

Hôtel de Ville – BP 330
50010 SAINT-LO CEDEX

Des trains directs PARIS-FOLLIGNY-AVRANCHES PONTORSON/MONT-SAINT-MICHEL

*Pourquoi des trains directs PARIS-FOLLIGNY-AVRANCHES-
PONTORSON/MONT-SAINT-MICHEL ?*



Priorité au rail* pour la desserte du 2ème site le plus visité de France

* Parcours terminal Pontorson-Le Mont-Saint-Michel par navettes.

Un potentiel de clientèle énorme !

Actuellement, 2,3 millions de visiteurs viennent au Mont chaque année mais très peu par les transports en commun.

De plus, depuis la mise en place des liaisons RENNES-LE MONT et DOL-LE MONT par la Région BRETAGNE, qui transportent annuellement plus de 92 500 voyageurs, le trafic de la gare de PONTORSON a complètement chuté. Il est temps de réagir et de proposer une solution bas-normande. C'est ce que nous développerons ci-après.

La situation actuelle ne peut plus durer. La gare pour la desserte de l'un des sites les plus prestigieux de France est bien celle de PONTORSON/LE-MONT-SAINT-MICHEL. **Pourquoi faire descendre les touristes du train à 70 km alors qu'une gare existe à 9 km avec une navette qui les conduit au pied du MONT ?**

Les atouts

1. Une voie nouvelle

En 2014, une voie entièrement rénovée entre FOLLIGNY, AVRANCHES et PONTORSON.

2. Le trajet le plus court

354 km au lieu de 453 en passant par RENNES.

3. Le trajet le moins cher

Des différences de prix pouvant aller jusqu'à 83 % !

Exemple (au 01.01.2014) :

- Paris-Le Mont via RENNES TGV avec réservation la plus élevée : 92,60 €,
- Paris-Pontorson + navette : 48,90 € + 3,00 € = 51,90 €

4. Un matériel moderne

Les automoteurs Régiolis présentent toutes les qualités de confort pour assurer ces liaisons qui seront empruntées par une clientèle internationale.

Cette desserte peut se faire par découplage d'éléments doubles en gare de FOLLIGNY, l'élément de tête continuant sur Granville et l'autre se dirigeant vers Pontorson/Le Mont-Saint-Michel.

5. Le dopage de la ligne PARIS-GRANVILLE

Cette ligne du ressort de l'Etat, en déficit chronique, verrait son trafic exploser et son avenir assuré, pour la plus grande satisfaction de nombreuses villes bas-normandes : GRANVILLE, VILLEDIEU, VIRE, FLERS, BRIOUZE, ARGENTAN, L'AIGLE et aussi ALENCON.

6. Une valorisation de l'arrière-pays

Des séjours clé en main pourraient être organisés sur plusieurs jours afin de faire découvrir les richesses touristiques de la Baie du Mont-Saint-Michel, en liaison, l'été, avec la ligne Baie.

Cette nouvelle desserte profitera également à tous les habitants du Sud-Manche, notamment tous ceux de la région d'AVRANCHES qui sont actuellement contraints de rejoindre la gare de VILLEDIEU, en l'absence de correspondances à FOLLIGNY depuis de nombreuses années.

7. Avec quelle autorité organisatrice ?

- soit l'Etat via la Direction générale des Infrastructures des Transports et de la Mer¹ (DGITM), sur la totalité du trajet,
- soit l'Etat via la DGITM, pour le trajet PARIS-FOLLIGNY et la Région Basse-Normandie (TER) pour le trajet FOLLIGNY-PONTORSON/LE MONT-SAINT-MICHEL.

En raison des difficultés rencontrées par l'Etat pour assurer l'équilibre financier de l'ensemble des lignes d'équilibre du territoire, il semble que la 2^{ème} solution soit la plus envisageable, sachant en outre que le nouveau matériel Régiolis a été financé à 100% par la région Basse-Normandie.

8. Sur le plan technique

Cette desserte peut se faire par découplage d'éléments doubles en gare de Folligny, l'élément de tête continuant sur Granville et l'autre se dirigeant vers Pontorson/Le Mont-Saint-Michel. En effet, il n'est pas nécessaire de créer un raccordement permettant de shunter la gare de Folligny. Certes, il permettrait de gagner quelques minutes mais :

- son coût est très élevé, de l'ordre de 50 millions d'euros,

¹ Au sein du ministère du développement durable, la DGITM a en charge l'ensemble des sujets relatifs aux transports terrestres et maritimes et à la planification des aéroports, à l'exception de la sécurité routière traitée par la délégation à la sécurité et à la circulation routières.

