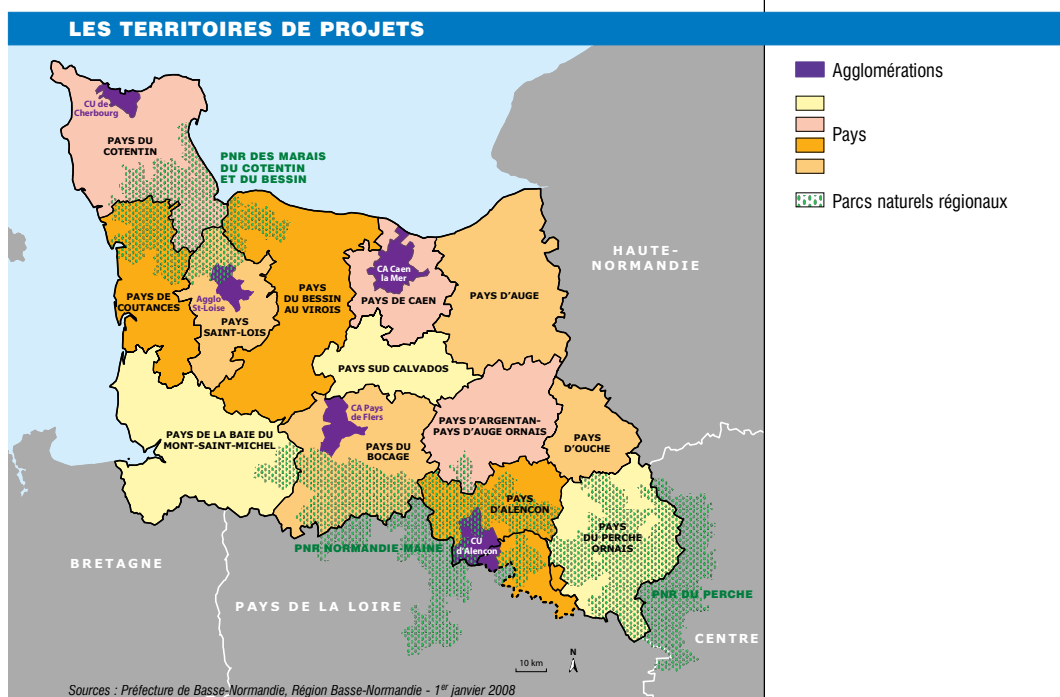
Le contrat de projets Etat-Région comprend un volet territorial important qui sera mis en œuvre sous la forme de nouvelles conventions territoriales avec les 13 pays, les 5 agglomérations et les 3 parcs naturels régionaux.

Les conventions territoriales sont établies à partir des éléments suivants :

- ▶ un bilan du précédent contrat de pays ou d'agglomération,
- ▶ un diagnostic territorial actualisé,
- ▶ des orientations stratégiques et l'identification des thèmes retenus parmi les thématiques prioritaires de l'Etat et de la Région inscrites au programme du volet territorial du contrat de projets Etat-Région 2007-2013,
- ▶ un programme d'actions triennal.

Suite à la conférence des territoires du 15 octobre 2007, les orientations stratégiques et les conventions cadres d'application ont été définies pour chaque territoire début 2008. Les programmes d'actions sont en cours d'élaboration sur la base des orientations retenues.

Par ces conventions, la Région s'engage à un partenariat dans plusieurs domaines d'intérêt commun, dont le transport. En effet, ces territoires sont tous potentiellement des acteurs du transport public, en lien avec le réseau TER, notamment dans la recherche d'une réponse aux besoins des populations mal desservies en transport public et qui pourraient utiliser du transport à la demande afin de se rendre par exemple à la gare TER la plus proche.





Gare d'Argentan

Le réseau régional Basse-Normandie

Le réseau ferroviaire TER de Basse-Normandie compte 6 axes :

- ▶ Lisieux - Caen - Cherbourg
- ▶ Caen - Alençon - Le Mans
- ▶ Caen - Saint Lô - Rennes
- ▶ Caen - Rouen
- ▶ Lisieux - Trouville / Deauville - Dives / Cabourg
- ▶ Granville - Argentan - Dreux - Paris

Le réseau s'appuie sur une infrastructure de 699 kilomètres de ligne, dont 237 kilomètres électrifiés (34 %).

Ce réseau TER est en étroite complémentarité avec le réseau national Corail-Intercité : Paris - Caen - Cherbourg et son antenne Lisieux - Trouville / Deauville, Paris - Granville et Caen - Le Mans - Tours.

Le réseau comprend 48 gares TER, 26 points desservis par le réseau routier TER, et 5 gares Grandes Lignes.

L'offre TER s'élève en 2007 à 3,813 millions de kilomètres-train et à 0,7 million de kilomètres cars.

Au total,
3,4 millions
de voyages ont été
enregistrés sur
le réseau en 2007

LES GARES ET LE RÉSEAU TER EN BASSE-NORMANDIE

Classification des gares

- Gare Grande Ligne
- Gare régionale multimodale
- Gare régionale
- Gare de proximité
- Halte ferroviaire
- Structure d'accueil
- Point d'arrêt routier

Types de ligne

- Ligne de trains TER
- Ligne de cars TER



Le matériel roulant

Au 1^{er} janvier 2008 le parc régional TER se compose de 45 engins, l'ensemble ayant un âge moyen de 10 ans.

N° série		Nombre	Mise en service
Z27500		9 rames tri-caisses électriques	2005 et 2006
X76500		14 rames tri-caisses thermiques	2004 à 2006
X73500		11 rames mono-caisse thermiques	2001 et 2002
X4750 modernisée en 2005 - 2006		7 rames thermiques	1981
X4750 rénovée en 2005 - 2006		4 rames thermiques	1977 et 1978

Depuis 2004, 23 rames tri-caisses ont rejoint le parc régional, tandis que 7 rames anciennes étaient modernisées.

L'offre routière est réalisée par les cars des exploitants assurant ce service.

La Région a également participé à l'acquisition de 19 rames X72500 pour la desserte Corail Intercités Paris-Granville et à la modernisation de 160 voitures Corail pour la desserte Corail Intercités Paris-Caen - Cherbourg et Paris - Trouville/Deauville.



L'offre TER

Le nombre de circulations TER varie selon les axes de 53 à 153 circulations hebdomadaires. Depuis le transfert de compétences des transports régionaux en faveur des Régions, l'offre TER en Basse-Normandie (en nombre de trains kilomètres annuels) a augmenté de 13 % entre 2002 et 2007.

Il est à noter que certains axes bénéficient d'une offre de référence complémentaire au TER par les Corails Intercités : Paris - Caen - Cherbourg, Paris - Lisieux - Deauville - Trouville, Paris - Granville et Caen - Le Mans - Tours.

Le développement de l'offre TER 2002 - 2007

Axe Caen - Rennes

Il bénéficie, depuis décembre 2006, d'une nouvelle offre permettant de répondre aux besoins de déplacements :

- ▶ quotidiens (Caen - St Lô - Coutances et Granville),
- ▶ domiciles-études hebdomadaires entre Caen et Rennes,
- ▶ dans le cadre de loisirs entre Caen et Rennes.

Depuis 2004, l'offre a globalement augmenté de plus d'un tiers.

LE RÉSEAU TER

- Lisieux - Caen - Cherbourg
- Caen - Alençon - Le Mans
- Caen - Saint Lô - Rennes
- Caen - Rouen
- Lisieux - Trouville / Deauville - Dives / Cabourg
- Granville - Argentan - Paris



Axe Caen - Rouen

Une nouvelle desserte permet, depuis le 14 décembre 2005, de relier Caen à Rouen en 1 h 30 par des dessertes directes, densifiées et plus confortables.

Depuis 2004, l'offre a globalement augmenté de 40 %.

Axe Trouville/Deauville - Dives/Cabourg

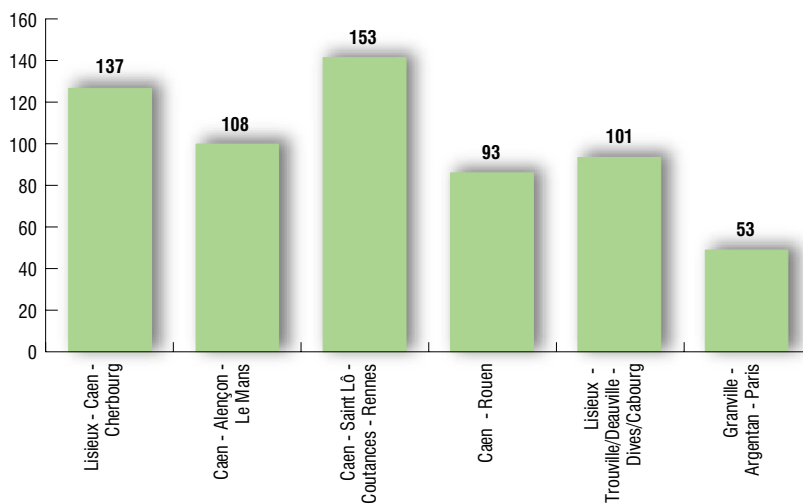
L'axe Trouville/Deauville-Dives/Cabourg bénéficie d'un aller-retour complémentaire les week-end et jours fériés et d'un train supplémentaire Trouville-Dives les jeudis soirs et Dives-Trouville les lundis matins.

Axe Lisieux - Caen - Cherbourg

Cet axe bénéficie, depuis 2003, d'un aller-retour Caen - Cherbourg supplémentaire en semaine. L'offre a également été densifiée le week-end.



NOMBRE DE CIRCULATIONS TER HEBDOMADAIRES PAR AXE - 2007





La tarification

La gamme tarifaire du réseau TER bas-normand est, depuis 2006, en cours de renouvellement afin de mieux répondre aux besoins actuels de la population en termes de mobilité à l'échelle régionale.

La gamme TER se juxtaposait à la gamme SNCF nationale jusqu'à septembre 2008, avec en particulier les titres :

- ▶ **Sillage Travail**, abonnement hebdomadaire ou mensuel sur un trajet domicile-travail qui offre 75 % de réduction sur le billet 2^e classe.
- ▶ **L'abonnement Mensuel de Travail**, offrant jusqu'à 75 % de réduction et un tarif moins élevé que 4 abonnements hebdomadaires.
- ▶ **Sillage Etudes**, pour les étudiants de moins de 26 ans, carte permettant d'obtenir de 50 à 75 % de réduction en 2^e classe.
- ▶ **Sillage Loisir**, permettant de voyager seul ou à plusieurs le week-end avec 50 % de réduction.
- ▶ **Le Duo Train/Bus**, abonnement hebdomadaire ou mensuel pour le TER bas-normand et les réseaux urbains de Caen, Lisieux, Cherbourg, Alençon et Saint-Lô.

Les bilans

Bilan d'usage

La fréquentation des TER est, depuis 2004, en progression constante. Entre 2004 et 2007, la fréquentation a augmenté de plus de 20 % sur le réseau.

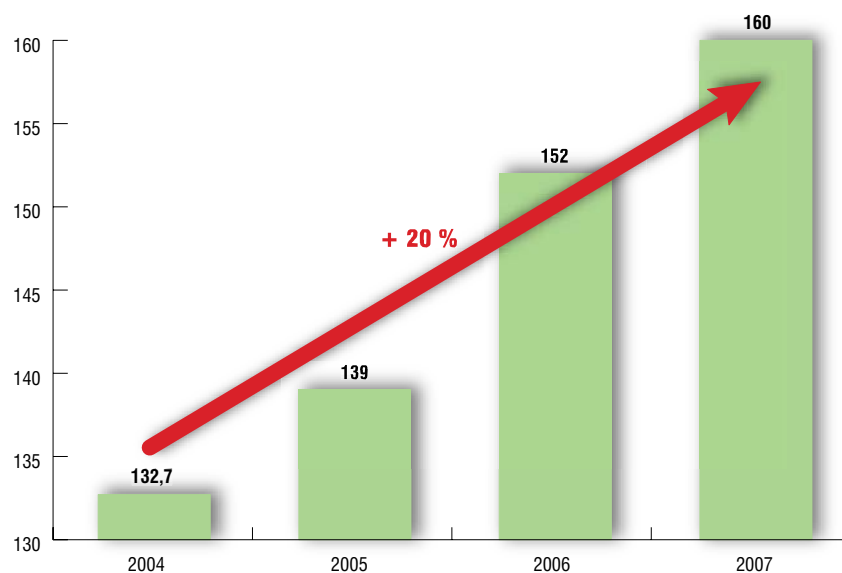
Ces augmentations sont particulièrement marquées pour les axes ayant bénéficié d'une amélioration de l'offre :

- ▶ **Caen - Rennes** : la densification des services fin 2006 a généré une augmentation de trafic de 7 % en 2007,
- ▶ **Caen - Rouen** : la mise en place d'une nouvelle offre avec 7 allers-retours par jour s'est traduite par une augmentation de 17 % du trafic dès la première année,
- ▶ **Trouville/Deauville - Dives/Cabourg** : la mise en place de circulations ferroviaires le week-end toute l'année a permis une forte progression du trafic, de presque 15 % dès 2005,
- ▶ **Lisieux - Caen - Cherbourg** : les nouvelles dessertes Caen Cherbourg de décembre 2003 ont permis une progression du trafic de 22 % en 2004.



