



adpcr



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

ADPCR-INFOS n°101
Juin 2020



Assemblée générale 2020 à Pontorson
et les demandes de l'ADPCR pour 2021

ÉDITO - Et si Demain ?

Peut-être avez-vous vu le film «Demain» sorti en salle voilà 4 ans ? Suite à la publication d'une étude qui annonce la possible disparition d'une partie de l'humanité d'ici 2100, Cyril Dion et Mélanie Laurent sont partis avec une équipe de quatre personnes enquêter dans dix pays pour comprendre ce qui pourrait provoquer cette catastrophe et surtout comment l'éviter. Durant leur voyage, ils ont rencontré les pionniers qui réinventent l'agriculture, l'énergie, l'économie, la démocratie et l'éducation. Que l'on soit en accord ou non avec ce film et les solutions proposées pour résoudre les crises écologiques, économiques et sociales qui affectent nos pays, la pandémie que nous vivons actuellement au niveau mondial nous oblige à repenser nos modes de vie et nos solidarités.

Après moins d'un mois de confinement, les images satellites de notre planète nous ont fait découvrir combien la pollution atmosphérique était générée par nos activités humaines et comment, en quelques semaines, elle pouvait quasi disparaître de régions entières. Ces images ont également montré le lien de causalité entre zones fortement polluées et diffusion du virus. Il serait sans doute hasardeux d'attribuer à la seule pollution la diffusion de la maladie, les zones de notre planète les plus polluées sont également celles où les concentrations humaines sont les plus denses et où la paupérisation est la plus forte. Cela doit nous interroger sur le modèle de développement que nous voulons pour **DEMAIN**.

Demain, voulons-nous plus de centralisme ou plus de régionalisation, des métropoles tentaculaires ou la renaissance de villes à taille humaine, des grands groupes multinationaux et la délocalisation des centres de production concentrés sur quelques places de renommée mondiale ou le redéploiement des activités économiques sur l'ensemble des territoires ?

Demain, sommes-nous prêts à payer le juste prix des objets ou les services que nous surconsomons tels les voyages low-cost de l'autre côté de la planète ou bien préférons nous revenir le plus vite possible au monde d'hier et faire courir à notre planète le risque d'un rebond du réchauffement climatique, cette fois irréversible ?

De ces choix dépendra notre façon de nous déplacer et c'est ici que l'ADPCR a un rôle à jouer, tant au niveau local qu'au niveau régional.

Demain, les modes doux de déplacement, dont en particulier le vélo, seront-ils vraiment pris en compte par nos gouvernants ? **Demain**, les petites lignes ferroviaires qui irriguent finement nos territoires, ne feront-elles pas les frais de la crise économique qui nous menace au profit de la voiture individuelle fortement subventionnée pour soutenir le redémarrage de notre industrie automobile ? **Demain**, le Gouvernement tiendra-t-il sa promesse de limiter les vols intérieurs au profit du TGV ? **Demain**, si le télétravail se développe, il générera obligatoirement de nouveaux besoins de déplacement entre grandes et petites villes, notre système ferroviaire sera-t-il attractif et offrira-t-il suffisamment de souplesse pour être une alternative crédible à la voiture, source d'accident et de pollution ?

Demain, comment évoluera le tourisme qui est un élément essentiel de l'économie de l'ouest de la Normandie ? Saurons-nous le réinventer ?

Tout ne changera pas en un jour et il faudra certainement du temps pour modifier en profondeur nos modes de vie. Depuis 30 ans, l'ADPCR a appris à être patiente et tenace. Elle a également su anticiper les évolutions en matière de transport et faire preuve de pragmatisme.



Pendant la période de confinement, nous ne sommes pas restés inactifs. Aux côtés de la FNAUT Normandie, par nos propositions, nous avons essayé de sauvegarder un peu de transport public, trains et cars, au service des usagers et en particulier du personnel médical de la Manche. Ensuite, à partir du 11 mai, nous avons œuvré pour la mise en place d'un service minimum privilégiant les déplacements nécessaires au redémarrage économique de notre territoire. Dans un communiqué, relayé par la presse régionale, j'invitais les usagers des lignes Caen-Rennes et Paris-Granville à me faire part de leurs difficultés afin d'affiner nos demandes de reprise du trafic et ainsi favoriser le retour significatif des usagers vers le rail.

Le comité technique de l'ADPCR a également mis à profit cette période hors du temps pour finaliser des demandes d'amélioration de la desserte ferroviaire entre Caen, Granville et Rennes. Comme expliqué dans ce bulletin, la remise en service du troisième aller-retour vers Rennes et la création de nouvelles relations entre le Sud-Manche, la Normandie et Paris, peuvent se faire dès 2021 sans coût supplémentaire pour la Région. Le second tour des élections municipales aura lieu le 28 juin. Il est impératif que les nouveaux élus du Centre et

Sud-Manche défendent, à nos côtés, ce projet vital pour la relance économique et écologique de notre territoire.

Lors de la dernière assemblée générale, dont vous trouverez le compte-rendu dans ce bulletin, je vous promettais une sortie festive à l'occasion de la mise en service du train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel. Les règles sanitaires liées à la pandémie du Covid-19 ont bousculé nos projets. Ce n'est que partie remise.

La SNCF nous a aussi contactés dans le cadre du 150^{ème} de l'arrivée du train à Granville. Là encore, un projet en attente des décisions gouvernementales. Nous aborderons le sujet dans notre prochain numéro.

Pour ceux qui n'ont pas encore renouvelé leur cotisation, ne tardez pas trop, nous avons besoin de votre soutien et si cela vous est difficile n'hésitez pas à nous contacter.

Bonne lecture, restez en bonne santé, respectez bien les mesures barrières et gardez confiance en l'avenir.

Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR

SOMMAIRE

Assemblée Générale du samedi 25 janvier à Pontorson	4
Les pistes d'actions de l'ADPCR pour le Sud-Manche et le Mont-Saint-Michel	12
Présentation officielle des nouveaux trains Omneo Premium de Bombardier	17
Le service annuel 2021 : les attentes des usagers	18
Quand confinement et déconfinement riment avec un ou deux trains seulement !	22
Un car fantôme !	25
Demain, quels trains pour les petites lignes normandes ?	26
1860/2020 - 160 ^{ème} anniversaire de l'arrivée du chemin de fer à Saint-Lô	28
Tribune libre de la mobilité	32

Le bulletin ADPCR-INFO 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.



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU SAMEDI 25 JANVIER À PONTORSON

Le Président JACQUET souhaite la bienvenue aux participants, remercie Monsieur André DENOT, Maire de Pontorson et conseiller départemental pour son accueil et lui passe immédiatement la parole.

Monsieur DENOT salue l'assemblée et remercie plus particulièrement Monsieur Marc LEFEVRE, Président du conseil départemental de la Manche et Monsieur Charly VARIN, Président de Villedieu Intercom, pour leur présence. Il remercie l'ADPCR et précise qu'il a plaisir à travailler à ses côtés, travail commencé par ses prédécesseurs dès la création de l'association par le Président Fontenelle qui a permis de sauver la relation Caen-Rennes.

La phase travaux vient de s'achever avec la mise en voie unique entre Avranches et Dol et la modernisation de la signalisation. La voie est maintenant pérennisée pour au moins 30 ans. Cette dernière phase a nécessité un investissement de 18 M€ qui s'inscrit dans une enveloppe globale de 130 M€ entre Lison et Dol.

Ensuite, Monsieur DENOT informe l'assemblée de son projet de pôle d'échange multimodal. A la base, une gare routière (cars départementaux et navettes vers le Mont-Saint-Michel) mais qui offrira en plus de nombreux services : locations de vélos, de voitures, promotion des chemins de randonnées et des voies vertes... Il s'agit de faire de Pontorson une base arrière du Mont, en vue d'améliorer la fréquentation des trains qui sont un peu délaissés aujourd'hui.

Ce projet est prévu dans le contrat Région Normandie/ Communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel-Normandie. Une somme de 900 000 € est inscrite à cet effet. La DDTM est partie prenante et un comité de pilotage ainsi qu'un comité technique fonctionnent déjà. Un cahier des charges va être réalisé d'ici la rentrée, l'appel à un architecte pourra alors avoir lieu. L'acquisition des terrains nécessaires, propriété de SNCF Réseau, reste un important problème à résoudre, actuellement seule une autorisation provisoire est accordée pour les bus. Il termine son propos en présentant ses meilleurs vœux pour la nouvelle année.



Le Président JACQUET, accueille à son tour les personnalités présentes : Monsieur Marc LEFEVRE, Président du conseil départemental de la Manche, Monsieur Charly VARIN, Président de Villedieu Intercom, Monsieur François BRIERE, Maire de SAINT-LO, Monsieur Pierre VOGT,

Conseiller régional, les conseillers départementaux, les Maires et autres élus ainsi que Messieurs PATENAY et CHOUX, représentants de la SNCF et Monsieur Patrick MOREL représentant du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER).

Rapport moral

2019, une année pour préparer l'avenir

En matière de transport ferroviaire, les années se suivent et se ressemblent.

En 2018, les usagers du train ont eu à souffrir d'une longue grève dont le motif était la réforme de la SNCF avec en particulier la suppression du statut des nouveaux cheminots embauchés à compter du 1er janvier 2020. En 2019, alors que la réforme précédente n'est pas encore mise en vigueur, rebelote avec cette fois la réforme des retraites qui met à mal les conditions de départ en retraite des cheminots encore une fois montrés du doigt comme étant des nantis. Conséquence prévisible : une des plus longues grèves de l'histoire de la SNCF. Il ne m'appartient pas ici de prendre position mais je dirais que le transport ferroviaire a besoin de cheminots compétents, les plus polyvalents possible et investis au service du public. Les stigmatiser comme étant des favorisés est à la fois injuste et contreproductif. Le coût de cette grève risque malheureusement d'accélérer la déshumanisation des gares et d'impacter durablement la desserte des lignes peu rentables. Elle met en évidence, une fois de plus, l'absence des transports publics dans le Sud-Manche où le service minimum rime avec aucune desserte comme c'est le cas pour Pontorson.



SA 2019 + SA 2020 : Pour l'ADPCR beaucoup d'insatisfaction

L'année 2019 a été marquée par la mise en place d'un service annuel de transition préparatoire au grand chamboulement de 2020. Lors de la dernière AG nous avons fait le point sur les nouvelles dessertes mises en place entre Caen et Granville ce dont nous nous réjouissons, même si des améliorations, surtout les week-ends, devaient impérativement être mises en œuvre au SA 2020. Nous avons également dit notre colère quant à la régression inacceptable de la desserte ferroviaire du Sud-Manche et en particulier la disparition du 3ème AR Caen-Rennes obtenu après 20 ans de lutte par l'ADPCR. Tout au long de l'année et comme cela vous sera détaillé dans le rapport d'activité, nous avons fait de nouvelles propositions tant à la Région qu'à la SNCF avec lesquelles de nombreuses réunions de travail ont été organisées.

Courant juillet, la Région a mis en ligne un ensemble de documents annonçant les futures dessertes prévues en 2020. Stupéfaction, beaucoup plus de trains directs (futurs Omneo Prémium) entre Paris et Caen mais, en contrepartie, une nette régression au niveau des trains du quotidien. Immédiatement, nous avons réagi et, en concertation avec la FNAUT Normandie, nous avons fait des contrepropositions. Je vous rappelle que l'ADPCR a 4 sièges au CA et que le Président est Daniel Gréboval, trésorier et vice-président de l'ADPCR. Dans ce cadre, ont eu lieu plusieurs rencontres avec le président Morin qui a entériné quelques-unes de nos propositions sous réserve de validations par la SNCF. Certaines ont été validées, d'autres reportées. Comme cela vous sera expliqué dans le rapport d'activité, le résultat n'est certainement pas à la hauteur de nos espérances ni des besoins des usagers. Si nous avons réussi à sauver quelques trains du quotidien et du week-end, tant au départ et vers Coutances et Granville que de Cherbourg nous n'avons rien obtenu pour le Sud-Manche qui reste un désert ferroviaire. Je dois dire ici que nous n'avons pas été suffisamment relayés par les élus concernés. En ce qui concerne Paris-Granville, le statu quo sera de mise en 2020 et sans doute en 2021 avec cependant une dégradation des liaisons TER (fermeture de gares) entre Argentan et Paris. Le point positif est le retour de la plupart des trains de la ligne de Granville à Paris-Montparnasse, les TER restant provisoirement à Vaugirard. Seul rayon de soleil dans cette grisaille, l'annonce pour cet été de la mise en service du train Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel. Annonce faite officiellement par la Région mais non reprise dans la nouvelle convention Région/SNCF ! On en reparlera lors du débat.

Cela veut dire que le combat continue, j'y reviendrai...

Concernant la fermeture des guichets : unanimement, l'ADPCR, la Fnaut Normandie et l'ensemble des autres associations et collectifs de Normandie ont demandé la suspension des fermetures, voire la réouverture de certains guichets. On ne peut pas dire que nous ayons été entendus. Par contre, l'expérience pilote menée à Villedieu avec le fameux visio-guichet a fait l'unanimité contre elle. A l'initiative du Président Varin de Villedieu Intercom et du Maire de la Ville, une réunion, à laquelle nous étions invités, a été organisée courant février avec le Vice-président Gastinne et Jean-Philippe Dupont Directeur Régional de SNCF. Pour les élus, il s'agissait éventuellement de dénoncer le bien-fondé de l'accord passé lors de la fermeture du guichet. En effet, l'expérience montrait que le visio-guichet n'apportait aucun des services attendus et ils s'interrogeaient sur le coût et l'utilité des travaux d'aménagement de la gare réduite en une sorte d'abri ouvert à tous les vents. La SNCF promettait de revoir sa copie mais, début 2020, rien n'a changé. De son côté, Villedieu Intercom a fait part de son projet de reprendre la main sur la gare pour en faire un pôle de Mobilité. En cela, elle a suivi nos propositions et l'exemple des villes de Vire et de Pontorson.

