



adpcr  
INFOS

la mobilité dans l'ouest  
de la Normandie



N°106  
Septembre 2023



[www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)

**Une grande dorsale normande :  
Rouen-Caen-Granville-Pontorson-Dol-Rennes**

# ÉDITO

Voici notre premier bulletin depuis notre assemblée générale de fin janvier. Beaucoup de temps s'est écoulé depuis, mais nous ne sommes pas restés inactifs, nous avons notamment participé à de nombreuses réunions soit en présentiel soit en visioconférence lorsque les conditions de transport pour se rendre du Sud-Manche à Rouen sont particulièrement compliquées. Par exemple pour une réunion de 10h00 à 12h00, départ, la veille, d'Avranches à 12h30, arrivée à Rouen à 17h30, avec changement à Caen et pour revenir, le lendemain, départ de Rouen à 14h07, arrivée à Avranches à 17h45, le tout en autocar, avec un changement à Caen !

Pendant cette période, dans un souci de mieux vous informer, nous avons revisité notre site internet qui, au fil du temps, était devenu obsolète et ne semblait pas répondre aux besoins des usagers. Les premiers retours sont favorables, si vous ne l'avez pas encore fait, nous vous invitons à le consulter et à nous faire part de vos attentes si vous n'y trouvez pas ce que vous souhaitez. Nous vous le présentons en page 15.

Nous avons également travaillé sur deux grands dossiers déterminants pour l'avenir des dessertes ferroviaires normandes, en collaboration avec la Fnaut Normandie :

- Propositions relatives à l'évolution de la desserte des lignes normandes au cours de la période 2025 - 2035 qui présentent notre vision du ferroviaire notamment aux opérateurs qui répondront aux appels d'offres dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.
- Propositions d'investissements pour moderniser le réseau ferroviaire de Normandie, en lien avec le CESER.

Ce travail est indispensable pour que l'offre ferroviaire se développe afin de disposer de modes de déplacements écologiques répondant aux enjeux climatiques et environnementaux qui doivent désormais être la préoccupation de tous. Nous vous en communiquerons la teneur prochainement.

Nous sommes sur la bonne voie, depuis la crise du Covid-19, nous constatons une augmentation de la fré-

quentation des trains, même sur l'axe Granville-Rennes, le plus mal desservi de Normandie alors qu'il permet l'accès au Mont-Saint-Michel, 2<sup>ème</sup> monument de France le plus visité ! Nous rencontrons de plus en plus de jeunes habitants des grandes villes qui ne possèdent pas de voitures et qui ne voyagent que par les transports en commun, parfois avec leur vélo quand ils le peuvent. Le train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel qui circule cette année depuis le 2 juin avait déjà, dès le 20 juin, déposé 2 000 passagers en gare de Pontorson.

Depuis 2018, nous n'avons cessé de réclamer l'amélioration des dessertes qui ne se résument, sur le plan ferroviaire, qu'à deux allers et retours journaliers entre Caen et Rennes et qui n'offrent que très peu de possibilités de déplacements à la population et aux touristes.

Nous avons notamment fait remarquer le démantèlement de l'offre de fin de semaine pour les étudiants.

Lors d'une réunion, le 23 juin, nous avons été informés de la possible mise en circulation, à partir de décembre 2023 (Service annuel 2024) de nouveaux trains en fin de semaine et le remplacement d'un aller retour d'un autocar Coutances-Granville par un train l'après-midi, du lundi au samedi.

Ces évolutions devaient faire l'objet d'arbitrages et à ce jour, nous ne connaissons toujours pas la suite qui leur a été réservée.

L'ADPCR se réjouit de ces avancées, si elles sont mises en place, elles seraient encourageantes pour l'avenir, la ligne Caen-Rennes ne serait plus abandonnée. Ceci serait mis en place malgré l'absence de financement de la Région Bretagne qui, nous le pensons fortement, permettrait une desserte interrégionale de qualité et une amélioration des conditions de déplacement dans la Baie du Mont-Saint-Michel favorisant le nécessaire étalement de la fréquentation.

**Jean-Yves COLAS et Daniel GRÉBOUVAL**  
Co-présidents de l'ADPCR



# SOMMAIRE

Assemblée générale du 28 janvier 2023 .....	4
1 <sup>er</sup> comité de concertation « Vie des gares - Centre et Sud Normandie » .....	14
La refonte de notre site internet .....	15
« Convention collective de l'usager » : les 23 exigences de la FNAUT .....	16
Une opportunité : l'ouverture à la concurrence de l'« Etoile de Caen » .....	18
En bref .....	23
Dernière minute .....	24



L'ADPCR se soucie de notre planète : Le bulletin « ADPCR Infos » est imprimé sur du papier labellisé PEFC, fabriqué à partir de bois issu de pratiques de gestion forestière durables. Les encres d'impression sont d'origine végétale.

## L'ADPCR VOUS INFORME

Le bulletin « ADPCR-INFOS » regroupe des articles de fond et nos propositions concernant la mobilité dans l'ouest de la Normandie. Il est complété, si nécessaire, par une lettre qui nous permet d'être plus réactifs en collant mieux à l'actualité.

En consultant notre site internet [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr), vous aurez accès à beaucoup d'autres informations concernant les lignes que nous défendons et l'intermodalité. Si vous n'y trouvez pas ce que vous recherchez, contactez-nous et dans la mesure du possible, nous répondrons à vos questions.

Les logos des collectivités, qui soutiennent financièrement l'ADPCR, figurent normalement en bas de la 4<sup>ème</sup> de couverture. Contactez-nous si nécessaire.



# Assemblée générale du 28 janvier 2023



Le quorum étant atteint, soit 30% des membres présents ou représentés, la 31<sup>ème</sup> assemblée générale peut commencer. Présents ou Représentés : 95, soit **95 votants** sur un effectif de 279 membres.

## Accueil

En l'absence de Monsieur David Nicolas, Maire d'Avranches et Président de la Communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel Normandie, Madame Camille Peschet, Maire-adjointe souhaite la bienvenue et souligne l'importance de la desserte ferroviaire et de l'intermodalité au sein de l'agglomération afin de réduire l'utilisation de l'automobile.

Jean-Yves Colas remercie les personnes présentes, adhérents et élus à savoir : Madame Sophie Laurent, Vice-présidente de la communauté d'agglomération Normandie-Mont-Saint-Michel, Monsieur Bertrand Sorre, Député de la Manche, Monsieur Louis Thébault, Maire de Pleine-Fougères et Vice-président de la communauté de communes du Pays de Dol, Monsieur André Denot, conseiller départemental, Monsieur Philippe Bas, Sénateur de la Manche. Il remercie les cadres de la SNCF présents, Monsieur Olivier Choux, Directeur de la ligne Paris-Granville, et Monsieur Xavier Girard Directeur Axe Centre et Sud.

## Rapport Moral

Mesdames, Messieurs, Chers amis,

2022 a été le passage de témoin entre Xavier Jacquet et les deux nouveaux co-présidents, Jean-Yves Colas et moi qui lui avons succédé. Vous êtes témoins qu'il faut être 2 pour lui succéder. (Applaudissements).

L'année 2022 qui vient de s'achever, est celle du grand retour des usagers dans les trains après deux années durant lesquelles l'épidémie de Covid avait provoqué un effondrement de la fréquentation.

En 2022, le plan de transport nominal a été respecté, sauf sur l'axe Paris-Caen-Cherbourg où plusieurs trains ont été supprimés du lundi au jeudi à partir de fin mars, entraînant la création de creux de desserte pénalisants.

Le parc des 40 trains Omneo Premium est entièrement livré et entré en service. Des adaptations ont dû être apportées dans l'organisation de la maintenance pour améliorer la disponibilité du parc matériel. Le respect des compositions en unités multiples est un élément clé du confort des voyageurs.

Sur Paris-Granville, l'amélioration de la qualité de l'exploitation s'est confirmée, l'accès en gare de Paris-Montparnasse représente une avancée majeure pour une ligne longtemps reléguée dans l'annexe de Paris-Montparnasse Vaugirard. Le train direct Paris-Montparnasse-Pontorson-Le Mont-Saint-Michel, idée au départ défendue par l'ADPCR, a connu une belle fréquentation en juillet août dernier. Cela milite pour une extension de sa période de circulation que notre association continue de demander. L'ADPCR propose que le cadencement de Paris-Granville passe à un train toutes les deux heures afin d'en augmenter l'attractivité et répondre aux enjeux des mobilités décarbonnées.

Sur l'axe Caen-Granville-Rennes, l'ADPCR déplore le cadencement imparfait de Caen-Granville notamment en semaine et l'abandon du 3<sup>e</sup> A/R Caen-Rennes. Les deux seuls trains actuels sur la section Granville-Dol-Rennes constituent une absence d'ambition pour la desserte du Mont-Saint-Michel fréquenté par plus de 2

millions de visiteurs chaque année. La part modale du transport ferroviaire est très faible alors que le potentiel de clientèle est bien réel. Il n'est pas acceptable que cette partie de la Normandie soit pénalisée par une des dessertes les plus faibles au niveau national. Juste de l'autre côté de la limite régionale, coté Bretagne, l'offre ferroviaire est importante et la fréquentation suit. Dans la baie du Mont-Saint-Michel, c'est l'histoire de la poule et de l'œuf : Il n'y a pas de train parce que la fréquentation est peu importante ou bien la fréquentation est faible parce que la desserte est réduite à sa plus simple expression ?

L'ADPCR fait des propositions de navettes entre Granville et Dol, en correspondance avec les trains Paris-Granville en gare de Folligny, afin de multiplier le nombre de dessertes quotidiennes entre Paris et la Baie du Mont-Saint-Michel. Cela suppose la généralisation de l'arrêt des trains Paris-Granville en gare de Folligny qui deviendrait ainsi la gare de l'arrière-pays granvillais. Compte tenu de la dégradation du temps de Parcours entre Caen et Rennes, l'ADPCR qui avait milité pour le passage par Granville, s'interroge sur la réintroduction de trains passant directement par Folligny, notamment les vendredis et dimanches soirs pour retrouver l'attractivité perdue du train pour les étudiants.

Des investissements sont nécessaires pour faciliter la construction des trames horaires :

- La desserte de Caen-Coutances-Granville, avec un train par heure en pointe impose la création d'une voie d'évitement pour croisement dans le secteur de Quetteville.
- La réalisation d'une possibilité de croisement dans le secteur de Carantilly permettrait de gagner en régularité en cas de retard et même de créer des dessertes nouvelles comme le démontre une étude du CEREMA. L'augmentation des fréquences entre Coutances et Saint-Lô est une des solutions alternatives au projet de mise à 3 voies de la route Saint-Lô-Coutances dont l'ADPCR conteste l'utilité : Les enjeux climatiques imposent d'envisager d'autres pistes que le tout-automobile. L'ADPCR demande l'affectation des crédits à l'amélioration des infrastructures ferroviaires.
- La commande de la section Avranches-Pontorson-Dol est actuellement tenue en 2X8 pour 4 trains, générant des coûts d'exploitation très élevés. L'ADPCR demande les investissements nécessaires pour le transfert de cette section au poste de commande des circulations de Granville.