- il nécessiterait la création de sillons supplémentaires entre Paris et Folligny alors que nous préconisons l'utilisation des sillons actuels, afin de réduire les frais.

Il faudra disposer d'une voie de garage en gare de PONTORSON, aussi, lors du passage en voie unique en 2017, ces travaux devront être inclus, voie et signalisation.

Si pour des raisons d'intendance (nettoyage et approvisionnement en combustible) les rames Régiolis ne peuvent assurer deux « aller et retour » Paris- Pontorson consécutifs sans passage par le dépôt de Granville, il sera avantageux d'utiliser le rapatriement de la rame de Pontorson à Granville puis le retour vers Pontorson pour créer un nouvel aller-retour entre les deux villes. Ces derniers donnant des correspondances avec les Granville-Paris en gare de Folligny.

9. Pour une gare multimodale à PONTORSON

Depuis 2004, la Région Bretagne assure une liaison RENNES (et DOL)-LE MONT, en correspondance avec les TGV, sans desservir la gare de PONTORSON.

L'ADPCR demande que ces cars soient terminus PONTORSON, afin de permettre :

- la desserte de cette ville qui accueille de nombreux touristes dans ses différents hôtels,
- de conforter la ligne 3 Pontorson-Le Mont assurée par le Syndicat Mixte Baie du Mont-Saint-Michel dont la fréquentation a baissé en 2013 par rapport à 2012.

Il n'y aurait aucune gêne pour les usagers de bout en bout qui seraient juste amenés à changer d'autocar à Pontorson au lieu de la Caserne.

La gare de PONTORSON serait donc la plaque tournante du service public de transport de voyageurs avec la présence des relations suivantes :

RELATIONS	AUTORITES ORGANISATRICES
trains CAEN-RENNES,	Conseil Régional de BASSE-NORMANDIE
trains PARIS-FOLLIGNY-PONTORSON,	Conseil Régional de BASSE-NORMANDIE et Etat
trains PONTORSON-GRANVILLE,	Conseil Régional de BASSE-NORMANDIE
trains GRANVILLE-SAINT-MALO l'été,	Conseils Régionaux de BASSE-NORMANDIE et de BRETAGNE
autocars PONTORSON-LE MONT,	Syndicat Mixte Baie du MONT-SAINT-MICHEL
autocars RENNES-LE MONT,	Conseil Régional de BRETAGNE
autocars DOL-LE MONT,	Conseil Régional de BRETAGNE
autocars PONTORSON-DOL,	Conseil Général d'ILLE ET VILAINE
autocars FOUGERES-DOL,	Conseil Général d'ILLE ET VILAINE
autocars FOUGERES-CANCALE-SAINT-MALO l'été	Conseil Général d'ILLE ET VILAINE

Il est donc nécessaire de consacrer une partie des terrains, propriété de RFF, en gare de PONTORSON à cet aménagement. La création d'un parking pour les automobilistes ne paraît plus indispensable car celui de la Caserne n'est jamais saturé.

10. L'aménagement des gares terminus : Paris-Vaugirard et Pontorson/Mont-Saint-Michel

Gare de Paris-Vaugirard :

Faire de la gare de Paris-Vaugirard la porte du Mont-Saint-Michel :

- L'appeler **Paris-Montparnasse-Le Mont-Saint-Michel ou Paris-Montparnasse-Baie du Mont-Saint-Michel**,
- En améliorer l'accessibilité depuis la gare Montparnasse 1 et les transports en commun et créer une signalétique spécifique.
- Créer un centre d'accueil touristique avec l'implication des acteurs Bas-Normands.

Gare de Pontorson :

- **Mise en place d'une gare multimodale**,
- Aménagement de parkings pour les usagers de la gare,
- Information touristique et multimodale (*présence de l'office de tourisme, location de vélos, point de départ de randonnées, produit Ligne Baie...*).

