

# ADPCR-INFOS n° 73



Juillet 2012

**fnaut**  
transport - consommation - environnement

## Editorial

### Un été ferroviaire

Les vacances sont, pour des millions de Français, l'occasion de prendre le train. C'est aussi pour la ligne Caen-Rennes l'occasion de faire le plein de voyageurs. Pour certains ce sera la découverte d'un confort accru grâce au renouvellement du matériel et de la voie entre Folligny et Avranches. Pour d'autres, ce sera peut-être la bousculade des grands départs en gare Saint-Lazare avec des trains de 10 voitures au lieu de 11 et sans doute quelques retards prévisibles suite aux grands travaux engagés en Ile de France et sur la banlieue Ouest.

L'été et les vacances, c'est aussi l'occasion de faire découvrir aux plus jeunes le plaisir du voyage en train.

Alors vous qui passez l'été en Basse-Normandie ou en Bretagne, profitez-en pour découvrir la Baie du Mont-Saint-Michel en train. Achetez un Pass et prenez le "Ligne Baie"\*. Jusqu'au 26 Août, deux fois par jour et dans les deux sens un autorail relie Granville à Saint-Malo. A Pontorson, un car en correspondance vous conduira directement au pied du Mont.

Vous pourrez également aller à la découverte des autres trains touristiques qui tout l'été parcourent des petites lignes du Calvados et de la Manche.

Mais faire découvrir le train c'est aussi plaider pour une économie respectueuse de notre environnement. Aujourd'hui, à l'ADPCR, nous pensons que le "tout voiture" n'est pas la seule solution aux déplacements. Demain, nos jeunes devront avoir envie de prendre le train sur un réseau ferré en bonne santé et en harmonie avec les autres moyens de transport.

Pour défendre ce point de vue, nous devons représenter une force de proposition qui ne peut se passer des plus jeunes. A nous, à vous de les convaincre de venir grossir les rangs de notre association.\*\*

*Xavier JACQUET*

### Dans ce numéro :

### Page

➤ Le comité de ligne Caen-Rennes du 25 avril 2012	2
➤ Réunion SNCF/Associations de consommateurs Ligne Paris-Cherbourg	4
➤ Réunion SNCF/Associations de consommateurs Ligne Paris-Granville	5
➤ Véolia remplace Kéolis	6
➤ Le nouveau réseau MANEO	6
➤ Le nouvel accès au Mont-Saint-Michel	9
➤ Un train spécial emprunte le raccordement de Folligny	10
➤ Des nouvelles de la LNPN	11
➤ Exposition Eurotrack	12
➤ Quand on voyage...	12
➤ Plan du réseau MANEO	13
➤ Infos pratiques TER	15
➤ Le nouveau produit VISI'TER	16

\* Ligne Baie : Info dans les gares et sur [www.lignebaie.fr](http://www.lignebaie.fr)

\*\* bulletin d'inscription sur notre site [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)



Une délégation de l'ADPCR a rappelé ses principales revendications pour le Coutançais et le Pays Saint-Lois, en prélude au comité de ligne qui s'est tenu le 25 avril à l'Hôtel de Ville de COUTANCES :

- la circulation de trains GRANVILLE-CAEN toute l'année, à partir de 2013,
- la circulation d'un train COUTANCES-CAEN afin d'arriver à PARIS avant 9 heures,
- la mise à l'étude de l'électrification de la section SAINT-LO-COUTANCES.

## Le comité de ligne CAEN-RENNES du 25 avril 2012

Ce comité de ligne, sous la Présidence de François DUFOUR, Vice-Président du Conseil Régional, était précédé d'un rassemblement d'une quinzaine de membres de l'ADPCR, munis de panneaux de revendications afin d'obtenir :

- la circulation de trains GRANVILLE-CAEN toute l'année, à partir de 2013,
- la circulation d'un train COUTANCES-CAEN afin d'arriver à PARIS avant 9 heures,
- la mise à l'étude de l'électrification de la section SAINT-LO-COUTANCES.

Le relais a bien été assuré par la presse locale (Ouest-France, La Presse de la Manche et la Manche Libre) et par FR3 Basse-Normandie.



- 7,8% de 2010 à 2011, liée aux suppressions de trains à cause des travaux de voie. En 2011, le trafic a baissé de 15,5% engendrant une perte de 450 000 € alors que la moyenne régionale baisse de 0,3%,

- La section CAEN-COUTANCES a connu une augmentation de 5,4%,
- La régularité brute qui intègre l'ensemble des retards y compris les causes externes est passée de 88,9% en 2010 à 94,2% en 2011,
- La régularité pondérée calculée en fonction du nombre de clients impactés est passée de 89% en 2010 à 93,8% en 2011,
- La qualité de service dans les gares à fin 2011 : la conformité globale est de 96,20% alors que la moyenne régionale est de 94,92%,
- La qualité de service dans les haltes à fin 2011 : la conformité globale est de 93,30% alors que la moyenne régionale est de 83,96%,
- La qualité de service dans les trains à fin 2011 : la conformité globale est de 94,75% alors que la moyenne régionale est de 95%.

### Conclusion :

- un trafic qui a souffert de nombreux travaux,
- une régularité légèrement en dessous de l'objectif régional,
- une qualité de service tant en gare qu'à bord des trains à la hauteur des objectifs fixés.

### Travaux en cours ou à venir

Pour réaliser tous les travaux entre Avranches et Dol, une somme globale de 33,5 M sera disponible dont seulement 3 M venant de la Bretagne.

Le Conseil Régional de Basse-Normandie a demandé que les travaux envisagés soient pérennes et permettent une exploitation sur un minimum de 25 ans voire plus afin de ne pas se retrouver dans la situation rencontrée entre SAINT-LO et COUTANCES. Sur cette section, Réseau Ferré de France (RFF) a imposé un ralentissement à 70 km/h en raison de l'état de la voie alors que des travaux de grande envergure avaient été réalisés en 2004.

### Bilan d'activités TER CAEN-RENNES

- De 2002 à 2011, le trafic est en évolution de 36%.

L'augmentation de 19,3% de 2007 à 2008 a été suivie d'une baisse constante :

- 2,7% de 2008 à 2009,
- 2% de 2009 à 2010 et

Il est demandé à RFF d'avoir des solutions innovantes avec éventuellement recours à des dérogations au référentiel. Du rail de réemploi de lignes TGV devrait notamment être utilisé.

### **Voie unique ou double-voie ?**

Afin d'obtenir le meilleur résultat en fonction des fonds disponibles, il est envisagé :

- de moderniser une voie avec du rail de réemploi, soudé,
- de maintenir l'autre voie, avec une rénovation au minimum, dans le but de la réutiliser ultérieurement comme cela a été le cas entre FOLLIGNY et GRANVILLE,
- d'exploiter en voie unique, avec point de croisement à PONTORSON,
- une vitesse limite de 100/110 km/h.

