



adpcr



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

ADPCR-INFOS n°95
Avril 2018



Assemblée Générale 2018 à Granville :
*L'ouest de la Normandie au cœur des
nouvelles mobilités ?*

ÉDITO - *La réforme du système ferroviaire français est-elle inéluctable ?*

Ne pas surfer sur les peurs !

Le 1er février, le Conseil d'orientation des infrastructures, présidé par Philippe Duron, ancien député-maire de Caen, remettait son rapport sur l'avenir des infrastructures en France. Quinze jours plus tard le rapport Spinetta sur l'avenir du transport ferroviaire était sur le bureau du premier ministre. Depuis, la presse régionale nous a inondés de gros titres et d'articles décrivant en détail les conséquences dramatiques pour le transport ferroviaire en Normandie qu'aurait la mise en œuvre de certaines des préconisations de ces deux rapports. Les petites lignes normandes dont Caen-Rennes, Caen-Tours et Paris-Granville seraient certainement menacées de fermeture. En réaction à ces menaces plusieurs collectifs de citoyens se sont constitués pour les défendre. Après avoir participé à la première réunion qui s'est tenue le 2 février à Avranches, le conseil d'administration de l'ADPCR a rappelé que l'association était apolitique et souhaitait rester indépendante. Cependant, notre association s'associe aux revendications des usagers des lignes concernées qui demandent que nos territoires ruraux soient mieux desservis par le train et que les gares ne deviennent pas des déserts privés de toute présence humaine.

Interrogé par Ouest-France, j'ai souhaité rassurer les usagers des lignes Caen-Rennes et Paris-Granville en rappelant que grâce aux actions menées par l'ADPCR depuis plus de 25 ans, la modernisation des infrastructures de la ligne Caen-Rennes allait être achevée début avril de cette année et que Dreux-Granville faisait l'objet de travaux réalisés dans le cadre d'une convention signée entre la Région Basse-Normandie puis la Région Normandie, l'Etat et la SNCF. Non, à court terme ces deux lignes ne sont pas menacées. Si elles devaient l'être, la cause serait à rechercher dans une baisse de la fréquentation des trains. Même si aujourd'hui nous assistons à une augmentation du nombre de voyageurs, des décisions comme la fermeture des guichets de gares à Vire, Villedieu, Avranches, Pontorson, (sans réelle alternative que les automates régionaux ne permettant pas la vente de billets pour le reste de la France - 80% des ventes), les difficultés d'accès à la gare de Paris-Vaugirard (voir l'article OUIGOLAND en page 18), le manque de parking en gare de Granville, une desserte squelettique du Sud-Manche entre Granville et Dol, auront vite fait de détourner la clientèle du train au profit des autres moyens de transport (covoiturage, cars Macron...).

La réforme du transport ferroviaire est une nécessité

Si l'on écoute les médias, la grande majorité des Français serait pour une réforme du système

ferroviaire qui ne remplirait plus correctement ses fonctions de service public.

Disons le franchement, oui le système ferroviaire français doit être réformé mais, personnellement, je crains que la future réforme en cours de négociation ne prenne le problème à l'envers.

Le prix de revient du train s'est envolé depuis 10 ans, le km-train passant d'environ 18 € à plus de 24 € alors que la qualité de service n'a pas progressé voire s'est détériorée. A qui la faute ?

Je dirai que le premier responsable est l'Etat. Ce dernier a laissé à RFF, puis aujourd'hui à SNCF Réseau le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, la charge de la dette du réseau ferroviaire français (47 Md€ en 2017), charge alourdie ces dernières années par le coût de réalisation des lignes nouvelles à grande vitesse et par les intérêts de la dette (1,5 Md€ /an). Or, le financement des infrastructures nouvelles fait partie de l'aménagement du territoire et donc des missions de l'Etat. Il serait donc normal que ce dernier montre le bon exemple en reprenant, sans attendre, au moins une partie de la dette. Au contraire, le ministre des finances sort le bâton quand il déclare être d'accord pour alléger la dette d'ici la fin du quinquennat à la seule condition que la SNCF se soit d'abord réformée.

Le second responsable est, à mes yeux, la gouvernance du système ferroviaire français dont les coûts sont prohibitifs. Il est impératif que la direction du groupe SNCF montre l'exemple en réduisant drastiquement ses dépenses. A ce sujet je vous invite à lire, en page 22, le billet d'humeur de Monsieur Pierre-Henri Emangard. Ne dit-on pas que l'exemple doit venir d'en haut !

Ensuite, il sera temps de négocier un assouplissement des règles contenues dans le statut des cheminots et je suis certain que tous les cheminots qui aiment et défendent le transport ferroviaire sauront, comme ils l'ont déjà fait, prendre leur part de la réforme. Faut-il supprimer le statut ? Je ne crois pas que cela suffise à réformer la SNCF. En revanche, l'organisation interne du travail au sein de l'entreprise doit évoluer avec notamment davantage de polyvalence.

Si demain, la réforme du système ferroviaire venait à échouer, alors oui les lignes ferroviaires desservant nos territoires ruraux seraient gravement menacées. Espérons alors que la délégation de service public (DSP) avec mise en concurrence de l'opérateur historique permettrait à la Région Normandie de faire les économies nécessaires à l'entretien des infrastructures abandonnées par l'Etat et au maintien des dessertes les moins fréquentées, mais vitales pour nos territoires.

La fermeture de guichets dans les gares de moyenne importance, un défi ?

L'ADPCR est contre la fermeture des guichets tant que de vrais solutions alternatives n'ont pas été mises en place et éprouvées. Le sujet est sensible et mérite une réflexion approfondie car il en va du devenir des gares et de la fréquentation des trains. Le tout internet n'est pas la solution miracle et l'expérience de gares multimodales multiservices que veulent mener les villes de Vire Normandie et de Pontorson sont des plus intéressantes. Nous consacrons une partie de ce bulletin au projet que défend la ville de Vire Normandie et nous reviendrons sur le sujet avec de nouvelles propositions pour que nos gares restent humaines.

La vie de l'association

Le site Internet de l'ADPCR et vous ?

Consciente que son site est insuffisamment consulté, l'ADPCR a décidé de vous interroger afin de recueillir vos avis, critiques et suggestions dans le but de mieux vous informer. Comme je l'ai annoncé lors de la dernière assemblée générale, vous trouverez sur notre site internet www.adpcr.fr un questionnaire que nous vous demandons de remplir sans attendre. Voilà une bonne occasion de découvrir ou redécouvrir tout ce qui concerne non seulement le transport

ferroviaire mais aussi les autres modes de transport en Normandie.

Nous comptons sur vous.

Ce bulletin inaugure une nouvelle rubrique

Nous recevons beaucoup d'avis, de suggestions ou de questions émanant de nos membres ou d'utilisateurs soit par courrier par courriel ou via notre site internet. Dans la mesure du possible, nous nous efforçons d'y répondre. Certaines de nos réponses ont une portée plus générale. Un de nos membres nous a suggéré de consacrer une page de notre bulletin aux avis et questions des usagers. C'est une excellente idée que nous avons retenue dès ce présent bulletin.

Comme chaque année, vous trouverez dans ce premier bulletin de l'année le compte-rendu de la dernière assemblée générale. Je tiens à remercier les quatre intervenants au débat qui a suivi la partie statutaire. Débat dont nous avons retenu, comme prioritaire pour ce bulletin, la présentation de la Ville de Vire Normandie et de l'association «l'Etape», ainsi que les projets engagés par Latitude Manche dans le domaine du tourisme itinérant.

Bonne lecture à tous.

Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR

SOMMAIRE

Assemblée générale du samedi 3 février 2018 à Granville	4
Débat sur le thème : « L'Ouest de la Normandie au cœur des nouvelles mobilités »	11
L'ADPCR réagit à la fermeture du guichet de la gare d'Avranches	17
OUIGOLAND	18
Les enjeux des rapports Duron et Spinetta	20
Avis et questions d'utilisateurs	21
Tribune libre de la mobilité	22
Dernière minute	24
Sondage internet	24

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.

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.



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU SAMEDI 3 FÉVRIER 2018 À GRANVILLE

Après avoir excusé l'absence de Madame Dominique BAUDRY, maire de Granville, retenue par d'autres engagements, Monsieur Michel PICOT, maire-adjoint, souhaite la bienvenue aux personnes présentes. Il rappelle l'implication de l'ADPCR, depuis 1991, pour la défense du secteur de Granville, d'abord avec l'axe Caen-Rennes puis avec l'élargissement de ses compétences à d'autres lignes de l'ex-Basse-Normandie, notamment Paris-Granville. Ces lignes sont un facteur important pour l'attractivité du territoire. Des attentes fortes existent quant au bon fonctionnement de la ligne Paris-Granville et avec le projet de nouvelles dessertes directes en direction de Caen et de Rennes.

Rapport moral

2017 une année pleine de promesses mais avec des zones d'ombre

Venir à Granville, par le train, relève encore du parcours du combattant, surtout pour nos amis Bretons et du Sud-Manche. En effet, la ligne Caen-Rennes est à nouveau interrompue pour travaux au sud de Coutances, jusqu'au 30 mars 2018. A cette date, la mise à voie unique entre Avranches et Dol, avec une signalisation adaptée, devrait mettre un terme à la modernisation de la ligne Caen-Rennes. Quel sera l'avenir de cette ligne ferroviaire qui dessert un des plus importants sites touristiques français ? Une seule chose est certaine, la Région ayant écouté et retenu les propositions faites par l'ADPCR, à partir de décembre 2018, quatre trains AR dont les 3 Caen-Rennes relieront quotidiennement Caen à Granville. Ainsi, grâce

au triangle de Folligny, Granville sera enfin relié au reste du réseau ferré normand et à Rennes. Voilà pourquoi l'AG 2018 de l'ADPCR devait se tenir à Granville.

Nous avons également souhaité organiser un débat ayant pour thème «L'ouest de la Normandie au cœur des nouvelles mobilités» car nous pensons qu'il est urgent de repenser la mobilité et en particulier le transport public, qu'il soit routier ou ferroviaire, comme moteur du développement économique et touristique de nos territoires du Sud et Centre-Manche en particulier. Je n'en dirai pas plus, Jean-Yves Colas vous présentera le travail accompli cette année par l'ADPCR et vous verrez que nous n'avons pas ménagé notre peine. Daniel Grébouval vous fera part des interrogations que le nouveau plan transport prévu par la Région et la fermeture programmée de nombreux guichets posent aux usagers du train.

