

ADPCR-INFOS n° 76



Avril 2013



Editorial

Gares ouvertes ou gares fermées

Chaque jour plusieurs millions de voyageurs fréquentent les gares. Que les gares soient ferroviaires, routières, aériennes, ou maritimes, toutes permettent l'embarquement ou le débarquement des voyageurs.

Au cours du 19^{ème} siècle, dans un premier temps, la gare ferroviaire remplaça pour ne pas dire tua la gare fluviale et le relais de poste, puis, avec l'extension des réseaux secondaires, chaque village voulut avoir sa gare, même éloignée du centre bourg. Celle-ci était à la fois signe de modernisme et de désenclavement. Le bâtiment-voyageur (BV) était relativement vaste. Il comprenait au minimum une salle d'attente un guichet et le logement du préposé. Au début des années trente, l'avènement de l'automobile et du car sonnèrent le glas de nombreuses petites lignes ferroviaires non rentables. Surtout si le trafic marchandise était maintenu, les gares résistèrent et continuèrent à rester le lieu où l'on prenait soit le train soit le car, Considéré à tort ou à raison comme beaucoup plus souple que le train, le car affranchi des rails pouvait desservir les hameaux éloignés des centres bourgs ou des routes principales. Ces nouveaux arrêts furent aménagés à l'économie avec au mieux un petit abri. Toujours par souci d'économie, plus de guichet, la vente des titres de transport étant assurée directement dans le car.

Vint la fin des années soixante et l'automobile triomphante. On continua à fermer les lignes secondaires et cette fois le camion concurrençant le train, on ferma nombre de gares. Ainsi sur la ligne Caen-Rennes, au fur et à mesure des années, disparurent les gares de Carpiquet, Crouay, Airel, La Meauffe, Canisy, Cametours, Belval, Orval-Hyenville, Quetreville-sur-Sienne, Cérences, Hudimesnil, La Haye-Pesnel, Montviron-Sartilly, Pontaubault, Servon-Tanis, Pleine-Fougères, La Boussac.

Les chocs pétroliers successifs provoquèrent un retournement de l'opinion, tant de l'usager que du politique, retournement marqué à la fois par la création d'associations de défense des usagers des transport tel l'ADPCR, la mise en service du TGV et la régionalisation du transport de voyageur par fer.

Hélas, les régions ont le plus souvent hérité d'un système ferroviaire à bout de souffle, prêt à disparaître. Ces dernières, et la Région Basse-Normandie en particulier, ont mis la main à la poche pour la remise à niveau du réseau et du matériel roulant et permettre la création d'un nouveau service appelé TER (Train Express Régional). Le respect des réglementations européennes et la tyrannie du management moderne ont conduit l'opérateur ferroviaire

Dans ce numéro :

Page

➤ L'assemblée générale du 26 janvier 2013 à Pontorson.....	2
➤ La saga des horaires d'hiver sur Paris-Caen-Cherbourg.....	8
➤ Réunion SNCF/Associations de consommateurs Ligne Paris-Cherbourg.....	8
➤ La neige et les intempéries.....	11
➤ Les Jobs d'été.....	11
➤ La réduction des horaires d'ouverture des gares...	12
➤ Le nouvel accès au Mont-Saint-Michel.....	13
➤ Le nouveau poste d'aiguillage d'Avranches.....	13
➤ Un bilan de la politique ferroviaire suivie en Allemagne.....	14
➤ En bref.....	14

historique, à morceler l'entreprise. D'un côté RFF propriétaire du Réseau et de l'autre la SNCF divisée en activités plus ou moins cloisonnées ou en filiales. Est ainsi apparue « Gares & connexions », une filiale dédiée aux gares dont la SNCF est toujours propriétaire.

Pour des gares ouvertes

La gare doit être ouverte sur la cité. Elle est le lieu où le public vient naturellement chercher le renseignement ou le titre de transport concernant son futur déplacement. Elle est le lieu où le voyageur et ceux qui l'accompagnent cherchent à s'abriter et à se sentir en sécurité alors qu'ils attendent le train ou le car en correspondance. Aussi les portes de la gare doivent-elles être ouverte avant le premier train et ne se refermer qu'après le dernier. La gare doit être ouverte à l'intermodalité et ne pas craindre la voiture, le vélo ou le car. Si elle est ouverte, ces derniers sauront trouver le chemin de la complémentarité. En résumé, la gare doit redevenir un lieu de convergence de l'ensemble des moyens de transports terrestres. Enfin une gare ouverte est une gare où le voyageur peut espérer être accueilli par un personnel compétent.

Aujourd'hui, en Basse-Normandie et plus particulièrement en ce qui concerne Caen-Rennes, le Conseil Régional, le Conseil Général comme autorités organisatrices des transports de voyageurs, mais aussi les municipalités et la SNCF ne s'y sont pas trompés, elles ont engagé un vaste plan de rénovation des gares et des parvis. Ainsi, les gares de Granville, Saint-Lô, Coutances, et Avranches et demain Lison auront fait l'objet d'une rénovation complète, rénovation accompagnant généralement la remise à niveau de l'infrastructure.

Si ces gares rénovées se veulent ouvertes sur la cité et jouer la complémentarité, la crise économique aidant, le rôle de la gare risque d'être remis en cause. En effet les bonnes intentions qui ont prévalu lors des études de modernisation sont mises à mal par le manque de coordination dans l'information, la réduction des personnels et les contraintes budgétaires. Voici quelques exemples :

Granville : un seul guichet avec une amplitude d'ouverture réduite et des distributeurs automatiques n'acceptant que les cartes bancaires et la petite monnaie et pas les billets. La mise à jour des panneaux horaires modifiés pour cause de travaux est aléatoire, Internet remplaçant les affiches et le personnel. La gare est ainsi partiellement fermée à toute une partie de la population.

Coutances : alors qu'un guichet réservé aux correspondances par cars a été installé en gare, ce dernier est tragiquement fermé et aucun renseignement concernant Manéo n'est donné en gare. Les parkings sont déjà insuffisants et le dépose minute inexploitable. Ici aussi on parle de réduction du personnel.

Saint-Lô : si la gare est ouverte sur la ville, les correspondances par car sont éloignées du bâtiment-voyageur ce qui pose des problèmes d'exploitation et d'orientation des touristes.

Avranches : la marquise qui n'a pas été reconstruite côté gare, d'où plus de protection pour les voyageurs des trains en direction de Rennes, rend obligatoire, l'ouverture de la gare dès le premier train. Ceci reste possible tant que l'agent de circulation en service dans le poste de signalisation ouvre et ferme la gare, mais qu'en sera-t-il lorsque tous les postes informatisés seront pilotés depuis Mantes-la-Jolie ?

Villedieu : depuis le premier avril, les heures d'ouverture de la gare sont calquées sur celles des guichets. Nombre de trains s'arrêtent donc dans une gare fermée. Comment promouvoir l'intermodalité dans de telles conditions d'accueil ?

Folligny : la gare est fermée, plus aucun agent n'y travaille, aussi après l'intervention de la Mairie, de l'ADPCR et des cheminots, une solution transitoire a été trouvée : une société de gardiennage ouvrira et fermera la salle d'attente chaque jour. Espérons que cela soit durable et qu'une signalisation et des panneaux de renseignements lumineux et lisibles permettront à cette gare de correspondance d'exister encore longtemps.

Cérences : gare fermée depuis plusieurs années, un transport à la demande (TAD) existe mais sans réel succès. L'ADPCR milite pour sa réouverture dans le cadre de la desserte Caen-Granville, mais les quais ont été démolis lors du renouvellement de la voie et les terrains vendus à une entreprise riveraine.

Tout ceci n'est pas exhaustif et montre combien l'ADPCR doit être vigilante et peser de tout son poids pour obtenir que les gares de la ligne Caen-Rennes restent ouvertes à tous, aux plus jeunes comme aux plus âgés.

Nous travaillons pour que l'information en gare soit enfin multimodale et si demain des décisions politiques avaient pour but de refermer les gares sur elles-mêmes, nous crierions « **Gare** » !

*Xavier JACQUET
Président de l'ADPCR*

La modernisation de la ligne Caen-Rennes et en particulier la mise en service de la nouvelle signalisation entre Folligny et Avranches le week-end de Pâques ont entraîné un certain nombre de modifications dans la gestion du personnel des gares de Villedieu, Folligny et Avranches

Assemblée générale du samedi 26 janvier à PONTORSON

Xavier JACQUET, le Président, accueille l'Assemblée, les élus ou leurs représentants qui sont venus nombreux ainsi que les adhérents qui sont présents et fidèles à l'Association.

Il cite ensuite les personnalités absentes et excusées.

Le Président ouvre l'Assemblée Générale en soulignant que cette 21ème Assemblée Générale est une étape importante dans la vie de l'Association, en quelque sorte celle de la majorité. L'association est non seulement connue et reconnue mais ses avis sont sollicités par tous les partenaires. Cependant sa tâche est loin d'être achevée car la pérennité de la ligne Caen-Rennes pourrait bien encore à l'avenir être remise en cause.



Le Président souhaite décliner ainsi sa présentation :

A
D
P
C
R

R comme REMERCIEMENTS, en premier lieu au fondateur de l'Association, Guy Fontenelle sans qui, il ne faut pas l'oublier, la ligne Caen-Rennes n'existerait plus. Ses remerciements s'adressent aussi aux élus des communes, communautés de communes, des collectivités territoriales qui soutiennent l'action de l'ADPCR. Les élus, les bénévoles qui s'y investissent ne sont pas oubliés et particulièrement :

Jean-Yves Colas, Vice-Président qui, quotidiennement, œuvre à l'animation de tout ce réseau (partenaires, élus, adhérents...).

Véronique Le Prieur, qui, par un travail remarquable de veille journalistique, informe les membres du CA et au-

delà, sur tout ce qui se publie sur le ferroviaire. Sa revue de presse est si bien documentée qu'elle permet à tous d'être au fait des événements, idées, innovations dans le domaine ferroviaire et pourrait être une base pour un travail de recherche.

Comme COMMUNICATION, comme cela sera présenté dans le rapport d'activités, l'ADPCR a engagé un processus d'actualisation de sa communication qui sera poursuivi en 2013. D'une part des panneaux d'informations sur la ligne Caen-Rennes ont été réalisés par l'atelier Communication sous la direction de Gilbert LIEUREY mais aussi une provision budgétaire conséquente sera faite, si le quitus est donné, pour qu'en 2013 l'association soit présente sur les réseaux sociaux. Un travail sera mené avec un cabinet spécialisé pour étudier le fond et la forme de cette communication. Une formation est aussi prévue pour les membres du CA afin de maîtriser ce nouvel outil et de l'adapter aux objectifs poursuivis.