Pour terminer ce panorama, le conseil régional a voté en octobre 2022 l'ouverture à la concurrence d'un 1er lot de lignes constitué par l'Etoile de Caen, dont l'axe Rouen-Caen-Coutances-Granville-Rennes. L'ADPCR interviendra auprès du conseil régional pour que les idées qu'elle porte puissent être intégrées dans le cahier des charges en cours de rédaction (Cadencement et organisation des correspondances, desserte Caen-Rennes, Trains directs Rouen-Caen-Rennes, Granville-Caen-Rouen sans changement...). Si les coûts de production des différents candidats auront leur importance, l'abais-

sement du tarif des péages est une nécessité pour favoriser les fréquences. Cela implique que l'Etat remette sur le métier le contrat de performance, signé presque en catimini au cours du 2e trimestre 2022, qui fait reposer sur les péages l'essentiel des ressources de SNCF Réseau.



Dans le domaine de la tarification, l'ADPCR, avec le relai de la FNAUT Normandie, demande la fin de la juxtaposition tarifaire qui majore le prix de tous les trajets avec correspondance alors que tous les trains normands sont sous la même gouvernance du conseil régional. Nous souhaitons également qu'il soit mis fin à la double tarification en vigueur pour tous les trajets intra-régionaux, tarification TEMPO et tarification Krono+, qui rend le prix payé par l'utilisateur très fluctuant dès lors que la totalité ou une partie du trajet est effectué avec un train K+.

Nous n'avons pas réussi à infléchir la position du conseil régional et de la SNCF sur la réservation obligatoire systématique mise en place en juillet 2022 sur tous les trains Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Argentan-Granville pour les relations avec Paris. Cette mesure n'a aucune justification en dehors des pointes quotidiennes ou hebdomadaires. La garantie de place assise est un paravent qui a permis d'augmenter le tarif de tous les billets achetés peu de temps avant le voyage.

Enfin, la région a communiqué sur une augmentation des tarifs K+ de 7 % applicable fin mars 2023, en omettant de dire que les tarifs avaient déjà augmentés de 11 % en janvier 2022. L'utilisateur normand aura donc subi une hausse de 19 % en un an et demi.

Un point positif à souligner : le maintien du 1/2 tarif pour les moins de 26 ans, qui s'est traduit par une hausse de fréquentation des trains par les jeunes.

L'ADPCR conserve toute sa place pour contribuer aux réflexions sur tous les chantiers en cours. Le soutien de ses adhérents est nécessaire. Plus de 30 ans après notre création, il nous faut trouver des adhérents jeunes pour renouveler les générations. C'est un enjeu crucial. Le soutien financier des collectivités est également indispensable pour nous donner les moyens d'être présent et d'agir sur une large partie du territoire régional. Nous remercions vivement les collectivités qui nous attribuent une subvention.

**Daniel GRÉBOUVAL**

## Rapport d'activités 2022

Date	Objet	Lieu
13/01/2022	Conseil d'administration Fnaut Normandie	Visioconférence
19/01/2022	Conseil d'administration	Visioconférence
25/01/2022	Conférence de presse	Le Mont-Saint-Michel
28/01/2022	Fnaut Normandie avec Railcoop	Visioconférence
29/01/2022	Assemblée générale	Saint-Lô
15/02/2022	Mail à SNCF sur l'amélioration des dessertes de week-end	
18/02/2022	Conseil d'administration	Saint-Lô
22/02/2022	Réunion publique route Saint-Lô-Coutances	Coutances
23/02/2022	Réunion 150 <sup>ème</sup> anniversaire ligne VITRE-MOIREY	Saint-Brice-en-Coglès
25/02/2022	Comité de pilotage pour Pôle d'Echange multimodal (PEM)	Pontorson
28/02/2022	Réunion avec Taxirail	Visioconférence
02/03/2022	Réunion avec Saint-Lô Agglo	Saint-Lô
03/03/2022	Réunion 150 <sup>ème</sup> anniversaire ligne VITRE-MOIREY	Pontorson
05/03/2022	Conseil d'administration Fnaut Normandie	Visioconférence
10/03/2022	Dépôt d'une contribution sur le registre de concertation du projet d'aménagement routier de l'axe Saint-Lô/Coutances	
16/03/2022	Conseil d'administration Fnaut Normandie	Visioconférence
18/03/2022	Comité des partenaires de la mobilité Communauté d'Agglomération du Cotentin	Cherbourg-en-Cotentin
20/03/2022	Mail à SNCF et Région Normandie pour rétablissement d'une correspondance à Folligny le dimanche soir	
1/03/2022	CCSPL Communauté d'agglomération du Cotentin	Visioconférence
28/03/2022	Comité de Territoire «Manche Bessin»	Visioconférence
31/03/2022	Mail à Région et SNCF pour amélioration de l'information sur la destination Mont-Saint-Michel sur le site NOMAD	
02/04/2022	Assemblée générale extraordinaire par correspondance	
12/04/2022	Conseil d'administration	Saint-Lô
22/04/2022	Mail à SNCF pour indiquer les trajets Paris-Granville via Caen pendant les périodes de travaux	
28/04/2022	Conseil d'administration Fnaut Normandie	Visioconférence
25/04/2022	Comité de Territoire Sud Normandie	Visioconférence
09/05/2022	Concertation services en gare avec Conseil régional de Normandie (CRN)	Visioconférence
20/05/2022	Groupe de travail Réservations CRN/SNCF	Visioconférence
02/06/2022	Réunion sur l'évolution des plans de transport CRN/SNCF	Visioconférence
20/06/2022	Mise sous pli bulletin n° 104	Saint-Lô
21/06/2022	Rencontre avec Collectif Sud-Normandie	Gare de Granville
28/06/2022	Communication téléphonique (CT) M. Achille SNCF fiches horaires CAEN-RENNES	
03/07/2022	Rencontre avec associations de cyclotouristes	Gare de Villedieu
12/07/2022	Réunion CRN projet de desserte de la baie du Mont-Saint-Michel (MSM)	Rouen
20/07/2022	Rencontre M. Choux projet de desserte de la baie du MSM	Gare de Granville
22/08/2022	Réunion 150 <sup>ème</sup> anniversaire ligne VITRE-MOIREY	Pontorson
26/08/2022	CT avec SNCF sur fiches horaires (FH) CAEN-RENNES erronées	
03/09/2022	Rentrée des clubs et associations	Saint-Lô
13/09/2022	CT SNCF suite à relecture FH Caen-Rennes	

15/09/2022	Atelier Mobilité du PCAET du PETR Baie Mont-Saint-Michel	Granville
15/09/2022	Inauguration exposition 150 <sup>ème</sup> anniversaire VITRE-MOIREY	Pontorson
16/09/2022	RDV Communauté d'agglo Mont-Saint-Michel-Normandie	Avranches
20/09/2022	RDV Etablissement public du Mont-Saint-Michel	Beauvoir
23/09/2022	Assises locales de la mobilité Coutances mer et bocage	Gouville-sur-mer
03/10/2022	Conférence d'axe Normandie Centre	Caen
04/10/2022	Réunion EPIC MSM - GT Tourisme Unesco	Saint-Georges-de-Gréhaigne
05/10/2022	Information Communauté d'agglo Mont-Saint-Michel-Normandie	Avranches
08/10/2022	Assemblée générale FNAUT nationale	Paris
10/10/2022	Conférence d'axe Normandie Sud	Caen
02/11/2022	Envoi statistiques gare de Pontorson à SNCF	
03/11/2022	Comité technique PEM	Pontorson
15/11/2022	Réunion CRN Echanges sur les services annuels à venir	Rouen
16/11/2022	Réunion Conseil d'administration	Saint-Lô
01/12/2022	Réunion Etablissement public du Mont-Saint-Michel - Groupe de travail Tourisme Unesco	Pleine-Fougères
05/12/2022	Réunion d'information sur les augmentations tarifaires au CRN	Caen
14/12/2022	Mise sous pli bulletin n° 105	Saint-Lô

*Jean-Yves COLAS*

## **Renouvellement du conseil d'administration**

Ont été élus à l'unanimité :

- Régis BOULEY                      MARCEY-LES-GREVES (50)
- Jean-Yves COLAS                SAINT-LAURENT-DE-TERREGATTE (50)
- Daniel GREBOUVAL            GOUVILLE-SUR-MER (50)
- Pierre HAVARD                 BEAUCHAMPS (50)
- Etienne JACQUET                SAINT-LO (50)
- Xavier JACQUET                 LINGREVILLE (50)
- Gérard JOLIF                     PONTORSON (50)
- Véronique LE PRIEUR           SAINT-LO (50)
- Patrick MOREL                 URVILLE (14)
- Eric VIAUD                        BARBERY (14)



## Compte d'exploitation 2022

### CHARGES 2022

<b>Achats</b>	<b>730,71 €</b>	
Achats matières et fournitures	681,06 €	6,4%
Autres achats	49,65 €	0,5%
<b>Services extérieurs</b>	<b>1 265,64 €</b>	
Assurances	545,64 €	5,1%
Hébergement site internet	720,00 €	6,8%
<b>Autres services extérieurs</b>	<b>8 622,50 €</b>	
Publications, bulletin et diffusion	2 949,93 €	27,8%
Frais déplacements	5 098,54 €	48,0%
Frais postaux et télécommunications	363,39 €	3,4%
Frais bancaires	37,44 €	0,4%
Cotisation et adhésions	94,00 €	0,9%
Frais réception	79,20 €	0,7%
<b>Total charges directes 2022</b>	<b>10 618,85 €</b>	100,0%

<b>Emplois des contributions volontaires en nature</b>	<b>19 613,00 €</b>	
Personnels bénévoles	19 613,00 €	

<b>Total charges 2022</b>	<b>30 231,85 €</b>	
---------------------------	--------------------	--

### PRODUITS 2022

<b>Subventions d'exploitation</b>	<b>7 223,00 €</b>	
Subventions des collectivités publiques	7 223,00 €	67,0%
<b>Autres produits de gestion courante</b>	<b>3 268,00 €</b>	
Cotisations Adhérents individuels	3 268,00 €	30,3%
<b>Produits financiers</b>	<b>291,45 €</b>	2,7%
<b>Total produits directs 2022</b>	<b>10 782,45 €</b>	100,0%

<b>Contributions volontaires en nature</b>	<b>19 613,00 €</b>	
Bénévolat	19 613,00 €	

<b>Total produits 2022</b>	<b>30 395,45 €</b>	
----------------------------	--------------------	--

<b>Résultat d'exercice 2022</b>	<b>163,60 €</b>	
---------------------------------	-----------------	--

Adopté à l'unanimité lors de l'assemblée générale du samedi 28 janvier 2023 à Avranches

## Budget 2023

### CHARGES

<b>Achats</b>	<b>550,00 €</b>
Achats matières et fournitures	500,00 €
Autres achats	50,00 €
<b>Services extérieurs</b>	<b>1 050,00 €</b>
Assurances	550,00 €
Hébergement site internet	500,00 €
<b>Autres services extérieurs</b>	<b>9 100,00 €</b>
Publications	3 300,00 €
Déplacements missions	4 500,00 €
Frais postaux et télécommunications	360,00 €
Services bancaires	40,00 €
Cotisations et adhésions	100,00 €
Réception	800,00 €
<b>Total charges directes</b>	<b>10 700,00 €</b>
<b>Emplois des contributions volontaires en nature</b>	<b>20 000,00 €</b>
Personnels bénévoles	20 000,00 €
<b>Total charges</b>	<b>30 700,00 €</b>

### PRODUITS

<b>Vente de prestation de service</b>	<b>600,00 €</b>
Repas assemblée générale	600,00 €
<b>Subventions d'exploitation</b>	<b>6 500,00 €</b>
Autres collectivités publiques	6 500,00 €
<b>Autres produits de gestion courante</b>	<b>3 300,00 €</b>
Cotisations	3 300,00 €
<b>Produits financiers</b>	<b>300,00 €</b>
<b>Total produits directs</b>	<b>10 700,00 €</b>
<b>Contributions volontaires en nature</b>	<b>20 000,00 €</b>
Bénévolat	20 000,00 €
<b>Total produits</b>	<b>30 700,00 €</b>

Adopté à l'unanimité lors de l'assemblée générale du samedi 28 janvier 2023 à Avranches



## Approfondissement des problèmes évoqués au cours des rapports

Sur le plan ferroviaire, on constate une bonne desserte chez nos voisins bretons. La gare de Dol dispose de 43 trains journaliers (deux sens confondus) pour les relations avec Rennes, de 39 avec Saint-Malo ainsi que de 15 avec Dinan.