L'ADPCR au service du développement local

La mobilité joue un rôle essentiel dans le développement des territoires. La loi Notre impose aux communautés d'agglomérations en tant qu'autorité organisatrice des

transports sur le périmètre de leur territoire, la réalisation d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU) ainsi que la mise en place d'un Conseil de développement. Si pour les Communautés de Communes ceci n'est pas obligatoire, la loi Lom les invite à devenir elles aussi autorités organisatrices de tout ou partie de la mobilité dans la CdC. En tant qu'association reconnue pour son expertise en matière d'intermodalité, l'ADPCR participe régulièrement aux PDU et conseil de développement (CODEV) de Cherbourg en Cotentin, Saint-Lô et Avranches. La communauté de communes de Coutances Mer et Bocage réalise un PLUI incluant un volet mobilité et a signé avec l'Etat un des tout premiers Contrats de Transition Ecologiques (CTE), dans le cadre du volet mobilité rurale tant du PLUI que du CTE. L'ADPCR est un partenaire incontournable et participe aux différents comités de pilotage (COFIL). Comme cela vous sera présenté lors du rapport d'activité nous participons également à la Commission Consultative des Services Publics du Mont-Saint-Michel et à la Commission de contrôle financier du Syndicat Mixte Baie du Mont-Saint-Michel, ainsi qu'à la conférence de la Baie du Mont-Saint-Michel. Certains élus n'hésitent pas à demander l'avis de l'ADPCR sur les sujets concernant la mobilité. A tous les élus, je redis que nous sommes à leur disposition, en particulier lors de la préparation des rendez-vous avec les services transport de la Région et la SNCF. Souvent, il vaut mieux prévenir que guérir.

La Région, la SNCF et l'ADPCR, loin des yeux, loin du cœur ?

Le Virois et le Sud-Manche sont géographiquement loin des yeux des Rouennais et des Parisiens. Les territoires ruraux de l'ouest de la Normandie sont loin du cœur économique de la Vallée de la Seine et des trois métropoles de Caen, Rouen et Le Havre. Et pour autant méritent-ils d'être les oubliés (ou presque) de la politique des transports de la Région dont le siège est à Rouen et de la SNCF qui nous regarde depuis Paris ? En 2015, lors de du projet de réunification de la Haute et de la Basse-Normandie, l'ADPCR plaidait pour l'installation de la direction transport de la Région à Caen afin de ne pas être totalement sous l'influence de Paris et de l'axe Seine. Nous n'avons pas été entendus, Rouen l'a emporté et petit à petit force est de constater que l'ADPCR compte

moins aux yeux de la nouvelle Région Normandie que du temps de la Basse-Normandie. Loin des yeux loin du cœur. Les milliers d'usagers utilisant quotidiennement les trains au départ ou à l'arrivée dans les gares du Havre, Rouen, Vernon, Caen, Evreux, Mantes et Paris comptent infiniment plus que les quelques dizaines d'usagers prenant les trains dans le Cotentin ou entre Caen-Saint-Lô-Coutances Granville et le Sud-Manche. Pour preuve, les nombreuses réunions auxquelles nous avons assisté en 2019, tant avec la direction transport de la Région que la SNCF, en particulier les réunions « Regards Croisés ». Les pendulaires sont surreprésentés alors qu'ils ne représentent qu'un petit % des personnes prenant le train en Normandie. Bien entendu, ils utilisent le train infiniment plus que les voyageurs occasionnels (25% des trains/kilomètres). Cependant, compte tenu des réductions accordées aux abonnés, ils ne représentent qu'un petit 8% des recettes de l'ensemble des trains normands. Sachez que systématiquement je rappelle que l'ADPCR défend tous les usagers qu'ils soient pendulaires ou occasionnels et que ces derniers ont droit eux aussi à un service de qualité.

ADPCR-FNAUT Normandie, l'union fait la force

Comment être près du cœur quand on est loin des yeux ?

Si la direction transport de la Région et la direction régionale de SNCF nous reçoivent volontiers, nous informent en priorité et écoutent avec intérêt nos propositions, en réalité les réponses se font trop souvent attendre et pour bien peu de résultat.

La FNAUT Normandie a pour vocation de fédérer les associations d'usagers des transports en Normandie. Aujourd'hui, elle regroupe six associations défendant les usagers des villes desservies par les lignes Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Bernay, Caen-Cherbourg, Caen-Rennes et Paris-Granville. En 2019, à l'occasion de la publication du SA 2020, nous avons appris à travailler ensemble et force est de constater que la Région, la SNCF et en particulier le Président Morin ont été à l'écoute des propositions portées par la FNAUT et que la grande majorité des améliorations constatées lors de la mise en vigueur du service 2020 ont été obtenues via la FNAUT Normandie.



Il existe d'autres associations défendant le transport ferroviaire et ses usagers. Parfois, nous divergeons sur certains points mais le plus souvent nous partageons les mêmes objectifs. **Je citerai un exemple particulièrement significatif : quelques jours avant le vote par l'assemblée des conseillers régionaux de la nouvelle convention liant la SNCF à la Région pour les dix années à venir, nous avons reçu le texte disons de façon anonyme. Ceci nous a permis de réagir rapidement et de poser par écrit au Président Morin un certain nombre de questions en particulier concernant la ligne Paris-Granville Sans cette information, ces sujets dont nous débattions en seconde partie de l'AG seraient passés inaperçus. Alors, n'oublions pas que l'union fait la force et que la diversité est une richesse.**

Une chose est certaine, la Région ne souhaite pas avoir une multitude d'interlocuteurs, c'est pourquoi je souhaite que l'ADPCR reste plus que jamais active au sein de la FNAUT Normandie et que cette dernière puisse en 2020 relayer et appuyer efficacement nos propositions tant à Rouen qu'à Paris. Seul le résultat compte.

L'ADPCR acteur de la Transition écologique

Voilà bientôt trente ans que l'ADPCR défend le transport ferroviaire et cela souvent à contre courant de la pensée unique qui veut, encore aujourd'hui, que l'autocar soit LA solution aux transports collectifs en zone rurale. Comme Monsieur Jourdain nous faisons de la transition écologique sans le savoir. Certes, un train diesel vide pollue plus qu'un autocar plein. Ce même autocar vide pollue plus qu'une voiture avec 4 passagers mais 1 car plein pollue bien moins que 40 auto-solistes et 1 autorail plein encore beaucoup moins que 4 autocars. Comme je l'ai rappelé dans notre dernier bulletin, l'objectif numéro 1 de l'association est de se battre pour que nos trains soient remplis. Alors oui, demain, le chemin de fer sera l'avenir de notre planète.

Le samedi 7 novembre, l'association « *il est encore temps* » appelait à manifester entre Coutances et Saint-Lô en faveur du transport ferroviaire. Comme je vous l'ai annoncé dans un précédent bulletin, l'ADPCR a engagé un rapprochement avec cette association créée par des jeunes (lycéens) de Coutances afin de travailler ensemble le volet mobilité durable et engager ces jeunes à rejoindre les rangs de l'ADPCR. Bien entendu, nous avons répondu à leur appel et ce samedi matin-là, l'ADPCR était bien représentée en gare de Coutances, dans le train et à Saint-Lô.

Ce fut pour nous l'occasion de redire publiquement et à la presse régionale que, si le nombre de trains entre Caen et Coutances était 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 autant de causes d'insatisfaction et d'incompréhension pour des usagers que l'ADPCR défend. Causes qui nuisent à l'usage du train au profit de l'automobile.

La défense du climat et donc de notre planète passe obligatoirement par une réduction drastique du transport routier, première cause des émissions de CO2. **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.

Dans ce domaine aussi, l'ADPCR doit être force de proposition. En seconde partie de l'AG et avant de vous donner la parole nous vous présenterons un document reprenant des pistes pour améliorer la mobilité dans le Sud-Manche et vers le Mont-Saint-Michel. Toutes sont respectueuses de notre environnement. La dernière est un projet ambitieux de mobilité durable pouvant s'inscrire dans le cadre du plan de gestion de la Baie. Ce projet basé sur le développement de **l'hydrogène comme source d'énergie non polluante**, répondrait parfaitement aux orientations du Département de la Manche qui se veut pionnier en la matière.

La Normandie, et la Manche en particulier, est grosse exportatrice d'électricité. Elle le sera encore plus lors de la mise en service de l'EPR et des futures hydroliennes dans le Raz Blanchard. Il nous semble impératif d'obtenir de l'Etat les aides nécessaires à l'implantation dans la Manche d'une usine de production d'hydrogène utilisant l'énergie électrique produite en heures creuses donc sans consommation d'énergie polluante. **Juste compensation à la présence de deux sites majeurs de la filière nucléaire dans le Département.**

Nous pensons que le pôle d'échanges multimodal de Pontorson, la desserte de la Baie et du Mont-Saint-Michel seraient un champ expérimental et de démonstration international de premier ordre.

Pour conclure

Je voudrais d'abord remercier tous les membres de l'ADPCR qui continuent à nous faire confiance. Je remercie les membres du conseil d'administration qui m'aident efficacement au rayonnement de l'association. Merci aux nombreuses municipalités ou EPCI qui nous subventionnent et en particulier à la Ville de Saint-Lô qui met gracieusement à notre disposition un vaste local. Merci également à la SNCF qui participe, si nécessaire, à nos frais de transport vers Rouen et Paris. Merci également à tous les usagers qui nous informent des dysfonctionnements, de leurs besoins et nous font des suggestions pour améliorer la qualité du transport public. Vous êtes de plus en plus nombreux à nous écrire. Dans la mesure du possible, j'essaie de répondre aux questions qui nous sont posées. Au besoin, nous les transmettons soit à la Région soit à la SNCF. Malheureusement, comme je vous l'ai indiqué dans ce rapport, certaines réponses tardent ou ne reviennent jamais. De toute façon notre communication reste toujours à améliorer et si parmi vous il se trouve un membre qui sache tweeter et pratiquer aisément les réseaux sociaux, il est le bienvenu au sein du Conseil d'administration.

Nous sommes le 25 janvier, j'ai donc encore le temps de vous souhaiter une bonne et heureuse année 2020.

Je vous remercie de votre attention.

Xavier JACQUET
Président de l'ADPCR

Adopté à l'unanimité



Rapport d'activités par Jean-Yves COLAS

Réunions du Conseil d'Administration

- Le CA s'est réuni 7 fois au cours de l'année, salle Guy Fontenelle à Saint-Lô.

Réunions de bureau

- Le bureau s'est réuni 2 fois au cours de l'année à Saint-Lô.

Comité technique

- A côté du CA, il existe un comité technique qui est l'usine à proposition de l'ADPCR. Il élabore les documents qui après accord du CA, sont ensuite diffusés directement vers le Conseil Régional, la SNCF, la presse ou le bulletin. Il s'est réuni 9 fois en 2019.

Communication

- Bulletin ADPCR-INFOS : 3 numéros (98 à 100). Tirage à 700 exemplaires en couleur sur papier glacé, pour envoi à tous les adhérents et aux partenaires.
- Fête de la Vire à Saint-Lô
- Forum des associations à Coutances
- Manifestation Climat à Coutances et Saint-Lô

Rencontres avec les élus

- Rencontre avec Saint-Lô Agglo
- Réunion sur le contrat de territoire à Coutances
- Rencontre avec les élus de Villedieu et la SNCF au sujet de la fermeture de la gare
- Rencontre avec Saint-Lô Agglo : desserte SNCF sur le bassin Saint-lois
- Rencontre de Pierre VOGT Conseiller régional

Rencontres avec la SNCF

- Réunions « Regards Croisés » Intercités/Associations d'usagers :
 - 3 réunions pour Paris-Granville, à Paris
 - 3 réunions pour Paris-Cherbourg et Paris-Le Havre, à Paris
 - 1 réunion pour Paris-Granville et Paris-Cherbourg et Paris-Le Havre, à Paris
- 1 réunion à Rouen avec le Directeur TER
- 1 réunion à Caen avec le Directeur TER

Relations avec le Conseil régional de Normandie

- Conférence d'axe Normandie-Sud à Argentan



- Conférence d'axe Normandie-Centre à Caen
- Comité de territoire Manche-Bessin à Bayeux
- Comité de territoire Sud-Normandie à Argentan
- Assises de la mobilité à Caen
- Réunion FNAUT+ ADPCR + Président MORIN
- Entretien avec le conseil régional de Bretagne au sujet de l'arrêt à Pontorson des cars Rennes-Le Mont

Participation aux instances officielles

- 5 réunions du Conseil de développement des Territoires Normands de la Baie du Mont-Saint-Michel, commun au Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR), à la Communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel-Normandie, aux Communautés de communes Granville Terre & Mer et Villedieu Intercom.
- 5 réunions du Conseil de développement de la Communauté d'agglomération du Cotentin.
- 4 réunions du Conseil de développement de Saint-Lô Agglo
- Lancement du contrat de transition écologique de la Communauté de communes Mer et Bocage à Coutances
- Comité de pilotage du contrat de transition écologique de la CMB à Coutances
- Atelier déplacement du PLUI de la CMB à Regnéville
- 1 réunion du PDU du Cotentin et 1 pour celui de Saint-Lô Agglo
- Commission Consultative des Services Publics Locaux du Mont-Saint-Michel à Beauvoir
- Commission de contrôle financier du Syndicat Mixte Baie du Mont-Saint-Michel à Beauvoir
- Inauguration du Tramway de Caen
- Conférence Economie Sociale Solidaire à Caen (mobilité)
- Assemblée générale de l'association LNPN à Rouen
- Conférence de la Baie à Avranches
- Comité de pilotage de Stratégie de mobilité rurale de la CDC Coutances Mer et Bocage à Saint-Malo-de-la-Lande
- 3 réunions du comité technique organisé par la commune nouvelle de Pontorson pour le projet de Pôle d'échanges multimodal à Pontorson
- Vérification des fiches-horaires SNCF avant leur parution pour le SA 2020

Relations avec la FNAUT

Participation à :

- 4 réunions du CA de la FNAUT Normandie à Bernay
- 3 réunions du conseil national de la FNAUT à Paris
- l'assemblée générale de la FNAUT à Paris

Adopté à l'unanimité

Compte d'exploitation 2019

CHARGES 2019

Achats	490,93 €
Achats matières et fournitures	384,57 €
Autres achats	106,36 €
Services extérieurs	1 224,40 €
Assurances	504,40 €
Hébergement site internet	720,00 €
Autres services extérieurs	11 730,47 €
Publications, bulletin et diffusion	5 350,36 €
Frais déplacements	4 737,83 €
Frais postaux et télécommunications	532,18 €
Frais bancaires	37,10 €
Cotisations et adhésions	315,00 €
Frais réception repas AG	758,00 €
Total charges directes 2019	17 945,80 €
Emplois des contributions volontaires en nature	31 082,00 €
Mise à disposition gratuite de services	2 217,00 €
Personnels bénévoles *	28 865,00 €
Total charges 2019	46 027,80 €

Budget prévisionnel 2020

CHARGES 2020

Achats	860,00 €
Achats matières et fournitures	740,00 €
Autres achats	120,00 €
Services extérieurs	1 250,00 €
Assurances	530,00 €
Hébergement site internet	720,00 €
Autres services extérieurs	14 370,00 €
Publications	6 000,00 €
Déplacements Missions	6 470,00 €
Frais postaux et télécommunications	600,00 €
Services bancaires	50,00 €
Cotisations et adhésions	400,00 €
Réception (repas Assemblée Générale)	850,00 €
Total charges directes 2020	16 480,00 €
Emplois des contributions volontaires en nature	33 000,00 €
Mise à disposition gratuite de services	3 000,00 €
Personnels bénévoles	30 000,00 €
Total charges 2020	49 480,00 €

PRODUITS 2019

Ventes de prestations de services	
Repas Assemblée Générale	756,00 €
Subventions d'exploitation	
Subventions des collectivités publiques	9 514,55 €
Autres produits de gestion courante	
Cotisations Adhérents individuels	4 826 €
Produits financiers	140,43 €
Total produits directs 2019	15 236,98 €
Contributions volontaires en nature	31 082,00 €
Bénévolat	28 865,00 €
Prestations en nature abandons frais	2 217,00 €
Total produits 2019	46 318,98 €

RÉSULTAT D'EXERCICE 2019 EXCÉDENT : + 291,18 €

* Soit 0,93 d'un équivalent temps plein (1 607 h) valorisé au taux de 1,5x le SMIC

PRODUITS 2020

Ventes de prestations de services	750,00 €
Repas Assemblée Générale	750,00 €
Subventions d'exploitation	9 500,00 €
Subventions collectivités publiques	9 500,00 €
Autres produits de gestion courante	4 600,00 €
Cotisations	4 600,00 €
Produits financiers	130,00 €
Total produits directs 2020	16 480,00 €
Contributions volontaires en nature	33 000,00 €
Bénévolat	3 000,00 €
Prestations en nature abandons frais	30 000,00 €
Total produits 2020	49 480,00 €

Le rapport financier 2019 et le budget prévisionnel 2020 ont été approuvés à l'unanimité.

