

**COMPTE-RENDU DU COMITE DE LIGNE  
CAEN-RENNES**

**du 23 mars 2011 à la Région Basse-Normandie.**

**Sous la présidence de Monsieur François DUFOUR,  
Vice-Président du Conseil Régional de Basse-Normandie**

Etaients présents à cette réunion :

- Monsieur François DUFOUR, Vice-Président du Conseil Régional de Basse-Normandie ;
- Monsieur Jacques LECOQ, Directeur des Infrastructures et des transports, Conseil Général de la Manche, représenté par Monsieur LEROUX ;
- Monsieur Erick BEAUFILS, Vice-Président du Conseil Général de la Manche ;
- Monsieur Alain CARTEL, Vice-Président du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional ;
- Monsieur Léon PICOT, Membre du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional ;
- Monsieur Marc DOISNEAU, Directeur Délégué du Transport Express Régional Basse-Normandie ; représenté par Madame Marie-Hélène LEBOULANGER ;
- Monsieur Bertrand ERHENGARDT, Manager de la ligne Caen-Rennes ;
- Madame Christine LE COZ, représentante de l'association de promotion du Pays Saint-Lois ;
- Monsieur Yann ALARY, personnel SNCF désigné par le comité d'établissement régional ;
- Monsieur Jean-Yves COLAS, Président de l'Association pour la Défense et la Promotion de la ligne Caen-Rennes (ADPCR) ;
- Monsieur Daniel CARUHEL, Maire de Granville, représenté par Monsieur SAURE, Maire-Adjoint ;
- Monsieur Pierre TROUDE, représentant du Pays de la baie du Mont-Saint-Michel ;
- Monsieur David LEROUGE, Conseiller Municipal de Coutances ;
- Monsieur François DIGARD, Maire de Saint-Lô et représentant de la Communauté de communes de l'agglomération Saint-Loise ;
- Monsieur Philippe VILLEROY, Maire Adjoint de Saint-Lô ;
- Monsieur Eric LASSERON, Directeur du Pays Saint-Lois ;
- Madame Anne-Marie PILON, Chargée de mission au Pays Saint-Lois ;
- Monsieur Thierry BARATE, Réseau Ferré de France ;
- Monsieur Albert NOURY, Président du Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel ;
- Monsieur Laurent PETITGAS, Chargé de mission au Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel ;
- Monsieur Xavier JACQUET, Délégué au Pays de Coutances ;
- Monsieur Patrick MOREL, Directeur des transports, mer et littoral, à la Région Basse-Normandie ;
- Monsieur Franck FANGET, Chef de service des Transports à la Région Basse-Normandie ;
- Monsieur Yoann METIVIER, chargé d'études exploitation à la Région Basse-Normandie ;

- Madame Marie-Laure MENANT, Secrétaire au service Transport à la Région Basse-Normandie.

Etaient absents à cette réunion :

- Monsieur Pierre MOURARET, Vice-Président du Conseil Régional de Basse-Normandie (excusé) ;
- Monsieur Jean Karl DESCHAMPS, Vice-Président du Conseil Régional de Basse-Normandie (excusé) ;
- Madame Frédérique HEURGUIER, Conseillère régionale de Basse-Normandie, Présidente du comité de ligne Caen-Rennes (excusée) ;
- Madame Valérie NOUVEL, Conseillère Régionale de Basse-Normandie ;
- Monsieur Guenhaël HUET, Député-Maire d'Avranches ;
- Monsieur LARIVIERE, Maire de Pontorson ;
- Monsieur Guy PAVIOT, Vice-Président de la Commission 1 du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional.

**M. DUFOUR**, Vice-président de la Région Basse-Normandie, souhaite la bienvenue aux membres du comité de ligne Caen-Rennes. Il excuse Madame Heurguier et Monsieur Mouraret qui ne peuvent pas être présents à ce comité.

Il précise que l'ordre du jour est le suivant :

- Présentation de la modernisation des axes suivants : Saint-Lô – Folligny – Granville, Folligny – Avranches et Avranches – Pontorson – Dol ;
- Plan de transport de substitution avec l'impact sur les dessertes ;
- Présentation du SCOT du Pays Saint-Lois ;
- Questions diverses.

