



adpcr



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

ADPCR-INFOS n°97
Décembre 2018



Départs

INTERCITES 3430	11h54	Paris Vaugirard Villedieu les Poi
TGV 852854	12h04	CAEN Caen
TGV 852818	14h00	Rennes
INTERCITES 3440	15h04	Paris Vaugirard
TGV 36582	17h32	St LO
INTERCITES 3450	18h45	Paris Vaugirard
TGV 853430	19h00	CAEN

train n° heure destination

voie

SNCF

Caen-Granville-Rennes :
une victoire au goût amer pour l'ADPCR

ÉDITO - Une victoire au goût amer

Le 9 décembre 2018 devrait être marqué d'une pierre blanche car enfin, après de nombreuses années de sous-utilisation, le triangle de Folligny voit passer chaque jour de 10 à 12 trains reliant Granville à Caen et vice-versa.

Pour l'ADPCR, la mise en service de trains directs entre Caen et Granville est une victoire qui vient récompenser notre ténacité et notre volonté toujours intacte de défendre la ligne ferroviaire Caen-Rennes. Et pourtant cette victoire a un goût amer. Nous avons le sentiment que pour desservir le bassin de Granville, la Région Normandie a déshabillé Pierre pour habiller Paul, qu'elle a peu ou prou sacrifié la desserte ferroviaire du Sud-Manche sur l'autel de l'équilibre budgétaire !



Voilà bientôt un an que le Président Hervé Morin avait annoncé l'intention de la Région de faire passer les Caen-Rennes par Granville et de créer des autocars Caen-Rennes via l'A84. Ces déclarations, pas toujours bien interprétées, avaient jeté le trouble parmi les usagers empruntant la ligne au sud de Coutances. Depuis les différents rapports préliminaires à la réforme ferroviaire, les menaces de fermeture des petites lignes, la fermeture des guichets des gares de Pontorson, Avranches, Villedieu et Lison n'ont fait qu'amplifier les craintes de tous ceux pour qui le train au quotidien reste le meilleur moyen de transport. Nous nous sommes employés à les rassurer sur la pérennité de la ligne même divisée en deux tronçons allant de Caen à Granville et de Granville à Rennes. Nous nous sommes employés et je peux vous assurer que les membres du conseil d'administration n'ont pas ménagé leur peine, à convaincre les directions transport de la Région et de la SNCF qu'ils devaient maintenir en 2019 la desserte ferroviaire du Sud-Manche à minima au niveau de celle de 2018. Sur un certain nombre de points nous avons été entendus mais nous n'avons pas réussi à obtenir le rétablissement d'un 3ème aller-retour entre Granville et Rennes.

Mais me dites-vous, pourquoi l'ADPCR a-t-elle proposé à la Région le passage des trains Caen-Rennes par Granville alors qu'avec la modernisation de la

ligne permettait des temps de parcours via Folligny ramenés à 2h 42, soit 10 minutes de moins que par autocar via l'A84 ? Pourquoi l'ADPCR a-t-elle tourné le dos à la politique définie par Guy Fontenelle son président fondateur qui refusait obstinément le passage par Granville, jugeant à juste titre que la desserte de Granville devait être indépendante de celle de Rennes.

La réponse à cette question vous avait déjà été donnée lors d'une précédente assemblée générale où la question avait été débattue et approuvée par la majorité des membres présents. Je pense que l'importance du sujet mérite que je vous rappelle les raisons qui nous ont conduits à faire ce choix.

Lors de la réunification des deux Normandie et après l'élection du nouveau conseil régional, nous avons rencontré le nouveau vice-président en charge des transports. Ce dernier s'interrogeait sur l'intérêt d'engager les travaux de signalisation entre Avranches et Dol-de-Bretagne sachant qu'une grande partie de la ligne était en Bretagne et que le conseil régional breton ne financerait qu'une infime part des travaux. Comment justifier une dépense supplémentaire de 18,4 M€ pour une ligne ne voyant passer que 6 trains par jour et le plus souvent à moitié vide ? Ne pas faire les travaux de signalisation dans les délais programmés, c'était signer l'arrêt de mort de la ligne au sud de Folligny. Prévue pour être mise en voie unique, la rénovation de 2014 n'avait concerné que la voie 2, la voie 1 en très mauvais état avait juste été consolidée pour permettre la circulation des trains sur la double voie en attendant la mise en service d'une signalisation adaptée à la voie unique, c'est-à-dire jusqu'au plus tard fin 2018.

Nous avons su convaincre la Région afin qu'elle termine la modernisation pour ne pas passer par pertes et profits les sommes engagées par la Région Basse-Normandie dans la rénovation de la voie. Nous lui avons redit combien il était nécessaire de conserver et développer la desserte ferroviaire normande du Mont-Saint-Michel et de maintenir le lien avec la Bretagne. Enfin, pour remplir les trains et améliorer la rentabilité de la ligne, la Région pouvait faire transiter les trains par Granville en utilisant le triangle de Folligny. Granville, bassin de 45 000 habitants au fort potentiel touristique, serait alors relié à Caen et au reste de la Normandie ainsi qu'au Mont-Saint-Michel et à Rennes.

Fortes de nos propositions et confortées par l'étude des flux de déplacements réalisée dans le cadre du nouveau plan transport, la Région a financé la fin des travaux de signalisation, ce qui sauvait la ligne. Elle a en outre décidé de scinder la ligne en deux tronçons, avec Granville comme point milieu. Elle nous promettait à terme 8 AR Caen-Granville et

4 AR Granville-Rennes plus des cars directs Caen-Avranches-Rennes via l'A84.

Voilà pourquoi ce 9 décembre 2018 est une victoire pour l'ADPCR. Malheureusement, victoire au goût amer car, comme de nombreux usagers, nous déplorons que le service 2019 tel que prévu par la SNCF ne réponde que très partiellement aux besoins des usagers du Sud et Centre-Manche alors qu'il est possible de faire beaucoup mieux sans dépenser plus. Peut-être pour cela, sera-t-il nécessaire que la SNCF s'organise pour prendre davantage en compte les besoins de déplacements des usagers plutôt que ses propres contingences d'exploitation.

Soyez certains que nous ne saurions nous satisfaire du service tel que proposé pour 2019.

Comme vous le lirez dans ce bulletin, nous avons fait de nombreuses propositions d'amélioration. Dans la mesure du possible elles tiennent compte de vos réclamations et propositions. Nous recevons de plus en plus de courriers soit via notre site soit via Internet ou la Poste. Si besoin, nous les transmettons à la Région ou à la SNCF. Nous nous efforçons d'y répondre directement ou via le bulletin.

Dans quelques jours nous célébrerons les fêtes de fin d'année. Que l'an nouveau vous apporte joie, bonheur et santé. Notre prochaine assemblée générale aura lieu le 26 janvier à Coutances. Venez nombreux et si vous souhaitez vous engager plus directement pour défendre le transport public et le train en particulier n'hésitez pas à poser votre candidature au conseil d'administration. Plus nous serons nombreux plus nous serons représentatifs des usagers, plus nous serons entendus.

Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR



SOMMAIRE

« OMNEO Premium » le nouveau nom des trains normands	4
In Memoriam « OUIGOLAND »	8
Transports et mobilités : les nouvelles instances de concertation mises en place par la région Normandie	10
La saga des cars Macron	17
L'action de l'ADPCR pour une meilleure desserte Caen-Rennes à partir du 9 décembre 2018 (Service annuel 2019)	18
Année 2018 en images	24

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE, LE SAMEDI 26 JANVIER À COUTANCES. VENEZ NOMBREUX !

Le bulletin ADPCR-INFO 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.

En couverture : 20 décembre 2018 : Arrivée du Rennes-Caen en gare de Granville. Plus de 25 voyageurs en descente, dont une bonne moitié de touristes étrangers. Une quarantaine de voyageurs resteront 36 minutes dans le train, avant de repartir vers Caen.



« OMNEO PREMIUM » LE NOUVEAU NOM DES TRAINS NORMANDS

Le 16 octobre, nous étions conviés avec une délégation d'une centaine de Normands, élus, cheminots, journalistes et usagers des lignes Intercités Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre à visiter l'usine Bombardier de Crespin (59) et à découvrir les nouveaux trains commandés par la Région pour remplacer les « Corail ».

Premier galop d'essai

Comme indiqué dans notre précédent bulletin, une première rame OMNEO Premium a été aménagée à minima pour permettre l'installation de tout le matériel nécessaire aux premiers essais en ligne. Cette rame a réalisé une série de tests entre la fin août et le début du mois d'octobre sur le parcours Caen-Cherbourg. Une seconde rame entièrement aménagée nous attendait à Crespin alors qu'une troisième était en cours de construction. Si la première rame va poursuivre d'autres essais sur le réseau national, la seconde, après la présentation du 16 octobre, est partie le lendemain pour la République Tchèque où elle sera testée jusqu'en février 2019 sur l'anneau d'essais de Velim.

Le troisième train restera à Crespin pour une série d'essais en usine. En mars, il retrouvera la première rame pour former une unité double qui, dans un premier temps, sera essayée en usine puis sur le réseau. L'objectif du construc-

teur est d'obtenir les autorisations de mise en exploitation commerciale fin 2019 puis les autorisations de circulation en unité simple en Janvier 2020 et en unité double en mai 2020. Ainsi, trois trains devraient être bons pour le service au moment où la Région reprendra la gouvernance des trains Intercités.

Direction l'usine Bombardier de Crespin

Le 24 novembre 2016, dans les ateliers de maintenance de Sotteville-lès-Rouen, l'ADPCR assistait à la signature de la commande de 40 trains « OMNEO Premium », commande passée par la Région Normandie à Bombardier et financée à hauteur de 720 M€ par l'Etat.

Ces nouveaux trains, version Intercités des « Regio 2N » produits par Bombardier seront construits dans l'usine Bombardier de Crespin située près de Valenciennes dans les Hauts-de-France (Département du Nord). C'est là que nous sommes invités le 16 octobre, soit à peine deux ans plus tard, à la remise à la Région Normandie du premier train entièrement terminé.

