

# ADPCR-INFOS n° 68



Avril 2011



L'année 2011 a commencé avec notre assemblée générale annuelle qui s'est tenue, pour la première fois dans l'histoire de l'association, à GRANVILLE, le samedi 29 janvier.

Pour la première fois également, nous avons accueilli Monsieur Laurent BEAUVAIS, Président du Conseil Régional de BASSE-NORMANDIE, qui s'est félicité de l'action menée par l'ADPCR dans la défense des usagers de l'axe CAEN-RENNES.

Des travaux ont été réalisés entre DOL et PONTORSON afin de relever légèrement la vitesse qui avait été réduite en décembre dernier. D'autres plus importants seront réalisés en fin d'année, entre FOLLIGNY et AVRANCHES.

En mars, nous avons proposé aux élus concernés une motion pour demander une amélioration à court terme des conditions de transport dans le Sud-Manche.

Nous suivons également, avec intérêt, l'évolution du dossier Ligne nouvelle Paris-Normandie qui aura une incidence sur tout le réseau bas-normand.

Par ailleurs, l'ADPCR adhérent à la FNAUT, nous reproduisons ici les mesures qu'elle réclame suite aux nombreuses perturbations constatées fin 2010 et nous notons, avec satisfaction, que la Région BASSE-NORMANDIE a décidé d'indemniser les usagers abonnés TER en cas de dysfonctionnements dans la circulation des trains.

Enfin, depuis le temps que l'on en parle, certains tronçons de voie entre DOL et PONTORSON sont centenaires, puisqu'ils datent de 1911 ! La mobilisation continue.

*Jean-Yves COLAS*  
*Président de l'ADPCR*

## Dans ce numéro :

Page

- L'assemblée générale du 29 janvier 2011 à GRANVILLE 2
- Le point sur les travaux 11
- Motion pour l'amélioration de la desserte du Sud-Manche 11
- La ligne nouvelle Paris-Normandie 12
- Mesure d'indemnisation des usagers abonnés du TER Basse-Normandie 14
- Perturbations des services ferroviaires : la FNAUT réclame des mesures en faveur des voyageurs 15

Assemblée générale à GRANVILLE,  
le samedi 29 janvier 2011



## 19ème ASSEMBLEE GENERALE - Granville

Samedi 29 janvier 2011

La séance est ouverte par M Caruhel, Maire de Granville, qui accueille cette 19<sup>ème</sup> assemblée générale. Il dit l'attachement de la Ville au chemin de fer, élément essentiel du désenclavement, avec la relation Granville – Paris mais aussi les relations avec Caen et Rennes et la Ligne Baie estivale. Il exprime ses inquiétudes pour le Paris – Granville liées au vieillissement du matériel mais aussi ses espoirs avec les 24 millions d'euros investis dans l'atelier de maintenance de Granville. Il termine en soulignant l'importance de l'ADPCR qui associe particuliers et élus et adresse des remerciements à l'association.

Jean-Yves Colas, le Président, remercie l'assemblée, les membres du conseil d'administration pour leur investissement, les élus, la Ville de Saint-Lô pour la mise à disposition du local et l'accueil de l'exposition sur le 150<sup>ème</sup> anniversaire de l'arrivée du chemin de fer à Saint-Lô, la Ville de Coutances pour la mise à disposition d'une salle de réunion, la Ville de Pontorson pour l'accueil de l'exposition sur le chemin de fer dans la baie du Mont-Saint-Michel durant l'été 2010.

Le Président cite ensuite les personnalités absentes excusées :

A l'occasion du 20<sup>ème</sup> anniversaire de l'ADPCR, Gilbert Lieurey retrace brièvement les grandes étapes de l'activité de l'association créée par Guy Fontenelle pour s'opposer au projet de fermeture de la ligne entre Coutances et Dol en 1990.

### RAPPORT D'ACTIVITES 2010

Jean-Yves Colas présente le rapport d'activités 2010.

|            |   |
|------------|---|
| 20/01/2010 | Rencontre avec Europe Ecologie à Caen qui souhaitait connaître le point de vue de l'ADPCR sur les transports régionaux  |
| 23/01/2010 | Réunion du Comité exécutif à Coutances  |
| 28/01/2010 | Réunion du bureau au local ADPCR à Saint-Lô   |
| 30/01/2010 | Inauguration de la Place Guy Fontenelle à Saint-Lô  |
| 30/01/2010 | 18ème Assemblée générale à la Mairie de Saint-Lô  |
| 04/02/2010 | Courrier au Conseil Régional de Basse-Normandie pour demander le rétablissement d'une correspondance à Caen vers Rouen. Copie à DDTER et F. Heurguier                     |
| 04/02/2010 | Article du Maire de Carentan dans Ouest-France critiquant le point de vue de l'ADPCR sur le Saint-Lô-Paris  |
| 05/02/2010 | La future ligne TGV Paris-Le Havre desservira Caen et Cherbourg   |
| 05/02/2010 | Courrier à Mr le Maire de Carentan en réponse à son article sur le Saint-Lô-Paris. Copie à L. Beauvais, A. Cousin, J.Y. Cousin, F. Digard, Y. Lamy, Ouest-France Saint-Lô |
| 09/02/2010 | Réunion de bureau au local ADPCR à Saint-Lô, Paris-Saint-Lô, Mise à disposition d'un autre local, projets ferroviaires normands   |
| 18/02/2010 | Participation émission France Bleu Cotentin sur les transports en Basse-Normandie   |
| 20/02/2010 | Réunion du Comité exécutif à Coutances. Election du nouveau bureau et conférence de presse,   |
| 25/02/2010 | Courriers à 37 partenaires relatifs à la composition du nouveau bureau  |

