

ADPCR-INFOS n° 80



Avril 2014

Bulletin trimestriel



Editorial

Le temps des économies ?

Dans le domaine des services, il y a des bonnes et des mauvaises économies.

Pour l'ADPCR, les bonnes économies seraient celles qui permettent d'offrir le même service à moindre coût, ou plus de service à coût constant, celles qui consistent à remplacer des services devenus inutiles ou peu utilisés par d'autres mieux adaptés à la demande. Celles qui favorisent le long terme plutôt que le court terme. Anticiper l'avenir est la fonction fondatrice de l'ADPCR, celle qui a rassemblé autour de Guy Fontenelle tous ceux qui voyaient dans la disparition de la ligne Caen-Rennes, le déclin de notre région.

Et pourtant au nom des économies à faire, la fermeture pure et simple de la ligne au sud de Coutances s'imposait. Vingt ans après serions-nous à nouveau confrontés à ces mauvaises économies qui préfèrent la mollesse pour ne pas dire la lâcheté au courage des réformes nécessaires. Voici quelques exemples.

Autocars contre trains ou David contre Goliath ?

Si l'on écoute la Cour des Comptes, le transport ferroviaire serait très cher alors que l'autocar serait beaucoup plus pertinent et permettrait au plus grand nombre de voyager à bas coût.

Vrai ou faux ?

Vrai si l'on ne compare que le seul coût du transport facturé par les sociétés de transport routier (3 à 4 € du Km) au coût facturé par RFF et la SNCF (aux environs de 18 € du Km).

Faux, si comme cela a été calculé lors du Grenelle de l'environnement l'on prend en compte le coût des accidents de la route (un Brétigny chaque jour), le coût réel des infrastructures routières, de la pollution et donc de la santé et du non respect de la réglementation du travail (voir ci-après le récit du voyage avec Eurolines).

Mais il serait injuste de considérer que le transport ferroviaire n'aurait rien à se reprocher et n'aurait pas d'économie à faire.

Economie à faire au niveau des infrastructures. Il est nécessaire que celles-ci soient adaptées aux services programmés à court et moyen terme, sans pour

Dans ce numéro :

	Page
➤ Compte-rendu de l'assemblée générale	2
➤ Les travaux en cours entre AVRANCHES et DOL	9
➤ Les travaux entre SAINT-LO et COUTANCES	10
➤ La venue de Frédéric CUVILLIER à CAEN	10
➤ Le renouveau du transport selon l'Association des Régions de France (ARAF)	10
➤ Le point de vue de la FNAUT sur la position de l'ARAF	11
➤ Témoignage d'une voyageuse internationale	11

autant impacter le long terme. Telle a été la décision prise par le Conseil régional de Basse Normandie pour la modernisation d'Avranches- Dol de Bretagne et acceptée avec réserve par l'ADPCR. Cependant nous avons du mal à comprendre comment avec la création de trains Paris-Pontorson, passer de 5 à 9 allers-retours par jour en été, entre Folligny et Pontorson, poserait un problème de sillon à RFF.

Economie à faire au niveau du matériel. La mise en service de matériel moderne et étudié spécialement pour les services TER et INTERCITES devrait permettre une réduction sensible des coûts de maintenance et aussi d'exploitation. Comment comprendre que sur des lignes à trafic restreint, l'agent unique ne soit pas possible alors que les automoteurs X 73500 ont été conçus pour ce type d'exploitation ?

Economie à faire au niveau de l'exploitation ou comment adapter les règles d'exploitation aux lignes à faible trafic ? Voici un exemple. Pour dissocier deux rames REGIOLIS à Folligny, ou pour faire rebrousser un train à Pontorson, la présence d'un agent spécialisé venant de Granville est nécessaire. Si dans les grandes gares ce type de règle de sécurité est impératif ne peut-on pas les adapter et les rendre compatible avec les petites lignes et former le personnel de conduite ou d'accompagnement en conséquence ?

Bien entendu, l'ADPCR n'a pas vocation à s'ingérer dans la gestion des transporteurs qu'ils soient publics ou privés, mais nous pouvons nous interroger et juger inacceptable que nos propositions d'amélioration de la desserte ferroviaire tout au long de l'axe Caen-Rennes soient le plus souvent reportés à meilleure fortune alors que le coût du Km/train en Allemagne est d'environ 30 % inférieur à celui de la SNCF.

Xavier Jacquet

Compte-rendu de l'assemblée générale du samedi 25 janvier 2014

La séance est ouverte par M. DIGARD, Maire de Saint-Lô, qui accueille cette 22^{ème} Assemblée Générale.



M. DIGARD se félicite que l'association reste fidèle à l'esprit de son fondateur Guy FONTENELLE. Il souligne qu'une bonne desserte ferroviaire est essentielle non seulement pour la population mais aussi pour la vie économique d'un territoire. Le Centre-Manche qui ne bénéficie pas toujours d'une bonne desserte en est fragilisé. Il met de grands espoirs dans la future LGV qui mettrait Saint-Lô à 2 heures de Paris, malgré tous les questionnements que l'on peut avoir sur les délais. C'est une perspective sur laquelle il pense nécessaire de rester tous mobilisés. M. DIGARD demande si la substitution du premier car Coutances-Lison du matin par un train, reste d'actualité ? Celle-ci est importante pour les usagers, afin d'être à Paris avant 9 h 00. Même si le coût en est élevé, 300 000 €, il est à relativiser au regard de la convention annuelle qui prévoit le versement, par la Région, de 60 millions d'€ à la SNCF. Le bassin de vie du Centre-Manche qui représente 180 à 200 000 habitants a besoin que cet effort financier soit réalisé.

En conclusion, M. DIGARD remercie l'ADPCR pour l'action qu'elle mène sans lassitude ainsi que tous les participants présents qui la soutiennent.

