



adpcr



association pour la **d**éfense et la **p**romotion du **C**hemin de fer
et de l'intermodalité dans l'ouest de la **r**égion Normandie

ADPCR-INFOs n°90
Décembre 2016



*Granville, au cœur
d'une étoile ferroviaire normande*

ÉDITO

Pourquoi un numéro spécial consacré aux transports dans le bassin granvillais et le littoral vers la Bretagne ?

Depuis sa création, l'ADPCR défend avec succès la ligne Caen-Rennes. Si aujourd'hui, notre association a étendu son champ d'action aux lignes Caen-Cherbourg et Argentan-Granville ce n'est pas pour oublier notre vocation première, au contraire, c'est pour peser plus lourd dans une Normandie réunifiée dont le centre de gravité se déplace vers l'ex Haute-Normandie et sa Métropole Rouennaise. En février, lors de notre première rencontre avec Jean-Baptiste Gastinne, le nouveau vice-président du Conseil Régional en charge des transports, nous avons vite compris que la ligne Caen-Rennes ne pèserait pas bien lourd dans le futur plan des transports de la Normandie si elle ne s'inscrivait pas dans un nouveau schéma de desserte plus cohérent et incluant le maximum de population, c'est-à-dire non seulement celles des bassins de vie du Saint-Lois, du Coutançais et de la baie du Mont-Saint-Michel, mais aussi les habitants de l'ensemble du bassin granvillais. Ceci nous a conduit à proposer des liaisons ferroviaires directes entre Granville et Caen, voire avec le reste de la Normandie, ainsi qu'entre Granville et Rennes. Privilégier le cabotage à la desserte directe via Folligny et faire passer les trains Caen-Rennes par Granville, pour l'ADPCR c'était une révolution. Révolution qui reçut immédiatement le soutien inconditionnel des élus du pays Granvillais et une écoute attentive tant de la part du Conseil Régional que de la SNCF.

Vous trouverez dans ce bulletin une synthèse de nos nouvelles propositions de desserte. Ces dernières devront s'inscrire dans une démarche globale de mobilité incluant les autres modes de transports, ainsi que la desserte directe du Mont-Saint-Michel par la ligne Paris-Granville via Folligny et Pontorson. Nous sommes convaincus que l'ensemble de ces propositions participera grandement au développement des territoires ainsi irrigués, territoires dont un aperçu économique et social vous est donné dans ce même bulletin.

Faire plus et/ou mieux à coût constant, tel était notre objectif. Pour y parvenir nous avons cherché à supprimer les doublons entre trains, cars TER et départementaux, à repositionner certains trains et à favoriser les correspondances.

Si malgré tout, le coût de la nouvelle desserte est légèrement supérieur à celui d'aujourd'hui, des recettes nouvelles sont attendues grâce à une augmentation de la fréquentation des trains et à des économies à trouver dans une rationalisation des rotations du matériel.

Fin octobre, nous participions à Strasbourg au Congrès de la FNAUT. Le nouveau président de la Région Grand-Est nous a expliqué qu'en renégociant fermement avec la SNCF il avait obtenu 200 trains supplémentaires par jour, pour le même prix. Si la direction SNCF Grand-Est a su et pu faire les restructurations nécessaires pour répondre à budget constant aux exigences supplémentaires de la nouvelle région, alors pourquoi pas en Normandie ? Revenir au coût du km/train d'il y a seulement trois ou quatre ans permettrait, non seulement, de réaliser le schéma que nous proposons en incluant la desserte directe du Mont-Saint-Michel, mais également de faire des économies et de réduire le déficit galopant de la ligne Paris-Granville.

Comme le dit la chanson : En automne, les feuilles mortes se ramassent à la pelle !

Hélas, sur Paris-Granville la SNCF n'a sans doute plus de pelle. Résultat : un mois de galère pour les voyageurs de Paris-Granville. Dès les premiers jours de dysfonctionnement, l'ADPCR est intervenue auprès de la direction de la SNCF, du président de la Région et de tous les élus concernés par la ligne, pour demander une réunion de crise afin de prendre les mesures d'urgence nécessaires au rétablissement d'un trafic normal. Avons-nous été entendus ? Réponse de normand : oui et non. Comme nous vous l'expliquons dans ce bulletin, après plus d'un mois de galère, rien n'est résolu. Aussi nous demandons qu'un audit extérieur soit réalisé afin que des mesures efficaces soient mises en œuvre pour l'automne 2017. Il en va de la pérennité de la ligne.