|             |   |
|-------------|---|
| 26/02/2010  | Courriers à 130 collectivités locales pour demander une subvention de fonctionnement  |
| 27/02/2010  | Réunion du Comité exécutif et conférence de presse Mairie de Saint-Lô   |
| 25/03/2010  | Mise sous pli du bulletin ADPCR-INFOS n° 64   |
| 03/04/2010  | Réunion de l'atelier 2 - Développement à Bayeux   |
| 08/04/2010  | Courrier à Mr le Maire de Bayeux au sujet de l'aménagement du parvis de la gare. Copie L. Beauvais, A. D'Ornano, DDTER.                           |
| 08/04/2010  | Courrier à L. Beauvais pour son élection, l'envoi de la feuille de route et demande de rencontre  |
| 15/04/2010  | Courrier à L. Beauvais au sujet des perturbations du trafic ferroviaire liées aux grèves. Copie MM. MOREL, FANGET, MOURARET, COUSIN, HUET, PRESSE |
| 19/04/2010  | Article Ouest-France au sujet des grèves de la SNCF et de la desserte squelettique du Sud-Manche  |
| 19/04/2010  | Interview par Radio Bleu Cotentin au sujet des grèves de la SNCF  |
| 24/04/2010  | Réunion de l'atelier 1 - Communication à Coutances  |
| 27/04/2010  | Réunion Ligne Baie à PONTORSON organisée par le Conseil Régional de Basse-Normandie   |
| 05/05/2010  | Envoi par internet du bulletin ADPCR-INFOS n° 64 à 367 destinataires  |
| 09/05/2010  | Envoi par internet du bulletin ADPCR-INFOS n° 64 à 158 adhérents pour proposer la version électronique au lieu du papier                          |
| 14/05/2010  | Rencontre avec Monsieur DIGARD au sujet de la Fête de la Vire, du Paris-Saint-Lô et du local  |
| 21/05/2010  | Mail à Monsieur HUET Député-Maire d'Avranches au sujet des emprises de la gare d'AVRANCHES  |
| 22/05/2010  | Réunion de l'atelier 3 - Exploitation/Qualité de service à Coutances  |
| 29/05/2010  | Réunion du Comité exécutif à Coutances  |
| 29/05/2010  | Désignation de Georges LESAULNIER Secrétaire pour siéger au Conseil d'Administration du Comité Départemental Technique de la Consommation         |
| 03/06/2010  | Rencontre avec Monsieur FANGET Service Transports au Conseil Régional à CAEN  |
| 04/06/2010  | Réunion du Comité de suivi PARIS-GRANVILLE à CAEN   |
| 08/06/2010  | Envoi de 209 relances aux personnes qui n'ont pas réadhéré  |
| 22/06/2010  | Inauguration Ligne Baie   |
| 26-27/06/10 | Tenue d'un stand à la Fête de la Vire à Saint-Lô autour du 150ème anniversaire de la ligne LISON-SAINT-LO   |
| 29/06/2010  | Assemblée générale du Comité Départemental Technique de la Consommation à SAINT-LO  |
| 07/07/2010  | Réunion du Comité exécutif à Saint-Lô   |
| 16/07/2010  | Inauguration de l'exposition "Le chemin de fer en Baie du Mont-Saint-Michel" à PONTORSON  |

|            |   |
|------------|---|
| 06/09/2010 | Assemblée générale de l'Association pour le TGV Paris-Normandie   |
| 08/09/2010 | Courrier au Conseil Régional de Basse-Normandie pour demander le rétablissement d'une correspondance à Caen vers Rouen.                                       |
| 11/09/2010 | Tenue d'un stand au Forum des Associations à Coutances  |
| 15/09/2010 | Rencontre SNCF Intercités/Associations de consommateurs   |
| 20/09/2010 | Conseil d'Administration Comité Départemental Technique de la Consommation  |
| 20/09/2010 | Réunion organisée par le Syndicat Mixte pour le développement du caractère maritime du MONT-SAINT-MICHEL  |
| 21/09/2010 | Rencontre avec le service Transport du Conseil Régional de Basse-Normandie  |
| 23/09/2010 | Courrier au Directeur Régional SNCF de Bretagne pour demander l'établissement d'une correspondance le matin en provenance de Brest vers Caen                  |
| 25/09/2010 | Réunion du Comité exécutif à Coutances  |
| 25/09/2010 | Adhésion à l'Association pour la promotion de l'axe ferroviaire Bretagne Nord   |
| 03/10/2010 | Tenue d'un stand au Salon bio à PONTORSON   |
| 05/10/2010 | Réunion au Conseil Régional de Basse-Normandie pour l'aménagement de la gare de Lison   |
| 11/10/2010 | Réunion du Comité de Ligne CAEN-RENNES à PONTORSON  |
| 18/10/2010 | Courrier à L. Beauvais pour l'établissement de correspondances routières à Folligny   |
| 19/10/2010 | Réunion du Comité de Ligne Emeraude à DOL   |
| 21/10/2010 | Courrier D. Caruhel pour l'AG 2011 et les actions de l'ADPCR pour le Pays de Granville  |
| 29/10/2010 | Réunion du Comité de suivi PARIS-GRANVILLE à CAEN   |
| 02/11/2010 | Inauguration de l'exposition "150ème anniversaire de la ligne LISON-SAINT-LO" à la Mairie de SAINT-LO   |
| 04/11/2010 | Courrier à Laurent BEAUVAIS pour demander un aller et retour CAEN-GRANVILLE à compter de l'été 2011   |
| 09/11/2010 | Courrier aux élus concernés par les liaisons CAEN-GRANVILLE pour demander leur soutien  |
| 16/11/2010 | Mise sous pli du bulletin ADPCR-INFOS n° 66   |
| 17/11/2010 | Courrier à Laurent BEAUVAIS pour lui demander d'intervenir auprès du STIF pour l'avancement de l'horaire du 1er train Granville-Paris                         |
| 20/11/2010 | Réunion du Comité exécutif à Coutances  |
| 26/11/2010 | Mail au CRBN au sujet du projet NOVATER pour les gares de Folligny, Carantilly-Marigny et Pont-Hébert   |
| 10/12/2010 | Réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux pour le RCM du MONT-SAINT-MICHEL  |
| 11/12/2010 | Réunion du Comité exécutif à Coutances  |
| 20/12/2010 | Réunion téléphonique avec le service Transports du Conseil Régional en remplacement d'une rencontre prévue avec Mr MOURARET annulée en raison des intempéries |

|            |  |
|------------|--|
| 08/01/2011 | Réunion du Comité exécutif à Coutances et de l'atelier 1 - Communication   |
| 08/01/2011 | Rencontre avec la Manche Libre à Granville au sujet des dysfonctionnements constatés pendant la période de fêtes |
| 10/01/2011 | Mise sous pli du bulletin ADPCR-INFOS n° 67 et envoi des convocations pour l'AG + versions électroniques         |

Le rapport est adopté à l'unanimité moins une abstention.

