

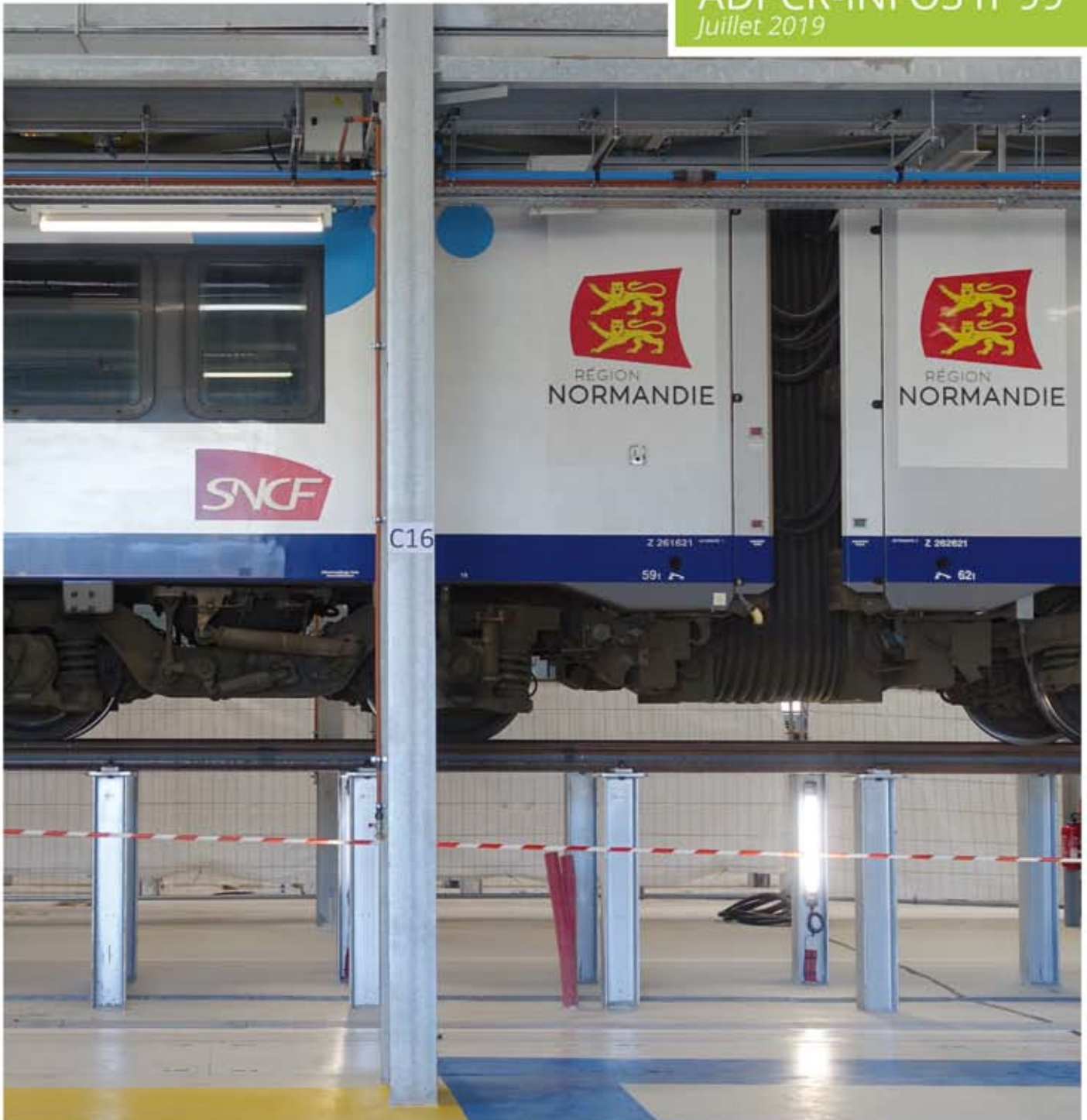


adpcr



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°99
Juillet 2019



Horizon 2020 :
les propositions de l'ADPCR

ÉDITO - *L'erreur est humaine, persévérer est diabolique !*

Vouloir faire des économies à tout prix peut être une erreur car être contreproductif

Pour l'ADPCR, la fermeture des guichets de gares est une erreur tant que de véritables solutions alternatives ne seront pas mises en place. Pour nous, si une solution alternative existe, elle doit avant tout être accessible à tous et en particulier aux 30% des voyageurs qui ne maîtrisent pas, ou peu, les outils de communication numériques ou ne possèdent pas de carte bancaire. Elle doit également permettre la vente de tous les types de billets nationaux ou internationaux, qu'ils soient TER, Intercités ou TGV, qu'ils soient avec ou sans réservation. Elle doit encore offrir au voyageur toutes les informations nécessaires à la préparation et à la concrétisation de son voyage et permettre un départ immédiat.

Le moins que l'on puisse dire est que malgré les promesses mirobolantes de la Région et de la SNCF faites aux élus des villes concernées par la fermeture des guichets, les alternatives proposées aux usagers des lignes normandes ne répondent en rien à ces objectifs. Que ce soient les distributeurs automatiques de billets TER (DBR), que ce soit le visio-guichet actuellement expérimenté à Villedieu et Pont-l'Évêque, que ce soit la vente dans les offices de tourisme ou chez des commerçants, toutes ces solutions bricolées n'apportent que très partiellement le service que le public est en droit d'attendre et ont pour conséquence de détourner du train de nombreux usagers excédés par ce sentiment d'abandon.

L'exemple de Coutances est particulièrement significatif. Bien que mis en garde par l'ADPCR, les élus du Coutançais ont donné leur aval aux propositions de fermeture des guichets le samedi et le dimanche, jours où la gare est particulièrement fréquentée. En contrepartie, sauf le dimanche jour de fermeture, l'office de tourisme allait pouvoir vendre les seuls billets TER. Cette fermeture est d'autant plus incompréhensible que le personnel jadis affecté aux guichets et nécessaire à la circulation des trains (escale) continuait à assurer 7 jours sur 7, une permanence allant du premier au dernier train. Dans ce cas, il était difficile de croire à la volonté de faire des économies. La vraie raison de cette fermeture étant plus certainement à trouver dans la décision prise arbitrairement par le président de la SNCF de remplacer tous les guichets de France par l'achat via Internet.

Persévérer est diabolique

Unanimement en Normandie, les associations et collectifs d'usagers ont fait connaître leur opposition à la fermeture des guichets. Plusieurs élus, dont des maires, ont réagi et demandé à la Région la réouverture du guichet de leur gare en attendant

la mise en place de nouveaux outils éprouvés et répondant aux besoins des clients.

La réponse de la Région fut sans appel. Hors de question de rouvrir les guichets qui ont été fermés. De nouvelles solutions sont à l'étude.

Une de ces nouvelles solutions vient d'être mise en œuvre à Coutances.

Depuis le 9 juin, l'agent chargé de l'escale assure de nouveau la vente de titres de transport. Enfin, une vraie source d'économie grâce à une polyvalence retrouvée. Hélas, le diable se cache dans les détails et ce détail s'appelle «**Mobiléo**», un distributeur de billet qui, comme son nom l'indique, est mobile. Ainsi, l'agent SNCF présent dans la gare de Coutances peut, depuis le quai ou la salle d'attente, distribuer tout type de billet (TER, Intercités et TGV), les envoyer sur votre ordinateur, votre smartphone ou grâce à l'imprimante intégrée au distributeur, émettre le titre de transport. Malheureusement, le paiement se fait uniquement par carte bancaire, comme pour les distributeurs automatiques, et le fonctionnement du premier Mobiléo semble capricieux, rendant l'émission des billets laborieuse. On peut s'interroger sur les raisons qui ont conduit la SNCF à faire ce choix. En effet, il ne coûterait rien de rouvrir le guichet dès l'ouverture de la gare puisque le personnel habilité est déjà présent. Alors pourquoi maintenir la fermeture des guichets en particulier le week-end et ainsi obliger le personnel de la gare de Coutances à utiliser avec difficulté le «**Mobiléo**», alors que ce même personnel assurera normalement pendant les heures d'ouverture des guichets la vente de tous les titres de transport, le paiement se faisant avec ou sans la carte bancaire. Il s'agit là d'une situation ubuesque, conséquence probable d'une décision de principe à laquelle la Région ne veut pas déroger. Autre hypothèse, Coutances aurait été choisie comme cobaye pour tester ce nouvel outil en vue d'une diffusion généralisée vers les points de vente situés en dehors des gares ce qui en soit serait une bonne nouvelle, sauf si le but non avoué est d'accélérer encore un peu plus la fermeture des guichets, voire de certaines gares.

Persévérer serait alors vraiment diabolique !

L'ADPCR acteur de la transition écologique

Je ne voudrais pas rester sur une note défaitiste. Bien au contraire, un événement très important a eu lieu le 8 juillet à Coutances. En présence de la secrétaire d'Etat à l'Ecologie Madame Emmanuelle Wargon, la Communauté de communes «Coutances Mer et Bocage (CMB)» est devenue le premier territoire normand signataire d'un contrat de transition écologique avec l'Etat. Ce contrat vise à accélérer les projets de politiques de développement durable et à mobiliser tous les acteurs désireux de s'impli-

quer dans la transition écologique du territoire. La mobilité en sera obligatoirement une composante importante. A Coutances, ne l'oublions pas, la place de la gare porte le nom de Guy Fontenelle, le président fondateur de l'ADPCR, bonne raison pour que notre association restant fidèle aux objectifs fixés lors de sa création il y a 28 ans, soit également le partenaire incontournable de ce contrat de transition écologique pour tout ce qui touchera de près ou de loin à la mobilité. Sans attendre, à l'issue de

cérémonie de signature, au nom de l'ADPCR, j'ai fait acte de candidature et rencontré les jeunes de l'association «Il est encore temps» qui venaient d'être cités en exemple par la ministre et qui se sont dits enthousiastes à l'idée de collaborer à nos côtés au verdissement de nos moyens de transport.

Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR

SOMMAIRE

Les projets de la Région Normandie pour la mobilité : une mise en place progressive à partir de 2020	4
La mobilité d'un bout à l'autre de la Normandie grâce à un cadencement aux 2 heures minimum	5
Une revendication de l'ADPCR et de la FNAUT Normandie : une arrivée plus matinale en Normandie depuis Paris	7
Desserte Caen-Granville-Rennes : propositions adressées au Conseil régional de Normandie et à la SNCF pour le service annuel 2020	8
L'offre commerciale normande	12
Mobilités du quotidien : des solutions pour mettre la Normandie en réseau	13
Compte rendu de la conférence d'axe Paris-Argentan-Granville le 1er avril à Argentan	17
Compte rendu de la conférence d'axe Paris-Caen-Cherbourg le 30 avril à Caen	20
Compte rendu de la clôture des Assises de la Mobilité le 3 juin, Palais des Congrès à Caen	23
Des nouveautés sur Paris-Granville et la desserte du Mont-Saint-Michel	25
Infos brèves	27
Le chemin de fer dans l'ouest de la Normandie pendant la Seconde Guerre Mondiale	28



Il y a 10 ans déjà, Guy Fontenelle, président fondateur de l'ADPCR, nous quittait. Nous nous souvenons de son combat pour sauver la ligne Caen-Rennes.

Le bulletin ADPCR-INFOS paraît 3 fois par an mais n'oubliez pas que vous pouvez aussi être informé en consultant notre site internet www.adpccr.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.

Plusieurs collectivités, qui soutiennent financièrement l'ADPCR, nous demandent de faire figurer leur logo sur nos publications. Nous avons demandé à l'ensemble de nos financeurs de nous le faire parvenir s'ils le souhaitent. Les logos sont insérés en bas de la 4ème page de couverture.

En couverture : Le nouveau Technicentre Normandie de Sotteville est partiellement en service depuis avril 2019 pour assurer la maintenance du matériel TER.

En pages centrales : Fac-similé de la fiche de synthèse « Mobilité du quotidien » réalisée par le CESER Normandie. Son rédacteur, Patrick Morel, siège au CESER au titre de la FNAUT Normandie. Il est également vice-président de l'ADPCR.



LES PROJETS DE LA RÉGION NORMANDIE POUR LA MOBILITÉ : UNE MISE EN PLACE PROGRESSIVE À PARTIR DE 2020

L'ADPCR, ayant eu connaissance des projets des grilles des dessertes pour 2020 des lignes Paris-Cherbourg, Paris-Granville et Caen-Granville-Rennes, a adressé, le 29 avril 2019, à la Région et à la SNCF, un dossier reprenant nos contrepropositions dont nous publions l'intégralité ci-après.

Depuis, nous avons été invités à participer à plusieurs réunions de travail où nous avons fait valoir notre point de vue. Plusieurs de nos propositions ont été retenues mais la mise en application sera échelonnée sur les services annuels (SA) 2020 et 21. Cela concerne en particulier le renforcement de la desserte Caen-Rennes qui voit les trains terminus Saint-Lô prolongés à Coutances ou à Granville. D'autres restent en suspend, les réponses apportées par la SNCF n'étant pas acceptables, elles feront l'objet de nouvelles propositions. Ceci concerne en particulier la desserte du Sud-Manche.

Comme l'a annoncé le Président Morin lors de la clôture des «Etats généraux de la mobilité», la Région, prenant le 1er janvier 2020 la compétence des trains Intercités, engage une évolution importante du système ferroviaire et plus largement du réseau de transport régional. Cette réforme portera sur la commercialisation et la tarification, sur la refonte des dessertes ferroviaires et la mise en service des nouveaux trains Omneo premium. La livraison de ces derniers débutera en janvier 2020 pour se terminer au cours du premier semestre 2021.

Dès décembre 2019, une refonte des dessertes sera engagée sur l'ensemble de la Normandie. Les lignes Paris-Caen-Cherbourg et Caen-Granville seront particulièrement concernées. Un train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel est programmé pour le service d'été

2020. En septembre 2020, le nombre des nouveaux trains Intercités déjà livré devrait permettre la poursuite de l'évolution des dessertes tenant compte de l'ensemble des propositions faites par la FNAUT Normandie et l'ADPCR.



Enfin, en 2021, un nouveau système de désignation des trains verra le jour. KRONO+ et KRONO pour les Intercités Paris-Caen-Cherbourg, KRONO pour les Paris-Granville, CITI et PROXI pour les TER. La SNCF et la Région souhaitent appliquer la réservation obligatoire aux trains KRONO+, combiné avec le yield management (petit prix). L'ADPCR s'oppose à la réservation obligatoire qui, en Normandie, n'a d'intérêt que pour quelques trains de pointe, et reste attachée à la réservation facultative. Enfin, une nouvelle tarification combinant le TEMPO, le mini TEMPO, Atoumod et, pour les abonnés à destination de Paris, le Pass Navigo devrait voir le jour. A ce sujet l'ADPCR a fait la proposition, également soutenue par la FNAUT Normandie, de plafonner à environ 36€ (9 zones de 25 km à 4€) le prix d'un billet TEMPO plein tarif.

X.J.



TER Caen-Rouen entrant en gare de Rouen-Rive-Droite, le train Intercités assure la correspondance vers Paris

LA MOBILITÉ D'UN BOUT À L'AUTRE DE LA NORMANDIE GRÂCE À UN CADENCEMENT AUX 2 HEURES MINIMUM

L'offre ferroviaire normande n'est pas homogène sur le territoire régional, s'adaptant aux flux de mobilités liés à l'importance des pôles urbains et économiques. Certains axes sont ou vont-être cadencés à l'heure :

- Paris-Vernon-Rouen-Rive-Droite ;
- Paris-Rouen-Le Havre ;
- Paris-Caen ;
- Caen-Cherbourg.

D'autres le sont à l'heure en pointes du matin et du soir et aux deux heures dans la journée :

- Caen-Rouen ;
- Paris-Cherbourg.



Certains axes ont un cadencement irrégulier, avec des intervalles de 1h, 2h, 4h entre les trains. C'est le cas de Caen-Saint-Lô-Coutances-Granville. D'autres enfin ont une desserte très réduite comme Granville-Rennes qui ne répond pas aux besoins des bassins de vie.

L'offre reste construite axe par axe et les correspondances sont aléatoires, non systématiques sauf dans le nœud ferroviaire de Rouen-Rive-Droite qui a fait l'objet d'un cadencement globalement coordonné depuis quelques années.

Il en résulte une difficulté pour se déplacer d'un point à un autre du territoire régional, à cause de correspondances impossibles ou des délais de correspondance très longs qui rendent les liaisons ferroviaires non compétitives face à la voiture individuelle ou au covoiturage. Lorsque sur une relation il y a des trous de quatre heures en mi-journée, le voyageur occasionnel fait souvent le choix du trajet en voiture.

La FNAUT Normandie, relayant les associations d'usagers adhérentes, a proposé au Conseil régional l'idée d'un système de cadencement organisé qui permette d'établir des correspondances au moins toutes les deux heures en cours de journée, (toutes les heures en pointes) dans les pôles multimodaux dont notamment les gares de Rouen et Caen et ceci tous les jours de la semaine.

La ligne Caen<>Rouen est une ligne stratégique qui relie les deux parties de la Normandie réunifiée. Outre la liaison entre Caen et Rouen, elle assure une mission de cabotage entre les pôles urbains d'Elbeuf, Bernay, Lisieux. La desserte est cadencée aux deux heures en milieu de journée, avec des horaires calés aux heures paires (départs de Rouen et Caen 6h, 7h, 8h, 9h, 10h, 12h, 14h, 16h, 17h, 18h, 19h, 20h (au moins le vendredi).

Si en gare de Rouen, les arrivées depuis Yvetot, Dieppe, Amiens se font dans le ¼ d'heure précédant le départ du

train vers Caen, si à Caen, après l'arrivée du train depuis Rouen, il y a correspondance immédiate vers Cherbourg, Granville et Rennes, Alençon, alors on peut circuler dans toute la Normandie au minimum toutes les deux heures selon un schéma existant dans les pays voisins (Allemagne, Italie, Suisse, Autriche etc...). Le coût est réduit pour l'autorité organisatrice, limité au comblement des creux de desserte.



Il est également pertinent de construire l'offre des lignes routières du réseau NO_MA_D pour qu'elles soient en correspondances avec les trains qui entrent dans cette trame cadencée aux 2 heures.

Si sur certaines lignes routières ou ferroviaires on a une desserte avec un pas de 4 h, il faudrait faire en sorte que les horaires coïncident avec ceux des trains cadencés aux deux heures !

La systématisation des correspondances sur un schéma répétitif permet une communication simple et efficace : une grande partie des villes normandes reliées entre elles et aux grands centres des régions voisines par des trains toutes les deux heures au minimum, ce qui facilite l'ensemble des déplacements personnels.

Cette organisation des dessertes pourrait également servir l'économie touristique de notre région : il deviendrait facile de se déplacer entre les différents sites touristiques, par exemple, Giverny, Rouen, Le Havre, Etretat, Honfleur, Dieppe, Caen, Bayeux et Carentan (Plages du Débarquement), Saint-Lô, Coutances, Granville, Le Mont-Saint-Michel.

Une offre bien construite, attractive, sera la base d'une future commercialisation multimodale. Un tarif bien ciblé avec un plafonnement TEMPO pour les longues distances (maximum 36€ en plein tarif à l'image de ce qui a été mis en place en Bourgogne Franche-Comté contre 52€ actuellement) offrirait aux jeunes la possibilité de se déplacer pour 18€ sur des distances importantes. Le Pass Normandie Découverte trouverait aussi tout son sens et devrait voir ses ventes nettement progresser.

La clientèle des individuels devrait donc croître, générant une hausse des recettes des billets occasionnels qui constituent la partie la plus importante des recettes voyageurs du TER.

La «révolution 2020» ainsi construite serait un atout majeur pour la Normandie avec une offre améliorée allant au-delà des grands axes et des relations avec Paris (même si ce sont bien évidemment des enjeux majeurs), contribuant à réduire la fracture territoriale.



La Normandie serait ainsi dotée d'un système de transport écologique, véritable alternative à la voiture individuelle, pouvant permettre d'augmenter significativement la part modale des transports en commun en Normandie actuellement très faible (de l'ordre de 5%) et donc de contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique.

D.G.





Yquelon, croisement d'un TER Caen-Granville et d'un Intercités Paris-Granville.

UNE REVENDICATION DE L'ADPCR ET DE LA FNAUT NORMANDIE : UNE ARRIVÉE PLUS MATINALE EN NORMANDIE DEPUIS PARIS

Si la demande légitime d'une arrivée à Paris avant 9 heures le matin depuis Cherbourg ou Granville est globalement prise en compte (plus ou moins bien toutefois !), l'attente des milieux économiques d'une arrivée depuis Paris dans nos territoires également autour de 9h00 à Cherbourg peine à faire son chemin chez les décideurs. Pourquoi ne peut-on accéder à Cherbourg que vers 10h15 le matin alors que les entreprises telles que CMN, Arsenal, Orano, EDF, l'hôpital, l'antenne universitaire ont besoin d'avoir des cadres, des médecins, des enseignants plus tôt qui les oblige à voyager la veille ? C'est le même besoin qui concerne les bassins industriels de Flers, Condé-en-Normandie, Vire-Normandie, Mortain, Villedieu et Granville.