Grâce à la qualité des participants au débat et à la pertinence de vos interventions, j'ose espérer que des réponses à ces questions seront apportées et des solutions nouvelles mises en chantier.

L'ADPCR est une association qui compte

Cette année, je voudrais consacrer l'essentiel de mon rapport moral à ceux et celles qui font de l'ADPCR une association reconnue comme un partenaire qui compte dans le monde du transport en Normandie.

Nos membres

Si, depuis 27 ans, l'ADPCR existe et jouit d'une bonne réputation, c'est grâce à ses membres. Avec près de 400

membres, nous restons la plus grosse association d'usagers de Normandie. En 2017, l'effectif est resté stable même si certains des membres âgés nous ont quittés ou que d'autres ont oublié de renouveler leur cotisation. Nous avons enregistré 41 nouveaux membres soit plus de 10% de renouvellement. C'est un record. Le rajeunissement de l'association est bien engagé. Nous comptons également 14 parrainages, c'est peu. Aussi n'hésitez pas à parrainer un jeune de votre entourage. Je pense qu'il serait souhaitable qu'au bout de 2 ans de parrainage, le filleul devienne membre à part entière de l'association. Le surcoût de votre cotisation pour un jeune de moins de 26 ans passant alors de 2 € par parrainage à 3 € pour en faire un membre à part entière. Il pourra alors recevoir le bulletin papier et aura accès au volet «adhérent» du site Internet.



Le conseil d'administration

Vous le savez, nos statuts prévoient le renouvellement des membres du CA lors de chaque assemblée générale sans qu'il y ait de limitation du nombre de mandats. Cette année, un certain nombre de membres du CA m'ont fait savoir qu'ils se sentaient atteints par une sorte de limite d'âge et qu'ils ne souhaitaient plus renouveler leur mandat. Je voudrais remercier, Annick Favrais, Michel Delafosse, Gilbert Lieurey, Joël Périss et Georges Lesaulnier pour tout le travail accompli, pour certains pendant plus de 25 ans. Merci de les applaudir. Tout à l'heure, nous aurons donc à renouveler une partie du CA. Aussi, permettez-moi de préciser le rôle du conseiller.

Normalement, le conseiller doit participer au CA, il en est prévu un par trimestre soit 4 par an. Le CA se tient habituellement en notre local de Saint-Lô mais peut également être délocalisé dans une ville desservie par les lignes ferroviaires que nous défendons. Dans ce cas, nous sommes en général accueillis à la mairie et le maire (ou un adjoint) assiste, en partie, à la réunion. C'est pour eux et nous, l'occasion de faire le point sur les transports et les problèmes de mobilité rencontrés localement. Aussi, je souhaite qu'en 2018 ce type de délocalisation soit privilégié. Autres activités du CA : la tenue du stand de l'ADPCR aux différents forums des associations et suivant les disponibilités de chacun la tenue du stand à la fête de la Vire fin juin à Saint-Lô. Enfin, la présence des conseillers est souhaitée lors de l'AG (normalement le dernier samedi de janvier). Les membres du CA, ont également pour mission de rapporter les informations dont ils ont connaissance, de donner leur opinion et de faire des propositions concernant les transports. Enfin, ils votent les propositions faites par le bureau ou le comité

technique. Finalement, réparti tout au long de l'année le rôle de conseiller ne représente pas une grosse charge. Bien entendu, ils peuvent également s'engager à participer au Bureau ou dans un des différents comités.

Le bureau

La loi de 1901, qui régit les associations, impose la mise en place d'un bureau composé au minimum d'un président, d'un trésorier et d'un secrétaire. Il peut comprendre plus de membres dont des vice-présidents.

En général, chaque vice-président est plus particulièrement en charge, soit d'une zone géographique soit d'une section de ligne. Par exemple Caen-Cherbourg, Caen-Granville ou Argentan-Granville ou bien encore le Sud-Manche ou le transport routier.

Le secrétariat et la comptabilité

La charge de travail du secrétariat est loin d'être négligeable. En novembre dernier, nous avons du faire face à la démission de notre secrétaire pour raisons personnelles et je remercie Jean-Yves Colas qui a repris le secrétariat au pied levé aidé par Georges Lesaulnier et Gilbert Lieurey. La mise sous pli du bulletin représente un gros travail de préparation, aussi je souhaite réactiver l'équipe de mise sous pli qui existait du temps de Guy Fontenelle. Je sais que je peux encore compter sur l'expérience des anciens.

Même si l'ADPCR est une association sans but lucratif, sans le produit de vos cotisations et des subventions que nous attribuent de nombreuses collectivités nous n'existerions plus depuis longtemps. La rigueur de notre comptabilité fait partie de la crédibilité de l'association et de la confiance que l'on nous accorde. Pour plus de clarté, nous avons apporté quelques modifications dans la présentation de nos comptes. Daniel Gréboval notre trésorier aidé par Véronique Le Prieur, son adjointe, vous expliquera tout cela lors de la présentation des comptes.

Le comité technique

À côté du CA, il existe un comité technique qui est l'usine à propositions de l'ADPCR. Il élabore les documents qui, après accord du CA, sont ensuite diffusés directement vers le Conseil régional, la SNCF, la presse... ou via le bulletin. Suivant leurs compétences et leur situation géographique, les membres du comité technique sont appelés à participer aux réunions avec la Région, la SNCF ou aux divers rendez-vous avec les élus.



Mettre en place une commission communication et diffusion

Défendre et promouvoir nécessite une présence sur le terrain donc dans les trains et les gares mais aussi auprès des usagers, des élus, de la Région et de la SNCF. Vous voyez bien que vous êtes tous concernés. Chacun de vous se doit de défendre le transport public, et le train en particulier, de faire la promotion de l'ADPCR et de remonter le maximum d'informations au siège.

Notre communication s'appuie sur :

Le bulletin : Le bulletin est rédigé 4 fois/an, par une petite équipe qui ne demande qu'à grossir. Une de nos membres nous suggère de consacrer une page du bulletin aux griefs, remarques et infos des usagers, je trouve que c'est une très bonne idée et j'y vois de multiples avantages dont celui de la démonstration par l'exemple vécu. Le bulletin est expédié à l'ensemble de nos membres et à environ 300 VIP soit une diffusion voisine de 700 bulletins.

Le site Internet : La fréquentation du site internet de l'ADPCR est inversement proportionnelle à la qualité de ce dernier. Jean-Yves Colas y consacre beaucoup de temps. Mais pour quel résultat ? Je pense que nous devons revoir notre positionnement. Le moteur de recherche n'est pas bon et ne nous met pas en évidence alors qu'un voyageur recherche sur internet un moyen et/ou un titre de transport.

Les réseaux sociaux : D'autres outils existent sur le net, en particulier les réseaux sociaux tels Facebook et Twitter. Avouons humblement notre incompetence et la nécessité de mettre en place une commission ad hoc avec des membres qui maîtrisent ces nouveaux outils. Avec le prochain bulletin, vous recevrez un questionnaire. Merci de le remplir sans complaisance, il nous servira pour faire évoluer nos outils de communication et, j'espère, à mettre en place la commission communication et diffusion.

La presse : Certains nous reprochent de ne pas communiquer suffisamment via la presse orale ou écrite. Ils ont peut-être raison mais je dois vous dire que la presse est surtout friande des dysfonctionnements, en particulier des trains en retard, des accidents aux PN ou des manifs. Quand nous leur envoyons un papier reprenant des propositions constructives, il reste trop souvent au fond du tiroir.

Notre présence dans les nouvelles instances de concertation avec la Région et la SNCF : Comme vous avez pu le lire dans le dernier bulletin, la Région remplace les comités de lignes, qui n'existaient pas en Haute-Normandie, par de nouvelles instances de concertation avec les élus et les associations d'usagers. En 2017, l'ADPCR a participé au lancement de cette concertation lors des premières conférences d'axes correspondant aux lignes Paris-Granville et Paris-Cherbourg. Dès 2018, nous participerons également aux deux comités de territoire : le comité Manche-Bessin (lignes Caen-Cherbourg et Caen-Granville) et le comité Sud-Normandie pour les lignes Paris-Granville-Pontorson-Le Mont-Saint-Michel. De son côté, la direction TET de SNCF a mis en place des réunions de concertation avec les usagers, en particulier

avec les pendulaires des lignes Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Granville. Cette instance s'appelle «Regards croisés». Environ tous les deux mois, les associations et usagers sont invités à Paris pour discuter avec les différents responsables des lignes. Tous les sujets, et surtout ceux qui fâchent, peuvent être abordés. Bien entendu, l'ADPCR participe activement à ces réunions et chaque fois je précise que notre association parle également au nom de ceux qui, très nombreux, se déplacent occasionnellement quelle qu'en soit la raison.



Des rendez-vous périodiques avec les directions transport, ferroviaire et routière, de la Région :

Comme l'a souhaité le vice-président Jean-Baptiste Gastinne, nous sommes régulièrement reçus à la direction Transport de la Région, bonne occasion pour nous de présenter et défendre nos propositions.

La FNAUT : l'ADPCR est membre de la FNAUT Normandie, section régionale de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports. Nous y avons quatre sièges. Daniel Grébouval en est le président et Jean-Yves Colas, un des vice-présidents. Tous deux font partie du conseil national de la FNAUT. Depuis le 11 janvier, la FNAUT Normandie siège au Comité économique, social et environnemental de la Région Normandie (CESER) qui aura en son sein, un fin connaisseur et un ferme défenseur du transport public. En effet, le siège est occupé par Patrick Morel, membre de notre CA et ancien directeur transport de la Région Basse-Normandie.

Conclusion

J'espère que ce bref survol de l'organisation et des missions que j'ai fixées à l'ADPCR vous aura convaincus de l'importance de ce que chacun de vous, suivant ses compétences, ses disponibilités mais aussi sa santé, peut apporter à la vie de l'association. Ce sont les petites rivières qui font les fleuves. Le monde des transports, ou de la mobilité pour utiliser le terme à la mode, est en pleine évolution. A nous aussi d'évoluer et de peser sur le futur de la mobilité dans l'ouest de la Normandie. Je forme le vœu que le débat qui va suivre la partie statutaire débouche sur des solutions concrètes répondant à vos espoirs.

Merci de votre attention.

