adpcr



Association pour la défense et la Promotion du Chemin de fer et de l'intermodalité dans l'ouest de la l'égion Normandie



25^e Assemblée Générale à Avranches, Un quart de siècle de défense et de propositions en faveur du train

ÉDITO - Et si l'on disait du bien du transport ferroviaire français !

«Qui aime bien châtie bien»! Si l'on applique cet adage populaire au transport ferroviaire, sachant que la presse, les experts en tout genre, les politiques et même les usagers n'arrêtent pas de dénigrer le rail français, il est certain que la France adore son chemin de fer.

Malheureusement à trop taper sur celui que l'on aime on finit par le tuer!

Voilà pourquoi en ce début d'année, j'ai demandé aux membres du conseil d'administration de l'ADPCR de défendre envers et contre tous, le train comme l'outil essentiel au développement de nos territoires. Si d'autres, comme la SNCF l'on dit mais n'ont pas convaincu, à nous de vous faire aimer le train.

Le transport ferroviaire, comme l'ont si bien démontré les deux «Grenelle de l'environnement», est économe en énergie fossile, peu polluant, son empreinte carbone moyenne par passager est environ 20 fois inférieure à celle du transport routier. Il est peu consommateur d'espace. Pour cela il suffit de comparer, pour un usage équivalent, l'espace occupé par une autoroute et une ligne à grande vitesse (LGV). Cerise sur le gâteau, la sécurité est quasi absolue. Quatre ans après le déraillement de Brétigny, qui a fait sept victimes, on en parle encore alors que la route a fait, pendant ces mêmes 4 années, plus de 13 500 morts dont plus personne ne parle.

Quel autre moyen de transport permet aux pendulaires de Caen, Lison et même Valognes de se rendre chaque jour à Paris en toute tranquillité, dans des conditions de confort et de prix que ni l'autocar ni la voiture ne permettent?

Le chemin de fer n'est pas un objet du passé. Bien au contraire, il met en œuvre des techniques modernes qui, dès aujourd'hui, permettraient aux trains de rouler en toute sécurité, sans agent de conduite. Si les constructeurs automobiles nous promettent pour demain la voiture autonome, quelle sécurité offrira-t-elle ? Comment évitera-t-elle l'enfant qui surgit ou le camion qui se déporte sur la gauche ?

Tout au long de ma vie professionnelle, j'ai pris régulièrement l'avion pour des vols nationaux ou internationaux et je peux compter sur les doigts des mains le nombre de fois ou j'ai atterri avec moins de 10 minutes de retard. Connaissez-vous un conducteur de Blablacar qui puisse raisonnablement indiquer à ses passagers une heure d'arrivée au quart d'heure près ? Et que dire des cars «Macron» et des longues attentes sur des aires de parkings. Seul le train est capable d'entrer en gare 9 fois sur 10 soit à l'heure pile soit au pire avec moins de 5 minutes de retard pour les TER ou moins de 10 minutes de retard pour les TGV et TET.

Tout ceci n'est possible, et ne restera possible dans l'avenir, que grâce à la compétence et à la conscience professionnelle des cheminots, même si comme pour chacun de nous l'erreur reste humaine. La qualité du service ferroviaire dépend, et dépendra plus encore demain, des investissements en matériels, du bon l'entretien de ce dernier et de l'excellence des infrastructures.

Demain, bien plus qu'aujourd'hui, le rôle des autorités organisatrices sera déterminant. Voilà pourquoi l'ADPCR se félicite des décisions prises par le Conseil régional qui devraient conforter le transport ferroviaire en Normandie.

Nous serons toujours aux côtés de ceux qui aiment et qui défendent le train.

Xavier Jacquet Président de l'ADPCR





THE RESERVE OF THE PARTY OF THE	STATE OF THE STATE	原型研究 5 编			
			學是是是		
是一层山	经验	the state of the s			100 K 20710
25 années de	mobilisation avec l	'ADPCR			
L'assemblée g	générale du 28 janv	ier 2017			
Rapport m	oral				
Rapport d'a	activité				
Rapport fin	nancier				
Renouvelle	ement du Conseil d'A	dministration			
Présentatio CAEN-RENI	on de notre réflexion NES via GRANVILLE .	sur un projet de r	efonte des dessertes	ferroviaires	
Les interve	entions des participar	nts			

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.

Tribune Libre de la mobilité

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.



25 ANNÉES DE MOBILISATION AVEC L'ADPCR

7 décembre 1990 : la naissance de l'ADPCR et le sauvetage de la ligne Caen - Rennes.



En 1990, la fermeture d'une partie de la ligne Caen-Rennes entre Coutances et Avranches ou Dol devenait probable pour l'horizon 1992. Considérée comme ligne secondaire, un projet d'autocar Caen-Rennes par la RN 175 et la future A84 était envisagé à sa place.

Bien décidé à contrer le projet de fermeture de ligne, Guy Fontenelle commence à mobiliser toutes les forces susceptibles de stopper ce processus. Une Association pour la Défense et la Promotion de la ligne ferroviaire Caen – Rennes (ADPCR) est créée le 7 décembre 1990 à Saint-Lô et son premier bulletin parait en avril 1991. Guy Fontenelle le fondateur en est le président de 1990 à 2009.

Par sa ténacité, sa persuasion et les campagnes de mobilisation à travers pétitions, propositions de motions, réunions publiques, Guy Fontenelle va obtenir le sauvetage de la ligne Caen-Rennes.

En septembre 1995, un premier train spécial de mobilisation ADPCR entre Caen et Dinan est organisé pour montrer et maintenir un trait d'union entre la Normandie et la Bretagne. Le 28 juin 1997, un second train spécial de mobilisation ADPCR est organisé entre Caen et Rennes, avec un arrêt à Avranches afin de sensibiliser les élus du Sud-Manche et de Bretagne sur l'intérêt de cette ligne.

Enfin, la ligne est définitivement sauvée en 1998. Une convention d'études de la modernisation de la ligne est signée entre la Région et la SNCF le 26 février 1998.

4 décembre 2000 : la modernisation de la ligne Caen-Rennes



Le sauvetage acquis, Guy Fontenelle et l'ADPCR militent pour une modernisation de la ligne, une condition pour assurer sa pérennisation, de meilleures conditions de transports pour les usagers, avec objectif une liaison Caen-Rennes en 2h 30/40. Les infrastructures ont vieilli, ainsi sur le tronçon Avranches - Pontorson des éléments de la voie datent de 1911.

Un troisième train spécial de mobilisation ADPCR est encore organisé le 18 septembre 1999 entre Caen et Saint-Malo.

Le 4 décembre 2000 le projet se concrétise, la convention de modernisation du tronçon Lison – Granville est signée à Saint-Lô entre la Région, RFF, l'Etat et la SNCF, et la modernisation est inscrite dans le Contrat de Plan Etat - Région 2000/2006. La convention de modernisation des infrastructures du tronçon Granville – Pontorson est signée l'année suivante le 12 octobre 2001.

L'ADPCR veille à ce que les engagements pris dans le cadre du Plan Etat – Région 2000/2006 soient bien respectés.

Ainsi, le 5 juin 2005 l'ADPCR appelle à un rassemblement en gare de Pontorson pour le respect des engagements.

La modernisation du tronçon Folligny – Dol est inscrite dans le prochain Contrat de Plan Etat – Région 2007/2013.

Les étapes de la modernisation de 2003 à 2015

Le 10 décembre 2006 le premier train électrique circule sur le tronçon Lison – Saint-Lô dont les travaux d'infrastructure de la voie et d'électrification ont été réalisés entre 2003 et juin 2006. Quelle grande satisfaction pour le Centre-Manche et l'ADPCR. L'ADPCR appuie les élus de Saint-Lô pour une relation quotidienne directe Saint-Lô – Paris sans changement désormais possible par train corail. Le premier train corail circule le 14 décembre 2008, mais l'expérience ne dure que deux années face au coût et à un horaire mal adapté.

Pour la cohérence de la desserte du Centre-Manche, éviter la rupture de charge à Saint-Lô éviter de faire circuler du matériel thermique sur une voie électrifiée, l'ADPCR demande que l'électrification du tronçon Saint-Lô Coutances soit également inscrite au Contrat de Plan Etat – Région 2007/2013.



Lors de l'inauguration de la modernisation de la gare de Coutances le 18 mai 2007, l'ADPCR remet 2074 signatures d'une pétition et 200 motions demandant l'électrification de ce tronçon.

Le tronçon Saint-Lô – Coutances voient ses travaux réalisés en 2004 mais 2 sections n'ont pas été renouvelées complètement, mais seulement rénovées. Ceci s'est traduit très vite par un inconfort notoire pour les usagers. De nouveaux travaux de réfection sont réalisés en 2014 près de Canisy sur une des deux sections.

L'ADPCR déplore que le point de croisement entre Coutances et Saint-Lô à hauteur de Carantilly - Marigny ait été supprimé. Ceci est bien préjudiciable pour une desserte sur voie unique en cas de retard.

Les travaux sur le tronçon Coutances – Folligny sont réalisés de 2009 à 2011 avec notamment le triangle ferroviaire de raccordement en aval de la gare de Folligny permettant une liaison directe Caen - Granville.





L'ADPCR a beaucoup milité pour ce triangle de raccordement mais elle déplore que cet investissement soit sous-employé en raison du faible nombre de dessertes directes entre Granville et la métropole régionale de Caen.

Quant au tronçon Folligny – Dol inscrit dans le cadre du Contrat de Plan Etat – Région 2007/2013, les travaux commencent entre Folligny et Avranches en automne 2011. La voie est complètement renouvelée et la vitesse peut être portée à 110 Km/h.