Gare de Villedieu les Poêles

NOMBRE DE VOYAGES X KM (en millions) SUR LE RÉSEAU TER BAS-NORMAND





Hall de la gare d'Argentan

Bilan qualité du service

La Région Basse-Normandie développe une démarche de recherche de qualité de la desserte TER qui a mené à la certification « NF Service » de la ligne de transport régional Caen-Cherbourg en septembre 2006.

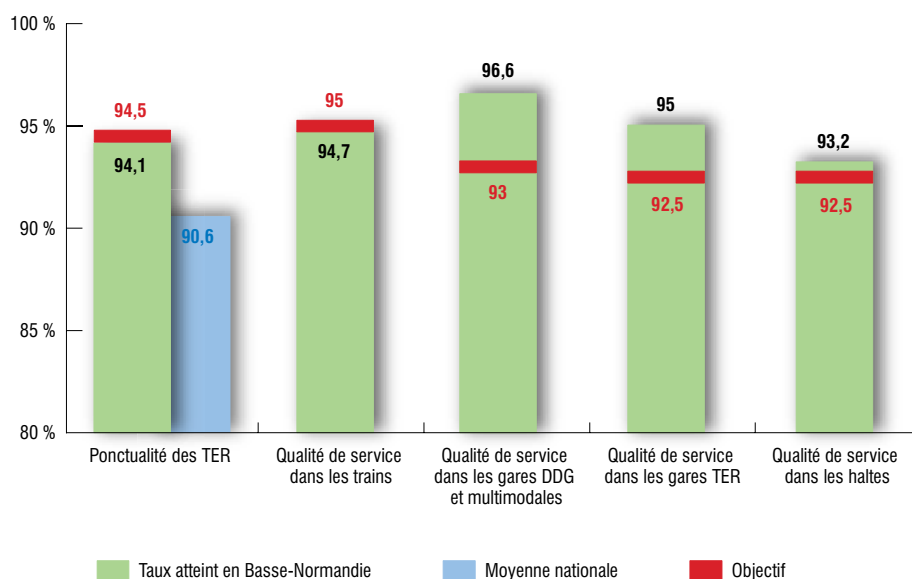
Consciente que la qualité du service est un élément essentiel pour le développement des transports collectifs régionaux, la Région a fixé à la SNCF des objectifs à atteindre en termes de qualité de service.

En 2007, le seul objectif qui reste non atteint est la ponctualité des trains. Les incidents liés au matériel sont la première cause de retards, expliquant plus de 20 % d'entre eux.

La qualité des autocars TER donne parfaitement satisfaction.

Des marges de progrès demeurent donc principalement pour ce qui est de la ponctualité des trains. La qualité de service à bord de ceux-ci reste également à consolider.

L'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE TER - 2007



Bilan satisfaction clientèle

Afin de mesurer la satisfaction des voyageurs, la Région réalise régulièrement des enquêtes de satisfaction sur le réseau TER bas-normand. La dernière enquête a été menée en janvier 2008.

Depuis 2003, plusieurs améliorations ont été remarquées, notamment quant au confort des trains, à l'information à distance et à la propreté des trains.

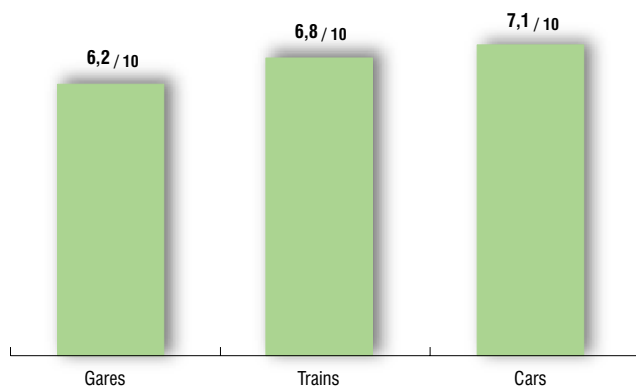
Les critères de satisfaction de la clientèle des gares les plus mal jugés sont : l'information touristique, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et l'intermodalité. De manière générale, les haltes ferroviaires obtiennent le plus mauvais score avec une note de 3,9 sur 10.

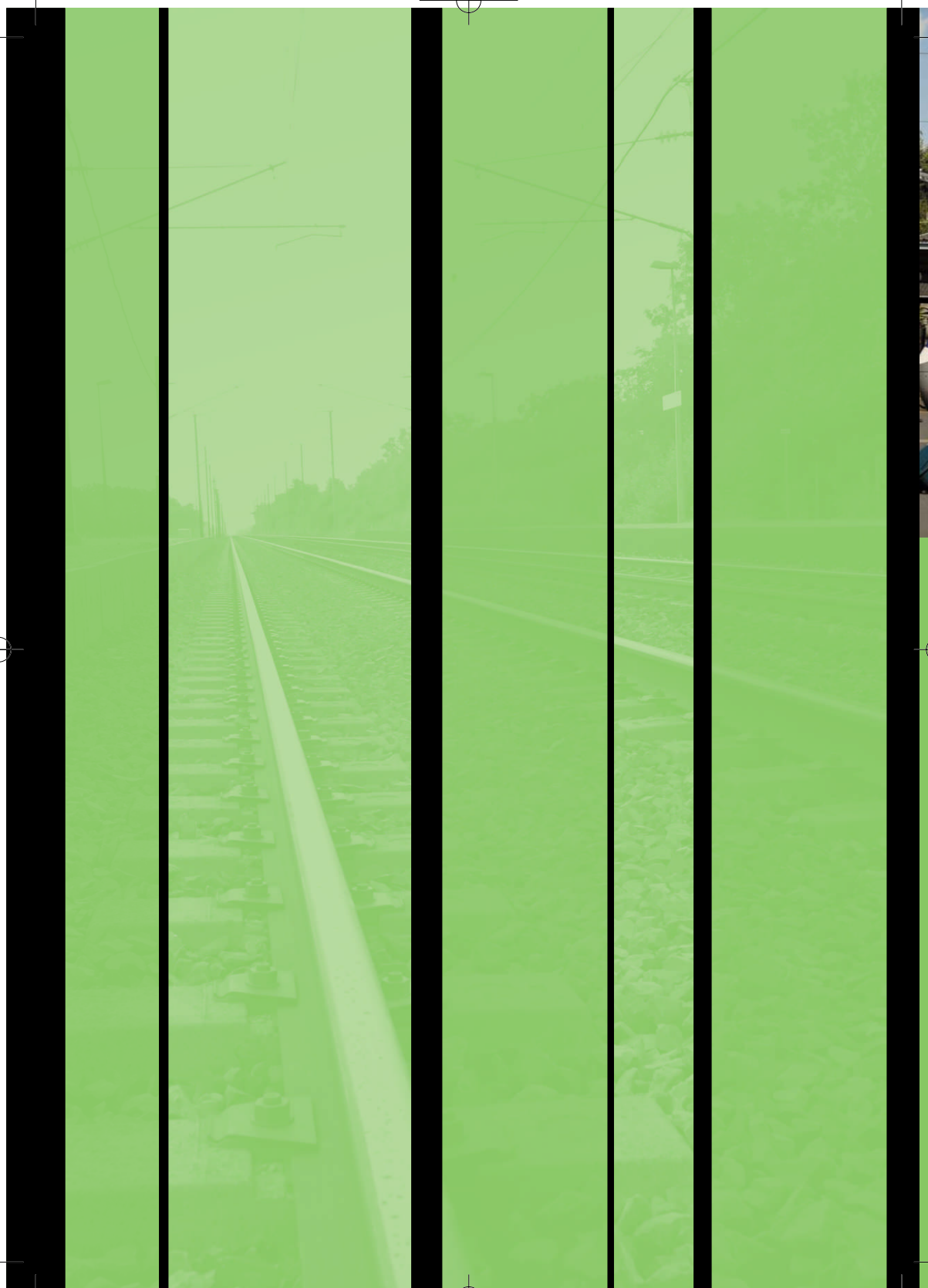
Concernant l'utilisation des trains TER, 80 % de la clientèle est satisfaite par rapport à la qualité du trajet et 85 % par rapport à la ponctualité. Le prix du titre de transport satisfait 56 % de la clientèle et l'intermodalité 70 % - pourcentage insuffisant qui nécessite une attention particulière.

La ponctualité est un critère prédominant pour l'appréciation des déplacements en cars. Elle obtient en 2008 un très bon taux de satisfaction : 96,1 %. Les critiques concernent le niveau d'offre et le prix du titre de transport.

Enfin, la perception du traitement des situations perturbées est très critique pour l'ensemble des enquêtes.

L'ÉVALUATION DE LA SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE TER - JANVIER 2008







Une politique
globale
et ambitieuse
**en faveur de la
mobilité régionale**



Les 5 objectifs stratégiques de la mobilité durable

1 Définir une politique de transport adaptée à la nouvelle donne énergétique

En complémentarité avec le projet Plan Climat Régional, il importe d'adapter l'aménagement du territoire à la nouvelle donne énergétique. En particulier, il s'agit de moderniser le système de transport dans un souci général d'économie d'énergie et de rationalisation des choix économiques. Comme rappelé dans le SRADT, il s'agit d'optimiser la relation logement/transport en faisant coïncider offre de transport en commun et habitat.

Dans ce cadre, la Région souhaite concevoir un réseau de transport public performant, permettant de gagner de nouvelles clientèles et de diminuer ainsi les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique de l'ensemble du territoire régional.



2 Offrir à tous un droit à la mobilité

Le droit au transport est reconnu par l'article 2 de la LOTI, et doit permettre « aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ».

Le souci d'équité amène la Région à considérer le transport régional collectif comme un mode de transport s'adressant à tous.

Cette volonté prend tout son sens pour :

- ▶ ses 158 000 habitants vivant sous le seuil de précarité financière (*données 2003, SRADT*),
- ▶ les seniors qui, s'ils représentent aujourd'hui un quart de la population bas-normande, devraient représenter un tiers de la population d'ici 20 ans,
- ▶ les jeunes, qui représentent 24,8 % des Bas-Normands.

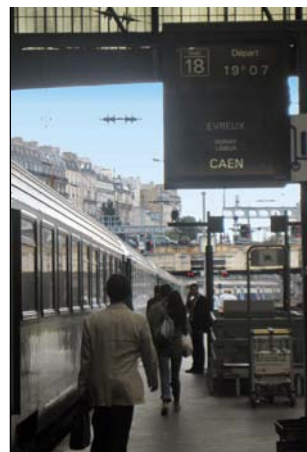
Ceux-ci n'ont pas toujours accès à l'automobile et sont ainsi fortement dépendants des transports collectifs pour leur mobilité quotidienne.

3 Développer une offre au service de l'aménagement du territoire et de la solidarité territoriale

Le développement, depuis ces dernières décennies, de pôles urbains générateurs d'emplois a induit la concentration des biens et des services au sein de ces mêmes pôles. En parallèle, la population active s'installe en périphérie, où le foncier est moins cher, et les personnes âgées, de plus en plus nombreuses avec l'allongement de la durée de vie, restent dans les bourgs et villages où elles sont installées.

Ainsi, l'étalement urbain et la concentration des activités vont en augmentant, consommant les espaces naturels ou agricoles et engendrant de plus en plus de déplacements vers un lieu de travail ou de services.

Afin de permettre à tous l'accès aux services, aux emplois, aux pôles culturels, médicaux et universitaires tout en structurant et maîtrisant le territoire, le maillage en transport en commun se révèle être un outil de premier choix. Le désenclavement des zones d'emploi, l'accès aux services et les liaisons entre pôles peuvent être assurés en transports en commun. Le réseau régional TER peut maintenant également être envisagé comme un mode de transport collectif périurbain, permettant de relier bassins de vie et bassins d'emploi ou de services.



Gare St-Lazare



Gare de Caen

Source : Viacités



4 Mettre en œuvre une nouvelle gouvernance pour une réelle intermodalité

Le développement de l'intermodalité (au niveau tarifaire, de la coordination des offres, de l'information...) représente un enjeu fort pour l'attractivité des réseaux de transports collectifs bas-normands : l'intermodalité permet de créer des chaînes de déplacements en transport collectif performantes sur l'ensemble du territoire.

Seule une réelle coordination des autorités organisatrices de transport ayant compétence sur le territoire bas-normand permettra de mettre en place une intermodalité performante, avec un réseau de transport collectif irriguant finement le territoire et proposant une réelle alternative à l'utilisation de la voiture.

Dans le cadre de la loi SRU, cette nouvelle gouvernance régionale en matière de services de transports pourrait prendre la forme d'une instance de coordination des autorités organisatrices : **le comité régional des partenaires du transport public** mis en place au dernier trimestre 2008.

Celui-ci pourrait être organisé autour de groupes de travail axés sur les thématiques suivantes :

- ▶ développement d'une offre intermodale sur la base du cadencement mis en œuvre en décembre 2008,
- ▶ information multimodale effective à partir de 2009,
- ▶ tarification intermodale et billettique interopérable (l'échéance de réalisation étant 2012),
- ▶ continuité de la chaîne des déplacements pour les personnes à mobilité réduite (échéance 2015).

Des assises régionales du transport ferroviaire se tiendront également fin 2008 - début 2009 sur les différents territoires de la Basse-Normandie.

5 Ouverture et raccordement au réseau national européen

Tandis que le TGV modifie considérablement la carte temporelle du territoire français, la proximité spatiale entre la Normandie et Paris est probablement cause d'un éloignement relatif de cette région. Elle a contrarié jusqu'à ce jour la création d'une ligne à grande vitesse.

