

# ASSOCIATION DE DEFENSE ET DE PROMOTION DE LA LIGNE CAEN-RENNES

## COMPTE-RENDU DE LA REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION du samedi 12 février 2011 à COUTANCES

**Présents : J. Y. COLAS, M. DELAFOSSE, A. FAVRAIS, D. GOURMAUD, D.GREBOUVAL, J.M. HERVE, X. JACQUET, G. JOLIF, G. LESAULNIER, G.LIEUREY, P. MARGUERIE, J. PERIS, B. SEBLINE, N.TRINITE, Ph. VILLEROY.**

**Excusés : A. FORTIN, R. BOULEY**

Le Président ouvre la séance à 10 h 30 et adresse ses remerciements pour le bon déroulement de l'assemblée générale qui s'est tenue à Granville le 29 janvier.

Nous avons reçu un très bon accueil par la municipalité de Granville. Pour la première fois dans l'histoire de l'ADPCR, le Président de la Région Basse-Normandie, Laurent Beauvais, était présent. De nombreux élus ont également participé et reconnu le rôle indispensable de notre association.

Nous pouvons regretter que la mise en place des relations directes Granville-Caen ne soit pas encore programmée.

Merci à Daniel Grébouval qui a réalisé le compte-rendu très rapidement.

### **ELECTION DU BUREAU :**

Président : Jean-Yves COLAS  
Vice-Président : Xavier JACQUET  
Vice-Président : Dominique GOURMAUD  
Secrétaire : Georges LESAULNIER  
Secrétaire-Adjoint : Patrick MARGUERIE  
Trésorier : Daniel GREBOUVAL  
Trésorier-Adjoint : Régis BOULEY

Commission Consultative des Services Publics Locaux :

Titulaire : Jean-Yves COLAS, Suppléant : Gérard JOLIF

Comité Technique Départemental de la Consommation : Georges LESAULNIER

Comité de ligne CAEN-RENNES : Jean-Yves COLAS

Comité de ligne Emeraude : Jean-Yves COLAS, Gérard JOLIF

- Cooptation : Madame Jacqueline GUILLEMET de Coutances a indiqué à l'issue de l'AG qu'elle n'avait pas osé se présenter au CA mais qu'elle était intéressée. Nous avons décidé de la coopter c'est-à-dire l'admettre au sein du CA, sans droit de vote, en attendant la prochaine AG.

## **DESIGNATION DES MEMBRES DES ATELIERS.**

Atelier 1	Atelier 2	Atelier 3
Communication	Développement, infrastructures	Exploitation, qualité de service
Responsable Gilbert LIEUREY	Responsable Dominique GOURMAUD	Responsable Daniel GREBOUVAL
Membres Michel DELAFOSSE Daniel GREBOUVAL Xavier JACQUET Gérard JOLIF Georges LESAULNIER Nicolas TRINITE	Membres Régis BOULEY Jean-Marie HERVE Xavier JACQUET Bernard SEBLINE Philippe VILLEROY	Membres Régis BOULEY Annick FAVRAIS André FORTIN Xavier JACQUET Gérard JOLIF Patrick MARGUERIE Joël PERIS

### **CE QUI S'EST PASSE DEPUIS L'AG :**

02/02/2011 : Assemblée générale de l'Association TGV-Paris-Normandie,

03/02/2011 : Courrier à Monsieur le Président de la Région BRETAGNE pour connaître ses intentions sur la modernisation de la section DOL-PONTORSON,

03/02/2011 : Courrier à Monsieur le Président de la Région BRETAGNE pour obtenir l'arrêt des autocars TER Rennes-Le Mont en gare de PONTORSON,

07/02/2011 : Mail à VTNI-NORMANDIE pour demander l'adaptation des horaires de la ligne 6 MANEO pendant les travaux de février et mars,

09/02/2011 : Participation à une émission de radio organisée par Tendence Ouest sur les chemins de fer en Basse-Normandie,

10/02/2011 : Réunion SNCF/Associations de consommateurs à CAEN.

