Le TGV stoppé net
Par *françois charmot*
Source Paris-Normandie du *01/10/2010 08:00*

9h 18. Ce mardi matin, à l'heure annoncée, le TGV Cherbourg-Dijon entre en gare d'Evreux. Les deux minutes d'arrêt sont largement suffisantes pour permettre à deux voyageurs d'embarquer. Et à trois autres de descendre du train. Quant au contrôleur, il a largement le temps d'effectuer quelques pas sur le quai pour se dérouiller les jambes. L'occasion de nous confirmer qu'une « quarantaine de passagers sont à bord » ce matin. Une bien maigre fréquentation. Et c'est pareil, ou presque, tous les jours.
D'après la SNCF, la moyenne journalière serait de cinquante-cinq voyageurs sur ce Cherbourg-Dijon. Une fréquentation bien trop insuffisante pour espérer rentabiliser la ligne. « On s'était fixé un seuil d'environ cent personnes par train, soit un taux de remplissage déjà faible, d'environ 30 % », précise-t-on du côté de la compagnie nationalisée. Qui se basant sur ce « non-succès », annonce la suppression de cette desserte le 11 décembre prochain, date des changements de service. Mis en place à titre expérimental pour une durée de trois ans, avec une importante participation financière des deux régions normandes, de la Bourgogne, et des agglomérations de Cherbourg, Caen, Evreux, Mantes-la-Jolie, Montbard et Dijon, ce TGV, qui permettait également une liaison directe vers l'aéroport de Roissy, n'aura donc duré qu'un an et demi. C'est en effet le 5 juillet 2009 que le TGV s'arrêtait pour la première fois en gare d'Evreux-Normandie. En stoppant l'expérience à mi-parcours, la SNCF, qui souhaite ainsi « arrêter les frais », ne rompt pas unilatéralement son contrat.
« C'est une décision conjointe, précise le porte-parole de la SNCF. Et dans la convention, il était stipulé dès le départ que, selon les niveaux de fréquentation, on se réservait le droit de se réunir au bout d'un an pour faire un premier bilan. »
Restent cependant des questions sur les raisons de cet échec. Même si beaucoup ne pleureront pas sur la disparition de cette ligne (lire ci-dessous), on peut par exemple s'interroger sur la pertinence des horaires des deux trains journaliers (un dans chaque sens). Et puis, un TGV qui ne roule pas plus vite qu'un train normal (voir parfois moins vite) faute d'encombrement de voies mal adaptées, n'est-ce pas, finalement une contre-publicité. Qui au bout du compte, se paie cash !

Le fiasco de la ligne TGV Le Havre-Rouen-Strasbourg

Source Paris-Normandie du 29 septembre 2010 à 17H45

TRANSPORT. L'arrêt de la ligne TGV Le Havre-Strasbourg pose la question de l'utilité d'une future ligne à grande vitesse. Reste à savoir aussi qui paiera le déficit ?

Les relations TGV entre Le Havre-Strasbourg et Cherbourg-Dijon s'arrêteront le 11 décembre prochain

Lancées en juillet 2009 au cœur de la crise économique, les lignes quotidiennes aller-retour Le Havre-Rouen-Strasbourg et Cherbourg-Caen-Dijon sont au bout de la voie. Cet arrêt définitif repose la question de la desserte ferroviaire en Normandie.

La SNCF a en effet décidé cette semaine de mettre un terme à cette expérimentation prévue pour trois ans. Le motif invoqué est l'absence de fréquentation des voyageurs malgré des débuts prometteurs. Le seuil de remplissage minimum de 100 personnes/jour et par liaison n'a jamais atteint. La ligne Le Havre-Strasbourg n'aura enregistré que 72 voyageurs en moyenne et seulement 54 pour le TGV Cherbourg-Dijon.

Les conséquences de l'arrêt de ces lignes sont importantes pour l'argent du contribuable en Normandie. La SNCF avait en effet monté ce projet en s'appuyant sur les collectivités locales. D'un coût global de 25,4 millions d'euros sur trois ans, la SNCF participait à hauteur de 9, 25 millions d'euros; les régions normandes pour 12, 36 millions d'euros, soit 6,18 millions pour la Haute-Normandie et les 50 % restants pour la Basse-Normandie. La région Haute-Normandie avait obtenu une participation sur trois ans des agglomérations de Rouen (900000 €), du Havre (700000 €) et Evreux (400000 €).

Un tour de table identique avait eu lieu en Bourgogne où la Région s'engageait à financer 12,6 millions d'euros et la ville de Dijon 2,57 millions d'euros. La région Alsace (UMP), pourtant partie prenante, n'intervenait pas financièrement.

7 millions d'euros de déficit pour les régions

A ce jour, au terme d'une chaotique année d'exploitation, le déficit de la SNCF est de 14,8 millions d'euros. « Elle nous a demandé si nous voulions continuer l'expérimentation et donc de doubler la mise pour combler le déficit. Une situation inacceptable car il s'agit d'argent public », confie un proche de Alain Le Vern, le président socialiste de Haute-Normandie qui a fait de la rigueur des deniers publics sa marque de fabrique.

« Ce déficit a notamment été aggravé par la décision de l'Etat de demander à Réseau Ferré de France d'augmenter les tarifs de ses péages. Soit 1,3 million d'euros compris dans le déficit d'exploitation. Sept millions d'euros pourraient donc être réclamés aux deux collectivités régionales normandes pour éponger les dettes de la SNCF.

« C'est en effet à discuter, nous allons voir l'analyse technique de la convention, pour l'instant nous n'avons pas encore été sollicités par la SNCF. Bien qu'elle soutienne le contraire, nous estimons que la SNCF n'a pas assez communiqué et promu cette ligne. Par exemple, en décembre 2009, lorsque le temps de parcours a été réduit de 30 minutes, il n'y a pas eu de publicité », souffle-t-on à la région Haute-Normandie.

