



adpcr  
INFOS

la mobilité dans l'ouest  
de la Normandie



N° 105  
Décembre 2022



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

**Les propositions de l'ADPCR pour améliorer  
la desserte Paris-Mont-Saint-Michel**

# ÉDITO

Nous sortons à peine de la pandémie de Covid 19, avec un très net retour de la fréquentation à bord des trains, que le coût de l'énergie flambe, entraînant un renchérissement du coût d'usage de nos voitures particulières mais aussi des charges d'exploitation des réseaux de transport en commun. Selon le vice-président du conseil régional de Normandie chargé des transports qui s'est exprimé lors du comité d'axe Normandie Sud le 10 octobre à Caen, les finances de la Région ne permettent pas de remettre en circulation en 2023 les 19 trains qui ont été supprimés en mars 2022 sur les axes Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Deauville. De même, il n'y a aucune amélioration prévue sur le réseau régional pour le service annuel 2023.



Pourtant, nous nous permettons d'insister sur l'amélioration indispensable de la desserte de la partie sud de l'axe Caen-Rennes, entre Granville et Rennes qui est le secteur où l'offre est la plus réduite de Normandie (et probablement au niveau national !) alors que s'y trouve le 2<sup>ème</sup> monument français le plus fréquenté ! Cette anomalie est relevée dans un article du Monde du 27 juin 2022 <sup>(1)</sup> et dans une étude récente du CEREMA<sup>(2)</sup>.

L'ADPCR a fait des propositions pour développer les relations entre Paris et Le Mont-Saint-Michel, en mettant en place, à coût raisonnable, un système de navettes Granville-Pontorson-Dol en correspondance à Folligny avec les trains Paris-Granville (voir article page 5).

Au niveau du service minimum en période de grèves, là aussi, cet axe est pénalisé. Le 29 septembre dernier, journée d'un mouvement social national, seuls des cars ont circulé entre Caen, Granville et Rennes offrant un service bancal et inefficace avec de nombreux horaires d'autocars conçus pour assurer des correspondances avec des trains qui ne roulaient pas (par exemple un car qui part de Lison à 23h53 en direction de Coutances alors qu'aucun train ne circulait entre Caen et Cherbourg !). Anomalie encore constituée par l'absence d'indication, sur les fiches horaires spécifiques de ces journées de grève, des cars Nomad de la ligne 305 qui empruntent le même itinéraire que le train et relèvent de la même autorité organisatrice mais dont les responsables semblent s'ignorer ! Et mentionnons aussi les ratés de correspondances entre les cars et les trains et même entre les cars Nomad dans un même Département.

L'ADPCR, en phase avec les positions de la FNAUT, ne cesse de revendiquer une offre de transport publique

qui puisse constituer une réelle alternative au « tout-automobile ». Ceci sous-entend fréquence, amplitude horaire, noeuds de correspondances intermodales, tarification attractive, commercialisation bout-en-bout. La construction d'une telle offre suppose que le conseil régional, les communautés d'agglomération ou de communes dotées de la compétence transport, travaillent ensemble et avec les transporteurs afin de proposer un service qui soit au niveau de ce que savent faire nos partenaires européens. L'Etat doit également assurer son rôle en consacrant les crédits nécessaires à l'entretien et la modernisation du réseau ferroviaire. Ce choc d'offre attendu est la condition indispensable pour que nos modes de déplacements évoluent. Nous sommes à un moment charnière où la demande se modifie face aux enjeux tels que le réchauffement climatique, l'envolée du prix de l'énergie, la lutte contre la congestion urbaine et la pollution de l'air des grandes agglomérations. Pour illustrer notre propos nous souhaitons souligner le succès du train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel et la bonne fréquentation des trop rares trains Caen-Rennes ainsi que l'amélioration du service offert sur cette relation pour l'emport des vélos pendant l'été 2022.

Et, en cette période de fin d'année, le conseil d'administration de l'ADPCR vous présente tous ses meilleurs vœux pour 2023. Que l'an nouveau vous apporte joie, bonheur et santé.

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

<sup>(1)</sup> « Faute de trains ou de solutions des derniers kilomètres, certains sites aussi fréquentés que le Mont-Saint-Michel ou des châteaux de la Loire débordent d'autocars et de voitures malgré la proximité de lignes ferroviaires ».

Source : Le Monde, 27 juin 2022

[www.lemonde.fr/economie/article/2022/06/27/tourisme-le-train-tente-de-rattraper-son-retard\\_6132193\\_3234.html](http://www.lemonde.fr/economie/article/2022/06/27/tourisme-le-train-tente-de-rattraper-son-retard_6132193_3234.html)

<sup>(2)</sup> CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

« **Ainsi la gare de Pontorson - Mont-St-Michel, à 6 km des parkings de la fameuse île et de ses 3 millions de visiteurs annuels, n'accueille que 2 dessertes et 50 voyageurs par jour ; alors qu'avec une navette entre la gare et le site, le temps de parcours de Paris au pied du Mont pourrait être inférieur à 3h, soit 1h30 de mieux que la voiture sans congestion** ».

Source : **Quel avenir pour les petites lignes ? Potentiel, technique, gouvernance**  
Collection Connaissances 2020, page 9

# SOMMAIRE

|  |    |
|--|----|
| Le succès du train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel .....  | 4  |
| Propositions de desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel et de sa Baie .....  | 5  |
| Etude sur les mobilités touristiques à l'échelle de la Destination régionale « Cap Fréhel - Saint-Malo - Baie du Mont-Saint-Michel » .....         | 12 |
| Keolis devient le nouveau concessionnaire du contrat de transport de voyageurs et de gestion des parcs de stationnement du Mont-Saint-Michel ..... | 13 |
| L'ouverture à la concurrence des services ferroviaires en Normandie .....  | 14 |
| Relance de la procédure de mise en concurrence de l'exploitation des lignes de trains d'équilibre du territoire .....                              | 17 |
| Projet de tramway Est-Ouest à Caen .....   | 17 |
| La mise en service de la ligne B du métro de Rennes .....  | 18 |
| Le 150 <sup>ème</sup> anniversaire de l'ouverture de la ligne Vitré-Fougères-Pontorson-Moidrey (1872-2022) .....                                   | 18 |
| Le train en Normandie le plus cher de France ? .....   | 19 |
| En bref .....  | 19 |
| Assemblée générale 2023 .....  | 20 |



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.

# Le succès du train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel



Affluence en gare de Pontorson, le 3 juillet 2022. Train retour vers Paris (photo Gérard JOLIF)

Pour la 3<sup>ème</sup> année consécutive, le train Paris-Pontorson a circulé durant l'été mais seulement du 1<sup>er</sup> juillet au 4 septembre en raison de travaux, certains week-ends, sur l'axe Paris-Granville.

Afin de se rendre compte de la fréquentation de ce train, l'ADPCR a procédé tout au long de l'été, à des comptages sur la majorité des trains qui desservent Pontorson.

Après les années Covid, la fréquentation attendue est enfin au rendez-vous. Ainsi, cette année, tous les jours, le nombre de voyageurs était compris entre 80 et 130 et parfois il dépassait 150 à l'arrivée à Pontorson.

Sur la période, nous avons recensé :

- 6 680 voyageurs à l'arrivée sur 60 trains,
- 6 369 voyageurs au départ sur 56 trains,

soit un total de 13 049 voyageurs sur 116 trains.

Les trains Caen-Granville-Rennes étaient souvent aussi très chargés.



Gare de Pontorson, correspondance vers Le Mont-Saint-Michel le 3 septembre 2022 (photo Gérard JOLIF)

Au total, pour le mois de juillet, près de 12 000 voyageurs ont transité par la gare de Pontorson, tous trains confondus, avec plus de 1 300 vélos.

Il va maintenant être nécessaire de trouver une solution pour l'emport des vélos sur les trains Régiolis qui assurent les relations Paris-Pontorson car il est clairement insuffisant. Il faut noter toutefois que le personnel d'accompagnement fait le maximum pour que le voyage se déroule le mieux possible malgré le faible nombre de places pour les vélos.

Beaucoup de jeunes voyagent en train alors qu'il y a quelques années, ils l'avaient abandonné pour le transport routier. Beaucoup affirment vouloir se déplacer en train et en vélo et vivre dans une ville bien desservie par le train. Les familles sont aussi de retour dans les trains.

Ces résultats sont très encourageants et confortent l'ADPCR dans ses demandes d'amélioration de la desserte de la Baie du Mont-Saint-Michel que nous détaillons page 5.

