

# ADPCR-INFOS n° 72



Avril 2012



## Editorial

Comme chaque début d'année, vous trouverez dans ce bulletin le compte-rendu de l'assemblée générale ; elle a eu lieu le 28 janvier dernier.

Permettez-moi de remercier en votre nom, Monsieur Lamy, Maire de Coutances qui nous a accueillis en sa mairie. Merci également à Monsieur Fanget, chef du service transport à la Région Basse-Normandie qui est venu nous parler de l'intermodalité en Basse-Normandie et a répondu sans détours aux très nombreuses questions de l'assemblée.

A l'issue de l'assemblée générale, le conseil d'administration a été renouvelé. Il comporte désormais 18 membres dont trois femmes au lieu d'une seule. Si nous sommes encore loin de la parité, nous progressons et nous les remercions pour leur engagement. Nous sommes certains qu'elles joueront un rôle déterminant au sein de notre conseil.

Lors du conseil d'administration du 4 février, Jean-Yves Colas, Président et Georges Lesaulnier, secrétaire ont souhaité passer la main tout en restant au service de l'association.

Ensuite, il a été procédé à l'élection du bureau qui a donné les résultats suivants :

- Xavier JACQUET, Président (ancien Vice-Président),
- Jean-Yves COLAS, premier Vice-Président (ancien Président),
- Dominique GOURMAUD, Vice-Président (sans changement),
- Joël PERIS, Vice-Président (nouveau membre),
- Daniel GREBOUVAL, Trésorier (sans changement)
- Véronique LE PRIEUR, Trésorière-Adjointe (nouveau membre),
- Jacqueline GUILLEMET, Secrétaire (nouveau membre),
- Georges LESAULNIER, Secrétaire- adjoint (ancien Secrétaire).

En tant que nouveau Président, je tiens à remercier Jean-Yves, COLAS pour le travail accompli.

Il a maintenu le cap indiqué par notre fondateur Guy FONTENELLE et sous sa présidence, notre association a conservé toute sa crédibilité restant un interlocuteur écouté des élus et des autorités organisatrices des transports.

Son expertise est essentielle, aussi lui ai-je demandé de rester à mes côtés, un premier vice-président actif, ce qu'il a accepté.

Merci aussi à Georges LESAULNIER, membre de la première heure. Il fut un secrétaire dévoué et efficace et aujourd'hui encore, il s'engage à transmettre sa connaissance des dossiers et à aider sa remplaçante.

Je veillerai à ce que la nouvelle équipe reste fidèle à la feuille de route de l'ADPCR\* définissant la doctrine de l'association. Pour cela je compte sur le travail des Ateliers dont le nombre a été ramené à deux pour plus d'efficacité. Le rôle des correspondants sera redéfini afin que l'ADPCR soit encore plus proche des usagers de la ligne Caen-Rennes et leur interprète auprès de la SNCF et des élus.

Des chantiers nouveaux s'offrent à nous dans le cadre du développement durable.

L'intermodalité est un outil, qui en jouant la complémentarité des moyens de transport, doit encourager et faciliter l'usage du train. L'ADPCR a l'obligation d'être ici encore une force de proposition d'information et de défense du transport public.

Enfin, Internet est un outil de communication et de dialogue que nous devons utiliser car il doit nous permettre d'aller à la rencontre des jeunes : usagers des transports et futur de l'ADPCR.

*\* Voir la feuille de route  
publiée dans le Bulletin N° 64  
(consultable sur Internet)*

*Xavier JACQUET  
Président de l'ADPCR*



Dans ce numéro :	Page
➤ La 20 <sup>ème</sup> assemblée générale	2
➤ Après le 3 <sup>ème</sup> aller et retour, la passerelle de Lison ?	13
➤ Un nouveau car entre SAINT-LO et COUTANCES	13
➤ Intermodalité à SAINT-LO : Des vélos pliables à assistance électrique	13
➤ Bonne fréquentation du train spécial Carnaval de GRANVILLE	14
➤ Histoire ferroviaire manchoise	14
➤ Le projet de réservation obligatoire sur PARIS-CHERBOURG définitivement abandonné	14
➤ Dernière minute	14

## ADPCR

### 20<sup>ème</sup> ASSEMBLEE GENERALE

COUTANCES 28 JANVIER 2012

M Lamy, Maire de Coutances, ouvre la séance et accueille la 20<sup>ème</sup> assemblée générale, remerciant les élus présents et le public nombreux qui témoignent de la vitalité de l'association.

En ouverture de séance, Jean-Yves Colas remercie les élus présents :

Jean-Karl DESCHAMPS, Vice-Président du Conseil Régional, François DUFOUR, Vice-Président du Conseil Régional, Jean-Yves GUILLOU, Conseiller Général de Villedieu, Gérard DIEUDONNE, Conseiller Général de La Haye-Pesnel, Claude PERIER, Conseiller Général de Coutances, François DIGARD, Maire de Saint-Lô.

et présente les excuses des personnalités absentes :

Ambroise DUPONT, Sénateur du CALVADOS, Philippe GOSSELIN, Jean BIZET, Sénateur de la MANCHE, Josette TRAVERT, Présidente de l'Université de CAEN, Frédérique HEURGUIER, Conseillère Régionale, Présidente du Comité de ligne CAEN-RENNES, Erick BEAUFILS Vice-Président CG 50, Etienne VIARD, Conseiller Général-Maire de CANISY, Jean-Marc LEFRANC Député du CALVADOS, Claude HALBECQ, Vice-Président CG 50, René COUANAU, Député-Maire de SAINT-MALO, Gérard LAHELLEC, Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne, Eric VIAUD, Directeur SNCF Etablissement Voyageurs Basse-Normandie, Jean-François LEGRAND, Président du CG 50, Christine LECOZ, Conseillère Générale de SAINT-LO, Stéphane TRAVERT, Conseiller Régional, Paul DELAUNAY Conseiller Général de SAINT-JAMES, Jean-Yves COUSIN, Député-Maire de VIRE, Dominique GOURMAUD, Vice-Président de l'ADPCR.

98 membres sont présents ou représentés.

Des vœux de bon rétablissement sont adressés à Dominique Gourmaud, membre du conseil d'administration et vice-président de l'ADPCR, que la maladie tient éloigné actuellement des activités de l'association.

Jean-Yves Colas, dans son introduction, remercie toutes les personnes qui oeuvrent pour la vie de l'ADPCR :

- Les membres du conseil d'administration,
- Tous ceux et celles qui participent à la diffusion du bulletin en assurant la mise sous pli,
- Nicolas Trinité pour la gestion du site internet,
- Les élus qui relaient et soutiennent l'action de l'ADPCR.

Il adresse un remerciement particulier à M François Digard, Maire de Saint-Lô pour la mise à disposition d'un grand local qui facilite le travail de l'ADPCR.

## RAPPORT D'ACTIVITES 2011

Jean-Yves Colas, président, présente le rapport d'activités 2011.