L'ADPCR, relayée par la FNAUT Normandie demande au Conseil régional, seule autorité organisatrice des transports (AOT) à partir du 1er janvier 2020, de créer ces trains matinaux très attendus. SNCF Mobilités fait preuve d'une grande frilosité sur cette question, prétextant que cela ferait partir de Paris trop tôt autour de 6h00 du matin... alors que des départs matinaux existent pour d'autres destinations (5h50 vers Le Creusot et Lyon, 6h00 vers Tours, Poitiers et Bordeaux, 6h07 vers Valence, Avignon, Aix-en-Provence, Marseille, 6h17 vers Nantes...). Les élus locaux et les représentants du monde économique doivent se mobiliser pour faire aboutir une juste revendication. *D.G.*





TER Caen-Granville dans les environs de Cérances. Avril 2019.

DESSERTE CAEN-GRANVILLE-RENNES : PROPOSITIONS ADRESSÉES AU CONSEIL RÉGIONAL DE NORMANDIE ET À LA SNCF POUR LE SERVICE ANNUEL 2020

Copie de la lettre et du dossier adressés au Président MORIN, au service transport de la Région Normandie et à la direction régional de SNCF

OBJET : Ligne Caen-Granville-Rennes. Propositions SA 2020

Monsieur le Président,

Depuis le début décembre 2018, la ligne Caen-Rennes dessert quotidiennement la gare de Granville. Vous le savez l'ADPCR approuve cette décision prise par la Région Normandie. Préalablement informé par vos services des nouvelles dessertes prévues en 2019, je vous ai adressé plusieurs courriers faisant part de nos remarques et de plusieurs propositions destinées à améliorer les dessertes du Sud et Centre-Manche, en particulier les vendredis, samedis et dimanches.

Certaines de nos propositions ont retenu votre attention. C'est ainsi que vous avez créé le vendredi soir et le dimanche soir un service de cars directs entre Saint-Lô et Rennes et entre Coutances et Rennes venant en complément des cars Caen et Granville-Rennes. Si cette offre répond ponctuellement au besoin de déplacements des étudiants et des normands travaillant en semaine à Rennes, on constate une perte importante de clientèle. L'ADPCR défend l'intermodalité et ne pense pas que le train soit l'unique réponse aux besoins de mobilité de nos populations le plus souvent situées en territoires ruraux. Cependant, le remplacement d'un train par 4 cars n'offre pas la même qualité de service et conduit une partie des usagers à se tourner vers la voiture ou au mieux vers le covoiturage. Ceci n'est qu'un exemple significatif de ce qui peut être amélioré à coût constant en rétablissant certains jours une liaison ferroviaire.

Le comité technique de l'ADPCR, après consultation des usagers et des élus des territoires desservis et en tenant

compte du projet Odyssée 2020/30, a bâti une nouvelle grille de desserte pour la ligne Caen-Granville-Rennes.

Ainsi, nous avons supposé que les dessertes entre Paris-Caen et Cherbourg seraient étoffées par la création de nouveaux trains tôt le matin et plus tard le soir, revendications fortes des communautés d'agglomérations de Saint-Lô et Cherbourg-en-Cotentin. Nous avons également intégré à nos propositions la création, dès 2020, d'un train circulant en période estivale entre Paris-Montparnasse et Pontorson/Mont-Saint-Michel.

Enfin, nous avons recherché à réduire le déséquilibre incompréhensible existant au SA 2019 entre les dessertes ferroviaires Caen-Granville et Granville et Rennes, en particulier en ce qui concerne Pontorson qui n'est pas desservi par les nouveaux cars Caen-Rennes et Granville-Rennes. Développer la desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel via la Normandie est un outil majeur du développement touristique, non seulement de la Manche mais de l'ensemble de la Normandie. Le rétablissement du troisième AR entre Granville-Avranches-Pontorson et la Bretagne est impératif, en particulier les week-ends et en haute saison touristique, si la Région souhaite créer un lien fort entre la baie du Mont-Saint-Michel, les Plages du Débarquement et la baie de Seine.

Nous espérons que vous serez attentif à nos propositions. Bien entendu, nous restons à votre disposition et à celle des vos services, pour défendre et expliquer le bien-fondé de nos nouvelles propositions.

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

*Le Président,
Xavier JACQUET*

Lignes ferroviaires et routières Caen-Granville et Granville-Rennes

Principes ayant guidé l'élaboration de ces nouvelles propositions.

En 2019, la Région a profondément modifié la grille de desserte des trains entre Caen et Rennes en divisant la ligne en deux tronçons, avec Granville comme point central. Malheureusement, le service proposé alliant trains et autocars n'est pas satisfaisant et doit impérativement être amélioré sous peine de voir la clientèle se détourner des transports publics au profit de la voiture individuelle. Les nouvelles propositions de l'ADPCR ont pour objet de corriger ces imperfections, si possible sans augmentation des coûts de production.



Les principes ayant guidé nos propositions sont les suivants :

Ligne ferroviaire Granville-Rennes et desserte du Mont-Saint-Michel

- En se basant sur les flux de déplacements recensés par la Région, rétablir l'équité des dessertes au départ de Granville en proposant trois AR quotidiens le matin, en milieu de journée et le soir au lieu de deux inégalement répartis sur la journée en particulier l'absence de desserte de soirée entre Granville et le Sud-Manche. Nous proposons, pour la 3e relation de fin d'après-midi, en période hivernale (octobre à avril), une desserte AR par autocars entre Granville et Rennes via Avranches et **Pontorson**. Les ven sam dim (sens Granville>Rennes) et les sam dim lun (sens Rennes>Granville) et tous les jours en haute saison (mai à septembre), cette 3e desserte serait assurée par un train* Granville-Rennes.
- Le premier départ de Rennes doit être avancé à 8h (période de circulation de l'autocar) et à 8h32 (période de circulation du train) afin d'assurer une desserte matinale du Sud-Manche, avec une arrivée à Granville vers 10h. Dans le sens Granville-Rennes, création d'une relation de fin d'après midi, départ Granville à 17h59 arrivée à Rennes 19h59 (période de circulation du car) ou départ 18h15 arrivée à Rennes 19h49 (période de circulation du train).
- Au SA 2019, le dernier départ de Rennes (18h57) est beaucoup trop tardif. Nous prévoyons un départ à

16h32 permettant son prolongement jusqu'à Caen (arrivée 19h45) alors qu'aujourd'hui il est limité à Coutances, ce qui totalement incompréhensible et inopérant.

- Négocier avec la Région Bretagne des sillons permettant le départ de Rennes autour de l'heure 30 évitant aux voyageurs à destination de Caen une attente de plus de 35 minutes en gare de Granville.
- Maintenir l'arrêt de Pontchaillou qui dessert le CHR et les facultés.
- Organiser, dans la mesure du possible, les correspondances entre les trains des lignes Granville-Paris et Rennes-Granville en gare de Folligny afin de permettre aux voyageurs en provenance de Dol, Pontorson et Avranches de se rendre à Paris via les lignes normandes (renforcement de l'attractivité de la ligne Paris-Granville).
- Permettre aux voyageurs à destination ou en provenance de Caen de poursuivre leur voyage sans changement à Granville et avec un délai d'attente de 15 minutes maximum si possible.
- Développer le tourisme entre la Baie du Mont-Saint-Michel et les Plages du Débarquement, en permettant un AR dans la journée (rétablissement du 3ème AR entre le Sud-Manche et Caen et vice versa).

* règle en même temps le problème des élèves faisant leurs études à Coutances et utilisant le vendredi et le lundi le TER au départ et à destination de Granville. Remplacerait l'actuel autocar Pontorson-Folligny-Coutances.



Ligne Paris-Le Mont-Saint-Michel via Rennes

- Obtenir de la Région Bretagne que le départ des trains Rennes-Granville soit à l'heure 32. Ceci permet la correspondance avec les TGV en provenance de Paris et la desserte du Mont-Saint-Michel via la ligne Rennes-Granville. Cette desserte ferroviaire pourrait remplacer avantageusement plusieurs cars bretons Rennes-Le Mont.

Ligne Paris-le Mont-Saint-Michel via Paris-Granville

- Maintenir la relation à petit prix (27€) entre Paris et Le Mont-Saint-Michel.

- Créer un AR direct Paris-Montparnasse-Folligny-Pontorson/Mont-Saint-Michel terminus Dol de Bretagne** complété, pour raisons de service, par un AR Dol-Pontorson-Avranches-Folligny-Granville en correspondance à Folligny avec les trains à destination ou venant de Paris. Ce train à destination du Mont-Saint-Michel pourrait n'exister qu'en haute saison (mai à septembre) et les VSD. Le reste de l'année l'autocar en correspondance à Villedieu serait maintenu.
- Créer une seconde relation entre Paris et Pontorson/Mont-Saint-Michel en mettant en correspondance le train départ Paris Montparnasse 16h13-Villedieu 19h12 avec le car Manéo à destination d'Avranches qui devra être prolongé jusqu'à Pontorson.
- Créer une relation de matinée entre Pontorson/Mont-Saint-Michel-Avranches et Paris en créant un car Manéo Pontorson-Avranches-Villedieu en correspondance à Villedieu avec le train Granville départ 9h arrivée Paris 12h05. Ces nouvelles liaisons routières au départ ou à l'arrivée de Villedieu auraient l'avantage de répondre aux souhaits exprimés par le Président de Villedieu Intercom soucieux de faire de la gare de Villedieu un nouveau pôle multimodal et touristique.

** selon nos informations, le terminus Pontorson ne serait pas possible sans modification des installations de signalisation prévue initialement au précédent CPER Basse-Normandie.

Ligne Granville-Coutances-Saint-Lô-Caen

Nous proposons un certain nombre d'adaptations aux horaires actuellement en vigueur entre Caen et Granville en faisant l'hypothèse que les dessertes entre Paris-Caen et Cherbourg et entre Caen et Rouen seront celles proposées par Odyssée 2020/30. En maintenant un pas minimum de 2 heures entre les trains Caen-Granville et de 1 heure pour les trains départ ou terminus Coutances (croisement obligatoire à Saint-Lô) nous proposons une trame de 7 AR pour Granville au lieu de 4,5 (6 le week-end) et de 10 AR pour Coutances au lieu de 8 au SA 2019 (le plan Odyssée 2020/30 en prévoyait respectivement 8 et 15). Afin de mieux répondre à la demande des usagers,

ainsi que nous l'avons suggéré à Monsieur Rouzès, nous avons interverti l'ordre de certains trains à destination ou départ Coutances et Granville.