Xavier JACQUET
Président de l'ADPCR

10/01/2017	Réunion de bureau à SAINT-LO
12/01/2017	Comité technique à SAINT-LO
14/01/2017	Conseil d'administration à SAINT-LO
16/01/2017	Rencontre J-B Gastinne V/P Transports et L. Roque au CRN à CAEN
28/01/2017	Assemblée générale à AVRANCHES
07/02/2017	Réunion de bureau à SAINT-LO
08/02/2017	Réunion Commission développement durable Pays de la Baie à AVRANCHES
08/02/2017	Réunion Regards Croisés Ligne PARIS-CHERBOURG à PARIS
18/02/2017	Conseil d'administration à SAINT-LO
24/02/2017	Comité technique à SAINT-LO
28/02/2017	Réunion avec Conseil Régional à ROUEN
01/03/2017	Réunion avec SNCF Mobilités à CAEN - Présentation du projet de nouvelle desserte Caen-Rennes
02/03/2017	Réunion Pays de la Baie à AVRANCHES - Présentation du projet Caen-Rennes
03/03/2017	Rencontre avec conseil de développement du Pays de la Baie AVRANCHES
04/03/2017	Assemblée générale FNAUT Normandie à CAEN
09/03/2017	Réunion de bureau à SAINT-LO
14/03/2017	Réunion avec SNCF Réseau à CAEN - Présentation du projet de nouvelle desserte Caen-Rennes
17/03/2017	Conférence de la Baie à SAINT-MARTIN-DES-CHAMPS
22/03/2017	Réunion de bureau à SAINT-LO
23/03/2017	Rencontre avec Jean-Pierre Lhonneur, Maire de CARENTAN
29/03/2017	Réunion Regards Croisés Ligne PARIS-CHERBOURG à PARIS
31/03/2017	Réunion avec Conseil régional puis rencontre avec Hervé Morin à ROUEN
04/04/2017	PDU Saint-Lô AGGLO
08/04/2017	Assemblée générale FNAUT à PARIS
21/04/2017	Rencontre avec E. SUCCAB, Directeur TET Normandie à ROUEN
22/04/2017	Conseil d'administration à SAINT-LO
25/04/2017	Rencontre avec David Nicolas Pdt Com Agglo Mont-Saint-Michel/Normandie, à AVRANCHES
26/04/2017	Visite chantier de renouvellement de voie à COURCY, près de COUTANCES
03/05/2017	Mise sous pli bulletin 91 à SAINT-LO
04/05/2017	PDU Saint-Lô AGGLO
05/05/2017	Rencontre T. Rouzès, Directeur du projet Normandie 2020, à SAINT-LO
10/05/2017	Rencontre G. Lahellec V/P transports Région Bretagne à RENNES
10/05/2017	Présentation projet Caen-Rennes CDC Granville Terre & Mer, à BREHAL
15/05/2017	Rencontre avec Ph. Bas, Président du Conseil départemental de la Manche à SAINT-LO
15/05/2017	Rencontre avec M. Tétart, Directeur de Latitude Manche SAINT-LO
22/05/2017	PDU Saint-Lô AGGLO
02/06/2017	Comité technique à SAINT-LO
09/06/2017	Visite du Technicentre de GRANVILLE
10/06/2017	Conseil National FNAUT à PARIS
14/06/2017	Réunion Commission développement durable Pays de la Baie à AVRANCHES
18/06/2017	Réunion SNCF Mobilités à CAEN
23/06/2017	Conseil d'administration à SAINT-LO
27/06/2017	Réunion Paris-Granville à ARGENTAN
02/07/2017	Stand Fête de la Vire à SAINT-LO
06/07/2017	Commission Mobilités actives Ville d'AVRANCHES
07/07/2017	Mise sous pli bulletin 92 à SAINT-LO

13/07/2017	Réunion Commission développement durable Pays de la Baie à AVRANCHES
25/07/2017	Réunion de bureau à SAINT-LO
28/07/2017	Rencontre avec SNCF Mobilités à CAEN
28/07/2017	Rencontre avec CRN à CAEN
22/08/2017	Rencontre avec F. Brière, Maire de SAINT-LO
29/08/2017	Réunion de bureau à SAINT-LO
29/08/2017	PDU Saint-Lô AGGLO
02/09/2017	Conseil d'administration à SAINT-LO
05/09/2017	Réunion Mobilités actives Ville de CHERBOURG-EN-COTENTIN
06/09/2017	Réunion ADPCR/CULPAG ARGENTAN
07/09/2017	Rencontre avec Charly Varin, Président de Villedieu Intercom à VILLEDIEU-LES-POELES
09/09/2017	Conseil National FNAUT à PARIS
14/09/2017	Rencontre avec J.B. Gastinne à CAEN
25/09/2017	PDU Saint-Lô AGGLO
29/09/2017	Rencontre avec M. Andreu-Sabater, Maire de VIRE
05/10/2017	Congrès CGT/associations d'usagers du rail à PARIS
11/10/2017	Rencontre avec A. Denot, Maire de PONTORSON
12/10/2017	Comité technique à SAINT-LO
13/10/2017	Mise sous pli bulletin 93 à SAINT-LO
16/10/2017	Réunion avec Direction TET à PARIS
20/10/2017	Rencontre avec Député B. Sorre à SAINT-HILAIRE-DU-HARCOUET
30/10/2017	1ère réunion pour le Plan global de déplacement à la Communauté d'agglomération AVRANCHES
31/10/2017	Réunion sur horaires COUTANCES
06/11/2017	Rencontre avec A. Denot, Maire de Pontorson à AVRANCHES
07/11/2017	Rencontre conseil régional à CAEN
08/11/2017	Réunion Regards Croisés Ligne PARIS-GRANVILLE à PARIS
15/11/2017	Conférence d'axe Normandie-Centre Paris-Cherbourg à CAEN
22/11/2017	Réunion Commission développement durable Pays de la Baie à AVRANCHES
28/11/2017	Comité technique à SAINT-LO
29/11/2017	Réunion Regards Croisés Ligne PARIS-CHERBOURG à PARIS
01/12/2017	Commission consultative des services publics locaux à Pontorson
01/12/2017	Forum Tourisme et Transport au Conseil régional à CAEN
04/12/2017	Conférence de la Baie à AVRANCHES
06/12/2017	Conférence d'axe Normandie-sud à ARGENTAN
07/12/2017	Rencontre avec Attachée B. Sorre, Député, à SAINT-PAIR SUR MER
08/12/2017	Rencontre avec Jean-Manuel Cousin, Conseiller régional, à COUTANCES
09/12/2017	Conseil d'administration à SAINT-LO
09/12/2017	CA FNAUT Normandie à CAEN
11/12/2017	Rencontre B. Sorre à SAINT-PAIR-SUR-MER
12/12/2017	Entretien téléphonique mission Odysée 2020-2030
13/12/2017	Rencontre avec F. Fanget, Directeur des transports routiers de voyageurs au CRN à CAEN
13/12/2017	Bilan Plan «Adhérence 2017» et travaux 2018, à PARIS
14/12/2017	Réunion Commission développement durable Pays de la Baie à AVRANCHES
14/12/2017	Rencontre J. Bidot Président de la CDC Coutances Mer et Bocage, à COUTANCES
22/12/2017	Mise sous pli bulletin 94 à SAINT-LO

Adopté à l'unanimité.

Compte d'exploitation 2017

CHARGES 2017

Achats	875,91 €	
Achats matières et fournitures	751,91 €	5,0%
Autres achats	124,00 €	0,8%

Services extérieurs	1 198,68 €	
Assurances	478,68 €	3,2%
Hébergement site internet	720,00 €	4,8%

Autres services extérieurs	12 941,98 €	
Publications, bulletin et diffusion	6 427,22 €	42,8%
Frais déplacements	3 981,94 €	26,5%
Frais postaux et télécommunications	586,97 €	3,9%
Frais bancaires	188,74 €	1,3%
Cotisations et adhésions	724,00 €	4,8%
Frais réception repas Assemblée Générale	1 033,10 €	6,9%

Total charges directes 2017	15 016,56 €	100,0%
------------------------------------	--------------------	---------------

Emplois des contributions volontaires en nature	39 019,86 €	
Mise à disposition gratuite de services	5 566,14 €	
Personnels bénévoles	33 453,72 €	

Total charges 2017	54 036,42 €	
---------------------------	--------------------	--

RÉSULTAT D'EXERCICE 2017 : -1 533,85 €

Malgré ce prélèvement, l'ADPCR conserve un fonds de réserve équivalant à une année de fonctionnement.

A noter que la subvention du Conseil régional de Normandie n'a pas été à la hauteur de nos attentes (800 € au lieu de 2000 € espérés), elle n'a été qu'équivalente à celle versée antérieurement par le Conseil départemental de la Manche au titre de la convention de partenariat qui lui avait été transférée. Monsieur Pierre VOGT, conseiller régional suggère que nous renouvelions une demande de convention de partenariat technique avec la Région.



PRODUITS 2017

Ventes de prestations de services		
Repas assemblée générale	688,00 €	5,1%

Subventions d'exploitation		
Subventions des collectivités publiques	7 173,00 €	53,2%

Autres produits de gestion courante		
Cotisations Adhérents individuels	5 506,00 €	40,8%

Produits financiers	115,71 €	0,9%
----------------------------	----------	------

Total produits directs 2017	13 482,71 €	100,0%
------------------------------------	--------------------	---------------

Contributions volontaires en nature	39 019,86 €	
Bénévolat	33 453,72 €	
Prestations en nature abandon frais	5 566,14 €	

Total produits 2017	52 502,57 €	
----------------------------	--------------------	--

Budget prévisionnel 2018

CHARGES 2018

Achats	860,00 €
Achats matières et fournitures	740,00 €
Autres achats	120,00 €

Services extérieurs	1 200,00 €
Assurances	480,00 €
Hébergement site internet	720,00 €

Autres services extérieurs	12 950,00 €
Publications	6 750,00 €
Déplacements Missions	4 050,00 €
Frais postaux et télécommunications	590,00 €
Services bancaires	50,00 €
Cotisations et adhésions	730,00 €
Réception (repas assemblée générale)	780,00 €

Total charges directes 2018	15 010,00 €
------------------------------------	--------------------

Emplois des contributions volontaires en nature	39 500,00 €
Mise à disposition gratuite de services	5 500,00 €
Personnels bénévoles	34 000,00 €

Total charges 2018	54 510,00 €
---------------------------	--------------------

PRODUITS 2018

Ventes de prestations de services	700,00 €
Repas assemblée générale	700,00 €

Subventions d'exploitation	8 600,00 €
Conseil Régional de Normandie	2 000,00 €
Autres collectivités publiques	6 600,00 €

Autres produits de gestion courante	5 600,00 €
Cotisations	5 600,00 €

Produits financiers	110,00 €
----------------------------	-----------------

Total produits directs 2018	15 010,00 €
------------------------------------	--------------------

Le rapport financier 2017 et le budget prévisionnel 2018 ont été approuvés à l'unanimité.