Le risque de marginalisation est fort. Ce qui fut historiquement un atout est en passe de devenir un handicap majeur, qui se conjugue avec des problèmes préoccupants de capacité des infrastructures en Ile-de-France.

Le développement de l'économie bas-normande et du tourisme ainsi que son ouverture vers l'extérieur nécessite une amélioration et une modernisation de l'accessibilité à la région - sujets majeurs du futur Schéma Régional des Infrastructures et des Transports :

- ▶ le développement du secteur tertiaire nécessite des relations rapides et fréquentes vers les principales capitales européennes, Paris et Londres notamment, alors que les activités logistiques utilisent les grands corridors européens et doivent pouvoir accéder aux ports et aéroports,
- ▶ les besoins de déplacement des Bas-Normands et des touristes souhaitant se rendre en Basse-Normandie impliquent également une bonne connexion aux réseaux régionaux, nationaux et européens de transports de voyageurs.





Les 4 objectifs opérationnels pour un réseau plus attractif

1 Améliorer les dessertes de et vers Paris

Afin d'améliorer le confort et la lisibilité pour le voyageur, la Région met en place pour l'ensemble des axes ferroviaires :

- ▶ le projet de cadencement,
- ▶ des nouveaux services à bord des trains (prises pour ordinateurs, Wifi...).

Axe Paris - Caen - Cherbourg

Afin de favoriser son accessibilité internationale, la Région Basse-Normandie réaffirme son attachement à programmer le projet « Liaison Rapide Normandie Vallée de Seine (LRNVS) » en saisissant toutes les opportunités offertes pour améliorer, à court terme, les services à la clientèle (fiabilité, fréquence, confort du voyage) entre Paris - Caen et Cherbourg par :

- ▶ la modernisation du matériel Corail, en cours de réalisation,
- ▶ la modernisation de la gare de Caen qui sera achevée en 2009,
- ▶ des nouveaux services TGV, avec une liaison TGV Cherbourg - Caen - Roissy - Dijon - Besançon en juin 2009,
- ▶ une desserte Corail Intercités Paris - Saint-Lô.

De la même façon, la Région adhère au nouveau schéma de réalisation du projet LRNVS mis au point en concertation avec l'Etat et les Régions Haute-Normandie et Ile-de-France.

Cette démarche participative des trois Régions vise à définir un programme de modernisation des liaisons Normandie - Paris et Mantes - Paris aux trois horizons 2010, 2013 et 2025. Cette démarche inclut des études sur les infrastructures, notamment celles portant sur des investissements de capacité entre Mantes et Paris, mais aussi d'amélioration des performances entre Caen et Mantes et la plateforme internationale de Roissy.

Sur le moyen/long terme, cette démarche doit se traduire par une véritable réflexion portant sur l'amélioration significative des relations entre la Basse-Normandie et la capitale, intégrant les priorités suivantes :

- ▶ l'amélioration des temps de parcours : Paris - Caen en 1 h 30 en train direct au lieu du temps moyen actuel de 1 h 51,
- ▶ l'augmentation de la capacité et de la régularité de la ligne, notamment entre Mantes et Paris,
- ▶ l'aménagement de véritables contournements de Paris permettant de se raccorder par le Nord, voire par le Sud, au réseau TGV via une rocade à grande vitesse,
- ▶ la nouvelle pénétrante à l'Ouest de Paris via La Défense et l'interconnexion à EOLE.

L'ensemble de ces objectifs nécessite des engagements importants des collectivités, de l'Etat, de RFF et de la SNCF. Ils impliquent la mise en œuvre de travaux d'infrastructures se traduisant notamment par la réalisation de tronçons de lignes nouvelles.

Axe Paris - Granville

De même que pour l'axe Paris - Caen - Cherbourg, la Région Basse-Normandie souhaite initier un programme ambitieux de modernisation de l'axe Paris - Granville, deuxième radiale irrigant tout le Sud de la région.

L'amélioration de la fiabilité de la desserte est bien sûr une priorité. Au-delà, la réflexion sur le plus long terme a pour objectifs :

- ▶ l'amélioration des conditions d'exploitation et de fiabilité de la ligne,
- ▶ le renouvellement du parc de matériel dès 2013,
- ▶ l'électrification de la ligne.

Cette réflexion intègre également la problématique de la desserte du Mont Saint-Michel via les lignes Caen - Granville et Caen - Rennes.





Gare de Moulton-Argences

2 Renforcer les liaisons interrégionales

Les services TER interrégionaux répondent à des besoins variés et en augmentation. Leur évolution nécessite une coordination forte avec les autres Régions concernées.

En particulier il est primordial d'améliorer l'offre sur les axes :

- ▶ Caen - Rennes, particulièrement pour le Sud de la Manche,
- ▶ Caen - Rouen, qui permet de renforcer la mobilité au sein de la Métropole Normande,
- ▶ Caen - Le Mans, qui offre un accès au réseau TGV vers le Grand Ouest et dessert le bassin d'emploi d'Alençon depuis la région des Pays de la Loire.

L'amélioration des dessertes, l'utilisation de matériel roulant récent, le développement des services en gare et à bord des trains rendent le transport ferroviaire TER plus attractif. Ils permettent un report modal depuis le transport routier et une augmentation de la mobilité entre les grands pôles régionaux universitaires, culturels et de services.

3 Développer la desserte périurbaine

La structure du territoire régional en centres urbains denses et larges périphéries étendues laisse présager des déplacements automobiles toujours plus nombreux vers les centres. Afin de maîtriser les rejets de gaz à effet de serre, de limiter la congestion dans les villes centres et de permettre un développement équilibré des territoires, l'utilisation des transports collectifs devient primordiale, en particulier au niveau de l'agglomération caennaise.

La rénovation des haltes périurbaines, la desserte cadencée, la possibilité d'une intermodalité simple et fonctionnelle avec les réseaux urbains sont autant de clefs pour rendre le transport collectif plus attractif depuis les secteurs périurbains, et limiter ainsi les désagréments de la congestion automobile et de la pollution.

4 Construire des dessertes pour les sites touristiques

Les flux liés aux loisirs et au tourisme sont fortement présents dans la région. Ils sont liés à la demande en courts séjours comme aux résidences secondaires.

Les bords de mer (la côte fleurie, Granville, la baie du Mont Saint-Michel et le Cotentin) sont particulièrement fréquentés en été par les Bas-Normands, les habitants des résidences secondaires et ceux de la région parisienne.

Une offre de transport en commun adaptée à cette saisonnalité et à l'importance des déplacements concernés permettra de développer durablement le tourisme tout en réduisant les flux automobiles générés par celui-ci.

Trois objectifs sont identifiés :

- ▶ poursuivre l'amélioration des services ferroviaires entre Paris et la Basse-Normandie : nombre de trains, rapidité, régularité, confort des trains,
- ▶ renforcer les dessertes de proximité et la promotion du transport intermodal (train + autocar ou bus) dans les villes accessibles par le train,
- ▶ favoriser les déplacements en train permettant ensuite d'utiliser le réseau de voies vertes et de pistes cyclables de la région Basse-Normandie.





Les 10 actions pour un TER, épine dorsale de la mobilité régionale

La Région Basse-Normandie s'est engagée, depuis 2004, dans une politique volontariste de modernisation et de développement de son réseau ferroviaire et d'amélioration des services.

Les Bas-Normands ont répondu positivement à ces améliorations et ils sont de plus en plus nombreux à fréquenter le TER, avec des attentes extrêmement fortes.

La Région souhaite répondre à ces demandes et entame une nouvelle série d'actions en faveur de l'amélioration et pour le développement du réseau TER, souhaitant faire de celui-ci **un levier du développement équilibré et solidaire du territoire, offrant une réelle alternative à l'utilisation de la voiture.**

Construire une offre ferroviaire régionale compétitive et réellement alternative à la voiture

1 La modernisation des infrastructures (2007 - 2013)

Le contrat de projets Etat-Région 2007-2013 prévoit des actions de modernisation des infrastructures ferroviaires qui seront co-financées par la Région, l'Etat et RFF.

	Projet	Montant
Desserte de la Baie du Mont Saint-Michel	Folligny - Avranches	18,52 M€
	Avranches - Pontorson	51,5 M€
	Modernisation Pontorson - Dol de Bretagne	17,5 M€
Caen - Le Mans	Etudes et première tranche de travaux	40,9 M€
Caen - Rouen	Etudes et premiers travaux de modernisation	2,4 M€
Paris - Granville	Etudes et premiers travaux de modernisation	9 M€

Il s'agit de la modernisation des infrastructures des axes :

- ▶ Folligny - Avranches et Avranches - Pontorson, qui permettront de réaliser une réelle alternative à la voiture pour la desserte du Mont Saint-Michel,
- ▶ Caen - Le Mans sur le tronçon Surdon - Alençon,
- ▶ Caen - Rouen sur le tronçon Serquigny - Oissel.

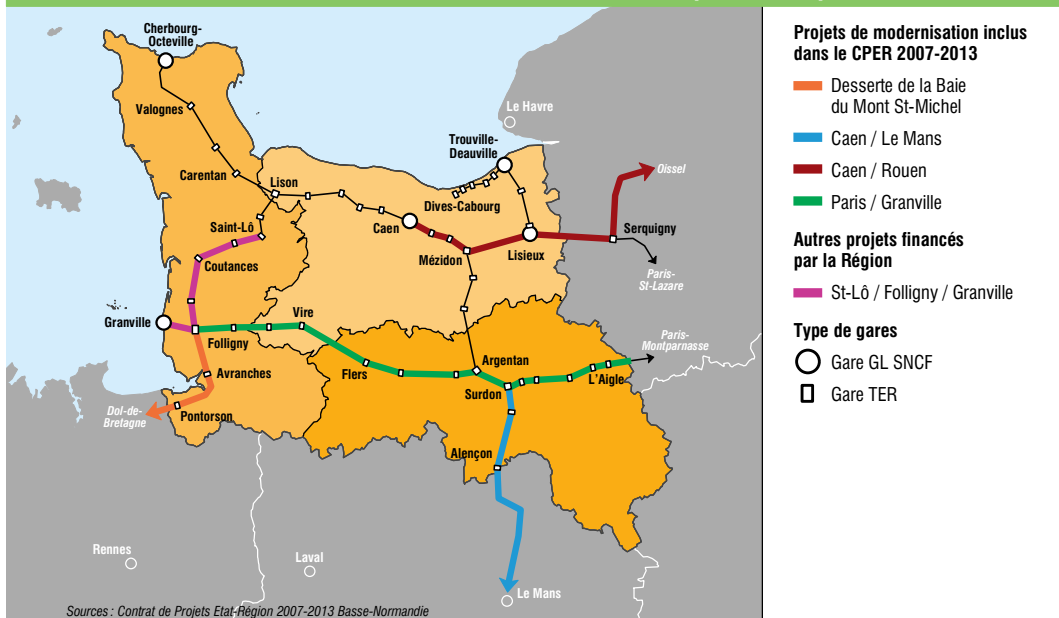
Dans le cadre de ce contrat, une étude détaillée de modernisation de la ligne Paris-Granville incluant l'exploitation, la signalisation et l'électrification sera de plus menée par RFF.

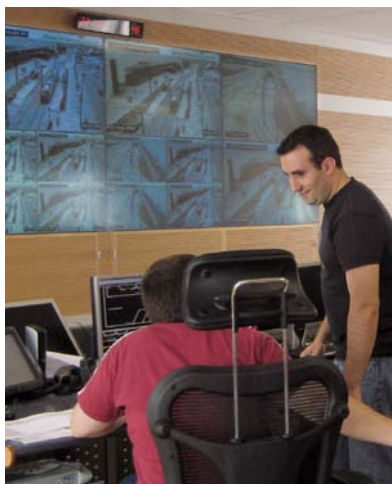
En complément des actions inscrites au contrat de projets 2007-2013 :

- ▶ la modernisation de la section Coutances - Folligny - Granville sera achevée,
- ▶ la Liaison Rapide Normandie Vallée de Seine (LRNVS), qui traversera les régions Basse-Normandie, Haute-Normandie et l'Île-de-France, doit faire l'objet d'un grand projet national.

Par ailleurs, le développement de nouvelles dessertes sur les axes ferroviaires existants ou disposant de potentiel sera recherché.

PROJETS DE MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES (2007-2013)





2 L'amélioration de l'offre

Une offre plus riche

Alors que la Région a déjà augmenté l'offre de 13 % entre 2002 et 2007 (en nombre de trains kilomètres annuel), la Région Basse-Normandie se donne comme objectif d'atteindre une augmentation de l'offre de plus de 30 % d'ici 2011.

Une offre plus lisible

Le cadencement des dessertes Corails intercités et TER de Basse-Normandie est prévu pour le 14 décembre 2008.

Le terme de cadencement s'applique à une organisation du plan de transport ferroviaire plus homogène et plus lisible.

Pour une même mission, les heures de départ et d'arrivée, le temps de parcours et la politique d'arrêts sont systématiquement les mêmes.

Pour l'usager, ces principes améliorent :

- ▶ la lisibilité des horaires,
- ▶ les correspondances TER - Corails Intercités,
- ▶ le niveau d'offre : fréquence, amplitude, périodicité.