Comme PARRAINAGE, 21 ans, l'âge adulte, mais aussi le moment de préparer la génération future pour informer les jeunes car demain le train fera partie d'un panel de transports à disposition dans le cadre d'une intermodalité des déplacements qui se mettra en place à la fois pour répondre aux enjeux économiques, écologiques actuels et avenir. Aussi l'ADPCR propose-t-elle une campagne de PARRAINAGE pour que ses adhérents permettent à des jeunes de prendre conscience des enjeux de la pérennité des transports en commun.

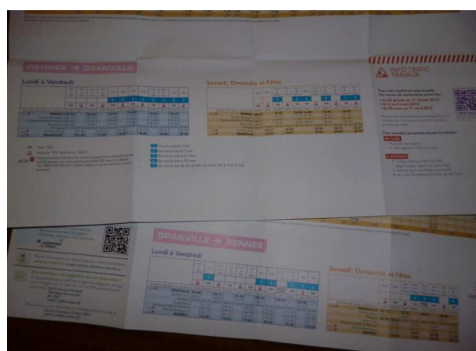
Comme DEFENSE, encore et toujours de la ligne Caen-Rennes, de sa modernisation. Son importance et la nécessité de cette ligne ne sont plus à prouver mais la réflexion à la baisse du tronçon Avranches-Dol de Bretagne risque à nouveau de la mettre en péril.

Comme ACTION, les membres de l'ADPCR ne sont pas des passistes mais des gens d'action qui font la promotion de l'ensemble des transports en commun qui desservent le territoire et participent à leur organisation et leur promotion. L'importance de tout ce qui participe à la vitalité de la ligne est au cœur de leur action non seulement la desserte mais aussi les services rendus (vélos dans les cars, places de parking)

RAPPORT D'ACTIVITES 2012

Jean-Yves COLAS, Vice-Président, présente l'activité 2012 au travers du travail des ateliers « communication » et « infrastructures » :

- le parrainage,
- l'intermodalité,
- la manifestation du 25 avril à Coutances et ses revendications,
- la nouvelle fiche horaire Granville-Rennes,



- les 3 panneaux d'information réalisés,
- l'exposition « Portraits de Bas-Normands »,



- l'intervention de l'ADPCR par rapport à la grille horaire Paris-Cherbourg en vigueur depuis le 9 décembre.

Lors de cette présentation, le caractère didactique des panneaux retient particulièrement l'attention des élus.

Xavier JACQUET souhaite montrer à l'assistance un travail réalisé par Jean-Yves COLAS sur le nombre de liaisons quotidiennes entre Granville et Saint-Lô chaque semaine par les divers transports en commun. Ces liaisons sont conséquentes et surtout peu connues. L'ADPCR peut faire profiter de son travail les élus locaux mais il serait probablement nécessaire d'organiser des lieux d'information (les gares ont toutes ou presque un guichet inutilisé) où les usagers pourraient trouver des réponses à leur problématique de transport en recevant des réponses qui connaissent la globalité de l'offre sur le territoire, son coût et les possibilités d'abonnement, de tarifs etc...

Jacqueline Guillemet présente le déroulé des activités 2012

Date	OBJET
06/01/2012	Participation à la commission "Aménagement du territoire, Développement durable, Transport et Solidarité du Conseil Régional"
07/01/2012	Conseil d'Administration à SAINT-LO
10/01/2012	Mise sous pli du bulletin ADPCR-INFOS n° 71 et envoi des convocations pour l'AG + versions électroniques
10/01/2012	Interview par Ouest-France pour une enquête sur le train à SAINT-LO
14/01/2012	Conseil National de la FNAUT à PARIS
16/01/2012	Courrier au CRBN pour demander l'effacement du calendrier voyageurs en Basse-Normandie
25/01/2012	Assemblée générale de l'Association TGV-Paris-Normandie à ROUEN
02/02/2012	Conseil d'Administration du Centre Technique Départemental de la Consommation à SAINT-LO

04/02/2012	Conseil d'Administration à SAINT-LO
23/02/2012	Comité de pilotage du Projet Global de Déplacement CDC du Pays de GRANVILLE
03/03/2012	Participation à la commission "Aménagement du territoire, Développement durable, Transport et Solidarité du Conseil Régional"
13/03/2012	Réunion au Conseil Général de la Manche au sujet de la restructuration du réseau MANEO
16/03/2012	Visite sur l'avancement des travaux en gare de LISON à l'invitation de Laurent Beauvais
17/03/2012	Atelier n° 1 - Communication à SAINT-LO
19/03/2012	Réunion Agenda 21 pour le canton de La Haye-Pesnel à CHAMPCERVON
29/03/2012	Comité de pilotage du Projet Global de Déplacement CDC du Pays de GRANVILLE
31/03/2012	Atelier n° 2 - Qualité de service suivi d'un Conseil d'Administration à SAINT-LO
14/04/2012	Assemblée générale de la FNAUT à PARIS
18/04/2012	Mise sous pli bulletin ADPCR-INFOS n° 72
18/04/2012	Réunion SNCF/Associations de consommateurs pour la ligne PARIS-CHERBOURG à CAEN
23/04/2012	Réunion au CRBN pour la préparation du comité de ligne du 25 avril
24/04/2012	Réunion SNCF/Associations de consommateurs pour la ligne PARIS-GRANVILLE à ARGENTAN
25/04/2012	Manifestation à COUTANCES pour obtenir : une étude sur l'électrification SAINT-LO-COUTANCES, un train COUTANCES-CAEN tôt le matin, des relations directes CAEN-GRANVILLE
25/04/2012	Comité de ligne CAEN-RENNES à COUTANCES
27/04/2012	Réunion au Conseil Général de la Manche au sujet des correspondances entre les trains et le réseau MANEO
05/05/2012	Courrier au Président du Conseil Général de la Manche au sujet du nouveau réseau MANEO et de la suppression de la ligne 120
10/05/2012	Comité de pilotage du Projet Global de Déplacement CDC du Pays de GRANVILLE
12/05/2012	Journée de formation à la FNAUT sur l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire
02/06/2012	Atelier n° 1 - Communication et Conseil d'Administration à SAINT-LO
16/06/2012	Conseil National de la FNAUT à PARIS
26/06/2012	AG du Centre Technique Départemental de la Consommation à SAINT-LO

27/06/2012	Assemblée générale de l'Association pour la promotion de la LNPN à ROUEN
30/06/2012	Participation au train spécial des CFCB sur le parcours PONTORSON-COUTANCES-GRANVILLE via le raccordement de Folligny
30/6 et 01/07/12	Tenue d'un stand à la Fête de la Vire à SAINT-LO
18/07/2012	Mise sous pli du bulletin ADPCR-INFOS n° 73
31/07/2012	Réunion pour le plan de communication du Conseil Régional de Basse-Normandie à LINGREVILLE
06/09/2012	Inauguration de la place de la gare à AVRANCHES
08/09/2012	Conseil National de la FNAUT à PARIS
08/09/2012	Tenue d'un stand au forum des associations à COUTANCES
08/09/2012	Tenue d'un stand au forum des associations à PONTORSON
14/09/2012	Inauguration de la place de la gare à BAYEUX
14/09/2012	Inauguration de la foire de CAEN
15/09/2012	Atelier n° 1 - Communication et Conseil d'Administration à SAINT-LO
17/09/2012	Comité de pilotage Création d'un service de transport urbain CDC du Pays de GRANVILLE
18/09/2012	Conseil d'Administration du Centre Technique Départemental de la Consommation à ST-LO
21/09/2012	Conférence de la mobilité à CAEN
24/09/2012	Réunion de bilan de la ligne Baie 2012 à PONTORSON
26/09/2012	Réunion SNCF/Associations de consommateurs pour la ligne PARIS-CHERBOURG à CAEN
28/09/2012	Réunion téléphonique avec le Service Transports du Conseil Régional
05/10/2012	Réunion avec le Conseil Général de la MANCHE au sujet du réseau MANEO
12/10/2012	Comité de pilotage du Projet Global de Déplacement CDC du Pays de GRANVILLE
12/10/2012	Comité de ligne CAEN-RENNES à AVRANCHES
13/10/2012	Assemblée générale Association de Promotion de l'axe ferroviaire Bretagne Nord à DINAN
13-14/10/2012	Tenue d'un stand à l'exposition de modélisme ferroviaire Eurotrack à COUTANCES

15/10/2012	Pôle d'Echanges Multimodal de la Gare de RENNES - Réunion de concertation avec les usagers
18/10/2012	Présentation du projet de l'atelier de maintenance des Régiolis à GRANVILLE
20-21/10/2012	Congrès National de la FNAUT à LONS-LE-SAUNIER
31/10/2012	Mise sous pli du bulletin ADPCR-INFOS n° 74
10/11/2012	Conseil d'Administration à SAINT-LO
11/12/2012	Conseil d'Administration du Centre Technique Départemental de la Consommation à ST-LO
18/11/2012	Tenue d'un stand au salon "Vivre et consommer autrement" à PONTORSON
17/12/2012	Présentation du projet de réseau urbain de la Communauté de communes du Pays Granvillais
31/12/2012	Envoi d'un courrier à la SNCF au sujet de la suppression de trains sur la ligne PARIS-CHERBOURG avec copie aux élus
05/01/2013	Conseil d'Administration à SAINT-LO
08/01/2013	Mise sous pli du bulletin ADPCR-INFOS n° 75 et envoi des convocations pour l'AG
08/01/2013	Réunion au Conseil Général pour organiser la promotion du réseau MANEO
10/01/2013	Réunion de préparation d'une journée sur les jobs d'été à COUTANCES
10/01/2013	Conférence de presse à GRANVILLE au sujet des relations GRANVILLE-RENNES
12/01/2013	Conseil National de la FNAUT à PARIS
16/01/2013	Comité de pilotage du Projet Global de Déplacement CDC du Pays de GRANVILLE
17/01/2013	Rencontre avec La Manche Libre à AVRANCHES

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



RAPPORT FINANCIER 2012.

Daniel Gréboval, trésorier, présente le rapport financier 2012.

Les recettes s'établissent à 12 921,67 €, dont

- Adhérents individuels 6 834,00 € 52,9 %
- Collectivités locales 5 637,93 € 43,6 %
- Produits financiers 449,74 € 3,5 %

Les ressources provenant des individuels de l'ADPCR constituent toujours la plus grosse part des produits. Le soutien des collectivités est également important et permet une activité soutenue de la part de l'association. L'ADPCR les remercie.