## **RAPPORT FINANCIER 2010**

Daniel Grébouval, trésorier, présente le rapport financier 2010. (Cf. page 11)

Les charges ont atteint 16 118,34 € et les recettes 19 563,79 €. L'excédent réalisé est de 3445,45 €.

Les 545 adhérents individuels ont apporté 41 % des ressources, les collectivités locales 27,7 %, les abandons de frais des membres du conseil d'administration 30 %.

Le trésorier remercie les collectivités qui ont apporté leur soutien en 2010 : Communes de Agneaux, Avranches, Bayeux, Carantilly, Cartigny, Cérences, Contrières, Cormelles le Royal, Dol de Bretagne, Ducey, Granville, Hébécrevon, La Boussac, La Meauffe, Lison, Neuilly la Forêt, Remilly sur Lozon, Saint-Laurent de Terregatte, Saint-Lô, Sainte-Marguerite d'Elle, Vire, Communautés de communes de Coutances, de la région de Daye, de l'Elle, de Saint-Malo de la Lande, du canton de Canisy, du canton de Cerisy la Salle, du canton de Dol de Bretagne, du Pays Hayland, Rennes Métropole, Conseil Régional de Basse Normandie.

Le rapport financier 2010 est adopté à l'unanimité.

M Philippe Bas souligne la force de l'association qui bénéficie d'une large autonomie grâce à ses ressources propres constituées par les adhésions individuelles.

## **BUDGET PREVISIONNEL 2011**

Le budget prévisionnel 2011 est équilibré en charges et en recettes à 21 200 €. (Cf. page 11).

Le budget 2011 est adopté à l'unanimité.

## **ELECTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**

Jean-Yves Colas propose de transformer l'appellation « comité exécutif » en « conseil d'administration »

|                    |                             |
|--------------------|-----------------------------|
| Régis BOULEY       | MARCEY LES GREVES           |
| Jean-Yves COLAS    | SAINT-LAURENT DE TERREGATTE |
| Michel DELAFOSSE   | HAUTEVILLE SUR MER          |
| Annick FAVRAIS     | COUTANCES                   |
| André FORTIN       | LE NEUFBOURG                |
| Dominique GOURMAUD | LA HAYE PESNEL              |
| Daniel GREBOUVAL   | GOUVILLE SUR MER            |
| Jean-Marie HERVE   | BAYEUX                      |
| Xavier JACQUET     | LINGREVILLE                 |
| Gérard JOLIF       | PONTORSON                   |
| Georges LESAULNIER | LISON                       |
| Gilbert LIEUREY    | MOON SUR ELLE               |
| Patrick MARGUERIE  | LISON                       |
| Joël PERIS         | GRANVILLE                   |
| Bernard SEBLINE    | CAEN                        |
| Nicolas TRINITE    | LE RHEU                     |
| Philippe VILLEROY  | SAINT-LO                    |

Tous les candidats au conseil d'administration sont élus à l'unanimité.

Jean-Yves Colas expose la nouvelle organisation de l'association avec la mise en place de commissions thématiques travaillant sur les dossiers techniques :

- atelier 1 : communication,
- atelier 2 : développement,
- atelier 3 : exploitation, qualité de service.

#### Les correspondants :

|                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| Marcel DAVID       | DOL DE BRETAGNE |
| Sylvain DELHOMMEAU | CAEN            |
| André GOBICHON     | DOL DE BRETAGNE |
| Jocelyn L'HERMITTE | SAINT-LO        |
| Cyprien MOQUE      | RENNES          |
| Guy PAVIOT         | SAINT-LO        |
| Michel TRINITE     | ROUEN           |

#### LES ENJEUX

Jean-Yves Colas aborde successivement les dossiers d'actualité.

- **Desserte Caen Rennes et le 3<sup>ème</sup> aller/retour**

Le 3<sup>ème</sup> AR a été supprimé du mardi au jeudi depuis 1989. Le rétablissement initialement prévu en décembre 2010 est reporté à décembre 2011 à cause des travaux de voie prévus en 2011. Le coût en année pleine est de 940 000 €.

L'ADPCR demande la mise en place d'une correspondance à Folligny pour Granville au train Rennes 5h50 - Folligny 7h18 - Caen 8h46.

M Lhermitte demande si le Conseil Régional a les moyens de vérifier la pertinence des coûts établis par la SNCF.

M Laurent Beauvais, Président du Conseil Régional de Basse-Normandie répond que pour avoir les moyens de vérifier, il faudrait du personnel supplémentaire ou faire appel à un cabinet privé. Toutefois, il souligne le fait qu'il existe une capacité à dialoguer avec la SNCF mais que l'on ne peut pas s'assurer que les coûts sont justifiés à l'euro près.

M Caruhel interroge le président du Conseil Régional pour savoir s'il dispose des chiffres de fréquentation des relations de Granville vers Caen et Rennes. Il demande également si le chiffre de 1600 voyageurs par semaine entre Paris et Granville est avéré.

Laurent Beauvais précise que les chiffres de fréquentation sont donnés lors des comités de ligne comme celui de Caen – Rennes. François Dufour confirme que la fréquentation des différentes lignes est connue.

Jean-Yves Colas interpelle le Conseil Régional pour qu'une communication importante soit faite pour le lancement du 3<sup>ème</sup> AR Caen – Rennes, pour faire connaître les nouvelles possibilités de déplacement domicile – travail ou domicile étude au départ du sud – Manche vers Granville, Coutances et Saint-Lô.

Daniel Grébouval intervient pour signaler que tous les trains Caen – Rennes et vice versa du matin et du soir circulent en période blanche, sans possibilité de voyager en période bleue, ce qui pénalise les porteurs de cartes de réduction.