Dates	Objet
29/01/2011	Assemblée générale Salle Saint-Nicolas à GRANVILLE
02/02/2011	Assemblée générale de l'Association TGV-Paris-Normandie
03/02/2011	Courrier à Monsieur le Président de la Région BRETAGNE pour connaître ses intentions sur la modernisation de la section DOL-PONTORSON
03/02/2011	Courrier à Monsieur le Président de la Région BRETAGNE pour obtenir l'arrêt des autocars TER Rennes-Le Mont en gare de PONTORSON
07/02/2011	Mail à VTNI-NORMANDIE pour demander l'adaptation des horaires de la ligne 6 MANEO pendant les travaux de février et mars
09/02/2011	Participation à une émission de radio organisée par Tendence Ouest sur les chemins de fer en Basse-Normandie
10/02/2011	Réunion SNCF/Associations de consommateurs à CAEN
12/02/2011	Conseil d'Administration à Coutances. Election du bureau
21/02/2011	Réunion au Conseil Régional à CAEN au sujet des horaires pendant les travaux
15/02/2011	Comité Technique Départemental de la Consommation
23/03/2011	Comité de ligne CAEN-RENNES
24/03/2011	Envoi de 235 relances pour les adhésions 2011
02/04/2011	Réunion de l'atelier 3 à COUTANCES
16/04/2011	Conseil d'Administration à COUTANCES
21/04/2011	Mise sous pli du bulletin ADPCR-INFOS n° 68
09/05/2011	Rencontre avec Guénahel HUET Député-Maire d'Avranches
14/05/2011	Réunion de l'atelier 3 à COUTANCES
17/05/2011	Courrier au CRBN pour signaler l'inconfort des cars Kéolis et demander la possibilité d'y transporter des vélos
25/05/2011	Présentation du Schéma Régional des Infrastructures de transports
28/05/2011	Réunion de l'atelier 1 à COUTANCES
11/06/2011	Conseil National de la FNAUT
18/06/2011	Conseil d'Administration à Coutances.
21/06/2011	Découverte des coulisses de la gare Montparnasse
26/06/2011	Tenue d'un stand à la fête de la Vire à Saint-Lô
05/07/2011	Présentation à CAEN du débat public sur le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie
06/07/2011	Réunion SNCF/Associations de consommateurs à CAEN au sujet de la ligne Paris-Granville
08/07/2011	Rencontre avec Mme LOISON de la Ville de SAINT-LO au sujet de la mise à disposition d'un nouveau local
08/07/2011	Rencontre avec Mr BEAUFILS V/P CG 50 au sujet de la réorganisation du réseau MANEO
12/07/2011	Rencontre avec Mr FANGET Responsable du Service Transports au CRBN
12/07/2011	Réunion SNCF/Associations de consommateurs à CAEN au sujet de la ligne Paris-Cherbourg
21/07/2011	Mise sous pli du bulletin ADPCR-INFOS n° 69
27/07/2011	Courrier au Ministère des Transports au sujet de la création de cars Eurolines RENNES-ROUEN
28/07/2011	Directeur Régional SNCF au sujet du projet de réservation obligatoire sur Paris-Cherbourg
19/08/2011	Conférence de presse Manche Libre
22/08/2011	Conférence de presse Maire d'Avranches Ouest-France-La Gazette de la Manche
8/2011	Randonnée pédestre et Rassemblement en Gare d'Avranches pour la mobilisation en faveur du rail dans le Sud-Manche
03/09/2011	Aménagement dans notre nouveau local mis à disposition par la Ville de Saint-Lô
09/09/2011	Réunion avec associations d'usagers de Normandie au sujet de la réservation obligatoire envisagée sur Paris-Cherbourg
10/09/2011	Conseil d'Administration à COUTANCES
17/09/2011	Conseil National de la FNAUT
27/09/2011	Comité de ligne Emeraude
29/09/2011	Réunion avec associations d'usagers de Normandie au sujet de la réservation obligatoire envisagée sur Paris-Cherbourg
02/10/2011	Tenue d'un stand au Salon Bio de PONTORSON et participation à une conférence sur les transports en commun en Basse-Normandie
07/10/2011	Conseil d'administration de l'association TGV Normand
08/10/2011	Réunion atelier n°2 Infrastructures
22/10/2011	Conseil d'Administration à FOLLIGNY
22/10/2011	Visite du chantier de rénovation de la section FOLLIGNY-AVRANCHES
03/11/2011	Participation au débat public sur la ligne nouvelle Paris-Normandie à SAINT-LO
06/11/2011	Courrier aux élus concernés par la réservation obligatoire sur Paris-Cherbourg
10/11/2011	Distribution de tracts contre la réservation obligatoire sur Paris-Cherbourg à COUTANCES

15/11/2011	Réunion SNCF/Associations de consommateurs à ARGENTAN au sujet de la ligne Paris-Granville
17/11/2011	Mise sous pli du bulletin ADPCR-INFOS n° 70
18/11/2011	Rencontre avec Mr MOURARET et Mr MOREL au CRBN
19/11/2011	Distribution de tracts contre la réservation obligatoire sur Paris-Cherbourg à CHERBOURG, VALOGNES, CARENTAN et LISON
20/11/2011	Distribution de tracts contre la réservation obligatoire sur Paris-Cherbourg à COUTANCES
26/11/2011	Conseil d'Administration à SAINT-LO
26/11/2011	Inauguration du nouveau local de l'ADPCR Rue Général Gerhardt à SAINT-LO
28/11/2011	envoi d'une demande de création d'un car PONTORSON-COUTANCES l'été
28/11/2011	Publication du cahier d'acteur de l'ADPCR rédigé pour le débat public organisé pour la ligne nouvelle Paris-Normandie
29/11/2011	Réunion SNCF/Associations de consommateurs à CAEN au sujet de la ligne Paris-Cherbourg
06/12/2011	Interview par Radio Bleu Cotentin au sujet du 3ème aller et retour
12/12/2011	Commission Consultative des Services Publics Locaux pour le rétablissement du caractère maritime du MONT-SAINT-MICHEL
13/11/2011	Inauguration du 3ème aller et retour CAEN-RENNES en gare d'AVRANCHES
14/11/2011	Demande au CRBN pour maintien de la correspondance à Folligny le soir entre la ligne Baie et le Granville-Paris
17/12/2011	Réunion atelier n°1 Communication
19/12/2011	Réunion avec la FNAUT à CAEN au sujet des problèmes rencontrés sur Paris-Cherbourg
06/01/2012	Participation à la commission "Aménagement du territoire, Développement durable, Transport et Solidarité du Conseil Régional
07/01/2012	Conseil d'Administration à SAINT-LO
10/01/2012	Mise sous pli du bulletin ADPCR-INFOS n°71 et envoi des convocations pour l'AG + versions électroniques
14/01/2012	Conseil National de la FNAUT
16/01/2012	Courrier au CRBN pour demander l'effacement du calendrier voyageurs en Basse-Normandie
25/01/2012	Assemblée générale de l'Association TGV-Paris-Normandie

**Le rapport d'activité est adopté à l'unanimité**

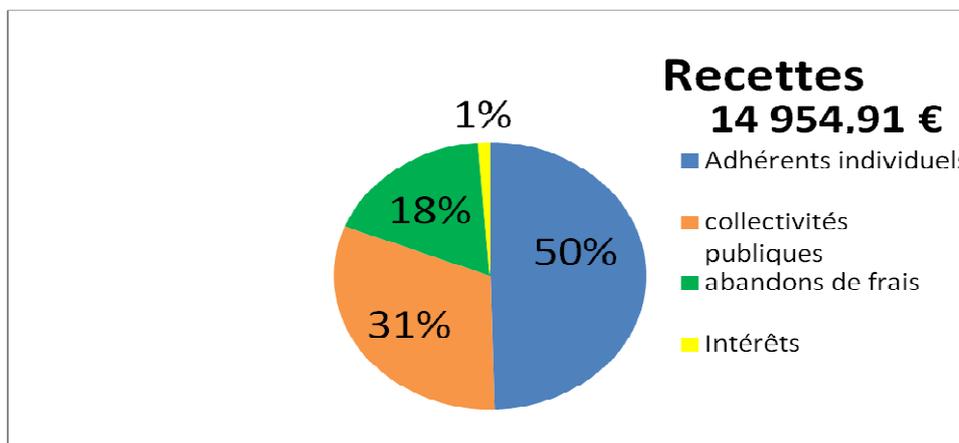
## **RAPPORT FINANCIER.**

Daniel Grébouval, trésorier présente le compte financier de l'exercice 2011

### **COMPTE DE RESULTAT 2011**

CHARGES 2011	année 2011
fournitures de bureau	345,18 €
affranchissements	1 705,06 €
Bulletin et site internet	1 193,24 €
frais déplacements	6 753,82 €
cotisations et adhésions	863,50 €
divers	947,15 €
assurances	795,75 €
matériel	1 854,21 €
<b>Total charges 2011</b>	<b>14 457,91 €</b>