L'exploitation en voie unique peut permettre un trafic de 13 allers et retours quotidiens.

Les travaux doivent débuter en 2013 entraînant bien sûr des fermetures. Le plan de substitution n'est pas connu à ce jour. L'ADPCR demande que le service de remplacement soit le plus efficient possible en évitant notamment les cars qui vont à Pontorson pour revenir chercher l'A 84 à Saint-James pour rejoindre Rennes.

L'avant-projet sera connu en novembre 2012.

En 2012, des travaux de signalisation seront réalisés à Avranches, sans impact sur le trafic.

### **Point sur le 3ème aller et retour**

Des comptages effectués au cours de la semaine 13 (25-31/3), il ressort que la fréquentation est encourageante. Le train 852851 (Rennes 05:48/Caen 08:48) part de Rennes avec une moyenne de 10 voyageurs pour arriver à Caen avec 43. Le train 852811 (Caen 14:13/Rennes 17:06) part de Caen avec une moyenne de 30 voyageurs pour arriver à Rennes avec 75.

Le train 852851 ne circulera pas en juillet et août ; à la demande de l'ADPCR, un autocar sera mis en circulation entre Pontorson et Coutances, avec correspondance sur l'autocar Granville-Lison, afin de répondre aux besoins des abonnés domicile/travail.

### **Ligne Baie – saison 2012**

Comme les années précédentes, 2 allers et retours seront assurés avec des X 2100 bretons. Les horaires définitifs ne seront connus que vers le 15 mai mais a priori, la correspondance ne sera plus assurée le soir à Folligny entre le train

Saint-Malo-Granville et le Granville-Paris. L'ADPCR a regretté cette dégradation. Il a été répondu que les horaires étaient établis par RFF et que la Ligne Baie avait plus un rôle d'animation touristique que de transport et que cette correspondance concernait en fait peu d'usagers.



L'ADPCR a demandé qu'à terme, l'exploitation se fasse avec l'un des X 72500, récupéré de la ligne Paris-Granville lors de l'arrivée des Régiolis et qu'il soit pelliculé afin de présenter la région et aménagé afin d'organiser des animations. Il pourrait, le reste de l'année, tout en concourant au service régional, être une vitrine de la Basse-Normandie et circuler à l'occasion d'événements particuliers.

### **Présentation du SCOT du Pays de COUTANCES**

Xavier JACQUET a fait une présentation générale du SCOT du Pays de Coutances en insistant sur le volet transport qui reprend quasiment les demandes de l'ADPCR.

### **Questions diverses**

- Effacement du calendrier voyageurs : lors de la mise en place du 3<sup>ème</sup> AR, nous avons fait remarquer que les habitants du Sud-Manche étaient pénalisés par la période blanche appliquée pour le train Rennes-Caen, à partir de Pontorson alors que les Bretons, qui ne participent pas au financement de cette circulation, étaient en période bleue. Le service Transport du Conseil Régional a étudié le problème avec la SNCF et il en ressort que pour des raisons financières, l'effacement de ce calendrier n'est pas possible (simulation sur le département du Calvados : surcoût annuel : 500 000 €). Cette proposition ne peut pas être retenue

vu les capacités restreintes de financement des TER actuellement,

- Monsieur Pierre TROUDE, Représentant du Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel, regrette que les relations GRANVILLE-CAEN ne soient pas mises en place. La réponse est un motif budgétaire (coût pour la Région : 1 573 000 €),
- Monsieur François DIGARD, Maire de Saint-Lô et Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Lô, demande la création d'un train COUTANCES-CAEN, à titre expérimental, afin d'assurer la correspondance avec le train qui arrive à PARIS à 8 h 58. Même réponse que ci-dessus.

## Réunion SNCF/Associations de consommateurs le 28 avril à CAEN Ligne PARIS-CHERBOURG

### Bilan des Assises Ferroviaires

- Ouverture à la concurrence : le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire de l'Union Européenne prévoit l'ouverture à la concurrence, maîtrisée et régulée (pas d'open access). Elle pourrait rentrer en vigueur en France à compter de 2014, pour les Ter et les Tet,
- Projet de nouvelle gouvernance : il est prévu de revoir les compétences de la SNCF et de RFF, le système actuel ne donnant pas satisfaction (SNCF opérateur, RFF sillons, Ministère AOT),
- repenser l'offre ferroviaire : Ter, Tet et Tgv,
- hiérarchisation des grands projets issus du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transports).

### Ligne Nouvelle Paris-Normandie

RFF poursuit ses études, en vue de l'enquête d'utilité publique. Les grandes idées retenues sont :

- la réduction des temps de parcours avec une vitesse maximale de 250 km/h,
- la désaturation de la section Paris-Mantes avec une vitesse maximale de 200 km/h,
- la création d'une gare nouvelle à Rouen dans le quartier Saint-Sever.

### Organisation des Trains d'équilibre du territoire (Tet)

L'autorité organisatrice est la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et

de la mer (**DGITM**) du Ministère du développement durable

Au niveau régional, les DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement),

La DREAL de Basse-Normandie est compétente pour l'intégralité des lignes :

- PARIS-CAEN-CHERBOURG et l'antenne de DEAUVILLE,
- PARIS-GRANVILLE,
- CAEN-TOURS.



### Garantie Voyages

#### Présentation de la plaquette

**Parce que vous voyagez avec nous, nous sommes à vos côtés pour vous informer, vous répondre et vous prendre en charge.**

**Avant, pendant et après votre voyage, nous sommes là : c'est bien ça notre Garantie Voyage.**

La Garantie Voyage™ est applicable dès le 31 mars 2012 aux parcours soumis aux Tarifs Voyageurs SNCF, effectués en France avec TGV et INTERCITES.

#### Garantie Information

**Nous sommes là** pour vous informer en temps réel en gare et dans les trains mais aussi sur votre mobile avec l'application SNCF Direct, ou par téléphone au 3635\*.

Nous sommes là aussi sur internet pour vous donner l'historique de ponctualité de votre train sur les 60 derniers jours.

#### Garantie Report ou Remboursement

**Nous sommes là**, si votre train au départ est reporté de plus d'1h ou supprimé, pour vous proposer une autre solution de voyage ou vous rembourser, selon votre choix.

### **Garantie Place Assise**

**Nous sommes là**, si vous n'avez pas de place attribuée pour un voyage de plus d'1h30 dans un train à réservation obligatoire, pour vous aider à trouver une place à bord ou, faute de place, vous proposer un geste commercial.

