

## 1. .Présentation :

### **ASSOCIATION RESEAU VERT DE BASSE-NORMANDIE**

#### **Association Réseau vert de Basse- Normandie**

Ferme de l'Etang

14320 FEUGUEROLLES-BULLY

Association loi 1901, déclarée en sous-préfecture de Coutances en 1996.

Association membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports.

50 adhérents. 20 000 sympathisants au travers d'une pétition en faveur du maintien de la voie ferrée lancée par le collectif de défense de la ligne.

Objectifs : Défense et promotion des modes de transports alternatifs à la route (rail, voie d'eau, transports en commun et modes doux en milieu urbain).

Et



### **Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports**

32, rue Raymond Losserand

75014 PARIS

Tél : 01 43 35 02 83

Fax : 01 43 35 14 06

E-mail : [fnaut@wanadoo.fr](mailto:fnaut@wanadoo.fr)

Site Internet : [www.fnaut.asso.fr](http://www.fnaut.asso.fr)

Fédération créée en 1978, regroupant 150 associations (soit 35 000 adhérents).

Association agréée de consommateurs

Elle oeuvre pour l'amélioration et le développement des transports collectifs urbains, régionaux, ruraux et interurbains ; pour de meilleures conditions de déplacement des piétons, cyclistes et personnes handicapées ; pour la sécurité routière ; pour une politique intermodale des transports, respectueuse du cadre de vie quotidien et de l'environnement.

## 2. Position de principe sur l'aménagement proposé :

Pour améliorer les échanges entre Caen et Flers, le Conseil Général du Calvados et son homologue de l'Orne misent exclusivement sur le mode routier, en proposant l'aménagement d'une 2x2 voies. Pourtant, la construction d'une nouvelle infrastructure routière coûteuse, surdimensionnée, destructrice d'espaces naturels et agricoles, qui induira encore davantage de trafic routier, n'est pas inéluctable. En effet, il existe entre Caen et Flers une ligne ferroviaire inutilisée, dont la remise en service constitue une alternative crédible à l'aménagement routier proposé. Son exploitation est possible selon des modalités complémentaires : desserte péri-urbaine entre Caen et Thury-Harcourt, liaison TER Caen-Flers, desserte touristique estivale.

La relance de liaisons régulières par rail serait à même de répondre à l'engorgement actuel et prévisible de la RD 562 et RD 962. Cette solution permettrait d'assurer des conditions de transport décentes pour les personnes à mobilité réduite (dont le nombre croît avec le vieillissement de la population) ainsi que pour les 20% ménages ne disposant pas de véhicule particulier. La ligne n°34 des Bus Verts remplit mal cet objectif : manque de confort, temps de transport long et aléatoire (de 01H10 à 01H30), coût élevé ... et donc manque d'attractivité pour l'utilisateur. Selon les deux départements, qui se basent sur une note de Réseau Ferré de France, la solution ferroviaire ne peut être envisagée. Cette affirmation est infondée ! Le potentiel de transport voyageurs et fret est là : desserte de l'agglomération de Flers, de Thury-Harcourt et Condé sur Noireau, de communes en pleine expansion démographique, de zones touristiques, de carrières... A plus long terme, rappelons que la ligne se prolongeait jusqu'à Laval, où il existe également sur le même parcours un projet routier.

Sur les aspects techniques, les ouvrages d'art de cette ligne sont globalement en bon état général selon les experts de la SNCF, y compris le tunnel des Gouttes contrairement aux rumeurs ici et là colportées. La voie bénéficie d'un armement lourd dans sa partie sud, de type traverses béton. Des estimations font état d'environ 30 millions d'euros de travaux pour la réouverture. Cela comprend la construction d'un ouvrage pour franchir le chenal sec à Louvigny, le raccordement de la ligne sur les deux radiales Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Dreux-Granville, un renouvellement voie-ballast sur la partie nord, une automatisation de certains passages à niveaux, l'aménagement des gares ... Ce chiffre est à comparer aux 280 millions d'euros nécessaires à la réalisation du projet de 2x2 voies! La solution ferroviaire est donc nettement moins coûteuse pour les finances publiques que la solution routière.

