



adpcr



association pour la **d**éfense et la **p**romotion du **C**hemin de fer
et de l'**i**ntermodalité dans l'ouest de la **R**égion Normandie

ADPCR-INFOS n°100
Décembre 2019



numéro 100

ADPCR-INFOS

28 ans pour la défense des usagers

ÉDITO - *La priorité : remplir les trains*

Peut-on toujours réclamer plus de trains si un grand nombre de ceux-ci devaient rouler à moitié vides ? Le samedi 9 novembre, une petite dizaine de membres de l'ADPCR manifestait aux côtés d'une quarantaine de jeunes Coutançais venus, à l'appel de « Il est encore temps », défendre le transport ferroviaire (lire l'article en page 14)

Pourquoi remplir les trains ?

Pour protéger notre planète proclamait la banderole déployée par les jeunes manifestants (photo) de Coutances car, globalement, le train pollue 10 fois moins que l'avion, 7 fois moins que la voiture et 5 fois moins que le car. En laissant notre voiture au garage ou sur le parking de la gare et en prenant le train chaque fois que cela est possible, nous protégeons notre planète.

Pour voyager confortablement et en toute sécurité. En effet, chaque jour, en moyenne 10 personnes meurent en France dans un accident de la route, soit près de deux fois plus qu'à Brétigny lors de la dernière catastrophe ferroviaire en 2013.

Mais aussi pour faire des économies. Le plus souvent, on voyage seul et on oublie que la voiture coûte beaucoup plus cher que la simple consommation du carburant. L'administration a calculé pour une voiture de moyenne cylindrée, un coût d'environ 30 cts d'euro du km. Soit 7,50 € pour 25 km à comparer aux 4 € du tarif Tempo des TER normands. Bien entendu, si l'on voyage en famille ou à plusieurs, ce coût peut être divisé par 3 ou 4 soit environ deux fois moins que le train plein tarif.

Enfin, pour démontrer aux autorités organisatrices des transports que l'utilisateur préfère le train au car là où c'est encore possible.

Comment remplir les trains ?

La première condition est de pouvoir accéder aux gares par ses propres moyens, à pied, à vélo ou en voiture. Pour la voiture, cela nécessite que le parking soit proche de la gare et d'une capacité suffisante. Le cas de Granville est symptomatique, le manque de parking est dissuasif et nombre d'usagers potentiels ne prennent pas les nouveaux Granville-Caen sachant qu'ils ne trouveront pas de place pour parquer la voiture à proximité de la gare. Le parking silo en projet est à réaliser de toute urgence. Pour les vélos, des parkings sécurisés et gratuits doivent être implantés dans toutes les gares et les trains capables d'accueillir plus de vélos.

La seconde est la mise en place de bonnes correspondances avec les transports publics, qu'ils soient urbains ou interurbains, qu'ils dépendent des communes, des communautés d'agglomérations ou du Conseil Régional. Je reprendrai l'exemple de Granville. A minima et pour pallier le manque de parking Il est important que le transport urbain NEVA et les cars régionaux (ex Manéo) desservent systématiquement la gare avant et après l'arrivée

des trains de et pour Paris, Caen et Rennes.

La troisième condition est de mettre les horaires en adéquation avec les besoins de transport des usagers et en particulier des usagers pendulaires. Si cela est relativement aisé là où circulent de nombreux trains, le choix des horaires est difficile quand, comme dans le Sud-Manche, ne circulent que deux allers et retours par jour. Dans ce cas, l'écoute des associations d'usagers est impérative.

La quatrième condition est une bonne commercialisation du transport ferroviaire. Cela veut dire des gares et des guichets ouverts aux heures des trains. Ne pas oublier que dans nos territoires ruraux la couverture internet est loin d'être totale et que trop peu de personnes sont aguerries à l'informatique et à internet. Une bonne commercialisation, c'est également des tarifs attractifs et concurrentiels qui doivent compenser la différence de coût avec la voiture, en particulier pour les groupes et les familles. C'est également une présence humaine dans les gares et dans les trains, même si cela représente un prix dont la SNCF aimerait faire l'économie.

Enfin, la cinquième condition est la qualité du service. Des trains plus rapides que la voiture, confortables et à l'heure. Cela veut dire un réseau et du matériel en bon état. A ce sujet, je vous invite à lire le premier volet d'une série d'articles que je consacre dans ce bulletin au futur des petites lignes normandes. La première partie montre comment le réseau ferré français n'a cessé de se contracter depuis près de 100 ans. La raison principale est la vision à court terme de l'Etat, préférant les économies immédiates aux investissements à moyen et long terme. En 2019, rien n'est changé et le transfert vers la route reste le credo de nos dirigeants (pour preuve les cars-Macron).

Pollueurs-Payeurs, ou comment financer les infrastructures ferroviaires ?

L'abandon de l'Ecotaxe est certainement une grave erreur de nos gouvernants. Ce manque de courage politique prive en effet le pays des ressources nécessaires à l'entretien des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales. Les médias et les experts en tout genre mettent en évidence la dégradation du réseau ferroviaire et accusent le TGV d'avoir siphonné les budgets alloués par l'Etat à l'entretien du réseau. La réalité est que l'Etat, qui pour une fois a osé investir dans l'avenir en construisant des lignes à grande vitesse, a malheureusement failli à sa mission d'aménagement du territoire en sacrifiant sur l'autel des économies budgétaires l'entretien du réseau classique, des canaux et même du réseau routier dont le mauvais état est devenu patent.

Si on peut comprendre la colère des Gilets jaunes contre toute nouvelle taxe écologique sur les carburants, car ils sont obligés d'utiliser quotidiennement leur voiture, il n'en demeure pas moins que le trafic routier est la première source de

pollution atmosphérique et que son impact sur la vie des populations génère des dépenses de santé non négligeables. A ces dépenses, il faut ajouter le coût colossal pour la société des accidents de la route. Accidents qui sont en soi une autre forme de pollution que nous subissons et que nous payons alors que les fautifs ne sont pas toujours mis en accusation. Sauvegarder le transport ferroviaire sur nos petites lignes, c'est préserver l'avenir et rendre possible la reconquête du fret ferroviaire. L'explosion du transport routier des marchandises a pour conséquence l'usure accélérée de nos routes (voir l'effondrement du pont de Mirepoix) et la pollution de nos villes et campagnes. Taxer les camions, comme le font la majorité des pays européens, permet non seulement de maintenir en bon état les infrastructures routières mais permet aussi de financer la transition écologique des transports et donc le développement et l'entretien des infrastructures ferroviaires et fluviales. La croissance exponentielle du transport aérien, en particulier le low-cost qui profite de l'exonération des taxes sur le kérosène, doit lui aussi participer financièrement à la lutte contre le réchauffement climatique. Le vrai courage politique ce n'est pas d'ouvrir des lignes d'autocars à bas coût dont la sécurité est incertaine (voir les deux accidents mortels des cars Flixbus en octobre et novembre 2019), mais de faire payer les pollueurs.

Conclusion : convaincre en voyageant par le train

En conclusion, je dirai que la parole doit être suivie d'actes démontrant le bien-fondé de nos revendications. Dans le cas contraire, notre association perdrait tout ou partie de sa crédibilité. Dans quelques jours, nous serons en 2020, aussi je formule le vœu que, tous ensemble, nous remplissions les trains que le Conseil Régional de Normandie va mettre en service en 2020, lors de la prise de compétence des trains Intercités. Certes, comme le montre l'article « Les galères du service annuel 2020 », tout est loin d'être parfait. Raison de plus pour prendre le train et ainsi donner du poids à nos propositions.

Que 2020 vous garde en bonne santé et vous permette de voyager en toute sérénité ! Notre prochaine assemblée générale aura lieu à Pontorson. Nous reconduirons le format de l'année dernière en vous donnant largement la parole, avant et pendant le débat, avec les représentants de la Région et de la SNCF. VENEZ NOMBREUX, la défense de la desserte ferroviaire de l'ouest de la Normandie, et en particulier du Sud-Manche et du Mont-Saint-Michel, a plus que jamais besoin de vous...

Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR

SOMMAIRE

En parcourant les 100 numéros d'ADPCR-INFOS	4
Les galères du Service Annuel (SA) 2020	8
L'ADPCR a manifesté avec l'association « Il est encore temps »	14
Au 1 ^{er} janvier 2020 : une « nouvelle SNCF »	16
Nouveaux autocars CAEN-RENNES et GRANVILLE-RENNES	18
Les TUSA deviennent SLAM	19
Janvier 2020 : la nouvelle tarification régionale	21
Le nouveau tramway de Caen	22
Demain, quels trains pour les petites lignes normandes	24

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE, LE SAMEDI 25 JANVIER 2020 À PONTORSON. VENEZ NOMBREUX !

Le bulletin ADPCR-INFOS paraît 3 fois par an mais n'oubliez pas que vous pouvez aussi être informé en consultant notre site internet www.adpcr.fr. Vous aurez accès à beaucoup d'informations concernant les lignes que nous défendons et l'intermodalité. Si vous n'y trouvez pas ce que vous recherchez, contactez-nous et nous essaierons de répondre à vos souhaits.

Plusieurs collectivités, qui soutiennent financièrement l'ADPCR, nous demandent de faire figurer leur logo sur nos publications. Nous avons demandé à l'ensemble de nos financeurs de nous le faire parvenir s'ils le souhaitent. Les logos sont insérés en bas de la 4^{ème} page de couverture.

EN PARCOURANT LES 100 NUMÉROS D'ADPCR-INFOS

A raison de 3 ou 4 numéros par an, le bulletin de l'association adressé à ses membres, mais aussi à de nombreux élus et décideurs économiques, a évolué au cours des bientôt 30 ans d'existence de l'ADPCR.

Bonne occasion pour l'actuel président de se replonger dans l'histoire de notre association et d'essayer d'en tirer quelques leçons pour le futur.

Je vous propose un fac-similé du premier ADPCR-INFOS paru en avril 1991, que je vous invite à lire ou à relire si vous êtes un membre de la première heure. Ce numéro 1 aurait presque pu être écrit aujourd'hui. Et pourtant, que de chemin accompli grâce à la pugnacité d'un Guy Fontenelle et des membres fondateurs de l'ADPCR. En parcourant les anciens numéros, j'ai mieux compris l'engagement sans limite de Guy Fontenelle pour la défense du chemin de fer. Un outil essentiel au développement de nos territoires bas-normands au service de ses habitants. **« Maintenir Caen-Rennes pour des raisons sociales et humaines »** écrit-il dans le n° 2. Dès les premiers numéros, on est surpris du côté visionnaire de l'association qui, à contre courant de la politique du tout routier, défendait déjà le chemin de fer pour son caractère environnemental.

Le réseau ferroviaire marchandises de la Manche se réduit à une peau de chagrin, ce qui ne manquera pas d'avoir des conséquences sur l'avenir du réseau voyageurs.

Obéissant à une logique purement financière qui lui est imposée par l'état la SNCF a préféré se désengager plutôt que de s'adapter aux besoins des entreprises.

DECISION INCOHERENTE, quand on sait par exemple que 35 camions quittent quotidiennement les établissements MENIGAULT à TORIGNY autrefois desservis par le chemin de fer,

quand on sait que la SNCF aurait refusé récemment un trafic de 1500 T par an de produits frais sous prétexte que la desserte marchandises allait cesser,

quand on sait qu'à l'horizon 2010, on envisage la circulation quotidienne de 2500 à 3600 poids-lourds sur la future autoroute des estuaires, sans se soucier des conséquences écologiques, énergétiques et sociales !

C'est pourquoi l'ADPCR réitère sa demande de non dépose de voies et d'installations de sécurité.

En effet, si la SNCF démontait des installations (comme elle l'a déjà fait à PONT HEBERT et TORIGNY), les coûts de remise en état seraient tels qu'ils compromettraient un éventuel retour du trafic marchandises par fer.

D'autre part, l'ADPCR souhaite que Le Conseil Régional de Basse Normandie agisse en ce sens et s'oppose à toute tentative de démantèlement des infrastructures ferroviaires bas-normandes.

Pour le premier bulletin, Guy Fontenelle adopte le format A5 sur 4 pages. Il se félicite de l'abandon du projet de cars reliant Caen à Rennes en 3h par la RN175. Projet qui, s'il avait été réalisé, sonnait le glas définitif de la ligne entre Coutances et Dol-de-Bretagne. Pour sauver la modernisation du dernier tronçon Avranches-Dol. Vingt-six ans plus

tard, pour sauver la modernisation du dernier tronçon Avranches-Dol, nous avons proposé d'élargir l'offre de la ligne en desservant Granville, avec, pour corollaire, la mise en place d'un car entre Caen et Rennes via l'A 84. Si la Région a suivi nos recommandations, elle a malheureusement sacrifié le Sud-Manche et cela malgré le potentiel de clientèle qu'il représente ! Finalement, le car met 2 h 55 et le train pourrait redevenir compétitif en 2021.

