

ADPCR-INFOS n° 84



Avril 2015

Bulletin trimestriel



Editorial

Défendre, encore et encore, le transport ferroviaire et les usagers, tel restera le credo de l'ADPCR.

Si vous osiez en douter, je vous invite à lire les comptes rendus de nos deux dernières Assemblées Générales ordinaire et extraordinaire qui se sont déroulées le 31 janvier à Villedieu-les-Poêles et le 6 mars à Saint-Lô.

Les deux "Grenelle de l'Environnement" qui ont réaffirmé combien le ferroviaire était respectueux de notre environnement et donc de l'avenir de notre planète n'auraient-ils été que poudre aux yeux. A peine cinq ans plus tard, ce moyen de transport est remis en cause tant par nos politiques que par ceux là même qui exploitent le réseau ferroviaire français ont la responsabilité d'offrir un service public de qualité répondant aux souhaits de l'ensemble des usagers.

Comment voulez-vous que les usagers (je devrais dire les clients) comprennent que l'on remette en cause l'avenir de ce moyen de transport à la fois au nom de la libre concurrence et au nom du monopole ? Que défend la direction de la SNCF quand elle prône le transport par autocar et le covoiturage ? Que défendent les cheminots qui veulent ignorer la libre concurrence des autres moyens de transport et le coût toujours plus élevé du service ferroviaire en France ? Le client serait-il devenu ici aussi la variable d'ajustement dont le tort est de vouloir encore prendre le train plutôt que l'avion, le car ou sa voiture ?

Quand nous entendons l'exaspération des utilisateurs des trains "Intercités" faisant journallement le trajet entre la Normandie et Paris, quand nous constatons que des lignes récemment rénovées sont fermées car soi-disant non rentables, quel sera l'avenir de nos trains dans l'ouest de notre nouvelle région Normandie ?

Autant d'interrogations et donc de questions que nous devons poser aux futurs élus, aux nouvelles autorités organisatrices des transports, à la direction de la SNCF et sans doute aux autres opérateurs ferroviaires. Leur réponse aura valeur d'engagement.

Qu'ils soient prévenus, l'ADPCR défendra toujours le train !

Xavier JACQUET

Dans ce numéro :

	Page
➤ Editorial du Président	1
➤ La 23ème assemblée générale du 31 janvier 2015 à Villedieu les Poêles	1
➤ L'assemblée générale extraordinaire du 6 mars 2015 à Saint-Lô	13
➤ La suppression de la borne libre service en gare de Coutances	14
➤ Quelques mots du comité de ligne CAEN-RENNES du 6 février 2015	15
➤ La Première Guerre Mondiale et les chemins de fer (suite 1)	16



Mot d'accueil du Président Xavier JACQUET :

Merci Monsieur le Maire (Philippe LEMAITRE) pour votre accueil. Le choix de Villedieu-les-Poêles, ville qui n'est pas desservie par les trains de la ligne Caen-Rennes, qui normalement est en dehors du champ d'action de notre association, marque le point de départ d'une nouvelle évolution de l'ADPCR qui devrait voir le jour à l'issue de l'assemblée générale extraordinaire qui clôturera cet après midi.

Merci à,

Monsieur Philippe BAS, Sénateur de la Manche, Vice-Président du Conseil Général,

Monsieur François DUFOUR, Vice-Président du Conseil Régional de Basse-Normandie,

Monsieur Jean-Yves GUILLOU, Conseiller général de Villedieu, représentant le Président LE GRAND,

Monsieur Antoine DELAUNAY, représentant Monsieur Guënahel HUET, Député de la Manche,

Monsieur GROMELLON, Conseiller général de Pontorson,

Monsieur PICOT, Maire-Adjoint de Granville,

Monsieur Bernard DEFORTESCU, Vice-Président de la CDC Granville Terre & Mer,

Madame BRUNAUD-RHYN, Maire de Genêts, Vice-présidente du Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel,

Monsieur André DENOT, Maire de Pontorson, Vice-Président de la CDC Avranches-Le Mont-Saint-Michel,

Monsieur François BRIERE, Conseiller général-Maire de Saint-Lô,

Monsieur Eric DECHANCE, Maire-Adjoint de Pontorson.

vosre présence à cette AG montre l'intérêt sans faille que vous portez aux actions de l'ADPCR. Un merci tout particulier à Monsieur Guillou Conseiller général qui, depuis de nombreuses années, représente le Président Le Grand lors de nos AG. Sans lui, les travaux que nous menons avec le service Transport du CG 50 n'auraient pas été possibles.

Un grand merci aux membres du CA dont l'implication tout au long de l'année fut sans faille.

Enfin, à l'ensemble des participants de l'AG et tout particulièrement à Cyprien Moqué, certainement notre doyen d'âge, ancien cheminot, notre correspondant à Rennes, amoureux des trains grands et petits et qui pour rien au monde ne manquerait notre AG. Merci à tous de votre présence à Villedieu.

Et puisque nous sommes le 31 Janvier et donc toujours dans les délais légaux, au nom des membres du conseil d'administration, permettez-moi de vous souhaiter une bonne et heureuse année 2015.

Mesdames, Messieurs, je déclare ouverte la 23^{ème} AG de l'ADPCR.

Rapport moral

Avant d'aborder le rapport moral je voudrais vous rappeler cette phrase de Beaumarchais : "Sans la liberté de blâmer il n'est pas d'éloges flatteurs" et réaffirmer la volonté de l'ADPCR de défendre plus que jamais, un transport ferroviaire alliant qualité de service, sécurité et respect de l'environnement.

2014 une année ferroviaire difficile

Comme je l'écrivais dans l'édito du dernier bulletin, 2014 fut pour le transport ferroviaire et donc ses

usagers, une année qui disons le tout net, n'a pas tenu ses promesses.

Sur le plan médiatique, ce fut même la curée. TGV trop cher et plus rentable, trains trop larges et raboutage des quais, grèves à répétition, fermetures de lignes pour réalisation de travaux de voie, qualité et régularité des trains Intercités en chute libre, ayant le plus souvent pour cause un matériel et des voies mal entretenus, ras-le-bol des usagers allant jusqu'à la grève des voyageurs sur Paris-Cherbourg, mouvement auquel l'ADPCR s'est associée. Une réforme ferroviaire en trompe-l'œil qui ne va pas vraiment dans le sens des économies drastiques que doit faire la SNCF pour redevenir concurrentielle. Pour preuve, la récente hausse des prix qui est un très mauvais signal donné aux usagers. Enfin l'estocade : contrairement aux conclusions des deux "Grenelle de l'environnement" une politique nationale particulièrement défavorable au ferroviaire. Sujet que nous aborderons dans la seconde partie de cette AG.

Mais, malgré tout cela, l'ADPCR a eu quelques bonnes raisons de se réjouir.

La modernisation Avranches-Dol de Bretagne

La réouverture de la ligne entre Avranches et Dol de Bretagne est l'aboutissement d'un combat de plus de 20 années. Et même, si tout n'est pas parfait, déjà un train reliait Rennes à Caen en 2 h 42. Le pari de Guy Fontenelle était presque gagné : faire Caen – Rennes en 2 h 40. Ce 28 mai 2014, une autre bonne surprise nous attendait sur le quai de la gare d'Avranches : Monsieur le Maire de Pontorson et ses adjoints allaient, eux aussi, prendre le premier Caen-Rennes roulant sur une voie rénovée et démontrer ainsi l'importance pour eux de cette liaison ferroviaire.



Un avertissement cependant. Le service de substitution pendant la fermeture de la ligne a été boudé par la clientèle qui sans doute lui a préféré le covoiturage ! Cela s'est traduit, comme à chaque fois, par une perte de clients difficiles à faire revenir vers le train. Pour l'avenir, nous devons en tirer des leçons et redéfinir de nouvelles règles avec les autorités organisatrices de transport et la SNCF.

La mise en service des "REGIOLIS"

Financé à 100% par la région, les nouveaux "Régiolis" sont mis en service progressivement sur Paris-Granville. Le 17 juillet, nous étions à bord pour leur premier voyage commercial. Malgré quelques défauts de jeunesse en cours de

résolution, le confort et l'insonorisation devraient être appréciés des voyageurs. En même temps, la signature entre l'Etat et la Région Basse-Normandie d'une convention garantissant jusqu'en 2030 le maintien à minima de la desserte actuelle et l'entretien du réseau sur Paris-Granville, nous permet d'espérer de nouvelles liaisons vers le Mont-Saint-Michel et donc le développement du trafic de la ligne, condition d'un retour à l'équilibre financier.



