



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°98
Avril 2019



Assemblée générale 2019 à Coutances
et les nouveaux trains normands

ÉDITO - *Faire plus et mieux avec moins*

En ce début de printemps, alors que le grand débat national se termine et que les manifestations des gilets jaunes s'éternisent, nous rentrons dans une période où l'Etat va devoir faire un certain nombre de choix. De cette grande cacophonie nationale il ressort plusieurs revendications que l'ADPCR ne peut que soutenir : plus de service public, plus d'écoute des citoyens donc des usagers que nous sommes, moins d'abandon des territoires ruraux donc des lignes ferroviaires qui irriguent nos campagnes. Pour que tout cela devienne réalité, il faudra passer des paroles aux promesses et des promesses aux actes. Se pose immédiatement la question du financement de ces revendications légitimes. Or, paradoxe, les Français réclament avant tout la baisse des impôts et des taxes. Quadrature du cercle pour l'Etat qui se trouve dans l'obligation de faire plus et mieux avec moins.

Le risque est grand que la solution consiste à déshabiller Pierre pour habiller Paul.

Cela ne concerne pas que l'Etat, la Région Normandie en tant qu'autorité organisatrice des transports est confrontée aux mêmes dilemmes. Comment avec un budget régional contraint, mettre en œuvre les promesses faites par son Président lors de la campagne des régionales ? Comment financer le transport ferroviaire normand en remplaçant les vieux trains corail, en augmentant l'offre de transport et en restaurant la qualité de service ? Pour commencer, la Région a choisi de réduire le mille feuilles administratif en reprenant la gouvernance de l'ensemble de l'offre ferroviaire TET et TER, décision que nous avons approuvée. Ensuite, elle a obtenu de l'Etat le financement des nouveaux trains mais avec, en contrepartie, la reprise du déficit d'exploitation des Intercités, soit environ 35 M€ par an, ce qui réduit d'autant le budget de la Région et l'oblige à trouver des économies. Si demain, les nouvelles taxes sur les produits pétroliers sont abandonnées alors qu'elles devaient servir à la modernisation des infrastructures et aux développements des transports publics dont le transport ferroviaire, le risque d'abandon des lignes peu circulées comme Folligny-Dol ou la réduction du nombre de trains au profit du car pourrait être majeur.



Lors du débat organisé dans le cadre de l'assemblée générale dont vous trouverez le compte-rendu dans ce bulletin, les multiples problèmes liés à la recherche d'économies ont été abordés. Si beaucoup de questions ont été posées nous n'avons eu que peu de réponses précises de la part des représentants de la Région et de la SNCF. **Il est évident que le service 2019 entre Caen-Granville et Rennes est le parfait reflet du plus avec moins en déshabillant Granville-Rennes au profit de Caen-Granville et d'un mieux faisant cruellement défaut à quelques exceptions près. L'enfer est pavé de bonnes intentions !**

Fort de vos interrogations et de vos suggestions, le comité technique a remis sur le métier les propositions de desserte de la ligne Caen-Granville-Rennes pour 2020, l'année des grands changements. Nous venons d'adresser un courrier au Président Morin et au service transport de la Région expliquant en détail comment on pouvait faire plus et mieux sans pour cela augmenter les coûts de production. Espérons que nous serons entendus.



Nous reviendrons en détail sur ces propositions dans notre prochain bulletin. Sans attendre je peux vous dire que nous réclamons pour le Sud-Manche, le rétablissement du 3ème aller retour entre Granville et Rennes au moins tous les vendredis, samedis et dimanches, ainsi que tous les jours, de mai à fin septembre. Ce train remplacerait 4 autocars reliant chacun Caen, Saint-Lô, Coutances et Granville à Rennes soit un coût équivalent à celui du train. Hors saison, un car passant par Pontorson pourrait remplacer en semaine ce 3ème train entre Granville et Rennes. Nous demandons aussi d'avancer l'heure de départ de Rennes à l'heure 30 afin d'être en correspondance avec les TGV et de réduire au maximum le temps de stationnement à Granville pour les trains continuant vers Caen. Nous proposons que le futur train Paris-le Mont-Saint-Michel soit prolongé vers Dol et Dinan avec retour sur Granville afin de rétablir une alternative au « Ligne Baie ». Enfin, nous demandons l'arrêt à Folligny des trains Paris-Granville afin d'organiser des correspondances avec les trains Granville-Rennes et offrir ainsi aux habitants de Pontorson et d'Avranches de nouvelles liaisons avec Paris. Pour

le Centre-Manche, nous proposons à la Région de repositionner les trains au départ de Granville et Coutances vers Caen, et vice-versa, afin de rétablir à Lison ou Caen de bonnes correspondances pour Paris, Rouen et Cherbourg.

Dans ce bulletin, vous découvrirez en détail les nouveaux trains qui, dès 2020, relieront Paris à Caen et Cherbourg. Le peu de places réservées aux vélos nous a fait réagir et publier la réaction de Marc Le Rochais dans la cadre de la tribune libre. Nos membres nous questionnent régulièrement sur les trains du futur et en particulier sur le matériel conçu plus particulièrement pour les petites lignes. Je pense que le sujet mérite que nous lui consacrons une rubrique spéciale dans nos futurs bulletins et votre contribution nous sera toujours précieuse.

On a parfois reproché à l'ADPCR d'être devenu le marchepied des élus et de ne pas assez défendre les cheminots. A ceux-là je répondrai que défendre le transport ferroviaire c'est défendre les cheminots. Ceci ne doit pas nous empêcher de mettre en évidence les dysfonctionnements et de nous interroger sur le management de la SNCF. Quant à

être le marchepied des élus et du Conseil Régional, c'est non si cela veut dire être des vassaux prêts à toutes les compromissions, mais c'est oui si par nos propositions nous pouvons aider les élus et les services de la Région à hisser toujours plus haut la qualité du service offert aux usagers. C'est le sens notamment de notre participation aux conseils de développement et aux plans de déplacements urbains de la Communauté d'agglomération du Cotentin et de Saint-Lô Agglo, ainsi qu'au Conseil de Développement des Territoires Normands de la Baie du Mont-Saint-Michel et au comité technique pour le projet de pôle d'échange multimodal à Pontorson. Et nous répondons toujours favorablement aux sollicitations des élus quand ils ont besoin de conseils ou d'informations spécifiques au monde du transport.

Même si nous pouvons avoir des désaccords profonds, jamais nous ne pratiquerons la politique de la chaise vide.

Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR

SOMMAIRE

Assemblée générale du samedi 26 janvier à Coutances.....	4
« OMNEO PREMIUM » : le nouveau nom des trains normands (seconde partie).....	16
La gare de Villedieu-les-Poêles, ou comment tirer les leçons d'un échec.....	22
Tribune libre de la mobilité.....	24

Bon voyage, Annick...

L'ADPCR vient de perdre une ardente défenseure du service public et de la ligne Caen-Rennes.

Annick Favrais a rejoint l'association dès sa création et fut longtemps la seule femme à participer au comité exécutif puis au conseil d'administration. Discrète mais efficace, elle répondait toujours présente quand il fallait donner un coup de main, participer aux expositions et défendre le train. Coutançaise, elle joua parfaitement son rôle de correspondante en gare de Coutances. Elle participa activement aux réunions préparatoires à la modernisation de la gare qui était un peu sa seconde maison. En 2017, elle se mit en retrait du CA mais resta fidèle à la mise sous pli du bulletin et à la tenue du stand de l'ADPCR lors du forum des associations aux Unelles. La participation à l'AG 2019 fut sa dernière contribution à l'ADPCR. Elle avait 77 ans.

Annick, nous n'oublierons jamais ta bonne humeur, ton sourire et tes cheveux blancs.

Le bulletin ADPCR-INFO paraît 3 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 26 JANVIER À COUTANCES

Monsieur Yves LAMY, Maire de Coutances souhaite la bienvenue aux membres de l'ADPCR, aux élus et à la SNCF en précisant qu'il y avait beaucoup de sujets à aborder en raison de l'actualité et des changements importants intervenus récemment. Il espère que les échanges qui vont avoir lieu seront fructueux et permettront de formuler des propositions à défendre auprès des décideurs que sont l'Etat, la Région et la SNCF afin d'améliorer la qualité de service. Il souligne que l'ADPCR, qui fait preuve de dynamisme et de dévouement depuis 27 ans, a permis d'obtenir des résultats très importants. La Ville de Coutances lui doit beaucoup et il réaffirme qu'elle sera toujours fidèle à ses engagements pour permettre de défendre cette ligne qui est chère à tous.



Xavier JACQUET évoque ensuite la mémoire de Guy FONTENELLE, Président-fondateur de l'ADPCR, qui nous a quittés, il y aura 10 ans cet été, sans qui nous ne serions pas là aujourd'hui. Puis il remercie Monsieur LAMY pour la mise en place du réseau de bus interne à la Ville de Coutances «Cosibus» qui apporte un service indispensable et de qualité.

Rapport moral

2018, une année difficile

Je voudrais centrer mon rapport sur les événements qui ont le plus impacté le monde du transport ferroviaire et de l'intermodalité en 2018 et par là les usagers, qu'ils soient ou non membres de l'ADPCR.

Lors du débat qui suivra la partie institutionnelle, nous aurons l'occasion de revenir sur ces événements et d'aborder ensemble, et sans tabou, tous les sujets qui vous tiennent à cœur.

Les rumeurs de fermeture

Début 2018, 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. Immédiatement, 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 inévitablement menacées de fermeture. En réaction à ces menaces plusieurs collectifs de citoyens se sont constitués pour défendre les petites lignes normandes. De son côté, l'ADPCR n'est pas restée

inactive, ainsi, après avoir participé à la réunion de lancement du collectif de défense des lignes Paris-Granville et Caen-Rennes, le conseil d'administration de l'ADPCR n'a pas souhaité en être membre, rappelant que l'association est apolitique et entend rester indépendante. Cependant, elle 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.



Trouvée sur le visio guichet de Villedieu, un poisson d'avril ou le comble de l'absurdité ?

Interrogé par la presse écrite, 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 2018, que Dreux-Granville faisait l'objet de travaux réalisés dans le cadre d'une convention signée entre la Région Basse-Normandie devenue 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. Par contre, concernant la fermeture partielle ou totale des guichets, l'ADPCR n'a jamais manqué d'affirmer son opposition à la disparition programmée des agents SNCF dans de nombreuses gares de l'ex Basse-Normandie. Chaque fois que nous avons eu connaissance d'un projet de fermeture de guichet, nous avons rencontré les élus concernés pour leur dire de ne rien céder et de proposer des alternatives par exemple en ouvrant la gare aux autres outils de la mobilité (vélo, autopartage, tourisme...). Hélas, si nous avons été écoutés, rares sont ceux qui ont défendu nos propositions. Les belles promesses de la SNCF relayées par la Région ont eu plus d'échos que nos mises en garde et aujourd'hui nombreux sont les élus déçus de solutions alternatives proposées par la SNCF et grande est la colère des usagers. Heureusement, Vire, Pontorson et Saint-Lô ont résisté et travaillent à la mise en place de vraies gares multimodales, multiservices où le citoyen trouvera l'ensemble des services nécessaires à son voyage sans être prisonnier des algorithmes d'OUI.sncf.

