



# adpcr



association pour la **d**éfense et la **p**romotion du **C**hemin de fer  
et de l'intermodalité dans l'ouest de la **r**égion Normandie

**ADPCR-INFOS n°88**  
Mai 2016



***La gouvernance régionale des trains Intercités  
Le OUI de l'ADPCR... et ses mises en garde !***

# ÉDITO - Gouverner c'est prévoir !

## La Région prendra la gouvernance TET en 2020

Le lundi 25 avril, le Premier ministre, Manuel Valls, et le Président de la Région Normandie, Hervé Morin, ont signé un accord au terme duquel la région Normandie s'engage à prendre la gouvernance des lignes Intercités (TET) normandes, à partir du premier janvier 2020.

En contrepartie, l'Etat finance le remplacement des trains Corail, à bout de souffle. Montant annoncé de l'investissement : 720 M€.

Le Président Hervé Morin a-t-il eu tort ou raison de prendre cette gouvernance sachant qu'il financera également en 2018 et 19, et par la suite, le déficit des TET normands estimé à 35 M€ chaque année ?

Pour les cheminots CGT, c'est une mauvaise nouvelle car ils craignent la privatisation du transport ferroviaire normand dès 2020. Serai-ils convaincus que la SNCF, rendue incapable de se réformer d'ici à 2020, aura exposé les déficits et fait fuir les usagers obligeant la région à mettre la SNCF en concurrence via une délégation de service public ?

Selon Ouest-France, les partis de gauche jugent que «Morin rase gratis» et que la prise en charge des déficits des lignes TET plombera les finances de la région au détriment des trains de proximités (TER). Rappelons à ce sujet que la Région Basse-Normandie se substituant à l'Etat a déjà montré l'exemple en finançant 50% de la rénovation des trains Corail (22,25 M€ sur 44,50) et l'achat des Régiolis et de l'atelier de maintenance de Granville (172 M€). Cette prise de position de la gauche ne démontrerait-elle pas un manque de confiance dans la réforme ferroviaire mise en place par le gouvernement et des doutes sérieux quant à la capacité de la SNCF à assurer un service public de qualité tout en réduisant ses coûts ?

Comme vous pourrez le lire dans ce bulletin, le conseil d'administration de l'ADPCR n'est pas opposé à une prise de gouvernance des TET par la région. Nous espérons qu'elle aura ainsi les outils lui permettant de contraindre la SNCF à améliorer la qualité et les coûts de ses prestations et développer une véritable politique commerciale. Cependant, nous approuvons le report de cette prise de gouvernance au 1er janvier 2020, car un tel engagement ne peut pas se faire dans la précipitation, mais en ayant toutes les cartes en main.

## Les mises en garde de l'ADPCR

Les annonces des 18 et 19 février 2016, indiquant l'engagement de l'Etat pour le financement du renouvellement du matériel Intercités de la ligne Paris-Cherbourg, suivies de l'intention du Président de Région,

Hervé Morin, de prendre en charge la gouvernance des trains Intercités, nous a conduit à préparer, dans l'urgence, deux documents. Le premier, largement diffusé, concerne le choix du matériel.

Le second concerne la gouvernance des TET, dressant un inventaire aussi complet que possible des avantages et inconvénients de cette prise de gouvernance ainsi qu'un chiffrage de toutes les charges que l'Etat assume en tant qu'autorité organisatrice et qui doivent obligatoirement faire l'objet de dotations lors du transfert de la gouvernance à la Région.

Validé lors d'un conseil d'administration spécifique le 26 février, ce document a été adressé exclusivement au président de la Région ainsi qu'à ses conseillers.

Aujourd'hui, nous savons que nous avons fait œuvre utile. Tant les collaborateurs du Président Morin, que le Vice-président Gastinne en charge des transports nous ont remercié pour notre contribution qui éclaire singulièrement les discussions en cours entre la Région, l'Etat et la SNCF.

La Normandie est la seule région française n'ayant aucune ligne TGV sur son territoire. Toutes les autres régions sont desservies, partiellement ou totalement, par des TGV qui ont avantageusement remplacé les trains Grandes Lignes. Depuis 1996 et l'électrification Paris-Cherbourg, aucun investissement d'ampleur n'est venu moderniser le réseau ferroviaire normand alors que la Normandie est la dernière région en pourcentage de kilomètres de lignes électrifiés et que nous produisons 300% de notre consommation électrique !

Aussi, avons nous demandé au Président Morin d'exiger lors de la négociation avec l'Etat, non seulement le renouvellement du matériel TET, mais en même temps l'engagement de l'Etat de débloquer les fonds nécessaires à un réaménagement du territoire normand en programmant sans attendre l'indispensable LNPN, les électrifications des lignes Dieppe-Malaunay, Elbeuf-Serquigny et Saint-Lô-Coutances-Granville.

A ce sujet, je voudrais rappeler à la Région que l'Etat s'est engagé par convention à prendre en charge le déficit des trains TET Paris-Granville, soit environ 14M€ par an jusqu'en 2030, en compensation du financement par la Basse-Normandie des 15 Régiolis et d'un atelier pour 172 M€. Reprendre le déficit de la ligne de Granville équivaut à appliquer une double peine à la Normandie, sauf à obtenir une compensation équivalente permettant largement d'électrifier le tronçon Saint-Lô-Coutances-Granville voire également Malaunay-Dieppe.



Alors seulement la prise de gouvernance TET aura du sens et la région aura fait preuve de prévoyance en se dotant d'un nouvel outil d'aménagement équitable de son territoire sans oublier les trains du quotidien.

Pour que votre information soit complète, vous trouverez dans ce bulletin le résumé des mises en garde de l'ADPCR, document dont l'intégralité est mise en ligne sur notre site.

## Gros temps sur le Sud-Manche

### La ligne Caen-Rennes à nouveau menacée de fermeture ?

Mr Gastinne, Vice-président du Conseil régional, en charge des transports, vient de nous informer du report par SNCF réseau des travaux de signalisation permettant la mise en voie unique de la section Avranches-Dol-de-Bretagne. Plus grave, la région s'interroge sur le bien-fondé de ces travaux dont le coût (environ 20 M€) ne se justifierait pas au regard du nombre de voyageurs transportés. Si les travaux ne sont pas réalisés c'est à nouveau la pérennité de la ligne qui se trouverait encore menacée. Cela veut dire 25 ans de combat, des dizaines de millions d'investissement pour rien, le Sud-Manche et le Mont-Saint Michel passés par « pertes et profits ».

**L'ADPCR refuse cet abandon et prépare des propositions à la hauteur des enjeux. Propositions que nous soumettrons à l'ensemble des élus concernés par la ligne Caen-Rennes et dont les grands axes vous sont donnés en page 15.**

### La Région Bretagne dit NON à la Ligne Baie, liaison estivale Granville-Pontorson-Mont-Saint-Michel-Saint-Malo !

Préconisée par l'ADPCR depuis 1997 et créée en 2009, la ligne Baie, fruit d'un partenariat entre les Régions Basse-Normandie et Bretagne, mais aussi les départements de la Manche, d'Ille et Vilaine et la Communauté d'Agglomération de Saint-Malo, connaissait un certain succès. Un seul titre de transport permettait l'emprunt des trains Ligne Baie (2 AR/jour), mais aussi tous ceux desservant la Baie (Granville-Folligny, Folligny-Dol et Dol-Saint-Malo), certaines lignes du réseau MANEO du Conseil Départemental de la Manche et du réseau Illenoo du Conseil Départemental d'Ille et Vilaine ainsi que la navette Pontorson-Le Mont-Saint-Michel du Syndicat Mixte. Diverses animations étaient proposées par les villes et les offices de tourisme.

Les frais étaient partagés à parts égales entre les deux régions. La Bretagne ayant souhaité mettre fin à sa contribution financière et à la fourniture de matériel roulant (X 73500), la ligne Baie est donc supprimée, au détriment des touristes et des habitants qui passaient une agréable journée à la découverte de la baie du Mont-Saint-Michel sans utiliser leur voiture.

### Contre le déclin du rail dans le Sud-Manche mobilisons nous !

Xavier Jacquet  
Président de l'ADPCR



# SOMMAIRE

<b>L'assemblée générale du 30 janvier 2016</b> .....	4
Rapport moral .....	4
Rapport d'activité .....	7
Rapport financier .....	9
Les grands enjeux du transport ferroviaire et de l'intermodalité .....	10
Les interventions des participants .....	11
<b>La gouvernance régionale des trains Intercités : les mises en garde de l'ADPCR</b> .....	12
<b>La saga des cars Macron</b> .....	15
<b>La Première Guerre Mondiale et les chemins de fer (suite 5)</b> .....	19
<b>Tribune Libre de la mobilité</b> .....	20

Le bulletin ADPCR-INFOS paraît 4 fois par an mais n'oubliez pas que vous pouvez aussi être informé en consultant notre site internet [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr).