Construction de l'Atelier de maintenance de Granville

Les travaux de construction semblent respecter les délais. Le gros œuvre est terminé et l'équipement de l'atelier est en cours. Nous reviendrons sur ce chantier dans nos prochains bulletins. Je voudrais saluer l'engagement du CRBN qui, ici encore, finance ce projet essentiel au bon fonctionnement de la ligne Granville-Paris.

Des ascenseurs à Lison

Bonne nouvelle également : on voit le bout du tunnel quant à la modernisation de la gare et de la passerelle de Lison. Les ascenseurs devraient être mis en service en Avril 2015.

Coordination TER-Manéo

Notre convention avec le Conseil Général de la Manche est prolongée en 2015. Nos actions qui portaient principalement sur l'amélioration des correspondances entre le train et les **cars MANEO** concernent également la mise en place d'une information multimodale en gare et dans le train ainsi que la mise en évidence des doublons entre trains et cars, doublons dont la suppression apportera des économies qui, nous l'espérons, permettront une amélioration des dessertes.

Le nouveau site Internet de l'ADPCR et le Bulletin

Grâce à un travail acharné, sous la houlette de Gilbert Lieurey, notre responsable de la communication, assisté de Jacqueline Guillemet et de Jean-Yves Colas, notre nouveau **site Internet (www.adpcr.fr)** s'est enrichi d'un nombre considérable d'informations en rapport avec le monde du transport. Il n'attend plus que votre visite

et la rubrique "Votre avis" vous est ouverte. Il est mis régulièrement à jour. Nous allons créer une nouvelle rubrique "Le Dossier du Mois" qui sera mise en ligne à date fixe. Ce dossier abordera chaque fois un sujet d'actualité vu à travers la loupe de l'ADPCR et documenté par de nombreux liens traitant du sujet. Nous pourrions également y ajouter vos contributions pour peu qu'elles respectent l'objet de l'association.

Notre secrétaire, Jacqueline Guillemet, se tient à votre disposition pour vous aider à bien maîtriser l'utilisation du site et en particulier "l'espace adhérent".

Le Bulletin reste notre principal outil de communication. Merci de vos encouragements et soyez certains que même si c'est un gros travail pour des bénévoles, nous veillons à ce que la ligne éditoriale reste la plus informative et la plus objective possible. Timidement la couleur a fait son apparition en couverture. Les moyens modernes d'impression grâce au numérique vont nous permettre d'augmenter progressivement le nombre de pages en couleur. Bien entendu, ceci ne sera possible que si l'équilibre financier de l'association est assuré. Pour ceux qui le reçoivent par internet la version couleur est déjà une réalité depuis plusieurs années. En tout cas, un grand merci à tous ceux qui, aux côtés de Jean-Yves Colas, ont contribué à sa rédaction et à sa mise sous plis.

Nos Adhérents

Autre bonne nouvelle pour l'ADPCR. Depuis plusieurs années, nos effectifs subissaient une lente érosion, liée au poids des ans. Grâce à l'opération "Parrainage", et à votre engagement pour trouver de nouveaux adhérents, en 2014 **nous avons renoué avec la croissance de nos effectifs.** Nous sommes maintenant plus de 430. Cependant le rajeunissement de l'ADPCR reste un objectif prioritaire. L'opération parrainage est reconduite. Il est important que vous nous signaliez tous les dysfonctionnements ou autres événements constatés en tant qu'usagers de la ligne Caen-Rennes, ils sont transmis à la SNCF et au CRBN avec demande de correction. Merci également pour vos critiques, vos suggestions et aussi vos encouragements.

Abordons maintenant 2015.

Comme indiqué au début de mon propos, la conjoncture actuelle n'est pas favorable au transport ferroviaire. Même le TGV fait l'objet d'attaques souvent injustifiées. Il voit sa rentabilité baisser devant supporter non seulement les coûts de l'entretien mais également ceux de la construction des lignes nouvelles. Il serait peut être utile de rappeler que les infrastructures de transport (routes, voies ferrées et fluviales, ports et aéroports) font partie du patrimoine de la Nation et qu'à ce titre il serait bon que l'Etat en assume

l'investissement et répartisse équitablement les coûts de fonctionnement en tenant compte non seulement des coûts directs mais également des coûts liés aux enjeux écologiques et de santé (énergie fossile, pollueurs/payeurs et coût de l'insécurité routière).

La réforme territoriale et la constitution d'une région Normandie Unifiée.

Fin 2015, le regroupement des deux Normandie deviendra une réalité. Si les compétences des nouvelles régions sont encore en discussion au Parlement, il est probable que l'ensemble des compétences « transport » revienne aux régions. L'ADPCR sera toujours là pour rappeler aux autorités organisatrices les principes d'équité rappelés ci-dessus. En outre, face au poids économique et démographique de l'axe Seine nous aurons plus que jamais besoin de défendre les intérêts du transport public en ex Basse Normandie. Si l'ADPCR veut être écoutée, elle doit être encore plus représentative. Que pèsera la ligne Caen-Rennes ? C'est pourquoi nous allons vous proposer un élargissement du champ d'action géographique et des activités de l'association. Ceci impose plusieurs modifications de nos statuts. Tout cela vous sera détaillé en fin d'AG et lors de l'assemblée générale extraordinaire qui suivra.

Suite aux élections municipales et à la réforme des communautés de communes, les membres du bureau ont rencontré les nouveaux élus concernés par la ligne Caen-Rennes, tous ont été attentifs à nos propositions et nous ont dit vouloir défendre le transport public et ses usagers et travailler avec nous. Au titre de l'ADPCR, Jean-Yves Colas est maintenant membre du comité de pilotage du Plan Global de déplacement de la CDC Granville Terre & Mer et un de ses représentants à la commission environnement et développement durable du conseil de développement du Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel.

Les grands chantiers de l'ADPCR en 2015



Pour ne pas allonger mon propos, je me contenterai de les citer, nous en reparlerons :

- Dossier prioritaire, la desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel via Folligny,
- La création d'un train au départ de Coutances en correspondance avec le Cherbourg-Paris qui arrive à Paris à 9 h 00,
- La fermeture pour travaux de la ligne Granville–Paris entre Argentan et Dreux pendant 10 semaines du 19 septembre au 29 novembre 2015,
- Les liaisons Granville-Caen et les correspondances à Caen pour Rouen,
- L'intermodalité, avec en particulier l'affichage des horaires et correspondances par cars dans les gares SNCF,
- Le renouvellement du matériel "Intercités" entre Paris et Cherbourg,
- La participation aux réunions de travail de l'association LNPN (ligne nouvelle Paris Normandie),
- Les études en vue de l'électrification de Coutances-Saint-Lô.

Conclusion

Même si l'Europe semble vouloir débloquer des crédits pour les investissements structurants et si la fusion des deux Normandie devrait booster le dossier de la LNPN, l'amélioration des dessertes sur Caen-Rennes et Paris-Granville-Pontorson ne pourront se faire qu'à budget constant. Des économies sont possibles et l'ADPCR prépare des propositions en ce sens.

Si la défense du transport ferroviaire reste notre but principal, la bonne coordination des transports publics pour un meilleur service aux usagers sera également une de nos priorités pour 2015.

Pour cela, en 2015 plus encore qu'en 2014 nous avons besoin de votre engagement au sein de l'ADPCR ainsi que du soutien de tous les élus.

Je soumetts ce rapport moral au vote.
Il est approuvé à l'unanimité.

Je passe maintenant la parole à Jean-Yves Colas qui va vous présenter le rapport d'activité 2014.

Réunions du Conseil d'Administration

Le CA s'est réuni 7 fois au cours de l'année :

- 3 fois à SAINT-LO,
- 1 fois à FOLLIGNY,
- 1 fois à PONTORSON,
- 1 fois à GRANVILLE,
- 1 fois à COUTANCES.