En 1989, Bombardier rachetait les Ateliers du Nord de la France (ANF) une des deux plus importantes sociétés françaises de construction de matériel ferroviaire alors

confrontée à de graves difficultés financières. Créés en 1882, les ANF, filiale du groupe belge « la Métallurgique de Tubize », sont ensuite devenus une usine du groupe Empain-Jeumont-Schneider. Implantés à Crespin Blanc-Misseron, ses locomotives à vapeur firent sa renommée dans le monde entier. Ensuite, vint l'époque des autorails avec les célèbres EAD (élément automoteur double) X 4300 à 4900 surnommés « Caravelle » et pour finir par les non moins célèbres Turbo trains que les usagers de la ligne Paris-Cherbourg regrettent encore. Depuis son rachat par Bombardier, l'usine emploie 2 000 salariés, 500 ingénieurs et génère 6 000 emplois de sous-traitants. Elle produit environ 500 véhicules ferroviaires par an (voitures et motrices) ainsi que des bogies pour l'ensemble du groupe canadien. Parmi les dernières productions nous citerons les AGC (autorail de grande capacité) omniprésents sur nos lignes normandes, les NAT Transilien et les Régio 2N (trains capacitaires à deux niveaux).

Décrire par le détail toutes les opérations de construction d'un train n'est pas du ressort de ce bulletin, aussi nous vous proposons une visite en images (p.6 et 7).

Une inauguration sous un soleil radieux

Le président Morin tient à être à l'heure et il compte beaucoup sur les nouveaux trains pour redorer le blason de la Normandie ferroviaire. Voilà pourquoi deux cars au départ de Caen et Rouen déversaient une centaine d'invités ce 16 octobre en début d'après-midi dans la cour de l'usine de Crespin. Objectif du voyage : constater de visu que les trains normands étaient bien en construction et que la première rame « OMNEO Premium » tout juste achevée correspondait bien aux promesses faites par le Président Morin aux usagers des lignes Paris-Cherbourg et Paris-Le Havre.

Répartis en petits groupes les invités ont découvert des ateliers modernes parfaitement organisés et d'une propreté remarquable gages d'une qualité de production de haut niveau.



L'usine comporte plusieurs lignes de production de trains différents. Ainsi nous avons pu voir, en cours d'assemblage, des rames « NAT » pour la banlieue parisienne, des rames « Régio 2N » pour les TER Régionaux, et les « OMNEO Premium » pour la Normandie.



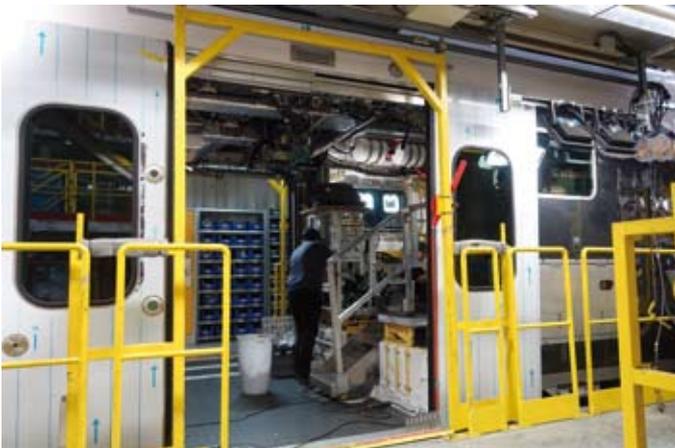
La visite des ateliers se termina par la découverte de la rame inaugurale qui nous attendait sur la voie d'essais de l'usine. Un quai provisoire établi le long de la rame mais barré par un cordon tricolore allait nous permettre de prendre le train pour un voyage d'un peu plus d'un kilomètre et de vérifier le bien-fondé des promesses.

Après une longue attente, le Président Morin, accompagné de Laurent Bouyer, Président de Bombardier France, arriva tout sourire pour couper le ruban, symbole de la prise de possession par la Normandie de son premier train « Omneo ».



Le ruban coupé, nous allons nous aussi prendre possession du train pour un premier parcours à très basse vitesse, bien loin des futurs 200 Km/h annoncés par le constructeur.

Nos premières impressions ? Vous les découvrirez dans notre prochain bulletin avec une description détaillée du train ainsi que la copie du document que nous avons adressé à la Région, faisant l'inventaire de nos critiques et propositions pour que ces trains remplissent parfaitement le haut niveau de confort et de service que tous les voyageurs sont en droit de trouver.







IN MEMORIAM « OUIGOLAND »

Début octobre, l'ADPCR a participé au congrès de la FNAUT, à Bordeaux. Ce fût l'occasion d'entendre Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau et de lui poser quelques questions. Au nom de la FNAUT Normandie, Daniel Gréboval a abordé la cohabitation TGV OUIGO et trains Paris-Granville en gare de Paris-Vaugirard. La réponse du PDG de SNCF fut une véritable surprise. En résumé, elle indiquait que SNCF Mobilités avait mis SNCF Réseau au pied du mur en décidant seule de faire arriver ses TGV low cost à Vaugirard. Décision qui compliquait singulièrement l'exploitation de la gare Montparnasse car, à chaque arrivée et départ, les doubles rames OUIGO devaient cisailer l'ensemble des voies de la gare. En conclusion dès le 9 décembre, date du nouveau service d'hiver, le hall Pasteur de Montparnasse serait dédié aux voyageurs empruntant les OUIGO dont les rames bleu-ciel et rose auraient le droit et le devoir de venir stationner en gare Montparnasse 1. Suivant les dires de Monsieur Jeantet, cela devait réjouir les voyageurs de la Ligne Paris-Granville tellement attachés à leur Gare de Vaugirard. Votre serviteur ne put que réagir et détromper le PDG de SNCF Réseau. Non, les voyageurs de la ligne Granville-Paris réclamaient l'arrivée à Montparnasse 1 et certainement pas dans cette gare annexe sorte de cave sans confort ni service digne d'une ligne tête de pont du Mont-Saint-Michel. Une chose était donc certaine, si les OUIGO pouvaient partir de Montparnasse 1 c'est que, contrairement aux affirmations maintes fois répétées, la gare n'était pas saturée !

Un mois plus tard, lors de la Réunion « Regards croisés Paris-Cherbourg » qui se tenait en gare Saint-Lazare, j'interrogeais en aparté le directeur régional Intercités. Ce-

lui-ci me confirmait qu'à partir du 9 décembre les OUIGO quitteraient Vaugirard pour Montparnasse. Il ajoutait, que pour répondre aux souhaits du président Morin, il était probable que dès 2019, un train en provenance de Granville arriverait à Montparnasse 1 et que pour 2020, la SNCF envisagerait de faire arriver en semaine tous les trains de la ligne Paris-Granville à Montparnasse 1, sauf le week-end où, pour des raisons de saturation, ils resteraient à Vaugirard.



Le 5 décembre, à Montparnasse cette fois, nouvelle réunion entre les usagers de la ligne de Granville et la direction régionale Intercités. L'ordre du jour prévoyait que l'on discute des nouveaux aménagements de Vaugirard. Cela voulait-il dire retour à la case départ ? Première constatation, à midi en descendant du train, surprise, si « OUIGOLAND » oblige, le hall voyageur de Vaugirard est toujours interdit aux Normands à cause du OUIGO à destination de Bordeaux, déjà celui pour Nantes avait

migré quai 24 à Montparnasse 1. Comme prévu, en fin d'après midi, la directrice « Gares et Connexions » des gares Vaugirard et Massy, nous a rejoints. En tant que responsable des bâtiments et des voies, mais aussi des voies d'accès, elle confirmait nos craintes, le 9 décembre, les OUIGO abandonneraient Vaugirard au seul profit des trains normands. OUIGOLAND laissant derrière lui une gare vide de tout confort et service, il importait donc de demander aux usagers leur avis sur les nouveaux aménagements à prévoir. Les usagers ont réaffirmé la demande prioritaire d'un transfert des trains normands à Paris Montparnasse 1, mais ont néanmoins proposé quelques pistes d'amélioration du hall 3 Vaugirard et de son accès, pour un usage transitoire ou complémentaire. L'encadré ci-joint résume ce qui a été demandé par les usagers.

Du retour de nos trains à Montparnasse 1 dans l'immédiat, pas un mot, même lorsque je proposai que pour des raisons de facilité et de sécurité, le futur train en provenance du Mont-Saint-Michel qui arrivera après 22 h, donc en heure creuse, soit reçu à Montparnasse 1.

Malgré les apparences, la bataille n'est pas encore perdue. La FNAUT Normandie et les associations d'usagers de la ligne Paris-Argentan-Granville restent vent debout contre cette injustice qui voudrait que les trains à bas-coût soient préférés par SNCF aux trains du quotidien et aux Intercités.

Affaire à suivre.

X. J.

PROPOSITIONS FAITES PAR LES USAGERS POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DU HALL DE LA GARE VAUGIRARD :

En gare :

- davantage de sièges, des tablettes,
- réduire les courants d'air,
- des tables hautes de travail avec des prises comme à Paris-Saint-Lazare,
- le déplacement du distributeur de billets régionaux (DBR) à l'intérieur de la gare,
- la réouverture du guichet ou, à défaut, l'annonce dès le hall 1 qu'il n'y a pas de guichet sur place.

Cheminement d'accès :

- la couverture contre la pluie de l'ensemble du parcours,
- le double sens des tapis roulants, ou au moins la mise dans le sens le plus fréquenté par les personnes avec des bagages (ex : le retour le soir de Granville),
- mettre des QR codes sur tous les équipements depuis la station de métro pour signaler les pannes,

- mettre des rampes plus confortables et un escalator en double sens dans le couloir depuis/vers la station de métro.

