



adpcr
INFOS

la mobilité dans l'ouest
de la Normandie



N°104

Juin 2022



www.adpcr.fr

- Assemblée générale à Saint-Lô
- Modification des statuts

ÉDITO



L'ADPCR vient de tourner une page de son histoire. Après 10 années de présidence, Xavier Jacquet a décidé de laisser sa place. Nous le remercions vivement pour son engagement tout au long de ces années au cours desquelles il a donné un nouveau souffle à l'association, permettant d'envisager un avenir

pour cet axe suite au sauvetage obtenu par l'action de Guy Fontenelle, notre président-fondateur, et le soutien des nombreux adhérents et des élus locaux.

Vous pourrez prendre connaissance de toute son action dans le compte-rendu de l'assemblée générale du 29 janvier, dans les pages suivantes.

Comme vous le lirez, lors du conseil d'administration qui a suivi cette assemblée générale, aucun membre ne s'est proposé pour reprendre cette présidence. Aussi, à l'instar de ce que font maintenant de nombreuses associations, nous avons opté pour la création de deux postes de co-présidents pour se partager la tâche. Pour ce faire, nous avons dû modifier nos statuts. Ainsi, lors du conseil d'administration du 12 avril, Daniel Grébouval et Jean-

Yves Colas, anciens vice-présidents ont accepté de tenir ces nouveaux postes.

Il n'y aura pas de changements d'objectifs qui restent :

- le rétablissement du 3ème aller et retour entre Caen et Rennes,
- le réaménagement de la desserte ferroviaire entre Granville, Dol et Rennes,
- l'aménagement de correspondances routières à Ville-dieu vers Avranches et Pontorson,
- la mise en place d'un réseau de transports respectueux de l'environnement utilisant les nouvelles technologies,
- l'étude de l'incidence du projet Railcoop sur l'axe Caen-Granville-Rennes,
- la participation, aux côtés des EPCI, à la réalisation des PDU et du volet mobilité des PLUI,
- la présence dans les instances relatives à la mobilité,
- la diffusion de nos publications : lettres ou bulletins.

Jean-Yves COLAS
Co-président de l'ADPCR



SOMMAIRE

Assemblée générale du 29 janvier 2022 à Saint-Lô	4
Assemblée générale extraordinaire du 2 avril 2022	14
Point de vue de l'ADPCR sur le dossier d'aménagement de la route Saint-Lô-Coutances	17
Rétablissement des correspondances à Folligny le week-end	18
Gares & Connexions en Normandie	18
Libres propos	20

L'ADPCR VOUS INFORME

La lettre de l'ADPCR : cette lettre nous permet d'être plus réactifs en collant mieux à l'actualité. Elle est complétée, si nécessaire, par le bulletin « ADPCR-INFO » regroupant des articles de fond et nos propositions concernant la mobilité dans l'ouest de la Normandie. En consultant notre site internet www.adpcr.fr, vous aurez accès à beaucoup d'autres informations concernant les lignes que nous défendons et l'intermodalité. Si vous n'y trouvez pas ce que vous recherchez, contactez-nous et dans la mesure du possible, nous répondrons à vos questions.

Les logos des collectivités, qui soutiennent financièrement l'ADPCR, figurent normalement en bas de la 4ème de couverture. Contactez-nous si nécessaire.



Assemblée générale du 29 janvier 2022 à Saint-Lô



L'assemblée générale peut valablement délibérer car 30% des membres sont présents ou représentés (95 sur un effectif de 279).

Accueil

Madame Emmanuelle LEJEUNE, Maire de Saint-Lô, souhaite la bienvenue et remercie l'ADPCR pour son invitation. Elle rappelle que nous l'avons déjà rencontrée sur les différents enjeux que nous portons mais que c'est la première fois qu'elle participe à notre assemblée générale. Elle a une pensée particulière pour François DIGARD, ancien maire de Saint-Lô qui a beaucoup œuvré pour la défense de la ligne Caen-Rennes et pour Guy FONTENELLE, notre président fondateur. Elle souligne que la municipalité de Saint-Lô ainsi que l'agglomération partagent les mêmes préoccupations, les mêmes objectifs que l'ADPCR sur les sujets liés à la mobilité.

Xavier JACQUET remercie les personnes présentes, adhérents et élus parmi lesquels les représentants des collectivités dotées de la compétence transport à savoir : Madame Annaïg LE JOSSIC, vice-présidente de la communauté de communes Granville Terre et Mer, Madame Sophie LAURENT, vice-présidente de la communauté d'agglomération Normandie-Mont-Saint-Michel et Monsieur VIRLOUVET, vice-président de Saint-Lô Agglo et Monsieur Guillaume HEDOUIN conseiller régional. Il remercie également Monsieur Olivier CHOUX, Directeur de la ligne Paris-Granville, représentant la SNCF.

Rapport Moral

Mesdames, Messieurs, Chers amis,

Ce n'est pas un hasard si notre AG se tient aujourd'hui à Saint-Lô.

En effet, il y a trente ans se tenait à Saint-Lô la première assemblée générale de l'ADPCR. C'est donc un anniversaire que nous voulions célébrer avec vous et en particulier avec les membres de la première heure qui sont restés fidèles à l'objectif que s'était fixé l'association : empêcher la fermeture de la ligne Caen-Rennes au sud de Coutances et promouvoir sa modernisation et son développement.

Cette AG est aussi la dixième que je préside. Ce sera aussi la dernière, car après 10 ans de présidence j'ai décidé de passer la main. Vous le savez, nul n'est indispensable ni irremplaçable. A l'issue de cette assemblée générale vous aurez à renouveler les membres du Conseil d'administration, c'est à celui-ci qu'appartendra de nommer un nouveau président.

Il y a 10 ans, je succédais à Jean-Yves Colas qui avait pris la suite de Guy Fontenelle notre fondateur. L'expertise de Jean-Yves était essentielle, aussi lui ai-je demandé de rester à mes côtés en tant que premier vice-président, ce qu'il avait accepté. Je tiens à le remercier et le féliciter pour le travail remarquable qu'il a accompli pendant ces dix années à mes côtés. Un grand merci aussi à Véronique Le Prieur qui s'est dépensée sans compter pour assurer toutes les tâches ingrates qui assurent le bon fonctionnement de l'association. Daniel Gréboval, notre trésorier à qui comme chaque année, vous donnerez quitus pour la rigueur de sa gestion financière. Daniel est aujourd'hui notre « porte-drapeau » au sein de la FNAUT Normandie qu'il préside depuis la réunification de la Normandie. Un grand merci aussi, à Gérard Jolif, notre infatigable VRP qui inlassablement fait la promotion de l'ADPCR et du transport ferroviaire auprès de la population de Pontorson et des nombreux touristes qui attendent en vain une desserte digne du Mont-Saint-Michel.

Je n'oublie pas celles et ceux trop tôt disparus et qui ont laissé un grand vide au sein du Conseil, je pense en particulier à Jacqueline Guillemet qui fut notre secrétaire et à Dominique Gourmaud, vice-président, dont les connaissances en matière d'infrastructure nous étaient précieuses et nous manqueront toujours. Merci aussi à Georges Lesaulnier qui assura le secrétariat et la mise sous plis du bulletin tant que sa santé le lui permit, à Gilbert Lieurey qui fut la cheville ouvrière de la refonte de notre communication et à tous les membres du conseil d'administration d'hier et d'aujourd'hui.

Grâce à vous, l'ADPCR a pu garder le cap et conserver toute sa crédibilité restant un interlocuteur écouté des élus et des autorités organisatrices des transports et de la SNCF.

Pour moi c'est l'heure du bilan

Alors que les travaux de rénovation des infrastructures de la ligne Caen-Rennes se terminaient, quelques prophètes de mauvais augure prévoyaient la fin programmée de l'ADPCR. Je suis fier d'avoir contredit leur prédiction. Certes, nous sommes moins nombreux. Il y a 10 ans nous étions encore près de 400 membres. Aujourd'hui, nous sommes un peu moins de 300. Je vois dans cette diminution de nos effectifs trois causes : le vieillissement et le décès des membres de la première heure, le manque de motivation des jeunes générations pour certains engagements en faveur du service public qui leur semblent passésistes, sauf si ils sont directement concernés. Enfin, la pandémie que nous subissons depuis deux ans et qui certainement à tort jette le doute sur la sécurité sanitaire voire la pertinence du transport collectif et le ferroviaire en particulier. Cependant, nous restons la plus importante association d'usagers de Normandie. A ceci plusieurs raisons.