Réunions de bureau

Le bureau s'est réuni 10 fois au cours de l'année, 8 fois à SAINT-LO, 1 fois à GRANVILLE et une fois à LINGREVILLE

Bulletin ADPCR-INFOS

4 numéros (80 à 83)

Tirage en 430 exemplaires et envoi par internet à 150 adhérents et à 100 partenaires

Diffusion, en version papier étendue aux offices de tourisme de la Manche et aux lycées.

Rencontres avec la presse

Envoi d'un communiqué à la presse sur la réouverture de la ligne,

Info sur Radio Bleu Cotentin au sujet de la réouverture de la ligne,

Conférence de presse sur l'écotaxe à SAINT-LO,

Envoi d'un communiqué sur les dysfonctionnements constatés sur la ligne PARIS-CAEN-CHERBOURG.

Rencontres avec les élus

Rencontre avec :

- Mme BAUDRY, Maire de GRANVILLE (3 fois),
- Mr BRIERE, Maire de SAINT-LO,
- Mr SEVIN, Président de la CDC de Granville Terre & Mer,
- Mr NICOLAS, Maire d'AVRANCHES,
- Mr HUET Président de la CDC Avranches Mont-Saint-Michel à AVRANCHES,
- Mr GUILLOU Conseiller Général de Villedieu, à SAINT-LO,
- Mr LAMY, Maire de COUTANCES,
- Mr J.F LE GRAND Président du CG 50 à SAINT-LO,
- Mr COUASNON, Maire-Adjoint de VIRE.

Autres Rencontres

Mr Patrick MOREL, Directeur du Syndicat Mixte Baie du MONT-SAINT-MICHEL à BEAUVOIR (2 fois),

Mme LACOUR, Présidente de l'Union Des Usagers Paris Cherbourg (UDUPC),

Mme ROULIER, Présidente des Usagers de la ligne PARIS-GRANVILLE.

Colloque

Participation au colloque sur le service public ferroviaire de proximité à l'Université de ROUEN.

Participation à des manifestations



Participation aux instances officielles

2 conseils d'administration du Centre Technique Départemental de la Consommation à SAINT-LO et assemblée générale.

Commission Consultative des Services Publics Locaux à SAINT-CONTEST pour les Ports Normands Associés

Commission Consultative des Services Publics Locaux à PONTORSON et à BEAUVOIR pour le Mont-Saint-Michel

Participation aux instances officielles

2 réunions du Comité de Pilotage du plan global de déplacement de la CDC Granville Terre & Mer à GRANVILLE

3 réunions du Conseil de développement du Pays de la Baie à AVRANCHES

Réunions de travail avec le Conseil Régional de BASSE-NORMANDIE

2 réunions ont été organisées avec le service Transports dont une spécialement pour le projet de trains directs PARIS-PONTORSON.



Comités de ligne

1 seule réunion cette année :

- Le comité de ligne CAEN-RENNES qui s'est réuni à CAEN, organisé par le Conseil Régional de BASSE-NORMANDIE,
- Pas de comité de ligne EMERAUDE organisé par le Conseil Régional de BRETAGNE.

- A noter également la réunion sur le 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

1 réunion SNCF/Associations de consommateurs pour la ligne PARIS-GRANVILLE, à ARGENTAN,

Rencontre à SAINT-LO avec Mr Piatte Directeur de la ligne Paris-Granville au sujet des travaux prévus en 2015,

Réunion à L'AIGLE au sujet des travaux prévus en 2015 sur PARIS-GRANVILLE,

2 réunions SNCF/Associations de consommateurs pour la ligne PARIS-CHERBOURG, 1 à CAEN et 1 à PARIS.

Intermodalité

Envois de contributions sur les projets d'horaires valables du 6 juillet 2014 au 3 juillet 2015,

Intervention auprès d'Intercités pour obtenir la diffusion dans les trains d'annonces indiquant les correspondances avec les cars MANEO,

Rencontre avec J.F. LEGRAND Pdt du CG 50, E. BEAUFILS, J.Y. GUILLOU.

Actions diverses

Journée Jobs d'été à COUTANCES,

Tenue d'un stand à la fête de la Vire à SAINT-LO,

Participation au Forum des Associations à COUTANCES,

A PONTORSON, participation au Forum des Associations et au Salon "Vivre et consommer autrement",

Réunion d'information en direction de candidats aux élections municipales à PONTORSON,

Envoi de motions aux élus concernés par les liaisons directes PARIS-PONTORSON,

Assemblée générale Association LNPN à ROUEN (2 réunions),

Participation aux réunions publiques sur la fusion des deux Normandie à COUTANCES et à AVRANCHES. Questions posées sur l'avenir du ferroviaire dans cette nouvelle organisation.

Relations avec la FNAUT

Participation à l'assemblée générale,

Participation à 2 réunions du Conseil National. *Une manquée en raison de grève des trains.*

Ces réunions ont lieu à PARIS.

Participation au Congrès à NANTES.

Le rapport d'activité est approuvé à l'unanimité

RAPPORT FINANCIER

Daniel Grébouval, Trésorier, présente le rapport financier 2014.

L'Association a regroupé en 2014 :

- 417 adhérents individuels qui ont apporté 5924,00€ de recettes
- 21 collectivités adhérentes pour 6 687,20€.

Les collectivités ayant soutenu l'ADPCR sont :

- les communes de Agneaux, Avranches, Bayeux, Cartigny l'Épinay, Ducey, La Meauffe, Lison, Pont-Hébert, Pontorson, Remilly sur Lozon, Saint-Laurent-de-Terregatte, Sainte-Marguerite-d'Elle, Neully-la-Forêt, Dol de Bretagne
- les communautés de communes de :
 - Canisy,
 - du Bocage Coutançais,
 - de Granville Terre & Mer,
 - du Pays de Dol et de la Baie Mont-Saint-Michel,
- Communauté d'agglomération de Saint-Lô
- Rennes Métropole
- Le Conseil Général de la Manche

COMPTE D'EXPLOITATION 2014

CHARGES 2014			%
Fournitures de bureau	571,32 €		3,06%
Frais postaux	373,02 €		2,00%
Bulletin édition et envoi, outils communication	3 830,33 €		20,54%
Site internet	1 625,79 €		8,72%
frais déplacements	9 225,84 €		49,47%
Frais bancaires	19,00 €		0,10%
cotisations et adhésions	750,00 €		4,02%
repas AG	500,20 €		2,68%
Divers	106,14 €		0,57%
Assurances	436,48 €		2,34%
Équipement matériel	1 210,96 €		6,49%
Total charges 2014	18 649,08 €		100,00%
PRODUITS 2014			
Adhérents individuels	5 924,00 €		30,85%
collectivités publiques	6 687,20 €		34,82%
Dons	479,00 €		2,49%
Abandon de frais déduction impôt	3 028,00 €		16,42%
Déplacements bénévolat membres CA	1 665,14 €		9,03%
repas AG	586,00 €		3,05%
Intérêts compte livret	38,41 €		0,20%

Société Générale		
Intérêts Livret Bleu Crédit Mutuel		
Mutuel	604,16 €	3,15%
total recettes 2014	19 011,91 €	100,00%
Résultat d'exercice 2014	+ 362,83 €	

SITUATION DE TRESORERIE

solde compte courant 31 12 2014	404,57 €
solde compte livret 31 12 2014	5 389,14 €
Solde Livret Bleu Crédit Mutuel 31 12 2014	22 604,16 €
	28 397,87 €
<i>à déduire :</i>	
Dépenses 2014 non débitées au 31 12 2014	6 039,49 €
2015 recettes encaissées en 2014	63,00 €
Situation nette de l'ADPCR au 31 12 2014	22 295,38 €
Situation des comptes 31 12 2013	21 932,55 €
résultat d'exercice 2014	362,83 €
Situation nette de l'ADPCR au 31 12 2014	22 295,38 €

BUDGET PREVISIONNEL 2015

CHARGES

Fournitures de bureau	600,00 €
Affranchissements	700,00 €
Bulletin	4 500,00 €
Site Internet	1 000,00 €
Frais déplacements	9 000,00 €
Cotisations et adhésions	800,00 €
Assurances	500,00 €
Divers dont repas AG	800,00 €
Matériel équipement	1 000,00 €

Total charges 18 900,00 €

PRODUITS

Adhésions individuelles	6 200,00 €
Adhésions collectivités	7 000,00 €
Abandons de frais	3 300,00 €
Bénévolat	1 700,00 €
Repas AG	500,00 €
Intérêts	200,00 €
Total produits	18 900,00 €

Le compte d'exploitation 2014 et le budget 2015 sont adoptés à l'unanimité

Les dossiers ADPCR pour 2015



La desserte du Mont-Saint-Michel par des trains directs PARIS-PONTORSON via FOLLIGNY

Les atouts :

- Une voie nouvelle entre Folligny et Pontorson
- Le trajet le plus court
- Le trajet le moins cher
- Un matériel moderne
- Le dopage de la ligne PARIS-GRANVILLE
- Une valorisation de l'arrière-pays

Le Conseil Général de la MANCHE a voté une motion de soutien au projet et entend s'y impliquer avec Manche-Tourisme.