### **Garantie Assistance**

**Nous sommes là**, si un problème majeur intervient pendant votre voyage, pour vous prendre en charge, trouver une solution de poursuite de votre voyage et, si nécessaire, vous proposer un hébergement. Nous sommes là aussi dans ces situations pour vous apporter, selon le moment de la journée, une boisson, une collation ou un repas.

### **Garantie Ponctualité**

**Nous sommes là**, si votre train a un retard de plus de 30 minutes à l'arrivée, pour vous informer de vos droits à la « Garantie Ponctualité » et vous remettre, le cas échéant, l'enveloppe associée. Nous sommes là aussi sur internet, dès le lendemain de votre voyage, pour vous rappeler le motif du retard et vos droits à compensation dans le cadre de la Garantie Ponctualité.

### **Garantie Réclamation**

**Nous sommes là** pour répondre à toute réclamation en ligne auprès de notre service clientèle :

- dans un délai maximum de 5 jours si vous possédez un e-billet ;
- dans le même délai pour tout autre type de billet d'ici fin 2012, hors Garantie Ponctualité.

### **GARANTIE DE LA GARANTIE VOYAGE™**

Si malgré tous nos efforts, votre situation particulière n'avait pas été prise en considération, nous sommes là aussi pour vous garantir nos garanties. Ecrivez-nous à l'adresse suivante en indiquant : La Garantie Voyage™ - Service Relation Client SNCF – 62 973 ARRAS Cedex 9.

### **Sont concernés :**

Les voyageurs effectuant un parcours en France soumis aux Tarifs Voyageurs SNCF :

- A bord des trains TGV et INTERCITÉS
- A bord des trains internationaux opérés par SNCF ou en partenariat avec ses partenaires en Europe. Soit : TGV Lyria, DB/SNCF en coopération (Paris-Francfort et Paris-Stuttgart-Munich), TGV Italie.

### **Ne sont pas concernés :**

Les voyageurs empruntant les trains :

- IDTGV, entité qui applique ses propres règles commerciales,
- Transilien,
- TER,
- des autres entreprises ferroviaires.

En cas de circonstances exceptionnelles, SNCF peut adapter l'application de la Garantie Voyage. Nous vous en informons dès que possible en gare, sur les

sites [sncf.com](http://sncf.com), [infolignes.com](http://infolignes.com) et sur votre mobile avec l'application SNCF Direct.

(\* 0,34 euros par minute TTC hors éventuel surcoût d'un opérateur)

### **Qualité de service**

Le taux de régularité pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 15 avril 2012 est de 92,5%, en nette augmentation. Ceci serait obtenu grâce aux compositions uniformes à 10 voitures qui demandent moins de manœuvres entre Clichy et Paris-Saint-Lazare. Des surcharges sont constatées le lundi matin notamment sur le train 3332 (Caen 06:08/Paris 08:18). Le vendredi pas de problèmes particuliers.

Il est constaté une augmentation importante de nombre de réservations.

Nouvelle gare Saint-Lazare : Donne satisfaction, l'accès au métro est facilité, problèmes avec les escalators pour remonter.

Afin de faire face aux pointes, des trains supplémentaires sont mis en circulation lors des grands week-ends. Les horaires figurent sur les fiches intercités mais pas sur celles éditées par la Région Basse-Normandie.

Problème avec les fraudes qui représentent 10% du chiffre d'affaires.

## **Réunion SNCF/associations de consommateurs le 24 avril à Argentan, Ligne Paris –Granville**

A l'ordre du jour : les sujets principaux et les questions diverses.

### **Régularité 1er trimestre 2012 :**

La régularité à 10 minutes pour les TET est mauvaise. En 2011, elle était de 89,8% et est tombée à 87,7% au premier trimestre 2012. En cause les grands froids de février qui ont impacté le matériel (30%) et les infrastructures (36,1%). Malgré tout, les compositions ont été respectées à 96% et seul un train fut supprimé.

Il est à noter que les automoteurs X 72500 ont une motorisation en bas de caisse, ce qui les rend sensibles à la neige et à la glace. A noter également que la ligne Paris-Granville n'est pas équipée de réchauffeurs d'aiguillages (choix de RFF lors de la modernisation de la ligne).

Les travaux en Ile de France engendrent des temps supplémentaires pris en compte dans les

fiches horaires. Cependant ils ont pris du retard d'où des répercussions sur la régularité des trains.

### **Demande de modification des horaires pour 2013 :**

Ceci concerne particulièrement le 3435 avec un arrêt à Folligny pour correspondance avec le Rennes-Caen du vendredi soir.

Les deux solutions envisagées sont soit trop tôt soit trop tardives donc la réponse de la SNCF est négative !

### **Actualités commerciales**

La SNCF indique que le e-billet mis en place sur les TET Paris-Granville depuis février connaît un certain succès avec en moyenne environ 15 e-billets par train chaque jour. La majorité des utilisateurs de ce service sont des retraités.

Pour les autres actualités commerciales présentées, se reporter à l'article concernant la ligne Paris – Cherbourg.

### **Questions diverses**

Il nous est confirmé que les futurs REGIOLIS qui circuleront sur Paris –Granville dès la fin 2013 ne sont pas équipés de système de réservation et donc en l'état ne sont pas adaptés à la réservation non obligatoire.

Nous resterons vigilants et nous vous informerons des suites à donner à ce choix fait par le Conseil Régional de Basse Normandie.

L'ADPCR a interrogé la SNCF sur l'organisation commerciale de la gare de Granville où la priorité est donnée aux achats de billets par Internet et aux caisses automatiques, alors qu'un nombre croissant d'usagers souhaite faire ses achats aux guichets. La SNCF réserve sa réponse.



## **Véolia remplace Kéolis**

La gestion des transports routiers TER de Basse Normandie, assurée auparavant par la SNCF est reprise par le Conseil Régional au fur et à mesure de la date d'échéance de renouvellement des contrats avec les transporteurs routiers.

La conclusion de la commission d'appel d'offres a attribué le marché, pour les lignes autocar TER en circulation à compter du 8 juillet 2012, à l'entreprise VEOLIA.

Certains cars n'ont pas pu être insérés dans les fiches horaires compte tenu du respect de planning et des délais imposés entre les procédures de marché et la parution de ces nouveaux horaires dans les fiches horaires.

Néanmoins, la SNCF a intégré ces changements sur le site internet TER et dans les machines de vente.

Sont concernées des relations entre :

- PONTORSON et GRANVILLE en remplacement du RENNES-CAEN du matin qui ne circule pas l'été,
- LISON et COUTANCES,
- GRANVILLE et FOLLIGNY.