Cotisation 2021 : elle est fixée à 10€. Ce montant est applicable dès maintenant pour les nouveaux adhérents. Le reste sans changement : parrainage 2€ - jeunes de moins de 26 ans et personnes à faibles ressources 3€.

Renouvellement du conseil d'administration

Ont été élus à l'unanimité :

- M. Régis BOULEY MARCEY-LES-GREVES (50)
- M. Jean-Yves COLAS SAINT-LAURENT-DE-TERREGATTE (50)
- M. Daniel GREBOUVAL GOUVILLE-SUR-MER (50)
- M. Etienne JACQUET SAINT-LÔ (50)
- M. Xavier JACQUET LINGREVILLE (50)
- M. Gérard JOLIF PONTORSON (50)
- Mme Véronique LE PRIEUR SAINT-LÔ (50)
- M. Serge MAROIE MARIGNY-LE-LOZON (50)
- M. Patrick MOREL URVILLE (14)
- M. Eric VIAUD BARBERY (14)

Lors de sa réunion du lundi 10 février, le conseil d'administration a procédé à l'élection de son bureau.

Ont été élus à l'unanimité :

- **Président** : Xavier JACQUET
- **Vice-président en charge du secrétariat** : Jean-Yves COLAS
- **Vice-président en charge des finances** : Daniel GRÉBOUVAL
- **Vice-président** : Patrick MOREL
- **Vice-président** : Régis BOULEY
- **Secrétaire** : Jean-Yves COLAS
- **Trésorier** : Daniel GRÉBOUVAL
- **Secrétaire-adjointe** : Véronique LE PRIEUR
- **Trésorière-adjointe** : Véronique LE PRIEUR





DÉBAT DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 25 JANVIER 2020 LES PISTES D'ACTION DE L'ADPCR POUR LE SUD-MANCHE ET LE MONT-SAINT-MICHEL

Une meilleure desserte ferroviaire et routière

Le rétablissement du 3^{ème} aller et retour ?

- Supprimé en 1989,
- En 2002, la convention TER ne prévoit que 2 allers-retours Caen-Rennes assurés et financés par la Basse-Normandie,
- Rétabli, grâce aux actions de l'ADPCR, en 2011, avec un financement 100% bas-normand,
- Supprimé en 2018 et accompagné de la suppression des trains de week-end, samedi et dimanche qui permettaient le déplacement des étudiants de Caen et de Rennes,
- Remplacé par un car qui ne dessert pas PONTORSON, ce qui entraîne une desserte squelettique de la Normandie vers le Mont-Saint-Michel avec notamment l'impossibilité de faire l'aller-retour Rouen-Le Mont dans la journée.

Le rétablissement ne pourrait être envisagé qu'avec une participation financière de la Région Bretagne qui a toujours été inexistante alors que les trains normands sont très empruntés entre Dol et Rennes.

Création, en haute saison, du train direct Paris-Folligny-Avranches-Pontorson/Mont- Saint-Michel

Annoncé pour les 2 mois d'été 2020, l'ADPCR demande l'extension de sa période de circulation de mai à fin septembre et lors des grands week-ends, avec maintien du car Villedieu-Le Mont le reste de l'année.

Les clés de sa réussite :

- le maintien de la tarification touristique à 27€ avec titre de transport incluant la navette Pontorson-Le Mont,
- la possibilité d'accueillir dans le train une vingtaine de vélos, (pour les usagers de la Véloscénie notamment)...
- la promotion par les différents acteurs : Région, SNCF, Département, offices de tourisme...
- des animations à bord du train,
- la vente de titres de transport (27€) par le Centre d'information touristique.

Création, en haute saison, d'une nouvelle desserte «Ligne Baie» ?

- Création d'un aller-retour Dol-Granville par réutilisation de la rame Régilolis du Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel, prolongée de Pontorson à Dol,

- ce train Dol-Granville (AR) serait en correspondance à Folligny avec les trains Granville-Paris.

Assurer les correspondances, à Folligny, entre les trains Paris-Granville et Granville-Rennes et à Villedieu avec des cars en destination du Sud-Manche ?

- Tout au long de l'année, mettre en correspondance, à Folligny, les trains Granville-Rennes avec les Paris-Granville. Ceci permettrait de bonnes relations Paris-Avranches-Le Mont-Saint-Michel, moins chères que par Rennes et permettant d'améliorer le bilan financier de la ligne Paris-Granville.
- Pour les autres trains Paris-Granville, assurer les correspondances à Villedieu avec la ligne routière n°3 Saint-Lô-Avranches qu'il faudrait prolonger jusqu'à Pontorson. Ceci donnerait également de bonnes relations Paris-Avranches-Le Mont-Saint-Michel et permettrait la création d'une relation routière entre Avranches et Pontorson inexistante depuis 2012.



Etoffer la desserte ferroviaire de la Baie, entre Granville et Dol, en ne conservant qu'un seul aller-retour Caen-Granville-Rennes ?

1 AR Granville-Rennes (270 km) équivaut à peu près à 2 AR Granville-Dol (154 km) en raison du péage moins élevé entre Granville et Dol.

Un projet ambitieux pour la mobilité durable dans la Baie du Mont-Saint-Michel : le recours à l'hydrogène

La Baie du Mont-Saint-Michel est un espace remarquable par sa biodiversité qui sera inévitablement impacté par les pollutions engendrées par l'expansion du trafic routier, première source de pollution atmosphérique.

L'ADPCR, en tant qu'acteur de la transition écologique, propose le développement d'une mobilité ayant l'hydrogène comme source d'énergie non polluante. Ce projet répondrait parfaitement aux orientations du Département de la Manche qui se veut pionnier en la matière. Il s'inscrirait également dans le cadre du volet environnemental du plan de gestion de la Baie de l'UNESCO.

La Normandie, et la Manche en particulier, est grosse exportatrice d'électricité. Elle le sera encore plus lors de

la mise en service de l'EPR et des futures hydroliennes dans le Raz Blanchard.

Il nous semble impératif d'obtenir de l'Etat les aides nécessaires à l'implantation dans la Manche d'une usine de production d'hydrogène utilisant l'énergie électrique produite en heures creuses donc sans consommation d'énergie polluante.

Nous pensons que le pôle d'échanges multimodal de Pontorson, la desserte de la Baie et du Mont-Saint-Michel seraient un champ expérimental et de démonstration international de premier ordre.

Tous les modes de transport sont concernés, des exemples existent :

- Les trains : deux trains à hydrogène, produits par Alstom, sont entrés en service commercial le 17 septembre 2019 en Allemagne,
- Les cars : les premiers bus à hydrogène, une technologie 100% propre, circulent, depuis septembre 2019, entre Jouy-en-Josas et Versailles, dans les Yvelines,
- Les voitures : les premières voitures à pile à hydrogène, aujourd'hui au nombre de 20, sont utilisées par le Conseil départemental de la Manche depuis 2015,
- Les vélos : les 10 premiers vélos à hydrogène sont expérimentés, depuis décembre 2018, à Saint-Lô, sur le territoire de Saint-Lô Agglo.

Demain, comment permettre une mobilité à hydrogène dans la Baie ?

En mettant à disposition :

- des trains : pour des navettes automotrices hybrides électriques/H2 Granville-Dol, prolongées éventuellement vers Rennes, Dinan ou Saint-Malo,
- des cars interurbains, normands et bretons desservant la Baie,
- des bus : pour des navettes Pontorson-Le Mont et la Caserne-Le Mont,
- des voitures : taxis, voitures de location, autopartage, véhicules de service, depuis le Pôle d'Echanges Multimodal et autres points de multimodalité, Granville, Avranches, Villedieu, Dol,
- des vélos, mis en libre service dans la Baie.

Pour les voitures individuelles et les vélos, il faudra envisager la mise en place de bornes de rechargement de l'hydrogène, en complément des bornes de recharge des véhicules électriques.

Séquence échanges avec la salle

Comme l'an passé, nous avons souhaité consacrer une place relativement importante aux interventions et aux échanges. L'état d'esprit est toujours aussi constructif et l'intérêt de la défense du chemin de fer que vous portez sur notre territoire ne se dément pas.

Avec un an de recul sur la mise en place de la nouvelle desserte et de sa grille horaire, dans vos interventions

écrites ou orales, vous portez un jugement contrasté : globalement satisfait sur la liaison Sud-Manche (à partir de Granville) avec le Nord de la Région, moyennement satisfait sur la relation avec Rennes et insatisfait par l'accentuation de l'enclavement de certaines agglomérations du Sud-Manche.

Nous nous sommes efforcés de structurer les différentes expressions par grands thèmes. L'exercice est forcément imparfait car certainement trop réducteur par rapport à la somme des remarques et des idées émises.

Caen-Granville-Rennes : Quelle coopération développer avec la Bretagne pour assurer la pérennité de la desserte et son attractivité ?

Le constat partagé par tous est que la desserte d'une partie du Sud-Manche s'est améliorée, notamment Granville est beaucoup mieux relié à Saint-Lô et Caen. La desserte de Rennes au départ de Granville est saluée comme une évolution positive. Elle permet des échanges entre les deux agglomérations, toute l'année, sans changement de train.

Cependant, vous faites remonter des insuffisances, voire des reculs déjà identifiés par l'ADPCR lors de la présentation des grilles horaires fin 2018. Le plus pénalisant pour l'attractivité de la ligne ferroviaire est la disparition totale de l'offre du vendredi soir et lundi matin, entre Caen et Rennes. Ces trains s'adressaient principalement aux déplacements hebdomadaires des étudiants ainsi qu'à un certain nombre de salariés. Pour SNCF, la fréquentation globale de la ligne et de ces trains post et près week-end ont fortement baissé depuis trois ans. La Région met en

avant l'attractivité grandissante du campus de Caen pour les étudiants Normands. Ceux-ci sont moins attirés par Rennes, ce qui pourrait expliquer, même partiellement, une diminution de la fréquentation des trains. Pour autant, la Région confirme qu'il n'y a pas de remise en cause de la ligne. Elle assume les choix faits qui sont à la fois de maintenir une liaison ferroviaire directe Caen-Rennes et de mieux desservir Granville, dans le respect de ses contraintes budgétaires.

Dans les causes de baisse de fréquentation, on peut aussi évoquer les longues périodes de travaux avec des substitutions routières peu pratiques ainsi que les dernières longues grèves avec une desserte plus qu'allégée du Sud-Manche. Pendant ces périodes, cette baisse, voire l'absence d'offre, ont fait prendre d'autres habitudes aux usagers en favorisant les reports sur la voiture individuelle, le covoiturage et les cars «Macron». Ces derniers ayant eu une politique tarifaire agressive surtout comparée aux prix du train.

La capacité d'emport des vélos dans les trains, surtout en période d'été a aussi été évoquée. Ce sujet récurrent est plus prégnant en période d'été pour le Sud-Manche avec la montée de la notoriété des itinéraires vélos sur ce territoire. SNCF et Région ont bien conscience du problème et souhaitent trouver des solutions pour améliorer la situation. Le cyclotourisme est en forte augmentation il paraît urgent que les transporteurs réagissent pour être aussi acteur du développement touristique dans ce domaine.

L'enclavement du Sud-Manche tend à s'aggraver alors que beaucoup de choses ont été faites pour lutter contre et



qu'une dynamique des territoires encadrant est en marche. Pour reprendre une expression lors d'une intervention : «Depuis la fusion des deux ex-Régions normandes notre territoire devient la Dort-Mandie». Cette nouvelle desserte met en exergue un sentiment de régression notamment pour les villes d'Avranches et plus particulièrement pour Pontorson. Il ressort que le peu de trains existant ont des horaires qui ne tiennent pas suffisamment compte des besoins des utilisateurs. Une offre plus segmentée, même avec deux correspondances pourrait donner plus de souplesse et compte tenu de la situation pourrait être jugée acceptable. Même si ce n'est pas le sujet, l'offre ferroviaire et routière du Sud-Manche ne favorise pas l'accès au Mont-Saint-Michel pour les Normands.

Le désenclavement du Sud-Manche et sa connexion à la Bretagne a nourri les échanges sur la coopération possible ou impossible entre les deux Régions. Il s'avère qu'historiquement il n'est pas facile de mettre en place des projets qui réunissent réellement la Bretagne et la Normandie. Chacun ayant des priorités et des intérêts plus ou moins convergents pour ne pas dire divergents même s'il y a bien des projets qui avancent de manière consensuelle. Il a été précisé que dans ces difficultés, la qualité des relations entre les Présidents de Régions ne pouvait être mise en cause.

Un terminus des trains normands à Dol-de-Bretagne avec des correspondances pour Rennes et Saint Malo semble être un axe de travail partagé tant par SNCF que par la Région et les élus locaux. Cette solution permettrait certainement de simplifier la construction des horaires. Car aujourd'hui, trouver des horaires à l'arrivée et au départ de la gare de Rennes, compatibles avec l'exploitation de la voie unique et adaptés aux besoins normands relève de la gageure. Ce montage pourrait également permettre de mieux optimiser l'utilisation du matériel et des personnels et donc probablement d'étoffer l'offre.