- Il est prêt à financer les investissements nécessaires en gare de Pontorson à l'horizon 2020,
- Il demande à l'Etat de financer cette liaison dans le cadre des trains d'équilibre du territoire,
- Il propose une solution transitoire avec des cars Villedieu-Le Mont.

Le plan de transport pendant les travaux sur la ligne PARIS-GRANVILLE

2015 – Les travaux envisagés

Entre Paris et Dreux

- différents chantiers de remplacement d'aiguillages et de maintenance de la voie entre Versailles et Plaisir répartis tout au long de l'année,
- des travaux de nuit,
- des limitations de vitesse de circulation des trains ponctuelles à 40, 60 ou 100 km/h générant 1 à 3 minutes de perte de temps.

Entre Plaisir et Dreux

- une zone sensible où des travaux sont programmés en 2016,

- des risques de ralentissements ponctuels sur cette zone,

Entre Dreux et Surdon

Le chantier concerne 100 km de voies et se déroulera du **19 septembre au 29 novembre 2015** (10 semaines/11 week-ends).

Un mode de réalisation concerté avec l'entreprise voyageur et la région sur la base de plusieurs scénarios depuis 2013.

Plusieurs natures de chantiers :

- modernisation de la voie,
- aménagement et mise en accessibilité de gares et haltes (Verneuil sur Avre, L'Aigle et Nonancourt),
- suppression des passages à niveau 104 et 105 à Nonant le Pin.

Plus de 19 M€ d'investissements (*financement : 100% SNCF Réseau*) 65 zones de travaux réparties sur 100 km de double voie 37000 traverses en béton/35000 tonnes de ballast/39 km de rails remplacés

Le 26/11/14, l'ADPCR a écrit à la SNCF pour proposer une solution de substitution

"Une substitution routière est prévue entre Argentan et Dreux puis emprunt des trains Transilien entre Dreux et Paris. Le trajet Paris-Granville se trouvera donc rallongé d'environ 2 heures. Cette situation n'est pas acceptable, une baisse de clientèle va encore être remarquée, avec report irréversible vers le covoiturage.



Afin de minimiser les impacts de cette fermeture et de répondre convenablement aux besoins de déplacements des usagers des gares de GRANVILLE, VILLEDIEU LES POELES, VIRE, FLERS, BRIOUZE et ARGENTAN,

l'ADPCR propose que :

- des trains Intercités GRANVILLE-ARGENTAN aient leur terminus reporté au MANS afin d'assurer une correspondance avec des TGV en direction de PARIS,
- des trains Intercités ARGENTAN-GRANVILLE aient leur origine au MANS afin de relever la correspondance de TGV en provenance de PARIS.

Ainsi, l'ADPCR demande que soit étudiée cette proposition à raison de 2 allers et retours

journaliers, sans augmentation de tarif en raison du désagrément causé."

Emprunt des cars Ter Granville-Coutances ou Saint-Lô ou Folligny pour rejoindre les trains en direction de Caen afin de prendre les trains Intercités CAEN-PARIS

Réponse de la SNCF sur la proposition de l'ADPCR :

Concernant les offres bus récapitulées par l'ADPCR, nous travaillons à intégrer ce point à notre future communication. Nous pensons également produire une grille horaire spécifique pour l'Origine/Destination Paris-Granville, qui serait distribuée à Granville et à Paris uniquement (interne vente et contrôleurs et externe clients). C'est la solution que nous proposons pour bien informer nos clients désirant faire Paris Granville, tout en préservant une lisibilité maximum de la grille horaire du plan de substitution pour les autres OD.

Précisions sur les solutions de substitution

Le contournement par Le Mans des trains Intercités ne peut pas être mis en œuvre :

- Pas de sillons disponible tous les jours pour les trains demandés,
- Régiolis n'est pas autorisé sur cette portion,
- Toutefois, les clients entre Granville et Argentan pourront rejoindre le Mans avec une correspondance à Argentan.

Report sur Paris-Caen-Cherbourg :

- Les clients entre Granville et Argentan pourront se reporter sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg via correspondances à Argentan puis à Caen, ou par transfert voiture à Lison, ou par solution bus existants (ou bus+train) vers Coutances ou Lison,
- La possibilité d'emmener les clients de Verneuil à Evreux n'offre pas la robustesse nécessaire (entrée et temps de traversée d'Evreux trop aléatoire),
- Une solution est proposée pour les clients de l'Aigle (via Bernay).

Mise en place de navettes Dreux-Paris sur matériel TER ou Intercités. Cette solution ne peut être retenue :

- Compte-tenu des horaires d'arrivée départ à Paris souhaités par les abonnés, il n'existe aucun sillon disponible en correspondance avec les cars de substitution mis en place,
- La maintenance de ces matériels est réalisée à Granville. On ne peut pas enfermer le matériel entre Dreux et Paris,
- La gare de Dreux ne peut pas accueillir les stationnements supplémentaires que nécessiterait ce mode d'exploitation.

Position de l'ADPCR face aux enjeux politiques nationaux et régionaux

L'ADPCR est inquiète :

La modernisation de notre ligne Caen – Rennes est en voie d'achèvement... et pourtant déjà de nouvelles menaces surgissent...

Une forte inquiétude pour l'avenir du ferroviaire en France et dans notre région

Quelques éléments de contexte :

La dette de RFF qui s'alourdit...33,7 Mds € fin 2013 (+2,2 Mds /2012) répercutée sur le prix des péages pour les trains

- Il manque environ 1,2 milliards € chaque année pour équilibrer les comptes,
- Contexte de baisse de l'activité voyageur - 2% fret -3% 2013/2012.

L'endettement est alimenté par la construction simultanée de 4 lignes TGV

1. Bretagne - Pays-de-la-Loire 182 km
2. Prolongement LGV Est vers Strasbourg 106 km
3. LGV Sud Europe Atlantique : Tours-Bordeaux 302 km
4. LGV contournement de Nîmes et Montpellier

pour un cout total de 5,1 Md€ et l'ampleur des renouvellements de voies engagés : 2,7 Md€ / 2013

Pour la Basse-Normandie Double peine !

- Financement de la rénovation de la voie sur l'axe Lison – Dol
- Hausse du prix des péages RFF

Modernisation Lison –Dol 2000 - 2014	136 M €	
Région Basse Normandie	103,1 M €	75,8 %
RFF	18,6 M €	13,7 %
Etat	14,2 M €	10,5 %
Région Bretagne	3 M €	

L'envolée du prix du TER facturé aux Régions

Le constat de l'ARF (Association des Régions de France) : leurs investissements en matériel depuis 10 ans (8,8 milliards d'euros) ; + 24% d'offre entre 2002 et 2012 ; + 55% de fréquentation voyageurs mais le coût d'exploitation du TER a augmenté de 90% en 10 ans.

Une situation qui devient intenable...

dans un contexte de fortes contraintes des budgets publics



	2004	2013	Evolution %
Offre Trains-km	2 869 310	3 890 113	+ 35,6 %
Offre Car - km	649 702	605 922	- 6,7 %
Offre globale km TER	3 519 012	4 496 035	+ 27,8 %
Fréquentation voyageurs – km (millions)	132,7	187,5	+ 41,3 %
Contribution du conseil régional (millions €)	32,6	59,9	+ 83,7 % +58,5 % hors inflation
	Coeff érosion monétaire 1,159		
	37,8 valeur 2013		

+ 30 % pour un service équivalent,

Mais développement de services, billettique nouvelle, tarification régionale..