### ***Voir détail page 15***

Merci au Conseil Régional de Basse-Normandie qui répond ainsi aux demandes formulées par l'ADPCR.

## **Le nouveau réseau MANEO**

*Source : Conseil Général de la Manche*

### **Le constat :**

Jusqu'au 5 juillet, le réseau Manéo comprenait :

- 24 lignes régulières,
- 6 lignes saisonnières,
- 7 lignes hebdomadaires pour les internes.

Il est dévolu par le biais d'une délégation de service public unique, qui arrivera à échéance en juillet 2012. Le réseau a été confié à V.T.N.I., mandataire d'un groupement solidaire composé de 4 entreprises.

### **Le trafic de chaque ligne régulière :**

Sur les 24 lignes régulières, certaines ne se justifient pas, ou bien ne se justifient que par les

trajets scolaires (chiffres du 1er semestre 2009) comme par exemple :

- Ligne 122 (Gavray - Granville)= 3 746 voyages par an dont 2100 voyages scolaires,
- Ligne 110 (Gouville-sur-Mer - Coutances)= 9.987 voyages par an dont 9.200 voyages scolaires, soit 92%,
- Ligne 112 (Villedieu Coutances)= 19 045 voyages par an dont 17 000 voyages scolaires, soit 90%,
- Ligne 107 (Carentan - Coutances)= 26.681 voyages par an dont 24.343 voyages scolaires, soit 91%.

Par contre, d'autres lignes se justifient pleinement, et seront développées comme par exemple :

- Ligne 1 : Saint-Lô – Cherbourg : 175.000 voyages / an,
- Ligne 103 : Barneville – Les Pieux – Cherbourg : 143.000 voyages / an,
- Ligne 116 : Granville – Avranches : 111.000 voyages / an.

Dans de nombreux cas, les horaires des lignes étaient inadaptés aux déplacements Domicile – Travail :

- Les jours et horaires de fonctionnement étaient principalement ciblés sur les scolaires,
- Beaucoup de lignes étaient chargées en heures de pointe, mais les autocars semblent vides en heures creuses ou pendant les vacances (comme dans tous les départements ruraux),
- Un réseau étendu mais peu efficient en terme de voyageurs commerciaux (hors scolaires) et un bilan financier : 5,5 M€ de compensation financière du Département dont 3,5 M€ pour les scolaires.

## **Le nouveau réseau à compter du 6 juillet 2012**

### **But :**

1 – améliorer la qualité du service offert au citoyen : un réseau de lignes régulières plus proches du citoyen :

- 13 lignes régulières composant la colonne vertébrale du réseau de transport, reprenant les lignes les plus fréquentées du réseau précédent,

- davantage de services sur les lignes régulières permettant d'offrir aux citoyens, une réponse au besoin de déplacement pour les trajets domicile-travail,
- un réseau complémentaire de navettes vers les lignes régulières (transport à la demande), correspondant à une densification du maillage territorial (un réseau de transport plus facile et plus proche du citoyen, quel que soit son canton (hors Plan de Transports Urbains de Saint-Lô et de Cherbourg),
- un réseau de lignes régulières plus rapide (objectif de ne pas dépasser 30 % du temps de transport par rapport à un véhicule individuel)



2 – améliorer la sécurité et l'accessibilité des lignes régulières

- un réseau de lignes desservant des points d'arrêts sécurisés et accessibles pour les personnes à mobilité réduite,
- des cars qui devront pouvoir être équipés d'une palette de chargement de fauteuil roulant,
- des véhicules légers pour effectuer les navettes de liaison vers les lignes régulières.

3 – maîtriser le budget affecté au transport

- un budget affecté aux lignes régulières qui ne devra pas dépasser le coût du réseau actuel, en maîtrisant le nombre de kilomètres commerciaux (de 2.8 M de km/an à 2.4 M de km/an pour les lignes régulières, et en mettant en œuvre un transport de liaison pris en charge à 100 % par le Département).

4 – engager une concertation étroite avec les territoires

Le réseau de lignes sera complété par un maillage plus fin du territoire pour les transports de liaison vers les lignes régulières ou bassin de vie. Une concertation avec chacune des communautés de communes du département a été engagée pour définir les destinations les plus pertinentes ainsi que les horaires dans la limite d'un aller/retour par jour.

## 2 - Evolution du réseau

On passe de 24 lignes régulières à 13 lignes régulières.

- Les services fonctionnent du lundi au vendredi toute l'année.
- Le samedi, toute l'année, seuls 2 Allers / Retours sont maintenus.
- Les dimanches et jours fériés, les services ne sont pas opérés (sauf quelques exceptions).

**Voici les nouvelles lignes** (voir plan page 14)

Lignes régulières
L 1 CHERBOURG-OCTEVILLE - SAINT-LÔ
L 2 GRANVILLE - SAINT-LÔ
L 3 AVRANCHES - SAINT-LÔ
L 4 AVRANCHES - GRANVILLE par la côte
L 5 TESSY SUR VIRE - SAINT-LÔ
L 6 GRANVILLE - LE MONT SAINT MICHEL
L 7 AVRANCHES - GRANVILLE direct
L 8 MORTAIN - AVRANCHES
L 9 VALOGNES - COUTANCES
L 10 PORTBAIL - CHERBOURG-OCTEVILLE
L 11 PORTBAIL - VALOGNES
L 12 BARFLEUR - CHERBOURG-OCTEVILLE
L 13 BARFLEUR - VALOGNES



## Lignes estivales - du 6 juillet au 1er septembre 2012

L 50 Ligne estivale de La Hague, Cap cotentin

L 51 Ligne estivale du Val de Saire

L 52 Ligne estivale de la Baie des Veys au Val de Saire

L 53 Ligne estivale de la Côte des Isles au Coutançais

L 54 Ligne estivale du Coutançais au Granvillais (par la côte)

## Bon à savoir !

Depuis le 1er janvier 2009, les employeurs du secteur public et privé ont pour obligation de prendre en charge 50 % du coût des abonnements de transport public de leurs salariés qui accomplissent le trajet domicile/ lieu de travail. L'abonnement mensuel Néopass Tempo est bien sûr concerné par cette prime transport. Alors, n'hésitez plus à devenir un "salarié éco-mobile" !

L'ADPCR a été entendue par le Conseil Général, elle a insisté notamment sur la nécessité d'assurer des correspondances avec les trains des différentes lignes desservant le Département. Le problème avait bien été pris en compte, ainsi, des correspondances seront assurées dans les gares de SAINT-LO, COUTANCES, AVRANCHES, GRANVILLE, VILLEDIEU LES POELES, CHERBOURG et VALOGNES. La gare de PONTORSON n'est plus concernée par ce réseau puisque la ligne PONTORSON-LE MONT est reprise par le Syndicat Mixte.