Les collectivités ayant soutenu l'ADPCR sont :

- les communes de Agneaux, Avranches, Bayeux, Carantilly, Cartigny l'Épinay, Cérences, Contrières, Ducey, La Meauffe, Lison, Pontorson, Remilly sur Lozon, Saint-Laurent-de-Terregatte, Saint-Lô, Sainte-Marguerite-d'Elle, Neuilly-la-Forêt, Dol de Bretagne
- les communautés de communes de Cerisy la Salle, Canisy, Coutances, de l'Elle, du Pays Hayland, de la région de St Jean de Daye, du Pays de Dol et de la Baie du Mont-St- Michel
- Rennes Métropole
- Le Conseil Régional de Basse-Normandie

Les charges globales s'élèvent à 12 270,10 €

- fournitures de bureau 296,21 € 2,4 %
- affranchissements 1 898,65 € 15,5 %
- bulletin et site internet 1 292,56 € 10,5 %
- frais déplacements 5 481,97 € 44,7 %
- frais bancaires 17,50 € 0,1 %
- cotisations et adhésions 836,68 € 6,8 %
- divers 160,02 € 1,3 %
- assurances 414,00 € 3,4 %
- matériel 1 872,51 € 15,3 %

Les cotisations et adhésions sont pour la plus grosse part la cotisation à la FNAUT, l'association des consommateurs de la Manche et les Unelles à Coutances.



Les matériels achetés sont des panneaux d'exposition et des gilets pour identifier les membres de l'ADPCR lors des manifestations publiques.

L'exercice 2012 se solde par un excédent de 651,57 €

Le rapport financier 2012 est adopté à l'unanimité.

BUDGET PREVISIONNEL 2013

Les recettes s'établissent à 16 470,00 €, dont :

- Adhérents individuels 6 900,00 €
- Collectivités locales 5 600,00 €
- Abandons de frais 2 000,00 €
- Produits financiers 450,00 €
- Prélèvement réserves 1 520,00 €

Les charges globales s'élèvent à 16 470,00 €

- fournitures de bureau 350,00 €
- affranchissements 2 000,00 €
- bulletin et site internet 1 500,00 €
- frais déplacements 6 000,00 €
- cotisations et adhésions 900,00 €
- divers 220,00 €
- assurances 500,00 €
- matériel site internet 5 000,00 €

Il est prévu de retravailler le site internet avec une entreprise spécialisée, pour acquérir une dimension plus professionnelle.

Le rapport financier 2012 est adopté à l'unanimité.

Le budget 2013 est adopté à l'unanimité.

ELECTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Xavier JACQUET annonce que tous les membres du CA ont exprimé le désir de continuer leur tâche bénévole mais que le CA souhaiterait accueillir de nouveaux candidats. Le Président fait remarquer que, bien que le nombre de femmes au CA ait été multiplié par 3 en 2012, la parité est loin d'être atteinte et qu'elle est bien sûr souhaitée. La liste des membres en 2012 était la suivante :

Régis BOULEY	MARCEY LES GREVES
Jean-Yves COLAS	ST-LAURENT DE TERREGATTE
Michel DELAFOSSE	MONTMARTIN SUR MER
Annick FAVRAIS	COUTANCES
André FORTIN	LE NEUFBOURG
Dominique GOURMAUD	LA HAYE PESNEL
Daniel GREBOUVAL	GOUVILLE SUR MER
Jacqueline GUILLEMET	QUETTREVILLE SUR SIENNE
Xavier JACQUET	LINGREVILLE
Gérard JOLIF	PONTORSON
Véronique LE PRIEUR	SAINT LÔ
Georges LESAULNIER	LISON
Gilbert LIEUREY	MOON SUR ELLE
Patrick MARGUERIE	LISON
Joël PERIS	GRANVILLE
Bernard SEBLINE	CAEN
Nicolas TRINITE	LE RHEU

Philippe VILLEROY SAINT-LO

Madame Josiane BAILLET de SAINT-FROMOND propose sa candidature.

Tous les candidats au conseil d'administration sont élus à l'unanimité.

Jean-Yves Colas annonce la démission de quelques correspondants et souhaiterait l'arrivée de nouveaux venus. La liste des correspondants actifs en 2012 se présente ainsi :

Sylvain DELHOMMEAU CAEN

André GOBICHON DOL DE BRETAGNE

Jean-Marie HERVE BAYEUX

Cyprien MOQUE RENNES

Claire DEVOS de Pontorson, Marcel PERY d'Avranches et Jean Paul VOISIN de Rouffigny se présentent et intègrent donc le groupe des correspondants de l'ADPCR.

A la fin de la partie statutaire de l'Assemblée Générale, M. Jean-Karl DESCHAMPS, Vice-Président du Conseil Régional de Basse-Normandie, demande à prendre la parole car il doit quitter l'Assemblée étant retenu pour une autre réunion. Il souhaite dire que, si les associations citoyennes comme l'ADPCR sont indispensables pour que les usagers participent à la vie de leur territoire, elles sont aussi essentielles pour les décideurs. Le ferroviaire est le premier budget de la région qui a engagé 90 millions d'euros d'investissement dans l'aménagement du réseau ferré de Basse-Normandie, engage 138 millions d'euros dans l'acquisition de rames Régiolis sur la liaison Paris-Granville et 22 millions d'euros pour l'atelier de maintenance à Granville. Au sujet de l'information sur l'offre de transport en commun, M. DESCHAMPS rappelle qu'il existe déjà le site du Conseil Régional « comment j'y vais.fr » qui prend en compte toutes les offres mais ce n'est sans doute pas suffisant. Avec la nouvelle loi sur la refonte des collectivités territoriales, il sera nécessaire de travailler sur la manière d'optimiser les services de transport en commun en facilitant leur accès (meilleure information, billet commun...) et en diminuant le coût pour les Bas-Normands du fait d'une meilleure utilisation.

MODERNISATION ET DESSERTE DE LA SECTION AVRANCHES-DOL

En l'absence des représentants de RFF qui étaient annoncés et qui se sont excusés, empêchés par la neige dans la région de Rouen, M. MOREL, Directeur des Transports au Conseil Régional de Basse-Normandie accepte de venir répondre aux inquiétudes de l'association sur les travaux qui seront entrepris entre Avranches et Dol de Bretagne.



Pour mémoire, les deux voies sont à rénover. Il a été décidé la rénovation d'une voie unique réversible, c'est-à-dire que l'emprise de la 2ème voie sera gardée pour ne pas obérer l'avenir et s'interdire la mise en place d'une seconde voie si besoin dans un futur lointain. Dans l'immédiat une seule voie suffit et supporterait aisément une augmentation du trafic.

Il est prévu une voie dite « légère » avec de longs rails soudés et un nombre plus restreint de traverses que dans l'aménagement classique. Cela permettra le passage de matériel de type autorail de 1 à 3 caisses (73500 et AGC) et serait garanti pendant 30 ans. Le passage des 72 500 provenant de la ligne Paris-Granville ne sera pas retenu du fait de problèmes d'accélération insuffisante.

Cette rénovation coûtera 22 millions pour la partie voie, elle-même, 10 millions en 2017 pour la transformation de la signalisation en voie unique, 1,75 million pour un « armement fret ». M. MOREL rappelle que le fret n'est pas de la compétence du Conseil Régional mais de celle de l'Etat, de la SNCF voire de privés le cas échéant. Le fret n'est donc pas un objectif prioritaire mais des trains de fret pourront circuler sur cette voie légère à 30 km/h, la nuit. Le Conseil Régional bas-normand finance 30 millions d'euros et le Conseil Régional breton 3 millions après s'être engagé sur 10 millions, ce dernier ayant d'autres priorités (ligne Dinan-Dol).

Xavier JACQUET, au nom de l'ADPCR, explique que la rénovation doit se faire coûte que coûte entre Avranches et Dol, sinon ce sera la fermeture de la ligne à court terme.

En ce qui concerne le niveau de rénovation, le Conseil d'administration et l'atelier Infrastructure et qualité, dirigé par Régis Bouley ont envisagé divers scénarios. Ils pensent qu'il est envisageable de faire de Pontorson une tête de ligne pour une desserte « low cost » Paris-Pontorson-Le Mont St Michel. La desserte du Mont-Saint-Michel par le TGV Paris-Rennes n'est pas à exclure mais est une solution coûteuse pour les usagers. Dans ce cas la rénovation des deux voies de manière classique est nécessaire. Les 10 millions d'euros prévus en 2017 pour la signalisation peuvent attendre qu'une rénovation de qualité soit effectuée.

M. MOREL répond que la ligne Caen-Rennes est la ligne qui bénéficie du plus gros budget de rénovation pour la Basse-Normandie (90 millions d'euros). RFF finance un pourcentage des travaux lors de rénovation mais pour Avranches-Dol, sa participation sera la même que le montant des travaux soient de 33 ou 53 millions d'euros. RFF pense au coût d'entretien de la ligne par la suite et ne pourrait augmenter sa participation que si les péages payés par la SNCF et répercutés au Conseil Régional augmentaient ce qui n'est pas envisageable.

Pour toutes ces raisons la décision du Conseil Régional, après avoir tout envisagé, est de faire une ligne « légère » et, pour les relations Paris-Le Mont, de privilégier le Paris-Granville en acquérant des Régioils et essayant d'obtenir en échange que l'Etat s'engage à conserver 5 dessertes/jour sur Paris/Granville.

M. MOREL a une autre mauvaise nouvelle à annoncer, la ligne Avranches-Dol sera fermée pendant au moins 4 mois durant les travaux. RFF annonçait une fermeture plus longue, la Région demande que cela soit limité à cette durée.

Questions de la salle :

- La voie 1 sera-t-elle « défermée » ?

Oui, cela est nécessaire à terme mais l'emprise sera conservée.

- Dans la mesure où il y a actuellement deux voies sur lesquelles on peut rouler pourquoi l'interruption du trafic pendant les travaux ? Ne peut-on faire deux équipes ?

Les nouvelles règles de sécurité de la SNCF interdisent toute circulation sur voie unique avec la signalisation par cantonnement téléphonique. Ceci veut dire que l'interruption sera totale pendant les travaux de renouvellement de la voie 2 alors que la ligne est à double voie et que la voie 1 (la plus mauvaise) doit être provisoirement améliorée pour remettre la circulation sur les deux voies jusqu'à la mise en service de la nouvelle signalisation en 2017

- Il a toujours existé un système de sécurité particulier mis en place pendant les travaux et le trafic se poursuivait pendant les réfections des voies. Pourquoi n'est-ce pas envisagé dans ce cas ?