Renouvellement du conseil d'administration

Ont été élus à l'unanimité :

- Régis BOULEY MARCEY-LES-GREVES
- Jean-Yves COLAS SAINT-LAURENT-DE-TERREGATTE
- Daniel GREBOUVAL GOUVILLE-SUR-MER
- Xavier JACQUET LINGREVILLE
- Gérard JOLIF PONTORSON
- Véronique LE PRIEUR SAINT-LO
- Patrick MOREL URVILLE (14)
- Eric VIAUD BARBERY (14)
- Philippe VILLEROY SAINT-LO
- Véronique WIESINGER SAINTE-GAUBURGE-SAINTE-COLOMBE (61)

Lors de sa réunion du lundi 26 février, le conseil d'administration a procédé à l'élection de son bureau, avec un vote à l'unanimité :

- **Président** : Xavier JACQUET
- **Vice-président en charge du secrétariat** : Jean-Yves COLAS (ligne CAEN-RENNES)
- **Vice-président en charge des finances** : Daniel GRÉBOUVAL (FNAUT)
- **Vice-président** : Patrick MOREL (ligne PARIS-CAEN-CHERBOURG, Calvados)
- **Vice-président** : Régis BOULEY (ligne PARIS-ARGENTAN-GRANVILLE)
- **Secrétaire** : Jean-Yves COLAS
- **Trésorier** : Daniel GRÉBOUVAL
- **Secrétaire-adjoint** : Véronique LE PRIEUR
- **Trésorière-adjointe** : Véronique LE PRIEUR

DÉBAT SUR LE THÈME : «L'OUEST DE LA NORMANDIE AU CŒUR DES NOUVELLES MOBILITÉS»

L'ampleur du sujet ne nous permet pas de tout relater dans ce numéro, nous allons seulement aborder la gare du futur et la mobilité vecteur du tourisme.

Vire Normandie : de la gare ferroviaire à la maison de la mobilité

Une plateforme multimodale, une maison de la mobilité, une porte d'entrée sur le territoire

Interventions de Monsieur Serge Couasnon, maire-adjoint de Vire Normandie, en charge de l'urbanisme, vice-président de l'intercom de la Vire au Noireau en charge de l'attractivité du territoire et de Madame Clémentine Libois-Chanoni, chargée de développement à l'association l'Etape de Vire Normandie.

L'évolution de la gare et du quartier de la gare est au cœur des préoccupations des élus virois depuis 2014.

Parce qu'ils considèrent la ligne Paris-Granville comme un lien essentiel avec la capitale et un atout en matière d'attractivité du territoire, ils ont inscrit dans leur projet politique une reconversion urbaine de ce quartier et la constitution, autour de la gare ferroviaire, d'une véritable plateforme multimodale.



Quotidiennement, la gare de Vire est desservie par 5 allers-retours à destination de Paris et Granville.

Une étude urbaine a été réalisée avec le concours de l'Établissement Public Foncier de Normandie. Ses conclusions ont été rendues en mai 2017.

- la stratégie de développement de la zone doit s'appuyer sur le potentiel offert par la gare ferroviaire. La gare doit être appréhendée comme un outil essentiel de travail pour les acteurs économiques, pour les travailleurs et pour le développement économique du territoire et du quartier,
- le projet de reconversion urbaine ne doit pas minorer le volet mobilité et intégrer la volonté municipale de lui conférer le caractère de pôle multimodal intégrant les bus, les cars interurbains, les cars scolaires, le transport à la demande, du stationnement, des modes de déplacement doux,

- les logiques de rabattement sur la gare doivent être étudiées au regard notamment des contraintes d'enclavement du secteur,
- dans sa dimension mobilité, l'étude urbaine évoque la notion de gare «bi-face» et en fait un enjeu majeur de fabrication d'un quartier gare rétablissant le lien entre parties nord et sud de la ville,
- l'étude souligne la nécessité de s'interroger sur l'opportunité de travailler sur les fonctions mobilité qui doivent être proposées sur la rive nord des voies ferrées (zone de la petite vitesse) et sur les besoins de traversée piétonne (au minimum) du faisceau ferroviaire qui en découlent.

La réflexion sur la notion de pôle multimodal autour de la gare s'inscrit dans une volonté de dynamiser le quartier en termes d'animation et d'y «retenir les gens» en proposant une offre commerciale de service et d'animation. Mais elle vise aussi à valoriser l'offre ferroviaire en rabattant vers la gare de nouveaux flux d'utilisateurs potentiels.

Une redéfinition de l'accueil/billetterie à la gare SNCF peut être une opportunité

L'intention exprimée par la SNCF et la Région de fermer le guichet/billetterie de la gare de Vire, motivée par une baisse régulière et importante de la fréquentation liée aux changements de comportement des usagers (généralisation de la réservation via la téléphonie mobile et le net) peut constituer une opportunité pour redéfinir les relations Ville de Vire/SNCF et proposer à la Région, désormais autorité régulatrice des transports interurbains, la réalisation d'une opération innovante se traduisant par le développement d'une plateforme multimodale et la création dans les locaux de la gare ferroviaire, d'une Maison de la Mobilité.



Lors de l'AG 2018 de l'ADPCR, l'association Etape a présenté un projet d'aménagement de la gare de Vire en maison de la mobilité.

Une plateforme multimodale

Le site de la gare accueille déjà, outre la gare ferroviaire, une station de bus interurbains (Bus Verts et Manéo), une station du réseau de transports urbains Amibus, une station de taxis, l'agence des cars Robert (groupe Bellier), délégataire de la collectivité en matière de transports urbains.

La commune de Vire Normandie déploie actuellement une offre de service de location de véhicules électriques avec ou sans permis et développe son parc de vélos à assistance électrique.



Assurer une présence physique dans les locaux de la gare

La fermeture du guichet se traduirait par la disparition de toute présence physique dans le bâtiment, la SNCF se proposant d'implanter un automate délivrant les seuls billets TER. L'ouverture et la fermeture du hall voyageur seraient gérées à distance. L'assistance aux voyageurs pourrait au mieux être assurée par un système de visio-guichet.

Une présence physique dans ce site pour assurer l'accueil, l'assistance aux voyageurs, la sécurité, nous semble indispensable.

Développer l'offre de services

La gare est une porte d'entrée sur le Bocage virois, il nous semble donc indispensable d'en faire une vitrine du dynamisme de notre territoire, un outil d'attractivité, en y installant un espace d'accueil :

- délivrant des informations pratiques en matière d'animation (programmes et événements culturels, sportifs, économiques), de tourisme (animations, offre d'hébergement : hôtellerie, chambres d'hôtes, gîtes, restauration),
- assurant aussi le service de vente de titres de transport et abonnements, la promotion de l'éco-mobilité via notamment la réservation/location de vélos et véhicules électriques (service Virélos et autopartage).

Une Maison de la Mobilité

La collectivité n'a pas vocation à animer et exploiter une plateforme multimodale, mais elle dispose d'un partenaire local dont c'est la spécialité et qui a manifesté son intérêt pour la démarche en élaborant un projet de Maison de la Mobilité. Ce partenaire, c'est L'Étape, entreprise du champ de l'économie sociale et solidaire spécialisée dans

la mobilité et ayant acquis dans ce domaine un savoir-faire reconnu. L'Étape propose de développer avec la ville, la Région et la SNCF un partenariat. L'association pourrait assurer une présence physique sur place, animer le lieu, y développer les prestations évoquées ci-dessus.

D'autres acteurs ont déjà manifesté de l'intérêt pour le projet de mutualisation de l'espace de la gare, dont les voyages Robert et l'Association Les Chemins du Mont-Saint-Michel.

En attente de réponses de la SNCF...

Si la Région a manifesté de l'intérêt pour l'esquisse de ce projet, la réalisation de celui-ci appelle des réponses rapides de la SNCF à plusieurs questions :

- les conditions de mise à disposition des locaux de la gare,
- les conditions de libération d'une partie au moins des emprises ferroviaires situées sur la zone de la «Petite vitesse» (ancienne gare marchandises) pour développer des aires de stationnement pour les autocars.

... et de la Région Normandie

La Région elle-même doit aussi traduire son soutien et accompagner, dans le Schéma régional des transports, nos propositions en faisant de la gare de Vire un point de convergence des lignes d'autocars des départements voisins qui n'assurent que très partiellement (Manche) ou pas du tout (Orne) la connexion avec les lignes du réseau du Calvados (Bus Verts) et la gare SNCF.

Pour la Manche, seule la ligne Saint-Hilaire-du-Harcouët/Vire assure cette continuité du transport collectif routier. Une prolongation de la ligne Cherbourg-Saint-Lô jusqu'à Vire serait judicieuse.

Pour l'Orne prolonger la ligne Flers-Tinchebray jusqu'à Vire permettrait aussi d'apporter des réponses pertinentes en matière de mobilité à des catégories d'usagers qui ne trouvent pas d'offre satisfaisante de transports collectifs, aux nombreux salariés du bassin d'emploi qui vivent hors de celui-ci, aux apprentis, lycéens, étudiants, stagiaires.

Autorité organisatrice des Transports, la Région doit faire prendre en compte par la SNCF la dimension structurante de la ligne Paris-Granville et le rôle qu'elle assure en matière de développement économique et touristique en demandant un aménagement des horaires de desserte afin qu'ils soient mieux adaptés aux besoins des usagers ou potentiels usagers des différents bassins économiques desservis.

La fermeture de l'accueil/billetterie des gares, si elle permet à la Région et à la SNCF de réduire le déficit de la ligne, oblige les villes concernées à construire des réponses adaptées et à supporter de nouvelles charges. Un accompagnement financier sur deux ou trois années permettrait de réaliser le redéploiement de l'offre ci-dessus esquissée.