Dans le Sud-Manche seuls 2 AR entre Granville et Rennes complétés, l'été, par un AR Paris-Pontorson et un AR Pontorson-Granville. Entre Granville et Caen, 10 trains par jour en semaine. Entre Granville et Rennes, c'est la desserte la plus faible de Normandie et une des plus médiocres de France. Il n'y a pas de collaboration avec la Région Bretagne et nous sommes loin de Rouen où se trouve la direction régionale de la SNCF, la DMI et de Caen où se situe le Président du Conseil régional. La Bretagne n'est pas intéressée par la Normandie et vice-versa.

En consultant le site <https://carto.graou.info/> on se rend compte de visu de la faiblesse de la desserte. Pendant la période de pointe du soir, on voit seulement apparaître le 2<sup>ème</sup> et dernier Rennes-Caen à 18h55 ! Et si l'on regarde plus loin, on verra que ce train n'assurera pas la correspondance à Folligny pour Paris car il arrivera trop tard alors que la fréquentation de la ligne Paris-Granville pourrait être boostée et permettre d'améliorer sa situation financière et réduire la participation de la Région. Le train Rennes-Caen de 11h26 ne relève aucune correspondance à Rennes et n'en assure aucune intéressante à Folligny, Lison et Caen.

La faiblesse des dessertes n'incite pas les voyageurs à prendre le train alors que dans le Sud-Manche, le trafic routier intense laisse penser qu'une offre de transport collectif performante et attractive devrait permettre le report modal.

Autre problème, l'information. Depuis la fermeture des différents guichets, sauf Granville, toute l'année, et Pontorson, l'été, il faut aller sur les sites internet : SNCF connect pour l'ensemble de la France ou Atoumod, qui a remplacé commentjvais.fr, qui renseigne sur les déplacements en Normandie en trains et/ou autocars. On constate régulièrement des anomalies sur ces applica-

tions, mauvais itinéraires ou relations manquantes, on le signale et bien souvent, rien ne change ou simplement pour une courte durée.

Un appel d'offres serait en cours pour que la Normandie soit dotée d'un outil d'information et de vente compatible avec les autres systèmes existant en France. Il est indispensable que cet outil soit accessible en plusieurs langues, a minima l'anglais.



Avranches-Rouen : ou comment dissuader de prendre les transports en commun :

Le premier car Rennes-Caen arrive à Caen à 10h20 alors que celui de Rouen est parti à 10h06. Les trajets proposés demandent 5h01 ou 5h19 via Caen ou 6h24 ou 6h44 via Rennes !

Les trains Krono et Krono + (ex Intercités) ont connu une baisse de rentabilité de 2015 à 2019, ce qui a entraîné la suppression de 19 trains. Ils ne seront remis en service que si leur rentabilité est assurée, c'est le cas d'un Paris-Deauville qui circulera à nouveau à compter de mars.

### Fréquentation du Mont-Saint Michel :

- Hiver environ 1 000 à 1 500 personnes par jour.
- Été 2022 Entre le 8 et 22 août, on a eu une quinzaine avec une moyenne d'au moins 25 000 personnes jour.

- En 2019 : environ 2 410 000 visiteurs.

### Fréquentation gare de Pontorson :

- En 2019 : 16 749 voyageurs Data SNCF

### Part modale du train : 0,35 % !

### Éléments en faveur des transports publics :

- Enjeux climatiques, mobilités alternatives décarbonnées
- Jeunes urbains moins motorisés
- Forte proportion de la clientèle venant d'Île-de-France
- Touristes étrangers arrivant en France en avion, dépendants des transports en commun
- Développement du cyclotourisme
- Concurrence entre régions et destinations :
  - Facilité d'accès
  - Qualité de l'offre de transports sur place

- Nécessité de pouvoir se déplacer entre les grands sites touristiques de Normandie : demande croissante

Avec un objectif modeste d'une part modale de 3 %, une fréquentation au Mont-Saint-Michel de 2,5 millions de visiteurs, il y aurait 75 000 usagers à l'arrivée et autant au départ,

- soit une fréquentation de la gare de Pontorson de 150 000 voyageurs,
- soit le trafic de la gare de l'Aigle en 2019.

En pointe estivale, avec 20 000 visiteurs par jour, ce sont 600 personnes qui arriveraient et repartiraient par le train (fréquentation 1 200 voyageurs).

1 % part modale = fréquentation + 50 000 voyageurs.

**Daniel GRÉBOUVAL**

## Fréquentation des gares en 2021

Gare	Fréquentation voyageurs	Nombre de trains circulés	Fréquentation par train
Cherbourg-en-Cotentin	418 713	8 903	47
Valognes	181 395	8 903	20
Saint-Lô	177 778	7 042	25
Carentan	139 469	8 903	16
Coutances	126 086	7 042	18
Villedieu-les-Poêles	66 386	4 330	15
Pontorson-Mont-Saint-Michel	27 474	1 540	18
Avranches	19 124	2 800	7

Sources : Data SNCF, rapport d'activité TER Normandie

## Evolution de la fréquentation des gares

Gare	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Cherbourg-en-Cotentin	592 294	553 961	574 314	516 083	576 122	318 696	418 713
Granville	197 782	212 199	216 105	209 162	263 943	183 469	238 620
Valognes	251 567	237 144	245 017	217 468	237 486	142 781	181 395
Saint-Lô	219 298	206 774	212 049	186 638	209 406	128 874	177 778
Carentan	200 110	189 685	204 135	182 871	198 781	115 933	139 469
Coutances	161 247	144 214	147 753	124 199	132 814	89 347	126 086
Villedieu-les-Poêles	69 944	79 093	86 219	87 124	101 134	52 622	66 386
Vire	74 891	75 950	77 151	71 071	80 187	50 430	57 098
Pontorson-Mont-Saint-Michel	24 136	21 421	21 439	17 539	16 749	17 813	27 474
Avranches	28 911	23 086	24 311	16 954	16 899	13 362	19 124
Folligny	15 101	12 051	12 712	8 596	4 046	2 163	4 068

Sources : Data SNCF

L'ouverture à la concurrence est envisagée sur les axes Caen-Rennes et Caen-Rouen, à partir du SA 2027, dans le cadre d'une délégation de service public

Une opportunité pour sortir d'un immobilisme mortifère : il faudra intégrer les besoins d'évolution de la desserte du Sud-Manche dans le cahier des charges de l'appel d'offre pour l'exploitation de l'étoile de Caen.

## Amélioration de la desserte du Sud-Manche en multipliant les relations entre Paris et la Baie du Mont-Saint-Michel via la ligne Paris-Granville

Le Mont-Saint-Michel, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, doit, à ce titre, se doter d'un plan de gestion comportant un volet mobilité. Si la Région Bretagne s'est saisie du sujet, il n'en est pas de même au niveau de la Normandie.

En 2021, nous avons présenté, à la Région et à la SNCF, un projet de nouvelle desserte de la ligne Caen-Rennes en :

- créant des navettes Granville-Dol en correspondance à Folligny avec les trains Paris<>Granville,
- créant des navettes Granville-Dol en correspondance à Dol avec les trains Saint-Malo<>Rennes,
- rétablissant le 3ème aller et retour Caen-Rennes supprimé en 2018.

Ceci nécessitait de revoir aussi la desserte entre Caen et Granville et Paris et Granville.

Ces propositions n'ont pas été retenues, la Région prétextant que la Bretagne ne finançait rien sur cet axe et SNCF Réseau que des plages-travaux et les horaires d'ouverture de la ligne ne permettaient pas la création de nouvelles relations.



Pour obtenir une amélioration substantielle à court terme, sans renoncer à un véritable saut quantitatif et qualitatif de l'offre, nous avons donc réfléchi à une desserte

### Questions diverses

Un adhérent a abordé la question de l'accessibilité, en faisant remarquer que les gares d'Avranches et de Pontorson ne sont pas aménagées pour accueillir les PMR. La SNCF répond qu'un schéma d'accessibilité existe au niveau de la Normandie et qu'à terme, toutes les gares feront l'objet de travaux. Une participation de l'Etat à hauteur de 30% est prévue. La gare de Granville est en cours de travaux pour une dépense de 3 millions d'euros pour le rehaussement des quais, l'éclairage et la sonorisation.

Xavier Jacquet indique que le Maire de Granville souhaite l'amélioration de la desserte par les transports publics entre Granville et Avranches plutôt que d'envisager de lourds travaux d'aménagement de la RD 973. Notre projet de navettes répond à cette demande qui pourrait être assorti du renforcement de la ligne No-

mad car n° 307, en proposant, à l'instar de ce qui se pratique, entre Valognes et Cherbourg, un prix très attractif, autour de 2 €. Ceci nécessiterait la participation financière des 2 EPCI dotés de la compétence mobilité (Granville Terre & Mer et Agglo MSM-Normandie).

plus simple à mettre en œuvre, en ne modifiant aucunement les relations Caen-Rennes existantes et Paris-Granville (sauf création d'arrêts à Folligny) comportant la création de :

Hors période de circulation du train Paris-Pontorson :

- 3 navettes Granville-Dol AR en hiver,
- 1 navette Granville-Pontorson AR en été (période de circulation du train Paris-Pontorson).

En période de circulation du train Paris-Pontorson :

- 2 navettes Granville-Dol AR,
- les 2 autres étant assurées par la rame Régiolis du Paris-Pontorson.

Elles peuvent être assurées par des automoteurs X73500 ou des AGC thermiques ou bi-modes.