Il faut maintenant envisager la desserte de la gare de Pontorson en se basant sur les résultats de cette année alors que la SNCF se réfère encore à la fréquentation de 2020 (année de Covid) qui n'était que de 17 813 ! Tous trains confondus, nous avons dénombré 24 044 voyageurs entre le 1<sup>er</sup> juillet et le 4 septembre 2022, sans avoir été présents sur tous les trains !

L'ADPCR demande l'extension de la période de circulation du train direct Paris-Montparnasse<>Pontorson-Mont-Saint-Michel tous les jours de début juin à fin août (clientèle potentielle de groupes scolaires en juin) et tous les week-ends de Pâques à la Toussaint.

# Propositions de desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel et de sa Baie

## Rappel historique

Depuis de nombreuses années, l'ADPCR se mobilise pour obtenir une amélioration de la desserte ferroviaire du Sud-Manche.

En 1989, et jusqu'en 2011, elle se résume à deux AR journaliers entre Caen-Folligny et Rennes, renforcés les week-ends pour répondre aux besoins de déplacement des étudiants et des touristes.

En 2009, en partenariat avec la Bretagne, la Basse-Normandie met en service, en été, deux AR Granville-Saint-Malo. Cette desserte à vocation touristique est dénommée « Ligne Baie ». La desserte ferroviaire du Sud-Manche sort ainsi de sa lente agonie.

Enfin, grâce à la ténacité de l'ADPCR, la Région Basse-Normandie finance un 3<sup>ème</sup> AR entre Caen et Rennes à compter du 12 décembre 2011 (SA 2012).

Malheureusement, l'état de la voie entre Folligny et Dol-de-Bretagne dont les rails ont plus de 100 ans, nécessite de gros travaux qui vont conduire à de longues périodes d'interruption totale du trafic au sud de Coutances. Le désintérêt de la Bretagne pour cette ligne interrégionale et le coût des travaux en grande partie pris en charge par la Basse-Normandie conduisent à la mise en voie unique du tronçon Avranches-Dol jusque là en double-voie. D'où des suggestions d'exploitation et l'installation d'une nouvelle signalisation prise en charge par la nouvelle Région Normandie. Devant les hésitations de cette dernière à financer ces derniers investissements sans lesquelles la fermeture de la ligne était inévitable, l'ADPCR a proposé le passage des

trains Caen-Rennes par Granville afin que cette ville soit enfin reliée par le fer à Caen et au reste de la Normandie. Malheureusement, cela s'est traduit par un retour en arrière avec la suppression du 3<sup>ème</sup> AR remplacé par la mise en place de cars Caen-Rennes. Entretemps la « Ligne Baie » avait disparu, la Bretagne n'ayant pas souhaité poursuivre le cofinancement de cette desserte touristique.

Depuis, l'ADPCR n'a eu de cesse de réclamer le rétablissement du 3<sup>ème</sup> AR entre Caen-Granville-Rennes et de faire des propositions pour la création d'un train direct reliant Paris à Pontorson/Mont-Saint-Michel. Comme nous l'avons développé dans le bulletin ADPCR-INFOS n° 102, nous avons également proposé à la Région Normandie et à la SNCF la création de navettes ferroviaires Granville-Pontorson et Dol-de-Bretagne offrant de bonnes correspondances à Granville depuis et pour Caen, à Folligny de et vers Paris et à Dol dans la mesure du possible pour Rennes, Saint-Malo et Dinan. Sur ces propositions, nous n'avons eu que des retours très mitigés de la part de SNCF Réseau qui invoque des prétendus conflits d'horaires, en particulier avec des sillons réservés aux plages de surveillance/travaux. Pour nous, si ces arguments peuvent se défendre sur des lignes chargées, ils n'ont aucun fondement sur la ligne Folligny-Avranches-Dol parcourue uniquement par deux AR quotidiens.

Notre seule satisfaction depuis 2018 est la création, depuis 2020, d'un train direct reliant Paris à Pontorson en période d'été et le renforcement de la desserte entre Caen et Granville.



Correspondance avec la navette pour le Mont-Saint-Michel, le 1<sup>er</sup> juillet 2022 (photo Gérard JOLIF)



Départ du train direct vers Paris, le 2 juillet 2022 (photo Jean-Yves COLAS)

## Une navette ferroviaire pour desservir le Sud-Manche et le Mont-Saint-Michel

Pour améliorer à court terme la desserte de l'ensemble de la Baie du Mont-Saint-Michel et ses relations avec Paris, l'ADPCR propose une solution qui s'articule autour de plusieurs points :

- Améliorer la desserte Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel organisant en gare de Folligny des correspondances entre les trains Paris<>Granville et des navettes ferroviaires Granville<>Pontorson ou Dol. Cette offre Paris-Le Mont-Saint-Michel par la Normandie devrait se traduire par une augmentation de la fréquentation de l'axe Paris-Granville.
- Faire circuler le train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel les samedis, dimanches et fêtes d'avril à la Toussaint et tous les jours en juin, juillet et août.
- Améliorer les relations de la Baie du Mont-Saint-Michel avec Rennes et Saint-Malo par des correspondances en gare de Dol avec les TER Bretagne.
- Faire de Folligny une gare multimodale pour l'arrière-pays granvillais en organisant une aire de stationnement et en généralisant l'arrêt de tous les trains Paris<>Granville. Cette solution vise à désengorger les accès à la gare de Granville et résoudre une partie des problèmes de stationnements. La gare de Folligny serait une bonne base pour desservir les territoires de Jullouville, Sartilly, La Haye-Pesnel, Gavray, Bréhal...
- Améliorer la capacité d'emport des vélos, en lissant la fréquentation sur les trains de la journée dans un contexte d'essor du cyclotourisme, notamment sur la Véloscénie.

Pour ce faire, aux dessertes actuelles de Caen-Rennes et Paris-Granville, nous avons seulement ajouté des navettes ferroviaires au départ de Granville ayant comme terminus Pontorson ou Dol.

Le but est d'assurer le maximum de correspondances entre Paris et Pontorson via Paris-Granville et l'on ob-

tient aussi des relations vers Dol, Rennes et Paris par TGV. Ce système de navette ferroviaire est particulièrement souple puisqu'il s'adaptera facilement à toutes modifications d'horaires entre Paris et Granville et ne nécessite l'engagement que d'un seul AGC. Il intègre les rotations des rames Régiolis entre Folligny-Pontorson et Granville ce qui réduit fortement le nombre de kms/train supplémentaires et donc le coût global de la desserte. Ceci ne peut qu'inciter les élus du Sud-Manche à défendre le projet à nos côtés. Il faut toutefois noter que la clientèle ne pourra être au rendez-vous que si une tarification attractive est proposée permettant aussi de booster la ligne Paris-Granville.



Le train Paris-Mont-Saint-Michel marque l'arrêt en gare d'Avranches, le 6 août 2022 (photo Jean-Yves COLAS)

## Analyse des grilles horaires proposées

### Service applicable du lundi au vendredi en dehors de la période de circulation du train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel (Annexe 1)

En complément des deux AR Caen-Rennes, la création de 4 navettes ferroviaires : 3 AR Granville-Dol et 1 AR Granville-Pontorson qui 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 le vendredi) 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.

**Service applicable du lundi au vendredi pendant la période de circulation du train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel** (Annexe 2)

La trame d'hiver étant renforcée entre Folligny et Pontorson par le train du Mont-Saint-Michel et par un AR de ce dernier à Granville, la création de deux navettes ferroviaires AR Granville-Dol sera suffisante pour assurer le même nombre de trains entre Paris et le Sud-Manche. Cependant, pour garantir les correspondances à Folligny et à Dol le retour de la rame Régiolis du train du Mont-Saint-Michel à Granville devra être avancé de 13 minutes et de 26 minutes au retour vers Pontorson afin de permettre la création d'un AR Pontorson-Dol assurant de bonnes correspondances de et vers Rennes et Paris par TGV et de et vers Saint-Malo.

**Service de week-end** (Annexes 3 et 4)

En basse saison, le samedi et le dimanche, la desserte ferroviaire du Sud-Manche est réduite à un seul aller et retour entre Granville et Rennes. Sauf le dimanche soir où une correspondance serrée à Folligny permet un retour vers Paris, le week-end, il n'existe aucun moyen de rejoindre Avranches et Pontorson depuis Paris. Ceci est absolument déplorable alors que la gare de Pontorson/Mont-Saint-Michel permet l'accès à l'Abbaye du Mont-Saint-Michel, monument national français le plus visité en 2021 !

En haute saison, la mise en service du train du Mont-Saint-Michel et d'un AR supplémentaire entre Granville et Rennes améliore un peu la situation.

Pour toutes ces raisons et dans un premier temps, nous demandons la création d'au moins une navette ferroviaire entre Granville et Dol-de-Bretagne.