Tourisme et mobilité

Selon Atout France*, en 2016, le tourisme a représenté 7% du PIB national. La France reste le pays le plus visité, avec 85 millions de visiteurs étrangers et 170 millions de visiteurs français. Une hausse de 4% par an est observée depuis 8 ans, les perspectives d'évolution sont très bonnes, corrélées à une hausse du trafic aérien. L'objectif est de 100 millions de visiteurs étrangers en 2020. Un tiers de ces touristes étrangers arrive en avion et n'a pas de solution de transport à destination.

Il y a une très forte concurrence entre les destinations et une grande sensibilité au temps et à la facilité d'accès. L'éventail des destinations est très large, avec des marques fortes : métropoles, expériences multiples, tourisme urbain, mer, campagne, montagne... Les clients sont de plus en plus mobiles autour de leur lieu de séjour, dans un rayon de 50 km. Ils se déplacent pour des activités, des visites ou des événements. Amsterdam, par exemple, a choisi d'élargir son périmètre avec un programme «Visit Amsterdam, see Holland». La croissance du flux touristique international a été de 30%. Mais ceci nécessite une armature de transports très performante !

L'enjeu pour la France, c'est de capter une part plus importante de la clientèle internationale, concentrée sur quelques régions et quelques sites, en lien avec les «hub» de transport. Il appartient aux territoires de structurer l'offre touristique. C'est ce qu'à engagé le Conseil départemental de la Manche et son agence d'attractivité Latitude Manche sur le GR 223 (Tour du Cotentin – voir encadré p.15). C'est également l'objectif des contrats de destination qui fédèrent les acteurs impactant une même destination : ceux notamment liés au transport, à l'hébergement ou à la restauration, aux activités de loisirs ou culturelles, à la promotion, l'information ou l'accueil...

En Normandie, il y a trois contrats de destination :

- Le Mont-Saint-Michel et sa baie (en partenariat avec la Région Bretagne),
- Tourisme de mémoire en Normandie,
- Normandie-Paris Ile-de-France : destination Impressionnisme.

Pour le Mont-Saint-Michel, le diagnostic du contrat de destination a fait le constat, en 2012, de la faiblesse des retombées économiques à l'échelle de la Baie (durée moyenne de séjour limitée à 1,6 nuitées) liée à une absence de structuration de l'offre touristique publique et privée, qui privilégie un tourisme «d'excursion» et non de court séjour ou de séjour.

Si l'amélioration de la qualité d'accueil proposée sur l'ensemble de la chaîne de services touristiques de la destination «le Mont-Saint-Michel et sa Baie» est essentielle, le diagnostic aborde la question de la mobilité durable dans la Baie également au cœur des préoccupations (en citant l'expérience «Ligne Baie», offre de transports complète pour une découverte culturelle et touristique de Granville à Saint-Malo, qui a malheureusement été abandonnée depuis !).

Evolution de l'usage de la voiture au début du XXIe siècle

Dans le domaine de la mobilité, de nouvelles tendances sont observées :

- 60% des Parisiens ne possèdent pas de voiture,
- les jeunes urbains d'aujourd'hui (18-30 ans) passent de moins en moins le permis de conduire et dédaignent la voiture personnelle, qu'ils jugent chère et superflue.

Ces tendances posent avec plus d'acuité la question de la mobilité en dehors des grandes villes, enjeu crucial pour le développement touristique dans notre région.

Les enjeux de la mobilité aujourd'hui

L'attractivité d'un territoire dépend :

- de l'offre touristique,
- de la facilité d'accès au territoire,
- de la facilité de se déplacer quand on est sur le territoire.

Il faut raisonner sur le développement d'activités en intégrant l'expérience de la mobilité.

Le touriste se déplace occasionnellement sur un territoire qu'il ne connaît pas ou connaît mal.

La mobilité doit être tournée vers le service, vers l'usage. Ce qui importe c'est le ressenti de la personne (Information avant le départ, pendant le déplacement, billettique transparente, fluidité du déplacement).

La mobilité doit être intégrée avec l'activité (achat d'un service de transport et d'une activité, avec un tarif souple et lisible).

L'intermodalité physique doit être organisée (balisage, sortie de la gare, orientation...). La chaîne de mobilité doit intégrer la voiture individuelle (stationnement), l'accès en marche à pied, le cyclisme.

La mobilité doit améliorer le cadre de vie, en favorisant les modes doux (marche à pied, cycles).

La mobilité doit devenir partie intégrante de l'expérience touristique : confort, qualité de la diffusion de l'information, accès aux outils mobiles (4G, Wifi).

La réflexion conduite pour améliorer l'accessibilité et la mobilité des touristes est tout aussi pertinente pour les habitants au quotidien : ce qui est bon pour les uns bénéficie aux autres.

Quelques chiffres clés du tourisme en Normandie

Avec 11,6 millions de voyages en 2016, la Normandie se classe au 9e rang des régions françaises. La Normandie possède un patrimoine exceptionnel, dont le Mont-Saint-Michel et les Plages du Débarquement qui accueillent respectivement 2,1 et 5 millions de visiteurs.

En 2016, il y a eu environ 15 millions de nuitées dans l'hébergement marchand (hôtels, gîtes, campings) dont 75% par les Français et 25% par les étrangers.



Champ : nuitées enregistrées dans l'hôtellerie, l'hôtellerie de plein air et les Gîtes de France en centrales de réservation

Sources : INSEE-DGE – Enquête de fréquentation dans l'hôtellerie et l'hôtellerie de plein air ; Gîtes de France en centrales départementales de réservation

L'Ile-de-France est, pour la Normandie comme pour l'ensemble du territoire national, le premier bassin émetteur.

La part des voyageurs franciliens est toutefois particulièrement élevée dans notre région et bien supérieure à la moyenne française : 35,8% contre 20,3%. Un quart des visiteurs français vient des régions limitrophes (Bretagne, Centre-Val-de-Loire, Hauts-de-France, Val-de-Loire).

Deux tiers des voyages sont des séjours inférieurs à 4 nuits. L'enjeu est d'augmenter la durée moyenne de séjour pour développer l'économie touristique et les emplois induits, emplois qui ne sont pas délocalisables.

(source : rapport 2017 du Comité Régional du Tourisme)



Tous ces constats amènent l'ADPCR à proposer et défendre :

- l'accessibilité à notre territoire par l'amélioration des dessertes ferroviaires avec l'Ile de France notamment dont la desserte Paris-Granville et la relation directe Paris-Pontorson-Mont-Saint-Michel,
- l'amélioration des relations ferroviaires avec les régions voisines, dessertes souvent peu étoffées très souvent pénalisées par des correspondances inexistantes ou médiocres (Caen-Argentan-Le Mans-Tours, Caen Granville-Rennes, Rouen-Amiens-Lille),
- une desserte ferroviaire et routière plus attractive du Sud-Manche pour faciliter la mobilité des touristes, la perspective de deux A/R Granville-Rennes va complètement à l'encontre de ces exigences,
- des relations facilitées entre la Baie du Mont-Saint-Michel et les autres grands sites touristiques de Normandie, notamment les sites du tourisme de mémoire des Plages du Débarquement et Normandie Impressionnisme, ce qui nécessite suffisamment de relations avec de bonnes correspondances à Granville entre les Caen-Granville et les Granville-Dol-Rennes,
- la valorisation du réseau de voies vertes en développant les séjours associant le train et le vélo. Cette orientation est susceptible de «doper» le trafic de la ligne Paris-Argentan-Granville parallèle à la voie verte «Véloscénie» Paris-Le Mont-Saint-Michel, avec des entrées multiples accessibles par le train depuis les gares d'Alençon, Briouze, Flers et Vire Normandie),
- l'amélioration de la connexion du réseau de transport avec les ports (Caen-Ouistreham, Cherbourg),

- une billettique intermodale adaptée pour les touristes (forfaits, pass incluant des visites...),
- le déploiement des outils de connectivité mobile.

* Atout France, agence de développement du tourisme français. Cette structure est un Groupement d'Intérêts Economiques qui regroupe 1300 partenaires dont une centaine appartient au monde du transport. Les objectifs d'Atout France sont de promouvoir la destination France à l'étranger et de contribuer à la qualité de l'offre et à son attractivité.

Daniel GREBOUVAL



La Hague, Vauville

Intervention de M. Benjamin Tétart, directeur de Latitude Manche

L'itinérance, un axe stratégique pour le territoire

Une stratégie mise en œuvre pour répondre aux besoins des utilisateurs :

- pour les spécialistes de l'itinérance, adeptes des grands itinéraires et demandeurs de services spécialisés,
- pour les familles et les débutants à la recherche d'un produit facile d'accès et aisément consommable.

GR 223 : Tour de la Manche, de la Baie des Veys au Mont-Saint-Michel

Le GR 223 déroule un linéaire de 450 km, en 23 étapes, traversant à 70% des sites naturels labellisés. Sa fréquentation est de 10 à 40 000 passages par an.

Pour assurer la continuité de l'itinéraire, 110 km sont à solutionner avec 87 points noirs à traiter. A partir du diagnostic, des solutions sont recherchées avec les intercommunalités et mises en œuvre avec l'aide financière du conseil départemental (500 000 € sur 3 ans).

Des services sont apportés tels que :

- des solutions de transport avec les taxis et les transporteurs locaux,
- le portage des bagages par l'entreprise spécialisée « La Malle Postale »,
- des hébergements à moins de 1 km de l'itinéraire.

En complément du GR 223, des boucles locales sont balisées pour permettre une découverte des patrimoines. Des compteurs sont installés pour évaluer la fréquentation.

En 2017 a eu lieu une première commercialisation du GR 223 sous forme d'un grand Trek littoral.

Deux guides ont été édités :

- Guide Vert Michelin Le littoral de la Manche, de la Baie du Cotentin au Mont Saint-Michel,
- Guide du Routard : la Manche, Presqu'île Normande.



Le phare de Gatteville

La Véloscénie, Paris-Le-Mont-Saint-Michel

La Véloscénie est une véloroute identitaire et un projet d'envergure construit autour de 4 objectifs principaux pour :

- renforcer les infrastructures et développer les équipements de la véloroute pour atteindre une offre plus qualitative,
- densifier le réseau de services touristiques et qualifiés pour répondre aux besoins clients,
- accroître la renommée de La Véloscénie via des actions de promotion et de commercialisation directes auprès du marché français et anglophone, et via des prescripteurs pour les marchés plus lointains,
- observer la fréquentation de la véloroute de façon quantitative et qualitative pour évaluer le développement de l'itinéraire, mesurer l'efficacité des investissements, mieux connaître et répondre au mieux à notre clientèle.