RECETTES 2011	
Adhérents individuels	7 415,00 €
collectivités publiques	4 704,60 €
abandons de frais	2 651,68 €
Intérêts	183,59 €
<b>total recettes 2011</b>	<b>14 954,87 €</b>
<b>Résultat d'exercice</b>	<b>496,96 €</b>



**Liste des collectivités qui ont versé une subvention en 2011**

Communes		Communautés de communes
Agneaux	La Boussac	CdC Cerisy la Salle
Avranches	La Meauffe	CdC de Canisy
Bayeux	Le Val Saint Père	CdC de Coutances
Carantilly	Lison	CdC de l'Elle
Cartigny l'Epinay	Neuilly la Forêt	CdC Pays de Dol et baie Mont St Michel
Cérences	Pontorson	CdC Pays Hayland
Contrières	Remilly sur Lozon	CdC Région St Jean de Daye
Cornelles le Royal	Saint Lô	CdC St Malo de la Lande
Dol de Bretagne	St-Laurent de Terregatte	Rennes Métropole
Ducey	Ste Marguerite d'Elle	

Les adhésions individuelles représentent 50 % des recettes, ce qui constitue toujours une force de l'ADPCR.

Les collectivités qui soutiennent notre action apportent presque 1/3 des produits. L'ADPCR leur adresse ses remerciements.

**Le compte financier 2011 est adopté à l'unanimité**

**BUDGET 2012**

Budget 2012			
DEPENSES		RECETTES	
fournitures de bureau	1 000,00 €	Adhésions individuelles	7 500,00 €
affranchissements	1 800,00 €	Adhésions collectivités publiques	5 000,00 €
Bulletin et site internet	1 500,00 €	abandons de frais	2 700,00 €
frais déplacements	6 700,00 €	intérêts	400,00 €
cotisations et adhésions	1 000,00 €		
assurances	800,00 €		
divers	1 000,00 €		
supports de communication	1 800,00 €		
<b>Total dépenses</b>	<b>15 600,00 €</b>	<b>Total recettes</b>	<b>15 600,00 €</b>

## Le budget 2012 est adopté à l'unanimité

### ELECTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

M Jean- Marie Hervé déclare qu'il n'est pas candidat.  
Mme Jacqueline Guillemet et Mme Véronique Le Prieur sont candidates.

Régis	BOULEY	Les Trois Croix	50300	MARCEY LES GREVES
Jean Yves	COLAS	6, L'Angevinière	50240	ST LAURENT DE TERREGATTE
Michel	DELAFOSSÉ	30, avenue du Sud	50590	HAUTEVILLE SUR MER
Annick	FAVRAIS	9, Impasse du Manoir	50200	COUTANCES
André	FORTIN	7, cité Bourguine	50140	LE NEUFBOURG
Dominique	GOURMAUD	7, allée des Camélias	50320	LA HAYE PESNEL
Daniel	GREBOUVAL	16, rue des canevas	50560	GOUVILLE SUR MER
Jacqueline	GUILLEMET	12, rue des Mézières	50660	QUETTREVILLE SUR SIENNE
Xavier	JACQUET	11, rue des Salines	50560	LINGREVILLE
Gérard	JOLIF	Cité Les Platanes	50170	PONTORSON
Véronique	LE PRIEUR	3, rue de la Gouherie	50000	SAINT- LO
Georges	LESAULNIER	15, rue du Bourg	14330	LISON
Gilbert	LIEUREY	11, rue Les Landes Bosquets	50680	MOON SUR ELLE
Patrick	MARGUERIE	12, rue Saint Anne	14330	LISON
Joël	PERIS	140, avenue de la Libération	50400	GRANVILLE
Bernard	SEBLINE	21, rue Balzac	14000	CAEN
Nicolas	TRINITE	5, rue Galerne	35650	LE RHEU
Philippe	VILLEROY	1, rue Philippe d'Aigneaux	50000	SAINT-LO

Tous les candidats au Conseil d'administration sont élus à l'unanimité :

### INTERVENTION DE M FRANK FANGET CHEF DU SERVICE TRANSPORTS AU CONSEIL REGIONAL DE BASSE-NORMANDIE :

#### Rendre le train plus simple, plus accessible, développer l'intermodalité

##### Faciliter l'accès aux transports collectifs Définition : Intermodalité et Gouvernance

L'intermodalité, c'est l'utilisation combinée de plusieurs modes de transports :

- trains,
- tram ou bus urbains,
- cars départementaux,
- voiture particulière,
- marche à pied,
- vélo...

Et ce sans rupture d'aucune sorte :

- de la coordination des offres,
- de l'information,
- de la tarification.

→ réelle coordination des différentes autorités organisatrices de transports dans la région (la Région pour le TER, AO de transports urbains, Conseils généraux...)  
→ un modèle de gouvernance à partager.

#### 1. Faciliter l'accès aux transports collectifs

L'objectif de l'intermodalité est de faciliter l'utilisation des transports collectifs à tous les habitants et visiteurs de la Basse-Normandie.



## 2. Les 4 leviers d'action

- 2.1 garantir une continuité de la chaîne des transports : aménager des pôles d'échanges et coordonner l'offre,
- 2.2 diffuser une information intégrée quel que soit le mode de transport,
- 2.3 rendre les réseaux accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR),
- 2.4 développer une tarification et une billettique commune.

### 2.1 Continuité de la chaîne des transports

Exemple d'action engagée en Basse-Normandie :

L'interface train-vélo (incluse dans la Charte Vélo-Région)

- information sur les services vélos en gares,
- développement de points de location vélo,
- installation de vélo-parcs,
- participation à l'aménagement de pistes cyclables accédant aux gares TER (ou terminus TCSP).
- accroche-vélos installés dans le matériel roulant rénové ou neuf.



Pistes d'action :

**- Assurer une desserte complémentaire des transports collectifs pendant toute la durée des services, dans une démarche de rendre le système de transport public attractif pour tous (et pas seulement les usagers actuels)**

→ travail en concertation entre toutes les autorités organisatrices (Région, Départements, AO de transport urbain)

**- Faire des gares de véritables pôles d'échanges intégrés dans la ville :**

→ valoriser les pôles d'échanges en privilégiant le rabattement et l'irrigation du territoire desservi qui peut renvoyer à une nouvelle politique d'arrêt sur des haltes périphériques,

→ aménagement des abords des gares pour faciliter la connexion avec les cars et les bus urbains,

→ optimiser la gestion du stationnement autour des gares avec importance de la maîtrise du foncier (anticipation),

→ création de parcs-relais et, selon le contexte, de points de stationnement réservés au covoiturage (maîtrise foncière, sécurisation, mise en place sans oublier les services),

→ création de parcs dédiés aux deux roues.

**- Améliorer la desserte des principaux ports (Ouistreham, Cherbourg) et aéroports (Caen, Deauville Normandie).**

**- Poursuivre le cadencement du TER :** créer les maillons manquants de la chaîne de transport, notamment en périurbain ;

### 2.2 L'information intégrée

Exemple d'action engagée en Basse-Normandie :

Le Système d'Information Multimodal (SIM), Site internet en français et en anglais qui permettra un meilleur usage des transports publics :

- renseignements sur les possibilités de parcours "porte à porte" sur le territoire bas-normand,
- les horaires,
- les tarifs.