Signalétique :

- supprimer le nom «Vaugirard» pour Montparnasse-3, la gare n'étant pas sur le boulevard ni la rue Vaugirard, donc difficile à trouver de l'extérieur,
- unifier sur tous supports pour Montparnasse-3, ce qui rendra plus facile la commercialisation des billets, y compris sur appli et site,
- indiquer cette gare sur les plans de situation de l'ensemble de la gare dans les halls 1 et 2,
- donner un code couleur d'ambiance distinctif à PMP-3, y compris les voies d'accès,
- signaler que le distributeur de billets TER vend les billets vers la Normandie.

V.W.





TRANSPORTS ET MOBILITÉS : LES NOUVELLES INSTANCES DE CONCERTATION MISES EN PLACE PAR LA RÉGION NORMANDIE

États Généraux de la Mobilité au Palais des Congrès de Caen le 5 novembre 2018.

Le conseil régional a organisé ces états généraux de la mobilité pour échanger sur les enjeux et les solutions mises en œuvre sur les territoires. M. Jean-Baptiste Gastinne, vice-président du conseil régional chargé des transports, a introduit la séance en présentant les résultats de l'étude *Normandoscopie* qui a évalué les déplacements, tous modes confondus, effectués sur le territoire régional à partir des traces des téléphones mobiles (nos remarques dans l'encadré). Il a également listé les instances de concertation mises en place. Ensuite, M. Chareyron de Kéolis, a fait une présentation sur les défis à relever pour répondre aux besoins des territoires de notre Région (voir bulletin n° 96) et dont les données principales sont reprises dans l'encadré.

En Normandie, 6 habitants sur 10 résident en dehors des 3 grandes aires urbaines (Rouen, Caen, Le Havre) qui regroupent 40 % de la population. Les bourgs ruraux, qui offrent des services et l'accès aux professionnels de santé, concentrent plus d'emplois et plus de résidents âgés que les villages alentour, avec 25 % des personnes sans voiture. La population des villages est plus motorisée (la moitié possède deux voitures) et seuls 5 à 7 % des habitants sont sans voiture.

Le développement des métiers de services conduit à une irrégularité croissante des horaires de travail. Une personne sur deux ne travaille pas (demandeurs d'emploi, sans activité professionnelle, retraités) et pour les actifs la moitié de leur mobilité n'est pas liée au travail.

Il faut raisonner en besoins individuels et non pas en flux.

Il faut disposer des bonnes informations : si chaque jour 510 personnes se déplacent de Valognes à Cherbourg, 480 vont dans le sens inverse, 256 personnes se déplacent d'Evreux vers Rouen alors que 775 vont de Rouen vers Evreux.

70 % de la mobilité s'effectue hors heures de pointes : 44 % hors pointe en semaine + 26 % le week-end.

30 % de la mobilité concerne les pointes de semaine.

Les individus en mobilité ne sont pas les mêmes chaque jour : chaque jour 50 000 personnes transitent dans la gare de Rouen RD. Le lendemain, 1/3 de personnes nouvelles...

95% des Normands ne sont pas des abonnés. En Normandie, on comptabilise 45 millions de déplacements privés dont près de 7 millions de touristes. Une grande ville ou ville moyenne accueille environ autant de visiteurs en une semaine que son nombre d'habitants.

UNE MOBILITÉ NORMANDE DOMINÉE PAR LES DÉPLACEMENTS OCCASIONNELS.

Les déplacements pour motif professionnel et domicile/travail/études représentent 116 millions de déplacements, soit 27%.

Jusqu'à présent, ces déplacements domicile/travail/études structuraient et dimensionnaient les offres de transport mises en œuvre par les opérateurs.

Or, les déplacements occasionnels représentent 73% de la mobilité réalisée de, vers et en Normandie, et doivent également être pris en compte.



DES VOYAGEURS OCCASIONNELS MOINS VISIBLES, TOUTEFOIS PLUS NOMBREUX QUE LES VOYAGEURS RÉGULIERS

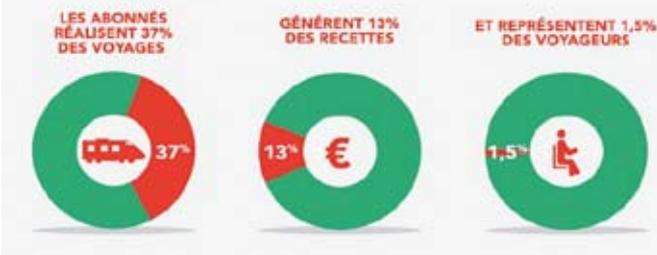
Le poids des déplacements effectués par les abonnés ne reflète pas le poids des abonnés dans le total des voyageurs. Autrement dit, les voyageurs occasionnels, moins visibles que les réguliers, sont toutefois plus nombreux.

Sur l'ensemble des normands, plus de 700 000 ont emprunté le train (soit 21% de la population), au moins une fois au cours des 12 derniers mois dont :



LES VOYAGEURS ABONNÉS : UN USAGE FRÉQUENT ET MOINS CONTRIBUTIF

Les lignes normandes SNCF comptent environ 1 400 000 voyageurs annuels.



70% DE LA MOBILITÉ RÉGIONALE NORMANDE HEBDOMADAIRE EST RÉALISÉE HORS POINT

Les opérateurs focalisent beaucoup leur attention sur l'heure de pointe. Il est vrai que le créneau horaire concentre de nombreuses difficultés : fraude, fréquence irrégulière, inconfort des conditions de transport pour les voyageurs, faible vitesse commerciale, investissements et coûts d'exploitation élevés. La congestion en heure de pointe reste une réalité à traiter et nécessite des solutions adaptées.

Pour autant, l'heure de pointe a un poids relatif dans le trafic global :



L'étude *Normandoscopie* a été réalisée à partir des traces mobiles de l'opérateur Bouygues.

Le problème réside dans le faible nombre de clients de cet opérateur dans de nombreuses zones rurales et les zones blanches du territoire régional qui minorent de manière importante le nombre de déplacements réels, même s'il y a eu des extrapolations à partir des parts de marché des différents opérateurs.

Ainsi, dans le secteur de Carentan, les données de *Normandoscopie* ne semblent pas correspondre à la fréquentation observée des sites et musées des Plages du Débarquement (600 000 visiteurs/an) selon M. Lhonneur, maire de Carentan.



Deux tables rondes ont permis de présenter les besoins, les attentes des territoires et les témoignages d'expériences intéressantes :

Table ronde 1 : Quels sont les besoins de mobilité en Normandie ?

Un cadre de l'ACOME à Mortain a exposé la difficulté pour l'entreprise de trouver la main d'œuvre qualifiée dont elle a besoin dans un territoire enclavé.

M. Yves-Marie Rivemale, maire de Verneuil-sur-Avre a décrit l'enquête faite auprès de la population pour évaluer les besoins de mobilités.

M. Rodolphe Thomas, maire d'Hérouville-Saint-Clair, vice-président de l'agglomération Caen-la-Mer a démontré l'importance de la transformation du tramway sur pneus en véritable tramway sur voie ferrée, avec une restructuration du réseau en trois lignes, pour répondre aux besoins de déplacement au sein de l'agglomération.

Le représentant de la FNAUT, s'appuyant sur la présentation de M. Chareyron, a pris l'exemple de la future desserte Caen-Saint-Lô-Coutances-Granville-Avranches-Pontorson-Mont-Saint-Michel-Rennes pour montrer les points positifs mais aussi les insuffisances dans la prise en compte des besoins des différentes catégories d'usagers :

- la mise en place d'une desserte directe par le train entre Caen et Granville est très positive pour le bassin de vie granvillais de même que l'accès direct à Rennes (Pôle universitaire et hospitalier),
- la desserte de la gare de Pontorson-Mont-Saint-Michel est dégradée et ne répond plus aux besoins de déplacement des touristes,
- la desserte entre Paris et le Centre-Manche est dégradée car certaines correspondances ne sont plus correctement assurées entre les IC et les TER (moins de correspondances, ce sera moins de voyageurs occasionnels donc moins de recettes pour les TER et les Intercités),
- l'offre pour les étudiants, le vendredi et le dimanche, n'est pas attractive et risque de leur faire préférer le covoiturage.

Le président Morin n'a pas apprécié ces critiques mais les usagers restent convaincus que les aspects positifs constatés doivent être complétés par des améliorations des points les plus critiques lors des services annuels à venir.

Table ronde 2 : Quel panel de solutions pour répondre aux besoins ?

Mme Clémentine Guilloux a présenté l'application intermodale Karos qui permet de combiner covoiturage et transports en commun pour les trajets quotidiens ou occasionnels. L'application est opérationnelle sur le territoire du Roumois (27) et est en cours de déploiement à Flers.

M. Jacques Collin, vice-président de la communauté de communes du Cingal-Suisse Normande (14) a décrit un système simple mis en place pour améliorer l'autostop, avec des bornes permettant de signaler son besoin de déplacement dans les abribus et sur les aires de covoiturage.

M. Tristan Guillemard, directeur régional de Transdev, a fait la promotion de l'autocar pour développer une offre complémentaire au train.

M. Jean-Gabriel Audebert-Lasrochas, directeur des affaires publiques françaises et européennes chez Trainline, a fait des propositions au conseil régional pour commercialiser l'offre de transport intermodale régionale, à partir des bases de données (data) des opérateurs de transports dont l'ouverture est prévue par la loi LOM.

M. Hubert de la Bâtie, vice-président du conseil régional, a montré l'intérêt de la Région pour le développement des modes innovants (hydrogène, vélo, trottinette...).

M. Jean-Philippe Dupont, directeur régional SNCF, a annoncé une augmentation de l'offre ferroviaire de 25 % à l'horizon 2024.

Dans sa conclusion de la journée, M. Morin a réaffirmé l'importance majeure de l'arrivée des nouveaux trains Bombardier pour Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre. M. Morin a surtout annoncé l'abandon du projet LNPN sauf la partie Paris-Mantes qui devrait être réalisée (« Le gouvernement nous a laissé en pleine campagne ! »), sans trop d'espoir d'un revirement sur le reste du projet.