La Région Normandie commande 40 nouveaux trains à Bombardier.

Le 24 novembre, nous étions conviés, dans l'enceinte des ateliers de maintenance de Sotteville-lès-Rouen, pour la signature de la commande de 40 rames automotrices OMNEO Premium V200, qui seront construites par Bombardier à Crespin dans le Nord de la France.



Les trains désertent la gare de Granville à cause des feuilles mortes

Annoncés dans le cadre du plan Marshall pour le ferroviaire, promis par Hervé Morin au lendemain de son élection à la présidence du Conseil Régional, ces nouveaux trains remplaceront, en 2020, les rames «Corail» en fin de vie. Nous reviendrons dans un prochain numéro sur cette cérémonie qui réunissait autour de Madame Nicole Klein, Préfète de la Région Normandie, Hervé Morin, Président de la Région, Guillaume Pépy, Président du directoire de la SNCF et Monsieur Laurent Bouyer, Président de Bombardier Transport France, en présence des membres des directions régionales SNCF, du personnel des ateliers et de quelques représentants des associations d'usagers dont votre président et Daniel Gréboval en tant que président de la FNAUT Normandie.

L'ADPCR est-elle satisfaite de cette commande ? Ici encore réponse de normand et je vous invite à relire dans le précédent bulletin, l'article que nous avons consacré au renouvellement des trains «Corail».



Un quart de siècle !

C'est l'âge de notre association, qui fête cette année ses 25 ans d'existence. La prochaine Assemblée Générale, qui se déroulera le samedi 28 janvier à Avranches, sera pour nous l'occasion de célébrer dignement cet anniversaire. Venez nombreux à Avranches, en particulier les membres fondateurs de la première heure ainsi que les nouveaux membres qui nous ont rejoints en 2016. Vous ne serez pas déçus.

En cette veille de Noël, les membres du conseil d'administration se joignent à moi pour vous souhaiter de passer d'excellentes fêtes et nous vous adressons nos meilleurs vœux pour 2017. Souhaitons que l'ensemble des moyens de transport cohabitent en bonne intelligence et que la voie ferrée conserve toute sa pertinence.

*Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR*

SOMMAIRE

Granville, au cœur d'une étoile ferroviaire normande

Le Pays de la Baie et son littoral	4
Les transports publics sur le secteur Granville-Avranches-Le Mont-Saint-Michel	6
Les réflexions et les propositions de l'ADPCR pour une évolution de la desserte Caen-Granville-Rennes	12

Actualité

Les galères des voyageurs de la ligne Paris-Granville	16
Signature de la commande des 40 nouveaux trains pour les lignes Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre	21

La Première Guerre Mondiale et les chemins de fer (suite 7)

Les trains sanitaires dans la Grande Guerre (1914-18)	22
---	----

Tribune libre

La desserte du Mont-Saint-Michel	24
--	----

Le bulletin ADPCR-INFOS paraît 4 fois par an mais n'oubliez pas que vous pouvez aussi être informé en consultant notre site internet www.adpcr.fr.

Vous aurez accès à beaucoup d'informations concernant les lignes que nous défendons et l'intermodalité. Si vous n'y trouvez pas ce que vous recherchez, contactez-nous et nous essaierons de répondre à vos souhaits.



GRANVILLE, AU CŒUR D'UNE ÉTOILE FERROVIAIRE NORMANDE

LE PAYS DE LA BAIE ET SON LITTORAL

Une «marche» de la Normandie

Le pays de la Baie du Mont-Saint-Michel est un territoire périphérique de la Normandie encore plus éloigné de son centre régional depuis la réunification de la Normandie en 2016. Si, dans l'histoire, le Couesnon symbolise la frontière avec la Bretagne, dans les politiques régionales la coupure est bien réelle entre les deux régions. Pour les habitants, le territoire reste en marge des grandes agglomérations régionales, notamment Caen et Rennes qui offrent les services dits « supérieurs » comme les études universitaires, les soins de santé spécialisés avec les CHU, les grandes salles de spectacle sur le plan culturel.