Des usagers mécontents...principalement sur l'axe Paris-Caen-Cherbourg

Une qualité de service pas toujours au rendez-vous :

- Trains supprimés
- Retards
- Grèves
- Surcharges récurrentes de certains trains
- Voitures absentes
- Réduction des horaires d'ouverture des guichets
- Trains sales...

Les deux présidents de régions ont cosigné un courrier adressé au PDG de la SNCF.

Une concurrence très présente !

Les TER et les trains Intercités menacés dans notre région par le développement du **covoiturage** et la baisse du prix des carburants,

L'abandon de l'écotaxe poids-lourds qui devait financer **les nouvelles infrastructures des transports de proximité** et favoriser **le report modal**,

Une nouvelle concurrence du rail par la route ...

avec la **libéralisation des lignes d'autocars** prévue par la loi Macron actuellement discutée au Parlement,

Un risque majeur de concurrence pour les relations telles que **Rouen – Caen, Caen – Rennes et Caen – Tours.**

Un élément positif :

Les régions devraient récupérer l'ensemble de la compétence des transports interurbains :

- Trains TER,
- Actuels réseaux de transports routiers départementaux.

Article 8 de la loi Macron :

3° L'article L. 3111-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-1. – Les services non urbains, réguliers [], sont organisés par la région, à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Ils sont assurés, dans les conditions prévues aux articles L. 1221-1 à L. 1221-11, par la région ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec elle une convention à durée déterminée.

Une piste de réflexion

L'exemple de l'Allemagne

En 1994, l'Allemagne a engagé la réforme du système ferroviaire avec l'instauration de la régionalisation.

Ainsi :

- le rôle des Länder (équivalent des régions françaises) a été renforcé,
- les appels d'offres ont été autorisés,
- la modernisation de la Deutsche Bahn a été encouragée,
- les services ferroviaires régionaux ont été relancés.

L'ouverture à la concurrence, contrôlée et gérée par les Länder a :

- permis le développement de nouvelles offres,
- sauvé certaines lignes,
- entraîné une baisse des subventions publiques.

Les nouveaux entrants représentent 25% du marché et les salaires des cheminots sont équivalents à ceux versés par la Deutsche Bahn.

	1994	2012	Evolu- tion
Millions de train-km (Train régional)	502	644	+ 28 %
Contributions publiques Md€	20,5	16,7	- 19 %
Coût € / km	17,6	13,9	- 21 %
Utilisation du réseau train/km/jour	67	85	+ 27 %

Cet exemple est-il transposable en France ?

Pour l'instant, la SNCF est le seul opérateur qui peut être retenu par les Autorités organisatrices de transports (AOT).

Fin 2019, les règles européennes imposeront aux Régions de mettre en concurrence leurs services ferroviaires.

Une précision importante :

La concurrence dans le secteur du TER, qui relève du service public, consiste à exploiter le TER comme le sont depuis longtemps la plupart des réseaux de transports urbains, en délégation de service public, avec appel d'offres et attribution du marché au mieux-disant.

En France, la délégation de service public (en abrégé DSP) est l'ensemble des contrats par lesquels une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé dont la rémunération est substantiellement liée au résultat d'exploitation du service.

La délégation de service public peut donc générer un cercle vertueux :

- on attend une réduction des charges de l'exploitant par augmentation de sa productivité et compression de sa marge bénéficiaire,
- la réduction des charges permet à l'exploitant d'augmenter l'offre,
- l'augmentation de l'offre engendre une augmentation de la fréquentation du TER.

A l'augmentation de la fréquentation correspond une hausse des recettes qui peut, à son tour, être utilisée pour renforcer l'offre.

La Vie du Rail n°3504 du 30 janvier 2015 :

Jean-Pierre Farandou Président de KEOLIS du Groupe SNCF parlant des développements à l'international :

"Nous apportons notre capacité à optimiser l'exploitation et à optimiser les coûts d'exploitation, et notre capacité à répondre aux appels d'offre".

Chiche ! et si la SNCF appliquait ces beaux principes aux lignes normandes !!!!

Proposition de modification des statuts

Le quorum propre à une Assemblée Générale Extraordinaire n'étant pas réuni ce jour, une nouvelle Assemblée Générale Extraordinaire sera convoquée. Cependant la proposition de modification des statuts est présentée aux participants. (Voir page 14)

Renouvellement du conseil d'administration

Le CA doit être renouvelé. M. Patrick MARGUERIE et M. André FORTIN ne se représentent pas.

Deux personnes se présentent, M. VOISIN Jean-Paul de Perriers en Beauficel et M. François BLIARD d'Acigné et sont élus. Tous les membres se

représentant sont réélus. Le nouveau CA se compose de 16 personnes :

Josiane	BAILLET	SAINT-FROMOND
François	BLIARD	ACIGNE
Régis	BOULEY	MARCEY LES GREVES
Jean-Yves	COLAS	ST-LAURENT DE TERREGATTE
Michel	DELAFOSSÉ	HAUTEVILLE SUR MER
Annick	FAVRAIS	COUTANCES
Jacqueline	GUILLEMET	QUETTREVILLE SUR SIENNE
Daniel	GREBOUVAL	GOUVILLE SUR MER
Xavier	JACQUET	LINGREVILLE
Gérard	JOLIF	PONTORSON
Véronique	LE PRIEUR	SAINT-LO
Georges	LESAULNIER	LISON
Gilbert	LIEUREY	MOON SUR ELLE
Joël	PERIS	GRANVILLE
Philippe	VILLEROY	SAINT-LO
Jean-Paul	VOISIN	PERRIERS EN BEAUFICEL

Questions diverses et interventions

M. Philippe Bas, Sénateur de la Manche, salue le travail de l'ADPCR et témoigne de sa crédibilité auprès du Conseil Régional, le Conseil Général, l'Etat et la SNCF. Votre association, affirme-t-il, ne se limite pas seulement à la revendication, mais nous apporte des données techniques précises et des éléments de réflexion, ce qui est précieux. Il décrit ensuite le nouveau contexte national où tout est bousculé :

Une seule région Normandie où la question de la liaison Caen – Rouen devient primordiale.

On ne sait pas encore comment les pouvoirs vont se redistribuer pour la maîtrise des transports interurbains de voyageurs. Mais il est quasiment certain que c'est la Région qui va acquérir cette compétence, permettant une bonne coordination entre le TER et les lignes routières complémentaires. Pour des liaisons infra-départementales, le conseil général devra porter la voix de la proximité et les intercommunalités ne devront pas désertier cette question. Concernant les routes – la Manche possède un réseau de 7 700 km - le Conseil Régional n'est pas demandeur, si ce n'est pour les grands axes d'intérêt régional.

M Bas confirme ensuite l'intérêt du Conseil Régional et du CG 50 pour la liaison Paris-Le-Mont-Saint-Michel par Pontorson et la ligne Paris – Granville. "C'est une option intéressante pour le public et pour la pérennisation de la ligne Paris – Granville, axe Est-Ouest lié à l'axe Caen – Rennes". Mais les élus, comme M Jean-Marc Julienne, président du CDT 50, pensent que c'est dans une approche touristique globale que le projet trouvera sa pertinence. Si, à une époque, on a soutenu l'idée du TGV à Pontorson et Avranches, la SNCF considérait que ce n'était pas commercialement pertinent et qu'elle ne pouvait pas prendre ce marché car il faut prendre les clients à leur hôtel et les amener au Mont-Saint-Michel en assurant une chaîne du transport à l'hébergement. Avec une relation directe, on aurait une capacité de négociation avec les voyagistes qui font venir les touristes au Mont, car on offrirait un avantage nouveau, avec un temps global de trajet aussi intéressant par la ligne

Paris – Granville. Le Conseil Régional est aussi sur la même longueur d'onde.

M Bas insiste ensuite sur le fait que l'ADPCR doit rester au contact du terrain : dans une grande Normandie, il faudra être très mobilisé pour que nos départements bas-normands ne soient pas traités en parent pauvre. En effet, sur les plans économique, géographique, démographique, comparés à l'axe Seine – Grand Paris, la Manche sera toujours "la province". On devra mettre en place une organisation pour que l'ex Basse-Normandie reste présente dans la grande Normandie (Métropole caennaise, associations...). L'ADPCR ne doit pas perdre son avance et doit poursuivre le combat.