En basse saison, cette navette relèvera à Folligny la correspondance avec le premier train en provenance de Paris, arrivée à Pontorson à 12h32. A Dol, des correspondances permettent de passer l'après-midi à Saint-Malo et à Rennes le dimanche. Le retour, départ Dol 14h38 se fait dans l'horaire du train Rennes-Granville de haute saison. Ceci permet de créer toute l'année une relation d'après midi entre le Sud-Manche et Paris.

En haute saison, le départ de Granville est avancé à 7h35. Ce train matinal permet de passer une journée complète au Mont-Saint-Michel et d'assurer à Dol de bonnes correspondances pour Rennes (arrivée 9h25) et Dinan (9h06). Le retour de Dol départ 10h23 crée une excellente relation de matinée entre Rennes, Le Mont-Saint-Michel, Granville et Caen. Comme dit précédemment, en haute saison, grâce au train du Mont-Saint-Michel et à l'AR supplémentaire entre Granville et Rennes l'après-midi, la desserte du Sud-Manche est juste satisfaisante.

Ces propositions ont été présentées à la Direction Mobilité et Infrastructures (DMI) du Conseil régional et à la SNCF lors d'une réunion au conseil régional de Normandie, site de Rouen, le 12 juillet.

Elles ont été présentées au Directeur de l'EPIC Mont-Saint-Michel, le 20 septembre. Dans la mesure où elles permettent l'étalement de la fréquentation du site sur la journée, elles ont retenu l'attention de nos interlocuteurs qui d'ores-et-déjà se sont montrés très intéressés par notre projet de création d'une navette Pontorson-Folligny-Granville en fin de matinée qui permettrait de créer une relation Pontorson-Paris grâce à l'aménagement, en gare de Folligny, d'une correspondance avec le train qui part de Granville à 11h54. Nous avons insisté sur l'urgence de la mise en place de cette liaison, au coût quasi nul, dès la mise en service de la liaison directe Paris-Pontorson en 2023.



Affluence en gare de Pontorson, le 31 juillet 2022. TER 85285622 Rennes-Granville-Caen (photo Jean-Yves COLAS)

**Annexe 1 : Propositions de l'ADPCR pour un service applicable du lundi au vendredi en dehors de la période de circulation du train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel**

|            | Création | 852810 | Création | 852820 | Création | Création | Vendredi   |
|------------|----------|--------|----------|--------|----------|----------|--|
| CAEN       |          | 06:01  |          | 11:10  |          |          | 18:10  |
| GRANVILLE  |          | 07:49  |          | 12:44  |          |          | 19:51  |
| PARIS      |          |        | 07:32    |        | 10:55    | 13:54    | 16:13  |
| FOLLIGNY   |          |        | 10:43    |        | 13:45    | 16:52    | Granville 19:31  |
| GRANVILLE  | 06:39    | 07:59  | 10:40    | 12:58  | 13:42    | 16:52    | 20:01  |
| FOLLIGNY   | 06:49    | 08:10  | 10:50    | 13:09  | 13:52    | 17:02    | 20:12  |
| AVRANCHES  | 07:02    | 08:24  | 11:03    | 13:23  | 14:05    | 17:15    | 20:26  |
| PONTORSON  | 07:19    | 08:42  | 11:19    | 13:41  | 14:22    | 17:32    | 20:44  |
| DOL        | 07:34    | 08:59  |          | 13:57  | 14:37    | 17:47    | 21:00  |
| DOL        | 07:43    | 09:00  |          | 13:58  | 14:46    | 17:58    | 21:01  |
| RENNES     | 08:25    | 09:33  |          | 14:31  | 15:25    | 18:29    | 21:34  |
| RENNES     | 08:35    | 10:18  |          |        | 15:35    | 18:35    | Prolongement<br>Granville-<br>Rennes<br>envisagé<br>par CRN et<br>SNCF |
| PARIS      | 10:06    | 11:48  |          |        | 17:11    | 20:07    |  |
| DOL        | 08:13    | 09:14  |          | 14:14  | 15:14    | 18:14    |  |
| SAINT-MALO | 08:29    | 09:30  |          | 14:30  | 15:30    | 18:30    |  |
| DOL        | 08:21    | 09:45  |          |        |          |          |  |
| DINAN      | 08:44    | 10:05  |          |        |          |          |  |
|            | Création |        | Création | 852856 | Création | Création | 852870   |
| SAINT-MALO | 07:22    |        |          |        | 14:30    | 17:42    | 18:03  |
| DOL        | 07:42    |        |          |        | 14:45    | 17:55    | 18:18  |
| PARIS      |          |        |          | 08:56  |          | 14:43    | 15:26  |
| RENNES     |          |        |          | 10:25  |          | 16:25    | 17:13  |
| RENNES     | 06:25    |        |          | 11:26  | 13:35    | 17:04    | 17:57  |
| DOL        | 07:13    |        |          | 11:58  | 14:13    | 17:45    | 18:29  |
| DOL        | 07:51    |        |          | 11:59  | 15:07    | 18:07    | 18:30  |
| PONTORSON  | 08:07    |        | 11:28    | 12:15  | 15:23    | 18:23    | 18:47  |
| AVRANCHES  | 08:24    | 08:51  | 11:45    | 12:31  | 15:40    | 18:40    | 19:05  |
| FOLLIGNY A | 08:36    |        | 11:57    | 12:45  | 15:52    | 18:52    | 19:23  |
| FOLLIGNY D | 08:37    |        | 11:58    | 12:46  | 15:53    | 18:53    | 19:24  |
| GRANVILLE  | 08:47    |        | 12:08    | 12:56  | 16:03    | 19:03    | 19:39  |
| FOLLIGNY   | 09:09    | car    | 12:04    |        | 16:03    | 19:01    |  |
| PARIS      | 12:06    |        | 15:06    |        | 19:15    | 22:06    |  |
| GRANVILLE  |          |        |          | 13:07  |          |          | 19:56  |
| CAEN       |          | 10:20  |          | 14:46  |          |          | 21:30  |

**Hiver** : en dehors de la période de circulation du train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel

**Été** : pendant la période de circulation du train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel



## Annexe 2 : Propositions de l'ADPCR pour un service applicable du lundi au vendredi pendant la période de circulation du train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel

|            | Création | 852810 | 3451             | 3451<br>modifié   | 852820 | Création | 853130           | 853130<br>modifié | Vendredi  |
|------------|----------|--------|------------------|-------------------|--------|----------|------------------|-------------------|---|
| CAEN       |          | 06:01  |                  |                   | 11:10  |          |                  |                   | 18:10   |
| GRANVILLE  |          | 07:49  |                  |                   | 12:44  |          |                  |                   | 19:51   |
| PARIS      |          |        | 07:32            | 07:32             |        | 10:55    | 13:54            | 13:54             | 16:13   |
| FOLLIGNY   |          |        | 10:35            | 10:35             |        | 13:45    | 16:52            | 16:52             | Granville19:31  |
| GRANVILLE  | 06:39    | 07:59  |                  |                   | 12:58  | 13:42    | <del>17:18</del> | 16:52             | 20:01   |
| FOLLIGNY   | 06:49    | 08:10  | 10:49            | 10:49             | 13:09  | 13:52    | <del>17:28</del> | 17:02             | 20:12   |
| AVRANCHES  | 07:02    | 08:24  | 11:02            | 11:02             | 13:23  | 14:05    | <del>17:29</del> | 17:15             | 20:26   |
| PONTORSON  | 07:19    | 08:42  | <del>11:21</del> | 11:18             | 13:41  | 14:22    | <del>17:59</del> | 17:32             | 20:44   |
| DOL        | 07:34    | 08:59  |                  |                   | 13:57  | 14:37    |                  | 17:48             | 21:00   |
| DOL        | 07:43    | 09:00  |                  |                   | 13:58  | 14:46    |                  | 17:58             | 21:01   |
| RENNES     | 08:25    | 09:33  |                  |                   | 14:31  | 15:25    |                  | 18:29             | 21:34   |
| RENNES     | 08:35    | 10:18  |                  |                   |        | 15:35    |                  | 18:35             | Prolonge-<br>ment<br>Granville-<br>Rennes<br>envisagé<br>par CRN et<br>SNCF |
| PARIS      | 10:06    | 11:48  |                  |                   |        | 17:11    |                  | 20:07             |   |
| DOL        | 08:13    | 09:14  |                  |                   | 14:14  | 15:14    |                  | 18:14             |   |
| SAINT-MALO | 08:29    | 09:30  |                  |                   | 14:30  | 15:30    |                  | 18:30             |   |
| DOL        | 08:21    | 09:45  |                  |                   |        |          |                  |                   |   |
| DINAN      | 08:44    | 10:05  |                  |                   |        |          |                  |                   |   |
|            | Création |        | 853120           | 853120<br>modifié | 852856 | Création | 3457             | 3457<br>modifié   | 852870  |
| SAINT-MALO | 07:22    |        |                  |                   |        | 14:30    |                  | 17:30             | 18:03   |
| DOL        | 07:42    |        |                  |                   |        | 14:45    |                  | 17:45             | 18:18   |
| PARIS      |          |        |                  |                   | 08:56  |          |                  | 14:43             | 15:26   |
| RENNES     |          |        |                  |                   | 10:25  |          |                  | 16:25             | 17:13   |
| RENNES     | 06:25    |        |                  |                   | 11:26  | 13:35    |                  | 17:04             | 17:57   |
| DOL        | 07:13    |        |                  |                   | 11:58  | 14:13    |                  | 17:45             | 18:29   |
| DOL        | 07:51    |        |                  |                   | 11:59  | 15:07    |                  | 18:00             | 18:30   |
| PONTORSON  | 08:07    |        | 11:41            | 11:28             | 12:15  | 15:23    | <del>18:14</del> | 18:16             | 18:47   |
| AVRANCHES  | 08:24    | 08:51  | 11:58            | 11:46             | 12:31  | 15:40    | <del>18:31</del> | 18:33             | 19:05   |
| FOLLIGNY A | 08:36    |        | 12:13            | 11:58             | 12:45  | 15:52    | 18:46            | 18:46             | 19:23   |
| FOLLIGNY D | 08:37    |        | 12:14            | 11:59             | 12:46  | 15:53    |                  |                   | 19:24   |
| GRANVILLE  | 08:47    |        | 12:24            | 12:09             | 12:56  | 16:03    |                  |                   | 19:39   |
| FOLLIGNY   | 09:09    | car    |                  | 12:04             |        | 16:03    | 19:01            | 19:01             |   |
| PARIS      | 12:06    |        |                  | 15:06             |        | 19:15    | 22:06            | 22:06             |   |
| GRANVILLE  |          |        |                  |                   | 13:07  |          |                  |                   | 19:56   |
| CAEN       |          | 10:20  |                  |                   | 14:46  |          |                  |                   | 21:30   |