Les grandes actions réalisées depuis 2011 :

- aménagement et jalonnement de l'itinéraire par les départements,
- création d'une identité graphique et marketing,
- structuration de services touristiques autour de l'itinéraire (déploiement marque Accueil Vélo pour les hébergements, offices de tourisme, site de visites...) et services de transfert de bagages,
- création d'outils de communication : site web www.veloscenie.com & réseaux sociaux, flyers, partenariats avec éditeurs de guides touristiques, photothèque, vidéo promotionnelle, kit de communication...
- actions de promotion : accueils presse, bloggeurs, inauguration, événements locaux et réunions locales,
- impulser la commercialisation de l'itinéraire par des agences de voyages.

Les perspectives à moyen terme :

- définir une nouvelle ambition de projet et entreprendre une 3ème phase de projet avec les partenaires historiques et de nouveaux partenaires,
- consolider et étoffer l'offre de services aux cyclo-touristes : transfert bagages, expérimentation de location vélos one-way, actions de réseaux...
- mettre en place un plan de promotion sur le marché britannique en 2018 à l'occasion de la sortie d'un guide Véloscénie en version anglaise,
- poursuivre des actions de promotion au niveau national, et à créer sur la plupart des marchés européens, américains, canadiens et australiens à moyen terme : refonte du site web, déploiement de commercialisation en ligne, ...
- développer les équipements et renforcer la signalétique autour de l'itinéraire,
- mener des enquêtes terrain pour mesurer la fréquentation de l'itinéraire.

Pour l'ADPCR, ces projets dans la Manche sont des vecteurs potentiels pour développer la clientèle des trains et des services d'autocars interurbains, à condition que les horaires soient adaptés, les correspondances bien organisées, la commercialisation assurée de manière efficace et les vélos acceptés à bord des trains et autocars.



Gouville-sur-mer

L'ADPCR RÉAGIT À LA FERMETURE DU GUICHET DE LA GARE D'AVRANCHES

Le 30 mars 2018, en marge de la manifestation organisée par le Collectif Sud-Normandie, l'ADPCR a fait connaître son point de vue sur la fermeture du guichet de la gare.



Le communiqué suivant a été remis à la presse et à des personnes présentes.

L'ADPCR se bat, depuis 1990, pour le maintien et l'amélioration de la ligne Caen-Avranches-Rennes.

En 2015, elle a étendu son action aux lignes Argentan-Granville, Caen-Cherbourg et à l'intermodalité.

Elle se réjouit de la réouverture de la liaison Caen-Rennes, après une fermeture de plus de 5 mois, entre Coutances et Dol, qui a provoqué de nombreux désagréments aux usagers. Elle regrette qu'elle soit ternie par les mouvements sociaux à venir qui vont encore perturber la circulation des trains au moment où il était prévu de reconquérir la clientèle dont une bonne partie s'était détournée des transports publics en faisant usage du covoiturage.

Malheureusement, cette réouverture s'accompagne de la fermeture du guichet de vente d'Avranches, après celui de Villedieu-les-Poêles intervenu le 26 mars.

Nous regrettons cette décision rapide, prise sans concertation avec les usagers et appliquée sans que des mesures réelles de substitution n'aient été mises en place.

Consciente que les habitudes d'achat changent, nous ne sommes pas hostiles à toute évolution et notamment favorables à la création de pôles d'échanges multimodaux et multiservices, à l'instar du projet de la ville de Vire Normandie.

Le site de la gare d'Avranches accueille déjà, outre la gare ferroviaire, un arrêt des cars Manéo en direction de Granville (via Sartilly ou via la côte), Saint-Lô et Mortain, ainsi qu'une station de taxis et une aire de covoiturage. L'office de tourisme Mont-Saint-Michel Normandie dispose déjà d'une antenne dans le hall d'accueil de la gare, offrant aussi les services d'un relais postal.

Nous préconisons donc qu'il devienne une vitrine de notre territoire en :

- délivrant des informations pratiques en matière d'animation (programmes et événements culturels,

sportifs, économiques), de tourisme (animations, offre d'hébergement : hôtellerie, chambres d'hôtes, gîtes, restauration...),

- assurant aussi le service de vente de titres de transport et abonnements, la promotion de l'éco-mobilité via notamment la réservation/location de vélos et véhicules électriques et autopartage.

Une présence physique dans ce site pour assurer l'accueil, l'assistance aux voyageurs, la sécurité, nous semble indispensable. Il est dommage que l'agent SNCF présent pour assurer la circulation des rares trains passant à Avranches ne puisse pas effectuer toutes les tâches relatives à la mobilité.

Nous demandons, a minima, à la SNCF d'installer d'urgence une borne libre service, permettant l'achat de billets pour la France entière (et non un distributeur de billets régionaux) ainsi qu'un visio-guichet pour guider les personnes en difficulté lorsque l'office de tourisme sera fermé.

L'ADPCR, force de proposition, rencontre régulièrement la Région Normandie et SNCF Mobilités au sujet des horaires applicables à compter du service annuel 2019. Nous savons déjà que des trains Caen-Coutances seront prolongés vers Granville, que des autocars circuleront entre Caen et Rennes via l'A 84 en desservant Avranches. Mais en ce qui concerne la liaison Granville-Rennes, le projet ne prévoit que deux allers-retours ferroviaires. Afin de ne pas retrouver la situation de 1989, l'ADPCR est vigilante et se bat pour obtenir une desserte plus étoffée afin de répondre aux besoins de la population et des touristes.

X. J.



Le guichet de la gare de Villedieu est également fermé depuis le 26 mars. Pour l'instant ne subsiste plus que le distributeur de billets régionaux (DBR) situé à l'extérieur de la gare.



OUIGOLAND

Afin de répondre à la concurrence du covoiturage, des cars Macron et du transport aérien low-cost, la SNCF crée en 2013 un nouveau service de TGV à très petit prix baptisé «OUIGO». Ensuite, ce service est complété par un nouvel abonnement TGV particulièrement incitatif à destination des jeunes. Si l'ADPCR soutient cette initiative elle ne peut que regretter que la Normandie n'ayant pas de TGV soit exclue de ces offres nouvelles.

Le succès de la formule a conduit la SNCF à développer l'offre «OUIGO» au départ des gares parisiennes intramuros. Ainsi, depuis le 10 décembre 2017, les TGV «OUIGO» à destination de Rennes, Nantes, et Bordeaux partent de la gare Vaugirard. Pour accueillir les 1200 passagers de chaque train, la gare a été transformée en quelques jours en un **OUIGOLAND** bleu ciel et rose et où le Français règne en maître. L'espace voyageur de la gare est devenu une sorte de salle d'embarquement conçue pour accueillir chaque jour plusieurs milliers de voyageurs à destination de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France.

Dans un premier temps, lors de l'annonce de l'arrivée des TGV «OUIGO», les habitués de la ligne de Granville se sont réjouis, pensant que cette triste annexe de la gare Montparnasse allait peut être devenir plus accueillante et mieux équipée. Rappelons ici que les guichets ont été fermés, que les distributeurs automatiques de billets ne délivraient plus de billets à destination de la Normandie. Malheureusement, ils ont vite déchanté. En effet une heure environ avant chaque départ ou arrivée des TGV «OUIGO», la gare de Vaugirard se transforme en salle d'embarquement digne d'un aéroport. Les voyageurs en possession de leur billet informatique doivent arriver au moins une demi-heure avant le départ. Ils sont filtrés par un service d'accueil qui vérifie qu'ils sont munis du bon titre de transport et vérifie les bagages. Tous les autres

voyageurs, dont ceux à destination ou en provenance de la Normandie, sont refoulés par un service d'ordre musclé interdisant l'accès à la salle d'attente et aux rares services proposés (sièges, toilettes, presse et chauffage en hiver). Les voyageurs n'ont pas d'autre choix pour accéder aux quais que de passer par un petit souterrain de service ou de faire le tour de la gare côté Novotel et de rentrer ou sortir par une porte dérobée. L'attente se fait alors en tête des quais, debout et en plein courant d'air.

Plusieurs membres de l'ADPCR et du Comité des Usagers de la Ligne Paris-Granville (CULPAG) nous ont signalé la quasi-impossibilité d'accéder aux quais lors de l'arrivée en gare Vaugirard d'un TGV «OUIGO». En effet, l'affluence est telle que pour se rendre de Montparnasse 1 à Vaugirard, les voyageurs de la ligne Paris-Granville sont obligés de circuler tout au bord du quai de la voie 24 ce qui met gravement en jeu leur sécurité lors de la circulation des trains.



J'ai moi-même pu expérimenter la galère vécue par les usagers normands lors de cette cohabitation. Alors que le train Granville-Paris de 12 h 04 entrain en gare de Vaugirard bien à l'heure, des vigiles et les équipes commerciales «OUIGO» interdisaient à l'ensemble des passagers en provenance de Granville l'accès à la gare. Ayant besoin de me rendre aux toilettes situées dans le hall d'accueil, j'ai demandé aux vigiles l'autorisation de m'y rendre ce qui me fut refusé. J'ai insisté et il me fut répondu, sur un ton menaçant, qu'ils n'avaient «rien à foutre» des voyageurs de Granville, que la gare leur était interdite et que je n'avais qu'à dégager. Sans succès, j'ai ensuite tenté de passer par l'entrée principale. Peine perdue, le hall n'étant accessible qu'aux seuls voyageurs munis d'un enregistrement pour le «OUIGO» en partance une heure plus tard pour Bordeaux.

A l'issue de la cérémonie de signature du contrat de territoire le 5 février à Granville, j'ai brièvement informé le président Morin des difficultés rencontrées en gare de Vaugirard par les voyageurs de la ligne Granville-Paris. A sa demande, je lui ai adressé un courrier relatant l'incident et lui expliquant que la SNCF programmant de multiplier par trois le nombre de TGV «OUIGO», la cohabitation qui ne concerne aujourd'hui que 14% des trains normands (20% le vendredi) ne sera plus possible, la gare Vaugirard devenant alors 100% **OUIGOLAND**. C'est pourquoi nous soutenons la démarche de la Région en vue d'un retour des trains Paris-Granville en gare de Montparnasse 1, l'argument des trains diesel polluant la gare n'étant plus opposable aux Régiolis bi-modes arrivant à Paris en traction électrique. Ce courrier fut également adressé à la direction régionale de SNCF Mobilités. Son directeur, Jean-Philippe Dupont, m'a répondu ce qui suit :

Monsieur le Président,

Merci pour votre message et votre alerte sur la prise en charge des voyageurs en gare de Paris Vaugirard. Je regrette vivement ce qui vous est arrivé et vais faire le point avec les responsables concernés afin d'éviter de renouveler ce dysfonctionnement.