Concernant les travaux prévus en 2015 sur la ligne Paris – Granville, M Bas considère que c'est un bien mais que l'on va passer « un mauvais quart d'heure » avec le service de substitution proposé par la SNCF. Il demande à l'ADPCR de faire remonter auprès des élus les solutions alternatives pour qu'ils puissent être des relais auprès de la SNCF.

M Bas apprécie que l'assemblée générale se déroule sur le territoire de Villedieu, marquant ainsi l'intérêt de l'ADPCR pour la ligne Paris – Granville.

M. François Dufour, vice-président du Conseil Régional de Basse-Normandie, remercie l'association pour le travail accompli. Il précise qu'au moment où s'achèvent les travaux du rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel, le Conseil Régional soutient le dossier de l'accès ferroviaire. Dans le cadre de la discussion avec l'Etat du CPER 2014 – 2020, il y a un engagement en faveur de la desserte ferroviaire.

- 20,8 millions d'€ pour les travaux de signalisation entre Avranches et Dol en 2017 (cofinancement Etat 50% - Région 50 %),
- 3,7 millions d'€ pour créer une voie terminus en gare de Pontorson en 2015-2016, la Basse-Normandie finançant seule ce volet.

Ces dossiers font l'objet de discussion entre les deux régions normandes. Ils seront inscrits dans les projets de la grande Normandie et ils vont continuer d'avancer.

M. Jean-Yves Guillou, Conseiller Général de Villedieu, se félicite de la collaboration établie entre le département de la Manche et l'ADPCR. Le travail de l'ADPCR est apprécié sur la coordination des lignes Manéo avec le train, facteur d'économie et d'amélioration du service. Sur la question du Paris – Pontorson, il confirme la nécessité d'un travail conjoint du CRT Normandie et du CDT50 pour élaborer et diffuser des supports de communication d'appel pour faire venir les touristes en train dans la région. M Guillou fait état des dysfonctionnements récurrents de la ligne Paris – Cherbourg qui sont pénalisants pour le département de la Manche.

M. Xavier Jacquet attire l'attention des élus sur la nécessité de moderniser la gare de Paris-Montparnasse-Vaugirard et de l'identifier, par un

nouveau nom, à la Normandie et au Mont-Saint-Michel.

M. Dufour confirme que c'est bien une volonté du Conseil Régional de Basse-Normandie de travailler à cette évolution.

M. Éric Viaud, Directeur Voyageurs Basse – Normandie, apporte plusieurs informations sur la ligne Paris – Granville.

L'état général de la ligne la mettait en danger. En 2010, le préfet et les élus ont commandité un diagnostic pour pérenniser la ligne, ayant abouti à la définition d'un programme de travaux dont la première tranche interviendra au 2^e semestre 2015 et qui se poursuivra jusqu'en 2018. Il est évident que les périodes de fermeture de la ligne vont être un vrai désagrément.

La modernisation de la ligne va coûter 170 millions d'€.

Le Conseil Régional a financé :

- 148 millions d'€ pour l'achat des 15 rames "Régiolis",
- 22 millions d'€ pour la construction de l'atelier de maintenance de Granville.

M. André Denot, maire de Pontorson, remercie l'ADPCR et la félicite pour son engagement sur le dossier de la desserte directe Paris-Pontorson, sur lequel il s'investit lui-même personnellement. Il se réjouit des travaux de modernisation de la gare de Pontorson. A terme elle devrait devenir une gare routière, "hub" pour les bus, en correspondance avec les navettes pour le Mont-Saint-Michel, ce qui rentabiliserait les navettes. Les cars TER bretons en correspondance à Rennes avec le TGV seraient alors logiquement limités à Pontorson (ndlr : peu importe que les touristes prennent la navette à Pontorson ou à la Caserne). Les trains Paris-Pontorson, avec la navette en correspondance en gare de Pontorson permettrait un voyage avec un seul changement (contre deux changements avec le TGV via Rennes).

M. Denot regrette également que les trains de St-Malo à Rennes desservant Dol ne puissent pas bénéficier de correspondance depuis et vers Pontorson et Avranches qui seraient utiles pour les relations avec Rennes.

Réagissant à la présentation faite sur les enjeux du rail en France, M. Viaud confirme que le système ferroviaire est endetté, avec une dette portée par SNCF réseau (ex RFF jusqu'au 31 décembre 2014)

La réforme ferroviaire entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2015 a mis en place :

1. SNCF, EPIC de tête
2. SNCF Réseau regroupant RFF, SNCF Infra et la Direction des Circulations
3. SNCF Mobilité
 - TGV, sur le marché
 - Intercités, exploitant les Trains d'Equilibre du territoire (TET) sous l'autorité de l'Etat (pour

notre région, sont concernées les lignes Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Granville et Caen-Tours)

- TER, avec des conventions avec 20 régions (M Viaud précise que pour la régularité des TER, avec un résultat de 94.7 % en 2014 en Basse-Normandie et en Haute-Normandie, nous sommes 4^e au classement national)
- Transilien, exploité avec un contrat avec le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France)

Le contexte du TER va être modifié par la fusion des régions et le transfert aux régions des transports routiers interurbains. L'approche de la mobilité ne pourra plus être considérée seulement au travers du système ferroviaire. La mobilité régionale intégrera le transport ferroviaire et le transport routier en complémentarité. Le ferroviaire est cher. En Normandie, la répartition de la population et de l'activité n'est pas homogène sur le territoire. En Basse-Normandie, l'activité économique se concentre sur l'axe Cherbourg-Caen-Lisieux-Deauville. Pour le reste la ruralité domine. Il faudra accepter l'idée qu'il faille opérer de manière différente pour mettre en œuvre les dessertes. Jusqu'à présent, on n'accepte pas que la SNCF propose quelque chose de différent !

M. Daniel Grébouval rappelle que d'autres pays comme l'Allemagne ont ouvert certaines lignes à la concurrence, ce qui a permis de baisser les coûts (pour les Autorités Organisatrices de Transports comme pour les voyageurs) et d'augmenter considérablement le nombre de dessertes. Cette ouverture a été transparente pour l'utilisateur.

M. Viaud confirme qu'effectivement, en Allemagne, il y a eu ouverture à la concurrence avec une procédure d'allotissement pour des lignes ou groupes de lignes régionales. Il dit aussi qu'il n'y a pas eu transparence dans tous les länder et que diverses situations coexistent.

En France, en 2014, il y a eu une baisse de la fréquentation du train de 8,6 %, due à la crise économique, à la baisse du prix des carburants et au développement du covoiturage.

M. Michel François regrette l'abandon de l'acheminement ferroviaire du courrier par la Poste. Il souligne qu'au moment où Paris veut limiter son accès au camion, on les multiplie en « province »

M. Viaud répond que le marché du fret ferroviaire est très difficile en France. Le contexte allemand est très différent avec une activité industrielle répartie sur une grande partie du territoire. Les nouveaux opérateurs privés sont confrontés aux mêmes difficultés. Europorte a baissé les bras !

Sur la question de l'ouverture à la concurrence du TER, avec les délégations de service public, M Viaud affirme que cela arrive inévitablement. Kéolis et Transdev sont prêts mais se posent aussi des questions car le marché français est un des plus

difficiles au Monde, l'un des moins rémunérateurs, avec des marges inférieures à 3%.

M. Arnaud Davy pose le problème des correspondances à Lison vers Cherbourg qui sont mal organisées.

M. André Denot s'associe aux personnes qui ne comprennent pas les délais très longs pour les correspondances, ce qui est décourageant et pénalise la fréquentation.

M. Didier Frémond de Coutances, est porteur de plusieurs remarques ou revendications des usagers de Coutances :

- Nous apprécions la mise en place du car au départ de Saint-Lô à 17h30 vers Coutances,
- Nous remarquons qu'il y a des doublons coûteux et inutiles de cars et de trains entre Lison et Coutances dont l'unique raison est la desserte de Marigny centre où il ne monte ou ne descend quasiment personne,
- Pourquoi après deux mois de travaux et de fermeture entre Canisy et Saint-Lô, la vitesse est toujours réduite sur la voie neuve ?
- Entre Coutances et Belval, l'état de la voie est tellement dégradé qu'il est impossible de lire dans le train tant on est secoué !
- Pourquoi n'y-a-t-il pas un système de chauffage en gare de Coutances comme celui de la gare de Saint-Lô ?
- Depuis la mise en place des nouveaux pass "Onygo", on doit badger tous les jours... à défaut, on a une amende lors du contrôle ! C'est très pénalisant quand on est un peu juste pour prendre le train,
- Pourquoi n'y-a-t-il pas de local à vélos sécurisé dans les gares de Coutances et Saint-Lô ?