Enfin le dernier tronçon Avranches – Dol voit ses travaux commencer en 2014 avec l'amélioration de la voie dans le sens Avranches – Dol et le renouvellement complet dans le sens Dol – Avranches. Avec la fin des ralentissements à 40 ou 70 m/h sur certaines sections, la vitesse peut être portée à 110 Km/h.

La modernisation de la ligne Caen – Rennes s'achève en 2015 mais l'ADPCR doit rester vigilante. Ainsi au printemps 2016, elle apprend que SNCF Réseau reporte les travaux de modernisation de la signalisation entre Avranches et Dol et que le nouveau Conseil Régional de la Normandie réunifiée s'interroge sur le bien-fondé de ces travaux prévus en 2017 qui se montent à 20 millions d'euros. Ces travaux permettent la mise en voie unique de la section Avranches – Dol.

L'ADPCR a dû intervenir et après avoir rencontré le Conseil Régional a obtenu le maintien de ses travaux, sans lesquels la pérennité de la ligne était à nouveau remise en cause.

Juin 1996 et automne 2003 : la bataille des correspondances à Lison et Folligny

Une des tâches de l'ADPCR est de réclamer de bonnes dessertes adaptées pour les usagers du ferroviaire. Ce travail peu visible aux yeux du public demande beaucoup d'énergie et Guy Fontenelle y tenait particulièrement et apporta son expertise.

Les anciens élus du CA de l'ADPCR se souviennent de ces débats sur les propositions à faire pour améliorer les dessertes, les horaires, pour trouver les meilleures correspondances. Ce travail, il fallait le relayer ensuite auprès de la SNCF, de la Région, des élus locaux à travers rencontres, courriers, pétitions et motions.

Les enjeux ne sont pas minces pour la Manche, car il s'agit de permettre de bonnes relations vers Paris, vers les métropoles régionales Rennes, Nantes, Quimper, Brest, Rouen, le Mans, Tours. Ces questions sont toujours d'actualité comme avec les nouvelles grilles horaires du Caen – Rennes.

L'ADPCR se veut d'abord constructive, porteuse de propositions, mais elle n'hésite pas non plus à aller jusqu'à intervenir comme à Lison en 1996 ou à Folligny en 2003, gares de correspondance avec l'axe Paris - Caen – Cherbourg pour l'une et Paris – Granville pour l'autre.



En juin 1996 suite à l'électrification de la ligne Paris – Cherbourg, la SNCF décide de diminuer le nombre d'arrêts entre Caen et Cherbourg pour les trains Grandes Lignes. Les liaisons directes du Centre-Manche pour Paris en pâtissent. L'ADPCR et la population locale se mobilisent, un train drapeau Paris – Cherbourg est bloqué en gare de Lison le 13 juin 1996. Après plusieurs manifestations, l'ADPCR obtient une augmentation sensible du nombre d'arrêts Grandes Lignes.

En automne 2003, suite à la réorganisation de la desserte Paris – Granville, la SNCF envisage de remettre en cause les arrêts en gare de Folligny. Plusieurs manifestations sont organisées, un train Paris – Granville est arrêté. La mobilisation permet d'obtenir le maintien d'arrêts en gare de Folligny.

2003 : le Schéma des Transports de la Manche avec la ligne Caen – Rennes comme épine dorsale de la Manche

A l'échelle régionale, l'idée forte est de s'appuyer sur le ferroviaire pour en faire l'épine dorsale du département entre le Nord-Cotentin, le Centre et le Sud-Manche. En 2003 l'ADPCR a contribué au Schéma départemental des transports de la Manche afin que l'axe ferroviaire nord-sud Cherbourg – Pontorson soit reconnu comme épine dorsale des transports publics de la Manche. D'une part

jouer la carte de l'intermodalité en travaillant avec les services du Département sur les grilles de Manéo pour établir une complémentarité entre les transports ferroviaires et les transports par bus. D'autre part établir de meilleures correspondances entre le Nord-Cotentin et le Centre-Sud Manche en gare de Lison qui ne sont pas nombreuses ou performantes.

Pas aisées comme à l'image de cette passerelle de Lison jugée inadaptée et pénible pour les usagers voire dangereuse dans cette gare de correspondance. L'ADPCR a relayé les plaintes de ces usagers, alerté les élus et mobilisé par de nombreuses actions face à l'inertie de RFF. Finalement la Région, Autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux depuis 2002, finance en 2004 l'étude d'un aménagement de la passerelle, copie rendue 2006. Cet aménagement est cependant disjoint du dossier de modernisation de la gare de Lison et les autres partenaires financiers, SNCF, RFF, Départements refusent de s'engager sur un financement.

Le vendredi 20 octobre 2006 l'ADPCR organise une manifestation très médiatique sous la forme d'un marathon de la passerelle, 354 personnes sont venues et ont gravi et descendu 101 840 marches.

En 2008 la Région décide alors d'inscrire l'aménagement de la passerelle dans son Schéma d'Accessibilité des installations ouvertes au public sur la base de 2 ascenseurs et non d'un souterrain. Les travaux sont réalisés en 2015 financés à 75% par la Région et 25% par RFF. Le 4 octobre 2016, après quelques retards les ascenseurs fonctionnent.

Septembre 2008 : gamme de tarification régionale Boos'ter et Liber'ter disponible, prendre le train pour réduire notre empreinte écologique

Au début des années 2000 l'ADPCR et son président Guy Fontenelle ont déjà intégré dans leur réflexion les questions du développement durable et de l'Environnement.

La défense et la promotion du transport collectif et du fret ferroviaires sont au cœur des réflexions de l'ADPCR face à la route et aux camions. L'ADPCR souhaite en faire un des outils pour l'aménagement du territoire, le conjuguer avec l'intermodalité et l'appuyer par des politiques de tarifications.

Guy Fontenelle n'hésite pas à voir loin, notamment ce combat pour un grand arc atlantique, Caen - Rennes - Nantes - Bordeaux dans le cadre de l'aménagement du Grand Ouest avec l'électrification complète de cet axe, comme Saint-Lô – Dol une des sections non encore pourvues. Cette idée été développée constamment par des pétitions à faire signer auprès du grand public et des motions à faire voter auprès des élus.

A l'échelle régionale connecter les différentes métropoles régionales et les bassins d'emploi par de bonnes correspondances, par des horaires adaptés aux usagers comme avec les relations pendulaires domicile – travail, avec les relations hebdomadaires avec Paris et les métropoles régionales le week-end, essentielles pour les étudiants, les actifs ou retraités.

A l'échelle locale jouer sur l'intermodalité en s'appuyant sur les complémentarités des modes de transport et amener les usagers vers les gares de la ligne Caen -Rennes.

Avec son énergie Guy Fontenelle demande à l'ADPCR de participer aux réunions et d'apporter les contributions de l'ADPCR à l'élaboration des SCOT (Schéma de Cohérence territoriale) des différents pays, le Saint-Lois, le Coutançais, la Baie du Mont-Saint-Michel, le Bessin avec notamment la question des déplacements et mobilités qui sont l'une des problématiques posée par ces documents.

L'intermodalité est un thème développé par l'ADPCR. L'ADPCR travaille par exemple, comme nous l'avons dit, avec le Département de la Manche sur les grilles Manéo, une convention d'ailleurs a été signée entre le les services transports du Département de la Manche et l'ADPCR en 2014.

La promotion du transport collectif ferroviaire doit s'accompagner aux yeux de l'ADPCR d'une politique tarifaire. Elle a fait plusieurs propositions en ce sens et s'est félicitée quand la Région a commencé à se lancer dans ces politiques en 2005 avec par exemple le tarif Sillage Loisirs, Sillage Travail devenu carte Liber'ter en 2008 ou la carte jeune Boos'ter en 2008.

Juillet 2009 : inauguration de la ligne Baie et la question de la desserte du Mont



Depuis qu'il l'avait émise lors d'une réunion à la mairie de Pontorson, le 17 septembre 1997, Guy Fontenelle, le « visionnaire », défendait l'idée de ce qu'il nommait le « Tire-bouchon ».

Cette idée n'était autre dans son esprit que la future ligne Baie permettant d'irriguer en période touristique l'ensemble de la Baie du Mont-Saint-Michel de Saint - Malo à Granville et desservant les gares de Dol, Pontorson Le Mont, Folligny, Granville. Il souhaitait pour cette ligne estivale des tarifs attractifs pour l'ensemble de la clientèle.

La ligne Baie inaugurée début juillet 2009 a connu un succès notable. Hélas Guy Fontenelle n'a pas pu vivre cet événement. Mais après 7 années de reconduction de cette ligne, la ligne Baie disparait en 2016, suite au retrait financier et matériel de la Région Bretagne.

La desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel reste l'une des problématiques posée par l'ADPCR. Guy Fontenelle et l'ADPCR défendaient l'idée d'un tram-train, projet innovant qui permettrait une desserte de qualité pour ce site mondialement connu qui accueille chaque année environ 3 millions de visiteurs. Le projet de ligne nouvelle à partir de Servon-Tanis vers le Mont est alors prévu au Contrat de Plan Etat - Région 2000/06 mais il est abandonné en 2004.



Le 17 juin 2006 à Avranches l'ADPCR organise un grand forum sur le thème «Quels transports publics dans la Baie du Mont-Saint-Michel ?».

Si le projet du tram-train est abandonné, vue la conception du pont-passerelle qui ne peut pas supporter la circulation d'un tram-train (11 tonnes à l'essieu) et vue la délégation de service public pour la desserte du Mont faite à Véolia pour 3 ans de construction et 10 ans d'exploitation, l'ADPCR reste néanmoins fidèle à cette idée.