M. JACQUET, Président de l'ADPCR remercie Monsieur le Maire de Saint-Lô pour cet accueil dans sa ville, siège de l'association. Il remercie aussi les représentants du Conseil régional et du Conseil général de leur présence et rappelle combien leur soutien est indispensable pour l'action de l'ADPCR. Il remercie, en particulier, les représentants de RFF qui, excusés l'année dernière pour cause de neige et verglas, ont répondu à l'invitation de l'association et qui interviendront au cours de l'AG.

Un grand merci aux membres du CA qui se sont particulièrement impliqués tout au long de l'année

pour que l'association remplisse pleinement son rôle.

Enfin, à l'ensemble des participants de l'AG et en particulier à tous ceux qui viennent de Bretagne et du Sud-Manche et qui ont goûté aux joies des transports de substitution entre Rennes et Coutances. Merci.

Le Président liste ensuite les personnes excusées.

A tous, en ce début d'année, et au nom des membres du conseil d'administration, il souhaite une bonne et heureuse année 2014 puis déclare la 22^{ème} AG de l'ADPCR ouverte.



RAPPORT MORAL

L'année 2013 fut pour l'ADPCR une année contrastée. Si nous avons eu des satisfactions, nous avons été également dans la peine.

Permettez-moi de rendre hommage à Dominique GOURMAUD, cheminot, vice-président et membre fondateur de l'ADPCR qui, après une lutte opiniâtre contre la maladie nous a quittés le 27 juin, au lendemain de son départ en retraite. Sont disparus également, le 11 juin, André GOBICHON, notre correspondant de toujours à Dol et grand défenseur de la ligne Caen-Rennes, le 18 octobre, Jean-Marie HERVE, ancien Maire-Adjoint de Bayeux et le 14 novembre, Jean BUREL de Saint-Lô, tous deux anciens membres de notre conseil d'administration et qui ont eux aussi œuvré localement pour le maintien et le développement de la ligne Caen-Rennes. J'ai également une pensée pour tous les autres membres de l'ADPCR qui nous quittés en 2013 et pour leur famille. Je vous propose une minute de silence en hommage à leur mémoire.

Nous ne devons pas nous voiler la face mais depuis plusieurs années, nos effectifs subissent une lente érosion. Erosion principalement liée au vieillissement de nos membres. Grâce à l'opération « Parrainage », nous avons réussi à limiter cette diminution, cependant il est capital que chacun de vous s'engage à trouver un nouveau membre ou filleul et contribue ainsi au rajeunissement de l'ADPCR. Le futur de l'ADPCR en dépendra.

Je vous parlais de plusieurs sujets de satisfaction.

J'en citerai cinq :

- le premier : La refonte de notre site INTERNET qui vous sera présenté dans en fin d'AG. Même si nous sommes encore nombreux à préférer les documents papier, l'avenir de notre communication ne peut se faire en dehors de l'outil INTERNET. Merci à Nicolas Trinité qui a lancé l'opération, à Jacqueline Guillemet et Jean-Yves Colas qui ont fait un énorme travail de collecte et de mise en page. Ce site est le vôtre et vous aurez à le faire vivre en ne vous privant pas de l'utiliser et de contribuer au contenu des pages interactives.

- le second sujet de satisfaction : La signature d'une convention avec le Conseil Général de la Manche. C'est la reconnaissance de l'expertise et du travail réalisé par l'ADPCR, avec le service Transports du Conseil Général, principalement en ce qui concerne l'intermodalité entre le train et le réseau des cars MANEO.

- le troisième sujet : Le lancement des travaux de rénovation de la voie entre Avranches et Dol de Bretagne. Satisfaction car, en cette période de crise, de nombreuses lignes ferroviaires ayant un trafic équivalent, voire supérieur, à celui de la ligne Avranches-Dol, sont menacées de fermeture pour cause de vétusté. Ce ne devrait plus être le cas de notre ligne. Certes, nous n'avons pas obtenu tout ce que nous souhaitions et tout à l'heure, les représentants de RFF nous expliqueront le pourquoi et le comment des choix qui ont été faits. Vous pourrez les interroger pour plus de précisions. Insatisfaction malheureusement en ce qui concerne les services de substitution, où, à l'issue d'âpres discussions, nous n'avons pu obtenir qu'une desserte partielle de Pontorson.



- Quatrième sujet : Lors de la pose de la première pierre du technicentre de Granville, nous avons entendu Laurent Beauvais, Président du Conseil Régional de Basse Normandie, reprendre et défendre publiquement notre proposition d'un train direct « Paris-Pontorson-Le Mont-Saint-Michel » en rame « Régiolis Intercités ». Mieux qu'un 4ème AR Caen-Rennes cette desserte via Folligny accélérera le désenclavement ferroviaire du Sud-

Manche tout en participant à son développement touristique. Ici encore nous allons être mis à contribution. Nous aurons l'occasion de revenir en détail sur ce projet.



Enfin le cinquième sujet de satisfaction : Le bulletin, réalisé en grande partie par Jean-Yves avec l'aide de l'atelier communication ; ce bulletin est particulièrement apprécié ainsi que le montrent les résultats du sondage que Gilbert Lieurey va vous présenter. Nous saurons tenir compte de vos remarques.

L'année 2014 sera une année difficile sur le plan ferroviaire et entre Caen et Rennes, il nous faudra attendre Juin pour retrouver le soleil. D'ici là nous continuerons à défendre :

- La desserte d'été entre Caen et Granville,
- la création d'un train entre Coutances et Lison permettant d'arriver à Paris à 8 h 58,
- La mise en place d'un Caen-Granville-Rennes en milieu de journée,
- L'intermodalité avec l'amélioration des correspondances et de l'information tant en gare que dans les trains, sans oublier le volet qualité de service.