En Basse-Normandie, le cadencement se traduira par une offre plus simple, mais également par une augmentation de l'offre de 13 % pour le TER : à titre d'exemples, l'axe Caen - Le Mans - Tours verra son offre augmenter de 35 % et les dessertes périurbaines caennaises seront doublées.

L'offre mise en œuvre en décembre 2008 constitue une première étape vers un cadencement pleinement abouti. La nature et le dimensionnement des nouveaux travaux d'infrastructures nécessaires seront déterminés par les projets d'horaires cadencés à moyen et long terme.

3 Les nouvelles dessertes TER

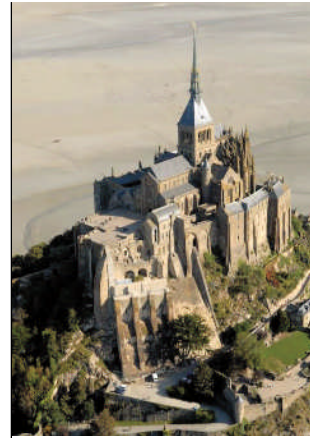
Le Transbaie (2009)

Dès juillet 2009, les Régions Basse-Normandie et Bretagne s'associent pour permettre une desserte ferroviaire des principales villes de la baie du Mont Saint-Michel : Granville, Folligny, Avranches, Pontorson, Dol de Bretagne et St-Malo, qui proposera :

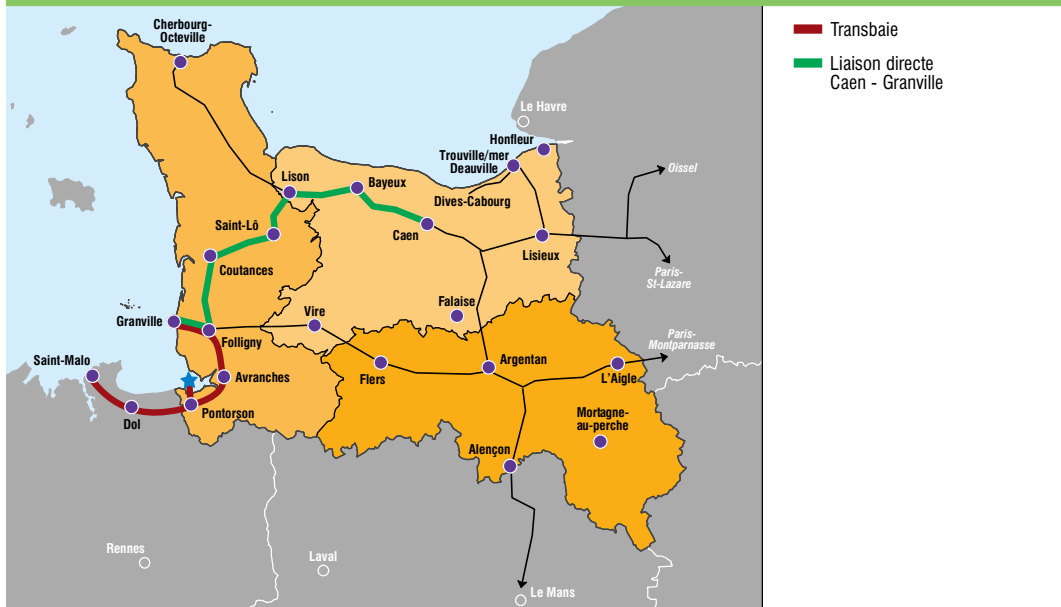
- ▶ des tarifications combinées transport - site touristique,
- ▶ la desserte du site du Mont Saint-Michel, par correspondance à Pontorson,
- ▶ des services associés.

Liaison directe Caen - Granville (2011)

Dans le cadre de la modernisation de la liaison Coutances - Folligny - Granville, des services directs Caen - Granville permettront à l'horizon 2011 de répondre aux besoins de déplacements de la zone de Granville vers la capitale régionale et d'offrir une nouvelle destination ferroviaire à vocation touristique pour l'agglomération caennaise ainsi que pour Saint-Lô et Coutances.



LES NOUVELLES DESSERTES TER





4 L'acquisition d'une nouvelle génération de matériel roulant

Durant la dernière convention Région-SNCF, la Basse-Normandie a réalisé l'acquisition de 34 matériels modernes, mis en circulation entre 2002 et 2006.

Les usagers ont pu apprécier le confort de ces nouvelles rames qui permettent, par leurs caractéristiques techniques et leur fiabilité, des gains de temps sur les différents axes.

La Région poursuivra donc ses efforts notamment pour :

- ▶ la transformation de 9 Autorails Grande Capacité électriques tri-caisses en quadri-caisses permettant de répondre à une augmentation de fréquentation particulièrement forte depuis 2006,
- ▶ la commande d'un parc nouvelle génération bi-modes/ bi-courants permettant un meilleur accès aux voyageurs handicapés et intégrant des avancées en technologie d'information et développement durable. Ce nouveau matériel sera mis en circulation sur l'axe Paris - Granville.

Le nouveau matériel devrait être mis en circulation en 2013.

2001
X73500



2004-2006
AGC tri-caisse



2010-2013
AGC quadri-caisse, nouveau matériel bi-modes diesel-électrique et X72500 rénové



5 Les gares bas-normandes : favoriser leur attractivité

Le réseau régional compte 48 gares et haltes ferroviaires TER, dont 16 ont été rénovées à la fin 2008. Par ailleurs, la Région a contribué à la rénovation des gares nationales de Caen et Granville.

La Région souhaite poursuivre son action de renforcement de l'attractivité des gares, en agissant notamment sur les aspects suivants :

- ▶ le maintien et le renforcement des services en gare, qui feront l'objet d'un plan d'amélioration chaque année et concerneront particulièrement l'information multimodale et touristique et les services rendus par les agents,
- ▶ l'information des voyageurs en gare, notamment en situation perturbée, avec le téléaffichage,
- ▶ l'amélioration du confort en gare,
- ▶ l'information des touristes, clientèle spécifique devant être orientée en gare, celle-ci étant le point d'entrée sur le territoire de la Basse-Normandie,
- ▶ la prise en compte de l'intermodalité par des aménagements spécifiques,
- ▶ la constitution de gares « pivot », lieux de convergence privilégiés des services routiers et à la demande.

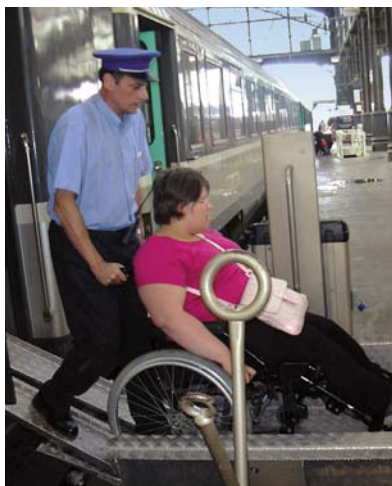


Gare de Coutances



Gare de Villedieu les Poêles

	Gares TER	Haltes et structures d'accueil TER
Gares rénovées	Saint-Lô, Argentan, Coutances, Villedieu les Poêles, Carentan, Surdon, Briouze, Folligny, Condé sur Huisne	Dives-Port Guillaume, Pont Hébert, Le Mollay Littry, Bretoncelles, Moulton-Argences, Houlgate, Blonville-Bénerville, Bagnoles de l'Orne
Rénovations prévues	Alençon, Bayeux, Avranches, Valognes, Flers, Lison, Mézidon, Vire, L'Aigle, Dives Cabourg, Pont L'Eveque, Pontorson, Sées	Bretteville Norrey, Audrieu, Le Grand Jardin, Villers sur Mer, St Pierre sur Dives



6 La meilleure prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite

La Région Basse-Normandie a établi le schéma directeur qui précise les modalités de mise en accessibilité de son réseau TER pour 2015. Cette mise en accessibilité concerne la population à mobilité réduite au sens large (y compris les personnes âgées, les touristes non francophones...) et tous les types de handicap : moteur, visuel, auditif, cognitif, psychique...

La mise en accessibilité couvre toute la chaîne du déplacement : prise d'information, accès à la gare, utilisation des services dans le bâtiment voyageurs, accès aux quais et aux trains, utilisation des services dans le train. Le schéma prévoit des aménagements visant la plus grande autonomie possible, avec des mesures d'accompagnement humain dans l'attente de la réalisation de certains aménagements.

L'élaboration et la mise en œuvre du schéma sont réalisées en concertation avec la SNCF, exploitant du réseau TER, Réseau Ferré de France, propriétaire des infrastructures (et notamment des quais de gare), les autorités organisatrices de transport départementales et urbaines, pour assurer la continuité de la chaîne du déplacement de la personne handicapée entre les différents réseaux, et enfin les associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite bas-normandes.

7 La nouvelle gamme tarifaire et billettique

La nouvelle gamme tarifaire prévoit des abonnements, cartes de réduction, titres intermodaux permettant de combiner le déplacement en réseau TER avec les principaux réseaux urbains bas-normands.

L'utilisation des titres est possible sur tout le réseau TER bas-normand, ainsi que sur certains axes TER interrégionaux et sur le réseau Corail Intercités desservant la Basse-Normandie.

La gamme se décompose en 4 volets :

► **Le volet solidarité Solidari'ter comprend :**

- ◆ le Passeport Solidari'ter Emploi, qui propose 12 voyages par an avec 80 % de réduction aux membres des ménages dont les revenus sont inférieurs à 80 % du SMIC,
- ◆ l'abonnement Solidari'ter Formation, qui offre 80 % de réduction aux stagiaires de la formation professionnelle et aux apprentis,
- ◆ le chèque Solidari'ter Emploi, qui offre le transport gratuit aux demandeurs d'emploi se rendant à un entretien d'embauche.

► **Le volet jeunes Boos'ter s'adresse au 15-25 ans et propose :**

- ◆ un abonnement offrant environ 80 % de réduction,
- ◆ une carte de réduction offrant 50 % de réduction,
- ◆ des chèques transport TER, inclus dans le dispositif régional Cart'@too.

► **Le volet grand public Liber'ter propose à tous un abonnement offrant 75% de réduction et une carte de réduction offrant 30% de réduction.**

► **Le volet loisirs Visi'ter propose des billets événementiels et un Pass estival pour les familles.**

D'ici 2012, un produit **billettique** commun aux réseaux urbains, départementaux et TER devra être proposé.





8 Le Système d'Information Multimodale

A partir de début 2009, la Région Basse-Normandie mettra à la disposition du public un Système d'Information Multimodale, s'appuyant sur les technologies nouvelles, dont l'objectif sera de favoriser l'usage des transports publics.

Les voyageurs seront renseignés sur les possibilités de parcours de « porte à porte », en optimisant la combinaison des modes de transport existants sur le périmètre bas-normand, ainsi que sur leurs horaires, leurs dessertes et leurs tarifs.

Pour la première ouverture en 2009, les réseaux de transport de la Région, des Départements, et de certaines agglomérations ou communes, dont Caen et Cherbourg, seront associés. L'information sera délivrée via un site Internet, en français ou en anglais, mais pourrait, dans un second temps, être accessible par téléphone, auprès d'agences d'accueil....

A terme, le Système d'Information Multimodale est destiné à s'ouvrir :

- ▶ à l'ensemble des réseaux de transport collectif terrestres de la région, ainsi qu'aux liaisons aériennes et maritimes,
- ▶ aux trajets interrégionaux vers la Haute-Normandie, la Bretagne, les Pays de la Loire et le Centre,
- ▶ aux déplacements en mode doux,
- ▶ aux services et loisirs pouvant être liés au déplacement (restauration, manifestations culturelles, hébergement...).

9 L'interface Train Vélo

Dans le cadre d'une logique globale d'écomobilité, la Région est engagée dans une politique ambitieuse en termes de déplacements cyclables, autour de deux axes :

- ▶ les déplacements domicile-travail et domicile-études,
- ▶ les déplacements de loisir et de tourisme.

Cette volonté de faire de la Basse-Normandie une « Vélo-Région » s'inscrit dans une logique partenariale avec, notamment, la SNCF, pour le développement de l'intermodalité train-vélo.

Un certain nombre de gares TER jalonnent d'ores et déjà le réseau des véloroutes, la Région continuant de subventionner les pistes cyclables desservant les gares TER.

Cette intermodalité se verra également facilitée par le développement de services en gare :

- ▶ point de stationnement spécifique aux vélos : arceaux, « Vélo Parc »,
- ▶ location de vélo en partenariat avec les associations et les offices du tourisme...

Enfin, tout matériel roulant rénové ou neuf est muni d'accroches vélos.



Un dispositif novateur de concertation et de promotion

Depuis qu'elle est devenue autorité organisatrice des transports en 2002, la Région a mis en place un système de concertation en créant cinq comités de ligne sur son réseau TER :

- ▶ Caen - Alençon - Le Mans - Tours,
- ▶ Caen - Rouen,
- ▶ Caen - Rennes,
- ▶ Lisieux - Trouville / Deauville - Dives / Cabourg,
- ▶ Lisieux - Caen - Cherbourg.

L'objectif de ces comités de ligne est d'améliorer la qualité du service et de l'offre de transport en s'adaptant au mieux aux besoins et spécificités locaux en abordant tous les sujets relatifs au réseau : les dessertes, le matériel, la tarification, la qualité du service...

La Région veut aujourd'hui faire évoluer le fonctionnement des comités de ligne en élargissant la concertation à de nouveaux participants.