Les comités de territoires

Fin 2017 la région avait organisé trois conférences d'axe :

- 14 novembre (Rouen) Axe Paris-Rouen-Le Havre, Rouen-Dieppe, Rouen-Serqueux-Amiens,
- 15 novembre (Caen) Axe Paris-Caen-Cherbourg, Lisieux-Trouville-Deauville-Dives-Cabourg, Caen-Rouen, Caen-Rennes (Normandie Centre),
- 6 décembre (Argentan) Axe Paris-Granville (Normandie Sud).

Lors de ces réunions, avaient été présentées les principes de la nouvelle tarification TEMPO, les travaux programmés, les perspectives d'évolution des dessertes.

Ces conférences axes devaient être complétées par cinq comités de territoire programmés initialement au printemps 2018 et finalement reportés à l'automne à cause du conflit social à la SNCF au printemps.

Ces comités de territoires se sont déroulés selon le calendrier suivant :

- Sud-Normandie, le lundi 12 novembre 2018 à L'Aigle,
- Pays d'Auge-Cœur de Normandie, le lundi 12 novembre à Bernay,
- Manche-Bessin, le mardi 12 novembre à Saint-Lô,
- Scie-Bray, le mardi 4 décembre à Rouen,
- Vallée de Seine, le mercredi 12 décembre 2018 à Rouen.

Lors de ces réunions, SNCF Mobilités a fait un compte-rendu de la qualité du service selon les critères retenus dans la convention TER : respect de l'offre, ponctualité brute (arrivée avec 5 mn ou 10 mn au terminus de tous les trains), ponctualité pondérée (mêmes critères mais pour les trains les plus fréquentés en heures de pointe), confort et propreté à bord des trains, régularité, conformité des compositions. La deuxième partie était constituée d'une présentation de la relation client, (où tout va dans le meilleur des mondes malgré la fermeture des guichets!), de résultats sur la commercialisation. Enfin, étaient présentés les travaux en cours ou en projets sur les différentes lignes (gares, voies, signalisation) avant un temps de questions-réponses avec la salle.

Finalement, la question de l'offre de transport intermodale du territoire a été complètement absente de ces réunions où SNCF Mobilités était l'unique intervenant. La transparence n'était pas totalement au rendez-vous puisque, à Saint-Lô, la suppression des arrêts de Carantilly-Marigny et Pont-Hébert, effective au service du 9 décembre, a été passée sous silence.

Par contre, nous avons pu apprendre que le Pass Normandie Découverte, forfait libre-circulation le week-end pour 20 € pour deux personnes, commercialisé du 28 avril au 4 novembre, n'a été vendu qu'à 708 exemplaires fin octobre, résultat d'une commercialisation quasi confidentielle. Pourtant, ce produit intéressant devrait être vendu à plusieurs dizaines de milliers d'exemplaires dans une région touristique comme la Normandie où les trains du week-end ne sont pas particulièrement saturés.

Comité de territoire Sud-Normandie

(L'Aigle, 12 novembre matin)

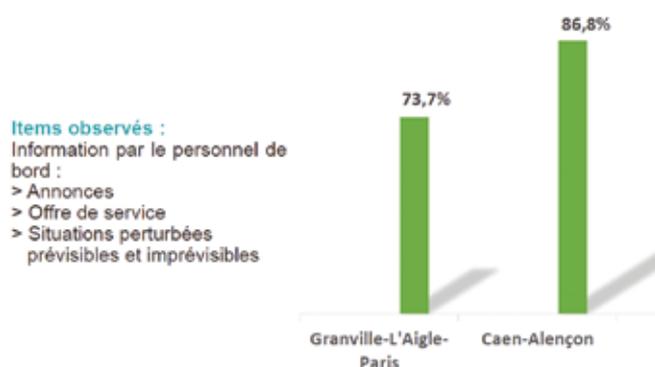
Ponctualité brute des trains les plus structurants transportant le plus de passagers



Les chiffres annoncés posent la question du mode de calcul : Véronique Wiesinger, de l'association CULPAG et membre du CA de l'ADPCR souligne que ce qui est dans l'appli n'est pas juste, des trains en retard apparaissent une fois arrivés comme à l'heure, même 24 h après. La SNCF assure que ce n'est pas le système qui est utilisé pour calculer le bonus-malus, mais nous allons creuser la question. On ne voit pas pourquoi la SNCF aurait plusieurs décomptes d'horaires.

L'information à bord

DISPONIBILITÉ DE L'INFORMATION À BORD



Les chiffres portent sur les 9 premiers mois de 2018.

Ces résultats confirment les observations des usagers fréquents de la ligne Paris-Argentan-Granville : L'information reste défaillante (annonces à bord et en gare, offres de service à bord, attention portée aux correspondances vers Alençon). Les informations des applications et du fil Twitter ne sont pas cohérentes, et parfois complètement fausses.

M. Jean-Baptiste Gastinne a indiqué que l'information était une priorité de la région, et M. Jean-Philippe Dupont s'est engagé à une amélioration dès le 1er janvier 2019, notamment dans la communication entre les services de la SNCF.

Régularité

INTERCITÉS LIGNE PARIS-GRANVILLE

ÉVOLUTION DE LA RÉGULARITÉ DE LA LIGNE



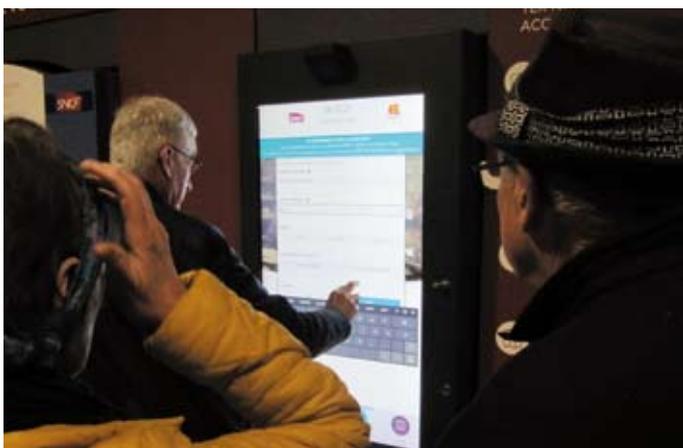
Les très mauvais scores de l'été sont dus pour juin aux grèves, pour juillet à l'incendie du poste d'alimentation électrique RTE de Paris-Montparnasse et en août à la foudre qui a détérioré un poste de commande de signalisation à Saint-Cyr.

Respect des compositions

Les résultats présentés (92,4 % en septembre) sont calculés sur l'ensemble des trains. Or, ce qui impacte le confort des voyageurs, c'est la composition d'un train prévu avec deux éléments (UM2) qui circule en unité simple (US) entraînant le non-respect des réservations avec placement libre et une surcharge des trains. La SNCF s'est engagée à fournir le pourcentage des trains prévus en UM2 ayant effectivement respecté cette composition. De plus, M. Dupont s'est engagé à ce qu'à partir du 9 décembre les ventes de billets permettent, même en composition réduite, de respecter les réservations de sièges.

Le visio-service de Villedieu

Le visio-service mis en place à Villedieu-les-Poêles reçoit 3 à 4 appels par semaine. Les usagers ont souligné les pannes fréquentes et les insuffisances du système qui ne délivre pas de billets. La SNCF prétend qu'il y aurait un problème juridique pour l'installation d'un terminal de paiement bancaire (?).



Tentative d'utilisation du visio-service, hélas sans succès.

Les représentants des associations (CULPAG, ADPCR, FNAUT Normandie) ont soulevé plusieurs points :

- L'impossibilité d'acheter un billet sans carte bancaire dans les distributeurs de billets régionaux (DBR),
- Les DBR vendent des billets qui portent l'inscription « valable uniquement sur trains sans réservation

obligatoire» est peu claire. La quasi-totalité des trains Paris-Granville sont des Intercités. Certains voyageurs ont été verbalisés avec un billet acheté à la borne TER ! La réponse a été que c'était effectivement compliqué mais que tout sera réglé en 2020 quand la Région aura la gouvernance de l'ensemble des trains. Normalement ces billets sont acceptés à bord des Intercités. Les contrôleurs sont avisés.

- Une attente forte des usagers sur le maintien de la qualité de service lorsque tous les trains seront régionaux, en particulier la réservation facultative des places, les « petits prix » les billets échangeables, le suivi des trains sur l'application, la garantie G30 que nous avons actuellement sur les Intercités.

Garantie voyageurs à titre expérimental en 2019 pour les abonnés du TER

M. Gastinne a fait une annonce concernant la garantie voyageurs, à titre expérimental en 2019, pour les abonnés annuels : lorsque il y aura 4 retards de 30 minutes par mois sur les trains empruntés, l'abonné bénéficiera d'une indemnisation de 15 % le mois + 2 suivant. Si ce système fonctionne il pourrait être étendu aux Intercités repris par la Région en 2020 (NDLR : Cela dépendra de la fiabilité des retards déclarés par la SNCF à la Région !). Il n'y a malheureusement rien de prévu pour les voyageurs occasionnels.

Confort des Régiolis

Pour l'amélioration du confort des trains Régiolis, l'étude est en cours. Il n'y a encore aucun projet arrêté, aucun chiffrage, pas de calendrier.

Suppression d'arrêts

M. Gastinne confirme que les arrêts de Sainte-Gauburge et Le Merlerault ne seront plus desservis au plus tard en 2020. Les associations d'usagers considèrent que c'est une très mauvaise décision car elle conduit au recours inéluctable à la voiture pour atteindre les gares les plus proches (L'Aigle ou Argentan), distantes de 20 à 40 km. La décision repose sur la faiblesse de la fréquentation de ces gares. Sur quelle base est-elle évaluée ? L'étude *Normandoscopie* a été réalisée à partir du réseau mobile Bouygues très peu utilisé dans les zones rurales. La faible fréquentation n'est-elle pas corrélée à la faiblesse de la desserte ? Les représentants de l'ADPCR, du CULPAG et de la FNAUT, ainsi que les maires des communes concernées ont manifesté leur opposition à ces suppressions.