**Hiver** : en dehors de la période de circulation du train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel

**Été** : pendant la période de circulation du train direct Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel

### Annexe 3 : Samedi

|   | Création<br>été   | 852806  | Création<br>hiver                                  | 3452 été   | 852826<br>été   | 853132<br>été                                      |
|---|---|---|--|--|---|--|
| CAEN<br>GRANVILLE   |   | 08:10<br>09:44  |  |  |   |  |
| PARIS<br>FOLLIGNY   |   |   | 08:50<br>11:54                                     | 08:50<br>11:54                                     |   | 13:54<br>17:02 GR                                  |
| GRANVILLE<br>FOLLIGNY<br>AVRANCHES<br>PONTORSON<br>DOL<br>DOL<br>RENNES | 07:35<br>07:45<br>07:58<br>08:15<br>08:30<br>08:43<br>09:25 | 09:58<br>10:09<br>10:23<br>10:41<br>10:57<br>10:58<br>11:33 | 12:01<br>12:11<br>12:24<br>12:41<br>12:56          |  | 14:14<br>14:24<br>14:38<br>14:57<br>15:13<br>15:14<br>15:49 | 17:13<br>17:24<br>17:37<br>17:54                   |
| RENNES<br>PARIS   |   |   |  |  | 16:35<br>18:07  |  |
| DOL<br>SAINT-MALO   |   |   | 13:19<br>13:35                                     |  |   |  |
| DOL<br>DINAN  | 08:46<br>09:06  |   |  |  |   |  |
|   | Création<br>été   | 853122<br>été   | 852862<br>été                                      | Création<br>hiver                                  | 3458 été  | 852868   |
| SAINT-MALO<br>DOL   |   |   |  |  |   | 17:30<br>17:45                                     |
| PARIS<br>RENNES   |   |   |  |  |   | 15:26<br>17:13                                     |
| RENNES<br>DOL   | 09:35<br>10:10  |   | 14:06<br>14:37                                     |  |   | 17:26<br>17:58                                     |
| DOL<br>PONTORSON<br>AVRANCHES<br>FOLLIGNY A<br>FOLLIGNY D<br>GRANVILLE  | 10:23<br>10:39<br>10:56<br>11:08<br>11:09<br>11:19          | 13:17<br>13:34<br>13:46<br>13:47<br>13:57                   | 14:38<br>14:58<br>15:16<br>15:29<br>15:30<br>15:40 | 14:38<br>14:58<br>15:16<br>15:29<br>15:30<br>15:40 | 18:04<br>18:21<br>18:36                                     | 17:59<br>18:16<br>18:34<br>18:48<br>18:49<br>19:00 |
| FOLLIGNY<br>PARIS   |   | 14:10<br>17:16  | 16:03<br>19:15                                     | 16:03<br>19:15                                     | 18:53<br>22:11  | 18:53<br>22:11                                     |
| GRANVILLE<br>PARIS  | 11:56<br>15:06  |   | 15:53<br>19:15                                     | 15:53<br>19:15                                     |   |  |
| GRANVILLE<br>CAEN   | 11:39<br>13:47  | 14:05<br>15:47  | 16:00<br>17:42                                     | 16:00<br>17:42                                     |   | 19:10<br>20:46                                     |

## Annexe 4 : Dimanches et fêtes

|  | Création<br>été                                    | 852810                                    | Création<br>hiver                                  | 3452 été   | 852826<br>été                    | 853132<br>été                                      |  |
|--|--|---|--|--|----------------------------------|--|--|
| CAEN<br>GRANVILLE  |  | 09:10<br>10:44                            |  |  |                                  |  | 17:12<br>18:53   |
| PARIS<br>FOLLIGNY  |  |   | 08:50<br>11:54                                     | 08:50<br>11:54                                     |                                  | 13:54<br>17:02 GR                                  |  |
| GRANVILLE<br>FOLLIGNY<br>AVRANCHES<br>PONTORSON<br>DOL                 | 07:35<br>07:45<br>07:58<br>08:16<br>08:31          | 10:58<br>11:09<br>11:23<br>11:41<br>11:57 | 11:51<br>12:03<br>12:16<br>12:32<br>12:47          | 12:08<br>12:22<br>12:40                            | 14:14<br>14:24<br>14:38<br>14:57 | 17:13<br>17:24<br>17:37<br>17:54                   | 19:02<br>19:12<br>19:26<br>19:44<br>20:00  |
| DOL<br>RENNES  | 08:43<br>09:25                                     | 11:58<br>12:33                            | 13:39<br>14:18                                     |  | 15:14<br>15:49                   |  | 20:01<br>21:35   |
| RENNES<br>PARIS  |  |   |  |  | 16:35<br>18:07                   |  | <i>Prolonge-<br/>ment<br/>Granville-<br/>Rennes<br/>envisagé<br/>par CRN et<br/>SNCF</i> |
| DOL<br>SAINT-MALO  |  | 12:08<br>12:21                            | 13:11<br>13:25                                     |  |                                  |  |  |
| DOL<br>DINAN   | 08:46<br>09:06                                     |   |  |  |                                  |  |  |
|  | Création<br>été                                    | 853122<br>été                             | 852826<br>été                                      | Création<br>hiver                                  | 3458 été                         | 852870   |  |
| SAINT-MALO<br>DOL  |  |   |  |  |                                  | 17:30<br>17:45                                     |  |
| PARIS<br>RENNES  |  |   |  |  |                                  | 15:26<br>17:13                                     |  |
| RENNES<br>DOL  | 09:35<br>10:10                                     |   | 14:06<br>14:37                                     | 13:35<br>14:10                                     |                                  | 17:26<br>17:58                                     |  |
| DOL<br>PONTORSON<br>AVRANCHES<br>FOLLIGNY A<br>FOLLIGNY D<br>GRANVILLE | 10:23<br>10:40<br>10:56<br>11:08<br>11:09<br>11:19 | 13:16<br>13:32<br>13:44<br>13:45<br>13:55 | 14:38<br>14:58<br>15:16<br>15:29<br>15:30<br>15:40 | 14:38<br>14:58<br>15:16<br>15:29<br>15:30<br>15:40 | 18:04<br>18:21<br>18:36          | 17:59<br>18:16<br>18:34<br>18:48<br>18:49<br>19:00 |  |
| FOLLIGNY<br>PARIS  |  | 14:10<br>17:16                            | 16:03<br>19:15                                     | 16:03<br>19:15                                     | 18:53<br>22:11                   | 18:53<br>22:11                                     |  |
| GRANVILLE<br>PARIS   |  |   | 15:53<br>19:15                                     | 15:53<br>19:15                                     |                                  |  |  |
| GRANVILLE<br>CAEN  | 11:39<br>13:47                                     | 14:05<br>15:47                            | 16:00<br>17:42                                     | 16:00<br>17:42                                     |                                  | 19:10<br>20:46                                     |  |

# Etude sur les mobilités touristiques à l'échelle de la Destination régionale « Cap Fréhel - Saint-Malo - Baie du Mont-Saint-Michel »



Gare de Granville, stationnement d'un TER Caen-Granville

Nous avons eu connaissance, par la communauté de communes Granville Terre et Mer, de cette étude menée par Dinan Agglo en concertation avec les intercommunalités riveraines de la Baie. Réalisée à l'échelle de la Destination, elle intègre la notion d'intermodalité à partir des portes d'entrée et la problématique du dernier kilomètre.