Le SIM est né de la collaboration entre les réseaux de transport de la Région (TER), des départements, de certaines agglomérations et communes.

Pistes d'action :

- Améliorer la signalétique des gares et pôles d'échanges,
- Mieux informer sur les modes doux,
- Prise en charge de l'usager en gare,
- Etendre le SIM,
- S'orienter vers l'individualisation de l'information.

## 2.3 L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Exemple d'action engagée en Basse-Normandie : L'élaboration du Schéma directeur d'accessibilité du TER

- Mise en place d'un ouvrage dénivelé de franchissement des voies dans 11 gares d'ici 2015,
- Accessibilité des rames et des autocars,
- Rehaussement des quais dans 5 gares prioritaires achevé en 2015.

Pistes d'action :

- Mettre en synergie la mise en accessibilité du TER avec celle des autres réseaux
- Développer les services pour les PMR.

## 2.4 Tarification et billettique

Exemple d'action engagée en Basse-Normandie :

- Mise en place des abonnements Boos'ter pour les jeunes et Liber'ter pour tous qui donnent accès aux Bas-Normands à des tarifs réduits pour le TER en Basse-Normandie mais aussi :

- une coordination tarifaire vers Rennes et la Haute-Normandie,
- une tarification "train+bus" dans les réseaux urbains de Caen, Saint-Lô, Alençon, Lisieux et Cherbourg.

Pistes d'action :

- Tarification intégrée attractive pour le TER, les cars départementaux et les bus urbains,
- Mise en place de services communs entre exploitants : développement d'espaces de ventes multimodaux,
- Tarifs interrégionaux à développer dans le cadre d'accords de réciprocité,
- Possibilité d'achats de titres de transports en dehors de l'agglomération concernée,
- Tarification adaptée aux visiteurs de la région,
- Support commun pour le paiement d'autres services (stationnement parcs relais, location de vélos...)

## 3. Nécessité d'une gouvernance optimisée

Un usage des transports collectifs unique mais :

- des compétences transport éclatées entre les collectivités territoriales,
- une multiplicité d'acteurs locaux,
- un manque de coordination des politiques d'urbanisme/aménagement et de transport.

La coordination des autorités organisatrices est donc nécessaire pour :

- optimiser l'accès à l'information sur les correspondances,
- améliorer la complémentarité entre les réseaux,
- articuler la connexion entre les modes (train, bus, voiture, deux-roues...),
- aménager des pôles d'échanges utilisés pour différents modes et les mettre en accessibilité,
- mettre au point des accords de réciprocité tarifaire,
- simplifier la billettique et rendre la tarification plus attractive.

## DEBATS.

### Covoiturage

Xavier Jacquet s'inquiète des risques du covoiturage si on aménage des parcs de stationnement près des autoroutes « on se tire une balle dans le pied ! » Il demande s'il existe une organisation coordonnée pour faire du covoiturage dirigé vers les gares, pour développer la complémentarité avec le TER.

Jean-Karl Deschamps, vice-président du Conseil Régional de Basse-Normandie répond que l'objectif est une politique de développement durable :

- Le covoiturage est une solution parmi d'autres (mixité de solution),
- Si le covoiturage supprime 3 voitures sur 4, c'est très positif,
- Développer l'usage du train et diminuer le nombre de voitures améliore la sécurité.

Le plan covoiturage dispose d'un budget de 1 million d'euros en 3 ans, il consiste en :

- Promouvoir le covoiturage dans les entreprises, avec un objectif de 500 entreprises visitées en 3 ans,
- Compléter le site « commentj'yvais » en y ajoutant le volet covoiturage,

- Financer une plate-forme d'information élargie avec d'autres partenaires pour articuler le covoiturage avec le TER en rabattant les utilisateurs vers les gares.

**Passerelle de Lison** A une question de X Jacquet sur le délai de réalisation de l'accessibilité handicapés de la passerelle de Lison, M. Fanget apporte les précisions suivantes :

La rénovation du bâtiment de la gare de Lison est achevée. Les travaux d'aménagement du parvis et du parc de stationnement sont à venir, avec un financement de 50% par le Conseil Régional.

La passerelle est du domaine de RFF. Il n'y a pas de retard dans les études : la 3<sup>ème</sup> et dernière phase « projet » est en cours, avec des travaux prévus (dont la programmation est faite) avec achèvement en 2013.

### **Réforme des autorails X 4750**

M. Fanget précise que la livraison des premières rames « Régiolis » pour la ligne Paris -Granville en 2013 va permettre de réaffecter les X 72500 sur Caen – Rennes.

Les AGC libérés seront redéployés sur d'autres relations permettant l'élimination des derniers X 4750.

X. Jacquet interroge M Fanget sur l'utilisation du 3<sup>ème</sup> guichet en gare de Coutances.

M. Fanget répond qu'il avait été décidé de proposer cet espace au réseau Manéo lors de la destruction de l'ancienne gare dans le cadre de l'aménagement du parvis. Il revient à l'autorité organisatrice (Conseil Général de la Manche) de décider d'utiliser cet espace.

Arnaud Davy de Saint-Lô pose plusieurs questions :

Où en sont les projets d'électrification et de création de croisement entre Saint-Lô – Coutances ?

Qu'en est-il du futur renouvellement des voitures Corail du Paris-Caen-Cherbourg ?

Comment sera réalisée la rénovation du tronçon Pontorson-Dol ?

M Fanget apporte des éléments de réponse :

### **Les points de croisement entre Saint-Lô et Coutances**

Les points de croisement font partie des prochains chantiers intégrés dans le futur Contrat de Projet Etat Région. Si les points de croisement vers Lison et entre Saint-Lô et Coutances sont nécessaires pour augmenter les dessertes, la question de leur positionnement n'est pas tranchée : Ils ne sont pas au même endroit selon le service projeté. Il faut donc au préalable imaginer la desserte. Or, en 2017, l'ouverture du prolongement de la LGV vers Rennes va modifier les horaires et les entrées en gare de Rennes. Ceci aura des conséquences sur le projet de desserte Caen – Rennes.

M. Fanget précise également que le Conseil Régional a demandé au préfet l'intégration du raccordement sud-est de Folligny dans l'étude de Paris-Granville, afin de créer une possibilité de relation directe vers Pontorson. Le coût est estimé à 55 millions d'euros.

Jean-Yves Colas souligne que ce raccordement n'est pas une priorité car on peut très bien faire des relations directes avec rebroussement en gare de Folligny.

### **Renouvellement du Matériel sur Paris – Caen – Cherbourg.**

M. Fanget précise que le Conseil Régional a interpellé la SNCF sur ce dossier compte tenu du fait que les voitures Corail devraient être radiées en 2017. Ni l'Etat, autorité organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire (TET), ni la SNCF, l'exploitant n'apportent de réponse actuellement. Il rappelle que le Conseil Régional a financé 100 % du matériel pour le Paris – Granville et 50 % de la rénovation des Corail il y a quelques années.

### **Electrification Saint-Lô – Coutances.**

M. Fanget explique que le Plan Rail 2009 prévoit une perspective d'électrification du réseau bas-normand. Sur l'axe Caen – Le Mans – Tours, la section Le Mans – Alençon est classée priorité n°1. L'électrification de Dr eux – Granville fait l'objet d'une étude par RFF et représente un enjeu de 450 à 550 millions d'€. L'électrification de la section Saint-Lô – Coutances est bien inscrite dans le Plan Rail, mais aucune étude n'est engagée. Cela relèvera du prochain CPER.

M. Cadin dit être choqué par les trains électriques qui circulent presque vides entre Caen et Saint-Lô. Il pense que des engins bi-modes pourraient assurer la desserte de Caen – Saint-Lô – Coutances.