Le numéro 2 annonce la fermeture de presque toutes les gares de marchandises de la Manche. Depuis, les 6 miraculeuses de l'époque sont fermées ou en sommeil. De nouvelles rubriques apparaissent : le courrier des usagers, la vie de l'association et des informations générales concernant le rail. On recense déjà 126 adhérents.

Avec le n° 10, on découvre le nouveau logo de l'ADPCR et pour le n° 11 de décembre 93, le rédacteur en chef abandonne la photocopieuse pour l'impression. L'ADPCR compte alors 401 membres.

Nous sautons au n° 32. Nous sommes en novembre 2001, l'association a 10 ans, compte 639 membres et est soutenue par 136 communes de la Manche, du Calvados et de l'Ille-et-Vilaine. L'ADPCR-INFOS change de format, il passe en A4 et remplit 28 pages. Guy Fontenelle défend l'idée d'un « Arc atlantique ferroviaire » qui irait de Dunkerque à Hendaye. En page centrale, un gros titre **« 10 ans de lutte récompensés »**. Dans le cadre du Contrat de plan, une convention signée en Basse-Normandie prévoit la modernisation de la ligne Caen-Rennes jusqu'à Pontorson et l'étude d'une ligne de 9 km vers le Mont-Saint-Michel. Soit un montant de 70 M€ pris en charge par la Région à hauteur de 93%. Enfin, la ligne sera sauvée si les Bretons modernisent Pontorson-Dol !

défense de la ligne SNCF Caen-Rennes 10 ans de lutte récompensés

changer de train. Le projet est sur de bons rails avec la signature, le 12 octobre, d'une convention qui inclut également la modernisation du tronçon Folligny-Pontorson. Une victoire pour l'ADPCR (1) qui se bat depuis près de dix ans pour sauver le Caen-Rennes. Une leçon à tirer dans la sauvegarde des services de proximité.

Si les trains ont disparu de la Manche, il ne faut pas oublier que la ligne Caen-Rennes a été créée en 1934. Elle a été créée à l'époque où les trains étaient encore utilisés pour le transport de marchandises. Aujourd'hui, la ligne est utilisée pour le transport de voyageurs. La ligne Caen-Rennes est une ligne à double voie électrifiée. Elle est exploitée par la SNCF. La ligne Caen-Rennes est une ligne à double voie électrifiée. Elle est exploitée par la SNCF.



Le train à double étage SNCF sur la ligne Caen-Rennes.

l'appui de la Région. A cette occasion, la SNCF a accepté de modifier la ligne Caen-Rennes. Elle a accepté de modifier la ligne Caen-Rennes. Elle a accepté de modifier la ligne Caen-Rennes.

le chaînon manquant. Mais surtout, il reste encore de nombreux projets à réaliser. Il reste encore de nombreux projets à réaliser. Il reste encore de nombreux projets à réaliser.

Passons au n° 42 de décembre 2003. Ce numéro est consacré à la mobilisation générale pour la défense du train et en particulier pour empêcher la suppression des arrêts des trains Paris-Granville en gare de Folligny. De nombreuses photos de presse relatent les deux occupations de la gare avec blocage des trains et annonce une troisième manifestation toujours organisée par l'ADPCR, avec le soutien de nombreux élus. Heureuse époque

où le terrorisme et la violence n'entravaient pas la liberté de manifester.

Les choses se précipitent. La modernisation du matériel bat son plein. Après les autorails X 73500 sur Caen-Coutances, voilà les premiers AGC sur Caen-Rennes. Guy Fontenelle sera intransigeant avec le respect de la qualité de service. L'utilisation des vieux autorails est soigneusement notée et signalée comme dysfonctionnement à la Région et à la SNCF.

L'ADPCR est membre de la FNAUT et, à ce titre, elle organise à Saint-Lô le 14^{ème} congrès de la FNAUT. Belle occasion de faire découvrir Saint-Lô et la Manche aux congressistes venant de toute la France.

14^{ème} congrès de la FNAUT Saint-Lô, 23 et 24 octobre 2004

Le 14^{ème} congrès de la FNAUT aura lieu à Saint-Lô les samedi 23 et dimanche 24 octobre. Il sera organisé par l'Association pour la Défense et la Promotion de la ligne ferroviaire CAEN-RENNES (ADPCR).

Le programme se déroulera du samedi 10 h au dimanche 13 h et comprendra

- Des rencontres avec les décideurs politiques (des représentants du ministère des Transports, de la région, du département et de la ville ont été invités),
- Un débat sur l'actualité de la politique générale des transports,
- Une réflexion sur l'articulation entre les transports collectifs régionaux, départementaux et locaux, à partir d'exposés des associations de Normandie,
- L'attribution des traditionnels prix Orange et Citron,
- Des ateliers sur les méthodes d'action des associations.

Diverses visites seront proposées aux participants.

Membres de la FNAUT et lecteurs de FNAUT-INFOS, vous êtes invités à participer nombreux à ce congrès.

Merci de renvoyer la fiche de préinscription ci-dessous au siège de la FNAUT (32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris, fax 01 43 35 14 06, courriel fnaut@wanadoo.fr) par retour ou au plus tard le 10 septembre

Une réponse rapide facilitera le travail des organisateurs.

Vous recevrez en retour

- Un dossier de présentation du congrès contenant les informations pratiques et le projet de motion générale présenté par le bureau de la FNAUT. Il vous sera possible de donner votre avis sur ce texte et de proposer des amendements.
- Une fiche d'inscription définitive au congrès

Sous la présidence de Philippe Duron, le Conseil régional de Basse-Normandie a enterré la réalisation d'une ligne nouvelle entre Servon-Tanis et le Mont. L'ADPCR remet le couvert en défendant l'idée d'un tram-train. Le bulletin 51 du mois de septembre 2006 consacre un gros dossier à l'alternative « tram-train » pour aller au Mont-Saint-Michel.

Le numéro 60 fait le bilan de la mise en œuvre en décembre 2008 du cadencement en Normandie. Ce dernier conduit à un allongement significatif des temps de parcours et à la disparition de nombreuses correspondances. La ligne Caen-Rennes semble particulièrement impactée. L'ADPCR espère toujours la mise en place d'un troisième AR entre Caen et Rennes. Cela fait 19 ans qu'il tarde à revenir.

Jean-Yves Colas succède à Guy Fontenelle, fauché par la maladie fin 2009, et prend en charge la réalisation du bulletin. Décembre 2010, le n° 67 de l'ADPCR-INFOS annonce pour fin 2011, la création tant attendue du 3^{ème} AR Caen-Rennes ainsi que l'ouverture du chantier de rénovation de la section Folligny-Avranches. L'ADPCR dit oui à la suppression du train direct Paris-Saint-Lô. Réclamé à cor et à cri par l'association et les élus, ce train mal positionné n'avait pas trouvé sa clientèle. Ce n'est qu'un au-revoir dit la photo. Chiche !!!

Nouveau changement de présentation. Les bulletins n° 79 puis 82 gagnent en couleur. Le lancement des travaux du nouveau Technicentre de Granville ainsi que la présenta-

tion de la première rame « Régiolis Intercités » en gare de Granville est l'occasion pour l'ADPCR de proposer au Président de la Région, Laurent Beauvais, la création d'un train direct Paris-Folligny-Pontorson/Mont-Saint-Michel. Lors de son discours, le Président annonce la possible mise en service d'un train normand Paris-Le Mont-Saint-Michel. Le numéro 82 est consacré à la mise en service entre Granville et Paris des Régiolis financés par la Basse-Normandie. Financement qui fait l'objet d'une convention signée avec l'Etat, assurant la pérennité de la ligne jusqu'en 2030. Le projet Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel est décrit en détail et Gilbert Lieurey met un point final à l'historique de la ligne Lison-Dol vue au travers des actions de l'ADPCR. Le bulletin fait également la promotion de notre nouveau site internet. Site ouvert à tous et riche en informations.



bienvenue | welcome | willkommen

Le nouveau site internet de l'ADPCR est arrivé, allez vite le consulter : www.adpcr.fr

Faites-nous part de vos remarques et suggestions

bienvenido | benvenuto

Bulletin d'information de l'ADPCR
Association pour la Défense et la Promotion de la ligne ferroviaire CAEN-SAINT-LO-RENNES
Fondée en 1991
Siège social : Hôtel de Ville BP 330
50010 SAINT-LO CEDEX
e-mail adpcr.saint-lo@orange.fr ☎ 02.33.47.75.49
Site internet : www.adpcr.fr

ADPCR-INFOS n°82 - octobre 2014 - page 16

Je terminerai ce retour en arrière par le n° 86 d'octobre 2015, les élections régionales qui vont consacrer la fusion des deux Normandie, et la mise en place d'une autorité organisatrice unique pour les transports publics, sont l'occasion pour l'ADPCR d'organiser un débat public avec les candidats à la présidence de la nouvelle Région. Le n° 86 regroupe l'ensemble des propositions de l'ADPCR. Notre objectif est de le diffuser largement. Une nouvelle maquette toute en couleur est créée pour l'occasion par un professionnel. Le nouvel ADPCR-INFOS est né, il est tiré à 800 exemplaires.

Aujourd'hui, vous pouvez consulter tous les bulletins postérieurs au numéro 64 sur notre site internet. Bonne lecture.

Xavier Jacquet

ASSOCIATION POUR LA DEFENSE ET LA PROMOTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE CAEN - ST LO - RENNES

Le 1er MARS 1991, le projet d'autocar CAEN - RENNES par la RN 175 est officiellement abandonné.

Nous ne sommes pas peu fiers d'avoir en partie contribué à l'abandon de cette expérience, qui aurait signifié l'arrêt de mort de la ligne SNCF CAEN - ST LO - RENNES.

Nous n'avons pas mené un combat contre l'autocar ; nous avons mené un combat contre un projet incohérent, qui faisait faire à l'autocar ce que peut très bien faire le train, avec la sécurité et la régularité en plus.

Invocant un itinéraire routier plus court (RN 175) pour ne pas s'engager dans la rénovation de CAEN - ST LO - RENNES, comme le fait la SNCF, est un argument fallacieux.

Si on veut comparer un projet routier (autocar), tributaire des conditions climatiques et des embouteillages reliant CAEN et RENNES en 3 heures avec un seul arrêt intermédiaire (VILLEPIEU) et la desserte ferroviaire actuelle reliant CAEN et RENNES dans le même temps, avec desserte de 8 arrêts intermédiaires, le bon sens nous amène à privilégier la SNCF.

UN SERVICE PUBLIC DEFILLANT

Mais il ne s'agit pas de se satisfaire de la situation actuelle.

La SNCF assure imparfaitement ses missions de service public ; nos adhérents dénoncent :

- 1) L'utilisation fréquente de l'autocar entre COUTANCES et LISON, avec ses conséquences : le changement à LISON,
- 2) L'utilisation fréquente de taxi appelé en renfort de l'autocar entre LISON et COUTANCES,
- 3) Les retards fréquents à l'arrivée à ST LO et COUTANCES, pour les trains venant de PARIS, dus à l'utilisation d'un matériel obsolète (taubo trains
- 4) La faible fréquence des trains, notamment au sud de COUTANCES,
- 5) L'isolement des gares de PONTORSON et d'AVRANCHES, par l'absence de correspondances à FOLLIGNY et RENNES.

ROLE DES COLLECTIVITES LOCALES

Nous avons enregistré avec satisfaction les déclarations d'intention des représentants des collectivités locales qui souhaitent le maintien de la ligne CAEN - ST LO - RENNES.

Mais nous ne saurions nous satisfaire de vœux pieux. Aussi, est-il nécessaire que celles-ci s'engagent avec le concours de l'Etat dans un projet précis de rénovation des infrastructures et des dessertes prenant en compte l'intégralité de la ligne.

...

COURRIER ET INTERVENTIONS

* réponse du Directeur Régional SNCF qui prend note de nos suggestions et qui nous rappelle que la ligne CAEN - RENNES fait partie des sujets en cours d'examen.

* 11 chefs d'entreprise ont répondu à notre enquête : un bilan complet sera publié ultérieurement.

* courriers d'une adhérente dénonçant l'abandon du service public et la mise en place d'une France à deux vitesses !

* soutien unanime du Maire et des conseillers municipaux de CARANTILLIV.

* soutien du Maire de PONTORSON qui nous fait part de ses interventions et des réponses de la SNCF.