Par ailleurs comme vous le signalez nous étudions la possibilité de recevoir les trains normands autre part et je vous tiendrai personnellement informé des résultats de ces travaux.

En vous remerciant du temps que vous consacrez à bien vouloir m'alerter pour la production d'un service de qualité sur l'axe Paris Granville,

*Cordialement
JPhD*

Vous remarquerez que la SNCF étudie la possibilité de recevoir les trains Granville-Paris autre part ? Oui mais où ?

X.J.

Tableau des trains impactés

Interférence des OUIGO avec les trains en provenance ou à destination d'ARGENTAN

Trains en provenance d'ARGENTAN					Trains à destination d'ARGENTAN				
Là)	V	S	DF		Là)	V	S	DF	
08:16	08:16	08:05	08:38		07:38	07:38	08:50	08:50	
09:16	09:16	09:05	10:06		09:27	09:27	10:55	09:27	
12:05	12:05	12:05	12:05	(1)	10:55	10:55	13:55	10:55	
15:05	15:05	14:05	17:05	(2)	13:55	13:55	15:27	13:55	(3)
16:05	16:05	15:05	18:05		16:43	15:28	16:55	16:55	(4)
18:05	18:05	18:05	20:06		18:13	16:43	19:55	19:55	
22:05	22:05	22:05	21:34		19:43	17:13			
			22:05			18:13			
			23:07			19:43			
28	7	7	9	51	28	9	6	6	49

- (1) conflit avec Ouigo de Nantes 7 fois/sem
 (2) conflit avec Ouigo vers Bordeaux 5 fois/sem
 (3) conflit avec Ouigo vers Bordeaux 1 fois/sem
 (4) conflit avec Ouigo vers Bordeaux 1 fois/sem
 14 fois/sem sur 100 trains

Petit rappel historique des terminus parisiens de la ligne Paris-Granville

A partir de 1870, date de l'inauguration de ligne, les trains de Granville arrivent à Paris-Montparnasse quelques-uns arrivent même à Saint-Lazare. La gare Montparnasse devenant trop petite, de 1907 à 1936, les trains de Granville sont terminus gare des Invalides. Ensuite, après l'agrandissement de la gare Montparnasse, par la création d'une annexe boulevard du Maine permettant l'arrivée et le départ des trains grandes lignes, les trains normands reviennent en gare Maine-Montparnasse. En 1966-67, la vieille gare Montparnasse est détruite et une nouvelle gare Montparnasse 1 et 2 reconstruite à l'emplacement de la gare annexe du Maine. Les trains en provenance de la ligne de Granville sont alors terminus Montparnasse 1. En 2003, l'accès à la gare Montparnasse est interdit à la traction diesel jugée polluante et les trains normands sont exilés à Vaugirard. Demain chassés par les «OUIGO» où iront-ils ?



Le 22 octobre 1895 le train Granville-Paris défonce la façade de la gare Montparnasse. Était-il déjà à la recherche d'un nouveau terminus parisien ?

LES ENJEUX DES RAPPORTS DURON ET SPINETTA

Jean-Cyril SPINETTA a conduit un rapport sur «l'avenir du transport ferroviaire» remis au premier ministre le 15 février 2018. Ce rapport a déjà été largement commenté dans les médias. L'ADPCR en fait sa propre lecture.

Ce rapport fait un diagnostic sévère de notre système ferroviaire. Il souligne ses insuffisances de performances pour aborder l'ouverture à la concurrence du marché domestique du transport de voyageurs.

Il faut bien admettre que le vieillissement des infrastructures, qui génère une réduction des performances pour les usagers auquel s'ajoute un accroissement des charges d'entretien, n'est pas un modèle qui peut perdurer en l'état.



La qualité du service se dégrade, du point de vue des usagers, notamment pour les transports régionaux et transiliens. La maîtrise de la sécurité n'échappe pas à ce recul. Des marges de progrès indispensables sont à faire par la SNCF.

Le constat sur le modèle économique est le socle de ce rapport. Le poids de la dette : 45 Milliards d'euros n'est plus tenable et conduit le système ferroviaire français vers une impasse. On peut regretter le manque d'explications pédagogiques de l'histoire de cette dette dont l'entreprise publique ne peut porter seule la pleine responsabilité.

Il met aussi en avant un déficit structurel récurrent de 3 Milliards d'euros par an alors que la contribution publique annuelle est en constante augmentation pour représenter environ 200 euros par Français et par an. Cette situation génère le «le paradoxe» du système Français : «le gestionnaire d'infrastructure n'a pas les moyens pour entretenir les lignes qui supportent 90% des trafics, dans le même temps l'Etat et les Régions mobilisent 2 milliards d'euros sur des lignes qui n'assurent que 2% du trafic.»

Une comparaison avec d'autres réseaux européens aurait été utile. L'équilibre financier du système ferroviaire est un objectif difficile à atteindre. A notre connaissance, quel que soit le modèle retenu, une contribution publique significative subsiste pour le gestionnaire d'infrastructure et même pour les opérateurs privés des réseaux ouverts à la concurrence.

Le rapport rappelle les différentes réformes depuis 1997 et souligne que dans toutes ces réformes la dette n'a jamais été traitée. Une réalité qui met aujourd'hui tout le monde au pied du mur.

Pour sortir le système ferroviaire français, de cette situation, le rapport fait 43 recommandations.

Personne ne conteste plus la nécessité de réformer un système ferroviaire en difficulté, de l'urgence d'assainir la dette, de clarifier les responsabilités, de mettre en place une véritable gouvernance, de maîtriser la contribution financière publique et de faire des sauts de performance en matière de qualité de service.

L'ouverture à la concurrence n'est plus un tabou, dans la mesure où les acteurs sont mis en situations équitables (pas comme pour le Fret). Elle ne peut être que salubre pour SNCF Mobilités si elle accepte d'évoluer.

L'ADPCR prend du recul avec «l'obsession comptable» de ce rapport qui conduit à «recentrer le transport ferroviaire sur son domaine de pertinence : les transports du quotidien en zones urbaines et périurbaines, et les dessertes à grande vitesse entre les principales métropoles françaises».

C'est un véritable sujet de préoccupation pour les lignes desservant des territoires déjà malmenés, d'autant plus que le rapport ne propose pas d'alternatives et que les assises nationales de la mobilité ne se sont pas emparées des solutions.

Le premier ministre a bien pris en compte les risques politiques, en affirmant qu'il n'y aura pas de fermetures de «petites lignes». L'ADPCR souhaite que le président du Conseil régional de Normandie fasse connaître ses intentions sur ce sujet.



A ce stade, le modèle de financement reste donc bien à trouver car, à notre sens, il ne peut rester sur les propositions du rapport : «Si le maintien des circulations sur la ligne n'est pas possible sans investissement, et que cet investissement n'est pas justifié d'un point de vue socioéconomique, SNCF Réseau est mandaté pour fermer la ligne. (...) La région concernée, ou toute autre partie prenante, peut reprendre la ligne sans contrepartie financière».

L'ADPCR va suivre avec attention le contenu des concertations et sera particulièrement attentive au devenir des lignes de son territoire : Paris - Granville - Mont-Saint-Michel et Caen - Granville - Rennes.

E. V.

AVIS ET QUESTIONS D'USAGERS

A.D. : J'interviens, d'abord, pour quelques brèves remarques, à savoir, premièrement, l'importance pour la SNCF d'avoir conscience de l'erreur monumentale de supprimer les guichets dans les gares, car elle ne doit pas oublier, déjà, que les personnes âgées sont une part importante de sa clientèle et aussi que les populations rurales qui n'ont pas accès à Internet sont, dans un nombre certain de départements comme la Manche, majoritaires ; ensuite, l'urgence pour l'Etat, la SNCF et la Région de faire des investissements d'entretien du réseau, la paralysie du trafic en Normandie, le 26 décembre dernier, étant due à la panne, à la gare Saint-Lazare, d'une installation électrique datant de 40 ans ; enfin, la grande nécessité que la Région réalise que fermer le tronçon Argentan-Granville, c'est priver du train, et en plus vers Paris, les populations de ces 5 bassins de vie, significatifs économiquement, que constituent Bagnoles-de-l'Orne via Briouze, Flers, Vire, Villedieu et Granville, une Viroise m'ayant encore dit avant-hier que ce lien direct avec Paris et Granville est indispensable. Puis j'ai trois questions à poser :

Question 1 : Alors que le Mont-Saint-Michel est le lieu le plus connu internationalement de Normandie, pourquoi l'arrêt de Pontorson-Mont-Saint-Michel n'est plus nécessairement assuré ?

Réponse de l'ADPCR : Pendant la période de fermeture pour travaux qui prendra fin le 30 mars, la desserte de la gare de Pontorson n'est assurée que par des transports à la demande (TAD). A partir de cette date, elle sera à nouveau desservie par les 3 allers/retours Caen-Rennes quotidiens. Pour 2019, l'ADPCR demande la mise en circulation de 3 ou 4 allers/retours entre Granville, Dol-de-Bretagne et Rennes. Et pour 2020, la Région prévoit en outre la mise en service d'un train direct Paris-Folligny-Pontorson/Mont-Saint-Michel.

Question 2 : Alors que l'association fut créée pour sauver la ligne directe Caen-Rennes et pour laquelle on se bat depuis 25 ans, vu son succès, que je pus éprouver tous les jours pendant plusieurs années, pourquoi consentir à sa suppression en tant que telle, la boucle par Granville pouvant tout-à-fait s'intégrer à la ligne ?

Réponse : La ligne Caen-Rennes n'est pas supprimée, elle comprendra, à partir de 2019, deux branches : Caen-Granville et Granville-Dol-Rennes afin de relier le bassin de population de Granville (45 000 habitants), à ces deux capitales régionales. Nous demandons que les deux branches soient mises en correspondance et le maintien de trains directs Caen-Rennes en fin de semaine. Nous avons de bons espoirs d'être entendus.

Question 3 : Qu'est-ce que vous savez de la nouvelle voie entre Paris et Mantes réservée aux trains pour la Normandie, alors que ça s'impose vraiment vu le trafic ? C'est à se demander si ça va se faire, même si cela vient d'être annoncé comme chantier national prioritaire.