Avant de terminer ce rapport, je voudrais apporter quelques précisions quant à l'adhésion de l'ADPCR à la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). Nous sommes depuis toujours, membres de la FNAUT et depuis le décès de Guy Fontenelle, c'est Jean-Yves Colas qui en est le représentant régional pour la Basse-Normandie. A ce titre, il siège au Conseil National. Si, dans notre bulletin ou lors de certains conseils d'administration, nous publions ou nous discutons des positions défendues par la FNAUT, cela ne veut pas dire que nous en épousons obligatoirement toutes les prises de position. Cependant, il nous semble nécessaire de porter régulièrement à votre connaissance, les études, les analyses, les conclusions et les propositions faites par la fédération. Je tiens à rappeler que les positions et propositions de l'ADPCR sont prises en CA avec l'accord de la majorité de ses membres, après écoute et prise en compte de toutes les opinions.

Certains d'entre vous ignorent peut-être ce qu'est la FNAUT aussi, ai-je demandé à Jean-Yves Colas vous la présenter brièvement en fin d'AG et de nous préciser son rôle dans la politique des transports.

Conclusion, comme vous le savez, rien n'est jamais gagné d'avance. En cette période de crise et de report de l'ECOTAXE, des arbitrages financiers seront obligatoires. Plus que jamais, nous aurons à défendre la qualité et le développement du service public, en particulier en Basse-Normandie et tout au long de l'axe Caen – Rennes. Pour cela, nous avons besoin de votre engagement au sein de l'ADPCR ainsi que du soutien de tous les élus.

Merci de votre attention

Le rapport moral est approuvé à l'unanimité

RAPPORT D'ACTIVITE

Jean-Yves COLAS, Vice-Président, présente le rapport d'activités 2013.

Bulletins aux adhérents et partenaires :

Quatre numéros (76 à 79) du bulletin ADPCR-INFO ont été réalisés et tirés en 480 exemplaires, 150 ont été diffusés par internet à des adhérents et 100 à des partenaires.

La diffusion, en version papier a été étendue aux offices de tourisme de la Manche et aux Lycées.

Un sondage a été réalisé auprès des lecteurs dont le résultat sera présenté dans un second temps.

Le Conseil d'Administration s'est réuni 7 fois au cours de l'année, salle Guy Fontenelle à SAINT-LO.

L'atelier communication s'est réuni 2 fois à SAINT-LO et 1 fois à DOL au sujet de la refonte du site internet.

Le bureau s'est réuni 6 fois au cours de l'année, 4 fois à SAINT-LO, 1 fois à COUTANCES et une fois à LINGREVILLE. 3 réunions avaient pour objet le site internet.

Plusieurs rencontres avec la presse ont eu lieu :

- une conférence de presse a eu lieu à GRANVILLE au sujet de la venue de Guillaume PEPY, Président de la SNCF, pour l'arrivée des Régiolis et le lancement des travaux de l'atelier de maintenance à Granville,
- une rencontre avec la Manche Libre à AVRANCHES au sujet des travaux entre Avranches et Dol.

Relations avec la FNAUT (FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS) :

- Participation à l'assemblée générale,
- Participation aux 3 réunions du Conseil National. Ces réunions ont lieu à PARIS.

Intermodalité

- Réunion au Conseil Général pour mise au point de la convention de partenariat,
- Envois de contributions sur les projets d'horaires Manéo au 7 juillet 2013 et ceux au 6 janvier 2014,
- Participation à la journée de formation "Mobile en Baie" à AVRANCHES.

Participation à des manifestations :

- Gare d'AVRANCHES, présentation des nouveaux horaires d'ouverture de la gare et des guichets,
- Inauguration de la gare de VIRE,
- Inauguration de la gare de LISON,
- Venue de Guillaume PEPY à GRANVILLE.
- Venue de Frédéric CUVILLIER à CAEN pour la signature du protocole d'accord Etat-Région relatif à l'exploitation de la ligne Paris-Granville.

Actions de promotion des transports collectifs :

- Journée Jobs d'été à COUTANCES,
- Journée Activ'Eté à SAINT-LO,
- Tenue d'un stand à la fête de la Vire à SAINT-LO,
- Présentation des relations estivales CAEN-GRANVILLE aux offices de tourisme, à COUTANCES et à SAINT-LO,
- Participation au Forum des Associations à COUTANCES,
- participation au Forum des Associations et au Salon « Vivre et consommer autrement » à PONTORSON.



Participation aux instances officielles :

- Trois conseils d'administration du Centre Technique Départemental de la Consommation à SAINT-LO et Assemblée Générale,
- Commission Consultative des Services Publics Locaux à CAEN pour les Ports Normands Associés,

- Commission Consultative des Services Publics Locaux à ARDEVON pour le Mont-Saint-Michel.

Rencontres avec le Conseil Régional de BASSE-NORMANDIE

- Deux réunions ont été organisées avec le service Transports,
- Comités de ligne : 2 réunions cette année :
 - Le comité de ligne CAEN-RENNES qui s'est réuni à CAEN, organisé par le Conseil Régional de BASSE-NORMANDIE,
 - Le comité de ligne EMERAUDE qui s'est réuni à DOL, organisé par le Conseil Régional de BRETAGNE.
- Réunion de bilan de la ligne Baie organisée chaque année à PONTORSON par le Conseil Régional de BASSE-NORMANDIE avec la participation du Conseil Régional de BRETAGNE.



Rencontres avec la SNCF

- Une réunion sur l'avenir de la ligne Paris-Granville à GRANVILLE,
- Trois réunions SNCF/Associations de consommateurs pour la ligne PARIS-CHERBOURG à CAEN,
- Rencontre avec Mr VIAUD, Directeur Voyageurs Basse-Normandie à Caen,
- Réunion SNCF/Associations de consommateurs pour la ligne PARIS-GRANVILLE à ARGENTAN,
- Visite de la gare de FOLLIGNY avec le manager de ligne au sujet des modalités pratiques de correspondances Intercités/Ter et Ter/Autocar. Tous les escaliers sont maintenant en service et l'éclairage est correct. Reste le problème, qui va être étudié, de la signalétique pour guider vers le départ des autocars.