* document des élus de l'Arc Atlantique intégrant CAEN - ST LO - RENNES dans un schéma de liaisons à grande vitesse avec pour corollaire l'électrification (présenté par F. DIGARD).

* intervention de R. LAVITILLE, adhérent A.D.C.P.R., lors d'une séance du Conseil Municipal de COUTANCES.

* soutien de D. ANGER, Député européen, adhérent A.D.C.P.R., qui nous fait part de son intervention et de la réponse du préfet.

* soutien et adhésion de M. Jacques VERNONT, président de l'ATCM (Association pour les Transports en Commun de la Manche).

* adhésion de Mgr FIHEY, évêque de COUTANCES nous rappelant la vocation sociale de la ligne CAEN - ST LO - RENNES.

TRAFFIC MARCHANDISES

Monsieur STERLINGOT, Directeur Régional de la SNCF ne revient pas sur sa décision de fermer les gares de LISON, ST LO, COUTANCES, FOLLIGNY, AVRANCHES, PONTORSON au trafic marchandises le 1er JUIN 1991 (sauf trains entiers), preuve supplémentaire du désengagement de la SNCF dans notre département.

CONTACT - A.D.C.P.R. Hôtel de Ville - 50000 SAINT-LO 0 33 57.56 11.

M OU I ME _____ ADHÈRE À L'A.D.C.P.R.

ADRESSE

Etabli un chèque à l'ordre de l'AD C P R : cotisation 50 F (minimum 20 F (étudiants)

Signature

Prochaine réunion du Comité exécutif de l'ADPCR : mardi, 21 mai
Centre social Marcel Mersier Val St Jean 20 30 STLO



LES GALÈRES DU SERVICE ANNUEL (SA) 2020

Dans notre précédent bulletin nous diffusons l'intégralité des propositions de l'ADPCR adressées fin avril au Conseil Régional de Normandie et à la SNCF. Ces propositions avaient pour objectif essentiel d'améliorer dès 2020 le service mis en place par la Région en 2019 entre Caen-Granville et surtout entre Granville et Rennes qui connaît une dégradation sans précédent depuis 1989.

Courant juillet, la Région a diffusé un certain nombre de documents qui avaient pour objectif d'informer les usagers et leurs associations suffisamment tôt pour que ces derniers puissent réagir, soit positivement, soit négativement, aux nouvelles propositions de dessertes et d'horaires que la Région va mettre en place en 2020, cette fois sur l'ensemble des lignes normandes.

Les réactions ne se sont pas fait attendre.

Immédiatement, j'ai réuni le comité technique de l'ADPCR afin de comparer les projets de nouvelles dessertes avec nos dernières propositions. De son côté, la FNAUT Normandie a réuni les associations qui la compose pour recueillir les doléances et préparer des contrepropositions.

Indéniablement, la Région, reprenant le 1er janvier 2020 la compétence des trains Intercités et anticipant l'arrivée des nouveaux trains Omnéo Premium, proposait une notable augmentation de l'offre entre Paris-Caen et Paris-Rouen-Le Havre. Ainsi que nous le demandions, l'offre entre Caen-Coutances et Granville faisait également l'objet d'un certain nombre d'améliorations. Globalement, l'amélioration des relations avec Paris se faisait au détriment des trains du quotidien, en particulier nous constatons un certain nombre de dégradations au niveau des trains empruntés par les pendulaires le matin et le soir sur les lignes Caen-Cherbourg, Caen-Coutances-Granville et Argentan-Paris.

Concernant la desserte du Sud-Manche, du Mont-Saint-Michel et de Rennes au départ de Granville, elle

reste désespérément indigente avec seulement deux AR quotidiens. Concernant la desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel, nous avons noté l'annonce de la création d'un train direct en haute saison. Nous voyons là des raisons d'espérer une réelle volonté de développer une alternative normande aux liaisons via le TGV breton, certes nombreuses mais aux tarifs prohibitifs. Un grand nombre de membres de l'ADPCR et d'usagers nous ont fait part de leur incompréhension, de leur mécontentement, voire de leur colère.

Nous sommes en droit de nous demander à quoi a servi la cellule de travail (Mission Odyssée) mise en place en 2016 par la SNCF pour aider la Région à mettre en place son « plan Marshall pour le train ». De toute évidence, les usagers n'ont pas été suffisamment consultés ou écoutés (cas de l'ADPCR). Fin septembre, à l'issue d'une dernière réunion de travail à laquelle j'avais invité les présidents du CULPAG (Comité des Usagers de la Ligne Paris-Argentan-Granville) et de l'UGB (Usagers de la Gare de Bernay) nous avons remis un nouveau document au Président de la Région et demandé l'organisation d'une réunion tripartite Région-SNCF-ADPCR. De son côté, la FNAUT Normandie faisait la même démarche. L'objectif de cette réunion étant d'obtenir un réaménagement des dessertes et des horaires acceptable par l'ensemble des usagers et en particulier par les pendulaires. Vous trouverez ci-après copie du courrier que j'ai adressé au président Morin. Répondant aux sollicitations de la FNAUT et de plusieurs associations d'usagers dont l'ADPCR, le 3 octobre, le Président Morin organisa, à Rouen, une réunion tripartite Région / SNCF / Président de la FNAUT Normandie accompagné des présidents du CULPAG, de l'UGB et de l'ADPCR. Le temps manqua et comme vous le verrez dans la suite de cet article, seulement une partie de nos revendications furent abordées, certaines validées immédiatement par le Président Morin et la direction régionale de SNCF, d'autres reportées au SA 2021, sous réserve de leur faisabilité, certaines refusées.

A l'issue de la réunion rendez-vous est pris avec le service transport de la région pour retravailler l'ensemble de nos propositions en vue cette fois du service d'été 2020 et du SA 2021.

Persévérer, telle est la devise de l'ADPCR

Copie du courrier adressé à Monsieur Hervé MORIN, Président du Conseil Régional de Normandie

Saint-Lô, le 27 septembre 2019

OBJET : Service annuel 2020

Monsieur le Président,

Lors de notre rencontre dans le cadre de la fête de la Pomme, je vous ai exprimé les inquiétudes de l'ADPCR en ce qui concernait les projets de dessertes ferroviaires pour le futur SA 2020 mis en ligne depuis juillet par la Région Normandie.

Il serait dommage que les avancées très importantes que comportent ces nouveaux projets d'horaires soient occultées par quelques choix particulièrement contestables et incompréhensibles, en particulier par des usagers des trains du quotidien. En effet, depuis juillet, nous sommes régulièrement contactés par des usagers qui voient leurs trains soit supprimés soit ayant les horaires fortement modifiés, au point de remettre en cause le choix du train comme moyen de transport.

Je ne vous citerai qu'un seul exemple. Lors de la publication du SA 2019, le train de 8h25 au départ de Coutances était supprimé alors qu'une trentaine de voyageurs le prennent quotidiennement à destination de Saint-Lô et Caen où il arrive complet. Suite à nos démarches ce train a été rétabli à la satisfaction de tous les voyageurs. Malheureusement, pour une raison qui nous échappe, ce dernier disparaît à nouveau du projet de desserte 2020. Ceci plonge les usagers dans une incompréhension totale vis-à-vis de la politique suivie par la Région et son Président. Il ne s'agit pas ici du caprice d'un voyageur empêché de dormir dans le train mais d'une remise en cause du choix du moyen de transport et des efforts faits par un nombre croissant d'usagers à se tourner vers des moyens de transport respectueux de notre planète.

Vous trouverez ci-joint un important dossier reprenant les nouvelles propositions que le comité technique de l'ADPCR a élaborées afin de mieux répondre aux attentes des voyageurs, qu'ils soient pendulaires ou occasionnels. Vous pourrez constater que nos propositions se font globalement à coût constant. Aussi, nous demandons qu'elles soient mises en œuvre dès le SA 2020 ou, pour certaines modifications plus importantes, au plus tard au SA 2021 voire dès le mois de septembre 2020 quand les nouveaux trains entreront réellement en service.

Lors de cette rencontre, vous m'avez donné un accord de principe pour l'organisation d'une réunion tripartite Région / SNCF / ADPCR. J'ai recontacté votre directeur de cabinet qui a transféré ma demande à Monsieur Breteau. L'objectif de la réunion est de pouvoir informer et défendre en toute objectivité nos nouvelles propositions afin de pouvoir rassurer le maximum d'usagers d'ici la mise en

vigueur de nouveau plan transport de la Région et donc d'aider à sa réussite.

Soyez certain, Monsieur le président, que l'ADPCR n'a qu'un seul objectif : défendre et développer partout où nous intervenons, les transports publics et l'intermodalité entre tous les outils de la mobilité d'aujourd'hui et de demain. Si les normands n'ont pas de TGV, cela ne doit pas obligatoirement les obliger à privilégier la voiture.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations respectueuses.

Analyse des propositions adressées au Conseil Régional de Normandie le 27 septembre 2019

Il s'agissait pour l'ADPCR d'actualiser le document du mois d'avril au regard des nouvelles offres mises en ligne par la Région en juillet. Je vous invite donc à relire l'article paru à ce sujet dans notre bulletin n° 99 page 8 à 11.

Lignes ferroviaires et routières Caen-Granville et Granville-Rennes

Ligne ferroviaire Granville-Rennes avec desserte du Mont-Saint-Michel

- **Globalement nos propositions du mois d'avril restent d'actualité.** Nous vous invitons à comparer la grille horaire ci-dessous avec les horaires définitifs pour 2020 qui sont consultables sur le site TER Normandie ou sur OUI.sncf. La desserte du Sud-Manche, du Mont-Saint-Michel et de Rennes, au départ de Granville, reste désespérément indigente avec seulement deux AR quotidiens. Le Sud-Manche est toujours le grand oublié. Lors de la réunion du 3 octobre, nous avons demandé le rétablissement du 3ème AR entre Granville et Rennes à minima les week-ends. Le président Morin a jugé pertinente notre demande de remplacement par un train des 3 cars du dimanche soir entre Saint-Lô-Rennes, Coutances-Rennes et Granville-Rennes, avec retour du train depuis Rennes le lundi matin. Hélas, rien au SA 2020. Le rétablissement d'un troisième AR Caen-Rennes est à l'étude mais ne sera possible que si la Région Bretagne participe à son financement. Connaissant la position du vice-président Transport de la Région Bretagne, ce n'est pas gagné mais l'ADPCR ne lâchera rien.
- Le départ de Rennes 18h57 jugé trop tardif et limité à Coutances est avancé d'une heure et devient terminus Caen 21h29. C'est la seule bonne nouvelle, elle répond à notre demande de rétablir une liaison de soirée entre Rennes, le Mont-Saint-Michel et Caen. Dans le sens Caen-Rennes il n'existe toujours aucun train en fin d'après-midi. Notre demande de prolonger le train Caen 17h07 Granville 18h49 jusqu'à Rennes au moins les week-ends n'a pas été acceptée. Nous avons alors demandé que le car de soirée Granville-18h59/Rennes 20h49 desserve Pontorson. Si notre proposition a été notée, elle n'a pas reçu d'application. L'arrêt de Pontchaillou qui dessert le CHR et les facultés est maintenu. Cependant une promotion de l'existence de cet arrêt est nécessaire car il est en mesure de rendre

de grands services à la population de Granville et du Sud-Manche.

- Nous avons rappelé au Président Morin que le rétablissement du 3ème AR, en haute saison et toute l'année, les VSD (sens Caen-Rennes) et SDL (sens Rennes-Caen), était nécessaire au développement du tourisme en Normandie, en permettant en particulier un AR dans la journée entre la Baie du Mont-Saint-Michel et les Plages du Débarquement.

