

# Un retour à la normale espéré sur le Paris-Granville

**1 2** L'automne et son lot de feuilles mortes ont engendré des péripéties sur les trains entre la cité corsaire et la capitale. Pour un syndicat, des solutions existent. Depuis mardi, la SNCF annonce le retour de ses trains.

Depuis plusieurs semaines, la ligne Paris - Granville a connu plusieurs péripéties : retard, annulation de train, voyage en cars, en taxis... En cause : l'automne et les feuilles mortes. Premiers impactés, les usagers de la ligne, qui laissent éclater leur colère sur les réseaux sociaux.

## Des élus réagissent

Le président de la Région, Hervé Morin a écrit à la mi-novembre au directeur des régions SNCF mobilités (*Ouest-France* du 15 novembre) pour que « la solution trouvée soit pérenne afin que cette situation ne se reproduise pas ».

Quelques jours plus tard, le député LR Guánhaël Huet lui a embrayé le pas (*Ouest-France* du 24 novembre), expliquant que « la simple évocation des feuilles mortes ne suffit plus. [...] La Normandie n'est pas la seule région où les arbres perdent leurs feuilles en automne. »

Pour Yann Alary, secrétaire CGT des cheminots de Granville, « cette ligne présente beaucoup de difficultés depuis une vingtaine d'années ». Les soucis rencontrés avec les anciens trains, les 72 500, empièrent « avec les Régiolis », en place depuis juillet 2014.

Les conditions météorologiques ont fait prendre des mesures préventives à la SNCF. Les équipes se sont mobilisées pour « trouver les solutions, assurer la mobilité et la prise en charge des voyageurs » via des cars de substitutions, aux horaires

avancés.

Problème : certaines personnes, non informées de ces changements, se sont cassé le nez à quelques minutes près. Des panneaux indiquaient bien ces changements dans le hall des gares, mais pas forcément lors de l'achat du billet. Sur l'information voyageurs, la SNCF reconnaît « quelques erreurs, au début ».

Le phénomène est connu : une végétation dense, qui repousse vite, fait déposer les feuilles mortes sur les voies, à l'automne, faisant patiner les roues des trains. Un phénomène accentué à certains endroits par une forte déclivité.

## Le matériel en question ?

Les nouveaux modèles sont « plus légers », explique Yann Alary. L'un des essieux moteurs « est sans sablière », ce qui permettait pourtant de « maintenir l'adhérence ». De plus, « l'anti-enrayage ne fonctionne pas », résume le syndicaliste, qui pense que le concept du cahier des charges ne correspond pas au profil de la ligne.

Pour la SNCF, l'adhérence résulte d'une « conjonction de paramètres » : tracé de la ligne, volume des circulations... « Le matériel seul n'est pas la cause du phénomène ». D'autres modèles, utilisés à cette période, « ont rencontré les mêmes difficultés ».

Avec les 72 500, « en même temps qu'on freinait, on nettoyait la bande de roulement, en contact avec le



À plusieurs reprises durant ces dernières semaines, des cars de substitution ont été mis en service en lieu et place des Régiolis, rallongeant le temps de trajet du Paris - Granville de plusieurs heures. Le problème récurrent à cette période concerne l'adhérence des bandes de roulement des essieux à la voie ferrée (à droite).

rail ». Plus possible aujourd'hui : les freins à patins ont été remplacés par « les freins à disque ».

À ce jour, les actions engagées « permettent une amélioration de la situation », constate la SNCF. Depuis mardi, huit trains ont été remis en circulation, quatre dans un sens, quatre dans l'autre. « L'épisode des feuilles

mortes semble derrière nous », même si une vigilance est maintenue, notamment sur la vitesse des trains, qui restera à 120 km/h au lieu de 160 km/h.

Demain, reportage au technicentre de Granville, autour de la maintenance des Régiolis.



**Retard** Depuis jeudi 1<sup>er</sup> décembre, les conditions de dédommagement ont changé. Auparavant, seuls les retards imputables à la SNCF étaient indemnisés. Désormais, la règle s'appliquera pour tout retard supérieur à 30 mn, quelle que soit la raison. Sur le montant, rien ne change : 25 % du prix du billet entre 30 mn et 2 h de retard ; 50 % entre 2 h et 3 h ; 75 % au-delà de 3 h.

## Des pistes pour éviter le patinage



Les brosses du train laveur frottent le rail pour retirer la pâte végétale laissée par les feuilles, pour éviter le patinage.

Pour Yann Alary, de la CGT des cheminots de la Baie : « On ne peut plus continuer de gérer l'axe Paris - Granville de cette manière, au quotidien. » Le syndicaliste entrevoit qu'avec « deux trois mesures, le retour sur investissement pourrait être rapide ».

Il liste le traitement de la végétation : « Ça demande des moyens, mais on peut le faire. » Autre piste : « Intervenir auprès du fabricant en lui demandant des transformations rapides sur les Régiolis », notamment autour de l'anti-enrayage.

L'entretien des voies, actuellement réalisé une fois par semaine par un train laveur, pourrait se faire à des fréquences plus élevées. Pour cela, « il faut un équipage, un roulement ». Ces opérations étant effectuées entre le passage des trains, cela im-

plique « souvent des heures de nuit, donc une majoration de salaire ». Un seul train de ce type circule dans la Normandie aujourd'hui, « ce qui représente entre 2 500 et 3 500 km de voies ».

