

# ADPCR-INFOS n° 70



Novembre 2011



## La mobilisation pour l'avenir ferroviaire du Sud-Manche avec la ligne CAEN-RENNES : une réussite !

### Dans ce numéro :

	Page
➤ La journée de mobilisation du 28 août à Avranches	1
➤ Les travaux de modernisation entre Folligny et Avranches	3
➤ Le 3 <sup>ème</sup> aller et retour Caen-Rennes	3
➤ Relations directes Caen-Granville	4
➤ Une pétition d'usagers quotidiens Coutances-Saint-Lô	4
➤ Le comité de ligne Emeraude	4
➤ La catastrophe de Saint-Médard sur Ille	5
➤ Le projet de réservation obligatoire sur Paris-Cherbourg	6
➤ Le renouveau du fret en gare de Bayeux	6
➤ Ligne nouvelle Paris-Normandie	6
➤ NON aux autocars Caen-Rennes par autoroute	7
➤ Le point sur le CPER 2007-2013	8
➤ Des inquiétudes au Mont-Saint-Michel	8
➤ Quelques précisions sur les acteurs du ferroviaire	9
➤ Au chevet du réseau Paris-Saint-Lazare	10
➤ Brèves	11

Le dimanche 28 août 2011 la gare d'Avranches était en effervescence

### Journée de soutien à la ligne Caen-Rennes à Avranches

Ouest-France  
Mardi 30 août 2011

Une centaine de personnes se sont donné rendez-vous dimanche, à la gare d'Avranches dans le cadre d'une journée d'action organisée par l'Association pour la défense et la promotion de la ligne ferroviaire Caen - Rennes. Une dizaine d'élus étaient présents pour représenter le conseil général de la Manche et le conseil régional de la Normandie. Ainsi que les villes du département comme le député-maire d'Avranches, Guénhaël Huet. Ce dernier a rappelé, par exemple, que la ligne Caen-Rennes était « primordiale pour le développement touristique, économique



et la qualité de vie dans le Sud-Manche » et que « si cette ligne ne semble pas une priorité pour la

Bretagne, elle l'est pour la Normandie

Normandie

La journée a débuté à 12 h 30 par un pique-nique convivial puis le départ d'une randonnée pédestre le long de la Sée. En franchissant la voie ferrée à deux reprises, on a pu se rendre compte de sa vétusté et de la nécessité d'entreprendre rapidement des travaux de modernisation permettant de remplacer notamment certains coupons de rail maintenant centenaires (1911-2011).

A 16 h 30, retour en gare d'Avranches où l'ADPCR et des élus se sont exprimés et ont fait part de la nécessité d'améliorer la desserte sur cette transversale indispensable au développement de la région. Il est important d'être relié correctement par le rail avec les deux capitales régionales que sont CAEN et RENNES.

Cette manifestation envisagée dans le Sud-Manche par l'ADPCR et plus particulièrement souhaitée à AVRANCHES par Monsieur Guénahel HUET, Député-Maire, a rassemblé plus de 100 personnes dont de nombreux élus, nationaux, régionaux, départementaux et locaux. C'est la première fois que tant d'élus se sont mobilisés pour l'avenir du rail dans ce secteur. Après l'ADPCR, se sont exprimés successivement, Monsieur Guénahel HUET, Monsieur Pierre TROUDE du Pays de la Baie, Monsieur François DUFOUR, Vice-Président du Conseil Régional de Basse-Normandie et Monsieur Philippe BAS, ancien Ministre, Vice-Président du Conseil Général et maintenant Sénateur de la Manche et Monsieur Jean BIZET, Sénateur de la Manche et Président du Pays de la Baie.

Monsieur HUET, accompagné d'une partie de son conseil municipal et des élus de la communauté de communes, a fait remarquer qu'Avranches disposait dorénavant d'une belle gare mais que si elle voyait plus de trains s'y arrêter ce serait mieux. Il a évoqué le retard dans la réalisation des travaux inscrits au CPER 2007-2013 et mis en relief le peu d'empressement de la Région Bretagne pour financer les travaux de modernisation. La ligne CAEN-RENNES est primordiale pour le Sud-Manche, 5 à 6 allers et retours seraient nécessaires à terme afin de répondre aux besoins de déplacements vers les capitales régionales de CAEN et de RENNES dotées d'universités et de CHU.

Monsieur TROUDE du Pays de la Baie a insisté sur le rôle de cabotage joué par la ligne CAEN-RENNES. Il souhaiterait qu'elle desserve mieux

l'agglomération de GRANVILLE grâce au raccordement de FOLLIGNY opérationnel depuis mars 2011 mais dont l'utilisation n'est pas envisagée avant 2013 !

Monsieur BAS considère comme essentielles pour le développement économique de la région la qualité des dessertes ferroviaires et la desserte du Mont-Saint-Michel qui représente un fort potentiel de clientèle. Il souhaite une union sacrée des élus sur ce sujet afin que la Basse-Normandie se rapproche de Paris comme ont su le faire les bretons.

Monsieur DUFOUR a indiqué que tout le monde tenait au droit à la mobilité. Il a rappelé le rôle joué par la Région pour le développement ferroviaire. Malgré les retards, la modernisation des voies devrait être quasiment terminée pour 2013. Depuis 2004, le matériel a été entièrement remplacé, la majorité des gares a été rénovée. La ligne Baie fonctionne depuis 2009 avec un grand succès. 17 millions d'euros vont être consacrés par la Région pour le renouvellement de la voie entre Folligny et Avranches et 33 millions pour la section Avranches-Dol. La Bretagne ne va pas contribuer à hauteur de ce qui était prévu. Il a également évoqué la nécessité de moins avoir recours à la voiture et pour ce faire, la région intervient aussi au niveau de la mise en place du covoiturage. Il a parlé également du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie qui doit faire prochainement l'objet d'un débat public. Son financement risque de poser problème en raison des nombreux projets envisagés au plan national.

Monsieur BIZET considère la ligne CAEN-RENNES indispensable au maillage ferroviaire de la Basse-Normandie et du Sud-Manche en particulier : son intérêt pour l'économie est réel. Il souhaite aussi une meilleure desserte de Granville avec cet axe. Il a fait part également de son engagement pour la ligne Paris-Granville objet de dysfonctionnements fréquents et qui verra en 2013 l'arrivée des nouvelles rames Régiolis financées par la Région Basse-Normandie. Il a conclu en insistant sur le fait que les dessertes ferroviaires favorisaient le développement durable qui concerne l'avenir de tous.

Pour clôturer la journée, Monsieur HUET a invité les participants à partager le verre de l'amitié offert par la Ville d'AVRANCHES.

## Les travaux de modernisation entre FOLLIGNY et AVRANCHES

Les travaux tant attendus au sud de la ligne à partir de Folligny se sont déroulés du 5 septembre au 10 novembre, comme prévu. La voie a été complètement rénovée, rails de 50 kg au mètre et ballast. Les passages à niveau n° 72 et 74 ont été supprimés et les autres ont reçu un platelage en caoutchouc. La vitesse limite devrait à terme être portée à 110 km/h.



Train de ballast à La Haye-Pesnel



Vue du pont de Champcervon



PN 83 près de la gare d'Avranches

## Le 3<sup>ème</sup> aller et retour CAEN-RENNES

Maintenant c'est sûr, le 3<sup>ème</sup> aller et retour sera là à partir du 12 décembre 2011. Par erreur, la SNCF l'avait fait figurer sur les fiches horaires à compter du 29 août. L'ADPCR l'a fait remarquer et les documents erronés ont été remplacés.