Grilles horaires 2020

Aucune information n'est disponible sur la future grille au SA 2020. M. Serge Couason, adjoint au maire de Vire-Normandie, a réaffirmé la nécessité, pour les déplacements professionnels, d'arriver à Paris avant 9h15. De même, l'arrivée le matin depuis Paris dans les bassins économiques normands ne doit pas être trop tardive.

Arrivée en gare de Paris-Montparnasse des trains Paris-Granville

M. Jean-Philippe Dupont a annoncé que l'arrivée d'au moins un train à Paris-Montparnasse 1 était en cours

d'étude, avec un « crochet court » pour ne pas occuper la voie trop longtemps, ce qui pourra conduire à modifier certains horaires.

Les usagers devront exercer leur vigilance pour que ces nouvelles contraintes n'engendrent pas des dégradations de l'offre avec des horaires inadaptés. Du point de vue de l'ADPCR, il serait souhaitable que ce soit le futur A/R Paris-Pontorson-Mont-Saint-Michel qui soit positionné à Paris-Montparnasse 1.

Travaux d'infrastructures

- ▶ Remplacement de 14 000 traverses entre Argentan et Flers :
 - 83 nuits travaillées / 80 personnes mobilisées,
 - 10,6 M€ (47% Région, 45% Etat, 8% SNCF Réseau).
- ▶ Suppression de deux passages à niveau à Nonant-le-Pin et construction d'un pont-route :
 - 5 M€ (25% État, 25% Région, 25% Département de l'Orne, 25% SNCF Réseau).

En réponse à une question sur les travaux d'infrastructure, M. Dupont a confirmé que rien n'est prévu entre Dreux et Saint-Cyr (IPCS Installation permanente de contre-sens) pour permettre le dépassement d'un train Transilien par un train normand sans arrêt quand celui circule en retard hors de son sillon horaire.

Travaux dans les gares

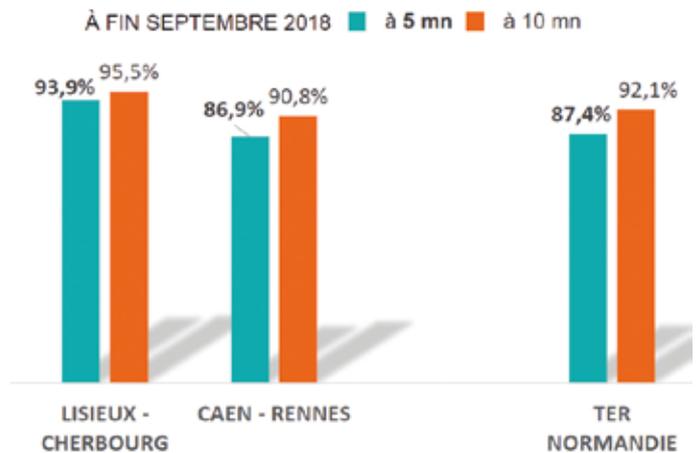
- ▶ Gare de Granville : mise en accessibilité et amélioration du confort :
 - Mise en conformité PMR des guichets de vente (tablettes, Boucle à Induction Magnétique, renforcement de l'éclairage) 1,22 M€ (46% Région, 44% Gares & Connexions),
 - Changement des mobiliers de la salle d'attente amélioration de l'éclairage, renouvellement de la signalétique 92 k€ (G&C) + 17 k€ (TER),
 - Réfection totale de la toiture (en cours) 490 K€ (Gares & Connexions).
- ▶ Gare de Villedieu-les-Poêles :
 - Transformation en espace de services (visio-services, espace d'attente),
 - Reste à faire : rénovation extérieure et amélioration de la signalétique,
 - Etudes et travaux 134 K€ (100% Région). Le représentant de Gares & Connexions présentait ces travaux comme conduisant à une amélioration du confort des voyageurs (!!!). Le représentant de l'ADPCR a répondu qu'il n'était pas correct de parler de confort amélioré avec un espace d'attente réduit ouvert à tous les vents ! Manifestement le conseil régional paie très cher un aménagement qui dégrade la situation préexistante puisque la gare avait été modernisée il y a quelques années.

Comité de territoire Manche-Bessin de Saint-Lô

(20 novembre après-midi Saint-Lô)

Régularité

La régularité à 10 mn des trains Caen-Rennes s'établit à 90,8%, en deçà de ce qui est constaté entre Lisieux et Cherbourg (95,5%), du fait des contraintes de la voie unique.



Ponctualité brute à 10 mn des trains « structurants » qui transportent le plus de passagers

Information à bord

Le critère Information à bord en situation perturbée est à 85 % sur Caen-Rennes contre 97,6% entre Lisieux et Cherbourg. C'est un point sur lequel les usagers attendent des améliorations rapides pour pouvoir s'organiser. M. Gastinne a demandé à M. Dupont des avancées rapides sur ce volet important de la relation avec les clients, rappelant les exigences fortes de la Région sur cette question.

Evolution de la conformité des compositions sur l'axe Paris-Caen-Cherbourg



Le respect de la conformité des rames a été très mauvais en hiver à cause des bris de vitres par les projections de glace, puis au printemps, suite au mouvement social. La dégradation observée en septembre serait liée au retard de la maintenance du printemps ?

Régularité sur l'axe Paris-Caen-Cherbourg



La régularité sur l'axe Paris-Caen-Cherbourg, très dégradée au printemps 2018 (conflit social) reste en août et septembre en dessous des résultats de 2017, avec 86,4% des trains ayant un retard de moins de 10 minutes. Seulement 73% des trains sont mis à quai à l'heure à Paris-Saint-Lazare. La stratégie « H zéro » comporte encore une grande marge de progrès !

Relation clients

Le service Contact TER Normandie (0800 801 801) a eu son amplitude élargie, du lundi au samedi, de 6h00 à 21h00 et le dimanche, de 8h00 à 20h00.

Click-to-call : mise en relation avec un conseiller pour aider à trouver une information sur le site TER.

Visio-services mis en place à Villedieu-les-Poêles (en projet à Pont-l'Évêque).

Xavier Jacquet est intervenu pour dire l'insuffisance de cette borne qui, quand le contact peut être établi, ne peut très souvent que réorienter le client vers un guichet encore ouvert (Coutances, Granville). Il serait indispensable que cet automate, pour être pleinement utile et constituer une alternative fonctionnelle au guichet, devienne un véritable visio-guichet permettant à un agent distant de préparer le billet, au client de payer sur un terminal bancaire avant de retirer son billet imprimé dès le règlement effectué.



Travaux de mise en accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite

Les travaux de la mise en accessibilité de la gare de Bayeux sont achevés depuis juillet 2018. L'investissement de 4,5 M€ a été pris en charge par la Région (52 %), l'Etat (23 %), SNCF Réseau (25 %). A Valognes, les travaux sont prévus en 2019-2020 pour un montant de 4,8 M€ (Région 60 %, Etat 25 %, SNCF Réseau 15 %).

M. Jean-Pierre Lhonneur, maire de Carentan, a regretté l'absence d'aménagement pour la gare de Carentan où les personnes traversent les voies, au péril de leur vie,

pour ne pas avoir à emprunter la passerelle non équipée d'ascenseurs. Carentan est une gare où transitent de nombreux touristes étrangers venant visiter les sites historiques des Plages du Débarquement. M. Jean-Philippe Dupont, directeur SNCF Normandie, a indiqué que la mise aux normes accessibilité dépendait de la fréquentation de la gare et du maillage (un point accessible tous les 50 km) et que, selon ces critères, rien n'était prévu à Carentan. M. Jean-Baptiste Gastinne a demandé à la SNCF de revoir cette question.

Évolution de la desserte au SA 2019.

L'évolution de la desserte a été basée sur l'étude des déplacements, tous motifs tous modes confondus, réalisée à partir des traces des téléphones mobiles (*Normandoscope*) :

Caen/Saint-Lô/Coutances/Granville	1 300 000
Granville/Avranches/Rennes	650 000
Caen/Avranches/Rennes	250 000

La nouvelle desserte est mise en place le dimanche 9 décembre 2018 :

- ▶ desserte routière Caen/Avranches/Rennes, avec un arrêt à l'Université de Rennes Beaulieu-Chimie. En complément, 2 aires de covoiturage sont susceptibles d'être desservies durant le 1er semestre 2019 : Guilleville et Villedieu-La Colombe
 - 2 AR (départs 7h30 et 16h15 dans chaque sens) en semaine
 - Temps de parcours en moins de 3h (2h50)
- ▶ Une desserte ferroviaire Caen/Granville toute l'année : temps de parcours plus attractif et sans rupture de charge
 - Caen/Saint-Lô : 14,5 AR,
 - Caen/Coutances : 9 AR,
 - Caen/Granville : 4,5 AR.
- ▶ Une desserte mixte Granville/Rennes (en train ou en car) soit 3,5 AR par jour en semaine
 - 2 AR en train,
 - 1,5 AR en car.
- ▶ Des correspondances entre Caen/Granville et Granville/Rennes pour des déplacements sur les origines/destinations intermédiaires : 2 à 3 correspondances possibles dans chaque sens.
- ▶ En complément, des renforts en cars pour les étudiants, les internes se déplaçant entre Saint-Lô/ Coutances et Rennes les dimanches (aller) et vendredis (retour) soir.