Nous avons aussi abordé le problème des doublons, des cars parcourant le même trajet que les trains ou cars TER. D'une part, ils ne desservent pas les mêmes points d'arrêts et ils peuvent être complémentaires à une desserte ferroviaire insuffisante, d'autre part, dans le cadre de l'intermodalité, le Conseil Régional de Basse-Normandie va étudier la mise en place d'une billetterie unique permettant d'utiliser indifféremment les cars départementaux ou le réseau TER.

Les habitants de la MANCHE et les touristes vont ainsi disposer d'une desserte relativement étoffée et les communes à l'écart des lignes régulières bénéficieront d'un service de navette permettant de les rabattre sur la ligne la plus proche\* ainsi aucun habitant ne sera enclavé. Nous espérons que la population utilisera ces nouveaux services, l'intermodalité train + autocar, c'est l'avenir pour se déplacer !

Renseignements :

**0233 055 550**

[maneo@manche.fr](mailto:maneo@manche.fr)



### **\*Un nouveau service à la demande !**

À partir du 3 septembre, un nouveau service de transport à la demande va être offert aux usagers sur chaque communauté de communes. Il s'agit d'une offre complémentaire, assurée par des véhicules légers de type neuf places, qui effectueront les navettes de liaison vers les lignes régulières, depuis la mairie de votre commune. Selon un horaire défini en concertation avec chaque communauté de communes, l'idée est de proposer un aller-retour par jour, du lundi au vendredi. Il suffira de réserver la veille avant 16h. Pour 2,20 € le trajet, vous pourrez ainsi bénéficier du transport en navette ainsi que du trajet sur une ligne régulière (aucun coût supplémentaire).

Une seule ombre au tableau : la suppression de la ligne 120 SAINT-HILAIRE DU HARCOUET-VIRE.

Cette ligne qui permettait aux habitants du Sud-Manche et aux Parisiens originaires de la région d'emprunter la ligne PARIS-GRANVILLE a été supprimée. Dès que nous en avons eu connaissance, nous sommes intervenus auprès du Conseil Général pour nous insurger contre cette suppression.

Nous avons également interpellé les élus concernés, Maires, Conseillers Généraux, Présidents des Communes, Député, Sénateurs. A ce jour, aucune réponse ne nous est parvenue !!! C'est plutôt décevant et inquiétant.

Il ne reste de cette ligne que la section SAINT-HILAIRE-MORTAIN qui fait partie de la ligne 8 AVRANCHES-MORTAIN mais après, eh bien il faut continuer à pied, par la voie verte !

### **Le nouvel accès au MONT-SAINT-MICHEL**

Depuis le 28 avril, les modalités d'accès au Mont-Saint-Michel ont changé, une véritable révolution !

Fini les voitures au pied du Mont, arrêt obligatoire au parking de la Caserne. A partir de là, après avoir parcouru au minimum 900 mètres à pied, il faut emprunter une navette dont l'arrêt se situe à 350 mètres du Mont.



Il est prévu aussi des navettes hippomobiles mais elles ne sont pas encore opérationnelles.

Pour les personnes à mobilité réduite (PMR), les habitants et les salariés travaillant au Mont, une navette électrique circule.



### **Que se passe-t-il pour les visiteurs qui veulent venir au Mont par les transports en commun ?**

Un troisième type de navette existe, la ligne PONTORSON - LE MONT assure les correspondances avec les trains CAEN-RENNES et GRANVILLE-SAINT-MALO. Il s'agit de l'ancienne ligne 6 du réseau MANEO du Département de la MANCHE reprise par le Syndicat Mixte pour le Rétablissement Maritime du Mont-Saint-Michel. Ces navettes s'arrêtent à 350 mètres du Mont, c'est la meilleure solution pour marcher le moins possible et, si vous n'êtes pas plus de deux, c'est moins cher !



Les autocars de ligne ont également leur terminus à 350 mètres du Mont, il s'agit des lignes:

- 6 du réseau MANEO GRANVILLE-LE MONT-SAINT-MICHEL,



- Ter Bretagne RENNES-LE MONT-SAINT-MICHEL (*qui malgré des interventions de l'ADPCR auprès du Conseil Régional de Bretagne, ne dessert pas la gare de PONTORSON !*)
- Ter Bretagne DOL-LE MONT-SAINT-MICHEL.

Tout ceci ne se met pas en place sans difficultés, les visiteurs, les commerçants, les salariés ont des revendications à faire valoir. Observons ce qui va se passer cet été quand la foule sera là, il est fort possible que l'idée de l'ADPCR de créer une ligne de tram-train depuis Pontorson via Tanis ait toute sa pertinence mais il faudra patienter car la délégation de service public court jusqu'en 2022 !

### **Un train spécial sur le raccordement de Folligny le 30 juin 2012**

Communiqué de Michel JOINDOT, Président des Chemins de Fer du Centre Bretagne :

*"Samedi dernier, le 30 juin, les CFCB ont mis en route leur premier train sur le réseau ferré national (à la vitesse maximale de 100 km/h) sous le régime de la VO 3431 qui régit les circulations dites occasionnelles. Cette manifestation était organisée par les CFCB en coopération avec l'ADPCR.*

*Parti de Loudéac à 7 h, l'autorail X 2830 atteignait Saint-Brieuc à 8 h 23. C'est dans cette gare que la remorque était attelée au train grâce au concours de la BB 63958 qui assurait la manœuvre.*

*Nous avons repris notre route à 9h en direction de Granville avec arrêts à Lamballe, Dinan, Dol, Pontorson Mont St Michel (où nous laissons les voyageurs pour le Mont St Michel et croisons le 852807 Caen-Rennes assuré par un AGC), Avranches Folligny et Coutances.*



*Après un premier rebroussement dans cette gare, nous prenons la direction de Granville en empruntant le raccordement nord de Folligny, qui permet des relations entre Caen et Granville sans rebroussement.*



Cliche Alain Drège

*L'arrêt de 1 h 50 à Granville accompagné d'un nouveau rebroussement permettait aux voyageurs de faire éventuellement un tour dans la ville et à l'équipe de se restaurer sur le quai dans une ambiance très conviviale.*



*Nous reprenions la route à 15 h 46 en direction de Saint-Brieuc : des arrêts d'une dizaine de minutes à Folligny, Avranches et Dinan permettaient aux photographes de « mettre dans la boîte » le train des CFCB en bénéficiant d'apparitions providentielles du soleil.*

*Un stationnement prolongé à Pontorson où nous croisons le 852871 Rennes Caen assuré par une UM d'AGC fut mis à profit pour boire un verre de cidre accompagné de galettes du Mont-Saint-Michel.*

