

ADPCR-INFOS n° 79



Janvier 2014

Bulletin trimestriel



I HAVE A DREAM*



A travers ce message humoristique, les nouvelles rames REGIOLIS INTERCITES qui seront mises en service en juillet sur Paris-Granville, n'invitent-elles pas les membres de l'ADPCR à rêver d'une Basse-Normandie ferroviaire ensoleillée en 2014 ?

Certes, de janvier à mai, une pluie de travaux va s'abattre sur le sud de la ligne allant jusqu'à interrompre complètement tout trafic pendant cinq mois, mais dès juin le soleil devrait briller d'un éclat nouveau entre Avranches et Dol de Bretagne !

En 2014, le rêve fou de Guy Fontenelle et de tous ceux qui l'ont accompagné devient enfin réalité : la ligne Caen-Rennes sera enfin définitivement sauvée et la voie totalement rénovée.



Ceci ne veut pas dire que l'action de l'ADPCR prendrait l'eau en 2014, non bien au contraire, nous devons plus que jamais rester vigilants car de gros nuages obscurcissent le futur du transport ferroviaire, par exemple le report

de l'ECOTAXE et donc très probablement par manque de financement, le recul voire l'annulation de programme d'investissement ou de travaux nécessaires au maintien et au développement des dessertes ferroviaires. Cependant, la fin de la modernisation de la ligne nous ouvre de nouvelles perspectives et nous allons profiter de l'année 2014 pour reprendre et enrichir notre feuille de route.

Beau temps en 2014 pour les actions de l'ADPCR en faveur de l'intermodalité, en effet nous avons signé, fin 2013, une convention de partenariat avec le Conseil

Général de la Manche qui reconnaît ainsi l'expertise de l'ADPCR, en particulier en ce qui concerne MANEO.



L'ADPCR rêve aussi, grâce à l'arrivée des REGIOLIS, d'une desserte nouvelle entre Paris et le Mont-Saint-Michel via la ligne de Granville et Pontorson. Reprise par le Président Beauvais lors de la pose de la première

pierre du Technicentre de Granville, notre proposition doit faire l'objet d'une évaluation et pourrait déboucher sur une mise en service pour l'été 2015.

Douche froide sur les "Caen-Granville". Mais, même si l'essai de cet été ne fut pas un succès, il est impératif de reconduire, l'été prochain, une desserte réaménagée. L'ADPCR, profitant de la modernisation de la ligne entre Granville, Folligny et Dol de Bretagne, va proposer un Caen-Rennes desservant Granville au passage.



Grand soleil en 2014 sur notre site Internet dont la refonte complète vous sera présentée lors de notre prochaine assemblée générale.

Enfin, les membres du conseil d'administration se joignent à moi pour vous souhaiter une excellente année 2014, une année de bonheur, sans nuage pour chacun de vous et pour tous ceux qui vous sont chers, une bonne santé et le plaisir de voyager dans des trains confortables et toujours à l'heure

Xavier Jacquet

* Je fais un rêve

Dans ce numéro :

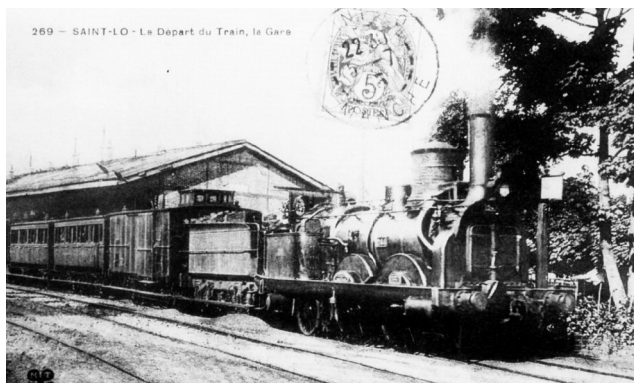
| | Page |
|---|------|
| > Etat de la modernisation entre LISON et COUTANCES..... | 2 |
| > Résultats du sondage sur le bulletin ADPCR-INFOS... | 7 |
| > Compte-rendu du comité de ligne CAEN-RENNES..... | 9 |
| > Guillaume PEPY, Président de la SNCF, est venu à GRANVILLE..... | 12 |
| > Communiqué de la FNAUT sur l'écotaxe..... | 12 |
| > L'ACF fête son 20 ^{ème} anniversaire..... | 13 |
| > Revue de presse..... | 16 |

Etat de la modernisation entre CAEN et RENNES (2^{ème} partie LISON-COUTANCES)

Historique

La Compagnie de l'Ouest, concessionnaire de la ligne Paris-Cherbourg, refusa le long détour par Saint-Lô, un moment envisagé. Le 31 juillet 1856, la décision définitive pour le tracé de la ligne Caen-Cherbourg par Bayeux avec embranchement à Lison pour Saint-Lô, est prise malgré un devis supérieur datant de septembre 1854.

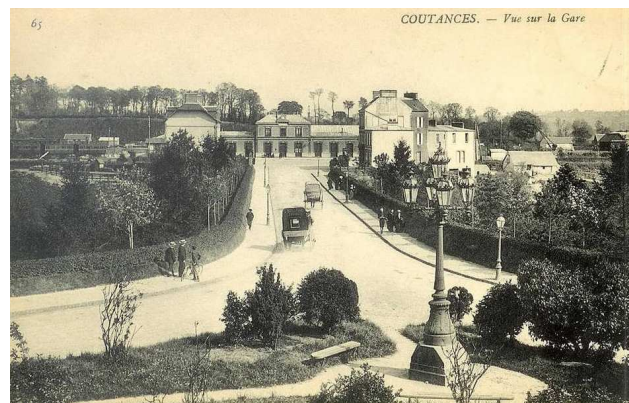
En août 1858, les travaux ne sont pas encore commencés sur ce tronçon. La Compagnie de l'Ouest n'est pas pressée de réaliser la ligne pour des raisons financières et de calculs de rentabilité. C'était à l'Etat d'établir le tracé, de procéder aux expropriations, de construire les infrastructures comme les ponts, remblais, tranchées, gares et à la compagnie concessionnaire de poser les rails, de fournir le matériel roulant, d'assurer l'exploitation et l'entretien de la ligne. Les travaux débutent enfin en octobre 1858, mais les dates prévisionnelles de mise en service sont régulièrement repoussées. Enfin, le lundi 16 avril 1860, le premier train, d'essai, quitte Saint-Lô pour Lison.



Entre LISON et SAINT-LO le train desservait les gares, ou haltes d'AIREL, LA MEAUFFE, PONT-HEBERT, siège d'une importante laiterie.

La gare de SAINT-LO fut, avant l'heure, du recyclage car pour des raisons probablement économiques, la Cie de l'OUEST ayant toujours été réticente pour construire cette ligne, on réutilisa une partie de la gare de CAEN en briques sur ossature de bois. Ce n'est qu'en 1928 que l'on construira un bâtiment en "dur" qui avait une certaine ressemblance avec la gare actuelle reconstruite après la guerre. Environ 300 mètres après la gare une ligne à voie métrique venant de GRANVILLE voyait établir là son terminus, après environ 70 km de course à travers le bocage. Elle offrait la particularité d'emprunter par un 3^{ème} rail la ligne à voie dite normale, à partir de CONDE sur VIRE, qui venait de GUILBERVILLE, sur la ligne

de Vire à Caen. Le 25 juin 1913 la ligne est mise à double voie entre LISON et SAINT-LO mais elle redeviendra à voie unique en 1958. Un dépôt de locomotives est construit à Saint-Lô en 1903 et restera en usage jusqu'en 1960. Certains de ces bâtiments étaient comme à SAINT-LO en briques sur ossature de bois. SAINT-LO était donc une "étoile ferroviaire", comme COUTANCES par la suite, avec pour toutes deux la jonction de deux lignes à voie normale et une ligne à voie métrique. Après le débarquement allié, les Américains établirent un raccordement un peu à l'ouest de LISON entre PARIS-CHERBOURG et LISON-SAINTE-LO. Il avait pour but d'éviter les rebroussements, perte de temps en période de guerre, et permettre de faire passer les convois d'approvisionnement de l'armée du général PATTON. Mais son rayon de courbure était si faible que les wagons déraillaient et il fut vite abandonné. On en voit encore la trace aujourd'hui. SAINT-LO qui de nos jours ne voit plus passer que des trains de voyageurs, connaissait autrefois un trafic conséquent.