Ligne Paris-Le Mont-Saint-Michel via Paris-Granville

- La création d'un AR direct Paris-Montparnasse-Folligny-Pontorson/Mont-Saint-Michel est décidée. Il circulera en Juillet et Août 2020. Nous ne savons pas encore s'il sera terminus Pontorson ou Dol-de-Bretagne. Nous avons redit l'intérêt d'un terminus Dol complété, pour raisons de service, par un AR Dol-Pontorson-Avranches-Folligny-Granville, en correspondance à Folligny avec les trains à destination ou en provenance de Paris. La période de circulation de ce train à destination du Mont-Saint-Michel pourrait être étendue aux mois de juin et septembre et à tous les VSD. Le reste de l'année l'autocar en correspondance à Villedieu devra être maintenu ainsi que la tarification incitative à 27 €.
- Créer une seconde relation entre Paris et Pontorson/Mont-Saint-Michel en mettant en correspondance le train départ Paris Montparnasse 16h13-Villedieu 19h12 avec le car Manéo à destination d'Avranches qui devra être prolongé jusqu'à Pontorson.
- Le président du CULPAG a demandé que, du lundi au jeudi, le train 3481 départ prévu 16h13 ce qui est beaucoup trop tôt pour la grande majorité des usagers soit retardé toute la semaine dans l'horaire du vendredi départ 17h13, même si cela impose un départ depuis Vaugirard. La réponse du Président Morin fut sans appel. Pas question d'un départ à Vaugirard au lieu de Montparnasse 1. Il est probable que cela remettrait en question l'accès de tous les trains de la ligne de Granville à Montparnasse 1. Cependant la SNCF étudie cette possibilité pour 2021.
- Le samedi, le train 3410 départ Granville 5h51 est retardé de 35 minutes. L'arrivée à Paris à 9h40 est beaucoup trop tardive. Quitte à arriver à Vaugirard, nous demandons le maintien de l'horaire actuel avec arrivée à Paris 9h05 qui est plébiscité par la majorité des usagers. Cette demande n'a pas été retenue pour 2020.
- Seule concession faite au Président du Comité des Usagers de la Ligne Paris-Argentan-Granville (CULPAG) : la mise en place d'un transport à la demande pour les usagers des gares de Nonant-le-Pin, Le Merlerault et Rai-Aube qui ne sont plus desservies par les TER. Les arrêts en gare de Sainte-Gauburge, également menacés, sont maintenus.

Ligne Granville-Coutances-Saint-Lô-Caen

En avril, nous avons proposé un certain nombre d'adaptations aux projets d'horaires pour le SA 2020 entre Caen et Granville. Celui-ci est globalement très avantageux pour Coutances, les trains terminus Saint-Lô étant prolongés jusqu'à Coutances (12 AR) et jusqu'à Granville (6 AR). Ce-

pendant, il laisse subsister des trous de desserte en milieu de journée et supprime le train au départ de Coutances à 8h30, train emprunté quotidiennement par plus de 30 voyageurs à destination de Saint-Lô. Dans nos nouvelles propositions, nous avons décalé le second départ de Granville 6h55 à 7h55 de façon à rétablir la desserte de Coutances vers Caen à 8h30 et maintenir un cadencement de 2 heures au départ de Granville et d'une heure au départ de Coutances. Nous avons été entendus et le train est rétabli. La SNCF souhaitant maintenir départ de Granville 6h55, le train Caen 7h01/Granville 8h44 sera limité à Coutances afin de faire un demi-tour départ Coutances 8h32 arrivée Saint-Lô 8h55. **C'est une victoire à la Pyrrhus car du coup le départ Granville 8h55 est supprimé, ce qui provoque en matinée un trou de desserte au départ de Granville de 6h et 5 AR au lieu de 6.** Nous continuons le combat pour obtenir un cadencement toutes les deux heures au départ de Granville et toutes les heures au départ de Coutances et cela est possible sans augmentation du nombre de trains comme le démontre notre proposition.

Le soir le train Rennes-Granville-Coutances, avancé d'une heure, est prolongé jusqu'à Caen arrivée 21h29. Comme nous le demandons, il offre la possibilité de revenir du Sud-Manche vers les Plages du Débarquement.



Liaisons par autocars

Caen-Rennes

Les liaisons par autocars entre Caen et Rennes restent inchangées. Les arrêts supplémentaires prévus à Guilberville et Villedieu sont à mettre en correspondance avec les liaisons ex Manéo et Bus Verts et/ou avec les dessertes internes aux communautés d'Agglo, en particulier vers Saint-Lô et Vire. Pour davantage d'attractivité, nous demandons toujours de retarder d'une heure les départs de l'après-midi : 17h15 au lieu de 16h15.



Granville-Rennes

- Le car Granville 6h30 Rennes 8h20 n'a pas trouvé sa clientèle (moyenne 1 à 3 voyageurs) il est donc supprimé,
- Nous demandons que l'autocar départ Rennes 15h09 pour Granville passe par Pontorson. Retour pour Rennes via Pontorson départ Granville 18h59. Nous demandons le remplacement de ce car par un train les vendredis et en haute saison.

Saint-Lô-Rennes et Coutances-Rennes

Deux autocars ont été créés les vendredis et dimanches soir pour remplacer les trains Caen-Rennes supprimés à tort depuis le SA 2019 et utilisés par de nombreux étudiants et des personnes travaillant en semaine à Rennes. Comme c'était prévisible, la grande majorité des usagers s'est détournée de ces autocars, ils ont donc été supprimés. Nous maintenons notre proposition de les remplacer par des trains Caen-Granville-Rennes circulant les VSD (sens Granville-Rennes) et SDL (sens Rennes-Granville) tout au long de l'année.

Granville-Coutances-Saint-Lô-Lison en correspondance pour Caen et Paris -Villedieu-Avranches Pontorson-Le Mont-Saint-Michel

La réorganisation du transport routier est en cours et à notre connaissance, aucune décision n'a été prise en ce qui concerne la refonte des lignes Manéo en 2020. Nos demandes restent donc d'actualité.

Ligne ferroviaire Paris-Caen-Cherbourg

Proposition a minima pour le SA 2020

A la demande des usagers des gares de Valognes et Cherbourg, Evreux et Bernay, sans modifier la consistance de la desserte prévue en 2020, nous avons demandé quelques aménagements d'horaires et des arrêts supplémentaires à Evreux et Bernay. En effet, la multiplication des dessertes sans arrêt entre en Paris et Caen isole presque totalement Evreux du reste de la Normandie. Ceci n'était pas acceptable.

Ce sujet a largement été débattu lors des réunions de travail de la FNAUT Normandie. Ce travail a permis de nombreuses modifications lors de la réunion tripartite avec le président Morin.



Sens Paris-province

- Le train départ Caen 6h59 arrivée à Cherbourg 8h11 est retardé de 25 minutes d'où une arrivée trop tardive à Cherbourg pour les nombreux usagers travaillant à Cherbourg. Nous avons demandé le rétablissement

d'un horaire proche de l'actuel à savoir : Caen 6h55 (cadencement) Cherbourg 8h07. La Région a entériné notre proposition avec une arrivée à 8h05.

- Le premier train en provenance de Paris arrive à Cherbourg à 10h14 ce qui est jugé beaucoup trop tard par l'ensemble des élus et décideurs économiques. Pour répondre à cette demande, nous proposons la création d'un train Paris 5h59, Caen 8h01 Cherbourg 9h14, ce qui entraînerait la suppression du train Caen 8h24/Cherbourg 9h36. Ce ne sera pas pour 2020 mais la proposition est mise à l'étude !!!
- A la demande de Bernay, des arrêts supplémentaires à Evreux, Bernay et Lisieux sont rétablis sur plusieurs trains directs entre Paris et Caen. Les habitants de la Manche jugent trop tardif le départ Paris 20h59 arrivée à Cherbourg 0h14. Nous avons demandé le prolongement du train Paris 19h59/Caen 22h01 jusqu'à Cherbourg arrivée 23h14 avec correspondance par car à Lison pour Saint-Lô et Coutances. En contrepartie, sauf le vendredi, le train Paris 20h59 serait limité à Caen. Accord a été donné, sous réserve de la faisabilité. Il semble que cela ne soit pas encore possible puisque la dernière édition des nouveaux horaires 2020 reste inchangée. Nous demandons le maintien du car Lison-Coutances arrivant à 0h35.

Sens province-Paris

- Il est demandé que le train départ Caen 5h47 s'arrête à Lisieux, Bernay et Evreux. La marche de ce train étant détendue, les arrêts supplémentaires ne devraient pas modifier l'heure d'arrivée à Paris 7h57. Demande satisfaite.
- Comme dans l'autre sens des arrêts à Lisieux Bernay et Evreux ont été rétablis de façon à maintenir un minimum de relations entre Caen et ces trois destinations.

Proposition pour le SA 2021

Nous avons proposé une nouvelle grille horaire entre Paris-Caen-Cherbourg dont nous demandons l'application dès le SA 2021. Les principes ayant guidé l'élaboration de cette grille vous ont été présentés dans notre précédent bulletin (pages 5 et 6). Ils ont également été proposés à la Région, lors de plusieurs rencontres entre le Président Morin et la FNAUT Normandie.

Nous en rappelons le principe :

Dans le SA 2020, les trains Paris-Caen-Cherbourg ont été positionnés de manière illogique aux heures impaires, situation qui allonge de manière dissuasive le délai de correspondance à Caen pour les voyageurs circulant entre Rouen, Carentan, Valognes et Cherbourg. De même, le choix initial de rendre la plupart des trains Paris-Caen sans arrêt de Paris à Caen a fortement dégradé les relations entre Evreux et Caen, au risque de perdre la clientèle de cabotage qui alimente ces trains.

Pour le SA 2021, il est indispensable d'organiser le nœud de correspondance de Caen toutes les deux heures paires (10h, 12h, 14h, 16h). Les trains en provenance de Rouen arrivent à Caen à 9h43, 11h47, 13h52, 15h47. Les trains à destination de Coutances et Granville partent à 10h10, 12h10, 16h07 (les correspondances sont généralement bien assurées aux heures de pointe parce que les trains circulent tous avec un cadencement à l'heure).

Il manque le départ de 14h10 vers Coutances pour avoir une continuité. Il faut insérer les Caen-Rennes dans cette trame, avec des départs soit 12h10 ou 14h10 et 16h10.

Il faut remplacer les deux autocars Rouen<>Caen par des trains pour établir un cadencement régulier pour les gares intermédiaires de Lisieux et Bernay non desservies par la relation routière.

On voit aussi l'impératif de cadencer les trains à destination de Cherbourg aux heures paires au départ de Paris, pour desservir Caen aux heures paires (trajet de 2h00 sans arrêt entre Paris et Caen) d'où des départs de Paris vers Cherbourg à 8h00, 10h00, 12h00, 14h00, avec arrêt à Caen autour de 10h00, 12h00, 14h00, 16h00. On obtient à Caen un système de correspondance de Rouen vers Cherbourg et Granville et de Paris vers Cherbourg et Granville.

Les trains Paris-Caen intercalaires (départ de Paris aux heures impaires 9h00, 11h00, 13h00, 15h00) ne devraient pas être sans arrêt entre Paris et Caen mais devraient desservir Evreux, Bernay et Lisieux. Ils arrivent à Caen à la minute 15. Il est possible d'établir une correspondance avec un train Krono Caen-Cherbourg selon les besoins (ex Caen 17h24-Cherbourg 18h36). Ce schéma permettrait de rétablir une desserte cadencée aux deux heures entre Evreux et Caen.

Pour parachever l'organisation du nœud de correspondance de Caen, il faudrait également :

- 1) Revoir les horaires des trains de l'axe Caen-Alençon-Le Mans pour les intégrer dans ce schéma.
- 2) Coordonner les principales dessertes routières (dont la relation Caen-Le Havre à densifier) avec des arrivées à Caen vers la minute 45 précédent les heures paires et des départs vers la minute 15 des heures paires.

Cette trame devrait pouvoir exister du lundi au samedi et être adaptée pour le dimanche.

Il est évident qu'à chaque fois qu'il manque un train dans le schéma, les parcours sont rendus impossibles et le cadencement ne répond plus à l'objectif fixé. L'économie du coût du train ne circulant pas se traduit par une baisse des recettes par la perte de fréquentation. Le schéma montre le positionnement stratégique de la relation Rouen<>Caen entre les différents territoires normands.

Conclusion

Cette organisation est indispensable pour offrir une véritable alternative à la voiture, en réponse aux besoins de transport ferroviaire de la population, tant urbaine que rurale, en adaptant au mieux les horaires pour le domicile travail/études, mais aussi en proposant une offre touristique permettant de bonnes liaisons entre les différents territoires normands et les régions limitrophes. Ce serait une façon efficace de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre.

Cette organisation du cadencement devrait favoriser une hausse de fréquentation pour les voyageurs occasionnels, donc une augmentation des recettes directes dans un contexte où le TER normand voit ses recettes globalement baisser depuis 2014.

	2014	2015	2016	2017	2018
Total recettes directes	38 447 000€	34 200 599€	31 337 000€	33 420 000€	28 594 000€

Enfin nous demandons la mise en place d'une politique tarifaire incitative en particulier pour les déplacements occasionnels et à longue distance et le développement d'un système de vente pour tous (même les personnes les plus vulnérables) permettant l'utilisation combinée de l'ensemble des moyens de transports publics.

Une consultation du site Oui SNCF montre que de Caen à Lille, au SA 2020, seules les relations avec le TGV sont commercialisées, même si elles sont aussi longues que les relations TER via Rouen qui ne sont pas proposées. Il faut que ce scandale cesse (en Suisse et en Allemagne, toutes les possibilités sont offertes aux clients qui choisissent !).