Ces adaptations permettront :

- De bonnes correspondances à Lison vers Cherbourg et Paris et à Caen vers Paris et Rouen.
- De combler les creux de desserte en matinée et en milieu d'après midi et de rétablir de bonnes relations entre le Centre-Manche et Paris. Ceci est particulièrement vrai le week-end.



La création d'un train Granville-Caen en prolongement du premier Rennes-Granville permettra une offre touristique de qualité entre la Baie du Mont-Saint-Michel et le reste de la Normandie et comble une lacune de 5 heures au départ de Granville vers Caen.

Dans le sens Caen-Granville, pour combler la lacune de 5h, nous proposons un train en milieu d'après midi, départ Caen 16h06, arrivée Granville 17h49. Ce train sera en correspondance avec le car pour Rennes départ 17h59 ou les ven sam dim et, en période estivale, le train départ 18h15-Rennes 19h49.

Nous avons pris note de la suppression des arrêts de Pont-Hébert et Carantilly-Marigny afin de permettre



TER Granville-Caen arrivant à Saint-Lô.

une accélération des trains d'au moins 3 minutes entre Saint-Lô et Coutances. Malheureusement, pour des raisons de croisement à Saint-Lô, aucune accélération n'est envisageable, ce qui remet en cause la pertinence de la suppression de l'arrêt de Carantilly-Marigny.



Liaison par autocars

Caen-Rennes

Les liaisons par autocars entre Caen et Rennes restent inchangées. Elles risquent d'être mises à mal par les nouvelles liaisons proposées par les Services librement organisés (SLO) (tarification concurrentielle à revoir). Les arrêts supplémentaires prévus à Guilberville et Villedieu sont à mettre en correspondance avec les liaisons ex Manéo et Bus Verts et/ou avec les dessertes internes aux communautés d'Agglo, en particulier vers Saint-Lô et Vire.

Granville-Rennes

Les liaisons Granville 6h30 Rennes 8h20 et retour 16h59 arrivée Granville 18h50 sont à maintenir pour les déplacements domicile/travail/études.

En outre, comme indiqué au 1er paragraphe Ligne Granville-Rennes, et desserte du Mont-Saint-Michel, création d'un AR autocar, Rennes-Granville en semaine, d'octobre à avril, via Avranches et Pontorson.

Saint-Lô-Rennes et Coutances-Rennes

Ces deux autocars ont été créés les vendredis et dimanches soir pour remplacer les trains Caen-Rennes supprimés à tort depuis le SA 2019 et utilisés par de nombreux étudiants et des personnes travaillant en semaine à Rennes. Nous proposons leur remplacement par des trains Caen-Granville-Rennes circulant les VSD tout au long de l'année.

Bayeux-Saint-Lô-Coutances

Autocar créé au SA 2019 pour remplacer un train Caen-Coutances avec le premier Paris-Caen-Cherbourg. Ce car n'est pas commercialisé sur les sites internet de la SNCF. Nous demandons dès Juillet 2019 l'arrêt du train Intercités à Lison en correspondance avec un car pour Saint-Lô et Coutances.

Granville-Coutances-Saint-Lô-Lison en correspondance pour Caen et Paris

- Nous proposons le remplacement du car départ Granville 17h32 par le train départ Granville 18h10, Caen 19h45.
- Entre Granville-Coutances-Saint-Lô et Lison, il est nécessaire de repenser la desserte des villes intermédiaires telle que Quettreville-sur-Sienne, jadis desservie par les TER, par une refonte des dessertes Manéo. La ligne estivale reliant Coutances à Granville via Montmartin-sur-Mer pourrait assurer à longueur d'année la desserte de nombreux bourgs qui sont aujourd'hui privés de transports publics, là où une clientèle nombreuse et souvent âgée se tourne de plus en plus vers les transports collectifs.

Villedieu-Avranches Pontorson-Le Mont-Saint-Michel

Mise en correspondance des cars Manéo à destination d'Avranches et prolongement vers Pontorson (voir paragraphe Ligne Paris Mont-Saint-Michel via Paris-Granville).



Gare de Granville

L'OFFRE COMMERCIALE NORMANDE

Avant de plonger dans l'année 2020, tant au niveau du matériel roulant que des offres commerciales, faisons le point sur les possibilités actuelles.

Le site TER Normandie (www.ter.sncf.com/normandie) permet d'accéder à l'ensemble des offres du réseau.

Au travers d'une présentation concise, elle permet en un coup d'œil d'avoir une vue exhaustive sur les offres proposées : en fonction de l'âge (< et > 26 ans), bons plans, offres touristiques.

Dans le tableau ci-dessous apparaissent les principales offres de la gamme tarifaire Tempo en fonction de l'âge. Nous y avons noté quelques caractéristiques et le lecteur se connectera au site pour de plus amples détails (www.ter.sncf.com/normandie/offres/tarifs-tempo-bons-plans).

Gamme tarifaire	Moins de 26 ans	Plus de 26 ans
Abonnement annuel	X	X
Abonnement Annuel Plus	X	X
Abonnement Mensuel	X	X
Abonnement Mensuel Plus	X	X
Carte TER	10 €/an ; 50% réduction	30€/an ; jusqu'à 50% réduction
Carnet de billets	25% réduction	25% réduction
Abonnement Tempo Scolaire <i>(pour collégiens et lycéens)</i>	1 Aller/Retour journalier	Non applicable
Carte Tempo Scolaire <i>(pour collégiens et lycéens)</i>	1 Aller/Retour hebdomadaire	Non applicable

En prolongement de la gamme tarifaire, on trouve aussi des offres pour les demandeurs d'emploi, les billets découverte tant pour les jeunes que pour les seniors et les bons plans et offres loisirs/vacances.

Nous noterons en particulier :

- le Mini Tempo, qui permet de voyager à des tarifs très avantageux (5, 7, 9€) pendant l'été 2019, en Normandie et sur Caen-Rennes. L'ADPCR demande que ces

tarifs soient aussi proposés pour des trajets avec une correspondance.

- le Pass Normandie Découverte, qui autorise, à certaines périodes, le voyage à 2, en illimité tout le week-end pour 20€,
- les offres estivales (plages du débarquement, Honfleur, Etretat, Mont-Saint-Michel), festivals normands, découverte de la Normandie à vélo avec des partenaires loueurs.

A noter que les cartes nationales (maintenant appelées Avantage ou Liberté) donnent droit à des réductions sur les trajets dans les TER normands, calculées en fonction de la période, bleue (50%) ou blanche (25%). Ce sera à l'utilisateur de décider du choix le plus opportun, en fonction de l'ensemble de ses besoins régionaux et nationaux.

Le site de la SNCF donne aussi accès aux offres normandes. On regrettera cependant qu'il ne renvoie pas par un lien vers le site spécifique des TER normands et, pour quoi pas, vers www.commentjyvais.fr, ce qui serait plus efficace. L'unicité du canal d'information est toujours un garant de meilleure exhaustivité et est plus confortable pour l'utilisateur.

A l'occasion de la clôture des états généraux de la mobilité, la Région a dévoilé, le 3 juin dernier, le plan de transport 2020 et la nouvelle identité de transport régional («NO_MA_D»). Le lecteur intéressé par un descriptif complet se référera au communiqué de presse accessible sur le site de la Région Normandie (www.normandie.fr/le-nouveau-plan-de-transport-2020-de-la-region).

Le 1er janvier 2020, la Région reprendra la gestion des lignes Intercités normandes et à cette occasion la tarification Tempo Normandie sera étendue vers Paris. Des abonnements régionaux vers Paris seront proposés en coopération avec l'Île-de-France et les cartes de réduction régionales seront aussi étendues vers Paris.

L'ADPCR et la FNAUT Normandie demandent l'application du demi-tarif sur les trains TER pour tous les jeunes de moins de 26 ans, sans nécessité d'avoir une carte, comme cela est proposé par la Région Bourgogne-Franche-Comté.

S.M.



Gare d'Argentan



Mobilités du quotidien

Des solutions pour mettre
la Normandie en réseau

Mai 2019

Présenté par Patrick Morel

RER NORMAND : LE RÉSEAU EST LÀ. UTILISONS-LE !

Favoriser le report modal implique de densifier l'offre de transports en commun, notamment ferroviaire. Il faut donc poursuivre la diamétralisation des dessertes ferroviaires périurbaines sur les axes les plus chargés. En d'autres termes, profiter du

➤ **Pour Caen**, mise en place d'une desserte Bayeux-Caen-Lisieux (avec terminus à Bayeux et à Lisieux).

➤ **Pour Rouen**, s'appuyer sur l'axe Yvetot-Rouen-Elbeuf et étudier la réouverture des tronçons Saint-Pierre du Vauvray - Evreux (afin de capter les flux importants d'échanges entre

réseau existant ou à réactiver autour des grandes agglomérations pour créer un réseau de type RER, à même d'assurer des dessertes fines. Le CESER propose par ailleurs de redynamiser l'offre intervilles avec les régions limitrophes.

Rouen, Louviers et Evreux) mais aussi de l'axe Rouen Rive Gauche - Quevilly - Saint-Pierre-lès-Elbeuf (desservant un bassin de près de 100 000 habitants).

➤ **Pour Le Havre**, penser une desserte en étoile vers Fécamp, Rolleville, Notre-Dame-de-Gravenchon, voire Yvetot.

RÉINVENTER LE TER ET LE SERVICE EN GARE

Au sein du territoire régional, constitué de nombreuses villes moyennes et peu denses, l'usage de l'automobile est omniprésent. Les déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture à près de 80%, contre seulement 6,6% en transports en commun. Globalement, l'usage de la voiture continue à progresser. On peut se réjouir qu'il existe 25 réseaux de transports urbains en Normandie, mais la part modale des transports en commun pour les trajets domicile-travail ne dépasse 10% qu'au sein des réseaux de Caen, du Havre

et de Rouen. Dans ces conditions, comment agir ?

➤ *Pour les TER, une politique d'arrêts, voire de création d'arrêts, couplée à la mise en oeuvre d'une tarification attractive, est nécessaire. La faible fréquentation de certaines gares n'est pas une fatalité. On peut ainsi redonner aux usagers l'envie de fréquenter ces lieux en organisant des systèmes de rabattement des transports en commun vers les gares, en créant des hubs de mobilité regroupant différents transports connectés, mais aussi des aires de parkings, voire*

PROJETS DE REOUVERTURES ET M INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES



des « points services publics » dans les gares. En milieu urbain et périurbain, **la création de nouveaux arrêts** peut paraître pertinente : Carpiquet et Mondeville à Caen, Fond du Val et Darnétal à Rouen... en font partie.