### **Modernisation de la section Avranches – Pontorson - Dol**

La priorité du CRBN est l'achèvement des travaux sur l'axe Lison – Dol, en traitant la section Avranches - Pontorson – Dol. Le financement est acté dans les deux CPER de Basse-Normandie et de Bretagne et les crédits inscrits :

- Basse-Normandie : 30 millions d'€ (Conseil Régional, Etat, RFF)
- Bretagne 3 à 4 millions d'€

Une réunion à Ardevon la semaine précédente a acté un partenariat de 33,5 millions d'€ pour lever les ralentissements. La question du maintien de la double voie ou de la voie unique n'est pas tranchée par RFF qui est le maître d'ouvrage.

Nicolas Trinité considère qu'il faut absolument maintenir la double voie d'Avranches à Pontorson. Si on met à voie unique il y a des risques de retard permanents qui se cumuleront à ceux engendrés au nord de la ligne.

M. Fanget précise que RFF étudie actuellement différents schémas, voie unique, double voie et effectue différents chiffrages. La Bretagne prendra le parti de l'option la moins coûteuse.

Ensuite intervient une analyse comparative investissement / maintenance, sachant que deux voies nécessitent plus de maintenance. Compte tenu des erreurs passées avec la mise à voie unique de la section Folligny – Granville, il y a des inquiétudes pour faire les bons arbitrages. La question centrale est le nombre de dessertes envisagé : si on peut faire avec une voie unique, pourquoi faire plus ?

Le CRBN veut avoir tous les scénarios avec tous les chiffrages. L'enveloppe globale est arrêtée autour de 60 millions d'€. Les choix peuvent être affinés (exemple poser du rail de réemploi). M Fanget confirme que le CRBN est très vigilant sur la problématique voie unique – double voie.

Xavier Jacquet répond que « chat échaudé craint l'eau froide ». L'axe Caen – Rennes à long terme est une colonne vertébrale. Il faut avoir une vision à long terme en maintenant la 2<sup>ème</sup> voie à titre préventif.

M. Guillou, conseiller général de Villedieu les Poêles, regrette la suppression de la 2<sup>ème</sup> voie d'Argentan à Granville qui a pour conséquence de très nombreux trains en retard.

### **Nouveau ralentissement à 70 km/h entre Saint-Lô et Canisy**

A la question de Daniel Grébouval, M Fanget expose le différend existant entre le CRBN et RFF sur ce dossier. Lors de la programmation des travaux de modernisation entre Saint-Lô et Coutances, RFF maître d'ouvrage n'avait pas jugé utile de refaire cette section pour laquelle le CRBN aurait pu si nécessaire affecter quelques millions d'€ supplémentaires. Or aujourd'hui, seulement après quelques années, RFF installe un ralentissement, provoquant un mécontentement évident du CRBN.

Un problème identique existe sur la Côte Fleurie où il faut mettre 3 millions d'€ supplémentaires alors que la modernisation a été effectuée il y a 10 ans.

Cela amène le CRBN à ne signer la convention de travaux pour la modernisation de Pontorson – Dol que si RFF s'engage par écrit sur une période de 20 à 25 ans sans ralentissement. Après la phase de travaux indispensable, le service doit pouvoir être assuré de manière continue pour ne pas démobiler les usagers. L'Association des régions de France tient le même discours auprès de RFF.

M. Didier Frémont usager régulier du TER entre Coutances et Saint-Lô remercie l'ADPCR et le Conseil Régional pour la mise en place d'une relation supplémentaire par bus entre Saint-Lô et Coutances à 17h30. Il soulève le problème du mauvais état de la voie entre Belval et Coutances, regrette l'absence de chauffage du hall de la gare de Coutances et souligne la saturation du parc de stationnement de la gare de Coutances.

### **Ligne Nouvelle Paris – Normandie**

Jean-Marie Hervé intervient pour faire part de ses réflexions personnelles sur le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie.

Après toutes les réunions mises en place dans le cadre de la Ligne à Grande Vitesse, n'attendez pas de ma part une idée nouvelle sur le sujet. Tout a été dit. C'est une simple réflexion d'un retraité sur le départ qui a la possibilité de s'exprimer en son nom personnel.

La LGV est composée de trois tronçons: dont un commun aux deux autres.

La majorité des décideurs semblent souhaiter que le Projet soit exécuté d'un seul tenant. Question : La crise actuelle le permet-elle ?

La SNCF, elle, souhaite la mise en œuvre prioritaire du tronçon commun Mantes-Nanterre-Paris Saint Lazare. La saturation que l'on y connaît actuellement est d'ailleurs son principal argument face à l'exaspération des Associations de Consommateurs. C'est son grand souci !

Au risque d'une « bronca » dans cette salle, je reste persuadé que les voyageurs qui empruntent le train sur Paris-Caen-Cherbourg ne sont pas « accros » au gain de temps, mais bien plutôt à la ponctualité de celui-ci, qui dépend prioritairement de l'entonnoir francilien. (Seuls les « surbookés » souhaitent gagner quelques minutes, mais à quel prix ?).

Je pense que ce problème, connu depuis longtemps par la SNCF et RFF, confrontés à cette difficulté depuis un certain temps, les a amenés à réfléchir et à mener des études à ce sujet qui doivent être dans des cartons. Ce qui pourrait dire, à mon sens, que celles-ci sont en avance sur les deux autres tronçons dont les tracés ne sont pas encore arrêtés à ce jour.

Compte tenu des difficultés probables pour le financement global dans la conjoncture actuelle, et ce qui précède, le tronçon commun doit être mis en œuvre dans les meilleurs délais techniques et juridiques possibles.

Bien évidemment cela ne remet pas en cause la nécessité de la mise en œuvre des deux autres tronçons. Mais dans tous les cas il y a des priorités, particulièrement quand le financement est délicat. Chacun d'entre nous a connu ce problème dans sa propre existence.

D'autant que l'exécution de la Ligne Nouvelle Mantes-Paris aura l'immense avantage de supprimer une grande partie des retards que la ligne actuelle engendre et qui se reportent sur Mantes-Le Havre et Mantes Cherbourg et permettra aux trains une meilleure ponctualité dans les Gares concernées. Les voyageurs y verront une nette amélioration de la ponctualité, ce qui leur permettra d'attendre avec une certaine sérénité la mise en œuvre de leur propre tronçon. Dans tous les cas, et même ce que je déplorerais, dans celui improbable, ou l'exécution des deux autres tronçons serait reportée à des jours meilleurs, la nouvelle ligne Mantes-Paris est un progrès incontestable et une nécessité absolue. Sans ce tronçon, les deux autres resteront, en l'état actuel, handicapés par le manque de ponctualité.

Jean-Karl Deschamps répond à J.M. Hervé et précise la position du Conseil Régional de Basse-Normandie :

Il faut se rappeler ce qui a relancé le débat de la LNPN : dans le cadre du projet du Grand Paris, le Président de la République a lancé l'idée d'une liaison rapide entre Paris et le Havre. Si la région avait laissé se mettre en place ce projet, la Basse-Normandie serait devenue le triangle de l'oubli pour la SNCF, d'où un premier combat pour raccrocher notre région à ce projet pour Paris – Caen – Cherbourg.

La LNPN avec des gains de temps pour l'ensemble des dessertes représente un enjeu très fort. On voudrait tous une amélioration rapide mais ce projet est à une échelle de temps très long, 10 à 15 ans. Si dès à présent on accepte l'idée du phasage, si on débat du phasage, il y aura une amélioration de la sortie de Paris et vers la Haute-Normandie et alors il n'y aura rien pour la Basse-Normandie. Il faut débattre de l'amélioration du tracé et de l'aménagement du territoire. Etat et RFF ont intégré un tracé pour améliorer la desserte de la Haute-Normandie, de la Basse-Normandie et des relations Caen – Rouen, avec un objectif de report modal de la voiture vers le chemin de fer.