Elle a été conduite par des objectifs posés dans la stratégie de développement touristique de la destination régionale précitée :

- Eclairer les choix prioritaires en matière de mobilités touristiques, notamment les Autorités Organisatrices de la Mobilité, qu'elles soient intercommunales ou régionales ;
- Intégrer pleinement les enjeux touristiques dans les problématiques de mobilité.

Des objectifs propres à l'étude ont été également identifiés, à savoir :

- Relier et mettre en réseau les principaux sites touristiques, à partir des portes d'entrées et des lieux de séjour ;
- Accroître l'intermodalité et la complémentarité entre les différents modes de transport ;
- Réduire l'usage de la voiture au sein des déplacements touristiques de la Destination, notamment dans une optique de réduction des émissions de gaz à effet de serre, tout en développant l'activité économique touristique au regard d'un développement durable ;

- Développer les outils favorisant l'usage des mobilités alternatives en lien avec ceux de la Région.

Si nous ne pouvons qu'être en accord avec ces objectifs, nous ne voyons comme propositions que le développement de liaisons routières directes vers le Mont-Saint-Michel depuis les principaux pôles touristiques (notamment l'augmentation du niveau d'offre sur l'axe routier Dol-Pontorson).

**L'ADPCR défend l'idée qu'une desserte ferroviaire performante, entre Granville et Dol / Rennes doit être l'épine dorsale sur laquelle se greffent les autres modes de transport. C'est pourquoi nous appelons à une réelle coopération des deux régions Normandie et Bretagne pour mettre en place, dans la baie du Mont-Saint-Michel, une desserte ferroviaire répondant aux enjeux économiques, touristiques, sociaux, environnementaux.**



Gare de Pontorson, TER 852820 Caen-Granville-Rennes le 9 juin 2022 (photo Jean-Yves COLAS)

# Keolis devient le nouveau concessionnaire du contrat de transport de voyageurs et de gestion des parcs de stationnement du Mont-Saint-Michel

Après 13 années de délégation de service public (DSP) confiée à la société Transdev Mont-Saint-Michel pour l'accueil, le stationnement et le transport des visiteurs, l'établissement public du Mont Saint-Michel (EPMSM) annonce et salue l'arrivée du nouveau concessionnaire Keolis sur le site du Mont-Saint-Michel à compter du 14 octobre 2022. Accompagnée par la société Effia, la société Keolis sera mobilisée pour assurer l'exploitation et la maintenance des parcs de stationnement et des lignes de transport desservant le site du Mont-Saint-Michel, pour une durée 5 ans.



Navette relookée et roulant avec un biocarburant (HVO) produit à partir d'huiles alimentaires recyclées (photo Jean-Yves COLAS)

Sur décision de l'établissement public, le périmètre de cette nouvelle concession est modifié puisque le concessionnaire n'aura plus la charge de l'entretien des espaces verts, de la propreté et de l'accueil des visiteurs qui seront désormais gérés directement par l'établissement public. Ce changement de périmètre fait suite à la volonté commune exprimée par les membres du conseil d'administration de piloter plus librement la politique d'accueil au Mont-Saint-Michel.

Le mode de rémunération du concessionnaire change également avec cette nouvelle concession. L'établissement public du Mont Saint-Michel percevra en effet dorénavant les recettes issues des parkings et rémunèrera lui-même le concessionnaire via un dispositif de rémunération fixe et de rémunération variable basée sur des indicateurs de performance et de qualité des services fournis.

Conscient de la nécessité d'améliorer le service rendu aux visiteurs, l'établissement public sera particulièrement investi et vigilant à la bonne exécution du contrat, gage d'une expérience de visite renouvelée et améliorée.

À travers le choix de ce nouveau délégataire, les grands objectifs poursuivis par l'EPMSM sont :

- Corriger un certain nombre d'éléments liés à l'exploitation des parkings et lignes de transport et garantir désormais une haute qualité de service pour les visiteurs, notamment dans l'information voyageurs : infor-

mation sur le temps d'attente des navettes, adaptation du service aux pics de fréquentation notamment.

- Garantir une haute qualité environnementale et paysagère pour l'exploitation des services qui s'inscrivent dans l'objectif du rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel. D'ici le début de l'année 2023, le gazole sera remplacé par du biocarburant, moins polluant.
- Rendre attractif le Mont-Saint-Michel en basse et moyenne saison d'une part, et en heures creuses en haute saison d'autre part.
- Promouvoir l'intermodalité et faire du site du Mont-Saint-Michel un lieu qui s'inscrive dans les politiques de mobilité locales, régionales et nationales.
- Favoriser le développement de la marche à pied et de l'usage du vélo sur le site du Mont-Saint-Michel, en poursuivant les efforts déjà engagés.
- Tendre vers l'autonomie financière à moyen terme, à travers notamment l'exploitation des services objets du contrat de concession.

Quelques éléments des principales missions confiées à Keolis :

- gestion d'un parc de stationnement de plus de 5 000 places de parking,
- gestion d'une ligne gratuite reliant les parkings au Mont-Saint-Michel (« Le Passeur »),
- gestion d'une ligne reliant la gare SNCF de Pontorson au Mont-Saint-Michel,
- gestion d'une ligne dédiée aux habitants et aux salariés du Mont-Saint-Michel,
- gestion d'un service de Transport à la Demande nocturne,
- digitalisation des services de réservation pour ouvrir la possibilité de réserver à l'avance.

***L'arrivée du nouveau concessionnaire Keolis, entreprise française de référence, devra notamment rimier avec une exploitation des navettes plus adaptée à la fréquentation du site, une qualité de service et une information aux voyageurs renforcées, et des navettes plus écologiques. Les attentes de l'établissement public et de son conseil d'administration sont grandes, et nous veillerons avec exigence à ce que les objectifs fixés soient respectés par Keolis.***

**Thomas VELTER**  
Directeur général de l'Établissement public national du Mont Saint-Michel

Source : Communiqué de presse de l'EPMSM

# L'ouverture à la concurrence des services ferroviaires en Normandie



Gare de Coutances, dimanche 20 novembre 2022 à 16h28.  
Croisement du TER 853432 Granville-Caen, avec le TER 853429 Caen-Granville (photo Daniel GRÉBOUVAL)

Lors de sa séance du lundi 17 octobre, l'assemblée plénière du conseil régional de Normandie a décidé de mettre en oeuvre une stratégie d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de Normandie.

## Fondement juridique

En France, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, promulguée le 27 juin 2018, marque l'achèvement du processus de libéralisation lancé en 2001 par la Commission européenne, et vient acter les modalités et les calendriers d'ouverture de l'ensemble des services domestiques de transport ferroviaire :

- Services librement organisés, dits en « Open Access » (lignes nationales non conventionnées) : marché ouvert depuis l'horaire de service 2021 ;
- Contrats de service public (TER et Trains d'Equilibre du Territoire) : possibilité d'organiser des appels d'offres depuis l'horaire de service 2020, devenant une obligation pour chaque autorité organisatrice à compter du 25 décembre 2023.

Dans l'intervalle, jusqu'à cette date, les Autorités Organisatrices de Transport peuvent continuer de conclure librement, de gré à gré, une convention d'exploitation avec SNCF Voyageurs, pour une durée maximale de 10 ans.

Malgré des échéances pouvant sembler lointaines, il convient de préciser que les processus d'ouvertures sont complexes et chronophages, constitués de nombreux jalons et étapes que la collectivité doit anticiper pour garantir la réussite du projet. Ainsi, entre le lancement de l'Avis de Pré-Information (étape préalable au lancement d'un appel d'offres) et la mise en oeuvre du Contrat, il convient de prévoir 4 à 5 années de travail.