Le 24 février 1860, le conseil municipal de COUTANCES adresse une supplique à l'empereur NAPOLEON III pour demander que l'arrondissement soit traversé par la future ligne CHERBOURG-BREST, dite des arsenaux. Cette demande sera reformulée en 1866 par plusieurs comités de défense (l'ADPCR saura s'en inspirer...) afin que la ligne MANCHE - ILLE et VILAINE passe par COUTANCES. Le 4 juillet 1868, un décret impérial permet de démarrer l'étude de la construction du prolongement ST-LO - LAMBALLE reliant COUTANCES, AVRANCHES, et DOL de BRETAGNE afin de rendre effective cette ligne à la fois économique et militaire pour relier les 2 grands ports militaires de l'ouest de la France. Le 30 décembre 1878, soit 28 ans après l'arrivée de la fumée à SAINT-LO, COUTANCES voit enfin arriver le train, soit un prolongement de 29 km. On avait songé à doubler la voie mais cela restera un projet. Entre la préfecture et son "inférieure hiérarchique", le train desservait les gares de CANISY, CARANTILLY-MARIGNY, CAMETOIRS, BELVAL et, quelques kilomètres avant COUTANCES, il voyait, venant du nord, la liaison SOTTEVAST-COUTANCES, terminant

ainsi en tronç commun à double voie l'arrivée dans la sous-préfecture. Dans cette gare, une voie ferrée à écartement métrique assurait la poursuite du voyage, voyageurs-marchandises, vers la côte ouest du Cotentin jusqu'à LESSAY après 37 km, rejoignant ainsi la ligne SOTTEVAST-COUTANCES, à partir de 1909. La petite gare de cette ligne, très secondaire, était implantée à 50 mètres de la "grande" gare de la compagnie de l'Ouest. Evidemment, en raison de la différence d'écartement des rails, il fallait transborder voyageurs et fret ce qui était un frein au développement du trafic et de sa rentabilité. Un foyer existait à COUTANCES pour le personnel roulant. Durant le débarquement allié, toute la ligne ainsi que les gares qui la jalonnaient furent durement touchées par les sabotages, les bombardements et des réactions des troupes allemandes. Les gares furent souvent totalement détruites et des baraquements "provisoires" furent en service pendant plusieurs années après la fin de la guerre.

Le service omnibus a été abandonné le 26 septembre 1971, le trafic marchandises, quant à lui, n'a cessé de diminuer pour mourir doucement vers la fin du 20ème siècle. Seule une expédition de lait en poudre et de beurre par wagons frigorifiques anima périodiquement les rails entre l'Union Laitière Normande et Milan en Italie via Saint-Lô...

Evolution de la traction et du matériel roulant

Du temps de la vapeur

A la création de la SNCF, les trains des lignes de l'étoile de Lison et en particulier ceux de la ligne Lison – Saint-Lô - Coutances sont généralement tractés par des locomotives basées au dépôt de Lison. L'effectif, comprend des 140-A (futurs 140-H) des 230-D et des 030-C. En 1944, son effectif est renforcé provisoirement par des 140 USA et des 030-TU. En 1950, 26 machines sont utilisables.

140-H à l'annexe de Coutances

(Photo DR, collection XJ)



La tranche, Coutances des express venant de Paris est reprise à Lison par les 230-D et les 140- H qui

sont spécialisées au trafic omnibus et marchandises au départ de Lison.

En 1955, l'effectif du dépôt n'est plus que de 6 machines. Il reçoit alors trois 230-H d'Evreux qui desservent Saint-Lô, Condé-sur-Vire et Torigni. Fin août 1956, le dépôt devient une annexe de

Caen. Ce sont alors les 141-C de Caen et les 140-H de Granville qui assurent la totalité du service.

141-C en tête du train de Paris arrive à Coutances

(Photo DR, collection XJ)



La vapeur disparaîtra en avril 1959 et le dépôt sera fermé fin 1960.

La traction diesel prend la relève

Le 1er avril 1958, deux locotracteurs Y-9100 sont mutés de Caen à Lison pour les dessertes locales.

Arrivées à Caen en janvier 1959 les 040-DE-500 (futurs BB63500) vont mettre à mal la traction vapeur au départ de Lison. En effet, elles reprennent aux 141-C la traction du 356 entre Lison et Coutances ainsi que de l'ensemble des trains omnibus et marchandises.

Une 040-DE quitte Coutances en tête du 356



(Photos DR, collection XJ)

A partir de 1965, les A1A-A1A-68000 du dépôt de Caen vont prendre la relève en particulier sur les Caen-Rennes.



Train Rennes -Caen

Comme pour Caen-Lison les autorails de Caen et Sotteville, ABJ 2 et 3, ADP, X 2400 et surtout les X 2800 complètent le service local.

Enfin en 1976, la Normandie reçoit un lot de 7 éléments triples X 4900 qui, avec les BB-67300 munies d'une chaudière pour le chauffage des trains, vont reprendre aux A1A-A1A-68000 et X 2800 une grande partie du trafic voyageur.

En ce qui concerne le matériel remorqué, il suivra l'évolution du Paris-Cherbourg. Toutes les voitures régionales ont disparu au début des années 80.

Les effets de la régionalisation et de l'électrification.

Fin 1979, la région Basse-Normandie commande les EAD X 4790 à 96 pour améliorer la desserte de

la ligne Paris-Granville. Bien que plus confortables que les autres X 4700, ils seront remplacés en 1986 par des rames Corail. La région les réaffectera aux autres dessertes régionales dont celle de Coutances.

L'électrification de Caen - Cherbourg sonne le glas des rames tractées entre Lison et Coutances. Les autorails EAD X 4700 et X 4900 vont régner sans partage jusque à l'arrivée de nouveaux TER X 73500 puis des AGC 76500. L'électrification de tronçon Lison-Saint-Lô va permettre l'utilisation des rames automotrices Z 27500.

En conclusion, n'oublions pas le train direct le Paris - Saint-Lô et le retour des rames Corail tractées par les BB 15000 voire 26000. Retour malheureusement éphémère.

Les gares

Le Centre-Manche est desservi par deux gares régionales TER, Saint-Lô classée gare régionale TER multimodale et Coutances gare régionale TER. Deux haltes ferroviaires complètent la desserte avec Pont-Hébert entre Lison et Saint-Lô d'une part, et Carantilly-Marigny entre Saint-Lô et Coutances, d'autre part. Les gares d'Airel et de La Meuffe entre Lison et Saint-Lô, celles de Canisy et de Belval ainsi que la halte de Cametours entre Saint-Lô et Coutances ont été fermées.

La halte ferroviaire de Pont-Hébert

La halte a été rénovée en 2005, elle possède des quais rehaussés à 55 cm de hauteur réduisant la différence entre le quai et le train, permettant un accès facilité aux PMR.

En semaine, par jour ce sont :

- 2 relations en début d'après-midi et 1 en fin de journée venant de Caen pour aller à Saint-Lô par TER.
- 3 relations le matin et 1 le midi venant de Saint-Lô pour aller sur Caen par TER.

Il n'y a pas d'arrêt le matin venant de Caen pour aller à Saint-Lô, ni d'arrêt le soir venant de Saint-Lô pour aller sur Caen.

La halte ferroviaire de Carantilly et le bourg de Marigny desservis matin, midi et soir.

La halte ferroviaire a bénéficié en 2010 de travaux de rénovation légère. Le TER dessert la gare de Carantilly, le car dessert le bourg de Marigny.

En semaine par jour ce sont :

- 2 relations le matin par car, 1 le midi par TER, 2 le soir par car pour aller sur Coutances.

- 4 relations le matin, dont 2 par car jusqu'à Lison avec correspondance et 2 par TER jusqu'à Caen ; puis 2 relations le midi par TER jusqu'à Caen ; 1 relation dans l'après-midi jusqu'à Saint-Lô avec correspondance ; enfin 3 relations en fin d'après-midi, sauf le vendredi, dont 2 par car jusqu'à Saint-Lô avec correspondance et 1 par TER jusqu'à Caen.

Deux gares régionales du Centre Manche bien desservies en nombre de relations

La création d'une desserte périurbaine Lisieux - Caen - Bayeux - Lison en 2000 par la Région, prolongée sur Saint-Lô, l'électrification du tronçon Lison-Saint-Lô en 2006 et la modernisation de la ligne, enfin la mise en place du cadencement Paris - Caen - Cherbourg en 2008 se sont traduites par une progression de la desserte TER du Centre - Manche.

La gare de Saint-Lô

Chaque semaine ce sont environ 220 trains TER ou autocars TER qui arrivent de Caen - Lison ou qui partent en direction de Lison - Caen. Ainsi, en semaine et par jour ce sont en moyenne :

Avec Caen : 15A (13 en train, 2 en car jusqu'à Lison) et 20 R (15 en train, 5 en car à partir de Lison).

Avec Paris : 8 A (dont 3 en correspondance à Lison et 5 à Caen) et 7 R (dont 2 changements à Lison et 5 à Caen), le vendredi la desserte passe à 10 A et 8 R. La desserte directe Saint-Lô-Paris par un train Corail Intercités qui avait été



inaugurée le 14 décembre 2008, fut arrêtée deux ans après, fin 2010.