L'ADPCR est intervenue pour dire sa satisfaction de voir Granville relié à Caen et Rennes par le train. Par contre, la gare de Pontorson-Mont-Saint-Michel voit sa desserte dégradée rendant difficile les relations avec Bayeux, Caen et le reste de la Normandie. La desserte Caen/Saint-Lô/Coutances/Granville a été construite sans préoccupation des correspondances depuis ou vers Paris ce qui conduit à une dégradation des relations entre le Centre-Manche et Paris. Ceci est notable le matin en semaine et le samedi après-midi. Suite à cette rencontre, l'ADPCR a transmis au conseil régional plusieurs demandes d'améliorations qui sont détaillées page 21.

D.G.



LA SAGA DES CARS MACRON

Le rachat de Ouibus par Blablacar

La SNCF envisage de vendre, au cours de l'année 2019, sa filiale de bus low cost, particulièrement déficitaire, à Blablacar, leader mondial du covoiturage. Elle prendrait une participation minoritaire chez Blablacar.

Cette plateforme, dorénavant concurrencée par l'étranger, les cars Macron et les TGV Ouigo, est à la recherche d'un nouveau modèle économique. La combinaison du covoiturage et des bus pourrait faire diminuer les coûts de production, les bus à faible fréquentation pourraient disparaître au profit du covoiturage et ne seraient conservés que les axes rentables.

Pour la SNCF, le déficit chronique disparaît mais il lui faudra peut-être participer à l'augmentation du capital de Blablacar, dans des proportions importantes. Mais elle sera ainsi présente sur l'ensemble de la chaîne de la mobilité train + bus + covoiturage en offrant ainsi une desserte de porte à porte.



En espérant que ce montage ne se fasse pas au détriment des TER dont les recettes essentielles proviennent des voyageurs occasionnels qui pourraient être séduits par cette nouvelle formule.

La SNCF, via Blablacar, viendrait donc concurrencer les TER dont elle est aussi l'exploitant mais dans le cadre d'une délégation de service public, donc sans risque financier.

Mais ce ne serait pas une première car nous avons un exemple localement : sur les relations Paris-Le Mont-Saint-Michel, la SNCF privilégie la relation via Rennes et le TGV par rapport à celle organisée par l'Etat et la Région Normandie via Villedieu-les-Poêles !

Création de 2 nouvelles lignes desservant le Sud-Manche

A l'heure où le conseil régional de Normandie met en place des liaisons Granville-Avranches-Rennes et Caen-Avranches-Rennes, Ouibus demande l'autorisation à l'ARAFER d'exploiter une ligne entre Avranches et Rennes, à raison de :

- 2 relations Rennes-Avranches, du vendredi au lundi,
- 2 relations Avranches-Rennes, du jeudi au dimanche.

Cette demande est requise car ces deux villes sont distantes de moins de 100 km. On peut aussi imaginer que la ligne se poursuivra en direction de Caen car la distance est supérieure à 100 km.

Il faudrait que l'on nous explique ce qui motive la création de cette ligne déjà desservie par TER Normandie avec un financement régional non négligeable (trains et autocars) et FlixBus.

En plus, Ouibus envisage :

- 2 relations Fougères-Avranches, du vendredi au lundi,
- 2 relations Avranches-Fougères, du jeudi au dimanche.

Cette relation n'existant pas, elle peut répondre à des besoins de déplacements et nous y sommes favorables.

J.Y.C.



L'ACTION DE L'ADPCR POUR UNE MEILLEURE DESSERTE CAEN-RENNES À PARTIR DU 9 DÉCEMBRE 2018 (SERVICE ANNUEL 2019)

Dans le bulletin ADPCR-INFOS n° 96, nous vous faisons part de nos propositions d'amélioration adressées à la Région Normandie et à la SNCF puis des réponses obtenues, avec nos commentaires.

Pour tenter d'obtenir quelques avancées supplémentaires, un courrier a été adressé à M. Hervé MORIN, président du conseil régional de Normandie, le 29 octobre 2018, avec copie à la SNCF.

OBJET : SA 2019 - Urgence pour la desserte Caen-Granville-Rennes.

Monsieur le président,

Lors de notre rencontre avec les représentants de SNCF TER Normandie, en juin 2018, nous avons découvert le projet de grille Caen-Granville-Rennes du SA 2019. Si nous approuvons la création d'une desserte ferroviaire entre Caen et Granville, les dégradations qu'elle entraîne sont pénalisantes pour le Sud-Manche et le Centre-Manche. Nous avons fait parvenir au service Transport du conseil régional un certain nombre de propositions pour tenter de corriger les points les plus critiques. Les horaires figurent dorénavant sur les sites de commercialisation de la SNCF et montrent que peu d'éléments ont été pris en compte.

Lors des grands rendez-vous de 2017, la Région a manifesté son intention de cibler en particulier la clientèle potentielle des jeunes. Or, nous constatons que la desserte des vendredis samedis et dimanches entre Caen-Saint-Lô-Coutances-Avran-

ches-Pontorson et Rennes sera très fortement dégradée dans les deux sens alors que ce sont les jours où la clientèle des lycéens, apprentis et étudiants est la plus importante.

Il est totalement incompréhensible que le train TER 852860 du vendredi (Rennes 15h52- Caen 18h46) soit remplacé par un car de Rennes à Granville alors que, actuellement, son taux d'occupation important a amené la SNCF à mettre en place un matériel plus capacitaine. Chaque dimanche, à 18h20 à Coutances, environ 50 personnes montent dans le train TER 852817 (Caen 17h11-Rennes 20h10) et sont de retour le vendredi soir.

Le dimanche après-midi, l'horaire proposé au SA 2019 entre Caen et Rennes est particulièrement mal positionné et peu attractif. Il est inquiétant de voir que l'exploitant SNCF Mobilités TER propose une desserte associant train entre Caen et Granville et autocar de Granville (ou Coutances) à Rennes **alors que ce schéma mis en place comme service de substitution pendant la fermeture pour travaux de la ligne a conduit à un effondrement de la fréquentation.** Il est tout aussi inquiétant de constater que le conseil régional accepte de mettre en œuvre une telle desserte !

La desserte telle qu'est proposée ne permet plus de voyager entre Pontorson-Mont-Saint-Michel et les autres destinations touristiques normandes (Bayeux et les Plages du Débarquement, Caen, Trouville-Deauville, Honfleur, Rouen etc...). Alors que le Mont-Saint-Michel et sa baie constituent un site touristique majeur, la mobilité des touristes n'y est plus assurée

Annexe

ce qui est contraire aux besoins de cet important secteur économique en Normandie. Le conseil régional doit voir qu'il y a là un gisement de clientèle à capter plutôt que réduire à néant une desserte qui a davantage besoin d'être étoffée... et commercialisée d'une manière dynamique !

Le samedi, l'offre entre Caen et Granville atteint six rotations avec des horaires qui suppriment (ou dégradent fortement) des relations entre le Centre-Manche (Coutances, Saint-Lô) et Paris dans les deux sens. A titre d'exemple, dans le sens Paris-Centre-Manche, une grosse affluence est observée chaque samedi (Même très importante les débuts de vacances et veilles de fêtes) à la combinaison IC 3303 (Paris 9h10-Caen 11h01/04-Lison 11h35 avec une correspondance relevée par le TER 852621 (Caen 11h13-Lison 11h45-Saint-Lô 11h58-Coutances 12h20- soit Paris-Coutances en 3h10). Cette relation disparaît au prochain service. Quelle autre entreprise supprimerait les services qui fonctionnent le mieux ? Quel est le souci de l'économie du territoire ? La clientèle occasionnelle rémunératrice (85 % des recettes) va trouver d'autres solutions pour voyager et les recettes de la ligne ont un fort risque de diminuer.

Concernant la tarification, nous avons pu observer que pour des trajets des gares normandes vers Rennes, c'est la tarification kilométrique qui reste en vigueur. Si le train Caen-Granville et Granville Rennes portent le même numéro, le tarif d'un billet Saint-Lô-Rennes n'inclut pas l'AVR Folligny-Granville (maintien du tarif actuel) ; si les deux trains portent des numéros différents, le tarif est majoré avec l'AVR Folligny-Granville ! C'est incompréhensible pour les usagers.

L'ADPCR a contribué depuis 25 ans à mobiliser pour défendre et moderniser l'axe Caen-Rennes. Aujourd'hui, la modernisation est achevée. Comment justifier les investissements réalisés entre Avranches et Dol où il ne subsistera qu'un ou deux allers-retours selon les jours ?

Face à cette régression sans précédent au SA 2019, serions-nous victimes d'une stratégie perverse de SNCF Mobilités consistant à provoquer sciemment l'anéantissement de la fréquentation de la ligne entre Granville et Rennes avant l'arrivée d'un éventuel opérateur concurrent ? Est-ce une volonté délibérée du conseil régional de saborder cette ligne en rendant la desserte si peu attractive ?

Les jeunes (et les moins jeunes) vont abandonner le train pour la voiture. Comment la région compte-t-elle prendre sa part dans la lutte contre le réchauffement climatique alors que la France est en retard ?

Monsieur le Président, vous avez promis un plan Marshall pour le rail en Normandie. Il est peut-être encore temps d'agir pour éviter une Bérézina sur la ligne Caen-Granville-Rennes. Nous vous demandons solennellement d'agir d'urgence pour corriger la desserte du SA 2019 de manière prioritaire du vendredi après-midi au dimanche en maintenant l'essentiel de la situation actuelle entre Caen et Rennes.

Nous vous demandons également d'engager sans délai la réflexion pour les services suivants de juillet 2019 et SA 2020 afin de renforcer la coordination des offres IC – TER. L'ADPCR se propose d'apporter son concours à cette réflexion.

Veuillez agréer, Monsieur le président, l'expression de mes salutations respectueuses.

Le document envoyé comportant 13 pages, vous ne trouverez ici que la version simplifiée qui reprend uniquement les propositions.

Vendredi après midi Relations Caen-Granville-Rennes

Proposition de l'ADPCR 1

L'ADPCR demande le maintien des TER 852817 et 852821 dans leur sillon actuel, complétés des relations routières suivantes :

- Un autocar Coutances-Granville pour la relation Caen-Granville,
- Un autocar Granville-Folligny pour la relation Granville-Rennes.