## Cadre conventionnel

Par Convention conclue en date du 16 décembre 2019, la Région Normandie a confié à SNCF Voyageurs, l'exploitation du service public de transport ferroviaire régional de voyageurs pour la période 2020/2029, repoussant dès lors l'obligation de la mise en concurrence du réseau normand au Service Annuel 2030.

Toutefois, cette convention prévoit également la possibilité pour la Région d'ouvrir à la concurrence, à compter de décembre 2025, une partie du périmètre du réseau ferré normand dès lors que les objectifs de recettes ou de qualité de service ne seraient pas atteints.

→ A date, sur les deux premiers exercices annuels de la Convention, un écart notable se creuse entre les recettes escomptées et celles réalisées (58 % de recettes réalisées par rapport à l'objectif initial), eu égard notamment à l'impact Covid.

**En conséquence, tenant compte de la nécessité de bâtir des calendriers prévisionnels permettant à la Région de respecter ses obligations et de s'inscrire dans les échéances réglementaires fixées par la loi, d'une part, et considérant la production ferroviaire en décalage avec les prévisions conventionnelles, d'autre part, la collectivité fait aujourd'hui le choix :**

- d'engager le processus relatif à l'ouverture à la concurrence d'un premier lot, avec une mise en service envisagée à horizon du Service Annuel 2027 (décembre 2026),
- de rendre publique sa stratégie d'ouverture globale (choix du premier lot, allotissement du réseau, ordonnancement prévisionnel des procédures).

## La stratégie régionale repose sur deux axes forts

→ Une mise en concurrence au fil de l'eau, progressive et échelonnée dans le temps, permettant de s'inscrire dans les échéances réglementaires fixées par la loi et de créer les conditions d'une ouverture à la concurrence réussie :

- En permettant à la Région d'ordonnancer progressivement le lancement des futurs appels d'offres de sorte, d'une part, à tirer bénéfice du retour d'expérience des premières procédures sur les procédures suivantes (aux fins de poursuivre le développement des compétences en matière d'attribution, d'organisation de l'offre et de pilotage des conventions de service public de transport ferroviaire de passagers), et d'autre part à maîtriser et à lisser l'impact de ces procédures sur les ressources de la collectivité régionale,
- En accordant aux opérateurs économiques une visibilité globale sur la stratégie régionale, gage d'une meilleure préparation des réponses aux appels d'offres, et d'une meilleure planification de leurs ressources dans un contexte où les concurrents seront fortement mobilisés en raison de la multiplication des appels d'offres régionaux.

→ Un réseau alloti dans une logique d'usage, de qualité et d'efficacité de la production ferroviaire, tout en réunissant les critères d'exploitabilité permettant aux futurs opérateurs de bâtir des offres solides et de qualité :

- Création de flottes dédiées de matériel roulant, afin de limiter le nombre de séries présentes dans chaque lot ;
- Disponibilité et accès à un atelier de maintenance, afin que l'opérateur puisse maîtriser sa chaîne de production ;
- Cohérence géographique et d'usage ; imbrication et coordination avec l'allotissement des régions voisines ;
- Compatibilité des lots avec, d'une part, la structure économique des opérateurs pouvant répondre aux marchés ; et d'autre part avec la complexité et le phasage des grands travaux d'infrastructure du réseau.

Sur cette base, le scénario d'allotissement proposé découpe le réseau en cinq lots distincts :

- Deux lots en étoile, comprenant des dessertes périurbaines autour de Rouen (Etoile de Rouen : 2,3 M de Tkm) et Caen (Etoile de Caen : 2,6 M de Tkm), ainsi que des relations entre les grands pôles régionaux.
- Deux lots en radiale, assurant les liaisons entre la Normandie et Paris (Paris<>Granville : 1,5 M de Tkm / Saint Lazare<>Normandie : 10,7 M de Tkm).
- Un lot interrégional (Etoile Mancelle), intégrant la desserte de l'axe Caen<>Le Mans<>Tours (1 M de Tkm s'agissant de l'offre normande), qui sera mutualisé et coordonné avec la Région Pays de la Loire.

## Choix du premier lot à mettre en concurrence

Parmi les cinq lots admis, un travail d'expertise a été mené, permettant de cibler le ou les lots présentant davantage d'atouts pour être prioritairement ouverts à la concurrence.

A la lumière de ces éléments, le lot Etoile de Caen présente de nombreux atouts et opportunités. Ce dernier dispose d'un parc de matériel limité à deux séries (X76500 et B82500), correctement dimensionné aux besoins du lot, et qui sera fraîchement rénové suite aux opérations mi-vie. En outre, les installations de maintenance de Caen offriront au futur opérateur un point stratégique central et tous les équipements dont il aura besoin pour entretenir ces rames. Ce lot présente également un potentiel de développement intéressant, avec une infrastructure capacitaire et des éventuelles perspectives d'évolution d'offre relatives à la desserte ferroviaire du périurbain caennais. En outre, les risques apparaissent limités et maîtrisables, notamment dû au fait que ce lot ne dessert pas le réseau francilien, qui reste fortement contraint et impactant.

**En conclusion, il apparaît que l'Etoile de Caen apporte des garanties suffisantes pour faire de cette première mise en concurrence une réussite.**

Source : Conseil Régional de Normandie



Gare de Lison, le 17 septembre 2022.  
TER 852637 Caen-Coutances (photo Daniel GRÉBOUVAL)

## Qu'en pense l'ADPCR ?

La concurrence dans le secteur du TER, qui relève du service public, consiste à exploiter le TER comme le sont depuis longtemps la plupart des réseaux de transports urbains, en délégation de service public, avec appel d'offres et attribution du marché au mieux-disant.

Il ne s'agit donc pas d'une privatisation mais de la participation du secteur privé au fonctionnement du service public. La consistance des dessertes et la fixation de la tarification restent du ressort de la Région qui est l'autorité organisatrice.

La délégation de service public peut donc générer un cercle vertueux :

- on attend une réduction des charges de l'exploitant par augmentation de sa productivité et compression de sa marge bénéficiaire,

- la réduction des charges permet à l'exploitant d'augmenter l'offre,
- l'augmentation de l'offre engendre une augmentation de la fréquentation du TER.
- à l'augmentation de la fréquentation correspond une hausse des recettes qui peut, à son tour, être utilisée pour renforcer l'offre.

L'ADPCR militera pour que le cahier des charges intègre une densification des dessertes qui améliorerait la productivité des personnels et des matériels. Sur la liaison Granville-Caen-Rouen, 4 trains sont suffisants pour assurer un service cadencé toutes les deux heures de bout-en-bout. Les renforts d'offre en pointe entre Coutances-Caen et Caen-Rouen nécessitent quatre trains supplémentaires qui vont en maintenance dans la journée.

Nous sommes en parfaite harmonie sur ce sujet avec les thèses développées depuis toujours par la FNAUT, fédération à laquelle nous appartenons depuis notre création. Pour en savoir plus, nous vous invitons à suivre ce lien <https://www.fnaut.fr/concurrence-dans-les-transport-publics/>

Sur la détermination des lots, l'ADPCR approuve le périmètre de l'étoile de Caen, on peut espérer ainsi avoir un jour des relations directes Rennes-Caen-Rouen ainsi