- **Relations directes Caen – Granville.**

Les infrastructures côté voies sont achevées. La voie 2 de Granville à Folligny est rétablie. Toutefois, il subsiste un court tronçon à voie unique à l'entrée de la gare de Granville. La signalisation sera opérationnelle fin mars 2011. La desserte envisagée, de 3 AR par jour consistera à prolonger des trains Caen – Coutances existants et à reporter en sens inverse l'origine à Granville de trains Coutances – Caen.

La mise en place initialement prévue à l'été 2011 est reportée pour des raisons financières (coût 600 000 € par an).

Suite à une question sur l'accès à voie unique de la gare de Granville, Dominique Gourmaud répond que le plan de voie modifié pour le nouvel atelier n'intègre pas la suppression de cette situation.

La présentation du projet d'horaires par J.Y. Colas fait apparaître des temps de parcours assez longs entre Caen et Granville (jusqu'à 2 heures). M Beauvais dit que ce n'est qu'une esquisse et que rien n'est encore définitivement arrêté.

M Arnaud Davy exprime le souhait que la gare de Cérences soit desservie par les relations Caen – Granville.

- **Relation directe Granville – Rennes**

Jean-Yves Colas indique que l'ADPCR milite pour des relations domicile – travail Granville – Rennes le matin et retour le soir.

M Dieudonné, Conseiller général de la Haye-Pesnel intervient pour dire l'intérêt qu'il y aurait à avoir des trains de Granville vers Avranches le matin.

Xavier Jacquet explique que Granville pourrait être mieux positionné sur le plan ferroviaire et devenir un point d'arrivée et de départ de et vers Paris, Caen et Rennes. Dans cette optique, l'électrification demandée de Saint-Lô à Coutances pourrait être opportunément prolongée jusqu'à Granville.

M Caruhel approuve cette idée de relations Granville – Rennes car aujourd'hui, la liaison entre Granville et le Mont Saint Michel est impossible en hiver.

M Dufour demande si une évaluation des besoins a été faite avec les entreprises pour permettre d'éventuelles participations financières. Jean-Yves Colas indique qu'effectivement une étude serait intéressante. Régis Bouley rappelle que la fréquentation suit l'offre quand celle-ci est satisfaisante. Jean-Yves Colas ajoute que l'offre tarifaire du conseil régional est intéressante.

Jean-Yves Colas annonce qu'une pétition va être lancée auprès des élus du Sud-Manche sur l'ensemble des questions relatives à la desserte de leur secteur et les enjeux d'avenir.

- **L'offre estivale Ligne Baie**

Jean-Yves Colas expose les bons résultats de fréquentation de Ligne Baie en 2010.

François Dufour dit qu'une mise en place sur la deuxième quinzaine de juin serait intéressante pour les sorties scolaires de fin d'année. Les enfants pourraient amener ensuite leurs parents durant l'été.

M Caruhel souhaiterait pour Granville un mois de circulation supplémentaire en commençant au 15 juin jusqu'au 15 septembre.

M Beauvais dit qu'il a été agréablement surpris par le succès et que Ligne Baie s'est installée dans le paysage. Il précise que le coût de l'opération, co-financé par les régions Basse-Normandie et Bretagne, est de 400 000 € et que le coût supplémentaire pour un mois de plus devrait se faire en accord entre les deux régions Basse-Normandie et Bretagne.

M Gobichon de Dol indique qu'il serait intéressant d'intégrer dans le périmètre de Ligne Baie Dinan voire Lamballe.

M Yann Halary indique que son organisation syndicale est intervenue à plusieurs reprises au sujet du bruit des X2200 affectés à Ligne Baie et l'inaccessibilité de ce matériel pour les personnes à mobilité réduite. Il précise que les X 73500 modifiés sont aptes à circuler sur cette ligne.

M Beauvais répond que le problème est la disponibilité du matériel et que les choses devraient aller mieux à partir de 2013 lorsque les 15 engins bimodes-bicourants achetés pour le Paris - Granville libéreront les X 72500 réaffectés au TER.

- **Retard des trains**

M Arnaud Davy fait état des nombreux retards sur l'axe Paris – Caen – Cherbourg.

M Patrick Marguerie explique qu'une des causes de retard est la suppression des agents d'escales dans les gares comme cela est prévu à très court terme à Saint-Lô. Il donne l'exemple d'un retard de 25 mn d'un train Caen – Rennes en gare de Bayeux pour la prise en charge d'une personne malade par les secours, situation gérée entièrement par le contrôleur du train en l'absence de personnel en gare de Bayeux.

- **Les travaux d'infrastructures**

Dominique Gourmaud fait une présentation détaillée de tous les travaux prévus de 2011 à 2013 entre Folligny et Dol.

## Intervention du Président Laurent Beauvais

Le Président du Conseil Régional de Basse-Normandie salue les élus présents, maires, conseillers généraux, député et précise que c'est la première fois qu'il vient à une assemblée générale de l'ADPCR.

Il enchaîne sur la situation difficile que vit actuellement le système ferroviaire dans toute la France. Il juge la situation préoccupante car la complexité s'ajoute à la difficulté : pour tous les sujets, il y a nécessité de réunir plusieurs séries de personnes autour de la table, ce qui génère un allongement des délais pour régler les problèmes. SNCF, RFF, le conseil régional pour le TER et un nouvel acteur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, l'Etat pour les trains Intercités d'équilibre du territoire, avec le préfet devenant Autorité Organisatrice de Transport.

M Beauvais souligne la multiplication des associations d'usagers qui se plaignent des mauvaises conditions de transport mais doivent comprendre comment le système est saturé et rappelle que l'ADPCR est une association unique en son genre en Basse Normandie.

M Beauvais expose les quatre domaines dans lesquels le conseil régional intervient

- Infrastructures et travaux

M Beauvais rappelle que les infrastructures sont le socle du système ferroviaire. La situation actuelle est difficile car les infrastructures ont vieilli.

Concernant le tronçon Pontorson – Dol, le dossier nécessite une rencontre avec Jean-Yves Le Drian, et l'intégration du chantier dans le futur contrat de projet Etat – Région. L'enveloppe est de 13 millions d'euro. Le rétablissement de la 2<sup>ème</sup> voie de Folligny à Granville (26 millions d'euro) apportera fiabilité et sécurité. La régénération du tronçon Folligny – Avranches mobilise 16 millions d'euro et Avranches – Pontorson 12 millions d'euro.