A l'heure où de nombreux espoirs se concentrent sur une future Ligne à grande vitesse pour rallier la Haute et Basse-Normandie à Paris, cet échec cuisant pose la question de l'intérêt d'investir 9 milliards d'euros pour cet ambitieux projet !

Alain Lemarchand

Le TGV Le Havre - Strasbourg en sursis

Source Paris-Normandie du 27/09/2010 12:01

Lancée il y a un peu plus d'un an, le 5 juillet 2009, pour une durée expérimentale de trois ans, la liaison ferroviaire à grande vitesse Le Havre-Rouen-Roissy-Strasbourg, est déjà en sursis. Avec une fréquentation quotidienne de 72 passagers sur le segment choisi pour les comptages, entre Mantes-la-Jolie et Roissy, elle est en effet loin d'atteindre ses objectifs.

De fait, l'éventualité d'un arrêt dès le 11 décembre prochain, date du changement de service à la SNCF, est aujourd'hui à l'étude. "Nous sommes en cours de négociation avec nos partenaires financeurs", confirme la société nationale.

Pour l'autre liaison TGV, lancée le même jour, entre Cherbourg et Dijon via Caen et Roissy, et qui affiche une fréquentation moyenne de 54 passagers seulement, la décision est déjà

prise. "Mieux vaut arrêter cette expérience non concluante avant que les coûts ne dérapent totalement", a déclaré Laurent Beauvais, le président socialiste de la Région Basse-Normandie. "Ce faux TGV renforce notre volonté d'un vrai TGV normand, et de concentrer tous nos efforts sur ce sujet".

Le déficit des deux liaisons Le Havre-Strasbourg et Cherbourg-Dijon, a atteint quinze millions d'euros l'an dernier, un déficit réduit de moitié pour la compagnie nationale, grâce à la participation des collectivités locales.

Sarkozy confirme le TGV normand
Source Paris-Normandie du *16/07/2009 01:00*

Ce jeudi midi au Havre, le président de la République a confirmé sa volonté de construire une ligne TGV entre Paris et Le Havre via Mantes-la-Jolie et Rouen.

Ce qui accrédite le tracé sud et la gare sur la rive gauche rouennaise que réclament avec force les élus de l'agglomération rouennaise et le président PS de Haute-Normandie, Alain Le Vern. La petite phrase du chef de l'Etat le 29 avril dernier lors de son discours sur le Grand Paris où il évoquait « *a grande vitesse sur l'axe Le Havre-Paris qui mettra Le Havre à une heure de Paris* » a depuis fait couler beaucoup d'encre et suscité les réactions inquiètes des élus de l'agglomération rouennaise, après avoir pris connaissance de l'hypothèse d'un tracé nord pour cette ligne à grande vitesse.

Défendu par Antoine Rufenacht, le maire UMP du Havre qui y voyait le double avantage d'être plus facile à réaliser et moins coûteux en faisant l'économie d'un tunnel ferroviaire sous la Seine pour desservir la future gare de l'agglomération rouennaise, ce tracé nord a été depuis vigoureusement battu en brèche par Alain Le Vern, le président de la Région - qui est l'autorité organisatrice des transports - relayé par le très influent président de l'agglomération rouennaise, Laurent Fabius et la députée-maire de Rouen, Valérie Fourneyron, sans oublier les élus de Basse-Normandie effarés à l'idée de voir la grande vitesse filer vers le nord.

Lundi, dans un courrier très argumenté, Laurent Fabius attirait l'attention du président de la République sur le bien-fondé technique et économique du tracé sud sur lequel travaillent depuis plusieurs années la SNCF, Réseau ferré de France et les services de la Région. Insistant sur la nécessité d'implanter la nouvelle gare de Rouen en centre-ville, Laurent Fabius proposait au président de la République la saisine de la Commission nationale du débat public et de dépêcher en urgence une mission pour recenser les avantages et inconvénients des deux tracés.

« Profiter aux deux régions »

Ce jeudi midi à l'hôtel de ville du Havre, Nicolas Sarkozy a confirmé sa volonté de construire le TGV normand. *« Il convient d'imaginer un transport rapide, un TGV, qui reliera Paris au Havre par Mantes et Rouen en une heure et quart et qui profitera également aux deux régions Normandie »*, a-t-il déclaré. Même si le président de la République n'a dit mot sur le calendrier du projet alors qu'il avait parlé de 2020 en avril, ses déclarations ont été très bien accueillies.

En fin d'après-midi, Alain Le Vern s'est félicité de la confirmation *« au plus haut niveau de l'Etat »* de trains haute performance pour la Normandie. *« Paris-Mantes avec des voies nouvelles, Rouen en 50 mn, Le Havre en 1 h 20. C'est la solution que je préconise depuis dix ans. Elle est techniquement et économiquement réaliste »*, a ajouté le président de Haute-

Normandie, rappelant que les deux régions, les départements et les agglomérations concernées *« étaient prêtes à s'engager »*.

Au sujet de la nouvelle gare de Rouen, qui serait réalisée en sous-sol dans le futur quartier d'affaires de Saint-Sever sur la rive gauche de la Seine, comme Laurent Fabius et Pierre Bourguignon, le président de l'agence d'urbanisme de Rouen boucles de la Seine, Alain Le Vern veut croire que le principe de réalité prévaudra. *« Le président de la République a dit que le projet serait ajouté aux investissements ferroviaires du Grenelle de l'environnement. Il ne peut ignorer qu'une gare en rase campagne au nord de Rouen, ce serait nier la légitime préoccupation du développement durable »*, plaide le président de Région.

Christophe Préteux