Vous aurez accès à beaucoup d'informations concernant les lignes que nous défendons et l'intermodalité. Si vous n'y trouvez pas ce que vous recherchez, contactez-nous et nous essaierons de répondre à vos souhaits.



## L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 30 JANVIER 2016

### Rapport moral

présenté par M. Xavier Jacquet, Président de l'ADPCR

Après avoir remercié Mme le Maire de Moon-sur-Elle, et M. le Maire de Lison pour leur accueil et rappeler les liens qui unissent la gare de Lison à l'œuvre d'Emile Zola, le président remercie M. David Margueritte, Vice-président chargé de la formation professionnelle, et M. Pierre Vogt, membre de la commission transport, tous deux nouveaux conseillers régionaux et élus de la Manche ainsi que M. Jean-Marie Sévin, Président de la communauté de communes Granville Terre & Mer, dont la présence montre l'intérêt que les élus portent aux actions de l'ADPCR objet du rapport moral.

### *2015, l'année de toutes les incertitudes pour le transport ferroviaire.*

#### **Les trains Intercités Paris-Caen-Cherbourg dans la tourmente.**

Tout commence avec la remise en cause par l'Etat des trains Intercités (TET) et la création d'une commission présidée par Philippe Duron devant préparer le renouvellement de la convention qui lie l'Etat autorité organisatrice des TET à la SNCF. Lors de son audition, cette dernière présente à la commission un rapport alarmant qui propose une réduction drastique des trains entre Paris-Caen et Cherbourg. Si ce rapport catastrophe n'est pas entériné par la commission, pour l'ADPCR il reste toujours d'actualité et nécessite de notre part une vigilance extrême. Quels sont les critères qui doivent définir ce qu'est un TET par rapport au TER et comment réorganiser les dessertes TET pour que le déficit d'exploitation soit stabilisé ? Ce dossier sera en 2016 une des priorités de l'ADPCR qui n'hésitera pas à

faire entendre sa voix et ses propositions aux nouveaux élus normands car, malgré les promesses du président Pépy le 4 mai 2015 à Caen, aucune amélioration n'est en vue sinon la création des OUIBUS, autocars low-cost venant concurrencer les trains Caen-Paris.



#### **Paris-Granville : Un futur à reconstruire**

10 semaines de fermeture pour travaux entre Surdon et Dreux ont vidé les trains, le gros des voyageurs se reportant sur la voiture. Un service de substitution par cars et Transiliens qui ne répondait pas aux attentes des voyageurs et faute de soutien de la part des élus des villes desservies entre Granville et Argentan, la proposition de l'ADPCR de créer des trains via Le Mans et le TGV a fait chou blanc. Seule satisfaction pour l'ADPCR : sa proposition de proposer les trains à destination de Paris-Saint-Lazare via Coutances et Caen dans les fiches horaires au départ de Granville a permis à un grand nombre de voyageurs de rester fidèles au train. Le retour à la normale avec une voie neuve et la généralisation des nouvelles rames *Régiolis* enfin «déverminées», feront-ils revenir la clientèle ?

Deux bonnes nouvelles dans cette grisaille :

- La création à partir de cet été d'une desserte journalière entre Paris et le Mont-Saint-Michel, combinant le train en correspondance avec un car à haut niveau de confort en gare de Villedieu avec une tarification attractive.

- La rénovation de la gare de Pontorson, financée par la Région (50%) la SNCF (25%) le département et la ville de Pontorson chacun 12,5%.



### **Ne pas oublier la ligne Caen-Rennes !**

Malgré une amélioration sensible du temps de trajet (2h42) entre Caen et Rennes, la ligne n'a pas encore retrouvé le niveau de fréquentation d'avant la fermeture.

Une dernière phase de travaux doit avoir lieu en 2017. Comment gérer les nouvelles interruptions de trafic programmées ?

L'ADPCR pense qu'une refonte de la desserte via Granville est impérative et que l'adaptation dès 2018 de la gare de Pontorson permettant la réception de train direct Paris-Pontorson-le Mont-Saint-Michel est la condition du développement de la ligne.



### **L'électrification de Saint-Lô à Coutances et Granville.**

Ce dossier est à ouvrir d'urgence car il est déterminant pour l'avenir économique du Centre et du Sud Manche. Le nouveau Conseil Régional devra inscrire cette électrification au contrat de plan Etat-Région (CPER) 2015/2020. Sans attendre, peut-on espérer la mise en service des ascenseurs de la gare de Lison en 2016 ?

### **Pourquoi l'ADPCR s'est invitée dans la campagne électorale des Régionales ?**

Début 2015, lors de l'AG extraordinaire, l'ADPCR a élargi son champ d'action à l'ouest de la Normandie. Objectif : peser sur les décisions qui seront prises non plus au niveau de la Basse-Normandie mais maintenant au niveau de la Normandie réunifiée avec un axe économique Paris-Rouen-le Havre qui risque d'être hégémonique.

L'organisation d'une soirée-débat avec les candidats têtes de liste aux élections Régionales devait être le meilleur moyen pour l'ADPCR de diffuser largement l'ensemble de ses propositions et de les interroger sur leur vision du transport public en Normandie.

### **Pari doublement gagné.**

Notre bulletin n° 86 diffusé à plus de 1400 exemplaires et reprenant l'ensemble de nos propositions est devenu la référence tant au niveau des élus que de la SNCF et des décideurs économiques.

La soirée-débat dont le thème était «Quel avenir pour le transport ferroviaire et l'intermodalité dans la Normandie réunifiée ?» fut une réussite. Sept candidats couvrant l'ensemble de l'échiquier politique dont Hervé Morin et Laurent Beauvais, se sont librement exprimés, chacun avec sa sensibilité politique, répondant aux questions de l'économiste normand Bertrand Tierce qui anima la table ronde de main de maître.

Pari gagné pour l'ADPCR car unanimement les candidats ont reconnu notre professionnalisme et affirmé leur volonté de prendre en compte nos propositions. Qu'ils sachent que nous répondrons toujours présent et qu'ils n'oublient pas qu'ils ont tous déclaré que le transport ferroviaire était indispensable au futur de la Normandie.

### **Création de la FNAUT Normandie.**

Il était urgent de regrouper au sein d'une même fédération l'ensemble des associations d'usagers de Haute et de Basse-Normandie adhérant à la FNAUT nationale.

C'est chose faite et l'ADPCR n'a pas ménagé son temps pour que les nouveaux statuts préservent l'indépendance de chaque association tout en nous retrouvant sur l'essentiel afin que, l'union faisant la force, nous puissions mieux défendre les usagers des transports publics.

Notre trésorier, Daniel Grébouval, a été élu à l'unanimité Président et Jean-Yves Colas Vice-président.

Personnellement, si je suis membre du CA, je n'ai pas souhaité avoir d'autres fonctions, restant ainsi garant de l'indépendance de l'ADPCR.



## La vie de l'association

### Les adhésions

En 2015, le nombre de nos adhérents s'est stabilisé. Nous avons le plaisir d'accueillir de nouveaux membres en particulier des usagers de la ligne Paris-Granville. En 2016, nous allons lancer des distributions de tracts dans les gares et dans les trains et une campagne d'information en direction de nos jeunes parrainés.

### Le bulletin

L'ADPCR-INFOS n° 86 marque une rupture avec nos précédents numéros. L'accueil fut tel que nous ne pouvons plus revenir en arrière. Nous avons donc décidé de généraliser la nouvelle présentation et de diffuser le bulletin aussi largement tant que nos finances le permettront.

### Le site Internet

Grâce au travail de Jean-Yves Colas, le site est constamment remis à jour. C'est une mine incroyable de renseignements. Cependant peu d'entre vous profitent de ce site qui est notre vitrine. Alors faites un effort, tapez « adpcr.fr » et vous ne serez pas déçus.

### Voyage d'étude sur la Ligne Baie

Les membres du CA, leurs familles et quelques-uns de nos membres, se sont retrouvés fin août pour passer

ensemble un bon moment de convivialité et pour beaucoup découvrir cette offre touristique reliant Granville à Saint Malo via la ligne Caen-Rennes.

### Renouvellement du conseil d'administration

Jacqueline Guillemet a souhaité quitter le CA et donc laisser sa fonction de secrétaire de l'association.

En votre nom, permettez-moi de la remercier pour la qualité et l'ampleur du travail accompli. Suivant nos statuts le CA est renouvelé lors de chaque AG. Il est impératif que de nouveaux membres représentant les régions desservies par les lignes Argentan-Granville et Caen-Cherbourg rejoignent le CA. Nous pourrions les accueillir en tant que membres associés dans l'attente de l'approbation de leur candidature lors de la prochaine AG.