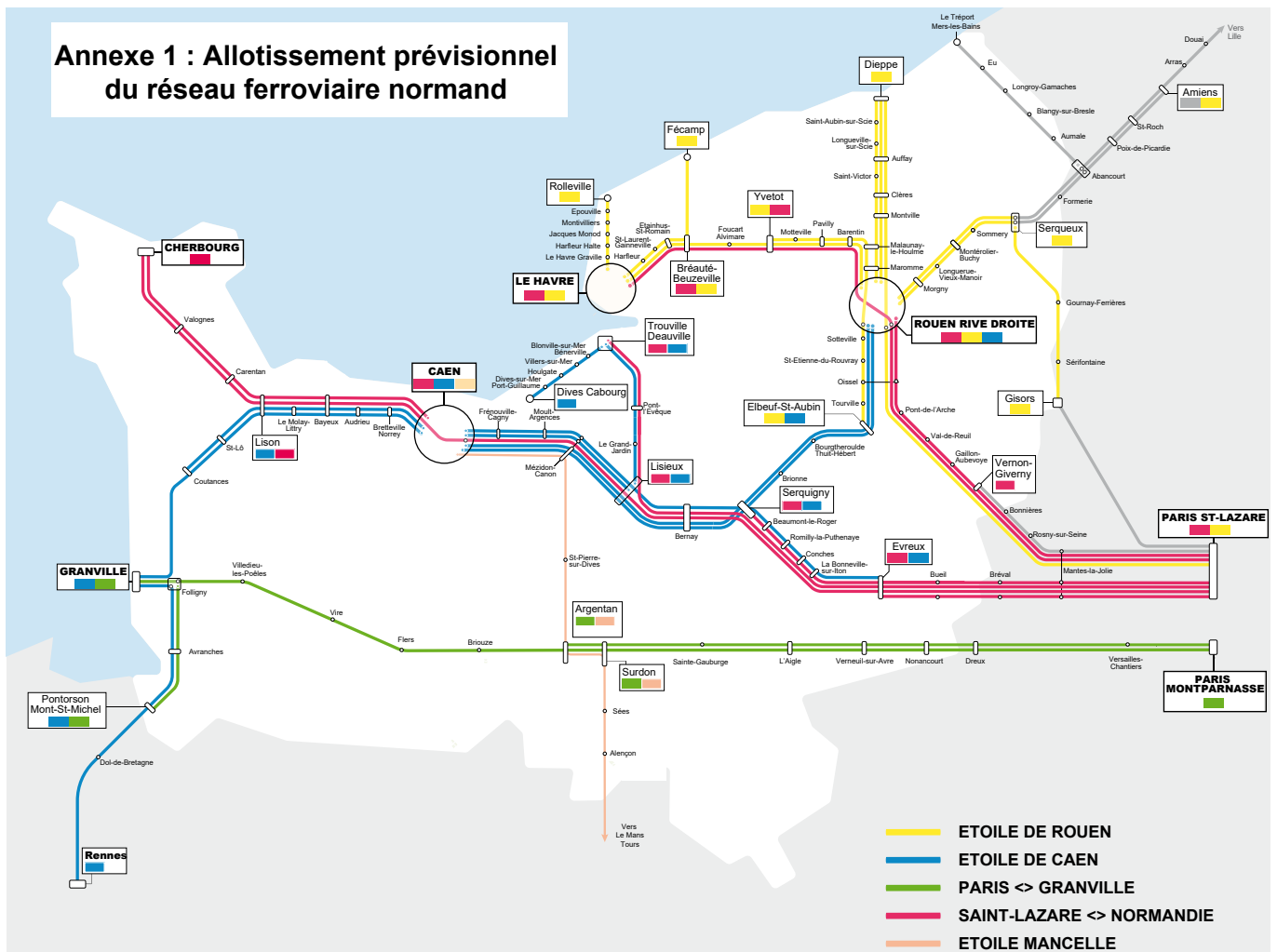
que celui de la ligne Paris-Granville dont une antenne se dirige vers Pontorson à partir de Folligny.

Ainsi, les navettes Granville-Pontorson ou Dol que nous réclamons sont envisageables et la relation directe Paris-Pontorson est pérennisée.

Il appartient bien entendu à la Région, autorité organisatrice de veiller à la coordination entre les différentes lignes et de faire en sorte que l'effet réseau soit non seulement maintenu mais aussi amélioré.



Gare de Rennes, le 22 avril 2022. TER 852870 Rennes-Granville-Coutances en gare de Rennes (photo Daniel GRÉBOUVAL)





# Relance de la procédure de mise en concurrence de l'exploitation des lignes de trains d'équilibre du territoire

**Le ministère chargé des Transports annonce la publication ce jour d'un avis d'appel à candidatures pour la mise en concurrence de l'exploitation des lignes de trains d'équilibre du territoire (TET) Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et éventuellement Nantes-Lille.**

En 2019, l'Etat lançait la première procédure d'ouverture à la concurrence pour la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs sur les lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon, exploitées par SNCF Voyageurs sous le nom INTERCITE. Cependant, en raison de la crise sanitaire, la procédure de mise en concurrence pour l'attribution du contrat d'exploitation de ces deux lignes n'avait pas pu aller à son terme. Cette procédure est relancée par la publication ce jour au Journal Officiel d'un avis d'appel à candidatures.

L'Etat a de plus souhaité, afin de répondre aux besoins de déplacement des usagers et promouvoir le développement d'un mode de transport vertueux, que les candidats proposent en option une offre pour le développement d'une liaison entre Nantes et Lille. La décision de lancement de cette nouvelle ligne sera prise en fonction du résultat des offres reçues.

La mise en concurrence des lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon s'inscrit dans le cadre de la mise en oeuvre des dispositions du règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (dit règlement « OSP »), décliné par la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. Le

calendrier de cette nouvelle procédure est conforme aux dispositions négociées dans le cadre de la convention d'exploitation des lignes de trains d'équilibre du territoire signée entre l'Etat et SNCF Voyageurs le 17 mars dernier.

Tous les opérateurs dont la candidature aura été retenue, à l'issue de cette première phase, seront en mesure de faire valoir leurs atouts et propositions sur la base du dossier de consultation qui sera publié dans les mois qui suivent. Le démarrage de l'exploitation par le nouveau titulaire du contrat est prévu en 2027.

*Source : Communiqué du ministère des Transports du 16 septembre 2022*

Il est bien évident que le temps de trajet de Nantes à Lille est beaucoup plus court en TGV moyennant un changement de gare à Paris. Mais ce qui est intéressant, notamment pour la Normandie, c'est le rôle de cabotage que cette ligne pourra jouer. En desservant, Alençon, Argentan, Mézidon, Lisieux et Rouen et avec le biais des correspondances à créer, elle bénéficiera à l'ensemble de la Région. En outre, sa mise en synergie avec les deux autres lignes Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux, concourra à un désenclavement de la Normandie.

Espérons que cette option intéressera un opérateur, SNCF ou autre, d'autant plus qu'une mutualisation des moyens est envisageable, notamment au niveau de la maintenance du matériel roulant.

## Projet de tramway Est-Ouest à Caen

Caen la mer souhaite renforcer l'offre de transports publics et accompagner le développement des quartiers traversés avec le prolongement des lignes de tramway vers Beaulieu, Saint-Contest, Chemin Vert, et la Presqu'île. Cela permettra de venir compléter l'axe Nord-Sud et renforcer l'offre tramway déjà existante.

Une concertation s'est déroulée du 30 septembre au 30 novembre 2022, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Pendant cette phase, plusieurs temps d'échanges ont été organisés afin que chacun puisse faire part de ses contributions avant le choix du tracé final. Un dispositif d'information a été déployé sur l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine et des outils d'expression ont été mis à la disposition des habitants pour recueillir leurs contributions et avis.



*Tramway devant la gare de Caen (photo Daniel GRÉBOUVAL)*

**Pour en savoir plus :** <https://www.debatpublic.fr/projet-de-tramway-est-ouest-caen-3005>

# La mise en service de la ligne B du métro de Rennes



© Keolis Rennes - Klervia Buan

La 2<sup>ème</sup> ligne de métro de Rennes a été mise en service le 20 septembre 2022 entre Cesson-Sévigné (Cesson-Viasilva) et Saint-Jacques-de-la-Lande (Saint-Jacques-Gaïté). En voici les principales caractéristiques :

- Longueur totale : 14 km dont 13 km de longueur commerciale.
- Tunnel profond : 8,6 km (stations incluses).
- Tranchée couverte : 2,4 km.
- Viaduc : 2,4 km.
- Stations : 15 (12 souterraines et 3 aériennes)
- Autres ouvrages : 1 garage atelier, 4 puits d'accès de secours et de ventilation, 3 parcs relais : Saint-Jacques-Gaïté (800 places), Les Gayeulles (400 places), Cesson-Viasilva (800 places).
- Coût global : 1 342 millions €.
- Capacité de transport : 4 000 voyages/heures/sens en configuration doublet - 9 000 voyages/heures/sens en augmentant la fréquence des rames.
- Fréquentation attendue : 113 000 voyages par jour à la mise en service.
- La ligne B est en correspondance avec la ligne A dans les stations Sainte-Anne et Gares.
- Le matériel roulant est composé de 25 rames Cityval construites par Siemens ayant une capacité d'emport de 179 places.
- D'une longueur de 22,4 m (doublet), d'une largeur de 2,65 m et d'une hauteur de 3,64 m, elles assurent à la vitesse moyenne de 35 km/h, le trajet entre les 2 terminus en 21 mn.

# Le 150<sup>ème</sup> anniversaire de l'ouverture de la ligne Vitré-Fougères-Pontorson-Moidrey (1872-2022)

2022, c'est le 150<sup>ème</sup> anniversaire de l'achèvement de la ligne Vitré-Fougères-Pontorson-Moidrey. En effet, le 25 janvier 1872, la première partie de la ligne s'arrêtait à Saint-Brice-en-Coglès. Et le 10 octobre 1872, cette même ligne repartait vers Pontorson et Moidrey. En 1901, elle était prolongée jusqu'au pied du Mont-Saint-Michel. La circulation des trains de voyageurs Fougères-Pontorson a fini le 2 octobre 1938. Quant à la section Pontorson-Le Mont-Saint-Michel, elle se terminera en 1942.