### **HORAIRES PENDANT LA FERMETURE ENTRE AVRANCHES ET DOL :**

Nous regrettons que la gare de Dol ne soit pas desservie et que le car du vendredi soir assurant la liaison Coutances-Rennes ne relève pas la correspondance du train de Paris arrivant à Folligny à 20 h 35.

### **BILAN DES ADHESIONS 2011 ET STATISTIQUES**

	Nombre D'Adhérents	Rappel Nbre Adhérents En fin d'année
Au 12.02.2011	264	
Au 16.02.2010	383	545
Au 15.02.2009	292	548
Au 16.02.2007	387	589
Au 16.02.2006	333	638

## **SUITE A DONNER A LA DEMANDE DE MOTION RELATIVE AUX VOIES DU PORT DE GRANVILLE :**

Un projet de motion avait été adressé par Marc Le Rochais de Réseau Vert de Basse-Normandie afin de défendre le maintien des voies du port de Granville pour le fret. Il n'avait pas été présenté à l'AG car nous ne l'avions pas examiné en comité exécutif et il ne correspondait pas à notre point de vue sur ce sujet.

Un mail lui a été envoyé pour expliquer notre position, il l'a bien comprise. Etait joint le courrier que nous avons adressé au Maire de Granville en mars 2009.

## **PROJET DE MOTION POUR LE SUD-MANCHE :**

Le CA entérine la proposition de l'atelier 1 communication du 8 janvier, qui consiste à adresser une motion aux élus du Sud-Manche afin d'obtenir une amélioration de la desserte du sud de la ligne. Voir texte en annexe.

## **DEFINITION DU POINT DE VUE DE L'ADCPR PAR RAPPORT AU PROJET DE LGV PARIS-NORMANDIE**

### **1. La situation actuelle**

#### **La radiale PARIS-CAEN-CHERBOURG**

Paris-Caen : 239 km  
Caen-Cherbourg : 132 km  
Total : 371 km

Elle est parcourue par les trains d'équilibre du territoire (TET) qui dépendent désormais de l'Etat en tant qu'autorité organisatrice.

Paris-Caen (1h58 de trajet en moyenne) desservant Evreux, Bernay et Lisieux

- Paris-Caen: 15 trains/jour dont 6 directs (en semaine),
- Caen-Paris: 13 trains/jour dont 6 directs.

Paris-Cherbourg (3h01 de trajet en moyenne) desservant Caen, Bayeux, Lison, Carentan et Valognes

- 14 trains/jour (7 allers et retours).

La vitesse générale de la ligne est de 160 km/h avec 3 sections aptes à 200 km/h.

Il existe actuellement trois sections aptes à la circulation à 200 km/h pour les trains « Corail » et 220 km/h pour les TGV:

- de Bernay (PK 159,034) à Lisieux (PK 189,450) ;
- de Mesnil-Mauger (PK 208,685) à Caen (PK 238,300) ;
- de Carentan (PK 313,109) à Valognes (PK 342,617).

La régularité de la ligne n'est pas satisfaisante en raison de la saturation de la section Paris-Saint-Lazare-Mantes, tronc commun des deux radiales normandes et parcouru par de nombreux trains de banlieue Franciliens.

En outre, le matériel composé de rames Corail arrivera en fin de vie en 2018.

La SNCF a précisé le 20 janvier qu'elle faisait partie des 12 lignes les plus « *malades, saturées ou à problèmes* » du réseau qui feront l'objet du « plan d'urgence ».

Devant cette situation qui ne peut perdurer, une réflexion a été menée au plus haut niveau pour améliorer la situation.

Le Plan Régional des déplacements de voyageurs de 2008 prévoyait :

## **ACTIONS INFRASTRUCTURE**

### **Actions 2015 et au-delà**

- ▶ Modernisation des liaisons Normandie - Paris dans le cadre de la LRNVS, Liaison Rapide Normandie - Vallée de Seine.
- ▶ Dans ce cadre, réalisation d'une étude de capacité sur l'axe Mantes - Paris et aménagement des infrastructures pour améliorer les performances de la ligne entre Caen et Mantes.