M. Viaud répond que la nouvelle billettique répond à un souci de déplacement multimodal qui existe déjà à Caen et sera étendu. Le Conseil Régional en assure la maîtrise d'ouvrage, en partenariat avec les collectivités locales, les communautés d'agglomérations. C'est un projet de longue haleine qui effectivement amène quelques contraintes (contraintes déjà existantes en Ile-de-France ou sur les réseaux urbains comme celui de Rouen).

Les abris vélos sécurisés accessibles avec les badges "Onygo" existent déjà à Caen, Audrieu et Frénoville. Il y a un plan de développement. Pour Coutances, la municipalité, contactée par l'ADPCR, y travaille, sans échéance connue. Pour Saint-Lô, il n'y a pas d'information.

Pour le chauffage de la gare de Coutances, c'est une question à traiter avec "Gares et Connexions".

Mme Jacqueline Guillemet, de Quetteville-sur-Sienne, demande s'il est possible de faire des économies sur des cars entre Lison et Coutances, afin que les moyens soient réaffectés pour remplacer le 1^{er} car de 5h25 à Coutances par un train

permettant de rejoindre à Lison le train Cherbourg – Paris arrivant à Paris à 9h00.

M Viaud répond qu'actuellement cette demande ne peut pas être satisfaite, faute de moyens. Mettre en place ce train nécessite un matériel et un conducteur. La convention actuelle va jusqu'en 2016. Pour la suite, la fusion des régions, les nouvelles compétences transports des régions vont conduire obligatoirement à une recomposition de l'offre. Le système ferroviaire devra être rationalisé avec le complément du système routier.

M. Pierre Formé de Bourth (27), du comité des usagers de la ligne Paris-Granville, considère qu'avec la modification des statuts envisagée, l'ADPCR empiètera sur les prérogatives de l'association dont il est membre. Il lui est répondu, que nous en avons parlé avec Mme Roulier la Présidente et elle s'est montrée favorable à cette formule qui permettra de travailler dans la complémentarité et non dans la concurrence. Dernièrement, lors d'une réunion organisée par la SNCF à L'Aigle au sujet des travaux prévus en 2015, Mme Roulier a défendu le point de vue des usagers qui empruntent régulièrement les trains entre Argentan et Paris tandis que l'ADPCR a fait part de ses propositions de desserte Granville-Paris via Le Mans et insisté sur le fait qu'il fallait mettre en évidence les relations possibles pour les usagers de Granville, via Coutances et Caen.

Conclusion

M. Guillou, renouvelant les excuses pour l'absence du Président du Conseil Général, remercie l'ADPCR pour le choix de Villedieu pour cette Assemblée Générale 2015 et pour le travail accompli. Il souhaite une bonne année sur les rails de la région.

La séance est levée à 17h30, suivie par le verre de l'amitié offert par l'ADPCR.

L'assemblée générale extraordinaire du 6 mars 2015 à SAINT-LO

Comme indiqué plus haut, notre dernière assemblée générale s'est déroulée le samedi 31 janvier à Villedieu les Poêles.

Elle devait être suivie d'une assemblée générale extraordinaire afin de modifier les statuts.

Le quorum requis de 50% de membres présents ou représentés n'ayant pas été atteint, nous avons été dans l'obligation de convoquer une nouvelle assemblée.

Elle s'est déroulée le vendredi 6 mars 2015, à SAINT-LO, Salle Guy Fontenelle au 167 Rue du Général Gerhardt, local mis à disposition à l'ADPCR par la Ville de Saint-Lô depuis 2010.

Le seul point à l'ordre du jour était la proposition de modification des statuts.

Pourquoi modifier les statuts de l'ADPCR ? par Xavier Jacquet Président

Comme je l'ai expliqué lors de l'Assemblée Générale du 31 Janvier 2015, la fin (ou presque) des travaux de rénovation de la ligne Caen-Rennes marque une étape dans la vie de l'association qui a été créée pour empêcher la fermeture de cette ligne ferroviaire.

Cela ne veut pas dire que nous pouvons maintenant nous croiser les bras. Bien au contraire, le transport ferroviaire étant attaqué de toutes parts, l'ADPCR doit le défendre plus que jamais.

La réforme territoriale et la constitution d'une Région Normandie unifiée vont bousculer nos habitudes et nous obliger à travailler avec des interlocuteurs pour qui la ligne Caen-Rennes ne représentera peut-être plus qu'un petit morceau du réseau ferré normand. Compte-tenu du poids économique de l'axe Seine, il est à craindre que l'ex Haute-Normandie cherche à tirer à elle la couverture. Si l'ADPCR veut rester l'interlocuteur écouté de la nouvelle autorité organisatrice des transports en Normandie, elle devra être particulièrement représentative. C'est pour cela que le conseil d'administration vous propose d'élargir officiellement le champ d'action de l'ADPCR à l'intermodalité et aux lignes partant de Caen vers Cherbourg, Granville et Rennes et à celles partant d'Argentan vers Granville et Pontorson.

Cette extension géographique est d'autant plus urgente que les diverses associations d'usagers pendulaires existant sur Paris-Cherbourg et Paris-Granville, ne sont que très faiblement représentées à l'ouest de Caen et d'Argentan. De plus, si déjà nous assistons aux réunions organisées par la SNCF, nous ne sommes que peu ou pas connus des élus des territoires irrigués par ces deux lignes.

Bien entendu, nous avons rencontré ces associations d'usagers. Elles se disent d'accord pour profiter du soutien de l'ADPCR en tant que force de proposition pour l'aménagement des dessertes ferroviaires et pour la défense du service public de transport dans les territoires concernés par ces lignes.

En réponse à vos courriers et aux questions posées lors de l'AG, nous vous proposons un nouvel intitulé pour le sigle ADPCR. En particulier nous conservons le mot défense et nous précisons que notre champ d'action se situe dans l'ouest de la Région Normandie.

Les autres modifications des statuts proposées ne concernent que des points de détails. Elles sont reprises dans le document annexe et n'ont fait l'objet d'aucune remarque particulière lors de leur présentation à l'AG.

La proposition ci-dessous a été votée à l'unanimité des membres présents ou représentés.

Article 1 :

Il est formé, entre les adhérents aux présents statuts, une Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 et du décret du 16 août ayant pour titre :

ASSOCIATION POUR LA DEFENSE ET LA PROMOTION DU CHEMIN DE FER ET DE L'INTERMODALITE DANS L'OUEST DE LA REGION NORMANDIE

Article 2 :

Elle se donne pour buts :

- La défense, le développement et la promotion des lignes situées dans l'ouest de la Normandie à savoir :
 - CAEN-LISON-DOL-RENNES,
 - CAEN-LISON-CHERBOURG,
 - ARGENTAN-GRANVILLE.
- Le développement :
 - de relations directes interrégionales et infrarégionales,
 - de correspondances,
 - de l'intermodalité.
- L'amélioration de la fréquence et du confort,
- La défense des intérêts des usagers.

Articles 3/6/7/8/10/11/12 :

Remplacement des mots "comité exécutif" par "conseil d'administration"

Article 9 :

Assemblée Générale Ordinaire :

L'Assemblée Générale Ordinaire comprend tous les membres de l'Association à jour de leur cotisation pour l'année civile en cours.

Article 10 :

Un membre présent à l'Assemblée Générale peut représenter au maximum 3 membres de l'Association.

La suppression de la borne libre service en gare de COUTANCES

Désormais, la gare de Coutances ne dispose plus de la borne libre service de la SNCF (de couleur jaune et grise). Elle a purement et simplement été supprimée à cause d'un fonctionnement jugé insuffisant.

Après les réductions de personnel dans de nombreuses gares, voilà que le "service de substitution" que représentent ces bornes se trouve également supprimé. Certes, la borne régionale, à charge du Conseil Régional (de couleur bleue),

subsiste mais elle ne propose pas les mêmes services. Comment feront les usagers en période de pointe, notamment les vendredis et dimanches ? Afin d'éviter les queues interminables au guichet qui nécessitent d'arriver très longtemps avant le départ du train, nombreux étaient les usagers qui commandaient leur titre de transport sur internet et l'étaient ensuite sur la borne. C'était bien pratique. A défaut de pouvoir le faire, il ne faudra pas s'étonner de constater une recrudescence de la fraude déjà très importante sur les réseaux TER et Intercités.