Certes, l'arrivée de l'A84 a désenclavé le pays de la Baie en l'intégrant à l'arc Atlantique et en le rapprochant des grandes métropoles régionales mais une autoroute peut traverser une région sans en irriguer l'intérieur. Nous le voyons bien lors des grandes migrations estivales ou lors des grands week-ends. Quant au ferroviaire, le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) le qualifie de peu compétitif par rapport à la route. Caen-Rennes en semaine ce sont 3 allers-retours quotidiens, Paris-Granville davantage avec 5 allers-retours.

Aussi, les déplacements se font essentiellement en voiture, surtout dans une région où l'habitat est dispersé. A l'heure des enjeux environnementaux, de la mobilité avec la nécessité de bonnes liaisons avec les grandes agglomérations Caen-Rennes, et au-delà vers Rouen, Nantes, Brest ou vers la capitale Paris, le ferroviaire peut être une réponse. L'ADPCR le pense.

Un espace naturel unique à protéger

Avec ses paysages littoraux, comme la baie du Mont-Saint-Michel, les havres de la côte sableuse, les falaises

de Champeaux, le plus beau kilomètre de France dit-on, et les îles Chausey, la région se caractérise par un espace naturel exceptionnel. Sur ce littoral, se sont développés les activités conchylicoles, l'élevage de moutons de prés-salés, les productions légumières des polders ou du nord granvillais et les activités touristiques, autant de labels et d'images de marque qui participent à la notoriété de la Baie.

Les travaux pour le rétablissement du caractère maritime du Mont commencés en 2006 ont été achevés en 2015. Ce caractère maritime concourt à la réputation mondiale du site, un site classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1979.

La qualité des paysages et de l'environnement est un atout important à développer pour l'image du pays de la Baie. Cette excellence environnementale doit être valorisée dans le cadre de politiques de développement durable, politiques dans lesquelles le ferroviaire et les transports collectifs ont leur carte à jouer selon l'ADPCR.

Un littoral attractif, une ouverture maritime

La population du pays se concentre sur la façade du littoral. Elle abrite plus de 50% des 135 000 habitants du pays de la Baie avec notamment la région de Granville. L'axe dynamique s'étire de Granville à Avranches jusqu'à Saint-Hilaire-du-Harcouët.

Deux pôles urbains occupent une place majeure, Granville dont l'aire urbaine regroupe plus de 33 000 habitants en croissance et Avranches dont l'aire urbaine plus restreinte et moins dynamique atteint presque 19 000 habitants. Saint-Hilaire constitue un pôle urbain plus intérieur. Les services et commerces, le tissu de PME, les activités agricoles et de la mer, les

activités touristiques dynamisent ce littoral. Il s'ensuit une pression immobilière forte sur le littoral entre les actifs qui y travaillent, les retraités qui s'y installent et les résidences secondaires qui se multiplient. Par contre l'arrière-pays rural connaît un déclin démographique. Il s'appuie sur de petits pôles urbains et d'emplois avec tout un tissu de PME et PMI.

Comment mieux desservir tout un bassin de vie articulé autour de la Baie jusqu'à Granville et le relier aux autres métropoles régionales ? Comment le connecter avec son arrière-pays rural plus isolé ? Le désenclavement ferroviaire et l'intermodalité sont matière à réflexion pour l'ADPCR.

Un vieillissement de la population et un exode des jeunes

La région connaît un vieillissement constant avec plus de 30% de la population âgée de plus de 60 ans. Le vieillissement de la population rurale, l'arrivée des seniors retraités et le départ des jeunes actifs qui ne reviennent pas dans le pays après leurs études expliquent ce vieillissement. Seulement 22% de la population du pays a moins de 25 ans.

Les personnes retraitées et âgées, les jeunes qui partent faire des études supérieures vers les grandes métropoles régionales sont les premiers usagers du ferroviaire. Les établissements scolaires du Sud-Manche ont développé les formations post-bac et bac pro qui attirent des lycéens et étudiants utilisant le train en début et fin de week-end. Pour l'ADPCR, la SNCF doit répondre à ces mobilités. Les clientèles existent déjà, elles utilisent le train. Comment développer ce potentiel et non le détourner du ferroviaire ?