*C'est à 19 h 53 que notre train atteignait la gare de Saint-Brieuc. Après la coupe de la remorque, l'automotrice reprenait la direction de Loudéac, atteint à 21 h 20, après un parcours de 475 km et plus de 14 h de voyage. Le dimanche matin, nous sommes remontés à vide à St Brieuc où l'X 2830 a retrouvé la remorque dans le hangar.*

*Nous avons atteint un excellent taux d'occupation puisque toutes les places disponibles ont été vendues. Pour la première fois, les CFCB ont assuré à bord d'un train un service de petit déjeuner. Des brochures sur l'histoire des lignes empruntées, le matériel utilisé, les villes traversées et l'association ont été distribués aux voyageurs."*

Après le train spécial CAEN-GRANVILLE mis en marche pour le carnaval de Granville, le 19 février 2012, c'est la seconde fois qu'un train de voyageurs emprunte ce nouveau raccordement opérationnel depuis le 27 mars 2011.

Nous pensions y voir circuler des trains régulièrement depuis l'été 2011 mais les devis exorbitants proposés par la SNCF au Conseil Régional de Basse-Normandie ont amené ce dernier à différer la mise en service.

Ce n'est qu'à l'été 2013 que des trains circuleront entre CAEN et GRANVILLE et seulement pour deux mois, en correspondance avec la ligne Baie GRANVILLE-SAINT-MALO.

La création de ces nouveaux trains (qui ne sont en fait que des prolongements de trains actuellement terminus Coutances) est l'une des principales revendications de l'ADPCR et des élus granvillais.

**Association pour la promotion de  
la Ligne Nouvelle Paris-  
Normandie**

Cette association qui fédère les 3 CESER des régions Ile de France, Haute et Basse-Normandie, les réseaux consulaires, des entreprises, des organisations syndicales, des associations et des particuliers, a vu le jour en 2010 pour promouvoir auprès des instances économiques et politiques, la construction d'une ligne nouvelle reliant Paris à Rouen, Caen et Le Havre. L'ADPCR a jugé important de faire partie de cette association. En tant que la plus importante association d'usagers de Basse-Normandie et en tant représentant de la FNAUT, nous siégeons au bureau de cette association.

L'assemblée générale s'est déroulée ce 27 juin à Rouen.

Le président Gérard Lissot nous a fait part de la décision prise par RFF suite aux conclusions du Débat Public sur la Ligne Nouvelle Paris Normandie.

### **Conclusion du Débat Public**

Le débat public a confirmé l'opportunité du projet ainsi que l'adhésion de la majeure partie du public autour des objectifs suivants :

- améliorer la fréquence et la régularité des trains entre l'Ile de France et les régions normandes, et rapprocher les villes normandes entre elles ;
- offrir des opportunités d'évolution des dessertes franciliennes ;
- permettre le développement du fret ferroviaire, et ouvrir aux ports de l'axe Seine un hinterland plus vaste, de façon complémentaire au réseau fluvial ;
- assurer la séparation des trains franciliens et des trains normands entre Paris et Mantes.

Le scénario C avec une traversée de la Seine proche du Havre a été écarté car trop cher, la gare Saint-Lazare est considérée comme préférentielle par les Normands, la création de nouvelles gares à Rouen Saint-Sever, à Nanterre/ la Folie et dans le secteur de Confluence, est vivement demandée alors que le contournement ouest de Mantes, où l'implantation des gares nouvelles dans le secteur Evreux, Louviers, Val de Reuil, pose de nombreuses sujétions.

Enfin, il est précisé que l'évaluation socio-économique et du financement reste à approfondir.

En conclusion, en séance du 5 avril 2012, RFF décide de poursuivre le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie et de lancer les études préalables à l'enquête publique.

Cette décision a été présentée au premier ministre par Monsieur Antoine Rufenacht, Commissaire Général pour le développement de la Vallée de la Seine et publiée au journal officiel.

### **Quel avenir pour le projet de LNPN ?**

A l'issue de l'assemblée générale, le président Tissot a proposé que l'association poursuive ses actions de lobbying en direction des responsables des projets de développements du Grand Paris, et de l'axe Seine-Normandie, afin que dans un contexte de crise cet investissement essentiel pour le développement des deux "Normandie" ne soit pas mis en sommeil par le nouveau gouvernement.

Il est à remarquer que le projet a deux atouts majeurs par rapport aux autres projets de lignes nouvelles :

Il ne s'agit pas d'un projet de TGV mais d'une infrastructure nouvelle, destinée à une desserte de proximité à vitesse maximum de 250 km/h. C'est donc un nouveau concept de développement tant pour La SNCF que l'industrie ferroviaire.

Même si c'est un projet global, il peut être phasé, ce qui est important en cette période de vaches maigres.

Nous reviendrons dans le prochain bulletin sur les orientations retenues par RFF pour mener à bien les études tout en respectant les conclusions du Débat Public.

### **L'exposition Eurotrack de modélisme ferroviaire à Coutances**

Un événement d'importance qui s'était tenu l'an dernier à Vienne dans une salle somptueuse avec la visite de personnalités nombreuses et change de ville européenne régulièrement, se déroulera cette année à Coutances

Treize clubs de modélisme y participeront (*français, allemands, anglais, belges, autrichiens, italiens, hollandais*).

Ces 13 clubs présentent et se raccordent les uns aux autres en un grand réseau électrifié qui fonctionne en HO (*16,5 mm de largeur de voie*).

Certains présentent aussi en annexe d'autres réseaux soit dans un format plus petit (N) soit différent (O). Il y aura aussi une bourse d'échanges et des vendeurs de matériel seront présents.



Cet événement se déroulera les 13 et 14 Octobre prochains à Coutances à la salle Marcel Hélie, où il avait déjà eu lieu en 1998. L'ADPCR y tiendra un stand.

### **Quand on voyage... *Théophile Gautier 1865***

"Mais à partir de Carentan, l'aspect du pays change ; la perspective s'agrandit et devient singulière : on entre dans le marais.

On se croirait en Hollande, à voir cette plaine vaste comme une mer, unie et verte comme un tapis de billard, que ne soulève aucun pli de terrain et qui garde inflexiblement son horizontalité ; le ciel immense pose sans intermédiaire sur l'étendue immense. Contrairement à l'idée commune, rien n'est plus pittoresque.

Des coupures, des rigoles remplies d'une eau teinte par la tourbe, et brune comme du café sillonnent çà et là la prairie tachetée d'innombrables bestiaux qui se lèvent et fuient, effrayés du grondement des trains ; quelques arbres, quelques cahutes, des ponceaux et des bondes de poutres et de planches font seuls saillie sur le plan uniforme que domine le remblai du chemin de fer.