## **1- MODERNISATION DES AXES SAINT-LO – FOLLIGNY – GRANVILLE, FOLLIGNY – AVRANCHES ET AVRANCHES – PONTORSON - DOL**

**M. BARATE** présente le document ci-joint.

- **Section Folligny-Avranches** : le dossier projet est en cours d'instruction et il sera approuvé courant avril. Une partie des travaux de voie va être lancée fin 2011 et la mise en place d'un système de signalisation est prévue en avril 2013 en même temps que le poste d'Avranches.

Les travaux de voie sont calés du 5 novembre au 10 novembre en fermeture de la ligne. Ce chantier a été décalé de 3 semaines pour le mettre en cohérence avec les travaux de l'axe Mézidon-Argentan de manière à ce que le matériel roulant puisse accéder à Rennes qui est équipé d'un matériel spécialisé dans le reprofilage des roues. Au total, la ligne sera fermée pendant 10 semaines.

- **Section Avranches-Pontorson** : une discussion avec la Région Bretagne, dans le cadre du CPER est en cours pour caler le programme définitif de l'opération de financement Avranches-Pontorson-Dol avec le renouvellement de la voie 2 jusqu'à Dol, courant 2013.

**M. MOREL** ajoute que le sujet Dol-Pontorson est à l'ordre du jour de la négociation sur la revoyure du CPER avec un financement bas-normand et breton. La Région Bretagne a rencontré des problèmes sur l'axe Dinan-Dol avec une augmentation des coûts des travaux à effectuer, d'où leur réticence à contribuer sur la partie bas-normande. La Région Basse-Normandie demande à RFF, quel est l'investissement minimum à maintenir pour avoir les performances actuelles.

L'axe Dol-Pontorson ne doit pas être dégradé dans la mesure où cela impacterait l'axe Caen-Rennes. L'entretien du réseau RFF ne devrait pas être à la charge des Régions.

**M. COLAS** fait remarquer que Monsieur Lahellec, Vice-président de la Région Bretagne, a dit en octobre 2010 qu'il rénoverait l'axe Dol-Pontorson en avril 2013. Les cars Rennes-Le Mont-Saint-Michel transportent 71500 voyageurs par an et ne desservent pas la gare de Pontorson.

**M. MOREL** en réponse à **M. COLAS**, souligne que les Bretons veulent développer du domicile-travail vers Rennes, sur l'axe Dinan-Dol mais la question la plus importante aujourd'hui est de savoir le montant de la participation des Bretons.

**M. COLAS** ajoute que l'enjeu est plus important sur le Mont-Saint-Michel sachant que la liaison Dinan-Dol concerne 20 000 voyageurs par an.

**M. MOREL** ajoute que la question de la desserte du Mont-Saint-Michel va évoluer lors du Contrat de Projet Etat-Région.

**M. DUFOUR** se demande si RFF ne va pas se retrouver dans une situation de cessation de paiement et donc d'activité. Il se demande s'il ne faut pas solliciter l'Etat au risque que la situation s'aggrave.

**M. MOREL** mentionne que la dette du système ferroviaire français atteint plus de 35 milliards d'euros entre la SNCF et RFF dont une faible part est liée à l'investissement. Cette dette n'a jamais été effacée par l'Etat Français dans les années 90, contrairement à l'Allemagne. Les concurrents trouveront les mêmes infrastructures et rencontreront les mêmes problèmes. Toutes les Régions en France savent que ce n'est pas de leur compétence de financer l'infrastructure mais si elles ne font rien, les TER ne pourront plus circuler. L'Association des Régions de France (ARF) déplore que les Régions ne bénéficient pas d'un retour sur investissement dans les péages.

**M. ALARY** insiste sur la régularité des trains sur la voie 2. Il déplore les répercussions sur la voie 1 entre Avranches et Pontorson avec un budget consacré uniquement à la remise à niveau entre Pontorson et Dol.