Pour commencer, nous avons étendu le champ d'action de l'ADPCR à **l'intermodalité**. Le transport ferroviaire doit se nourrir des autres modes de transport qui lui sont complémentaires y compris les modes doux. Ensuite, pour répondre aux demandes des usagers et des élus, et en concertation avec d'autres associations, nous avons étendu notre zone d'intervention aux lignes Granville-Argentan-Paris et Caen-Cherbourg. Depuis, la Région Normandie a regroupé ces lignes dans une même entité dénommée « axe Sud Normandie ». Contrairement à la majorité des autres associations d'usagers qui représentent essentiellement les pendulaires, j'ai souhaité que pour l'ADPCR, le voyageur dit occasionnel soit toujours au centre de nos préoccupations (tarification, petit prix, qualité des dessertes, commercialisation accessible à tous...).

Durant ces dix années nous avons vu un certain nombre de nos propositions se réaliser. La plus attendue est certainement l'achèvement de la signalisation entre Avranches et Dol ce qui mettait un point final à la modernisation de la ligne Caen-Rennes. La plus importante, la desserte de Granville depuis Caen avec 5 AR quotidien. La plus gratifiante est la mise en service du train direct entre Paris et Pontorson/Le Mont-Saint-Michel avec une tarification incitative garantie d'une très bonne fréquentation. Autre proposition qui fait son chemin,

la mise en place de gares multimodales, multiservices, en particulier à Saint-Lô, Vire et demain à Pontorson et espérons-le, à Villedieu.

Autre sujet de fierté, le bulletin de l'ADPCR qui a pris des couleurs et du poids. Dans le cadre de la refonte de notre communication nous avons décidé en 2015 d'appliquer à notre bulletin « ADPCR-INFOS » une nouvelle charte graphique. Le premier bulletin nouvelle formule, le n° 86, fut très largement diffusé à l'occasion de la soirée-débat que nous avons organisée avec les candidats à la présidence de la nouvelle Région Normandie. Dans ce bulletin nous faisons l'inventaire des propositions pour le transport ferroviaire en Normandie que l'ADPCR souhaitait voir mises en œuvre pendant la nouvelle mandature. En 2021, à l'occasion des élections régionales nous avons à nouveau sorti un numéro spécial actualisant nos propositions et faisant un bilan détaillé de la politique régionale en matière de transport ferroviaire. Le bulletin de l'ADPCR est apprécié non seulement par nos membres mais aussi par les décideurs et les élus de la Manche et des territoires desservis par la ligne Paris-Granville. Cependant, pour la petite équipe en charge du bulletin, la rédaction de ce dernier est particulièrement chronophage. Ceci nous a conduits à créer « la lettre de l'ADPCR » qui est diffusée en complément du bulletin dont le nombre passe ainsi de 3 à 2 diffusions annuelles. La lettre a également l'avantage de permettre de mieux coller à l'actualité.



Parmi les autres sujets de satisfaction, je voudrais souligner la confiance que nous font les élus. Ainsi, l'ADPCR a-t-elle été associée aux différents plans de déplacement des communautés d'agglos de la Manche ou des communautés de communes. Ainsi, à plusieurs reprises nous avons été sollicités par les élus pour les assister de nos conseils lors de réunions importantes avec la SNCF et la Région. Comme vous le verrez lors de la présentation du rapport financier, le soutien financier des collectivités, les grandes comme les petites en augmentation depuis plusieurs années. J'y vois un signe de confiance dans la pertinence de notre expertise et de nos actions en faveur des transports collectifs. Certains nous ont reproché d'être le marchepied du pouvoir. Je m'inscrivis en faux contre cette affirmation. Le Président et les membres du conseil d'administration de l'ADPCR ont toujours dit franchement, que cela plaise ou non, ce qu'ils pensaient des décisions prises tant par la Région que par la SNCF. Ce fut le cas lors de la fermeture des guichets et des gares. La réouverture les week-ends du

guichet de Coutances est la preuve que nous avons raison.

Certains nous ont reproché de ne pas défendre suffisamment la SNCF et les cheminots en particulier quand on parlait d'ouverture à la concurrence. En effet, j'assume que pour l'ADPCR, la défense du service public était compatible avec la délégation de service public et que dans ce cas la mise en concurrence de la SNCF pouvait être un levier de progrès et d'économie profitable à l'usager. Nous avons également dit et écrit au Président Morin alors qu'il s'engageait dans les négociations en vue de reprendre la compétence des trains Intercités, qu'il ne devait pas courir deux lièvres à la fois en se précipitant à vouloir ouvrir le transport ferroviaire normand à la concurrence. Quelle sera la position de l'ADPCR si demain Railcoop assure de nouvelles dessertes entre Lille et Nantes et entre Massy et Brest via les lignes normandes et la ligne Caen-Rennes en particulier ? Sujet dont nous débattons tout à l'heure.

Au chapitre des regrets

Je citerais d'abord la suppression du 3^{ème} AR Caen-Rennes. Réclamé par l'ADPCR pendant plus de 20 ans, ce train avait été mis en service en 2011, financé intégralement par la Basse-Normandie. Dans le sens Rennes-Caen, partant trop tôt, il n'avait pas trouvé sa clientèle entre Rennes et Coutances. Contre toute attente cet AR fit les frais du passage par Granville et de la mise en place de cars entre Caen, Granville et Rennes. Malgré nos protestations, le rétablissement de cette paire de trains indispensable pour le Sud-Manche resterait suspendu à la participation financière de la Bretagne. Ce qui est loin d'être acquis.

Autre regret, notre manque de présence au sein des médias et de la presse. Sans doute à trop vouloir être positifs plutôt que critiques, la presse régionale nous a souvent oubliés préférant donner la parole aux seules revendications. Notre quasi absence des réseaux sociaux, Facebook et Twitter, est sans doute une des causes du manque d'intérêt des jeunes pour l'ADPCR. J'avais donné à nos membres la possibilité de parrainer un jeune. Hélas, les résultats furent loin de mes espérances. Il appartiendra au nouveau conseil et à son président de remettre le sujet sur la table.



Parlons maintenant de l'avenir

Nous devons tirer des enseignements de la pandémie et des conséquences négatives qu'elle a eu sur la

fréquentation des transports en commun au profit de la voiture individuelle. Véritable paradoxe alors que la lutte contre le réchauffement climatique devrait au contraire booster leur fréquentation.

Je vois trois grands dossiers à traiter en priorité :

- La tarification multimodale et sa commercialisation accessible à tous et avec un véritable choc de simplification.
- Le désenclavement ferroviaire du Sud-Manche avec une desserte écologique et vertueuse de la Baie du Mont-Saint-Michel et la mise en service du pôle d'échange multimodal de Pontorson où les modes doux auront toute leur place.
- La mise en place d'un plan transport global pour la Normandie, basé sur le cadencement aux deux heures et assurant un maximum de correspondances dans les principales gares du réseau. Ce plan transport devra répondre équitablement aux besoins de déplacement sur l'ensemble du territoire et permettre l'intermodalité.

Pour conclure

Quitter la présidence de l'ADPCR, ne veut pas dire quitter l'ADPCR. Tant que ma santé le permettra, je souhaite rester au sein du CA et me mettre au service du nouveau président. Il pourra compter sur ma connaissance du monde ferroviaire et en particulier tout ce qui concerne les aspects techniques du transport ferroviaire et les nouveaux modes de locomotion.

Avant de passer la parole à Jean-Yves Colas qui va vous présenter le rapport d'activité, je tiens à remercier Monsieur Da-Silva, le directeur adjoint du technicentre de Sotteville et Monsieur Polbos, Président du Pacific Vapeur Club, pour l'accueil chaleureux qu'ils nous ont réservé lors de notre voyage de détente à Sotteville qui, de l'avis des participants, fut une réussite.