En hiver, en complément des deux AR Caen-Rennes, la création de 3 navettes AR Granville-Dol et une navette AR Granville-Pontorson permettent quotidiennement :

- vers Paris : 8 liaisons dont 4 via Folligny et la ligne Granville-Paris et 4 via Dol et le TGV,
- depuis Paris : 6 liaisons (7 le vendredi) dont 3 (4 Ve) via Folligny et 3 via Dol et le TGV,
- des relations domicile/travail/études entre Granville et Rennes.

Conclusion : 6 AR desservent quotidiennement la baie du Mont-Saint-Michel entre Granville et Pontorson/Dol.

Dans ce projet de desserte, pour répondre à la demande de la Communauté de communes de Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel et de la Ville de Pleine-Fougères, des arrêts dans une halte à créer à Pleine-Fougères peuvent être envisagés. Un financement de la Région Bretagne pourrait inciter la Région Normandie à étudier ces propositions.

**Xavier JACQUET**

Cars Nomad - problème d'information. Les fiches papier sont disponibles dans les autocars et dans les offices de tourisme et sont apposées sur les poteaux d'information aux différents arrêts. En revanche, on ne les trouve pas dans les gares ce qui est très dommageable pour le développement de l'intermodalité car l'affichage ou le dépôt d'informations en gare relève de «Gares et connexions» qui ne l'autorise pas sauf moyennant un financement.

Madame Camille Peschet, Maire-adjointe d'Avranches, en tant qu'utilisatrice du réseau Nomad fait état des dif-

ficultés pour obtenir un abonnement avec Atoumod. Par ailleurs, elle préconise un genre d'opération «coup de poing» pour informer les usagers des possibilités de déplacement offertes par le réseau Nomad, en citant par exemple l'accès aux plages à partir d'Avranches ou de Granville. Elle est prête à travailler sur le sujet. En gare de Cherbourg, 3 tableaux lumineux permettent une bonne information, un pour les trains, un pour les cars interurbains et un pour le service urbain, exemple à suivre.

Un adhérent qui emprunte la ligne Paris-Granville régulièrement se félicite de sa régularité. Il demande si la gare de Villedieu sera dotée d'une borne libre service (BLS) qui permet d'acheter des billets pour tout le réseau SNCF. M. Choux représentant de la SNCF répond qu'un certain nombre a été déployé sur la Normandie, pour l'instant il n'y en a pas de disponible mais elle indique qu'à terme des bornes nouvelle génération remplaceront les BLS et aussi les DBR (distributeurs de billets régionaux). Il précise aussi que le visio-guichet avait été installé à titre expérimental. Xavier Jacquet indique qu'une BLS serait bien utile en gare de Pontorson dotée de personnel de vente uniquement l'été.

Gérard Jolif, de Pontorson, indique que l'attractivité d'une ville repose pour beaucoup sur la présence d'une bonne desserte ferroviaire, il cite le développement fulgurant de Dol, qui dispose de plus de 20 trains vers Rennes, par rapport à celui de Pontorson qui ne dispose que de 2 trains mal positionnés.

Pierre Formé, adhérent de Bourth dans l'Eure, intervient au sujet des DBR de Montparnasse qui ne délivrent pas de billets vers la Normandie alors que ceux de Verneuil en délivrent. Daniel Grébouval répond que ceci est dû à la réservation obligatoire, seules des dérogations sont admises dans le sens Province-Paris dans les gares non dotées de BLS (Lison, Villedieu et Verneuil) dans lesquelles on peut acheter un aller simple pour Paris ou un AR le même jour.

Daniel Grébouval précise que la Fnaut Normandie était contre la réservation obligatoire toute la semaine mais avait fini par l'accepter du vendredi au dimanche. Mais la Région, sous la pression de la SNCF, l'a mise en place tous les jours de la semaine.

Il met aussi l'accent sur l'augmentation des prix, par exemple un Coutances-Paris est passé de 49,10 € à 69,70 € en changeant à Caen. M. Choux répond que nombreux tarifs sont moins élevés grâce au yield management, aux petits prix et aux différentes cartes de réduction. Il indique que suite à une enquête de satisfaction, la réservation obligatoire appelée maintenant systématique est bien perçue par les usagers, elle permet de mieux répartir les voyageurs notamment sur les trains d'avant ou d'après, moins remplis. Il précise que la réservation, gratuite, pour les vélos va être mise en place cet été sur Paris-Granville. La capacité d'emport dans les Régiolis, qui n'est que 6, va être augmentée par la pose de bâches sur certains sièges pour augmenter la capacité, comme cela se pratique sur Caen-Rennes depuis 2 ans.

Daniel Grébouval précise que les tarifs des trains Krono et Krono+ sont les plus chers de France, après le TGV et que les tarifs à petits prix sont difficiles à trouver.

Jean-Yves Colas fait la promotion du Pass Normandie Découverte qui permet, en période estivale et à l'occasion de grands événements, à 2 personnes de voyager pour 20 € sur 2 jours consécutifs les week-ends ou à 35 € en semaine, avec des majorations de 5 € pour des personnes supplémentaires dans la limite de 5. Daniel Grébouval indique qu'à l'origine, ce produit n'était vendu que sur internet et qu'à la demande de l'ADPCR, il est maintenant vendu dans les guichets qui assurent 86 % des ventes. Mais la SNCF n'en fait pas beaucoup la promotion car ce sont des recettes en moins.



Pierre Havard, de Beauchamps, seul abonné entre Folligny et Rennes, fait part des difficultés pour obtenir des renseignements pointus car il faut se rendre en gare de Granville où manifestement, malgré la forte implication des agents, l'amplitude d'ouverture des guichets est insuffisante, ce qui entraîne des frustrations pour les usagers mais aussi de l'énerverment, de l'excitation voire de l'agressivité vis-à-vis du personnel SNCF. M. Choux précise qu'il n'est pas prévu d'augmenter l'amplitude d'ouverture des guichets de la gare de Granville.

Arnaud Davy, adhérent de Saint-Lô, demande que l'itinéraire Paris-Mantes via Conflans soit utilisé pour fluidifier le trafic. Daniel Grébouval répond que cette possibilité est utilisée lors de travaux mais elle entraîne une majoration de 40' du temps de trajet car la vitesse est limitée à 130 km/h et de nombreux trains de banlieue rendent la situation compliquée.

Face à des ratés de correspondance constatés entre le car 36500 Coutances 05:19-Lison 06:14 et le train Krono+3300 Lison 06:27-Paris 08:58, Arnaud Davy demande que le chauffeur de car puisse communiquer avec le conducteur du train pour qu'il puisse attendre quelques minutes afin que les usagers du train ne soient pas pénalisés. M. Choux répond que seul le centre de régulation peut communiquer avec le conducteur du train (qui ne se consacre qu'à la conduite) et qu'il n'est pas possible d'instaurer un tel dispositif si l'on veut que la régularité de 92 % à l'arrivée soit obtenue, en plus cela compliquerait l'insertion en Ile-de-France déjà très difficile.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 17h45.

# 1<sup>er</sup> comité de concertation « Vie des gares - Centre et Sud Normandie »



En Normandie, 2 comités de concertation «Vie des gares» qui s'inscrivent dans un cadre réglementaire, ont été créés : Centre et Sud Normandie et Nord Normandie.

Le premier comité de concertation – Centre et Sud Normandie, organisé par la Région Normandie et SNCF Gares & Connexions Hauts-de-France Normandie, s'est déroulé le 23 mai 2023 au conseil régional, à Caen.

Etaient invités, les présidents des EPCI, les maires des communes concernées et les présidents des associations d'usagers. Daniel Grébouval et Jean-Yves Colas représentaient l'ADPCR.

## **Tout d'abord, un rappel du coût des gares normandes**

- Contribution d'exploitation annuelle d'environ 180 M€ sur un budget de plus de 400 M€ pour financer l'offre de transport et les services SNCF Voyageurs,
- Investissements : en moyenne 130 M€ par an pour la modernisation et la régénération de tout le réseau ferroviaire et pour le matériel roulant.



## **Principaux investissements prévus dans les gares**

- Accessibilité quais PMR Lisieux : 15 M€ (Finalisation Rampe en 2023)
- Accessibilité quais PMR Evreux quai et BV : 15 M€
- Aménagement de la gare de Bernay : 6 M€
- Quais PMR Granville : 5.9M€
- Aménagement de la gare de Cherbourg : 2.3M€
- Parking de Caen Orne : 1.3M€
- Quais PMR Deauville Trouville : 5.8M€
- Quais PMR Bayeux : 1.3M€

## **Les projets de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) en cours**

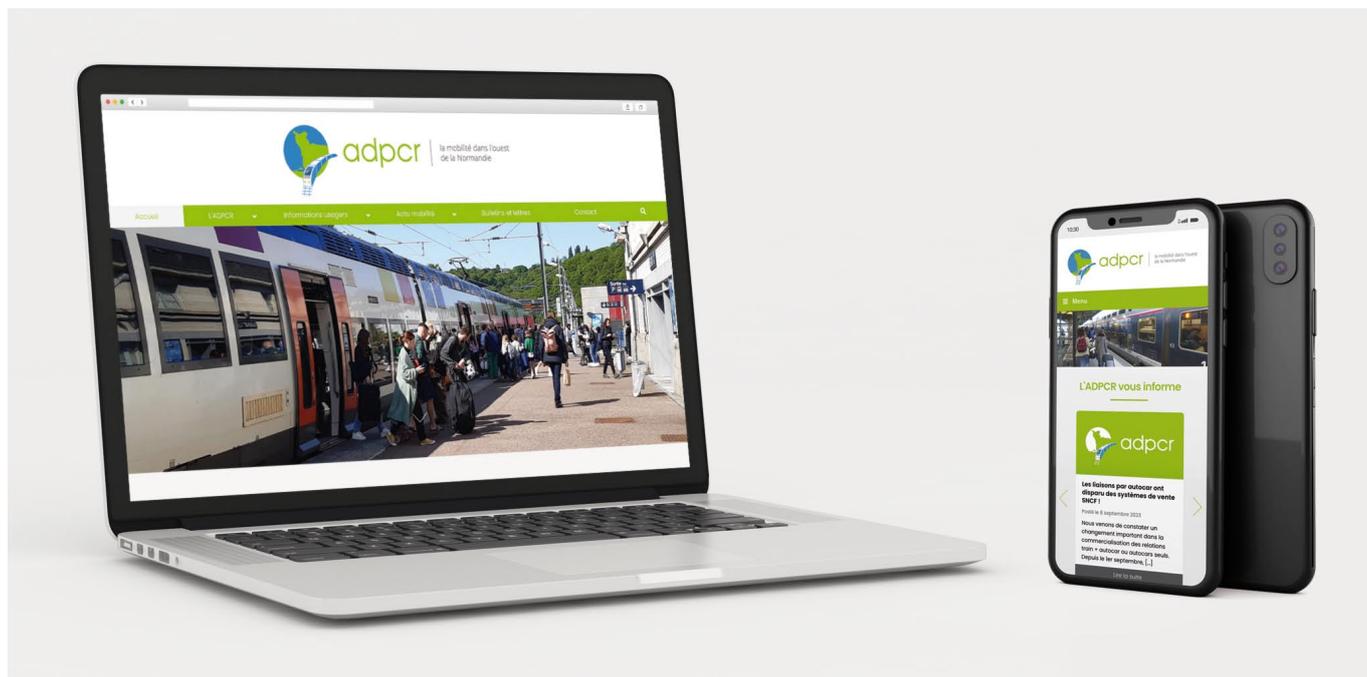
**Avec accompagnement SNCF Gares & Connexions des collectivités locales dans leur projet d'aménagement de PEM :**

- Caen : création d'un parking silo par EFFIA
- Evreux : cession de l'ancien parking EFFIA pour un projet de coulée verte
- Lisieux : réaménagement du parking de la gare (AVP) et création d'un nouveau parking au Nord
- Cherbourg (2024)

**Accompagnement Région Normandie pour les projets PEM ferroviaires :**

- Pontorson (projet de la Ville), Lisieux, Saint-Lô, Granville, Evreux, Cherbourg et Bernay.