- Matériel roulant

Le conseil régional a commandé 15 rames bimodes bicourants pour 150 millions d'euro. Les premières rames circuleront sur Paris – Granville fin 2013.

Pour le TER, il reste encore du vieux matériel (X 4750) à renouveler.

Sur Caen – Tours, la location d'un X 72500 pour parer aux défaillances coûte annuellement 700 000 € ! Pour ce type de matériel, en réserve de secours, il faudrait une mutualisation interrégionale par exemple entre Basse-Normandie, Bretagne et Pays de la Loire.

- Rénovation des gares

Le programme de rénovation des gares se poursuit. Récemment, la gare d'Avranches a été inaugurée. Les enjeux sont la multimodalité envisagée avec les conseils généraux et l'accessibilité sur les quais qui relève de RFF. La région a à traiter les cas de Caen et Avranches. Pour Lison, le dossier de financement va devoir être réglé définitivement. Son intégration dans le contrat de projet Etat – Région est à voir avec le Préfet.

- Les services et les horaires.

La région s'occupe du 3<sup>ème</sup> AR Caen – Rennes, du Caen – Granville, de Ligne Baie. Le TER est assuré avec un financement 100 % conseil régional.

Sur les grandes lignes, il y a un co-financement.

Le TGV Cherbourg Roissy Dijon coûtait très cher – 2 millions d'euro par an – pour 50 à 60 personnes par jour, financé par les villes de Cherbourg et Caen, le conseil régional et la SNCF. C'était le même schéma pour le Paris – Saint-Lô direct co-financé par l'Agglomération de Saint-Lô, le conseil général de la Manche et le conseil régional. L'expérience s'est arrêtée car le train circulait dans un horaire pas adapté.

Pour le TER, la difficulté réside dans la disponibilité du matériel et les limites des infrastructures, par exemple l'arrivée en gare de Rennes est une vraie difficulté !

Pour la relation directe Caen – Granville, le Président affirme qu'il ne s'est pas engagé à la réaliser pour 2012 !

Sur le dossier LGV Normandie, Laurent Beauvais indique qu'il faut rechercher une cohérence régionale, en organisant des correspondances, toutes les lignes étant interdépendantes.

Concernant les difficultés actuelles de la ligne Paris – Caen – Cherbourg, le PDG de la SNCF, Guillaume Pépy, a annoncé à Caen un « plan de sauvetage » Le président Beauvais assure avoir plaidé la cause de la ligne mais pense qu'il faudrait plus de moyens pour résoudre les problèmes. Rappelant le plan « REAGIR » mis en place il y a plus d'un an sur la ligne Paris – Granville, il indique que les moyens sont insuffisants et que les effets ne sont pas assez visibles. Il explique que dès qu'un train quitte Granville, le conducteur est coupé des instances de

commande de la SNCF. RFF demande à la région de payer 5 millions d'euro pour installer une liaison radio, investissement qui relève exclusivement de RFF !

Laurent Beauvais rappelle le rôle important des comités de lignes et précise à l'ADPCR son utilité. Il dit avoir appris des choses au cours de la présentation faite au cours de notre assemblée générale.

François Digard, Maire de Saint-Lô, exprime les attentes et les inquiétudes soulevées par le dossier du Grand Paris et la LGV Normandie. Il précise que si Caen devrait être à 1h15 ou 1h30 de Paris selon le schéma retenu, il faudrait organiser de bonnes correspondances vers Cherbourg, Saint-Lô, Coutances et Granville. Il plaide pour une étude simultanée de ces dessertes.

A plus court terme, il souhaite une amélioration des dessertes. Le train Paris – Saint-Lô direct a été supprimé car ses horaires ne correspondaient pas aux attentes (ce qui était prévisible et constaté par Guy Fontenelle). L'expérience a été arrêtée au bout de deux ans, avec un coût de 2 millions d'euro. François Digard demande en substitution le remplacement d'un car Coutances – Lison par un train en correspondance quai à quai à Lison avec le train Cherbourg – Paris arrivant à 9h00 à Paris.

Conscient du coût des dessertes TER, le maire de Saint-Lô propose de réétudier certains services peu utilisés pour redéployer les moyens en faisant mieux avec les sommes engagées.

Laurent Beauvais confirme que c'est difficile d'ajouter des services et que la nécessité de gérer au mieux conduit à en supprimer certains pour en créer d'autres. Il affirme être conscient de l'importance des relations avec Paris pour le Centre – Manche.

M Philippe Bas insiste sur l'importance des relations avec la région capitale. Toutes les entreprises de la région ont des clients ou des fournisseurs en Ile de France. Il souligne le fait que pour la LGV Normandie, on a obtenu que le projet intègre aussi la Basse – Normandie, mais cela ne concernera que la partie nord de la région. Le problème de la desserte du sud de la région persiste.

M Bas constatant que le TGV arrive à Dol, plaide pour une réflexion forte pour faire en sorte que le TGV vienne jusqu'à Pontorson et Avranches. Le TGV serait rentable en captant un part des 3 millions de visiteurs qui viennent au Mont-Saint-Michel chaque année. Il souhaite que sur ce dossier la Basse – Normandie et la Bretagne associent leurs forces pour le défendre auprès de l'Etat et de la SNCF.

Laurent Beauvais répond qu'il faut commencer par régler la question des infrastructures. Il précise que si la Basse-Normandie a l'ambition de coopérer avec la Bretagne, il faut être conscient de la réalité et du fait que nous sommes une petite région face à la Bretagne plus grande région. Il y a des combats quotidiens à mener pour Paris – Caen – Cherbourg, Paris – Granville, le Mont-Saint-Michel...où il faut mesurer les rapports de force. Il faut une Normandie forte pour peser dans le système de décision d'aujourd'hui.

Pour la LGV Normandie, si les intérêts de la Basse-Normandie sont préservés et si on assure une capacité de financement, on verra l'innervation du sud régional !

Concernant l'éventuelle électrification de Dreux – Granville, le coût est de un million d'euro du kilomètre !

L'enjeu est la capacité de la Basse – Normandie à mobiliser les moyens nécessaires.

Laurent Beauvais conclut en rappelant le préalable de la qualité des infrastructures existantes.

