

ADPCR-INFOS n° 75



Janvier 2013



Editorial

Opération Parrainage

Depuis 2012, le bulletin d'adhésion à l'ADPCR comporte une rubrique demandant de préciser l'année de naissance de l'adhérent. Peut-être avez-vous trouvé cette demande incongrue ?

Pourtant, vous êtes nombreux à avoir répondu à notre demande, je vous en remercie.

Nous avons maintenant la confirmation que l'âge moyen des membres de notre association dépasse les 60 ans. Ceci est le signe d'une double fidélité : fidélité à l'ADPCR qui fut créée il y a maintenant plus de 20 ans et fidélité au train qui reste votre moyen de transport préféré. Malheureusement signe aussi que notre association vieillit.

Vous le savez, l'avenir de nos territoires bas-normands ne pourra pas se faire sans le développement et l'amélioration des moyens de communications mais à la seule condition que ces derniers soient économes en occupation du sol et en consommation d'énergie. Le transport par fer répond à ces critères et doit donc être privilégié.

L'action de l'ADPCR s'inscrit dans cette démarche citoyenne d'aménagement du territoire.

Demain, si nous voulons rester des acteurs crédibles de ce développement, nous aurons besoin du soutien actif des jeunes générations. C'est pourquoi le conseil d'administration a pris la décision de lancer une vaste opération de sensibilisation en direction des moins de 30 ans. Pour ne pas dire des moins de 40 ans.

L'ensemble de cette opération vous sera présentée lors de notre prochaine assemblée générale. Mais dès à présent, j'invite nos membres à devenir acteurs du futur de l'ADPCR en parrainant un ou plusieurs jeunes (enfants, petits enfants, neveux, voisins...) afin qu'ils découvrent notre association et viennent renforcer nos rangs.

Pour cela, rien de plus facile : moyennant un supplément de deux euros - ce qui porte l'inscription à 14 € - le jeune de moins de 30 ans que vous aurez parrainé recevra, en 2013, d'une part, la version informatique de notre bulletin et d'autre part, aura accès à tous les services de l'ADPCR.

Je compte sur vous tous pour que cette première opération soit une réussite.

La FNAUT

Ce sigle apparaît dans l'en-tête de la plupart des documents de l'ADPCR. Nous avons pensé qu'il serait utile de rappeler comment et pourquoi l'ADPCR est membre et représentante de

la FNAUT pour la Basse-Normandie. En complément vous trouverez le résumé d'une étude très intéressante, réalisée par la FNAUT. Cette étude qui compare les coûts des différents modes de transport démontre la pertinence de l'intermodalité, TGV inclus.

Droit de réponse

L'éditorial du n° 74 de notre bulletin ne vous a pas laissés indifférents et en particulier Monsieur Gérard LAHELLEC, Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne, dont nous publions ci-après l'intégralité du courrier qu'il nous a adressé.

Je tiens à préciser que si l'exploitation de l'intégralité de la ligne Caen-Rennes est bien de la compétence de la région Basse-Normandie, les charges d'infrastructure relèvent de RFF et éventuellement des territoires traversés. En ce qui concerne les autocars "Rennes-Le Mont-Saint-Michel" qui vident nos trains entre Rennes et Pontorson, il est facile de reporter les responsabilités sur le Conseil Général de la Manche. En effet, les cars sont bretons et s'ils refusent de desservir Pontorson, ils s'arrêtent à Beauvoir. Allez comprendre !

Assemblée Générale

Elle aura lieu à Pontorson le 26 janvier 2013. Alors que la dernière tranche des travaux de rénovation de la ligne doit être engagée en 2013, le niveau de rénovation prévu nous inspire de vives inquiétudes. Aussi, le Conseil d'administration a-t-il souhaité que l'assemblée générale ait lieu au cœur de la section concernée et soit l'occasion d'une forte mobilisation des élus et des membres de l'ADPCR.

En ce début d'année 2013, l'ensemble du Conseil d'administration se joint à moi pour vous souhaiter une bonne et heureuse année 2013.

Xavier JACQUET
Président de l'ADPCR

Dans ce numéro :	Page
➤ Droit de réponse	2
➤ Relations GRANVILLE-RENNES	2
➤ La 14, c'est la nouvelle ligne MANEO	2
➤ La renaissance du fret en gare de BAYEUX	2
➤ Etat d'urgence pour le fret en BASSE-NORMANDIE	4
➤ Deux lignes de tramway sur fer à CAEN en 2018	4
➤ La FNAUT et son action	6
➤ Coûts d'usage de l'autocar, du train, de l'avion et de la voiture	7

Droit de réponse

A sa demande, nous publions un courrier reçu de Monsieur Gérard Lahellec, Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne :

"Régulièrement mis en accusation dans les publications de l'ADPCR, le Conseil Régional de Bretagne réaffirme son attachement au développement du ferroviaire, en général, et aux coopérations avec la Région de Basse-Normandie en particulier.

S'agissant de l'axe Rennes-Caen, il convient de rappeler qu'en terme de compétence pour l'organisation des services, celle-ci est dévolue à la Région Basse-Normandie, en application de la loi de décentralisation. (1)

S'agissant des travaux sur l'axe, il convient de considérer la totalité de l'axe nord et en particulier l'axe Dinan-Dol-Pontorson. Afin d'éviter la fermeture de l'axe Dinan-Dol, la Région Bretagne a dû s'engager pour la réalisation rapide des travaux, tout en maintenant un engagement pour cofinancer des travaux sur l'axe Avranches-Dol pour un montant de 3 Millions.

En clair donc, malgré les travaux importants qui n'étaient pas prévus sur l'axe Dinan-Dol et dont il a fallu trouver les financements pour éviter la fermeture de la ligne, la Région Bretagne confirme son engagement partenarial pour la réalisation de travaux sur l'axe Dol-Avranches.

En outre, les lectrices et lecteurs de la publication de l'ADPCR doivent savoir que la Région Bretagne est une des Régions de France consacrant les plus grands efforts à la réalisation et à la modernisation des infrastructures ferroviaires.

S'agissant des autocars qui ne desservent pas Pontorson, il convient de rappeler que les dessertes intra-départementales relèvent de la compétence des Conseils Généraux. (2)

Enfin, l'engagement de la Bretagne dans la coopération avec la Basse-Normandie est avérée sur plusieurs autres sujets, parmi lesquels le rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel."

Gérard Lahellec,

Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne

- (1) C'est vrai mais la participation de l'Etat reste fixée à ce qu'elle était lors de la décentralisation et toute création de services est à la charge intégrale de la Région Basse-Normandie, en application de l'article L. 1614-1 du code général des collectivités territoriales.