La nécessité que tous les élus se parlent est à plusieurs reprises mise en avant. «Sans une dynamique des relations politiques des deux côtés on aura du mal à faire naître un pôle touristique territorial et à faire évoluer la desserte ferroviaire».

Intervention de Monsieur Marc LEFEVRE, Président du Conseil Départemental de la Manche

Pour le Président LEFEVRE, il ne faut pas opposer les différents types de mobilités. Le train est une des solutions pour faire baisser les émissions de gaz à effet de serre mais aussi pour améliorer la sécurité.

Cependant, dans un département comme la Manche avec ses 7 800 km de routes départementales et son habitat dispersé, la voiture individuelle reste encore indispensable. Que sera la voiture individuelle de demain ? Pour quel usage partagé ? Le Département, en coopération avec des industriels, travaille sur le projet de véhicules à hydrogène. Il considère que le gaz naturel est seulement une solution transitoire pour faire le lien entre le gazole et l'hydrogène. En référence aux travaux des industriels, il pense que l'émergence des véhicules à hydrogène pourrait survenir relativement rapidement, dans les trois à cinq ans à venir.

Le Département de la Manche est aussi engagé dans l'amélioration de la desserte de la Baie du Mont-Saint-Michel. Il participe aux aménagements d'accès routiers et de voies vertes ainsi qu'au projet de la gare multimodale de Pontorson.

Le train Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel, où en est-on ?

La SNCF a communiqué un début d'informations sur la mise en marche d'un train Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel. La première circulation est envisagée pour le vendredi 1er Mai pour se terminer fin septembre. L'étude est encore à l'état de projet. Le long conflit social sur les retraites a fortement perturbé le travail des équipes. Pendant cette période, les effectifs disponibles ont été mobilisés pour assurer la production et la continuité de la relation clients. Cependant une marche d'essai a pu être faite début décembre 2019, notamment pour vérifier les aspects techniques des opérations de désaccouplement et d'accouplement en gare de Folligny. Les équipes marketing travaillent sur les gares à desservir et sur la grille tarifaire du produit Mont-Saint-Michel. Nous restons en attente de plus de précisions.



Paris-Granville : Avec combien de rames va-t-elle être exploitée ?

La réduction du nombre de rames Régiolis à 9 (au lieu de 15 actuellement) pour exploiter la ligne Paris-Granville est revenu dans les questions après que ce nombre de 9 rames ainsi qu'une réduction des Km/trains figuraient dans une annexe de la nouvelle convention TER Normandie. Concernant le projet à 9 Rames Régiolis, Il est confirmé par SNCF, comme l'an passé, que c'est bien une étude technique. Elle est maintenant partagée avec la Région. Elle reste à l'état d'étude car, à ce stade, elle ne donne pas lieu à décision. La SNCF confirme qu'avec 9 rames la desserte du Mont-Saint-Michel ne peut être assurée.

Se pose aussi la question de la qualité du service les week-ends si les trains ne sont composés que d'unités simples. Les conditions de voyages sur un parcours de plus de trois heures deviennent inacceptables.

La baisse des Km/trains indiquée en annexe de la convention TER est une erreur. En 2020, la desserte supplémentaire du Mont-Saint-Michel a bien été intégrée mais pas sur les années suivantes. Cette erreur va être corrigée.

Gares : comment y acheter un billet ?

La diversification des possibilités d'achat des billets semble être une évolution comprise et admise car beaucoup de nos modes d'achats sont aussi concernés par ces changements. Cependant, nombreux sont ceux qui se sont exprimés, par écrit ou à l'oral, pour demander avec force le maintien de la possibilité d'acheter un billet en gare. L'impossibilité d'acheter un billet en gare est vécue comme discriminant, une atteinte à la liberté d'emprunter le train sans avoir préparé son voyage à l'avance, un frein à utiliser le train.

Pour SNCF, Internet est le principal canal de vente dont l'utilisation est en croissance constante. Dans la diversification de son réseau et pour ceux qui n'auraient pas de connexion internet, elle met en avant ses plateformes téléphoniques (le 3635) qui permet d'avoir en direct un interlocuteur et la possibilité de se faire adresser ses billets gratuitement par la poste. En gare, il reste les bornes (lorsqu'elles fonctionnent). Le modèle économique du maintien des guichets est plus compliqué à trouver. Même s'il n'y a pas d'évolution du réseau gare en 2020 sur notre territoire, la SNCF recherche des partenariats avec les communes, communautés de Communes, offices de tourisme, bureaux de tabac... pour faire assurer la prestation de vente en gare ou à proximité de la gare.

La présentation de l'expérimentation de Villedieu-les-Poêles, conduite par la Communauté de Communes, est une initiative locale novatrice. Elle montre la volonté des élus locaux de s'emparer du transfert que souhaite opérer la SNCF et la Région afin d'assurer une continuité de services et de relations de proximité. Dans une première étape, en complément de la borne d'appels en gare, elle assure une assistance à la vente des billets de trains par Internet avec paiement dans sa Maison des services publics et à l'office du tourisme. La deuxième étape consiste à louer la gare et à y installer un espace multiservices (type «aire d'auto-route» adapté à l'environnement ferroviaire) confié à un exploitant. Les services proposés pourraient être : accueil/info, boutique dont souvenirs, autres services à préciser, vente de billets de trains et bus, location de voitures à hydrogène, restauration le midi... Le modèle économique, pour que ce soit viable pour l'exploitant, reste à construire ; les difficultés techniques et financières ne sont pas levées mais il y a une très forte volonté de trouver des solutions. Cette initiative mérite d'être soulignée et encouragée.

Un représentant du CESER Normandie nous renvoie au volet ferroviaire du rapport «Améliorer les mobilités du quotidien» dans lequel des propositions sont faites sur les fonctionnalités des gares et la présence humaine (ADPCR-INFOS n° 99).

Tarifification : combien paierons-nous notre billet de train demain ?

La mise en place d'une tarification régionale et l'abandon progressive de la tarification nationale suscite des inquié-

tudes. Ces changements appellent des questions : quelle équité d'accès au train d'une Région à une autre en fonction de la politique tarifaire et de l'engagement financier des Régions ? Comment sera gérée la tarification interrégionale ? Sera-t-elle dépendante du niveau de coopération des Régions ? Comment s'articulera la juxtaposition des tarifications nationales et régionales ? Comment s'intégrera tout cela avec l'ouverture à la concurrence ?

Ces changements sont interprétés comme un «détricotage» du rôle de l'Etat dans les mobilités et illustre son abandon dans le rôle régulateur et d'aménagement du territoire. Ni la Région, ni la SNCF ne peuvent aujourd'hui nous apporter des réponses. Nos interrogations restent entières. Sujet à suivre.

Relations avec l'Ile-de-France : Les trains normands risquent-ils d'être terminus Mantes ?

Une information a circulé sur la possibilité que les trains normands soient terminus/origine Mantes-la-Jolie.

La Région affirme que les relations et la coopération avec la Région Ile-de-France sont bonnes. La Normandie conserve un espace normand en gare de Paris-Saint-Lazare. L'affectation de cet espace, enviée par d'autres régions, n'est pas remise en cause.



Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) : comment avance le projet ?

L'avenir de la LNPN reste un sujet de doute sur son aboutissement. Pour autant, les études se poursuivent. Une étude cofinancée par la Normandie et l'Ile-de-France sur un saut-de-mouton dans l'avant-gare de Saint-Lazare va être lancée. Le comité de pilotage continue de travailler. Le risque porte sur les échéances serrées afin de bénéficier des financements provenant de l'enveloppe mobilités (30 Milliards d'€) réservée par l'Etat dans le cadre de la loi LOM. Pour convaincre et ne pas laisser passer le tour, les Normands doivent constituer le «Pack Normand» composé de la Région, des cinq Départements et des principales agglomérations. Sans cette coopération et détermination politique, il est à craindre que la LNPN attendra encore et encore.



PRÉSENTATION OFFICIELLE DES NOUVEAUX TRAINS OMNEO PREMIUM DE BOMBARDIER

Après avoir participé à de nombreux essais en ligne, le premier train Omneo a été présenté officiellement aux Normands durant deux week-ends, à l'initiative du Conseil régional de Normandie et de SNCF Trains normands. Le samedi 15 février, le train flambant neuf a été ouvert à la visite entre 10h00 et 13h00 en gare de Caen puis est parti à Cherbourg pour y être exposé durant l'après-midi, avec un court arrêt à Bayeux. Tant à Caen qu'à Cherbourg, les normands étaient nombreux à avoir répondu à l'invitation.



Nous avons eu le privilège d'une visite guidée avec M. Patenay, Directeur de ligne, qui nous a permis de découvrir les multiples facettes de ce nouveau matériel, y compris la cabine de conduite.

Cette deuxième visite conforte la première impression lors de la découverte du nouveau train à l'usine Bombardier de Crespin en octobre 2018 :

- Un intérieur à l'ambiance lumineuse agréable où le bleu des sièges s'harmonise avec le bois clair ;
- Des sièges confortables en 1ère et 2ème classes, dont l'ergonomie a été améliorée en prenant en compte l'avis des usagers lors des tests effectués en 2018. Chaque siège est muni de deux accoudoirs. Une liseuse est intégrée dans l'appui-tête ;
- Des prises et port USB pour chaque siège ;

- Un accès facile au niveau du quai notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Cependant, les défauts remarqués en octobre 2018 sont toujours présents :

- La capacité insuffisante des espaces pour les bagages dans les salles hautes ;
- Les trois emplacements pour les vélos qui se révéleront trop réduits en période estivale alors que le cyclotourisme a le vent en poupe ;
- La circulation difficile à l'intérieur de la rame à cause de la multiplicité des marches, même en restant dans la partie basse.

Ce premier train est entré en service commercial dès le lundi 17 février, avec des circulations en heures creuses sur les axes Paris-Cherbourg et Paris-Le Havre.

L'épidémie de Coronavirus ralentit la livraison des trains Omneo

Les nouveaux trains devaient être livrés à la cadence de deux à trois rames par mois à partir de janvier. Mais l'usine Bombardier de Crespin a eu son fonctionnement perturbé en décembre 2019 à cause du mouvement de grève contre la réforme des retraites. En février, des craintes sont apparues sur l'approvisionnement en pièces fournies par des sous-traitants en Chine, à cause de l'épidémie de coronavirus qui sévissait alors à Wuhan. Puis, la vague Coronavirus a déferlé sur la France et a entraîné l'arrêt de la production lors du confinement. Les techniciens de Bombardier qui travaillaient au technicentre de Sotteville au côté des cheminots pour le rodage des rames sont repartis, clouant les nouveaux trains au dépôt. La SNCF ne dispose en mai que de 3 rames, alors que le planning de livraison en prévoyait environ 12 à 15. L'ancien matériel va devoir encore tenir pour assurer le service durant l'été 2020 et le deuxième semestre.



Train Paris-Cherbourg 3305 à Liesville-sur-Douve, le 21 février 2020

LE SERVICE ANNUEL 2021 : LES ATTENTES DES USAGERS

La FNAUT Normandie a formulé des demandes pour le service annuel 2021

Les associations d'usagers adhérentes à la FNAUT Normandie, dont l'ADPCR, se sont concertées pour harmoniser leurs demandes d'adaptation des horaires pour les relations avec Paris lors des pointes du matin et du soir.

Pointe du matin

Pour répondre à une forte attente d'une arrivée à Paris autour de 8h00 depuis Cherbourg, nous avons demandé que l'origine du 1er train Caen-Paris soit amorcée à Cherbourg (Cherbourg 4h43, Caen 5h54/57, Paris 7h57), avec un transport à la demande depuis Coutances et Saint-Lô.

Dans le sens impair, nous avons réitéré le souhait d'une arrivée à Cherbourg une heure plus tôt (9h15) que la première relation actuelle (10h15) avec un départ de Paris-Saint-Lazare à 5h59.

Pour répondre aux attentes de Flers, Vire, Villedieu et Granville, nous avons proposé d'avancer le départ du train 3311 à 6h56 au lieu de 7h38 à Paris-Montparnasse (arrivées à Argentan 8h44, Flers 9h11, Vire 9h27, Villedieu 9h41, Granville 10h10).

Pointe du soir

Train 3313 : demande d'un parcours sans arrêt entre Paris et Caen. Les gares de Evreux, Bernay, Lisieux seraient desservies par un train départ 19h08 à destination de Trouville-Deauville.

Train 3345 Paris-St-Lazare 19h59 Caen : demande d'une prolongation de Caen à Cherbourg, avec correspondance par autocar à Lison vers Saint-Lô et Coutances du lundi au vendredi.

La correspondance à Lison avec le 3315 (départ PSL 20h59) serait assurée le vendredi seulement.



Les propositions de l'ADPCR pour le service annuel 2021

Pour la ligne Caen-Granville-Rennes, l'ADPCR a adressé, le 11 mai, le projet de grilles horaires ci-après, accompagné d'une notice explicative.

Service Annuel 2021

Propositions de l'ADPCR pour la ligne Caen-Granville-Rennes

Notice explicative

Objectifs de nos propositions

1 - Mettre en place un système cohérent de nœud de correspondance sur l'ensemble de la Normandie

En cadencant, à Caen, les trains aux heures paires, (sauf heures de pointes) il sera possible d'assurer des liaisons de bout en bout de la Normandie et de et vers Paris, Rennes et Le Mans avec un minimum de temps de correspondance.

2 - Renforcer la desserte du Sud-Manche et de Granville, à Km/trains constants

Nous constatons qu'au SA 2020, la desserte du Sud-Manche avec seulement deux AR du lundi au vendredi reste indigente par rapport au potentiel de déplacement ente la zone de Granville, Le Mont-Saint-Michel et la Bretagne. Nous notons avec satisfaction que les dessertes de Coutances et de Granville ont été renforcées, mais nous pensons que les liaisons entre Caen et Coutances sont peut-être surabondantes avec 12 AR quotidiens et présentent certains creux de desserte ne permettant pas de bonnes correspondances avec Paris, ainsi que vers Rouen. Enfin, entre Granville et Caen, malgré les 5 AR quotidiens, il existe deux trous de desserte de 6 heures, le matin entre Granville et Caen et l'après midi dans l'autre sens. Nous proposons de ramener la desserte de Coutances de 12 à 10 AR quotidiens soit un gain de 420 km/trains qui seront utilisés pour renforcer la desserte de Granville et du Sud-Manche.