Le rapport d'activité est approuvé à l'unanimité

RAPPORT FINANCIER

Daniel Grébouval, Trésorier, présente le rapport financier 2013.

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 adhérents 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'Epinay, 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 €	5,5 %
• 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 %

L'exercice 2013 se solde par un excédent de 651,57 €

Le rapport financier 2013 est adopté à l'unanimité.

BUDGET PREVISIONNEL 2014

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 budget 2014 est adopté à l'unanimité.

ELECTION AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Sont élus, à l'unanimité :

Josiane	BAILLET	SAINT-FROMOND
Régis	BOULEY	MARCEY LES GREVES
Jean-Yves	COLAS	ST LAURENT DE T.
Michel	DELAFOSSÉ	MONTMARTIN/MER
Annick	FAVRAIS	COUTANCES
André	FORTIN	LE NEUFBOURG
Daniel	GREBOUVAL	GOUVILLE SUR MER
Jacqueline	GUILLEMET	QUETTREVILLE/SIENNE
Xavier	JACQUET	LINGREVILLE
Gérard	JOLIF	PONTORSON
Véronique	LE PRIEUR	SAINT- LO
Georges	LESAULNIER	LISON
Gilbert	LIEUREY	MOON SUR ELLE
Patrick	MARGUERIE	LISON
Joël	PERIS	GRANVILLE
Philippe	VILLEROY	SAINT-LO

Intervention de M. BARATE, Représentant de Réseau Ferré de France (RFF)

Investissements réalisés sur la ligne Caen-Rennes au cours des dernières années :

2003 Lison – Saint-Lô,

2004 Saint-Lô – Coutances,

2007 Coutances – Folligny,

2010-2011 Saint-Lô – Folligny – Granville,

2011-2013 Folligny Avranches et Poste d'Avranches,

2014 Avranches-Pontorson-Dol (33,5M€).

Entretien :

Un peu plus de 3M€ au titre des grosses opérations d'entretien sur les 3 dernières années (traverses, viaduc de la Sélune, ...),

Entre 2 et 3 M€ en maintenance annuelle.

Travaux programmés en 2014 section Avranches-Pontorson-Dol

Une réflexion d'axe a été menée entre Avranches – Dol de Bretagne qui a permis d'aboutir, en concertation avec les AOT, les experts techniques de RFF et la SNCF, à un programme opérationnel innovant et partagé, décliné en 2 étapes pour le phasage technique et financier de l'opération:

- 1ère étape : Renouvellement de l'infrastructure (Mise en service en 2014 avec fermeture de la ligne du 6 janvier 2014 au 28 mai 2014 matin) ;

- 2ème étape : Modernisation du système de signalisation avec réversibilité du système d'exploitation à moyen ou long terme possible pour revenir à deux voies (Mise en service en 2017).

- Financement (Région BN et Bretagne, Etat et RFF) de la 1ère étape : 23,75 M€

Détail des Travaux en fermeture de ligne du 6 janvier au 28 mai 2014 :



- Renouvellement de la voie 2 avec le remplacement des rails, traverses et ballast de l'intégralité de la voie 2 entre Avranches et Dol de Bretagne (43 kilomètres),
- Remplacement de traverses (10 000) sur la V1 pour maintenir le niveau de performance actuelle, au titre de l'entretien,
- Remplacement des rails, traverses et ballast de la voie 1 en gare d'Avranches.
- En parallèle, suppression de 3 passages à niveau et démarche en cours pour 2 passages à niveau supplémentaires.

Matériaux utilisés :

- Rails (Longs rails soudés de 108 mètres) 60 kg/mètre sur 84 kilomètres soit 5040 tonnes,
- Traverses en béton: 55 000,
- Ballast : 70 000 Tonnes.

Travaux 2014 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,
- Zone traitée : PK 18,8 au 24,5.

Montant de l'investissement : 3,6 M€ au titre du renouvellement

Desserte Paris Granville – Travaux 2015

Comme on peut le remarquer lorsqu'on l'emprunte la ligne nécessite des travaux entre Dreux et Surdon. Après expertise, la SNCF doit réaliser les travaux avant 2015/2016 pour éviter les ralentissements.

Différentes organisations de réalisation des travaux furent étudiées soit les travaux seraient faits pendant des plages de nuit de 7 à 8 h soit en semaine du lundi midi au vendredi midi soit en fermeture de ligne.

Choix retenu après concertation : fermeture sur 10 semaines + 2 semaines de limitation temporaire de vitesse (LTV). Le programme général des travaux sera celui-ci :

- Remplacement de traverses sur 37 km,
- Renouvellement de l'ensemble des constituants de la voie sur 2 x 2km (zone de L'Aigle),
- Remplacement de rails hors d'âge : 15 km sur 2 files et 2 km sur 1 file.

Budget : env. 16,7 M€ (CE 01/2012)

Des travaux connexes seront intégrés durant la fermeture :

- Mise en Accessibilité de Verneuil sur Avre, de l'Aigle et
- Suppression des PN104 et 105 de Nonant-le-Pin.

Ligne Nouvelle Paris Normandie

Rappel historique, entre 2011 et 2012 il y a eu une étude préalable avec plusieurs tracés envisagés, ensuite un débat public et la décision de RFF sur le principe et les conditions de la poursuite du projet.

En 2013, la Commission Mobilité 21 a étudié le projet, fait des propositions à l'Etat, une lettre de mission du 12 novembre 2013 a acté un projet phasé avec la volonté d'avancement concomitant de 3 sections prioritaires.