Ce projet qui préconisait l'aménagement de la ligne existante pour couvrir les trajets Paris-Caen en 1 h 30 avait reçu l'aval du Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau.

Depuis lors, le Président de la République a eu l'idée d'une ligne nouvelle mettant Paris à une heure du Havre avec un tracé passant au nord de Rouen.

Face à cette proposition, les élus bas-normands, toutes tendances politiques confondues, ont demandé que ce projet profite aux deux régions normandes, en préconisant un tronçon commun jusque dans le Département de l'Eure se divisant ensuite pour desservir Rouen et Caen.

Deux associations ont été créées à cet effet :

**L'Association Normandie Grande Vitesse** créée le 6 février 2009. Elle n'est composée que d'élus de Basse-Normandie.

**L'Association pour la promotion du TGV Paris-Normandie** créée le 8 avril 2010 est composée des Conseils économiques et sociaux et des organismes consulaires des Régions Île-de-France, Haute et Basse-Normandie et des acteurs économiques et sociaux des trois régions. L'ADPCR y adhère pour représenter les usagers.

En tant qu'association d'usagers, affiliée à la FNAUT, l'ADPCR se doit de faire des propositions répondant aux souhaits de la clientèle et aux besoins du 21<sup>ème</sup> siècle.

## **2. Le scénario le plus pertinent du point de vue des usagers en fonction des éléments actuellement connus**

Les scénarii A et D semblent le mieux répondre aux besoins des usagers bas-normands car ils permettent :

- Paris-Caen en 1 h 15 contre 1 h 47 actuellement soit un gain de temps de 30%,
- Caen-Rouen en 45' contre 1 h 33 pour le meilleur train actuellement,
- Caen-Le Havre entre 45' et 1 h 20 selon le scénario ; liaison impossible actuellement,
- De créer des trains reliant le Nord de la France à l'Arc Atlantique, reprise de l'ancien projet de TGV des Estuaires,
- une ligne Fret à grand débit vers l'ouest et le Sud Ouest tel que décrit dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire.

### 3. Les pré-requis

- Une fréquence suffisante,
- Une desserte harmonieuse des villes intermédiaires actuellement desservies,
- Le développement en parallèle du réseau TER facilité par la libération de sillons,
- Une irrigation de l'ensemble de la Basse-Normandie avec une modernisation et l'électrification des axes Caen-Rennes, Caen-Tours et Dreux-Granville,
- L'exploitation dans le cadre des trains d'équilibre du territoire donc avec l'Etat comme autorité organisatrice,
- Une réservation automatique \* à la seule condition qu'il n'y ait pas d'augmentation de la tarification pour tous les trajets hors LGV.

\* réservation automatique : c'est-à-dire Résa émise avec le billet et ou les abonnements et nécessitant la mise en place de bornes d'échange minute dans toutes les gares desservies

### 4. Les limites du projet

Toutes ces propositions sont bien entendu la situation idéale mais nous craignons que les contraintes budgétaires obèrent leur réalisation. Leur coût évalué actuellement entre 7 et 10 milliards d'euros arrive en 16ème position dans le projet de Schéma National des Infrastructures de Transports et lorsqu'on voit déjà les difficultés rencontrées pour le financement des projets très avancés il faudra peut-être revenir à des projets plus modestes et plus réalistes. Il ne faudrait pas en effet que les régions qui disposent de moins de ressources consacrent toute leur capacité d'investissement à ce projet en laissant de côté le reste du réseau notamment les TER qui sont purement de son ressort.

Nous attendons le résultat de l'étude prospective lancée par Transport-Développement-Intermodalité-Environnement (TDIE)\*, association spécialisée dans les transports et la mobilité, sur la rentabilité économique de 7 futures lignes nouvelles à grande vitesse.