Que de travaux il a fallu pour solidifier ce terrain mouvant où les pilotis s'enfoncent par leur propre poids, où les pierres descendent et disparaissent dans la vase tourbeuse ! L'eau filtre sous cette croûte molle incapable de supporter la charge du ballast, des rails et des locomotives. A un certain endroit, trois ponts se sont affaissés successivement l'un sous l'autre faisant jaillir la terre détrempeée autour d'eux ;

mais rien n'est impossible à l'industrie moderne : les ponts enfouis avec leurs étages d'arcades noyées, ont servi de substruction à la voie définitive, et la pesante machine suivie de sa queue de wagons passe sans péril là où se fut embourbée la plus légère charrette.

Il est vrai que pour éviter les tassements, on modère l'allure dans toute cette partie du

chemin, et que l'on ne va guère plus vite qu'en chaise de poste (qui eût dit, il y a vingt-cinq ans, qu'un jour on emploierait le mot poste pour donner une idée de lenteur ?).

Bientôt le terrain se raffermi et la vapeur reprend le galop ; le temps perdu est vite rattrapé..."

2



# COUTANCES

LA MANCHE  
LIBRE  
2012.05.05

## Problématique ferroviaire : le contexte coutançais

Une réunion du Comité de ligne Caen-Rennes a eu lieu le 25 avril.

Avant le début de cette réunion qui se déroulait en mairie, les membres de l'ADPCR (Association pour la défense et la promotion de la ligne ferroviaire Caen-Saint-Lô-Rennes) ont symboliquement manifesté. Même si la problématique de la ligne (et donc de cette réunion) porte surtout en ce moment sur la partie sud (Avranches-Doël de Bretagne), les membres de l'ADPCR entendaient profiter de leur passage à Coutances pour mettre la cité épiscopale au centre de la revendication, au travers de trois thématiques, toutes sources de désenclavement. Le "triangle de Folligny" fait parti des doléances locales de l'association. "La ligne est réalisée, les

travaux sont faits, mais aucun train ne circule entre Coutances et Granville, s'étonne Xavier Jacquet, président de l'association. Le Conseil régional prévoit une circulation à caractère touristique à l'été 2013, mais nous pensons que cette ligne a une vocation économique et nous demandons qu'elle soit pérennisée après."

L'électrification en bonne voie

Deuxième doléance : la mise en place d'une ligne directe Coutances-Paris, via Lison, "Le plus tôt possible, pour remplacer le direct entre Saint-Lô et Paris, abandonné fin 2010".

Troisième revendication : l'électrification entre Saint-Lô et Coutances. "On demande l'étude, pour 2013-2014, avec des travaux (30 millions d'euros) qui auraient ainsi lieu à l'horizon 2018, précise Xavier Jacquet. Les containers



C'est symboliquement et pacifiquement que les membres de l'ADPCR ont manifesté.

électriques, qui s'arrêtent pour l'instant à Saint-Lô, sont beaucoup moins polluants et consommateurs d'énergie que les autorails diesel. Surtout, dans l'hypothèse d'un TGV

normand, cette électrification est indispensable pour une desserte locale." Cette dernière revendication semble être dans les tuyaux du Conseil régional.

Il est important de rappeler que la portion de chemin de fer entre Coutances et Caen est la section la plus fréquentée de Basse-Normandie.

## Les Trains express régionaux prennent des couleurs

La société Heula va redécorer onze rames de TER dès 2013. Un clin d'œil pour des trains bas-normands qui se portent bien.

### L'initiative

« Normandie fort et vert », « J'irai revoir ma Normandie » et le fameux « I have a dream », associé à une carte de France où le soleil brille sur la seule Normandie. Ces trois slogans et visuels déjà largement déclinés par la marque normande Heula donneront bientôt des couleurs à quelques rames de Trains express régionaux.

4,2 millions de voyages

Le nouveau décor était présenté hier à la gare de Caen. « Nous voulons faire passer un message de sérieux avec un peu d'humour, note Laurent Beauvais, président PS de la Région, le pilote des TER. Certes, la vie dans les trains n'est pas toujours facile mais ce clin d'œil apporte une forte identité normande. »

Laurence Plainfossé, l'une des créatrices de Heula en 2006, salue



Laurent Beauvais et Pierre Mourarat, président et vice-président de la Région, avec Laurence Plainfossé et Sylvain Guichard, deux des créateurs de Heula.

« l'audace de la Région » qui a lancé ce projet. D'ici début 2013, onze rames seront habillées par Heula. Elles rouleront sur Caen-Rennes et

sur la Côte fleurie.