La réforme du système ferroviaire français

Dire que le système ferroviaire français ne remplirait plus ses fonctions de service public est certainement faux. Par contre dire, que le coût de ce dernier est devenu en quelques années totalement prohibitif est une évidence. Comment expliquer que le prix du Km/train en 2018 par rapport à celui de 2008 soit passé de moins de 18 € à plus de 24 € du Km train ? Pourquoi les coûts du train à l'étranger sont-ils en moyenne inférieurs de plus de 20% à ceux de la France ? Les causes de ces coûts, hors norme, sont multiples et justifient pleinement que soit engagée la réforme du système ferroviaire français. Encore fallait-il ne pas se tromper de cibles. La baisse des coûts de la SNCF ne doit pas avoir comme seul objet celui de placer la société nationale et son TGV en capacité de résister à la future concurrence des opérateurs privés. Non cette réforme doit avant tout profiter aux usagers qu'ils soient pendulaires ou occasionnels. Cette réforme doit donner au train les moyens de redevenir le moyen de transport accessible à tous en étant économique et écologique.

En stigmatisant les cheminots, le gouvernement s'est lourdement trompé. Comme je l'ai écrit dans l'éditorial de l'ADPCR-Infos du mois d'avril, l'Etat devait commencer par montrer l'exemple en reprenant immédiatement la dette qui est la sienne alors qu'elle est la conséquence de la création de nouvelles infrastructures vitales pour le développement de nos territoires. L'intérêt de la dette charge les coûts de SNCF de plus de 10%. Je suis certain qu'une telle décision aurait évité que les mouvements sociaux ne se traduisent par la plus longue grève qu'ait connue la SNCF. **Grève qui a mis en évidence combien l'usage de la voiture était impératif dans nos territoires ruraux où service minimum se traduit comme sur Caen-Rennes pas rien du tout. Cette grève portait en elle les germes de la révolte des Gilets jaunes.**



Sans doute la réforme ferroviaire a-t-elle été votée et fixe les grandes lignes du cadre institutionnel dans lequel s'exercera dorénavant l'activité ferroviaire en France. Rien cependant n'est joué. Bercy dans le contexte actuel des revendications des Gilets jaunes aura-t-il le courage ou les moyens de reprendre la dette ferroviaire dans les délais prévus ? A quelle hauteur, le gouvernement financera-t-il le plan de remise en état des infrastructures ainsi que les projets prioritaires comme la ligne nouvelle entre Paris et Mantes ? La nouvelle convention collective des cheminots qui devrait donner plus de souplesse au transport ferroviaire verra-t-elle le jour rapidement ou va-

t-elle traîner en longueur ? Enfin, la direction du groupe SNCF montrera-t-elle l'exemple en réduisant drastiquement ses dépenses au lieu de faire des économies sur le dos du lampiste et donc aux dépens de l'utilisateur. La Vie du Rail a publié une carte des grands travaux financés par SNCF Réseau en 2019, j'ai eu la surprise de constater que la Normandie était aux abonnés absents. Un seul chantier programmé la réfection du tunnel d'Evreux. Le réseau normand serait-il déjà au top ? J'en doute. Où sont les promesses de l'Etat ? Reportées à meilleure fortune ? Quelle garantie avons-nous que demain la Région ait les moyens d'entretenir les petites lignes ?

Que de fois n'avons-nous pas entendu les ministres des transports et le président de la SNCF répéter « Nous avons une dette vis-à-vis de la Normandie ». Une chose est certaine, ce n'est pas le financement des 40 nouveaux trains « Omneo premium », qui remplaceront à partir de 2020 les vieux mais toujours confortables trains Corail, qui combleront cette dette. A ce sujet, je me permets de rappeler au président de la Région Normandie que d'autres régions telles le Grand-Est, les Hauts-de-France ou encore la Nouvelle Aquitaine ont eux aussi reçu ou vont recevoir de nouveaux trains Intercités financés par l'Etat à hauteur d'environ 500 M€ sans que pour cela et contrairement à la Normandie, les autres Régions se soient senties obligées de reprendre en totalité la gouvernance et les déficits des trains Intercités.

Les usagers sont en droit d'avoir des réponses de la Région, de la SNCF et de l'Etat.

Caen-Granville-Rennes : une victoire au goût amer

C'est ainsi que je titrais l'éditorial de notre dernier bulletin.

Pour l'ADPCR, la mise en service le 9 décembre 2018, de trains directs entre Caen et Granville aurait dû être une victoire venant récompenser notre ténacité et notre volonté toujours intacte de défendre la ligne ferroviaire Caen-Rennes. Et pourtant, nous avons le sentiment que pour desservir le bassin de Granville, la Région Normandie a déshabillé Pierre pour habiller Paul et qu'elle a, peu ou prou, sacrifié la desserte ferroviaire du Sud-Manche sur l'autel de l'équilibre budgétaire.



A tous ceux qui accusent l'ADPCR d'être le marchepied des élus et d'être devenue une association pour le démantèlement du transport ferroviaire je réponds ceci :

- entre 2016 et 2018, le nombre de kms/trains cumulé sur une semaine, week-end inclus, entre Caen-Saint-Lô-Coutances et Rennes était de 23 300 Kms train plus 6 250 Km car entre Lison-Coutances-Granville et Folligny ;
- en 2019 et le passage des trains Caen-Rennes par Granville le nombre de kms/trains est de 23 394 donc pas de diminution au profit du car qui certes passe à 8 450 Km donc plus 2 200 Km. Globalement, l'offre de transport public a augmenté mais, malheureusement, avec une desserte catastrophique ne correspondant pas aux besoins des usagers.

Pourquoi l'ADPCR a-t-elle pris le risque de proposer à la Région le passage des trains Caen-Rennes par Granville alors que la modernisation de la ligne permettait des temps de parcours via Folligny ramenés à 2 h 42, soit 10 minutes de moins que par autocars via l'A84 ? Pourquoi l'ADPCR a-t-elle tourné le dos à la politique définie par Guy Fontenelle, 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. 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 Normandies 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 et faire voter par les nouveaux conseillers régionaux, une dépense supplémentaire de 18,4 M€ pour une ligne ne voyant passer que 6 trains par jour et, le plus souvent, à moitié vides. L'ADPCR lui expliqua que 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. La mise en voie unique étant prévue, la rénovation n'avait concerné que la voie 2, la voie 1 en très mauvais état avait juste été consolidée pour maintenir 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 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 également faire transiter les trains par Granville en utilisant le triangle de Folligny. Granville bassin de plus de 45 000 habitants et au fort potentiel touristique serait alors réuni à Caen et au reste de la Normandie ainsi qu'au Mont-Saint-Michel et à Rennes. Je vous rappelle **qu'après la construction du triangle de Folligny, la Région Basse-Normandie n'a jamais réussi à financer les trains entre Coutances et Granville.**



Forte de nos propositions et confortée par l'étude des flux de déplacements réalisée dans le cadre du nouveau plan transport, la Région a 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. Malheureusement et malgré nos mises en garde et nos nombreuses propositions, nous déplorons que le service 2019 tel que prévu par la SNCF ne réponde que très partiellement voire pas du tout aux besoins des usagers du Sud et Centre-Manche. Passer de trois à deux allers-retours vers Rennes est inacceptable alors qu'il est possible de faire beaucoup mieux sans dépenser plus. Peut-être pour cela est-il nécessaire que la SNCF s'organise pour prendre davantage en compte les besoins de déplacement des usagers plutôt que ses propres contingences d'exploitation et que la Région ne suive pas aveuglément la SNCF mais écoute un peu plus la voix des usagers. Le débat qui va suivre vous donnera l'occasion de revenir longuement sur le sujet.

En conclusion

L'ADPCR a vécu une année difficile. Nous avons été pris à partie par les usagers excédés par la grève des cheminots et qui nous associaient à ces derniers. Nous avons fait l'objet de nombreux reproches, rendus coupables d'avoir abandonné le train pour le car et même responsables de la fermeture de la gare de Carantilly. Pourtant nous n'avons pas ménagé notre peine. Le rapport d'activité vous en apportera la preuve.

Personnellement, j'ai eu de nombreuses fois la tentation de jeter l'éponge, de préférer la critique systématique et de me replier sur le passé. Le Conseil d'administration a su me convaincre que l'ADPCR

devait rester force de proposition, quitte à prendre des coups. On est pourtant en droit de se demander si la contestation, n'est pas plus payante que la coopération. Restons confiants en l'avenir. Tout reste possible en 2019, si le Président du Conseil régional, qui veut redorer le blason des trains normands, écoute les usagers et prend en compte la réalité de nos territoires ruraux. Est-il acceptable que lors de l'établissement du SA 2019 la SNCF ait oublié que chaque vendredi et dimanche des dizaines d'étudiants retournent depuis Saint-Lô et Coutances vers Rennes, que le lundi matin une trentaine d'élèves transite à Folligny pour venir à Coutances et que ce soit l'ADPCR qui tire le signal d'alarme ? Est-il normal que ce soit l'ADPCR qui place les fiches horaires en gare d'Avranches, etc.

Offrir dès juillet 2019, et plus encore dès 2020, une desserte ferroviaire de qualité aux habitants de l'ouest de la Normandie c'est possible sans que cela ne mette en péril le budget de la Région. Que la Région et la SNCF prennent en compte l'avis et les besoins, des usagers, les propositions réalistes de leurs associations et écoutent les cheminots qui sur le terrain vivent au quotidien les difficultés rencontrées par les usagers du transport public et souffrent de ne pas pouvoir leur donner satisfaction. Voilà ce que j'oserais vous souhaiter pour 2019 sans oublier que la santé et le bonheur partagé avec nos proches sont des biens encore plus précieux.



Un programme trop copieux et quelques problèmes techniques lors de l'AG 2018 ont écourté le débat prévu avec la salle. Cette année, nous vous donnons la priorité. Un questionnaire vous a été remis et avant de continuer la partie institutionnelle de l'AG je passe la parole à Patrick Morel qui va vous expliquer le déroulement du débat.

Merci de votre attention.