➤ *La baisse des ventes au guichet est une réalité. Mais l'information, la prise en charge des voyageurs en cas d'incident, le sentiment de sécurité, ou la difficulté d'une partie de la population à maî-*

trise
con
rais
tien
dan
n'éc
viab
pos
vea
lité
et c
inte
pos
tion
d'es

RECONSIDÉRER LA PLACE DE LA VOITURE DANS LES VILLES

Au commencement des difficultés, il y avait l'automobile... Prix des carburants, congestion, pollution, la voiture a mauvaise presse, mais pouvoir s'en passer n'est pas à la portée de toutes les bourses. C'est pourquoi le CE-

➤ *Le temps est venu de créer une **centrale de mobilité** regroupant les offres de transports. Les compétences de la Région lui confèrent un rôle de chef de file dans la mise en œuvre de cet outil. En ce qui concerne les aires de covoiturage, la partition suivante pourrait être envisagée : la Région gère l'information, les Départements réalisent les aires et les intercommunalités assurent la gestion au quotidien. L'incitation à covoiturer pourrait être soutenue par des aides financières ou des voies réservées aux covoitureurs.*

SER formule des pistes pour encourager le report modal vers les modes doux et actifs, susciter une réflexion sur la place de la voiture et accompagner les populations dans le changement.

➤ *Une réflexion sur les saturations routières aux heures de pointe pourrait mener à la création de **bureaux des temps** dans les grandes agglomérations.*

➤ *La réduction des vitesses de circulation en centre-ville (zones 30 ou zones de rencontre) pourrait sécuriser la pratique du vélo. Il n'est pas possible de créer des pistes cyclables partout, ni de bannir toute circulation motorisée.*

Finances QUI VA PAYER ?

Aujourd'hui, une part importante des services de transports sont payés par le contribuable (70% pour le TER). Comment alléger un peu la facture ? Le CESER propose :

- la suppression des doublons trains/cars qui existent sur différentes lignes
- la mise à péage public, pour les flux routiers de transit, de certaines routes (A84, A28 entre Rouen et Abbeville)
- l'amélioration de la performance ferroviaire avec la mise en place du cadencement, permettant d'optimiser l'utilisation du matériel et d'accroître la fréquentation.



CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DE NORMANDIE

Mobilités du quotidien | Mai 2019 | Présenté par Patrick Morel | Chargé de mission : Pierre Landais

Caen Abbaye aux Dames - CS 30529 CAEN Cedex 1 | 02 31 06 98 90

Rouen 5 rue Schuman - CS 21129 - 76174 ROUEN Cedex 1 | 02 35 52 56 30



COMPTE RENDU DE LA CONFÉRENCE D'AXE PARIS-ARGENTAN-GRANVILLE LE 1^{er} AVRIL À ARGENTAN

Jean-Baptiste Gastinne annonce que malgré sa nomination au Havre, il entend rester pleinement en charge du dossier des transports au sein du Conseil régional de Normandie.

Il se félicite que deux problèmes aient déjà été réglés sur la ligne sous son mandat : les dysfonctionnements liés aux feuilles à l'automne et l'arrivée du Paris-Granville à Paris-Montparnasse, qui va être effective pour la plupart des trains. Il regrette que le TER du matin Argentan-Paris (arrivée 8h16) et le Granville-Paris qui arrive à 9h16 ne soient pas concernés pour l'instant car PMP est saturée à ces horaires. Il aurait fallu décaler le 9h16 à 9h40 et l'enquête auprès des usagers de ce train a été négative. De même, la prolongation du Argentan-Paris arrivant à 8h16 à partir de Vire à la demande de la municipalité n'a pas été possible pour des raisons techniques, mais le sujet reste à l'étude. L'objectif est que tous les trains arrivent en 2021 ou 2022 à Paris-Montparnasse et d'améliorer l'offre pour la Normandie.

Des chiffres de fréquentation et d'achat de cartes régionales sont communiqués, qui montrent une forte progression des moins de 26 ans, mais ces chiffres concernent l'ensemble de la Normandie, pas seulement la ligne Paris-Granville.

La clôture des Etats généraux de la mobilité en Normandie aura lieu le 3 juin. Des réponses plus précises seront apportées ce jour-là sur des questions encore en débat.

Jean-Baptiste Gastinne déclare que les cartes commerciales nationales de la SNCF (y compris les nouvelles commercialisées courant mai 2019) continueront d'être acceptées en 2020 mais avec des modalités qui restent à définir. Pour les offres et les tarifs vers Paris, rien n'est décidé pour l'instant, même pas le calendrier de la mise en place. L'annonce sera faite en 2020, peut-être en janvier mais ce n'est pas sûr.

Concernant la réservation, J-B. Gastinne annonce que c'est la gamme KRONO qui est retenue pour Paris-Granville, ce qui implique une réservation obligatoire. A priori, ce sera la même chose pour Argentan-Paris.

Le CULPAG rappelle son attachement à la possibilité de réserver, y compris sur les actuels TER Argentan-Paris qui sont très fréquentés le matin et le soir en semaine, et demande la possibilité d'acheter des billets échangeables et remboursables sur tous les trains (contrairement à ce qui existe actuellement pour les TER). Si la condition est la réservation obligatoire, le CULPAG n'y est pas opposé à condition que les échanges de réservation soient simples et gratuits.

L'ADPCR demande comment se fera l'échange de réservation de dernière minute, et si le changement des distributeurs a été planifié.

J-B. Gastinne dit que les modalités de changement de réservation et de coût ne sont pas encore décidées.

Le président de la FNAUT Normandie rappelle son opposition à la réservation obligatoire et suggère la réservation seulement pour les trains les plus fréquentés, qui répond à la fois au besoin de l'exploitant de gérer les flux et à la demande des usagers d'un bon confort de voyage.

Le maire de Nonancourt intervient pour faire part de son inquiétude liée au nouveau tarif des abonnements mis en place par la Région Centre-Val-de-Loire entre Dreux et Paris et demande un lissage tarifaire sur les zones en lisière. Les usagers vont désertier la gare de Nonancourt pour prendre le train à Dreux. Le CULPAG signale que des usagers, y compris jusqu'à L'Aigle, ont été démarchés par la SNCF pour acheter ces abonnements.

J-B. Gastinne confirme que la Normandie est en pourparlers avec la Région Centre-Val-de-Loire et que la desserte de Dreux fait partie des discussions.

Interrogé par V. Wiesinger sur la nouvelle tarification à bord des trains, J-B. Gastinne a dit comprendre la nécessité de maintenir le tarif guichet quand le voyageur de bonne foi ne peut pas acheter son billet en gare (guichet fermé, absence de guichet, absence d'automate ou automate en panne). Il a rappelé que la fixation des tarifs est une prérogative du Conseil régional. Il a aussi indiqué que M. Morin a envoyé à la SNCF un courrier en ce sens au titre de Régions de France. V. Wiesinger a demandé une confirmation écrite de la position du Conseil régional.



Amélioration du confort des rames Régiois

J-B. Gastinne a annoncé que le conseil régional avait retenu le principe d'améliorer le confort des rames Régiois. Les points retenus sont :

- Amélioration des sièges et installation de tablettes,
- UFR espace duo,
- Prises électriques,
- Signalétique améliorée (espace bébé, sièges inclinables...).

Le CULPAG demande si les grincements de certains bogies peuvent ou non être réparés, la réponse étant attendue depuis près de deux ans. M. Dupont dit qu'il

n'avait pas été saisi du problème et que Cédric Patenay va apporter une réponse.

Le CULPAG demande si les vitres laissant pénétrer la 4G vont être installées, au moins sur une voiture. Jean-Baptiste Gastinne répond que ces vitres sont en test et qu'une réponse sera apportée ultérieurement.

Xavier Jacquet fait part du problème des rampes d'accès aux intercircularisations entre deux voitures qui présentent un danger et l'absence de projet d'installation de cloisons entre les plates-formes et les compartiments voyageurs pour éviter les courants d'air. M. Gastinne a répondu que l'enveloppe de crédits affectée à cette opération ne permettait pas de tout faire, les cloisons générant des modifications de structures importantes et coûteuses.

Le CULPAG signale la propreté du premier TER Argentan-Paris, qui laisse souvent à désirer. Cette question va être étudiée.

Interpellé par le président du CULPAG sur une étude de la SNCF sur la réduction du nombre de rames Régiois, M. Gastinne affirme que c'est une rumeur et que la Région a la volonté de conserver la totalité du parc de 15 rames.

Les travaux

M. Baraté a présenté les travaux prévus dont :

- RVB entre Argentan et Flers (août à déc. 2019) avec limitation vitesse 120 km/h,
- Remplacement d'appareils de voie et mise en accessibilité en Île-de-France (avec une coupure du trafic sur Paris-Granville pendant plusieurs week-ends en 2019 jusqu'à l'automne, mais pas en 2020),
- Travaux de modernisation de voie entre Le Mans et Alençon au 4ème trimestre 2020.

M. Baraté dit que pour les week-ends d'interruption, il a été privilégié chaque fois que possible de permettre un retour le dimanche soir, ce que les associations apprécient.

M. Fiocco a répondu à l'interpellation de la FNAUT sur le respect des compositions : plutôt que respect des compositions, la SNCF parle de respect de la capacité en citant le chiffre de 99,38 % au 1er trimestre 2019. (La composition théorique des trains nous a été communiquée).

Le CULPAG demande si le problème récurrent de signalisation défectueuse et de passages à niveau en panne autour de Verneuil a pu être identifié, car il affecte le trafic depuis des mois, engendrant des retards avec des conséquences importantes lors de l'insertion à Dreux. M. Succab avait annoncé qu'une étude avait été conduite. M. Baraté répond que le problème n'a toujours pas été identifié mais que le respect des horaires à 5 mn est de 89,1% pour l'ensemble de la ligne.

Le CULPAG souhaiterait avoir des chiffres par train, les TER du matin étant plus impactés que les autres.

La desserte

Au SA 2020, la desserte reste stable avec 5 A/R Paris<>Granville et 2 A/R Paris<>Argentan.

9 trains sur 10 arriveront à Paris-Montparnasse. Seul le 3410 aura son arrivée à 9h16 maintenue à Vaugirard. L'arrivée à Montparnasse imposait un recul de 20 minutes que tous les voyageurs sondés ont refusé. Les Paris<>Argentan restent à Vaugirard de même que les deux trains supplémentaires du vendredi. Le 3441 partira à 16h13 au lieu de 16h43 à partir de 2020 pour pouvoir partir de Paris-Montparnasse, point sur lequel les associations d'usagers ont fait part de leur désaccord.