Nous avons attiré l'attention du Conseil Régional et de la SNCF sur la nécessité de créer des relations par autocars entre FOLLIGNY et GRANVILLE avec les trains en provenance ou à destination de RENNES.

Malheureusement, le coût exorbitant demandé par l'exploitant, à savoir Kéolis, ne permet pas la mise en place de ces liaisons. Il faudra attendre que le Conseil Régional de Basse-Normandie prenne en charge l'organisation des services routiers de transports régionaux, en juillet 2012, jusque-là assurée par la SNCF.

Voici les horaires de ces nouvelles relations :

	Lundi à vendredi		Tous les jours
Rennes	05:45	Caen	14:13
Dol	06:23	Bayeux	14:30
Pontorson	06:46	Lison (A)	14:45
Avranches	07:06	Lison (D)	14:46
Folligny	07:21	Saint-Lô	15:01
Coutances (D)	07:40	Coutances (A)	15:21
Coutances (A)	07:41	Coutances (D)	15:22
Saint-Lô	08:03	Folligny	15:41
Lison (A)	08:16	Avranches	15:56
Lison (D)	08:17	Pontorson	16:14
Bayeux	08:31	Dol	16:33
Caen	08:48	Rennes	17:05

Dans le sens CAEN-RENNES, le train qui circule déjà du vendredi au lundi circulera également du mardi au jeudi (actuellement, il est limité à Coutances).

Ainsi, du lundi au vendredi, il sera possible pour les habitants du Sud-Manche, d'effectuer des trajets domicile/travail depuis Pontorson, Avranches et Folligny vers Coutances et Saint-Lô en empruntant le train déjà existant.

Cette nouvelle desserte va permettre des relations quotidiennes domicile/travail/études.

Exemple de prix d'abonnement hebdomadaire :

- Avranches-Coutances : 46,00 €
- Avranches-Saint-Lô : 64,60 €
- Pontorson-Coutances : 62,60 €
- Pontorson-Saint-Lô : 71,40 €

Exemple de prix d'abonnement mensuel :

- Avranches-Coutances : 139,40 €
- Avranches-Saint-Lô : 195,80 €
- Pontorson-Coutances : 189,40 €
- Pontorson-Saint-Lô : 216,20 €

Il faut savoir également qu'en application des articles L.3261-2, R. 3261-1 et 2 du code du travail, l'employeur prend en charge, à hauteur de 50%, le prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos.

Nous devons faire remarquer le paradoxe auquel nous allons assister. Comme vous le savez, la Région Bretagne va encore profiter des nouveaux trains bas-normands sans aucune contrepartie financière mais en plus il n'y aura que les Bretons à pouvoir profiter pleinement de la création du 1<sup>er</sup> train du matin. En effet, la période bleue pendant laquelle la tarification est avantageuse concernera les usagers de Rennes et Dol mais à partir de Pontorson, les usagers-contribuables ne bénéficieront que d'un avantage réduit. Ainsi, un titulaire de la carte senior paiera 17,20 € (réduction de 50%) pour faire le trajet Rennes-Caen tandis que celui qui montera à Pontorson paiera 19,40 € (réduction de 25%), 2,20 € de plus pour 79 km en moins !!!

**Relations directes CAEN-GRANVILLE : Encore un peu plus de patience !**

C'est encore un nouveau report : ce devait être été 2011 puis été 2012, aux dernières nouvelles, ce sera été 2013 mais attention uniquement pour les deux mois d'été puis fermeture ensuite.

Le Conseil Régional de Basse-Normandie a la volonté de faire circuler des trains directs

GRANVILLE-CAEN mais, là encore, les prétentions financières exorbitantes de la SNCF ne le permettent pas.

L'ADPCR demande au Conseil Régional et à la SNCF d'étudier la possibilité de pérenniser cette relation au-delà de l'été 2013 afin de répondre aux besoins de déplacements de tout le pays granvillais.

**Une pétition d'usagers quotidiens de la relation COUTANCES-SAINT-LO**

Chaque jour près de 50 abonnés font le trajet COUTANCES-SAINT-LO pour se rendre à leur travail.

Pour le retour, les horaires ne sont pas du tout appropriés pour ce genre de déplacement car les trains partent de SAINT-LO à 15 h 01 et 18 h 19 !

Ils ont pris l'initiative de faire signer une pétition adressée à la SNCF dans laquelle ils demandent au minimum une relation SAINT-LO-COUTANCES partant vers 17 h 30.

L'ADPCR soutient cette demande légitime et demande au Conseil Régional et à la SNCF d'étudier sa faisabilité.



**Le comité de ligne Emeraude Très décevant !**

Le 27 septembre, l'ADPCR, comme chaque année, était conviée au Comité de ligne Emeraude organisé par le Conseil Régional de BRETAGNE, à Combourg.

Il concerne la ligne Rennes-Saint-Malo et l'axe Dinan-Pontorson.

Deux points abordés par l'ADPCR :

- le financement des travaux de modernisation de la section Pontorson-Dol : Le Conseil Régional de Bretagne apportera 3 millions d'euros et considère que c'est une somme énorme faisant état qu'il finançait aussi les travaux pour le rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel,
- l'arrêt des autocars Rennes-Le Mont-Saint-Michel. Nous avons écrit à ce sujet au Conseil Régional de Bretagne qui avait fait la réponse suivante : "Je partage totalement votre point de vue sur l'importance d'offrir un transport public de qualité pour les habitants du Sud-Manche. J'ai donc demandé au transporteur exploitant de cette ligne régionale, Kéolis Emeraude, d'étudier les impacts (temps, kilomètres, roulement des conducteurs, etc...) de cette potentielle création d'arrêt." La directrice de Kéolis présente au comité de ligne n'en avait jamais entendu parler et Monsieur Lahellec a répondu qu'aucune demande ne lui était parvenue du CG 50 ou du CRBN. En tout état de cause, il souhaite un financement de leur part si cet arrêt était créé. Nous avons fait remarquer que les trains CAEN-RENNES étaient entièrement financés par la Basse-Normandie mais il n'a rien voulu entendre.

Devant cette mauvaise foi caractérisée, nous sommes partis sans participer au pot qui était organisé à l'issue.



## Catastrophe à Saint-Médard sur Ille

Le mercredi 12 octobre une collision est survenue au PN 11 de Saint-Médard sur Ille (entre Combourg et Rennes) entre un TER et un

camion qui n'a pas respecté la signalisation routière. Le bilan est de 3 morts, 5 blessés graves et 39 blessés légers.



Les conducteurs de train ont décidé de franchir dorénavant ce PN à 30 km/h.

Encore une fois, comme dans 99% des cas pour les accidents de passages à niveau, c'est la faute d'un automobiliste !

**Prochainement un radar à ce PN** (*Ouest-France 20 octobre 2011*)

En France, une cinquantaine de sites seront équipés d'un radar, la liste des « points noirs » étant communiquée par Réseau Ferré de France (RFF), suite au souhait du ministère des Transports de sécuriser les passages à niveau les plus accidentogènes.

Ce soir, la Délégation à la sécurité et à la circulation routières a annoncé que celui de Saint-Médard-sur-Ille serait concerné par cette mesure, sans pouvoir préciser de date d'installation. Un radar flashera donc les conducteurs qui ne respecteront pas le signal rouge clignotant.

Flashé deux fois

Le principe de fonctionnement est globalement le même que les systèmes de contrôle automatisé de franchissement de feu rouge. Le contrevenant qui franchit le passage à niveau après l'apparition du signal rouge clignotant est pris en photo deux fois, afin d'établir de façon irréfutable le mouvement du véhicule, et un procès-verbal lui est ensuite automatiquement envoyé par le Centre national de traitement basé à Rennes.