Xavier JACQUET
Président de l'ADPCR

Le rapport moral est adopté à l'unanimité

15/01/2018	Comité technique à SAINT-LO
15/01/2018	Conseil d'administration à SAINT-LO
30/01/2018	Participation à une enquête téléphonique sur la desserte des zones peu denses
31/01/2018	Réunion Regards Croisés Paris-Granville à PARIS
02/02/2018	Réunion pour création d'un collectif Sud-Manche pour la défense du chemin de fer à AVRANCHES
03/02/2018	Assemblée générale à GRANVILLE
05/02/2018	Présence à la signature du contrat de territoire de Granville Terre & Mer à YQUELON
05/02/2018	Rencontre avec le Président Morin (fermeture des guichets, arrivée Montparnasse, dessertes) à YQUELON
13/02/2018	Vérification des fiches horaires Caen-Rennes et Granville Rennes pour SNCF à LINGREVILLE
14/02/2018	Echange avec SNCF sur le projet de fiches horaires
16/02/2018	Entretien avec Ouest-France au sujet de l'avenir des petites lignes
19/02/2018	Envoi d'un communiqué à Ouest-France en réponse à article du 15/02
19/02/2018	Entretien avec la Manche Libre au sujet de la future desserte du Sud-Manche
20/02/2018	Comité «Modes doux» CA du Cotentin à CHERBOURG
26/02/2018	Conseil d'administration à SAINT-LO
26/02/2018	Comité technique à SAINT-LO
28/02/2018	Rencontre avec M. Bertrand Sorre, Député de la Manche à SAINT-PAIR-SUR-MER
02/03/2018	Courrier au Président Morin relatif aux difficultés d'accès en gare de Paris-Vaugirard
03/03/2018	AG FNAUT Normandie à CAEN
03/03/2018	CA FNAUT Normandie à Caen
09/03/2018	Réunion de lancement du Plan global de déplacement CA MSM-Normandie à AVRANCHES
14/03/2018	Réunion du Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération du Cotentin à VALOGNES
27/03/2018	Rencontre avec service Transports du Conseil régional à ROUEN
28/03/2018	Rencontre avec Odyssee 20-30 à ROUEN
28/03/2018	Rencontre avec Conseil régional sur matériel Omnéo et point sur l'accessibilité à ROUEN
29/03/2018	Mail SNCF au sujet de la fermeture du guichet de la gare de Coutances
30/03/2018	Manifestation en gare d'Avranches contre la fermeture du guichet à AVRANCHES
09/04/2018	Assemblée générale de la FNAUT à PARIS
10/04/2018	Conférence sur «Les enjeux de la mobilité sur un territoire balnéaire et rural» – à GRANVILLE
11/04/2018	Rencontre regards croisés Paris-Granville à PARIS
11/04/2018	Courrier au Président Morin relatif au SA 2019
14/04/2018	Mail SNCF au sujet du service de transport adapté pendant les mouvements sociaux
16/04/2018	Mail SNCF au sujet des ralentissements opérés entre Montreuil et Rennes
16/04/2018	Mail SNCF au sujet de l'amélioration des conditions d'accès à PVG en présence des Ouigo
16/04/2018	Mail SNCF au sujet des annonces en anglais sur certains Intercités PCC
18/04/2018	Mise sous pli bulletin ADPCR-INFOS n° 95 à SAINT-LO
19/04/2018	Assemblée générale l'Association pour la promotion de la LNPN à ROUEN
23/04/2018	PDU CA Cotentin à VALOGNES
24/04/2018	Téléconférence avec SNCF au sujet des plans de transport pendant les grèves
27/04/2018	Rencontre avec Madame BAUDRY, Maire de Granville à GRANVILLE
15/05/2018	Conseil d'administration à VIRE
15/05/2018	Comité technique à VIRE

15/05/2018	Réunion avec association l'Etape à VIRE
05/06/2018	Colloque «Réseau(x) et territoires» organisé par SNCF Réseau à ROUEN
06/06/2018	Rencontre avec élus du Sud-Manche au sujet du projet de desserte Caen-Rennes à GRANVILLE
09/06/2018	Conseil national de la FNAUT à PARIS
20/06/2018	Rencontre avec SNCF au sujet des horaires à CAEN
27/06/2018	Installation du conseil de développement du PETR Baie du Mont-Saint-Michel à VILLEDIEU
30/06/2018	Tenue d'un stand à la Fête de la Vire à SAINT-LO
01/07/2018	Tenue d'un stand à la Fête de la Vire à SAINT-LO
02/07/2018	Envoi courrier au Président Morin au sujet du SA 2019
09/07/2018	Conseil d'administration à SAINT-LO
23/07/2018	Rencontre avec M. Sorre Député de la Manche à SAINT-PAIR-SUR-MER
28/08/2018	Rencontre avec François Brière Maire de SAINT-LO
04/09/2018	Réunion Mode doux CA Cotentin à CHERBOURG
06/09/2018	Visite du chantier du technicentre de SOTTEVILLE-LES-ROUEN
08/09/2018	Conseil national de la FNAUT à PARIS
10/09/2018	Réunion conseil de développement PETR Sud-Manche à AVRANCHES
12/09/2018	Réunion «Regards croisés» Paris-Granville à PARIS
14/09/2018	Rencontre avec M. André Denot, Maire de PONTORSON, conseiller départemental
15/09/2018	Conseil d'administration FNAUT Normandie à BERNAY
01/10/2018	Conseil d'administration à PONTORSON
05/10/2018	Congrès de la FNAUT à BORDEAUX
15/10/2018	Mise sous pli bulletin ADPCR-INFOS n° 96 à SAINT-LO
16/10/2018	Visite de l'usine Bombardier à Crespin et découverte de l'OMNEO premium à CRESPIN
18/10/2018	Réunion conseil de développement PETR Sud-Manche à AVRANCHES
20/10/2018	Courrier au Président Morin sur la desserte Caen-Granville-Rennes
25/10/2018	Réunion de bureau élargi à SAINT-LO
29/10/2018	Envoi courrier au Président Morin au sujet du SA 2019
05/11/2018	Etats généraux de la mobilité à CAEN
12/11/2018	Comité de territoire Sud-Normandie à L'AIGLE
12/11/2018	Réunion conseil de développement PETR Sud-Manche à AVRANCHES
19/11/2018	Réunion SNCF/Région à CAEN
20/11/2018	Comité de territoire Manche-Bessin à SAINT-LO
22/11/2018	Courrier au Président Morin suite au comité de territoire Manche-Bessin
01/12/2018	Réunion de bureau à SAINT-LO
03/12/2018	Commission consultative des services publics locaux Mont-Saint-Michel à PONTORON
05/12/2018	Réunion «Regards croisés» Paris-Granville à PARIS
10/12/2018	Conférence de la Baie du Mont-Saint-Michel à AVRANCHES
10/12/2018	Entretien avec Syndicat Mixte Baie du Mont-Saint-Michel et Transdev au sujet des horaires de la ligne Pontorson-Le Mont totalement inadaptés
12/12/2018	Comité modes actifs Communauté d'Agglo du Cotentin à CHERBOURG
14/12/2018	Rencontre avec M. Gastinne au sujet du SA 2020 Paris-Mont-Saint-Michel à GRANVILLE
31/12/2018	Mise sous pli bulletin ADPCR-INFOS n° 97 à SAINT-LO

Adopté à l'unanimité.

Compte d'exploitation 2018

CHARGES 2018

Achats	1 016,59 €	
Achats matières et fournitures	401,65 €	2,9%
Autres achats	614,94 €	4,4%

Services extérieurs	1 261,37 €	
Assurances	500,50 €	3,6%
Hébergement site internet	760,87 €	5,4%

Autres services extérieurs	11 712,11 €	
Publications, bulletin et diffusion	5 090,34 €	36,4%
Frais déplacements	4 785,82 €	34,2%
Frais postaux et télécommunications	501,74 €	3,6%
Frais bancaires	42,60 €	0,3%
Cotisations et adhésions	624,00 €	4,5%
Frais réception repas AG	667,61 €	4,8%

Total charges directes 2018	13 990,07 €	100,0%
------------------------------------	--------------------	---------------

Emplois des contributions volontaires en nature	24 356,33 €	
Mise à disposition gratuite de services	4 540,33 €	
Personnels bénévoles *	19 816,00 €	

Total charges 2018	38 346,40 €	
---------------------------	--------------------	--

Budget prévisionnel 2019

CHARGES 2019

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 2019	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 2019	54 510,00 €
---------------------------	--------------------

PRODUITS 2018

Ventes de prestations de services		
Repas assemblée générale	630,00 €	4,3%

Subventions d'exploitation		
Subventions des collectivités publiques	8 730,00 €	59,4%

Autres produits de gestion courante		
Cotisations Adhérents individuels	5 216,50 €	35,5%

Produits financiers	121,40 €	0,8%
----------------------------	----------	------

Total produits directs 2018	14 697,90 €	100,0%
------------------------------------	--------------------	---------------

Contributions volontaires en nature	24 356,33€	
Bénévolat	19 816,00 €	
Prestations en nature abandon frais	4 540,33 €	

Total produits 2018	39 054,23 €	
----------------------------	--------------------	--

RÉSULTAT D'EXERCICE 2018 EXCÉDENT : + 707,83 €

* 1 567 heures / 1 607 h X 20 321,00 € (SMIC annuel)

PRODUITS 2019

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 2019	15 010,00 €
------------------------------------	--------------------

Contributions volontaires en nature	39 500,00 €
Bénévolat	34 000,00 €
Prestations en nature abandon frais	5 500,00 €

Total produits 2019	54 510,00 €
----------------------------	--------------------

Le rapport financier 2018 et le budget prévisionnel 2019 ont été approuvés à l'unanimité.

Renouvellement du conseil d'administration

Ont été élus à l'unanimité :

- M. Régis BOULEY MARCEY-LES-GREVES (50)
- M. Jean-Yves COLAS SAINT-LAURENT-DE-TERREGATTE (50)
- M. Daniel GREBOUVAL GOUVILLE-SUR-MER (50)
- M. Xavier JACQUET LINGREVILLE (50)
- M. Gérard JOLIF PONTORSON (50)
- Mme Véronique LE PRIEUR SAINT-LO (50)
- M. Serge MAROIE MARIGNY-LE-LOZON (50)
- M. Patrick MOREL URVILLE (14)
- M. Eric VIAUD BARBERY (14)
- Mme Véronique WIESINGER SAINTE-GAUBURGE-SAINTE-COLOMBE (61)

Lors de sa réunion du lundi 25 février, le conseil d'administration a procédé à l'élection de son bureau.