Avec Cherbourg : 9 A et 10 R avec changement à Lison (chiffres retenus pour 1/2 heure d'attente maximum en gare de Lison), dont 4 cars entre Lison et Saint-Lô à l'aller comme au retour.

Avec Coutances : 16 A et 12 R en train TER (11 A et 7 R) ou autocar TER (5 A et 5 R).

Avec Granville : 5 A et 7 R, les relations se faisant essentiellement en autocar à partir de Lison ou de Saint-Lô ou de Coutances. Les premiers trains directs TER Caen - Granville ont circulé seulement en été 2013.

Avec Rennes : en train TER avec 3 A et 3 R sous semaine, mais le lundi 4 A et 3 R, et le vendredi 4 A et 4 R.

Durée de trajet (meilleur temps avec meilleure correspondance retenue) :

Paris est à 2 h 45, Caen à 44 minutes, Cherbourg à 1 h 09, Coutances à 21 minutes, Granville à 1 h 10 et Rennes à 2 h 10.

La gare de Coutances

Chaque semaine ce sont presque 200 trains TER ou autocars TER (environ 80), qui arrivent de Caen – Lison – Saint-Lô ou qui partent en direction de Saint-Lô - Lison – Caen. Ainsi, en semaine et par jour ce sont en moyenne :

Avec Saint-Lô et Caen : 12 A (7 en train, 5 en car jusqu'à Saint-Lô ou Lison) et 16 R (9 en train, 7 en car à partir de Lison ou Saint-Lô).

Avec Paris : 8 A (dont 3 en correspondance à Lison et 5 à Caen) et 7 R (dont 2 changements à Lison et 5 à Caen), le vendredi on passe à 10 A et 8 R.

Avec Cherbourg : 8 A et 9 R avec changement à Lison (chiffres retenus pour 1/2 heure d'attente maximum en gare de Lison), dont 4 cars entre Lison et Coutances à l'aller comme au retour.

Avec Granville : 5 A et 7 R, les relations se faisant essentiellement en autocar de Lison ou de Saint-Lô ou de Coutances. Les premiers trains directs TER Caen – Granville ont circulé seulement en été 2013.

Avec Rennes : en train TER avec 3 A et 3 R sous semaine, mais le lundi 4 A et 3 R, et le vendredi 4 A et 4 R.

Durée de trajet (meilleur temps avec meilleure correspondance retenue) :

Paris est à 3 h 07, Caen à 1 h 07, Cherbourg à 1 h 46, Saint-Lô à 21 minutes, Granville à 33 minutes et Rennes à 1h 49.

Deux gares rénovées avec la Région Basse-Normandie

Dans le cadre du programme de rénovation des gares en Basse-Normandie mené par la Région, ces deux gares ont bénéficié de travaux de réaménagement de leur bâtiment-voyageur. Ces travaux sont financés à 50% par la Région, 25% par la SNCF, 25% par les autres collectivités territoriales soit 12,5% par le Conseil général de la Manche et 12,5% par la Ville.

Ces travaux consistent en un réaménagement du hall, une billetterie modernisée, la mise en place d'une signalétique nouvelle, une mise aux normes de l'accessibilité aux PMR, un nouveau mobilier, un ravalement de la façade, la pose d'abris quais modernes, un équipement en ascenseurs pour le franchissement des voies, le rehaussement des quais.

Les aménagements des abords de la gare sont à l'initiative de la collectivité locale en concertation avec la Région, la Région finançant à 50% et la Collectivité territoriale à 50%. Accès, séparation ou

identification des différents modes de circulation, intermodalité, parkings agrandis, qualité urbanistique en sont les tenants.

La gare de Saint-Lô, une rénovation inaugurée en 2003

Le bâtiment voyageur et les réaménagements des espaces intermodaux, parc pour les vélos, parkings véhicules, accès des autocars TER SNCF, des Transports urbains de Saint-Lô Agglo, du réseau Manéo, ont été inaugurés en 2003. En 2004 se sont achevés par ailleurs les travaux de rénovation de la ligne entre Saint-Lô et Lison dans le cadre de la modernisation de la ligne. La gare de Saint-Lô a vu en automne 2004 la pose du souterrain pour permettre ainsi le franchissement des voies. L'ensemble fut complété par les travaux d'électrification du tronçon Lison-Saint-Lô, achevés en juin 2006, et la circulation des premiers trains électriques au service d'hiver de décembre 2006. La gare a depuis 2010 le label « Accès plus ».



En hommage à Guy Fontenelle, la Ville a inauguré, le 30 janvier 2010, la place de la gare au nom de Guy Fontenelle, décédé en juillet 2009, et président-fondateur de l'ADPCR créée en 1990. Guy Fontenelle s'était battu contre la fermeture de la ligne Caen-Rennes et avait beaucoup œuvré pour la modernisation de la ligne.

La gare de Coutances, une rénovation inaugurée en 2007 et 2009

Si le bâtiment gare rénové a été inauguré en 2007, le réaménagement des espaces intermodaux l'a été en 2009. La Ville a rendu le même hommage à Guy Fontenelle en nommant la place de la gare, esplanade Guy Fontenelle, le 3 décembre 2009. L'aménagement des abords de la gare a consisté en travaux d'accès et un giratoire, une voirie pour les cars, des voies piétonnières et cyclistes, une aire de stationnement pour les taxis et les arrêts-minutes, un mobilier urbain. La capacité des parkings a été augmentée de 70 à 80 places par rapport à l'existant. Reste la question d'un accès piétonnier plus court pour les scolaires.



L'action de l'ADPCR fut décisive pour le maintien de l'intégralité de la ligne.

Elle est créée le 25 janvier 1991 à SAINT-LO. Elle rassemble la population, les syndicats, les élus toutes tendances politiques confondues, c'est la mobilisation générale, sous la houlette de son très actif président Guy Fontenelle !

Son siège social se situant à Saint-Lô, nous relaterons les grandes lignes de son action dans ce chapitre.

Ses premières actions seront le lancement d'un questionnaire pour connaître les besoins et les doléances des usagers ainsi qu'une opposition à la décision de la SNCF de suppression du trafic fret prévue en juin de la même année. Cette décision étant irréversible, elle a mené une action auprès du Conseil Régional pour s'opposer au démantèlement des infrastructures ferroviaires suite à la suppression du trafic fret le 1er juin.

Le 1er octobre 1991, des manifestations sont organisées dans les gares pour s'opposer à la fermeture, lors du passage d'un train spécial transportant des cadres de la SNCF venant se rendre compte de l'état de la ligne.

Une délégation de l'ADPCR est reçue par le Préfet le 30 janvier 1992. En janvier également, a lieu une rencontre avec le directeur régional de la SNCF de ROUEN, il indique que la ligne serait maintenue jusqu'à l'été 1993.

En mars 1992, 13000 pétitions ont été envoyées au directeur régional de la SNCF. Ensuite, comptages, signature de pétitions, distribution de tracts se succèdent. En 1994, une motion est présentée aux élus, elle sera signée par 204 collectivités.

En 1995, c'est le premier train de mobilisation sur le trajet CAEN-DINAN.

En 1996, distribution de tracts lors de la mise en service de l'électrification de Paris-Cherbourg pour déplorer la baisse du nombre de trains grandes lignes desservant Lison et réclamer un train Caen-Coutances le matin et l'amélioration des correspondances.

Le 28 juin 1997 : second train de la revendication CAEN-RENNES avec 450 passagers à bord. Lors de l'arrêt à Avranches, un rassemblement est organisé au Jardin des Plantes. Là, Pierre Aguiton, Vice-Président du Conseil Régional et Président du Conseil Général de la Manche, nous dévoile une partie des investissements qui seront réalisés dans les années à venir pour sauver la ligne. Enfin, le 9 décembre 1997, René Garrec, Président du Conseil Régional nous fait part d'un ambitieux programme de modernisation de la ligne avec création d'un raccordement à Folligny et d'une ligne nouvelle entre Pontorson et le Mont-Saint-Michel. Sont prévus également, le renouvellement du matériel roulant, l'électrification Lison-Saint-Lô et la création d'un PARIS-SAINT-LO direct.

Le dossier est alors sur les rails ; le 26 février 1998 signature, à Avranches, de la convention d'étude de la modernisation de l'axe Caen-Rennes. Et le 30 octobre 1998 c'est le vote du schéma régional des transports par le Conseil Régional.

Le 18 septembre 1999, un nouveau train spécial est organisé, cette fois entre CAEN et SAINT-MALO. L'ADPCR reproche un immobilisme impressionnant, le 3^{ème} aller retour supprimé depuis 10 ans, la circulation à 70 km/h entre Pontorson et Avranches, les conditions de transport qui se dégradent, la suppression de correspondances...