Avant de terminer ce dernier rapport moral, je voudrais vous dire combien j'ai été heureux de présider l'ADPCR et comme nous sommes encore en janvier, permettez moi de vous adresser mes meilleurs vœux pour 2022.

Xavier JACQUET
Président de l'ADPCR

Intervention de Jean-Yves Colas, vice-président

Xavier, avant de passer à la lecture du rapport d'activité, je voudrais t'adresser quelques mots au nom du conseil d'administration. Je dois dire que ta liste quasi exhaustive des tâches réalisées pendant ta présidence me facilite grandement la tâche. Ces 10 années ont permis à l'ADPCR de prendre une autre dimension et d'élargir son champ de compétence.

Tu avais le profil idéal pour mener à bien cette lourde tâche : motivation, compétence et disponibilité.

Pour la motivation, aucun problème, depuis ta plus tendre enfance tu es passionné par les trains et tes vies, professionnelles et familiales, t'ont permis de les découvrir et de les apprécier. Passion qui t'a dirigé aussi

vers le modélisme ferroviaire dans lequel tu excelles et la peinture ferroviaire pour laquelle tu as obtenu de nombreux prix. Tu es aussi un membre éminent de l'association Rails d'Autrefois où tu participes à la rédaction d'articles et à la réalisation de tableaux historiques.



Tes compétences, tu les as mises entièrement au service de l'ADPCR. En visionnaire, tu as imaginé de nouvelles dessertes, les projets figurant dans notre bulletin 102 en sont la preuve.

En tant qu'ingénieur tu émettes des avis sur de nouvelles technologies concernant plus particulièrement le matériel roulant.

Tu as le souci de défendre les usagers afin de leur faciliter l'accès au train parfois mis à mal par les évolutions techniques qui peuvent rebuter certaines personnes : fermeture des guichets, absence d'informations dans les gares, complexité de la tarification.

Il faut aussi souligner la qualité de tes relations avec les différents partenaires qui t'apprécient.

Enfin, je voudrais parler de ta grande disponibilité malgré ton implication dans d'autres associations notamment Biopousses qui représente une charge de travail encore supérieure à celle de l'ADPCR. Combien de coups de téléphone ? Combien de mails (jusqu'à minuit parfois) ? Combien de réunions ? Aussi, je voudrais rendre un hommage particulier à ton épouse Véronique qui s'adapte à tout cet emploi du temps et qui est toujours très aimable avec tes interlocuteurs.

Et il faut ajouter que le travail au sein de l'ADPCR se passe toujours dans la bonne humeur et la convivialité et il est toujours agréable de se retrouver autour d'une table pour partager un repas à l'issue de réunions au travail de réflexion intense.

Donc un immense merci pour tout ce que tu as réalisé, heureusement tu ne nous quittes pas et l'ADPCR profitera toujours de tes compétences, espérons le plus longtemps, mais nous comprenons bien que tu veuilles réduire tes activités pour profiter enfin un peu de ta retraite qui jusque là a été trop occupée au service des autres.

Après Guy Fontenelle, tu t'inscris dans la lignée des grands présidents qui auront marqué l'histoire de l'ADPCR. Maintenant, il va nous rester la lourde tâche de trouver un nouveau président et là ce n'est pas gagné !

Je vous demande maintenant de vous lever pour remercier Xavier par vos applaudissements.

Rapport d'activités 2021

Date	Objet	Lieu
08/01/2021	Réunion d'échange SNCF/Région sur le projet de Pass Télé-travail	Visioconférence
12/01/2021	Comité de pilotage de la Stratégie de mobilité rurale de Coutances mer et bocage	Saint-Malo-de-la-Lande
15/01/2021	Envoi des demandes de subventions aux collectivités	Saint-Lô
16/01/2021	Conseil d'administration FNAUT Normandie	Visioconférence
16/01/2021	Mail à SNCF pour signaler une erreur de commercialisation d'un train sur PCC	
21/01/2021	CA du Cotentin - Comité des partenaires de la mobilité	Visioconférence
21/01/2021	Signalement à SNCF d'erreurs sur la fiche horaire Coutances-Paris	
02/02/2021	Rencontre J.P. Farandou et H Morin avec les associations d'usagers	Visioconférence
04/02/2021	Réunion PCAET CMB	Saint-Malo-de-la-Lande
05/02/2021	Réunion d'échanges Région/SNCF - Abonnements et Site internet	Visioconférence
11/02/2021	Echange avec GTM sur le classement de la ligne Paris-Granville	
14/02/2021	Envoi notice explicative sur classement ligne PAG aux élus concernés et à la presse	

18/02/2021	Groupe de Travail « parcours voyageurs » avec la Région et SNCF	Visioconférence
18/02/2021	RDV Maire de Pleine-Fougères	
24/02/2021	Conseil d'administration	Saint-Lô
28/02/2021	Réunion d'échange « Il est encore temps à Coutances » sur le thème des Mobilités	Agon-Coutainville
03/03/2021	Réunion d'échange Comité Vigilance Ferroviaire Normandie	Visioconférence
08/03/2021	Assemblée générale puis Conseil d'administration FNAUT Normandie	Visioconférence
18/03/2021	Comité de territoire «Sud-Normandie»	Visioconférence
19/03/2021	Conseil d'administration FNAUT Normandie	Visioconférence
22/03/2021	Comité de territoire «Manche Bessin»	Visioconférence
26/03/2021	Mise sous pli Lettre n° 2	
22/04/2021	Conseil d'administration FNAUT Normandie	Visioconférence
03/05/2021	Visite des gares de Villedieu et Vire	
10/05/2021	Conférence de la Baie du Mont-Saint-Michel	Visioconférence
15/05/2021	Envoi du dossier Propositions 2023/24 à la Région, aux élus et à la SNCF	
19/05/2021	Rencontre avec Stéphane Sorre, Président de GTM	Granville
26/05/2021	Mise sous pli Lettre n° 3 et documents pour AG	Saint-Lô
27/05/2021	Rencontre avec Liste La Normandie nous rassemble	Lison
28/05/2021	Rencontre avec Députés Sorre et Travert	Saint-Pair-sur-Mer
10/06/2021	CT SNCF pour demande de rectification de la FH Caen-Rennes au 14/6	
14/06/2021	Rencontre avec Député Ph Gosselin	Saint-Lô
16/06/2021	Rencontre avec candidats RN aux élections régionales	Granville
18/06/2021	Réunion 150ème anniversaire Fougères-Pontorson	Pontorson
23/06/2021	Mail au Pdt Morin et à SNCF pour faire part des dysfonctionnements du 19/6	
28/06/2021	Texte à SNCF pour signaler que les fiches-horaires Caen-Rennes affichées sont erronées	
27/07/2021	Comité technique PEM Pontorson	Visioconférence
10/08/2021	Réunion 150ème anniversaire Fougères-Pontorson	Saint-Brice-en-Coglès
17/08/2021	Mail à SNCF pour signaler des dysfonctionnements en gare de Villedieu (N° de voitures)	
24/08/2021	Rencontre M. Joyau V/P Caen la Mer	Caen
22/09/2021	Envoi Bulletin 102 aux EPCI de Normandie	
23/09/2021	Réunion SA 2022 et 2023 CRN/SNCF	Rouen
24/09/2021	Comité technique PEM Pontorson	Pontorson
16/10/2021	Voyage d'études à Sotteville	
19/11/2021	Rendez-vous avec élus dans le cadre de la future halte de Pleine-Fougères	Pleine-Fougères
22/11/2021	Conférence d'axe Normandie Sud Paris-Argentan-Granville	Caen
01/12/2021	Réunion 150ème anniversaire Fougères-Pontorson	Saint-Brice-en-Coglès
07/12/2021	Réunion d'information format CCSPL Mont-Saint-Michel	Visioconférence
07/12/2021	Echanges sur les orientations du nouveau mode de gestion des transports au Mont-Saint-Michel	Visioconférence
22/12/2021	Echanges avec SNCF sur service adapté de fin d'année	
23/12/2021	Echange avec OT Avranches au sujet des infos sur la relation Paris-Le Mont-St-Michel figurant sur le site internet	