Ont été élus 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-adjointe** : Véronique LE PRIEUR
- **Trésorière-adjointe** : Véronique LE PRIEUR



Intervention de M. Jean-Marie Sévin, Président de la Communauté de communes Granville Terre & Mer

S'excusant de ne pas pouvoir être présent à cette assemblée, M Jean-Marie Sévin a rédigé le texte suivant, lu par M. Bernard Defortescu, Vice-président de Granville Terre & Mer.

Comme vous le savez, nous sommes plutôt satisfaits des évolutions de l'offre de la SNCF depuis le 9 décembre qui consiste à faire de Granville le pivot des dessertes nouvelles entre Caen et Rennes mais avec des perspectives très différentes au nord et au sud. Si sur le sillon Caen-Granville la situation s'est nettement améliorée, il n'en va pas de même pour l'axe Granville-Rennes où le nombre de départs est insuffisant, sans doute en raison du désintérêt de la région Bretagne pour cette liaison. Je ne connais pas les chiffres de fréquentation sur ces deux itinéraires mais ils vont constituer une information essentielle pour appréhender les progrès en matière d'offre entre Caen Granville et Rennes, plus vite nous aurons les données, plus vite nous pourrons agir en connaissance de cause sachant qu'il y a de larges marges de progression. Suite à une restructuration de cette importance, je pense qu'un des enjeux important pour l'avenir est que les améliorations d'offre se fassent de façon coordonnée entre les offres du Sud-Manche et les offres du Centre-Manche. Il n'y aurait aucun intérêt pour nos territoires à ce que des

améliorations au profit des uns se fassent au détriment des autres, les progrès doivent se faire progressivement et globalement. Nous, élus du territoire de Granville Terre & Mer, connaissons la détermination et le professionnalisme dont fait preuve votre association pour promouvoir avec intelligence la desserte ferroviaire de notre territoire, la restructuration de la ligne Caen-Rennes en est une réelle illustration et traduit bien le partenariat qui s'est établi avec la Région Normandie qui doit être incontournable, merci de poursuivre dans cette voie.



Débat de l'Assemblée Générale du 26 janvier 2019

Dans l'organisation de la tenue de notre Assemblée générale, nous avons souhaité laisser une place importante au débat. Vos contributions en amont de l'AG ont été nombreuses et les échanges dans la salle ont été riches, dans un esprit toujours constructif. Cela démontre l'intérêt de défendre une desserte ferroviaire et des services pour qu'ils soient construits avec et pour les usagers et en concertation avec les collectivités territoriales.

Reprendre l'intégralité des échanges n'est pas un format adapté à notre publication, aussi nous vous proposons une synthèse des cinq thèmes qui ont structuré ce débat, même si nous avons conscience que le rendu est forcément réducteur par rapport à la diversité et la richesse des expressions.



La nouvelle desserte Caen-Granville-Rennes

Après 7 semaines d'existence, il est encore trop tôt de juger de son attractivité. Cependant, si vous soulignez une avancée significative de la desserte « Nord » notamment au bénéfice de Granville, vous pointez la pauvreté de la desserte « Sud » vers la Bretagne et les difficultés des relations intra-régionales pour se rendre à Avranches et Pontorson. Vous relevez la faiblesse de l'offre du week-end. Vous signalez le positionnement de certains trains, de cars ou des correspondances inadaptés aux déplacements des scolaires. Sur ce dernier point, les interventions réactives de l'ADPCR ont permis à la SNCF d'apporter des correctifs sur les situations les plus critiques. Vous faites remarquer que les étudiants de Caen et de Rennes sont oubliés par l'absence de trains directs entre ces deux villes et qu'en conséquence, ils privilégient le covoiturage.

Des craintes ont été exprimées sur un risque de fermeture de la ligne entre Granville et Dol-de-Bretagne si le nombre de circulations journalières restait inférieur à quatre.

La Région, représentée par M. Pierre VOGT, porte cette nouvelle desserte tout en admettant que c'est un compromis entre les contraintes techniques d'exploitation et un modèle économique contraint. Elle en attend néanmoins

une augmentation de la fréquentation et sa réussite pour en consolider le bilan financier. Pour cela, elle souhaite que la qualité du service soit au rendez-vous.

La SNCF, représentée par M. PATENAY, reconnaît qu'un certain nombre de points de cette nouvelle desserte ne sont pas satisfaisants même si des correctifs ont été apportés par la mise en place de cars supplémentaires et de correspondances. Elle rappelle qu'elle est à l'écoute des remontées de l'ADPCR pour traiter les situations urgentes qui se révéleraient. Elle précise que cette desserte a été faite principalement pour capter un nouveau potentiel de voyageurs sur Granville. Elle demande de la laisser vivre pour en mesurer l'intérêt. Elle informe que le service 2020 est en cours de construction et qu'elle étudiera toutes les expressions qui permettraient de l'améliorer.

Vous êtes unanimes pour demander un bilan de cette nouvelle desserte afin de mesurer la fréquentation, mettre en évidence les forces et les faiblesses et de l'adapter en conséquence. Région et SNCF donnent un accord de principe sans préciser de calendrier.

Le devenir des gares et des guichets.

Elus et usagers, vous avez exprimé, de concert, de fortes inquiétudes sur la fermeture des guichets qui laissent pour compte les 30% d'usagers qui n'utilisent pas la digitalisation pour se renseigner et réaliser leurs achats de billets. C'est perçu comme un frein à l'accès aux transports collectifs en zone rurale.

Vous faites remonter que l'absence de personnel en gare laisse les gens livrés à eux-mêmes en cas de retard, qu'il n'y a pas de prise en charge de la sécurité selon les situations. De plus, les usagers qui n'ont pu acheter leur billet se retrouvent fortement pénalisés lors de la régularisation par le contrôleur dans le train. Le cumul de ces situations provoque un sentiment de profond mépris.

Des incohérences sont signalées comme la présence d'un agent d'escale en gare de Coutances le week-end qui n'est pas autorisé à vendre des billets.

Sont évoqués également les conditions d'ouverture et de fermeture des gares comme Carentan, Granville, Villedieu-les-Poêles.



Tous ces dysfonctionnements sont mal vécus et remontent directement aux élus qui deviennent les seuls interlocuteurs locaux.

Ces derniers ne nient pas qu'il faille tenir compte des évolutions technologiques et des comportements mais ils reprochent la manière dont est réalisé le retrait des agents SNCF dans les gares. Cela résonne comme un recul supplémentaire des services publics qui accroît le sentiment d'isolement.

Tous les élus expriment leur profond attachement au service public. Ils affirment la nécessité de trouver de nouvelles fonctionnalités dans les gares pour maintenir de la présence humaine quelle que soit la formule et qui assure le service.

Ils prouvent qu'ils savent faire preuve d'ouverture au travers des expérimentations de Vire et de Villedieu-les-Poêles. Cependant, les solutions que la SNCF présentait comme des expérimentations exemplaires ne répondent pas aux besoins des usagers et surtout les outils déployés sont inadaptés ou défectueux. Il est reproché à la SNCF d'avoir des circuits de décisions trop compliqués, de ne pas respecter ses engagements, de se décharger sur les collectivités sans prendre en compte les besoins des usagers.



Exemple à Vire, les outils de distribution proposés par la SNCF ne permettent pas de vendre des billets autres que régionaux. L'approche faite par SNCF est jugée ne pas correspondre aux besoins de la clientèle de l'agglomération de Vire qui envisage l'achat de la gare dans le cadre et la mise en place d'un pôle multimodal et multiservice.

À Villedieu-les-Poêles, la Région a tenu ses engagements financiers mais les promesses de la SNCF ne sont pas au rendez-vous : absence de porte à la salle d'attente, visio-guichet qui ne fonctionne pas ou, lorsqu'il fonctionne, il n'y a pas d'interlocuteur pour répondre et de toute façon ne distribue pas de billets. Les billets distribués par l'Office de Tourisme ne concernent que l'intra-régional ce qui ne satisfait pas la clientèle et pour couronner le tout le format des billets délivrés n'est pas reconnu par tous les contrôleurs. La communauté de communes Villedieu Intercom va donc s'organiser avec ses propres moyens à la Maison de Service au Public pour ne pas laisser tomber ses administrés.

La SNCF confirme que l'usage de la digitalisation gagne du terrain, qu'il y a nécessité d'adapter plus d'outils sans oublier ceux qui n'en maîtrisent pas l'usage. La plateforme téléphonique du 3635 est une réponse pour connaître des horaires, acheter un billet et se le faire adresser gratuitement à domicile. Pour continuer à assurer une distribution physique la SNCF recherche des partenaires comme La Poste.

Il est attendu qu'à l'avenir, l'usager ne soit pas oublié et qu'avant de mettre en service des outils nouveaux il serait préférable de s'assurer de leur fonctionnement.



Tarifcation-Commercialisation

Les principaux points que vous nous avez remontés ou exprimés :

- la tarification est jugée manquer de **transparence**, par l'absence de référence prix kilométrique (sauf pour TER) ;
- il y a une **incompréhension** sur des prix qui évoluent de minute en minute sur le canal de l'internet ;
- un **manque de cohérence** du fait que des prix, pour une même relation, soient différents selon les points de vente (hors internet) ;
- un **manque de simplicité** du système OUI.sncf qui a un moteur de recherche trop sélectif : comment trouver un itinéraire avec correspondance autre que la proposition systématique via Paris ? (Ex via Argentan, le Mans, au départ de Pontorson pour Paris un dimanche...) Comment choisir le meilleur tarif ?... Pour certaines destinations, la maîtrise de l'outil demande une bonne connaissance de la géographie ferroviaire ;
- une **perte de souplesse** dans l'utilisation des billets (durée, échange, remboursement).

Il y a contradiction avec la volonté de développer la vente à distance et l'existence de tarifs comme le forfait mensuel qui nécessitent un passage obligé en gare tous les mois pour le renouvellement alors que l'on ferme les guichets.

L'achat des tickets de bus n'est toujours pas possible sur smartphone.

Même si le système OUI.sncf ne dépend ni de la Région ni du TER Normandie, il est demandé au représentant de la SNCF de transmettre les remarques.

La Région travaille sur les évolutions de la tarification régionale et souhaite la faire évoluer pour prendre en compte l'intégration des ex-réseaux départementaux et offrir, comme pour l'agglomération de Rouen, la possibilité d'acheter un titre unique.



Relations avec l'Île-de-France

Le point le plus marquant exprimé est l'absence de trains au départ de Granville à destination de Paris arrivant avant 9h00. Ce manque apparaît comme pénalisant pour les déplacements professionnels et donc pour le dynamisme économique local. La Ville de Vire estime que les entreprises implantées sur son territoire sont pénalisées. Actuellement les déplacements professionnels du matin s'organisent par Caen ou par un départ la veille, ce qui n'est pas acceptable.