### Que conclure ?

Il est à craindre que 2016 soit l'année de tous les dangers pour le transport ferroviaire. Pour que l'ADPCR reste la référence des associations d'usagers en Normandie et pèse sur les décisions qui seront prises, nous aurons besoin de l'engagement de tous nos membres ainsi que du soutien et de la confiance de tous les élus.

Xavier Jacquet  
Président de l'ADPCR



Rapport d'activité depuis la dernière assemblée générale du 31 janvier 2015.

04/02/2015	Réunion de bureau à SAINT-LO
04/02/2015	Comité de ligne Emeraude à SAINT-MALO
06/02/2015	Comité de ligne CAEN-RENNES à CAEN
10/02/2015	Réunion Plan Global de Déplacement à GRANVILLE
13/02/2015	Envoi des convocations pour l'assemblée générale extraordinaire
24/02/2015	Rencontre journaliste Ouest-France sur les trains dans la Manche
04/03/2015	Réunion CDD Pays de la Baie à AVRANCHES
05/03/2015	Rencontre avec Mr VIAUD Directeur Voyageurs Basse-Normandie à CAEN
06/03/2015	Conseil d'Administration à SAINT-LO
06/03/2015	Assemblée générale extraordinaire à SAINT-LO
17/03/2015	Réunion Plan Global de Déplacement à GRANVILLE
24/03/2015	Réunion de bureau à SAINT-LO
27/03/2015	Participation à «Rendez-vous avec l'emploi» à COUTANCES
01/04/2015	Réunion de travail à LINGREVILLE
09/04/2015	Mise sous pli ADPCR-INFOS n° 84
09/04/2015	Réunion de bureau à SAINT-LO
11/04/2015	Assemblée générale de la FNAUT PARIS
16/04/2016	Réunion avec associations normandes au sujet de l'étude de la SNCF sur les TET
24/04/2015	Conseil d'Administration à SAINT-LO
27/04/2015	Réunion Accessibilité CRBN CAEN
28/04/2015	Entretien et interview Radio Bleu Cotentin
28/04/2015	Rencontre avec Mr COQUELIN Maire de VALOGNES
28/04/2015	Entretien avec Ouest-France Saint-Lô
30/04/2015	Réunion Plan Global de Déplacement à GRANVILLE
30/04/2015	Réunion d'échanges avec Mr Mouraret V/P CRBN à CAEN
04/05/2015	Réunion d'information sur le plan d'actions SNCF (G. Pépy) pour les lignes normandes à CAEN
06/05/2015	Réunion de bureau à SAINT-LO
12/05/2015	Participation Emission Enquête de région avec FR3 Basse-Normandie
14-17/05/2015	Exposition ferroviaire à Chef-du-Pont
20/05/2015	Réunion de bureau à GOUVILLE SUR MER
27/05/2015	Atelier Mobilité et Proximité CRBN CAEN
28/05/2015	Rencontre avec Hervé Morin à CAEN
29/05/2015	Rencontre avec François BRIERE Maire, CD, SAINT-LO
10/06/2015	Inauguration du Technicentre de GRANVILLE
13/06/2015	Conseil d'Administration à SAINT-LO
16/06/2015	Réunion Plan Global de Déplacement à GRANVILLE
16/06/2015	Réunion SNCF/Associations de consommateurs PARIS
27-28/06/2015	Fête de la Vire à SAINT-LO
01/07/2015	Réunion de bureau à LINGREVILLE
07/07/2015	Réunion de bureau à SAINT-LO
08/07/2015	Réunion CDD Pays de la Baie à AVRANCHES

16/07/2015	Mise sous pli ADPCR-INFOS n° 85
22/07/2015	Rencontre avec CRBN à CAEN
04/08/2015	Réunion de bureau à SAINT-LO
19/08/2015	Réunion de bureau à SAINT-LO
25/08/2015	Voyage d'étude Ligne Baie
31/08/2015	Commission Consultative des Services Publics Locaux pour le MONT-SAINT-MICHEL à BEAUVOIR
03/09/2015	Rencontre avec Alstom à ROUEN
05/09/2015	Conseil National de la FNAUT à PARIS
08/09/2015	Forum des associations à PONTORSON
08/09/2015	Finalisation Plaquette ADPCR à MONTMARTIN SUR MER
10/09/2015	Rencontre avec FNAUT Haute-Normandie à CAEN
12/09/2015	Conseil d'Administration à COUTANCES
12/09/2015	Forum des associations à COUTANCES
14/09/2015	Rencontre avec Bombardier à PARIS
18/09/2015	Réunion avec la SNCF à ARGENTAN au sujet des travaux sur la ligne PARIS-GRANVILLE
23/09/2015	Assemblée générale Association pour la LNPN à ROUEN
23/09/2015	Mise au point des statuts de la FNAUT Normandie à ROUEN
28/09/2015	Finalisation Plaquette ADPCR à MONTMARTIN SUR MER
01/10/2015	Réunion Plan Global de Déplacement à GRANVILLE
05/10/2015	Réunion de bureau à SAINT-LO
10/10/2015	Assemblée générale de constitution de la FNAUT Normandie à CAEN
14/10/2015	Mise sous pli ADPCR-INFOS n° 86
19/10/2015	Réunion de bureau à COUTANCES
27/10/2015	Soirée-débat SAINT-LO
29/10/2015	Colloque FNAUT à PARIS
06/11/2015	Réunion Plan Global de Déplacement à GRANVILLE
09/11/2015	Réunion de bureau à SAINT-LO
21/11/2015	Conseil d'Administration à SAINT-LO
22/11/2015	Salon Bio-rencontre à PONTORSON
02/12/2015	Rencontre avec Mr VIAUD Directeur Voyageurs Basse-Normandie à CAEN
03/12/2015	Formation Pays de la Baie/Urbanisme et mobilité durables à AVRANCHES
07/12/2015	Atelier Développement territorial et emploi CDC GRANVILLE
08/12/2015	Formation Pays de la Baie/Rénovation énergétique à AVRANCHES
09/12/2015	Réunion de bureau à SAINT-LO
16/12/2015	Réunion CDD Pays de la Baie à AVRANCHES
07/01/2016	Réunion SNCF/Associations de consommateurs à CAEN
08/01/2016	Mise sous pli ADPCR-INFOS n° 87
08/01/2016	Conseil d'Administration à SAINT-LO
09/01/2016	Conseil National de la FNAUT à PARIS
16/01/2016	CA FNAUT Normandie à Caen
22/01/2016	Réunion de bureau à SAINT-LO

Le rapport d'activité est soumis au vote. Il est approuvé à l'unanimité.

# Rapport financier

présenté par M. Daniel Grébouval, Trésorier

## Compte d'exploitation 2015

### PRODUITS

Adhérents individuels	5 567,00 €	29,2%
Collectivités publiques	6 588,00 €	34,6%
Abandon de frais déduction d'impôts	3 952,74 €	20,8%
Déplacements bénévolat membres CA	2 152,69 €	8,3%
Repas AG	525,00 €	2,8%
Intérêts comptes livrets	257,48 €	1,4%
<b>Total produits 2015</b>	<b>19 042,91 €</b>	<b>100%</b>

Les collectivités qui soutiennent l'action de l'ADPCR et que notre association remercie vivement sont :

Les communes de Avranches, Bayeux, Cartigny-l'Épinay, Cormelles-le-Royal, Ducey, La Meauffe, Lison, Neuilly-la-Forêt, Pont-Hébert, Pontorson, Remilly-sur-Lozon, Saint-Laurent-de-Terregatte, Saint-Lô, Sainte-Marguerite d'Elle, Dol-de-Bretagne,

Les communautés de communes Granville-Terre et Mer, Canisy, Bocage Coutançais, Saint-Malo-de-la-Lande, Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel, la communauté d'agglomération de Saint-Lô, Rennes Métropole, le conseil départemental de la Manche (convention de partenariat technique).

### CHARGES

Fournitures de bureau	451,60 €	3,9%
Frais postaux	269,79 €	2,1%
Bulletin édition et envoi, outils communication	6 994,80 €	60,4%
Site internet	964,74 €	8,3%
frais déplacements	10 901,39 €	3,0%
Frais bancaires	21,80 €	0,2%
Cotisations et adhésions	697,95 €	5,7%
Repas AG	624,75 €	5,4%
Divers	347,91 €	3,0%
Assurances	445,04 €	3,8%
Équipement matériel	476,89 €	4,1%
<b>Total charges 2015</b>	<b>22 196,66 €</b>	<b>100%</b>

Les charges en augmentation sont liées :

- à la décision de réaliser un bulletin spécial n°86 pour présenter la vision de l'ADPCR sur l'avenir des

transports dans une Normandie réunifiée, document diffusé auprès de nos adhérents et de 800 élus et décideurs régionaux.