Réponse : Effectivement, le rapport Duron inscrit le chantier d'une ligne nouvelle, à destination de la Normandie, entre Paris et Mantes. Suivant le scénario retenu pour son financement, la mise en service serait effective au mieux en 2027. Pour le reste de la ligne en direction d'Evreux et Bernay, il ne faut pas s'attendre à une réalisation avant 2040/2050.



Question : De nombreux usagers nous ont interrogés au sujet de la fermeture des guichets de la gare de Coutances le samedi et le dimanche, jour de grande influence.

Réponse : Voici la copie du courrier adressé à la Région Normandie et à SNCF Mobilités.

Lors des comités d'axes à l'automne, la fermeture des guichets nous a été présentée et justifiée avec les arguments suivants :

- certains guichets ont très peu d'activité et les personnels sont en souffrance,
- la distribution coûte cher, la réduction de l'ouverture des guichets est un moyen de faire baisser la facture régionale du TER.

Le guichet de la gare de Coutances est maintenant fermé le samedi et le dimanche depuis le début janvier.

Le dimanche, jour d'affluence en gare de Coutances, le guichet ne devait pas avoir une activité réduite... SNCF et Région n'ont jamais voulu communiquer sur ce sujet.

Le guichet était ouvert par un agent polyvalent qui assurait également les fonctions d'escale. Aujourd'hui, le guichet est fermé, le service au client n'est plus assuré le week-end et pourtant l'agent d'escale est toujours là. Où est l'économie ?

Pour reprendre votre argumentation, cet agent a moins d'activité qu'avant et doit donc être encore plus sujet à la souffrance au travail !

Dans cette affaire, nous avons vraiment le sentiment d'être les dindons de la farce.

Quelles explications pouvez-vous nous apporter sur ces décisions qui nous paraissent incompréhensibles ?

J-Y. C. et X. J.



TRIBUNE LIBRE DE LA MOBILITÉ

L'année 2017 a été marquée par plusieurs incidents et pannes spectaculaires, notamment à Paris-Montparnasse, qui ont fait prendre conscience aux responsables politiques et à l'opinion publique de la dégradation de la qualité du service public ferroviaire que devrait assurer la SNCF. Ces incidents et pannes sont la partie nationalement visible d'une multitude de défaillances qui affectent l'ensemble des dessertes de la SNCF, aussi bien TGV, qu'Intercités ou TER sur l'ensemble du territoire national. La Normandie est très concernée par ces problèmes qui ont des conséquences néfastes sur la fréquentation des lignes radiales et transversales de la Région.

Les dirigeants de SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont mis en avant la vétusté du réseau comme facteur explicatif majeur de la dégradation de la qualité du service rendu, renvoyant le rétablissement de celle-ci au terme du programme de rénovation des infrastructures ferroviaires à entreprendre au cours des prochaines années.

Tout en admettant que la vétusté du réseau est bien responsable localement ou ponctuellement de la dégradation observée, il convient de souligner que ce n'est pas le seul facteur en cause et que le problème est plus général et beaucoup plus grave que cela.

L'ASLO est bien placée pour le savoir puisqu'elle constate que malgré la rénovation intégrale (infrastructure et signalisation) des deux lignes Nantes/Pornic et Nantes/Saint-Gilles-Croix-de-Vie, la qualité de la desserte TER de ces deux lignes demeure parmi les plus mauvaises de la Région des Pays de la Loire.

Depuis leur réouverture après modernisation intégrale fin août 2015, pannes d'infrastructure et matériel roulant, retards et suppressions de TER perdurent et la SNCF se révèle impuissante à y remédier, au point que l'on est conduit à penser qu'elle est devenue incapable d'exploiter correctement son système ferroviaire.

En fait, il s'agit d'un problème beaucoup plus général, d'ampleur nationale, qui touche potentiellement tous les secteurs d'activité du pays mais prend une intensité particulière dans le chemin de fer, car il s'agit d'une technique qui fonctionne en réseau, où l'action ou l'inaction de chacun a des répercussions sur l'ensemble du service rendu.

Parmi les facteurs de cette dégradation il est possible de citer :

- la sophistication excessive des matériels et équipements notamment en raison de la présence d'informatique embarquée sans redondance et avec une très grande sensibilité aux conditions d'environnement (chaleur, froid, humidité, électricité atmosphérique...),



- l'obsession de sécurité et de protection juridique qui conduit à refuser la moindre prise de risque avec par exemple l'immobilisation immédiate d'un automoteur dont les contrôleurs de fermeture de porte sont défaillants au lieu de poursuivre jusqu'à destination avec un risque minime d'ouverture en marche,
- le mépris de la compétence technique et la glorification permanente des techniques de «management» pour sortir de la culture de l'ingénieur sensée être responsable des insuffisances du rail,
- les contresens et effets pervers des principes de management, multipliant les procédures administratives de suivi, de contrôle et de coordination, sclérosant et stérilisant le travail des dirigeants, les coupant du terrain et les empêchant d'être véritablement opérationnels et performants grâce à une bonne connaissance de ce qui s'y passe,
- l'absence de cadres issus du terrain et au contraire la multiplication des recrutements de super diplômés occupant rapidement des postes de direction sans avoir fait leurs classes au contact du terrain et de la clientèle,
- le recrutement pour les postes de hauts dirigeants, d'arrivistes de haute volée ayant en poche un plan de carrière qui les conduit à enchaîner les transferts et à être indifférents à l'avenir du rail ainsi qu'aux conséquences réelles et concrètes des mesures qu'ils prennent en application des méthodes de management qu'on leur a enseignées dans toutes les super écoles surcotées de la planète (Azéma, Vicherat, Parly...),
- conformément aux principes de gestion enseignés, l'application bornée des principes de séparation, cloisonnement des activités dans une technique totalement intégrée aboutissant à ce que chacun ne se soucie plus que de son domaine limité et ne se sent pas responsabilisé par la performance d'ensemble du système,
- la démobilité et la démotivation des personnels sur le terrain soumis à un contrôle tatillon et à une pression permanente sur les effectifs et moyens à disposition alors que les états-majors de l'armée mexicaine des gestionnaires et communicants continuent de prospérer et qu'en cas de problèmes ils sont livrés à eux-mêmes ce qui les conduit à baisser les bras et à se planquer pour éviter d'affronter la colère justifiée des clients.



On pourrait poursuivre le diagnostic qui, sur un plan général, a déjà été posé depuis un certain temps (mais sans effet pratique) dans un certain nombre d'articles

et d'ouvrages («la société malade de la gestion», «le management désincarné», «la faillite de la pensée managériale»...).

On en voit quotidiennement les effets sur la ligne Nantes-Pornic/Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Il a fallu par exemple 8 ans pour trouver qu'une couche de peinture athermique serait peut-être adaptée pour réduire les pannes des compteurs d'essieux en contribuant à éviter une montée en température excessive en été !

Les conséquences de ces principes désastreux sont aggravées dans le chemin de fer par le fait que, contrairement à une entreprise ordinaire, les dirigeants ne jouent ni leur poste, ni leur carrière, ni leur salaire, ni leur fortune personnelle, ni leur statut social sur la qualité du service rendu. Pour le premier d'entre eux, la seule chose qui compte est de plaire à la tutelle de l'Etat et, à cet égard, il faut lui reconnaître un talent certain; il est vrai qu'il fait partie du sérail, ce qui facilite bien des choses et qu'il a l'art de se mettre les médias dans la poche et de se faire croire indispensable.

Le caractère général de ce diagnostic peut être illustré par des exemples nombreux touchant non seulement d'autres secteurs du transport (déboires de l'avion Airbus A400M par exemple) mais aussi tous les secteurs économiques (déboires du logiciel Louvois par exemple). Le relevé méticuleux des exemples signalés dans la presse nationale depuis quelques années permettrait d'en dresser une liste relativement exhaustive.



Il semble nécessaire d'exposer publiquement ces problèmes dans l'intérêt non seulement du chemin de fer mais de la société dans son ensemble. Il convient également de souligner que la réforme de la SNCF n'appelle pas seulement une réforme du statut de l'entreprise et de ses employés mais un programme cohérent de mesures destinées à remédier aux errements et contresens qui règnent actuellement dans tous les domaines de la société, sans parler des insuffisances de la politique transport de l'Etat à laquelle la future loi LOM ne va très probablement pas remédier, obnubilée par la promotion de la mobilité numérique. Retour à l'ambiance des années soixante avec une idolâtrie techniciste aussi prégnante, la voiture connectée autonome remplaçant aujourd'hui les ordinateurs de trafic d'alors et l'hyperloop l'aérotrain.

Pierre-Henri EMANGARD

Délégué de l'ASLO (*Association Sud Loire Océan pour la promotion du transport public*)

Chercheur associé en géographie à l'université du Havre

DERNIÈRE MINUTE

Les travaux commencés le 20 novembre entre Avranches et Dol-de-Bretagne viennent de s'achever. La voie 1 a été déposée, des points de croisements ont été créés à Avranches et à Pontorson et la signalisation a été refaite. Nous disposons donc d'installations neuves (voie, signalisation et bâtiments-voyageurs).

Le trafic a repris le vendredi 30 mars, avec les mêmes horaires qu'avant la fermeture à savoir 3 allers-retours directs entre CAEN et RENNES en semaine, renforcés le week-end.

Une campagne de promotion avait été envisagée pour contacter tous les usagers potentiels, avec mise en place de petits prix, mais des consignes nationales ont suspendu ce type d'événement pendant toute la

période des grèves. A noter qu'en 2014, suite à interruption de trafic entre Coutances et Dol-de-Bretagne, nous avons rencontré le même problème !

Malheureusement, comme nous le disions plus haut, cette réouverture s'accompagne de la fermeture du guichet de vente alors qu'un agent SNCF est présent en gare, occupé uniquement par les tâches de sécurité. Espérons que la SNCF et la Communauté d'Agglomération Mont-Saint-Michel-Normandie trouvent rapidement une solution satisfaisante pour les usagers, en s'orientant vers la création d'un pôle d'échange multimodal et multiservices.

J-Y. C.



SONDAGE INTERNET

Consciente que son site est insuffisamment visité, l'ADPCR a décidé de vous consulter afin de recueillir vos avis, critiques, suggestions, dans le but de mieux vous informer.

Merci de consacrer quelques instants à compléter ce questionnaire qui est disponible dans le premier pavé orange de la page d'accueil.

[Rendez-vous sur : www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)



adpcr

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 www.adpcr.fr