Réouverture de la ligne SNCF...

Les besoins de mobilité sont en forte augmentation. Il est prévue pour les 30 prochaines années une croissance du trafic routier de 30%.

Parallèlement les engagements pour le climat prévoient de mettre fin à la commercialisation de véhicules à moteur thermique à partir de 2030 et la production de véhicules électriques est une source de ruine des territoires d'extraction des terres rares dans des conditions de pillage et d'esclavage des populations locales. Enfin, les coûts externes du mode de transport routier estimés à 1 000 Milliards d'€ pour l'UE et 111 Milliards d'€ pour la France peuvent-ils raisonnablement encore augmenter ?

Les populations attendent majoritairement que les transports soient repensés , sans devoir subir les nuisances liées aux encombrements et plus en lien avec leurs convictions d'urgence climatique tel que l'a mis en avant la convention citoyenne pour le climat.

Les atouts du ferroviaire sont à reconsidérer.

Au-delà de la fermeture des lignes ferroviaires qui irriguaient ou irriguent encore notre territoire et qui est une véritable aberration notamment pour le service public et la planète, la casse du service public ferroviaire génère un report modal du rail vers la route. Report modal voyageurs et fret qui se traduit par une augmentation exponentielle de la circulation (camions et automobiles) mais aussi par un développement sans limite des infrastructures routières consommatrices d'espaces naturels très majoritairement agricoles.

Alors qu'il existe une infrastructure ferroviaire non exploitée au cœur d'un bassin de 70 000 habitants, cette ligne Caen -Flers est fermée depuis 1970 et les populations n'ont d'autre choix que la route pour se déplacer sur ce territoire.

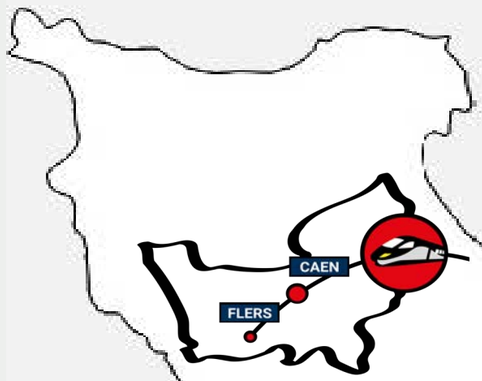
Alors quand ?

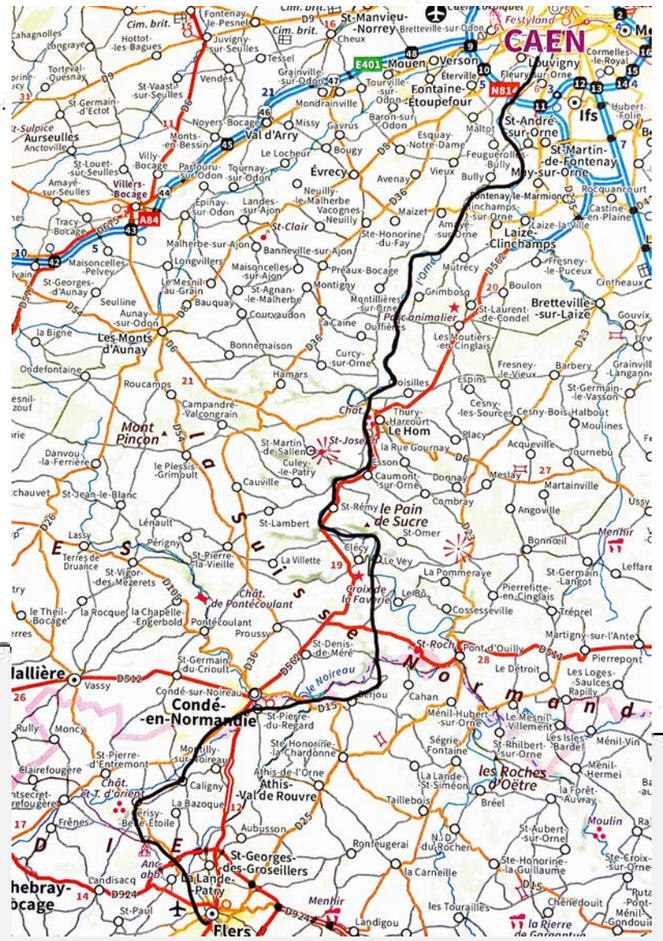
Un constat !