Rappelons que le chauffeur du camion, à l'origine de l'accident ferroviaire survenu mercredi 12 octobre près de Rennes, est poursuivi pour homicides et blessures involontaires. Cet homme de 34 ans a été placé

sous contrôle judiciaire. Selon le procureur, il n'a pas respecté les feux clignotants d'alerte aux abords du passage à niveau.

## **Le projet de réservation obligatoire sur Paris-Cherbourg**

Afin de répondre à l'affluence croissante des trains Intercités sur notre ligne, la SNCF a annoncé, en plein été, la mise en place des réservations obligatoires pour tous les trains à partir de décembre prochain. Les élus locaux et les usagers se sont mobilisés contre ce projet.

L'ADCPR, est intervenue auprès de la SNCF afin de contrer ce projet, en partenariat avec les autres associations concernées, sous l'égide de la FNAUT nationale :

- Union des Usagers Paris-Cherbourg (UDUPC),
- Réseau Vert de Basse-Normandie (RVBN),
- Association des Usagers de la gare de Bernay (UGB).

Par communiqué en date du 14 septembre, la SNCF a fait part de son intention de différer le projet.

Elle insiste cependant sur les avantages que la réservation obligatoire procurerait aux usagers, affirmant qu'elle permettrait la mise en place de trains supplémentaires et qu'elle améliorerait la régularité.

*Voir en annexe, pages 12 à 14 la réponse des usagers à ce communiqué.*

La réservation obligatoire ne résoudrait en rien les problèmes de régularité, qui sont dus aux mises à quai tardives, aux problèmes de matériel, aux dérangements d'installation, aux feuilles mortes... bref, qui sont la conséquence d'un manque d'investissement de la part de la SNCF sur cette ligne et du manque d'entretien sur le matériel roulant.

De plus, la réservation obligatoire impliquerait pour tous les voyageurs une augmentation des prix, puisque les trains de pointe seraient plus chers que les autres, et une perte de flexibilité, puisqu'il faudrait emprunter le train pour lequel l'on a réservé une place, quand on aura pu en trouver une !

**CE PROJET DOIT DONC ETRE ABANDONNE DEFINITIVEMENT.**

La solution aux problèmes de cette ligne passe par une augmentation du nombre de trains ou de leur capacité, et par des investissements lourds afin d'en améliorer sa qualité. D'ailleurs, si la SNCF peut mettre des trains supplémentaires sur notre ligne grâce à la réservation obligatoire, pourquoi ne le fait-elle pas dès à présent ?

N'est-ce pas alors paradoxal dans ce contexte d'annoncer que dès le 11 décembre prochain, l'ensemble des trains passera à 10 voitures, au lieu de 11 actuellement (quand tout va bien) aux heures de pointe ?

## **Le renouveau du fret en gare de Bayeux**

Alors que depuis 1990, date de suppression du trafic diffus en Basse-Normandie, seuls quelques rares trains complets de fret circulent (déchets nucléaires, produits de carrières), une bonne nouvelle nous vient de BAYEUX. La carrière de VAUBADON a en effet décidé de confier au rail le transport d'une partie de sa production à destination notamment de la région parisienne. Sachant qu'un train de 1 350 tonnes remplace 50 camions, c'est une très bonne initiative sur le plan du développement durable.



## **Ligne nouvelle Paris-Normandie Le débat public est commencé**

Le débat public relatif au projet de ligne nouvelle Paris-Normandie est commencé. L'ADPCR a produit un cahier d'acteur afin de faire part de ses souhaits par rapport à ce projet.

Elle a participé au débat organisé le 3 novembre à SAINT-LO et sera présente le 22 novembre à CHERBOURG.

L'intégralité de ce cahier d'acteur est consultable sur notre site [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)

En voici le résumé :

Il y a nécessité de créer une infrastructure nouvelle en raison des difficultés d'exploitation rencontrées entre Paris et Mantes liées à la saturation de l'axe et de réduire les temps de parcours entre les principales villes de Basse et Haute-Normandie.

Nous savons que la réalisation prendra de nombreuses années, ce qui nous oblige à accepter un phasage, après bouclage du financement de la totalité du projet LNPN, la priorité devant être donnée à la désaturation de l'axe Paris-Mantes.

Entre Paris et Caen, le meilleur temps de trajet actuel pouvant être ramené à 1 h 15, la voiture ne sera plus compétitive, on pourra assister alors à un report modal important. Il faudra aussi que la demi-heure gagnée ne profite pas seulement aux villes situées sur la radiale Paris-Cherbourg mais à l'ensemble de la Basse-Normandie :

- à SAINT-LO, COUTANCES et GRANVILLE
- à la desserte du MONT-SAINT-MICHEL

Nous attendons :

- un trajet Caen-Rouen entre 45' et 1 heure,
- la création de trains reliant le Nord de la France à l'Arc Atlantique,
- le développement du fret ferroviaire,
- la liaison avec Roissy et le réseau à grande vitesse,
- la desserte de la Défense et de Paris-Saint-Lazare,
- une fréquence suffisante,
- une desserte harmonieuse des villes intermédiaires actuellement desservies.

Parmi les 3 scénarios présentés, le tracé A a notre préférence pour les villes situées à l'Ouest et au Sud de Caen car il répond le mieux aux différents objectifs que nous voulons voir aboutir.

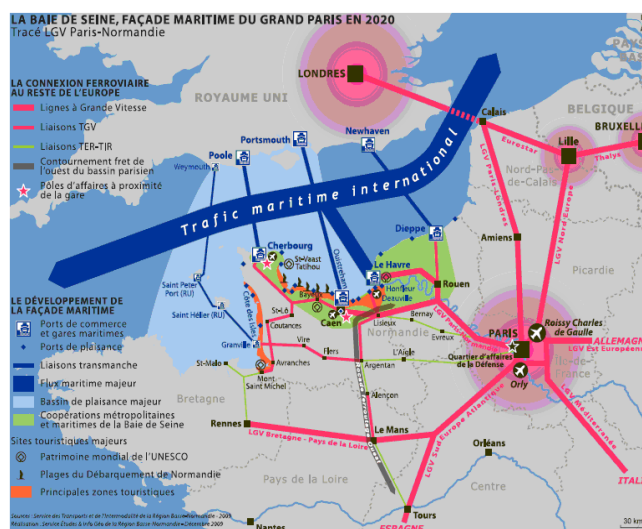
La vitesse limite fixée à 250 km/h est raisonnable, au-delà, les investissements

supplémentaires pour gagner quelques minutes seraient outre mesure.

Au niveau du matériel roulant : il ne s'agira donc pas de rames à grande vitesse. Il faudrait des rames couplables dont les éléments multiples pourraient se scinder pour desservir plusieurs destinations (Paris-Coutances avec des Paris-Cherbourg).

Les électrifications et les aménagements d'infrastructures existantes en prolongement de la ligne nouvelle doivent être menés simultanément.

Au niveau de la voie : sur la section CAEN-CHERBOURG, pour compléter les 29 kms aptes à 220 km/h entre Carentan et Valognes, il serait judicieux d'étudier la possibilité de porter la vitesse limite de 160 à 180 km/h.