Les travaux entre LISON et Saint-Lô, avec renouvellement complet du ballast et des rails sont réalisés en janvier et février 2003. Puis, ce sera la rénovation du bâtiment-voyageur de SAINT-LO et la poursuite des travaux de modernisation de la voie entre Saint-Lô et Coutances en 2004. Malheureusement, RFF a sous-évalué les travaux à réaliser, alors qu'ils auraient pu bénéficier d'un financement de l'Etat, entraînant quelques années après des ralentissements préjudiciables à la performance de la ligne ou un inconfort notoire. Il est à noter également un manque au niveau de l'infrastructure, depuis la modernisation, aucun point de croisement ne subsiste entre SAINT-LO et COUTANCES alors qu'il y en avait un à CARANTILLY-MARIGNY. Ce point avait été ardemment défendu par l'ADPCR, elle n'a pas été entendue et maintenant, il est remis à l'ordre du jour par l'exploitant et la Région. En effet, son absence se fait cruellement sentir, ce qui entraîne des problèmes de conception des horaires et des difficultés d'exploitation se traduisant par des retards préjudiciables aux usagers.

Au niveau de COUTANCES, l'ADPCR a participé à plusieurs réunions de concertation au sujet des parkings. Elle avait pointé le risque de saturation si leur implantation ne se cantonnait que du côté bâtiment-voyageurs. Elle avait préconisé le prolongement du passage souterrain sous les

voies de service afin de rejoindre les terrains autrefois dédiés au fret où des parkings auraient pu être aménagés. Cela aurait permis également de diminuer le trajet pédestre imposé aux étudiants des lycées professionnels.

Après avoir obtenu le remplacement de quelques autocars par des trains, afin d'améliorer la desserte de COUTANCES, l'ADPCR demande aussi :

- la création d'un train COUTANCES-CAEN le matin, en correspondance avec le train arrivant à PARIS avant 9 h 00,
- la mise à l'étude de l'électrification de SAINT-LO-COUTANCES afin de prolonger les trains qui sont actuellement terminus SAINT-LO et d'envisager un jour des liaisons directes PARIS-COUTANCES, lorsque les rames tractées de PARIS-CHERBOURG auront été remplacées par des automoteurs.

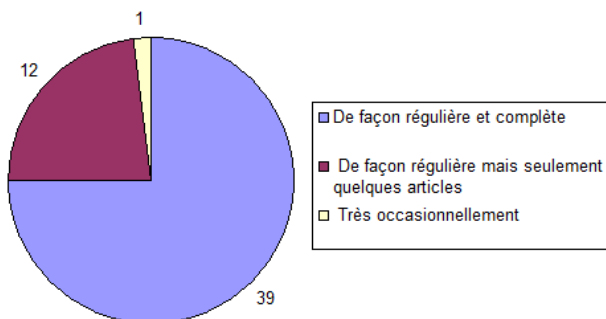
Ces deux points avaient fait l'objet d'une manifestation à la Mairie de COUTANCES avant le comité de ligne qui s'est déroulé à COUTANCES le 25 avril 2012.

Le tronçon Coutances-Avranches sera traité dans le bulletin n°81.

Résultats du sondage sur le bulletin ADPCR-INFOS : votre avis nous intéresse.

Vous êtes 52 adhérents à avoir répondu à notre sondage. Votre réponse ? Elle est nette, un bulletin informatif de qualité. Cette appréciation ne peut que nous encourager dans notre travail d'information sur la ligne Caen-Rennes et les actions de l'ADPCR. Aussi nous vous remercions de cette confiance.

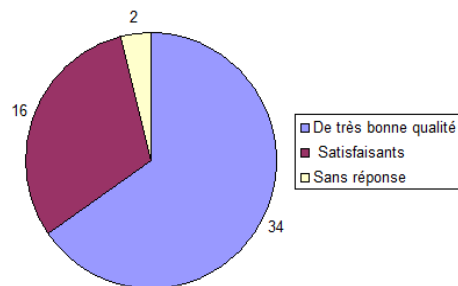
Un bulletin de très bonne qualité.



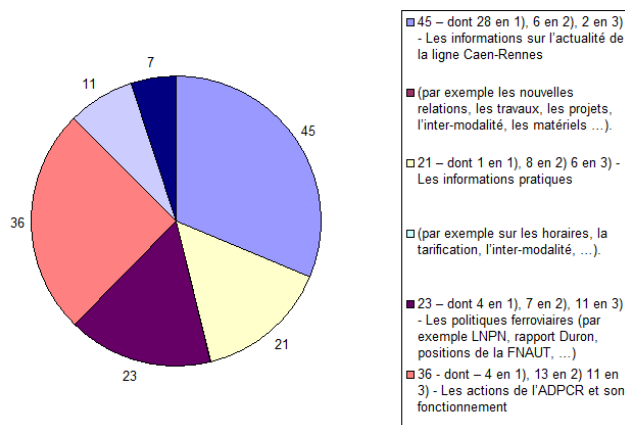
Les réponses au sondage peuvent être jugées suffisamment significatives puisqu'elles s'appuient sur un noyau de 52 adhérents qui sont, pour une large majorité, des lecteurs réguliers du bulletin et cela de façon complète.

A l'unanimité, vous exprimez votre satisfaction sur la qualité des articles du bulletin. Dans vos

commentaires, vous soulignez la clarté des articles, "précision", "concision", la qualité de l'information, "richesses des informations", "des informations non répertoriées par la presse", et enfin certains expriment leur satisfaction sur tel ou tel thème du bulletin, « l'éditorial », « les comptes-rendus sur la FNAUT », « de bonnes informations techniques sur les équipements, les travaux, l'état de la modernisation de la ligne » ou l'historique de chaque tronçon de la ligne commencé dans le bulletin n°78 avec la section Caen-Lison.



Vos demandes : quelles actualités sur la ligne Caen-Rennes et les actions de l'ADPCR ?



Vous êtes 45 à citer comme priorité de notre information, celle sur l'actualité de la ligne Caen-Rennes, et vous êtes plus de la moitié des sondés à la classer comme demande n°1. Les actions de l'ADPCR sont aussi une autre des priorités dans l'information, puisqu'elles sont citées par les 2/3 des sondés (37 réponses). Ces réponses confortent nos choix et objectifs, le sigle ADPCR signifiant Association pour la Défense et la Promotion de la ligne Caen-Rennes.

Ensuite, presque la moitié des réponses porte sur les informations à propos des politiques ferroviaires (24 réponses) et des informations pratiques en tant qu'utilisateur du transport ferroviaire comme les horaires, tarification, ... (21 réponses). Ces réponses soulignent l'intérêt que nous devons porter aux problématiques actuelles sur le développement durable, les transports collectifs, le ferroviaire et l'intermodalité.

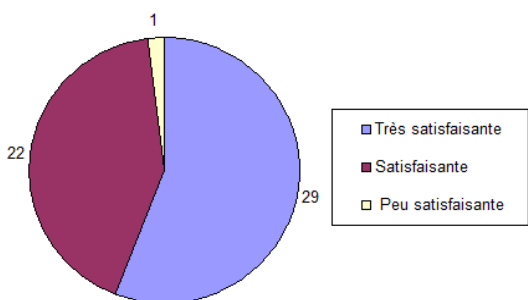
Enfin, seulement 11 réponses ont coché comme l'une des trois premières priorités du bulletin ADPCR la revue de presse. Une des explications

pourra être apportée par les réponses aux questions suivantes, notamment la question de la lisibilité.

Sans reprendre toutes vos suggestions, nous pouvons rendre compte de deux thèmes qui émergent. Premièrement, la demande d'informations chiffrées sur la fréquentation par section des lignes, sur les retards, les annulations de trains, demande que nous allons essayer de prendre en compte. Le CA du 6 décembre y est favorable.

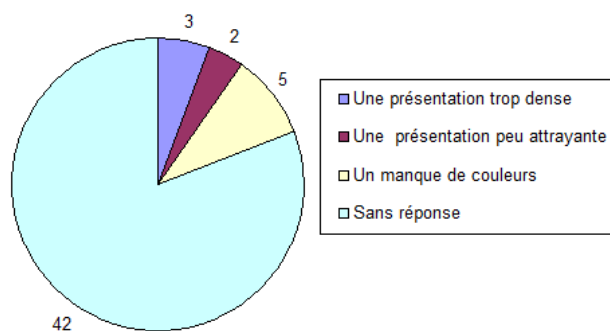
L'autre suggestion formule une demande sur davantage d'informations à propos des autres lignes régionales : Paris-Granville, Caen-Tours, Caen-Rouen, Honfleur, Caen-Flers par exemple. Cette demande pose à la rédaction deux problèmes : ne va-t-elle pas au delà des compétences de l'ADPCR centrées sur la ligne Caen-Rennes ? Toutefois, nous prenons déjà en compte ces lignes lorsque des questions de correspondance, d'enjeux sur le Sud-Manche, d'investissements ferroviaires sont posées. Le second problème est plus d'ordre quantitatif, la somme importante de travail qui est demandée.