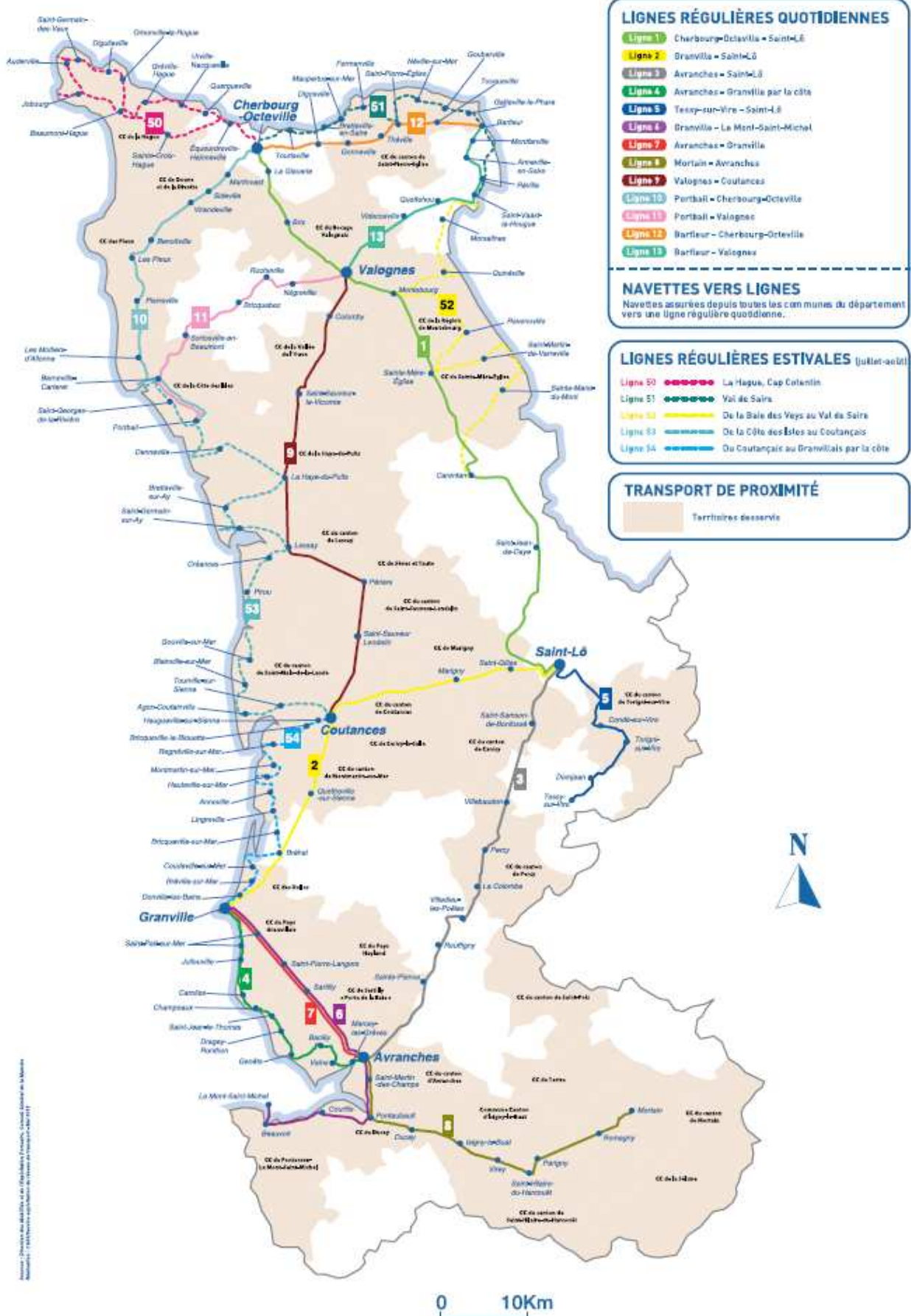
Il est vrai que les TER présentent plus de raisons de faire sourire les élus régionaux que les lignes

Intercités comme Paris-Caen-Cherbourg ou Paris-Granville. La présentation de la nouvelle robe a été l'occasion de dresser le bilan 2011 de ces lignes régionales. « Après plusieurs années de forte hausse du trafic, nous enregistrons une stabilisation en 2011, résume Pierre Mouraret, vice-président (PCF) de la Région, le Monsieur Train. Elle s'explique par les nombreux travaux sur les voies, à l'origine de coupures de lignes. »

En 2011, les TER ce sont 4,2 millions de voyages et plus de 57 000 abonnés. La Région, responsable de ces liaisons, en confie l'exploitation à la SNCF pour un coût de 60 millions d'euros. « Le succès du TER est notamment dû à nos efforts sur la tarification, note Laurent Beauvais. Il existe une extrême sensibilité aux évolutions de tarifs. A nous de trouver la tarification la plus populaire possible. »

2012.07.04. OF  
Jean-Christophe LALAY.

# Plan du réseau Manéo express et proximité



# Infos

# pratiques *ter*

Date de l'affichage

27/06/2012

**Caen-Rennes, Cherbourg-Rennes et Coutances-Paris**  
8 juillet au 8 décembre 2012

## Création et modification d'autocars

Les autocars repris dans les tableaux suivants ont été **créés** ou **modifiés** afin d'améliorer le service du 08/07 au 08/12.

	CAR 36534		CAR 36601	CAR 36610	CAR 36616
	du lun au ven du 17/07 au 24/08	du lun au ven jusqu'au 16/07	du lun au ven à partir du 27/08	tous les jours à partir du 27/08	du lun au jeu et 31 oct
Pontorson Mt St Michel	5h34	5h45			
Avranches	6h04	6h15			
Granville	6h34	6h45	7h26	15h13	18h37
St Planchers			7h34	15h22	18h46
Folligny			7h46	15h33	18h57
Quettreville (centre)	6h53	7h04			
Coutances	7h08	7h19			
Marigny-Centre	7h25	7h36			
St Lô	7h45	7h56			
Lison	8h05	8h16			

	CAR 36579	CAR 36607	CAR 36521			CAR 36523		
	du lun au ven du 08/07 au 08/12	les sam à partir du 21/07	les ven, sam dim et fêtes jusqu'au 15/07 et à partir du 07/09 sf le 2 nov cir le 31 oct	les sam, dim et fêtes du 21/07 au 02/09	les ven du 20/07 au 31/08	du lun au jeu du 16/07 au 02/08	du dim au ven jusqu'au 15/07 et à partir du 07/09 sf le 01/11; du lun au jeu du 06/08 au 06/09	les ven et dim du 20/07 au 02/09
Lison			21h35	21h44	21h53	22h56	23h25	23h35
St Lô	17h30		21h55	22h04	22h13	23h19	23h45	23h55
Coutances	18h00		22h25	22h34	22h43	23h49	00h15	00h25
Folligny		10h03						
St Planchers		10h11						
Granville		10h23						



# Vous voyagez le week-end

seul(e) ou avec votre  
famille, vos amis ...



## La carte Visi'ter est pour vous !



Elle ne coûte que 7€\* et permet  
d'obtenir pendant un an :

- ▶ une réduction de 50%\* pour le titulaire de la carte
- ▶ une réduction de 50%\* pour le deuxième voyageur
- ▶ un tarif de 0,15€\* l'aller-retour pour le troisième, le quatrième et le cinquième voyageur !

Il vous suffit simplement de voyager ensemble et d'effectuer l'aller-retour dans la même journée un samedi, un dimanche ou un jour férié sur le réseau TER de Basse-Normandie ou à destination de Rennes ou de Dol de Bretagne (par axe Caen-Rennes).



### Comment se la procurer ?

Se présenter en gare ou en boutique SNCF  
de Basse-Normandie muni(e) :

- d'une carte d'identité en cours de validité
- d'une photo d'identité récente (format 3,5 x 4,5 cm)

La carte Visi'ter (7€\*), valable un an, vous sera alors délivrée et vous permettra d'obtenir vos billets.

### Renseignements

- ▶ Gares et boutique SNCF de Basse-Normandie
- ▶ [www.ter-sncf.com/basse\\_normandie](http://www.ter-sncf.com/basse_normandie)



\* Prix au 1er juin 2012. Réduction accordée sur la base d'un tarif normal. En l'absence de sous-journalement, être tous titulaires d'une TFE et être interdits, circuler à l'intérieur de la Basse-Normandie ou sur l'axe Caen/Rennes.



**Le train : un moyen de transport écologique.**  
Se déplacer en train contribue à lutter contre le changement climatique.



PAPIER 100% RECYCLÉ

### 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)