# La refonte de notre site internet



**Nous avons le plaisir de vous informer de la mise en ligne de la nouvelle version de notre site internet [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)**

Vous y trouverez de nombreuses informations sur la mobilité dans l'ouest de la Normandie, principalement sur les lignes que nous défendons, Caen-Granville-Rennes, Caen-Cherbourg et Paris-Granville et sur l'intermodalité.

6 onglets sont à votre disposition :

- **Accueil**, dans lequel figurent les actualités.
- **L'ADPCR**, avec nos objectifs et nos missions.
- **Informations usagers**, dans lequel vous trouverez tous les renseignements pour voyager et des infos sur les gares avec les services qu'elles offrent.
- **Actu mobilité**, comportant des infos sur l'exploitation, le matériel roulant, les infrastructures et aussi la mobilité dans les intercommunalités et différentes études et rapports.
- **Bulletins et lettres**, qui donne accès à nos publications depuis 2010.
- **Contact**

Nous vous souhaitons une bonne navigation et nous comptons sur vous pour nous suggérer des améliorations si vous constatez des manques susceptibles d'intéresser les usagers et les élus en charge de la mobilité.

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



# « Convention collective de l'utilisateur » : les 23 exigences de la FNAUT



**Le colloque de la FNAUT du 23 mai a fait le constat d'une demande de mobilité très importante à laquelle répond une offre insuffisante, et affirmé l'exigence forte de simplicité et de lisibilité pour faciliter le parcours du voyageur. Ces deux exigences sont indispensables pour encourager le report modal vers les transports publics.**

- **Investir massivement** et en priorité dans les infrastructures ferroviaires est une conviction partagée par toutes les parties prenantes. Le chiffre annoncé de 100 milliards d'euros, mémorisé par tous, doit permettre de régénérer, sécuriser, moderniser et développer le réseau ferroviaire. Cet effort financier est urgent et doit être programmé rapidement pour précéder puis accompagner la croissance de la demande.
- **Développer l'offre** pour satisfaire la demande est la deuxième priorité : il faut cadencer les dessertes, y compris aux heures creuses, étaler l'amplitude des services, plus tôt le matin, plus tard le soir, agencer au mieux les correspondances. L'optimisation des moyens disponibles, l'augmentation des moyens alloués au transport ferroviaire et à la SNCF, l'ouverture à la concurrence régulée du transport ferroviaire régional et Intercités et le développement des services commerciaux librement organisés, le permettront.
- **Le report modal** est une réponse indispensable à l'urgence climatique. Pour y parvenir, il faut simplifier et faciliter le parcours du client du client. Mettre en œuvre les 23 exigences posées par la FNAUT dans la « Convention collective de l'utilisateur » est nécessaire. Le document insiste en particulier sur l'attention à porter à une tarification accessible, lisible et compréhensible :

les exemples français et étrangers existant à 1€, 9€, 49€, en témoignent. Il appartient aux régions et aux transporteurs d'agir, d'abord sur leur périmètre, puis ensuite en concertation avec les autres parties prenantes, dont les associations d'utilisateurs. L'intervention de l'État sera nécessaire pour encourager et financer de manière volontariste l'ensemble de ces opérations.

- A la suite de son colloque, la FNAUT **soumettra les 23 propositions** de sa « Convention collective de l'utilisateur » au ministre des Transports et à ses services, aux institutions regroupant les autorités organisatrices de la mobilité, les transporteurs, et leur proposera d'en débattre.



## Voici les 23 propositions :

- **Exigence 1** : Trouver l'ensemble de l'information sur son trajet en un seul lieu, via la création d'un « guichet unique » multiopérateurs.

- **Exigence 2** : Disposer d'une information exhaustive et compréhensible sur l'accessibilité.
- **Exigence 3** : Trouver l'information sur les modes en correspondances dans toutes les gares françaises.
- **Exigence 4** : Comprendre facilement la nature de chaque service via la mise en place d'une dénomination et d'une numérotation claire des lignes, des services et des dessertes.
- **Exigence 5** : Disposer d'une information claire et concise Distribution et billetterie.
- **Exigence 6** : Acheter facilement sur « un guichet unique » l'ensemble des titres.
- **Exigence 7** : Pouvoir acheter son billet de manière non dématérialisée pour les titres régionaux et ne pas être sanctionné à bord si tel n'est pas le cas.
- **Exigence 8** : Disposer d'un format de billet standard pour faciliter les déplacements et le contrôle de son titre Tarification.
- **Exigence 9** : Avoir la certitude de payer le même prix, quel que soit le canal de distribution.
- **Exigence 10** : Disposer d'un billet flexible, qui permet de monter à bord de tous les trains pour un trajet donné, quels que soient l'opérateur ou le type de service.
- **Exigence 11** : Voir sa carte nationale et les tarifs sociaux auquel il a droit acceptés sur l'ensemble du territoire et pour tous les services.
- **Exigence 12** : Comprendre la façon dont le prix de son billet est calculé.
- **Exigence 13** : Annuler ou reporter son voyage sans que s'appliquent des conditions abusives ou inéquitable Droits des voyageurs.
- **Exigence 14** : Être parfaitement informé sur ses droits.
- **Exigence 15** : Être dédommagé ou pris en charge dans les mêmes conditions, quels que soient son ou ses transporteur(s), et que son trajet comprenne ou non une correspondance.
- **Exigence 16** : Être assuré de pouvoir se rendre jusqu'à sa destination en cas d'arrivée tardive consécutive d'un retard de son train.
- **Exigence 17** : Annuler son déplacement en cas de grève et monter à bord d'un autre train si son train est annulé.
- **Exigence 18** : Pouvoir recourir largement à la médiation y compris en cas de contestation d'infraction Qualité et service à bord.
- **Exigence 19** : Transporter son vélo dans des conditions clairement définies.
- **Exigence 20** : Être accompagné jusqu'à son train par ses proches.
- **Exigence 21** : Accéder à un minimum de commodités tout au long de son trajet (toilettes, restauration, bagages).
- **Exigence 22** : Disposer d'une information fiable à bord.
- **Exigence 23** : Appeler un numéro d'alerte qui soit unique pour l'ensemble des trains en France.



# Une opportunité : l'ouverture à la concurrence de l'« Etoile de Caen »

Dans le cadre d'une prochaine ouverture à la concurrence, le conseil d'administration de l'ADPCR a réfléchi à un projet d'amélioration des dessertes Rouen-Caen-Coutances-Granville-Dol-Rennes et Paris-Montparnasse-Pontorson-Mont-St-Michel via Folligny.

Ce projet est établi, dans le cadre d'une réflexion globale au niveau de la Normandie, sans modification des horaires de la ligne Paris-Granville qui sera ouverte à la concurrence après l'axe Rouen-Caen-Rennes. Il se peut donc que le document final qui sera réalisé avec la Fnaut Normandie comportera quelques modifications, à la marge, pour obtenir une cohésion régionale.

## 1/ Les enjeux

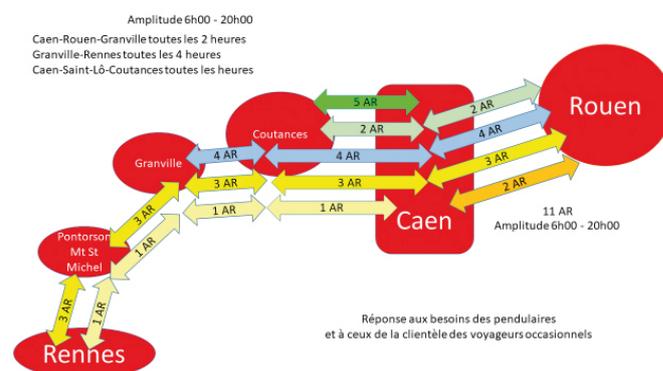
- Dans le cadre de la transition écologique pour lutter contre le réchauffement climatique, construire une offre globale attractive en mettant en cohérence les dessertes adaptées à chaque segment Caen<>Rouen, Caen<>Coutances, Caen<>Granville, Granville<>Dol<>Rennes pour constituer une grande transversale Rouen-Caen-Granville-Rennes.
- Dynamiser les recettes commerciales en augmentant la fréquentation globale de l'axe (abonnés domicile-travail et domicile-études, voyageurs occasionnels) par un choc d'offre (nombreuses O/D intra régionales et interrégionales) et une meilleure visibilité commerciale.
- Augmenter la part modale du train pour l'accès au Mont-Saint-Michel, depuis Paris-Montparnasse par la ligne Paris-Granville, depuis Rouen et Caen. La fréquentation très importante du Mont-Saint-Michel est un fort gisement de clientèle potentiel que la maigre desserte actuelle est incapable de capter.
- Permettre les mobilités entre les grands pôles touristiques normands et favoriser ainsi la fréquentation des voyageurs occasionnels (Etretat, Giverny, Rouen, Le Havre, Honfleur, Caen, Plages du Débarquement, Granville, Le Mont-Saint-Michel...).
- Développer l'offre ferroviaire dans la Baie du Mont-Saint-Michel (Granville-Pontorson-Dol-Dinan-Saint-Malo) :
  - La demande des élus de Pleine-Fougères d'obtenir la création d'un arrêt peut constituer une opportunité pour la région Normandie d'obtenir une contribution financière de la région Bretagne au titre de cette offre nouvelle pour les habitants de cette commune et ses alentours.
  - Il y a une demande croissante de solutions de mobilités alternatives de la part des touristes non motorisés (touristes étrangers arrivant en France en