Donc tous les trains qui ont été créés depuis le 1^{er} janvier 2002 sont financés intégralement par la Région BASSE-NORMANDIE !

- (2) Nous n'avons jamais demandé à la Région Bretagne d'assurer des liaisons PONTORSON-LE MONT-SAINT-MICHEL mais d'admettre des voyageurs entre PONTORSON et RENNES.

Relations GRANVILLE-RENNES

Suite à la demande de l'ADPCR, depuis le 9 décembre, toutes les relations en provenance ou à destination de RENNES ont une correspondance à FOLLIGNY pour et de GRANVILLE. Les autocars qui faisaient doublon avec le train Granville-Paris qui dessert Folligny à 18 h 57 ont été supprimés.

Notre autre demande qui consistait à obtenir la création d'une fiche spécifique mentionnant les relations GRANVILLE-RENNES a également été entendue. Elle est intégrée à la fiche CAEN-RENNES. Sur le site www.ter-sncf.com/basse_normandie, elle figure seule, avec le numéro 12. (Voir page 11).

La 14, c'est la nouvelle ligne MANEO

Dans notre numéro 74, nous vous annonçons la réouverture de la ligne MANEO Saint-Hilaire du Harcouët/Vire supprimée en juillet dernier. Elle sera effective au 7 janvier 2013. Elle fait suite à notre demande insistante et répond à plusieurs besoins :

- correspondances à Vire avec les trains en direction ou en provenance de Paris,
- trajets domicile/travail/études à destination de Vire ou de Saint-Hilaire du Harcouët,
- correspondances avec la ligne 32 –Vire-Caen-des Bus Verts du Calvados.

Les horaires détaillés de cette ligne figurent en page 12.

La renaissance du trafic fret en gare de BAYEUX (Marc Le Rochais)

La gare de Bayeux est uniquement traversée, depuis 2005, par l'unique trafic fret régulier subsistant sur la ligne Caen / Cherbourg : les dessertes quasi quotidiennes de déchets radioactifs pour le terminal ferroviaire AREVA à Valognes. Celles-ci sont assurées par Fret SNCF au moyen de BB 75400, parfois BB 27000,

exceptionnellement BB 63500. Les wagons sont généralement de type Q 70, Q 76 (châteaux), mais aussi des conteneurs citernes de type Q 30 pour le transport de nitrate d'uranyle.



Mentionnons, en juillet 2008, le stationnement sur une voie de service de la gare de Bayeux d'un convoi de déchets nucléaires provenant d'Italie, gardés par une demi-compagnie de CRS, suite à une demande de secours émise par le conducteur et un blocage des voies par les écologistes dans le secteur du Molay-Littry.

Depuis l'arrêt du trafic par Fret SNCF, les voies de services et les embranchements particuliers disparaissaient sous la végétation. La halle dans la cour fret avait été incendiée et totalement détruite dans les années 1980. Début 2011, les voies n° 8 et 10 situées dans l'ancienne cour fret ont été déposées, après cession des terrains par RFF à la ville de Bayeux. Ceci afin de permettre la réalisation d'un parc de stationnement sur les anciennes emprises pour les usagers des trains Intercités et TER, dans le cadre d'une vaste opération de réaménagement des abords de la gare. A l'automne 2011, lorsqu'un engin rail-route de l'entreprise commençait la dépose d'une partie des embranchements situés côté impair, tout laissait à penser qu'une page se tournait définitivement. Mais il n'en était rien, et les tas de traverses en bois neuves et coupons de rails posés à proximité du chantier quelques semaines plus tard le confirmait !

Renaissance de l'activité fret

La presse locale s'est faite rapidement l'écho du projet porté par la société GFCIE, qui consistait à créer une plate-forme d'expédition de produits de carrières raccordée au rail. Ce projet répond à un double objectif pour l'industriel, à la fois afin de diminuer l'impact environnemental de ses transports, et d'autre part, pour développer ses marchés vers l'Ile de France notamment. Bayeux a été retenu du fait de la proximité (13 km) des carrières de grès de Vaubadon exploitées par GFCIE (1 million de tonnes par an), et d'un terrain

avec entrepôt raccordé au rail à vendre, acquis par la holding GAYAM S.A. La ville de Bayeux, propriétaire de l'embranchement particulier, a signé avec le carrier un bail pour une durée de 40 ans, permettant ainsi son utilisation pour la desserte fret. La gare de Lison a été écartée, car plus éloignée et sans foncier disponible, ce qui supposait l'établissement d'une convention d'occupation temporaire du domaine public.

Pour permettre la circulation des convois ferroviaires, des travaux de remise en état des infrastructures ont été nécessaires. La sous-ITE GFCIE-GAYAM a été entièrement refaite : dépose de deux anciennes voies excepté la portion sous entrepôt, génie civil, reconstitution d'un faisceau de 4 voies. Pour l'embranchement propriété de la ville de Bayeux, l'opération a consisté à remplacer des traverses et à créer une aiguille anti-dérive marquant la limite avec le réseau ferré national. Ces travaux ont été menés par l'entreprise BRIFER basée en Seine et Marne. Le montant des travaux pour la partie voies ferrées s'élève à 500 000 euros. Le tapis navette permettant un chargement des wagons de 600 tonnes par heure, la création d'un quai et les travaux de génie civil associés s'élèvent à 800 000 euros.

L'entreprise GFCIE vient d'acquérir et de recevoir le 21 juin un locotracteur de type Fauvet Girel de 300 cv, radiocommandé, datant de 1958 mais reconditionné en 2012 par l'entreprise Patry de Persan, pour un montant de 250 000 euros.



Après Fret SNCF, VFLI et ECR, un nouvel opérateur empruntera le réseau ferré bas-normand : Colas Rail est en effet retenu par le carrier pour tracter les premiers trains de 350 mètres, composés de 22 wagons soit 1350 tonnes, qui sortiront de l'installation. GFCIE et le groupe Colas collaborent depuis 35 ans pour l'alimentation de centrales d'enrobage et une relation de confiance s'est instaurée entre les deux sociétés. Les locomotives de type G 1206 et Mak 1000 BB en livrée orange caractéristique devraient donc fréquenter les voies de la gare de Bayeux.