Compte d'exploitation 2021

CHARGES 2021

Achats	306,29 €	
Achats matières et fournitures	252,46 €	1,70%
Autres achats	53,83 €	0,40%
Services extérieurs	1 244,12 €	
Assurances	524,12 €	3,60%
Hébergement site internet	720,00 €	4,90%
Autres services extérieurs	13 065,76 €	
Publications, bulletin et diffusion	7 348,42 €	50,30%
Frais déplacements	3 621,25 €	24,80%
Frais postaux et télécommunications	700,39 €	4,80%
Frais bancaires	37,20 €	0,30%
Cotisation et adhésions	364,00 €	2,50%
Frais réception	994,50 €	6,80%
Total charges directes 2021	14 616,17 €	100,00%

Emplois des contributions volontaires en nature	23 465,00 €	
Personnels bénévoles	23 465,00 €	

Total charges 2021	38 081,17 €	
---------------------------	--------------------	--

PRODUITS 2021

Ventes de prestations de services	545,00 €	
Visite du technicentre SNCF de Sotteville (et PVC)	545,00 €	4,10%
Subventions d'exploitation	9 080,00 €	
Subventions des collectivités publiques	9 080,00 €	68,70%
Autres produits de gestion courante	3 496,00 €	
Cotisations Adhérents individuels	3 496,00 €	26,40%
Produits financiers	102,38 €	0,80%
Total produits directs 2021	13 223,38 €	100,00%

Contributions volontaires en nature	23 465,00 €	
870 Bénévolat	23 465,00 €	

Total produits 2021	36 688,38 €	
----------------------------	--------------------	--

Résultat d'exercice 2021	-1 392,79 €	
Prélèvement sur fonds de réserve pour visite Sotteville	-1 500,00 €	provision 2019
Résultat positif 2021 (hors visite à Sotteville)	107,21 €	

Bilan au 31 décembre 2021

Actif		Passif		
Soldes bancaires		21 968,85 €	Report solde 2020	19 677,04 €
Solde compte courant 31 déc 2021	294,32 €			
Solde Livret A 31 déc 2021	21 674,53 €		Résultat d'exercice 2021	-1 392,79 €
Charges constatées d'avance		-3 664,60 €	Produits constatés d'avance	20,00 €
Actif du bilan		18 304,25 €	Passif du bilan	18 304,25 €

Adopté à l'unanimité lors de l'assemblée générale du samedi 29 janvier 2022 à Saint-Lô



La complexité de la tarification régionale

Depuis les dernières modifications tarifaires intervenues au cours du dernier trimestre 2021 sur le réseau ferroviaire normand, nous constatons une situation de plus en plus chaotique avec des systèmes tarifaires qui coexistent (parfois pour un même train) générant pour les usagers une extrême complexité et de nombreuses inégalités, compliquant les missions des personnels SNCF et que les systèmes de distribution ne savent pas gérer.

Le système complexe de la tarification régionale résulte d'une succession de décisions du conseil régional et de SNCF Voyageurs : tarification régionale Tempo (4 € par palier de 25 km jusqu'à 200 km, au-delà 2 € par tranche de 20 km), tarification des trains Krono+, juxtaposition tarifaire pour les trajets avec correspondance, réservation obligatoire le week-end pour les trajets depuis et vers Paris sur les radiales bas-normandes, volonté d'imposer des billets avec réservation sur les trains à réservation facultative, billet flexible avec majoration.

Une immersion dans les systèmes de commercialisation permet de dresser le constat d'une situation très confuse :

- Les différents systèmes de commercialisations proposent des tarifs multiples pour un même parcours et/ou un même train pour les relations avec Paris ou les trajets intra régionaux. Les billets Tempo Paris ne sont plus disponibles que sur les Distributeurs de Billets Régionaux et aux guichets (sur demande exprès).
- Les trajets avec correspondance ont vu leur prix majoré alors que tous les trains sont sous la gouvernance unique du conseil régional. De plus, les prix peuvent varier selon la gare de correspondance (Paris-Saint-Lô ou Coutances avec correspondance à Caen ou à Lison).
- Les usagers ne sont pas traités équitablement selon la ligne qui dessert leur lieu de résidence ou de destination.

- La commercialisation des billets ne fait pas de différence entre les trains à réservation facultative et ceux à réservation obligatoire.
- Les cartes de réduction ne sont pas systématiquement prises en compte et les barèmes de référence changent selon le type de réduction. Des offres à prix agressif sont souvent inférieures aux tarifs proposés aux porteurs de carte, ce qui tend à dévaloriser l'intérêt des cartes de réduction notamment les cartes régionales.



Dans ses réponses à nos interpellations, SNCF Voyageurs associe cette différenciation tarifaire à la réservation proposée (garantie de place assise) ou au nouveau confort des trains Omneo (ce qui ne correspond ni à la situation de Paris-Granville ni à celle de Paris-Dieppe le week-end). Or, la double gamme tarifaire n'est aucunement une condition nécessaire à la réservation facultative incitative ou la réservation obligatoire. Sur plusieurs trajets (par exemple Evreux-Caen, Caen-Cherbourg, Paris-Granville), il n'y a aucune « segmentation de l'offre » et ce sont les trains K+ ou K qui assurent la totalité ou l'essentiel des dessertes intra régionales. L'argument d'une majoration du tarif pour des trajets plus confortables est contredit par de nombreuses offres à prix réduits en billets semi-flexibles (prix du jour) tarifs souvent inférieurs à ceux proposés sur les axes TER. Mais l'échange des billets semi-flexibles est coûteux le jour du départ.

Pour mettre fin à la situation actuelle, inéquitable et incompréhensible pour les usagers, la FNAUT Normandie demande :

- Le retour à une gamme tarifaire unique en Normandie.
- Une tarification basée sur la distance kilométrique qui s'applique de manière uniforme, que le trajet soit direct ou avec correspondance(s), puisque tous les trains sont sous la même gouvernance du conseil régional.
- Un billet plein tarif flexible valable un jour sur l'ensemble des trains sans réservation obligatoire, y compris pour les relations avec Paris. Une réservation au tarif SNCF (1,60 € actuellement) ajoutée de manière automatique au plein tarif lorsque le train est à réservation obligatoire et proposée en option, de manière incitative, pour tous les autres trains à réservation facultative K+, K Paris-Granville et Paris-Dieppe pour les trajets avec Paris ou en intra régional. L'emprunt d'un autre train que celui sur lequel est la réservation se ferait

sans garantie de place assise. Passer la frontière et aller voir en Suisse permet de constater qu'il n'y a pas besoin de réservation obligatoire pour avoir un train attractif au quotidien. Au contraire leur expérience montre que la souplesse est un gage d'attractivité et la réservation facultative est quant à elle un gage de confort.

- Une animation commerciale bien répartie sur l'ensemble des lignes qui garantisse l'équité pour tous les usagers normands, tant pour les relations intra régionales que pour les relations avec Paris. Le « yield management » des lignes K+ et K peut être mis en œuvre à partir d'une tarification unique.
- Un système de commercialisation, guichets, distributeurs de billets régionaux, bornes libre-service, sites de vente à distance qui proposent à l'utilisateur la même gamme tarifaire et la prise en compte effective des cartes de réduction et du tarif jeune de moins de 26 ans à 50 %. Pour tous, le barème de référence doit être identique.
- Les billets vendus à prix réduits (type Prem's) conditionnés à des modalités d'échange et de remboursement plus restrictives que les actuels billets semi-flexibles vendus au plein tarif.
- Des tarifs en 1^{ère} classe systématiquement supérieurs aux offres en 2^e classe.

Pour dynamiser la fréquentation des voyageurs occasionnels adultes, nous suggérons de revisiter, pour les simplifier, les cartes de réduction régionales pour les rendre attractives et favoriser l'utilisation du train. Un porteur de carte devrait toujours avoir des offres tarifaires moins chères que le voyageur très occasionnel (ce n'est pas actuellement le cas). Au moment où les prix des carburants sont orientés à la hausse, le réseau régional a l'opportunité de capter de nouveaux clients abonnés et occasionnels.