Compte tenu des liaisons interrégionales inhérentes au réseau TER bas-normand, des comités interrégionaux seront mis en place. Le principe en a déjà été initié avec le comité interrégional Caen - Rouen et les comités interrégionaux Caen - Alençon - Le Mans - Tours et Caen - Rennes seront créés en fusionnant les comités de lignes existants dans les différentes Régions. Ils travailleront sur divers ateliers tels que l'intermodalité, la qualité de service et son évaluation. Leur mise en place se fera en accord avec les Régions Pays de la Loire, Centre et Bretagne.

*Comité de ligne de la côte fleurie
(Lisieux - Trouville / Deauville -
Dives / Cabourg)*



Des pistes d'action au-delà de 2014

Tirer parti de l'ensemble des infrastructures ferroviaires

La Région dispose d'un certain nombre de lignes ferroviaires qui ne voient passer qu'un trafic fret, voire sont fermées à tout trafic. Consciente de l'évolution de l'urbanisation et des besoins de déplacements d'une part, et des enjeux énergétiques d'autre part, la Région souhaite lancer des études spécifiques afin de déterminer l'opportunité de réactivation de ces lignes au trafic voyageurs et d'engager les travaux nécessaires si la réouverture s'avère intéressante, ou tout au moins préserver l'emprise.

Imaginer le réseau ferroviaire à long terme autour de l'agglomération caennaise

Des études pourront être lancées en partenariat avec les acteurs locaux pour évaluer le potentiel des lignes ferroviaires existant sur le territoire de l'agglomération caennaise et de son bassin d'emploi afin d'imaginer le schéma du réseau ferroviaire périurbain caennais à long terme. Le projet de TCSP ligne 2 devra être pris en compte dans ce cadre.

Développer le maillage du territoire pour les transports publics

La recherche de l'équilibre territorial exige une stratégie différenciée selon la nature et les spécificités des besoins de déplacement des territoires : à chaque territoire, son plan de déplacements, en cohérence avec la stratégie régionale en faveur du réseau TER pour en démultiplier les effets.





Développer les accès aux ports et aéroports

L'accès rapide depuis la Basse Normandie aux pôles portuaires (Caen Ouistreham, Cherbourg pour les dessertes Ferries) et aéroportuaires bas-normands (Deauville Normandie, Caen Carpiquet) est un enjeu majeur pour le développement touristique et économique de la Région. Des projets de desserte de ces sites devront être élaborés avec les partenaires concernés.

Par ailleurs, il importe de rechercher un renforcement des connexions de la région avec les aéroports à vocation internationale les plus proches (Roissy et Notre Dame des Landes).



Développer l'accessibilité aux pôles touristiques majeurs

De nombreux sites régionaux comme le Mont Saint-Michel et sa Baie (de Saint-Malo à Granville) et Honfleur sont visités massivement tout au long de l'année.

Pour le moyen et le long terme, il s'agit de réfléchir à différentes solutions pour développer l'accessibilité ferroviaire de ces sites.



La mise en œuvre

Intermodalité

ACTIONS INTERMODALITÉ

Ces actions seront menées en partenariat avec l'ensemble des autorités organisatrices des transports.

	Problématique	Objectifs
INSTITUTIONNEL	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Compétences transport éclatées entre les collectivités territoriales. ▶ Existence d'une multiplicité d'acteurs locaux. ▶ Manque de coordination des politiques urbanisme / aménagement et transport. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Coordonner les projets et actions des différents acteurs afin de rendre un service lisible et complémentaire à l'utilisateur. ▶ Optimiser la relation urbanisme / aménagement - transport.
DESERTE	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Desserte actuelle ne prenant pas suffisamment en compte l'existence des autres réseaux. ▶ Ruptures de charge et pertes de temps importantes dues à une mauvaise coordination des horaires. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Objectif d'amélioration de la complémentarité de l'offre entre les différents réseaux pour offrir une continuité dans la chaîne de déplacements en transports collectifs. ▶ Organisation des services routiers départementaux, voire de services à la demande, en rabattement sur les gares TER notamment dans le Calvados.
AMÉNAGEMENT	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mauvaise lisibilité des aménagements intermodaux au niveau des haltes ferroviaires. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Rendre plus attractives les haltes ferroviaires et améliorer les rabattements par d'autres modes.
INFORMATION	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Connaissance insuffisante des réseaux de transports entre eux. ▶ Information multimodale quasi inexistante. ▶ Multiplicité des acteurs. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Informer l'utilisateur sur l'ensemble de son déplacement. ▶ Guider l'utilisateur dans l'ensemble de son déplacement.
TARIFICATION / BILLETTE	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Coût d'un déplacement élevé pour l'utilisateur s'il réalise une correspondance. ▶ Logistique lourde : achat séparé de plusieurs titres de transport pour un même déplacement. ▶ Un produit billettique existant mais ne concernant que 2 réseaux ; des technologies émergentes. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Rendre la chaîne de déplacement plus simple et plus fluide par un titre unique (achat et validation). ▶ Rendre le service financièrement plus accessible pour l'utilisateur.
ACCESSIBILITÉ	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Une chaîne de déplacement discontinue en termes d'accessibilité. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Coordonner les politiques d'accessibilité des différents réseaux.

Actions

- ▶ Création du comité régional des transports publics, instance de coordination des autorités organisatrices du transport public en Basse-Normandie :
 - ◆ coordination des actions et mise en œuvre de systèmes communs (information multimodale, billettique...).
- ▶ Articulation entre PDR, PDU et documents d'urbanisme (SCoT, PADD...) :
 - ◆ coordination des objectifs et des projets : desserte périurbaine, développement du réseau ferré de la métropole régionale, développement des parcs-relais...

- ▶ Renforcer la complémentarité des offres régionales et départementales existantes (réduire les concurrences entre les réseaux, améliorer la fiabilité des correspondances lorsqu'elles existent, information multimodale, aménagement des pôles d'échanges...).
- ▶ Développer des lignes routières à vocation régionale en partenariat avec les conseils généraux.
- ▶ Mettre en cohérence la vocation et la compétence des lignes routières d'intérêt régional (lignes sur deux départements).
- ▶ Améliorer la desserte des principaux ports (ferries de Caen Ouistreham et Cherbourg) et aéroports (Caen, Deauville Normandie).

- ▶ Aménager des parkings relais (partenariat possible au niveau de l'agglomération caennaise) : création de parcs relais pour les voyageurs de transports publics, en périphérie de l'agglomération caennaise, à proximité des gares TER, pour permettre aux habitants de disposer d'une offre de transport en commun performante et attractive en direction du centre ville de Caen.
- ▶ Aménager des parcs relais de covoiturage après un recensement préalable des pratiques "spontanées" ou déjà organisées et devenues pérennes.
- ▶ Dans le cadre des opérations de rénovation des gares, envisager l'installation de véloparcs.
- ▶ Participer à l'aménagement de pistes cyclables en convergence sur les gares ou les terminus TCSP.

- ▶ Mise en place d'un service d'information multimodale pour les déplacements régionaux et interrégionaux : information sur l'ensemble des transports en commun, y compris à terme les ferries et les aéroports (temps de parcours et trajet porte à porte).
- ▶ Modes doux : information sur les services vélos en gare, cartographie du réseau cyclable en lien avec les gares.
- ▶ Dans le cadre des rénovations de gare, jalonnement complet en lien avec les autres modes.

- ▶ Création d'une tarification plus souple utilisable sur le réseau TER et les lignes Corail Intercités.
- ▶ Travail autour de la création de nouveaux titres intermodaux avec les réseaux urbains et départementaux, avec un support commun (carte à puce, téléphone mobile...), échéance de réalisation 2012.

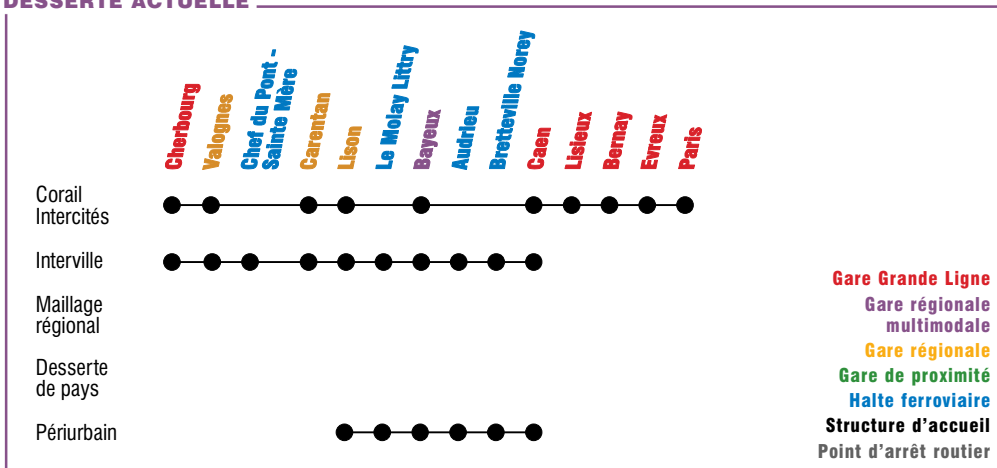
- ▶ Associer les différentes autorités organisatrices à l'élaboration et à la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité de Basse-Normandie.

Paris - Caen - Cherbourg

CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE



DESSERTE ACTUELLE



	Corail Intercités Cherbourg Paris / Caen Paris	Interville Cherbourg Caen	Maillage régional St Lô Caen	Desserte de pays	Périurbain Lison Caen
--	--	---------------------------------	------------------------------------	------------------	-----------------------------

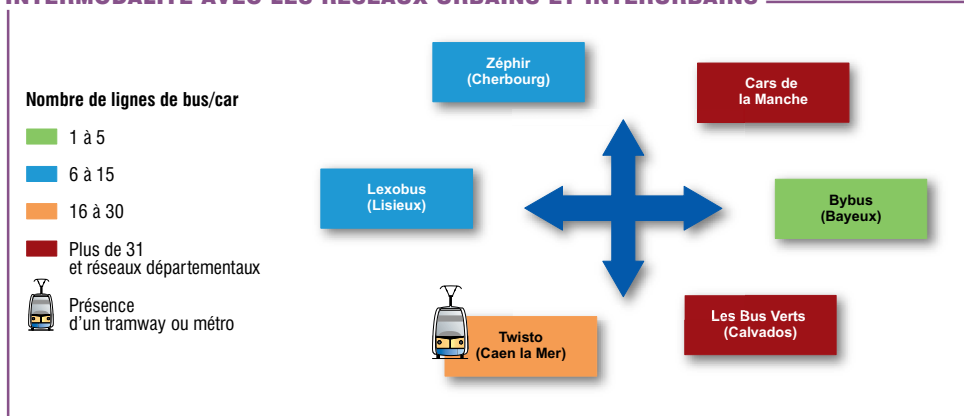
DESSERTÉ ACTUELLE

Nombre de trains/jour en JOB - 2007	14 / 13	12	23	47 dont 36 TER
Nombre de trains/jour le samedi - 2007	7 / 22	11	17	36 dont 29 TER
Nombre de trains/jour le dimanche - 2007	9 / 21	5	12	26 dont 17 TER

MATÉRIEL ROULANT ACTUEL

Type de matériel - 2007	Rame Corail	Rame Corail + Z27500	Z27500 + X76500 + X73500	Z27500 + X76500(WE) + Rame Corail
-------------------------	-------------	-------------------------	--------------------------------	---

INTERMODALITÉ AVEC LES RÉSEAUX URBAINS ET INTERURBAINS



Voyages kilomètres TER sur l'axe - 2007 :

28 285

axe

Paris - Caen - Cherbourg

ACTIONS INFRASTRUCTURE

Actions 2015 et au-delà

- ▶ Modernisation des liaisons Normandie - Paris dans le cadre de la LRNVS, Liaison Rapide Normandie - Vallée de Seine.
- ▶ Dans ce cadre, réalisation d'une étude de capacité sur l'axe Mantes - Paris et aménagement des infrastructures pour améliorer les performances de la ligne entre Caen et Mantes.

ACTIONS MATÉRIEL ROULANT

- ▶ Rénovation des 160 voitures Corail Intercités, financées par la Région, pour les liaisons Paris-Caen-Cherbourg (et l'antenne jusqu'à Deauville).
- ▶ Engagement de la réflexion sur le programme de renouvellement du parc Corail à l'horizon 2018-2020.

ACTIONS DESSERTE

Opération de cadencement

Objectifs de l'opération de cadencement :

- ▶ améliorer les liaisons vers Paris : disposer d'une offre Corail Intercités plus dense et plus attractive (renforcement du nombre d'allers-retours, augmentation de la régularité),
- ▶ améliorer et systématiser les correspondances TER et Corail Intercités,
- ▶ rendre plus lisible et plus attractif le réseau TER. Les dessertes seront facilement identifiables grâce à des missions desservant toujours les mêmes arrêts,
- ▶ développer les dessertes périurbaines TER autour de Caen (en gare d'Audrieu, de Bretteville-Norey, de Frénoville-Cagny et de Moulton-Argences),
- ▶ développer l'offre TER entre Caen et Cherbourg.