En 2014, l'ADPCR a relancé l'idée d'une desserte ferroviaire normande directe avec le Paris – Granville en coupant l'élément de queue d'un train Régiolis à Folligny pour desservir Avranches, Pontorson - Le Mont avec un terminus à Dol. C'est le trajet le plus court avec 354 Km contre 453 Km par Rennes, c'est un trajet moins cher par rapport au TGV breton.

Juillet 2009 : le décès du président fondateur de l'ADPCR Guy Fontenelle



Atteint par la maladie, Guy Fontenelle est emporté prématurément le 22 juillet 2009. Il lègue à l'ADPCR un héritage riche en réalisations et en projets, en faisant de celle-ci un acteur et un partenaire crédible face aux décideurs en place par ses propositions argumentées,

son expertise et ses compétences.

En 2008, à la mairie de Saint-Lô, il avait été fait Chevalier du Mérite National devant une foule très importante.

Il était également le délégué régional de la FNAUT (Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports) pour la Basse-Normandie. Pendant de nombreuses années, il a été membre du Conseil National où ses interventions pertinentes étaient toujours appréciées.

Il avait réussi à obtenir, en 2004, l'organisation du Congrès National à Saint-Lô. Habituellement il n'a lieu que dans des villes de plus grande importance.

Cette reconnaissance unanime, nous la retrouvons à travers l'hommage des municipalités de Saint-Lô et Coutances.

Le 4 décembre 2009 à Coutances et le 30 janvier 2010 à Saint-Lô ont été inaugurées des places Guy Fontenelle aux nouvelles places de la gare.

Succéder à Guy Fontenelle n'est pas facile mais il fallait que l'ADPCR continue à vivre dans l'esprit que Guy Fontenelle avait tracé. Après deux années de présidence assurées par Jean-Yves Colas, Xavier Jacquet l'exerce aujourd'hui. Quant à la FNAUT régionale de Normandie réunifiée, Daniel Grébouval en est le premier président depuis 2016.

Juillet 2014 : le Sud-Manche parent pauvre du ferroviaire et l'arrivée du premier Régiolis



Si l'année 2014 voit de bonnes nouvelles pour le Sud-Manche avec l'arrivée du premier Régiolis le 16 juillet 2014, matériels acquis par la Région, avec les travaux du Centre de maintenance à Granville inauguré le 10 juin 2015, avec la convention signée entre l'Etat et le Conseil Régional de Basse-Normandie garantissant jusqu'à 2030 le maintien du service ferroviaire Paris – Granville, avec enfin les derniers travaux de rénovation de la ligne Caen – Rennes, l'ADPCR constate que les relations ferroviaires sur le Sud-Manche restent squelettiques. Le troisième AR Caen – Rennes en semaine, supprimé en 1989, n'est rétabli que depuis le 13 décembre 2011, la Région finançant à hauteur d'un million d'euros.

Le dimanche 28 août 2011, l'ADPCR organise une journée rassemblement à la gare d'Avranches afin de sensibiliser les élus sur l'avenir ferroviaire du Sud-Manche. L'ADPCR a lancé en mars 2011 une motion à faire voter pour demander l'amélioration à court terme du transport dans le Sud-Manche et demander des relations directes Granville – Caen.

En 2014 l'ADPCR relance l'idée d'une desserte normande directe Paris - Mont-Saint-Michel, plus courte en kilométrage et moins chère que le TGV breton, motion votée par le Conseil Général de la Manche le 11 décembre 2014.



L'idée est reprise par le Conseil Régional de Basse-Normandie et, en été 2016, une desserte quotidienne estivale est assurée, mais en autocar à partir de Villedieu. La perspective d'une desserte ferroviaire est envisagée à l'horizon 2020.

Mais les nuages sombres sont toujours présents, la ligne Baie n'a pas été reconduite en 2016, les feuilles mortes font patiner les Régiolis et le nouveau Conseil Régional de Normandie a même envisagé de ne pas financer les travaux de signalisation prévus en 2017 sur la section Avranches – Dol, ce qui remettait en cause tous les efforts de rénovation de la ligne Caen – Rennes.

L'ADPCR est intervenue auprès de Rouen, a défendu cet investissement, les travaux se feront.

Mars 2015 : l'ADPCR devient Association pour la Défense et la Promotion du Chemin de fer et de l'intermodalité dans l'ouest de la Région Normandie.

La réouverture de la section Avranches – Dol, début 2015, marque l'aboutissement d'un combat de plus de 20 ans avec une ligne Caen – Rennes sauvée et modernisée. L'ADPCR pourrait enfin se reposer, voire disparaître, l'objectif ayant été atteint.

Mais le ferroviaire est entrée dans une nouvelle période de vents contraires. L'abandon de l'écotaxe en 2014, l'autorisation des autocars Macron, en novembre 2015 Ouibus ouvre une ligne Caen – Paris, en décembre 2015 Isilines et Flixbus ouvrent une relation Caen - Rennes, le développement du covoiturage et d'Internet notamment auprès d'une clientèle jeune font une sérieuse concurrence à la SNCF. D'autre part les Régions ont hérité d'un système ferroviaire à bout de souffle sur le plan des réseaux et des matériels roulants ce qui se traduit par de nombreux dysfonctionnements, retards, trains supprimés, dégradation des conditions de confort brouillant l'image de la SNCF et du ferroviaire en conséquence auprès des publics.

D'autre part, nos régions à l'Ouest de Caen et d'Argentan apparaissent bien périphériques dans la Normandie réunifiée en 2016 et centrée sur l'axe Seine et le triangle Rouen – Le Havre – Caen. Les enjeux de l'aménagement de nos territoires se décideront loin de notre Normandie occidentale.

Toutes ces inquiétudes font que l'ADPCR a décidé d'élargir ses objectifs et lors de son Assemblée générale extraordinaire du 6 mars 2015 elle a modifié ses statuts et la significationde son sigle, pour une défense et une promotion du ferroviaire. En 2014 elle a refondu totalement son site Internet et a changé la présentation de son bulletinafin de s'appuyer sur une communication de qualité.

Acteur reconnu et sollicité, l'ADPCR entend apporter son expertise, ses compétences et ses propositions et entend être un acteur privilégié auprès de la Région, des Elus et de la SNCF. Elle est présente au Comité de ligne Caen – Rennes, aux réunions SNCF / Associations de consommateurs des lignes Paris – Granville et Paris – Caen – Cherbourg. Elle est membre de l'Association sur la Ligne Nouvelle Paris Normandie, projet retenu en juillet 2013, auquel elle est favorable, avec pour priorité selon l'ADPCR la modernisation du tronçon Paris – Mantes.



C'est dans ce nouveau contexte qu'elle a organisé une soirée-débat le 27 octobre 2015 à Saint-Lô ayant pour thème le transport ferroviaire en Normandie en invitant les principales têtes de liste des élections régionales à participer au débat. Le public était nombreux, les médias ont couvert l'événement. Cette soirée a été une réussite et s'est doublée d'un bulletin n° 86 distribué à plus de 1200 exemplaires reprenant, sans concession, une analyse du transport ferroviaire en Normandie et l'ensemble de nos propositions à court, moyen et long terme.



L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 28 JANVIER 2017

Rapport moral

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

En 2016, plus encore qu'en 2015, pour que l'ADPCR reste la référence des associations d'usagers des transports publics en Normandie, nous avons besoin de l'engagement et de l'expertise de tous nos membres ainsi que du soutien et de la confiance de tous les élus. C'est ainsi que je concluais le rapport moral de l'année dernière. **Aujourd'hui, j'ose dire, mission accomplie.**

2016, l'année des grands bouleversements

L'année 2016, c'est avant tout la réunification de la Normandie et dans le cadre de la loi NOTRe, la globalisation des compétences transports TER et Interurbains entre les mains du conseil régional.



A l'issue des élections régionales, où le département de la Manche a beaucoup pesé sur le résultat, fut mise en place une nouvelle assemblée régionale présidée par l'ancien ministre Hervé Morin. Ce dernier avait promis, s'il était élu, un plan Marshall pour les trains normands.

Dès 2015, l'ADPCR avait dit qu'elle était favorable au regroupement des compétences ainsi qu'à la création d'une grande Région Normandie. Au lendemain des élections nous avons pris rendez-vous avec les nouveaux conseillers régionaux, en particulier David Margueritte et Pierre Vogt, élus dans la Manche, puis avec Jean-Baptiste Gastinne dès sa nomination en tant que Vice-président chargé des transports. Nous voulions les mettre en garde contre un regroupement du futur service Transport à Rouen plutôt qu'à Caen. «Loin des yeux-loin du cœur», d'où le risque de voir les lignes de l'ex-Basse-Normandie faire les frais de la fusion des deux Normandie et les lignes Caen-Rennes et Paris-Granville être les grandes oubliées.

Avons-nous été entendus ? Réponse de normand : oui et non.

Non, car le service transport est à Rouen mais avec un ex Bas-normand à la direction TER.

Oui, car la modernisation de la ligne Caen-Rennes se poursuit (on en reparlera).

Le Plan Marshall du président Morin

<u>Tout commence par la prise de compétence des trains TET.</u>



La région devait-elle prendre la compétence des trains Intercités (TET) ? Le CA de l'ADPCR le pensait mais pas à n'importe quelles conditions. Dès l'annonce, les 18 et 19 février, de l'engagement de l'Etat à prendre en charge le financement du renouvellement des trains Intercités Paris- Cherbourg et Paris-Le Havre, suivies de l'intention du président Morin de prendre en charge la gouvernance de tous les trains Intercités normands, nous avons préparé dans l'urgence deux documents. Le premier, largement diffusé, concernait le choix du matériel devant remplacer les « Corail ». Le second, adressé au président et à ses conseillers, concernait la gouvernance des TET, une mise en garde 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 dotation lors du transfert à la Région.