Une étude est en cours pour amorcer l'origine du TER 16512 à Flers ou Vire pour répondre aux besoins des entreprises d'une arrivée à Paris plus tôt le matin.

Le CULPAG demande que l'arrivée des premiers trains du matin à Paris revienne plus près de 8h et 9h (au lieu d'une dérive constatée vers 8h16 et 9h16 actuellement).

J-B. Gastinne annonce la suppression des arrêts de Sainte-Gauburge et du Merlerault dès l'été 2019, pour des raisons de coût, toutes les haltes ne pouvant devenir des pôles multimodaux. Le CULPAG s'élève contre la suppression, a fortiori anticipée, de ces arrêts, qui vont laisser un tronçon de 50 km entre Argentan et L'Aigle sans arrêt, avec un report obligatoire sur la voiture individuelle étant donné l'absence de service de cars. J-B. Gastinne explique que ces arrêts n'étaient pas utilisés. Le CULPAG regrette

cette approche, considérant que le cabotage remplit les trains, mais pas avec des arrêts dont la desserte est squelettique et ne permet pas un aller et un retour.

Une élue du Merlerault appuie ces remarques.

Gaël Barbier indique que les personnes concernées ont déjà été contactées pour trouver des solutions alternatives, ce que le CULPAG conteste, la secrétaire habitant Sainte-Gauburge.

Le président de la FNAUT Normandie rappelle l'opposition de la FNAUT à la suppression des arrêts.

M. Gastinne a confirmé que la relation directe Paris<>Pontorson-Mont-Saint-Michel était prévue pour le printemps 2020.





COMPTE RENDU DE LA CONFÉRENCE D'AXE PARIS-CAEN-CHERBOURG LE 30 AVRIL À CAEN

M. J-B. Gastinne annonce les Etats Généraux de la Mobilité au Centre des Congrès de Caen le lundi 3 juin 2019 à 15h00.

Il annonce que le service annuel 2020 sera suivi d'autres modifications au fur et à mesure de la livraison du nouveau matériel Omneo qui sera livré au rythme de 3 à 4 trains par mois à partir de janvier 2020.

Les résultats de la mise en place de la tarification Tempo pour les abonnements :

	Abonnements	2017	2018	évolution
> 26 ans	mensuels	31 777	33 631	+ 6 %
	annuels	29 928	34 983	+ 17 %
< 26 ans	mensuels	14 123	22 995	+ 63 %
	annuels	4 381	8 236	+ 88 %
	Cartes < 26 ans	10 670	28 709	+ 269 %

Toujours pas de résultats de l'évolution de la vente des billets Tempo hors abonnement.

Evolution de la tarification

Le tarif Tempo concernera les trains Chrono, Proxi et Citi. Toujours le même prix quel que soit le moment.

Les Chrono+ seront à réservation avec un système de yield management (garantie de place assise, variation du prix en fonction de la date d'achat ou de la date du voyage)

En 2021 les abonnés auront accès à tous les types de trains (faudra-t-il une résa dans les Chrono+ ? À voir...).

Un usager signale que le module de réservation actuellement disponible pour les usagers ne fonctionne pas correctement. Réponse habituelle de la SNCF : ça devrait s'arranger...

D. Gréboval est intervenu pour demander quels seront les outils de commercialisation qui permettront d'acheter les billets avec réservation. Réponse très vague de M. Dupont qui déclare que les gares pourraient être équipées de nouveaux distributeurs...

X. Jacquet est intervenu pour demander un plafonnement de la tarification TEMPO pour les trajets TER longue distance, comme cela a été mis en place en Bourgogne-Franche-Comté et en Bretagne.

D. Gréboval a demandé à nouveau la création d'un tarif d'abonnement hebdomadaire pour les apprentis. J.B. Gastinne a répondu que la région avait engagé une réflexion pour un abonnement mensuel particulier avec 2 destinations possibles depuis le domicile.

Régularité

Pour le TER, la Normandie est la 2ème région, derrière la Bretagne. Les problèmes concernent surtout les TER qui touchent Paris (ce que la Bretagne n'a pas !)

La régularité des Caen-Rouen n'est pas bonne. Il y a eu de nombreux problèmes de chutes d'arbres et de heurts d'animaux.

F. Viez a dit qu'il serait utile d'engager des tailles de végétation et d'installer des clôtures. M Baraté, SNCF Réseau, a répondu que les animaux suivaient les clôtures et traversaient au bout ; les clôtures sont très coûteuses sur des linéaires importants. Il y a aussi le problème de la divagation des animaux domestiques.

Pour Paris-Caen-Cherbourg, les résultats de régularités sont donnés pour un mix d'IC et TER, avec un taux de 82,2% à 5 mn, les meilleurs résultats du TER masquent ainsi les mauvais chiffres des Intercités !

X. Jacquet a demandé que l'on puisse avoir les résultats de régularité des lignes routières. M. Dupont a dit que ce serait effectivement normal de les avoir et qu'il allait suivre la question.



Matériel Omneo Premium

3 rames sont construites. Elles effectueront des essais UM 2 sur le RFN en juin 2019. Lors de la mise en service, elles circuleront d'abord en US puis en UM 2 à partir de mai 2020.

Le Technicentre de Sotteville (68 M€) sera achevé fin 2019. Il accueillera les Omneo, TER 2N NG et Régiolis. Une fosse de maintenance est créée à Caen (5 M€). Les équipements de maintenance à Caen, Cherbourg et au Havre représentent un investissement de 35 M€.

SNCF Mobilités financera les adaptations nécessaires au technicentre de Paris-Saint-Lazare.

Joël Bruneau, maire de Caen est intervenu au sujet de l'insuffisance du nombre d'emplacements vélos à bord des Omneo. M Gastinne a répondu que cet aspect n'avait pas été jugé prioritaire par les usagers lors des consultations préalables à la rédaction du cahier des charges. Il a ajouté « nous assumons » en disant que la Région avait privilégié le nombre de places assises.

M. Bruneau a également fait part des attentes concernant l'accès à internet à bord des trains. M. Gastinne a répondu que la région faisait tout ce qu'elle pouvait pour que ça fonctionne, en s'en remettant à Orange.



Investissements sur le Réseau (M. Baraté)

200 M€ investis en Normandie :

- Mise en accessibilité PMR gares de Valognes et Lisieux ;
- Lisieux : 13 M€ + 1 M€ étude (CR 60%, Etat 23%, SNCF Réseau 15%, autres collectivités 2%). La passerelle a été posée le 23 mars 2019 ;
- Valognes : 4,8 M€ (CR 60%, Etat 25%, SNCF Réseau 15%) Passerelle + ascenseurs, travaux entre Juillet 2019 et juin 2020.
- Renforcement d'un pont à Frénoville-Cagny (passage des Omneo) ;
- Adaptation du gabarit des quais pour l'arrivée des Omneo : Cherbourg, Caen, Lisieux, Serquigny, Evreux ;
- Tunnel de Nettreville (mai à décembre) ;
- Radio Sol-Train (GSM Rail), déploiement de la fibre Mantes-Cherbourg ;
- Travaux 2020 :
 - Aiguillages à Serquigny (2 WE sans train dont l'Ascension) ;
 - Tunnel de Navarre (renouvellement voie impaire) ;
 - RVB zone de Paris-Saint-Lazare ;

M. Gastinne a fait part de son souhait d'une meilleure communication sur les grands événements en Normandie afin qu'ils ne soient pas pénalisés par des travaux.

Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Patrick. Morel a abordé le sujet d'EOLE. Les travaux vont se dérouler jusqu'en 2024. Ils sont insuffisants pour régler les problèmes de la section Paris-Mantes. Le CESER est vigilant pour la réalisation du 1er tronçon de la LNPN dont le coût est chiffré à 3,2 Md€. La question du financement n'est pas réglée. Si la Normandie apportera sa contribution, il est très probable que la région Ile-de-

France refusera de payer. Il faut défendre collectivement un projet réaliste (priorité Paris-Mantes et gare de Rouen-Rive-Gauche).

M. Gastinne a confirmé le souhait du conseil régional d'un lancement du chantier Paris-Mantes avant 2027. Des annonces de la part du Premier Ministre sont attendues. Il y a également urgence de réaliser le saut de mouton en amont de Paris-Saint-Lazare pour supprimer le cisaillement des groupes V et VI (150 M€, investissement retenu dans le rapport du Comité d'Orientation des Infrastructures).

M. Joël Bruneau, maire de Caen, a souligné la carence de l'Etat pour l'investissement. Sur un budget de 400 Md€, seuls 8 Md€ sont consacrés à l'investissement. Il faut que l'Etat réduise ses dépenses de fonctionnement pour retrouver la capacité d'investir.



F. Viez a fait part d'un bruit qui circule sur la fermeture des guichets de Bernay et Evreux pendant l'été. M. Dupont a répondu ne pas avoir cette information (silence de M. Gastinne sur le sujet).

Gares et guichets

L'UDUPC est intervenue sur le problème de la fermeture de la gare de Valognes le matin pour les premiers trains. M. Dupont a dit être conscient du problème et que la SNCF recherchait une personne pour ouvrir le matin et fermer le soir. (Une solution a été trouvée à Carentan avec un employé communal, l'hôtel de ville étant situé en face la gare).

X. Jacquet a évoqué l'aménagement raté de la gare de Villedieu avec un espace d'accueil rétréci ouvert à tous les vents. La situation serait liée à une limitation à 40 m² des espaces accueillant du public sans personnel de surveillance. M. Dupont a répondu que la transformation avait été opérée avec l'accord des élus locaux. M. Nicolas Gomet, de Gares & Connexions, a précisé que les règles de sécurité incendie limitaient les espaces à 10 m². M. Gastinne a dit que la région n'était pas fermée à de nouvelles adaptations.

SA 2020

Pour finir, M. Gastinne a abordé le projet de Service Annuel 2020 en soulignant les négociations difficiles avec Ile-de-France Mobilités concernant les sillons entre Paris et Mantes. Le SA 2020 se base sur un plan de transport qui peut être tenu, avec une robustesse assurée, et une lisibilité des horaires (mn départ) :

- Renforcement global des km-trains notamment sur les axes principaux ;
- Augmentation de l'offre Paris<->Caen<->Cherbourg directe ;
- Augmentation de la desserte Paris<->Caen (3 à 4 A/R supplémentaires) ;
- Augmentation du nombre de relations Paris<->Trouville-Deauville sans changement ;
- Simplification des missions Caen<->Rouen.

2020 étant l'échéance du contrat Manéo dans la Manche sera aussi l'opportunité de repenser le réseau pour bien l'articuler avec les trains dans les gares multimodales.