Développement des liaisons intercités :

Nombre de services par jour de semaine	2007	Après cadencement	Evolution
Lisieux - Caen	17	23	+ 6 services
Caen - Cherbourg	12	16	+ 4 services

Renforcement de la desserte périurbaine :

Nombre de services par jour de semaine	2007	Après cadencement	Evolution
Moult-Argences	9	21	+ 12 services
Frénoville-Cagny	9	21	+ 12 services
Bretteville-Norey	8	15	+ 7 services
Audrieu	9	15	+ 6 services

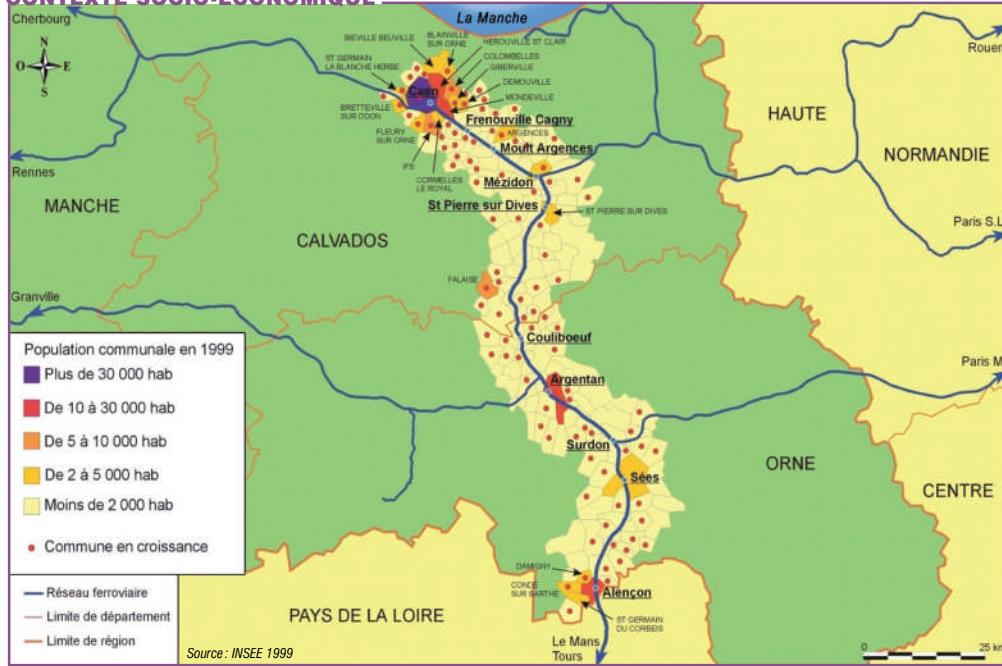
Nouvelle desserte

- TGV Cherbourg - Caen - Roissy - Marne-la-Vallée - Dijon - Besançon en juin 2009 (à titre expérimental pour 3 ans).

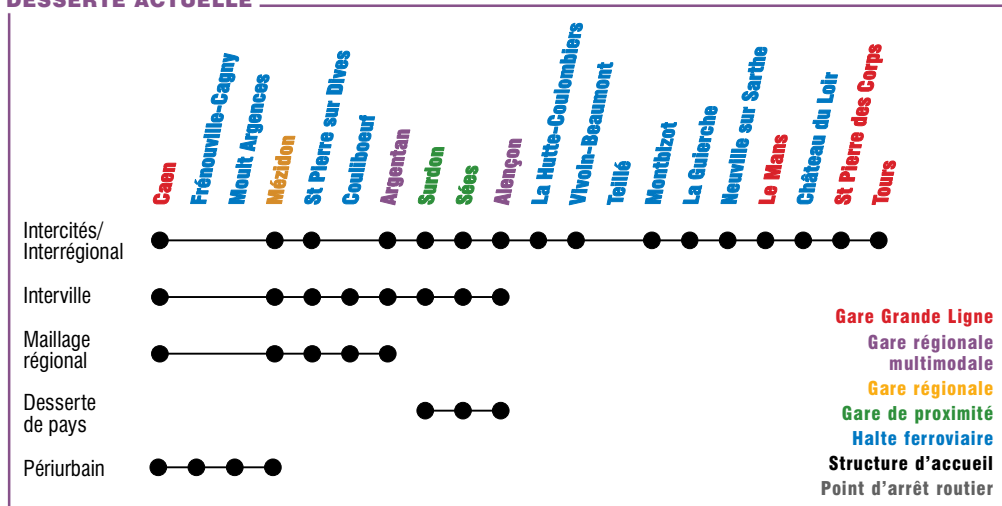
Cette nouvelle liaison donnera un accès rapide et pratique au pôle de Roissy (aéroport international et gare de correspondances TGV), à Marne-la-Vallée (Eurodisney et centre d'affaires de l'Est Parisien) et à l'horizon 2013, avec l'ouverture de TGV Rhin-Rhône, à la Suisse.

Caen - Alençon - Le Mans

CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE



DESSERTE ACTUELLE



	Intercités/ Interrégional Caen Le Mans Tours	Interville Caen Alençon	Maillage régional Caen Argentan	Desserte de pays Surdon Alençon	Périurbain Caen Mézidon
--	---	---------------------------------------	--	--	---------------------------------------

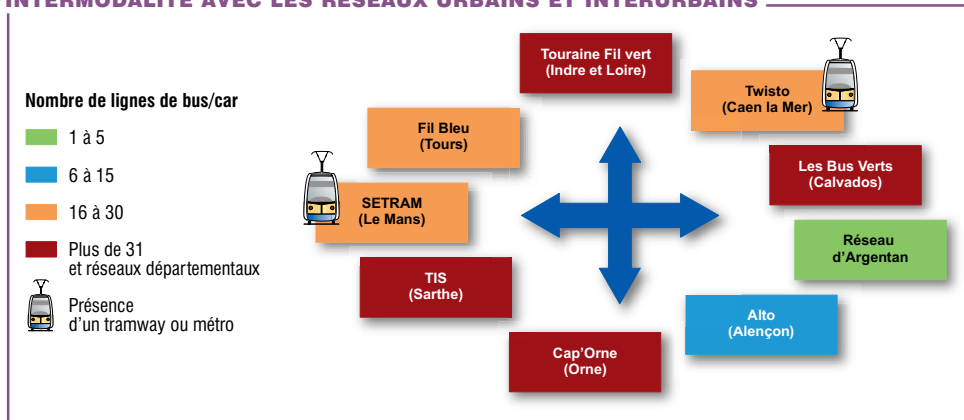
DESSERTE ACTUELLE

Nombre de trains / jour en JOB - 2007	9 dont 5 TER	12 dont 8 TER	13 dont 9 TER	16 dont 10 TER et 3 par autocar	43 dont 39 TER
Nombre de trains / jour le samedi - 2007	6 dont 2 TER	7 dont 3 TER	7 dont 3 TER	12 dont 9 TER et 2 par autocar	22 dont 17 TER
Nombre de trains / jour le dimanche - 2007	9 dont 4 TER	9 dont 4 TER	9 dont 4 TER	11 dont 8 TER	20 dont 15 TER

MATÉRIEL ROULANT ACTUEL

Type de matériel - 2007	X76500 + X4750 + rame Corail + X72500	X76500 + X4750 + rame Corail + X72500	X76500 + X4750 + rame Corail + X72500	X76500 + X4750 + rame Corail + X72500 + autocars	X76500 + X4750 + Corail + X72500
-------------------------	--	--	--	--	---

INTERMODALITÉ AVEC LES RÉSEAUX URBAINS ET INTERURBAINS



Voyages kilomètres TER sur l'axe - 2007 :

22 466

ACTIONS INFRASTRUCTURE

CPER 2007-2013

Objectifs de l'opération :

- ▶ améliorer la qualité de service et les performances.

Tronçon	Description des travaux	Estimation (CPER 2007-2013)	Phasage*
Surdon - Alençon	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Régénération de l'axe Surdon - Alençon. ▶ Block Automatique à Permissivité Restreinte : nouveau système d'exploitation plus performant. ▶ Modernisation de postes. ▶ Aménagement accessibilité des personnes à mobilité réduite. 	39,4 M€	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Achèvement prévu mi-2011. ▶ Achèvement en 2014. ▶ Achèvement fin 2012.

*Les délais d'études tiennent compte des phases de validation des résultats.

Actions à l'étude

Tronçon	Description des travaux	Estimation (CPER 2007-2013)	Phasage*
Surdon - Alençon - Le Mans	▶ Etude avant projet de modernisation.	1,5 M€	

*Les délais d'études tiennent compte des phases de validation des résultats.

Autres actions à l'étude

Composante majeure dans le développement du fret ferroviaire notamment pour les ports bas-normands, cet axe est concerné par plusieurs études :

- ▶ étude interrégionale de valorisation de l'axe en tant que contournement Sud-Ouest de l'Île-de-France dans une double approche voyageurs et fret. L'étude de modernisation de la section se fait dans la perspective d'une augmentation de la desserte voyageurs et du trafic fret,
- ▶ étude d'un troisième franchissement de l'estuaire de la Seine,
- ▶ étude du volet fret du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports.

ACTIONS MATÉRIEL ROULANT

- Mise en circulation d'un parc de matériel homogène X72500 en coordination avec les Régions Centre et Pays-de-la-Loire à l'échéance 2009/2010.

ACTIONS DESSERTE

Opération de cadencement

- Augmentation importante sur cet axe de l'offre (+ 35 % dès 2008) dans le cadre de l'opération de cadencement du réseau TER de Basse-Normandie et meilleure adaptation des horaires à la demande.

Nombre de services par jour de semaine	2007	Après cadencement	Evolution
Caen - Alençon			
Lundi	10	15	+ 5 services
Mardi à jeudi	8	13	+ 5 services
vendredi	9	13	+ 4 services
Caen - Argentan			
Lundi	10	15	+ 5 services
Mardi à jeudi	9	14	+ 5 services
vendredi	10	14	+ 4 services
Caen - Le Mans			
Lundi	7	11	+ 4 services
Mardi à jeudi	5	9	+ 4 services
vendredi	7	10	+ 3 services

- Création d'une arrivée au Mans depuis Caen avant 9 h 00 (Caen 6 h 01 / Le Mans 8 h 09 du lundi au vendredi).
- Création d'une desserte en creux d'après-midi (Le Mans 15 h 02 / Caen 16 h 46 du lundi au jeudi).

Autre action

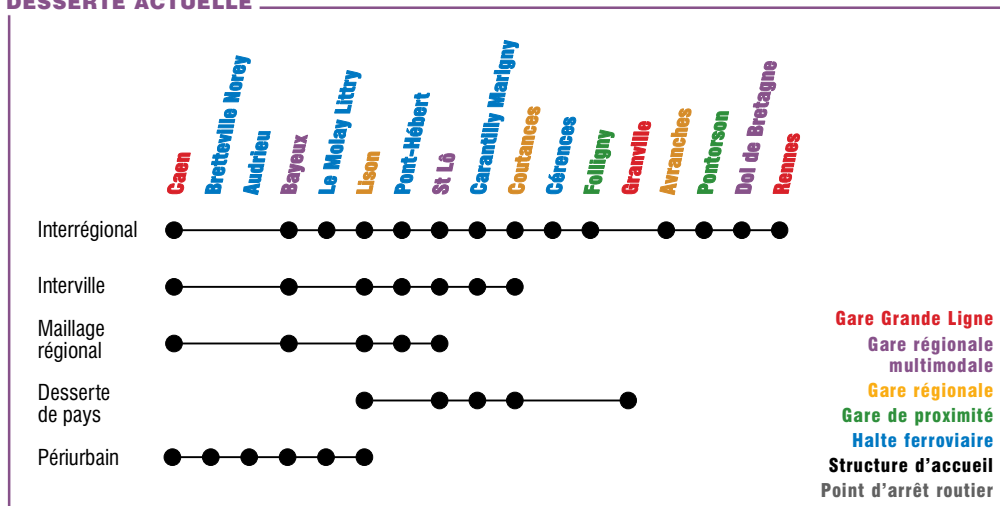
- Valorisation des accès au réseau TGV via Le Mans.