La voie unique temporaire n'étant plus autorisée (cantonnement téléphonique) seul le travail de nuit est possible. RFF dit que cela allongerait la durée des travaux et donc le coût.

- A-t-on pris en compte que le fait de laisser la double voie sur Avranches-Pontorson donne de la souplesse sur le nord de la ligne en cas de problèmes ?

Le problème du nord de la ligne est le nombre de trains importants et donc de capacité de la ligne à cet endroit. On a opté pour une voie unique sur la portion où il y a le moins de trains avec du matériel en état. La problématique de la souplesse au nord sera à revoir, avec création d'un point de croisement. L'Etat doit financer des travaux à Carantilly et Belval en 2014.

- Où en sont les études sur l'électrification entre Saint-Lô et Coutances ?

Il y a un problème d'électrification sur les lignes de Basse-Normandie en général. Il y a un débat de fond sur l'électrification, les études lourdes ne sont pas lancées. RFF demande des ratios de trafic important pour envisager l'électrification.

M. Xavier JACQUET remercie M. MOREL pour ses explications et sa disponibilité pour remplacer les représentants de RFF et remercie tous les élus et les adhérents qui ont participé à cette AG.

En conclusion, M. LARIVIERE remercie l'ADPCR pour avoir organisé cette Assemblée Générale à Pontorson et invite tous les participants à partager le verre de l'amitié offert par la municipalité.

La Séance est levée à 17h15.

La Secrétaire de séance.

J. GUILLEMET

La saga des horaires d'hiver sur Paris-Caen-Cherbourg

Suite à la suppression de trains rendus nécessaires pour l'exécution de travaux dans les tunnels de Bernay et de La Motte, l'ADPCR a adressé le courrier ci-dessous à Monsieur Roland BONNEPART, Directeur des régions SNCF Paris-Saint-Lazare, de Haute et Basse-Normandie :

"Depuis la publication des nouvelles fiches-horaires concernant les trains TET entre Paris et Cherbourg, l'Association pour la défense et la promotion de la ligne Caen-Rennes (ADPCR) que je préside, est sollicitée par les usagers et par les élus Bas-Normands, mécontents de la nouvelle grille horaire et en particulier de la suppression des derniers trains Intercités de soirée au départ de Cherbourg et de Paris.



Lors de la réunion SNCF/Associations de consommateurs qui s'est tenue le 26 septembre 2012 en gare de CAEN, nous avons pris note de l'allongement des temps de parcours des trains PARIS-CHERBOURG en raison de la réalisation de travaux.

Mais les informations les plus importantes avaient été occultées à savoir :

- la suppression du train Intercités n° 3320 entre CHERBOURG et CAEN qui circulait du lundi au vendredi,
- l'avancement de 46' de l'heure de départ du train n° 3323 soit 19 h 59, au lieu de 20 h 45 du lundi au vendredi, ce train remplaçant le Paris-Caen n° 3355 départ 19 h 59 qui est supprimé.

Ces deux modifications ajoutées à l'augmentation généralisée des temps de parcours et aux incertitudes de circulation pendant les périodes de travaux, ont des conséquences graves pour la Région BASSE-NORMANDIE :

Le service à compter du 4 janvier sur la ligne Paris-Cherbourg est consternant :

- En soirée, il y avait, du lundi au jeudi, un Paris 19 h 59 - Caen 22 h 17 et un Paris-Cherbourg, Paris 20 h 45 - Caen 22 h 46 - Cherbourg 00 h 03,
- Le vendredi, un train supplémentaire circulait de Paris 21 h 45 à Caen 23 h 51.
- A partir du début janvier, ces trois trains entre Paris et Caen, déjà très chargés sont fusionnés en un seul train !!! : Paris 19 h 59 - Caen 22 h 24/26 - Cherbourg 23 h 42. Les deux départs, de 20 h 45 du lundi au vendredi et 21h 45 (vendredi) sont supprimés. Ainsi, le vendredi, un train de 10 voitures remplace les 30 voitures des

trois trains déjà très chargées. De plus, quittant Paris à 19 h 59, le vendredi ce train passe de période bleue à période blanche, ce qui correspond à une hausse déguisée des tarifs avec en prime un allongement du temps de parcours de 25 minutes, ce qui est inacceptable. Enfin de nombreux usagers, soit en correspondance à Paris soit en réunions finissant tard, seront obligés de passer une nuit à Paris,

- La suppression du train Intercités n° 3320 entre CHERBOURG et CAEN est très pénalisante pour les usagers de la région parisienne qui doivent se rendre à Cherbourg pour raisons professionnelles notamment et pour les Bas-Normands qui doivent passer une nuit à Paris pour se rendre à des rendez-vous matinaux ou prendre des correspondances ferroviaires ou aériennes.
- L'utilisation du TER n° 852114 départ de Cherbourg à 18 h 26 ne représente pas une solution alternative car beaucoup trop tôt en soirée et conduit à un temps de parcours dissuasif de 3 h 50.

Nous comprenons la nécessité de réaliser des travaux de voies générant des inconvénients pour l'utilisateur mais nous ne comprenons pas pourquoi la grille horaire initiale ne sera pas rétablie dès la fin des travaux prévue le 10 mai.

Nous sommes d'autant plus étonnés de ce manque de réactivité et de concertation, que la ligne PARIS-CHERBOURG est l'une des lignes TET qui reste bénéficiaire. Elle pourrait ne pas le rester longtemps si la SNCF ne prend plus en compte l'intérêt des voyageurs.

Compte-tenu de tous ces éléments, à défaut d'explications acceptables de votre part, nous envisagerons, avec les autres associations d'usagers et les élus concernés, toutes actions permettant de vous faire reconsidérer le problème."

Face à une forte mobilisation des élus en parallèle, la SNCF est revenue sur sa décision et :

a rétabli le train de 20 h 45 le vendredi, celui de 19 h 59 étant limité à Caen.

Réunion SNCF/Associations de consommateurs Ligne Paris-Cherbourg

Compte-rendu rédigé par la SNCF

Actualités de l'activité Intercités

Il est rappelé que la ligne Intercités Paris-Caen-Cherbourg appartient au périmètre des "Trains d'Equilibre du Territoire" (TET) qui a fait l'objet de la signature d'une convention avec l'Etat, effective depuis le 1er janvier 2011, pour une durée de 3 ans. Un avenant est en cours de négociation pour prolonger la convention d'un an soit jusqu'au 31 décembre 2014.

L'Etat a annoncé qu'il allait débloquer 400 millions d'euros en 2013 pour l'achat de nouveaux matériels pour les lignes des « Trains d'Equilibre du Territoire » (TET).



Les associations souhaitent savoir si du nouveau matériel sera mis en place sur la Normandie.

Sur Paris-Caen-Cherbourg les voitures ont déjà été rénovées. Sur Paris Granville, 15 rames Régiolis sont prévues. Des TGV rénovés circuleront sur certaines lignes mais pas sur la Normandie.

Retour sur le Service Annuel 2013

Depuis le 1er février 2013, remise en circulation le vendredi (et les veilles de fêtes) du 3323 20h45

Les travaux importants de rénovation des tunnels de Bernay et de La Motte sont allégés les nuits de vendredi à samedi pour permettre le départ du train de 20h45. Par conséquent, le 19h59 est dorénavant terminus Caen le Vendredi.

Des affiches ont été mises dans les gares pour aviser la clientèle et le PDF a été envoyé par mail aux associations.

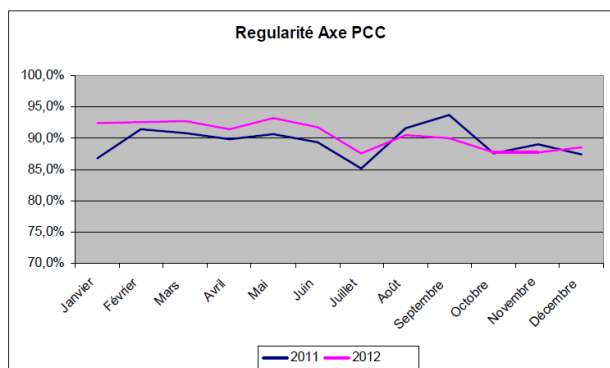
Sujets Production

Régularité

Pour l'année 2012, la régularité des trains Intercités sur la ligne Paris Caen Cherbourg est de 90,4% à 10 minutes soit une progression de 1 point par rapport à 2011 (89,4%) et une progression de 5,5 points par rapport à 2010 (85,9%).

A noter, qu'il s'agit du meilleur résultat sur la ligne depuis 6 ans.

Statistiques annuelles de régularité à 10 minutes

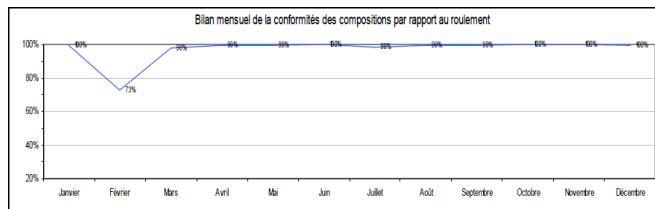


Le chiffre mensuel pour le mois de janvier est à 87,3%. Les 2 premières semaines de janvier ont été bonnes (93,3% et 89,9%), cela s'est détérioré semaine 3 (61,9%) suite aux conditions climatiques. Un « plan Neige » a été mis en place : la vitesse des trains a été réduite à 120 km/h pour limiter les bris de glace suite à la projection de blocs de neige lors des croisements de trains. Les systèmes électriques et les organes mécaniques (freins, essieux...) ayant beaucoup souffert du froid et du gel le nombre anormalement élevé d'avaries a saturé nos ateliers de maintenance et augmenté les délais de réparation du matériel.

Conformités de compositions

Grâce à la mise en place de la composition unique à 10 voitures en 2012, on constate une amélioration de la ponctualité origine avec une diminution des mises à quai tardives.

Le pourcentage de rames conformes est de 97% pour l'année 2012 (70% en 2011).



Travaux 2013

Travaux tunnels de Bernay et La Motte durant tout le service annuel 2013 :

- Perte de temps d'environ 10 min sur tous les trains, toute l'année dans les 2 sens,
- Premier train pair (3330) origine Caen à 4h50 (au lieu de 5h08) et passage à Bernay à 5h41 (au lieu de 5h54),
- Dernier train pair (3320) amorcé à Caen (20h13) au lieu de Cherbourg (19h12), le crochet n'étant plus faisable suite aux allongements de tps de parcours.
- Dernier train au départ de Paris
 - 3355 : du lundi au jeudi PSL 19h59 terminus Caen à 22h22 (au lieu de Cherbourg),
 - 3323 : le vendredi à partir du 1er février PSL 20h45 Caen 22h57 et terminus Cherbourg à 0h11.