Avons-nous été entendus ? Ici encore réponse de Normand.

Oui et non, car si nous savons que nos documents ont été pris en compte lors des discussions, nous craignons que le président Morin et le conseil régional de Normandie voulant sans attendre tenir la promesse d'un plan Marshall pour le train, n'aient confondu vitesse et précipitation. Peut-être auraient-ils pu, comme d'autres Régions moins pressées l'ont fait, le Grand-Est par exemple, obtenir lors des négociations plus de compensation de l'Etat et de la SNCF.

La refonte des dessertes ferroviaires TER et TET et interurbaines (cars départementaux).

Dans le cadre de la prise de gouvernance des TET, les services de la région vont engager une réflexion conduisant à la refonte des dessertes TET+TER et des cars départementaux.



Ce début janvier, nous avons rencontré le vice-président Jean-Baptiste Gastinne pour le convaincre d'associer l'ADPCR à cette démarche. Nous pensons avoir été entendus. Une commande entre la Région et l'ADPCR pourrait concrétiser ce partenariat. Ceci ne va pas sans renforcement de nos compétences. La création d'un comité technique viendra seconder le CA et le bureau. Je peux dès à présent vous annoncer la participation à ce comité technique de deux nouveaux membres connus pour leur expertise dans le domaine des transports publics et ferroviaires.

Paris-Cherbourg un avenir assuré?



La ligne Paris-Cherbourg est au cœur du plan Marshall. Le 24 novembre, avec Daniel Grébouval, président de la FNAUT Normandie, nous étions invités au Technicentre de Sotteville-Lès-Rouen lors de la signature de la commande des 40 nouveaux trains Bombardier qui, en 2020, remplaceront les vieux « Corail » sur Paris-Cherbourg. Le 20 octobre, nous rencontrions à Rouen Guillaume Pépy, président de SNCF, à nos questions sur la mauvaise qualité de service des trains entre Paris et Caen, il répondit que, malgré les importants travaux de voies engagés, le pire était à venir entre Paris et Mantes et cela tant que les travaux d'Eole ne seraient pas terminés et surtout, le premier tronçon de LNPN mis en service.

Pour nous faire patienter et essayer d'améliorer ses relations avec les usagers et les pendulaires en particulier, la SNCF à mis en place des réunions de concertation appelées « Regards Croisés ». Bien entendu nous y participons. C'est pour l'ADPCR, l'occasion de défendre les 99% des voyageurs qui ne sont pas des abonnés, le libre accès au train Intercités sans la réservation obligatoire et une politique de petits prix.

La grande oubliée «Paris-Granville»

L'année 2015 fut marquée par une longue interruption de trafic pour cause de travaux qui a mis à mal la fréquentation des trains et donc les recettes, aggravant encore le déficit de la ligne qui frôle maintenant les 18 M€ par an. Cette année, grâce aux nouveaux Régiolis, qui sont globalement appréciés des voyageurs, ainsi qu'à la création d'une nouvelle desserte vers le Mont-Saint-Michel via Villedieu et un car dédié, la fréquentation de la ligne paraissait repartie à la hausse. Malgré les mesures prises ou annoncées par la SNCF, l'épisode des feuilles mortes de cet automne a provoqué la quasi fermeture de la ligne. Du jamais vu qui a effondré le trafic voyageur.



L'ADPCR est intervenue immédiatement demandant une réunion de crise réunissant toutes les parties concernées. Hélas, sans résultat, la SNCF se montrant incapable de régler le problème. Comme demandé par nos associations, la Région va exiger un audit extérieur. Mais il est probable que rien ne soit réglé avant 2017. (Voir le bulletin n° 90).

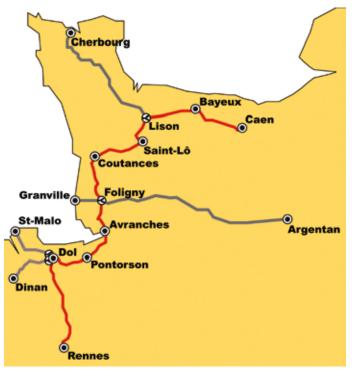
En février, le directeur de la ligne nous annonçait qu'une étude en vue de réduire le nombre de trains était en cours. Nous lui avons rappelé qu'une convention signée par l'Etat et la Région Basse-Normandie garantissait jusqu'en 2030 les 5 AR actuels. Si cela était vrai en fé-

vrier cela n'est plus vrai aujourd'hui car la Région dans sa précipitation a signé un accord avec l'Etat qui a passé par perte et profit cette convention. Elle sera caduque le premier janvier 2020. Coût de l'opération pour la région : la prise en charge de 10 ans de déficit soit entre 150 et 180 M€ et sans compensation pour la ligne Paris-Granville et les ex bas-normands. Voilà pourquoi j'ose dire que Paris-Granville est la Grande Oubliée.

Son avenir va dépendre de la capacité qu'aura la Région à repenser la gestion de la ligne afin que cette dernière revienne à l'équilibre financier. L'ADPCR a des propositions à faire et nous organiserons en 2017 une réflexion élargie à l'ensemble des élus et responsables économiques des territoires desservis. La desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel, dont nous allons reparler lors de cette AG, fera partie de cette réflexion ?

Vous verrez également dans le rapport d'activité que nos actions en faveur de cette ligne furent nombreuses et parfois couronnées de succès.

Repenser la ligne Caen Rennes



Lors de notre premier entretien avec le nouveau Vice-président transport de la région nous avons immédiatement compris que la section Coutances-Dol de la ligne Caen-Rennes ne pèserait pas lourd dans le système ferroviaire de la Normandie réunifiée. Même si nous avons obtenu que les travaux de signalisation entre Avranches et Dol soient bien réalisés en 2017/18, rien ne peut garantir à long terme le maintien d'une desserte ferroviaire du Sud Manche. Pour ne pas revenir 25 ans en arrière nous devions impérativement faire de nouvelles propositions qui tiendraient compte de l'évolution politique des territoires desservis et des nouvelles offres de mobilités (A 84, cars Macron et covoiturage qui viennent concurrencer la ligne historique). Il devenait incompréhensible que Granville et son bassin de population ne soient pas mis en relation directe avec Caen voire Rouen. L'ADPCR ne

devait plus promouvoir une relation Caen-Rennes aussi rapide que possible (en 2h40), malheureusement non concurrentiel, mais privilégier le cabotage en proposant deux relations Caen-Granville via le triangle de Folligny et Granville- Rennes, combinant les 3 AR actuels avec des Paris- Pontorson-Le Mont-Saint-Michel-Dol-de-Bretagne.

La troisième partie de notre AG sera consacrée à la présentation détaillée de ce projet de refonte des dessertes entre Caen, Granville et Rennes. Le débat qui suivra vous permettra de réagir à nos propositions et de poser toutes vos questions.

Après plusieurs échanges avec les directions régionales de la SNCF, ce 16 janvier, nous avons présenté les grandes lignes de ce projet à la région. Le vice-président Gastinne nous a entendu et attend avec impatience notre document définitif. Ce document prendra en compte vos remarques, points de vue et propositions.

Certains penseront que nous bouleversons ce qui fut le credo de l'association « surtout ne pas passer par Granville ». Ce qui fut vrai il y à 25 ans n'est sans doute plus défendable aujourd'hui.

Parlons maintenant de l'association

Les adhérents.

Plusieurs de nos anciens ont quitté ce monde pour un ailleurs où les trains sont toujours à l'heure, d'autres ont sans doute pensé qu'ils devaient laisser la place aux jeunes générations ou ont oublié de renouveler leur cotisation. Résultat, fin décembre, nous étions un peu moins de 400 membres. Heureusement, la relève arrive grâce à de nouveaux adhérents, usagers des lignes Caen-Cherbourg et Paris-Granville en particulier. En novembre 2016, nous avons été à la rencontre des voyageurs dans les principales gares de la ligne afin de faire connaitre notre association, d'autres distributions de notre plaquette ADPCR auront lieu en 2017. Chacun

de vous doit également être un agent recruteur et je vous demande de relancer l'opération parrainage. Des plaquettes ADPCR sont à votre disposition et toutes doivent disparaitre avant la fin de l'AG.

Le bulletin et le site internet

Sous sa nouvelle forme, le bulletin est diffusé à plus de 700 exemplaires. Il est lu et apprécié.

Notre site internet commence à trouver son public qui n'hésite plus à utiliser la page « avis d'usager ». Dans la mesure du possible nous leur répondons sinon nous transmettons les avis aux services de la région ou de la SNCF. Je pense que l'équipe de rédaction du bulletin et Jean Yves Colas qui tient jour le site méritent vos applaudissements.

Conclusion

Pour conclure, parlons d'un avenir plus lointain mais qui se prépare dès aujourd'hui. Il est impératif que de nouveaux investissements permettent de rationaliser l'exploitation des trains en Normandie. Je citerai deux exemples : l'électrification de Saint-Lô-Coutances-Granville et la création de zones de croisement sur les lignes à voie unique. Voilà des sujets parmi bien d'autres qui seront à l'ordre du jour de nos prochains comités techniques avant d'être présentés à la Région et à SNCF Réseau. Mais me direz-vous qui financera de tels investissements ? Je vous répondrai que les 150 à 180M€ de la convention Paris-Granville déjà payés par les Normands à la place de l'Etat et oubliés lors de la négociation TET suffiront largement.

le vous remercie de votre confiance et bonne AG.