L'enjeu n°1 est d'obtenir un tracé global, ensuite un engagement sur les coûts (10 millions d'€ pour le scénario AB ?) et une inscription des crédits de la part de l'Etat, les collectivités et RFF. Ensuite, on envisagera le phasage qui se fera naturellement. Cette condition est essentielle car il ne serait pas acceptable que l'argent de la Basse-Normandie serve uniquement à faire des améliorations pour la sortie de Paris et la Haute-Normandie !

### **Relations directes Caen – Granville**

M. Troude intervient au sujet des relations directes Caen – Granville. Il souligne que le raccordement direct de Folligny, décidé en 1995 par le président Garrec, est achevé (financements Conseil Régional et Conseil Général de la Manche). Il précise que Granville et le pays de la Baie souhaitent vivement la création de 3 à 5 relations quotidiennes directes entre Caen et Granville en prolongeant des trains actuellement terminus Coutances et ceci été comme hiver.

M. Fanget précise que lors de l'inauguration du 3<sup>ème</sup> aller-retour Caen – Rennes, le président du Conseil Régional a annoncé la création de 3 relations Caen – Granville à l'été 2013.

Les sillons sont commandés à RFF 18 mois à l'avance. L'enjeu est financier : la convention TER a vu son offre augmenter de 40% depuis 2004, avec un engagement de 60 à 65 millions d'€ annuellement (et seulement 30 à 35 millions d'€ de transfert de l'Etat). La mise en place du 3<sup>ème</sup> aller-retour Caen - Rennes coûte 1 million d'€ par an.

La desserte Caen – Granville génère de nouvelles charges (péages RFF, SNCF, TVA...) Le Conseil Régional gère un budget contraint nécessitant des arbitrages. Il a la volonté de dégager des moyens pour mettre en place cette desserte.

M. Jacquet fait remarquer que ni M. Troude, ni la ville de Granville ni le pays de la Baie n'adhèrent à l'ADPCR. Si Granville peut un jour jouer le rôle de hub ferroviaire dans le sud-Manche, c'est avec l'appui des politiques qu'on aura du poids !

### **Fréquentation de Caen – Rennes et coûts comparatifs voiture individuelle / TER**

M. Fanget indique que la fréquentation de l'axe Caen – Rennes a augmenté de 40 %. Le problème réside dans la multiplication des travaux et de la communication nécessaire pour retrouver les clients après chaque période de fermeture de la ligne.

Pour la comparaison des modes de transport il annonce qu'un décret en projet prévoit que lors de l'achat d'un titre de transport, le client sera informé de l'empreinte CO2 consommé.

### **Réseau Manéo**

Jean-Yves Colas s'interroge sur la mise en place de transports à la demande en remplacement de certaines lignes Manéo.

M. Guillou, conseiller général, répond que face au problème des cars qui circulent presque vides, le Conseil Général met en place une nouvelle politique pour concilier transport et financement. Il s'agit de mettre en place des possibilités de rabattement sur l'axe Avranches – Villedieu – Saint-Lô. Il dit regretter que l'ADPCR n'ait pas été associée à la commission de cette question au Conseil Général et assure faire en sorte qu'il soit remédié à cette situation.

### Parc de stationnement de la gare de Villedieu

M. Guillou indique que le parc de stationnement est complètement saturé. Des solutions d'extension existent, mais les discussions avec RFF pour une extension sont très difficiles.

### Réservation obligatoire sur Paris – Caen – Cherbourg

M. Cadin, usager du train entre Paris et Saint-Lô, apporte son soutien à l'action de l'ADPCR dans son action contre le projet de réservation obligatoire. Il dit sa crainte que cette question revienne sur le tapis et notamment lors du renouvellement du matériel à l'horizon 2017. Il considère que ce serait une régression et contre-productif.

M. Fanget répond que, durant l'été 2011, pour le Conseil Régional la réservation obligatoire a fait l'objet d'une bagarre avec la SNCF, car ayant participé au financement de la rénovation des voitures Corail à hauteur de 50 %.

La SNCF justifiait sa décision par la composition des rames limitée à 10 voitures.

Tous les politiques ont dit « non ». Toutefois, les associations d'usagers doivent rester vigilantes car ce sujet peut ressortir. Il y aurait des conséquences pour les usagers du TER qui se verraient contraints de n'utiliser que les trains TER. SNCF Intercités a émis l'hypothèse d'une refacturation à la région des réservations pour les clients du TER !

### Intermodalité et affichage dans les gares

Si l'affichage concernant l'intermodalité, le plan de ville est réalisé à Coutances, cela ne semble pas être le cas partout. M. Cadin dit que les plans des réseaux Manéo et TUSA ne sont pas affichés dans la gare de Saint-Lô.

M. Fanget indique que lorsque les gares sont rénovées, il y a systématiquement un espace dévolu à l'affichage intermodalité.

C'est aux usagers et aux associations de faire remonter l'information quand cet affichage fait défaut.

L'ordre du jour étant épuisé, Jean-Yves Colas conclut en remerciant l'ensemble des participants et les élus présents. M Lamy, Maire de Coutances, remercie également l'assistance et invite l'assemblée au verre de l'amitié offert par la municipalité de Coutances.

La séance est levée à 17h15.

Secrétaire de séance  
Daniel Gréboval



## Après le 3<sup>ème</sup> aller et retour, la passerelle de Lison ?

Avec la création en 2011 du troisième aller-retour Caen-Rennes, le Conseil Régional concrétisait, enfin et après bien des années, une demande de l'ADPCR.

La modernisation ou la suppression de la passerelle de Lison, la hantise des voyageurs prenant le train à Lison en direction de Caen ou de Paris, est une autre revendication défendue par notre association depuis plus de 10 ans.

Le vendredi 16 mars 2012 en fin d'après midi, Monsieur Laurent Beauvais Président du Conseil Régional de Basse-Normandie (CRBN), visitait le chantier de rénovation de la gare de Lison. Ce dernier accompagné de Monsieur Jean-Karl Deschamps Vice-président et de Monsieur Patrick Morel directeur des Transports du CRBN avait invité les Maires des communes riveraines de la gare ainsi que l'ADPCR et les journalistes locaux.

La rénovation du bâtiment de la gare est terminée. Extérieurement, le bâtiment n'a fait l'objet que d'une simple rénovation et d'une mise en peinture redonnant à la gare un coup de jeune ; par contre l'intérieur a été totalement repensé. Tout y est fonctionnel et agréable.



La seconde phase des travaux concernant les accès à la gare et les parkings a débuté et doit être terminée premier semestre 2013. Le nombre de stationnements sera augmenté par la création d'un nouveau parking.

La troisième phase concernera l'accès aux quais. Le quai 1 doit être relevé au niveau de la salle des guichets, un abri de quai doit y être implanté en complément de la verrière. Enfin si

les études d'aménagement de la passerelle sont engagées, on ne connaît pas encore l'implantation exacte des ascenseurs ni comment elle sera couverte.

Dans son point presse, le Président Beauvais à rappelé que l'ADPCR avait été de tous les combats pour la modernisation de la gare de Lison et de sa passerelle. Malheureusement il nous faudra encore attendre et être vigilants car la transformation de la maudite passerelle ne débutera que fin 2013 pour une fin de chantier premier trimestre 2014.