Une présentation du bulletin jugée plutôt satisfaisante



Les réponses sur la présentation du bulletin sont partagées entre très satisfaisant (30 réponses) et satisfaisant (22 réponses), en conséquence 4 sondés sur 5 n'ont pas jugé utile de répondre à la question 5 sur des critiques à émettre. Sont mises en avant dans les satisfactions, la clarté dans la mise en page par « la présence d'un sommaire en première page », « une présentation en deux colonnes », « de grands titres mis en évidence » et la lisibilité des articles avec « des articles courts et bien écrits ».

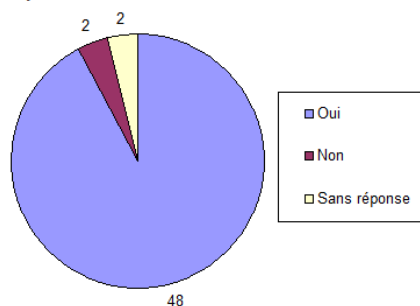
Dans les critiques, quelques-uns notent cependant une présentation trop dense et le manque de couleurs. Ce qui revient le plus souvent, ce sont les remarques sur le manque de lisibilité de la revue de presse : « lecture difficile des coupures de presse, caractères trop petits ». Nous avons tenu compte d'une autre remarque d'un lecteur, celle sur l'oubli de la date de fondation de l'ADPCR. Elle sera rappelée désormais dans chaque bulletin, voir ce numéro 79 de janvier 2014.



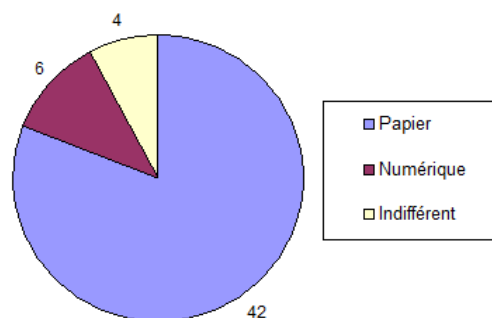
Une périodicité trimestrielle bien adaptée à vos attentes

Ce rythme trimestriel de notre bulletin donne satisfaction presque à l'unanimité des sondés (49 oui). Nous partageons l'avis d'un lecteur, « 3 mois c'est bien, cela doit représenter beaucoup de travail ».

La périodicité trimestrielle vous satisfait-elle ?

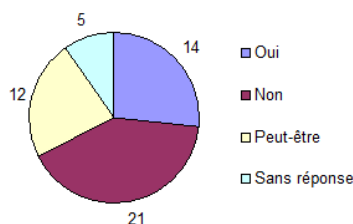


A une écrasante majorité des sondés (49 réponses), vous plébiscitez le support papier, support privilégié pour la lecture. Chaque trimestre, l'équipe de l'ADPCR continuera donc à avoir le plaisir de se retrouver pour la mise sous pli. L'envoi numérique n'est pas remis en cause pour ceux qui le souhaitent et il sera en ligne sur le prochain site Internet qui est en cours de renouvellement.



Enfin, la question d'une rubrique "courrier des lecteurs" laisse des réponses partagées entre un gros tiers de non, un petit tiers de oui et un tiers de peut-être "selon les articles" ou de "je ne sais pas". Sur cette question, notre réflexion se porterait davantage sur notre site Internet, un site qui doit être plus interactif.

Si une rubrique courrier des lecteurs était créée, est-ce que vous écririez ?



Compte-rendu réunion du comité de ligne CAEN-RENNES

Le comité de ligne s'est réuni le 7 novembre, à l'Abbaye aux Dames, siège du Conseil Régional, sous la présidence de Pierre Mouraret, Vice-Président chargé des Transports.

1. Bilan d'activités TER Caen-Rennes

Le trafic sur l'axe Caen-Rennes

Pour les 8 premiers mois de 2013, le trafic sur l'axe Caen-Rennes a baissé de 9,6% alors que la moyenne régionale est de - 2,5%. Les causes proviennent de la crise qui entraîne une baisse des déplacements. Il y a aussi les changements d'habitudes avec le développement important du covoiturage, l'épisode neigeux, 5 jours de grève.

Les abonnés élèves/étudiants représentent 3% de la clientèle contre 10% pour la Basse-Normandie. Les abonnés travail représentent 10% de la clientèle contre 24% pour la Basse-Normandie. Les détenteurs de billets représentent 87% de la clientèle contre 66% pour la Basse-Normandie. Les usagers scolaires sont en baisse de 4,1% par rapport à 2012. Les usagers Travail sont en baisse de 4,5% par rapport à 2012.

Les détenteurs de billets sont en baisse de 9,4% par rapport à 2012.

A noter un taux de fraude de l'ordre de 10% que la SNCF va tenter de diminuer.

Le trafic sur l'axe Caen-Coutances-Granville

Pour les 8 premiers mois de 2013, le trafic sur l'axe Caen-Coutances-Granville a baissé de 9,9%. Les abonnés élèves/étudiants représentent 12% de la clientèle contre 10% pour la Basse-Normandie. Les abonnés travail représentent 28% de la clientèle contre 24% pour la Basse-Normandie. Les détenteurs de billets représentent 60% de la clientèle contre 66% pour la Basse-Normandie. Les usagers scolaires sont en baisse de 9,6% par rapport à 2012.

Les usagers Travail sont en baisse de 8,9% par rapport à 2012,

Les détenteurs de billets sont en baisse de 8,8% par rapport à 2012.

Régularité

Le taux a baissé de 1,1 point entre septembre 2012 et septembre 2013, passant de 92,8% à 91,7%.

Le nombre de trains supprimés a augmenté de 237 entre septembre 2012 et septembre 2013, passant de 62 à 299 (augmentation due à l'épisode neigeux et aux conflits sociaux).

Qualité de service (1er trimestre 2013)

La qualité de service dans les gares est conforme à 99% entre Lison et Pontorson, la moyenne régionale est de 97,7%. Dans les haltes : 93% pour Pont-Hébert et 85,9% pour Carantilly, la moyenne régionale est de 91%.

La qualité de service dans les trains est conforme à 95,7% entre Lison et Pontorson, la moyenne régionale est de 95,5%.

2. Présentation des travaux

Mise en accessibilité de la gare de Lison

Travaux prévus :

Le décapage des quais et la mise en œuvre de grave ciment, la réalisation du revêtement des quais en enrobé,

- l'assainissement des quais,
- la pose de bandes d'éveil à la vigilance,
- la peinture de bandes jaunes sur les quais,
- la création d'une cour anglaise sur le quai BV,
- la pose de clôtures, garde-corps et portillons,
- la dépose et repose des équipements de quais impactés,
- l'aménagement de la passerelle avec deux ascenseurs,
- les travaux concernant l'énergie et l'éclairage.

Conditions de réalisation

- travaux de nuit du 2 mai au 8 août 2014,
- travaux lourds sur 4 week-ends en septembre 2014 (samedi 22 h/dimanche 12 h),
- limitation de vitesse à 40 de mi-mai à mi-juillet 2014,
- limitation de vitesse à 60 de mi-juillet à mi-août 2014.

Montant de l'investissement

- 3,3 M€ financés à 75% par la Région et 25% par RFF



Section Saint-Lô-Coutances

- travaux en fermeture de ligne du 3 mars au 4 avril 2014
- remplacement des traverses métalliques, du rail et relevage de la voie sur la zone comprise entre le PK 18,8 et le 24,5

Section Avranches-Dol

Une réflexion a été menée entre Avranches et Dol qui a permis d'aboutir, en concertation avec les autorités organisatrices de transports (Conseils Régionaux de Basse-Normandie et de Bretagne), les experts techniques de RFF et la SNCF, à un programme opérationnel innovant et partagé, décliné en deux étapes :

1ère étape : renouvellement de la voie 2 (2014).

2ème étape : changement de signalisation pour passage en Voie Unique avec réversibilité du système d'exploitation à moyen ou long terme possible pour revenir à deux voies.

Les travaux se dérouleront en fermeture de ligne du 6 janvier 11 h au 28 mai 6 h.

Renouvellement de la voie 2

Montant de l'investissement (partie voie) : 23,75 M€ (financement CPER – Régions Basse-Normandie et Bretagne, Etat et RFF).

Injection de 10 000 traverses sur la voie 1 pour maintenir le niveau de performance actuelle au titre de l'entretien.

En parallèle, suppression de 3 passages à niveau (96, 102 et 106) et démarche en cours pour 2 supplémentaires (95 et 99).