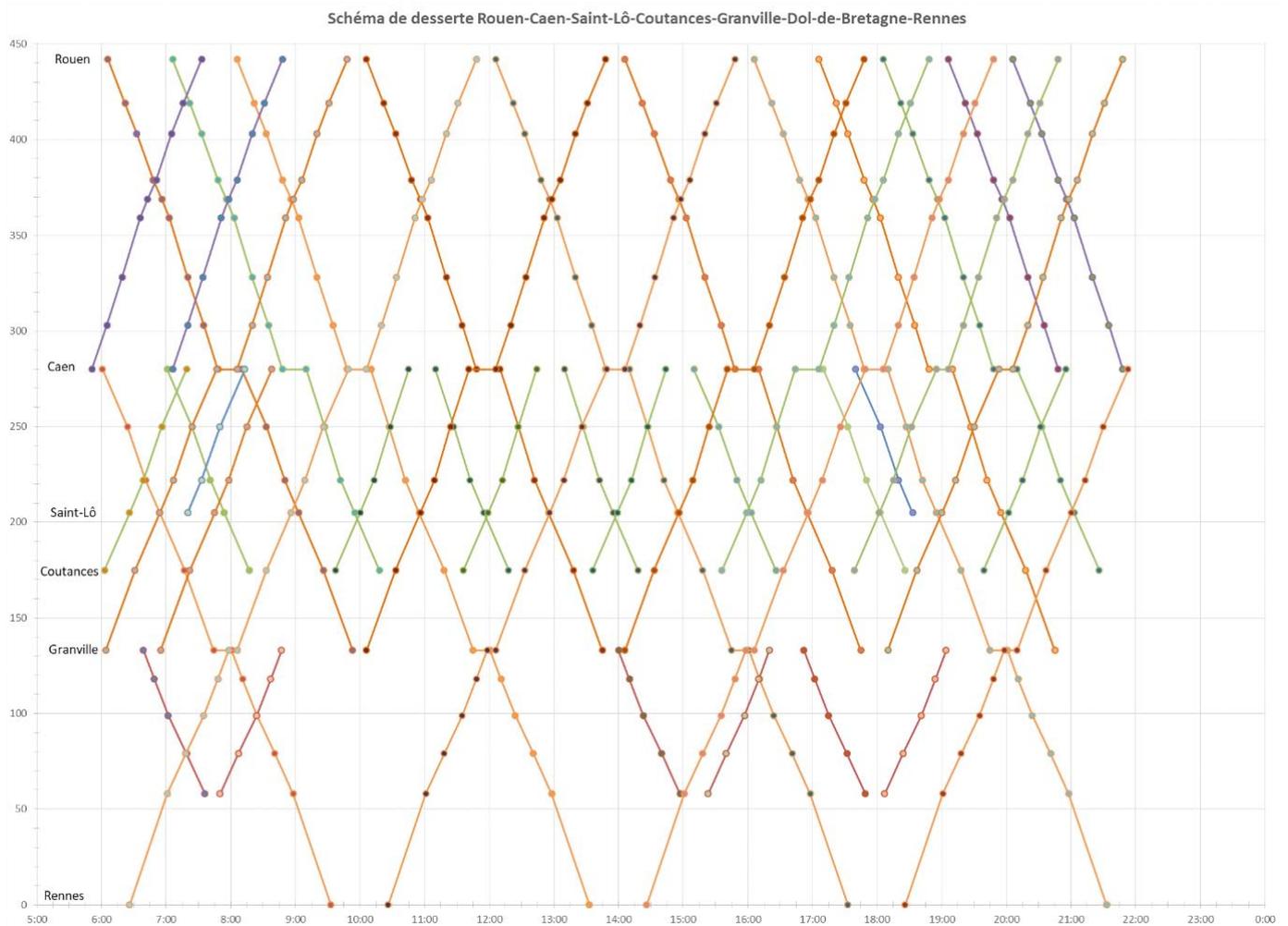
avion, jeunes urbains des grandes métropoles, randonneurs, cyclotouristes etc...) Les possibilités de déplacement sur un territoire deviennent un critère de choix de la destination (source Atout France).

- Augmenter l'offre en gare de Pontorson et Dol pour renforcer le potentiel d'accueil des cyclotouristes à bord des trains (parcours retour de la Véloscénie vers Paris et liaisons entre les voies vertes de Normandie et celles de Bretagne).
- Densifier la desserte avec des grilles cohérentes qui devraient permettre une meilleure productivité des matériels roulants et valoriser les compétences des personnels.
- En terme de « marketing », donner une nouvelle image régionale normande à cette grande transversale de Rouen à la Baie du Mont-Saint-Michel, et interrégionale de Rouen à Rennes, accompagnée d'une campagne de communication.

## 2/ Les objectifs

- Assurer le plus possible de relations de bout en bout sans changement (Rouen<>Rennes, Rouen<>Coutances, Rouen<>Granville). C'est un élément d'attractivité pour les usagers.
- Obtenir un cadencement aux deux heures entre Granville, Caen et Rouen.
- Augmenter l'amplitude horaire de Rouen<>Caen (soirée départ 20h00 tous les jours, 21h00 les vendredis, dimanches et fêtes), et Caen-Coutances (D 20h00, correspondance avec le départ de Paris 18h00).
- Assurer une desserte cadencée à l'heure entre Caen, Saint-Lô et Coutances. Le renforcement de la desserte entre Saint-Lô et Coutances est une alternative aux mobilités routières entre les deux pôles.
- Etoffer l'offre Rouen-Caen-Rennes (4 A/R) pour avoir un cadencement aux 4 heures avec des sillons en symétrie (croisement des Caen<>Rennes à Granville).





Graphique construit à partir des grilles horaires en annexe 1

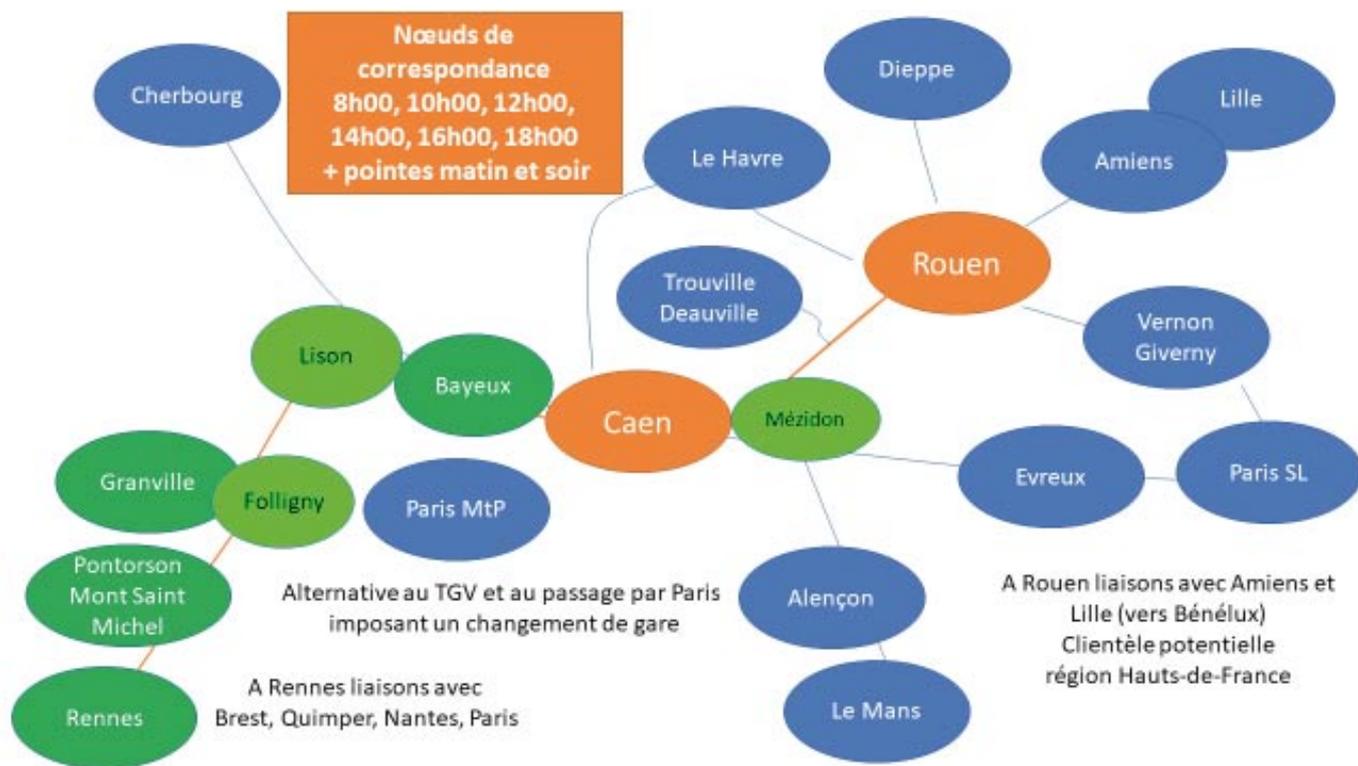
• Organiser les nœuds de correspondances :

- Rouen : étendre les possibilités de correspondance vers Dieppe, Amiens et Lille, Giverny notamment. Un cadencement minimum aux deux heures de Rouen vers Amiens, calé sur les trains Caen<>Rouen créerait une alternative de relation des Hauts-de-France et Benelux vers Caen, le Cotentin, la Baie du Mont-Saint-Michel et Rennes, sans passer par Paris, avec une seule correspondance à Rouen. C'est une alternative privilégiée par la clientèle des cyclotouristes qui pourrait être attractive pour d'autres clientèles.
- Caen : assurer des relations de Rouen vers Cherbourg en mettant en place des trains Caen-Cherbourg en correspondance avec les Rouen-Caen<sup>(1)</sup>, de Caen vers Le Havre avec les autocars de la ligne 122 dont le cadencement nécessiterait un renforcement calé sur les heures paires.
- Lison : optimiser les relations Centre-Manche<>Paris-Saint-Lazare et créer par correspondances 4 à 5 relations entre Cherbourg et Rennes (1).
- Mézidon : rechercher une bonne coordination entre les trains Caen<>Rouen et les trains Le Mans<>Caen

pour créer des relations entre Le Mans ; Alençon et Rouen (actuellement, la relation est possible dans un sens, pas dans l'autre. Cela nécessite de retravailler la grille Caen-Alençon.

- Lisieux : vers Trouville-Deauville (navettes train en correspondance) et Honfleur (car Nomad)
- Folligny : dynamiser la fréquentation de Paris<>Granville en organisant des correspondances depuis et vers Pontorson avec les trains Granville<>Rennes ou des navettes Granville<>Dol.

<sup>(1)</sup> Un cadencement à l'heure entre Caen et Cherbourg permettrait d'améliorer les relations entre Rouen et Cherbourg (Correspondances courtes à Caen) et entre Rennes et Cherbourg (Correspondances à Lison). Il faut étudier la faisabilité du repositionnement des trains Paris-Cherbourg de mi-journée dans les heures paires au départ de Paris (8h00, 10h00, 12h00, 14h00), et/ou la prolongation de trains Paris-Caen vers Cherbourg pour combler les creux de desserte (3355 départ de Paris 9h59, 3357 PSL 13:56, avec le même schéma dans le sens pair pour les 3330 et 3332 à amorcer à Cherbourg).



### 3/ Les moyens

#### Matériel roulant

En se référant aux études du CEREMA, ce type de desserte cadencée permet d'optimiser l'usage du matériel et du personnel.

Il reviendrait à l'opérateur ferroviaire d'organiser les roulements du matériel afin d'assurer le plus possible de relations de bout en bout sans changement, compte tenu des contraintes liées au matériel (Autonomie mode diesel, plein carburant, vidange WC, maintenance...)