## Un nouveau car entre SAINT-LO et COUTANCES

Afin de répondre à la demande des abonnés de COUTANCES qui se rendent chaque jour à SAINT-LO pour leur travail, le Conseil Régional a mis un car en circulation, du lundi au vendredi afin de pallier l'absence de desserte entre 15 h 01 et 18 h 19. Cette demande avait été relayée par l'ADPCR. Selon la SNCF, les premiers résultats de fréquentation sont encourageants, le nombre de voyageurs avoisinant 20. Il part de SAINT-LO à 17 h 30 pour arriver à COUTANCES à 18 h 00. Il permet, en plus, de relever la correspondance du Ter partant de CAEN à 16 h 06 qui lui-même relève celle du train Intercités partant de PARIS à 13 h 45.

## Intermodalité à SAINT-LO : Des vélos pliables à assistance électrique

La communauté d'agglomération saint-loise a choisi d'acheter 50 vélos pliables à assistance électrique au constructeur local Mobiky. Ces cycles seront mis à disposition du public, sous forme de location, au cours du printemps et sur toute la grande périphérie de Saint-Lô. Cet

achat entre dans la politique plus large d'intermodalité des transports, décidée par François Digard, le président de la communauté.

Cette initiative est à rapprocher de celle mise en place par la Région Pays de la Loire qui se propose de soutenir l'achat de vélos pliants par les abonnés annuels de travail ou étudiants-élèves-apprentis. A titre expérimental, la mesure est limitée dans un premier temps aux 200 premières demandes.

Une aide à l'achat à hauteur de 50% du prix d'achat TTC, plafonnée à 200 € pourra bénéficier aux 200 premiers abonnés annuels de travail ou étudiants-élèves-apprentis qui en auront effectué la demande. L'objectif est de limiter la montée des vélos classiques dans les trains et donc l'encombrement.

Une idée pour la Basse-Normandie ?

### **Bonne fréquentation du train spécial Carnaval de Granville**

*Communiqué de Presse du Conseil Régional de Basse-Normandie*

A l'occasion de la 138ème édition du Carnaval de Granville, la Région Basse-Normandie et la SNCF ont affrété spécialement un train entre Caen et Granville le 19 février dernier pour faciliter l'accès au Carnaval et éviter les difficultés de stationnement sur place. Ce dispositif a rencontré un beau succès avec 319 voyageurs au total. Ce train desservait les gares de Bayeux, Lison, Saint-Lô, Coutances et Folligny. Pour mémoire, la fréquentation de ce train, mis en place en 2005, était alors de 62 voyageurs.

### **Histoire ferroviaire manchoise**

Pour les amateurs d'histoire ferroviaire, plus précisément celle de l'ancienne ligne ORVAL-HYENVILLE-MONTMARTIN SUR MER-REGNEVILLE SUR MER, il est possible de consulter sur internet la monographie de 72 pages, suivie d'un petit film très court pris à Regnéville dans les années 20 :

[www.cc-montmartin.com/tourisme\\_et\\_loisirs/histoire/histoire\\_ferroviaire/histoire\\_du\\_chemin\\_de\\_fer/](http://www.cc-montmartin.com/tourisme_et_loisirs/histoire/histoire_ferroviaire/histoire_du_chemin_de_fer/) Télécharger le Livre de Michel Delafosse.

**Le projet de réservation obligatoire sur PARIS-CHERBOURG définitivement abandonné !**

Jean Lenoir, Vice-Président de la FNAUT a rencontré récemment Guillaume PEPY Président de la SNCF qui a annoncé le renoncement de la SNCF au projet de réservation obligatoire sur Paris-Caen-Cherbourg/Trouville-Deauville.

La mobilisation des associations, dont l'ADPCR, et des élus contre ce projet néfaste pour les usagers a payé.

Un grand merci à tous ceux qui ont permis cette réussite notamment la FNAUT, l'Union des Usagers Paris-Cherbourg (UDUPC), le Réseau Vert de Basse-Normandie (RVBN), l'Association des Usagers de la gare de Bernay (UGB), les parlementaires et les Conseils Régionaux de Basse et Haute-Normandie.

### **DERNIERE MINUTE !**

Le samedi 30 juin un train spécial des CHEMINS DE FER DU CENTRE BRETAGNE (X 2830) se rendra de LOUDEAC à COUTANCES puis GRANVILLE. Pour la première fois un train avec des voyageurs circulera sur le triangle de FOLLIGNY !

Possibilité de l'emprunter à partir de toutes les gares de notre ligne DOL, PONTORSON, AVRANCHES et FOLLIGNY.

**Réservation obligatoire :**

**[www.cfcb-asso.org](http://www.cfcb-asso.org)**

**[Renseignements : 02.33.60.21.90](tel:02.33.60.21.90)**



X 2830 des Chemins de Fer du Centre Bretagne  
[www.cfcb-asso.org](http://www.cfcb-asso.org)

## Les usagers du train en assemblée générale



Les adhérents, mais aussi quelques personnalités comme Jean-Karl Deschamps, 1<sup>er</sup> vice-président du conseil régional ou François Digard, maire de Saint-Lô, avaient fait le déplacement pour cette assemblée générale.

En guise d'introduction à l'assemblée générale de l'ADPCR (1), samedi, son président Jean-Yves Colas est revenu sur les réalisations faites en 2011. Il s'est notamment félicité de la mise en place d'un troisième aller-retour entre Caen et Rennes et a rappelé son opposition au projet de réservation obligatoire sur la ligne Paris-Cherbourg.

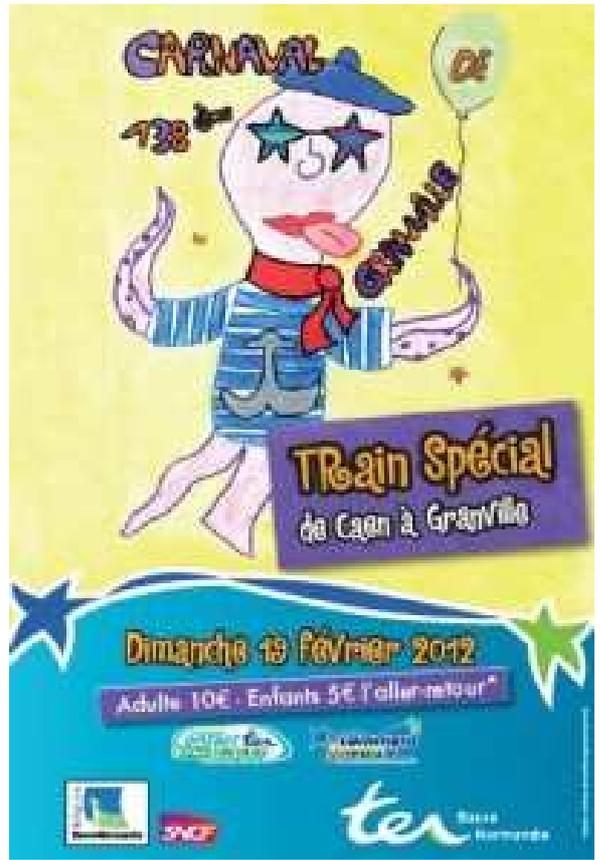
Les comptes de l'association ont ensuite été votés. En 2011, l'ADPCR annonce 14 954 € de recettes et un excédent de 496 €. L'association compte 524 adhérents.

Une satisfaction pour le bureau de l'ADPCR. « D'autant qu'il reste encore beaucoup à faire sur la ligne Caen-Rennes. Les rails de 1911 n'ont toujours pas été enlevés, ce qui cause des ralentissements en

plusieurs endroits. J'espère que nos petits-enfants ne fêteront pas leur bicentenaire », a ironisé Xavier Jacquet, membre du bureau, avant de donner la parole à Franck Fanget, chef du service transport du conseil régional.

Ce dernier s'est attardé sur la notion d'intermodalité, ou comment combiner les différents modes de transport tels que l'automobile, le train, l'autocar ou encore le vélo pour limiter les déplacements longue distance en voiture. « Il faut plus de voyageurs dans les trains pour développer et améliorer les lignes », a insisté Franck Fanget.