3 - Améliorer les liaisons touristiques entre la baie du Mont-Saint-Michel et le reste de la Normandie

Il existe un fort potentiel touristique entre le Mont-Saint-Michel et les Plages du Débarquement. Nous proposons de renforcer la desserte ferroviaire du Sud-Manche en haute saison (début mai à fin septembre) afin de rendre possible les déplacements entre les deux zones et ainsi de favoriser les séjours longs en Normandie. La remise en service du 3ème AR Caen-Rennes est impérative. Il existe également un grand nombre de déplacements à vélo. En été, la capacité de transport des vélos dans les trains Caen-Rennes est notoirement insuffisante (régulièrement plus de 20 vélos pour un même train) Il est donc nécessaire de repenser la capacité d'accueil des vélos dans les AGC.

En hiver, nous proposons, pour compenser la diminution du nombre de relations Caen-Rennes, de faire passer les cars Granville-Rennes par Pontorson (voir la note en annexe de ce document).



4 - Augmenter la fréquentation de la ligne Granville-Paris en créant à Folligny des correspondances avec les trains desservant le Sud-Manche et le Mont-Saint-Michel

En généralisant l'arrêt à Folligny, il est possible de créer en hiver un AR Paris-Folligny-Avranches-Pontorson-Le Mont-Saint-Michel qui, en haute saison, passe à 3 AR avec la mise en service du Train du Mont-Saint Michel dont nous demandons le maintien de la tarification à 27 €. Le parking de la gare de Folligny sera avantageusement sécurisé. La gare de Folligny pourra alors servir de base arrière à celle de Granville qui manque cruellement de places de parking. En basse et en haute saison, la mise en correspondance en gare de Villedieu des cars interurbains (ex Manéo) de et vers Avranches prolongés à Pontorson avec les trains de la ligne de Paris n'ayant pas de correspondance ferroviaire à Folligny, offrirait aux habitants du Sud-Manche une excellente alternative aux liaisons via Rennes ou à l'usage de la voiture.

Analyse des propositions de desserte pour le SA 2021

Sens Caen-Granville-Rennes

En hiver, nous proposons de retarder de 2 heures le premier train pour Rennes (départ de Caen à 08:01, au lieu de 06:01) ce train permet de bonnes correspondances, à Caen depuis Rouen et Paris-Montparnasse à Folligny avec Avranches et Pontorson-Mont-Saint-Michel (remplace le car Villedieu-le Mont). En haute saison, la mise en service du train direct Paris-Pontorson prend la place de ce train qui retrouve son horaire actuel, départ Caen 06:01 arrivée Rennes 09:31. En haute saison, le train du Mont-Saint-Michel sera limité à Pontorson (arrivée 10:30) ce qui permettra un retour de la rame Régiolis vers Granville (départ 11:14) donnant à Folligny correspondance à 12:04 avec le train Granville-Paris.

Afin de respecter le cadencement aux heures paires, le train Caen 09:10 pour Granville est supprimé et le 10:10 pour Coutances est prolongé à Granville. De même le 11:10 pour Rennes est supprimé et reporté sur le 12:10 (ancien horaire pour Rennes). Le train de 13:09 pour Coutances est retardé d'une heure 14:10 et prolongé à Granville afin de réduire le trou de desserte de 6 h à 3 h.

En haute saison, une seconde liaison Paris-Pontorson sera possible grâce au retour de la rame Régiolis du train du Mont-Saint-Michel qui assurera une navette Granville-Pontorson-Dol avant de repartir pour Paris. Elle assurera la correspondance à Folligny (16:59) avec le train en provenance de Paris.

Le train départ Caen 17:07 pour Granville devra sur-stationner à Coutances, arrivée à Granville retardée à 19:04. Nous demandons, qu'en hiver, la correspondance par car pour Rennes desserve Pontorson.

Afin de rétablir, en haute saison, le troisième AR Caen-Rennes, le train de 18:07 sera prolongé à Rennes (arrivée 21:31). Ce train assurera à Folligny la correspondance (19:52) avec le train en provenance de Paris créant ainsi une troisième liaison ferroviaire entre Paris-Avranches et Pontorson.

Enfin, la FNAUT ayant proposé que le train départ Paris 19:58 soit prolongé jusqu'à Cherbourg, nous demandons la création à Lison (22:41) d'une correspondance par car pour Saint-Lô et Coutances.

Sens Rennes-Granville-Caen

La FNAUT a demandé la création d'une relation Cherbourg-Paris permettant d'arriver avant 8h à Paris, si cette relation est mise en place; nous demandons la création d'un transport à la demande (TAD) au départ de Coutances et Saint-Lô assurant la correspondance à Lison (05:06).

Nous demandons la mise en service d'un car Granville 07:46 Coutances 08:22 en correspondance avec le train de 08:32 pour Caen.

Création, en hiver, d'un car Rennes (08:00)-Granville (09:55) via Pontorson et Avranches et en correspondance avec le train pour Caen, départ Granville (10:05) au lieu de Coutances (10:32). En haute saison, remise en service du troisième AR, Rennes (08:26) Granville (09:55/10:05) Caen (11:48).

En haute saison, utilisation de la rame Régiolis du train du Mont-Saint-Michel au départ de Pontorson (11:17) pour Granville (11:58) avec correspondance à Folligny (12:04) pour Paris.

Pour garder le cadencement à 2h, le départ du train Coutances 12:32 est reporté à Granville (12:05) et le train Rennes-Granville-Caen départ 11:26 est retardé d'une heure. A l'inverse, le départ du train Granville (17:10) Caen (18:53) est retardé d'une heure (18:10) mais maintenu au départ de Coutances (17:37) (boucle courte de la rame terminus Coutances à 17:18).

Pour l'hiver, nous proposons d'avancer de 30 minutes (17:26) le départ du second Rennes-Caen.

En haute saison, mise en place du retour du train du Mont-Saint-Michel entre Dol, Pontorson (18:23) et Paris (22:06) via Folligny (19:53/01).

Conclusion

En passant de 12 à 10 le nombre d'AR entre Caen et Coutances, en proposant 7 AR de Caen à Granville, et en rétablissant le troisième AR entre Granville et Rennes conjointement avec la mise en circulation du train direct Paris-Folligny-Pontorson-Mont-Saint-Michel pendant la haute saison, on obtient, à coût constant (km/trains identiques), une excellente desserte ferroviaire du Sud-Manche (5 AR entre Granville/Folligny et Pontorson) et de Granville en liaison avec le reste de la Normandie et Paris. Ce plan de transport plus attractif devrait entraîner une hausse des recettes et participer ainsi à la réduction du déficit sur les axes Caen-Rennes et Paris-Granville indispensables à la partie ouest de la Normandie.



Annexe

Compte tenu que depuis le SA 2019, la desserte de Pontorson ne comporte plus que 2 allers et retours journaliers et que la ligne routière Manéo Pontorson-Avranches a été supprimée en 2012, le service squelettique offert ne répond pas aux besoins de la population et des touristes. Aussi, nous vous demandons d'étudier le passage des autocars Granville-Rennes par Pontorson. Actuellement, ils empruntent l'A84 entre Avranches et Rennes. Le temps de trajet entre ces 2 villes est de 1h50. Si l'on additionne les temps de trajets des 3 sections : Granville-Avranches en 30 mn, Avranches-Pontorson (les vendredis scolaires) en 25 mn et Pontorson-Rennes en 1h00 - temps estimé en se basant sur le trajet Rennes-Beauvoir car il n'y a pas d'arrêt à Pontorson - on obtient un temps de trajet de 1h55.

La différence minime de 5 mn, accompagnée d'un kilométrage équivalent, sont deux bons arguments pour procéder à cette modification qui apportera un plus, sans frais supplémentaires. Il serait nécessaire, qu'à l'instar des autocars qui assurent la liaison Caen-Rennes, ils acceptent les voyageurs avec des vélos.

A Saint-Lô, le 11 mai 2020

*Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR*

ADPCR - Propositions SA 2021 - Sens Caen-Rennes

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
	hiver	été			été	été	hiver				été		ven sco		hiver		hiver	été				ven					ven
Rouen					06:01	06:01	08:07	10:07	12:07			14:07					16:03	16:03		18:07		19:07					
Lisieux					07:14	07:14	09:14	car	13:24			car					17:15	17:15		19:24		20:14					
Caen					07:42	07:42	09:43	11:47	13:52			15:47					17:43	17:43		19:52		20:43					
Paris					05:59	05:59	07:59	09:59	11:59			13:59				14:57	15:57	15:57	16:59	17:59		18:58		19:58		20:57	
Caen					07:58	07:58	09:58	11:58	13:58			15:58				17:16	17:58	17:58	18:58	19:58		20:58		21:58		22:58	
Caen	06:01	06:01	07:01		08:01	08:01	10:10	12:10	14:10			16:10		17:07		17:40	18:07	18:07	19:07	20:01		21:01		22:01		23:01	
Bayeux	06:24	06:24	07:24		08:24	08:24	10:27	12:27	14:27			16:27		17:30		18:02	18:30	18:30	19:30	20:18		21:18		22:18		23:18	
Cherbourg	05:43	05:43	06:43		07:19	07:19	09:19	11:19	13:19			15:19		16:43		17:44	17:44	17:44	18:44	19:44		20:44		21:44		22:44	
Lison	06:25	06:25	07:25		07:59	07:59	09:59	11:59	13:59			15:59		17:25		18:26	18:26	18:26	19:26	20:26		21:26		22:26		23:26	
Lison	06:41	06:41	07:41		08:41	08:41	10:42	12:42	14:42			16:42		17:47		18:20	18:47	18:47	19:47	20:31		21:31		22:31		23:31	
Saint-Lô	06:54	06:54	07:54		08:54	08:54	10:55	12:55	14:55			16:55		18:00		18:33	19:00	19:00	20:00		21:00		22:00		23:00		
Coutances	7:17/22	7:17/22	8:17	08:27	09:17	09:17	11:18	13:18	15:18			17:18	17:13	18:22/18:37		19:04	19:23	19:23	20:22		21:37		22:37		23:35		
Granville	07:49	07:49			09:44	09:44	11:45	13:45	15:45								19:50	19:50								00:35	
Granville					09:54	09:54					16:49				19:14			19:59									
Paris MP					06:54	06:54					13:54						16:54	16:54	16:54								
Folligny					09:52	09:52					16:51						19:52	19:52	19:52								
Folligny	08:09	08:09			09:59	10:04	14:09	16:59			17:43						20:09	20:09	20:09								
Avranches	08:22	08:22			10:13	10:17	14:22	17:12			18:13					19:44	20:09	20:09	20:09								
Pontorson	08:39	08:39			10:30	10:34	14:39	17:33			18:38					20:09	20:39	20:39	20:39								
Dol de B	08:55	08:55			10:50	10:50	14:55	17:50			18:19					20:56	20:56	20:56	20:56								
Dol de B	08:56	08:56			10:51	10:51	14:56	18:19								21:09	21:31	21:31	21:31								
Rennes	09:31	09:31			11:26	11:26	15:31	18:56									21:31	21:31	21:31								

hiver : d'octobre à avril
 été : de mai à septembre
 autocar
 rame Régionalis
 13 le vendredi en période scolaire. Corr. à Folligny avec 853016 vers Argentan

ADPCR - Propositions SA 2021 - Sens Rennes-Caen

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
									lun sco			hiver	été	été					été			hiver	été
Rennes												08:00	08:26			12:26			17:04			17:26	17:57
Dol de B													08:58			12:58			17:46			17:58	18:29
Dol de B													08:59			12:59			18:06			17:59	18:30
Pontorson									06:57			09:00	09:14	11:17		13:14			18:23			18:15	18:49
Avranches									07:22			09:25	09:32	11:35		13:32			18:40			18:34	19:11
Folligny									07:52			09:45	11:48		13:45			18:53			18:49	19:29	
Folligny														12:04				19:01			19:01	19:01	
Paris Mtp														15:06				22:06			22:06	22:06	
Granville												09:55	09:55	11:58		13:55						18:59	19:39
Granville					05:15	06:05		06:55		07:46		10:05	10:05		12:05	14:05	16:51				18:10	19:10	19:53
Coutances	TAD	05:22		05:51	06:01	06:32	7:22/32	08:22	08:22	08:32	10:32	10:32		12:32	14:32	17:27	17:37			18:37	19:37	20:20	
Saint-Lô	TAD	05:56			06:24	06:55	07:20	07:55		08:55	10:55	10:55		12:55	14:55		18:00			19:00	20:00	20:43	
Lison*	05:06	06:16	06:26		06:37	07:08	07:33	08:08		09:08	11:08	11:08		13:08	15:08		18:13			19:13	20:13	20:56	
Lison		06:26			07:24	08:55		09:32		11:26	11:26		13:32	15:32		18:32			19:32		20:32	21:41	
Cherbourg		07:07			08:05	09:36		10:14		12:07	12:07		14:14	16:14		19:14			20:14		21:14	22:23	
Bayeux	05:40		06:40		06:54	07:25	07:50	08:25		09:25	11:25	11:25		13:25	15:25		18:30			19:28	20:28	21:11	
Caen	05:56		06:56		07:17	07:48	08:13	08:48		09:48	11:48	11:48		13:48	15:48		18:53			19:45	20:45	21:28	
Caen	05:59		06:59		07:59	08:20	08:59		09:59	11:59	11:59		13:59	15:59		19:01			20:22		21:02	22:29	
Paris	07:59		08:59		09:57	10:30	12:02		12:02	14:02	14:02		16:03	18:04		21:03			22:29		23:03		
Caen			07:04		08:04	08:04				10:06	12:04	12:04		14:06	16:04		19:05						
Lisieux			07:35		08:34	08:34				car	12:35	12:35		car	16:35		19:34						
Rouen			08:52		09:39	09:39				11:46	13:52	13:52		15:46	17:52		20:39						

hiver : d'octobre à avril
 été : de mai à septembre
 autocar
 rame Régionalis
 * correspondance à Lison vers Paris



QUAND CONFINEMENT ET DÉCONFINEMENT RIMENT AVEC UN OU DEUX TRAINS SEULEMENT !

Afin de lutter contre la propagation du virus Covid-19, le 16 mars, le Gouvernement décrète un confinement général mettant l'économie France quasiment à l'arrêt. Dès le lendemain, tous les déplacements étaient limités au strict nécessaire, aussi la SNCF prit immédiatement des mesures de réduction du trafic. En Normandie, elle le fit en concertation avec les principales associations d'usagers. Le 17, en fin d'après midi, l'ADPCR proposa, pour la ligne Caen-Granville-Rennes, un service minimum de deux allers-retours entre Granville et Caen desservant obligatoirement toutes les gares de Caen à Granville, les horaires proposés devaient permettre aux soignants de rejoindre les hôpitaux de Caen, Saint-Lô, Coutances, Granville et Avranches. Notre proposition fut retenue mais sans la desserte d'Avranches. Cependant, la fréquentation d'un des deux AR étant très faible celui-ci fut remplacé par un autocar.