- au coût d'organisation de la soirée du 27 octobre 2015 à Saint-Lô où les candidats têtes de listes aux élections régionales ont pu présenter leur projet dans le domaine des transports publics.

L'exercice est clos avec un prélèvement de 3153,75 € sur le fonds de réserve.

La situation nette de l'association au 31 décembre 2015 s'établit à 19 141,63 €

Le compte d'exploitation est adopté à l'unanimité.

## Budget 2016

### CHARGES 2016

Fournitures de bureau	450,00 €	2,2%
Frais postaux	240,00 €	1,2%
Bulletin édition et envoi, outils communication	6 800,00 €	32,9%
Site internet	970,00 €	4,7%
Frais déplacements	10 000,00 €	48,4%
Frais bancaires	20,00 €	0,1%
Cotisations et adhésions	700,00 €	3,4%
Repas AG	650,00 €	3,1%
Divers	300,00 €	1,5%
Assurances	450,00 €	2,2%
Équipement matériel	100,00 €	0,5%
<b>Total charges 2016</b>	<b>20 680,00 €</b>	<b>100,0%</b>

### PRODUITS 2016

Adhérents individuels	5 800,00 €	28,0%
Collectivités publiques	8 060,00 €	39,0%
Abandon de frais déduction impôt	4 000,00 €	19,3%
Déplacements bénévolat membres CA	2 000,00 €	9,7%
Repas AG	650,00 €	3,1%
Intérêts compte livret	170,00 €	0,8%
<b>Total produits 2016</b>	<b>20 680,00 €</b>	<b>100,0%</b>

Le domaine d'action de l'ADPCR ayant été élargi, les collectivités locales d'Argentan, Flers, Vire, Cherbourg-en-Cotentin, Valognes, Carentan vont être sollicitées pour un soutien financier.

Le budget présenté est adopté à l'unanimité.





## Les grands enjeux du transport ferroviaire et de l'intermodalité

Présentation de Daniel Grébouval

### Améliorer le lien avec Paris, le territoire national et l'Europe

- Les améliorations nécessaires et indispensables de la qualité de la desserte actuelle de Paris-Cherbourg et Paris-Granville,
- Le renouvellement de la convention des trains d'équilibre du territoire et les enjeux pour Paris-Caen-Cherbourg : le maintien voire le renforcement des dessertes,
- L'annonce par M. Hervé Morin, nouveau président de la région Normandie, de sa volonté de prendre en charge la gouvernance des trains Intercités,
- Le renouvellement du matériel de la ligne Paris-Caen-Cherbourg,
- L'enjeu du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie,
- Le maintien de la desserte Paris-Argentan-Granville à 5 A/R et la desserte directe Paris-Pontorson-Mont-Saint-Michel,
- La création d'un arrêt à Versailles-Chantiers d'un A/R Paris-Granville pour donner correspondance avec le TGV Le Havre-Lyon-Marseille et retour.

### La région autorité organisatrice des transports

- Au sein de la Normandie réunifiée, le respect nécessaire de l'équilibre des territoires,
- La création du futur réseau régional intermodal, intégrant les actuels réseaux de cars départementaux, opportunité de créer de nouvelles relations directes interdépartementales en correspondance avec les trains,
- Le renforcement de la desserte du triangle Rouen-Caen-Le Havre,
- L'amélioration du nœud de correspondance en gare de Caen,
- Des dessertes à reconstruire pour faire mieux sans moyen supplémentaire, comme sur Caen-Saint-Lô-Coutances-Granville.

Départs des cars interurbains			17:02
Lignes	Directions		Prochains départs
1	Saint-Lô		17.35
10	Portbail		17.35
15	Barfleur		17.35
1	Saint-Lô		18.25
10	Portbail		18.25
15	Barfleur		18.25
1	Saint-Lô		05.38
1	Saint-Lô		06.28
10	Portbail		06.38
15	Barfleur		07.40
1	Saint-Lô		07.43
10	Portbail		09.48

Horaires théoriques soumis aux aléas de circulation.

### Des investissements à programmer

- La Normandie a un réseau peu électrifié (41 %) en dessous de la moyenne nationale (55 %) alors qu'elle fournit 15 % de l'électricité nationale,
- Le TER bas-normand est en traction diesel à 71 % avec un mauvais bilan carbone,
- Il faut électrifier en priorité Serquigny-Elbeuf, Saint-Lô-Coutances-Granville, Malaunay-Dieppe,
- Ces électrifications permettront de créer des relations directes Paris-Caen-Coutances-Granville et Paris-Rouen-Dieppe avec le futur matériel Intercités sécable,



- Il faut créer un croisement entre Saint-Lô et Coutances et achever la rénovation de la voie entre Coutances et Belval.

### Des sujets d'inquiétude pour l'ADPCR

- La dérive du coût du Km train du TER, plus 55 % en 10 ans de 2002 à 2012 pour atteindre 22,7 € (à titre de comparaison 14,70 € en Allemagne),
- Pour le TER bas-normand, de 2004 à 2014, une offre qui augmente de 24 % et une facture qui grimpe de 80% hors inflation !
- Le renouvellement de la convention TER : quel prix, quels critères de qualité, quel système de bonus-malus, quelle indemnisation des usagers en cas de cumul des retard, transport des vélos dans les autocars ?
- Les transports publics soumis à la concurrence du covoiturage et des nouvelles liaisons par autocars «Macron»,
- A quelle échéance expérimentera-t-on la mise en concurrence de la SNCF par délégation de service public ?
- Quel sera le rôle des associations d'usagers auprès du nouveau conseil régional ?



## Les interventions des participants

### M. David Margueritte, Vice-président du conseil régional de Normandie

La région Normandie et le Président Morin connaissent bien le message de l'ADPCR, notamment avec le débat du 27 octobre 2015 lors duquel chaque candidat a pu s'exprimer.

Le renouvellement du matériel de la ligne Paris-Caen-Cherbourg actuellement à la limite de la dignité, les nouvelles prérogatives de la région avec le schéma régional d'intermodalité, l'évolution de la tarification, la lutte contre la fraude : autant de points pour lesquels le dialogue alimente la réflexion. L'ADPCR a un message pertinent qui éclaire les décideurs publics.

Le premier acte de M. Morin a été la rencontre avec M. Guillaume Pépy qui avait déclaré en 2010 que la SNCF avait une dette envers la Normandie, or depuis 2010 la dette a augmenté !

M. Morin a un discours volontariste : il juge que pour le pilotage de la politique ferroviaire, il n'y a pas assez de volonté politique. Peut-on imposer le désenclavement ferroviaire ? Il n'acceptera plus la situation actuelle.

Concernant l'Axe-Seine et la LNPN, la décision précédente favorisant le Canal Seine-Nord s'est prise au détriment du port du Havre et de la LNPN.

Il faut sortir le projet LNPN de l'ornière même s'il n'est pas la seule solution pour le domaine ferroviaire : la région est prête à reprendre une partie de la gouvernance des trains Intercités.

Il faut augmenter la régionalisation, mais avec des compensations financières pour avoir les moyens de les gérer.

Il faut clarifier les responsabilités, SNCF Mobilités, SNCF Réseau, Etat, Région. Le 3ème axe consiste au développement des liaisons Le Havre/Caen/Rouen.

Il faut sortir de la politique malthusienne : moins de voyageurs, dégradation de l'offre, réservation obligatoire.

Pour la ligne Paris-Granville, la liaison directe avec Pontorson et le Mont-Saint-Michel est indispensable pour l'image de la Normandie. Il est inadmissible que le Comité Régional du Tourisme de Normandie n'ait aujourd'hui à proposer qu'un accès au Mont par le TGV via Rennes !

L'ADPCR est un partenaire important, assurant un rôle de veille et la remontée des préoccupations légitimes des usagers. L'ADPCR est attendue sur la question de la gouvernance des trains Intercités, sur le futur schéma d'intermodalité, sur le développement des liaisons sur le territoire.

Je souhaite longue vie à l'association. Vous représentez le bénévolat et l'engagement dans le sens de l'intérêt général : la région sera à vos côtés, dans un partenariat souhaité.

**M. Cadin** intervient pour regretter l'absence des fiches horaires de Paris-Caen-Coutances en gare de Paris-Saint-Lazare alors que les fiches Paris-Trouville-Deauville sont disponibles. Il attire l'attention sur les termes utilisés comme « Cars Macron = train pour les pauvres » Le train n'est pas réservé aux riches : il y a des billets à petit prix dans le train.

**M. Etienne Jacquet** propose que le bulletin de l'ADPCR informe les adhérents sur les nouveautés du site internet [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr) pour les inciter à davantage le consulter.