X.J. et D.G.

Exemples d'organisations de correspondances souhaitées à Caen et Rouen aux heures paires (demandes pour SA 2021)

	Paris St O 08:13			arrivée train Paris 09:54			
Lille	06:53						
Amiens	08:17						
Le Havre	-		09:02	10:15			
Honfleur	-		-	10:46			
Bréauté(Fécamp)	-		09:18	-			
Yvetot	-		09:31	-			
Dieppe	-	09:04	-	-			
Vernon-Giverny	-	09:05	-	-			
Val de Reuil	-	09:28	-	-			
Oissel	-	09:37	-	-			
Rouen	09:35	09:46	09:48	09:53	-	10:07	
Paris-Saint-Lazare				11:26	08:59	-	09:59
Evreux					10:01	-	-
Elbeuf					-	10:24	-
Bernay					10:30	-	10:57
Lisieux					10:48	-	11:14
Caen					11:10	11:45	12:01 12:10
Bayeux							12:18 12:27
Lison							12:32 12:41
Saint-Lô							- 12:56
Coutances							- 13:17
Granville							- 13:44
Carentan							12:43 -
Valognes							12:58 -
Cherbourg							13:14 -
Avranches							14:24
Pontorson-Mont-Saint-Michel							14:41
Rennes							15:32

Rennes	08:26						
Pontorson-Mont-Saint-Michel	09:14						
Avranches	09:32						
Cherbourg	-	10:43					
Valognes	-	10:59					
Carentan	-	11:15					
Granville	10:10	-					
Coutances	10:37	-					
Saint-Lô	11:00	-					
Lison	11:13	11:26					
Bayeux	11:28	11:40					
Caen	11:48	11:59	12:09	12:15	12:47		
Lisieux	-	12:35	-	13:13			
Bernay	-	12:52	-	13:31			
Elbeuf	-	13:36	-	-			
Evreux	-	-	-	13:58			
Paris	14:02	-	-	15:02			
Rouen							
Oissel				14:30	14:13	14:15	14:19
Val-de-Reuil				-	14:23	-	-
Vernon-Giverny				-	14:32	-	-
Dieppe				-	14:56	-	-
Yvetot				-	15:01	-	-
Bréauté(Fécamp)				14:30	-	-	-
Honfleur				14:43	-	-	-
Le Havre				13:20	-	-	-
Amiens				13:48	14:57	-	-
Lille						15:42	15:50
							17:07
				Corresp vers Paris 14:02		Paris St. A 15:48	

Train ou car à créer



L'ADPCR A MANIFESTÉ AVEC L'ASSOCIATION «IL EST ENCORE TEMPS»

Sollicitée le 31 octobre par les membres de l'association « Il est encore temps » de Coutances, l'ADPCR a décidé de l'accompagner, le samedi 9 novembre. Leurs revendications portaient ce jour-là sur la desserte ferroviaire entre Coutances et Saint-Lô ainsi que sur le coût élevé des transports.

Voici un extrait du message adressé par Xavier Jacquet à 82 membres de l'ADPCR résidant dans le Centre-Manche :

« Comme je vous l'ai annoncé dans le dernier bulletin, l'ADPCR a engagé un rapprochement avec cette association afin de travailler ensemble le volet mobilité durable et engager des jeunes à rejoindre les rangs de l'ADPCR.

Bien que le nombre de trains entre Caen-et Coutances sera globalement satisfaisant (12 AR/jour à partir du service 2020), le prix des billets plein tarif et de certains abonnements, la fermeture des guichets le week-end en gare de Coutances et de certaines gares comme Carantilly, la désertification ferroviaire du Sud-Manche entre Granville-Avranches-Pontorson et Dol-de-Bretagne sont des causes d'insatisfaction et d'incompréhension pour des usagers que l'ADPCR défend. Causes qui nuisent à l'usage du train.

La défense du climat et donc de notre planète passe par une réduction drastique du transport routier, première cause des émissions de CO2. A ce sujet, remplir les trains et les transports publics en offrant une tarification incitative et en proposant des offres adaptées aux besoins de déplacement des habitants

de nos zones rurales est un cercle vertueux que nos élus locaux doivent défendre. Les prochaines élections municipales devront être l'occasion de clarifier la position des candidats à ce sujet. Vous et nous, devons continuer à agir dans ce sens.

J'ai donc décidé que l'ADPCR manifesterait aux côtés des jeunes de « Il est encore temps ». »

Prévenu trop tard pour mobiliser largement nos membres, je vous invite à me rejoindre le samedi 9 à partir de 11h45 en gare de Coutances et/ou de Saint-Lô à l'arrivée du train à 12h58. Si vous êtes disponible, nous pourrions faire le voyage AR avec eux (en payant notre voyage).

Merci également de relayer ce message et de mobiliser largement autour de vous.



Et le samedi 9 novembre, à partir de 11h45, environ 50 manifestants du collectif coutançais « Il est encore temps », ont été rejoints par des membres de l'ADPCR, le collectif de défense des lignes Paris-Granville, Caen-Tours et Caen-Rennes, des cheminots de Sud Rail, se sont retrouvés à la gare SNCF de Coutances où banderoles, pancartes et prises de parole ont permis de diffuser les revendications du jour auprès de la presse locale.

Tous ont insisté sur la nécessité de lutter contre le réchauffement climatique en favorisant les transports en commun accessibles à tous et avec du personnel pour renseigner et accueillir les passagers. Il convient de favoriser les modes de transports les moins polluants afin d'émettre le moins possible de gaz à effets de serre.

« Le collectif et l'ADPCR ont décidé de rejoindre le mouvement des jeunes d'Il est encore temps Coutances, car ce sont eux l'avenir et forcément les usagers des trains. Des usagers auxquels la SNCF devrait porter une attention particulière, notamment vis-à-vis des scolaires et des étudiants. Car si on écœure les jeunes du transport ferroviaire, on ne privilégie pas leur fidélisation ensuite comme usagers. Et on les déçoit forcément ces défenseurs de notre planète en remplaçant les trains par des bus : un non-sens économique, environnemental et social. » (Ouest-France).

Puis direction Saint-Lô avec le TER Granville-Caen desservant Coutances à 12h35, dans une ambiance bon enfant. A l'arrivée à Saint-Lô, les manifestants ont retrouvé les Gilets jaunes saint-lois et l'association Alternatiba et agité également pancartes et banderoles tout en répondant aux questions de la presse.

J-Y. C.



Photo DR



Photo Ouest-France



AU 1^{ER} JANVIER 2020 : UNE «NOUVELLE SNCF»

Nous avons porté un premier regard sur le Nouveau Pacte Ferroviaire (NPF) dans notre n° 96 d'octobre 2018 sur la base du projet de loi dont nous avons connaissance. Notre lecture s'était centrée sur les quatre principaux piliers de la réforme :

- La mise en place des conditions favorables au développement ferroviaire (investissements dans le réseau et stabilité des péages).
- L'assainissement financier par la reprise de la dette de SNCF Réseau à hauteur de 35 Mds d'€ d'ici 2022.
- L'ouverture à la concurrence progressive et différenciée en fonction des services dans le domaine voyageur.
- La fin du recrutement au statut au 31 décembre 2019.

Nous revenons dans ce numéro sur loi NPF du 27 juin 2018, car si elle fixe un nouveau cadre permettant le développement du ferroviaire dans le contexte de l'ouverture à la concurrence des transports de voyageurs, elle est aussi fondatrice de la refonte de la structure juridique du Groupe Public Ferroviaire, c'est-à-dire de l'actuelle SNCF.

Rappel de la situation actuelle

La dernière réforme date du 4 Août 2014. RFF et SNCF sont rassemblés au sein d'un **Groupe Public Ferroviaire** (GPF) créé pour l'occasion. Le GPF est constitué de trois Etablissements Publics à caractère Industriel et Commercial (EPIC) : EPIC SNCF, EPIC SNCF Réseau, EPIC SNCF Mobilités.

- **EPIC SNCF** (Epic de Tête) assure le pilotage stratégique, le contrôle, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale.
- **EPIC SNCF Réseau** (Ex RFF et ex SNCF Infra) assure la mission de gestionnaire d'infrastructure ;

- **EPIC SNCF Mobilités**, composé de **TGV, Intercités, TER, Gares & Connexions et de Fret SNCF**, assure les missions de transporteurs de voyageurs et de marchandises ainsi que celle de gestionnaire des gares.

Ces trois entités, sans capital, sont indissociables, interdépendantes mais sans lien capitalistique. Elles sont toutes les trois directement rattachées à l'Etat.

Structures de la « Nouvelle SNCF » au 1er janvier 2020

Avec la Loi NPF, le Groupe Public Ferroviaire devient Groupe Public Unifié pour assurer, selon son article 1, « des missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité et exerce des activités logistiques et de transport ferroviaire de marchandises, dans un objectif de développement durable, de lutte contre le réchauffement climatique, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale ».

C'est ainsi qu'au 1er janvier 2020 un groupe intégré sera constitué autour d'une société mère avec la création de cinq nouvelles sociétés :

- **SNCF « Société Mère »** pour assurer une fonction de pilotage renforcée sur l'ensemble du groupe.
- **SNCF Réseau** qui sera renforcé dans son rôle pivot du système ferroviaire car SNCF Gares & Connexions lui sera rattaché en tant que filiale.
- **SNCF Gares & Connexions** aura la charge de la gestion unifiée des gares en tant que filiale de SNCF Réseau.
- **SNCF Voyageurs** dont les missions seront centrées sur les activités ferroviaires de voyageurs.
- **Fret SNCF** sera en charge des activités de transports ferroviaires de marchandises.

Ce qui change significativement

C'est d'abord la structure juridique de groupe. On passe d'un statut d'EPIC à un statut de **Société Anonyme à capitaux publics inaccessibles (SA)** pour trois sociétés : **SNCF société Mère, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs** et au statut de **Société par Actions Simplifiée (SAS)** pour **Fret SNCF**.

Ces sociétés deviennent unies par des liens capitalistiques avec la Société Mère. Seule la Société Mère est rattachée à l'Etat. Des représentants de l'Etat siégeront au Conseil d'Administration de SNCF (Société Mère), ils siégeront aussi à celui SNCF Réseau.

Le rattachement comme filiale de **Gares & Connexions** à **SNCF Réseau** correspond à une logique de rapprochement de deux monopoles régulés qui prépare l'ouverture à la concurrence des trafics voyageurs. SNCF Réseau devient le pivot du système ferroviaire et assurera donc la responsabilité de coordinateur du système pour le compte de tous les acteurs ferroviaires.

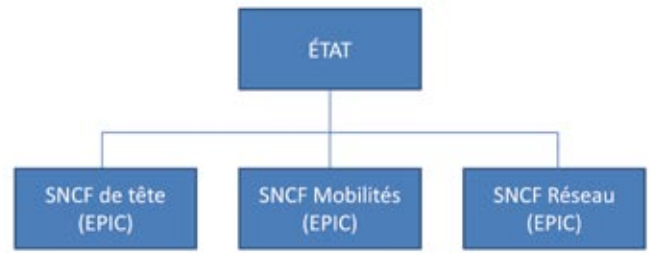
SNCF Voyageurs sera structurée en quatre activités en lien avec les marchés spécifiques sur lesquels elle opère : **TER** pour les transports régionaux de voyageurs, **Transilien** pour le transport régional d'Ile de France, **Voyages** comprenant **TGV et Intercités** pour les transports de longue distance et enfin **Matériel** pour la maintenance et l'ingénierie des matériels roulants voyageurs.

Fret SNCF devient une société en propre détenue par **SNCF** (Société Mère). Il est prévu que pour être en pleine autonomie opérationnelle comme les quatre autres sociétés créées, elle reprenne la maintenance des locomotives assurée actuellement par TER et Transilien.

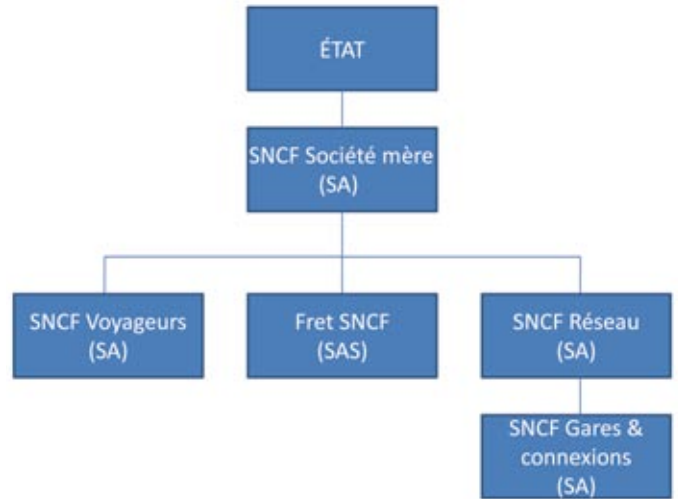
Pour exercer leurs différentes missions impliquant la maîtrise des procédures de sécurité du système ferroviaire, **SNCF Réseau** devra détenir un **agrément de sécurité**, **SNCF Voyageurs** et **Fret SNCF** un **certificat de sécurité unique**.