11. Consistance de la desserte

Il s'agit, d'une part, d'utiliser des trains existant sur la ligne PARIS-GRANVILLE et d'autre part, de permettre, au départ de PARIS, d'effectuer un trajet aller et retour au cours de la même journée.

Cette desserte ayant principalement une vocation touristique, il serait judicieux de prévoir des arrêts en gare de Versailles-Chantiers.

L'objectif est d'obtenir un aller et retour via Folligny pour obtenir un temps de trajet correct, compétitif par rapport à l'offre bretonne,

Des trajets « à vide », étant nécessaires entre Pontorson et Granville, pour raisons techniques, il convient de les ouvrir aux voyageurs assurant de nouvelles et étroites correspondances à Folligny,

Nous avons basé les temps de coupe et d'accroches sur ceux des TGV en gare de Rennes.

Desserte souhaitée				Trains à créer		
Villes	3411*	3431*		Villes		
Granville			16:51	Granville		16:51
Paris	07:38	13:55	X	Paris	07:38	X
Folligny a	10:35	16:55	17:01	Folligny a	10:35	17:01
Folligny d	10:40	↻	17:02	Folligny d	10:40	17:02
Avranches	10:55		17:17	Avranches	10:55	17:17
Pontorson	11:12		17:34	Pontorson	11:12	17:34
Temps de trajet	03:34		03:39	Kilométrage	41 km	56 km

Villes		3430*	3450*	Villes		
Pontorson	11:32		18:22	Pontorson	11:32	18:22
Avranches	11:49		18:39	Avranches	11:49	18:39
Folligny a	12:04	↻	18:54	Folligny a	12:04	18:54
Folligny d	12:05	12:11	19:02	Folligny d	12:05	19:02
Paris	X	15:05	22:09	Paris	X	22:09
Granville	12:15			Granville	12:15	
Temps de trajet		03:33	03:47	Kilométrage	56 km	41 km

relations directes

relations par correspondance à Folligny

* Numéro des trains Intercités Paris-Granville

12. Les éléments favorables

Ce projet est complètement en phase avec la déclaration du Ministre délégué aux Transports

Frédéric Cuvillier a indiqué que l'Etat, qui est depuis 2011 autorité organisatrice des Transports d'Equilibre du Territoire (TET), qui exploite notamment la ligne PARIS-GRANVILLE, réfléchissait avec la SNCF à l'évolution du système : "Nous voulons donner plus de cohérence au réseau TET, réfléchir à de nouvelles lignes pour l'adapter à la demande et mieux l'articuler avec les réseaux TER".

Guillaume PEPY, Président de la SNCF, est venu à Granville, le 18 décembre 2013 pour l'arrivée du premier Régional et le lancement des travaux de l'atelier de maintenance. L'ADPCR lui a remis un courrier présentant ce projet. **Laurent BEAUVAIS**, Président du Conseil Régional de BASSE-NORMANDIE a insisté dans son discours, sur la nécessité de desservir le MONT-SAINT-MICHEL avec une solution bas-normande qui consiste à utiliser la ligne PARIS-GRANVILLE qui verra ainsi son trafic nettement augmenter.

Le 23 janvier 2014, lors de la signature du protocole d'accord Etat-Région relatif à l'exploitation de la ligne Paris-Granville par les trains d'équilibre du territoire par **Frédéric CUVILLIER**, Ministre chargé des Transports et **Laurent BEAUVAIS**, Président de la Région Basse-Normandie, ce dernier a rappelé l'opportunité de desservir le MONT-SAINT-MICHEL via cette ligne.

Le contrat de plan Etat-Région 2014/2020 prévoit le lancement d'une étude de faisabilité du projet.

13. Les soutiens attendus

- Communauté de Communes d'Avranches-Mont-Saint-Michel. Au total, elle comprend 52 communes avec un bassin de population d'environ 45.000 habitants,
- Communauté de Communes Granville Terre et Mer. Au total, elle comprend 33 communes avec un bassin de population d'environ 45.000 habitants,
- Syndicat mixte Baie du MONT-SAINT-MICHEL,
- Pays de la Baie du MONT-SAINT-MICHEL,
- Ville de PONTORSON,
- Ville de GRANVILLE,
- Commune du MONT-SAINT-MICHEL,
- Conseil Général de la MANCHE. Courrier de soutien en date du 4 février 2014,
- Parlementaires du Sud-Manche.