Xavier Jacquet Président de l'ADPCR

Approuvé à l'unanimité.



Rapport d'activité présenté par M. Jean-Yves COLAS, Vice-président

08/01/2016 Mise 08/01/2016 Con 09/01/2016 Con 16/01/2016 Con 22/01/2016 Réu 31/01/2016 Asse 03/02/2016 Ren 06/02/2016 Con 11/02/2016 Réu 23/02/2016 Réu 24/02/2016 Réu 24/02/2016 Réu	union SNCF/Associations de consommateurs à CAEN se sous pli ADPCR-INFOS n° 87 nseil d'Administration à SAINT-LO nseil National de la FNAUT à PARIS nseil National de la FNAUT Normandie à CAEN union de bureau à SAINT-LO semblée générale à MOON-SUR-ELLE ncontre avec M. PIATTE, Directeur Ligne Paris-Granville à ARGENTAN nseil d'Administration à SAINT-LO union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES union de bureau à SAINT-LO union de bureau à LINGREVILLE union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES unseil d'Administration à SAINT-LO
08/01/2016 Con 09/01/2016 Con 16/01/2016 Con 22/01/2016 Réu 31/01/2016 Asse 03/02/2016 Ren 06/02/2016 Con 11/02/2016 Réu 23/02/2016 Réu 24/02/2016 Réu 24/02/2016 Réu	nseil d'Administration à SAINT-LO nseil National de la FNAUT à PARIS nseil National de la FNAUT Normandie à CAEN union de bureau à SAINT-LO semblée générale à MOON-SUR-ELLE ncontre avec M. PIATTE, Directeur Ligne Paris-Granville à ARGENTAN nseil d'Administration à SAINT-LO union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES union de bureau à SAINT-LO union de bureau à LINGREVILLE union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
09/01/2016 Con 16/01/2016 Con 22/01/2016 Réu 31/01/2016 Asse 03/02/2016 Ren 06/02/2016 Con 11/02/2016 Réu 15/02/2016 Réu 23/02/2016 Réu 24/02/2016 Réu	nseil National de la FNAUT à PARIS nseil National de la FNAUT Normandie à CAEN union de bureau à SAINT-LO semblée générale à MOON-SUR-ELLE ncontre avec M. PIATTE, Directeur Ligne Paris-Granville à ARGENTAN nseil d'Administration à SAINT-LO union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES union de bureau à SAINT-LO union de bureau à LINGREVILLE union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
16/01/2016 Con 22/01/2016 Réu 31/01/2016 Asse 03/02/2016 Ren 06/02/2016 Con 11/02/2016 Réu 15/02/2016 Réu 23/02/2016 Réu 24/02/2016 Réu	nseil National de la FNAUT Normandie à CAEN union de bureau à SAINT-LO semblée générale à MOON-SUR-ELLE ncontre avec M. PIATTE, Directeur Ligne Paris-Granville à ARGENTAN nseil d'Administration à SAINT-LO union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES union de bureau à SAINT-LO union de bureau à LINGREVILLE union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
22/01/2016 Réu 31/01/2016 Asse 03/02/2016 Ren 06/02/2016 Con 11/02/2016 Réu 15/02/2016 Réu 23/02/2016 Réu 24/02/2016 Réu	union de bureau à SAINT-LO semblée générale à MOON-SUR-ELLE ncontre avec M. PIATTE, Directeur Ligne Paris-Granville à ARGENTAN nseil d'Administration à SAINT-LO union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES union de bureau à SAINT-LO union de bureau à LINGREVILLE union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
31/01/2016 Asset 03/02/2016 Ren 06/02/2016 Con 11/02/2016 Réu 15/02/2016 Réu 23/02/2016 Réu 24/02/2016 Réu	semblée générale à MOON-SUR-ELLE ncontre avec M. PIATTE, Directeur Ligne Paris-Granville à ARGENTAN nseil d'Administration à SAINT-LO union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES union de bureau à SAINT-LO union de bureau à LINGREVILLE union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
03/02/2016 Ren 06/02/2016 Con 11/02/2016 Réu 15/02/2016 Réu 23/02/2016 Réu 24/02/2016 Réu	ncontre avec M. PIATTE, Directeur Ligne Paris-Granville à ARGENTAN nseil d'Administration à SAINT-LO union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES union de bureau à SAINT-LO union de bureau à LINGREVILLE union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
06/02/2016 Con 11/02/2016 Réu 15/02/2016 Réu 23/02/2016 Réu 24/02/2016 Réu	union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES union de bureau à SAINT-LO union de bureau à LINGREVILLE union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
11/02/2016 Réu 15/02/2016 Réu 23/02/2016 Réu 24/02/2016 Réu	union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES union de bureau à SAINT-LO union de bureau à LINGREVILLE union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
15/02/2016 Réu 23/02/2016 Réu 24/02/2016 Réu	union de bureau à SAINT-LO union de bureau à LINGREVILLE union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
23/02/2016 Réu 24/02/2016 Réu	union de bureau à LINGREVILLE union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
<i>24/02/2016</i> Réu	union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
<i>26/02/2016</i> Con	nseil d'Administration à SAINT-LO
<i>01/03/2016</i> Réu	union Plan Global de Déplacement à GRANVILLE
<i>07/03/2016</i> Réu	union avec M. ARRIVE, Maire de CHERBOURG-EN-CONTENTIN
<i>08/03/2016</i> Réu	union avec M. ANDREU-SABATER, Maire de VIRE
<i>08/03/2016</i> Réu	union avec Mme PIOLINE, Maire-Adjointe de FLERS
<i>15/03/2016</i> Réu	union avec M. LECHARPENTIER, Agglo Caen-La Mer
<i>15/03/2016</i> Réu	union FNAUT Normandie à CAEN, rencontre avec Bruno GAZEAU, Président de la FNAUT
<i>16/03/2016</i> Réu	union avec M. SEVIN, Président CDC Granville Terre & Mer à GRANVILLE
<i>21/03/2016</i> Réu	union de bureau à GOUVILLE-SUR-MER
<i>02/04/2016</i> Con	nseil d'Administration à SAINT-LO
<i>07/04/2016</i> Réu	union SNCF/Associations de consommateurs à CAEN
09/04/2016 Asse	semblée générale de la FNAUT à PARIS
<i>11/04/2016</i> Réu	union sur la fermeture de la ligne «raccordement maritime voie du Homet» à CHERBOURG
<i>12/04/2016</i> Ren	ncontre avec M. GASTINNE, V/P Transports Conseil régional à CAEN
<i>12/04/2016</i> Ren	ncontre avec M. LEGER, Président du CESER de Normandie à CAEN
<i>13/04/2016</i> Ren	ncontre avec une étudiante au sujet de la gare de PONTORSON
<i>20/04/2016</i> Réu	union de bureau à LINGREVILLE
<i>25/04/2016</i> Réu	union de bureau à SAINT-LO
<i>11/05/2016</i> Réu	union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
<i>13/05/2016</i> Ren	ncontre avec Mr GASTINNE, V/P Transports CRN au HAVRE
<i>20/05/2016</i> Ren	ncontre avec Mme ATTARD, Députée du Calvados à BAYEUX
23/05/2016 Mise	se sous pli ADPCR-INFOS n° 88
<i>25/05/2016</i> Réu	union de bureau à SAINT-LO
<i>25/05/2016</i> Réu	union Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
31/05/2016 Asse	semblée générale LNPN à ROUEN

04/06/2016	Conseil d'Administration à SAINT-LO à SAINT-LO
18/06/2016	Conseil d'Administration de la FNAUT Normandie à CAEN
23/06/2016	Comité de lignes Emeraude à COMBOURG
25-26/06/2016	Fête de la Vire à SAINT-LO
27/06/2016	Rencontre avec Alstom à SAINT-LO
28-29/06/2016	Participation aux Journées nationales de la Mobilité à RENNES
30/06/2016	Réunion Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
30/06/2016	Réunion «Regards Croisés» pour Paris-Cherbourg à PARIS
12/07/2016	Réunion Intercités pour Paris-Caen-Cherbourg à CAEN
15/07/2016	Rencontre avec la Manche Libre à AVRANCHES
22/07/2016	Rencontre Maire de Granville + Président CDC Granville Terre & Mer
29/07/2016	Rencontre Maire de Granville + Président CDC Granville Terre & Mer + Directeur SNCF pour la Normandie
03/08/2016	Réunion Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
09/09/2016	Formation FNAUT libéralisation des autocars longue distance à PARIS
10/09/2016	Conseil National de la FNAUT à PARIS
13/09/2016	Rencontre avec Comité des usagers Paris-Granville à ARGENTAN
15/09/2016	Réunion SNCF avec Monsieur Gaël BARBIER, Directeur TER Normandie à CAEN
17/09/2016	Conseil d'Administration à SAINT-LO
21/09/2016	Participation à la conférence de presse du Pays de la Baie sur la mobilité à AVRANCHES
22/09/2016	Réunion «Regards Croisés» pour Paris-Cherbourg à PARIS
27/09/2016	Réunion SNCF Intercités à PARIS
11/10/2016	Comité territorial LNPN Paris-Mantes-Evreux Préfecture d'EVREUX
14/10/2016	Mise sous pli bulletin n° 89 à SAINT-LO
19/10/2016	Rencontre avec M. GASTINNE à ROUEN
20/10/2016	Rencontre avec G. PEPY à ROUEN
21-23/10/2016	Congrès de la FNAUT à STRASBOURG
courant nov.	Distribution de tracts à LISON, COUTANCES, SAINT-LO et AVRANCHES
16/11/2016	Réunion SNCF Intercités à ARGENTAN
19/11/2016	Conseil d'Administration à COUTANCES
24/11/2016	Signature de la convention pour l'achat des nouvelles rames pour Paris-Caen-Cherbourg, à SOTTEVILLE-LES-ROUEN
30/11/2016	Réunion avec SNCF à PARIS
03/12/2016	Conseil d'Administration de la FNAUT Normandie à CAEN
16/12/2016	Rencontre avec Mme BAUDRY, Maire de GRANVILLE
20/12/2016	Réunion Commission développement durable du Pays de la Baie à AVRANCHES
22/12/2016	Mise sous pli bulletin n° 90 à SAINT-LO
22/12/2016	Lancement de la Conférence de la Baie du Mont-Saint-Michel à AVRANCHES
14/01/2017	Conseil d'Administration à SAINT-LO