Caen - Saint Lô - Rennes

CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE



DESSERTE ACTUELLE



	Interrégional	Interville	Maillage régional	Desserte de pays	Périurbain
	Caen Rennes	Caen Coutances	Caen St Lô	Lison Granville	Caen Lison

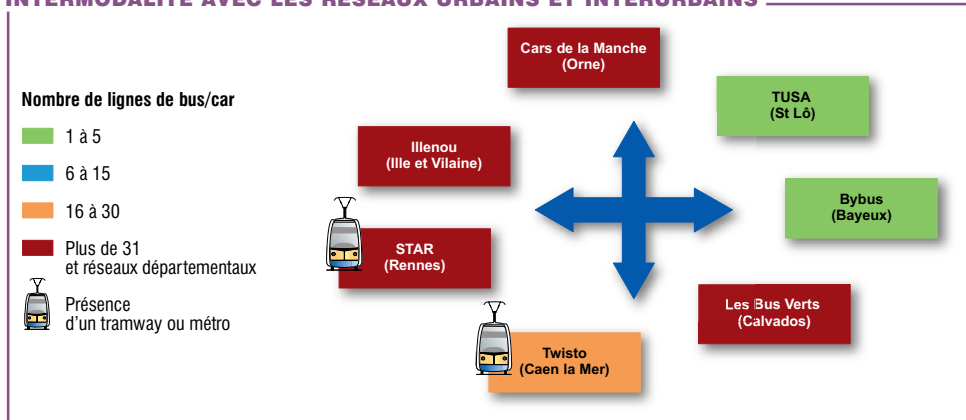
DESSERTE ACTUELLE

Nombre de trains/jour en JOB - 2007	4	15	23	3 par autocar	47 dont 36 TER
Nombre de trains/jour le samedi - 2007	5	13	17	0	36 dont 29 TER
Nombre de trains/jour le dimanche - 2007	5	11	12	0	26 dont 17 TER

MATÉRIEL ROULANT ACTUEL

Type de matériel - 2007	X76500	X73500	Z27500 + X76500	Autocars Grand Confort	X76500 + Z27500 + Corail
-------------------------	--------	--------	--------------------	---------------------------	--------------------------------

INTERMODALITÉ AVEC LES RÉSEAUX URBAINS ET INTERURBAINS



Voyages kilomètres TER sur l'axe - 2007 :

48 228

Caen - Saint Lô - Rennes

ACTIONS INFRASTRUCTURE**Achèvement du CPER 2000-2006**

Tronçon	Description des travaux	Financements Région	Phasage
Saint Lô - Folligny - Granville Phases 4 et 5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Création du raccordement Nord Ouest de Folligny. ▶ Modernisation de l'ex voie 2 entre Folligny et Granville. ▶ Block Automatique à Permissivité Restreinte avec création d'un point de cantonnement intermédiaire. ▶ Modernisation de l'ensemble de la signalisation à partir de la Gare de Coutances. 	26,6 M€	Réalisation en cours. Mise en service prévue pour mi-2011.

CPER 2007-2013**Objectifs de l'opération :**

- ▶ améliorer la qualité de service : meilleur confort et conditions de sécurité accrues,
- ▶ améliorer les temps de parcours par un relèvement de la vitesse de fond de ligne.

Tronçon	Description des travaux	Estimation CPER	Phasage*
Folligny - Avranches	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Renouvellement de la Voie et du Ballast. ▶ Reprise des ouvrages d'art. ▶ Adaptation des passages à niveau. ▶ Block Automatique à Permissivité Restreinte. 	18,5 M€	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fin Avant Projet : début 2009. ▶ Fin études de Projet : mi-2010. ▶ Mise en service prévisionnelle : mi-2011.
Avranches - Pontorson	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Renouvellement Voies 1 et 2 et Ballast. ▶ Réfection du viaduc de la Sélune. ▶ Adaptation des Passages à Niveau. ▶ Block Automatique à Permissivité Restreinte. 	51,5 M€	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Durée études (AVP et PRO) : 24 mois. ▶ Travaux lancés d'ici la fin du CPER.

Actions à l'étude

Tronçon	Description des travaux	Estimation CPER	Phasage*
Pontorson - Dol de Bretagne	Programme de l'AVP à définir.	17,5 M€ (CPER BN) + 12 M€ CPER Bretagne**	Planification de l'opération en cours d'élaboration.
Caen - Rennes	Etude de capacité sur l'ensemble de la ligne pour positionner les points de croisement éventuellement nécessaires à l'exploitation.		2008-2009.

*Les délais d'études tiennent compte des phases de validation des résultats.

**Y compris Dinan - Dol de Bretagne.

ACTIONS MATÉRIEL ROULANT

- ▶ Renouvellement complet réalisé entre 2001 et 2006.

ACTIONS DESSERTE

Opération de cadencement

Une évolution de l'offre de + 7,7 % sur Caen-Rennes dès 2008, avec pour objectifs :

- ▶ rendre plus lisible et plus attractif le réseau TER. Les dessertes seront facilement identifiables grâce à des missions desservant toujours les mêmes arrêts, par exemple :
 - ◆ *Mission Caen - Saint Lô* : arrêts à Caen / Bretteville / Audrieu / Bayeux / Le Molay / Lison / Saint Lô,
 - ◆ *Mission Caen - Coutances* : arrêts à Caen / Bayeux / Le Molay / Lison / Saint Lô / Coutances ;
- ▶ améliorer et systématiser les correspondances.

La mise en œuvre du cadencement sur l'axe se heurte cependant à :

- ▶ une difficulté d'insertion des trains en gare de Rennes et de Caen notamment en heure de pointe (conflit de circulation avec des trains Rennes - St Malo ou Rennes - Brest),
- ▶ une problématique de croisement de trains en section de voie unique (Rennes - Dol).

C'est pourquoi l'offre mise en œuvre en décembre 2008 constitue une première étape vers un cadencement pleinement abouti. Des travaux ultérieurs pourraient permettre d'offrir des temps de parcours plus fiables et optimums.

Développement de nouvelles dessertes

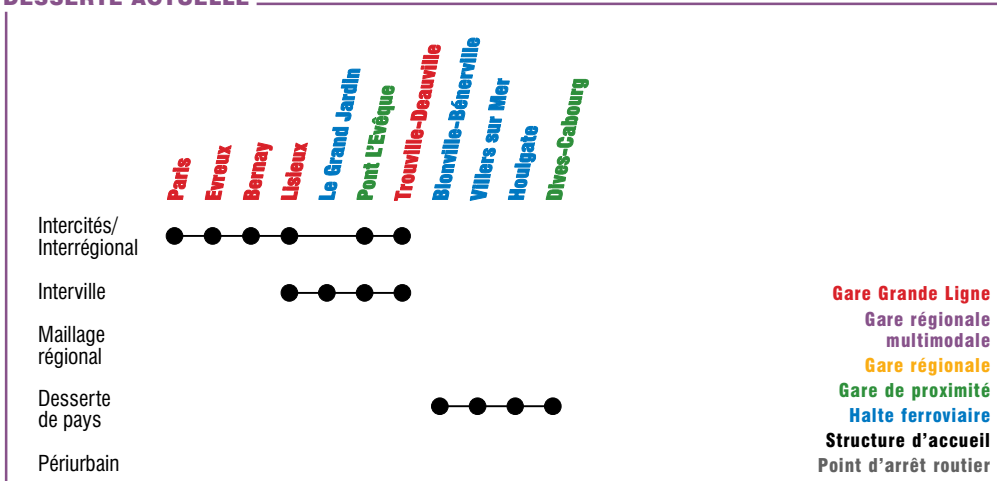
- ▶ Création d'une desserte directe Caen-Granville grâce aux travaux entre Folligny et Granville à l'horizon 2011.
- ▶ Développement dès 2009 d'une desserte de la baie du Mont Saint-Michel, en partenariat avec la Région Bretagne : desserte ferroviaire des principales villes de la baie : Granville, Folligny, Avranches, Pontorson, Dol de Bretagne, St Malo et desserte du site du Mont Saint-Michel par correspondance à Pontorson.
- ▶ Création d'un aller-retour Corail Intercités Saint Lô - Paris en semaine (déc. 2008).
- ▶ Renforcement de la desserte Caen - Rennes (troisième aller-retour) à l'horizon de livraison d'un nouveau matériel.
- ▶ Dans le cadre de la délégation de service public relative à l'organisation des services de transport depuis les parkings et la gare de Pontorson vers le Mont Saint-Michel, une réflexion devrait être engagée sur la création d'une ligne Tram-Train qui permettrait la mise en cohérence avec les axes ferroviaires existants.

Lisieux - Trouville/Deauville

CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE



DESSERTE ACTUELLE



- Dives/Cabourg

	Intercités / Interrégional Paris Deauville - Trouville	Interville Lisieux Deauville - Trouville	Maillage régional	Desserte de pays Deauville - Trouville Dives - Cabourg	Périurbain
--	---	--	----------------------	---	------------

DESSERTE ACTUELLE

Nombre de trains /jour en JOB - 2007	6	21 dont 16 TER + 1 autocar		14	
Nombre de trains /jour le samedi - 2007	6	16 dont 11 TER		13	
Nombre de trains /jour le dimanche - 2007	6	13 dont 10 TER		13	

MATÉRIEL ROULANT ACTUEL

Type de matériel - 2007	Rame Corail	Z27500 + X73500 + Rame Corail		X73500	
----------------------------	-------------	-------------------------------------	--	--------	--

INTERMODALITÉ AVEC LES RÉSEAUX URBAINS ET INTERURBAINS



Voyages kilomètres TER sur l'axe - 2007 :

8 898

axe

Lisieux - Trouville/Deauville

ACTIONS INFRASTRUCTURE

- ▶ Régénération de l'infrastructure Trouville-Deauville - Dives-Cabourg achevée en 2008.

ACTIONS MATÉRIEL ROULANT

- ▶ Renouvellement complet du matériel TER réalisé en 2001 (X73500).
- ▶ Rénovation des voitures Corail Intercités, financée par la Région, pour les liaisons Paris - Lisieux - Deauville.
- ▶ Engagement de la réflexion sur le programme de renouvellement du parc Corail à l'horizon 2020.

- Dives/Cabourg

ACTIONS DESSERTE

Objectifs de l'opération de cadencement

- ▶ Rendre plus lisible et plus attractif le réseau TER. Les dessertes seront facilement identifiables grâce à des missions desservant toujours les mêmes arrêts :
 - ◆ mission Lisieux - Trouville-Deauville : arrêts à Lisieux / Le Grand Jardin / Pont l'Evêque / Trouville-Deauville,
 - ◆ mission Trouville-Deauville - Dives-Cabourg : arrêts à Trouville-Deauville / Blonville-Benerville / Villers sur Mer / Houlgate / Dives-Cabourg,
 - ◆ mission assurée en Corail Intercités Paris - Trouville-Deauville : arrêts à Paris / Evreux / Bernay / Lisieux / Pont l'Evêque / Trouville-Deauville.
- ▶ Améliorer et systématiser les correspondances TER - Corails Intercités.

A la clef, en décembre 2008 :

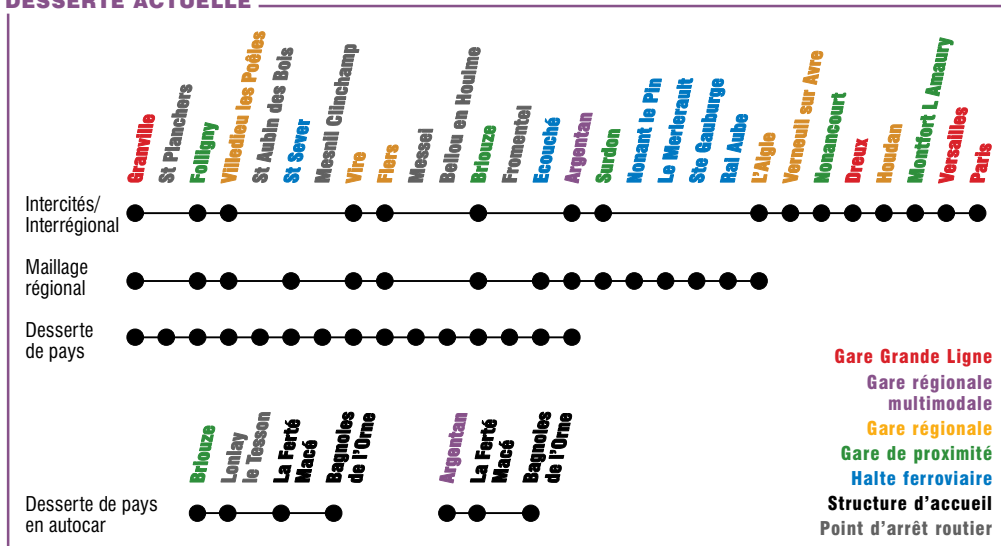
- ▶ 2 allers-retours supplémentaires entre Trouville-Deauville et Dives-Cabourg en été et deux services Trouville - Lisieux supplémentaires.
- ▶ Des correspondances à Lisieux de 10 minutes entre les Corails Paris - Caen et les services Trouville-Deauville - Dives-Cabourg.

Granville - Argentan - Dreux

CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE



DESSERTE ACTUELLE



- Paris

	Intercités / Interrégional Granville Paris	Interville	Maillage régional Granville L'Aigle	Desserte de pays Granville Argentan	Périurbain
--	---	------------	--	--	------------

DESSERTE ACTUELLE

Nombre de trains/jour en JOB - 2007	10		11 dont 1 TER	12 dont 2 TER
Nombre de trains/jour le samedi - 2007	10		10	10
Nombre de trains/jour le dimanche - 2007	13		13 dont 1 TER	13 dont 1 TER

MATÉRIEL ROULANT ACTUEL

Type de matériel - 2007	X72500 et Corail		X72500 + X4750 + Rame Corail	X72500 + X4750 + Rame Corail
-------------------------	---------------------	--	------------------------------------	------------------------------------

INTERMODALITÉ AVEC LES RÉSEaux URBAINS ET INTERURBAINS



Voyages kilomètres TER sur l'axe - 2007 :

19 199

ACTIONS INFRASTRUCTURE**Achèvement du CPER 2000-2006**

Tronçon	Description des travaux	Financements mobilisés par la Région	Phasage
Saint Lô - Folligny - Granville Phases 4 et 5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Création du raccordement Nord Ouest de Folligny. ▶ Modernisation de l'ex voie 2 entre Folligny et Granville. ▶ Block Automatique à Permissivité Restreinte, nouveau système d'exploitation plus performant avec création d'un point de cantonnement intermédiaire. ▶ Modernisation de l'ensemble de la signalisation à partir de la gare de Coutances. 	26,6 M€	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Réalisation est en cours. ▶ Mise en service pour mi-2011.