## NON aux autocars CAEN-RENNES par autoroute ! (suite)

Dans le cadre de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, l'article 38 offre la possibilité aux autocars d'effectuer des transports de personnes entre deux points du territoire national dans le cadre de services réguliers internationaux (Cf ADPCR Infos n° 69)

Face à la menace pour les relations CAEN-RENNES, l'ADPCR est intervenue auprès de Madame Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET afin de la faire revenir sur sa décision pour la relation RENNES-ROUEN qui nous menace.

Non seulement nous n'avons pas reçu de réponse mais 230 lignes de ce type ont été autorisées en France !

De plus, le Ministre Thierry MARIANI a annoncé lors du congrès de la FNTV [la création de lignes express par autocars](#). Voir ci-dessous l'article de Mobilicités du 19 octobre.

## **LIGNES NATIONALES PAR AUTOCAR : LE GOUVERNEMENT ANNONCE UN AVANT-PROJET DE LOI**

**En marge du congrès de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) le 19 octobre 2011 à Paris, Thierry Mariani a annoncé qu'un projet de loi sur les lignes "express" par autocar était dans les tuyaux. Les élus régionaux, départementaux et les opérateurs sont consultés. Officiellement pas la SNCF, même si ces nouvelles liaisons routières ne devront pas mettre en danger les lignes TER.**

"Je prends ! C'est un premier pas, l'autocar devient visible dans le paysage des transports", a commenté Michel Seyt, président de la FNTV, à la lecture de l'avant-projet de loi sur les lignes express nationales par autocar. Il vient compléter le dispositif des liaisons routières déjà autorisées dans le cadre du cabotage international

Le texte a été transmis mi-octobre 2011 par le gouvernement aux organisations professionnelles (UTP, FNTV) ainsi qu'aux élus départementaux, régionaux et au Groupement des autorités responsables de transport (GART).

La SNCF ne sera officiellement pas consultée, assure Thierry Mariani, "Je défends le ferroviaire mais à chaque mode de transport son utilité, a relevé le ministre. Comme pour les lignes de cabotage international, ces lignes nationales par car "ne devront pas bousculer l'équilibre économique des lignes TER", précise-t-il.

Une manière d'amadouer les présidents de régions qui ont hérité de la compétence et du financement des lignes TER (train et autocar) et ne sont pas franchement favorables à la concurrence de la route. Et si les liaisons concernent deux régions non limitrophes ou plus de deux régions, c'est l'État qui donnera son autorisation, après avis des départements et des régions concernés.

### **"Aussi vite que possible"**

"Notre objectif est de soumettre ce projet au Parlement aussi vite que possible, l'autorisation des lignes d'autocar express est l'un de nos deux dossiers prioritaires avec les ports d'outre-mer", a indiqué le ministre des Transports devant des autocaristes et la presse au congrès de la FNTV le 19 octobre au matin. Le projet a-t-il une chance d'être discuté à la session parlementaire d'automne ? Les professionnels de la route veulent y croire.

### **"Pas la guerre des mondes"**

De son côté, la SNCF affûte ses armes : "Nous ne voulons pas faire de l'Eurolines bis mais un produit amélioré en terme de service, de confort et de gares routières (critique à peine masquée de la gare routière Eurolines Paris-Porte de Bagnolet ndlr)", avait lancé Jean-Pierre Farandou lors d'une rencontre organisée début octobre 2011 par [TDIE](#) sur le sujet des [lignes de cabotage](#).

Au congrès de la FNTV, le patron de SNCF Proximités (la branche gère déjà des lignes TER par autocar) a réitéré son intérêt pour la route, en s'appuyant sans doute sur son bras armé Kéolis, spécialisé dans le transport par bus et autocar. "Un train-km coûte 15 euros, un autocar 3 euros au kilomètre. L'achat d'un autorail coûte 6 millions d'euros, un autocar 300 000 euros, le tout ferroviaire n'est pas la solution, il faut un service complémentaire à l'offre ferroviaire pour irriguer le territoire là où le train ne peut pas aller. Ce n'est pas la guerre des mondes", a conclu Jean-Pierre Farandou. Visiblement, l'ouverture des lignes d'autocar express n'intéresse pas que les autocaristes privés.

Nathalie Arensonas

## **Le point sur le Contrat de projet Etat-Région 2007-2013**

En ce qui concerne la ligne CAEN-RENNES, entre Avranches et Dol, le maintien des deux voies est acquis mais elles ne seront pas renouvelées dans leur intégralité car la Région Bretagne ne participe au financement qu'à hauteur de 3 millions d'euros alors qu'il avait été prévu 10 dans un premier temps puis 7 dans un deuxième.

Une passerelle serait édifée à Avranches, c'est une exigence de l'Etat (l'aménagement de celle de Lison sera également financé).

Des études vont être menées au sujet d'un raccordement sud-est à Folligny afin de permettre des relations directes PARIS-PONTORSON.

## **Des inquiétudes au Mont-Saint-Michel !**

Ouest-France

Les navettes rejoignant le site du Mont-Saint-Michel partiront du barrage.

**Pour visiter le Mont-Saint-Michel, les touristes devront bientôt parcourir 800 m à pied afin de rejoindre les navettes. Les voyageurs s'inquiètent de l'avenir de leurs excursions.**



Sous un soleil radieux, 25 professionnels du tourisme, venus de Paris, ont débarqué au Mont-Saint-Michel jeudi midi. Ils ont été conviés par le Centre des monuments nationaux à un éductour. Ils ont eu droit à une visite des lieux et à un point sur les travaux, le nouveau barrage et le futur parking.

Une démarche exceptionnelle ? « Un éductour est quelque chose de banal, précise François-Xavier de Beaulaincourt, directeur général des services du Syndicat mixte de la Baie, associé à l'organisation de cette journée. Il s'agit de montrer aux personnes vendant des produits touristiques ce qui fait la beauté d'un site. »

Mais les invités étaient surtout présents hier pour avoir des réponses à leurs questions. « On s'interroge sur l'avenir de l'acheminement des touristes, notamment japonais, généralement très pressés par le temps », précisent-ils d'un commun accord.

Fin du stationnement au pied du Mont

Pourquoi ? Dans le cadre du rétablissement du caractère maritime du Mont, le 28 avril prochain, il en sera fini du stationnement au pied du Mont-Saint-Michel. Les touristes devront aller se garer ou être déposés sur le nouveau parking situé dans les terres et parcourir 800 m à pied, aller-retour, pour rejoindre les navettes au départ du barrage.

Lors d'une escale à proximité du nouveau parc de stationnement, Yolanda Arrondo et Muriel Capilla, de l'entreprise KTS, interpellent Christian Pennel, directeur adjoint de Véolia transport : « Nous partons de Paris à la journée et tous les tours opérateurs démarrent pratiquement à la même heure. Si quarante cars arrivent en même temps, il y aura 2 000 personnes à attendre les navettes. Comment sera-t-il possible de ne pas les faire s'impatiser ? »

Le responsable de leur répondre : « Il faudra que vous changiez vos habitudes en décalant un peu les départs. » Une solution qui ne plaît pas. « Il ne faut pas qu'on ait à payer les conséquences. »

Un budget à la hausse ?

D'autres sujets demeurent sensibles : « Et les bagages de nos clients passant la nuit sur le Mont, leurs transports sera également taxé ? » Probablement. « Qu'est-il prévu pour les personnes handicapées qui peuvent difficilement

se déplacer sur 800 m ? » La navette la Montoise leur sera ouverte. « Et pour les personnes âgées ? » Pour elles, pas de solution pour l'instant.

Ces ajustements vont peser sur le prix à facturer et les professionnels cherchent à savoir de combien. « Nous bouclons nos calculs, ça devient urgent pour nous d'être définitivement fixés », affirme Brigitte Bizalion, de l'agence Jalpak.