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

Rapport financier

présenté par M. Daniel Grébouval, le vice-président chargé des finances et M. Xavier Jacquet, le président

Compte d'exploitation 2016

CHARGES 2016

		%	Rappel budget
Fournitures de bureau	379,02 €	1.8	450,00€
Frais postaux	271,61 €	1.3	240,00€
Bulletin édition et envoi, outils communication	6 744,24 €	32.7	6 800,00 €
Site internet	946,69 €	4.6	970,00€
Frais déplacements	9 628,79 €	46.7	10 000,00 €
Frais bancaires	171,90 €	0,8	20,00€
Cotisations et adhésions	820,00€	4.0	700,00 €
Repas AG	658,13 €	3.2	650,00€
Divers	525,50€	2.6	300,00€
Assurances	459,12 €	2.2	450,00 €
Équipement matériel	- €	0.0	100,00€
Total charges	20 605,00 €	100,0	20 680,00 €

PRODUITS 2016

		%	Rappel budget
Adhérents individuels	5 296,00 €	28,0	5 800,00 €
Collectivités publiques	7 086,00 €	37,5	8 060,00 €
Dons	100,00€	0,5	
Abandon de frais déduction impôt	3 704,58 €	19,6	4 000,00 €
Déplacements bénévolat membres CA	1 962,14 €	10,4	2 000,00 €
Repas AG	605,00€	3,2	650,00€
Intérêts compte livret Société Générale	40,81 €	0,2	170,00 €
Intérêts Livret Bleu Crédit Mutuel	99,19 €		
Total produits	18 893,72 €	100,0	20 680,00 €

RÉSULTAT D'EXERCICE 2016 : -1 711,28 €

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

Les communes de Avranches, Bayeux, Cartigny-l'Epinay, Cherbourg-en-Cotentin, Cormelles-le-Royal, Ducey, La Meauffe, Lison, Neuilly-la-Forêt, Pont-Hébert, Pontorson, Remilly-sur-Lozon, Saint-Laurent-de-Terregatte, Saint-Lô, Sainte-Margueritte 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).

Les dépenses sont conformes aux prévisions. Les recettes sont en dessous des estimations car les subventions espérées ne sont pas arrivées en 2016 mais sont annoncées pour 2017.

L'exercice est clos avec un prélèvement de 1 711,28 € sur le fonds de réserve.

Situation de trésorerie

Situation des comptes 31/12/2015	19 141,63 €
Solde compte dépôt à vue 31/12/2016	1 478,28 €
Solde compte sur livret 31/12/2016	7 588,26 €
Solde Livret Bleu Crédit Mutuel 31/12/2016	12 899,32 €
Dépenses 2016 débitées en 2017	4 535,51 €
Situation des comptes 31/12/2016	17 430,35 €
Diminution du fonds de réserve	-1 711,28 €

La situation nette de l'association au 31 décembre 2016 s'établit à 17 430,35 €.

Les comptes 2016 ont été approuvés par l'assemblée générale du samedi 28 janvier à Avranches.

Budget 2017

CHARGES 2017

Total charges 2017	21 820,00 €	100,0
Assurances	460,00 €	2,1
Divers	360,00 €	1,6
Repas AG	650,00 €	3,0
Cotisations et adhésions	820,00 €	3,8
Frais bancaires	50,00 €	0,2
Frais déplacements	11 000,00 €	50,4
Site internet	950,00 €	4,4
Bulletin édition et envoi, outils communication	6 800,00 €	31,2
Frais postaux	280,00 €	1,3
Fournitures de bureau	450,00 €	2,1

PRODUITS 2017

Adhérents individuels	5 800,00 €	26,6
Collectivités publiques	8 600,00 €	39,4
Abandon de frais déduction impôt	4 400,00 €	20,2
Déplacements bénévolat membres CA	2 200,00 €	10,1
Repas AG	650,00 €	3,0
Intérêts compte livret	170,00 €	0,8
Total produits 2017	21 820,00 €	100,0



Les recettes des collectivités publiques devraient être atteintes : suite aux contacts établis en 2016, l'ADPCR devrait obtenir des subventions de la part de l'agglomération Caen-la-Mer, Vire-Normandie, Flers, Granville et une subvention abondée de la Communauté Granville-Terre et Mer.

Le budget 2017 été approuvé par l'assemblée générale du samedi 28 janvier à Avranches.

Renouvellement du Conseil d'Administration

Ont été élus, à l'unanimité:

Josiane BAILLET SAINT-FROMOND Régis BOULEY MARCEY-LES-GREVES

Jean-Yves COLAS SAINT-LAURENT-DE-TERREGATTE

Michel DELAFOSSE MONTMARTIN-SUR-MER

Annick FAVRAIS COUTANCES

Daniel GREBOUVAL GOUVILLE-SUR-MER

Xavier JACQUET LINGREVILLE Gérard JOLIF PONTORSON Véronique LE PRIEUR SAINT-LO

Georges LESAULNIER LISON (14)
Gilbert LIEUREY MOON-SUR-ELLE
Patrick MOREL URVILLE (14)

Joël PERIS GRANVILLE
Philippe VILLEROY SAINT-LO

Véronique WIESINGER SAINTE-GAUBURGE (61)

Présentation de notre réflexion sur un projet de refonte des dessertes ferroviaires CAEN-RENNES via GRANVILLE

Lors de l'assemblée générale, l'ADPCR a fait la présentation du fruit de ses réflexions sur l'avenir de la ligne Caen-Rennes. Cet axe joue un rôle essentiel dans la desserte de cabotage entre toutes les gares de la ligne, mettant en relation le secteur de Bayeux et des Plages du Débarquement avec la Baie du Mont-Saint-Michel. L'ADPCR propose le passage par Granville des trois trains Caen-Rennes pour relier Granville à Caen (pôle économique, universitaire, médical) et permettre des relations directes avec la Baie du Mont-Saint-Michel et Rennes (pôle universitaire, CHU, bassin d'emplois). La desserte entre Caen et Granville serait complétée avec le prolongement de trois trains actuellement terminus ou origine Coutances. Cette desserte répondrait ainsi à des besoins de déplacement domicile travail entre Granville, Coutances, Saint-Lô et Caen.





Les horaires des trains Caen-Rennes seraient repositionnés pour permettre des correspondances avec les TGV en gare de Rennes, offrant ainsi des relations Paris-Pontorson-Le-Mont-Saint-Michel.

L'ADPCR milite aussi pour la création d'une relation Paris-Pontorson-Le-Mont-Saint-Michel via la ligne de Granville, en coupant un élément Régiolis en gare de Folligny. Ce train poursuivrait sa route vers Dol. Pour des raisons techniques (notamment plein de carburant) cet élément Régiolis devra remonter à Granville. Ce trajet offrira une deuxième relation avec Paris via Argentan avec une correspondance à Folligny.



L'ensemble de ces dessertes entre Granville et Dol constituera un « Ligne Baie » normand, avec des correspondances en gare de Dol vers Saint-Malo et Dinan.

L'ensemble des propositions de l'ADPCR a fait l'objet d'une diffusion auprès de la SNCF, du conseil régional et des élus. Il sera publié intégralement dans notre prochain bulletin.



Les interventions des participants

Le président Jacquet demande à M. Philippe Bas, président du conseil départemental de la Manche, quelle est l'échéance de la prise en charge du réseau Manéo par le conseil régional. M. Bas répond que la décision n'est pas encore prise et qu'il pourrait y avoir, soit un transfert complet à la Région, soit le maintien d'une exploitation en sous-traitance par le Département pour le compte de la Région. Interrogé sur le devenir de la convention d'assistance technique signée entre le Département et l'ADPCR, M. Bas indique que, du fait du transfert de Manéo à la Région, il faudra trouver

éventuellement d'autres formes de partenariat. Une rencontre aura lieu avec l'ADPCR pour en examiner la faisabilité et les contours.

M. Jean-Marie Sévin, président de la communauté de communes Granville Terre et Mer, félicite l'ADPCR pour ses réflexions pertinentes pour Granville, point d'équilibre et centre de l'économie globale du système d'exploitation proposé pour Caen-Rennes. Il évoque le problème des feuilles mortes qui ont entrainé un service d'automne très dégradé mettant à mal l'économie sociale et touristique. Il regrette la mise en cause des élus «Mais que font les élus ? «Il convient que le problème est certainement compliqué à résoudre mais demande que tout soit fait par la SNCF pour améliorer la situation, avec un plan d'action à très court et moyen terme.