Il n'est pas demandé d'améliorer les temps de parcours des relations Paris-Granville et Paris-Cherbourg mais de fiabiliser les circulations existantes et de faire progresser significativement la régularité. Les correspondances des villes qui ne sont pas situées sur les radiales comme Saint-Lô et Alençon ne sont pas satisfaisantes.

Une rumeur sur une réduction du parc Régiolis de 6 rames sur 15 rames pour n'en conserver que 9 pour l'exploitation de la ligne Paris-Granville ainsi que la création d'une résidence agents de conduite et contrôleurs à Granville a fait l'objet d'un questionnaire à la SNCF. Cette dernière confirme qu'elle mène des études sur différents scénarios pour se projeter dans l'avenir. Ce sont des études internes qui ne font pas l'objet d'une communication à la Région à ce stade et donc ne donne pas lieu à prise de décision pour une mise en œuvre.



Dessertes routières et intermodalité

Vous êtes nombreux (ses) à relever que l'articulation des dessertes routières avec le train manque encore souvent de cohérence. Sur les parcours où il y a des doublons vous demandez que l'on privilégie le train.

Les difficultés d'accès aux gares et de stationnement sont des sujets de préoccupations car vécu comme stressant pour prendre son train. Ils sont aussi un élément défavorable à l'attractivité du train. Les trois gares les plus citées sont Granville, Coutances et Caen.



Deux problématiques vélos ressortent nettement : la sécurisation du stationnement en gare pour répondre à l'augmentation des vélos à assistance électrique et la capacité de transport dans les trains notamment en pé-

riode touristique. Il y également une demande d'étudier la possibilité de transporter des vélos dans les cars de substitution et dans des cars désignés de certaines lignes régulières.

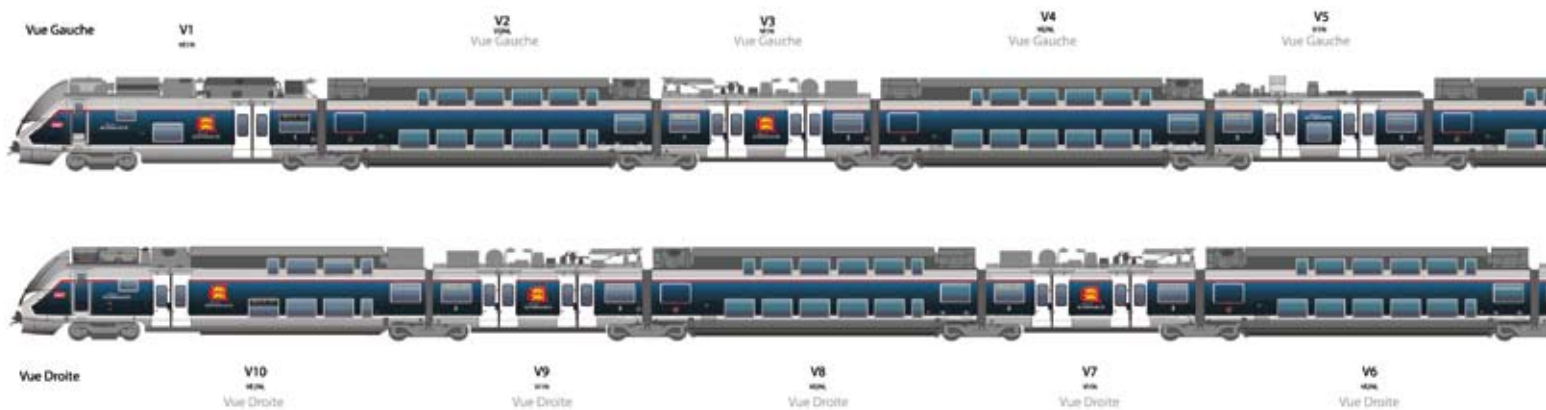
Conclusion du Président

L'ADPCR mettra tout en œuvre pour que la voix des usagers soit écoutée avant la mise en place des expérimentations.

Elle demande une implication plus forte de la Région Bretagne sur la desserte de Rennes et rappelle la nécessité de bâtir une offre répondant avant tout aux besoins de tous les usagers.

L'ADPCR est à la disposition des élus pour mettre son expertise à leur service.





« OMNEO PREMIUM » : LE NOUVEAU NOM DES TRAINS NORMANDS (SECONDE PARTIE)

Dans notre bulletin n° 97, nous vous convions à visiter l'usine Bombardier de Crespin et à l'inauguration de la première des 40 rames Omneo premium qui remplaceront bientôt nos vieux « Corail ». Aujourd'hui nous vous invitons à monter à bord pour un premier voyage en images.

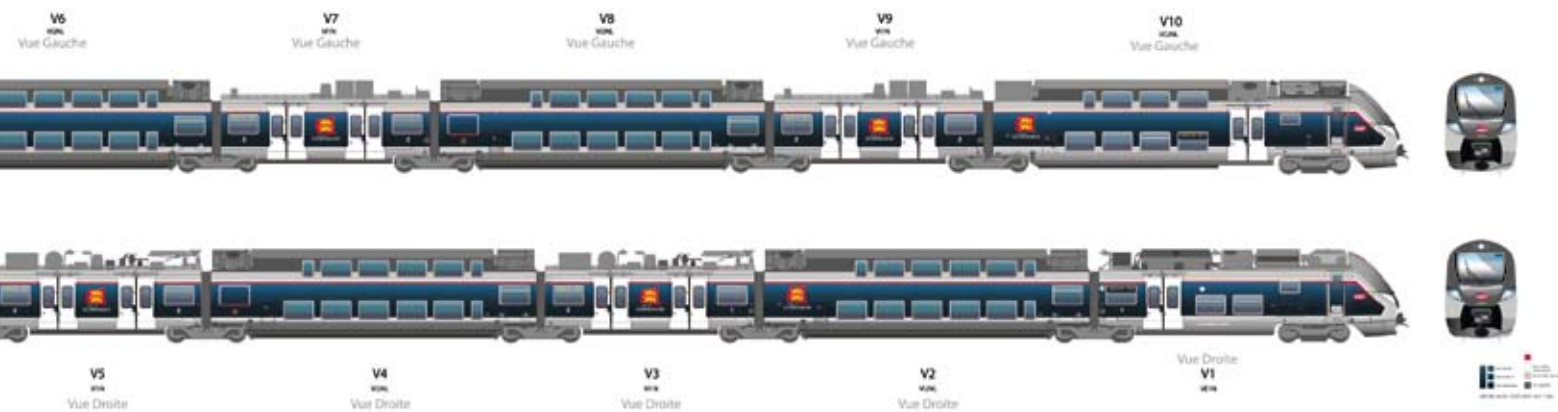


Pourquoi des rames automotrices à étage ?

Nous sommes loin des trains d'antan composés d'une locomotive tractant une longue rame de 10 ou 11 voitures corail. Aujourd'hui, la mode est aux trains automoteurs. Finies les manœuvres obligatoires en bout de ligne pour mettre la locomotive en tête de son train ou pour enlever ou ajouter une ou plusieurs voitures suivant la fréquentation ou hélas, comme c'est devenu trop souvent le cas, pour remplacer une voiture défectueuse. Cela signifie-t-il que dans l'avenir les compositions seront systématiquement respectées et que les trains partiront toujours à l'heure ? La réponse dépendra de l'organisation des roulements mise en place. En effet, en cas de d'avarie sur un élément de la rame c'est toute la rame qui sera indisponible. De la bonne gestion de l'entretien et des rames en réserve dépendra la qualité du service. Pour éviter les manœuvres dans les gares terminus, la Région Normandie aurait pu

faire le choix et commander des rames de voitures classiques équipées de la réversibilité. Dans ce cas la rame est tractée ou poussée par une locomotive. Ce choix aurait nécessité le renforcement du parc de locomotives et en particulier le remplacement des BB 15000 arrivées en fin de vie et l'augmentation du nombre des BB 26000 aptes au 200 Km/h. Autre inconvénient, les quais de la gare Saint-Lazare et de Rouen ont une longueur ne dépassant pas 300m au lieu de 400m sur les autres régions. Ceci limite la composition des rames tractées à 11 voitures soit environ 700 voyageurs. Dans le cas de rames automotrices la motorisation est placée sous les voitures ce qui permet de remplacer la locomotive par une voiture supplémentaire et donc d'augmenter la capacité. Elle permet également la création de rames plus courtes pouvant être accouplées par deux (UM2) offrant ainsi une plus grande souplesse d'exploitation. Enfin, la mise en service par Bombardier de rames automotrices à étage offrant un maximum de capacité et capables de circuler à 200 km/h ouvraient de nouvelles perspectives à la Région Normandie. Ainsi, la commande de ces nouveaux trains de moins de 300 m de long et offrant 1 000 places assises en remplacement des vieilles rames « Corail » de 700 places doit répondre aux besoins des usagers à condition que le confort soit également au rendez-vous.





Description des rames OMNEO PREMIUM NORMANDIE

Je tiens à remercier Monsieur Didier Fernandes, Directeur de l'usine Bombardier de Crespin, qui a répondu favorablement à la demande de l'ADPCR et qui a mis à notre disposition deux documents qui vous font découvrir, en avant première, l'intégralité de la rame OMNEO PREMIUM normande. Le premier document nous montre la composition de la rame et la décoration retenue par la Région Normandie. Le second document décrit les aménagements intérieurs des différentes voitures. Chaque espace est détaillé. On y découvre la disposition des accès, des sièges selon que l'on voyage au niveau inférieur, au niveau supérieur ou dans les éléments intermédiaires, etc.

Fiche technique des Regio 2N Z56500 (V200) type extra longue Intercité

Longueur	135,375 m
Largeur	2,990 et 3,050 m
Masse en charge normale	323 tonnes
Masse à l'essieu	16,15 tonnes
Tension d'alimentation	1 500 volts et 25 000 volts
Puissance totale des moteurs électriques	3 200 kW
Vitesse maximum	200 km/h
Accélération (0-50km/h)	0,53 m/s
Nombre d'éléments maximum en UM	2
Nombre de portes par côté	10
Largeur des portes	1,30 m
Nombre de toilettes par rame	6 + 1 PMR

Conclusion

Indéniablement, ces futurs matériels vont redonner une image positive du train en Normandie. L'ambiance générale est très agréable et la qualité des sièges a été bien améliorée suite aux avis émis par les usagers lors des tests effectués en gare de Paris-Saint-Lazare. Cependant, nous avons formulé un certain nombre de critiques. Critiques que la FNAUT Normandie a rassemblées et adressées au Président Morin. Serons-nous entendus ? Les aménagements demandés seront-ils pris en compte lors de la construction du matériel en série ? L'encart ci-dessous reprend l'ensemble des remarques formulées par les associations adhérentes à la FNAUT Normandie.