Cet organisme explique qu'il souhaite mettre en place un outil pour disposer dès à présent des éléments permettant de s'orienter vers les décisions les meilleures, alors que l'Etat additionne les projets sans s'interroger sur les conséquences financières de leur mise en exploitation.

\* TDIE, une association pluraliste, force de propositions auprès des pouvoirs publics.

Première spécificité, TDIE est une association pluraliste représentant l'ensemble des acteurs des différents modes de transports (professionnels, gestionnaires d'infrastructures, transporteurs et chargeurs, élus nationaux et territoriaux, experts et universitaires). Son objectif est de promouvoir auprès des pouvoirs publics et du Parlement ses réflexions et propositions au service d'une politique globale et ambitieuse des transports et des déplacements.

Créée en juin 2001, TDIE est co-présidée par Philippe DURON, co-président délégué, député du Calvados, maire de Caen, Président de la communauté d'agglomération de Caen la Mer et par Louis NEGRE, co-président, sénateur des Alpes-Maritimes, membre de la Commission des affaires économiques du Sénat, maire de Cagnes-sur-Mer, 1er Vice Président de la communauté d'agglomération de Nice-Côte d'Azur en charge des transports et également 1er Vice-président du Gart.

Le Président lève la séance à 17h00.

Le Secrétaire,  
G. Lesaulnier

**ASSOCIATION POUR LA DEFENSE ET LA PROMOTION DE LA LIGNE  
FERROVIAIRE CAEN-SAINT-LO-RENNES  
(A.D.P.C.R.) Hôtel de ville BP. 330 50010 SAINT-LO Cedex**

**MOTION POUR L'AMELIORATION DES RELATIONS FERROVIAIRES DU SUD-MANCHE  
VERS LA BRETAGNE**

Le Conseil Municipal de  
a accueilli avec satisfaction :

- la décision de modernisation du tronçon Folligny-Dol prise par la Région Basse-Normandie, avec l'aide de l'Etat et de Réseau Ferré de France,
- la mise en service de la Ligne Baie GRANVILLE-SAINT-MALO qui connaît un grand succès,
- l'engagement du CR pour la mise en place du 3<sup>ème</sup> aller et retour CAEN-RENNES pour la fin 2011.

Néanmoins, il constate que le **Sud-Manche est toujours défavorisé par rapport au reste de la ligne :**

- De nombreuses surcharges lors des week-ends et des périodes de fêtes,
- aucun service minimum n'est assuré lors des conflits sociaux, entre Coutances et Dol, excepté les week-ends,
- la desserte est squelettique.

Le Conseil Municipal de ..... demande que l'Etat, Réseau Ferré de France, la SNCF et les Présidents des régions Basse-Normandie et Bretagne fassent le nécessaire, chacun dans le domaine qui le concerne, afin d'obtenir à court terme :

**Une restauration de la qualité de service concrétisée par :**

- l'utilisation d'un matériel roulant adapté aux pointes de trafic,
- la mise en place d'un service minimum tel que prévu par la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs,
- la mise en place d'un service de remplacement routier de qualité pendant les périodes de fermeture nécessaires à la réalisation des travaux lourds pénalisant le moins possible la clientèle qui pourrait être tentée de choisir un autre moyen de transport de manière irréversible,
- la création de correspondances systématiques à Folligny de et vers Granville.

**Des engagements fermes :**

- de la part de la Région BRETAGNE sur la consistance et les délais de réalisation des travaux DOL-PONTORSON.

**La création de relations directes GRANVILLE-RENNES :**

- pour les relations domicile/travail,
- pour les relations domicile/études.

**La desserte de la gare de PONTORSON par la ligne routière TER Bretagne RENNES-LE MONT-SAINT-MICHEL**

Date :

Signature :

Cachet :

A retourner à ADPCR Hôtel de Ville BP 330 50010 SAINT-LO CEDEX