Entre 2014 et 2016, les études préalables à l'enquête publique devront être réalisées :

- Etape 1 : Options fonctionnelles et zones de passages préférentielles,
- Etape 2 : Etudes d'esquisses et de tracés, précisions sur le trafic et évaluation socio-économique,
- Etape 3 : Tracés finaux et préparation des enquêtes publiques.

Les autres sections seront réalisées dans un deuxième temps.

Questions posées à M. BARATE, pendant et après son intervention,

Question : Pourquoi interrompre la circulation des trains entre Coutances et Dol pendant les mois de travaux ? Il y a deux voies, pourquoi ne pas passer sur l'une et réparer l'autre ? Cela s'est fait pendant des années sur des voies bien plus fréquentées.

Réponse : Toutes les possibilités ont été étudiées, et cette solution a été le moyen pour optimiser le coût des travaux. L'objectif essentiel est la pérennisation de la ligne Caen-Rennes et donc l'optimisation de la voie mais il faut pour cela « rentrer dans un budget contraint ».

Le demandeur s'interroge : le coût de la « perte » des usagers après cinq mois de fermeture ne sera-t-il pas plus important que ne l'aurait été celui du maintien de la circulation ?

Q. : Pourquoi, pendant les travaux entre Avranches et Dol de Bretagne, interrompre la circulation dès Coutances et non pas à Avranches, d'où l'on peut bien plus rapidement rejoindre la 4 voies avec le service de cars de substitution.

R. : *Pour l'entreprise ferroviaire, les mesures de substitution au départ de Coutances étaient plus simples.*

Une participante dit : « Plus simple, oui, mais et le service public ? ».

Q. : Y-a-t-il des impératifs techniques qui empêchent les trains d'aller jusqu'à Avranches pendant ces travaux ?

R. : *Le chantier impose des mesures de sécurité lourdes, Avranches est la base des travaux, des mesures physiques pour isoler la zone des travaux sont pris. On ne peut pas parler d'impératifs techniques mais la cohabitation d'une base de travaux et d'un terminus TER ne serait pas simple.*

Q. : Les choix techniques de renouvellement de l'infrastructure sont-ils durables ? Le nombre de traverses sera très inférieur à ce qui est toujours pratiqué, la vitesse de 100km/h ne pourra pas être dépassée et pour du transport de fret ce serait 30Km/h....

R. : *Le choix technique a été conçu pour une desserte de voyageurs, on retrouvera le niveau de performances pré-existant et on conservera la possibilité de revenir à une double voie. Les rails sont pour une partie des rails de ré-emploi mais aussi on pose beaucoup de rails neufs, le modèle utilisé pour les lignes à grande vitesse. Il n'est pas prévu de changement d'horaires avant le mois de Décembre, la bonne qualité de la voie donnera de la souplesse et plus d'exactitude.*

Q. : Va-t-on continuer à rouler à 40km/h sur une voie refaite à neuf ?

R. : *Il y a des problèmes d'insertion dans les gares de Rennes et Caen, pour plus de facilité le service ferroviaire reste en l'état jusqu'en décembre.*

Q. : Sur la section Saint-Lô/Coutances pourquoi les travaux sur le croisement Carantilly/Marigny ne sont-ils pas prévus ? Ce croisement est pourtant très important pour la gestion de la ligne.

R. : On sait que des travaux seraient nécessaires à ce croisement et aussi des aménagements à Lison. Dans le cadre du nouveau Contrat de Plan Etat Région ce sera envisagé. En fonction des possibilités budgétaires, des priorisations seront faites en tenant compte aussi du volume du trafic.

Q. : A propos du tronçon Caen-Coutances, y-a-t-il un projet d'électrification entre Saint-Lô et Coutances ? L'interruption à Saint-Lô de l'électrification génère de la part de l'exploitant deux parcs de véhicules différents et le recours à des cars. Electrifier permettrait d'avoir un seul type de matériel, la situation actuelle est aberrante et contre-performante, l'infrastructure ne correspond pas à la desserte.

R. : Aujourd'hui il n'y a pas d'études clairement identifiées ni aucun chiffrage ou proposition à ce sujet.

Q. : Au sujet de la ligne Paris-Granville, la section Vire-Villedieu est très mauvaise bien qu'elle ait été modernisée en 1999, cela fera-t-il partie des travaux sur cette ligne ?

R. : Non c'est prévu pour 2017-2018.

Q. : L'arrivée du Paris-Granville à Vaugirard au lieu de Montparnasse est vraiment un problème (distance, froid, perte de temps...) pour l'accueil des habitants et visiteurs de l'ouest, quand cela sera-t-il changé ?

R. : Actuellement les réflexions autour de la gare Montparnasse se situent autour de l'accueil des deux futures lignes nouvelles : Bretagne/Pays de Loire et Sud-Europe Atlantique.

Intervention de M. J.K. DESCHAMPS, Vice-Président du Conseil Régional

M.DESCHAMPS doit partir mais après avoir écouté le débat et les questions, il souhaite prendre la parole. Pour lui, « avec le train les choses ne sont pas simples », la région « paie deux choses » :

- d'une part sa « petitesse ». De ce fait, les arrivées dans les gares de Vaugirard et Rennes sont loin d'être évidentes et le Conseil Régional se bat pour avoir des sillons.

- d'autre part, la ligne Caen-Rennes est sauvée grâce à l'ADPCR, et cela doit être à nouveau souligné, mais elle est vieille et nécessite de l'entretien. Là encore on paie le fait qu'elle n'ait pas été entretenue et on le paie au prix fort par des dizaines de millions d'euros.

Les investissements à réaliser se chiffrent avec des « sommes monumentales » tout n'est pas possible il faut phaser les projets. L'électrification Saint-Lô/Coutances coûterait environ 1 million par kilomètre.