Ce n'est qu'à l'usage que nous pourrons juger du bien-fondé des options retenues par la Région. Il faudra nous habituer à voyager dans des trains à étage avec de nombreux escaliers ce qui risque d'être pénalisant pour les personnes âgées. Le silence et la qualité de roulement des voitures corail roulant à 200 Km/h seront-ils au rendez-vous ?

X. J.



Si la capacité des rames, qui constituait une pré-occupation des usagers, répond bien aux besoins, la visite du 16 octobre amène à formuler quelques remarques, interrogations et suggestions :

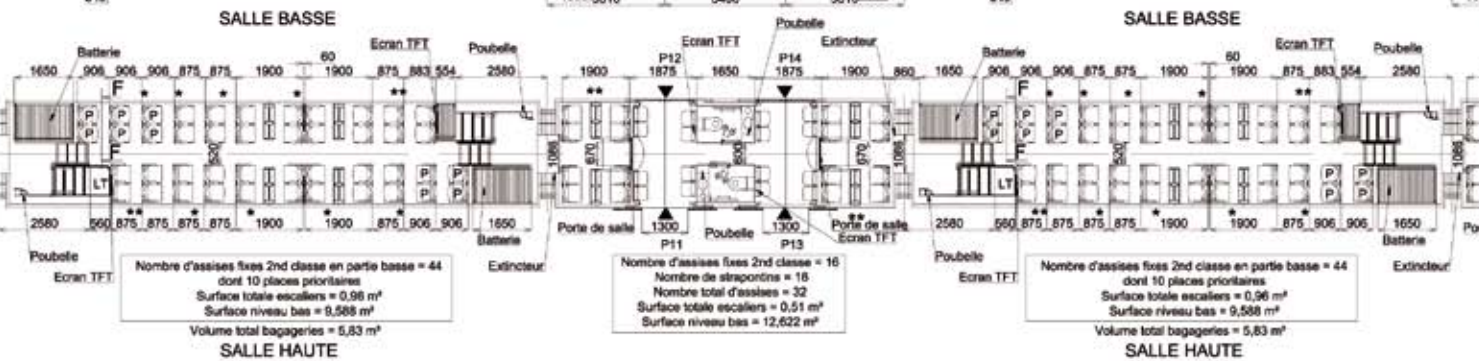
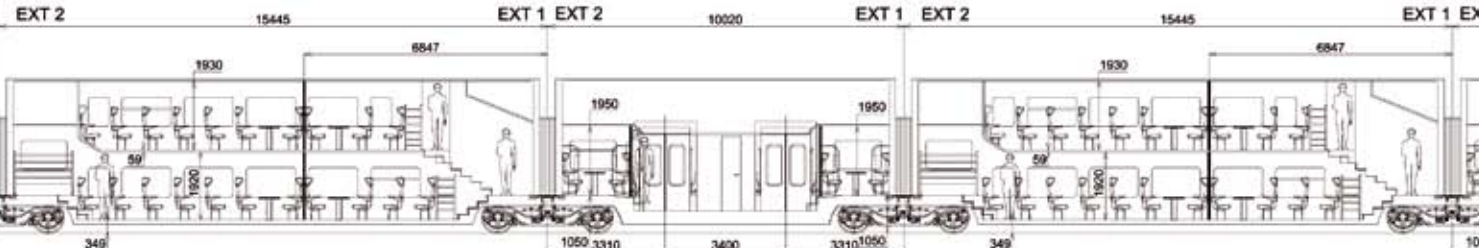
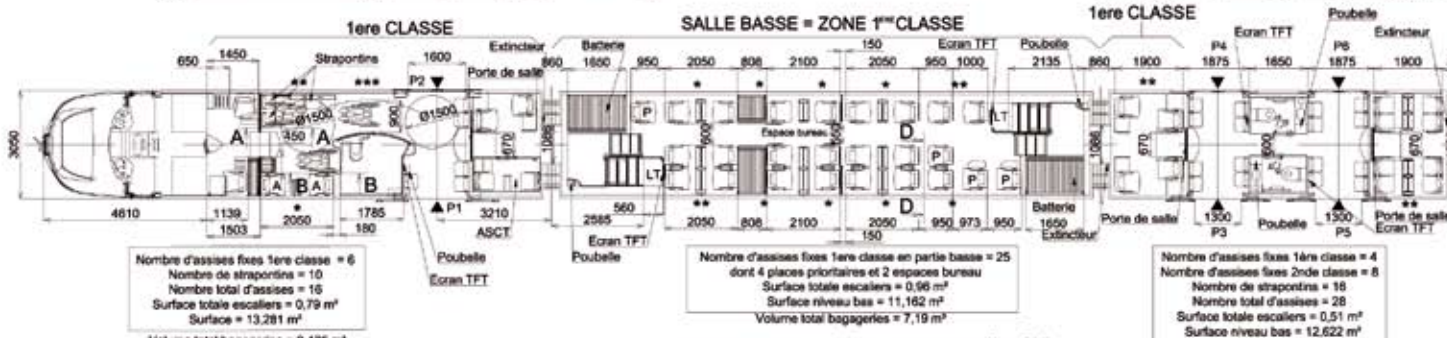
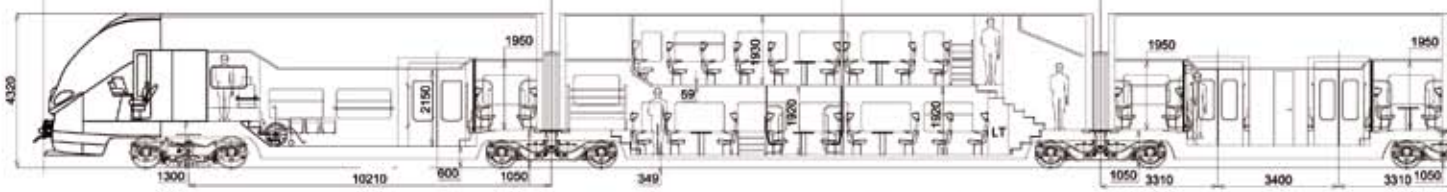
- Ces trains vont assurer un service lors des pointes de week-end et vacances, avec de nombreux voyageurs chargés de bagages. Les espaces bagagerie nous ont paru insuffisants et sont absents dans les salles à l'étage (à l'exception d'une case très étroite). Sont-ils suffisamment dimensionnés pour une exploitation optimale et un confort préservé lors de ces pointes ? Sont-ils bien positionnés pour que les usagers puissent respecter la consigne de ne pas laisser leur bagage sans surveillance ? Le ratio volume de bagagerie/voyageur est-il le même que dans une rame TGV 2N ?
- La recherche du nombre maximal de places s'est traduite par une diminution du nombre de toilettes, alors que ces trains feront des trajets d'au moins trois heures. Quel sera le ratio nombre de voyageurs/toilette ? Là encore ce ratio est-il comparable à celui des rames TGV 2N ?
- L'espace vélo réduit à trois emplacements ne répond pas aux besoins d'une famille, les deux parents et deux enfants, ou deux couples. Cela pourra poser problème dans l'exploitation au quotidien. Cette capacité réduite risque d'être un handicap au moment où le cyclotourisme est en plein essor, participant de manière positive à l'économie touristique dans notre région qui dispose d'un grand réseau de voies vertes. Les cyclotouristes constituent une cible de clientèle occasionnelle rémunératrice pour le train. Des exemples d'aménagement de trains, tels que ceux d'Interloire entre Orléans et Le Croisic, d'autres en Allemagne ou au Danemark, pourraient servir de référence.

- Contrairement aux TGV 2N dans lesquels tous les espaces voyageurs sont isolés par des portes à fermeture automatique, ici les cloisons intermédiaires semblent peu nombreuses. Cette absence de cloisonnement pourra poser des problèmes de niveau sonore et surtout, en hiver, générer des courants d'air inconfortables lors des arrêts en gare lorsque toutes les portes sont ouvertes. Cette configuration reproduit celle des rames Régiolis de Paris-Granville qui, avec une conception initiale destinée aux dessertes TER, n'offrent pas le niveau de confort requis pour des trajets Intercités. (Le cloisonnement des plateformes est une des demandes des usagers dans le cadre du projet d'amélioration du confort des Régiolis qui s'avère indispensable).
- Au niveau des sièges « club 4 » en bas, l'utilisateur ne peut pas mettre ses pieds à plat compte tenu du décrochement important sur le côté en bas. Il devra soit maintenir son pied en hauteur sur ce décrochement (et donc impossibilité de mettre la tablette car les genoux cogneront dedans), soit mettre ses pieds à terre en se contorsionnant, c'est-à-dire sans avoir la possibilité de s'asseoir droit.
- L'ergonomie des poignées fixées latéralement sur le haut des sièges ne permet pas une prise en main correcte garantissant le bon équilibre des personnes circulant dans le couloir pour se rendre aux toilettes ou à l'espace café.

Les améliorations fonctionnelles attendues, pouvant nécessiter la suppression de quelques places assises, faciliteraient l'exploitation de ces trains au quotidien et le maintien du standard de confort optimal en toutes situations.