Situation actuelle



Situation au 1er janvier 2020



Sur un pied d'égalité pour l'ouverture à la concurrence ?

Ces changements ont pour objectif de mettre sur un pied d'égalité **SNCF Voyageurs** et **Fret SNCF** avec leurs concurrents privés, de positionner **SNCF réseau** et sa filiale **SNCF Gares & Connexions** en garants d'accès non discriminatoires, équitables et transparents aux sillons, installations et prestations en gares pour l'ensemble des opérateurs.

SNCF reste une entreprise publique et continuera d'assurer des missions de service public, notamment pour **TER** et **Intercités** dans le cadre des Délégations de Service Public (DSP) qu'ils remporteront dans le cadre des appels d'offres ouverts lancés à partir de 2023 par les Régions sur le périmètre des TER et l'Etat sur le périmètre des lignes Intercités.

C'est une évolution historique de la SNCF depuis sa création. Les conséquences induites, en interne, sur la gouvernance, le management, la gestion économique, la propriété des actifs, l'organisation de la coactivité, le périmètre des procédures Sécurité, les modes de fonctionnement, les repères des personnels, ... en externe, dans les relations avec l'Etat et les Régions... sont sans communes mesures avec les réorganisations quasi permanentes du passé.

Jean-Pierre FARANDOU va prendre la direction d'une entreprise recomposée mais complètement chamboulée. Son défi est énorme, l'Etat n'est pas réputé pour être le meilleur des actionnaires et pour faciliter sa tâche, se rajoute un contexte social lourd ravivé par la réforme des retraites. Il a fait de sa priorité numéro un «la refondation sociale». Nous lui souhaitons de réussir, pour l'avenir de l'entreprise et de ses personnels, pour celui du ferroviaire français.



NOUVEAUX AUTOCARS CAEN-RENNES ET GRANVILLE-RENNES

Le 9 décembre 2018, la desserte CAEN-RENNES a été profondément modifiée :

- les trains de bout en bout ramenés de 3 à 2 allers et retours journaliers passent désormais par GRANVILLE (le dernier Rennes-Caen trop tardif est malheureusement terminus Coutances),
- des relations par autocars ont été créées : 2 allers et retours entre CAEN et RENNES, du lundi au vendredi, un aller GRANVILLE-RENNES et 2 retours et des cars le week-end pour répondre aux besoins de déplacements des étudiants.

La fréquentation de ces nouveaux services n'a pas été communiquée lors du dernier comité de territoire Manche Bessin qui s'est tenu à Bayeux le 10 octobre, organisé par le conseil régional de Normandie et la SNCF.

Sans préjuger des résultats mais après observation sur le terrain, on peut dire que la clientèle n'est pas au rendez-vous. Pourquoi ?

- une arrivée trop tardive à Caen et à Rennes (10h20) où l'on constate l'absence de correspondances avec le réseau ferré,
- un départ trop tôt de Caen et de Rennes (16h15),
- l'absence de publicité sur la relation matinale Granville-Avranches-Rennes qui permet pourtant des trajets domicile/travail/études, et pourtant souhaitée par de nombreux Avranchinois,
- l'ignorance de la gare de Pontorson qui ne permet pas l'accès au Mont-Saint-Michel,
- le coût du voyage trop élevé car le prix est calculé par référence au trajet ferroviaire (exemple Avranches-Caen 28 € alors que le trajet routier donnerait 20 €),

- la non mise en place des arrêts de Guilberville (sortie 40) et de Villedieu (sortie 38) prévue au cours du 1er semestre 2019,
- la concurrence des autocars FlixBus et BlaBlaBus (ex-Ouibus).

Sans avoir fait part des résultats, la Région a décidé de supprimer à compter du 15 décembre, l'autocar Granville-Rennes alors qu'il aurait pu trouver sa clientèle si sa promotion avait été assurée, sachant qu'il faut un délai supérieur à 1 an pour juger de la pertinence d'une relation.

La relation Granville-Rennes se révèle donc squelettique et constitue le maillon le plus faible de la Région Normandie qui pourtant, globalement, a fait un effort important pour développer le chemin de fer en reprenant notamment la gestion des lignes Intercités et en augmentant le nombre de circulations.

Malheureusement, le Sud-Manche fait partie des zones peu denses malgré la présence du Mont-Saint-Michel, deuxième site le plus fréquenté hors région parisienne. Mais il ne faut pas oublier que la Région Bretagne a bien compris l'intérêt de ce site et a organisé, depuis 15 ans, des correspondances à Rennes entre les TGV et des lignes routières Rennes-Le Mont et Dol-Le Mont, qui ne desservent pas Pontorson. Ceci a contribué à vider les trains normands d'une partie importante de leur clientèle. La desserte a donc été allégée au détriment des habitants de ce secteur et des touristes.

Heureusement, la Région Normandie a mis en place, en juillet 2016, une relation Paris-Le Mont-Saint-Michel (départ des navettes) grâce à une correspondance à Villedieu-les-Poêles entre le train Intercités et un autocar régional. Devant le succès, il a été décidé de créer, dans

un premier temps pour les mois de juillet et août (donc à partir de 2020) de tester un train direct Paris-Pontorson en correspondance étroite avec une navette se rendant à 350 m du Mont. Pour un temps de trajet légèrement supérieur mais avec un coût nettement moins élevé et un seul changement, cette relation sera très compétitive par rapport à l'itinéraire via le TGV Paris-Rennes et l'autocar régional breton.

Nous comptons beaucoup sur les acteurs locaux, départementaux et régionaux du tourisme pour promouvoir cette nouvelle relation et assurer un accueil de qualité afin de la pérenniser, c'est pour le Sud-Manche une opportunité à saisir à l'heure où, dans de nombreuses régions de France, des relations directes avec Paris ont été supprimées.

A noter, le 2 mai dernier, les activités de cars longue-distance Eurolines et Isilines du Groupe Transdev ont été rachetées par FlixBus. Les deux opérateurs appartiennent désormais à l'opérateur allemand. De ce fait, la ligne Nantes-Avranches-Lille est désormais exploitée

par FlixBus. Nous continuons de penser que ces cars en service librement organisé ne devraient pas exister quand ils sont en concurrence directe avec les lignes SNCF, sans compter qu'ils présentent des inconvénients énormes tels que des accidents de personnes ou des augmentations de prix prohibitifs pendant les grèves SNCF.

J-Y C



Photo DR

LES TUSA DEVIENNENT SLAM

Un réseau de transport urbain amélioré

Depuis le 1^{er} janvier 2019, la société Autocars Delcourt (à travers la société TUSA Delcourt) est le délégataire exploitant des transports routiers de Saint-Lô Agglo.

Le nouveau réseau, actif depuis février 2019, a été pensé pour être plus adapté aux besoins des habitants avec :

- une modernisation du réseau ;
- une correspondance systématique de toutes les lignes en gare de Saint-Lô ;
- un cadencement des horaires.

Important : les tarifs restent inchangés (1,05 € le ticket à l'unité).

Après plusieurs mois de fonctionnement du nouveau réseau de transports urbains et dans un souci d'amélioration du service rendu aux usagers, il est apparu nécessaire de procéder à des ajustements sur le réseau :

- Une sécurisation autour du parvis de la gare pour les déplacements entre les correspondances.
- Sur la ligne A :
 - Doublement de la ligne A entre la gare et le collège Lavalley, matin et soir et le mercredi midi (pendant la période scolaire)
 - Création d'un arrêt « Trapinière », rue des Tilleuls, entre le centre Mersier et le centre commercial Carrefour ;
 - Changement du nom de l'arrêt « Maternité » en « Hôpital » ;

- Changement du nom de l'arrêt « ESAT » en arrêt « Croix Carrée » ;
- Desserte de l'arrêt « Croix Carrée » après la boucle de Villechien ;
- Suppression de l'arrêt « Périers », route de Coutances à Agneaux ;
- Création d'un arrêt « Capucines », rue des Capucines à Agneaux ;
- Création d'un arrêt Agglo21.
- Sur la ligne B :
 - Desserte de l'arrêt « Touraine »
 - Réajustement de l'exploitation de la ligne B, aux heures d'affluence (7h-9h / 16h-19h) et uniquement pendant la période scolaire, afin de garantir les correspondances.

Les nouvelles grilles horaires tenant compte de ces amendements sont disponibles à l'agence de transport urbain de Saint-Lô Agglo - 2 rue de la Laitière Normande - 50000 Saint-Lô, ainsi que sur le site internet saint-lo-agglo.fr.

Une nouvelle flotte avec des bus accessibles et connectés

Pour la rentrée de septembre, la flotte de bus a été intégralement renouvelée :

- 15 grands bus de 10 m et 12 m ;
- 2 petits bus climatisés pour le transport à la demande ;
- et prochainement 2 mini bus électriques.

Tous ces nouveaux bus sont entièrement **ACCESSIBLES**

avec l'**INFORMATION VOYAGEUR** (sonore et visuelle) intégrée et le **WIFI** embarqué.

Un nouveau système billettique et d'information voyageur

Depuis le 21 mars, un nouveau système billettique « Ubitransports », plus moderne est en fonction.

Ce système permet :

- D'acheter en ligne son titre de transport
- De consulter en ligne le solde de sa carte
- D'accéder directement à l'information-voyageur
- De suivre les horaires en temps réel
- De créer des alertes SMS

La web appli : <https://saintloagglo.monbus.mobi>

Une nouvelle marque pour les transports : SLAM comme Saint-Lô Agglo Mobilités

Afin de marquer tous ces changements, Saint-Lô Agglo a souhaité créer **un nouvel univers graphique pour les transports**.

La nouvelle marque SLAM (comme **S**aint-**L**ô **A**gglo **M**obilités) sera alors déclinée pour tous les services de transports qui existeront.

SLAM, c'est aussi le transport à la demande (TAD)

Un service pour tous avec l'agglo !

Le nouveau service SLAM Transport À la Demande est un service qui permet de compléter l'offre de transport urbain

SLAM Bus. Tous les habitants du territoire peuvent faire appel à SLAM Transport À la Demande. L'objectif est de desservir toutes les communes du territoire de Saint-Lô Agglo disposant d'une offre de santé et de commerces multiservices.

Le service fonctionne du lundi au samedi de 7h à 19h, il est accessible à tous sur réservation.

Le principe général de fonctionnement est simple et sur réservation SLAM Transport À la Demande vous emmène de votre domicile vers un point d'arrêt défini et/ou inversement.

Le territoire de Saint-Lô Agglo est découpé en 3 zones, nord, centre et sud.

Une prise en charge adaptée pour les personnes invalides

- Prise du domicile à un lieu choisi pour les personnes porteuses de la carte CMI (carte mobilité inclusion) mention invalidité ou porteuses de la carte invalidité,
- les trajets pour les accompagnateurs des personnes invalides sont gratuits.

Inscriptions au service TAD :

- à l'agence Saint-Lô Agglo Mobilité (SLAM) : 2, rue de la Laitière normande 50000 Saint-Lô
- OU par téléphone au 02 33 05 05 05

Les hôtesses vous accueillent du lundi au vendredi, de 8h45 à 12h30 et de 13h30 à 18h00, et le samedi de 8h45 à 12h30.

À venir, courant 2020, le SLAM covoiturage...

Source : communiqué de presse Saint-Lô Agglo

J-Y. C.





JANVIER 2020 : LA NOUVELLE TARIFICATION RÉGIONALE

La Région Normandie devient autorité organisatrice des trains Intercités à partir du 1er janvier 2020. La tarification régionale TEMPO est étendue aux relations avec Paris, avec une adaptation des paliers kilométriques au-delà de 200 km.

Lors de la mise en place de la tarification TEMPO au 1er janvier 2018, (4 € par tranche de 25 km) l'ADPCR avait critiqué l'absence de dégressivité tarifaire et de plafonnement pour les longs parcours intra régionaux qui aboutit à des prix dissuasifs pour les voyageurs occasionnels. Même si les tarifs n'ont pas été plafonnés comme en Bourgogne-Franche-Comté et Bretagne, nous avons été en partie entendu puisque le conseil régional a introduit une modulation tarifaire au-delà de 200 km avec des tranches de 20 km à 2 €.