Les représentants des tours opérateurs s'accordent tous pour dire que l'embellissement du site du Mont-Saint-Michel est réussi. « On se rend mieux compte de la beauté du lieu et on peut l'observer de loin. » Mais à la fin de la journée de découverte, les inquiétudes demeurent : « Cela va coûter plus cher aux touristes, déplore Dalida Belouchat de chez Gullivers. Il y a de nombreuses choses qui ne sont pas claires. Dans notre clientèle, nous avons beaucoup de personnes âgées, ça ne va pas être simple. On ne voudrait pas perdre le Mont dans nos destinations, mais nous n'allons peut-être pas avoir le choix. »

## Quelques précisions sur les acteurs du ferroviaire

**Source : RFF**

### L'État

Il définit la consistance du réseau, donne son approbation pour les grandes opérations d'aménagement, fixe les procédures à conduire pour la réalisation des projets et veille au respect des règles de sécurité. L'État participe au financement des études du projet LNPN.

### Les autorités organisatrices des transports en région (Aot)

Les régions sont autorités organisatrices des transports régionaux depuis que la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain leur a confié cette compétence

### L'État, autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire

Par une convention signée en décembre 2010, l'État s'est engagé à verser à la SNCF une compensation annuelle de 210 millions d'euros pendant trois ans, afin de pérenniser et améliorer la qualité de service de 40 liaisons

ferroviaires dites « d'équilibre du territoire » transportant au total environ 100 000 voyageurs par jour sur le réseau classique (hors LGV). Paris – Caen – Cherbourg / Trouville – Deauville ; Paris – Vernon – Rouen ; Paris – Rouen – Le Havre ; Paris – Évreux – Serquigny font partie de ces 40 liaisons.

La convention prévoit également un investissement de plus de 300 millions d'euros pour la modernisation du matériel roulant.

### **Réseau Ferré de France (Rff)**

Réseau Ferré de France est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferroviaire français. Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) créé en

1997, RFF a pour mission l'aménagement, le développement, la modernisation et la mise en valeur du réseau ferré national, dans une logique de développement durable, ainsi que la répartition des capacités d'utilisation du réseau ferré. RFF est le maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires nouvelles y compris les gares. RFF assure également la répartition des capacités d'utilisation du réseau ferré, dans un contexte d'ouverture à la concurrence du transport de marchandises (2003) et, depuis fin 2009, du transport international de voyageurs.

### **La SNCF et les autres entreprises ferroviaires**

Entreprise ferroviaire historique, la SNCF est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Elle est aujourd'hui l'opérateur principal en matière de transports de marchandises et de voyageurs.

La SNCF, assure, pour le compte de RFF, l'exploitation et l'entretien du réseau et des installations existantes liées à l'exploitation des services de transports.

Depuis l'adoption des directives européennes qui ont permis l'ouverture du réseau à la concurrence, la SNCF n'est plus la seule entreprise ferroviaire à pouvoir opérer sur le réseau ferré national. Dans un premier temps, l'ouverture a concerné le transport de marchandises, d'abord pour les trafics internationaux en 2003, puis pour l'ensemble des trafics, y compris domestiques, en 2006. Après le fret, l'ouverture du réseau concerne à présent le transport international de voyageurs.

Depuis le 13 décembre 2009, des opérateurs ferroviaires privés peuvent faire circuler des trains de voyageurs sur le réseau ferré français,

desservant ainsi une ou plusieurs villes françaises, à condition que ces trains aient pour origine et/ou destination une gare située dans un pays européen. Aujourd'hui, sept opérateurs utilisent le réseau ferré national pour leur activité de fret et/ou voyageurs : CFL Cargo, Colas-Rail, Euro Cargo Rail, Europorte France, SNCB, SNCF et VFLI.

### **L'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)**

Il s'agit de l'autorité française de sécurité ferroviaire qui assure, pour le compte du ministère chargé des Transports, l'équité du traitement des acteurs, l'homogénéité des conditions techniques et de sécurité de l'exploitation et contribue à l'interopérabilité des réseaux européens.

### **L'autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)**

Autorité administrative indépendante, créée par la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, elle concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et des clients. Elle veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau pour les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence.

## **Au chevet du réseau Paris Saint-Lazare...**

Source News RFF 06/10/2011



D'importants chantiers de modernisation sont actuellement menés sur le réseau Paris Saint-Lazare. Des remplacements d'appareils de voie et renouvellements de voies et de ballast se font sur diverses portions du réseau jusqu'au 12 novembre (gare de Paris Saint-Lazare, Argenteuil et Val d'Argenteuil, Achères Villes et Eragny Neuville). Des opérations s'inscrivant dans un programme de modernisation plus vaste qui s'étend jusqu'à l'horizon 2016.

Faisant partie des zones prioritaires identifiées par des études de criticité menées entre 2007 et 2009, le réseau

Paris Saint-Lazare fait l'objet d'investissements importants. Cumulés sur les années 2011 et 2012, ces derniers s'élèveront à près de 120 millions d'euros. Ils permettront de moderniser et de renouveler les infrastructures afin d'accroître leur fiabilité et de limiter au maximum les incidents liés à l'infrastructure, sources d'irrégularité. L'objectif de Réseau Ferré de France est de les faire chuter de 30% d'ici 2012.

### Les opérations à venir

D'autres opérations importantes sont à venir. Par exemple, le renouvellement de la signalisation sur le secteur Paris Saint-Lazare – Bécon / Asnières. Il s'agit d'un programme complet de renouvellement des installations de signalisation. La phase de réalisation débutera fin 2011 pour se terminer en 2016. Une opération d'un budget prévisionnel de l'ordre de 82 millions d'euros.

Autre opération prévue : le renouvellement des voies sur le réseau de Paris Saint-Lazare entre 2011 et 2014. Plus de 83 kilomètres de voies (rails, ballast, traverses ou aiguillages) seront remplacés pour un montant de près de 114 millions d'euros financés par Réseau Ferré de France.

### Les particularités du réseau en Ile-de-France

Le réseau ferré d'Ile-de-France est l'un des plus sollicités du monde. Il concentre plus du tiers des circulations ferroviaires comptabilisées en France sur seulement 10% du réseau ferré national ! 7 500 trains transportent chaque jour près de 3 millions de passagers. En parallèle, près de 260 trains de fret passent quotidiennement sur la Grande Ceinture Ferroviaire.

Dans ce contexte, il reste peu de plages de libres pour les travaux de maintenance et d'entretien, qui doivent être généralement menés la nuit, pour perturber le moins possible les circulations. Une contrainte qui entraîne des chantiers coûteux, complexes à organiser et longs à mener car ils sont fractionnés en de multiples sessions de quelques heures.

## Brèves...

- Les travaux d'aménagement du parvis de la gare de Bayeux sont commencés,
- Orientations budgétaires 2012 du Conseil Régional de Basse-Normandie en matière de transports : la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, l'acquisition des matériels Régiolis pour la ligne Paris-Granville, l'accélération du programme de rénovation des gares TER, l'amélioration des services avec la poursuite de la démarche de titre unique de transport,
- On n'arrête pas le progrès entre Dreux et Granville !

La SNCF communique : chaque automne, la présence de feuilles mortes sur les voies et les conditions climatiques perturbent la circulation des trains et occasionnent des

retards plus ou moins importants. Malgré les efforts de nos équipes, nous sommes contraints de substituer certains trains par autocars.