D.G.



Affluence au guichet de la gare de Coutances, mercredi 17 juillet



COMPTE RENDU DE LA CLÔTURE DES ASSISES DE LA MOBILITÉ LE 3 JUIN, PALAIS DES CONGRÈS À CAEN

Cette manifestation clôturait une phase de concertation intégrant :

- Les conférences d'axes et les comités de territoires.
- Les rencontres du VP Transports avec les élus des différents territoires.
- La consultation de la FNAUT Normandie sur les projets de grille SA 2020 (Cette démarche devait être confidentielle, à la demande du cabinet du président Hervé Morin, mais a finalement été rendu public par H Morin lui-même !).
- Les rencontres bilatérales du VP Transports avec les associations qui l'ont sollicité.

Aucune information précise n'a été dévoilée sur le SA 2020 mais plusieurs points ont été confirmés :

- Un renforcement de l'offre de 15 à 20 % concernant essentiellement Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Vernon-Rouen, Paris-Caen et Paris-Lisieux-Trouville-Deauville. Les dessertes des autres lignes devant conserver globalement leur consistance actuelle.
- L'arrivée à Paris Montparnasse de la majorité des trains de l'axe Paris-Granville.
- La création d'un train direct vers Pontorson-Mont-Saint-Michel (été 2020) et entre Paris et Dieppe le week-end.
- La suppression programmée des arrêts de Saint-Pierre-du-Vauvray, Saint-Martin du Vivier (report sur TC aggro de Rouen), Glos-Montfort, Le Merlerault, Sainte-Gauburge, Coulibeuf. M Gastinne a réaffirmé que le CR

assume ces décisions, que des solutions alternatives personnalisées seront mises en place.

- L'engagement d'une réflexion sur la question de la desserte de la vallée de l'Andelle, mal reliée à l'agglomération rouennaise malgré la proximité (*Cela inclut la question de l'avenir de la gare de Pont-de-l'Arche ndlr*).
- La poursuite de l'adaptation du réseau de distribution, malgré la difficulté créée quand on ferme le dernier guichet. Les solutions alternatives mises en place fonctionnent, c'est le cas d'Avranches où l'Office de Tourisme vend plus de titres que la gare précédemment.
- La volonté du CRN de bien organiser les correspondances des lignes routières avec les trains dans les gares pôles d'échanges multimodaux. (2020 pour la Manche, 2022 pour le Calvados, échéances des contrats actuels et au fur et à mesure des échéances de contrats pour les autres départements).
- Après bilan de l'expérimentation en Roumois-Seine, le déploiement de l'application Karos (covoiturage organisé) à d'autres territoires en zones peu dense. Dans les zones où l'offre TC est bien développée, le covoiturage ne doit pas devenir concurrent.
- La poursuite du déploiement d'Atoumod notamment dans le périmètre de l'ex Basse-Normandie (Cherbourg, Vire, Saint-Lô...). Atoumod doit devenir un système de billettique intermodale également pour les trajets individuels.

Atoumod 250 000 cartes (TER, lignes routières des départements 14, 27, 76, et réseaux urbains de Caen, Dieppe, Evreux, Coutances, Lisieux).

Atoumod multi : doublement à Val de Reuil entre 2012 et 2018.

Rouen Elbeuf +30%, abo TER +10 à +15 % (pas de précision sur la période).

- La segmentation de la nouvelle offre (City, Proxi, Krono, Krono+) avec les prix « yieldés » sur Krono+ assortis de la résa obligatoire (2021).

Participant à la table ronde, D. Grébouval a abordé plusieurs points :

- La nécessité d'améliorer la coordination des horaires des trains et des lignes routières dans les pôles multimodaux. L'organisation des correspondances est une nécessité pour circuler dans l'ensemble du territoire régional et développer la fréquentation.



Le pôle multimodal de la gare du Havre

- Le manque de transparence de l'information délivrée par SNCF Mobilités lors des conférences d'axe et les comités de territoires
- La proposition d'intégrer la question des lignes routières et de l'intermodalité dans les comités de territoires.
- L'intérêt des réunions Regards Croisés organisées par SNCF Intercités Normandie, avec un souhait de les conserver, de les étendre à d'autres axes (Caen-Le-Mans-Tours et lignes TER)
- La nécessité de pouvoir être consulté beaucoup plus en amont sur les projets d'évolution des schémas de desserte.
- L'opposition de la FNAUT à la réservation obligatoire, notamment pour tous les trajets intra régionaux (difficulté d'accès au train, pas de vente de billet avec résa sur les DBR, problème de compatibilité avec Atoumod etc... (une réunion avec les services de M Barbier est en cours de programmation)

M Gastinne a retenu l'idée du maintien des réunions « Regards croisés » et leur mise en place pour certains

axes TER. Il a également validé l'idée que les comités de territoires abordent à la fois les aspects ferroviaires, routiers et coordinations des différentes solutions de mobilités dans les territoires.

Xavier Jacquet, président de l'ADPCR, est intervenu préciser que derrière la FNAUT Normandie, les associations continuent leur travail de terrain localement. Il a interpellé M Gastinne pour demander que les associations soient prévenues quand le vice-président transports rencontre les élus dans les territoires, afin que les associations puissent proposer une entrevue préalable avec les élus pour leur exposer nos points de vue. (Les élus acceptent ou pas et les décisions relèvent in fine du CRN). M Gastinne a répondu que cette question méritait d'être étudiée, en précisant que l'ADPCR avait un caractère particulier en développant une expertise et une capacité de conseil.

M. Bazire est intervenu pour présenter à nouveau les sections prioritaires du projet LNPN pour lequel rien n'est encore décidé. (Note complémentaire hors réunion : une mobilisation des élus normands est nécessaire. P Morel souhaite s'y investir dans le cadre de l'association LNPN présidée par M. Léger du CESER).

L'urgence de la réalisation d'un saut-de-mouton dans l'avant gare de Paris-Saint-Lazare pour supprimer le croisement à niveau des voies des groupes V (Paris-Mantes via Poissy) et VI (Paris-Mantes et Paris-Gisors via Conflans-Ste-Honorine) a été réaffirmée.

Dans sa conclusion, Hervé Morin a affirmé que le 1er janvier 2020 ne serait pas un bing bang même si ce sera une étape décisive. Il a précisé que les négociations pour l'obtention des sillons pour les trains normands entre Paris et Mantes avaient été très difficiles avec Mme Péresse, présidente de la région Ile-de-France. Mais les deux régions se sont finalement accordées pour éviter un arbitrage par l'Etat ! (L'Ile de France aurait voulu que de nombreux trains normands s'arrêtent à Mantes). Compte tenu des investissements réalisés (matériel et réseau), il demande une implication importante de l'ensemble de la « maison SNCF » pour que les améliorations soient perceptibles et durables. L'objectif est de faire revenir les normands dans les trains et plus globalement dans l'ensemble du système de transport collectif régional mis en cohérence. Il a bien retenu le principe d'un système cadencé avec des trains en correspondance « de Dieppe à Cherbourg » comme le lui a suggéré la FNAUT Normandie dont il a souligné la qualité du travail et qu'il a publiquement remerciée.

La réunion s'est achevée avec la présentation du nouveau nom du réseau de mobilité régional.



DES NOUVEAUTÉS SUR PARIS-GRANVILLE ET LA DESSERTE DU MONT-SAINT-MICHEL

Retour à Montparnasse 1

La principale nouveauté annoncée publiquement par la Région est le retour de la plupart des trains Intercités Paris-Granville en gare Montparnasse 1. C'était attendu depuis la mise en service des Régiolis Bi-modes. Sous prétexte d'interdiction d'entrée des trains diesel sous la dalle de Montparnasse, les Intercités et TER normands avaient été relégués à Vaugirard (Montparnasse 3). Cette interdiction n'avait plus de raison, les Régiolis arrivant en traction électrique depuis Dreux. Les démarches engagées par le président Morin (voir nos précédents bulletins) aboutissent enfin et dès décembre 2019 tous les trains en provenance ou à destination de Granville arriveront ou partiront de Montparnasse 1. Seuls les TER Paris-Argentan, les deux AR Paris-Granville du week-end et, malheureusement, le premier Granville-Paris arrivant à 9h16 resteront pour quelque temps encore fidèles à la gare Vaugirard. Enfin, pour permettre son départ depuis Montparnasse 1, le train 3441 voit son départ avancé de 16h43 à 16h13. Nous jugeons que ce départ est trop tôt et avons demandé son report à 17h13, comme le vendredi. Cela serait impossible pour des raisons d'encombrements de la gare en heure de pointe. Dans ce cas ne vaudrait-il pas mieux de conserver le départ depuis Vaugirard ? Votre avis nous sera précieux pour appuyer nos prochaines propositions.

Action sur la qualité du voyage

Le 2 juillet, les usagers de la ligne Paris-Granville étaient invités à la Réunion «Regards Croisés» dédiée à la ligne Paris-Granville. Bien que ces réunions soient ouvertes à l'ensemble des usagers seuls les représentants des associations des usagers de la ligne Paris-Granville assistent à ces réunions. Il est dommage que, soit à titre individuel soit au nom des collectifs de défense de la ligne, aucun autre usager ne participe à ces intéressantes rencontres avec la direction régionale Intercités.

Une direction de ligne Paris-Granville

Lors de cette réunion, nous avons appris que SNCF mettait en place une direction spécifique à la ligne Paris-Granville et peut-être demain avec celle de Granville-Rennes ? Le nouveau directeur a sous ses ordres des équipes dédiées à la ligne. Elles comprennent à la fois, le personnel des gares (vente et escale), les contrôleurs, les agents de conduite et d'entretien du matériel. Cette nouvelle organisation, non plus en silo mais transversale, devrait améliorer rapidement la qualité de service de la ligne. Peut-on voir là une réponse de la SNCF à la volonté affirmée par la Région de pérenniser la ligne et d'en améliorer la qualité de service ? Cette nouvelle organisation est accompagnée par un regroupement des agents de contrôle et de conduite sur les résidences d'Argentan et demain de Granville.

Mise en place d'un questionnaire de satisfaction client

Une affichette « Que pensez-vous de votre voyage sur la ligne Paris-Granville ? » avec un QR code, va être placée dans les trains. Ce QR code vous permettra via votre mobile de signaler les dysfonctionnements que vous auriez constatés pendant votre voyage. Il vous sera également possible de faire partager votre satisfaction. Ne pas oublier d'indiquer la date et le numéro du train pour qu'ensuite les services compétents puissent intervenir utilement.