Renouvellement voie et ballast entre Epône et Rosny du 24 juin au 31 août 2013 :

Des allongements de temps de parcours sont à prévoir en raison de Limitation Temporaire de Vitesse.

Pour le moment, il est prévu 40 km/h sur environ 10 km mais RFF étudie la possibilité de passer à 60 km/h.

Dès que l'on aura les retours sillons, les trains seront remis dans le système de vente et des affiches seront apposées dans les gares pour informer la clientèle des horaires de circulation.

Les associations recevront par mail le PDF des affiches.

Fermeture du poste de circulation gare de Vernouillet Verneuil (suppression PN 7) :

Du mercredi 8 mai au vendredi 10 mai, circulation des trains par le groupe 6 - Allongement du temps de parcours (20 à 30 mn).

Sujets Commerciaux

Evolution du trafic en 2012

Stagnation

+ 0,2% de voyageurs Intercités sur Paris-Caen-Cherbourg,

+ 0,7% d'augmentation du chiffre d'affaires.

Ce résultat peut s'expliquer par la mauvaise météo durant l'été 2012.

Garantie Ponctualité Eligibilité / Infolignes

Certains trains retardés ont été mentionnés non éligibles sur Infolignes contrairement à ce qui avait été annoncé aux voyageurs. La DDNN remercie les associations qui l'ont alertée par mail de cette anomalie. Il s'agit d'un dysfonctionnement lors de la transmission de l'information.

Nous en avons informé le Service Relation Clients et nous sommes actuellement en contact avec nos correspondants afin de déterminer d'où vient cette divergence.

Le pilote Garantie Ponctualité de SNCF Voyages a mené une analyse approfondie sur les quatre trains cités dont l'éligibilité GP affichée sur Infolignes est erronée. Ces quatre trains (3351 du 27/12, 3353 du 23/01, 3332 du 28/01 et 3131 du 29/01) ont été corrigés dans notre base et sont à présent correctement affichés sur Infolignes.

L'analyse a démontré que l'erreur sur Infolignes semble principalement relever d'une erreur humaine au sein de nos Services Garantie Ponctualité de Caen et Toulouse dans la prise en compte des informations fournies par le COP Normandie. Toutefois une piste technique est également suivie, nos investigations ne sont pas terminées.

Il n'est pas envisageable de reprendre l'historique de l'ensemble des trains de la Base Garantie Ponctualité¹ pour vérifier leur éligibilité. Les associations sont donc invitées à nous transmettre les anomalies qu'elles constatent.

Le service Infolignes a dès à présent mis en place des actions pour limiter la reproduction de ces erreurs :

Une vérification systématique du motif de retard enregistré dans la base de données à chaque fois qu'un nombre important de demandes de Garantie Ponctualité est reçu sur un train initialement classé « non éligible »

Un contrôle croisé dès février (formation des agents et procédures à mettre en place) par prélèvement aléatoire, entre les deux administrateurs de notre base de données, trois jours après la circulation du train.

Une mise à jour de l'outil informatique est prévue mi-mars. Si la cause de l'erreur est en partie technique, cette mise à jour devrait corriger l'anomalie.

Restauration

Actuellement nos trains Intercités ne proposent pas de restauration.

Nous espérons grâce à une collaboration active avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Cherbourg progresser sur ce sujet.



Les associations estiment que les contrôles à bord sont en nombre insuffisant, et en particulier entre Evreux et Paris.

La lutte anti-fraude est l'une des priorités d'Intercités. C'est pourquoi, depuis 18 mois au départ de Paris Saint-Lazare et également de Caen, nous planifions davantage d'opérations de filtrage au sol permettant de contrôler un maximum de clients avec un effectif de contrôleurs plus réduit : ces « Accueils à l'Embarquement » seront de plus en plus fréquents au départ de Paris.

¹ Cf ADPCR-INFOS n°73 page 5

Une nouvelle organisation est actuellement en cours de test avec la présence « d'équipes volantes » de contrôleurs à bord des trains identifiés à fort risque de fraude.

Monsieur Dumery nous transmet ses chiffres de taux de contrôle dans les trains qu'il emprunte : 53% sur l'année 2012 et 46% depuis le début de l'année 2013.

Fiches Horaires et picto Travaux

Les associations demandent pourquoi pour certaines journées (ex : 10 mai), aucun train n'est indiqué sur les fiches horaires.

Les fiches horaires sont éditées à l'automne avant que nous ayons les "retours sillons" c'est à dire la validation de RFF des horaires proposés par Intercités. Au dernier trimestre 2012, les plages travaux envisagées ne permettaient pas de faire circuler tous les trains, c'est pourquoi un picto Travaux est apposé sur les fiches horaires.

En ce moment, nous sommes en attente de la validation de certaines plages Travaux. Dès la confirmation des sillons qui nous seront attribués, les trains seront intégrés dans les systèmes de vente et des affiches horaires seront mises en place dans les gares pour en informer la clientèle.

Service ITI « Info Trafic Intercités »

A partir de mi-mars (semaine 10), une expérimentation va être proposée par Intercités.

Ce nouveau service gratuit permettra aux abonnés d'être informés en temps réel des conditions de trafic de leur ligne.

Il suffira aux abonnés (Forfait, Opti Forfait) de remplir un formulaire (en indiquant la gare de départ, la gare d'arrivée et les créneaux horaires) et de le renvoyer par mail (infotrafic.intercites@effia.fr) ou par courrier (Service Info Trafic Intercités 51 rue de Sully CS 61139 80011 Amiens Cédex 1) pour recevoir ensuite un SMS ou un email en cas de retard d'au moins 20 minutes, de train supprimé ou de travaux importants.

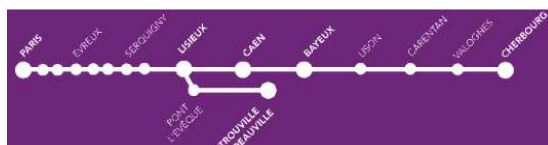
Un mail sera envoyé aux abonnés pour les informer de ce nouveau service et des dépliants seront distribués dans les trains.

Augmentation tarifaire

L'augmentation des tarifs (majoration de 2,3% limitée à 2% pour les abonnés) intervenue le mardi 24 janvier concerne les TGV, TER et Intercités. Pour la première fois l'augmentation des tarifs SNCF est intervenue simultanément pour l'ensemble des trains, alors que les années précédentes une partie des tarifs augmentait en janvier (train à réservation obligatoire comme le TGV) et l'autre partie (et notamment, nos trains Intercités sans réservation obligatoire) en juillet. L'objectif de ce regroupement est une meilleure lisibilité pour les voyageurs. Contrairement aux années précédentes, il n'y aura donc pas d'augmentation en juillet prochain. Cette majoration permet à la SNCF d'accroître ses investissements (travaux, rénovation des gares ...) et d'améliorer le service rendu aux voyageurs.

Blog

Nous envisageons de rouvrir le blog de la ligne Paris Caen Cherbourg courant mai.



La neige et les intempéries

Au cours de la semaine du 11 au 15 mars, la Basse-Normandie a connu un épisode neigeux pour le moins inhabituel.

Dès le mardi 12, aucun train n'a circulé entre Caen et Rennes ni entre Caen et Cherbourg. Sept allers-retours ont été assurés entre Caen et Paris et un aller-retour entre Paris et Granville.

Les travaux de remise en état ont commencé rapidement et, en parallèle, la SNCF a mis tous les moyens en œuvre pour secourir les voyageurs naufragés.

Le mardi soir, 90 personnes sont restées à bord d'un train en gare de Caen. Un train couchettes est arrivé à 2 h du matin pour les héberger plus confortablement.

Un retour à la normale est intervenu le vendredi.

Les agents des différents secteurs ont dû faire face à un surcroît d'activité et pallier aux nombreux dégâts occasionnés.

L'établissement Infrapôle Normandie a été très durement touché. L'ensemble du réseau a été paralysé pendant plusieurs journées.

Ce travail intense de déneigement, de déglacage et de remise en état des installations a été rendu possible grâce à la disponibilité et à l'engagement très important de l'ensemble des agents de l'Infrapôle et de l'Infralog Régional.



ont dû dégager et remettre en état les appareils de voie endommagés par la neige et le verglas

Le chasse-neige est passé sur les voies afin de dégager les congères qui s'y étaient formées



les usagers, qui ont subi des retards importants ou ont dû reporter leur voyage, et les agents SNCF des différents services qui ont fait le maximum avec le matériel mis à leur disposition. On peut toutefois faire remarquer qu'autrefois, les choses se seraient certainement déroulées autrement sur le réseau bas-normand.

Il y a une quinzaine d'années, quand la SNCF disposait encore d'effectifs et de moyens suffisants pour assurer le travail correctement à l'équipement, il aurait été possible d'envisager un départ de draisine dans la nuit pour effectuer le déneigement des détecteurs d'annonce. En effet des draisines étaient basées à Granville, Cherbourg, Argentan, Caen et Lisieux, pour actuellement une seule à Caen.

Les Jobs d'été

Depuis 14 ans le Centre d'Animation des Unelles à Coutances organise et anime une journée « Jobs d'été » pour les jeunes entre 16 et 25 ans. La journée 2013 a eu lieu le samedi 23 Mars 2013 de 14h à 17h.

Dès 14 heures, la salle de conférence où étaient installés les stands s'est vite remplie de jeunes mais aussi de parents qui les accompagnaient.

Parmi les stands les plus fréquentés, ceux de Pôle Emploi et de la PAIO avec leurs petites annonces (hélas peu nombreuses). Venaient ensuite, sans que l'on puisse établir un ordre chiffré :

- l'URSSAF qui présentait les règles du travail et notamment des travaux saisonniers, âge, contrat, obligations des deux parties, salaire minimum...
- les pompiers et la gendarmerie avec leurs possibilités de recrutement dans la fonction « réserviste » au cours de l'été et des week-ends de l'année (encadrement de festivals, d'animations etc...),
- le stand séjours au pair (à Jersey, en Angleterre...),
- l'ADPCR pour les moyens de se rendre à un emploi, train, car manéo, covoiturage, vélo.

L'atelier CV, lettre de motivation, recherche d'emploi ciblée, simulations d'entretien d'embauche, l'initiation au service de PE.fr avec un abonnement aux offres, la mise d'un CV en ligne, la création d'alertes, la recherche d'un emploi en France, à l'étranger tout cela se tenait dans un autre local et a eu aussi un certain succès.