Après les travaux, le temps de trajet total, entre CAEN et RENNES se situera entre 2 h 42 et 2 h 45.



Bien que cela ne soit pas encore d'actualité, nous avons insisté sur la nécessité de maintenir une voie de garage en gare de PONTORSON pour le jour où la

relation directe PARIS-PONTORSON, prévue au plan rail 2020, sera mise en service.

3. Présentation du plan de transport adapté

- Les travaux se dérouleront du 6 janvier au 28 mai 2014.
- du 06/01 au 03/03/2014 : les trains Caen/Rennes seront terminus/origine Coutances,

- du 03/03 au 04/04/2014 : les trains Caen/Rennes et Caen/Coutances seront terminus/origine Saint-Lô,
- du 04/04 au 28/05/2014 : les trains Caen/Rennes seront terminus/origine Coutances,
- du 11/02 au 08/08/2014 : suite à des travaux entre Bayeux et Lison, des limitations de vitesse seront mises en place :
- du 11/02 au 18/04/2014 entre Caen et Lison : + 2' Voie 1, + 6' Voie 2
- du 19/04 au 08/08/2014 entre Caen et Lison : + 2' Voie 1

Le plan de transport adapté

- mise en place d'autocars entre Coutances et Rennes (et inversement),
- desserte de Folligny (en correspondance avec les cars réguliers) et Avranches (quotidien),
- desserte de Pontorson le lundi, vendredi, samedi, dimanche et fêtes,
- les autocars en provenance ou à destination de Rennes seront origine/terminus Saint-Lô du 03/03 au 04/04/2014.

Nous avons noté avec satisfaction la prise en compte de notre demande de desserte de la gare de Folligny pendant cette période de travaux car elle devait être complètement ignorée. En ce qui concerne Pontorson, nous avons obtenu partiellement satisfaction mais notre demande de TAD n'a pas été retenue. Nous souhaitons qu'un minimum de dessertes ait lieu du mardi au jeudi, par exemple avec un transport à la demande qui permettrait d'assurer, à AVRANCHES, des correspondances avec les cars en provenance ou à destination de COUTANCES. On nous a fait remarquer que nos demandes concernaient de tous petits nombres et qu'il n'était pas possible de rallonger le temps de parcours d'un nombre important d'usagers pour en satisfaire un petit nombre.

Par ailleurs, pendant cette période perturbée au cours de laquelle la desserte sera fortement dégradée en raison de l'emploi d'autocars, de l'allongement des temps de trajet et de correspondances ratées, nous demandons, pour les usagers de ce service de substitution, l'effacement de la période blanche du calendrier voyageur qui compenserait partiellement la gêne occasionnée. Proposition non retenue, il s'agit d'une disposition générale qui ne peut pas faire l'objet de dérogations temporaires.

Nous avons également d'autres questions :

Que deviendra l'abonnement des usagers qui ne disposeront plus d'aucune desserte pour le domicile/travail (Saint-Lô-Pontorson, Folligny-Pontorson, Dol-Saint-Lô) ? Réponse : un taxi sera mis à disposition des usagers concernés : 1 trajet

Folligny-Pontorson, 1 trajet Saint-Lô-Pontorson. Il n'y a plus d'abonné Dol-Saint-Lô.

Des jeunes prennent le train le vendredi après-midi au départ de Saint-Malo ou de Dinan pour rejoindre le Sud-Manche : le vendredi, ils pourraient prendre à Dol, un autocar Illenoo à 16:20 pour arriver à Pontorson à 16:49 puis prendre le car travaux à 16:52 en direction de Coutances (correspondance à établir officiellement) mais ce n'est pas la même tarification ! et au retour, le dimanche soir, il n'y aura rien. Comment répondre à leur besoin de transport ? Pas de solution : un seul abonné Boos'Ter a été recensé.

4. Ligne Baie – Bilan 2013 et perspectives 2014

Nombre moyen de voyages par jour :

Juillet : 4704 voyageurs soit 188 par jour en moyenne

Août : 6459 voyageurs soit 258 par jour en moyenne



Soit une moyenne de 223 voyageurs par jour en juillet-août 2013 contre 252 en 2012 et 189 en 2011

Nombre moyen de voyages par train :

Juillet : 47 voyageurs par train

Août : 64 voyageurs par train

Soit une moyenne de 56 voyageurs par jour en juillet-août 2013 contre 63 en 2012 et 47 en 2011

Le train le plus fréquenté a circulé le 20 août avec 185 personnes. Et l'occupation maximale a été constatée entre Pontorson et Dol le 15 août avec 173 personnes à bord.

→ une diminution de 12% de la fréquentation par rapport à 2012, avec un mois de juillet globalement équivalent mais une fréquentation en août inférieure de 18,5%.

5. Liaisons directes Caen-Granville - Bilan 2013 et perspectives 2014

Le bilan, sur la période de circulation des relations directes, du 7 juillet au 25 août 2013, n'est pas bon.

Les week-ends, entre COUTANCES et GRANVILLE, on compte de 13 à 17 voyageurs soit un taux d'occupation de 16 à 21%,

En semaine, environ 5 voyageurs, taux d'occupation de 6%.

La contribution de la région est de 0,96 € par voyageur/kilomètre alors qu'elle est de 0,30 € sur le reste du réseau

Que faire pour l'année prochaine ? Le CRBN souhaite que des relations existent et nous avait demandé de faire une proposition.

Lors de notre réunion de conseil d'administration du 18 octobre, nous avons décidé ce qui suit :

On pourrait envisager de faire passer par GRANVILLE certains trains CAEN-RENNES qui ne sont pas fréquentés par des usagers domicile/travail/études.

Donc seraient concernés, pour la semaine, le deuxième départ de CAEN à 14 h 14 et celui de RENNES de 09 h 06.

Ceci entraînerait un nombre de km/trains supplémentaires : $60 \times 365 = 21\,900$ km contre 12 600 cette année ($84 \times 3 \times 50$) mais il faut tenir compte des cars supprimés (123 km/jour) et des suppléments de recettes à attendre du fait d'une fréquentation plus importante de ces trains.

Il s'agirait là d'un test de relations sans changement GRANVILLE-CAEN, avec utilisation du raccordement de Folligny, et GRANVILLE-RENNES.

Pour le financement de ce projet, on pourrait aussi faire la "chasse au gaspi" des kms/train, notamment en supprimant les doublons trains/autocars existant entre Lison et Coutances.

Cette proposition n'a pas été retenue par le CRBN mais il retient l'idée pour une éventuelle mise en application ultérieure.

Dans l'immédiat, pour le service d'été 2014, la desserte sera assurée les week-ends, à raison de 2 allers et retours journaliers. Elle sera complétée, le reste de la semaine, avec des cars MANEO qui seront en correspondance à Coutances avec des Ter Caen-Coutances.

6. Questions diverses

Desserte en transport public des plages du Débarquement : le CRBN a mis ce sujet à l'ordre du jour suite à la proposition que nous avons faite sur notre bulletin ADPCR-INFOS n° 78. Il a reçu un écho favorable et sera étudié dans le cadre du projet de classement de ces plages au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Autocars Folligny-Granville : nous nous sommes étonnés qu'au service d'été, toutes les correspondances n'ont pas été assurées avec les trains CAEN-RENNES comme c'était le cas depuis le SA 2013, suite à notre demande.

Présentation des horaires au service d'été : nous avons demandé que la fiche se limite à la stricte période d'été afin de limiter le nombre de colonnes et d'améliorer la lisibilité. Il faudra aussi indiquer,

sur le tableau Granville-Rennes, les relations possibles en empruntant les trains de la ligne Baie.

Infos MANEO dans les gares : nous avons insisté, dans le cadre de l'intermodalité, sur la nécessité d'affichages dans les gares des correspondances assurées par le réseau MANEO et la présence de fiches-horaires.

Guillaume PEPEY, Président de la SNCF, est venu à GRANVILLE

Le 18 décembre, c'était la fête à GRANVILLE. Guillaume PEPEY, Président de la SNCF, est venu pour la présentation de la première rame REGIOLIS aux couleurs de la BASSE-NORMANDIE et le lancement des travaux de l'atelier de maintenance. Il était accompagné de Laurent BEAUVAIS, Président du Conseil Régional de Basse-Normandie, de Jérôme WALLUT, Directeur général d'Alstom Transport France et de Michel LALANDE, Préfet de Région.

Ils ont été accueillis par Daniel CARUHEL, Maire de GRANVILLE.