Parcours en mode diesel :

- Rouen<>Rennes 205 km
- Rouen<>Granville 120 km
- Rouen<>Coutances 80 km

Remarque : La continuité de parcours d'une rame est déjà appliquée pour certains trains Coutances<>Caen/ Caen<>Rouen ou Rouen<>Caen/ Caen<>Granville, mais n'est pas utilisée commercialement (Les usagers descendent du train à Caen pour s'apercevoir que le train continue vers Rouen ou vers Granville).

Exemples :

- Rouen 8h07 > Caen 9h40 / 10h10 > Coutances 11h17
- Coutances 15h33 > Caen 16h47 / 17h02 > Rouen 18h38
- Rouen 17h14 > Caen 18h57 / 19h11 > Coutances 20h24 le dimanche.

L'amélioration globale de la productivité devrait conduire à une hausse modérée du coût global, avec

les coûts marginaux des péages, de l'énergie et de la maintenance. (Modèle Coufer du CEREMA). Les recettes commerciales devraient pouvoir couvrir une part significative des charges supplémentaires.

#### Infrastructures

La grille proposée est compatible avec les infrastructures existantes en voie unique (croisement des trains à Saint-Lô, Coutances, Granville, Avranches, Pontorson, Dol)

La grille cadencée impose la refonte des « Blancs-tra-vaux ou « Plages d'observation », ce qui nécessite une adaptation des méthodes de maintenance, selon les processus déjà appliqués sur les nombreuses lignes où la desserte est cadencée sans « trous » sur l'ensemble de la journée.

La circulation des trains Granville<>Rennes nécessite d'adapter les horaires d'ouverture du poste d'aiguillage d'Avranches ou mieux, de transférer sa commande au poste de Granville (Commande Mistral par Infranet).

La trame proposée reprend les bases de la desserte actuelle pour les gares de Caen et Rouen. Il faut obtenir les nouveaux sillons nécessaires pour l'accès en gare de Rennes (Compatibilité avec le GOV).

#### Choc d'offre, tarification, communication

Une tarification incitative avec un prix plafonné pour les longues distances pourrait augmenter l'attractivité de cette longue relation transversale (Lille ou Amiens, Rouen vers Caen, Granville, Pontorson-Mont-Saint-Michel, Rennes), afin de la rendre concurrentielle par rapport au TGV, Ouigo imposant un changement de gare à Paris.

La lisibilité de l'offre devrait permettre une meilleure visibilité dans les outils de commercialisation.

Une campagne de communication large serait nécessaire pour faire connaître cette offre largement renouvelée.

Idée Service + : Possibilité de commander un plateau repas à un traiteur, livré en gare de Granville ou gare de Caen, lien de connexion sur site vente des titres de transport, mais réservation, achat et paiement par le

client en direct auprès du prestataire retenu.

Le projet de commercialisation intermodale « train + autocar » prévu courant 2023 aura un effet multiplicateur sur les possibilités d'O/D avec l'ensemble des correspondances existantes dans les gares desservies (pôles multimodaux), amplifiant l'effet choc d'offre.

Cet axe devrait pouvoir bénéficier d'une application de la garantie voyageur au même titre que les grandes radiales normandes.

## Annexe 1 : Grille Rouen-Caen-Coutances-Granville-Rennes (lundi à vendredi)

Rouen Rive-Droite	0				06:06	07:06	08:06		10:06			12:06			14:06			16:06	17:06	18:06	19:06	20:06
Elbeuf-St Aubin	23				06:22	07:22	08:22		10:22			12:22			14:22			16:22	17:22	18:22	19:22	20:22
Bourgthéroulde	39				06:33	07:33	08:33		10:33			12:33			14:33			16:33	17:33	18:33	19:33	20:33
Brionne	63				06:48	07:48	08:48		10:48			12:48			14:48			16:48	17:48	18:48	19:48	20:48
Serquigny	73				06:56	07:56	08:56		10:56			12:56			14:56			16:56	17:56	18:56	19:56	20:56
Bernay	83				07:03	08:03	09:03		11:03			13:03			15:03			17:03	18:03	19:03	20:03	21:03
Lisieux	114				07:20	08:20	09:20		11:20			13:20			15:20			17:20	18:20	19:20	20:20	21:20
Mézidon	139				07:35	08:35	09:35		11:35			13:35			15:35			17:35	18:35	19:35	20:35	21:35
Caen	162				07:48	08:48	09:48		11:48			13:48			15:48			17:48	18:48	19:48	20:48	21:48
Caen	162																					
Caen	162		06:01	07:01	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10		13:10	14:10		15:10	16:10	17:10	17:40	18:10	19:10	20:10		
Bayeux	192		06:24	07:24	08:33	09:27	10:27	11:27	12:27		13:27	14:27		15:33	16:27	17:33	18:03	18:27	19:27	20:33		
Lison	220		06:41	07:41	08:50	09:42	10:42	11:42	12:42		13:42	14:42		15:50	16:42	17:50	18:20	18:42	19:42	20:50		
Saint-Lô	237		06:54	07:54	09:03	09:55	10:55	11:55	12:55		13:55	14:55		16:03	16:55	18:03	18:33	18:55	19:55	21:03		
Coutances	267		07:17	08:17	09:26	10:18	11:18	12:18	13:18		14:18	15:18		16:26	17:18	18:26		19:18	20:18	21:26		
Granville	309		07:44		09:53		11:45		13:45			15:45			17:45			19:45	20:45			
Granville	309	06:39	08:01				12:01			14:00	16:01	16:52						20:01				
Folligny	324	06:49	08:11				12:11			14:10	16:11	17:02						20:11				
Avranches	343	07:02	08:24				12:24			14:23	16:24	17:15						20:24				
Pontorson	363	07:19	08:41				12:41			14:40	16:41	17:32						20:41				
Dol de B	384	07:36	08:58				12:58			14:57	16:58	17:49						20:58				
Rennes	442		09:33				13:33				17:33							21:33				

																							option A	option B
Rennes	0						06:26				10:26				14:26							17:57	18:26	
Dol de B	58						07:01	07:50			11:01				15:01	15:23			18:07			18:32	19:01	
Pontorson	79						07:18	08:07			11:18				15:18	15:40			18:24			18:49	19:18	
Avranches	99						07:35	08:24			11:35				15:35	15:57			18:41			19:06	19:35	
Folligny	118						07:48	08:37			11:48				15:48	16:10			18:54			19:19	19:48	
Granville A	133						07:58	08:47			11:58				15:58	16:20			19:04			19:29	19:58	
Granville D	133				06:04		06:55	08:06		10:06		12:06			14:06		16:06		18:10			19:53	20:10	
Coutances	175			06:03	06:31		07:32	08:33		09:37	10:33	11:36	12:33	13:36	14:33	15:36	16:33		17:39	18:37		19:39	20:20	20:37
Saint-Lô	205			06:26	06:54	07:20	07:55	08:56		10:00	10:56	11:59	12:56	13:59	14:56	15:59	16:56		18:02	19:00		20:02	20:43	21:00
Lison	222			06:39	07:07	07:33	08:08	09:09		10:13	11:09	12:12	13:09	14:12	15:09	16:12	17:09		18:15	19:13		20:15	20:56	21:13
Bayeux	250			06:56	07:24	07:50	08:25	09:26		10:28	11:24	12:27	13:26	14:27	15:24	16:27	17:26		18:32	19:30		20:32	21:13	21:30
Caen A	280			07:19	07:47	08:13	08:48	09:49		10:45	11:41	12:44	13:49	14:44	15:41	16:44	17:49		18:55	19:53		20:55	21:36	21:53
Caen D	280	05:51	07:06		08:06			10:06			12:06		14:06		16:06	17:06	18:06		19:06			20:06		
Mézidon	303	06:05	07:20		08:20			10:20			12:20		14:20		16:20	17:20	18:20		19:20			20:20		
Lisieux	328	06:19	07:34		08:34			10:34			12:34		14:34		16:34	17:34	18:34		19:34			20:34		
Bernay	359	06:36	07:51		08:51			10:51			12:51		14:51		16:51	17:51	18:51		19:51			20:51		
Serquigny	369	06:43	07:58		08:58			10:58			12:58		14:58		16:58	17:58	18:58		19:58			20:58		
Brionne	379	06:51	08:06		09:06			11:06			13:06		15:06		17:06	18:06	19:06		20:06			21:06		
Bourgthéroulde	403	07:05	08:20		09:20			11:20			13:20		15:20		17:20	18:20	19:20		20:20			21:20		
Elbeuf-St Aubin	419	07:16	08:31		09:31			11:31			13:31		15:31		17:31	18:31	19:31		20:31			21:31		
Rouen Rive-Droite	442	07:33	08:48		09:48			11:48			13:48		15:48		17:48	18:48	19:48		20:48			21:48		

Les horaires de Caen<>Rouen restent à préciser en l'absence d'information sur les horaires applicables au SA 2024. Ils reprennent les temps de parcours actuel des trains avec 7 arrêts intermédiaires.

Une large partie de cette trame existe déjà au SA 2023 ou existera au SA 2024 (Caen<>Rouen).

Les compléments de desserte concernent :

- Caen-Rouen : départ de 20h00 dans les deux sens (à voir 22h06 de Caen vers Rouen les vendredis, dimanches et fête pour relation Rennes-Rouen en soirée).
- Caen-Coutances : départ de Caen à 14h10, 15h10, 20h10.
- Coutances-Caen : 9h35, 11h35, 14h35.
- Caen-Granville : Ajout de 3 prolongations Coutances<>Granville et cadencement aux deux

heures sur l'ensemble de la journée, cadencement à l'heure le matin dans le sens Granville-Caen et le soir dans le sens Caen Granville). Des autocars peuvent assurer un complément de desserte entre Granville et Coutances en correspondance avec des missions Caen<>Coutances.

- Granville<>Rennes : ajout de 2 A/R.
- Granville<>Dol : création de 3 navettes A/R.

Option B Rennes18h26-Caen 21h53 : Ce sillon impose l'inversion de la destination des deux trains impairs départ de Rouen 17h06 terminus Coutances, départ de Rouen 18h06 terminus Granville pour croisement à Coutances.

Départ de Caen 19h10 (20h10 option B) en UM pour Granville (matériel pour les deux départs du matin).