Renouvellement du conseil d'administration

Ont été élus à l'unanimité :

- Régis BOULEY *MARCEY-LES-GREVES (50)*
- Jean-Yves COLAS *SAINT-LAURENT-DE-TERREGATTE (50)*
- Daniel GREBOUVAL *GOUVILLE-SUR-MER (50)*
- Pierre HAVARD *BEAUCHAMPS (50)*
- Etienne JACQUET *SAINT-LO (50)*

- Xavier JACQUET LINGREVILLE (50)
- Gérard JOLIF PONTORSON (50)
- Véronique LE PRIEUR SAINT-LO (50)
- Patrick MOREL URVILLE (14)
- Eric VIAUD BARBERY (14)

Le projet Railcoop

L'ambition de Railcoop est de redonner du sens à la mobilité ferroviaire en impliquant citoyens, cheminots, entreprises et collectivités autour d'une même mission : développer une offre de transport ferroviaire innovante et adaptée aux besoins de tous les territoires.

Railcoop fait rouler des trains de marchandises depuis novembre 2021 entre Vivier-Decazeville et Toulouse (Saint-Jory).

Railcoop devrait lancer son premier service voyageurs en décembre 2022 entre Bordeaux et Lyon.

C'est la première coopérative ferroviaire en France.

Pour devenir sociétaire, il faut souscrire une ou plusieurs part(s) sociale(s) du capital de la SCIC Railcoop. Chaque part sociale correspondant à un montant de 100 €. La prise de part(s) sociale(s) ouvre un droit de vote aux assemblées générales.



Railcoop entend offrir des services :

- complémentaires au service public,
- qui s'inscrivent dans le cadre des services ferroviaires librement organisés (SFLO).

Contrairement aux TER qui circulent dans le cadre d'une délégation de service public par la région, Railcoop veut faire rouler des trains de passagers et de marchandises sans subventions publiques.

Railcoop entend assurer des services :

- grandes lignes nationales et internationales,
- de jour comme de nuit,
- et qui permettent des dessertes locales utiles aux territoires.

Les lignes qui concernent la Normandie

- Lille-Nantes,
- Massy-Palaiseau-Brest,
- Caen-Argentan-Toulouse.

La consistance des services

2 allers et retours sur chaque ligne tout au long de l'année.

Le matériel roulant

Rames X 72500 rénovées en unités multiples offrant 356 places assises.



La tarification

Prix : 5 centimes du kilomètre auxquels s'ajoute une somme forfaitaire de 15 €.

Droit d'accès au réseau

A l'issue d'un test d'équilibre économique, suite à contestation par la Région Normandie, l'Agence de Régulation des Transports (ART), a accordé le droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire à la société Railcoop pour l'exploitation des services :

- n° SFLO 2021-017 entre Lille et Nantes et
- n° SFLO 2021-025 entre Massy et Brest

Une troisième liaison n'ayant pas fait l'objet de contestation a été accordée entre Caen et Toulouse.

Remarques et questionnements

- Railcoop propose des dessertes qui n'intéressent :
 - ni la SNCF dans le cadre d'Intercités,
 - ni les Régions dans le cadre des délégations de service public.
- Les études sont encore approximatives car :
 - certains sillons se juxtaposent avec ceux existants, en particulier entre Lison, Granville et Dol,
 - des face-à-face sont constatés sur la voie unique entre Granville et Saint-Lô.
- Comment s'effectuera l'arbitrage en cas de demandes identiques par les deux transporteurs ?
- La Région qui a signé une convention avec la SNCF peut-elle voir son plan de transport modifié autoritairement ?
- Railcoop pourra-t-elle accueillir des abonnés Ter dans ses trains ?
- Des billets juxtaposés pourront-ils être vendus et par qui ?

- La tarification, voisine de celle du covoiturage (environ 0,06 €/km) mais à laquelle il faudra ajouter un montant forfaitaire de 15 € ce qui rend dissuasif le cabotage sur courte distance.



NDLR :

Afin de se tenir au courant de ces projets, le conseil d'administration de l'ADPCR a décidé, lors de sa réunion du 18 février, d'acquiescer 3 actions.

Par ailleurs, initialement prévu le 11/12/2022, le lancement de la première ligne voyageurs Bordeaux-Lyon est reporté à une date ultérieure non communiquée ;

Les principales raisons invoquées sont la disponibilité du matériel roulant ferroviaire et la finalisation du tour de table financier.

Cette période sera mise à profit pour continuer le travail avec ses différents partenaires : construction des sillons avec SNCF Réseau, aménagement des espaces en gares en lien avec SNCF Gares & Connexions, élaboration de l'offre de restauration à bord, développement des outils billettiques...

Intervention de Monsieur Choux

Monsieur Olivier Choux, Directeur de la ligne Paris-Granville, se montre satisfait des résultats obtenus grâce à une organisation qui permet de mieux atteindre les objectifs.

Ceci vient du fait que cette ligne fonctionne en quelque sorte en autonomie car elle dispose d'un matériel dédié, les Régiolis, d'un technicentre à Granville qui évite toutes les allées et venues avec celui de Caen et d'un personnel d'exploitation motivé, conducteurs, agents de service commercial trains, agents de maintenance.

La création récente d'une résidence à Granville pour 10 conducteurs permettra d'améliorer les performances, sur Paris-Granville mais aussi sur l'axe Caen-Granville-Rennes.

Il nous a fait part également des marquages pour le repérage des places qui venait d'être mis en place sur les quais de la gare de Villedieu-les-Poêles.

Voir également dans le chapitre Gares & Connexions les travaux prévus dans les différentes gares de l'axe.



Assemblée générale extraordinaire du 2 avril 2022

Lors de notre dernière assemblée générale ordinaire 2022 qui s'est déroulée le 29 janvier à Saint-Lô, Xavier Jacquet a fait part de son intention de quitter, après 10 ans, la présidence de l'ADPCR, tout en restant membre du conseil d'administration.

Le conseil d'administration s'est réuni le 18 février, mais, faute de candidat pour le remplacer, il a été décidé de répartir les tâches afférentes à cette fonction en créant 2 postes de coprésidents.

A cet effet, il était nécessaire de procéder à la modification de l'article 8 de nos statuts qui ne prévoit qu'un seul président.

Ceci nécessitait l'organisation d'une **assemblée générale extraordinaire**.

Nous avons profité de cette modification pour procéder à un toilettage, mineur, des statuts.

Dans un souci de simplification et de rapidité, nous avons utilisé le même processus que pour l'assemblée générale 2021, à savoir le vote par correspondance, réservés aux adhérents à jour de leur cotisation 2022.

Sur la base du document adressé le 24 janvier, à savoir l'ancienne et la nouvelle rédaction des statuts (voir ci-après), il a été demandé de voter, au plus tard pour la date limite fixée au samedi 2 avril.

Sur 170 adhérents à jour de cotisation 2022, 112 ont pris part au vote.

Le taux de votants fixé à 50% des membres par l'article 15 de nos statuts le quorum est donc atteint.

Le nombre d'avis favorables à la modification des statuts est de 112.

En conséquence, la modification des statuts est entérinée à l'unanimité.

Nous remercions les membres de l'ADPCR qui, par ce vote, permettent à notre association d'envisager sereinement son avenir et la poursuite de ses activités, dans un cadre statutaire actualisé.