Pour la ligne Granville-Paris, nous avons proposé un seul AR au départ de Granville, laissant à la FNAUT le soin de compléter nos propositions entre Argentan et Paris.

Le déconfinement, annoncé pour le 11 mai, allait imposer aux transporteurs et aux Autorités Organisatrices des Transports (AOT), des mesures sanitaires draconiennes.

Cette fois, ce fut le Conseil régional qui fut à la manœuvre. L'ensemble des associations normandes d'usagers furent invitées à participer, le lundi 4 mai, à une téléconférence afin de définir les conditions d'accès aux trains et la consistance des dessertes ferroviaires à prévoir pendant la première phase du déconfinement. L'ADPCR a réagi immédiatement et adressé au Président Morin un courrier résumant nos propositions pour les lignes Caen-Granville-Rennes et Paris-Granville.



Monsieur le Président,

Je tiens à saluer votre décision de consulter les associations d'usagers des transports publics à l'occasion de la première phase de déconfinement qui débutera le lundi 11 mai. Sachez que j'ai également apprécié les différents contacts que j'ai eus avec Monsieur Gaël Barbier lors de la mise en place du service minimum faisant suite aux restrictions liées à la pandémie.

Vous trouverez en annexe les propositions de l'ADPCR qui concernent les dessertes des lignes Caen-Granville-Rennes et Paris-Granville. Ces propositions tiennent compte des contraintes qui continueront à être imposées aux usagers pendant une période qui risque de s'étendre jusqu'en juillet et qui touchent en particulier les voyageurs occasionnels. Sachant que sur les lignes précitées, le gros du trafic est constitué majoritairement de voyageurs occasionnels, nous n'avons retenu que les trains du matin et du soir permettant les déplacements «domicile travail».

Pour la ligne Caen-Granville, nous avons veillé à ce que de bonnes correspondances soient possibles à Caen ou à Lison de et vers Paris. Celles-ci sont impératives pour garantir la reprise économique des villes de Saint-Lô et de Coutances. Il en va de même pour les villes desservies par la ligne Paris-Granville.

Concernant Granville-Rennes, compte tenu de l'extrême faiblesse de la desserte ferroviaire du Sud-Manche en temps normal, nous ne demandons pas de reprise du service ferroviaire avant la levée du confinement limitant les déplacements aux frontières de la Normandie. Cependant nous demandons que le service de car Manéo, normalement assuré entre Avranches et Granville soit prolongé à Pontorson et permette au minimum un aller retour journalier.

Pour la ligne Paris-Cherbourg, nous laissons à la FNAUT Normandie le soin faire des propositions en concertation avec les autres associations de la ligne tout en garantissant les correspondances vers Saint-Lô et Coutances.

Selon la date de réouverture de certains établissements scolaires (Ecole hôtelière de Granville et Lycée agricole de Coutances), il sera nécessaire de rétablir, le lundi le TER Dreux-Granville ainsi que le car Pontorson-Coutances donnant à Folligny correspondance avec ce train avec la même organisation le vendredi, dans l'autre sens.

Le respect des mesures barrière et de la distanciation sociale risque d'être une cause d'abandon du train ou des cars du service public au profit de la voiture individuelle. Certains préconisent l'extension du covoitu-

rage, ceci est un non-sens sanitaire conduisant à multiplier les contacts avec des personnes potentiellement contaminées. Aussi, nous vous demandons de doubler les compositions (UM à la place d'US) afin de ne pas réduire l'offre de places tout en garantissant le respect des mesures sanitaires.

Par ailleurs, parmi les mesures qui concernent les déplacements et les transports publics, il est prévu une réservation obligatoire dans tous les trains, TGV ou autre train. Qu'envisageaient-vous à ce sujet ?

Nous pensons que cette réservation obligatoire pourrait s'appliquer, **pendant l'état d'urgence**, à tous les trains Krono et Krono+.

Une bonne communication via la presse et les organes d'information régionaux et locaux nous paraît essentielle pour rassurer les usagers.

J'espère que le signal internet, malheureusement rare là où j'habite, me permettra de participer correctement à la vidéo conférence de lundi, dans le cas contraire le document ci-joint résume les propositions de l'ADPCR.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma sincère considération.

*Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR*

Lors de la téléconférence, les associations d'usagers pendulaires ont pu défendre le point de vue des abonnés confrontés au manque de souplesse de la réservation obligatoire imposée par le Gouvernement. Pour les TER, la réservation devant se faire via un coupon accessible uniquement par internet, une fois encore, l'ADPCR a défendu les usagers occasionnels n'ayant pas accès à la vente et à la réservation sur internet et demandé que la vente des titres de transport et des coupons soit possible aux guichets, bien entendu en respectant les consignes sanitaires.

Le 5 mai, nous recevions le plan transport prévu par la SNCF à partir du 11 mai, jugeant ce dernier très insuffisant entre Granville et Caen j'ai adressé un nouveau courrier au président Morin avec copie à la SNCF, et aux Maires de Saint-Lô et Coutances.



Gare de Caen le 2 juin 2020

Monsieur le Président,

J'ai pris connaissance des fiches horaires que vos services m'ont communiquées hier en fin d'après midi.

Si je me réjouis que la desserte de la ligne Paris-Granville revienne à la normale dès le 11 mai, je m'étonne qu'entre Caen et Granville nous soyons très loin des 50 à 80% que vous avez annoncés lors de la visio-conférence de mardi. En effet, il n'est prévu que deux AR Caen-Granville contre 5 en service normal, soit 40% et 4 AR Caen-Coutances au lieu de 12, soit 30 %. En outre, nous constatons que le matin, les deux trains mis en service au départ de Granville et Coutances, se suivent à 31 minutes soit Coutances 6h01 et 6h32 et ensuite plus rien jusqu'à 17h37. Ceci est intolérable et nous vous demandons que soit rétabli au minimum un AR supplémentaire Coutances-Caen ou mieux Granville-Caen, permettant un départ de Coutances à 7h32 ou à 8h32.

Dans le sens Caen-Coutances, ce train supplémentaire doit impérativement donner correspondance à Caen ou Lison avec le 3301 départ Paris 6h57.

Il est impossible que Saint-Lô et Coutances soient totalement coupées de Paris alors que Granville aura retrouvé l'ensemble de sa desserte.

Nous n'avons pas de précision sur les cars ex TER qui seront remis en service entre Granville et Coutances ainsi qu'entre Coutances et Lison. Nous insistons pour que les liaisons que nous demandions dans le document que je vous ai adressé fin de semaine dernière soient rétablies.

Concernant la desserte Granville-Rennes, nous avons noté le rétablissement d'un AR journalier, c'est bien.

Espérons que compte tenu des restrictions de déplacement, la clientèle sera au rendez-vous entre Granville et Dol de Bretagne. Comme dit dans notre précédent courrier le prolongement à Pontorson d'un car Manéo, AR Granville-Avranches nous semblait suffisant dans un premier temps.

Espérant être entendu, je reste bien entendu à votre disposition et demande qu'une seconde réunion téléphonique comme vous l'avez proposé ait lieu jeudi afin que nous puissions défendre une dernière fois le bien-fondé de nos propositions au service des usagers et de l'économie de notre territoire.

Avec mes respects.

*Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR*

La réponse du Président Morin fut immédiate et je fus à nouveau contacté par Monsieur Gaël Barbier, directeur régional voyageur Normandie afin de définir une nouvelle offre répondant mieux aux besoins des usagers du centre Manche.

Bonjour Monsieur Jacquet,

Comme convenu, je fais suite à notre échange téléphonique de ce jour pour partager le dispositif complémentaire convenu. Nous prévoyons la mise en place pour la semaine du 18 mai d'un autocar Coutances-Saint-Lô pour permettre des arrivées à Saint-Lô pour les employés avant 9h (départ vers 8h20 de Coutances) + autocar Lison-Saint-Lô-Coutances en correspondance sur le 3301 (Paris-Cherbourg). Nous travaillerons pour la semaine du 25 mai le passage en ferroviaire de cette desserte.

Je vous souhaite une excellente journée.

Bien cordialement.

Gaël Barbier

Au moment où j'écris ces lignes, la SNCF a tenu ses engagements et, surprise, nous avons découvert la mise en place d'un nouveau car au départ de Pontorson vers Avranches et Granville (voir article page suivante). Malheureusement depuis le 11 mai, la fréquentation entre Granville-Coutances et Caen reste très faible (+/-15%). Il en est de même entre Granville et Argentan. Ces deux lignes

ne retrouveront leur clientèle qu'avec la remise en route de toutes les activités économiques, la fin de la limitation des déplacements à moins de 100 km de la résidence principale et le retour des estivants vers les résidences secondaires, les plages normandes et le Mont-Saint-Michel.

Xavier Jacquet

DERNIÈRE MINUTE : FIN DES COUPONS D'ACCÈS ET DE LA RÉSERVATION OBLIGATOIRE

Madame, Monsieur,

Suite aux nouvelles mesures sanitaires annoncées par le gouvernement, les conditions d'accès aux trains évoluent à compter du vendredi 5 juin 2020 :

- Fin de la limitation pour les déplacements sur le territoire métropolitain.
- 100 % des sièges dans les trains sont désormais disponibles pour les voyageurs avec la levée du placement 1 siège sur 2.
- Le port du masque reste obligatoire dans les gares et dans les trains, et ce pendant toute la durée du voyage.

En conséquence,

- **Le coupon d'accès n'est plus nécessaire pour voyager** sur les trains des lignes normandes (KRONO/CITI/PROXI).

- **La réservation** pour les trains des lignes KRONO+ Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Trouville/Deauville, Paris-Rouen-Le Havre et KRONO Paris-Argentan-Granville **reste conseillée** pour garantir une place assise aux voyageurs.

Il est recommandé aux voyageurs, dans la mesure du possible, de s'installer à distance les uns des autres. Si les stickers apposés sur les sièges seront retirés progressivement, ils constituent des repères utiles pour favoriser le placement.

La Région Normandie et SNCF mettent tout en œuvre pour garantir les meilleures conditions sanitaires et permettre ainsi à nos clients de voyager en toute sérénité. Ainsi, les mesures de nettoyage en gare et la désinfection des rames SNCF restent renforcées.

SNCF Voyageurs - Direction des lignes normandes



UN CAR FANTÔME !

En prévision de la phase de déconfinement, nous avons adressé un courrier au Président Morin pour lui demander que le service de car Manéo, normalement assuré entre Avranches et Granville, soit prolongé à Pontorson et permette au minimum un aller retour journalier.

Nous n'avons obtenu aucune réponse sur ce sujet mais nous avons constaté, par hasard, la création de cet aller et retour selon les modalités suivantes :

Aller : Pontorson 6h20-Avranches 6h56-Granville 7h29
Retour : Granville 18h20-Avranches 18h50-Pontorson 19h28

Nous nous réjouissons de cette mise en place mais nous déplorons l'absence totale de communication sur ce service :

- rien sur la fiche horaire Caen-Rennes sur le site ter Normandie,
- rien sur commentjyvais.fr. Si l'on effectue une recherche pour faire le trajet Pontorson-Granville, on nous propose, après un passage par Rennes et Paris, d'arriver à Granville après 8h21 de trajet !

Gare SNCF de Pontorson-Mt-St-Michel (Pontorson) Gare SNCF de Granville (Granville)

Le lundi 25 mai 2020 - Partir après 06j00

Itinéraire 1 Durée 8 h 21 min (dont \approx 1min)

08h41 17h02

Map showing the route from Pontorson to Granville via Avranches and Sartilly.

- rien sur la rubrique Nomad du site de la Région,
- rien en gare d'Avranches,
- en gare de Pontorson : une information sur une feuille A4 apposée sur le poteau indicateur des horaires des cars en direction du Mont-Saint-Michel !



- juste une information, très difficile à trouver, sur les perturbations Manéo figure sur le site du Département de la Manche alors que maintenant l'autorité organisatrice est la Région.

Pour conclure, à l'origine, une bonne décision mais qui a fait un flop par absence de communication. Espérons que les Directions Mobilités et Infrastructures et Transports Publics Routiers de la Région sauront à l'avenir collaborer avec le service communication afin que de tels faits préjudiciables aux usagers et générateurs de dépenses inutiles ne se reproduisent pas.

J.Y.C



Autorail A2E - Photo Jehan-Hubert Lavie

DEMAIN, QUELS TRAINS POUR LES PETITES LIGNES NORMANDES ?

Dans la première partie, nous avons rappelé comment, depuis les années 1920, le réseau ferré français n'avait cessé de se contracter. Chaque fermeture de ligne se traduisant au mieux par un transfert vers le transport routier, au pire par la suppression de tout service public, laissant le champ libre à l'expansion de l'usage de la voiture individuelle. S'il est de bon ton d'attribuer au «tout TGV» la dégradation du réseau ferré français et donc le risque accru de fermeture des petites lignes, je vous rappellerai que, contrairement à cette idée reçue, le TGV a sauvé le réseau français qui serait aujourd'hui réduit au réseau francilien et à quelques grandes radiales comme le prévoyait le plan Guillaumat de 1978.

Pourtant, dès les années 20 et encore plus après la crise de 29, face à un déficit d'exploitation croissant, les anciennes Compagnies, et ensuite la SNCF, ont cru trouver la solution miracle en remplaçant, sur les lignes secondaires, les trains à vapeur, coûteux en charbon et en personnel, par des véhicules légers et autonomes, à l'exemple des autocars alors en plein développement.

Souvent, l'histoire bégaie. Voyons comment.



Autorail FNC - Photo Jehan-Hubert Lavie

Deuxième partie : Une fausse bonne idée l'autorail léger ?

Comment maintenir une desserte voyageurs rendue déficitaire par la modestie du trafic à satisfaire et le plus souvent sur une voie construite à l'économie ou recevant un entretien minimum. Cette question d'actualité, nos grands-parents se la posaient déjà il y a 100 ans.

L'Auto-Rail : vecteur d'économie*

La première réponse fut la mise en service d'automotrices mues, au début, par des petits moteurs à vapeur et ensuite par des moteurs à combustion interne, moteur qui avaient connu un fort développement pendant la Première guerre mondiale. Ainsi naquit l'Auto-Rail, concept qui fut le plus souvent développé par les constructeurs automobiles (Berliet, Bugatti, Michelin, Renault...).