Daniel Caruhel a indiqué que la ligne Paris-Granville était un atout indispensable au développement de la cité et du territoire !", Avec une fréquentation de 20 000 visiteurs chaque semaine son avenir est assuré pour les 20 prochaines années

Jérôme Wallut, directeur général d'Alstom Transport nous a signalé que près de 4 000 personnes ont travaillé sur ce projet, un petit bijou de technologie, avec son moteur bi-mode (thermique et électrique), qui allie aussi un niveau de confort et d'accessibilité pour les passagers."

Selon Guillaume Pépy, cette ligne d'équilibre du territoire doit le rester. Elle est l'objet d'un partenariat exemplaire ! Près de 400 millions d'€ ont été investis en Basse-Normandie et l'Etat s'engagera dans les jours prochains à pérenniser la ligne pour les 30 prochaines années !"

Au niveau de la région, l'investissement dans le secteur ferroviaire est passé ces dernières années de 30 à 64 millions d'euros (dépenses de fonctionnement)", indique Laurent Beauvais. En investissement, la région supporte le coût d'acquisition des Régiolis (148 millions) car la

SNCF n'investit pas dans les lignes déficitaires. La construction de l'atelier de maintenance est financée intégralement par le Conseil Régional (20 millions). Cf page 15.

Préalablement, le 12 décembre, l'ADPCR avait organisé une conférence de presse afin que soient mis en évidence les points suivants :

- les horaires d'ouverture de la gare de Granville inadaptés,
- l'absence de transports urbains à Granville,
- le problème du stationnement à proximité de la gare,
- notre opposition totale à la réservation obligatoire,
- notre demande de création de relations directes PARIS-PONTORSON/MONT-SAINT-MICHEL via FOLLIGNY et de trains CAEN-GRANVILLE-RENNES, en milieu de journée.



Nous avons également remis à Guillaume PEPEY, un courrier explicitant notre demande de création de relations directes PARIS-PONTORSON/MONT-SAINT-MICHEL et notre opposition totale à la réservation obligatoire. Une copie en a été remise à Laurent BEAUVAIS, Jean-François LEGRAND, Président du Conseil Général de la MANCHE, aux parlementaires ainsi qu'à Patrick MOREL, nouveau Directeur du Syndicat Mixte Baie du Mont-Saint-Michel. Dans son discours, Laurent BEAUVAIS a évoqué ce projet qui constitue l'une des priorités du Conseil Régional. A suivre.



Communiqué de la FNAUT sur l'écotaxe

L'écotaxe doit être expliquée et adaptée : la FNAUT propose de ne taxer que les camions de plus de 12 tonnes

Comme son prédécesseur, le gouvernement Ayrault a accepté de multiples exonérations puis retardé l'application de la mesure pour des raisons techniques que l'on peut comprendre, avant de la suspendre *sine die* face à la fronde apparue en Bretagne.

Mais sa pédagogie en direction du grand public a été défaillante. Faute d'information, l'écotaxe, mal nommée, est ainsi apparue comme un impôt supplémentaire alors qu'il s'agit d'une redevance d'usage de la voirie et d'un levier du report de trafic routier sur le rail et la voie d'eau.

Une mesure légitime et pertinente

L'instauration de cette redevance est parfaitement justifiée :

- les transporteurs et chargeurs participeront davantage aux coûts économiques et écologiques du transport routier, très insuffisamment couverts par les taxes existantes (1) ;
- destinée à remplacer la taxe à l'essieu, non acquittée par les transporteurs étrangers, elle évitera que les transporteurs routiers français restent pénalisés par rapport à leurs concurrents ;
- elle limitera les détournements de trafic sur l'Est de la France provoqués par la mise en place d'une écotaxe en Allemagne et en Suisse ;
- elle favorisera les productions de proximité ;
- son impact sur les prix des biens de consommation sera négligeable ;
- elle contribuera au financement des infrastructures, en particulier ferroviaires, compromis par la diminution de la subvention annuelle de l'Etat à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), qui a été ramenée de 700 à 350 millions ;
- enfin elle incitera les transporteurs routiers à rationaliser l'utilisation de leurs véhicules et les entreprises à reporter leurs trafics sur le rail et la voie d'eau.

Privilégier l'objectif du report modal

La FNAUT attend donc du gouvernement qu'il maintienne le principe de l'écotaxe poids lourds mais qu'il en corrige les modalités en privilégiant l'objectif d'un report du trafic sur le rail, un objectif aisément compréhensible et faisant l'objet d'un large consensus dans l'opinion.

Comme c'est le cas en Allemagne depuis 2005, l'écotaxe doit être appliquée, en première étape, aux camions, français et étrangers, de plus de 12 tonnes, les plus concernés car ils effectuent des parcours à longue distance ; son taux doit être augmenté, et son produit affecté intégralement au rail et ciblé sur les investissements nécessaires au développement du transport de fret.

L'ACF fête son 20ème anniversaire et commémore la fermeture de la SMN

L'Amicale pour la mise en valeur de la voie ferrée Caen-Flers a fêté son 20^{ème} anniversaire le 21 novembre et organisé différentes animations à l'attention de ses adhérents et du public : visite du dépôt et des engins roulant (notamment BB 64045 et EAD X4691 rouge et crème), présentation de l'exposition des collégiens d'Evrecy sur l'histoire de la voie ferrée Caen-Flers, découverte des cyclodraisines... L'équipe de l'ACF est revenue sur le chemin parcouru depuis 1993 : sauvetage de la ligne qui est toujours dans le réseau ferré national, lancement des exploitations de vélorails à Mutrécy et Pont-Erambourg, projet de train touristique sur le tronçon Pont-Erambourg / Caligny avec le soutien de la Région Basse-Normandie...



L'association a profité de cette journée pour participer aux célébrations du 20ème anniversaire de la fermeture de la Société Métallurgique de Normandie, en organisant une animation sur l'importance du rail pour le complexe sidérurgique. Rappelons qu'à la veille de la fermeture, la SMN disposait d'un réseau ferroviaire long d'environ 130 km au total (usine, port et chemin de fer minier), très performant : longs rails soudés, block semi automatique lumineux pour la section à double-voie, PRS ultra moderne à Colombelles. La SMN disposait d'un effectif de 300 cheminots. Le parc était d'environ 450 wagons dont les imposants wagons à poches torpilles de 300 tonnes, et générait environ $\frac{3}{4}$ du trafic marchandises de la gare de Caen : 612 000 tonnes en 1987 !

L'ADPCR déplore encore la disparition de deux anciens membres de son conseil d'administration :

- le 18 octobre, Jean-Marie HERVE, ancien chef d'entreprise et Maire-Adjoint de BAYEUX dont les conseils avisés ont contribué à atteindre nos objectifs,
- le 14 novembre, Jean BUREL, ancien vétérinaire, de SAINT-LO qui a ardemment défendu notre ligne dès le début de l'association.

L'ADPCR présente aux familles dans la peine, ses sincères condoléances.

Trains : ils tirent la sonnette d'alarme

L'association ADPCR profite de la venue, mercredi, à Granville, du président de la SNCF, pour informer de leurs inquiétudes. Le Régiolis sera alors présenté et la première pierre de l'atelier de maintenance posée.

Pourquoi ? Comment ?

Qu'est-ce que l'ADPCR ?

L'Association pour la défense et la promotion de la ligne Caen - Saint-Lô - Rennes (ADPCR) a été créée en 1991. Son siège est à Saint-Lô. Objectif : lutter contre la fermeture programmée de la ligne Caen-Rennes. « Elle n'a pas été fermée, mais a en plus été modernisée », savoure Xavier Jacquet, président de l'ADPCR.

L'association compte aujourd'hui environ 500 membres, dont une centaine de collectivités. « Actuellement, nous sommes le premier interlocuteur du conseil général et de la SNCF. Cela autant pour la ligne Caen-Rennes que pour Paris-Cherbourg ou Paris-Granville. Nous sommes aussi membres de l'Association nationale des associations d'usagers des transports. »

Quelles revendications ?

L'ADPCR explique ne pas avoir seulement des revendications, mais aussi des propositions. Elle travaille également avec les collectivités. « Mercredi, nous allons soumettre à Guillaume Pepy, président de la SNCF, toutes nos demandes et propositions, mais voulons aussi informer les Granvillais. »

Le premier point concerne les parkings à Granville. « Trouver des places près de la gare est très difficile. Il faudrait augmenter le nombre de places de parking. » L'espace de l'ancienne gare de marchandises (environ 100 places) est désormais fermé. L'association se dit prête à participer aux réflexions. « Le pire serait qu'il n'y ait rien de proposer. »
Second point : l'ADPCR déplore l'échec du Plan transport, qui n'a pas été voté par la communauté de communes. « La desserte de la gare par les transports locaux est très insuffisante. »

Troisième point : l'amplitude d'ouverture des guichets réduite au fil des années. « De plus, les distributeurs



Joël Paris, vice-président de l'ADPCR, Xavier Jacquet, président, et Jean-Yves Colas, vice-président, se félicitent de pouvoir rencontrer, à Granville, mercredi 18 décembre, Guillaume Pepy, le président de la SNCF.

de billets de train fonctionnent uniquement par carte bancaire ou monnaie, pas avec les billets. Ceux qui n'ont pas de carte doivent donc venir deux fois à la gare. »

D'autres points ?