Cliché Marc Le Rochais

Cette réalisation de la société GFCIE permet de faire renaître l'activité fret dans une petite gare bas-normande, fait rare méritant d'être souligné. Le seul précédent récent dans cette région résidait dans le retour des trains sur la section de ligne Beuzeville/Honfleur, fermée dans le cadre du plan Fret 2006, où ECR achemine également des produits de carrière. De l'aveu même des dirigeants de GFCIE, l'utilisation de leur sous-ITE pourrait être envisagée pour d'autres trafics, la capacité de stockage sous bâtiment (3500 m2) pouvant en effet permettre de recevoir d'autres produits par mode ferroviaire, en fonction des besoins des industriels locaux. Enfin, il n'est pas exclu qu'un jour, en cas d'augmentation des prix de l'énergie et de fiscalité environnementale de type « taxe carbone », l'usine d'embouteillage réceptionne à nouveau ses volumineuses palettes de verre par mode ferroviaire.

Etat d'urgence pour le fret ferroviaire en Basse-Normandie et dans l'agglomération caennaise !

*Communiqué du CREPAN**

"Zéro wagon dans l'agglomération caennaise contre des milliers de camions sur l'A13, l'A84 chaque jour est une situation dramatique à plus d'un titre et doit interpeller l'ensemble des responsables politiques". C'est la conclusion d'un courrier adressé par le CREPAN à un certain nombre de décideurs politiques de l'agglomération caennaise.

L'association souhaite mobiliser les élus face à ce non-sens sur les plans écologique, énergétique et de la sécurité routière. Les causes du déclin du fret ferroviaire sont nombreuses, mais principalement liées à l'absence de politique publique réelle pour développer les modes alternatifs à la route (rail et voie d'eau). Les choix stratégiques contestables de

la SNCF en matière de fret ont entraîné l'abandon, il y a quelques années, de plusieurs dessertes marchandises à Mondeville notamment, mais aussi Mézidon et Bayeux et ce, dans l'indifférence quasi-générale.



Si le développement du fret ferroviaire est du rôle de l'Etat, cela doit être l'affaire de tous les élus. A la fois au titre de l'environnement, de la santé publique, de la sécurité routière que du développement économique local. Le CREPAN demande de veiller à ce que la cession des terrains appartenant à RFF dans le secteur de la gare de Caen, prévus pour la création de logements, ne rende pas impossible le développement futur de la logistique urbaine et du fret ferroviaire. Il demande également le lancement d'une étude sur les freins et leviers à l'utilisation du rail par les industriels de l'agglomération caennaise, et de dresser une liste des flux de marchandises captables par le train.

Les nombreuses voies ferrées fret disparaissant sous la végétation ne sont pas une fatalité !

Contact :

Marc LE ROCHAIS, CREPAN, 06 15 13 06 27

** Comité Régional d'Etude pour la Protection et l'Aménagement de la Nature*

154, rue d'Authie 14000 CAEN

Deux lignes de tramway sur fer à CAEN en 2018

Source : Viacités

En 2018, Caen aura deux lignes de tramway sur fer. Viacités vient d'entériner le projet. Les travaux vont démarrer en 2015.

La ligne 1

Actuellement en TVR, elle est aujourd'hui la ligne structurante du réseau de transport public Twisto,

elle dessert des quartiers et des équipements majeurs de l'agglomération de Caen la mer.



La fréquentation actuelle met en évidence des charges très élevées, en particulier entre la gare et les campus aux heures de pointe du matin et du soir. Le TVR est souvent saturé, phénomène amplifié par les problèmes d'irrégularité et le manque de fiabilité du système.

Le TVR connaît en effet de nombreux dysfonctionnements liés à la fois à la fiabilité, à la disponibilité et à la maintenabilité du système. L'image du véhicule s'est ainsi dégradée ces dernières années. Les difficultés rencontrées atteignent un tel niveau que sa pérennité à moyen terme n'est plus assurée.

Ce constat a conduit Viacités à décider du principe du remplacement anticipé du TVR par un tramway fer à l'horizon 2018.

Le coût de la transformation de la ligne 1 de TVR en tramway fer est établi à 168 millions € HT* si la ligne 2 est également en tramway fer (à 178 M€ HT* si la ligne 2 avait été en Bus à haut niveau de service).

NB : Il est important de noter que 40 % de l'investissement initial du TVR est conservé (lignes aériennes de contact, sous-stations, aménagements urbains,...), soit environ 111 M€ HT*.

* valeur 2012.



Pour permettre le remplacement du TVR par un tramway sur fer, certaines adaptations seront nécessaires notamment :

- Les courbes : certaines ont un rayon de 20 m. Les matériels les plus modernes acceptent cette valeur, cependant, il est recommandé de s'en affranchir car elles ne sont pas sans effet sur le bruit, l'usure du rail, des roues et le confort intérieur.
- Les pentes supérieures à 8% : Les pentes situées entre les stations Université et Crous-Suaps puis sur la rue des Muets devront être adoucies.
- La sécurité : Il est nécessaire de définir, à proximité de chaque intersection, une zone libre de tout obstacle, appelée « zone grise ». Un certain nombre de poteaux supports de la Ligne Aérienne de Contact (LAC) sont présents dans cette zone grise et devront donc être déplacés. 16 « défauts de sécurité significatifs » identifiés par les experts ou Organismes qualifiés agréés (EOQA) dans l'instruction du dossier de sécurité actualisé du TVR devront être résolus.
- Les terminus : Les boucles de retournement en terminus seront transformées en avant-gares ou arrière-gares.
- Le matériel roulant et la plate-forme : Le renouvellement du matériel roulant, de la voie ferrée et de la plateforme seront engagés. Les stations devront être adaptées.
- La maintenance : Un centre de maintenance tramway ou la reprise lourde du centre de maintenance actuel sera réalisé.

Autres améliorations que Viacités effectuera à l'occasion du projet :

- L'augmentation de la capacité du matériel roulant pour transporter plus de voyageurs par rame (les rames de 32 mètres accueillent 210 personnes, le TVR 130). ;
- Le traitement des systèmes d'informations voyageurs, billettique, système d'aide à l'exploitation, etc. ;
- La construction de nouveaux locaux administratifs et techniques dans le centre de maintenance ;
- L'élargissement de l'ouvrage de franchissement du périphérique pour permettre la circulation des modes actifs (doux).

La ligne 2

Elle reliera le secteur des Rives de l'Orne et de la Gare à Bretteville-sur-Odon et au Chemin-Vert. Elle desservira des équipements structurants de l'agglomération (gare, hôtel de Ville, Centre Hospitalier Spécialisé de Caen, stade Michel d'Ornano, etc.) et des points de convergence majeurs du réseau de transports en commun tels que le Théâtre de Caen et la place Saint-Pierre.