Modifications des statuts de l'ADPCR

(Acceptées à l'unanimité par l'Assemblée générale extraordinaire du 2 avril 2022)

Ancienne rédaction	Nouvelle rédaction
<p>ARTICLE - 2</p> <p><u>Préambule</u> : l'Association considère qu'il est essentiel de défendre et de promouvoir le service public ferroviaire pour des raisons écologiques, économiques et sociales.</p> <p><u>Elle se donne pour buts</u> :</p> <ul style="list-style-type: none">• La défense, le développement et la promotion des lignes situées dans l'ouest de la Normandie à savoir :<ul style="list-style-type: none">- CAEN-LISON-DOL-RENNES,- CAEN-LISON-CHERBOURG,- ARGENTAN-GRANVILLE.• Le développement :<ul style="list-style-type: none">- de relations directes interrégionales et infrarégionales- de correspondances,- de l'intermodalité,• L'amélioration de la fréquence et du confort,• La défense des intérêts des usagers.	<p>ARTICLE - 2</p> <p>Préambule</p> <p>L'Association considère qu'il est essentiel de défendre et de promouvoir le service public ferroviaire pour des raisons écologiques, économiques et sociales.</p> <p>Buts</p> <ul style="list-style-type: none">• La défense, le développement et la promotion des lignes situées dans l'ouest de la Normandie à savoir :<ul style="list-style-type: none">- CAEN-LISON-DOL-RENNES,- CAEN-LISON-CHERBOURG,- <u>PARIS-ARGENTAN-GRANVILLE/PONTORSON-MONT-SAINT-MICHEL.</u>• Le développement :<ul style="list-style-type: none">- de relations directes interrégionales et infrarégionales,- de correspondances,- de l'intermodalité,- <u>du transport des vélos.</u>• L'amélioration de la fréquence et du confort,• La défense des intérêts des usagers.

ARTICLE - 5

L'Association se compose des membres qui auront pris l'engagement de verser annuellement la cotisation dont le montant est défini à chaque Assemblée Générale.

ARTICLE - 5**Composition**

L'Association se compose des membres à jour de leur cotisation annuelle dont le montant est défini à chaque Assemblée Générale.

ARTICLE - 8

L'Association est dirigée par un conseil d'administration élu à bulletin secret par l'Assemblée Générale, à la majorité absolue des présents ou représentés.

Le conseil d'administration est composé :

- d'au moins 9 personnes ;

Les membres du conseil d'administration sont élus pour une durée de 1 AN.

Les membres du conseil d'administration élisent en leur sein, à bulletin secret, le bureau composé des membres suivants :

- un président,
- un ou plusieurs vice-président(s),
- un secrétaire,
- un secrétaire-adjoint,
- un trésorier,
- un trésorier-adjoint.

Les membres du BUREAU sont élus pour 1 AN.

Le conseil d'administration se réunit au moins quatre fois par AN, sur convocation du Président, ou sur demande du 1/3 des membres du conseil d'administration.

La présence de la moitié des membres du conseil d'administration est nécessaire pour la validité des délibérations.

Les décisions sont prises à la majorité absolue des membres présents.

Le conseil d'administration est chargé de mettre en application les décisions de l'Assemblée Générale.

Tout membre de l'Association peut assister aux réunions du conseil d'administration sans détenir de voix délibérative.

ARTICLE - 8**Conseil d'administration**

L'Association est dirigée par un conseil d'administration élu à bulletin secret par l'Assemblée Générale, à la majorité absolue des présents ou représentés.

Le conseil d'administration est composé d'au moins 7 personnes ;

Les membres du conseil d'administration sont élus pour une durée de 1 AN.

Les membres du conseil d'administration élisent en leur sein, à bulletin secret, le bureau composé des membres suivants :

- un(e) président(e) ou 2 coprésident(e)s, désignés «la présidence»,
- un(e) ou plusieurs vice-président(e)s,
- un(e) secrétaire,
- un(e) secrétaire-adjoint(e),
- un(e) trésorier(e),
- un(e) trésorier(e)-adjoint(e).

Les membres du BUREAU sont élus pour 1 AN.

Le conseil d'administration se réunit au moins quatre fois par AN, sur convocation du Président, ou sur demande du 1/3 des membres du conseil d'administration.

La présence de la moitié des membres du conseil d'administration est nécessaire pour la validité des délibérations.

Les décisions sont prises à la majorité absolue des membres présents.

Le conseil d'administration est chargé de mettre en application les décisions de l'Assemblée Générale.

Le conseil d'administration peut inviter un ou plusieurs membres de l'association en fonction de l'ordre du jour, sans voix délibérative.

ARTICLE - 9

Assemblée Générale Ordinaire :

L'Assemblée Générale Ordinaire comprend tous les membres de l'Association à jour de leur cotisation pour l'année civile en cours. Elle se réunit chaque année.

Quinze jours au moins avant la date fixée, les membres sont convoqués par les soins du Président, l'ordre du jour est indiqué sur la convocation. Il peut être modifié en début de séance sur décision de l'Assemblée Générale.

L'Assemblée Générale ne peut valablement délibérer sur une première convocation que si 30% des membres sont présents ou représentés. Si cette proportion n'est pas atteinte, une nouvelle Assemblée Générale est convoquée dans un délai de deux semaines suivant l'Assemblée Générale. Elle peut alors délibérer quel que soit le nombre.

ARTICLE - 9**Assemblée Générale Ordinaire**

L'Assemblée Générale Ordinaire comprend tous les membres de l'Association à jour de leur cotisation pour l'année civile en cours. Elle se réunit chaque année.

Quinze jours au moins avant la date fixée, les membres sont convoqués par les soins de la présidence, l'ordre du jour est indiqué sur la convocation. Il peut être modifié en début de séance sur décision de l'Assemblée Générale.

L'Assemblée Générale ne peut valablement délibérer sur une première convocation que si 25% des membres sont présents ou représentés. Si ce quorum n'est pas atteint, une nouvelle Assemblée Générale sera convoquée dans les mêmes délais. Elle peut alors délibérer quel que soit le nombre.

ARTICLE - 10

Fonction de l'Assemblée Générale.

Le Président, assisté des membres du Bureau sortant,

ARTICLE - 10**Fonction de l'Assemblée Générale**

La présidence, assistée des membres du Bureau sortant,

<p>préside l'Assemblée Générale qui entend, délibère, statue sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le rapport d'activité du Bureau, - le compte-rendu financier de l'année qui s'achève, - le budget prévisionnel de l'année à venir, - le rapport d'orientation pour l'année à venir, - toutes questions inscrites à l'ordre du jour. <p>Le conseil d'administration exécute les mandats qui lui sont confiés par l'assemblée générale. Elle procède à l'élection aux postes à pourvoir du conseil d'administration à bulletin secret. Elle désigne éventuellement un ou plusieurs Commissaires aux Comptes pour l'année en cours.</p> <p>Toutes les décisions autres que l'élection du conseil d'administration sont prises à main levée à la majorité absolue des membres présents ou représentés. Le scrutin à bulletin secret est de droit dès lors qu'une personne le demande.</p> <p>Tout membre de l'Association peut se faire représenter à l'Assemblée Générale.</p> <p>Un membre présent à l'Assemblée Générale peut représenter au maximum 3 membres de l'Association.</p>	<p>préside l'Assemblée Générale qui entend, délibère, statue sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le rapport d'activité du Bureau, - le compte-rendu financier de l'année qui s'achève, - le budget prévisionnel de l'année à venir, - le rapport d'orientation pour l'année à venir, - toutes questions inscrites à l'ordre du jour. <p>Le conseil d'administration exécute les mandats qui lui sont confiés par l'assemblée générale. Elle procède à l'élection aux postes à pourvoir du conseil d'administration à bulletin secret. Elle désigne éventuellement un ou plusieurs Commissaires aux Comptes pour l'année en cours.</p> <p>Toutes les décisions autres que l'élection du conseil d'administration sont prises à main levée à la majorité absolue des membres présents ou représentés. Le scrutin à bulletin secret est de droit dès lors qu'une personne le demande.</p> <p>Tout membre de l'Association peut se faire représenter à l'Assemblée Générale.</p> <p>Un membre présent à l'Assemblée Générale peut représenter au maximum 3 membres de l'Association.</p>
<p>ARTICLE - 11</p> <p><u>Assemblée Générale Extraordinaire.</u></p> <p>Par demande du 1/3 des membres du conseil d'administration, ou sur la demande de 1/5^è des membres inscrits, le Président peut convoquer une Assemblée Générale Extraordinaire suivant les formalités prévues à l'article 9. L'Assemblée Générale Extraordinaire doit être convoquée dans un délai de un à deux mois suivant la date de la demande.</p> <p>Elle délibère et statue sur toutes les questions urgentes qui lui sont soumises.</p> <p>Le quorum requis est défini à l'article 9.</p> <p>Les votes sont acquis selon les modalités définies à l'article 10.</p>	<p>ARTICLE - 11</p> <p>Assemblée Générale Extraordinaire</p> <p>Par demande du 1/3 des membres du conseil d'administration, ou sur la demande de 1/5^è des membres inscrits, la présidence peut convoquer une Assemblée Générale Extraordinaire suivant les formalités prévues à l'article 9. L'Assemblée Générale Extraordinaire doit être convoquée dans un délai de un à deux mois suivant la date de la demande.</p> <p>Elle délibère et statue sur toutes les questions urgentes qui lui sont soumises.</p> <p>Le quorum requis est défini à l'article 9.</p> <p>Les votes sont acquis selon les modalités définies à l'article 10.</p>
<p>ARTICLE - 14</p> <p><u>Adhésion</u></p> <p>L'Association peut adhérer à toute autre Association ou Fédération, Groupement ayant des buts similaires aux siens.</p>	<p>ARTICLE - 14</p> <p>Adhésion à une structure associative</p> <p><u>Sur délibération du conseil d'administration</u>, l'Association peut adhérer à toute autre Association ou Fédération, Groupement ayant des buts similaires aux siens.</p>
<p>ARTICLE - 15</p> <p>Les statuts ne peuvent être modifiés, ni la dissolution prononcée, que par une Assemblée Générale Extraordinaire. Dans l'un ou l'autre cas, les propositions de modifications sont inscrites à l'ordre du jour de l'Assemblée Générale, lequel doit être envoyé aux membres au moins un mois à l'avance.</p> <p>L'Assemblée Générale appelée à délibérer ne peut le faire valablement sur première convocation que si la moitié au moins des membres qu'elle comprend sont présents ou représentés. Si cette proportion n'est pas atteinte, l'Assemblée est convoquée de nouveau, mais à trois semaines d'intervalle. Elle peut alors valablement délibérer quel que soit le nombre des présents.</p> <p>La décision ne peut être prise qu'à la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés.</p>	<p>ARTICLE - 15</p> <p>Modification des statuts - dissolution</p> <p>Les statuts ne peuvent être modifiés, ni la dissolution prononcée, que par une Assemblée Générale Extraordinaire. Dans l'un ou l'autre cas, les propositions de modifications sont inscrites à l'ordre du jour de l'Assemblée Générale extraordinaire, lequel doit être envoyé aux membres au moins un mois à l'avance.</p> <p>Cette Assemblée Générale Extraordinaire appelée à délibérer ne peut le faire valablement sur première convocation que si la moitié au moins des membres sont présents ou représentés. Si cette proportion n'est pas atteinte, l'Assemblée est convoquée de nouveau, mais à trois semaines d'intervalle. Elle peut alors valablement délibérer quel que soit le nombre des présents.</p> <p>La décision ne peut être prise qu'à la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés.</p>