(1) ADPCR : Association pour la défense et la promotion de la ligne ferroviaire Caen - Saint-Lô - Rennes



## Coutances

### Encore des points à améliorer à la gare

Ouest-France  
30 janvier 2012

Malgré la rénovation de la gare et le développement de la ligne Caen-Rennes, les conditions d'accueil et le trafic ferroviaire cristallisent les critiques chez les usagers coutançais.

Vendredi, 17 h. Le TER direction Caen est déjà à quai et les voyageurs se pressent en quête d'une place assise. Période de point oblige, les rames sont généralement bondées en fin de semaine et le lundi. Un phénomène amplifié par le manque de train en circulation sur la ligne Caen-Rennes. « Il y a beaucoup trop de monde, et les gens manquent parfois de politesse. Personne n'a daigné se lever pour céder sa place à ma femme enceinte » déplore Jonathan, originaire de Cherbourg.

Pourtant depuis le 13 décembre, la SNCF a mis en place un troisième aller-retour du lundi au vendredi entre Caen et Rennes avec un départ à 5 h 45 de la capitale bretonne et un départ à 14 h 13 de la capitale bas normande. Objectif : délester le trafic, avec un coût annuel pour la région de 1 million d'euros. Encore faut-il que les horaires conviennent aux voyageurs qui empruntent la ligne.

#### Trop d'attente

Sur un banc de la gare de Coutances, les écouteurs sur les oreilles, Alexis prend son mal en patience. « Je termine mes cours à 16 h 30 au CFA, situé à quelques minutes à pied de la gare. Et je dois attendre presque 2 h mon train pour rentrer sur Rennes. Le lundi, c'est encore pire. Je suis condamné à prendre le train de 9 h 06 à Rennes pour arriver à 11 h sur Coutances, alors que mes cours ne commencent qu'à 13 h 30. Mais, je n'ai pas le choix. »

La gare toute neuve de Coutances suscite également quelques mécontentements de la part des usagers. Samedi, l'Association pour la défense et la promotion de la ligne ferroviaire



En gare de Coutances, les voyageurs se pressent pour ne pas rater le train de 17 h 36 direction Caen.

Caen-Saint-Lô-Rennes (ADPCR) tenait son assemblée générale. Dans la salle comble, un adhérent se lève et prend la parole. « Comment se fait-il que la gare de Coutances ne soit pas chauffée. Et prévoyez-vous des travaux pour agrandir le parking systématiquement saturé ? Je peux vous dire que l'hiver dernier quand la gare était noire de monde, il y faisait un froid glacial » lance-t-il à Franck Fanget, chef du service

transport du conseil régional. « Pour le chauffage, je vais me pencher sur la question. Quant au parking saturé, nous avons dû faire face à une forte hausse de la fréquentation dans les gares de la région ces dernières années », répond Franck Fanget.

Selon lui, elle aurait augmenté de 50 % depuis 2004, notamment en raison de la hausse du prix de l'essence. Reste un dernier point à

améliorer, la ponctualité. « Cela fait 15 ans que je prends le train à Coutances, pour aller travailler sur Paris. Je ne compte plus le nombre de fois où j'ai raté ma correspondance. Je dois malgré tout avouer que depuis la mise en place des nouveaux horaires de la SNCF, le changement est plus confortable » tempère Christian, cuisinier.

Florian DELAMBILY.

## Ligne Paris-Normandie : consensus et incertitudes

Le débat public sur la Ligne nouvelle Paris-Normandie s'est achevé à Caen, lundi soir, sur un consensus sur son opportunité et son tracé. Mais la question-clé du financement reste en suspens.



La dernière réunion sur la Ligne nouvelle Paris-Normandie s'est déroulée lundi soir à Caen. Sur l'infographie, voici le tracé qui tient la corde auprès des Bas et Hauts-Normands. Il emprunte des tronçons des tracés A et B soumis au débat public. Les élus bas-normands ont apporté une petite correction : le tracé AB+ en entoilés verts qui ne passe plus par Bamay mais permet de conserver un temps de trajet sans arrêt entre Caen et Paris d'1 h 17.

**N'oublions pas le rêve. Allons jusqu'au bout du projet.** « Comme douard Philippe, le jeune maire IMP du Havre, les Hauts-Normands talent nombreux lundi soir à Caen, la clôture du débat public, pour retenir combien les deux Normandie ont besoin d'un train rapide avec Paris. A l'exception des Verts qui cambrèrent sur leur position : « Dix milliards d'euros c'est beaucoup trop cher ! améliorons déjà l'existant. »

De l'UMP Antoine Rufenacht, haut commissaire pour le développement de la vallée de Seine, à Laurent Beauvais, président PS de la Basse-Normandie ; d'Alain Le Vern, président PS de la Haute-Normandie à Jean-Léon Dupont, président centriste de Calvados prêt à mettre la main à la poche ; de Philippe Duron, député PS de Caen à Michel Champreton, maire PS et président de l'agglo l'Évreux... le consensus normand va au-delà des familles politiques. « Un tracé l'emporte », relève Olivier

Guérin, président de la commission du débat public (voir infographie) devant près de 500 personnes. Même les Normands de l'Eure, hier réticents, sont favorables à ce tracé « AB » de compromis, acceptant une nouvelle gare à l'extérieur du centre-ville d'Évreux : « près de la base aérienne ».

### Chantier indivisible ou découpé ?

Alors tout va bien et cette nouvelle ligne sera en service en 2020 ? Pas si simple. D'abord, on ne sait pas qui paiera, ni combien investira l'État en temps de crise et de dette. La LNPN n'est qu'en 16<sup>e</sup> position sur le Schéma national d'infrastructures de transport (Snit) dont le chiffre global est de 183 milliards ! De la participation de l'État dépendra celle de Réseau ferré de France (RFF) à cheval sur l'amortissement. Les collectivités (trois régions, quatre départements, les agglomérations...) attendent de connaître

la part de ces deux contributeurs majeurs pour provisionner leurs fonds.

S'il y a consensus, des divergences demeurent sur la réalisation. Bas-Normands et Havrais sont pour « une solidarité de projet et de financement », répète Laurent Beauvais. Ce qui signifie que tout le monde paie la ligne de Caen et du Havre à Saint-Lazare. Quand d'autres prônent un chantier en plusieurs phases : d'abord désengorger l'entrée de Paris à Montreuil avec une gare à La Défense. Aujourd'hui, le conflit entre trains de banlieue et trains normands retarde ces derniers. Il leur faut une voie propre et des tunnels. Coût : 5 milliards d'euros. Pour beaucoup, comme les Verts, cela suffirait à gagner 20 minutes de temps de trajet. Est-il alors besoin de dépenser des milliards pour gagner quelques minutes de plus ? « Tant que la voiture mettra autant de temps que le train, il n'y aura pas de véritable report de l'une sur l'autre », s'emporte Laurent

Beauvais. Les Rouennais voient midi à leur porte : d'abord désengorger le Mantois et le nœud rouennais avec une nouvelle gare à Saint-Sever et un tunnel sous la Seine.

Et maintenant ? La commission du débat public rendra fin mars sa synthèse des 25 réunions suivies par 6 000 personnes, 100 cahiers d'acteurs, 80 000 connexions et 600 questions Internet, 500 contributions... Preuve d'une mobilisation. Réseau ferré de France a jusqu'à juin pour prendre la décision de construire la ligne, la découper ou y renoncer. Avec, entre-temps, une élection présidentielle qui pourrait rebattre les cartes. Même si l'idée de mettre La Havre à une heure de Paris a été lancée par Nicolas Sarkozy et que François Hollande a annoncé à Caen qu'élui, il ne la remettrait pas en cause.

Xavier ORIOT.

### 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)