**M. Sévin, président de la communauté de communes Granville Terre et Mer** remercie l'ADPCR pour son travail. Il salue ses prises de positions en faveur de l'ouverture à la concurrence avec délégation de service public et le souci des budgets publics dans ses propositions de faire mieux en optimisant les dessertes. M. Sévin est attentif aux propositions de l'ADPCR qui concernent le territoire granvillais.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 17h30



## LA GOUVERNANCE RÉGIONALE DES TRAINS INTERCITÉS LES MISES EN GARDE DE L'ADPCR

Face aux dysfonctionnements récurrents des lignes Intercités en Normandie, l'Etat ne jouant pas comme il devrait son rôle d'autorité organisatrice, M. Hervé Morin, Président de la région Normandie, souhaite prendre en charge la gouvernance de ces trains à la place de l'Etat afin d'obtenir une meilleure qualité de service. Cette prise de gouvernance par la Région pose un certain nombre de questions que l'ADPCR a regroupé dans un document de 13 pages adressé, dès le 1er mars, au Président Morin et aux conseillers régionaux chargés des transports et de la négociation de la nouvelle convention SNCF/Etat/Région Normandie. Nous vous proposons ci-après la synthèse de ce document.

***L'intégralité du document est disponible sur notre site [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)***

### ***Avant-propos***

L'ADPCR n'est pas opposée à un transfert de la gouvernance TET de l'Etat à la Région Normandie. Nous pensons que la région aura ainsi les outils permettant de contraindre la SNCF à améliorer la qualité et les coûts de ses prestations et développer une véritable politique commerciale. Cependant, l'ADPCR attire l'attention de la région sur plusieurs points :

Gouvernance régionale ou pas, à court ou moyen terme la réalité restera :

- Un matériel Corail à bout de souffle,
- Un tronçon Paris-Mantes saturé,
- La cohabitation avec les trains transiliens et demain avec EOLE,
- La saturation de la gare Saint-Lazare et les dysfonctionnements du site de maintenance de Clichy.

Le déficit d'exploitation de 13 M€, pour les lignes Paris-Cherbourg et Paris-Le Havre, annoncé par la SNCF et le financement par l'Etat du renouvellement du matériel Corail ne représentent que la partie visible des charges assurées par l'autorité organisatrice des TET. L'opacité des comptes de la SNCF ne permet pas une vision claire des coûts réels d'exploitation. Aussi, le maintien de deux gouvernances distinctes TER et TET paraît indispensable dans un premier temps.

Si l'ADPCR est favorable, sous certaines conditions, à l'ouverture à la concurrence par délégation de service public (DSP), elle pense que la prise en charge de la gouvernance TET simultanément avec une DSP représenterait un risque majeur de dysfonctionnement.



***Éléments financiers à prendre en compte par la région dans le cadre du transfert de compétence.***

**Le maintien de la contribution de l'Etat à l'exploitation et au matériel est indispensable,**

- Par équité avec les autres régions, l'Etat doit

maintenir sa contribution d'exploitation de 13 M€ pendant la durée de la première convention,

- Pour Paris-Granville, l'Etat doit respecter la convention signée et compenser le déficit, avec maintien des dessertes actuelles jusqu'en 2030,
- Pour Caen-Le Mans-Tours, l'Etat devra accompagner financièrement le transfert des TET aux trois régions concernées. Un accord entre les régions devra permettre une unification de la desserte dans le cadre TER ou TET.

### **Prise en charge de la redevance forfaitaire d'accès au réseau pour les trains Intercités, payée par l'Etat à SNCF réseau,**

Dans le cadre de la négociation l'Etat doit s'engager au maintien de la prise en charge de l'intégralité de la redevance d'accès au réseau soit **100 M€** ou à compenser la région par une dotation annuelle équivalente.

### **Coût de maintenance du matériel,**

Dans la mesure où le matériel sera neuf, les coûts de maintenance seront notablement abaissés et simples à calculer, pour leur coût réel, à la place du forfait actuel, si la maintenance est regroupée sur peu de sites.

### **Les prestations communes des services en gare,**

Actuellement les gares de Rouen, Le Havre, Evreux, Lisieux, Caen, Cherbourg et Trouville-Deauville sont des gares nationales. Que se passera-t-il si la région reprend la gouvernance ? Ces gares resteront-elles affectées au compte des Intercités ? La région paiera-t-elle sa juste part ou participera-t-elle aux dépenses réalisées sur l'ensemble du réseau national ?

### **Les recettes, la tarification et la billettique,**

L'Etat continuera-t-il à compenser les tarifs sociaux nationaux ?

Qui aura la main sur la politique tarifaire ? Restera-t-elle nationale et du seul domaine de la SNCF ? (validité des billets, petit prix, réservation obligatoire).

La convention avec la SNCF doit intégrer la commercialisation de parcours multimodaux (Intercités + TER + Cars régionaux).

Quelle indemnisation des voyageurs en cas de retard ?

### **Bonus-malus**

La convention devra comporter des clauses de bonus-malus très contraignantes pour l'exploitant afin qu'elles soient efficaces et motivantes. La qualité de service rendu par la SNCF devra être évaluée par un cabinet d'audit extérieur choisi par le Conseil Régional.

## **Le matériel**

### **Propriété du matériel financé par l'Etat,**

L'Etat s'engageant à financer le matériel qui en sera le propriétaire ? La SNCF comme pour les Régiolis du Paris-Granville ? Dans ce cas, prévoir une clause de transfert de propriété si une DSP était attribuée dans le futur à un autre exploitant. Si le matériel est mis à disposition de la région devenu AOT pour les trains

TET, l'Etat ne risque-t-il pas de demander un loyer à la Région (même mécanisme que celui appliqué par la région Basse-Normandie pour les Régiolis) ?

### **Financement des ateliers de maintenance,**

Qui dit nouveau matériel dit probablement construction ou transformation d'un ou de deux technicentres adaptés aux nouveaux trains et implantés à Caen et ou Sotteville.

Qui va financer ces technicentres ?

## **Contribution des associations d'usagers à la définition du cahier des charges des nouveaux trains Intercités**

Les associations d'usagers demandent à être consultées pour la définition du cahier des charges du nouveau matériel, notamment sur les éléments de confort, l'aménagement des espaces, les fonctionnalités...

## **Les dessertes**

### **Transfert des dessertes TET Paris-Vernon-Rouen et Paris-Evreux-Serquigny et ou Bernay vers le TER ?**

Ces liaisons relèvent plus de la grande banlieue que des trains TET. Ne faut-il pas envisager le transfert des liaisons desservant, le Mantois vers les TER avec les compensations financières qui y sont attachées (Etat et région Ile de France) et la mise en place d'une gouvernance TER Normandie/Ile de France ?

### **Garantir les sillons donnant accès à Paris-Saint-Lazare et à Paris-Vaugirard**

La Normandie dispose de 8 sillons par heure pour ses trains, dont 3 vers Evreux, Caen, Cherbourg et Trouville-Deauville et 5 vers Rouen et le Havre. Un sillon reste non utilisé assurant une marge de rattrapage en cas de problème. Il est impératif que l'Etat garantisse à court, moyen et long terme les sillons dévolus aux Intercités normands en particulier lors de la mise en service d'EOLE. Cependant, seule la réalisation du tronçon de la LNPN entre Paris-Mantes-Evreux permettra de séparer les flux transiliens et normands. La réalisation simultanée du tronçon Paris-Mantes de la LNPN et d'EOLE, est impérative.

La même problématique s'applique aux trains Paris-Granville dont l'accès en gare de Paris-Vaugirard doit être garanti par l'Etat au-delà de 2030.



## De nouvelles dessertes pour les territoires normands

Dans le cadre de la négociation avec l'Etat pour la prise en charge de la gouvernance des Intercités, la région doit négocier un ensemble d'électrifications qui sont impératives pour l'avenir des dessertes normandes :

- Saint-Lô-Coutances-Granville\*
- Malaunay-Dieppe
- Elbeuf-Serquigny

Elles seraient également bénéfiques pour les dessertes TER et le bilan carbone de la région grande productrice d'électricité (près de 15 % de l'électricité nationale produite en métropole). Elles permettraient aussi une utilisation optimisée du parc de matériel TER électrique et de rationaliser les déplacements et l'entretien des matériels entre les deux grandes radiales de la région.

Grâce à ces électrifications complémentaires et à l'utilisation des nouveaux trains Intercités sécables, de nouvelles dessertes sans changement seront possibles entre Paris-Rouen et Dieppe et entre Paris-Caen-Saint-Lô-Coutances et Granville\*.