## Annexe 2 : Grille Paris-Montparnasse-Folligny-Pontorson-Mont-Saint-Michel

Origine				Granville		Granville	Vendredi	Rouen
N° de train	3401			3411		3421		3427
Paris	07:32			10:55		13:54		16:13
Villedieu	10:28	10:38						
Folligny				13:45	14:10	16:52	17:02	19:21
Avranches		car 36871		14:23		17:15		20:11
Pontorson				14:40		17:32		20:24
Mt-St-Michel		11:23		*		*		20:41
Destination				Dol		Dol		Rennes

\* Navette routière à destination du Mont-Saint-Michel en correspondance

Origine	Dol		Rennes		Rennes		Dol	
N° de train		3420		3424		3430		3440
Mt-St-Michel	*		*		*		*	
Pontorson	08:07		11:18		15:18		18:24	
Avranches	08:24		11:35		15:35		18:41	
Folligny	08:37	09:09	11:48	12:04	15:48	16:03	18:54	19:00
Paris		12:06		15:06		19:15		22:06
Destination	Granville		Rouen		Rouen		Granville	

\* Navette routière en provenance du Mont-Saint-Michel en correspondance

## Annexe 3 : Grille Baie du Mont-Saint-Michel

Granville<>Pontorson<>Dol de Bretagne<>Rennes  
 <>Dol-de-Bretagne<>Saint-Malo  
 <>Dol-de-Bretagne<>Dinan

Granville	06:39	08:01			12:01	14:00	16:01	16:52	20:01
Paris			07:32			10:55		13:54	16:13
Villedieu			10:28	10:38				16:52	19:21
Folligny					13:45		16:52	17:02	19:21
Avranches	06:49	08:11			12:11	14:10	16:11	17:02	20:11
Pontorson	07:02	08:24			12:24	14:23	16:24	17:15	20:24
Dol de B	07:19	08:41			12:41	14:40	16:41	17:32	20:41
Dol de B	07:36	08:58			12:58	14:57	16:58	17:49	20:58
Dol de B	07:43	08:59			12:59	16:59	17:58	20:59	
Rennes	08:25	09:33			13:33		17:33	18:29	21:33
Dol de B	08:13	09:14			13:19	15:14	17:13	18:13	21:21
Saint-Malo	08:29	09:30			13:35	15:30	17:29	18:29	21:37
Dol de B	08:21	09:44			13:24		17:36		
Dinan	08:44	10:04			13:44		17:56		

Dinan	05:57	07:01							
Dol de B	06:17	07:21							
Saint-Malo	06:27	07:27	10:30	14:30			17:30	18:03	
Dol de B	06:42	07:42	10:45	14:45			17:45	18:18	
Rennes	06:26	06:35	10:26	14:26	14:35	17:04	17:57		
Dol de B	07:00	07:13	11:00	15:00	15:13	17:45	18:31		
Dol de B	07:01	07:50	11:01	15:01	15:23	18:07	18:32		
Pontorson	07:18	08:07	11:18	15:18	15:40	18:24	18:49		
Avranches	07:35	08:24	11:35	15:35	15:57	18:41	19:06		
Folligny	07:48	08:37	11:48	15:48	16:10	18:54	19:19		
Folligny		09:09	12:04	16:03		19:00			
Paris		12:06	15:06	19:15		22:06			
Granville	07:58	08:47	11:58	15:58	16:20	19:04	19:29		

## En bref...

### Le transport des vélos

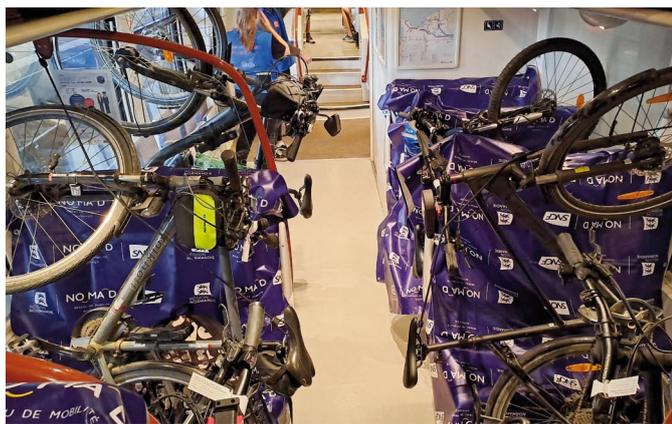
Nous avons découvert, sur le site SNCF NOMAD TRAIN, la mise en place, à compter du 8 juillet 2023, de la réservation obligatoire et gratuite d'un emplacement vélo, à bord des trains Krono+/Krono Paris - Normandie avec réservation. La réservation d'un vélo s'effectuera lors de l'achat de votre billet.

Sans cette réservation et lorsque la présence de vélos constituera un risque pour la sécurité des autres voyageurs, le personnel des gares et des trains pourra être amené à refuser l'accès à bord.

A noter que les vélos pliés, démontés et rangés dans une housse sont considérés comme des bagages et autorisés à bord sans condition.

Espérons que le personnel des gares ou des trains fera preuve de compréhension envers les nombreux touristes qui utilisent ce mode de déplacement fortement encouragé par les pouvoirs publics car le nombre de places réservables est très limité, seulement de 6 sur les rames Régiolis et de 3 sur les Omneo. Rien que pour la relation estivale Pontorson/Mont-Saint-Michel-Paris, le nombre de 6 est toujours dépassé par la présence d'usagers ayant emprunté différents circuits cyclables notamment la Véloscénie en provenance de Paris.

Il faut absolument que la Région Normandie et la SNCF réfléchissent, à l'instar des Pays de la Loire, à l'aménagement de rames pour accueillir davantage de vélos. 5 rames sont modifiées, les sièges sont enlevés et remplacés par des équipements destinés aux cyclistes.



### La correspondance à Folligny entre les trains Pontorson-Granville et Granville-Paris

L'ADPCR avait demandé, lors de circulation du train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel, d'avoir une liaison supplémentaire Pontorson-Paris, par correspondance à Folligny entre le TER 853120 (Pontorson 11:41 Folligny/Granville) et le TER 3424 (Granville 11:55/PMP 15:06), du lundi au vendredi.

Après études par les services de la SNCF, il s'avère que, techniquement, c'est possible, avec un délai de correspondance à Folligny de 8 minutes mais que cela entraînerait un décalage horaire avec un départ de Granville à 12h09 au lieu de 11h55 et une arrivée à Paris à 15h37 au lieu de 15h06 et un allongement de parcours de 17 minutes afin de s'insérer dans les sillons de la région parisienne.

L'arrêt du 3424 n'a donc pas été demandé pour 2024 en raison de l'allongement du temps de parcours trop important. Néanmoins, il est demandé dans l'évaluation des besoins pour 2025 et sera étudié par SNCF Réseau.



### À Granville, deux nouvelles lignes de bus gratuites mises en place cet été

La Communauté de Communes Granville Terre & Mer a mis en place deux navettes estivales gratuites à partir du samedi 8 juillet jusqu'au samedi 26 août 2023.

La ligne 5 au départ de la gare de Granville, desservait Saint-Pair-sur-Mer, Jullouville et la mairie de Carolles, soit 17 arrêts. La ligne 6, partant également de la gare, emmenait, les usagers vers Bréhal, en passant Donville-les-Bains, Bréville-sur-Mer, Coudeville-sur-Mer et Saint-Martin-de-Bréhal (11 arrêts).

### À Coutances, une nouvelle ligne Cosibus depuis la rentrée 2023

Compétente en termes de mobilité depuis 2021, la Communauté de Communes Coutances mer et bocage élargit son offre de transports en commun sur le territoire. Depuis la rentrée 2023, le réseau Cosibus est étendu à 3 nouvelles communes et une nouvelle ligne est proposée aux usagers, avec une augmentation de l'amplitude horaire.

# Dernière minute

## Les liaisons par autocar ont disparu des systèmes de vente SNCF !

Nous venons de constater un changement important dans la commercialisation des relations train + autocar ou autocars seuls. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre, ces relations ne figurent plus sur SNCF connect ni sur le moteur de recherche SNCF NOMAD TRAIN.

Ces modifications interviennent dans le cadre d'une refonte de la tarification applicable aux autocars NOMAD mais un problème informatique n'a pas permis d'obtenir le résultat attendu.

Par exemple, pour les trajets Coutances-Paris ne figurent que ceux assurés uniquement par trains. Les relations Paris-Lison par trains complétées par un car Lison-Coutances ne figurent plus. Dans le sens Paris-Coutances, il est indiqué :

### INFO OFFRE CAR NOMAD

A compter du 01/09/2023, la tarification NOMAD CAR évolue. Pour trouver votre car en correspondance, veuillez cliquer ci-dessous.

et l'on nous renvoie vers le site de la Région ce qui signifie qu'il faut d'abord aller voir les Paris-Lison pour voir s'il y a un car en correspondance. Déjà très compliqué pour un usager habituel et impossible pour un non-initié. Une fois arrivé sur le site Nomad, on peut juste acheter un billet et il faudra faire une recherche plus poussée sur ce site pour trouver la correspondance routière avec un train qu'il faudra avoir trouvé avec beaucoup de difficulté. Le parcours du combattant !

Sont notamment concernés les autocars suivants :

COUTANCES-LISON  
LISON-COUTANCES  
COUTANCES-GRANVILLE  
GRANVILLE-COUTANCES  
GRANVILLE-LISON  
LISON-GRANVILLE  
L'AIGLE-DREUX  
FLERS-ARGENTAN  
ARGENTAN-FLERS  
L'AIGLE-SURDON  
SURDON-ALENCON

ALENCON-SURDON  
BRIOUZE-BAGNOLES-DE-L'ORNE  
BAGNOLES-DE-L'ORNE-BRIOUZE

Si l'on ne peut que se féliciter de la possibilité d'acheter un billet de car, pour toutes les lignes, en complément du trajet en train, il faudrait que les parcours en cars figurent sur SNCF connect et SNCF NOMAD TRAIN.

Avec ce système, ces cars ne vont pas être empruntés et le nombre de voyageurs va énormément diminuer et à terme ils seront supprimés faute de fréquentation alors qu'ils ont toute leur utilité.

**Dès connaissance de ces dysfonctionnements, nous avons alerté la SNCF et les services de la Région**, pour faire part de notre mécontentement face à cette situation inadmissible. Conscients de la dégradation au vu des documents produits, ils se sont engagés à remédier à cette situation inacceptable pour les usagers.

## Suppression du poste d'agent d'escale\* à Lison programmée pour fin septembre 2023

De passage en gare de Lison le lundi 4 septembre, l'agent d'escale présent sur le quai, nous a indiqué que la SNCF avait décidé la suppression de son poste à compter de la fin septembre 2023.

Cette gare de correspondance des trains en provenance ou à destination de Granville, Coutances et Saint-Lô vers ou de, Cherbourg, Bayeux Caen et Paris, est fréquentée chaque année par plus de 220 000 voyageurs !

Après la fermeture des guichets, la suppression de l'escale signifie une gare sans aucune présence humaine. Cette dernière est pourtant très utile pour renseigner et orienter les voyageurs dont de nombreux touristes étrangers en correspondance entre le Sud-Manche et le reste de la Normandie !

L'ADPCR, soucieuse du développement de la ligne Caen-Pontorson/Mont-Saint-Michel-Rennes a écrit au Président de la Région Normandie et à la SNCF afin que cette décision incompréhensible ne soit pas suivie d'effet.

\* Agent qui assure en gare, le départ des trains, informe les voyageurs et vérifie le bon fonctionnement des installations.



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

Hôtel de Ville - BP 330  
50010 Saint-Lô cedex

Adresse email : [adpcr.saint-lo@orange.fr](mailto:adpcr.saint-lo@orange.fr)  
Retrouvez toute notre actualité sur le site [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)