Paliers kilométriques	Prix 2 ^{de} classe	Prix 1 ^{ère} classe
0 à 25 km	4 €	6 €
26 à 50 km	8 €	12 €
51 à 75 km	12 €	18 €
76 à 100 km	16 €	24 €
101 à 125 km	20 €	30 €
126 à 150 km	24 €	36 €
151 à 175 km	28 €	42 €
176 à 200 km	32 €	48 €
201 à 220 km	34 €	51 €
221 à 240 km	36 €	54 €
241 à 260 km	38 €	57 €
261 à 280 km	40 €	60 €
281 à 300 km	42 €	63 €
301 à 320 km	44 €	66 €
321 à 340 km	46 €	69 €
341 à 360 km	48 €	72 €
361 à 380 km	50 €	75 €
381 à 400 km	52 €	78 €

Pour les relations avec Paris, il n'y aura pas d'évolution significative des prix d'après les exemples qui nous ont été communiqués.

L'OFFRE DE SERVICES 2020

LA TARIFICATION – Une gamme étendue jusqu'à PARIS

Les occasionnels

- ✓ Des niveaux de prix Krono+ 2020 identiques à ceux des Intercités 2019 et des nouveaux tarifs avec les cartes TEMPO -26/-26 ans

INTERCITES et TER deviennent... NOMAD

Parcours	2019	2020	2019	2020	2020	2020	2020
	INTERCITES Niveau Krono+ (tarif normal)	KRONO+ Niveau Krono+ (tarif normal)	INTERCITES Niveau Krono+ (tarif normal)	KRONO+ Niveau Krono+ (tarif normal)	TER vers Paris Niveau Krono+ (tarif normal)	TER vers Paris Niveau Krono+ (tarif normal)	TER vers Paris Niveau Krono+ (tarif normal)
Caen - Paris St Lazare	23,6 €	23,0 €	36,7 €	36,7 €	25,2 €	18,0 €	27,0 €
Trouville Drouville - Paris St Lazare	21,5 €	21,5 €	34,5 €	34,5 €	25,2 €	18,0 €	27,0 €
Bermy - Paris St Lazare	18,0 €	18,0 €	27,2 €	27,2 €	19,6 €	14,0 €	21,0 €
Sirac - Paris St Lazare	12,5 €	12,5 €	19,3 €	19,3 €	14,0 €	10,0 €	15,0 €
Alençon - Paris St Lazare	19,1 €	18,0 €	30,3 €	30,3 €	22,8 €	16,0 €	24,0 €

Concernant les cartes régionales jeunes de moins de 26 ans et adultes, il est dommage de complexifier encore l'offre en créant deux cartes, l'une pour les trajets intra-régionaux, l'autre, plus chère, incluant les trajets vers Paris. L'ADPCR est favorable à l'application du tarif jeune sans carte comme en Bourgogne et Bretagne. La Normandie ayant fait le choix d'une carte de réduction régionale, il aurait été plus judicieux de ne maintenir qu'un seul type de carte en l'étendant vers Paris au même tarif ou en majorant le prix de la carte de quelques euros.

La région a décidé de maintenir les réductions avec les cartes nationales (cartes Avantage Jeune, Senior, Week-end), selon le calendrier bleu/blanc comme actuellement.

Pour les abonnements vers Paris, il y aura le choix d'un abonnement avec Pass Navigo ou un abonnement avec seulement le train jusqu'à Paris. Les tarifs resteront très proches des tarifs actuels.

L'OFFRE DE SERVICES 2020

LA TARIFICATION – Une gamme étendue jusqu'à PARIS

Les abonnements

- ✓ Pas de changements de prix pour les abonnements actuels Intra Normandie
- ✓ Des formules et tarifs attractifs pour les abonnements de/vers PARIS

Parcours	Formule Mensuelle				Formule Annuelle			
	Abo combiné + Pass Navigo		Abo Bout en Bout		Abo combiné + Pass Navigo		Abo Bout en Bout	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
INTRA								
Les prix des abos TEMPO INTRA + en -26 ans restent inchangés.								
Lisieux - Paris St Lazare	467,1 €	467,1 €	467,1 €	467,1 €	467,1 €	467,1 €	467,1 €	467,1 €
Caen - Paris St Lazare	119,1 €	119,1 €	119,1 €	119,1 €	119,1 €	119,1 €	119,1 €	119,1 €



LE NOUVEAU TRAMWAY DE CAEN

Le réseau de tramway dessert l'agglomération caennaise depuis le 27 juillet 2019. La Communauté urbaine Caen la mer a décidé de remplacer le Transport sur voie réservée (TVR) de Bombardier, système de transport routier, à roulement sur pneus et à guidage par un rail central, mis en service le 18 novembre 2002. Son exploitation avait cessé le 31 décembre 2017 à cause d'insuffisance de fiabilité, d'une capacité limitée et de l'abandon du système TVR par le constructeur.



Une délégation de l'ADPCR, invitée en tant que membre de la FNAUT Normandie, a assisté à l'inauguration, en présence notamment de Joël BRUNEAU, Maire de Caen et Président de Caen la mer, Rodolphe THOMAS, Vice-président et Hervé MORIN, Président de la Région Normandie.

Ce nouveau réseau permet ainsi à 74 000 habitants, 47 000 emplois et 27 000 scolaires et étudiants d'avoir accès à une station à moins de 500 m. Avec le prolonge-

ment vers la Presqu'île, ce sont de nouveaux équipements publics majeurs du territoire (bibliothèque Alexis de Tocqueville, Cargö, Ésam Caen / Cherbourg, Tribunal de Grande Instance et Dôme) qui sont desservis. L'extension vers Fleury-sur-Orne permet quant à elle une nouvelle ouverture vers le sud de la Communauté urbaine ainsi que la desserte du collège Stephen Hawking.

Un projet qui répond aux grands enjeux

- De déplacements de la Communauté urbaine en assurant :
 - la desserte de la population la plus large possible en facilitant l'accès aux principaux services, commerces et équipements ;
 - le développement d'aménagements de qualité et d'espaces végétalisés ;
 - l'armature d'un véritable projet global de transports collectifs, associée à un réseau de bus organisé et hiérarchisé.
- De développement durable du territoire par :
 - la réduction des émissions de gaz à effet de serre en favorisant l'utilisation des transports collectifs à la place de la voiture ;
 - la limitation de l'étalement urbain, par un tracé au cœur de l'agglomération desservant les zones denses et en développement ;
 - un lien entre les quartiers ainsi que le désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;

Ce projet concilie de manière exceptionnelle les objectifs de développement économique, d'amélioration du cadre de vie et de respect de l'environnement.

Chiffres-clés du nouveau tram

- 64 000 voyageurs par jour, contre 42 000 avec le TVR ;
- 36 stations dont 5 communes aux trois lignes (de la station Quai de Juillet à la station Château-Quatrans) ;
- 26 rames de 33 mètres dont 20 en circulation ;
- 210 places par rame de tramway ;
- 16,2 km d'infrastructure dont 900 mètres de tronç commun entre les trois lignes ;
- Fréquence de 10 minutes sur chaque branche, soit 3 minutes 20 sur le tronç commun (de la station Quai de Juillet à la station Château-Quatrans).

Chiffres-clés des travaux

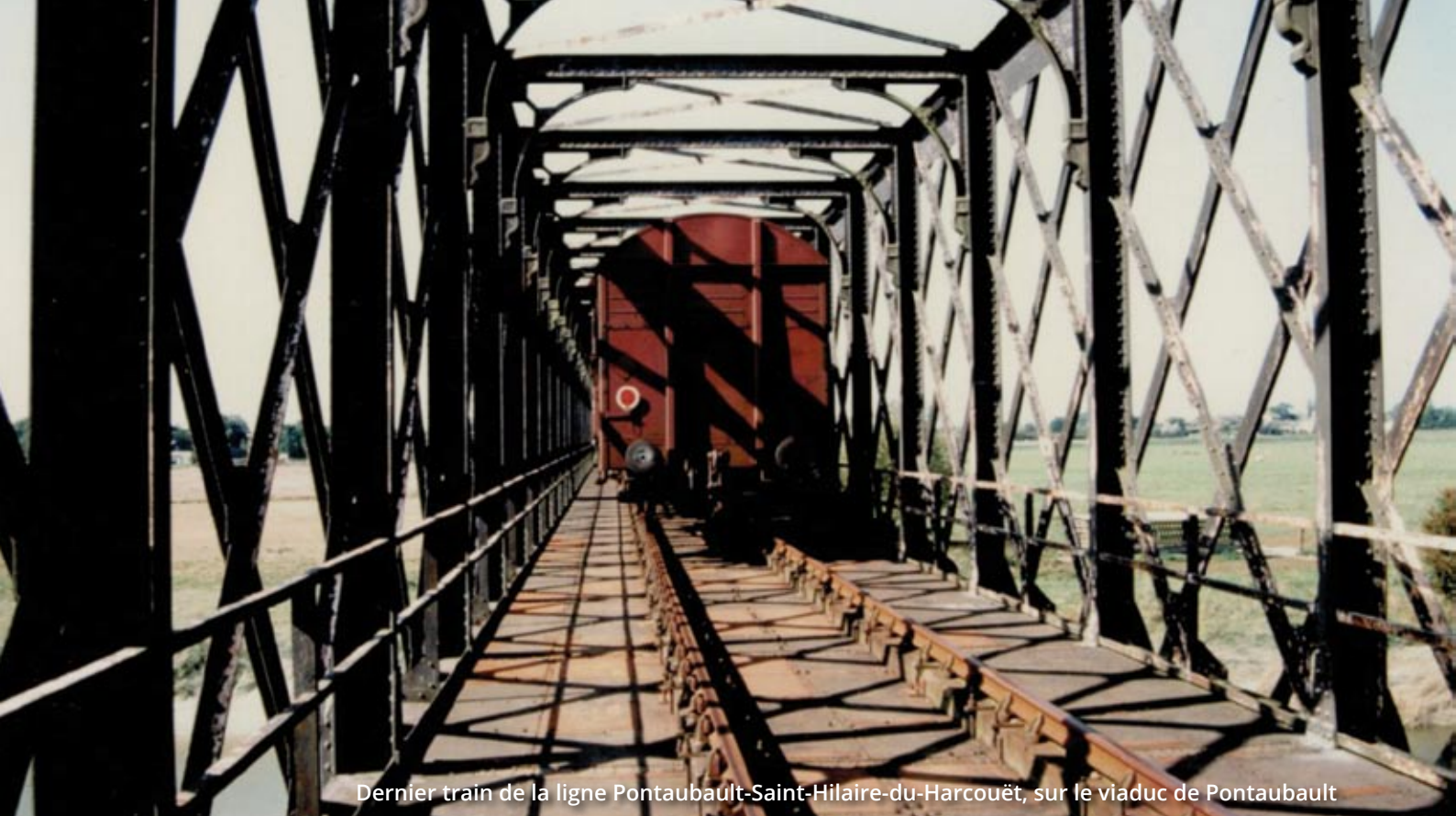
Un chantier hors norme pour remplacer le tramway sur pneus par un tramway sur rail :

- 45 marchés d'entreprises ou groupements d'entreprises + 30 marchés d'assistance soit plus de 70 marchés passés ;
- Au global plus de 100 entreprises ont participé à cette opération ;
- Un total de 1 500 personnes ont travaillé sur ce projet (chantiers + bureaux d'études) ;
- 110 000 heures d'insertion ;
- 50 000 m³ de terre végétale, 55 000 m² de pelouse.

Source : Dossier de presse Communauté urbaine Caen la mer
Plus de renseignements : <https://www.caenlamer.fr/samedi-27-juillet-2019-le-tramway-est-inaugure>

J-Y. C.





Dernier train de la ligne Pontaubault-Saint-Hilaire-du-Harcouët, sur le viaduc de Pontaubault

DEMAIN, QUELS TRAINS POUR LES PETITES LIGNES NORMANDES

Lors de la publication du rapport Spinetta, nous avons reçu de nombreux courriers inquiets de l'avenir des petites lignes normandes et en particulier de la ligne Caen-Rennes. La plupart des courriers évoquaient le matériel roulant, chacun ayant une idée sur le type de train qui lui semblait le plus adapté à l'exploitation de la ligne. Les réponses aux courriers se sont voulues rassurantes quant à l'avenir de la ligne Caen-Rennes et j'avais promis d'aborder le sujet du matériel roulant dans les colonnes du bulletin. Le sujet est récurrent et ne date pas d'aujourd'hui aussi je pense nécessaire de rappeler comment a évolué le réseau et le matériel ferroviaire dédié aux lignes secondaires depuis bientôt 100 ans. L'histoire nous dira également que si certains types de matériel roulant ont retardé la fermeture de nombreuses lignes secondaires, ils ne purent l'éviter. Dans la majorité des cas, la décision de fermeture fut plus politique qu'économique et sûrement pas environnementale.