Dans un premier temps, ces derniers transposeront avec plus ou moins de succès, les solutions techniques appliquées aux camions ou aux autocars. Très vite ce matériel léger généralement à deux essieux montra ses limites : fragilité, faible capacité, inconfort, puissance insuffisante. Ceci conduisit les compagnies à rechercher des matériels répondant mieux aux normes ferroviaires. L'automotrice (ou autorail moderne) était née. Elle est à bogie, ce qui améliore notablement sa tenue en ligne et donc le confort des voyageurs. Sa puissance allant de 200 à 800 ch) la rend apte aux grandes vitesses et à la traction d'une ou deux remorques, même sur les lignes de montagne. D'un poids compris entre 30 et 50 tonnes, elle est lourde donc gage de bonne adhérence, de robustesse et de résistance aux chocs (sécurité). Seul revers à la médaille, ce matériel lourd est beaucoup plus cher à l'achat que l'autorail léger mais d'une longévité bien supérieure, 30 à 40 ans, contre 15 à 20 ans pour l'autorail léger.

* orthographe en vigueur jusqu'en 1940.

Le FNC, X 5600 au secours des petites lignes rurales

Si l'autorail léger des années trente n'a pas dit son dernier mot, **il n'a pas les faveurs de la nouvelle SNCF** et se voit relégué aux réseaux secondaires qui peinent à survivre à la concurrence automobile. Après la libération de la France et la remise en état du parc autorail d'avant-guerre, un vaste programme de construction d'autorails unifiés (X 3800, X 2400, X 2800) est engagé.

Cela n'empêchera pas la mise en œuvre d'un important plan de fermeture de petites lignes.

En réaction à ce plan de fermeture, la **Fédération Nationale des Cheminots (FNC)**, le plus important syndicat cheminot qui est confédéré à la CGT propose un autorail très économique, destiné à la desserte des lignes à faible trafic voyageurs avec une vitesse maximale de 65 Km/h ce qui permet de limiter la puissance à 90 ch. Il semble que la conception de cet autorail léger se fonde en partie sur des plans élaborés par les usines Renault avant sa nationalisation. Soixante-deux exemplaires de cet autorail X 5600, dit FNC seront construits entre 1947 et 1953. Ils seront affectés à la Région Sud-Ouest, Sud-Est et Méditerranée. Au début, les autorails FNC sont appréciés par la clientèle rurale qui les utilise. Afin d'améliorer la densité des dessertes, ces autorails légers sont prétexte à la création de point d'arrêts de fortune qui se résument à de courts quais en scories. A l'époque, les passagers arrêtent l'autorail d'un signe de la main et achètent leur billet au contrôleur.

Usés prématurément, les derniers sont radiés en 1966. Leur courte carrière, moins de 15 ans, aura été rythmée par la fermeture des lignes qu'ils empruntent alors qu'ils avaient été conçus pour les sauver !!!

Le X 5500/5800, un autorail léger selon la SNCF

L'histoire se répétant, il est intéressant de rappeler les objectifs fixés en mars et novembre 1944 par la Direction des Etudes des Autorails (DEA) pour le futur autorail léger que la SNCF prévoit de mettre en service une fois la paix revenue. La puissance de l'autorail léger ne pourra pas être supérieure à 150 ch, avec un coût d'entretien inférieur aux autorails unifiés de 300 ch. Il devra être robuste mais sa masse sera limitée à 14,5 t ce qui impose une grande légèreté et donc une très faible charge à l'essieu afin de limiter au maximum l'usure de la voie. Sa caisse sera analogue à celle des autocars modernes avec une capacité de 60 places donc supérieure à celle d'un autocar. Le confort doit également être supérieur à celui des autorails à deux essieux pour une vitesse maximum de 90 km/h. Le X 5500 sera l'incarnation de l'autorail léger tel que l'imaginait la SNCF tentant de concilier le concept incertain de l'autorail léger avec cette fois une conception ferroviaire. La Régie Nationale des Usines Renault (RNUR) construira 108 autorails unifiés de 150 ch (U 150), alliant la mécanique des autorails AEK Renault à une caisse légère montée sur deux chariots rigides comprenant 4 essieux parallèles dont un moteur. Il pèsera 17,5 t soit 3 t de plus que prévu initialement.

Surnommés «Mobylette» les premiers X 5500 sont affectés à Evreux en 1951. Ils vont à Mantes, Dreux, Honfleur, L'Aigle et Lisieux. La fin des années 1950 marque l'apogée des U 150 qui paient cependant leur légèreté et l'absence

de bogie par un vieillissement rapide. Les usagers leur reprochent un confort insuffisant, ils sont durs au roulement, et comme pour les FNC, ils n'empêcheront pas la fermeture des petites lignes qui, vers 1965, les chasse de plusieurs régions. A l'ouest, ils trouveront une ultime utilisation au dépôt de Saint-Brieuc où ils sont utilisés sur les lignes à voies normales du réseau breton exploitées par CFTA. Si la majorité de ces autorails sont radiés alors qu'ils ont seulement entre 15 et 20 ans de service, quelques-uns mutés sur les réseaux secondaires connaîtront une longévité acceptable de près de 25 ans.



Les raisons de ces échecs sont techniques

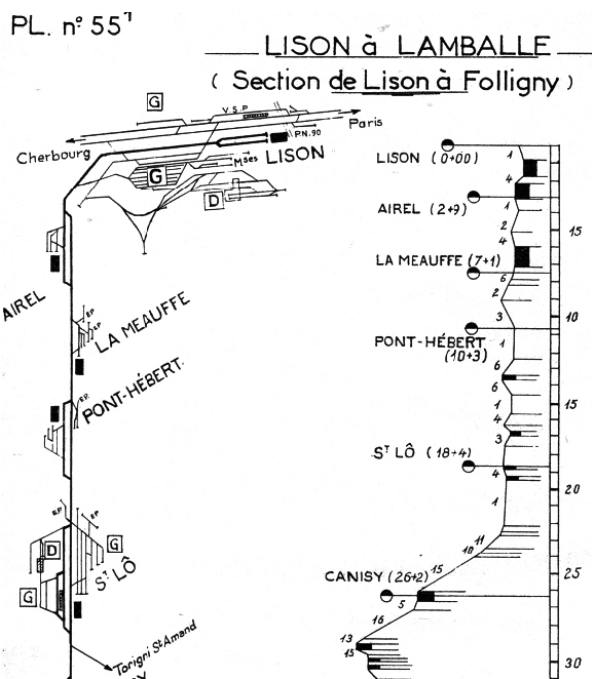
Le roulement «roue d'acier sur rail d'acier» est, à la différence du pneumatique sur l'asphalte, un roulement dur qui transmet facilement des sollicitations importantes à la caisse. Si la structure de cette dernière est trop légère, elle entre en vibration pour le plus grand inconfort des voyageurs et fragilise les équipements les plus sensibles, aujourd'hui les équipements électroniques ou informatiques seraient très rapidement hors service. Autre inconvénient lié à l'absence de bogie, un empattement rigide important générant dans les courbes une usure rapide des roues et des rails. Ceci est d'autant plus ennuyeux que les lignes secondaires sur lesquelles ces autorails ont vocation de circuler, ont davantage de propension à avoir des tracés sinueux. De plus, un véhicule à empattement rigide important va être beaucoup plus sensible aux gauches de la voie, qui va impacter sa stabilité et le confort. Ici encore, c'est antinomique avec la circulation sur les petites lignes où l'armement léger de la voie, combiné le plus souvent à manque d'entretien, ne fait qu'aggraver les choses. En ferroviaire, seul le bogie permet une bonne inscription en courbe ce qui permet le meilleur comportement dynamique et donc le moins de vibrations et le meilleur confort. Dans les années quatre-vingt, le constructeur de matériel ferroviaire Soulé conscient de ce problème tentera de développer un nouvel autorail léger, l'A2E, le succès sera-t-il au rendez-vous ?

Affaire à suivre dans notre prochain bulletin.

Xavier Jacquet

1860/2020 - 160^{ÈME} ANNIVERSAIRE DE L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER À SAINT-LÔ

La ligne Lison-Saint-Lô ou l'histoire d'une gestation difficile



Quel tracé retenir ?

Comme dans bien des régions ou provinces françaises, l'arrivée du chemin de fer à Saint-Lô ne fut pas chose facile car à la fois espérée et repoussée. En effet notre 21^{ème} siècle n'a pas inventé le « principe de précaution ». Dans la première moitié du 19^{ème} siècle cette retenue, liée à la méfiance paysanne, a fait que les rails ont eu, pour pénétrer nos campagnes, des difficultés de différents ordres : financier, technique, géographique, stratégique et culturel.

L'ouverture du tronçon Lison-Saint-Lô

Le 4 août 1858, l'empereur NAPOLEON III inaugurerait la ligne Paris-Cherbourg, prolongation de celle qui reliait Paris à Caen depuis le 18 novembre 1855. Elle fut longtemps à voie unique, son doublement s'échelonnant de 1882 à 1900.

La loi du 11 juin 1842, définissant les grandes lignes rayonnant autour de Paris, fait apparaître cinq projets différents, ignorant totalement la desserte de Saint-Lô. Il est vrai qu'en 1848, le Conseil d'Arrondissement de la préfecture de la Manche s'intéressait surtout aux voies fluviales pour irriguer sa région économique. C'est dire si la vapeur ferroviaire n'inspirait pas les édiles et élus divers de la région. Parmi ces 5 projets, il y en avait un qui prévoyait tout de même, depuis Cherbourg, de joindre Saint-Lô à partir de Carentan, embranché sur la grande radiale, poursuivant ensuite sa course sur Vire et rejoignant la ligne Paris-Rennes à Mortagne-au-Perche.

En 1851, on s'inquiète du fait que le Conseil Général de la Manche n'ait pas été consulté pour la définition de ces divers tracés. On prévoit de relier Caen à La Loupe (près de Chartres), toujours sur Paris-Rennes. En 1852, le tracé de Paris-Cherbourg par Mézidon, embranché sur Paris-Le Mans est évoqué. La même année, Saint-Lô se réveille et rédige une lettre à l'intention du Prince Président, évoquant l'économie régionale qui dépérit à cause de la concurrence des autres provinces reliées à Paris. La menace britannique sur les côtes manchoises est invoquée, réveillant ainsi un autre projet de NAPOLEON Ier qui faisait de la cité préfectorale un bastion de réserve afin d'empêcher tout débarquement. Réplique immédiate de Cherbourg, en date du 5 février 1852, qui défend Bayeux pour les mêmes raisons et qui argue du trajet plus long par Saint-Lô.

La Compagnie de l'Ouest, concessionnaire, refusa le long détour par Saint-Lô. Le 31 juillet 1856, la décision définitive est prise pour le tracé de la ligne Caen-Cherbourg par Bayeux, avec un embranchement à Lison pour Saint-Lô, malgré un devis supérieur datant de septembre 1854.

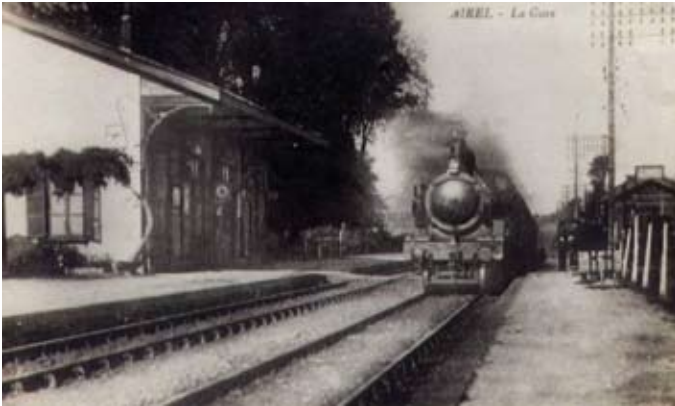
En août 1858, les travaux ne sont pas encore commencés sur ce tronçon. La Compagnie de l'Ouest, n'est pas pressée de réaliser la ligne pour des raisons financières et de calculs de rentabilité. C'était à l'Etat d'établir le tracé, de procéder aux expropriations, de construire les infrastructures comme les ponts, remblais, tranchées, gares et à la compagnie concessionnaire de poser les rails, de fournir le matériel roulant, d'assurer l'exploitation et l'entretien de la ligne. Les travaux débutent enfin en octobre 1858, mais les dates prévisionnelles de mise en service sont régulièrement repoussées.

Enfin, le lundi 16 avril 1860, le premier train, d'essai, quitte Saint-Lô pour Lison.



Il n'existe, hélas, aucun récit de l'inauguration officielle du 1^{er} mai, tel que celui réalisé pour la cérémonie « impériale » de la gare de Cherbourg, le 4 août 1858 et qui avait vu se déployer un grand faste. Le bombardement de Saint-Lô, en juin 1944, a détruit la presque totalité des archives.

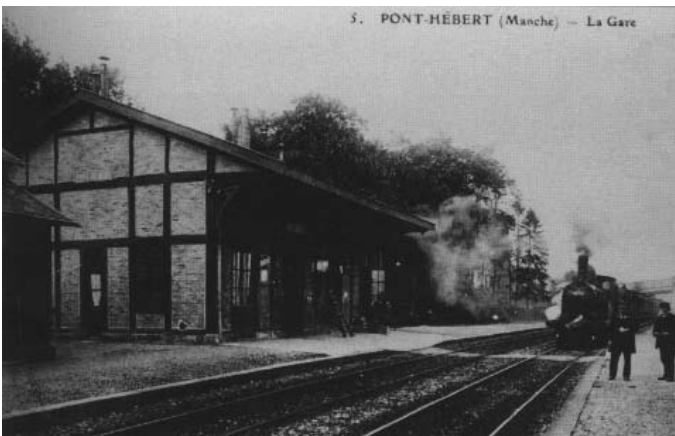
Trois gares intermédiaires sont créées : Airel, La Meauffe et Pont-Hébert.



Gare d'Airel, elle sera démolie en 1944



Gare de La Meauffe, aujourd'hui disparue



Gare de Pont-Hébert

Après cette mise en service, Coutances attendra 18 ans avant d'être reliée à la préfecture. De tronçon en tronçon, la totalité de la liaison Lison à Lamballe (c'était son appellation à l'époque) fut achevée en 1879.

Ensuite, le 3 avril 1892, la ligne Saint-Lô-Guilberville où elle rejoignait celle de Caen à Fougères fut inaugurée. Elle a vu passer des trains de voyageurs jusqu'au 10 octobre 1938 puis des trains de fret jusqu'en 1993.

On constatera en consultant les documents ci-après que l'on mettait 8 h 20 pour relier Saint-Lô à Paris- St Lazare lors de la mise en service.

TARIFS ET HORAIRES DE NOVEMBRE 1871

Horaires des Chemins de fer de l'Ouest, «Le Messager de la Manche», samedi 18 novembre 1871.