Le tracé de la ligne 2 en tramway sur fer reliera les Rives de l'Orne et le quartier de la gare

SNCF au quartier du Chemin Vert par la branche C, et au quartier de Beaulieu et à Bretteville-sur-Odon par la branche D. La ligne C s'étend sur 1,4 km et la D.

Le tronç commun de 3,5 km dessert le centre-ville de Caen et des équipements majeurs de l'agglomération (Abbaye aux Hommes, tribunal, théâtre, stade nautique, lycée Malherbe,...).

Le TCSP serait aussi en terminus en lien avec un futur parc relais, un nouveau centre de maintenance tramway commun aux deux lignes et potentiellement à long terme une halte ferroviaire, voire une connexion tram-train.

L'itinéraire emprunté dans l'hyper-centre pourrait être commun avec la ligne 1 sur l'avenue du 6 Juin sur 900 m. Il permettrait de réaliser près de 10 M € d'économies.

Les principales sources de financements du projet TCSP :

- Viacités (autofinancement, emprunts) ;
- Etat ;
- Subvention FEDER ;
- Subvention et/ou une participation des collectivités locales ;
- Taxes sur les plus-values immobilières (estimation 1,5 M €/an). Ce dispositif, créé par la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010, permet à la collectivité qui investit dans un TCSP de récupérer, pendant 15 ans, une faible partie de la plus-value qu'il apporte aux biens immobiliers situés **uniquement à proximité** des stations lors de leurs ventes, étant précisé que la taxation ne pèse que sur la première vente et non les suivantes. Des études ont en effet mis en évidence une plus-value induite de l'ordre de 5 à 10%.

Le Conseil général du Calvados ne sera plus membre du syndicat mixte Viacités au 31 décembre 2013 ; cependant il versera 19,2 M € pour le remboursement des emprunts pour la ligne 1 en TVR et 45 M € pour les investissements liés

au projet global de mobilité durable, dont 15 M € entre 2016 et 2018.

Un groupement de commandes avec une collectivité menant un projet similaire pour acheter le matériel roulant sera une source d'économie. Il s'agirait d'Amiens.

La FNAUT et son action

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports a été créée en 1978. Elle rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises.

Association de consommateurs agréée, la FNAUT conseille et défend les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport.

Groupe de pression d'intérêt général, elle s'efforce d'infléchir la politique des transports et de l'aménagement du territoire.

La FNAUT s'est constituée sur la base de deux objectifs complémentaires :

- faciliter les déplacements de tous, en particulier des personnes non motorisées
- promouvoir une politique des transports de personnes et de marchandises compatible avec un développement soutenable



Revendications :

- Le droit au transport public pour tous : urbains et ruraux, valides et personnes handicapées ou à mobilité réduite. Priorité au service public sur la rentabilité commerciale, tarification modérée. Fiabilité, confort et sécurité.
- Des déplacements sûrs et agréables pour les piétons, les cyclistes urbains, les randonneurs pédestres et les cyclotouristes.
- La diminution de la violence routière.
- La protection du cadre de vie quotidien et de la santé des citadins et riverains des corridors de circulation interurbaine et des aéroports.

- La protection de l'environnement rural et naturel, la réduction de l'effet de serre.
- La réduction des coûts économiques (gaspillages de temps, d'espace et d'énergie), écologiques (nuisances locales, atteintes à l'environnement) et sociaux (accidents, atteintes à la santé) des déplacements. La rationalisation des dépenses publiques.

La FNAUT rassemble des associations très diverses (piétons, cyclistes, handicapés, familles de victimes d'accidents de la route, usagers des transports collectifs urbains, ferroviaires et routiers, citadins et riverains des corridors de transit confrontés aux nuisances de la circulation routière, citoyens soucieux d'environnement global et d'aménagement du territoire) qui partagent une même vision de la politique des transports.

Propositions :

Il faut offrir au public et aux entreprises des alternatives crédibles à l'usage excessif et irrationnel des voitures, camions et avions : les moyens techniques sont disponibles.

- Dans les villes, il faut rendre à l'automobile un rôle accessoire en redistribuant les crédits publics et l'espace disponible sur la voirie au bénéfice des piétons, des cyclistes et des transports collectifs ; intensifier les dessertes par autobus ; créer des zones 30 dans les quartiers résidentiels ; limiter le stationnement central de longue durée lié aux déplacements domicile-travail.
- Dans les grandes villes, il faut développer les transports ferroviaires (train de banlieue, métro, tramway, train-tramway) qui offrent une forte capacité et permettent de structurer l'espace urbain, en particulier en périphérie.
- Pour les déplacements interurbains de personnes et pour les déplacements de marchandises à longue distance, il faut donner la priorité au rail et à la voie d'eau sur la route et l'avion. Le rail doit constituer l'ossature autour de laquelle s'articulent les autres modes de transport : toutes ses composantes doivent être développées (TGV et réseau classique, transport combiné et ferroutage).

Une réorientation profonde de la politique des transports est donc nécessaire.

- La tarification d'usage et les choix en matière d'investissements doivent tenir compte des coûts externes des différents modes de transport : coûts de congestion, accidents, bruit et pollution de l'air.
- Les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire, la fiscalité et les tarifications doivent favoriser un rôle accru des transports

collectifs urbains, des "modes doux" et des transports ferroviaires et par voie d'eau, et une diminution des besoins de transport des personnes et des marchandises.

- Enfin la politique des transports doit être démocratisée : les choix (infrastructures, exploitation, tarifications) doivent être plus transparents, les usagers et le public doivent y être associés.



Depuis sa création, l'ADPCR adhère à la FNAUT, Guy Fontenelle a été membre du Conseil national pendant de nombreuses années et était le représentant régional pour la Basse-Normandie. C'est lui qui avait insisté pour que le 14^{ème} congrès national soit organisé à SAINT-LO en 2004. C'est maintenant Jean-Yves Colas, Vice-Président de l'ADPCR qui assume ces fonctions.

L'ADPCR, en liaison avec les autres associations concernées par les trains en Basse-Normandie : Union des Usagers Paris-Cherbourg (UDUPC), Réseau Vert de Basse-Normandie (RVBN), Association des Usagers de la gare de Bernay (UGB), a souvent recours à la FNAUT qui apporte son expertise et assure le lien avec les décideurs nationaux de la SNCF et le Ministère des Transports. C'est ainsi que nous avons obtenu l'abandon de la réservation obligatoire sur les trains Paris-Caen-Cherbourg. Dernièrement, nous avons échangé sur le renouvellement du matériel roulant en nous opposant au remplacement des rames Corail par des TGV rénovés. Une information vient également de nous être donnée sur le fonctionnement des e-billets (achat par internet) suite à un problème rencontré par un couple de voyageurs.