QUE PENSEZ-VOUS DE VOTRE VOYAGE SUR LA LIGNE PARIS-GRANVILLE ?

Votre retour nous est précieux !

<http://bit.ly/2MefdPq>

Pour scanner ce QR Code : Utilisez une des applications prévues à cet effet et disponibles gratuitement sur les stores d'applications mobiles.

Ligne Paris-Granville, nous prenons soin de vous.

Orientation des rames

Nous ne pouvons qu'approuver l'uniformisation de l'orientation des rames et le repérage au sol des numéros des voitures. Pour les voyageurs ayant une réservation cela simplifiera la recherche de la voiture et donc l'embarquement des voyageurs. Cependant, nous veillerons à ce que cela ne conduise pas à la réservation obligatoire pour les futurs «KRONO» Paris-Granville.

Actions de bienveillance clients

Certains y verront sans doute une propension de SNCF à copier le transport aérien mais un peu plus de convivialité ne peut que faire du bien. Pour cela plusieurs actions sont mises en place :

- Accueil personnalisé des voyageurs à leur arrivée à Granville,

- annonce de bienvenue du conducteur en plus des annonces habituelles,
- geste d'attention ciblé du chef de bord (distribution de Sodoku, coloriage...),
- accompagnement proactif des voyageurs vers les applications digitales.

Mise en place d'une application découverte de la ligne

Appelée BAMGI, cette nouvelle application multimédia permet de découvrir la ligne et propose des circuits sur le Mont-Saint-Michel et sur Granville.

L'ADPCR juge cette initiative très intéressante et espère qu'elle donnera envie aux touristes de se fixer quelques jours dans notre région.

VOYAGE AU BOUT DU MONT

N'ATTENDEZ PAS D'ÊTRE ARRIVÉ À DESTINATION POUR DÉCOUVRIR LES MERVEILLES DE LA MERVEILLE !

Téléchargez l'application **BAMGI** et partez à la découverte de la ligne Paris-Granville, de votre place. Une ligne qui réserve bien des trésors !

BAMGI c'est un peu d'histoire à écouter, des photos et des vidéos. Suivez le guide !

Étape 1 en gare

Il suffit de flasher ce QR Code avec un smartphone. Il vous conduit sur une page Internet qui présente l'application.

Cliquez ensuite sur AppStore ou Google play pour la télécharger. **BAMGI** est compatible avec tous les smartphones. Vous pouvez également saisir l'adresse <http://bit.ly/bamgi>

Cette icône apparaît sur votre bureau. Cliquez, l'application s'ouvre sur une page d'accueil. Bienvenue !

Français Anglais

Un train direct Paris-Pontorson le Mont-Saint-Michel en 2020

La desserte du Mont-Saint-Michel via la ligne Paris-Granville est confirmée pour l'été 2020. La période exacte de circulation de ce train Paris-Pontorson, en correspondance avec un car laissant les voyageurs au pied du Mont, n'est pas encore définie. On parle de la période Avril-Octobre ? Cela correspondrait à nos propositions. Le prix de 27€ le voyage serait maintenu avec en plus, certains jours, des animations dédiées aux touristes lors du trajet Folligny-Pontorson. Le reste de l'année le car en correspondance à Villedieu sera maintenu.

L'ADPCR a demandé à la Région, nouvelle autorité organisatrice des transports routiers, de créer, tout au long de l'année des cars (ex Manéo) Villedieu-Avranches-gare de Pontorson. Ces cars seraient en correspondance avec les trains de et pour Paris sauf en période de circulation du train direct Paris-Pontorson. Le Mont-Saint-Michel et les villes de Pontorson et d'Avranches seraient ainsi reliées à

Paris 4 à 5 fois par jour via la ligne de Granville pour un prix très inférieur à celui d'un parcours via Rennes et le TGV.

Accueil animation des clients à destination du Mont-Saint-Michel dès 2019

Pour accompagner la forte croissance de la fréquentation du train+car à 27€ entre Paris-Villedieu et le Mont-Saint-Michel, la direction Intercités Normandie met en place du 1er juin au 28 septembre les «Samedis du Mont-Saint-Michel». Les voyageurs ont droit à un accueil personnalisé en gare de Vaugirard avec café, cookie et distribution d'une plaquette de la ligne en français et en anglais. Enfin, ils bénéficient d'une conférence dans le car entre Villedieu et le Mont. Ils peuvent aussi, comme tous les autres voyageurs, charger sur leur tablette l'application digitale BAMGI.

Nouvelles des gares

Gare de Villedieu-les-Poêles

La gare de Villedieu a perdu ses échafaudages, une fresque en cuivre illustrant le Mont-Saint-Michel a remplacé les portes de l'ancienne salle d'attente. Si la gare offre ainsi un aspect plus attrayant aux touristes de passage, les problèmes consécutifs à la fermeture des guichets ne sont pas résolus et l'ADPCR ne manque pas de soutenir le projet de gare multimodale-multiservices étudié par Villedieu Intercom.

Gare de Vire

Le projet d'aménagement de la gare de Vire avance, sans doute pas aussi vite que le désire la municipalité. Cette dernière souhaite que le premier TER Argentan 6h09-Paris 8h16 parte de Vire afin de répondre à la demande des entrepreneurs de la Région désireux d'arriver à Paris vers 8h.

L'ADPCR soutient cette demande et fera des propositions en ce sens dans le cadre d'un projet de refonte des dessertes en 2021. Projet à conduire en partenariat avec le CULPAG et les autres associations concernées par les lignes Paris-Granville et Caen-Le Mans-Tours.

Gare de Pontorson

La commune nouvelle de Pontorson est porteuse d'un projet de création d'un pôle d'échange multimodal. Le comité technique, auquel l'ADPCR participe, s'est déjà réuni 3 fois. Un bureau d'études sera désigné prochainement.

Les guichets sont rouverts pour la période estivale, du 24 juin au 8 septembre, selon les modalités suivantes :

- lun, jeu, ven, sam : 9h30-12h30 et 13h30-17h30
- dim et fêtes : 10h00-12h30 et 13h30-18h00

Fermetures de gares programmées au SA 2020

La région a annoncé la fermeture des gares de Sainte-Gauburge et de Le Merlerault. Un service de cars est prévu en remplacement. Si l'ADPCR n'est pas directement concernée, nous nous opposons à toutes fermetures de gares pour raison économique, alors que l'Etat demande aux territoires ruraux de s'engager dans la transition écologique et de réduire leur empreinte carbone.

INFOS BRÈVES

Mise en accessibilités pour les personnes à mobilité réduite de la gare de Bayeux

Les travaux ont été achevés en gare de Bayeux où une passerelle équipée d'ascenseurs a remplacé l'ancien passage souterrain (coût et financement de l'opération : voir compte rendu de la conférence d'axe Paris-Caen-Cherbourg p. 20).



Tramway de Caen

Les travaux se poursuivent et leur achèvement est proche. Depuis le printemps, il est possible de voir les rames du tramway circuler dans Caen pour des essais et la formation des conducteurs. L'inauguration du nouveau réseau a eu lieu le samedi 27 juillet 2019.



Commercialisation de la relation Paris-Centre-Manche du matin

Depuis le nouveau service annuel du mois de décembre 2019, la première relation du matin avec l'IC 3301 Paris D 07h05-Caen 09h03-Bayeux A 09h19 avec correspondance par autocar Bayeux 09h29-Saint-Lô 10h16-Coutances 10h52 non seulement dégradait le temps de parcours, mais n'était pas commercialisée, ni au départ de Paris, ni au départ de Caen, ce que l'ADPCR avait signalé dès le début. Alors que la relation apparaissait bien sur les sites des chemins de fer suisse ou allemand, ni le site OUI SNCF, ni l'appli SNCF ne la proposait ! Il a fallu 6 mois de travail (oui vous avez bien lu !!!) pour que la relation soit enfin commercialisée courant juin 2019...

Nouveau Technicentre de Sotteville

Le 5 juin, la première tranche opérationnelle du nouveau centre de maintenance des trains normands de Sotteville a été présentée officiellement. Cet atelier comportera 7 voies dont trois courtes (72 m) déjà en service depuis avril 2019 assurant la maintenance des Régiolis 4 caisses, AGC Bimodes et TER 2N NG. Les quatre voies longues (135 m) destinées à accueillir les futurs Omneo Premium seront disponibles dans le courant de l'automne 2019. L'atelier sera doté en 2020 d'un tour en fosse pour le reprofilage des roues, ce qui rendra la Région autonome pour ce type d'opération qui jusqu'à présent nécessite l'envoi des trains à Rennes ou Châtillon.



Le nouveau site fonctionnera 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, avec 160 agents. Il devrait en résulter une plus grande disponibilité du matériel roulant pour assurer le service.

Coût total : 70,5 millions d'euros (Conseil régional Normandie 50 M€, SNCF 13 M€, Etat 7M€, Métropole Rouen Normandie 0,5 M€).

Les sites de Caen, Le Havre et Cherbourg sont également en cours d'équipement pour assurer une partie de la maintenance. A terme, la quasi-totalité de la maintenance des trains normands sera assurée en Normandie, avec une attente très forte sur la disponibilité et la fiabilité du matériel roulant de la part des usagers.



LE CHEMIN DE FER DANS L'OUEST DE LA NORMANDIE PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE



13 août 1944 : déchargement d'une locomotive 140 sur la digue du Homet à Cherbourg



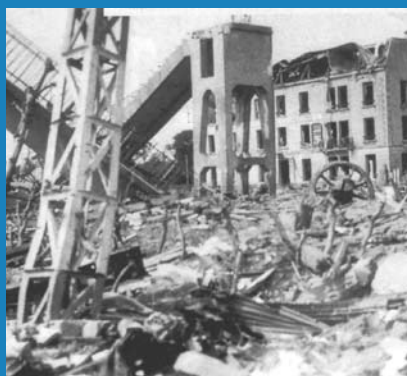
Cherbourg, ruines de la gare maritime



Coutances, la gare en ruines



Gare de Saint-Lô



Folligny



Le dépôt des locomotives de Caen



Les destructions des bombardements sur les voies de la gare de Lison

Pour contrer l'avancée des Allemands vers le front, en cinq jours, 36 convois ont emprunté l'itinéraire Cherbourg-Le Mans pour transporter 25 000 tonnes de vivres, médicaments et essence dans des conditions très difficiles : manque de personnel dans les gares, lignes téléphoniques coupées, ravitaillement en eau compliqué (pompage dans les rivières, recours aux pompiers).



adpcr

Hôtel de Ville - BP 330
50010 Saint-Lô cedex

Adresse email : adpcr.saint-lo@orange.fr
Retrouvez toute notre actualité sur le site www.adpcr.fr