Aujourd'hui il faut faire des choix : le projet de relier Paris -Le Mont St Michel par la Normandie est en

marque et le Conseil régional est décidé à consolider d'abord la ligne Caen- Rennes pour l'améliorer ensuite.

M. Deschamps invite l'ADPCR à poursuivre son travail de « poil à gratter ».

Une nouvelle question est posée : Si un train Paris -Le Mont St Michel par la Normandie doit arriver à Pontorson, les travaux faits aujourd'hui à Pontorson ne le permettront pas. En effet, il est prévu un croisement simplifié avec un évitement simple sans voie de stationnement pour un train.

R. : Le programme actuel est ainsi prévu en effet mais c'est évolutif en terme de signalisation, cela pourra être fait en complément.

X. Jacquet, Président, prend la parole pour rappeler, comme il l'a fait auprès des services du Conseil Régional, qu'il ne sera pas nécessaire de faire de nouveaux travaux à Folligny pour les trains Paris-Le Mont-Saint-Michel et que l'on pourrait envisager de poser un aiguillage à Pontorson afin que la gare devienne une gare terminus.

Il souligne à ce sujet l'importance que l'ADPCR soit et reste une association qui rassemble non seulement des usagers mais aussi des cheminots dont l'avis et les conseils sont très précieux en terme techniques. Il ajoute que l'association restera « poil à gratter » sur bien des sujets dont l'électrification Coutances/Saint-Lô, un train au départ de Coutances arrivant à Paris avant 9 heures le matin, des correspondances en gare de Caen pour Rouen...

Il remercie M. BARATE pour son intervention.

Ensuite, Gilbert LIEUREY, responsable de la communication au sein de l'ADPCR, présente les résultats du sondage réalisé fin 2013 auprès des lecteurs d'ADPCR-INFOS. Il s'agissait de la reprise de la synthèse parue dans le numéro 79 de janvier 2014.

Site Internet

Jacqueline Guillemet, Secrétaire du CA, présente le projet

Depuis des années, Nicolas Trinité, membre du CA avait créé le site ADPCR et l'animait en le tenant très régulièrement à jour à la satisfaction des adhérents.

Il est apparu que ce site devait être réactualiser pour le rendre interactif et permettre à nos adhérents et visiteurs de site de nous contacter, questionner, alerter etc... Cette refonte supposait un tel travail qu'il n'était pas possible de la faire supporter par un bénévole ayant une activité professionnelle. Lors de l'AG 2013, ce projet avait été budgété et validé.

Une société a été recherchée et ce site est en cours d'achèvement, il devrait être mis en ligne au

cours du premier semestre 2014. Nous avons essayé de le réaliser afin que chacun y trouve son compte. Les amoureux du chemin de fer, y verront des photos, des documents historiques, les anciens adhérents des souvenirs de toutes ces années de lutte, les visiteurs des horaires, des « bons plans » et des liens avec d'autres sites (Conseil Régional, Manéo, Bus Verts....) pour organiser l'intermodalité de leurs déplacements.

Le Président clôt l'Assemblée Générale 2014 et remercie tous les participants et intervenants

La Secrétaire de séance

J. GUILLEMET

Les travaux d'infrastructures entre DOL et AVRANCHES

Les travaux décrits en page 6, se déroulent selon le planning prévu.

La dépose de la voie 2, commencée dès le 6 janvier à partir de Dol, à raison d'environ 1,2 km par jour, est achevée depuis le 14 mars.



Le démontage des panneaux de voie a été réalisé en gare de PONTORSON et d'AVRANCHES.

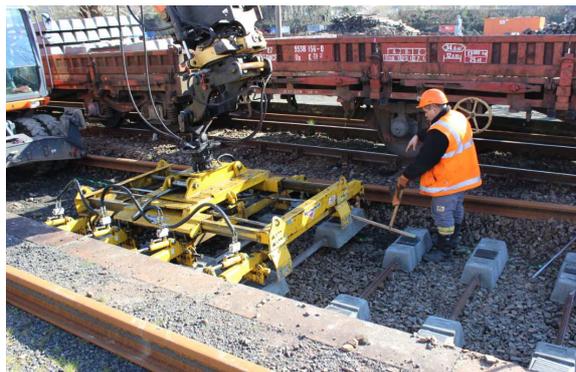


Chantier de démontage à Pontorson



Chantier de démontage à Avranches

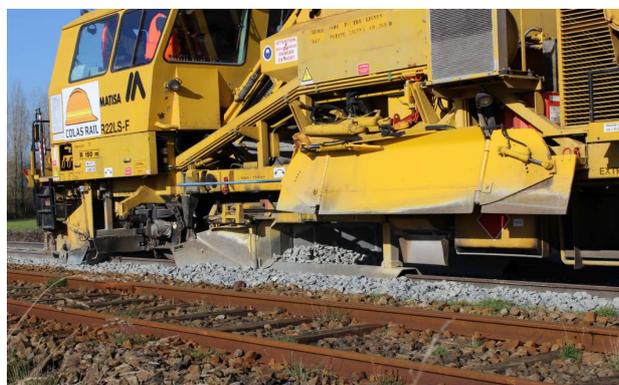
Le chantier de pose de la voie a suivi immédiatement la dépose. Environ 1,3 km sont posés journalièrement.



Le nouveau ballast a été stocké près de Dol, puis à Pleine-Fougères et sur le site de l'ancienne gare de Servon-Tanis.



Bourreuse en action



Régaleuse en action



Voie neuve dans l'ancienne gare de La Boussac

Les travaux d'infrastructures entre SAINT-LO et COUTANCES

Les travaux décrits en page 6, se déroulent selon le planning prévu.

La base travaux est établie dans les emprises de l'ancienne gare de CANISY.