On nous répond que les techniques vont évoluer et que l'usage du smartphone viendra pallier ces désagréments, mais la SNCF doit savoir que tout le monde n'en est pas doté et que l'application SNCFTER NFC qui vient d'être mise en place en Basse-Normandie, ne concerne pour l'instant que les trajets au sein de la région et seulement pour des pleins tarifs et les jeunes abonnés Booster !

L'ADPCR a fait part de son désaccord sur cette décision mais malheureusement, elle semble définitive. Encore un élément de plus en faveur du covoiturage !

Toujours, en gare de Coutances, mais là il s'agit d'une amélioration pour laquelle nous remercions la municipalité. Le marquage au sol, demandé par l'ADPCR, est parfait mais l'accès au dépose-minute est toujours incompréhensible et l'agrandissement du parking à envisager sérieusement.



Quelques mots du comité de ligne CAEN-RENNES du 6 février 2015

La fréquentation sur l'axe Caen / Rennes

de Caen à Rennes : - 12,9 % (de juin à fin novembre 2014)

de Caen-Coutances-Granville : - 4,7 %

Une fréquentation fortement impactée par les travaux, les mouvements sociaux et le développement du covoiturage.

Cumul régularité à fin décembre 2013 : 91.6 %

Cumul régularité à fin décembre 2014 : 94.7 %

Evolution 2013/2014 : + 3.1 points

Cumul suppressions à fin décembre 2013 : 411 Trains,

Cumul suppressions à fin décembre 2014 : 409 Trains.

Evolution 2013/2014 : - 2 trains

L'ADPCR a demandé que les trains supprimés soient inclus dans le taux de régularité en fonction du désagrément causé à l'utilisateur.

Les travaux envisagés en 2017 entre Avranches et Dol

- Création d'une voie unique entre Avranches et Dol de Bretagne,
- Création de 4 cantons de type Block Automatique à Permissivité Restreinte de voie banalisée.

Avranches

Création d'un évitement en voie directe.

Pontorson

- Création d'un évitement : Les voies de l'évitement sont banalisées permettant la circulation des trains dans les 2 sens sur les 2 voies de l'évitement.

ESTIMATION & CONDITIONS DE RÉALISATION

Estimation = 20,8 M€ Courants restant à financer

Solution retenue : 3 fermetures de "2 semaines" afin de minimiser l'impact sur les circulations ferroviaires, positionnement calendaire des périodes de fermeture en cours de définition,

+ Autres travaux programmés en 2017 sur l'axe :

- Remplacement de traverses métalliques entre St-Lô et Coutances (PK 40 à 47 – juste avant Coutances) : travaux réalisés sans suppression de circulation ferroviaire,
- Organisation du chantier pourrait nécessiter la mise en place de réduction de vitesse en journée sur la zone de travaux.

Trains directs CAEN-GRANVILLE

Des relations directes entre la capitale régionale et la Monaco du Nord seront mises en place cet été, dans les mêmes conditions que l'an dernier c'est-à-dire à raison de 2 allers et retours les samedis, dimanches et fêtes, du 5 juillet au 23 août.

Il s'agit de prolongation de trains existant entre CAEN et COUTANCES. Cette desserte ne correspond pas aux besoins maintes fois exprimés par la Ville de GRANVILLE et l'ADPCR qui souhaiteraient qu'à longueur d'année, un train CAEN-GRANVILLE soit créé le vendredi avec retour le dimanche soir, pour les étudiants et que les trains CAEN ↔ RENNES de milieu de journée passent par GRANVILLE.

La Première Guerre Mondiale et les chemins de fer *(suite 1)*

18 mars 1915, les 4 caporaux de Souain fusillés pour l'exemple

Le 16 mars 1915, 24 hommes sont choisis dans chacune des sections de la 21^{ème} Compagnie du 336^{ème} Régiment d'Infanterie originaire de Saint-Lô, sur ordre du général Réveilhac. Le lendemain traduits devant le Conseil de guerre pour « refus d'obéissance en présence de l'ennemi », 4 hommes sont condamnés à mort. Le mercredi 18 mars, à Suippes, ils sont dégradés avant d'être fusillés en présence de toutes les Compagnies du Régiment. Ce sont 4 caporaux originaires de la Manche : Théophile Maupas, 40 ans, instituteur au Chefresne, Lucien Lechat 23 ans, garçon de café, Louis Girard, 28 ans, horloger né à Blainville et Louis Lefoulon, 30 ans.

Louis Lefoulon, cheminot, fusillé.

Louis Lefoulon est né près de Saint-Lô, à Condé sur Vire, le 17 août 1884. Il appartient à la classe 1904 et fait son service militaire de 2 ans d'août 1905 à septembre 1907 au 136^{ème} Régiment d'Infanterie. Il devient cheminot et travaille à Caen, résidant en 1914 à Bréville près de Caen. Mobilisé le 3 août 1914, il se retrouve en cet hiver 1915 sur le front de Champagne avec le 336^{ème} RI. Fusillé le 18 mars, il laisse une compagne seule, Berthe, et un fils orphelin André.



Monument au cimetière de Sartilly

Des combats meurtriers

Après l'échec de la guerre de mouvement en novembre 1914, les troupes se sont enterrées dans une guerre de position avec tout un système de tranchées fortifiées courant du Nord à l'Est de la

France. L'obsession de l'Etat-major français est de percer les lignes allemandes. Sur le front de Champagne, la stratégie de "grignotage de l'ennemi" voulue par Joffre, se traduit par des combats coûteux en hommes, combats voués à l'échec face à des positions allemandes bien tenues et équipées de mitrailleuses en nombre qui fauchent l'ennemi.

Epuisés par 2 mois de violents combats, les soldats de la 21^{ème} Cie fatigués et hébétés par un long séjour dans les tranchées, sans repos et affaiblis par les pertes nombreuses n'ont pas le moral. Le 9 mars à 15 heures, ils ont ordre d'attaquer "baïonnette au canon" près du village de Souain et au Bois-Sabot alors que l'artillerie française n'a pas réussi à entamer les défenses des lignes allemandes. Les hommes de la 21^{ème} Cie refusent de monter à l'attaque, un massacre inutile pour eux. Le lendemain matin ils refusent à nouveau. Furieux le général Réveilhac, réputé pour être peu économe de la vie de ses hommes, ordonne à son artillerie de tirer sur ses premières lignes pour les obliger à sortir, mais le colonel refuse sans un ordre écrit du général.

Face à une démoralisation du Régiment et au sentiment de l'inutilité de l'assaut, le général Réveilhac entend faire un exemple par ses condamnations à mort pour rétablir ordre et discipline.

Le combat de Blanche Maupas pour la réhabilitation des fusillés de Souain.

Blanche Maupas, institutrice, veuve de Théophile Maupas, mène le combat pour la réhabilitation des 4 caporaux. Elle est soutenue par la Ligue des Droits de l'Homme. Son combat gêne les autorités, elle-même est mutée du Chefresne à Montbray puis à Sartilly. Elle obtient en 1923 que Maupas soit inhumé au cimetière de Sartilly, mais les demandes de réhabilitation sont rejetées en 1922 et 1926. Elle crée alors un "comité Maupas", organise des meetings, contacte les parlementaires et des associations d'Anciens combattants, fait signer des motions. La Cour spéciale de justice accepte enfin le 3 mars 1934 la réhabilitation des 4 caporaux de Souain.

Aujourd'hui 2 monuments à la mémoire des 4 caporaux fusillés, l'un érigé au cimetière de Sartilly en 1925, l'autre à Suippes, de 2007 rappellent leur sacrifice. En 1957, Stanley Kubrick réalisa un film "Les sentiers de la gloire", s'inspirant beaucoup de ces faits, un film interdit de projection en France jusqu'en 1974 car jugé antimilitariste.

Bulletin d'information de l'ADPCR

ASSOCIATION POUR LA DEFENSE ET LA PROMOTION DU CHEMIN DE FER ET DE L'INTERMODALITE
DANS L'OUEST DE LA REGION NORMANDIE

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