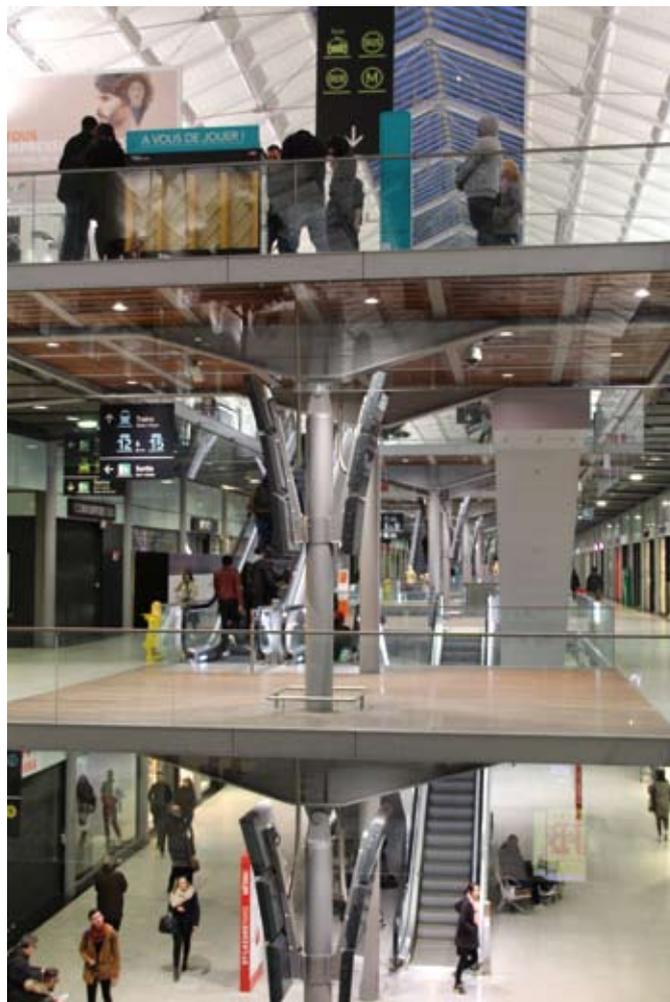
\* Granville possède toutes les installations d'une gare destination / origine pour la préparation des rames.

## Conclusions

### Le projet LNPV doit rester une priorité au niveau de l'Etat.

La région Normandie doit recevoir l'assurance que l'Etat restera concerné par ce grand projet d'aménagement du territoire même si les trains qui y circuleront seront sous gouvernance régionale.

Compte tenu des échéances lointaines, la Normandie étant la seule parmi les 13 régions françaises à n'avoir bénéficié d'aucun investissement ferroviaire important du type ligne nouvelle doit être prioritaire pour les futurs programmes d'électrifications complémentaires et d'infrastructures nouvelles.





## LA SAGA DES CARS MACRON : AVIS DE L'ADPCR SUR LES DEMANDES D'OUVERTURE DE LIGNES DE CARS «MACRON» FAITES AUPRÈS DE L'ARAFER

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques dite «loi Macron» a été publiée au Journal Officiel du vendredi 7 août 2015. En ce qui concerne les transports de voyageurs, elle prévoit de libéraliser la création de nouvelles lignes d'autocars de longue distance. La plupart du temps, elles entrent en concurrence directe avec les trains.

La relation Caen-Rennes est directement concernée par cette nouvelle loi (voir page 18) :

- depuis le 1er décembre, la société ISILINES (filiale du groupe Transdev) exploite la ligne Nantes-Rennes-Caen-Rouen-Lille, à raison de 7 allers et retours par semaine,
- depuis le 11 décembre 2015, la société allemande FLIXBUS exploite la ligne Rennes-Avranches-Caen-Rouen-Lille, à raison de 7 allers et retours par semaine,
- dès le 1er février 2016, la société STARSHIPPER, a exploité, avec des sous-traitants du réseau REUNIR, la ligne Caen-Avranches-Rennes, à raison de 26 allers et retours par semaine, réduits, dès le 23 février, de près de 40% !
- en outre, la société FLIXBUS souhaite exploiter la liaison Pontorson (rue Saint-Michel) / Coutances (rue de la gare), à raison de 14 allers et retours par semaine.

Les lignes Rennes-Lille et Caen-Rennes desservent Avranches mais il n'est pas possible de prendre des voyageurs entre Rennes et Avranches (ou l'inverse) car la distance est inférieure à 100 km. De même, la ligne Pontorson-Coutances n'a pas démarré car la distance est de 76 km.

Pour permettre ces dessertes une déclaration doit être faite, par l'exploitant, auprès de l'ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières).

Une autorité organisatrice de transport à savoir, dans le cas présent, le Conseil régional de Normandie peut contester la création d'une desserte routière parce qu'elle craint un impact important sur l'équilibre économique d'un service public de transport conventionné (TER, TET, car départemental), elle peut saisir l'ARAFER dans les deux mois suivant la déclaration, en vue de limiter ou d'interdire les services délivrés sur cette nouvelle liaison.

### 3 déclarations ont été effectuées auprès de l'ARAFER :

- La société FLIXBUS a déclaré la liaison Avranches (place de la gare) / Rennes (bd Solférino), elle a été publiée le 4 février 2016,
- La société STARSHIPPER a déclaré la liaison Rennes (gare routière, bd Solférino) Avranches (gare sncf, place de la gare), elle a été publiée le 8 février 2016,
- La société FLIXBUS a déclaré la liaison Pontorson (rue Saint-Michel) / Coutances (rue de la gare), elle a été publiée le 4 février 2016.

### Face à ces projets, l'ADPCR, est :

- **totalemment contre l'ouverture de la ligne PONTORSON-COUTANCES** qui fragiliserait la ligne CAEN-RENNES, avec le risque à court terme, de provoquer sa fermeture,
- **favorable aux relations RENNES/AVRANCHES uniquement lorsqu'elles ne viennent pas en concurrence directe avec les trains existants, nous exigeons donc une limitation des arrêts envisagés).**

En conséquence, nous avons demandé au Conseil Régional de Normandie d'intervenir auprès de l'ARAFER afin qu'une suite favorable soit apportée à nos demandes légitimes figurant ci-après. La saisine de cette instance a été effectuée le 31 mars.

Sens CAEN-AVRANCHES-RENNES

Exploitant	Jours de circulation	Heure de départ de CAEN	Heure de passage à AVRANCHES	Heure d'arrivée à RENNES	Arrêt à AVRANCHES pour aller à RENNES	Motif du refus
Starshipper	lundi à samedi	09:30	10:55	12:15	OUI	
Starshipper	lundi à samedi	14:15	15:40	17:00	NON	concurrence avec le TER 852811
Isilines	tous les jours	14:45	pas d'arrêt	17:15		
Flixbus	lundi à samedi	15:15	16:35	17:40	OUI	
Flixbus	dimanches et fêtes	16:45	18:05	19:10	OUI	
Starshipper	lundi à samedi	18:00	19:15			
Starshipper	dimanches et fêtes	19:30	20:50	22:00	NON	concurrence avec le TER 852823

Sens RENNES-AVRANCHES-CAEN

Exploitant	Jours de circulation	Heure de départ de RENNES	Heure de passage à AVRANCHES	Heure d'arrivée à CAEN	Arrêt à AVRANCHES en venant de RENNES	Motif du refus
Starshipper	lundi à samedi		07:45	09:00		
Flixbus	lundi à samedi	09:30	10:35	11:55	NON	concurrence avec le TER 852855
Starshipper	lundi à samedi	09:30	10:50	12:15	NON	concurrence avec le TER 852855
Isilines	tous les jours	09:45	pas d'arrêt	12:15		
Flixbus	dimanches et fêtes	11:00	12:05	13:25	OUI	
Starshipper	lundi à samedi	14:15	15:35	17:00	OUI	
Starshipper	dimanches et fêtes	16:00	17:10	18:30	OUI	

**Un nouveau danger pour nos lignes ferroviaires !**

**La ligne FLIXBUS PARIS-DINARD via CAEN, AVRANCHES, LE MONT-SAINT-MICHEL et SAINT-MALO.**

Cette ligne est exploitée depuis le 2 avril 2016 les samedis, dimanches et fêtes. La distance entre les arrêts étant supérieure à 100 km, personne ne peut s'y opposer.

Mais, c'est encore une atteinte à la ligne CAEN-RENNES car les relations proposées viennent en concurrence directe avec celles proposées par les TER : Caen-Avranches, Caen-Le Mont-Saint-Michel, Caen-Saint-Malo.

Elles feront également du tort à la toute prochaine relation PARIS-LE MONT-SAINT-MICHEL via la gare de VILLEDIEU-LES-POELES (Intercités + autocar TER) qui sera mise en service à l'été 2016.

Ainsi, la loi MACRON risque d'anéantir très rapidement une partie du réseau ferroviaire normand remis à niveau récemment grâce à d'importantes contributions publiques !

**Quelques pistes de l'ADPCR pour améliorer la desserte ferroviaire entre Caen et Rennes**

Certains membres du nouveau Conseil régional s'interrogent sur la nécessité de réaliser les travaux, envisagés en 2017, entre Avranches et Dol-de-Bretagne, pour la mise à voie unique et la modernisation de la signalisation. Nous devons leur apporter la preuve que ces travaux ont toute leur utilité.