Relations Rennes-Granville-Caen

Proposition de l'ADPCR 2

L'ADPCR demande le maintien des trois relations actuelles dans leur sillon : TER 852860, TER 852868, TER 852872.

Des correspondances à Folligny par car vers Granville sont à maintenir.

Samedi Relations Caen-Granville-Rennes

Proposition de l'ADPCR 3

Retarder d'une heure le départ du TER 853431 Caen-Granville à 17h01 pour établir une correspondance avec l'IC 3347.

Proposition de l'ADPCR 4

Prolonger le parcours du TER 853431 de Granville à Rennes pour desservir notamment Pontorson/Mont-Saint-Michel en arrivant à Rennes vers 20h20.

Relations Rennes-Granville-Caen

Proposition de l'ADPCR 5

En substitution du car Rennes D 10h12-Granville A 11h57, amorcer l'origine du TER 853408 (Granville D 10h07- Caen A 11h43) à Rennes vers 8h30 pour créer une relation par train Rennes-Granville-Caen avec correspondance à Caen vers Paris en 10 minutes (Caen A 11h43 / IC 3304 D 11h51)

ou

en cas d'impossibilité, maintenir le TER 852852 actuel en le recalant sur le sillon du TER 853408 à partir de Coutances (pour croisement à Saint-Lô à 10h58 avec TER 853421). La liaison Rennes-Granville resterait assurée par une correspondance par car à Folligny.

Paris-Caen-Coutances-Granville et Granville-Coutances-Caen-Paris

Propositions de l'ADPCR 6

Il faut avancer d'une heure le sillon du TER 853426 18h07 de Granville : un départ à 17h07 permet de retrouver la dernière correspondance vers Paris (IC 3316).

Ce train retrouverait le sillon du TER 852860 actuel départ Coutances 17h34.

Ce train repositionné croise à Saint-Lô à 17h59 le TER 853431 qui partirait de Caen à 17h01 sur proposition ADPCR 3.

Dimanche

Relations Caen-Granville-Rennes

Proposition de l'ADPCR 7

Abandonner le projet néfaste du TER 853431 et maintenir le TER 852819 direct via Folligny dans son horaire actuel et les connexions avec Granville depuis Coutances par autocar comme au présent service. Le 852819 relève à Caen la correspondance de Paris (IC 3329) Cette option permet le maintien de la correspondance à Folligny avec l'IC 3450 (relations centre-Manche avec les pôles de formation de l'Orne). Ce train 852819 a un ensemble de très bonnes correspondances à Rennes vers Paris (D 20h35), vers St Brieuc et Brest (D 20h29), Vannes, Lorient, Quimper (D 20h32), Nantes (D 20h37). C'est la garantie d'une bonne fréquentation. Ce train parfaitement positionné ne doit pas disparaître. L'analyse avantages / inconvénients ne plaide pas pour le passage par Granville dans cet horaire puisque ce détour détruit tout un ensemble de correspondances très utiles.

Relations Rennes-Granville-Caen

Propositions de l'ADPCR 8

Maintenir le TER 852858 dans son sillon actuel (D 11h29) ou organiser son passage par Granville en amont pour rester dans sillon actuel à partir de Coutances.

Maintenir sans modification le TER 852862 (D 15h40). Ceci permet de restaurer la relation existant actuellement entre le Centre-Manche et Paris (Coutances D 17h34 et Saint-Lô D 17h58) qui disparaît dans le projet de service annuel 2019. Croisement à Saint-Lô avec le 852819 maintenu dans son sillon actuel entre Caen et Saint-Lô). Ce train relève à Rennes de bonnes correspondances en provenance de Brest, St Brieuc, Quimper, Vannes, Redon.

Propositions de l'ADPCR 9

Améliorer la 3ème relation (TER 852864 et TER 853428) en retardant son départ de Rennes autour de 17h45, réduisant le stationnement à Granville pour arriver à Caen vers 21h00 afin d'assurer une correspondance avec l'IC 3322 (Caen D 21h24-Paris 23h18).

En outre un départ de Rennes vers 17h45 permet de relever des correspondances de Paris (TGV Paris D 15h57-Rennes 17h25), Brest, Saint-Brieuc, Quimper, Vannes. On a également une correspondance à Granville avec l'IC 3454 et à Lison vers Cherbourg avec le TER 852229 (voir projet grille horaire p12). Ce train croise à Avranches le TER 852819 dont l'ADPCR demande le maintien (proposition 7). Ce train repositionné ne rend pas nécessaire le rétablissement du TER 852878.

Pour des raisons de croisement et pour établir une relation supplémentaire entre Paris et le centre-Manche, le TER 853439 serait retardé d'une heure (départ de Caen à 20h13). Cela permet une correspondance avec l'IC 3351 venant de Paris (Caen A 19h53) et le TER 852043 venant de Rouen (grille horaire p13).

Lors d'une réunion organisée à Caen, le 19 novembre, la SNCF et Région nous ont fait de quelques ajouts apportés au plan de transport applicable au 9 décembre, pour répondre aux besoins des étudiants Normands fréquentant le pôle universitaire de Rennes pointés dans notre courrier du 29 octobre. Ainsi ont été créés :

- le vendredi : un car Rennes 17h45-Coutances 20h00 et un car Rennes 17h45-Saint-Lô 20h00,
- le dimanche : un car Saint-Lô 17h45-Rennes 20h00 et un car Coutances 18h00-Rennes 20h15.



Le 20 novembre nous avons participé au Comité de territoire Manche-Bessin, à Saint-Lô et, suite à ces deux réunions, nous avons formulé les propositions suivantes :

Remarques et demandes suite au comité de territoire Manche-Bessin

1. Étudiants, lycéens et apprentis des établissements de Coutances le lundi et le vendredi en période scolaire.

Coutances est un pôle de formation important avec 5 lycées (Lebrun, Les Sapins, La Roquette, lycée Nature, Jean-Paul II), 3 CFA (BTP, IFORM, Agriculture), 1 Maison Familiale, un centre AFPA, plusieurs sections BTS.

Des jeunes arrivent le lundi matin depuis les gares desservies par le TER 853071 Dreux-Granville avec une correspondance avec l'autocar 36530 Folligny 7h57-Coutances 8h31.

Le vendredi, le retour s'effectue actuellement avec la combinaison TER 852817 Coutances 18h22-Folligny 18h42 / IC 3450 Folligny D 18h56.

Pour le service du 9 décembre, nous demandons le maintien de l'autocar 36530 du lundi matin. Le vendredi, le TER 853433 arrivera à Granville à 18h53, après le départ de l'IC 3450. Cela nécessite la mise en place d'un autocar dans un horaire Coutances 18h12-Folligny 18h46 pour assurer le retour de ces lycéens, apprentis et étudiants dans leurs familles.

2. Création d'un autocar en semaine pour retrouver la correspondance à Lison avec l'IC 3308 (Lison 14h19- Paris 16h48).

Cette correspondance est assurée actuellement par le TER 852626 (Coutances 13h34-Lison 14h09) qui disparaît au SA 2019. La clientèle de ce TER est constituée majoritairement d'usagers en correspondance à Lison. L'ADPCR demande la circulation du lundi au vendredi de l'autocar 36506 (Coutances 13h08-Lison 14h09) pour rétablir cette relation avec Paris.



3. Du lundi au vendredi, maintien de l'autocar 36581 Saint-Lô-Coutances en correspondance avec le TER 852727 (Caen 14h09- Saint-Lô 14h59)

Cet autocar évite un creux de desserte de 4 heures entre Caen et Coutances et permet une relation depuis Paris avec IC 3307. Cette relation était assurée jusqu'en juillet 2017 avec le TER Caen-Rennes qui partait à 14h11.

4. Relation Centre-Manche-Caen-Paris le samedi en fin d'après-midi

Au SA 2019, tel qu'il est construit, la dernière relation entre le Centre-Manche et Paris est assurée par l'autocar 36506 Granville-Coutances-Saint-Lô-Lison en correspondance avec l'IC 3308. La relation de fin d'après-midi disparaît totalement.

Cette situation ne correspond pas aux besoins du territoire (relation Paris-Littoral ouest du Cotentin)

L'ADPCR demande la restauration d'une relation de fin d'après-midi pour avoir la correspondance à Lison avec l'IC 3316 Lison 18h19- Paris 21h19.

Création d'un autocar Coutances 17h09- Saint-Lô 17h49- Lison 18h09.



5. Desserte par Transport à la demande (TAD) de Pontorson/Mont-Saint-Michel

Une offre TAD doit être mise en place pour compléter la desserte de ce pôle touristique. Cela nécessite une information claire en plusieurs langues européennes et asiatiques compte tenu de la fréquentation internationale de la gare.

Remarque : la rareté des trains dans la baie du Mont-Saint-Michel va poser des problèmes de capacité d'emport pour les vélos du fait du développement du cyclotourisme dans ce territoire (Véloscénie Paris-Le Mont-Saint-Michel).

En réponse, nous avons seulement noté, le vendredi soir, la création d'un autocar Coutances-Folligny-Avranches-Pontorson et le lundi matin dans l'autre sens. Ceci permettra aux jeunes du Sud-Manche à ceux en provenance du train Dreux-Folligny-Granville de rejoindre les établissements scolaires de Coutances. Dommage que la correspondance à Coutances vers Saint-Lô ne soit pas assurée puisque le car arrive à 8h25 et le train part à 8h34 soit 9' après alors qu'il en faut 10 ! En revanche, un car Manéo part également à 8 h 34 pour Saint-Lô !

Ces deux nouveaux cars sont prévus circuler du 10 décembre au 21 décembre, l'ADPCR demande qu'ils soient maintenus au-delà et du lundi au vendredi, avec l'établissement de la correspondance à Coutances et la desserte de Le Loreur, Cérences, Quettreville-sur-Sienne et Orval-Hyenville.