## **CONCLUSION.**

Xavier Jacquet affirme que sur tous ces dossiers, l'ADPCR sera présente dans les années qui viennent mais que l'association a besoin du relais indispensable et de l'appui de l'ensemble des élus du territoire.

M Caruhel remercie l'ADPCR pour cette assemblée générale réalisée à Granville et invite les participants à partager le verre de l'amitié offert par la Ville.

Jean-Yves Colas remercie les membres et élus présents.

La séance est levée à 17h15.

Secrétaire de séance  
Daniel Gréboval

## Compte de résultats 2010

| DEPENSES                                |                    | RECETTES                          |                    |
|---|--------------------|-----------------------------------|--------------------|
| fournitures de bureau                   | 1 561,70 €         | Adhésions communes                | 2 329,83 €         |
| affranchissements                       | 2 265,26 €         | adhésions communautés de communes | 3 102,00 €         |
| Bulletin et site internet               | 1 433,62 €         | Adhésions individuelles           | 7 980,50 €         |
| frais de déplacements *                 | 5 901,87 €         | ventes                            | 12,00 €            |
| cotisations et adhésions                | 948,71 €           | Produits financiers               | 237,59 €           |
| reception                               | 92,55 €            | abandons de frais                 | 5 901,87 €         |
| assurances                              | 364,34 €           |                                   |                    |
| divers                                  | 550,29 €           |                                   |                    |
| Provisions pour investissement mobilier | 3 000,00 €         |                                   |                    |
| <b>Total dépenses</b>                   | <b>16 118,34 €</b> | <b>Total recettes</b>             | <b>19 563,79 €</b> |
|   |                    | <b>résultat d'exercice</b>        | <b>3 445,45 €</b>  |

## Budget 2011

| DEPENSES                                 |                    | RECETTES                          |                    |
|--|--------------------|-----------------------------------|--------------------|
| fournitures de bureau                    | 2 000,00 €         | Adhésions communes                | 2 200,00 €         |
| affranchissements                        | 2 400,00 €         | adhésions communautés de communes | 3 000,00 €         |
| Bulletin et site internet                | 2 500,00 €         | Adhésions individuelles           | 7 000,00 €         |
| frais déplacements *                     | 6 000,00 €         | abandons de frais                 | 6 000,00 €         |
| cotisations et adhésions                 | 1 000,00 €         | provisions 2010                   | 3 000,00 €         |
| reception                                | 150,00 €           |                                   |                    |
| assurances                               | 400,00 €           |                                   |                    |
| divers                                   | 1 050,00 €         |                                   |                    |
| équipement local associatif              | 3 000,00 €         |                                   |                    |
| Renouvellement équipement informatique   | 1 200,00 €         |                                   |                    |
| renouvellement supports de communication | 1 500,00 €         |                                   |                    |
| <b>Total dépenses</b>                    | <b>21 200,00 €</b> | <b>Total recettes</b>             | <b>21 200,00 €</b> |

*\* Il s'agit de frais engagés par les adhérents de l'ADPCR, dont ils ne demandent pas le remboursement, la même somme se retrouve donc dans les recettes. L'adhérent bénéficie au niveau fiscal d'une réduction d'impôts égale à 66% des sommes engagées au titre des abandons de frais.*



## Le point sur les travaux

Le mauvais état de la voie 2 (sens Dol-Pontorson) a nécessité, à partir du 20 décembre, un ralentissement de 100 à 40 km/h sur environ 7 km. Des travaux réalisés entre le 20 février et le 18 mars ont permis de relever la vitesse de 40 à 60 km/h. Nous regrettons qu'ils n'aient pas permis de retrouver le 100 km/h car de ce fait, des correspondances sont ratées à Lison vers Cherbourg et à Rennes vers différentes destinations.



Malgré les promesses faites verbalement lors du comité de ligne Emeraude le 19 octobre 2010 par Monsieur Gérard LAHELLEC, nous ne sommes toujours pas certains que le renouvellement de cette voie dont certains rails, comme nous le disons souvent, datent de 1911, sera réalisé en 2013. Nous savons que la Région BRETAGNE est très impliquée dans les investissements ferroviaires avec l'arrivée de la ligne à grande vitesse jusqu'à Rennes en 2016 mais il ne faudrait pas qu'elle néglige les relations avec la Basse-Normandie et notamment la desserte du MONT-SAINT-MICHEL par le rail.

Pour ce qui est de la desserte routière, la Bretagne a bien su, depuis 2004, tirer profit de sa proximité avec le Mont en créant une ligne qui cueille les touristes à la descente du TGV pour les emmener directement à la Merveille, sans desservir Pontorson. 71 500 voyages ont ainsi été comptabilisés en 2009.

A côté de cela, les voyageurs désertent la gare de Pontorson où passent quand même 39 trains par semaine, entièrement financés par la Basse-Normandie sur la partie bretonne, entre Pontorson et Rennes !

Le 3 février, nous avons adressé 2 courriers à Monsieur le Président du Conseil Régional de Bretagne afin d'obtenir :

- la desserte de PONTORSON par tous les autocars de la ligne RENNES-LE MONT,
- des précisions sur les délais de réalisation des travaux de renouvellement de la voie entre DOL et PONTORSON.

A ce jour, nous avons reçu pour seule réponse de la part de Monsieur LAHELLEC :

*"Sachant tout l'intérêt que porte Monsieur Le Drian aux questions que vous soulevez, les services du Président ne manqueront pas de vous adresser les réponses appropriées. S'agissant des travaux sur l'axe DOL-PONTORSON, je vous précise que côté Bretagne nous parlons plutôt de l'axe Dinan-Dol-Pontorson.*

*La Région Bretagne sera en tout cas au rendez-vous des cofinancements sur l'axe Dol-Pontorson tandis qu'elle s'engage aussi sur la réalisation des travaux entre Dinan et Dol; c'est la preuve, s'il en était encore besoin, que la Région Bretagne a compris que la modernité ferroviaire doit être diffusée sur l'ensemble du territoire ! "*



## Motion pour l'amélioration de la desserte ferroviaire du Sud-Manche

Il a été demandé à 132 collectivités locales, aux élus départementaux et aux parlementaires de signer cette motion pour obtenir 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 :