Pour l'ADPCR, on s'aperçoit que si le train et la ligne CAEN-RENNES sont bien connus, les services de « Comment j'y vais.fr » et autres sites de la SNCF ne le sont pas du tout. De ce fait, les possibilités d'abonnement à la semaine, la carte Booster tout cela est ignoré. On peut toutefois raisonnablement espérer que ces informations puissent être communiquées en gare par les agents SNCF.

En ce qui concerne Manéo, c'est l'ignorance complète : des lignes qui fonctionnent en dehors des périodes scolaires ? parents et enfants les ignorent. Une professionnelle de la recherche d'emploi avec des moins de 25 ans a découvert les possibilités d'abonnement au stand ADPCR, elle conseillait jusqu'alors la carte 12 trajets au prix de 10 (soit 22 €) ignorant complètement l'abonnement à 8 €/ semaine pour les moins de 25 ans. Pour avoir cette information, il faut soit chercher sur le site internet, soit téléphoner au Conseil Général, soit chercher la documentation dans les Offices de Tourisme.... Les chauffeurs des cars n'ont aucun rôle d'information, ils ne possèdent en général que les horaires de leur ligne.



Tous les jeunes passés au stand de l'ADPCR sont repartis avec des documents précisant où et comment chercher son mode de transport et le meilleur coût de celui-ci, après avoir trouvé un job d'été (cf. page 16).

Le même type de rencontre a été organisé à Saint-Lô sous la dénomination "Activ'été", le 27 mars. A notre avis, ce fut un semi-échec en raison d'une fréquentation faible. Défaut de communication ? Concurrence d'autres événements similaires dans le département ou le Calvados ??

La réduction des horaires d'ouverture des gares

Nous avons appris, avec stupéfaction, la réduction des horaires d'ouverture des gares d'Avranches et de Villedieu.

La SNCF le justifie ainsi, dans un courrier adressé au Maire d'Avranches et dont l'ADPCR a reçu copie :

Le volet modernisation de commande des installations et de gestion des circulations prend en compte les évolutions technologiques offertes par l'informatique. Ainsi, les postes d'aiguillage de Folligny et d'Avranches seront regroupés en un seul poste à commande informatisée. La tenue de ce nouveau poste informatisé génère une adaptation des organisations en gare d'Avranches. La vente et l'information voyageurs étaient assurées par l'agent circulation qui dépend de la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF). La DCF assurait la prestation moyennant facturation à SNCF Ter Basse-Normandie. A partir du 1^{er} avril 2013, le périmètre de responsabilité de l'agent circulation d'Avranches évoluant de manière significative, il ne sera plus en mesure d'assurer ces prestations commerciales.



En concertation avec le Conseil Régional, Autorité Organisatrice des Ter Basse-Normandie, nous allons reprendre en compte propre, avec du personnel Ter Basse-Normandie, la vente des billets, l'information et la prise en charge des voyageurs.

Nous avons pris le parti de travailler sur une organisation à coût constant par rapport à la situation actuelle pour ne pas augmenter la contribution financière de la Région.

Voici donc les horaires d'ouverture de la gare :

	Avant le 01.04.2013	Depuis le 01.04.2013
lundi	06 h 30 à 19 h 30	06 h 15 à 20 h 20
du mardi au jeudi	06 h 30 à 19 h 30	06 h 30 à 19 h 30
vendredi	06 h 30 à 21 h 00	06 h 15 à 20 h 20
samedi	09 h 00 à 19 h 30	09 h 10 à 18 h 30
dimanche	13 h 30 à 22 h 00	13 h 30 à 22 h 00

et ceux des guichets (*renseignements, ventes de billets*) :

	Avant le 01.04.2013	Depuis le 01.04.2013
lundi	06 h 40 à 11 h 45 et 14 h 30 à 19 h 20	06 h 30 à 20 h 00
du mardi au jeudi	06 h 40 à 11 h 45 et 14 h 30 à 19 h 20	08 h 40 à 12 h 30 et 14 h 30 à 18 h 15
vendredi	06 h 40 à 11 h 45 et 14 h 30 à 19 h 40 et 20 h 20 à 20 h 50	06 h 30 à 20 h 00
samedi	09 h 15 à 11 h 45 et 14 h 30 à 19 h 20	09 h 25 à 12 h 30 et 13 h 30 à 18 h 10
dimanche	13 h 35 à 21 h 55	13 h 10 à 20 h 25

Les éléments ci-dessous ont été communiqués au Maire de Villedieu :

En tant qu'entreprise publique, nous sommes attachés à maintenir une présence humaine ancrée au territoire, c'est aussi la volonté du Conseil Régional de Basse-Normandie dans sa responsabilité d'Autorité Organisatrice des transports ferroviaires régionaux.

Cette présence est à adapter à la réalité des comportements d'achat de la clientèle et à la fréquentation de la gare. En effet, depuis deux ans, nous constatons une augmentation régulière de la part des ventes réalisées par internet. Elles représentent aujourd'hui 28% en Basse-Normandie. Cela a un effet induit sur les ventes en gare qui baissent de près de 2% par an.

Nous faisons donc évoluer le métier de vendeur en gare vers un métier de service orienté relation client pour informer, faire du conseil et de la préparation au voyage, traiter de l'après-vente, orienter, assister le voyageur en gare, assurer l'information et la prise en charge en situation perturbée.

Ces changements d'organisation s'inscrivent aussi dans une maîtrise économique permettant de préserver la contribution financière de la Région. Les effets sont cependant positifs sur l'emploi car nous développons la polyvalence des agents pour intervenir aussi dans les gares d'Avranches et Granville. Au global, nous créons un emploi supplémentaire sur le périmètre de ces trois gares.

Voici donc les horaires d'ouverture de la gare :

	Avant le 01.04.2013	Depuis le 01.04.2013
lundi	05 h 45 à 19 h 50	05 h 30 à 20 h 30
du mardi au jeudi	05 h 45 à 19 h 50	08 h 30 à 18 h 30
vendredi	05 h 45 à 20 h 30	05 h 30 à 20 h 30
samedi	05 h 45 à 19 h 50	08 h 45 à 17 h 40
dimanche	06 h 45 à 20 h 30	13 h 00 à 20 h 35

et ceux des guichets (renseignements, ventes de billets) :

	Avant le 01.04.2013	Depuis le 01.04.2013
lundi	05 h 45 à 19 h 50	05 h 45 à 20 h 10
du mardi au jeudi	05 h 45 à 19 h 50	08 h 45 à 12 h 30 et 14 h 30 à 18 h 10
vendredi	05 h 45 à 20 h 30	05 h 45 à 20 h 10
samedi	05 h 45 à 19 h 50	09 h 00 à 12 h 30 et 14 h 30 à 17 h 20
dimanche	06 h 45 à 20 h 30	13 h 15 à 20 h 25



Si, à Avranches, les guichets ne seront pas ouverts pour le premier train, le hall de la gare sera quand même accessible ; à Villedieu il n'en sera pas de même. Il est regrettable que, pour le premier train en direction de Paris, les voyageurs doivent attendre sur le quai, dans des conditions particulièrement désagréables l'hiver et en cas d'intempéries. L'ADPCR s'en est entretenue avec le Conseil Régional et la SNCF et s'est vu opposer une fin de non-recevoir. Nous aimerions toutefois qu'une solution soit étudiée pour permettre l'ouverture du hall d'accueil pour le départ du premier train, du mardi au vendredi, le samedi et le dimanche. Les collectivités locales ont participé au financement de la rénovation de ce bâtiment mais n'ont pas en retour le service qu'elles sont en droit d'attendre.

Le nouvel accès au Mont-Saint-Michel

A compter du 3 juin, des changements importants vont intervenir dans les conditions d'accès au Mont-Saint-Michel. Les dispositions prises font suite au mécontentement manifesté par les visiteurs, les commerçants et les salariés depuis le 28 avril 2012, date de mise en service des navettes.

Voici les principaux changements :

- le départ des navettes se fera depuis le parking, afin de réduire la distance à parcourir à pied,
- des navettes hippomobiles seront mises en service,
- le coût du stationnement pour les voitures particulières passera de 8,50 € à 12 €,
- les lignes routières de transports publics en provenance de la Bretagne (Ter Rennes-Le Mont et Dol-Le Mont) et de la Manche (ligne 6 Manéo Granville-Le Mont) auront leur terminus à la Caserne et les passagers devront emprunter les navettes,

Si l'on peut regretter que les usagers de la ligne Granville-Le Mont doivent descendre à la Caserne pour prendre la navette, on ne peut que se réjouir que la ligne routière PONTORSON-LE MONT, qui assure les correspondances

avec les trains CAEN-RENNES et GRANVILLE-SAINT-MALO l'été, ait son terminus maintenu à 300 mètres du Mont, comme les navettes.

En raison de l'augmentation du prix du parking, et de son terminus près du Mont, la ligne PONTORSON-LE MONT devient encore plus attractive car le trajet aller et retour ne coûte que 4 € ! En plus, un nouveau parking gratuit de 250 places va être réalisé à proximité de la gare de Pontorson.

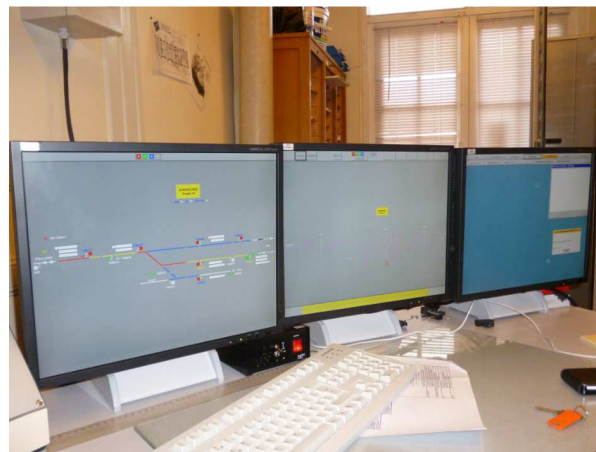
L'ADPCR déplore que la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL), dont elle est membre, initialement prévue en janvier, n'ait pas encore eu lieu.



Le nouveau poste d'aiguillage d'Avranches

Les 30 et 31 mars, week-end de pâques, le nouveau poste d'aiguillage d'AVRANCHES et le block automatique entre FOLLIGNY et AVRANCHES ont été mis en service. Le nouveau poste est un poste informatique (P.A.I.), il remplace l'actuel poste électromécanique mis en service en 1982 suite à la mise en voie unique du tronçon FOLLIGNY-AVRANCHES. Avec le P.A.I., ce sont des ordinateurs qui assurent la sécurité et les enclenchements électriques, quelques relais électromécaniques assurent la transition avec le terrain (commande des aiguilles, allumage des signaux).