De qui se moque-t-on ? Il ne faut pas exagérer ! Pour le moment les feuilles ne sont pas tombées et les drisines gratteuses sont en service.

Ou alors c'est une grande première scientifique mise au point par la SNCF : les feuilles à patinage sélectif !

Grâce à un procédé breveté par la SNCF mais confidentiel, les feuilles mortes tombées sur les rails entre Dreux et Granville sont maintenant capables de choisir les trains qui devront patiner.

Ainsi la SNCF est capable, sans laver les rails, d'assurer sans aucun retard les liaisons Granville-Dreux-Paris et retour alors que les trains Argentan-Dreux qui utilisent les même rails derrière ceux de Granville, eux, patineront obligatoirement et seront donc remplacés par des cars.

La SNCF est-elle bien au courant que le vent de la concurrence commence à souffler ? Peut-être que d'autres opérateurs sauraient faire rouler tous les trains programmés !

- Lundi 7 novembre, Laurent Beauvais a inauguré la gare entièrement rénovée de Valognes (50) aux côtés des partenaires du projet. Les travaux, qui se sont déroulés de mars 2009 à février 2010, ont notamment permis la création d'un espace d'accueil destiné aux usagers TER, la mise en place d'une nouvelle billetterie et l'aménagement de zones d'attente plus confortables sur les quais. La Région a financé près de la moitié du coût de cette rénovation, à savoir plus de 440 000 euros. Valognes est ainsi la 25e gare rénovée en Basse-Normandie sur les 46 gares et haltes TER. En outre, les espaces d'accès à la gare ont été réaménagés : création de giratoires, d'un parking, calibrage des voies de circulation pour améliorer la sécurité des cyclistes, création d'un espace de stationnement des deux-roues à proximité immédiate de la gare, installation d'un abri-piéton... Aux côtés de la Ville de Valognes, la Région a également financé 50 % de ces travaux, soit près de 500 000 euros. (*Normandirect n° 117*)

## Réponse des usagers au communiqué de la SNCF

**Une surcharge régulière des trains pendant les pointes hebdomadaires** (week-end) et saisonnières (vacances) : de nombreux voyageurs se plaignent de ne pouvoir trouver une place assise ou de voyager dans des conditions de confort dégradées et qui engendrent des problèmes de régularité et de sécurité pour les voyageurs.

- **Les pointes sont régulières et donc prévisibles** : les périodes chargées et les compositions peuvent être programmées à l'avance... comme la SNCF l'a toujours fait avec le calendrier voyageurs bleu-blanc. Il ne faut pas interdire l'accès, tout le monde peut être amené à se déplacer dans l'urgence. C'est l'indispensable besoin de souplesse face à l'automobile,
- pour la gestion de la circulation automobile, avec un nombre d'unités qui n'a rien à voir les flux de la SNCF, des prévisions de trafic sont réalisées.

**L'impossibilité pour SNCF de connaître à l'avance le nombre de voyageurs dans ces trains Intercités** et donc d'anticiper l'organisation de son plan de transport ce qui entraîne des problèmes, là encore, de régularité. Ces dysfonctionnements pénalisent tous les trains de la ligne concernée mais aussi tous les trains au départ ou à destination de la gare Saint-Lazare.

- La SNCF connaît forcément, approximativement, le nombre de voyageurs dans les trains Intercités. Les comptages ponctuels effectués par les contrôleurs, le nombre de réservations, le nombre de billets vendus, le nombre d'abonnés lui permettent de connaître parfaitement ses trains creux et ses trains surchargés qui le sont de façon très régulière et connue de tous notamment le vendredi soir et le dimanche soir. Ces différentes sources indiquent aussi qu'aux heures de pointes sur Caen-Paris et retour, le % de déplacement domicile-travail et étude ainsi que le déplacement affaires dépasse en semaine les 80%,
- Avant même la réservation électronique, la SNCF tenait des statistiques de pourcentages de places réservées car en période de pointe, le pourcentage de réservations augmente. Elle programmat des trains supplémentaires sans erreur. La prévision de trafic est réalisable sans réservation obligatoire. Les hôteliers, restaurateurs tiennent souvent des statistiques de ce type. C'est certes plus facile avec la réservation obligatoire, mais c'est ce que nous reprochons à la SNCF : privilégier la facilité de production à la qualité de service, dans ce cas, la souplesse d'accès comme en automobile,
- Les dysfonctionnements et donc la régularité dépendent avant tout de la saturation du tronçon Saint-Lazare- Mantes et très peu des surcharges de voyageurs, l'accès des trains étant normalement interdit par le personnel d'accompagnement à l'heure du départ.

Une **production complexe** en raison du nombre de voitures variables pour chaque train (9, 10 ou 11 selon les jours), renforcée par des travaux dans les Ateliers de Batignolles.

- Nous attendons de la SNCF qu'elle adapte le nombre de trains et de voitures aux périodes de pointe et nous n'avons pas à subir les travaux des ateliers de Batignolles (gestion interne de la SNCF),
- On fait du perfectionnisme : on peut gérer les compositions des trains de 9 ou de 11 voitures sans passer par l'intermédiaire de 10 voitures et on réduit le nombre de manœuvres,
- La SNCF répond que le fait de retoucher à chaque fois la composition des trains engendre des pannes à répétitions d'où la mise tardive des trains. Sur Batignolles, on nous explique que les entretiens ne seraient plus possibles pour des rames de 11 voitures à cause de la réduction de la longueur des fosses. Si la connectique entre les voitures est défectueuse, c'est inquiétant et cela démontre le mauvais entretien. Si la longueur des fosses est trop faible : pourquoi ne pas faire faire l'entretien à Caen ou à Cherbourg ?
- La composition variable est un avantage du train par rapport à la voiture, le car et l'avion. Cette qualité doit être valorisée et non étouffée.

La réservation systématique permettrait d'améliorer la qualité de service en offrant un confort accru et notamment **la garantie d'une place assise** et une **meilleure ponctualité en régulant les affluences trop fortes** pour un même train. La garantie d'une place assise est plébiscitée par les clients de la relation. Une étude service réalisée par Intercités en 2010 montre que 70 % de clients attendent la garantie de la place assise.

- Effectivement, une place assise est souhaitée par 100 % des passagers. Qui a envie de voyager debout ou assis sur le porte-bagages ? Ceci ne signifie pas que les passagers veulent payer plus pour une place assise. Cela signifie seulement que lorsqu'un client achète un billet, il attend de la SNCF ce pour quoi il a payé : une place assise et un train à l'heure,
- La garantie de place assise traduit l'attente du client : le standard de confort est le voyage assis pour des parcours à moyenne ou longue distance, et c'est une évidence : on n'est pas dans le domaine de la très proche banlieue. **C'est la SNCF et non le client qui traduit garantie de place assise par demande de réservation obligatoire.** De surcroît, le voyageur accepte volontiers un voyage debout, si ce cas reste exceptionnel mais lui permet d'improviser un voyage indispensable,
- La SNCF parle "d'affluence maîtrisée", honteux euphémisme qui montre bien que son but est en réalité de réduire l'affluence dans ses trains les plus chargés, plutôt que de répondre à la demande par un accroissement de l'offre! La mission de la SNCF n'est pas de lutter contre l'accroissement de la demande de transport ferroviaire, mais au contraire d'y répondre par une augmentation de l'offre,
- Ce constat est d'autant plus aberrant que, même avec les fortes contraintes d'échanges imposées aux TGV depuis octobre 2007, il est constaté que les TGV réputés comportent toujours des places libres.