Coûts d'usage de l'autocar, du train, de l'avion et de la voiture *Source FNAUT*

Des résultats très instructifs !

Grâce à l'étude très rigoureuse de Jean-Marie Beauvais, nous disposons enfin de données précises et fiables permettant de comparer le coût d'usage des différents modes de transport (toutes les réductions sont prises en compte). Ces

données sont d'autant plus utiles que le prix du transport voit son rôle amplifié aujourd'hui avec la baisse du pouvoir d'achat des ménages. L'évaluation des coûts des déplacements de proximité en 2010 confirme celle effectuée pour l'année 2008 : le coût moyen du transport collectif est, en gros, deux fois et demi plus faible que le coût complet de la voiture (avec un taux moyen d'occupation de 1,28). Ce rapport varie de 2 (transport urbain) à 3,5 (car et TER) ; de 2,5 à 4 si on compare à la voiture conduite en solo. Mais le coût moyen du transport collectif est un peu supérieur au coût marginal de la voiture (carburant et stationnement), et celui du transport urbain lui est supérieur de + 35%.



Deux résultats nouveaux : le coût complet d'usage de la moto est à peine inférieur à celui de la voiture en solo, mais son coût marginal est nettement plus faible ; le coût de l'autocar pour les voyageurs commerciaux est très voisin de celui du TER.

Venons-en aux résultats relatifs aux déplacements à longue distance :

1. Le TGV est plus coûteux que le train Intercités, d'environ 20%, de 11% seulement si on n'envisage que le "TGV intérieur". Le train Intercités est lui-même plus coûteux que l'autocar, de près de 30% (cas d'Eurolines). Enfin l'avion "traditionnel" est nettement plus coûteux que le TGV (+ 35%) mais l'avion à bas coût l'est environ deux fois moins.

2. Le coût d'usage de la voiture est de 30% plus faible sur les déplacements de longue distance que sur les déplacements de proximité, essentiellement parce que le taux d'occupation moyen du véhicule est nettement plus élevé (1,74 contre 1,28). Les coûts de la voiture en solo sont peu différents.

3. Le coût moyen d'usage du transport collectif est en gros deux fois moins élevé que le coût complet d'usage de la voiture, mais supérieur de 50% à son coût marginal (carburant + péages). Un voyage automobile en solo est au moins trois fois plus coûteux (coût complet) qu'en transport

collectif. Avec un, deux ou trois passagers à bord (cas d'un voyage familial), son coût est comparable respectivement à celui de l'avion traditionnel, du TGV et du car.

4. Le coût pour le conducteur d'un voyage automobile longue distance en solo peut être réduit de 20% à 30% en cas de covoiturage avec trois passagers payants. Le covoiturage pour les passagers est, en gros, deux fois moins coûteux que le train Intercités et le car.

TGV et train classique

Comment expliquer la différence de prix au km, nettement plus faible que ce à quoi on s'attendait, entre les dessertes TGV intérieures et le train classique, TER ou Intercités ?



Le TGV est considéré comme cher à cause des tarifs de dernière minute et parce que les trajets sont effectués sur de longues distances. Mais les tarifs promotionnels et les tarifs abonnements sont très avantageux, si bien que le prix moyen du TGV n'est pas beaucoup élevé que celui du train classique.

Le prix moyen du billet de TGV est d'environ 50 euros : à 10 centimes/km, cela signifie que le trajet moyen est de 500 km, ce qui est plausible (le trajet moyen est de 50 km pour le TER et de 200 km pour le train Intercités).

On ne peut donc affirmer sommairement, comme le font les adversaires des LGV, que "le TGV est le train des riches". La clientèle du TGV, comme le note la SNCF, est assez diversifiée socialement.

Propositions de la FNAUT

Déplacements de proximité

Rappelons nos propositions concernant la tarification des déplacements de proximité :

- lancer une grande campagne d'information de l'automobiliste qui, le plus souvent, ne prend en compte que le coût marginal (coût apparent) d'usage de son véhicule et, par suite, ne perçoit pas le bénéfice financier que l'usage du transport collectif pourrait lui apporter ;

- ne pas abaisser le prix du transport collectif, sauf pour les ménages à faible pouvoir d'achat, car les recettes commerciales sont indispensables à la poursuite des investissements ;
- augmenter le coût d'usage de la voiture, et en particulier introduire le péage urbain, afin que les automobilistes assument financièrement les coûts externes qu'ils génèrent (congestion, nuisances, accidents, gaspillages de pétrole, émissions de CO₂,....) et qu'une ressource nouvelle soit disponible pour rattraper le retard d'équipement en transport collectif.



Déplacements à longue distance

Dans le cas de ces déplacements, une politique rationnelle de tarification doit tenir compte des créneaux de pertinence économique et écologique de chaque mode, donc décourager l'usage :

- de l'avion (bruyant, gros consommateur de pétrole et gros émetteur de gaz à effet de serre, il est irremplaçable pour les déplacements intercontinentaux mais le train peut le remplacer sur les distances inférieures à 1500 km) ;
- et de la voiture (qui présente les mêmes défauts environnementaux que l'avion et exige de lourds investissements routiers et autoroutiers).

A l'inverse, la tarification doit favoriser l'usage du transport collectif terrestre (qui n'assure que 31% des déplacements à longue distance) : le TGV, concurrent efficace de l'avion pour les relations entre grandes agglomérations ; le train Intercités, concurrent de la voiture, pour la desserte des villes moyennes, et celle des grands axes à un coût moindre que celui du TGV ; enfin l'autocar, adapté aux cas où une desserte ferroviaire ne peut offrir des tarifs convenant à une clientèle modeste.

- Une évolution spontanée des prix ?

La hausse attendue du prix du pétrole pourrait être compensée par la baisse attendue de la

consommation unitaire des avions et des voitures. Pour le TGV, le prix du billet devrait rester stable, la hausse du coût de construction et d'entretien des infrastructures étant compensée par les gains de productivité obtenus par la SNCF. En définitive, il ne faut pas s'attendre à une révolution tarifaire spontanée dans les dix ou vingt années à venir.