Pour l'instant ce nouveau poste est commandé depuis Avranches. A l'avenir il sera télécommandé de MANTES-LA-JOLIE, il sera intégré dans une commande centralisée régionale (CCR).



Le block automatique à permissivité restreinte (BAPR) remplacera le block manuel de voie unique (BMVU). L'intervalle FOLLIGNY AVRANCHES est découpé en 2 cantons (création de signaux intermédiaires).

La mise en place de ce nouveau poste entraîne la suppression de celui de Folligny ; de ce fait, depuis le 1^{er} avril, plus aucun personnel SNCF n'est présent dans cette gare qui a connu jusqu'à 56 employés. Qui aurait pensé qu'un jour le modernisme entraînerait cette désertification ?



Image appartenant désormais au passé !

Voici les horaires d'ouverture du hall de la gare de Folligny :

	Depuis le 01.04.2013
lundi au jeudi	07 h 00 à 18 h 30 *
vendredi	07 h 00 à 20 h 45
samedi	10 h 00 à 18 h 30 *
dimanche	14 h 00 à 21 h 00

* Il est regrettable que la fermeture n'ait pas lieu à 19 h 00 car les passagers en provenance du Sud-Manche par le train arrivant à 18 h 24 devront attendre sur le quai jusqu'à 18 h 57 l'arrivée du train en direction de Paris.

Un bilan de la politique ferroviaire suivie en Allemagne

En 1995, la compétence du transport régional de voyageurs est revenue aux Régions (Länder) et, pour la première fois, des services ont été attribués après appels d'offres. Cette délégation de service public (DSP) porte sur un volume de trains x km qui a augmenté d'année en année.

Impact sur l'offre

- Le volume total de l'offre (tous transporteurs confondus) est passé de 591 millions de trains x km en 2000 à 641 millions en 2011 (+ 8,5 %).
- En 2011, les appels d'offres ont concerné 238 millions de trains x km (37,1% du total). Environ les deux tiers (154 millions) ont été remportés par les concurrents de la DB.
- La DB conserve une part de marché de 76 % soit un total de 487 millions de trains x kilomètres.



Impact sur la subvention d'équilibre

- Les subventions demandées aux Länder par les opérateurs ont diminué de façon significative (les opérateurs ne communiquent pas leurs coûts de production). Sur la base d'une analyse portant sur 96 attributions, la réduction oscille autour de 2,30 € par train x km soit environ 25% du montant de la subvention qui était de 9,70 € par train x km pour les contrats passés avec la DB (ce montant englobe le coût du matériel roulant et le coût de l'infrastructure ; ce dernier est d'environ 4,30 € par train x km). *La comparaison des coûts des TER entre la France et l'Allemagne montre que le coût de production moyen d'un TER en France est de 16,80 €/trains x km contre environ 11 €/trains x km en Allemagne (données 2005, péage compris, fournies par la DGTPE).*
- Plus les lots sont importants, plus les économies sont grandes (0,75 € par train x km pour les lots de moins de 200 000 trains x km ; 2,80 € pour les lots de plus de 1 500 000).

Impact sur la fréquentation

Elle est passée de 34,7 milliards de v x km en 1995 à 47,9 en 2010 soit une hausse de 38% malgré un niveau initial déjà très élevé (source : Statistische Bundesamt (www.destatis.de)).

En bref...

Relations CAEN-GRANVILLE

Comme prévu, les relations directes CAEN-GRANVILLE seront mises en place cet été, du dimanche 7 juillet au dimanche 26 août à raison de 3 allers et retours journaliers. Il s'agit de prolongements de trains circulant déjà entre CAEN et COUTANCES. Le raccordement de FOLLIGNY, opérationnel depuis 2011 sera donc utilisé en service commercial. L'ADPCR réitère sa demande de circulation tout au long de l'année en espérant que la SNCF revoie ses coûts afin que le Conseil Régional soit en mesure de financer ce projet.

Ligne Baie

Comme chaque année depuis 2009, les relations directes GRANVILLE-SAINT-MALO seront mises en place cet été, du dimanche 7 juillet au dimanche 26 août à raison de 2 allers et retours journaliers.



ligne Baie
L'autre façon de parcourir le Mont
UNE OFFRE DE TRANSPORT COMPLÈTE
de Granville à Saint-Malo

Comment m'y rendre ?

en train avec **ter** Basse Normandie SNCF

Comment m'y rendre ?

en car avec **manéo** EXPRESS

En Basse-Normandie, comme dans toutes les régions de France, le réseau SNCF est organisé et financé par le Conseil Régional et s'appelle le réseau **TER** (*Transport Express Régional*).

Le Conseil Général de la Manche gère et finance le réseau **manéo**.

Tu trouveras la solution pour organiser ton déplacement régional (horaires - trajet) :

Tu trouveras la solution pour organiser ton déplacement départemental :

soit sur le site

soit en gare SNCF



soit sur le site "transports.manche.fr"

A la rubrique **MANEO EXPRESS** tu trouveras tous les horaires, trajets, arrêts... sur les 14 lignes qui parcourent la Manche.

fait en appelant le n° vert **0233 055 550**

Tu peux aussi te procurer ces horaires auprès de ta Mairie.

Combien cela va-t-il me coûter ?

Le coût de ton trajet peut être réduit grâce à des tarifs ciblés :

Tu as entre 15 et 25 ans avec la carte **BOOS/TER** (30 € par an) le tarif sera :

- 50% sur tous tes trajets pendant un an de Basse-Normandie vers la Haute-Normandie, les Pays de Loire et Rennes,
- 80% sur un ou plusieurs abonnements consécutifs qu'ils soient hebdomadaires, mensuels ou annuels.

- Pour un trajet simple quelque soit le trajet le coût est de 2,20 € (y compris avec le service navette) et la carte de 12 trajets coûte 22 €
- L'abonnement **Tempo hebdomadaire** coûte 8 € pour les moins de 26 ans,
- **Tempo mensuel** coûte 25 € pour les moins de 26 ans.

De plus, ton employeur remboursera la moitié de ton abonnement pour le transport domicile/travail. Car 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.

Exemple : Tu as trouvé un job d'été à Bayeux, le trajet Coutances - Bayeux est de 75 kms, ton abonnement BOOS/TER à la semaine coûterait 34,10 € soit 4,86 € le trajet (tarif normal 13,40 € trajet), un abonnement au mois coûterait 103,20 € soit 4,44 € le trajet.

De plus, ton employeur remboursera la moitié de ton abonnement pour le transport domicile/travail car, 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.



Tu trouveras une évaluation du coût de tes déplacements :

- soit sur le site : www.ter-sncf.com/basse-normandie.fr
- soit en gare SNCF



Tu ne demeures pas sur le tracé d'une ligne, un nouveau service de navettes vers la ligne express existe. Le principe est simple en réservant auprès du n° vert ci-dessus la veille avant 16 h tu peux demander à être pris en charge à la mairie de ta commune et déposé au point d'arrêt de la ligne express mentionné lors de ta réservation.

Au retour, tu es pris au point d'arrêt de la ligne express et ramené à la mairie de ta commune. Attention à deux choses, tu dois t'inscrire à ce service avant la première réservation (tél. n° vert), ce service est signalé sur les horaires par un visuel « *minibus* ».



Exemple : Tu habites Lingreville, tu as trouvé du travail à Coutances. Après que tu te sois inscrit et que tu aies fait ta demande la veille au soir, une navette te prendra devant la Mairie de Lingreville, et te conduira au car Manéo Express à la Mairie de Quetreville-Sienne à 7 h 21 pour te rendre à Coutances. Le soir tu pourras reprendre Manéo Express (à 18 h 10 à la ZI de la Mare ou à 18 h 16, Place Wood ou à 18 h 25 à la gare SNCF) qui te conduira à Quetreville-Sienne à 18 h 36, là la navette te transportera à Lingreville.

Tu dois te rendre à un entretien d'embauche (emploi ou apprentissage) ou de stage sur tout le réseau Bas-Normand et jusqu'à Rennes avec **Solidarité Emploi**, c'est gratuit.



La Mission Locale ou Pôle Emploi te délivreront le chèque de voyage que tu échangeras au guichet SNCF contre un aller-retour gratuit.

ADPCR Hôtel de Ville 80010 SAINT-LOCEDEX - www.adpcr.fr - Ne pas jeter sur la voie publique - IPNS

ADPCR Hôtel de Ville 80010 SAINT-LOCEDEX - www.adpcr.fr - Ne pas jeter sur la voie publique - IPNS

Saint-Lazare se plaît dans ses nouveaux habits

Succès au-delà des prévisions pour la gare Saint-Lazare et les 80 boutiques qui, depuis un an, ont ouvert sur trois niveaux dans la salle des Pas-Perdus. La même opération va être menée à la gare Montparnasse.

La SNCF avait déroulé le tapis rose jeudi matin pour fêter la première année de la gare Saint-Lazare rénovée et agrandie. « Une très belle réussite », s'enthousiasme Rachel Picard, directrice de Gares et connections à la SNCF. « Elle est pourtant plus grande mais on y circule et on s'y repère mieux. » 450 000 voyageurs par jour, 100 millions par an, traversent le quai transversal et la salle des Pas-Perdus, perpendiculaires aux 27 voies des trains franciliens et normands. Un flux qui fait de Saint-Lazare la deuxième gare européenne derrière la gare du Nord.



La rénovation de la gare Saint-Lazare s'avère être une belle réussite !

Il a fallu seize ans de réflexions et d'études pour moderniser ce patrimoine de 1888.

Incapable d'investir seule les 250 millions d'euros pour sa rénovation - « nous aurions investi tout le budget que nous consacrons à la rénovation de 80 gares chaque année », justifie Rachel Picard -, la SNCF s'est associée à Klépierre, promoteur de centres commerciaux, qui a apporté 160 millions d'euros de cash. Un an après, Laurent Morel, son directeur, s'en félicite : « Il y a un an, nous avons pris notre

part de risques. Nous ne le regrettons pas. Avec un chiffre d'affaires de 120 millions d'euros et un ratio de 14 000 € au mètre carré par an, nous sommes 15 % au-dessus de nos prévisions. C'est un des meilleurs rendements en France. » Le choix de 80 enseignes, « de l'utile et du quotidien écartant le luxe et le superflu », a été payant.

La clientèle visée était autant les voyageurs de la SNCF que les

habitants du quartier, à deux pas du bd Haussman et de ses grands magasins.