Point de vue de l'ADPCR sur le dossier d'aménagement de la route Saint-Lô-Coutances

Le projet d'aménagement routier Saint-Lô-Coutances étudié par le conseil départemental de la Manche répond à un besoin affiché de désenclavement du Coutançais et de la Côte Ouest du Cotentin. Ce projet ne comporte aucun volet pour le désenclavement ferroviaire tout aussi essentiel. Toute amélioration routière doit être accompagnée en parallèle d'une modernisation de l'axe ferroviaire sous peine d'entraîner une obsolescence accélérée du chemin de fer pourtant essentiel pour l'avenir.

Le trafic moyen quotidien de 14 000 véhicules justifie l'étude d'une solution qui permette de réduire drastiquement le trafic de transit dans Saint-Gilles. Le projet actuel est très impactant pour la commune d'Hébécrevon qui a déjà subi le nouveau tracé de la RN 174.



Pour le reste du projet, l'ADPCR considère que des aménagements de quelques créneaux de dépassement et l'aménagement de quelques points considérés comme dangereux seraient suffisants pour améliorer la route et la sécuriser. Le projet actuel qui consomme d'importantes surfaces agricoles, en les artificialisant, est contraire aux objectifs du SRADDET ⁽¹⁾.

Dépenser 100 millions pour un gain de quelques minutes n'est plus un projet d'actualité au moment où la prise en compte des enjeux climatiques nécessite de réorienter nos politiques de mobilités. La nécessité de réduire l'empreinte carbone et de diminuer notre consommation d'énergies fossiles est incompatible avec ce projet qui va entraîner une hausse du trafic et une augmentation de la consommation de carburant (sans compter celle liée à l'augmentation de la vitesse limite de 80 km/h à 110 km/h). L'amélioration de la route peut avoir une conséquence sur l'attrait du littoral pour les résidences principales entraînant une hausse des flux domicile-travail vers l'agglomération saint-loise. Le « tout automobile » doit être remis en cause au profit d'un report modal partiel vers les transports en commun à condition de développer une offre actuellement insuffisante pour être attractive ainsi qu'une

tarification incitative à l'exemple de ce qui se fait entre Valognes et Cherbourg. L'envolée actuelle des prix des carburants, probablement durable, plaide en faveur de cette alternative.

Les données de l'INSEE montrent qu'une clientèle domicile-travail existe le long de l'axe ferroviaire Saint-Lô-Coutances-Granville. Une offre complémentaire aux trains actuels, avec des arrêts intermédiaires aménagés avec parcs de stationnement voitures/vélos pourrait constituer une alternative crédible (Canisy, Carantilly-Marigny, Cametours, Belval).

La ligne actuelle à voie unique, modernisée récemment, ne permet aucun croisement sur les 30 km entre Saint-Lô et Coutances. Tous les arrêts intermédiaires ont été supprimés dont le dernier en date est Carantilly-Marigny. Cette situation ne permet pas de développer l'offre en heure de pointe. Il faut définir une offre ferroviaire Saint-Lô<>Coutances répondant aux besoins de mobilités (abonnés domicile-travail, domicile-études, occasionnels privés loisirs), en prévoyant les investissements nécessaires, réouverture de gares et aménagement de haltes intermédiaires, voies d'évitement pour croisements et signalisation. Cette réflexion doit être également conduite entre Coutances et Folligny en direction de Granville pour intégrer Quetteville et Cérances. Un cadencement à l'heure dans les deux sens entre Caen et Granville est impossible actuellement. Un projet d'aménagement routier plus raisonnable permet de redéployer les crédits du conseil régional, pour aménager l'infrastructure ferroviaire dont c'est la compétence.

Une offre routière fréquente par autocar rapide doit également être envisagée entre Marigny-Saint-Gilles et Saint-Lô ainsi que vers Coutances. Le développement du covoiturage est aussi une piste pour limiter le trafic automobile.

Le projet très positif de voie vélo entre l'échangeur de la Hastonnière et Coutances, peut être réalisé sans lien direct avec le reste du dossier. La voie vélo entre Saint-Gilles et Saint-Lô est tout aussi indispensable.

Toute solution qui permet de limiter l'usage de la voiture pour les mobilités quotidiennes, avec un seul véhicule au lieu de deux pour les ménages, génère un gain de pouvoir d'achat très significatif pour de nombreux foyers tout en ayant un effet positif pour la planète.

⁽¹⁾ *Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.*

Déposé sur le registre de concertation du projet d'aménagement routier de l'axe Saint-Lô/Coutances le 10 mars 2022.

Xavier JACQUET
Président de l'ADPCR

Rétablissement des correspondances à Folligny le week-end



La FNAUT Normandie puis l'ADPCR ont interpellé la SNCF et la Région sur la correspondance ratée entre le train Rennes-Caen 852868 et le TER 3442 Granville-Paris, le samedi et le dimanche soir, en faisant des propositions pour qu'elle soit rétablie. Selon la SNCF, elle devrait être rétablie à partir de mai et selon la Région, à partir de juillet. Sur l'application SNCF Connect (qui remplace OUI.sncf), elle figurait à partir du 15 mai, avec un délai de 5' alors qu'il en faut 7 habituellement. En définitive, elle a été mise en place à compter du 8 mai.

Par ailleurs, suite à la mise en route de SNCF Connect, des oublis de commercialisation ont été signalés à la SNCF, le train 852868 cité plus haut ne figurait pas, parfois on voyait à sa place le 852870 qui est celui de la semaine et qui circule 30' plus tard. Suite à notre intervention, la rectification a été apportée. Ceci a eu des conséquences fâcheuses, un dimanche, ce train a été vu en gare de Pontorson, personne n'est monté, personne n'est descendu et il y avait un passager à l'intérieur !