En incitant les voyageurs à mieux se répartir sur les trains les moins chargés en période de pointe la SNCF pourrait **développer son offre et, par une meilleure utilisation de ses rames, créer 3 trains supplémentaires** le vendredi soir, le dimanche soir et le lundi matin. Seule la réservation systématique le permet.

- Qui peut se permettre de prendre un train de Paris à 15h10 au lieu de 20h45 par exemple, ou un train du matin à Caen à 10h08 au lieu de 7h42 ? Encore une fois, ceci montre que la SNCF connaît mal les clients de sa ligne. En effet, comme indiqué ci-dessus, une très grande majorité d'entre eux sont des actifs ou des étudiants avec des horaires peu flexibles. Les usagers abonnés représentent 60 – 70 % du transport en heure de pointe : difficile d'agir sur ce paramètre,
- C'est la réduction de composition de 11 à 10 voitures pour des raisons de travaux à Batignolles qui permet la création de 3 rames supplémentaires et non la réservation obligatoire. Pouvez-vous nous indiquer les horaires et les dates de circulation prévues pour ces trains ? Sachant que si leur circulation est possible le vendredi aux heures de pointe, donc en période de saturation du tronçon Paris- Mantes, elle sera également possible les autres jours moins chargés. L'utilisation de ces trois rames rendrait la réservation sans objet sachant que deux rames de 10 voitures sont d'une capacité très supérieure à 11 voitures,
- **La critique majeure des usagers : le client au service de l'entreprise.** "La SNCF doit admettre, surtout dans le cas d'un service public, qu'il faut gérer les pointes de trafic (comme le font d'autres opérateurs : électricité, transports urbains, autocaristes) et non essayer de les supprimer."
- Que dirait la SNCF elle-même si les autocaristes refusaient de la dépanner quand il faut assurer des services de remplacement, parfois inopinés, en cas de défaillance des dessertes ferroviaires ?

**Pour les abonnés régionaux, les conditions actuelles seraient maintenues sans surcoût.**

- **Il n'y a pas que les seuls abonnés.** Remplacer la réservation facultative et gratuite par la réservation obligatoire et payante correspond à une dégradation de l'offre puisque la clientèle désapprouve la réservation obligatoire. Le TET, dont le concurrent est la voiture, ne doit pas être commercialisé comme le TGV et l'avion. L'"essoufflement" du trafic TGV en constitue un indice significatif,

- **C'est la première erreur de base de la SNCF : le TET doit être commercialisé pour concurrencer la voiture et non l'avion.**

**Une ponctualité renforcée** grâce à une meilleure gestion des flux de voyageurs

- Le problème de ponctualité est un problème récurrent qui n'a absolument rien à voir avec les réservations obligatoires. Les causes sont toujours les mêmes : le défaut d'entretien des voies et du matériel est la cause principale, mais nous avons aussi l'attente du personnel à bord, les feuilles mortes...

La mise en place progressive de **services supplémentaires** facilités par une affluence maîtrisée et, notamment, la restauration ambulante et le renforcement de l'information voyageurs par la mise en place d'écrans à bord des trains

- Certains voyageurs avaient regretté la disparition du service de restauration et demandent son rétablissement. Toutefois, ceci ne concerne pas les abonnés domicile-travail qui n'attendent pas de services supplémentaires, mais seulement celui pour lequel ils ont payé leur billet de train : un train qui arrive à l'heure,
- **C'est la logique inverse, que dénoncent aussi de nombreux rapports parlementaires** et notamment les sénateurs Haenel et même Grignon pour le fret : « Proposition n° 2 : passage d'une "logique d'offre" à une "logique de la demande".

***La SNCF estime que cette proposition est la plus efficace pour permettre une amélioration rapide de la qualité du service et va poursuivre le travail de mise au point de ce projet. Elle précise que l'amélioration du confort et de la régularité sur cette ligne reste une de ses priorités.***

- L'approche de la SNCF traduit une autre erreur de base : les dessertes ne sont bien conçues que pour Paris,
- La réservation obligatoire dégrade la fréquentation des "bouts de ligne", en particulier en "tuant" le trafic complémentaire que peut apporter le cabotage régional (par exemple Lison – Cherbourg, Carentan – Caen...) car elle complique l'accès au train,
- La réservation obligatoire crée une rigidité supplémentaire dans l'accès au train qui n'est alors plus un outil de liberté. C'est le cas pour tous les types de déplacement, et notamment les domicile-travail ou les trajets locaux. Un usager entre Carentan et Caen est libre de choisir un Intercités ou un TER selon son horaire. Ce ne serait plus possible sans contrainte avec la réservation obligatoire. Un usager en correspondance TER-Intercités, montant dans l'une des nombreuses gares sans guichet, serait lui aussi très pénalisé, car il ne pourrait plus monter librement dans le train pour y prendre son billet (ex : Brionne-Bernay-Paris ou Beaumont-Evreux-Paris),
- Alors que les autocaristes développent ces méthodes de commercialisation pour améliorer l'offre et la rentabilité (le cabotage en France, en complément des dessertes internationales assurées par VéoIia), la SNCF fait exactement le contraire,
- C'est probablement une des explications quant aux résultats modestes des TéoZ Paris – Clermont-Ferrand et du déficit de Bordeaux – Marseille – Nice qui dispose pourtant de tous les ingrédients pour autoriser des dessertes de qualité et très rentables.

**Prenez date : l'assemblée générale de l'ADPCR  
aura lieu le  
samedi 28 janvier 2012  
à l'Hôtel de Ville de COUTANCES**

# Normandie

## SNCF : haro sur la réservation obligatoire

Les associations des usagers de la ligne Intercités Cherbourg – Caen – Paris se sont réunies vendredi soir, à Caen. En ligne de mire : le projet de réservation obligatoire de la SNCF effective le 11 décembre.

En janvier dernier, l'Union des usagers du train Paris – Caen – Cherbourg (UDUPC) s'était mobilisée contre la dégradation du service, en dénonçant des retards permanents, une détérioration des trains et un manque de communication de la SNCF. Les habitués de cette ligne avaient finalement obtenu 30 % de remboursement de leurs abonnements.

« Un nouveau coup de massue » atteint les voyageurs habituels de la ligne Intercités Cherbourg – Caen – Paris : la réservation obligatoire projetée par la SNCF à compter du 11 décembre prochain. Une solution envisagée pour désengorger certains trains. « C'est surtout la plus rentable pour la SNCF, s'insurge Ahmed-Rad Abdillah, président de l'UDUPC. C'est bondé les vendredi et dimanche soir, ainsi que le lundi matin. La véritable solution serait d'ajouter des rames. »

Pour l'heure, la SNCF ne communique pas sur ce projet dont elle avait informé les deux régions et les associations de voyageurs en juillet. Réunis à Rouen (Seine-Maritime) mercredi dernier, les deux présidents de Basse et de Haute-Normandie, Laurent Beauvais et Alain Le Vern, ont

annoncé qu'ils allaient s'opposer farouchement à ce projet.

L'UDUPC ainsi que dix autres associations de consommateurs haut et bas-normandes se sont réunies, vendredi soir, à Caen pour évoquer ce nouveau sujet brûlant. Ahmed-Rad Abdillah fait les comptes. « En moyenne, un abonnement mensuel coûte 385 €, tout forfait confondu. A 1,50 € par voyage la réservation par billet, cela fera 60 € en plus à déboursier pour les abonnés. » Ce Caennais prend le Caen – Paris quarante fois par mois. « Ça ne sera plus rentable. »

Selon la Fnaut, Fédération nationale des associations d'usagers des transports, la réservation obligatoire sur cette ligne « introduirait la rigidité de commercialisation du TGV sans les avantages de la grande vitesse ». Et impliquerait « des démarches d'échanges de billets contraignantes, complexes et souvent coûteuses pour le voyageur ».