Prix des places			Saint-Lô à Paris et Cherbourg			Paris à Cherbourg et Saint-Lô				
1ère classe	2ème classe	3ème classe	Gares	Matin	Soir	Soir	Gares	Matin	Matin	Soir
1 f 00	0 f 75	0 f 55	Saint-Lô	8 h 30	2 h 32	6 h 30	Paris		8 h 25	8 h 55
1 f 35	1 f 00	0 f 75	Pont-Hébert	8 h 45	2 h 51	6 h 45	Caen	7 h 30	5 h 36	3 h 25
1 f 80	1 f 35	1 f 00	La Meauffe	8 h 52	3 h 03	6 h 52	Bayeux	8 h 25	6 h 35	4 h 09
2 f 15	1 f 60	1 f 15	Airel	9 h	3 h 17	7 h 00	Littry	8 h 51	6 h 58	4 h 31
3 f 60	2 f 70	1 f 95	Lison	9 h 05	3 h 22	7 h 05	Cherbourg	7 h 10	5 h 20	7 h 15
5 f 05	3 f 80	2 f 75	Littry	9 h 55	4 h 07	7 h 56	Valognes	8 h 05	6 h 12	6 h 18
8 f 40	6 f 30	4 f 60	Bayeux	10 h 39	4 h 59	8 h 37	Carentan	8 h 56	6 h 59	5 h 27
			Coen	11 h 06	5 h 35	9 h 10	Isigny	9 h 45	7 h 43	5 h 25
35 f 15	26 f 40	19 f 35	Paris	7 h 00		4 h 35	Lison	9 h 38	7 h 45	5 h 00
3 f 25	2 f 45	1 f 80	Isigny	9 h 45	5 h 00	7 h 43	Airel	9 h 47	7 h 51	5 h 09
4 f 15	3 f 10	2 f 30	Carentan	10 h 05		7 h 59	La Meauffe	9 h 56	7 h 59	5 h 18
7 f 40	6 f 55	4 f 05	Valognes	11 h 04		8 h 49	Pont-Hébert	10 h 04	8 h 06	5 h 31
10 f 35	7 f 90	5 f 80	Cherbourg	12 h 00		9 h 40	Saint-Lô	10 h 20	8 h 25	5 h 50

Les gares de Saint-Lô

La première gare réutilisa le bâtiment de la gare de Caen. La charpente de bois, sorte de colombages, remplie de briques, à la manière des maisons augeronnes, avait été démontée pour être reconstruite à Saint-Lô !...



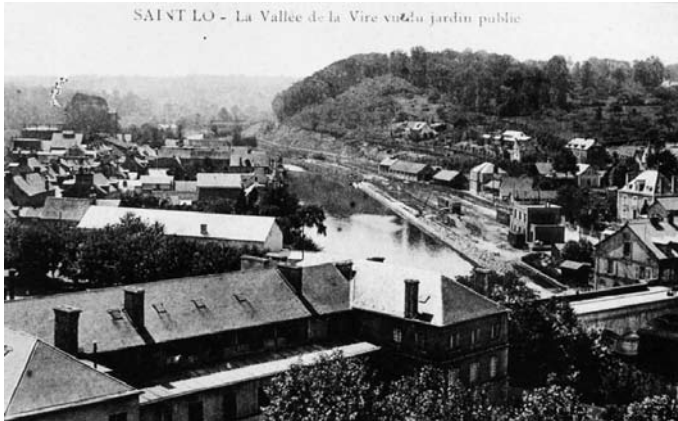
En 1928, une seconde gare en «dur» fut construite en remplacement de ce premier bâtiment rustique. Malheureusement, elle disparaîtra 16 ans plus tard lors du Débarquement Allié.



Sans être une «étoile» ferroviaire», Saint-Lô fut au début du 20ème siècle, une gare de correspondance puisque la ligne à voie métrique Granville-Condé-sur-Vire fut prolongée, par emprunt de la voie Guilberville-Saint-Lô, grâce à la pose d'un troisième rail intérieur.

Cette ligne à voie métrique avait son terminus au quai à tangué, quelques mètres avant la jonction avec la ligne Saint-Lô-Coutances. Inaugurée le 25 septembre 1921,

comme la majorité des petites lignes locales, elle aura une vie très courte puisqu'elle sera fermée le 31 décembre 1936.



La Seconde Guerre Mondiale

Lors du Débarquement allié, les sabotages des différentes infrastructures industrielles étaient désignés en code, par une couleur, les chemins de fer se voyant attribuer le vert... de l'espoir. La ligne de Torigni-sur-Vire-Saint-Lô qui était utilisée par des pièces allemandes d'artillerie sur voie ferrée (calibre 280 mm) fut spécialement traitée.



Les sabotages ont empêché totalement leur usage à longue portée. En aval de Saint-Lô, celle de Coutances fut également sabotée, un des artisans de ces actions fut notamment le Saint-lois Jules Rihouey.

La gare de Saint-Lô fut totalement détruite par les bombardements alliés en Juin 1944.



Durant la Libération, les Américains établirent un raccordement en aval de Lison, reliant directement la ligne de Cherbourg à celle de Rennes, ce qui permettait d'éviter les manœuvres de rebroussement, en gare de Lison. Les trains quittaient Cherbourg pour alimenter les troupes du général PATTON qui progressaient vers le sud de la province normande. Mais le rayon de courbure de ce raccordement était si faible que de nombreux wagons déraillaient, ce qui entraîna assez rapidement son abandon. La plate-forme de ce raccordement est encore visible aujourd'hui.

Après la guerre, la gare fut reconstruite sur les fondations conservées. Le nouveau bâtiment fut érigé dans un style proche de l'ancien à la différence de beaucoup de gares détruites durant la seconde guerre mondiale qui étaient en général reconstruites de style et avec des matériaux «modernes» pour l'époque, par exemple la gare d'Airel.



Le passage à niveau, qui permettait à la route de Coutances de franchir la ligne, fut remplacé par un pont routier.

Les évolutions de la ligne depuis les années 50

Conséquence d'une certaine baisse du trafic et des progrès de la signalisation, le tronçon Lison-Saint-Lô qui avait été établi en double voie en 1913 a été remis à voie unique en 1958.

Le dépôt de Lison fut supprimé en 1952 entraînant la fermeture du remisage des locomotives à Saint-Lô. Les derniers panaches de vapeur disparaîtront du ciel Saint-lois en 1972.

Ce fut alors le règne des différents matériels diesel, autorails, locomotives et locotracteurs. Pour le service omnibus abandonné le 26 septembre 1971, la SNCF avait notamment recours aux emblématiques autorails «Picasso» de la série X 3800.



Mai 1986 - Cliché Daniel GREBOUVAL

En revanche, la fée électricité n'est arrivée que bien plus tard et, si les caténares installées depuis Lison furent mises sous tension le 26 avril 2006, il fallut attendre le 10 décembre 2006 pour voir circuler le premier train TER en traction électrique en gare de Saint-Lô.

C'est également à cette date qu'ont été mises en place de nouvelles relations entre Caen et Coutances, dont 12 directes entre Caen et Saint-Lô. Ainsi, les villes de Coutances et de Saint-Lô disposent d'une desserte convenable en direction de Caen, Paris et Cherbourg mais au sud de Coutances, c'est la pénurie. Le 3ème aller et retour vers Rennes, attendu depuis 1989 a été rétabli en 2011 et ce, jusqu'à la grande refonte de décembre 2018 qui a scindé la ligne en deux tronçons : Caen-Granville et Granville-Rennes, par utilisation du raccordement de Folligny. Le bassin de population de Granville est ainsi relié directement aux deux capitales régionales. Ceci s'est accompagné de création de cars Caen-Rennes via l'A 84 et Granville-Rennes qui ne desservent pas Pontorson. Encore une fois, le Sud-Manche est le grand oublié de cette réforme. L'ADPCR exerçant toujours sa vigilance vient de faire de nouvelles propositions au Conseil régional de Normandie et à la SNCF afin de remédier, à coût équivalent, à cette anomalie.

A noter que du 14 décembre 2008, une rame «Corail Intercités» tractée par une BB 15000 a relié - quotidiennement et sans changement - Saint-Lô à Paris. Mais, face à une fréquentation insuffisante en raison d'horaires peu attractifs, cette relation a été supprimée dès le 12 décembre 2010.

Le trafic marchandises, quant à lui, n'a cessé de diminuer pour mourir doucement vers la fin du 20ème siècle. Seule une expédition de lait en poudre et de beurre par wagons frigorifiques anima périodiquement les rails entre l'Union Laitière Normande et Milan en Italie via Saint-Lô...

Les abattoirs de Saint-Lô, dotés d'un embranchement particulier expédiaient de la viande en France et même parfois des trains complets pour la Roumanie ! Une cartonnerie de Torigni-sur-Vire donna également jusque dans les années 80, un peu de fret à cette antenne subsistante de la ligne Guilberville – Saint-Lô.



Cliché Alain DREGE

Le trafic fret par wagons isolés allant en déclinant fut supprimé le 2 juin 1991 comme dans toute la Basse-Normandie. Par la suite, la gare de Saint-Lô n'a vu transiter que des trains complets d'engrais à destination de Coutances et quelques trains de lait à destination de l'Italie.



Cliché Alain DREGE

Enfin le centre de tri postal de Saint-Lô embranché en face de la gare, vit sa dernière «allège» postale partir lorsque la Poste cessa de confier son courrier au rail.



Cliché Alain DREGE

Si le trafic voyageurs cessa dès 1938 entre Guilberville et Saint-Lô, (il en avait été de même deux ans plus tôt pour la ligne départementale Granville-Saint-Lô), la voie ferrée est toujours en place entre Condé-sur-Vire et Saint-Lô mais elle est inutilisable, suite au goudronnage de passages à niveau. A noter toutefois, la circulation de vélos-rail entre Condé-sur-Vire et Gourfaleur sous l'égide de l'Association «Pour la Vire».

Et demain ? Rêvons un peu...

Si le train direct Paris-Saint-Lô n'a pas pu être pérennisé en fonction de sa faible fréquentation n'y aurait-il pas une lueur d'espoir avec des rames Régiolis bi-modes telles que celles utilisées sur Paris-Granville ? En effet, celles-ci ont assuré occasionnellement des liaisons Caen-Paris, avec succès, sur le plan technique donc pas de problème. On pourrait donc imaginer qu'elles assurent des relations Paris-Caen suivies de relations Caen-Coutances, évitant ainsi une rupture de charge et permettant non seulement un Paris-Saint-Lô mais aussi un Paris-Coutances, rendu possible grâce à la technique bi-mode (diesel ou électrique), sans avoir recours à l'électrification du tronçon Saint-Lô-Coutances.

TRIBUNE LIBRE DE LA MOBILITÉ

COVID-19 ET CO2

La crise sanitaire mondiale du Covid-19 a mis en lumière un grand nombre de nos faiblesses et, au travers du confinement obligé, nous a montré que la Nature nous est indispensable.

Nous avons vu que l'activité trop réduite, hélas, avait comme unique avantage de rendre l'air plus respirable, moins de bruit stressant, moins de poussières irritantes. Bien entendu, personne ne prétendra infliger au monde une telle cure d'austérité permanente qui ne serait pas acceptable sur le plan social et économique. Mais elle nous a fait prendre conscience de la fragilité de notre système et de notre cadre de vie.

Et oui, la pollution, au niveau mondial, a décliné. Et souvent, nous associons la pollution de l'air au transport, sous toutes ses formes, même si ce n'est pas la cause unique.

Et qui dit pollution, dit CO2, et donc climat. Nous y voilà, la crise du Covid-19 nous a-t-elle fait comprendre qu'une meilleure maîtrise des transports aura un effet important et durable sur les émissions de gaz à effet de serre ? On peut l'espérer.

En ce mois de mai, nos dirigeants sont montés au créneau, pour promouvoir la voiture verte, au travers d'un plan de relance spectaculaire (milliards d'euros), surtout au bénéfice d'un de nos constructeurs nationaux, en grande difficulté (et cela même avant le Covid-19). A nouveau, on nous a ressorti les bonus à l'achat, les primes diverses, etc. On nous a vanté la voiture électrique tous azimuts, sans faire l'analyse de ses limites (Quid de la production d'électricité ? Quid du recyclage des batteries ? Quid de la production de leurs matières premières dans des conditions humaines et environnementales très controversées ?) Très bien si nous pouvons de la sorte sauver un de nos fleurons industriels, mais cela répond-il aux enjeux de la préservation de notre cadre de vie ? La réponse est non.

Un peu de provocation pour lancer le débat : si l'automobile propre est un leurre, l'automobiliste propre doit devenir dès demain une réalité.

Qu'est ce que cela signifie en pratique ? Plutôt que de revoir en permanence, et souvent de manière anarchique, les systèmes de bonus-malus, les taxes additionnelles pour véhicules polluants, les taxes

sur les véhicules d'occasion anciens, et j'en passe, attachons-nous à l'essentiel : la pollution d'un véhicule est le produit de ses caractéristiques techniques (rejet par kilomètre, tout au long de son cycle de vie) par son taux d'utilisation (distance parcourue par année d'utilisation). Donc un système de taxation basé sur les rejets (CO2, poussières, autres déchets) réels et liés à l'utilisation sera beaucoup plus équitable, pour l'ensemble des concitoyens, quels que soient leurs véhicules respectifs. Il les mettra aussi devant leurs responsabilités, et leurs choix de mobilité (quelles sont les alternatives qui s'offrent à moi, quel type de transport vais-je utiliser, pour quel usage ?).

Si ce nouveau type de taxe est défini, il ne peut créer un handicap financier aux divers contribuables. Ce qui signifie concrètement que les taxes perçues par l'Etat «à la pompe» doivent diminuer.

Ainsi, l'utilisateur pourra maîtriser son budget transport, en toute connaissance de cause, et faire les choix les plus judicieux en fonction de ses besoins et contraintes.

Dans ce système, l'Etat a deux outils complémentaires à sa disposition, qu'il peut moduler en fonction de sa politique : un impôt direct sur le carburant (appelons-le «fixe»), et une taxe à l'utilisation (appelons-la «variable»).

Ce système met chacun en face de ses responsabilités. Il évite que le «petit rouleur» soit pénalisé par des taxes élevées à la pompe, et il met en garde le «gros rouleur» sur des dépenses excessives qui seraient liées à des mauvais choix d'outils de mobilité.

Bien entendu, ce principe n'est pas seulement applicable à la voiture individuelle, mais à tous types de transport : utilitaires, transports collectifs. Ainsi, nous définissons un cadre universel, avec bien entendu des modulations à trouver.

Alors le jeu n'en vaut-il pas la chandelle ? Ne faut-il pas sortir des sentiers battus, et souvent rebattus, au point de les défoncer, et penser autrement ? Nos amis anglo-saxons ont cette formule lapidaire : Pensons en dehors de la boîte («Think out of the box»).

Alors, tous d'accord pour approfondir la réflexion ?

Serge Maroie



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