« Depuis longtemps, un certain nombre de Granvillais militent pour faire passer les trains Caen-Rennes par Granville. L'ADPCR a toujours combattu cette proposition. » En effet, la distance serait alors de 252 km au lieu de 174, sans compter la durée. Sachant que le train est moins rapide que l'autoroute sur ce parcours. « Cependant, nous militons pour qu'un des trains de la ligne Caen-Rennes passe une fois par jour par Granville. »

L'éventualité de réservation obligatoire est un autre élément sur lequel

l'association se dit vigilante. « Nous ne voulons pas de réservation obligatoire sur les Intercités. La réservation est autant une contrainte qu'une complication. Nous sommes, par contre, d'accord pour une réservation incitative. »

L'association regrette également que, chaque année, plus de 74 000 visiteurs du Mont-Saint-Michel utilisent la ligne Paris - Rennes, puis rejoignent ensuite le Mont par autocars. « Nous souhaitons qu'avec les nouvelles rames Régiolis qui vont couvrir la ligne Paris-Granville, soient créées des trains directs entre Paris et Pontorson. Cela permettrait aussi d'avoir une clientèle supplémentaire sur la ligne Paris-Granville. » L'avantage, d'après l'association, serait aussi un coût moins élevé pour les voyageurs.

Des satisfactions ?

L'Association pour la défense et la promotion de la ligne Caen - Saint-Lô - Rennes (ADPCR) se félicite de deux bonnes nouvelles.

La première concerne la création du centre de maintenance du Paris-Granville, « synonyme d'emplois et de pérennité de la ligne. C'est aussi la garantie qu'au départ de Granville, les trains devraient être en bon état et partir à l'heure. »

La seconde satisfaction est la mise en place de trains de nouvelle génération : le Régiolis.

« À la fois à traction électrique et diesel. Ces automoteurs conçus au départ pour le TER ont une version long parcours. Ils offrent plus de confort. »

Jean-René RIVOAL.

L'ADPCR veut des trains directs Paris-Pontorson

L'Association pour la défense et la promotion de la ligne Caen - Saint-Lô - Rennes (ADPCR) regrette que chaque année plus de 74 000 visiteurs du Mont-Saint-Michel utilisent la ligne Paris - Rennes, puis rejoignent ensuite le Mont par autocars.

« Nous souhaitons qu'avec les nouvelles rames Régiolis qui vont couvrir la ligne Paris-Granville, soient créées des trains directs entre Paris et Pontorson, explique le président de l'association, Xavier Jacquet. Cela permettrait aussi d'avoir

une clientèle supplémentaire sur la ligne Paris-Granville. »

L'avantage, d'après l'association, serait aussi un coût moins élevé pour les voyageurs.

L'association va rencontrer Guillaume Pépy, le président de la SNCF, mercredi, lors de sa venue à Granville.

Il sera présent pour la présentation officielle de la première rame Régiolis et pour la pose de la première pierre d'un nouvel atelier de maintenance.

Retard du Paris-Granville : le "record du 11 décembre"

« Mercredi 11 décembre, la SNCF a embarqué les voyageurs à Paris Montparnasse à 10 h 55 avec tous les souhaits de bon voyage du personnel de bord... »

Mais cinq minutes à peine après notre départ, alors que nous avions à peine passé le périphérique parisien, le train stoppe et le personnel s'agite le long de la voie.

Annnonce : « Le train a un problème d'attelage... » Et nous devons patienter... deux heures ! Pour revenir en marche arrière lente, au quai de départ, à 13 h.

Des repas paniers sont distribués. On nous promet de repartir avant le départ du train suivant de 13 h 55. De nouveaux passagers montent et

le train repart finalement à 13 h 55. Parfois, à une vitesse de 30 km/h, sans raison apparente, les passagers étant très secoués, comme toujours d'ailleurs sur cette ligne...

Avant Flers, le train s'immobilise de nouveau. Une voiture est sur la voie, il faut attendre les gendarmes avant de pouvoir enfin repartir : nous repartirons 30 minutes après...

Finalement, l'arrivée à Granville s'effectue avec 3 heures 10 de retard, soit à 17 h 15, au lieu de 13 h 50, avec les congratulations du personnel de la SNCF...

Daniel Lesguillier, un passager excédé

“Voici les doléances que nous adressons au président de la SNCF”

L'ADPCR profite de la venue de Guillaume Pépy pour clamer ses inquiétudes.

Attention, un train, même tout beau et tout nouveau, peut cacher... des désagréments! La semaine dernière, l'ADPCR (Association pour la défense et la promotion de la ligne Caen-Saint-Lô-Rennes), qui compte pas moins de 500 adhérents et est considérée comme l'interlocuteur historique du Conseil général et de la SNCF, s'est réunie pour finaliser la liste des doléances qu'elle va remettre à Guillaume Pépy. En effet, le PDG de la SNCF se déplace ce mercredi 18 décembre à Granville pour une double occasion: la pose de la première pierre du futur centre de maintenance du Paris-Granville et la présentation officielle du train de nouvelle génération Régiolis, à traction électrique et diesel.

Ces deux points sont un motif de satisfaction pour l'ADPCR qui sera invitée à ces deux cérémonies. “Nous n'allons donc pas débarquer avec des banderoles, précise Xavier Jacquet. Mais nous

comptons interpeller M. Pépy et lui remettre une lettre synthétique dans laquelle nous soulignerons quelques dysfonctionnements et lui ferons des propositions. Malgré son nom, notre association déborde largement le cadre du seul Caen-Rennes et nous nous intéressons également au Paris-Cherbourg et, bien sûr, au Paris-Granville. Nous faisons également partie du comité de pilotage du plan de transport.”

Des parkings insuffisants

A Granville, l'association pointe donc le problème du parking aux abords de la gare, “nettement insuffisant, d'autant qu'une centaine de places vient d'être supprimée sur le site de l'ancienne gare de marchandise. De plus, la desserte de la gare par les transports en commun ne répond pas à la demande”. Autre souci: “L'amplitude d'ouverture des guichets est en effet réduite et les seuls distributeurs automatiques de titres de transport ne fonctionnent qu'avec des cartes bancaires ou de la monnaie. Les billets ne sont pas acceptés.”

Quant à l'existence d'un Caen-Rennes, via Granville, l'ADPCR n'y est guère favorable: “trajet trop long et manque de rentabilité”.



Joël Peris, vice-président de l'ADPCR (Association pour la défense et la promotion de ligne ferroviaire Caen-Saint-Lô-Rennes), Xavier Jacquet, président, et Jean-Yves Colas, vice-président.

“Nous restons également vigilants, ajoute Xavier Jacquet, sur ce projet de réservation obligatoire qui serait mis en place sur tous les intercitys, ce qui concernerait le Paris-Gran-

ville. Nous sommes farouchement contre ce système contraignant. Nous militons plutôt pour une réservation incitative. Enfin, nous alerterons M. Pépy sur la nécessité

d'une offre touristique bien pensée pour desservir le Mont-Saint-Michel. Ce marché ne profite qu'aux lignes bretonnes, alors que le Mont se trouve bien en Normandie.”

PARIS-GRANVILLE

- 5 A/R INTERCITÉS 7 J/7
- 2 A/R TER (PARIS ET ANGERS) DU LUNDI AU VENDREDI
- 1 MILLION DE VOYAGEURS PAR AN

LA RÉGION BASSE-NORMANDIE FINANCE À 100 % :

- L'ACQUISITION DES 15 RAMES RÉGIOLIS POUR 148 M€.
- L'ATELIER DE MAINTENANCE DE GRANVILLE POUR 20 M€.

PLUS DE CONFORT ET DE SERVICES

- 326 places assises avec liseuse, tablette et prise électrique pour tous
- Espaces bagages et poussettes supplémentaires
- Bruits et vibrations atténués à bord
- Embarquement et ergonomie à bord optimisés pour les personnes à mobilité réduite

UN MATÉRIEL PUISSANT ET ÉCO-RESPONSABLE

- Fonctionnement bi-mode : thermique et électrique
- Moins 15 % de consommation énergétique et réduction des émissions de CO2
- Limitation des niveaux sonores en mode thermique
- Climatisation régulée en fonction de l'occupation.

PÉRIODE D'ESSAIS DES RÉGIOLIS DE JANVIER À JUIN 2014

Le 18 décembre 2013 à GRANVILLE. Nous y étions pour vous !



Bulletin d'information de l'ADPCR

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

Fondée en 1991

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