Pétitions, manifestations... d'ici le 11 décembre, les associations d'usagers comptent « utiliser tous les recours possibles » pour faire changer de voie la direction de la SNCF.

Nathalie HAMON.



Nouveau coup dur pour les usagers de la SNCF, en particulier les abonnés : le projet de réservation obligatoire qui devait être effectif le 11 décembre.

### Les Verts contre ces réservations forcées

Comme gauche et droite, Europe Écologie les Verts s'oppose à la réservation obligatoire dans les trains Corail Intercités. « C'est la seule réponse à l'augmentation du nombre de passagers sur ces lignes », dénonce Mickaël Marie, président du groupe EELV au conseil régional. Aujourd'hui, la liaison Cherbourg

– Paris est un succès commercial. Cela se traduit paradoxalement par une dégradation des conditions de voyage. Réservation obligatoire, augmentation du prix du billet. Voilà ce qui attend les futurs usagers d'une ligne à grande vitesse à 10 milliards d'euros qu'il faudrait bien rentabiliser... »

## Bayeux

Bayeux à vivre juillet 2011



Calendrier  
12 mois de travaux.  
Lancement dès juin avec  
le parking longue durée.

Coût des travaux d'aménagements  
extérieurs et giratoire  
3,5 M€ financés à 30%  
(Conseil général du Calvados  
et Région)

# LA NOUVELLE GARE multimodale se profile

### 12 mois de travaux pour réaménager les accès



## Caen - Rennes : manifestation de soutien dimanche

Sur la ligne Caen-Rennes se joue l'avenir du Sud-Manche. L'avenir ferroviaire, mais aussi économique, démographique et touristique. L'ADPCR appelle à manifester dimanche à la gare.

Trois questions à...



**Jean-Yves Colas**, président de l'ADPCR, Association pour la défense et la promotion de la ligne ferroviaire Caen - Saint-Lô - Rennes.

**Vous organisez dimanche à la gare d'Avranches une manifestation pour la défense de la ligne ferroviaire Caen - Rennes. Cette ligne est menacée ?**

Faut-il le rappeler, en 1992, la SNCF voulait purement et simplement fermer cette ligne entre Coutances et Dol-de-Bretagne. L'action de l'ADPCR auprès des élus et de la population a permis de renverser la vapeur. Reste que sur cette ligne, il reste encore beaucoup à faire. C'est tout l'avenir ferroviaire du Sud-Manche qui est en jeu. Une fois de plus, comme nous l'avons déjà fait à Pontorson, à Dol ou à Lison, notre association appelle élus et usagers à se mobiliser et à prendre la défense d'une ligne qui a son rôle à jouer et qui pourrait mieux faire.

**Caen - Rennes, l'autoroute s'en charge. Que reste-t-il au train ?**

Nous voulons croire que le train a de l'avenir. Y compris les petites lignes. La crise énergétique, la lutte contre la pollution et l'encombrement du réseau routier et autoroutier feront les beaux jours des voies ferrées pour transporter voyageurs et marchandises. Encore faut-il que ces lignes soient maintenues, modernisées et améliorées. Nous voulons des engagements fermes des régions Basse-Normandie et Bretagne sur les délais

**TRAVAUX 2011**

Ligne : CAEN - SAINT-LO - RENNES - GRANVILLE - LORIENT

Période : dimanche 28 / lundi 29 août / dimanche 4 / lundi 5 septembre

En raison de travaux sur les voies, la circulation des trains est interrompue entre Dol et Rennes le dimanche en soirée et le lundi en matinée. Nous vous remercions de bien vouloir vous reporter sur les trains encadrés et les autocars de substitution.

Ligne	les dimanches 28 août et 4 septembre		le dimanche 4 septembre	
	Caen	Rennes	Caen	Rennes
Caen	08:22	10:11	08:22	08:43
Dol-de-Bretagne	08:41		08:41	
Avranches	08:59		08:59	
Caen	09:17		09:17	
Granville	09:35		09:35	
Lorient	09:53		09:53	
Caen	10:11		10:11	
Dol-de-Bretagne	10:30		10:30	
Avranches	10:48		10:48	
Caen	11:06		11:06	
Granville	11:24		11:24	
Lorient	11:42		11:42	
Caen	12:00		12:00	
Rennes		12:00		12:00

Ligne	les dimanches 28 août et 4 septembre		le dimanche 4 septembre	
	Rennes	Caen	Rennes	Caen
Rennes	08:52	10:41	08:52	09:13
Dol-de-Bretagne	09:11	11:00	09:11	09:32
Avranches	09:30	11:19	09:30	09:50
Caen	09:49	11:38	09:49	10:09
Granville	10:08	11:57	10:08	10:28
Lorient	10:27	12:16	10:27	10:47
Caen	10:46	12:35	10:46	11:06
Granville	11:05	12:54	11:05	11:25
Lorient	11:24	13:13	11:24	11:44
Caen	11:43	13:32	11:43	12:03
Rennes	12:02	13:51	12:02	12:22

Les horaires des autres trains ne sont pas modifiés.



Attention, travaux sur la ligne Caen - Rennes et dimanche, manifestation pour que ces travaux ne soient qu'un début. L'avenir du Sud-Manche passe par le train.

de réalisation des travaux du tronçon Avranches - Pontorson - Dol et le maintien de la double voie entre Avranches et Dol. Nous voulons des relations directes entre Granville et Rennes, que la gare de Pontorson soit desservie par la ligne routière TER Bretagne entre Rennes et le Mont-Saint-Michel. Nous voulons aussi que, via le TGV Ouest, soient mises en place des relations directes entre Paris, Pontorson et Avranches. Et nous exigeons du conseil régional

de Bretagne qu'il s'engage résolument, et financièrement, dans cette ligne Caen - Rennes. Pour l'heure, les trains de cette ligne ne sont financés que par la Basse-Normandie.

**Le programme de la manifestation de dimanche ?**

Rendez-vous est donné à la population, et aux élus du Sud-Manche, à 12 h 30 à la gare d'Avranches. Pique-nique sur place. Un pique-nique que chacun et chacune devra penser à

apporter. Ensuite, départ d'une randonnée pédestre de 7 km en direction du Val-Saint-Père. Retour à la gare d'Avranches vers 16 h 30. et à cette heure-là, l'ADPCR prend la parole et fera le point sur la situation ferroviaire dans le Sud-Manche. Les élus, une certaine ont été invités, pourront ensuite s'exprimer. Ainsi que les usagers, bien entendu, pourront poser toutes les questions qu'ils veulent.

**Association pour la défense et promotion de la ligne ferroviaire Caen - Saint-Lô - Rennes.** Hôtel de Ville, BP 330, 50 010 Saint-Lô cedex. Tél. 02 31 22 49 45. E-mail : adpcr@saint-lo.orange.fr. Sur Internet : www.adpcr.fr/

« Une belle gare toute neuve, c'est bien. Mais avec des trains, c'est mieux. »

Guénhaël Huet, député-maire d'Avranches, à propos de la mobilisation pour l'avenir ferroviaire du Sud-Manche.

### Bulletin d'information de l'ADPCR

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

Siège social : Hôtel de Ville BP 330

50010 SAINT-LO CEDEX

e-mail : [adpcr.saint-lo@orange.fr](mailto:adpcr.saint-lo@orange.fr) ☎ 02.31.22.49.45

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