**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 :

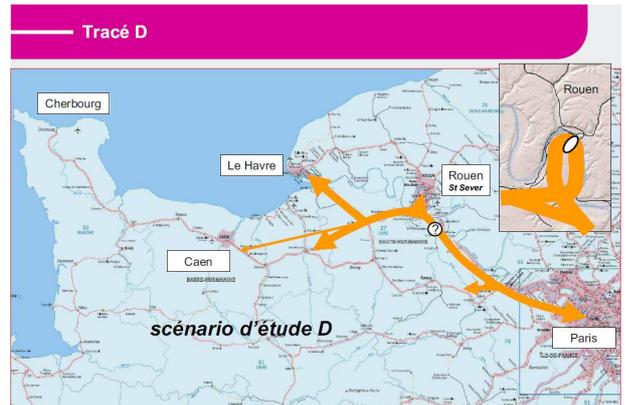
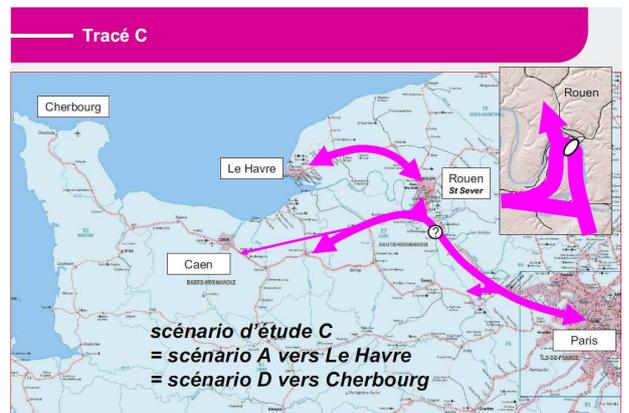
- de la part de la Région BRETAGNE sur la consistance et les délais de réalisation des travaux DOL-PONTORSON.

### 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

soit plus avantageux de prendre le train pour se rendre à Paris que d'utiliser sa voiture." Prochain RDV : le 18 mai pour un dernier comité de pilotage avant le lancement du débat public à l'automne.



## La ligne nouvelle Paris-Normandie

Le comité de pilotage de la Ligne Nouvelle à grande vitesse Paris-Normandie (LNPN) s'est réuni mardi 15 février pour examiner les coûts des 4 tracés possibles. En fonction des itinéraires, qui permettraient notamment de rapprocher Caen de Paris en 1h15, il est ainsi question d'une fourchette de coût comprise entre 9 et 13 milliards d'euros. Pour Laurent Beauvais, "Nous venons de franchir une nouvelle étape fondamentale. Maintenant, nous devons clarifier les clefs de répartition entre RFF, l'Etat, l'Europe et les Collectivités territoriales des 3 Régions impliquées (Ile de France, Haute et Basse-Normandie). Il nous faudra, parallèlement, mesurer le retour sur investissement pour nos territoires. L'enjeu est bien de se donner les moyens de notre ambition : conjuguer une amélioration indispensable, à court terme, des conditions de trafic ferroviaire en Normandie et faire en sorte que, demain, il

Le point de vue de l'ADPCR :

Nous relatons ici le texte entériné par notre conseil d'administration le 12 février.

## 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, tronçon 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.

### Mesure d'indemnisation des usagers abonnés du TER Basse-Normandie

La Région Basse-Normandie a demandé à la SNCF d'instaurer une mesure d'indemnisation des usagers abonnés du TER Basse-Normandie. En voici la teneur : Pour un même train TER Basse-Normandie (les trains Corail Intercités relevant de l'Etat ne sont donc pas concernés) ayant subi plus de cinq suppressions ou retards supérieurs à 14 minutes au cours d'un même mois (mois calendaire ou période de 4 semaines consécutives), une indemnisation, égale à 40% du montant de l'abonnement mensuel relatif au parcours habituel, sera accordée à tout abonné bas-normand du réseau TER. Cette indemnisation ne s'applique pas lorsqu'un plan de transport adapté est mis en place notamment en période de grève. Pour en bénéficier, l'abonné doit adresser sa demande, qui doit préciser les trains et les jours concernés et être accompagnée de l'original de l'abonnement, dans les 15 jours à compter du mois échu, au

service Relations Clients SNCF, 62973 ARRAS  
Cedex 9.



Fédération  
Nationale des  
Associations  
d'Usagers  
des  
Transports

Association agréée de consommateurs

Paris, le 1<sup>er</sup> avril 2011

### **Perturbations des services ferroviaires : la FNAUT réclame des mesures en faveur des voyageurs**

Les services ferroviaires - TGV, Intercités, TER, Transilien - ont connu une véritable crise fin 2010, entraînant de graves difficultés pour les voyageurs. Ces dysfonctionnements - trains supprimés, en retard ou surchargés - n'ont pas disparu : tout en réclamant la mise en œuvre de solutions de fond, la FNAUT et ses associations demandent des mesures rapides permettant de limiter les désagréments subis par les usagers (liste complète en annexe 1).

La **gestion des situations perturbées** doit être nettement améliorée :

- diffusion plus rapide et plus fiable de l'information nécessaire aux voyageurs ;
- accessibilité du service clientèle de la SNCF par courrier électronique ;
- échange et remboursement plus facile des billets.

Des **dédommagements financiers** doivent être accordés aux abonnés du TGV, des trains Intercités et du TER par la SNCF ou l'autorité organisatrice ; ils doivent être indexés sur la durée et la gravité de la perturbation.

La SNCF doit établir des **baromètres fiables de ponctualité** des trains et désigner un **interlocuteur précis** aux usagers de chaque ligne. Des **comités de lignes** pour les axes TGV et Intercités doivent être créés sur le modèle des comités TER.

La FNAUT demande enfin le **gel des hausses tarifaires** tant que ces dispositifs n'auront pas été mis en place.

Bien entendu l'essentiel est de tout mettre en œuvre pour **restaurer la fiabilité des services ferroviaires**. La FNAUT a présenté de nombreuses

propositions de fond permettant d'y parvenir (voir annexe 2). Elle demande que des engagements précis soient programmés et rendus publics par la SNCF, RFF, l'Etat et les régions.