Sur le plan environnemental, la remise en service de la voie ferrée n'induit aucune consommation supplémentaire d'espaces, puisque l'emprise existe déjà! Les nuisances occasionnées sur le paysage par une réouverture de la voie ferrée seraient minimales, puisque qu'une électrification ne serait pas nécessaire (mise en service du matériel automoteur X 73500). Enfin, en terme de qualité de l'air et de lutte contre l'effet de serre, la solution ferroviaire est infiniment moins agressive pour l'environnement que la solution routière, qui favorisera encore davantage ce mode routier qui, rappelons le, est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre et le seul en forte croissance. Dans le même ordre d'idée, il faut se poser la question de la disponibilité et du prix du pétrole à un horizon de 20 à 30 ans. Le bon sens veut que l'on privilégie le mode ferroviaire, moins énergivore que la route. Après le 1<sup>er</sup> choc pétrolier en 1974, le Ministre en charge des Transports avait d'ailleurs ordonné le recensement de « petites lignes » pouvant être réactivées.

Sur le plan juridique, la fermeture, le retranchement et le déclassement de la ligne font l'objet d'un recours contentieux, qui pourrait aboutir à des annulations compte tenu de la jurisprudence du Conseil d'Etat concernant d'autres lignes. A plusieurs reprises, avec d'autres associations et la CGT Cheminots, la FNAUT et Réseau vert de Basse-Normandie sont intervenus auprès de la SNCF, de RFF, des Ministres concernés pour s'opposer à la suppression de la voie ferrée. Notre action avait notamment conduit Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'époque, à refuser la fermeture et à ordonner à RFF une étude complémentaire. La Communauté d'agglomération du Pays de Flers s'est prononcée à l'unanimité contre le démantèlement de la ligne, par une motion en date du 8 novembre 2001. La consultation des communes par RFF en juin 2000 avait en outre fait apparaître l'absence totale de consensus sur la suppression de la voie ferrée. La nouvelle majorité au Conseil Régional de Basse-Normandie, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, devrait se prononcer sur le devenir de cette voie ferrée. Son avenir est donc plus que jamais à la réouverture.

### **3. Si le principe de cet aménagement est retenu, quel doit être selon vous le choix du tracé et le site à utiliser ?**

Au delà de la nécessité de privilégier la solution ferroviaire, notre association reste ouverte à certains aménagements légers sur la route tels que des mises en sécurité de carrefours et lieux accidentogènes ou bandes pour véhicules lents. Le contournement à 2x1 voie d'agglomérations peut aussi être étudié. L'emprise de la voie ferrée ne doit en aucun cas être utilisée pour permettre la réalisation de ce projet de 2x2 voies, et les ouvrages permettant de franchir la ligne ferroviaire, au gabarit permettant le passage d'un train, devront être prévus.

### **4. Quelles seraient éventuellement les variantes que vous préconiserez ? Quelle est la variante qui a votre préférence ?**

Nous optons pour la remise en service de la ligne ferroviaire, avec quelques aménagements routiers de sécurité sur la RD 562- RD 962.

### **Conclusion**

Ce n'est pas un attachement sentimental au chemin de fer d'autrefois ni un rêve que de prôner la remise en service de la ligne Caen-Flers comme alternative au projet de 2x2 voies. C'est bel et bien un souci très réaliste de l'avenir, c'est la volonté d'utiliser d'une façon optimale un patrimoine ferroviaire existant. De nombreuses régions se lancent dans des

projets de réouvertures de lignes : Fontenay le Comte-Niort, Nantes-Châteaubriant... en s'inspirant du succès de la réouverture de Tours-Chinon. Nous déplorons que, malgré nos demandes répétées, aucune étude sérieuse sur la réouverture de la voie ferrée n'ait été menée jusqu'à présent. Comparons enfin sereinement et d'une façon transparente l'intérêt d'une solution exclusivement routière, manifestement anachronique, et celui d'un choix principalement ferroviaire. Il est évident que la deuxième orientation, moins coûteuse, plus écologique, plus sûre pour l'utilisateur, est la plus conforme à l'intérêt général !