Les infrastructures ferroviaires restent largement sous-exploitées , 80 % du trafic se concentre sur 40 % seulement du réseau. Si 90 % des Français résident à moins de 10 kilomètres d'une gare, 30 % des gares ne sont plus desservies et le réseau actuel dessert en priorité les grandes villes et les axes entre Paris et la province. Le sud-ouest de l'agglomération caennaise est représentatif de cette statistique.

Quelques chiffres !

La ligne ferroviaire Caen-Flers, voie unique non électrifiée d'une longueur 60 km.
11 gares et haltes desservies.
Des ouvrages d'art, globalement en bon état général selon expertises SNCF Réseau.
Une augmentation de population depuis les dernières études
Les coûts estimés de remise en service :
Train touristique : 1,1 millions d'euros pour Etavaux / Clécy. Réouverture Caen – Thury : 18 millions d'euros.
Réouverture TER Caen-Flers : 66 millions d'euros (hors reconstruction OA Louvigny, réfection tunnel des Gouttes et repose bifurcations) ; au total 100 millions d'€.
A titre de comparaison, le projet de 2x2 voies Caen-Flers était estimé à 300 millions d'euros





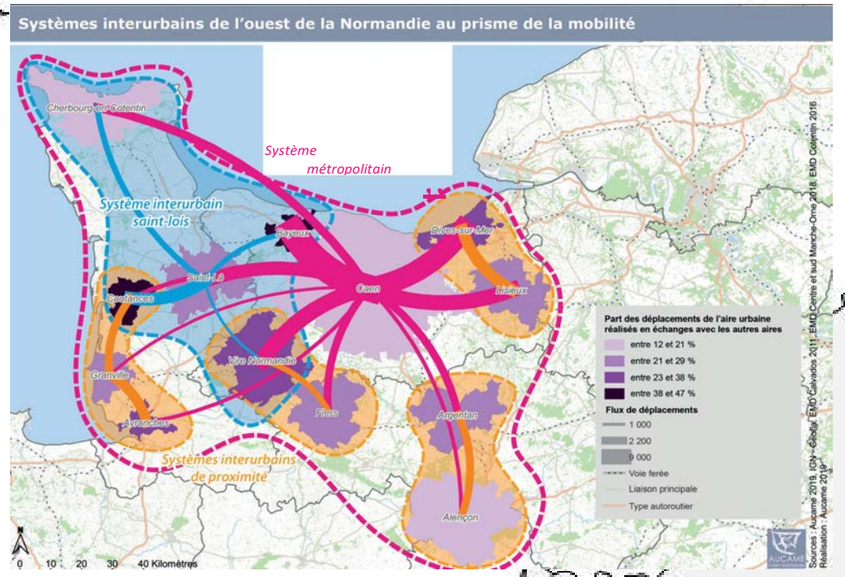
Des tendances !

En Normandie, les tendances au tout routier confirment cette analyse.
Pourtant l'étude AUCAME Caen Normandie de 2019 fait état des éléments suivants :
La pratique des modes alternatifs à la voiture est en progression sur Caen-Métropole, que ce soit le train, les transports collectifs routiers urbains et non urbains, ou même le vélo.
De même, la mobilité domicile/travail interurbaine ne concerne que très peu d'actifs (9 %), mais cette mobilité se fait essentiellement en voiture individuelle et représente 30 % des émissions de CO2.
Cette tendance est la même pour les 91% d'étudiants, lycéens, touristes et autres déplacements liés à des démarches diverses. Il est également fait le constat que l'ensemble des grandes aires urbaines possèdent une gare et sont reliées, en majorité, à leurs voisines ou à Caen par le train.
Ce n'est pas le cas de Flers et des petites villes de la ligne. Pourtant, chaque jour on recense 2200 échanges entre Caen et Flers ; il y a donc un potentiel important pour le train sur cet axe.