**M. MOREL** ajoute que RFF a un programme global Folligny - Dol pour ne pas faire des sections déséquilibrées. La mise en place de la signalisation et du Bloc à Permissivité Réduite (BAPR) étant reportée à une phase ultérieure, la priorité restera l'infrastructure avec l'amélioration de la voie.

**M. BARATE** précise que l'objectif du programme est d'avoir une voie 2 entièrement renouvelée et de voir ce qu'il faut faire sur la voie 1 dans les 10 années à venir pour maintenir une circulation acceptable.

**M. ALARY** souligne qu'il ya 2 scénarios possibles sur la voie 1 : le renouvellement complet d'ici 10 à 15 ans ou au-delà de 15 ans. Les travaux effectués seront variables en fonction de la pérennité de la ligne et de l'état actuel.

**M. FANGET** mentionne que le bouclage financier bas-normand sur Caen-Rennes a été acté grâce au report de la signalisation avec un engagement de RFF sur la pérennité de la ligne à moyen terme.

#### **- Section Avranches – Pontorson - Dol**

**M. BARATE** indique que la voie 1 est à 100km/heure et que la voie 2 est à 60km/heure. Elle remontera à 100km/heure en 2013.

L'axe Pontorson-Dol a connu en janvier dernier, des zones de ralentissement entre 40 et 60 km/heure mais l'objectif est de ne pas dégrader la qualité de service en 2011 - 2012.

## **2 – PLAN DE TRANSPORT DE SUBSTITUTION : IMPACT SUR LES DESSERTES**

**M. EHRENGARDT** présente le document ci-joint : planning des travaux sur la section Folligny - Avranches entre le 21 février et le 18 mars 2011 et sur la section Folligny - Dol, du 5 septembre au 10 novembre 2011.

Remarques diverses :

**M. COLAS** se demande si toutes les liaisons seront assurées.

**M. EHRENGARDT**, en réponse à **M. COLAS**, fait remarquer que l'objectif est de substituer tous les trains par car.

**M. COLAS** demande à ce que les trains en provenance de Caen, soient terminus Granville et que donc, des liaisons par car, soient assurées vers Avranches.

**M. TROUDE** souligne l'intérêt du raccordement de Folligny et souhaite la mise en place de la liaison Caen-Granville entre le 5 septembre et le 10 novembre 2011 avec un transport de substitution au départ de la gare de Granville. Il adressera un courrier au syndicat mixte de Granville et à la Région Basse-Normandie dans ce sens.

**M. DUFOUR** n'envisage pas d'amélioration avant 2012.

**M. MOREL** rappelle que lors du dernier comité de ligne Caen-Rennes, il a été décidé de reporter les Caen-Granville pour des raisons financières alors que le lancement du troisième aller-retour Caen-Rennes a été maintenu.

**M. DUFOUR** demande des informations sur l'étude concernant la suppression des passages à niveau

**M. BARATE**, en réponse à **M. DUFOUR**, précise qu'il y a 3 passages à niveau (PN) sur l'axe Coutances – Folligny qui ont été supprimés. Il existe un problème de compensation financière qui est en cours du fait d'un itinéraire de rabattement pour un PN.

**M. ALARY** déplore qu'un PN avec stop soit maintenu, ce qui va obliger le conducteur du train à ralentir. Si la suppression avait été actée à temps, ce ralentissement n'existerait pas. Une Directive Bussereau ne prévoit plus de PN à stop sur une ligne renouvelée.

**M. BARATE** ajoute que si RFF trouve un arrangement avec l'agriculteur, le PN sera supprimé.

### 3- PLAN DE REGULARITE

**M. FANGET** précise que le Président Laurent Beauvais a souhaité que la Région présente un plan d'objectif de régularité TER sur la Basse-Normandie et il fera l'objet d'un rapport en Commission Permanente le 22 avril. Ce document a été élaboré entre la Région et la SNCF. La Région a fixé le taux de régularité à 94,5% en 2009 et il a été de 90,9% en 2010; soit une baisse de 3,6%. La Région a demandé un plan d'actions à la SNCF pour qu'elle remédie à cette baisse.