Gares & Connexions en Normandie

SNCF Gares & Connexions est une société anonyme à capitaux publics créée en 2009. Filiale de SNCF Réseau, elle est chargée de la gestion des gares voyageurs du réseau ferré national français.

Au niveau de la Normandie, elle gère 116 gares (8 grandes gares et 108 gares de proximité) qui voient passer 32 millions de voyageurs par an. Avec ses 60 collaborateurs, elle génère un chiffre d'affaires de 19 millions d'euros (concessions, loyers, prestations de base) et met à disposition 2 500 m² de commerces.

Lors des deux comités de territoire Manche Bessin du 28 mars 2022 et Sud-Normandie du 25 avril, nous avons obtenu les informations suivantes. Elles reprennent, pour chaque gare, les réalisations récentes et les perspectives.

Caen

Réalisations :

- Optimisation du gardiennage et des passages des agents de la sûreté ferroviaire pour assurer plus de sécurité dans la gare.
- Exposition en partenariat avec le CHU et l'INSEE.

Perspectives :

- Expérimentation de mise en gratuité des toilettes de la gare.
- Évolution des espaces d'attente pour optimiser le sentiment de sécurité dans la gare.
- Renforcement de la sécurité.

- Projet de valorisation des déchets et mise en place de poubelles tri-flux dans la gare et ses concessions.
- Mise en place de télésonorisation.



Bayeux

Perspectives 2024 : Modernisation du bâtiment voyageurs

- Amélioration du confort d'attente.
- Mise en conformité de l'accessibilité.
- Amélioration de l'information voyageurs.
- Amélioration des services (borne informations touristiques).
- Local vélos sécurité (20 places).
- Travaux patrimoniaux.
- Coût : 1 180 000 € Financement 75% Région 25% SNCF Gares & Connexions.

Cherbourg

Réalisations :

- Végétalisation.
- Travail sur la propreté (parvis et hall).
- Mise en conformité de l'information intermodale avec le réseau Cap Cotentin.

Perspectives 2022/2023 :

- Développement d'assises sur le quai central.
- Travaux patrimoniaux.



Photo SNCF

Saint-Lô

Réalisations :

- Installation agence SLAM (transports urbains).
- Perspectives en cours avec Saint-Lô Agglomération (1^{er} étage et RDC).

Granville

Réalisations :

- Remise en peinture intérieure.

Perspectives :

- Travaux de mise en accessibilité des quais en quai mi-haut 2022/2023 pour une mise en service au 1^{er} trimestre 2024. Un week-end de coupure des circulations sera à prévoir.
- Coût : 5 950 000 € Financement 50% Région 25% Etat et 25% SNCF Gares & Connexions.



Borne en libre service en gare de Coutances

Verneuil-sur-Avre

Perspectives :

- Mise en conformité de l'accessibilité au sein du bâtiment Voyageurs : Etudes à venir, travaux 2023-2024, mise en service courant 2024.

Informations voyageurs

Perspectives de déploiement 2022 :

Des écrans dynamiques pour une meilleure information en temps réel :

- Des écrans de type afficheurs légers avec informations alimentées par 4G sont prévus en gare de Breteville-Norrey (2), Audrieu (2), Avranches (2) et Pontorson (4).
- Des écrans de type TFT avec informations alimentées par réseau fibré sont prévus en gare de Lison (4) et de Carentan (4).

Ces installations sont très attendues notamment dans les gares dépourvues de présence humaine.

Le désenclavement ferroviaire du Sud-Manche ou le mythe de Sisyphe ?

Si le TER normand n'est pas directement touché par la réduction des dessertes comme le sont les axes Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg, alors que les projets pour les services des deux prochaines années sont en cours de finalisation, la desserte du Sud-Manche semble être encore et toujours la grande oubliée. Et pourtant les dernières propositions de l'ADPCR relayées par plusieurs associations avaient suscité un intérêt certain. Cela me conduit à me poser une fois encore la question : Existe-t-il une réelle volonté politique de désenclaver ferroviairement le Sud-Manche ? La SNCF contrairement à ses déclarations, ne continue-t-elle pas à favoriser le TGV via Rennes au dépend des trains normands ?

Voici quelques exemples :

Alors que le tourisme national et international fait son retour vers le Mont-Saint-Michel, pourquoi revenir en arrière en ne proposant la desserte directe de Pontorson que du 1^{er} juillet au 4 septembre. En chœur, la SNCF et la Région prennent prétexte des travaux de voies qui vont provoquer des interruptions de trafic entre Paris et Dreux certains week-end de mai et juin pour supprimer ce train en semaine. Pourtant, les touristes étrangers et nationaux ne se déplacent pas exclusivement le week-end, bien au contraire. Ce n'est pas grave nous dit-on ils prendront le TGV !!! Faire circuler le train du Mont-Saint-Michel en semaine et pas certains week-ends serait alors anti-commercial ? Heureusement, la liaison Paris-Le Mont-Saint-Michel via Villedieu qui existe le reste de l'année sera opérationnelle mais avec l'inconvénient que les vélos ne sont pas acceptés dans les autocars entre Villedieu et le Mont.

On nous avait annoncé la création, le vendredi soir et le dimanche soir d'un train supplémentaire entre Granville et Rennes. Et dans l'autre sens, un Rennes-Granville-Caen le samedi matin ainsi qu'un Rennes-Granville le dimanche soir. Nous demandions que le retour du dimanche, trop tardif, soit remplacé par un Rennes-Granville-Caen le lundi matin. Mais comme soeur Anne, l'ADPCR ne voit toujours rien venir ? Ces nouveaux trains s'adressant plus particulièrement aux étudiants, nous demandons leur mise en circulation à partir du mois de septembre 2022.

J'ai toujours considéré que Granville était l'entrée du Sud-Manche et que le développement ferroviaire de la Baie du Mont-Saint-Michel ne pouvait pas se faire sans Granville. Malheureusement, la gare de Granville est sursaturée, non pas par le nombre de trains et de voyageurs, mais par le manque de places de parking. Comment prendre le train si on ne peut pas accéder facilement à la gare ? Cela fait plus de 10 ans que l'ADPCR réclame la mise en place d'un nouveau parking, soit construit à proximité de la gare, soit facilement accessible grâce à un moyen de transport gratuit et coordonné avec les horaires des trains. Dans le cadre du contrat de territoire le projet d'amélioration de l'accessibilité de la gare initialement reporté à revoyure, serait enfin programmé avec une participation financière de la Région. Acceptons en l'augure. A défaut, la gare de Folligny et son vaste parking offre une alternative intéressante. La mise en œuvre ne nécessite que quelques aménagements de sécurisation. Bien entendu cela nécessitera l'arrêt de tous les trains Paris-Granville ainsi que nos rares Granville-Rennes. Certains nous rétorquent que cela allongera le temps de parcours, en effet cela coûtera 4 minutes de plus, c'est-à-dire rien, à comparer aux plus ou moins trente minutes nécessaires pour trouver, si on a de la chance, une place de parking gratuite pas trop loin de la gare de Granville. Autre avantage, l'arrêt général à Folligny devrait permettre de bonnes correspondances entre les trains parisiens, les Caen-Rennes et les navettes Granville-Pontorson et Dol que comme Sisyphe, l'ADPCR réclame inlassablement.

Pourquoi nos élus ne profitent-ils pas plus des réunions de concertation avec la Région et la SNCF pour défendre le transport collectif et en particulier le train économe en énergie et en production de CO2 ? Pourquoi défendent-ils encore et toujours l'automobile en soutenant inconditionnellement des projets routiers coûtant des centaines de millions d'euros alors que le litre d'essence dépasse les 2 € et que la production et la distribution de l'électricité nécessaire à la voiture électrique coûteront à l'Etat de très lourds investissements ?

Mesdames et Messieurs les élus, s'il vous plait, aidez-nous à préparer l'avenir de nos enfants et petits-enfants.

Xavier JACQUET



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

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