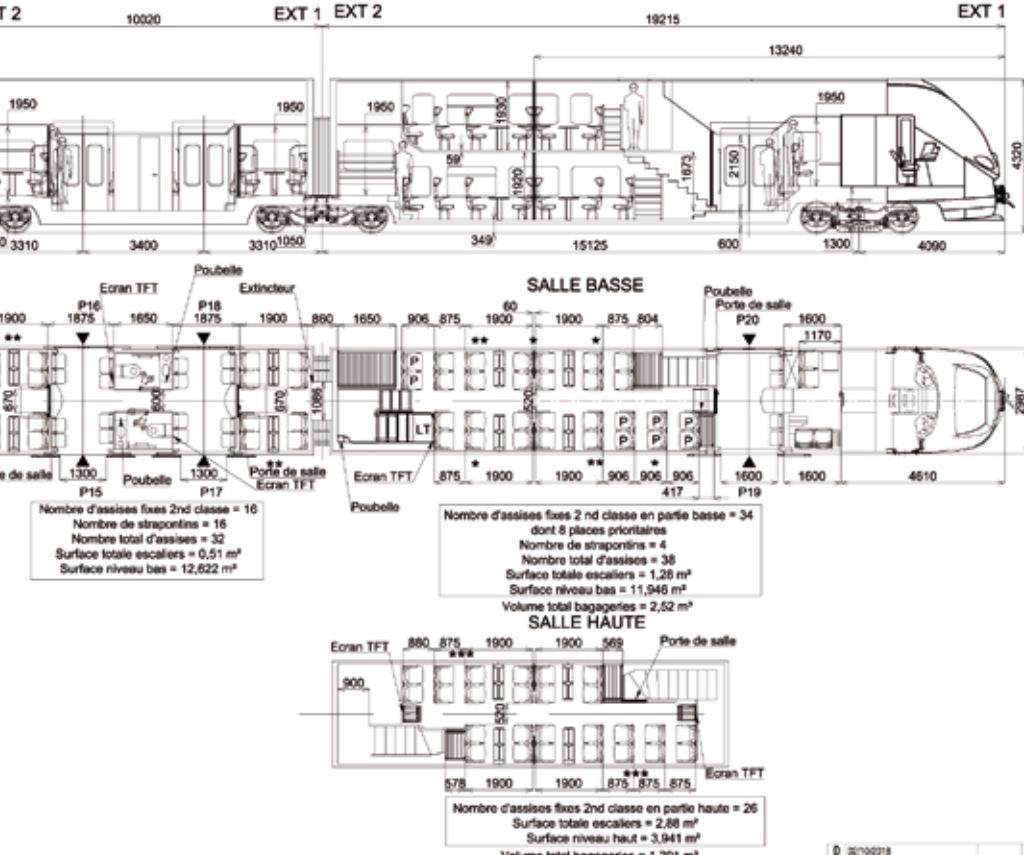
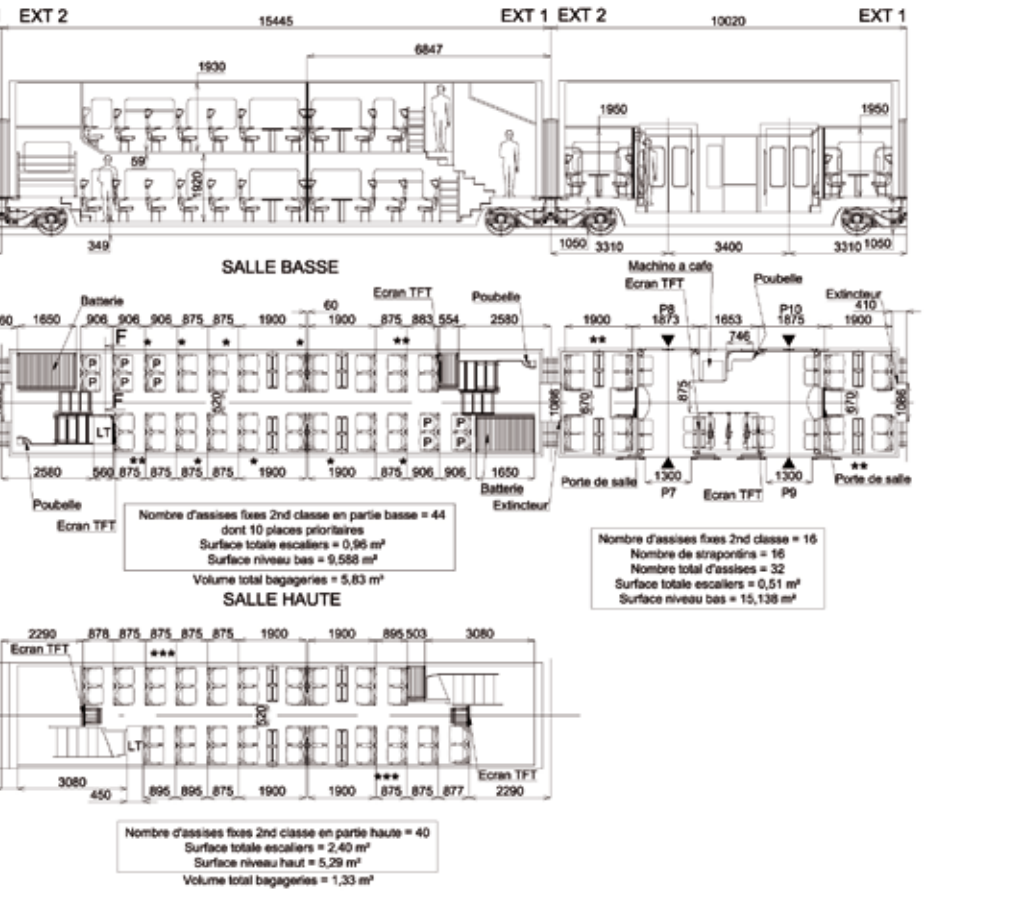






- NOTA LEGENDE**
- * = Issue de secours
 - ** = Issue de secours et imposte
 - *** = Imposte
 - P = Siege prioritaire (PMR)
 - A = Siege accompagnateur UFR
 - ▼ = Comptage voyageurs (sur certains trains)

Cette mire doit être lisible dans son intégralité
A0 et A1 : S583BRDQOOC6TFE2ZA4mnaeocll17bdpqwy



NOMBRE D'ASSISES FIXE EN PREMIERE CLASSE = 59
% DE SIEGE 1ere CLASSE = 13,82%
NOMBRE DE PLACES PRIORITAIRES 1ere CLASSE : 6
DONT PLACES P AVEC HAUTEUR 1520 mm : 3
DONT PLACES P AVEC HAUTEUR 1680 mm : 3
% DE SIEGE PRIORITAIRE EN 1ere CLASSE = 10,17%
NOMBRE D'ASSISES FIXE EN SECONDE CLASSE = 368
NOMBRE DE PLACES PRIORITAIRES 2nde CLASSE : 38
DONT PLACES P AVEC HAUTEUR 1520 mm : 19
DONT PLACES P AVEC HAUTEUR 1680 mm : 19
% DE SIEGE PRIORITAIRE EN 2nde CLASSE = 10,33%
NOMBRE D'ASSISES FIXE POUR LA RAME = 427
NOMBRE DE STRAPONTINS = 78
CAPACITE TOTALE ASSISE POUR LA RAME = 505
SURFACE TOTALE ESCALIERS = 20,43 m²
SURFACE TOTALE SANS LES ESCALIERS = 145,53 m²
VOLUME TOTALE POUR LES BAGAGERIES = 34,977 m³
LONGUEUR TOTALE DE LA RAME = 135,375 m

D 20/02/18	Date	Nom	BOMBARDIER	
C 12/02/18	Designe	146477	JADAS - R	580492137
S 15/02/17	Verifie	146477	A-LASSERRE	
A 28/06/2017	Modifications constructeur	Homol.	146477	C-BRACQ
			OMNEO NORMANDIE OMNEO NORMANDY	
			10 CAISSES 10 CARS	
			BASE 135,375 m 135,375 m	
			Remplace :	
			Echelle: 1:300	
			CAO Date Nom	
			Formal	
			1	
			10-3 947 075	
			SNCF	
			1	
			2	
			1	



LA GARE DE VILLEDIEU-LES-POÊLES, OU COMMENT TIRER LES LEÇONS D'UN ÉCHEC

Un peu d'histoire

Pour comprendre les décisions prises, tant par la Région que par la Communauté de communes Villedieu Intercom, il est nécessaire de faire un bref retour en arrière.

La gare de Villedieu est desservie à la fois par les trains Intercités et par quelques TER. Objet d'un déficit récurrent, la ligne Paris-Granville a fait l'objet de plusieurs plans d'économie. Ainsi, depuis plusieurs années la Région n'a conservé que quatre TER, deux le lundi matin, à savoir un Granville-Paris desservant Villedieu vers 5 h du matin et un Dreux-Granville passant à Villedieu vers 7 h 30. Le troisième train ne circule que le vendredi soir entre Granville et Argentan. Ces deux derniers trains sont plus particulièrement utilisés par des élèves internes dans les établissements de Granville et de Coutances. Sans une action efficace de l'ADPCR, avec les élus de Granville, auprès de la Région et de la SNCF, le train Granville-Argentan, utilisé par les scolaires, n'existerait plus. On note aussi un Paris-Granville le dimanche matin.

Tous les autres trains sont des Intercités qui dépendent de l'Etat. Il y a quelques années, ce dernier a demandé à la SNCF de réduire le déficit qui était de l'ordre de 10 M€. Pour ne pas réduire la desserte Paris-Granville à peu de chagrin, la solution miracle trouvée par la SNCF fut le transfert du personnel des gares vers l'activité TER. La Région Basse-Normandie ne pouvant absorber ce surcoût, une solution intermédiaire fut mise en œuvre. Ainsi a-t-on assisté à une réduction du nombre des personnels présents dans la grande majorité des gares normandes avec réduction importante des plages d'ouverture des guichets. Suppression également, là où ils ne généraient pas un chiffre d'affaires jugé suffisant, des distributeurs de billets nationaux*, de couleur jaune, qui permettaient aux voyageurs de prendre tout type de billet. Les résultats attendus de ces plans d'économie n'ont pas été au rendez-vous et le déficit de la ligne a continué de croître (de l'ordre de 15 M€ en 2017). Pour sauver la

ligne Paris-Granville, le Président Beauvais a engagé une négociation avec l'Etat au terme de laquelle la Région Basse-Normandie a financé l'achat de 15 rames Régiolis et la construction du Technicentre de Granville. Montant de l'opération 180 M€ compensé par l'engagement de l'Etat de maintenir la desserte Intercités au niveau actuel jusqu'en 2030 le déficit étant couvert par l'Etat.

Une nouvelle négociation fut engagée avec l'Etat par la nouvelle Région Normandie qui avait décidé de prendre en 2020 la gouvernance des Intercités circulant sur les lignes normandes. Dans le cadre de cette négociation la Région oubliant la convention signée par la Basse-Normandie a repris à son compte le déficit des trains Intercités se faisant forte d'obtenir de la SNCF une réduction de celui-ci.

La fermeture des gares, des guichets, la lutte contre la fraude (il était temps), la réorganisation des dessertes, la mise en place d'une nouvelle tarification... sont autant de mesures que la SNCF propose à la Région en vue de résorber le déficit des Intercités et de réduire le coût des TER.

Lors des premières « Conférence d'axes » organisées par le service transport de la Région, la SNCF a présenté aux élus et aux associations d'usagers dont l'ADPCR, un projet de gare du futur. Dans cette gare du futur, le distributeur de billets régionaux remplacera le guichet et, pour les voyageurs non aguerris avec les automates et les tablettes, un visio-guichet assurerait une présence humaine par écran interposé. Enfin, la gare serait munie d'un système de vidéosurveillance assurant la sécurité des voyageurs et l'ouverture et la fermeture des portes serait automatisée. Immédiatement, l'ADPCR a émis un avis réservé, demandant qu'aucune fermeture de guichet ou de gare n'intervienne tant que cette gare du futur n'ait fait la preuve de son efficacité.