Un pôle touristique exceptionnel

Le Mont-Saint-Michel constitue un pôle exceptionnel classé au patrimoine mondial qui fonctionne de manière autonome. Plus de 3 millions de visiteurs venant du monde entier se rendent sur le site pour l'admirer, l'abbaye enregistrant 1,2 million entrées payantes.

Le reste du territoire est à découvrir et mérite d'être valorisé avec le poids historique de Granville et de la côte balnéaire, son carnaval, son musée Dior, son ouverture maritime avec les relations vers les îles Chausey et les îles anglo-normandes, avec le Scriptorial d'Avranches, musée des manuscrits du Mont-Saint-Michel ouvert en 2006, le cimetière américain de Saint-James.

La forte saisonnalité de ces activités justifie aux yeux de l'ADPCR ses propositions, une ligne Baie Granville-Saint-Malo mais arrêtée à la fin de l'été 2015, l'ADPCR en porta l'idée lors de sa création et une relation quotidienne estivale normande directe Paris-Pontorson-Le Mont-Saint-Michel.

En conclusion, après le Grenelle de l'environnement qui s'engageait à réduire les émissions de CO₂ dans le secteur du transport, après l'Accord international en 2015 de la Conférence de Paris sur le climat, le transport ferroviaire et l'intermodalité sont à prendre en considération pour relier ce bassin de vie du pays de la Baie aux métropoles régionales et à la capitale, pour intégrer et desservir l'arrière-pays rural, pour répondre à un tourisme à forte saisonnalité, pour répondre aux personnes âgées et aux jeunes qui sont des clientèles privilégiées à la recherche de transports collectifs.

G. L.





LES TRANSPORTS PUBLICS SUR LE SECTEUR GRANVILLE-AVRANCHES-LE MONT-SAINT-MICHEL

Etat des lieux

Cette zone est irriguée par les voies ferrées Paris-Granville, à raison de 5 allers et retours journaliers (Intercités) et Caen-Rennes, avec 3 allers et retours (Ter Normandie).

Depuis le 5 juillet 2016, une liaison Paris-Le Mont-Saint-Michel via Villedieu-les-Poêles (train + autocar) est assurée chaque jour, pour le prix très attractif de 35 €. Cette solution normande permet de rééquilibrer l'offre Paris-Le Mont qui est assurée principalement via la Bretagne, tout en augmentant la fréquentation de la radiale Paris-Granville et assurer ainsi sa pérennité.

Le réseau routier interurbain est constitué de :

- 7 lignes MANEO du Conseil départemental de la Manche :
 - ligne 2 : Granville-Coutances-Saint-Lô, avec 7 allers et retours journaliers,
 - ligne 3 : Avranches-Villedieu-Saint-Lô, avec 7 allers et retours journaliers,
 - ligne 4 : Granville- Avranches par la côte, avec 7 allers et retours journaliers,
 - ligne 6 : Granville-Avranches-Le Mont-Saint-Michel, avec un aller et retour le week-end et deux quotidiens en été,
 - ligne 7 : Granville-Sartilly-Avranches, avec 8 allers et retours journaliers,
 - ligne 8 : Avranches-Saint-Hilaire-du-Harcouët-Mor-

tain, avec 5 allers et retours journaliers,

- ligne estivale 54 : Granville-Coutances par la côte, avec 3 allers et retours journaliers.
- 2 lignes TER Normandie :
 - ligne Granville-Coutances, avec 6 allers et 4 retours journaliers,
 - ligne Granville-Folligny, avec 3 allers et retours journaliers,
- transports à la demande : service de navettes MANEO vers les lignes régulières 2 – 3 et 8 ou vers Avranches, depuis les mairies des communes et navette directe La Haye-Pesnel-Granville, financés par le Conseil départemental et les communautés de communes,
- la ligne Pontorson-Le Mont-Saint-Michel du Syndicat Mixte pour le rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel,
- 3 lignes ILLENOO du Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine :
 - ligne 17 a : Pontorson-Dol, avec 4 allers et retours journaliers,
 - ligne 17 b : Pontorson-Fougères, avec 2 allers et retours journaliers,
 - ligne estivale 17 : Pontorson-Saint-Malo, avec un aller et retour journalier,
- la ligne régionale Rennes-Le Mont-Saint-Michel du Conseil régional de Bretagne qui présente la parti-

cularité (malgré nos multiples demandes) de ne pas desservir la ville de Pontorson, avec 4 allers et retours journaliers,

▪ la ligne régionale Dol-Le Mont-Saint-Michel du Conseil régional de Bretagne qui présente également la particularité de ne pas desservir la ville de Pontorson, avec un aller et retour journalier.