- Information

Un internaute écrivait récemment : « avec deux salaires de cadres et deux enfants, nous n'avons plus les moyens de prendre le TGV qui est trois fois plus cher que la voiture ». Cette affirmation montre bien qu'un gros effort d'information de la part des pouvoirs publics est nécessaire pour amener l'automobiliste à apprécier correctement le coût d'usage de son véhicule et, par suite, à le comparer utilement au coût du transport collectif, qu'il voyage seul ou en famille. Cet effort est d'autant plus important que le coût marginal de la voiture est nettement inférieur au coût moyen du transport collectif pour les déplacements à longue distance (alors que ces coûts sont voisins pour les déplacements de proximité).

La SNCF et l'Etat, autorité organisatrice des services Intercités, doivent aussi mieux faire connaître les réductions offertes aux voyageurs, en particulier aux enfants (gratuité jusqu'à 4 ans, demi-tarif jusqu'à 12 ans) et aux familles (la carte enfant-famille, destinée aux familles monoparentales ou à faibles revenus, est peu connue).

- Tarification

Une réduction générale du coût du train est difficile à envisager mais elle est nécessaire dans certains cas précis :

- le TGV est trop cher pour les voyageurs « de dernière minute » qui doivent improviser leur déplacement, et pour les groupes familiaux ; cependant, même si des correctifs sont apportés par la SNCF à la tarification du TGV, celui-ci restera cher pour des raisons structurelles (niveau élevé des péages, matériel roulant coûteux) ;

- bien que plus accessible que le TGV, le train Intercités reste coûteux pour les ménages à faible pouvoir d'achat et les jeunes alors qu'il devrait être le transport à bas coût du rail ; ainsi la validité de la carte enfant-famille n'a toujours pas été étendue aux Intercités malgré les nombreuses interventions de la FNAUT auprès de l'Etat.

- Fiscalité

Pour favoriser le transport collectif terrestre, il faut faire payer à l'avion et à l'automobile leurs coûts externes.

Comment décourager l'usage de l'avion ? Aujourd'hui le prix du carburant représente 28 à 29% du prix du billet pour les compagnies traditionnelles et 33 à 35 % pour les compagnies à bas coûts sur les vols court et moyen-courriers. L'intégration des compagnies opérant en Europe dans le marché des émissions de gaz à effet de serre aura un effet faible pour les vols intra-européens : les compagnies vont devoir acheter des "crédits carbone" pour compenser leurs émissions ; sur la base de leurs activités de 2005, elles devront acquitter 25% du coût de ces émissions (puis 50% en 2020) ; or un passager consomme environ 40 litres de kérosène sur un vol de 1000 km, d'où une émission d'environ 150 kg de CO₂ ; à 7 euros la tonne de CO₂, le surcoût serait inférieur à un euro par billet.

Une hausse du prix du billet d'avion passe donc nécessairement par une taxation du kérosène. Si le kérosène était taxé comme le gazole, son prix doublerait et par suite le prix du billet augmenterait d'environ 30%. Le prix moyen du billet Air France court-courrier étant d'environ 100

euros, la hausse moyenne serait de 30 euros, elle provoquerait un report significatif sur le rail du trafic aérien assuré par les compagnies traditionnelles. Le prix de l'avion à bas coût serait porté au niveau de celui du TGV.

Dans un premier temps, la FNAUT préconise une taxation du billet d'avion sur les vols en concurrence frontale avec le TGV, et la suppression des subventions directes ou indirectes aux compagnies à bas coût, qui minorent artificiellement le prix de l'avion et le rende encore plus compétitif par rapport au train. Une extension du réseau des LGV reste nécessaire.

Quant à une augmentation de la fiscalité automobile, elle est justifiée car l'automobiliste, lors des déplacements à longue distance, n'assume qu'environ les trois-quarts de ses coûts externes. Si le principe pollueur-payeur était appliqué, et si une taxation supplémentaire des sociétés autoroutières était décidée, le coût marginal de la voiture se rapprocherait du coût moyen du transport collectif, qui serait alors plus compétitif.

Une première dans le Pays granvillais

Le 1^{er} janvier 2014, le Pays granvillais disposera pour la première fois d'un réseau de bus. Jeudi, le tracé des quatre lignes était présenté aux élus communautaires. Le prestataire sera désigné à la suite d'un appel d'offres. Les modèles de bus et l'énergie à laquelle ils rouleront ne sont pour l'instant pas définis, pas plus que le prix du ticket. La mise en place d'un mode de transport à la demande est également à l'étude sur les zones rurales non desservies.

Quatre tracés en zones urbaines

La ligne A partira du cours Jonville vers le centre commercial en direction de Saint-Planchers. La fréquence de passage sera de toutes les 30 minutes en heure de pointe et toutes les heures en heures creuses. Elle se prolongera jusqu'à Anctoville-sur-Boscq, six fois par jour.

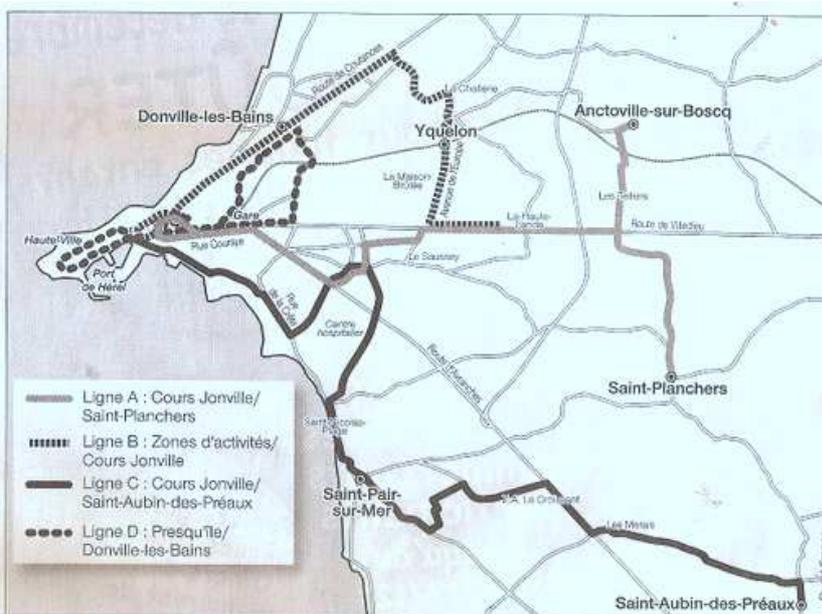
La ligne B couvrira la zone artisanale/centre commercial au cours Jonville en passant par Donville, toutes les 30 minutes en heures de pointe et toutes les heures en heures creuses.