A l'initiative de la commune de Saint-Brice-en-Coglès (commune nouvelle de Maen Roch) et de l'association Histoire et Mémoires, des manifestations ont fêté cet événement sur l'ensemble de la ligne, afin de reconstituer, le temps d'une année, le tracé originel d'une ligne qui s'étendait sur deux départements, Ille-et-Vilaine et Manche, et deux régions, Bretagne et Normandie.

Du 13 septembre au 15 octobre, une exposition a été organisée à Pontorson à la Salle des Fêtes, Place de l'Hôtel de Ville et Rue de Tanis : maquettes ferroviaires, informations, peintures, sculptures, vidéos, photographies...

Sollicitée par la municipalité de Pontorson, l'ADPCR a répondu favorablement et présenté une maquette ferroviaire avec le matériel roulant en 1872, trains mixtes comportant notamment des wagons plats pour le transport de la tanguie et des voitures à impériales (à 2 niveaux), ainsi que des tableaux réalisés par deux de ses membres et des photos de la ligne.



Cet événement nous a permis de discuter autour des trains anciens bien entendu, mais aussi de présenter les objectifs de l'ADPCR et de se tourner vers l'avenir. De nombreuses adhésions ont d'ailleurs été enregistrées.

# Le train en Normandie le plus cher de France ?

Sans atteindre les prix du TGV, le train en Normandie est probablement le plus cher de France.

Après une hausse de tarif de 11 % en janvier 2022 du billet semi-flexible<sup>(1)</sup> considéré comme « plein tarif normal » et du billet flexible<sup>(2)</sup>, le conseil régional a décidé en commission permanente du 5 décembre d'appliquer une nouvelle augmentation de ces tarifs de 7 % au 1<sup>er</sup> avril 2023, motivée par la hausse du coût de l'énergie et de l'inflation. Les usagers normands des lignes Paris-Granville et Paris-Caen-Cherbourg auront donc subi une hausse globale de 19 % de leur billet de train entre décembre 2021 et avril 2023 ! Cette augmentation de tarif est encore beaucoup plus forte pour les parcours avec correspondance depuis l'application de la juxtaposition tarifaire avec un billet pour chaque partie du trajet. Ainsi, un billet plein tarif flexible Coutances-Paris qui coûtait 49,10 € en septembre 2021 est aujourd'hui vendu 60,70 € en semi flexible (Coutances-Caen 20,00 € + Caen-Paris 40,70 €), 65,20 € en flexible (Coutances-Caen 20 € + Caen-Paris 45,20 €) et passera respectivement à 64,50 € et 69,40 € en avril 2023, soit une hausse de 41 % pour le billet flexible avec la correspondance à Caen entre septembre 2021 et avril 2023 ! Le prix est légèrement inférieur si la correspondance est à Lison !

Le tarif TEMPO augmente lui de 5%, la tranche de 25 km passant de 4,00 € à 4,20 €. Le billet TEMPO est valable sur tous les trains pour les parcours intra régionaux.

Les astuces de l'ADPCR : de Cherbourg à Évreux, de Verneuil-sur-Avre à Granville, il est souvent préférable d'acheter un billet TEMPO, valable sur tous les trains de

la journée, sur le Distributeur de Billets Régional (DBR bleu) plutôt que d'acheter sur les sites de vente à distance un billet semi-flexible, toujours plus cher le jour du départ et valable uniquement sur le train désigné.

Depuis les gares de Lison, Folligny, Villedieu, sans guichet et non équipées de Borne Libre-Service (blanche), il reste possible de voyager vers Paris avec un billet TEMPO acheté au DBR, sans réservation donc sans garantie de place assise. Pour un achat peu de temps avant le départ, cette solution sera souvent la moins chère.



Train Omneo en gare de Paris Saint-Lazare (photo Daniel GRÉBOUVAL)

<sup>(1)</sup> **BILLET TARIF NORMAL SEMI FLEX** : Billet échangeable (ajustement au tarif en vigueur) et remboursable sans frais jusqu'à 1 jour avant le départ, puis avec 50 % de retenue entre J-1 et le départ du train (avec une retenue maximale de 12 €). Non échangeable ni remboursable après le départ du train.

<sup>(2)</sup> **FLEXIBLE** : Billet valable sur le train désigné. Billet échangeable et remboursable sans frais jusqu'au départ du train désigné. Utilisable sur un autre train le Jour J, sur le même trajet, sans garantie de place assise.

## En bref

### Le plan d'actions automnal

Comme chaque année, le plan d'actions automnal est appliqué sur la ligne Paris-Granville afin d'offrir aux voyageurs un service plus fiable. Nous ne reviendrons pas sur les modalités pratiques de mise en place mais nous rappelons simplement ce que nous avons dit lors de la conférence d'axe Normandie Sud à savoir que le rallongement des temps de trajet entraîne des ratés de correspondances avec le réseau Nomad cars, c'est le cas à Granville, Villedieu et Vire et c'est très pénalisant.

### L'installation de panneaux lumineux à Avranches et Pontorson

Attendus depuis longtemps, les panneaux lumineux sont en cours d'installation, ils seront très utiles dans ces deux gares dépourvues de personnel (sauf l'été à Pontorson). Nous insistons fortement auprès de la Région Normandie, autorité organisatrice, que figurent également sur

ces panneaux les services routiers publics desservant ces gares, à savoir le réseau Nomad car pour Avranches et le réseau Breizhgo de Bretagne, ainsi que la ligne du Mont-Saint-Michel pour Pontorson.



Gare de Pontorson, le 13 novembre 2022 (photo Gérard JOLIF)

## L'inversion du sens de circulation du TGV Le Havre-Rouen-Lyon-Marseille

SNCF Mobilités a décidé, sans aucune concertation, d'inverser les sillons de la paire de TGV reliant les deux grands ports français. Au Service annuel 2023, le TGV circulera dans le sens sud-nord le matin et nord-sud l'après-midi, dans les horaires suivants :

| Arrêts                  | Ve, Sa, Di<br>3314 | TGV<br>5316/17 | Arrêts                  | TGV<br>5376/77 | Ve, Sa, Di<br>3335 |
|-------------------------|--------------------|----------------|-------------------------|----------------|--------------------|
| Cherbourg               | 14:42              |                | Marseille-Saint-Charles | 07:35          |                    |
| Caen                    | 15:57              |                | Avignon TGV             | 08:06          |                    |
| Le Havre                |                    | 15:41          | Valence TGV             | 08:44          |                    |
| Rouen-Rive-Droite       |                    | 16:39          | Lyon-Part-Dieu          | 09:30          |                    |
| Mantes-la-Jolie         | 17:22              | 17:32          | Massy-Palaiseau         | 11:40          |                    |
| Versailles-Chantiers    |                    | 18:11          | Versailles-Chantiers    | 11:58          |                    |
| Massy-Palaiseau         |                    | 18:28          | Mantes-la-Jolie         | 12:29          | 12:37              |
| Lyon-Part-Dieu          |                    | 20:42          | Rouen-Rive-Droite       | 13:27          |                    |
| Valence TGV             |                    | 21:21          | Le Havre                | 14:31          |                    |
| Avignon TGV             |                    | 21:55          | Caen                    |                | 13:59              |
| Marseille-Saint-Charles |                    | 22:24          | Cherbourg               |                |                    |

Ce TGV trouvera-t-il sa clientèle ?

Il est regrettable que les correspondances avec la direction de Caen et Cherbourg ne soit assurées que les vendredis, samedis et dimanches. Ni le 3314, ni le 3335 ne desservent Evreux, Bernay et Lisieux qui perdent la correspondance qui existait en 2022.

L'absence de desserte de Cherbourg au retour montre tout l'intérêt de remettre les trains Paris-Cherbourg aux heures paires au départ de Paris-Saint-Lazare !

## Suppression en 2023 du TGV Cherbourg-Bourg-Saint-Maurice

Les week-ends travaux ne permettent pas la circulation de ces TGV vers les Alpes lors des congés d'hiver. Espérons que ce n'est qu'une suspension temporaire et pas une suppression définitive de ces relations directes très appréciées des Normands.

## Assemblée générale 2023



TER 852820 Caen-Granville-Rennes, le 6 août 2022, en gare d'Avranches (photo Jean-Yves COLAS)

Notre assemblée générale se tiendra

**Le samedi 28 janvier  
à Avranches**

Lieu : salle Ernest Lenoël, 24 Place du Marché,  
**à partir de 14h00**

Nous vous communiquerons les modalités pratiques début janvier.



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)