M. André Denot, maire de Pontorson, remercie l'ADPCR pour le travail réalisé et ses analyses. Il confirme que la ligne Caen-Rennes est un lien économique essentiel entre la Normandie et la Bretagne mettant en relation Caen, Bayeux, Granville, la Baie du Mont-Saint-Michel, Dol et Rennes. Il pense qu'il faut engager la discussion avec la région Bretagne. Il affirme aussi que le président de la communauté de communes du Pays de Dol voit d'un bon œil l'augmentation de la desserte de Dol, avec des correspondances assurées vers Saint-Malo et Dinan. M. Denot conclut en félicitant l'ADPCR pour ses idées de développement.

M. Arnaud Davy proteste contre la suppression des agents en gare, la fermeture des guichets et l'absence de contrôles à bord des trains. Il s'inquiète de la proposition de l'ADPCR d'assurer certains trains à agent seul.

Daniel Grébouval lui répond qu'actuellement, l'agent d'accompagnement a un double rôle d'agent sécurité et d'agent commercial. La conduite à agent seul permettrait le départ du train même en l'absence de cet

agent (meilleure régularité) et surtout axerait le rôle de l'agent d'accompagnement sur l'accueil, l'information et le contrôle.

Xavier Jacquet précise que l'ADPCR défend les 98 % des usagers du train qui ne sont pas des abonnés. Certains ont un smartphone, ont accès à internet, d'autres pas, même si la SNCF considère que tout le monde est équipé d'un smartphone. Sans cet outil, on se débrouille pour trouver une place non réservée quand on a un billet ouvert. Toutefois, internet constitue aujourd'hui une forte proportion de la vente des billets.

M. Pierre Vogt, conseiller régional, exprime la reconnaissance du conseil régional pour le travail de l'ADPCR, sa réelle expertise et son rôle dans la remontée des avis des usagers. Il faut sauver le ferroviaire en Normandie. Le conseil régional s'est engagé dans la prise de gouvernance des trains Intercités, par convention avec l'Etat, mais avec la volonté de ne pas supporter un déficit perpétuel : en améliorant l'offre, il faut attirer plus de passagers et donc générer plus de recettes. L'urgence concerne la ligne Paris-Caen-Cherbourg pour laquelle il faut changer l'image de marque. L'enjeu est très important dans un contexte de forte concurrence avec les autres moyens de transport. Il faut répondre aux besoins des usagers occasionnels, les touristes étrangers qui doivent pouvoir accéder au train très facilement : s'il faut des applications spécifiques, ils ne prendront pas le train. Il faut garder la souplesse pour pouvoir modifier son programme de voyage, changer de train... le client doit être au centre de la préoccupation du service public.

Xavier Jacquet remercie les élus pour leurs encouragements et leur demande leur appui pour faire aboutir un projet de desserte utile au territoire.





LE RÉSEAU MANEO EXPRESS

Le réseau d'autocars interurbains du département de la MANCHE, appelé MANEO, créé en 2007, a été remanié en 2012. A cette date, un certain nombre de lignes a été transformé en circuits scolaires en raison de leur faible fréquentation commerciale. En revanche, les plus empruntées ont été renforcées afin de permettre notamment des relations domicile/travail/études et des voyages à la demi-journée. Dans la mesure du possible, des correspondances sont établies avec le réseau TER et Intercités.

Demandé par une large majorité de la population manchoise suite à un questionnaire dans le magazine départemental, on aurait pu s'attendre à une fréquentation encore plus importante. Néanmoins, globalement, le nombre de passagers augmente et quelques aménagements pourraient permettre d'obtenir de meilleurs résultats.



Le constat

De 37 avant 2012, le nombre de lignes régulières a été ramené à 13 ⁽¹⁾, complété par 5 lignes estivales circulant en juillet et août ⁽²⁾.

Le nombre de relations aller-retour sur chaque ligne varie de 4 à 7 selon les lignes et les périodes de circulation (période scolaire, vacances scolaires, été). La fréquentation est proportionnelle à la population des communes desservies, la ligne transportant le plus de voyageurs étant Cherbourg-en-Cotentin-Saint-Lô tandis que celle en transportant le moins étant Saint-Hilaire-du-Harcouët-Vire Normandie qui dessert une zone rurale à habitat diffus où la majorité des habitants possède un moyen de transport individuel.

Les statistiques établies par le service transport du conseil départemental, permettent d'observer une augmentation de la fréquentation sur les 4 dernières années.

En période scolaire, la moyenne d'occupation, en 2016, toutes lignes confondues est de 22 passagers alors qu'elle était de 15 en 2012, soit une augmentation de près de 50%.

En période de vacances scolaires et l'été, elle passe de 8 à 10 sur la même période, soit une augmentation de 25%.

Sur les lignes estivales, on remarque une faible fréquentation (autour de 10 par service), les plus utilisées étant la 51 et la 54.

Les données ci-dessus sont des moyennes issues de comptages effectués à bord des cars. Aussi, il ne faut pas s'étonner de voir les autocars peu fréquentés à certaines heures ce que ne manquent pas de faire remarquer certaines personnes peu intéressées par ce service public. Pour les trains, on ne parle jamais de ceux qui arrivent à l'heure, pour les cars, on ne parle jamais de ceux qui sont pleins!



Le futur

L'article 15 de la loi n° 2015-991, 7 août 2015, portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) confère aux régions la compétence des transports interurbains à partir du 1er janvier 2017. En Normandie, le transfert sera effectif au 1er septembre prochain, en même temps que les transports scolaires, la région compensant financièrement les dépenses engagées par les départements entre le 1er janvier et le 31 août.

Nous espérons que ce transfert permettra de disposer d'un véritable réseau de transports publics régional répondant aux besoins de déplacements.

Il devrait en ressortir:

- une rationalisation des dessertes avec notamment la suppression de doublons trains/autocars TER ou autocars TER et autocars Manéo sur certains tronçons, par exemple entre Coutances et Saint-Lô;
- une intégration tarifaire permettant de circuler à l'intérieur ou hors de la région avec un titre de transport unique délivré par les services de vente de la SNCF. On peut ainsi espérer, par exemple des billets Paris-Valognes-Carteret, Paris-Saint-Hilairedu-Harcouët ou encore Pontorson-Honfleur;
- des dessertes plus performantes par la suppression de ruptures de charge, en assurant des liaisons directes par addition de services existants, exemple un car direct Caen-Saint-Hilaire-du-Harcouët au lieu d'un Bus Vert Caen-Vire et d'un car Manéo Vire-Saint-Hilaire-du-Harcouët qui ne sont même pas en correspondance.

Un autre problème à régler : la prise de compétence «transport» par les communautés d'agglomération va entraîner le transfert des lignes internes, actuellement départementales à ces communautés et non à la région. Afin de disposer d'un réseau cohérent, il sera nécessaire de conclure une convention entre ces deux autorités organisatrices afin que cette disposition soit transparente pour l'usager qui devrait ne connaître que le seul réseau régional.

Quel pourrait être le rôle de l'ADPCR ?

Une convention de partenariat de 3 ans, échue au 31 décembre 2016, avait été signée entre le Conseil général de la Manche et l'ADPCR au titre de la mise en œuvre des services Manéo express (suggestion d'améliorations, validation des correspondances...) et de la promotion du réseau. En raison de la perte de compétence «transport» par le département, une autre forme de partenariat reste à définir avec le Conseil départemental ainsi qu'avec le Conseil régional.

En outre, nous souhaitons être consultés par les communautés d'agglomération qui ont dorénavant la compétence «transport». D'ores-et-déjà, nous avons participé à une réunion organisée par Saint-Lô Agglo au sujet de la définition de son plan de transport.



(1)

Ligne 1 : Cherbourg-en-Cotentin-Saint-Lô

Ligne 2 : Granville-Saint-Lô

Ligne 3: Avranches-Saint-Lô

Ligne 4 : Avranches-Granville par la côte

Ligne 6 : Granville-Le Mont-Saint-Michel

Ligne 7 : Avranches-Granville direct

Ligne 8: Mortain-Bocage-Avranches

Ligne 9 : Coutances-Valognes

Ligne 10: Portbail-Cherbourg-en-Cotentin

Ligne 11 : Portbail-Valognes

Ligne 12: Barfleur-Cherbourg-en-Cotentin

Ligne 13 : Barfleur-Valognes

Ligne 14 : Saint-Hilaire-Vire-Normandie

(2)

