

Amélioration de l'intermodalité.

Autre bonne nouvelle, la Région étudie enfin la création d'un arrêt de la ligne de car Evreux-Brionne-Pont-Audemer, à la gare, facilitant là aussi les correspondances et l'intermodalité. Nous demandons d'ores et déjà que les écrans d'information récemment installés sur les quais de la gare de Brionne annoncent non seulement les prochains départs des trains, mais également ceux des cars.

Mais on est encore loin du « Plan Marshall pour le rail » promis par la Région.

Après ces importantes bonnes nouvelles, il faut néanmoins constater que tout n'est pas rose pour autant en la matière. Le « plan Marshall pour le rail » promis par l'actuelle équipe régionale lors de la dernière campagne électorale est loin de se concrétiser. Les progrès sont rares en dehors du cas particulier de notre ligne Caen-Rouen et du développement de la gare de Pont-de-l'Arche.

Il ne faut pas oublier que la Région a diminué le nombre de trains entre Caen et Rennes notamment, ce qui impacte les possibilités de correspondances vers Rennes. Elle a renoncé à l'important projet de réouverture de la ligne Rouen-Evreux. Elle n'a pas sorti des tiroirs le projet de l'ex-région Basse-Normandie de rouvrir la ligne de Honfleur, au très fort potentiel touristique, qui permettait notamment de desservir la gare de Glos-Montfort, si proche de Brionne. Elle a procédé à des suppressions de gares, comme par ex. à Glos-Montfort.

Un réseau de cars sans ambition.

Et s'agissant du réseau régional de cars, son exploitation reste sans ambition : un niveau de confort très insuffisant, y compris aux arrêts de cars qui, comme à Brionne, sont rarement équipés d'abris, de bancs, et ne comportent même pas d'affichage des horaires. Mais également une offre squelettique, des temps de parcours dissuasifs (1h pour relier Brionne à Evreux par ex.), une information des usagers (et des usagers potentiels) quasi-inexistante. Il ne faut pas s'étonner dans ces conditions que le car ne constitue pas actuellement une alternative crédible à la voiture individuelle et s'adresse en réalité exclusivement à une clientèle « captive » : les jeunes et les ménages non motorisés. Il y a donc encore beaucoup de travail à réaliser pour permettre à plus de voitures de rester au garage.

Comment s'étonner encore que, dans ces conditions, l'Intercom de Bernay envisage de développer un service de covoiturage entre Bernay et Pont-Audemer alors qu'une ligne de car régionale existe ? La solution ne réside pas dans cette forme de privatisation du service public, mais au contraire dans le développement de la ligne de transport public.

En définitive, nous espérons, avec confiance, que notamment grâce à l'aide du café du Petit-pont, la fréquentation du train, et qui sait du car continue de se développer, mais en passant à la vitesse supérieure.