Le Mont-Saint-Michel – Car de la ligne 6 Manéo Granville-Le Mont

Un réseau urbain a été mis en place en 2014 sur la Ville de Granville et comporte 2 lignes qui desservent notamment la gare SNCF.



A propos de la gare SNCF de Granville, la raréfaction des places de parking est un gros problème, accentué depuis la construction du technicentre. La Ville de Granville a un projet de construction de places de stationnement dans des terrains proches de la gare, espérons qu'il se concrétise rapidement.

Pour réduire le nombre de voitures dans ce secteur très fréquenté, l'ADPCR a avancé l'idée de faire arrêter quelques trains en gare de Folligny, ce qui permettrait aux habitants de la périphérie de Granville de se rendre à cette gare où les problèmes de stationnement ne se posent pas.

L'état des lieux serait incomplet si l'on passait sous silence les cars «Macron». Mais, on ne peut pas considérer qu'il s'agit d'un service public car ils sont organisés sans concertation avec les autorités organisatrices de transports, interviennent sur des liaisons déjà existantes en mode ferroviaire et ne circulent que les jours où la clientèle est la plus importante en procédant à un véritable «écrémage». En outre, les horaires varient très souvent, les fiches-horaires ne sont pas publiées et les arrêts sont parfois difficiles à localiser. Nous notons la

présence de 4 lignes :

- Paris-Le Mont-Saint-Michel, exploitée par Ouibus (filiale de la SNCF),
- Paris-Caen-Avranches-Le Mont-Saint-Michel-Saint-Malo-Dinard, exploitée par Flixbus,
- Caen-Rennes, exploitée par Ouibus,
- Nantes-Lille, exploitée par Flixbus.

Perspectives

Les élus locaux se préoccupent des problèmes de mobilité

La Communauté de communes Granville Terre & Mer a lancé une démarche de Projet Global de Déplacement (PGD). Il s'agit d'une étude sur tous les modes de déplacements (circulation générale, stationnement, transports en commun, modes actifs, transport de marchandises). Elle a pour objectif de réfléchir à une stratégie d'organisation des déplacements et à la mise en place d'un plan d'actions sur l'ensemble de son territoire (45 000 habitants), à l'échelle de 10 ans.

Objectifs du plan global de déplacement :

- permettre à tous de se déplacer,
- mettre en place un maillage équilibré du territoire communautaire,
- participer au développement durable du territoire,
- permettre de définir une politique globale des déplacements adaptée aux particularités du territoire et notamment à la saisonnalité des flux de déplacements,
- favoriser l'usage des transports collectifs (transport ferroviaire, bus,...) et des modes doux,
- sécuriser les déplacements.

Deux enjeux prioritaires ressortent pour Granville Terre & Mer :

Le premier est de créer du lien entre les territoires et ainsi de répondre aux problématiques de déplacement pour l'ensemble de la population. Problématiques notamment accentuées pour les populations fragiles (personnes âgées, chômeurs, ...). En effet, l'isolement géographique est un frein à la recherche d'emploi et plus généralement au maintien du lien social.

Le deuxième enjeu prioritaire est de répondre aux objectifs environnementaux associés à la baisse des gaz à effet de serre (GES). La mobilité croissante des ménages (à la fois pour les déplacements domicile-travail et les déplacements dits de loisirs) s'est conjuguée à une augmentation constante des émissions de gaz à effet de serre (GES). Malgré la multiplication d'actions en faveur des modes de déplacements moins polluants et des progrès technologiques associés, la situation ne cesse de s'aggraver, éloignant la France des objectifs européens et internationaux en la matière.

Le territoire de Granville Terre et Mer caractérisé par une installation d'une partie importante des actifs en zones périurbaines et rurales, éloignées des principaux pôles d'activités, n'échappe pas à ce constat. L'usage de la voiture individuelle est largement majoritaire avec plus de 85% d'usage par rapport aux autres modes de transport (transports collectifs, modes doux, ...). Ainsi, il est clair qu'au-delà des avancées technologiques, c'est majoritairement le changement des comportements qui permettra d'infléchir la tendance et l'utilisation d'autres modes de transport que la voiture individuelle.

