



Caen—Rennes

L'avenir de la ligne est menacé !

La réduction de la desserte ferroviaire est avant tout un choix politique de réduction des coûts et la poursuite de la casse du service public?

A une question posée par le CESER (Conseil économique, social et environnemental régional) sur les dépenses engagées par la Région, Mr Morin a répondu par gains de productivité et réduction de l'offre:

- ⇒ fermeture des gares d'Avranches, Pontorson (l'hiver),
- ⇒ suppression d'arrêts (Carantilly, Marigny, Pont-Hébert),
- ⇒ suppression d'agents en gare,
- ⇒ suppression de trains. On est passé de 3 allers retours quotidiens et 4 allers et retours le vendredi et le dimanche à seulement 2 allers et retours

Un service annuel 2019 qui ne répond pas aux besoins des usagers

La mise en place de relations nouvelles entre Caen et Granville, ne peut se faire au détriment de la desserte Caen Rennes. Attendues depuis longtemps, avec la réalisation des travaux du raccordement de Folligny, les nouvelles circulations justifient les investissements réalisés et correspondent aux attentes de certains usagers. Pour autant la suppression d'un aller et retour au quotidien sur Caen-Rennes sert principalement à financer la création de cette nouvelle liaison.

le vendredi et le Dimanche :

La suppression de deux trains au départ de Rennes et de Caen dans les 2 sens, notamment en fin de journée, ne permet plus aux étudiants et aux lycéens de rejoindre leur résidence ou leur établissement dans de bonnes conditions.

Ce qui les oblige à trouver d'autres solutions.

Une dégradation organisée de l'offre ferroviaire!

De plus, créer une relation Caen Rennes via Granville (30 min avec le changement de poste de conduite) en rajoutant des arrêts à proximité des deux métropoles pour allonger l'horaire du train de 40 minutes est fait pour le rendre moins attrayant. Dans le même temps, il est mis en place un car direct avec un temps de parcours inférieur (2h50). En outre, les tarifs pratiqués pour le bus, 5€ (prix de lancement) sont clairement faits pour concurrencer le train sans pour autant rendre les mêmes services comme les 8 arrêts qui desservent les villes situées sur l'axe ferroviaire. C'est la volonté de décourager les usagers de prendre le train.

Il s'agit bien d'une concurrence faussée qui n'a comme finalité que d'affaiblir la desserte ferroviaire et qui va couter fort cher aux contribuables. En effet, Mr Morin annonçait que le prix du bus au km est de l'ordre de 5€, ce qui pour le moins, pour un parcours Caen Rennes revient à $188 \times 5€ = 940€$. A supposer que le bus soit rempli, il ne sera perçu que $50 \times 5€ = 250€$ soit une différence de 690€.

Un gâchis financier et environnemental

Le Dimanche soir, le train qui effectuait Caen Rennes est terminus Granville et pour couvrir la partie Granville Rennes (110km) en train, **il a été créé au départ de Caen, St Lo, Coutances, Granville un service de bus qui représente pour l'aller, 675Km plus le retour à vide, 487 km soit un total de 1162Km (un vrai scandale à 5€ le Km). Pas sûr qu'à la fin de l'année cela n'aura pas coûté plus cher qu'une desserte ferroviaire.**

Question environnement, on fait mieux en matière de réduction des gaz à effets de serre. A ce rythme on n'est pas prêt de réduire l'empreinte carbone. Une fois de plus, nos dirigeants politiques s'assoient sur les objectifs fixés par les conférences sur le climat et hypothèquent le devenir des générations à venir.

Un autre gâchis, ce sont les 130 millions € qui ont été dépensés pour « remettre à niveau la ligne » et qui pourtant, devraient permettre d'augmenter le nombre de circulations.

La démocratie à l'épreuve de la réalité !

Tous ces points ont été abordés dans les différentes rencontres avec la région et notamment dans les comités de territoire, instance de faire valoir de la politique régionale sans aucune possibilité de débattre des enjeux des besoins de transport.

La preuve que cette nouvelle instance est loin de correspondre à un espace de démocratie puisqu'il n'est surtout pas question de pouvoir faire entendre d'autres solutions plus conformes à

l'intérêt général en termes de finances publiques et environnemental. **Les points concernant les enjeux autour du transport, du désenclavement des territoires et la prise en compte les besoins des usagers par le biais de leurs associations sont relégués au second plan quand ils ne sont pas totalement ignorés.** C'est pourquoi nous réclamons la remise en place des comités de ligne. Mais faut-il aussi qu'il y ait aussi la volonté d'écoute ?

Aujourd'hui, il est possible de faire Caen Rennes en 2h40, en maintenant TOUS les arrêts et donc, en desservant TOUTES les villes situées sur l'axe et mettre un service de bus entre Granville et Folligny qui s'ajoute aux trains existants. Une bonne option pour assurer le désenclavement des territoires ! Question soulevée par de nombreux élus, mais aussi par le mouvement social actuel sur la possibilité d'accès aux services publics dont notamment le train.

Le collectif citoyen entend porter d'autres solutions, notamment :

- **Remise en place des Caen-Rennes tous les jours de la semaine,**
- **Création de trains TER au départ de Granville vers Rennes, notamment le matin,**
- **Mise en place d'horaires adaptés pour les besoins des salariés, des étudiants, des scolaires et aussi, permettre à tous les usagers d'avoir accès au TGV à Rennes pour rejoindre le réseau national et Européen.**
- **Retour des Granville-St Malo en desserte d'été.**
- **Réouverture et ré-humanisation des gares, par la présence d'agents dans les guichets.**

Signez la pétition!

Pour adhérer, adressez vos coordonnées à: **Collectif de défense des axes sud Normandie**,
4 TER avenue de la Forêt Normande, 61 200 Argentan. Montant de l'adhésion minimum:10€.

Adresse mail : collectifdefenseaxessudnormandie@gmail.com