** Contrairement aux distributeurs de billet TER (DBR) qui sont financés par les Régions le distributeur national est en totalité à la charge de la SNCF. Ceci explique le maintien de DBR et la rarefaction des nouveaux distributeurs nationaux.*

Villedieu candidat pour une première expérimentation

Courant 2017, la Région et la SNCF informaient le Maire de Villedieu et le Président de la communauté de communes Villedieu Intercom de la fermeture prochaine du guichet de la gare. En contrepartie, la Région proposait d'expérimenter à Villedieu « la gare du futur ».

L'avis de l'ADPCR fut sollicité. L'ADPCR insista pour que élus de Villedieu refusent la fermeture du guichet tant qu'une solution éprouvée et correspondant aux besoins des usagers soit mise en place et validée. Nous leur avons proposé d'étudier la faisabilité d'une gare multimodale sur l'exemple de Vire. Nous n'avons pas été entendus et la majorité des élus, pensant que la solution proposée par la SNCF répondrait aux attentes des habitants du territoire, accepta et signa une convention qui devait faire de la gare de Villedieu le prototype de la gare du futur où serait mis en place le fameux visio-guichet. Comme nous l'avons relaté dans le bulletin n° 96, le guichet fut fermé dès décembre 2017 et la gare fermée pendant les travaux qui ne sont pas encore totalement terminés. Ouverte au public en octobre 2018, la nouvelle salle d'attente et ses équipements sont un véritable fiasco. Cette gare du futur fait l'objet de multiples critiques relayées par la presse, à tel point que Monsieur Varin, Président de Villedieu Intercom a pris la décision de dénoncer la convention.



Comment rebondir après l'échec ?

Le 13 février 2019, l'ADPCR était invitée par Villedieu Intercom à une réunion à laquelle participaient des élus. La direction régionale de la SNCF et le Vice-président en charge de la mobilité à la Région Normandie. Le collectif de défense de la ligne Paris-Granville reçu la veille par Monsieur Varin était également invité mais a pratiqué la politique de la chaise vide. L'objectif de Monsieur Varin était d'une part, d'expliquer les raisons qui le conduisaient à dénoncer la convention et d'autre part, de présenter une solution alternative qui serait ensuite proposée aux votes des délégués de la communauté de communes.

Les principaux griefs portent sur les dimensions réduites de la salle d'attente ouverte au vent et à la pluie, le mauvais fonctionnement du visio-guichet qui ne sert qu'aux renseignements, le DBR qui ne vend que des billets régionaux et l'impossibilité d'acheter l'ensemble des titres de transport à l'office du tourisme, source de nombreux conflits avec le personnel.

La SNCF a répondu avoir parfaitement respecté le cahier des charges et les plans validés par la communauté de communes mais avoir conscience que l'expérimentation ne répondait pas aux besoins des usagers. Concernant la réduction de la taille de la salle d'attente à 40 m², elle serait imposée par une directive qui limiterait le nombre de personnes dans une salle non surveillée. Ceci expliquerait la fermeture de gares telles que Pontorson et Briouze ou partiellement ouvertes lors de la présence d'un agent SNCF comme Valognes, Avranches... A Villedieu, un sas sera mis en place devant la porte pour réduire les effets du vent et de la pluie et, pour le visio-guichet, il semble que nous soyons entendus et que dans l'avenir un système de distribution de tous les titres de transport lui soit adjoint. En réponse à Monsieur le Maire de Villedieu qui demanda si le rétablissement du guichet était possible en attendant que soit mise en œuvre une solution alternative, la Région répondit qu'il était hors de question de rétablir un guichet quand celui-ci avait été fermé.

Une gare multimodale à Villedieu ?

La proposition alternative faite par Monsieur Varin s'inspire de la démarche mise en œuvre à Vire. Créer une gare multimodale regroupant un certain nombre de services liés à la mobilité et au tourisme. Dans un premier temps, Villedieu Intercom équiperait l'office de tourisme d'un ordinateur et d'un terminal carte bleue permettant l'émission des titres de transport pour les personnes non équipées de smartphones. Ensuite, viendrait l'aménagement d'un parking sécurisé (coût 1€ la journée) sur les terrains de l'ancienne gare de marchandises et enfin la mise en place d'une gare ouverte aux différents services de la mobilité (location de vélos et voitures électriques) et du tourisme en relation avec l'offre Train + car à destination du Mont-Saint-Michel. Monsieur Varin précise également que la collectivité prendra à sa charge la totalité des coûts de fonctionnement mais demande à la Région et à SNCF de financer l'aménagement intérieur de la gare avant que cette dernière ne soit mise à disposition de la collectivité. La SNCF et la Région se disent intéressés par les propositions de Villedieu et souhaitent poursuivre les négociations.

La réunion s'est terminée par une visite de la gare. Ce soir là l'ambiance n'était pas à la fête même si le visio-guichet n'est pas tombé en panne.

Conclusion

Si l'ADPCR n'a pas une vision passéiste du rôle des gares en Normandie, nous demandons comme nous l'avons fait à Villedieu qu'aucune nouvelle fermeture de guichets ou de gares ne soient programmée tant que des solutions éprouvées n'aient été trouvées. Le visio-guichet peut être pertinent s'il permet l'achat de tous les titres de transport comme le proposent les sites Internet.

La présence humaine doit être maintenue, de préférence par un cheminot dont c'est le métier mais sans que cela soit un impératif empêchant toute évolution vers la mise en place d'une offre globale de mobilité. Espérons qu'à Villedieu cet échec de la gare du futur devienne vite un mauvais souvenir.

TRIBUNE LIBRE DE LA MOBILITÉ

TRAIN + VELO EN NORMANDIE : LES CYCLISTES OSCILLEN ENTRE COLÈRE ET INQUIETUDE !

Les cyclistes sont très attachés à l'intermodalité train + vélo et notamment la possibilité de voyager avec celui-ci non démonté, sans réservation et gratuitement. Cette combinaison de deux modes de déplacements dont l'intérêt écologique et économique n'est plus à démontrer est pourtant menacée en Normandie à cause d'un mauvais choix du Conseil Régional !

Nombreux sont les cyclistes qui, quotidiennement, mettent leur vélo dans le train pour poursuivre leur trajet domicile-travail là où les transports en commun sont inexistantes ou inadaptés. Cet usage existe vers l'Île de France mais surtout en cabotage interne à la région. Par ailleurs, les touristes à vélo qui visitent la Normandie en empruntant les nombreuses véloroutes et voies vertes (Euro Vélo 4, la « VéloFrancette », la « Véloscénie », la future « Seine à Vélo »...) sont fortement demandeurs de trains adaptés et d'une capacité suffisante. Ils sont gâtés pour l'instant, car les rames Corail modernisées en 2007 par la Région Basse-Normandie et la SNCF comportent jusqu'à 18 emplacements par train ! La logique voudrait qu'un tel service perdure, notamment vers Deauville et le littoral de la Côte Fleurie où la pression automobile est très forte les week-ends et en saison estivale, avec des automobilistes régulièrement englués dans les bouchons.

La Région Normandie reprendra la gouvernance des trains Intercités dès le 1er janvier 2020. Le matériel commandé auprès du constructeur Bombardier pour remplacer les voitures Corail circulant sur les lignes Paris / Rouen / Le Havre et Paris / Caen / Cherbourg ne répondra pas à la demande des usagers cyclistes quotidien, et des touristes notamment étrangers car les Omneo Premium normands ne comporteront que... 3 places vélos par rame (6 pour une rame en unités multiples) selon la décision du conseil régional de Normandie!

Inutile d'être voyant pour imaginer les conflits à venir avec le personnel, quand les touristes resteront à quai faute de place. Un des membres d'une famille de 4 personnes devra tirer à la courte paille pour savoir qui reste à quai ! Cette décision est incompréhensible pour une région qui mise sur le développement du tourisme à vélo. Il y a fort à parier que les Franciliens voulant s'évader un week-end en train + vélo privilégieront d'autres destinations équipées de trains capables de transporter leur vélo.

Les associations cyclistes ne pouvaient pas rester inactives face à ce recul sans précédent pour le train + vélo. Ainsi, 13 associations du réseau FUB se sont regroupées pour organiser un rassemblement le 23 février dernier en gare SNCF de Caen, afin d'aller porter collectivement un courrier co-signé au président de la Région Hervé MORIN, par ailleurs président de l'Association des Régions de France. Nous lui avons demandé solennellement d'intervenir en urgence auprès du constructeur afin d'augmenter la capacité vélo

à 8 emplacements. Les associations ont reçu le soutien de la Députée Européenne et Présidente de la Commission Transports au Parlement Européen Mme Karima DELLI, qui s'est déplacée spécialement à Caen pour participer à l'action. Deux Députés du Calvados, MM. Bertrand BOUYX et Fabrice LE VIGOUREUX, ont également adressé un message de soutien aux associations de même que la Présidente du groupe Écologiste à la Région Mme Lætitia SANCHEZ. La presse régionale et nationale a largement couvert cet événement. Pour sa défense et évoquant « une très mauvaise polémique », le vice-président du conseil régional chargé des transports, M. Jean-Baptiste GASTINNE, invoque les résultats d'une consultation de 10 000 normands. Les espaces vélos arrivent en 7ème position des attentes en terme de confort, derrière la wi-fi ou les distributeurs de boissons, mais quand même cités, signalons-le, par 40% des sondés. Nos associations n'ont pas été consultées sur ce choix. Selon la Région, si le train + vélo est très utilisé en TER, ce n'est pas le cas pour les trains Intercités depuis et vers Paris Saint Lazare. Ceci ne correspond pas à la réalité car la demande est forte tant de la part des touristes surtout en été, mais aussi des usagers quotidiens. Un voyageur qui veut se rendre par exemple de Caen à Bayeux en train avec son vélo ne va pas regarder si c'est un TER ou un Intercités, il prend le premier train utile ! Un sondage interne aux contrôleurs SNCF de Normandie a d'ailleurs révélé que dans près de 70% des cas, plus de trois vélos sont recensés dans les trains Intercités... Le Conseil Régional juge impossible d'augmenter la capacité vélo pour les rames déjà commandées, afin de ne pas retarder la livraison, mais regardera à l'usage s'il est nécessaire de le faire... Nous risquons une dizaine d'années avec des trains mal conçus. Le tourisme en sera affecté, ce qui suscite officiellement des craintes de responsables vélos de Conseils Départementaux normands. On peut espérer que cette question soit mieux réglée lors des futures commandes de matériels.

Marc LE ROCHAIS (Antenne Dérailleurs de Bayeux)



Les manifestants posent dans les jardins de l'Hôtel de Région Normandie pendant qu'une délégation est reçue.



adpcr

Hôtel de Ville - BP 330
50010 Saint-Lô cedex
Adresse email : adpcr.saint-lo@orange.fr

L'ADPCR édite 3 bulletins chaque année

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