Première partie : 100 ans de contraction du réseau ferré français

Le chemin de fer a ceci de particulier que, contrairement à tous les autres modes de transport, l'infrastructure et l'exploitation sont généralement intégrées. Depuis l'origine du chemin de fer, la société exploitante, qu'elle soit publique ou privée, avait la main sur l'ensemble du système ferroviaire. Ce principe avait pour avantage de garantir une souplesse d'exploitation sans pareil avec en prime la fiabilité et la sécurité. Ce système a parfaitement fonctionné tant que le train avait le monopole absolu du transport

terrestre. Mais au lendemain de la guerre 14-18 avec le développement de l'automobile puis de l'aviation, la charge des infrastructures est vite devenue un fardeau pour les compagnies ferroviaires dont les déficits ne cessèrent de se creuser. Si la concurrence routière devait acquitter des taxes à l'essieu et sur les carburants, ces charges étaient loin de représenter le coût réel des infrastructures routières. Les compagnies ferroviaires et l'Etat ont vite compris l'intérêt qu'ils avaient à transférer une partie importante du trafic voyageurs et marchandises vers la route. La première vague de transfert eut lieu début des années trente. A cette époque, les Départements, ne pouvant assumer la charge de deux infrastructures desservant le plus souvent les mêmes localités, firent le choix de fermer la plupart des lignes départementales. Le remède étant insuffisant certains, dont les syndicats, pensèrent que le salut se trouvait être la nationalisation des compagnies privées. L'Etat reprenant la charge des infrastructures, la nouvelle Société Nationale des Chemins de fer Français allait retrouver automatiquement son équilibre financier. Ce que les cheminots n'avaient pas imaginé, c'est qu'immédiatement, l'Etat suivant l'exemple des Départements, allait programmer le transfert ou la fermeture définitive de 20 000 km de lignes secondaires au profit de la route. La Seconde Guerre Mondiale, puis la reconstruction du pays, marqua une pose dans le démantèlement du réseau ferré français.

Début des années 50, l'essentiel du réseau est remis en état. L'Etat demande alors à la SNCF de reprendre son plan d'économie, de plus, le gouvernement soucieux de réduire l'importation du charbon, impose à la SNCF de

trouver des alternatives aux locomotives à vapeur, grosses consommatrices de charbon. Une des réponses est l'électrification des lignes les plus chargées du réseau. C'est ainsi qu'en 1952, Paris-Lyon est électrifié en 1500 V continu. Ensuite priorité est donnée à la transversale Nord-est, première électrification en courant industriel 25000 V 50 Hz étendue aux principales lignes des régions industrielles du Nord et de l'Est. Le financement de ces électrifications par l'Etat s'est-il fait aux dépens des petites lignes comme ce sera le cas plus tard avec le TGV, on est en droit de le penser. Ainsi, dès le début des années 50, le programme de fermeture reprend de plus belle et ne connaîtra plus aucune pause jusqu'au premier choc pétrolier. Comme, le transport ferroviaire des marchandises reste encore important et que de nombreux embranchements particuliers sont toujours actifs, la fermeture immédiate d'un certain nombre de petites lignes concerne principalement le trafic voyageurs.

ce qui correspond en gros à l'actuel réseau sur lequel circulent les TGV (voir la carte ci-dessous). L'avion, l'aérotrain, les cars circulant sur les nouvelles autoroutes seront l'avenir du transport.



Dernière circulation sur la ligne de Carentan à Portbail avant dépose de la voie

Pour contrecarrer ce projet, la SNCF réagit en proposant un ambitieux projet de lignes à grande vitesse (LGV) et fait le pari que la grande vitesse remettra le train en pole position. Le gouvernement suit, entérine l'aérotrain et limite le développement de l'autocar aux seules lignes départementales.

A partir de 1981, par la loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI, 31.12.1982), le gouvernement socialiste met théoriquement fin au processus de contraction du réseau.

A partir de 1985, dans le cadre des conventionnements qui se généralisent parallèlement au renforcement de la régionalisation, mais surtout à partir de la création des « T.E.R. » en 1987, les Régions prennent une part croissante dans les décisions de fermeture. C'est dans ce contexte qu'est créée l'ADPCR qui va s'opposer et éviter la fermeture de la ligne Coutances-Folligny-Dol de Bretagne. Ensuite, la décennie 1997-2006 verra la création de RFF (Réseau Ferré de France) avec pratiquement plus aucune opération de fermeture.



Gare de Regnéville-sur-mer en 1908 (par Xavier Jacquet)

Le poids excessif des charges afférentes à la SNCF sur le budget de l'Etat conduit ce dernier à mettre en place en 1969 un nouveau « contrat de programme » qui donne à la SNCF une autonomie suffisante pour adapter son réseau à la réalité du trafic. Il prévoit la suppression du service omnibus sur quelques 10 000 km de lignes supplémentaires dont une bonne partie sur des sections d'artères principales sur lesquelles ne circuleront donc que des trains de grandes lignes en transit. Dans ce dernier cas, il s'agit de prendre acte de la dépopulation des campagnes. Ce programme sera temporairement interrompu en 1973 lors du premier choc pétrolier. L'Etat recherche alors un moyen de dégager sa responsabilité tout en lui permettant de mener le plan de fermeture à son terme. Il crut l'avoir trouvé dans la procédure des Schémas Régionaux de transports collectifs (SRTC) décidée en 1974. Elle consistait à transférer des fonds aux nouveaux Etablissements Publics Régionaux (EPR) à proportion des économies opérées par des transferts sur route pour les affecter à l'amélioration des autres services régionaux sur voie ferrée. En clair, cela revenait à inciter les Régions à opérer le plus grand nombre de transferts sur route ou de fermetures pour obtenir le maximum de fonds à destination des grandes lignes.

Malheureusement, l'histoire pourrait se répéter. Le financement des lignes à grande vitesse s'est fait au détriment de l'entretien des autres infrastructures ferroviaires. Le déclin catastrophique du transport par fer de marchandises lié à la régression de l'industrie lourde française et à l'incapacité de la SNCF de s'adapter au développement du « Juste à temps » et donc du « zéro stock » entraîne la fermeture de la plupart des embranchements particuliers et de la majorité des gares de marchandises et même des

Comme cela ne suffit pas, l'Etat réfléchissant à l'avenir des transports terrestres à l'horizon 1990, commande un rapport à l'ingénieur des Ponts et Chaussées Pierre Guillaumat. Ce dernier préconise la mise en place d'un « réseau noyau » limité à 5000 km et 50 villes desservies

triaux. Dans ces conditions, financer un entretien, même réduit, des lignes très peu fréquentées voire privées de tout trafic aurait-il encore du sens ? Comme le propose le rapport Spinetta, la solution ne serait-elle pas de défermer les petites lignes et de développer encore plus le transport routier de substitution ?



Gare de Denneville, ligne Carentan-Carteret



Le petit train d'Orbec entre Lisieux et Orbec (par Xavier Jacquet)



La Haye-du-Puits, ligne Coutances-Cherbourg

La suppression de l'Ecotaxe et ensuite de la surtaxe sur les carburants, prive l'Etat d'une ressource indispensable à l'entretien du réseau aussi, comme en 1974, le gouvernement cherche à se défaire sur les Régions. La Région Normandie trouvera-t-elle les moyens de faire fonctionner les TER et les Intercités si en plus elle doit financer l'entretien du réseau ferroviaire normand ? Même si le réseau secondaire normand est globalement en bon état, ne doit-on pas craindre à moyen terme le recours à la fermeture des lignes peu fréquentées avec en tête de liste la section Granville-Dol qui ne voit circuler que 4 trains par jour. A moins que la défense du climat ne change nos habitudes et n'impose définitivement le transport ferroviaire même là où il tarde à prouver sa pertinence. Aujourd'hui « il est encore temps » demain il sera trop tard.

A suivre : Deuxième partie : l'autorail léger, une vraie ou une fausse bonne idée pour sauver les petites lignes ?

X.J.



Desserte fret Vire-Mortain en gare de Sourdeval, octobre 1982 (photo Daniel Gréboval)

Liste des lignes SNCF de Basse-Normandie fermées et défermées (sauf exceptions) entre 1938 et aujourd'hui

- ALENÇON - CONDÉ-SUR-HUISNE
- ALENÇON - DOMFRONT
- BRIOUZE - BAGNOLES-DE-L'ORNE - COUTERNE
- CAEN - CERISI-BELLE-ETOILE - FLERS - LA CHAPELLE-ANTHENAISE
- CAEN - COURSEULLES
- CAEN - DOZULÉ/PUTOT
- CAEN - VIRE
- CARENTAN - CARTERET
- CONCHES - SAINT-MARTIN-D'ECUBLEI
- COULIBOEUF - FALAISE - BERJOU
- COUTANCES - SOTTEVAST
- DOMFRONT - PONTAUBAULT
- ECHAUFFOUR - BERNAY
- EVREUX - GLOS-MONTFORT - HONFLEUR
- LISIEUX - LA TRINITÉ-DE-RÉVILLE
- MÉZIDON - DIVES
- MORTAGNE-AU-PERCHE - L'AIGLE

- MORTAGNE-AU-PERCHE - SAINTE-GAUBURGE
- MORTAGNE-AU-PERCHE - LA HUTTE-COULOMBIERS
- NEUILLY-LA-FORET - ISIGNY-SUR-MER
- ORVAL/HYENVILLE - REGNÉVILLE
- PONT-L'EVÊQUE - QUETTEVILLE - HONFLEUR
- PONTORSON - FOUGERES
- SAINT-LO - GUILBERVILLE
- SAINTE-GAUBURGE - MESNIL-MAUGER
- VIRE - SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUET - FOUGERES



Photo DR

Qu'entend-on par petite ligne ?

Suivant les normes de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), les lignes ferroviaires sont classées de 1 à 9. Ce classement tient compte de l'utilisation de la ligne en prenant en compte le tonnage transporté. Ce n'est ni le nombre de trains, ni le nombre de voyageurs qui comptent, mais le poids total des circulations sur un an.

On voit là l'importance qu'avaient les lourds trains de marchandises dans la classification des lignes. Les lignes classées de 1 à 6 sont considérées comme « Grandes Lignes » et le financement de leur construction et de leur entretien est de la responsabilité de l'Etat, avec ou sans la participation des fonds européens. Les lignes 7 à 9 sont les lignes secondaires qu'il est d'usage aujourd'hui d'appeler « petites lignes ». Or, aujourd'hui, un certain nombre de grandes lignes n'étant plus circulées par les trains de fret deviennent secondaires, même si elles supportent toujours un trafic voyageur conséquent (TER, Intercités voire TGV).

En Normandie, sont classées 1 à 6 les lignes Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen. La ligne Caen-Cherbourg qui a perdu son fret devrait être classée 7 mais heureusement reste classée 6, par dérogation. Toutes les autres lignes sont classées de 7 à 9 donc considérée par l'Etat comme étant des petites lignes.

Alors que dans la plupart des pays européens, les tonnages de marchandises transportées par le train sont en hausse constante depuis le début des années 2000, le fret français s'est effondré au profit du seul transport routier. En France, malgré les plans de sauvetages successifs et les promesses maintes fois répétées lors des Grenelle et autres grand-messes de la mobilité, on n'est pas prêts de revoir des trains de marchandises sur nos petites lignes normandes.

Conclusion, la norme UIC basée sur le tonnage transporté n'est plus adaptée à la consistance du trafic ferroviaire français constitué majoritairement de trains de voyageurs beaucoup moins lourds mais beaucoup plus rapides. Une nouvelle classification se basant sur le potentiel des déplacements*, de la desserte fine des territoires ruraux et de l'égalité de traitement des citoyens serait beaucoup plus adaptée. Aujourd'hui, alors que la défense du climat est devenue une priorité, le paramètre « économie de CO2 »* devra obligatoirement être pris en compte dans la détermination de la classification des lignes secondaires.

* et non pas sur les seuls déplacements en train existant aujourd'hui, mais sur l'ensemble des déplacements tous modes de transports confondus.

28 ANS D'APCR-INFOS



adpcr

Hôtel de Ville - BP 330
50010 Saint-Lô cedex

Adresse email : adpcr.saint-lo@orange.fr
Retrouvez toute notre actualité sur le site www.adpcr.fr