La SNCF a fait plusieurs propositions sur des axes différents et quatre thèmes ont été retenus. Les détails sont dans le document ci-joint.

- l'information et la prise en charge des voyageurs ;
- la maintenance et les travaux d'infrastructure ;
- l'exploitation et l'accompagnement des trains ;
- la maintenance du matériel roulant.

- Remarques diverses :

**Mme LEBOULANGER** explique la notion « les volontaires de l'information à bord des trains » : certains agents SNCF voyagent à titre privé ou professionnel à bord des trains et la SNCF fait appel aux volontaires qui sont prêts à assister le contrôleur à bord du train, en cas de situation perturbée. C'est le contrôleur qui décide et ce processus a été lancé fin 2010 et une quarantaine de personnes se sont portées volontaire. Il sera étendu aux abords des gares.

**M. FANGET** insiste sur la communication des usagers avec le rappel de « la mesure d'indemnisation égale à 40% du montant de l'abonnement mensuel relatif au parcours habituel pour un même train TER Basse-Normandie ayant subi plus de 5 suppressions ou retards supérieurs à 14 minutes au cours d'un même mois (mois calendaire ou période de 4 semaines consécutives) ». Les usagers n'ont pas la connaissance de cette disposition et la Région vient d'envoyer un courrier aux associations d'usagers pour les informer.

**M. ALARY** regrette que les usagers soient informés avant les contrôleurs.

**M. FANGET** précise que pour accroître la réactivité de la SNCF, pour la couverture opérationnelle des trains, la SNCF pourra avoir recours à la circulation des trains en agent seul, à chaque fois que la situation l'exigera (absence inopinée de contrôleur, par exemple).

**M. ALARY** indique qu'il ne s'oppose pas à la circulation de certains trains en agent seul.

**Mme LEBOULANGER**, en réponse à **M. ALARY**, fait remarquer que les usagers reçoivent des messages de la SNCF, sur Iphone. La SNCF envisage d'équiper les agents dans les trains et les gares afin qu'ils aient les bonnes informations en temps et en heure.

Elle ajoute que la mesure sur l'indemnisation des 40% est une double peine pour la SNCF dans la mesure où la SNCF paie déjà dans le cadre de la Convention, des pénalités ou des malus à la Région en cas de retard ou de suppression de train.

La cause des irrégularités liée au réseau est en très forte augmentation : +57% par rapport à 2009 et qu'elle représente 3,5 points d'irrégularité. Les travaux représentent 30% des causes d'irrégularité au lieu de 5% en 2009. Les causes externes (animaux en divagation) sont en nette hausse.

Les attentes pour correspondance représentent 1,2 points d'irrégularité en 2010 pour les TER. Toutes les correspondances à problème (Lison, Caen, Argentan, Surdon, Le Mans) ont été listées et une question se pose : est-ce qu'il faut que le TER attende un TGV sachant qu'il y en a un plus tard et que dans certains cas, peu de personnes utilise la correspondance alors que la majorité fait du domicile-travail. La SNCF va proposer à la Région, une liste de correspondance où le TER pourrait être privilégié.

**M. JACQUET** fait remarquer que des voyageurs qui vont à Paris, prennent le train à Carentan car les liaisons ne sont pas bonnes de Coutances vers Paris. Si les correspondances ne seront plus assurées, ce sera la désertification car les personnes qui se déplacent pour des raisons professionnelles, n'accepteront pas d'attendre en gare.

**M. FANGET** ajoute que les associations d'usagers seront consultées avant toutes modifications de correspondance.

**M. CARTEL** déplore que l'on mélange les problèmes de Surdon, du Mans, Lison, Caen qui ont des problématiques différentes. Les usagers qui prennent des correspondances, sont parfois nombreux et le risque est qu'ils prennent leur voiture.

**M. FANGET** insiste sur le fait que la Région appliquera strictement la Convention de 2008, à savoir le versement des indemnités en cas de plus de 5 suppressions ou retards des trains.