Ligne 50 : de la Hague au Cap Cotentin

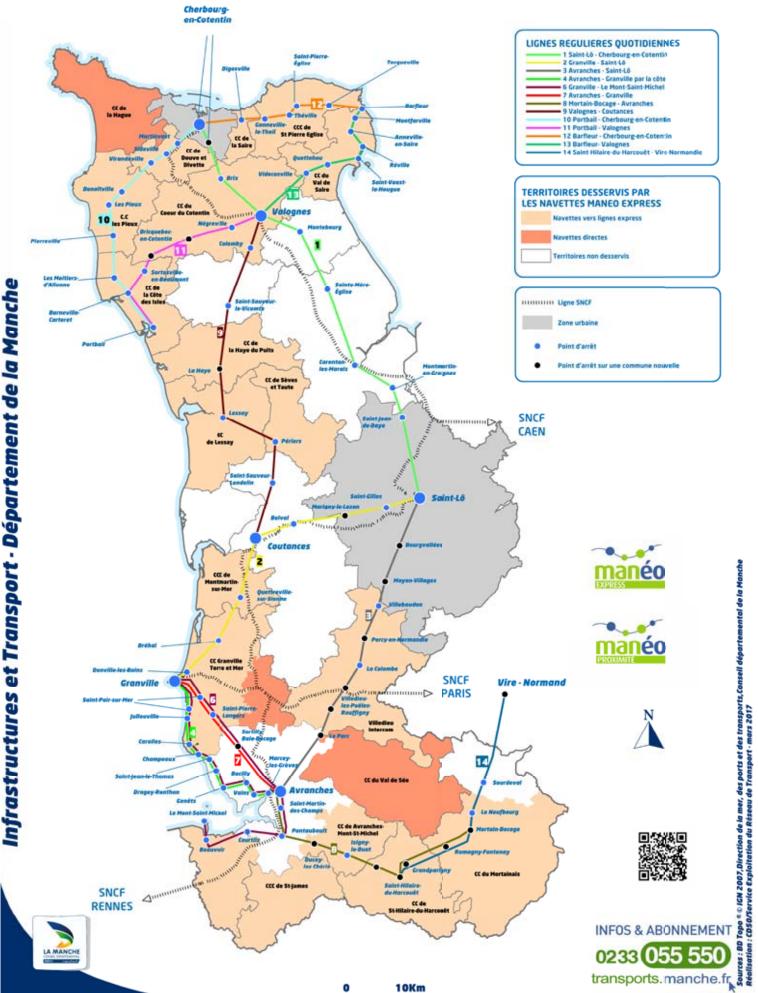
Ligne 51 : Le Val de Saire

Ligne 52 : de la Côte des Isles au Pays des Havres

Ligne 53 : de Coutances aux Plages

Ligne 54 : du Coutançais au Granvillais (par la côte)

Manéo - lignes express et navettes



10Km



LA RÉGION NORMANDIE ET SNCF LANCENT LE NOUVEAU «PASS NORMANDIE DÉCOUVERTE» POUR LES TRAJETS EN TRAIN LE WEEK-END!

Afin d'inciter les Normands à utiliser le train pour leurs déplacements en Normandie le week-end, la Région et SNCF lancent à partir du 4 avril 2017 le nouveau «Pass Normandie Découverte», valable jusqu'au 5 novembre 2017. Il permet, pour un prix unique de 20 euros, à deux adultes, de circuler sur tout le réseau TER et INTERCITÉS de Normandie en illimité sur deux jours. Les enfants âgés de 4 à 11 ans (dans la limite de trois) bénéficient de la gratuité. Jusqu'à trois accompagnateurs peuvent profiter d'une tarification forfaitaire de 5 € par voyageur pour le week-end.

Ce «nouveau Pass Normandie Découverte», utilisable en illimité durant deux jours consécutifs, est valable sur toute la Normandie : les samedis et dimanches, les jours fériés (si attenants au samedi ou au dimanche) à bord :

- De tous les trains TER, Intercités et cars exploités par SNCF Mobilités circulant sur le territoire (hors TGV).
- De l'ensemble des lignes routières exploitées par la Région.

Les voyageurs doivent effectuer leurs voyages ensemble, en 2ème classe uniquement.

Les billets liés à ce tarif ne sont ni échangeables, ni remboursables.

Avec ce nouveau « Pass Normandie Découverte », mis en place à titre expérimental jusqu'au 5 novembre 2017, la Région Normandie et la SNCF souhaitent faire (re)découvrir leur région aux Normands.



(Communiqué Région Normandie)



Comment obtenir votre pass?

Le Pass Normandie Découverte est en vente uniquement sur le site Internet TER Normandie. Il n'est ni échangeable, ni remboursable.

Il vous suffit ensuite de l'imprimer au format A4, de le présenter lors du contrôle à bord accompagné de votre pièce d'identité.

Lors de la réunion publique «Construisons ensemble la Normandie de demain», organisée par la Région Basse-Normandie, à Avranches le 27 septembre 2014, l'ADPCR avait demandé la création d'un tel produit afin de permettre aux Normands de découvrir leur nouvelle région. Y-a-t-il un lien entre notre proposition et la décision prise par le Conseil régional ? Quelle que soit la réponse, nous nous réjouissons de la mise en place de ce pass, en espérant qu'il remportera beaucoup de succès auprès de la population et aussi des touristes et que sa prolongation soit envisagée au delà du 5 novembre.

TRIBUNE LIBRE DE LA MOBILITE

Mobilité écologique ? Les citoyens ne sont pas dupes!

Intermodalité, report modal vers le rail, la voie d'eau, développement des transports collectifs et des modes doux... Localement, ces beaux principes sont repris dans les plans de déplacements urbains, les plans climats territoriaux, les agendas 21, les schémas de cohérence territoriaux... Ces outils ont notamment pour ambition de répondre à la crise énergétique, environnement et de capté publique que page que de santé publique que nous connaissons et qui s'accroît, dont le dernier épisode en date concerne les pics de pollution de l'air. Les auteurs de ces documents semblent enfin partager les constats et solutions défendus par les écologistes depuis des lustres! Mais le citoyen lambda qui s'intéresse un peu au sujet des transports et de la mobilité constate avec dépit que pas grand chose ne change en fait... Les élus locaux, régionaux et les parlementaires normands dans leur majorité, indépendamment de leur étiquette politique, continuent de défendre bec et ongle le mode... routier.

Dans les villes et agglomérations, les pistes cyclables et autres parcs de stationnements vélos ne doivent surtout pas empiéter sur l'espace dévolu à la voiture. Les maires redoutent comme la peste la piétonisation des centres villes et transforment le moindre espace libre en parking. Ils n'appliquent souvent pas la loi en laissant stationner les voitures sur trottoirs, pistes cyclables, passages pour piéton. Les Police Municipale, Gendarmerie et Police Nationale sont en effet très laxistes devant ces situations qui mettent pourtant en danger les usagers les plus vulnérables en les obligeant à descendre sur la chaussée. Les élus oublient les grands principes et la transition énergétique quand il s'agit de permettre l'implantation de zones logistiques non connectée au rail, comme c'est le cas en ce moment dans l'agglomération de Caen la Mer avec le projet Logidis et ses centaines de poids lourds quotidiens. Ou bien de méga centres commerciaux à l'instar du projet Inter Ikéa à Fleury-sur-Orne, en bordure du périphérique sud de Caen, qui va générer des flux automobiles supplémentaires importants et tuer encore un peu plus le commerce de proximité plus écologique.

La SNCF est souvent attaquée en raison de la régularité médiocre, des conditions de transport peu satisfaisantes notamment pour les trains du quotidien que sont les Intercités et TER... Mais on oublie souvent qu'outre la politique du tout TGV, elle hérite et doit faire au mieux avec un réseau souffrant de sous investissements chroniques, résultant du choix de nos élus (à l'exception notable des écologistes) n'ayant pendant ces trente à quarante dernières années juré que par la route, les autoroutes, les contournements et barreaux autoroutiers, les 2x2 voies, les voitures et les camions! Le déséquilibre modal résulte aussi de cette politique favorable aux infrastructures routières, car comme le soulignait un ancien patron de la DATAR, «les investissements d'aujourd'hui sont les trafics de demain». Les contestables bus Macron ne constituent que le coup de grâce pour la ligne Caen-Rennes, après la construction de l'autoroute des Estuaires dans les années 1990! La nouvelle majorité de la Région Normandie a fait le choix inquiétant de financer de nouveau les programmes routiers, ce qui est peu compatible avec la volonté affichée de promouvoir le développement durable et la lutte contre le dérèglement climatique, mais également critiquable sur le plan de la maîtrise des finances publiques. Ainsi elle vient d'annoncer sa participation au grand contournement autoroutier de Rouen (125 millions d'euros sur près d'un milliard d'euros !), cofinance des projets rétrogrades qui viendront concurrencer et affaiblir encore un peu plus les axes ferroviaires parallèles, comme la 2x2 voies Avranches-Granville. L'auteur de cette tribune avait œuvré avec d'autres pour combattre à la fin des années 1990 avec succès le projet de 3 voies Bayeux/Saint-Lô, dangereux pour la ligne Caen-Rennes. On assiste là à un retour en arrière! N'est-il pas plus pertinent, responsable et en phase avec les grands enjeux d'investir cet argent dans le rail, en particulier pour permettre la réalisation des propositions de l'ADPCR?

Bus Macron, fret ferroviaire à l'agonie, écotaxe lamentablement abandonnée, trains de nuit quasi supprimés, transport aérien climaticide encouragé avec l'aéroport de Notre-Dame des Landes... Oubliée la COP 21, le Gouvernement est coupable de ce désastreux bilan en matière de politique des transports et d'écologie. Force est de constater que nos parlementaires normands ne se sont pas beaucoup illustrés pour dénoncer cette situation!

Alors, la mobilité durable ? Sincère volonté ou bien hypocrisie? Les solutions sont connues : ce n'est pas la voiture électrique ou d'autres mesurettes, mais des choix courageux en matière d'urbanisme, d'aménagement du territoire, de priorité financière pour le rail au détriment de la route, de fiscalité environnementale. Mesdames et Messieurs les élus, si vous voulez vraiment changer les choses et offrir un avenir meilleur à nos enfants, à vous de jouer!

Marc LE ROCHAIS

Marc LE ROCHAIS,

Ancien permanent à Manche-Nature;

Ancien chargé de mission Transports et Mobilité Durables

à France Nature Environnement;

Aujourd'hui salarié d'une entreprise ferroviaire;

Adhérent de l'ADPCR depuis 1997 ; Militant pour des transports écologiques, ayant notamment défendu le maintien de la ligne Caen-Flers.



Hôtel de Ville - BP 330 50010 Saint-Lô cedex

Adresse email: adpcr.saint-lo@orange.fr

L'ADPCR édite 4 bulletins chaque année.

Retrouvez toute notre actualité sur le site internet : www.adpcr.fr