La venue de Frédéric CUVILLIER, Ministre des Transports, à CAEN

Le 28 janvier, le Ministre des Transports était accueilli à l'Abbaye aux Dames, siège du Conseil Régional de Basse-Normandie.

Avec le Président Laurent BEAUVAIS, il a signé le protocole d'accord Etat-Région garantissant l'exploitation de la ligne Paris-Granville par les trains d'équilibre du territoire jusqu'en 2030. Laurent BEAUVAIS a profité de cette occasion pour présenter son projet de liaisons directes PARIS-PONTORSON via FOLLIGNY.



Transports ferroviaires : les Régions appellent à une nouvelle étape

Source <http://www.arf.asso.fr>

Alain Rousset, Jacques Auxiette et Jean-Jack Queyranne ont présenté le 11 mars 2014 le Manifeste des Régions pour le renouveau du transport ferroviaire lors d'une conférence de presse à l'ARF.



Douze ans après la régionalisation des TER, reconnue unanimement comme un succès, une nouvelle étape doit être franchie, tant en termes de performance que de maîtrise des coûts.

Les tensions de ces derniers mois entre les Régions et SNCF montrent que **le modèle à l'origine du succès des TER depuis 2002 n'est plus soutenable**. Les Régions ne peuvent plus faire face à la hausse du coût du TER : 4,4% par an depuis 2002, quatre fois plus que la progression de l'offre. C'est la raison pour laquelle les Régions demandent à SNCF :

- une transparence complète sur les conventions TER;
- la désignation d'interlocuteurs uniques en région;
- une stabilisation des coûts à service constant.



Mais au delà, les projets de loi en cours relatifs à la décentralisation et à la réforme ferroviaire sont l'occasion d'apporter les améliorations nécessaires pour garantir un avenir à ce mode de transports. C'est tout l'objet du manifeste qui préconise notamment:

- **un Etat et un Parlement stratégiques** qui définissent la politique ferroviaire nationale et les moyens budgétaires alloués, et un Etat qui se voit renforcé dans son rôle d'Autorité organisatrice des services ferroviaires d'intérêt national, les lignes à grande vitesse mais aussi les Trains d'équilibre du territoire ;
- **des Régions confortées dans leur rôle d'autorité organisatrice**. Cela passe par la désignation des Régions comme autorités coordinatrices de l'intermodalité, un rôle accru dans la gouvernance des gares, une plus grande maîtrise des recettes du TER et l'attribution aux Régions de la responsabilité de l'acquisition des trains. C'est l'objet de l'Association d'études sur le matériel roulant, dont l'Assemblée générale constitutive se tiendra en avril ;

- un financement pérennisé, par la création d'une **ressource régionale dédiée au financement du système ferroviaire** ;
- une loi permettant la mise en conformité de la législation française avec la législation européenne, qui prévoit la possibilité d'une ouverture à la concurrence pour les Régions qui le souhaiteront d'ici 2019.

Communiqué de la FNAUT

La FNAUT approuve les positions des Régions sur le renforcement de leur rôle d'autorités organisatrices du TER et sur l'ouverture du TER à la concurrence.

Elle demande à l'Etat un positionnement analogue sur les dessertes Intercités.

Les services TER

L'Association des Régions de France (ARF) a présenté hier son « Manifeste des Régions pour le renouveau du système ferroviaire 1 ». Elle réaffirme le rôle crucial des Régions comme autorités organisatrices du transport ferroviaire régional (TER) et demande l'inscription rapide dans le droit français de la possibilité d'ouvrir le TER à la concurrence.

La FNAUT approuve ces orientations de l'ARF. Elle préconise en effet depuis des années le renforcement du rôle des Régions dans l'organisation du TER et l'expérimentation de l'ouverture du TER à la concurrence sous forme de délégation de service public.

L'objectif est, suivant l'exemple allemand, de réduire les coûts d'exploitation du TER, de réinvestir les économies ainsi réalisées dans un renforcement de l'offre, et d'éviter ainsi des transferts sur route, qui dégradent le service public, pour réaliser des économies à court terme.

Les services Intercités

La FNAUT s'inquiète, de manière analogue, de l'avenir des trains Intercités : forte dérive des coûts et contraction ralentie mais continue de l'offre ("justifiée" de façon souvent discutable par des travaux sur le réseau ferré) depuis la signature de la convention Etat-SNCF en 2010.

Elle demande donc que l'Etat stratège, comme le veut le projet de loi sur la réforme ferroviaire, joue effectivement son rôle sous le contrôle du Parlement : la convention Etat-SNCF ayant été prolongée jusqu'au service horaire 2015, la mise en concurrence des services Intercités doit être expérimentée au plus tard lors du service annuel 2016.

Dans ce cadre la FNAUT veillera à la mise en place d'un guichet unique et du billet unique sous le



portage de l'Etat. Elle demande que les usagers soient mieux consultés sur leurs attentes concernant les services et les matériels roulants.

Témoignage d'une voyageuse internationale

Décidée à me rendre au Portugal cet automne par un moyen de transport terrestre qui permette de voir défiler des paysages et de s'appropriier les modifications de végétation, de luminosité, d'environnement entre Rennes et Porto je me suis installée devant mon ordinateur.

J'ai commencé par chercher sur le site www.sncf.com s'il existait une combinaison de liaisons possibles entre ces deux villes par le train et à quel prix. Ce fut l'échec total, impossible... Même en découpant moi même mon trajet, et en faisant de multiples exercices pour trouver des semblant de correspondances, Rennes – Bordeaux, puis Bordeaux-Hendaye puis plus rien ! Inutile de dire que j'ai perdu patience entre les horaires du lundi au jeudi puis ceux du vendredi et samedi et ceux du dimanche. Dépitée, j'ai contacté un adhérent de l'ADPCR qui m'a dit je te trouve cela et peu après m'envoyait le trajet et les horaires trouvés par l'intermédiaire du site de la Deutsch Bahn, 22 heures de trajet... Mais aucun moyen de connaître le coût de ce transport, bien sûr.