Les trains Caen-Rennes doivent jouer à fond leur rôle de cabotage en assurant une desserte fine entre les différentes gares. Il faut mettre en valeur les relations qu'ils permettent, impossibles avec les nouveaux autocars par exemple : Cherbourg-Rennes, Saint-Lô-Dinan, Granville-Saint-Malo etc... et surtout la desserte du prestigieux site du Mont-Saint-Michel qui attire chaque année des millions de visiteurs. A cet effet, la

section Folligny-Pontorson doit notamment être utilisée par les trains directs Paris-Pontorson qui offriraient une alternative à la desserte assurée par TGV via Rennes en proposant des tarifs très attractifs incluant d'autres services permettant de faire découvrir l'ensemble de la baie aux touristes.

L'ADPCR prépare un document qui sera présenté aux élus concernés par la ligne Caen-Rennes afin de débattre des principales propositions qui peuvent se résumer ainsi :

- faire passer certains trains Caen-Rennes par Granville afin d'offrir des relations directes entre ce bassin de vie de 45 000 habitants et les 2 capitales régionales attractives pour le Sud-Manche,
- créer des arrêts à la halte de Rennes-Pontchaillou pour permettre de rejoindre le CHU et les facultés,

- repositionner les trains insuffisamment fréquentés,
- exiger de la Région Bretagne de fixer le terminus de sa ligne Rennes-Le Mont à la gare de Pontorson où un pôle multimodal d'échanges est en projet,
- optimiser les marches des trains Caen-Rennes,
- créer des trains Rouen-Caen-Rennes directs,
- réaliser des nœuds de correspondances, notamment à Caen, pour faciliter les relations avec changement,
- créer un produit touristique permettant de relier le Mont-Saint-Michel aux Plages du Débarquement via Pontorson et Bayeux,
- développer le service train + vélo en augmentant, pendant l'été, le nombre de places pour ce mode doux de déplacement.

La desserte de week-end devra être performante pour permettre aux nombreux étudiants de rejoindre leur domicile dans de bonnes conditions.

Nous voulons également proposer une idée innovante en demandant au Conseil Régional et à la SNCF d'étudier, au niveau de la Normandie, en liaison avec les associations d'usagers, le covoiturage ferroviaire à l'instar de ce qui existe au niveau de Thalys.

CIF <https://www.thalys.com/fr/fr/offres-et-tarifs/tickup>

Sur le plan commercial, nous demandons également instamment au Conseil Régional et à la SNCF de proposer des «petits prix» afin d'attirer et de maintenir la clientèle qui pourrait être tentée par d'autres moyens de déplacement mettant en péril la survie des liaisons CAEN-RENNES. Nous réitérons également notre demande tendant à obtenir l'effacement du calendrier voyageurs très pénalisant sur une ligne à faible fréquence.



La nouvelle desserte intercity Paris-Caen : quand Pépy déraile...



## Etat des lieux des trains et des cars circulant entre CAEN et RENNES (avril 2016)

### Sens CAEN-AVRANCHES-RENNES

Exploitant	Jours de circulation	Heure de départ de CAEN	Heure de passage à AVRANCHES (1)	Heure d'arrivée à RENNES	temps de trajet	Nbre de trains/semaine	Nbre de cars/semaine	Tarif Caen-Rennes	Tarif Caen-Avranches	Date de mise en service
TER 852801	lundi	05:47	07:33	08:50	03:03	1		38,30 €	26,10 €	
TER 852803	lundi à vendredi	07:13	08:54	10:05	02:52	5		38,30 €	26,10 €	
TER 852807	samedi	09:10	10:47	11:57	02:47	1		38,30 €	26,10 €	
Starshipper	lundi à samedi	09:30	10:55	12:15	02:45		6	10,00 €	8,00 €	01/02/2016
Flixbus	samedi, dim et fêtes	10:25	12:00		01:35		2		7,00 €	02/04/2016
Starshipper	lundi à samedi	14:15	15:40	17:00	02:45		6	10,00 €	8,00 €	01/02/2016
TER 852811	tous les jours	14:11	15:52	17:06	02:55	7				
Isilines	tous les jours	14:45	pas d'arrêt	17:15	02:30		7	9,00 €		01/12/2015
Flixbus	lundi à samedi	15:15	16:35	17:40	02:25		6	9,00 €	7,00 €	11/12/2015
Flixbus	dimanches et fêtes	16:45	18:05	19:10	02:25		1	9,00 €	7,00 €	11/12/2015
TER 852815	vendredi	17:10	18:52	20:03	02:53	1		38,30 €	26,10 €	
TER 852817	sauf vendredi	17:29	19:14	20:25	02:56	6		38,30 €	26,10 €	
Starshipper	lundi à samedi	18:00	19:15		01:15		6		8,00 €	01/02/2016
TER 852821	vendredi	19:29	21:18	22:28	02:59	1		38,30 €	26,10 €	
TER 852823	dimanches et fêtes	19:19	21:12	22:20	03:01	1		38,30 €	26,10 €	
Starshipper	dimanches et fêtes	19:30	20:50	22:00	01:20		1	10,00 €	8,00 €	01/02/2016
						23	35			

### Sens RENNES-AVRANCHES-CAEN

Exploitant	Jours de circulation	Heure de départ de RENNES	Heure de passage à AVRANCHES (2)	Heure d'arrivée à CAEN	temps de trajet	Nbre de trains/semaine	Nbre de cars/semaine	Tarif Rennes-Caen	Tarif Avranches-Caen	Date de mise en service
TER 852851	lundi à vendredi	05:50	06:57	08:43	02:53	5		38,30 €	26,10 €	
Starshipper	lundi à samedi		07:45	09:00	01:15		6		8,00 €	01/02/2016
TER 852853	samedi	08:25	09:33	11:21	02:56	1		38,30 €	26,10 €	
TER 852855	lundi à vendredi	09:02	10:06	11:45	02:43	5		38,30 €	26,10 €	
Flixbus	lundi à samedi	09:30	10:35	11:55	02:25		6	9,00 €	7,00 €	11/12/2015
Isilines	tous les jours	09:45	pas d'arrêt	12:15	02:30		7	9,00 €		01/12/2015
Starshipper	lundi à samedi	09:30	10:50	12:15	02:45		6	10,00 €	8,00 €	01/02/2016
Flixbus	dimanches et fêtes	11:00	12:05	13:25	02:25		1	9,00 €	7,00 €	11/12/2015
TER 852859	dimanches et fêtes	12:51	13:57	15:42	02:51	1		38,30 €	26,10 €	
Starshipper	lundi à samedi	14:15	15:35	17:00	02:45		6	10,00 €	8,00 €	01/02/2016
TER 852861	vendredi	14:56	16:00	17:46	02:50	1		38,30 €	26,10 €	
Starshipper	dimanches et fêtes	16:00	17:10	18:30	02:30		1	10,00 €	8,00 €	01/02/2016
TER 852867	vendredi	16:30	17:37	19:23	02:53	1		38,30 €	26,10 €	
TER 852869	lundi à jeudi	16:54	18:01	19:49	02:55	4		38,30 €	26,10 €	
TER 852871	samedi	16:48	17:54	19:49	03:01	2		38,30 €	26,10 €	
TER 852881	dimanches et fêtes	16:48	17:54	19:42	02:54			38,30 €	26,10 €	
Flixbus	samedi, dim et fêtes	17:55	19:30		01:35		2		7,00 €	02/04/2016
TER 852873	vendredi	18:24	19:28	21:11	02:47	1		38,30 €	26,10 €	
TER 852875	dimanches et fêtes	19:00	20:03	21:42	02:42	1		38,30 €	26,10 €	
TER 852879	dimanches et fêtes	20:43	21:49	23:28	02:45	1		38,30 €	26,10 €	
						23	35			

Pour les cars ↓

- (1) descente seulement
- (2) montée seulement

**NB :** pour les trains, il s'agit du plein tarif sur lequel s'appliquent les réductions auxquelles l'utilisateur peut avoir droit

### La bataille de Verdun

Le 21 février 1916, un déluge de feu s'abat sur le front de Verdun, puis à 16 heures, 60 000 soldats allemands se lancent à l'assaut du bois des Caures. Dès le 25 février le fort de Douaumont tombe. Ainsi commence l'une des batailles les plus longues et dévastatrices de la Première Guerre Mondiale. Dans cette bataille, qui va durer dix mois, l'approvisionnement en matériels et hommes est vital.

Les Allemands bénéficient d'un réseau logistique de voies ferrées performantes autour du saillant de Verdun, ce qui n'est pas le cas du côté français.

### Un petit chemin de fer local

Jusqu'à la Première Guerre Mondiale, il existait dans le département de la Meuse, comme dans toute la France, des voies ferrées d'intérêt local à écartement métrique, que Napoléon III avait laissé construire à l'initiative des conseils généraux.