Les coûts externes

Les coûts externes, pour les transports, sont les conséquences chiffrées négatives des déplacements des citoyens et des marchandises en termes de pollution de l'air (impact environnemental et sanitaire, mortalité et morbidité), de congestion des réseaux (embouteillages et temps perdu), des accidents liés notamment à l'insécurité routière (blessés et morts), de la contribution au réchauffement climatique (émission de gaz à effets de serre et particules), ou encore du bruit (risques sanitaires et psychosociaux)

Méconnus d'une grande partie des citoyens, les coûts externes des transports ont un impact économique énorme.
N'étant pas comptabilisés dans les budgets lors des choix de développement des infrastructures, notamment routières, ils sont majoritairement ignorés des décideurs économiques et politiques, mais sont payés par la collectivité.



Les financements !

La Taxe intérieur sur les produits énergétiques (TICPE) mériterait d'être revue dans son application et sur sa répartition. Aujourd'hui elle frappe les ménages et notamment les plus modestes sur leurs factures de chauffage (gaz et Fioul domestique). Elle les frappe également dans leurs déplacements y compris pour les trajets domicile/Travail. Pour sa répartition, avec 33,8 milliards d'euros en 2018, seuls 3,2% sont reversés à l'AFITF[1]. Reprendre la totalité de cette TICPE pour l'affecter aux projets de transition écologiques dont les transports comme le rail apparaît comme une proposition sérieuse.
De même, les milliards de coûts externes des transports routiers sont plutôt à investir dans le développement d'infrastructures de transport autres, tel le que ferroviaire, qui sur le long terme auront des incidences économiques, sociales et sanitaires qui permettront de faire de lourdes économies financières.

[1]*Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France*

CAEN-FLERS
Il faut le fer !

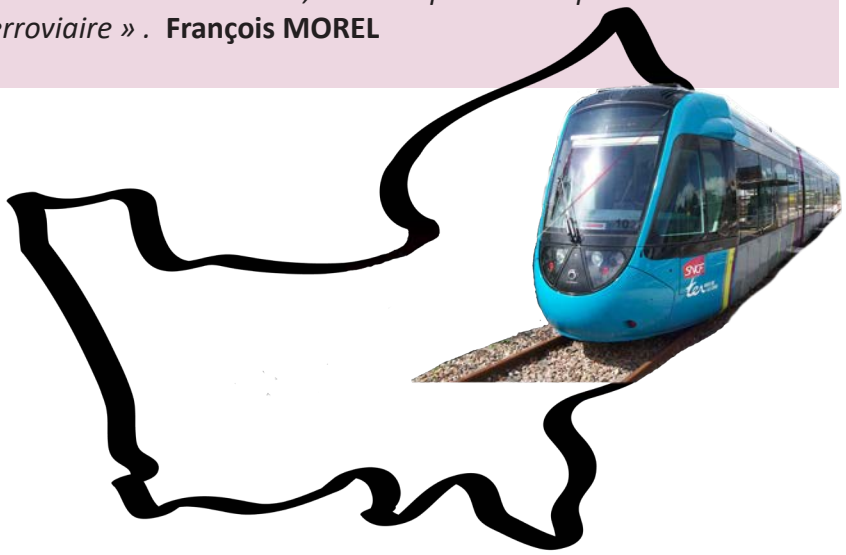
La compatibilité !

La voie verte, un bel équipement compatible avec le train !

Moyennant quelques aménagements et adaptations, il est possible faire cohabiter voie verte et voie ferrée, permettant ainsi de favoriser vélo et train, deux modes de déplacement d'avenir.

La ligne figure toujours dans le patrimoine de SNCF Réseau, et le Département dispose d'une convention d'occupation temporaire du domaine public ferroviaire.

Lors de la conception de la voie verte, il a été fait le choix de créer celle-ci en parallèle de la voie ferrée maintenue. Les emprises pour recréer des voies d'évitement, à Mutrécy ou Thury-Harcourt, ont été préservées.
Une remise en service commerciale, avec un matériel léger type tram-train ou train classique est possible, moyennant certains aménagements (séparation physique, passerelles, déviation de la voie verte…).

« Chaque fois que nous suivons un camion sur la route, chaque fois que nous peinons à le doubler, ayons une pensée pour tous ces technocrates, tous ces politiciens qui eurent le nez si fin en détruisant le réseau ferroviaire » . **François MOREL**

LE TRAIN, C'EST L'AVENIR !