Entre temps, j'étais allée consulter le site internet d'Eurolines, cette société d'entreprises privées créée en 1985 et proposant des voyages en bus à pris discount en Europe. Et là, surprise, c'était tout simple, je disais d'où je voulais partir, Rennes où je voulais aller, Porto, aller simple ou retour, quand, nombre et âge des voyageurs, je cliquais sur rechercher et oh, c'était possible tel jour à tel prix et le document de réservation suivait, puis le billet que je pouvais imprimer chez moi. Le trajet durerait 22 heures, je partais de la gare routière de Rennes, j'arrivais en plein centre de Porto, comme je serais arrivée avec le train mais je connaissais en un clic le prix et les conditions du voyage.

Pourquoi n'est-ce pas possible avec le site SNCF ? Pourquoi n'existe-t-il en Europe pour la SNCF que quelques trajets en TGV ou un réseau squelettique en IDBUS ? Pourquoi créer un nouveau réseau de bus à travers l'Europe alors que depuis sa création en 1985 Eurolines a développé 600 destinations à travers l'Europe, la France et le Maroc ? N'y a-t-il pas des rails qui sillonnent le continent et des sociétés de chemin de fer avec qui on pourrait coopérer pour faire un réseau attractif ??? (en tout cas la DB a trouvé les correspondances...). Toutes les enquêtes montrent que les voyageurs préfèrent le rail à la route pour les transports collectifs, alors ???

Bon, sans doute est-ce une affaire de grande stratégie à objectifs lointains et presque visionnaires et je ne suis qu'une utilisatrice bête qui

aime quand les réponses sont simples et précises et pense qu'organiser un voyage en Europe au 21ème siècle ne doit pas être une entreprise d'initiés.

Alors le voyage me direz-vous ?

Au départ de Rennes, une hôtesse attend les voyageurs, remet les étiquettes à apposer sur les bagages (2 par personne, mais ce n'est pas très rigoureux, plutôt chaleureux et compréhensif), le car est très confortable, part à l'heure. On parle de nombreuses langues dans le car, sauf le chauffeur qui ne comprend que le portugais. Les voyageurs sont variés, des Espagnols qui reviennent de voir les enfants, des Portugais habitant en France qui vont voir leurs parents, un couple de Français qui va "péleriner" entre Porto et Fatima, des ouvriers qui ont fini un chantier, une saison, au retour un étudiant qui a travaillé 3 mois au Portugal, des touristes, tout un peuple qui a cherché une solution simple et pas chère.



On ne sait pas quel trajet on va emprunter on le découvre au fil des kilomètres et des arrêts qui sont nombreux mais organisés de telle façon que le chauffeur ne perd pas de temps en vérifications, on remet son billet, les bagages dans la soute et on s'en va : Rennes, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Bilbao, Burgos, Valladolid, Salamanque, Guarda, Viseu, Porto.

Entre Valladolid et Salamanque on se trouve à Sacco dans une immense gare de transit routier et certains changent de car, certains partent vers Madrid, le chauffeur et des personnes de la gare aident à transborder les bagages, on se dit au revoir, on s'installe et on repart.

Une chose m'a, cependant, beaucoup troublée, à l'aller comme au retour, elle ne concernait pas la situation des voyageurs mais celle des chauffeurs.

Je me suis aperçue que nous avons changé à plusieurs reprises de chauffeurs mais que ceux-ci passaient d'un car à l'autre et ont roulé pendant des heures et des heures d'affilée.

A l'aller, je n'ai fait attention à cela qu'à peine car je le découvrais et puis "j'ai perdu" notre chauffeur du départ à Sacco mais j'imagine qu'il a conduit un car se dirigeant vers une autre destination car cette gare routière était au milieu de la campagne. Peut-il a-t-il dormi là ? mais il avait déjà fait plus de 10 heures de route passant d'un car à l'autre.

Au retour j'ai été plus attentive et j'ai nettement vu le même chauffeur revenir à la conduite de notre car à intervalle régulier jusqu'à Rennes.

Le réseau de cars est dense et permet des rendez-vous sur l'autoroute, à des arrêts, aux changements de destination de faire une rotation de chauffeurs qui ne respectent pas du tout des temps de pause ou de sommeil. A chaque arrêt, un café, une cigarette et on repart avec un autre véhicule.

J'aurais bien voulu échanger avec un chauffeur mais ils ne parlaient que portugais à l'exception de l'un d'entre eux.

N'ayant pas envie de voyager non pas à bas coût mais à un coût raisonnable * au prix de la santé et de l'exploitation de ces hommes courageux, performants (circuler dans des petites villes au milieu des travaux, marchés, sorties d'école etc...), agréables, je demande à nouveau pourquoi le service public de chemin de fer français n'a pas trouvé le moyen d'organiser des trajets européens sur des lignes régulières.

Les voyageurs n'aimeraient pas le cabotage ?

Allons donc c'est ce que nous avons fait avec ces cars, avec bien plus de désagréments qu'en train. A La Rochelle, Nantes, Bilbao.... sortir de l'autoroute pour se rendre dans le centre ville chercher 3 voyageurs, en déposer 2 ailleurs, cela réveille tout le monde la nuit et fait un vrai détour avec mille ronds-points etc...Est-ce que les gens "ordinaires" qui emplissent ces cars plusieurs fois par semaine ne sont pas la cible privilégiée voire espérée par la SNCF ??

Comment voyagerai-je l'an prochain ? Je ne sais pas mais quelle faillite quand même pour le transport public ferroviaire...

** 2 aller-retour : Rennes – Porto en semaine en octobre 2013 : 760 euros*

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