Le rail est indispensable à la collectivité au même titre que le transport urbain : les distances domicile-travail se sont allongées, les déplacements automobiles sont devenus plus difficiles et plus coûteux, les employeurs n'admettent plus les retards. Les voyageurs ne peuvent pas accepter une régression de leurs conditions de transport quotidien.

Contacts : Jean Sivardière, président de la FNAUT, téléphone 04 76 75 23 31

Jean Lenoir, vice-président,  
téléphone 01 48 73 84 81

### **Les 12 mesures demandées par la FNAUT et ses associations**

#### **Gestion des situations perturbées**

- **Mesure 1 : diffuser plus rapidement l'information disponible**, par tous les moyens de communication utilisés par les voyageurs, et la rendre homogène sur l'ensemble des sources d'information gérées par la SNCF.
- **Mesure 2 : rendre le service clientèle de la SNCF accessible par courrier électronique** et non uniquement par courrier postal.
- **Mesure 3 : faciliter l'échange ou le remboursement des billets incluant une réservation** en cas de perturbations graves du trafic ferroviaire.

#### **Dédommagements financiers suite aux perturbations des services**

- **Mesure 4 : adapter les modalités de l'Engagement Horaire Garanti aux abonnés des TGV et des TER**. Des indemnités minimales doivent être prévues.
- **Mesure 5 : toute perturbation prolongée des services (travaux, grèves, intempéries, incidents,...) doit donner lieu à un dédommagement proportionné à sa durée et à sa gravité par la SNCF et/ou de l'autorité organisatrice.**

#### **Prévention des dysfonctionnements**

- **Mesure 6 : faire établir et diffuser par la SNCF des baromètres de ponctualité** par lignes, voire par trains pour les plus fréquentés, tenant compte des annulations, et distinguant jours ouvrables et fins de semaine.

- **Mesure 7 : mettre en place à la SNCF des interlocuteurs pour chaque ligne**, pouvant être joints rapidement, disposant d'une réelle capacité de réaction technique et commerciale aux demandes collectives des voyageurs. Mettre en place, sur le même modèle, des interlocuteurs TER au sein des conseils régionaux.
- **Mesure 8 : créer des comités de lignes** pour les axes TGV et Intercités ; sur tous les axes, inclure systématiquement RFF et les autorités organisatrices.

#### Autres mesures

- **Mesure 9 : développer la vente de tous les trajets sous forme de billets électroniques**, dont les titres TER et les réservations des abonnés TGV et Téo.
- **Mesure 10** : généraliser les accords entre les régions et la SNCF **permettant aux abonnés TER d'utiliser les TGV sur leurs parcours terminaux**.
- **Mesure 11 : inclure dans la loi sur la continuité du service public les grèves de 59 minutes**, qui contribuent à désorganiser les dessertes, notamment TER.
- **Mesure 12 : geler toutes les augmentations tarifaires** tant que des réponses précises à ces demandes n'auront pas été fournies.

#### Résumé des solutions de fond proposées par la FNAUT

Le rail peut fonctionner de manière efficace et économique pour la collectivité :

- 1 - si la production des services est organisée en fonction des besoins du public ;
- 2 - si on lui fait jouer son rôle naturel d'ossature du système de transport ;
- 3 - et s'il dispose d'un réseau modernisé et sans points d'engorgement.

La SNCF est responsable d'environ 50% des dysfonctionnements observés, 25% étant dus à l'état des infrastructures et 25% aux perturbations sociétales : c'est une réaction de tous les acteurs du système ferroviaire qui est devenue indispensable.

#### 1 - La SNCF

1.1 - La SNCF doit réviser sa stratégie traditionnelle de repli et dynamiser ses activités non rentables (trains Corail, wagon isolé) au lieu de les élaguer après les avoir asphyxiées.

1.2 - Elle doit corriger les effets pervers de sa gestion par activités étanches, en particulier le cloisonnement des personnels et des matériels.

1.3 - Elle doit réintroduire des réserves de personnel et de matériel disponibles pour limiter les perturbations en cas d'incident et lors des pics de trafic.

1.4 - Elle doit améliorer sa qualité de service en écoutant davantage les doléances des voyageurs et de leurs associations.

#### 2 – RFF

RFF doit revoir son organisation des travaux et le rythme de mise en place du cadencement du TGV, qui perturbe le fonctionnement des services régionaux.

#### 3 - L'Etat et les collectivités territoriales

3.1 - La réforme des collectivités territoriales doit garantir une plus grande cohérence des choix des régions et des départements en matière de transports (coordination train-autocar).

3.2 - Les conditions de concurrence entre le rail et les autres modes doivent être assainies. Des conditions loyales de concurrence dans le secteur du fret permettraient de diminuer le déficit du fret ferroviaire, qui absorbe les bénéfices du TGV.

3.3 – Les investissements doivent être concentrés sur le rail et les transports urbains.

#### 4 - De nouvelles sources de financement, clé du problème

On ne peut évidemment exiger des seuls usagers du train qu'ils financent, à travers de fortes hausses des tarifs, un système ferroviaire aujourd'hui à bout de souffle.

Des économies peuvent être réalisées sur les dépenses routières et aéroportuaires.

Le versement transport des entreprises peut être étendu à l'ensemble du territoire.

Enfin des moyens financiers nouveaux peuvent être dégagés en créant des éco-redevances sur les trafics autoroutier et aérien, à l'image de l'éco-redevance poids lourds qui sera mise en place en 2013 ou du supplément de taxe d'aménagement du territoire récemment imposé aux sociétés autoroutières pour financer les trains intercity d'aménagement du territoire. Cette politique permettrait par ailleurs d'assainir les conditions de concurrence entre le rail, peu consommateur d'espace et d'énergie, et les autres modes, et de préparer un avenir où le pétrole bon marché aura disparu.

#### Bulletin d'information de l'ADPCR

Association pour la Défense et la Promotion de la ligne ferroviaire CAEN-SAINT-LO-RENNES

Siège social : Hôtel de Ville BP 330

50010 SAINT-LO CEDEX

e-mail : [adpcr.saint-lo@orange.fr](mailto:adpcr.saint-lo@orange.fr)

☎ 02.31.22.49.45

Site internet : [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)