#### **4 – SCOT DU DEVELOPPEMENT SAINT-LOIS**

**M. FANGET** souligne que les SCOT ont été intégrés dans les comités de ligne. Les SCOT qui font partis du Caen-Rennes sont : le Pays Saint-Lois, le Pays Coutançais, le Pays du Mont-Saint-Michel.

**M. LASSERON** précise que le SCOT Saint-Lois couvre 99 communes ; soit 90 000 habitants. C'est un document d'urbanisme général qui regroupe les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et les cartes communales. Il fixe les grandes orientations d'aménagement, d'urbanisme et de développement du territoire.

Le pays Saint-Lois envisage 7000 logements, 7000 emplois et 14000 habitants en plus. Il annonce la création d'une opération « aggro 21 » sur la partie Sud de la ville de Saint-Lô et ce projet de technopole a été exposé à l'ensemble des élus Saint-Lois. C'est avant tout un projet d'entreprise sur 30 hectares pour développer la recherche et capter un maximum d'entreprises.

Ce SCOT a fait l'objet d'un recours d'annulation pour deux vices de forme le 17 juin dernier.

**Mme PILON** présente le SCOT du Pays Saint-Lois (document ci-joint)

- Remarques diverses :

**M. LASSERON** ajoute qu'une étude de faisabilité a été engagée par 3 communes Torigni, Saint-Lô, Marigny et le projet « aggro 21 » a été localisée dans le sud (RN 174), entre la route de Bayeux et le rond-point qui dessert le parc Delta. 2800 emplois sont attendus.

La question qui se pose est de savoir qui va prendre en compte la maîtrise d'ouvrage entre le syndicat et la communauté d'agglomérations de Saint-Lô.

Le SCOT évoque de façon générale les problématiques de transport et elles sont reprises dans le cadre du PDU avec notamment les liaisons entre les parcs d'activité de la ville et de la gare.

**M. FANGET** fait remarquer l'utilité des SCOT dans le comité de ligne dès lors où des projets sont en cours de réalisation. La Région est intéressée, de par sa compétence ferroviaire, par

divers sujets : le vélo, la billétique, le covoiturage, l'armature urbaine avec interface avec la gare, le plan de déplacement.

**M. DUFOUR** espère que le maillage du territoire redonnera des ambitions économiques et sociales. La Région veillera à ce que le TER ait toute sa place en veillant à ce qu'il y ait un vrai service public autour du train.

**M. JACQUET** remarque que le développement économique est directement lié aux moyens de communication et la ligne Caen-Rennes garde toute son importance.

L'ADPCR souhaite être associée à ces réflexions autour de l'urbanisme et du transport.

Il souhaite une liaison ferroviaire directe vers Paris le matin. La liaison en car Lison-Coutances dure 50 minutes et le confort est inacceptable (peu de place pour les jambes). Les usagers sont tentés d'aller prendre le train à Carentan.

**Mme LEBOULANGER**, en réponse à **M. JACQUET**, précise que cet autocar avait été conçu pour accueillir des personnes à mobilité réduite (PMR). L'espace a été restreint pour ne pas diminuer le nombre de places assises.

**M. COLAS** souhaite que les SCOT réfléchissent à l'intermodalité avec les réseaux urbains et interurbains (Manéo) de manière à ce que la desserte Caen-Rennes reste cohérente.

**M. TROUDE** souhaite au nom du Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel, que la Région réponde au courrier du Conseiller Général de Granville, Monsieur Julienne, sur la troisième desserte Caen-Rennes, via Granville. La prolongation de Coutances sur Granville serait une bonne adaptation.

**M. PETITGAS** précise que le SCOT de la Baie du Mont-Saint-Michel est un SCOT Grenelle, qui réfléchit sur la thématique de la mobilité durable : comment privilégier les transports collectifs, comment assurer une intermodalité, comment optimiser les gares dans le cadre de la dynamique domicile-travail. Le document d'élaboration du SCOT est en cours.

**M. DUFOUR** remercie tous les participants.

La séance est levée à 12h15.