CPER 2007-2013**Objectifs de l'opération :**

- ▶ améliorer la fiabilité de desserte et les conditions d'exploitation.

Tronçon	Description des travaux	Estimation (CPER 2007-2013)	Phasage*
Paris - Granville	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Etude de modernisation incluant notamment l'exploitation, la signalisation et l'électrification. 	9 M€	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Propositions d'évolutions pour réduire les causes de retards à court terme et pour améliorer le service offert à moyen terme. ▶ Elaboration du cahier des charges du projet d'évaluation à plus long terme de l'ensemble du système ferroviaire de la ligne (la suppression des passages à niveau, le doublement total ou partiel de la voie entre Argentan et Folligny, et l'électrification).

*Les délais d'études tiennent compte des phases de validation des résultats.

- Paris

Dans le cadre du CPER 2007-2013, la Région a commandé à Réseau Ferré de France une étude de modernisation de la ligne Paris Granville, incluant l'exploitation, la signalisation et l'électrification, avec comme objectifs :

- ▶ à court terme, réduire les causes de retard et améliorer le service offert,
- ▶ à moyen et long terme, faire évoluer l'ensemble du système ferroviaire de la ligne : suppression des passages à niveau, doublement de la voie sur tout ou partie du parcours Argentan - Folligny et électrification.

ACTIONS MATÉRIEL ROULANT

Possibilité de remplacement du matériel actuel X72500 par du nouveau matériel d'avenir bi-mode (diesel - électrique) - échéance 2013-2014.

Actions à l'étude

- ▶ Amélioration de la maintenance du parc des X72500 à Caen - réorganisation de l'atelier et meilleure communication entre les ateliers de Caen et de Granville.

ACTIONS DESSERTE

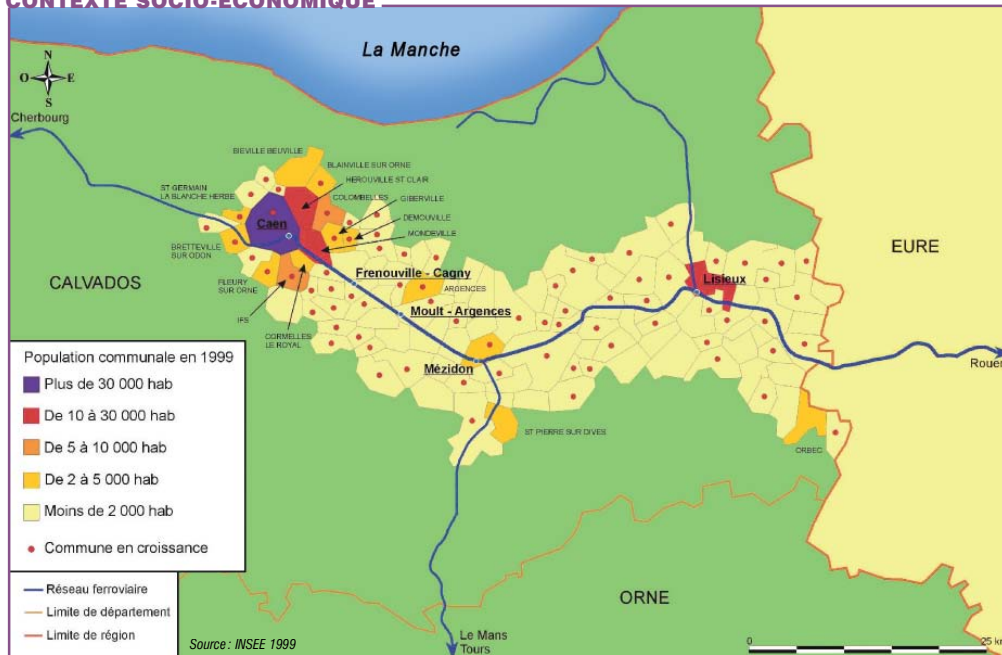
Objectifs des actions de desserte

- ▶ Améliorer les liaisons vers Paris : régler définitivement les problèmes de régularité de la ligne et disposer d'une offre Corail Intercités plus dense (création d'un sixième aller-retour). La SNCF doit s'engager sur la ponctualité des trains Corail Intercités avec des objectifs annuels et sur la conformité des compositions des trains garantissant la capacité offerte à la clientèle.
- ▶ Créer des liaisons Paris - Pontorson (avec accès au Mont Saint-Michel) via le raccordement Sud-Est de Folligny.
- ▶ Rendre plus lisible et plus attractif le réseau TER.

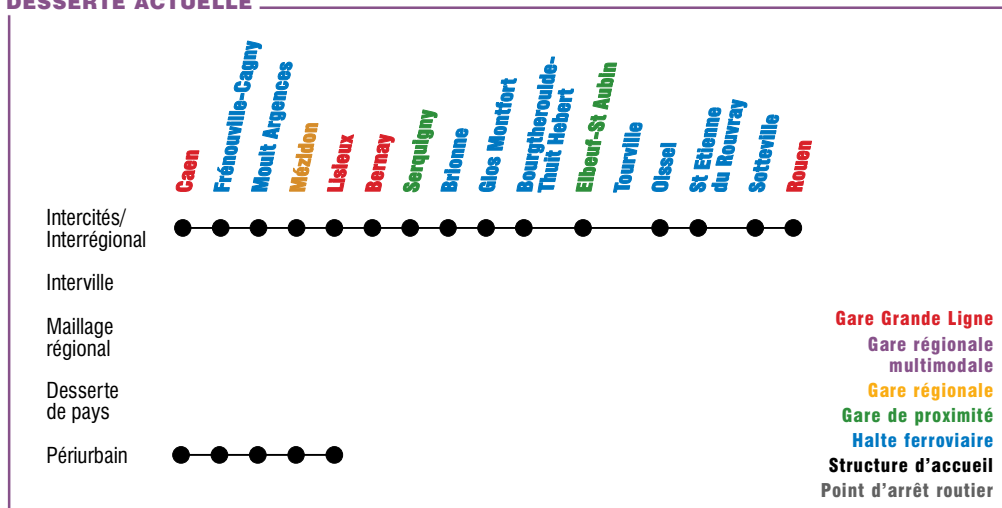
Objectifs de l'opération de cadencement

- ▶ Le cadencement des trains Transiliens en gare de Montparnasse a modifié légèrement la grille de cet axe. Il a permis l'arrivée plus matinale du 1^{er} train Corail Intercités Granville - Paris.

CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE



DESSERTE ACTUELLE



	Intercités / Interrégional Caen Rouen	Interville	Maillage régional	Desserte de pays	Périurbain Caen Lisieux
--	--	------------	----------------------	---------------------	---------------------------------------

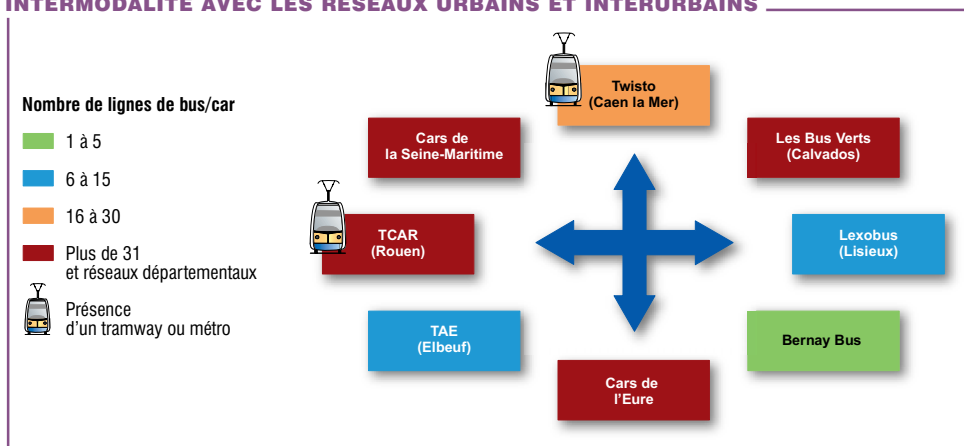
DESSERTE ACTUELLE

Nombre de trains / jour en JOB - 2007	14				32
Nombre de trains / jour le samedi - 2007	10				16
Nombre de trains / jour le dimanche - 2007	10				14

MATÉRIEL ROULANT ACTUEL

Type de matériel - 2007	X76500 + X4750				Z27500 + X76500
-------------------------	-------------------	--	--	--	--------------------

INTERMODALITÉ AVEC LES RÉSEAUX URBAINS ET INTERURBAINS



Voyages kilomètres TER sur l'axe - 2007 :

33 578

axe

Caen - Rouen



ACTIONS INFRASTRUCTURE

CPER 2007-2013

Objectifs de l'opération :

- ▶ améliorer la qualité de service et les performances.

Tronçon	Description des travaux	Estimation (CPER 2007-2013)	Phasage*
Serquigny - Oissel	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Régénération. ▶ Etudes de modernisation. 	2,4 M€	

*Les délais d'études tiennent compte des phases de validation des résultats.

ACTIONS MATÉRIEL ROULANT

- ▶ Renouvellement du parc avec des AGC réalisé entre 2004 et 2006.

ACTIONS DESSERTE

- ▶ Densification de l'offre en 2006 permettant de passer de 5 à 7 allers-retours par jour, fruit d'un partenariat Haute-Normandie - Basse-Normandie.
- ▶ Accélération, à cette même date, des liaisons avec des temps de parcours ramenés à 1 h 30 pour les trains les plus directs.
- ▶ Projet d'une nouvelle densification de la desserte à l'horizon de livraison d'un nouveau matériel, avec un objectif de 9 allers-retours journaliers.



Glossaire

Block-système ou cantonnement : moyen général employé pour assurer l'espacement des trains circulant dans le même sens sur une voie.

Cadencement : fait de répéter à intervalles réguliers le même schéma de dessertes (heure de départ, arrêts en cours de route, heure d'arrivée...).

Canton : découpage d'un itinéraire ferroviaire en sections de même longueur afin d'assurer la protection des trains en circulation en évitant qu'un train puisse en rattraper un autre.

Capacité (d'une infrastructure) : nombre de trains (sillons) qu'une infrastructure ferroviaire est capable de faire circuler durant une période donnée. Une infrastructure saturée est une infrastructure dont la capacité ne permet pas de satisfaire toutes les demandes de sillons.

CPER : Contrat de Plan Etat-Région devenu Contrat de projets Etat-Région depuis 2007.

EOLE : Est-Ouest Liaison Express en région Ile-de-France.

Exploitation ferroviaire (du réseau ferré) : terme général qui comprend l'ensemble du dispositif de gestion du trafic et des circulations (horaires,

procédures de sécurité, régulation...). Cette mission relève des gestionnaires d'infrastructure.

Gare Grande Ligne : gare ferroviaire gérée au niveau national par la direction des gares et de l'escale de la SNCF, indépendamment de l'activité TER Basse-Normandie.

Gare Régionale Multimodale : gare TER insérée dans un tissu urbain dense, ayant un fort rayonnement sur son environnement local et sur les autres villes de la région. Généralement bien desservie par tous les types de trains, elle dispose souvent d'un pôle d'échanges et de services important. Sa fréquentation est importante et elle assure parfois un rôle de correspondance.

Gare Régionale : gare TER située en milieu urbain jouissant d'un fort rayonnement sur son environnement local et sur les autres villes de la région. Elle dispose d'un bâtiment voyageurs, d'un nombre important de services et est souvent assortie d'un petit pôle d'échanges.

Gare de Proximité : gare TER jouant, en plus de la fonction transport, un rôle économique et social de proximité. Souvent implantées dans un centre de bourg ou de petite ville, elles disposent le plus



souvent d'un bâtiment voyageurs. Ces gares ont parfois une vocation de correspondance du fait de leur situation sur un "nœud ferroviaire".

Halte ferroviaire : point d'arrêt ferroviaire TER situé en milieu rural, périurbain ou urbain. Leur fréquentation dépend d'une clientèle de proximité. Situées le plus souvent à l'écart des centre-bourgs ou des centres-villes, elles ne disposent pas ou plus de bâtiment voyageurs accessible au public.

JOB : Jour Ouvré de Base, jour dimensionnant de semaine (mardi, mercredi, jeudi), hors vacances scolaires.

LGV : Ligne à Grande Vitesse.

LRNVS : Liaison Rapide Normandie Vallée de Seine.

Maintenance : entretien des infrastructures du réseau ferré et/ou du matériel roulant.

Matériel roulant : matériel de transport sur roues, en particulier les locomotives et les wagons.

Point d'arrêt routier : arrêt de car TER, parfois équipé d'un abri.

SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français.

SRADT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire.

SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports.

Structure d'Accueil : point d'arrêt routier TER disposant d'un bâtiment voyageurs et d'un service de vente.

TCSP : Transport en Commun en Site Propre.

TER : Transport Express Régional.

TGV : Train à Grande Vitesse.

Train omnibus : Train de voyageurs qui fait arrêt à toutes les stations.

Train semi-direct : train qui, entre deux stations principales, marque l'arrêt à plusieurs stations intermédiaires.

Train direct : train acheminé sans remaniement ni arrêt, sur la totalité du parcours.

RFF : Réseau Ferré de France.

Sillon : capacité d'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train entre deux points du réseau ferré pendant une période donnée.

Voie d'évitement : voie rattachée à la voie principale, conçue pour permettre le croisement ou le dépassement des trains.