Les différents points évoqués par Yann Alary « font partie d'une réflexion menée en interne », explique-t-on du côté de la SNCF.

Fin novembre, au technocentre de Sceteville-lès-Rouen, Guillaume Pépy, président de la SNCF, a annoncé la « création d'un groupe », composé « d'experts de la SNCF, des constructeurs de trains et des constructeurs de voies ». La mission de ce groupe : trouver « de nouvelles solutions pour éviter le patinage des trains sur les feuilles mortes » sur les lignes normandes.

## « Départ Villedieu 12 h 13, arrivée Paris 18 h 02 »



« J'ai payé 43,80 €, mardi 29 novembre en gare de Villedieu-les-Poêles, pour prendre le Granville - Paris. Départ 12 h 13. Arrivée 15 h 05. En fait de train, c'est le car que j'ai pris, à 12 h 35 du parking de la gare (photo). À bord, quelques personnes, légèrement déroutées. La conductrice, souriante et aimable, n'en est pas à son premier voyage. À Vire et à Flers, sur ses conseils répétés, une partie des voyageurs se précipite dans les toilettes de la gare. « Après Flers, on va directement à Dreux. Sans arrêt. » Ultime question à la cantonade : « Tout le monde va bien à Dreux ? » Oui unanime. Je ne saurai jamais où sont passés celles et ceux qui, en temps normal, descendent à Argentan, Surdon, L'Aigle...

De bourg en bourg, notre car poursuit son bonhomme de chemin, double un tracteur, un poids lourd, emprunte une déviation, patiente aux feux rouges. Bourg-Saint-Léonard, Le Pin-au-Haras, Nonant-le-Pin... Je révise ma géographie de l'Orne. Et je dors. Ça fait passer le temps.

À Dreux, le car se gare devant la... gare. La soute a été vidée, nos bagages nous attendent sur le trottoir. Tout comme la conductrice qui, sur le quai, nous donne le ticket pour sortir de Montparnasse et s'assure que nous sommes tous dans le train.

Départ à 16 h 52 et arrivée à 18 h 02. À Montparnasse. « Pas Vaugirard ? » s'étonne une dame aux deux énormes valises. « Montparnasse, confirme la conductrice. Ça vous fait gagner du temps par rapport à Vaugirard. » Pas faux, mais cela contrecarre les plans de notre porteuse de valises : « J'ai réservé un hôtel tout près de Vaugirard. Je m'envole pour la Guadeloupe demain matin », se justifie-t-elle.

La suite ne dit pas si son avion a pu décoller ou a été cloué au sol par des feuilles mortes. Dans la famille Transports en commun, la SNCF ne s'occupe que des trains. De cars accessoirement. Mais jamais, au grand jamais, des avions. »

Mauricette GUITTARD.

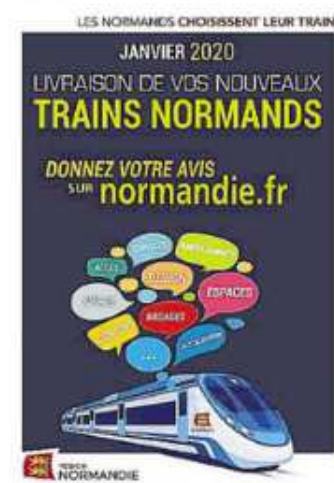
## La Région liste les autres chantiers à venir

La Région vient d'engager une consultation auprès des Normands pour définir les besoins des usagers avant de choisir les nouveaux modèles de trains mis en circulation dans trois ans, même si elle concerne plus particulièrement les lignes Paris - Caen - Cherbourg et Paris - Rouen - Le Havre.

Comme les autres, la Normandie gèrera déjà les Trains express régionaux. En avril, Manuel Valls, alors Premier ministre, a officialisé le transfert de cinq lignes Intercités, dont le Paris - Granville, vers la Normandie (horaires, fréquences, arrêt et gestion du matériel roulant). Le changement devrait être effectif au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Un questionnaire en ligne est proposé aux usagers pour savoir quels services et équipements leur paraissent essentiels lorsqu'on voyage à bord d'un train.

En Normandie, quatre chantiers ont été lancés : la commande de 40 nouveaux trains Omneo Premium à deux étages ; la relocalisation, à Sceteville-lès-Rouen, des opérations de maintenance et d'entretien, aupara-



van effectuée à Clichy ; 500 millions d'euros pour moderniser le réseau ferré normand. Le dernier chantier vise à fluidifier l'accès en gare de Saint-Lazare.

Plus d'informations sur [www.normandie.fr](http://www.normandie.fr)

**10 000** C'est le nombre de clics déjà enregistré depuis le lancement, début novembre, de la nouvelle fonctionnalité de l'application SNCF pour smartphone. Les voyageurs peuvent désormais visualiser les places non réservées à bord de certains trains. C'est l'un des autres points noirs du Paris - Granville qui, certains jours à certaines heures, connaît une affluence record, laissant beaucoup de voyageurs debout.