La ligne C desservira Saint-Aubin-des-Préaux au cours Jonville, toutes les 30 minutes en heure de pointe et toutes les heures en heures creuses. La ligne desservira également la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) trois fois par jour.

La ligne D passera par la haute ville (presqu'île) et Donville, ce sera une ligne en boucle, au rythme d'un passage toutes les 30 minutes tout au long de la journée.

Des lignes régulières

Le service de bus fonctionnera du lundi au samedi. Les périodes de pointes considérées sont de 7 h à 9 h et de 16 h 30 à 19 h 30. « Il s'agit bien de bus et non de car, précise Gérard Sauré, adjoint au maire. La différence est que dans un bus, il y a des places assises et des places debout. Dans un car, toutes les



places sont assises. » Les bus feront des arrêts environ tous les 300 mètres.

Une période de 1 à 2 ans servira d'observations pour voir comment les gens s'approprient ce nouveau mode de déplacement. « Il y aura la possibilité de rajouter des arrêts si besoin, voire de modifier un peu les lignes », ajoute l'élu granvillais. La desserte Manédo actuelle est conservée.

Un Plan global de déplacements

« Le Plan global de déplacements (PGD) porte sur tous les modes de déplacements », explique Floraine Lemonnier, de la communauté de communes des Delles et chargée du PGD, lors du conseil communautaire

à la mairie de Granville, jeudi soir. Le réseau de transports en commun est le point fort de ce projet qui porte sur tous les modes de déplacements : circulation, stationnement, marche, vélo, transport de marchandises, co-voiturage. Le PGD veut promouvoir un usage plus rationnel des transports individuels et collectifs. « Cinq objectifs ont été fixés, poursuit Floraine Lemonnier. Le respect de l'environnement, améliorer les déplacements, favoriser la qualité de vie, gérer les stationnements et favoriser l'intermodalité (N.D.L.R., l'utilisation de plusieurs modes de transports pour un même déplacement). »

Fliers en exemple
Gérard Sauré et Floraine Lemonnier

se sont rendus récemment à Fliers dans l'Orne. Cette ville de taille quasi-similaire à Granville, a déjà mis en place un réseau de trois lignes régulières ainsi qu'un circuit qui dessert toutes les communes rurales de la communauté d'agglomération. De quoi inspirer le Pays granvillais.

Jean-René RIVOAL.

Lundi 17 décembre, à 18 h, à la salle de Hérel, réunion publique autour du PGD (compte rendu du diagnostic sur les modes de déplacements en Pays granvillais) et les différents choix stratégiques à opérer, et autour de la création d'un service de transport urbain en 2014.

Depuis plusieurs mois, la communauté de communes travaille à l'élaboration d'un Plan global de déplacements (PGD). Un réseau de transport urbain démarrera le 1^{er} janvier 2014.

Quatre lignes de bus vont rouler pour le Pays granvillais

Ouest-France
15-16 décembre 2012

Au titre de la FNAUT, Jean-Yves Colas participe au comité de pilotage du projet de déplacement global envisagé au niveau de la Communauté de Communes du Pays Granvillais, nous y reviendrons dans un prochain numéro d'ADPCR-INFOS.



GRANVILLE-FOLLIGNY-RENNES



N'oubliez pas de vous reporter aux renvois ci-dessous
du 09/12/2012 au 06/07/2013

SNCF CONTACT TER 0 800 100 244 (Appel gratuit depuis un poste fixe)

Lundi à vendredi

	Lun à Ven	Lun	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Ven	Ven	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Ven	Ven
	1						2	2	3	2	2	
GRANVILLE	06.44		08.11		15.12		18.12		18.47		20.18	
St-Planchers	06.53		08.20		15.21		18.21				20.27	
Folligny	07.04	07.15	08.31	08.41	15.32	15.42	18.32	18.42	18.57	19.07	20.38	20.48
Avranches		07.33		08.55		15.57		18.56		19.23		21.03
Pontorson/Mt-St-Michel		07.55		09.13		16.14		19.13		19.41		21.20
Dol-de-Bretagne		08.17		09.31		16.31		19.30		20.00		21.37
RENNES	08.50		10.03		17.06		20.02		20.32		22.08	
numéro de circulation	36600	852801	36602	852803	36610	852811	36618	852815	3450	852817	36624	852821

Samedi, Dimanche et Fêtes

	Sam	Sam	Sam Dim Fêtes	Sam Dim Fêtes	Sam Dim Fêtes	Sam Dim Fêtes	Dim & Fêtes	Dim & Fêtes
			4	5	4		6	
GRANVILLE	10.12		15.12		18.47		20.28	
St-Planchers	10.21		15.21				20.37	
Folligny	10.32	10.42	15.32	15.42	18.57	19.07	20.48	20.58
Avranches		10.57		15.57		19.23		21.12
Pontorson/Mt-St-Michel		11.14		16.14		19.41		21.29
Dol-de-Bretagne		11.31		16.31		20.00		21.46
RENNES	12.02		17.06		20.32		22.16	
numéro de circulation	36606	852807	36610	852811	3450	852817	36626	852823

RENNES-FOLLIGNY-GRANVILLE

Lundi à vendredi

	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Lun à Ven	Ven	Ven	Ven	Ven	Lun à Jeu	Lun à Jeu	Ven	Ven
					2	2	2	2	3	3	2	2
RENNES	05.42		09.06		14.55		16.30		16.54		18.24	
Dol-de-Bretagne	06.13		09.38		15.26		17.03		17.26		18.58	
Pontorson/Mt-St-Michel	06.36		10.01		15.49		17.26		17.49		19.21	
Avranches	06.58		10.25		16.10		17.46		18.10		19.42	
Folligny	07.12	07.18	10.39	10.45	16.24	16.30	17.59	18.06	18.23	18.29	19.56	20.02
St-Planchers		07.26		10.53		16.38		18.14		18.37		20.10
GRANVILLE	07.38		11.05		16.50		18.26		18.49		20.22	
numéro de circulation	852851	36601	852855	36605	852861	36615	852867	36617	852869	36619	852873	36623

Samedi, Dimanche et Fêtes

	Sam	Sam	Dim & Fêtes	Dim & Fêtes	Dim & Fêtes	Sam	Sam Dim Fêtes	Dim & Fêtes	Dim & Fêtes	Dim & Fêtes	Dim & Fêtes
			6	6	7		6	6	8	8	
RENNES	08.25		12.40		16.48	16.48		18.45		20.43	
Dol-de-Bretagne	08.57		13.13		17.19	17.19		19.15		21.16	
Pontorson/Mt-St-Michel	09.21		13.37		17.41	17.41		19.39		21.39	
Avranches	09.43		14.00		18.02	18.03		20.02		22.00	
Folligny	09.57	10.03	14.14	14.21	18.15	18.17	18.22	20.17	20.23	22.13	22.19
St-Planchers		10.11		14.29			18.30		20.31		22.27
GRANVILLE	10.23		14.41				18.42		20.43		22.39
numéro de circulation	852853	36607	852859	36609	852881	852871	36619	852875	36625	852879	36629

Autocar TER. Tarification SNCF.