J.Y.C.

Réactions des usagers au service applicable au 9 décembre 2018

Voici quelques courriers reçus suite à la modification de la desserte Caen-Rennes depuis le 9 décembre.

Une habitante de Pont-Hébert (50)

Si j'en crois les nouveaux horaires proposés par la région sur la ligne Caen-Rennes, les arrêts à Pont-Hébert sont supprimés. Vendredi soir, mon fils rentrait donc pour la dernière fois de manière autonome de sa semaine de cours. Désormais, il nous faudra nous déplacer jusqu'à Lison pour le chercher.

Cette gare, située à 8 km de Saint-Lô, était complètement sous exploitée, donc sous utilisée par les usagers. A titre personnel, je n'ai jamais pu m'engager sur ce tronçon car les trajets vers Saint-Lô étaient inexistantes aux horaires de travail «classiques».

L'ensemble des représentants politiques (Etat, Région, EPCI...) se dit engagé dans une politique d'adaptation au changement climatique, moralise sur la nécessité de plus de mobilité décarbonée et supprime tous les transports publics, les uns après les autres.

Ces choix sont complètement illogiques et démoralisants pour tous ceux qui comprennent les efforts à faire et à qui on n'en donne plus les moyens.



Une habitante de La Meauffe (50)

Je viens de voir que l'arrêt de train de Pont-Hébert va être supprimé. Je trouve ça très dommage. Il n'était peut-être pas très utilisé, mais à mon avis surtout du fait d'horaires inadéquates : on ne pouvait pas aller à Saint-Lô le matin pour travailler, ni en revenir le soir. Si les horaires avaient été changés, je connais plusieurs personnes qui auraient aimé prendre le train pour se rendre au travail.

Un habitant de Troarn (14)

Sans conteste, la desserte du Sud manche est améliorée. Vous pointez une dégradation des dessertes en fin de semaine. Pour les étudiants entre Rennes et Calvados, ça n'est pas une dégradation mais une suppression totale.

La solution de remplacement préconisée par la SNCF pour rentrer de Rennes après 18h00:

TGV 8064 Rennes 19h05 - Paris Montparnasse 20h34 - Métro - Paris Saint-Lazare IC 3359 à 21h43 - Caen 23h53 soit 4h48 de trajet pour un prix minimal donné de 90,70€ (site SNCF).

Jusqu'ici, ce trajet était effectué directement de Rennes 18h57 - Caen 21h56 (38,30€).

Pour l'anecdote, l'étudiant en question est à l'INSA de Rennes (école d'ingénieur qui n'existe pas à Caen) et a fait un choix de proximité puisqu'il était reçu aussi à l'INSA de Lyon.

Les meilleurs temps de trajet pour un Lyon - Caen sont de 4h49, voire 4h32.

Approximativement, pour des distances de 693 Km et 184 Km, les temps de parcours deviennent similaires... Il y a une réelle amélioration de la desserte du Sud-Manche, mais au détriment des relations entre Rennes et Caen qui deviennent inexistantes, particulièrement en fin de semaine. Peut-on raisonnablement encore nommer cette desserte Caen-Rennes ? Que l'on augmente les temps de parcours en desservant Granville semblait logique, mais que l'on rende impossible des trajets vers le terminus, particulièrement en fin de semaine est une aberration. Quelques voitures de plus sur l'A84 assurément.

Un habitant d'Avranches (50)

J'emprunte le TER Rennes-Caen tous les jours entre Avranches et Saint-Lô pour mon travail depuis 2006. Nous avons fait pression avec l'ADPCR pour instaurer une desserte quotidienne convenant aux horaires de travail.

Nous apprenons avec quelques autres usagers (se rendant à Coutances et Saint-Lô à partir d'Avranches) que la liaison par TER va s'arrêter le 8 décembre !!!

Aucune information en gare ! Pas de nouvelles grilles horaires ! Les contrôleurs ne savent pas nous renseigner !

Quel mépris des usagers qui disposent d'un abonnement annuel ou mensuel.

La région et la SNCF sont incapables d'assumer correctement leurs décisions quant à l'organisation des transports dans la région, c'est vraiment pitoyable

On nous indique que le passage se fera désormais par Granville avec des liaisons par bus et cars. Quid des horaires, quid de la possibilité de transporter son vélo ?

Pauvre Région Normandie, incapable de maintenir son TER entre deux grandes villes régionales (Rennes et Caen) et d'organiser ses transports.

C'est affligeant, alors que nous cherchons à trouver des alternatives à la route et à maintenir de l'emploi et l'attractivité de notre région.

Des travaux ont été réalisés sur cette ligne entre novembre 2017 et mars 2018 ! A quoi cela sert-il ? Uniquement à conserver une desserte à 10 heures du matin et à 16 heures l'après-midi ? Il n'y a pas que les retraités et les touristes qui prennent le train !

Nous en avons plus que mare d'être gouvernés par des fossoyeurs du service public.

On a l'impression que la prochaine annonce de la région va être la transformation en «voie verte» de ce tronçon.

Je vous suggère d'organiser votre prochaine assemblée générale à Avranches et d'obliger les participants à venir en train, de les laisser traverser les voies seuls, sans sécurité et de les laisser venir dans une salle de réunion à

Avranches par leur propre moyen, à pied !

Nous attendons les réponses de ces «responsables» lors de votre assemblée générale puisqu'ils répondent cordialement à vos invitations.

En ce qui nous concerne, nous n'attendons plus rien de ces incapables.

J'utilise le «nous» car nous sommes plusieurs à monter en gare d'Avranches tous les matins pour se rendre à Coutances, Saint-Lô et Caen.

Je continuerai mon bonhomme de chemin sur la route puisque l'on nous propose des bus et des cars avec des trajets de 1h30.

Par contre, que propose-t-on pour les lycéens, étudiants, apprentis avec des horaires décents ?

Les nuages noirs annoncés lors de votre dernière assemblée se confirment pour le Sud-Manche. C'est triste de voir qu'il n'y en a que pour les grandes villes !

Je vous souhaite bien du courage pour interpellier les élus et responsables sur ce sujet, et m'en souhaite à moi-même pour reprendre la route parmi le flux ininterrompu des camions sur l'A84.

A bientôt, lors de votre assemblée !

Ils se rendront compte de ce que cela fait d'arriver dans une gare vide. Ils se rendront peut-être compte qu'il peut y avoir un problème de sécurité.



Un habitant de Saint-Senier-sous-Avranches

Je ne suis pas usager du Caen-Rennes et le service proposé aujourd'hui ne me fait pas rêver.

Le service proposé aujourd'hui est d'un autre âge = grosse infrastructure - gros véhicule - faible fréquence des voyages - durée des trajets trop importante - véhicule polluant. Je ne vois pas comment on peut rentabiliser de tels moyens de transports. Continuer dans cette voie (la solution, pas la ferrée) n'aura qu'une issue fatale (je ne considère pas le bus comme une solution).

Il y a déjà plus de 30 ans que l'on sait faire des véhicules autonomes sur voies ferrées (les VAL). Pourquoi cette solution n'a jamais été déployée sur ligne régionale ? Les véhicules autonomes ne sont pas prêts pour la route. Sur voie ferrée les solutions à mettre en œuvre sont beaucoup plus simples. Le faire sur des véhicules de 10 ou 20 places ne nécessiterait que peu de développement. Des véhicules

plus légers sollicitent moins les voies donc nécessiteront moins de maintenance de l'infrastructure.

Le département de la Manche met actuellement sur la route des véhicules à hydrogène. Mettre des véhicules à hydrogène sur des voies ferrées serait, à mon avis plus sécuritaire et poserait moins de problème de ravitaillement.

Voilà mon rêve : des véhicules à hydrogène autonome avec départ toutes les 1/2h sur voie ferrée.

Si nous voulons sauver le transport régional, il faut le révolutionner !

J'aimerais partager ma vision et la faire progresser. Avez-vous des contacts à me proposer ?



Une habitante de Granville

Devant me rendre plusieurs fois par semaine à Caen pour mon travail, je me réjouis de la mise en circulation de trains directs depuis Granville.

Avant, j'utilisais ma voiture parce qu'il fallait prendre un car jusqu'à Coutances puis le train. Maintenant que c'est direct, mon choix est fait et j'en suis satisfaite, surtout avec les prix proposés et l'avantage consenti par mon employeur. C'est vraiment un plus.

Comme indiqué dans l'éditorial, la majorité des courriers que nous recevons sont retransmis aux directions régionales de la SNCF (TER et TET) ainsi qu'au service transport de la Région. Le plus souvent ils sont accompagnés de demandes d'explications. Nous nous efforçons d'apporter une réponse à chaque courrier soit directement soit via les articles du bulletin. Nous sommes conscients que les réponses ne sont pas nécessairement satisfaisantes. Nous espérons que le débat qui sera organisé avec la salle lors de la prochaine Assemblée Générale le 26 janvier à Coutances sera l'occasion d'obtenir des réponses précises par la Région et la SNCF en ce qui concerne le service d'été 2019, le service d'hiver 2019 et l'avenir du transport ferroviaire en Normandie.

Xavier Jacquet

ANNÉE 2018 EN IMAGES



AG 2018 placée sous le signe des nouvelles mobilités et des gares intermodales.



La 1ère rame OMNEO Premium lors des premiers essais entre Caen et Cherbourg.



Fermeture des guichets : 1 an de travaux en gare de Villedieu, pour une expérimentation calamiteuse.



Gare de Villedieu : 140 000€ pour une salle d'attente ouverte à tous les vents et pour un visio guichet inutile.



Pontorson : une gare fermée de septembre à avril, laissant les touristes sans information et livrés à eux-mêmes.



L'ADPCR manifeste en gare d'Avranches.



Plus de trains exige plus de places de parking en gare de Granville !



Depuis le 9 décembre, la ligne Caen-Rennes fait escale à Granville.



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