« Il fallait repenser cette gare », soutient Rachel Picard, « en nœud ferroviaire raccordé à tous les modes de transport urbains : métro en souterrain, bus, taxis, vélos en surface. » Prochaine étape : 5 millions d'euros dans l'aménagement en aires piétonnes des parvis Rome et Le Havre, rénovés avec la ville de

Paris et le Stif (syndicat des transports d'Ile-de-France). « Nous envisageons ensuite de réaménager les étages pour créer des bureaux et services comme une crèche », annonce Rachel Picard.

Un chef étoilé

D'ici là, les derniers 230 m² traversant et toujours libres au rez-de-chaussée, entre la gare et le parvis, vont trouver un occupant de renom. Le chef trois fois étoilé du Bristol, Eric Fréchon, va créer Le Lazare, « une brasserie de 120 couverts avec des produits de qualité. Service rapide le midi. Plus restaurant où l'on passe un bon moment le soir. Un retour aux sources. Une cuisine généreuse et authentique », présente le chef cuisinier originaire de Haute-Normandie. La réussite de la gare Saint-Lazare et de son centre commercial va inspirer la SNCF pour conduire la même opération à Austerlitz et Montparnasse. « Mais sur 18 000 m² au lieu de 10 000 m² à Saint-Lazare », prévient Rachel Picard. Début des travaux en 2014, livraison en 2020.

22-03-2013 - OF Xavier ORIOT.

« Faire plaisir à tout le monde ? Ce n'est pas possible. » Avant de sortir de la réunion du Syndicat mixte du Mont-Saint-Michel en se protégeant des œufs lancés par les opposants au nouvel accès au Mont, Laurent Beauvais, président du conseil régional, a tenté une nouvelle fois de convaincre. « En votant pour ce nouveau dispositif, nous avons pris nos responsabilités. Dès le 3 juin, les touristes seront pris en charge dès les parkings. Nous avons enregistré les remarques sur les désagréments occasionnés par les 900 m de marche à pied du système précédent. »

Mais qui dit nouveau service, dit coût supplémentaire. Le tarif pour une voiture particulière passe de 8,50 € à 12 €. Et les investissements nécessaires au nouveau dispositif (4 millions d'euros) sont partagés entre les collectivités (1,3 million) et Veolia (2,7 millions).

Pour répondre au mécontentement exprimé hier, Laurent Beauvais a pris deux engagements. Deux groupes de travail doivent être rapidement mis en place, ils se pencheront sur la prise en charge des salariés des entreprises du Mont-Saint-Michel. Le nouveau dispositif supprime des minibus électriques qui leur étaient réservés.

Le deuxième groupe doit réfléchir au système de filtrage d'accès à la Caserne, la zone des hôtels et des

commerces avant le Mont. « Le dialogue est actuellement rompu entre les acteurs économiques et Veolia. Tout le monde doit se remettre autour de la table », insiste Laurent Beauvais.

Le président du conseil régional demande du temps : « Nous vivons actuellement une vraie révolution. Nous sommes encore au milieu du gué. Pour juger de la réussite du projet, il faudra attendre 2014-2015. »

En attendant, les turbulences pourraient durer. Pour le conseil régional de Bretagne, Maria Vadillo a insisté à plusieurs reprises sur le caractère temporaire de la prise en charge par les collectivités de la gratuité réservée aux salariés du Mont-Saint-Michel. Une gratuité réaffirmée par Laurent Beauvais pour la saison 2013-2014.

Mais le dialogue avec les professionnels du Mont va être très compliqué. Laurent Beauvais s'interroge : « 12 € pour quatre personnes dans une voiture, on nous dit que c'est cher. C'est le prix des cafés dans le Mont... »

Jean-François Legrand, président du conseil général de la Manche, soutenant ce constat par une formule : « Le Mont n'a pas été construit pour les hôteliers mais pour la plus grande gloire de Dieu... »

Jean-Christophe LALAY.



La nouvelle configuration des accès, parkings et itinéraires des navettes, à partir du 3 juin prochain.

Nouveaux tarifs du Mont : l'opposition régionale contre

Joël Bruneau, conseiller régional UMP, a voté contre les nouveaux tarifs pour l'accès au Mont-Saint-Michel. Il s'explique : « La grille tarifaire prévoit une augmentation de 41 % du tarif sans que le président Beauvais juge opportun de diligenter une expertise contradictoire des chiffres avancés par Veolia ! Pire, cette grille tarifaire ne répond en rien aux enjeux et problématiques exprimés par les acteurs économiques locaux, les salariés et les amoureux du Mont. »

Bruneau, navette réservée en journée aux personnes à mobilité réduite, aux résidents et aux salariés du Mont, a été purement et simplement supprimée ! Une décision unilatérale qui va à l'encontre des intérêts mêmes d'un projet qui a besoin du soutien sans réserve des acteurs locaux. Faute de professionnalisme dans la gestion d'un dossier aussi stratégique pour tous les Bas-Normands, c'est l'image même du Mont-Saint-Michel qui va être, une nouvelle fois, écornée. »

« La Montoise », poursuit Joël

05-04-2013 - OF

Mont : haro sur les nouveaux tarifs

Le maire, le principal hôtelier et la chambre de commerce jugent l'augmentation - contraire à un accès populaire -

Opposés et concurrencés dans les affaires, Eric Vannier, maire du Mont-Saint-Michel et PDG du groupe Méris-Poullard, et Jean-Yves Vétélé, président de la Sodetour qui exploite hôtels et restaurants sur la zone commerciale de la Caserne, se retrouvent pour vilipender le nouveau dispositif de navettes et parkings en vigueur le 3 juin (Ouest-France d'hier). Plus exactement les nouveaux tarifs qui en découleront.

« Le conseil municipal en séance extraordinaire a exprimé à l'unanimité ses plus vives inquiétudes, indique Eric Vannier. L'augmentation du tarif visiteurs de 8,50 € à 12 € (+ 40 %) est contraire à l'accès populaire au Mont. Le maire déplore l'absence de gratuité le soir mais au contraire une augmentation de 60 % sur cette tranche horaire. La commune lance un appel aux Montois, organisations syndicales, associations, institutions consulaires et professionnelles et aux politiciens pour l'aider dans ce combat. »

« L'augmentation de 60 % sur cette tranche horaire... La commune lance un appel aux Montois, organisations syndicales, associations, institutions consulaires et professionnelles et aux politiciens pour l'aider dans ce combat. »

« L'opposition de droite et du centre du conseil régional de Bretagne a voté, hier, en commission permanente contre la subvention de 7 950 000 € de la Bretagne au syndicat mixte de la Baie du Mont-Saint-Michel, Bernadette Malgou, présidente du groupe, a même réclamé « le retrait de la Bretagne du syndicat. Depuis 2005, nous alertons sur la nécessité d'une véritable gouvernance touristique du site. »

« L'augmentation démesurée des tarifs de 40 à 700 % ! Une situation choquante et intolérable au détriment du tissu économique local... »

« L'augmentation démesurée des tarifs de 40 à 700 % ! Une situation choquante et intolérable au détriment du tissu économique local... »

Au Mont, il était, pour une fois, l'unité sacrée

Ils ont oublié les querelles de fonds de commerces. Mercredi était jour unitaire. Patrons, salariés, guides de l'Abbaye et de la Baie ont fait front commun contre les nouveaux tarifs.

Reportage

7 h 15. Aux entrées frisquettes des parkings du Mont-Saint-Michel, un jour couleur d'orange se lève. Vitaminés et pommes rouges, ils sont une trentaine à chaque barrière. Pour Veolia, déléguée des parkings, ce sera jour sans. Ce n'est toujours pas 12 €, comme le réclament les nouveaux tarifs, ce ne sera pas même les 8,50 € du tarif en cours. Ce sera zéro tout court, stationnement gratuit au menu du jour.



Un maire, des salariés, des Montois, des patrons, des guides, unis et très remontés, contre « l'octroi imposé ».

7 h 20. Le vert pistache d'un format A 4 coupé en deux, dit le pourquoi du mouvement. Alain, salarié, syndiqué CGT, des Monuments historiques, cale la bannière des « Indignés du Mont » : « On nous avait promis des navettes toutes les 3 mn. Là, c'est 10 ou 12 mn. Et nous, on attend sur le quel, dans le froid et la pluie. On se croirait dans le métro, l'abri en moins. Pour venir bosser, ou rentrer à la maison, c'est une demi-heure en plus. Matin et soir. Et se taper des kilomètres après sa journée à monter et descendre 2 000 marches quotidiennes. » Alain parle des salariés de l'Abbaye, comme de « gens qui souffrent ».

11 h 10. 150 personnes au pied des remparts et un maire du Mont, Eric Vannier, au discours très syndicaliste. Au micro, il évoque aussi des « tarifs à la hausse, des services à la baisse. Pour Veolia, c'est 30 millions d'économies. » Pour le Mont, « des lourdes menaces sur l'emploi ». Et d'entonner un « Tous ensemble, tous ensemble, oui, oui », du plus bel effet.

11 h 10. 150 personnes au pied des remparts et un maire du Mont, Eric Vannier, au discours très syndicaliste. Au micro, il évoque aussi des « tarifs à la hausse, des services à la baisse. Pour Veolia, c'est 30 millions d'économies. » Pour le Mont, « des lourdes menaces sur l'emploi ». Et d'entonner un « Tous ensemble, tous ensemble, oui, oui », du plus bel effet.

16 h. Arrivée d'un huissier pour constater le non-acces du public à la réunion décrite comme... publique.

16 h 15. Il constate le... huis clos demandé par Laurent Beauvais. Les manifestants réclament sa démission. Pluie d'œufs à l'appui.

17 h 30. Fin de réunion. 16 pour, 6 contre. Avenant adopté.

Eric BLEAS.

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 ☎ 02.33.47.75.49

Site internet : www.adpcr.fr

Explosion des tarifs pour le parking du Mont-Saint-Michel



La nouvelle grille tarifaire sera votée le 3 avril par les élus du comité syndical. Elle entrera en vigueur à compter du 3 juin.

12 €, le ticket d'entrée au lieu de 8,50 € pour les visiteurs. C'est le prix d'un départ des vacances à la mer. Mais ces derniers n'acceptent pas la hausse des tarifs. Trop cher, intolérable, seules organisations... L'augmentation démesurée des tarifs de 40 à 700 % ! Une situation choquante et intolérable au détriment du tissu économique local... »

Aussi cher que le château de Versailles
Aur 12 €, il faut ajouter, les 95 € de... Des prix qui ne vont pas... gratuits comme le demandaient les... De 2,5 €, il passe à 4 €.