Train TER

Intercités

Train autorisé au transport gratuit des vélos dans la limite des emplacements disponibles. Les voyageurs sont priés de se présenter à l'agent de gare ou au contrôleur avant d'accéder au train

1 Ne circule pas les 24 et 31 déc ; circule aussi les 26 déc, 2 jan, 2 avr et 21 mai.

2 Circule aussi le 7 mai.

3 Ne circule pas le 7 mai.

4 Ne circule pas les 30 et 31 mars.

5 Ne circule pas les 30, 31 mars, 1er et 2 juin.

6 Ne circule pas le 31 mars.

7 Ne circule pas le 30 mars.

8 Ne circule pas les 23, 30 déc, 31 mars, 1er, 8, 9 et 19 mai.



Manéo express : des lignes régulières plus proches de vous

manéo AU QUOTIDIEN, LE CONSEIL GÉNÉRAL VOUS TRANSPORTE
EXPRESS

INFOS & ABONNEMENT
0233 055 550
transports.manche.fr



Ligne 14 • SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUËT → VIRE

ARRIVÉE DES CORRESPONDANCES MANÉO		SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUËT - Mairie en provenance d'AVRANCHES L 8						17:01	
ARRIVÉE DES CORRESPONDANCES SNCF		VIRE - Gare SNCF train à destination de PARIS						19:22	
ARRIVÉE DES CORRESPONDANCES BUS VERTS		VIRE - Bus Verts à destination de CAEN L32						19:22	
Jours de circulation		Lundi à Vendredi	Lundi à Samedi	Mercredi	Lundi à Vendredi	Dimanche (1)	Lundi à Vendredi	Lundi à Vendredi	
Période scolaire (zone A)		•	•	•	•	•	•	•	
Période petites vacances scolaires (zone A)		•	•	•	•	•	•	•	
SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUËT	LEP agricole	-	-	-	-	-	17:32	-	
SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUËT	Lycée Lehec	-	-	12:40	-	-	17:40	-	
SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUËT	Hôpital	6:37	8:22	12:42	14:32	16:27	-	17:42	
SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUËT	Mairie	6:40	8:25	12:45	14:35	16:30	17:45	17:45	
PARIGNY	Mairie	6:45	8:30	12:50	14:40	16:35	17:50	17:50	
PARIGNY	Le Pointon	6:48	8:33	12:53	14:43	16:38	17:53	17:53	
ROMAGNY	Les Closeaux	6:54	8:39	12:59	14:49	16:44	17:59	17:59	
MORTAIN	Office de tourisme	6:58	8:43	13:03	14:53	16:48	18:03	18:03	
LE NEUFBOURG	Le Bourg	7:00	8:45	13:05	14:55	16:50	18:05	18:05	
SOURDEVAL	Rue du capitaine Duval	7:15	9:00	13:20	15:10	17:05	18:20	18:20	
VIRE	Sainte-Anne	7:27	9:12	13:32	15:22	17:17	18:32	18:32	
VIRE	Gare routière	7:30	9:15	13:35	15:25	17:20	18:35	18:35	
VIRE	Gare SNCF	7:35	9:20	13:40	15:30	17:25	18:40	18:40	
DÉPART DES CORRESPONDANCES SNCF		VIRE - Gare SNCF train à destination de PARIS						19:22	
DÉPART DES CORRESPONDANCES BUS VERTS		VIRE - Bus Verts à destination de CAEN L32						19:22	

(1) Circule également les veilles de rentrée scolaire.



Ligne 14 • VIRE → SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUËT

ARRIVÉE DES CORRESPONDANCES BUS VERTS		VIRE - Bus Verts en provenance de CAEN L32						19:22	
ARRIVÉE DES CORRESPONDANCES SNCF		VIRE - Gare SNCF train à destination de PARIS						19:22	
Jours de circulation		Lundi à Vendredi	Mercredi	Lundi à Vendredi (1)	Lundi à Samedi	Lundi à Vendredi	Vendredi	Dimanche (2)	Dimanche
Période scolaire (zone A)		•	•	•	•	•	•	•	•
Période petites vacances scolaires (zone A)		•	•	•	•	•	•	•	•
VIRE	Gare SNCF	6:48	13:15	13:35	16:40	18:10	19:40	19:40	19:40
VIRE	Gare routière	6:53	13:20	13:29	16:35	18:15	19:45	19:45	19:45
VIRE	Sainte-Anne	6:56	13:23	13:38	16:43	18:18	19:48	19:48	19:48
SOURDEVAL	Rue du capitaine Duval	7:08	13:35	13:50	16:55	18:30	20:00	20:00	20:00
LE NEUFBOURG	Le Bourg	7:23	13:50	14:05	17:10	18:45	20:15	20:15	20:15
MORTAIN	Office du tourisme	7:25	13:52	14:07	17:12	18:47	20:17	20:17	20:17
ROMAGNY	Les Closeaux	7:29	13:56	14:11	17:16	18:51	20:21	20:21	20:21
PARIGNY	Le Pointon	7:35	14:02	14:17	17:22	18:57	20:27	20:27	20:27
PARIGNY	Mairie	7:38	14:05	14:20	17:25	19:00	20:30	20:30	20:30
SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUËT	Mairie	7:43	14:10	14:25	17:30	19:05	20:35	20:35	20:35
SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUËT	Hôpital	7:46	14:13	14:28	17:33	19:08	20:38	20:38	20:38
SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUËT	LEP Agricole	7:48						20:45	
SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUËT	Lycée Lehec	7:52						20:48	
DÉPART DES CORRESPONDANCES MANÉO		SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUËT - Mairie à destination d'AVRANCHES L 8						17:50	

(1) Ne circule pas le Mercredi en période scolaire.
(2) Circule également les veilles de rentrée scolaire.

N'oubliez pas : l'assemblée générale de l'ADPCR a lieu le samedi 26 janvier 2013 à 14 h 00 à l'Hôtel de Ville de PONTORSON

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 ☎ 02.31.22.49.45

Site internet : www.adpcr.fr