Un entrepreneur ferroviaire connu dans tout le pays, Charles Varinot, créa un réseau articulé autour d'une ligne Bar-le-Duc à Clermont-en-Argonne avec différentes antennes.

La Première Guerre Mondiale fut source de gros dégâts sur ce réseau et après la bataille de la Marne le grand quartier général s'aperçut que la place forte de Verdun était en situation critique face au déferlement allemand : impossibilité d'acheminer les troupes, les chevaux (120 000), le ravitaillement, les munitions et le matériel, les deux grandes voies ferrées étant soit inutilisables, soit directement sous le feu de l'ennemi.

Ne restent de possibilités que le mauvais chemin routier de Bar-le-Duc à Verdun, quasi abandonné, et le petit chemin de fer local, équivalent de notre «Tue-vaques».

### 35 trains par jour en avril 1916

L'armée réquisitionne le 1er décembre 1915 «le Meusien». Le 5ème Régiment de Génie et son bataillon ferroviaire entrent en jeu : on double les voies sur certaines portions, un embranchement est créé au sud de Verdun, on allonge les quais, on crée des voies de débord et d'évitement, des points de transbordement avec le grand réseau et le canal de la Marne au Rhin, et on équipe toutes les gares du téléphone.

En même temps on empierre la mauvaise route en l'élargissant pour permettre la circulation dans les deux sens, tout cela avec la main d'œuvre issue de nos colonies et des troupes territoriales.

Le «Meusien» transportera durant le reste de la guerre tout le nécessaire à l'action militaire, à flux tendu (comme les industries de nos jours...).

Au retour, les wagons sont aménagés pour emmener à l'arrière jusqu'à 250 blessés. Evidemment le matériel

civil était bien incapable de faire face à un pareil trafic avec une quinzaine de locomotives et une centaine de véhicules remorqués...

L'armée réquisitionne dans tous les réseaux équivalents du pays, du matériel roulant, par nature très disparate. On arrive à un parc de 128 locomotives et 800 wagons. Mais les différences techniques (hauteur des tampons, systèmes d'attelage, etc...), font que l'on forme des rames homogènes indissociables (comme le TGV...).

Le trafic est évidemment permanent, jour et nuit, et on arrive en avril à 35 trains/jour.

En juin 1916, une voie nouvelle à écartement dit normal et appelée N° 6 bis vient soulager le pauvre tortillard, permettant également de supprimer le transbordement dû à la différence d'écartement.

On fit même circuler sur ce réseau des monstres d'Artillerie Lourde sur Voie Ferrée. Bref le «petit train» fit, comme les hommes et les animaux, son devoir vis-à-vis de la nation.



A gauche : La locomotive «La Suzanne»

A droite : La route dite «Voie Sacrée»

En 1919, le réseau est rendu à ses propriétaires. Ceux-ci réclament à l'armée 12,773 millions de francs pour les frais de remise en état d'origine et de location durant le conflit. Ceci génère des tractations assez sordides qui se concluent par l'attribution de 1,748 million que se partageront le conseil général et Monsieur Varinot. L'Etat, n'ayant pas apprécié le marchandage, attribua à la route, qui avait bien mérité de la patrie, l'honneur de s'appeler pour l'éternité «La Voie Sacrée», mais laissa retomber dans l'obscurité de l'Histoire le «Meusien», sans l'associer à sa consœur en transports...

En 1927, le trafic voyageurs cessa et en 1936 ce fut l'arrêt définitif de toute circulation.

Le déclassement du réseau n'intervint qu'en...1946.

Un projet de repose sur 5 km de la voie à l'emplacement exact de l'ancien tracé est en cours de définition. Il serait lié à une muséographie historique et on y verrait circuler «La Suzanne», locomotive restaurée, ayant sué vapeur et eau durant la Grande Guerre sur les lieux mêmes.

# TRIBUNE LIBRE DE LA MOBILITE

A partir de ce bulletin n°88, une nouvelle tribune est ouverte aux acteurs de la mobilité et à toutes les personnes intéressées. Nous inaugurons cette rubrique avec le point de vue de M. Jean-Marie Sévin, président de la communauté de communes Granville Terre et Mer.

## Granville Terre et Mer et la mobilité

C'est avec plaisir que je m'exprime au sein de la revue l'ADPCR pour exprimer la conviction que la préoccupation de la mobilité pour tous est plus que jamais d'actualité. Car sans progrès pour offrir à tout un chacun des opportunités de mobilité autres que celles de l'utilisation de sa voiture individuelle, il ne peut y avoir d'avancée conséquente dans la politique de développement durable.

Notre territoire normand est particulièrement concerné par cette nécessité car son organisation spatiale ne se prête pas de façon naturelle à la mise en place de cette politique de mobilité durable, en particulier en raison d'une répartition des populations et donc d'une densité très variable selon les départements.

Consolider ce qui existe déjà est donc un des premiers enjeux. La mobilité en train est un maillon essentiel de la consolidation. Et l'offre dont nous disposons ne doit en aucun cas être réduite en particulier sur nos 3 départements de l'ouest de la Normandie.

Ainsi le Paris-Granville doit-il conserver ses 5 allers retours quotidiens, conformément aux engagements pris par la SNCF. Il est en effet impératif de ne pas rentrer dans la spirale négative bien connue qui enclenche un processus pernicieux : moins d'offre, donc moins de fréquentation dans l'offre résiduelle, donc de nouveau moins d'offre et de suite en de suite. Nous pouvons désormais espérer que les ambitions affirmées de la Région Normandie en faveur des trains d'équilibre du territoire écartent tout risque en la matière.

Ainsi favoriser une offre de cabotage sur le Caen-Rennes est-il nécessaire pour répondre à des besoins autres que les déplacements de métropole caennaise à métropole rennaise. C'est aussi pourquoi la mise en place d'une liaison Coutances-Pontorson en car qui vient directement concurrencer une offre ferroviaire existante n'a pas sa place actuellement sur notre territoire. Sans pour autant avoir de dogmatisme sur l'intérêt des liaisons «Macron» par autocar qui pour certaines d'entre elles apportent une offre complémentaire à une offre en transport collectif.

Un bon exemple de complémentarité d'offre en transport collectif est apporté par la nouvelle liaison Paris-Le Mont-Saint-Michel avec une correspondance en car à Villedieu. Dans l'attente d'une liaison ferroviaire complète

via Folligny, c'est bien un renfort de l'attractivité de notre Sud-Manche qu'apportera cet itinéraire. Nous ferons le nécessaire au sein de Granville Terre et Mer pour promouvoir cette liaison.

Enfin, il n'y a pas de réussite de l'offre de transport collectif sans la continuité de cette offre de l'origine du déplacement à la destination finale de l'utilisateur. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons lancé au sein de Granville Terre et Mer l'étude d'un plan global de déplacement qui a pour objet d'examiner comment sur notre territoire, balnéaire et rural, nous pouvons projeter pour les 10 prochaines années une organisation de la mobilité qui offre aux habitants et aux touristes complémentarité et alternative à l'offre individuelle ou collective. Nous savons que c'est un travail de longue haleine car c'est bien de politique globale dont il s'agit (sur l'offre bien sûr, mais aussi sur le stationnement, sur l'allocation de la voirie, sur les modes doux, sur l'information, sur les nouvelles technologies numériques, sur l'innovation en matière d'énergie, etc...). Mais c'est aussi affaire de modification des comportements, et l'expérience nous a appris qu'il fallait beaucoup de temps pour les infléchir.

L'ADPCR a accepté de faire partie du comité de pilotage de cette réflexion. Nous sommes heureux que sa compétence nous accompagne tout au long de cette étude et nous en remercions l'ADPCR.

Jean Marie Sévin  
Président de Granville Terre et Mer

*Jean-Marie Sévin a consacré la plus grande partie de sa carrière au monde du transport. En 1977, il est entré au sein d'une société de transports publics où il a eu des responsabilités de directeur de filiales locales : à Dijon, il avait la responsabilité de 500 personnes pour un chiffre d'affaires (CA) de 30 millions d'euros (M€), à Rennes, 700 personnes et 45 M€ de CA, et enfin à Lyon, comme responsable du Transport en Commun Lyonnais, il a connu tous les modes de transport, le métro, le tramway, les bus et les trolleybus et même le funiculaire avec la célèbre « Ficelle ». Enfin, de 2005 à 2011, il est consultant dans une petite société de transport.*



Hôtel de Ville - BP 330  
50010 Saint-Lô cedex  
**Adresse email :** [adpcr.saint-lo@orange.fr](mailto:adpcr.saint-lo@orange.fr)

L'ADPCR édite 4 bulletins chaque année.  
Retrouvez toute notre actualité sur le site internet : [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)