Source : Délibération GTM 28/06/2016

Par ailleurs, dans le cadre du Plan Climat Énergie Territorial, le Syndicat mixte du Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel a édité une nouvelle version de la carte Mobile en Baie avec une approche territoriale. En effet, la capacité de faire découvrir ce territoire aux visiteurs et la facilité pour les habitants de se déplacer est un enjeu majeur pour les années à venir, notamment pour maintenir l'attractivité du territoire.



La carte Mobile en Baie répond à deux objectifs majeurs :

- informer les habitants sur les possibilités de se déplacer sans voiture. En effet, la majorité des trajets domicile-travail sont réalisés en voiture, individuellement. Cela s'explique par l'éloignement toujours plus grand des lieux d'habitation et des lieux de travail, ainsi que par l'absence d'offre de transport public sur de nombreuses communes rurales,
- attirer, accompagner et satisfaire une clientèle non motorisée, de plus en plus nombreuse et variée. Le Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel est une destination attractive, à la fois riche de son patrimoine historique, naturel et de ses loisirs. L'évolution du marché touristique pousse aujourd'hui les clientèles à la consommation de courts-séjours et de week-ends, et par conséquent à l'utilisation accrue de moyens de transport plus rapides et moins coûteux. Cela implique un raccourcissement de la distance-temps au lieu de séjour potentiel et une utilisation plus importante des transports en commun.

La carte Mobile en Baie permet ainsi de centraliser des informations générales (sites internet, exemples de trajets, etc.) et de matérialiser les possibilités de transport pour venir sur le territoire mais aussi pour se déplacer une fois sur place (car, train, vélo, bateau, etc.).

Elle a été diffusée très largement à toutes les communes et communautés de communes à l'occasion de la semaine européenne de la mobilité.

La commission environnement et développement durable du Conseil de développement du Pays de la Baie souhaite, à partir d'un état des lieux, réfléchir sur :

- les évolutions possibles,
- imaginer la connexion des communes entre elles et aux réseaux de communications ferroviaires et aux axes routiers importants par des solutions innovantes,
- l'intermodalité,
- une plus grande utilisation des moyens de transports collectifs,
- la réduction de l'usage de la voiture «solo»,
- et la promotion des modes actifs : la marche, le vélo...

Il faut en fait trouver de nouvelles façons de répondre aux attentes d'aujourd'hui, aux nouvelles tendances. L'objectif est d'encourager les usagers à pratiquer des déplacements plus écologiques, économiques et bénéfiques pour tous et pour la planète. Changer les comportements de mobilité est un enjeu majeur pour le territoire.

J.Y. C.

La gare de Granville en quelques chiffres

Un peu d'histoire et quelques dates

La gare de Granville est inaugurée le 3 juillet 1870 lors de l'ouverture sur la totalité du parcours de la ligne à voie unique Argentan-Granville. Il faudra attendre 1912 pour la seconde voie. Une voie desservant le port est construite en 1891 mais restera inutilisée jusqu'en 1922, date de son raccordement avec les voies de la gare. Ce délai de près de 30 ans entre la construction et le raccordement au réseau de l'Etat profita au chemin de fer secondaire qui desservait également le port de Granville. L'augmentation du trafic ferroviaire incita la municipalité de Granville à agrandir la gare des voyageurs par l'adjonction d'une aile arrivée, la partie ancienne étant réservée au départ. L'inauguration de la nouvelle gare a eu lieu le 25 septembre 1925. Le service voyageurs omnibus entre Argentan et Granville est supprimé le 31 mars 1970 et le trafic fret diffus disparaîtra le 2 juin 1990.



1er mai 1989, Granville - 231 G 558 en ville

Malgré le retour de la voie unique entre Granville et Argentan en 1999, malgré l'arrivée des automoteurs X 72500, il faudra attendre 80 ans pour assister à la rénovation de la gare. En 2005 on inaugure un hall d'accueil totalement modernisé. Enfin, en 2014 est mise en place une signalétique unifiée et les tableaux d'affichage lumineux sont remplacés par des écrans vidéo.

Les services aux voyageurs

Située en plein centre ville, la gare est ouverte de 5 h 15 (4 h 15 le lundi) à 23 h 20, trois guichets sont ouverts en semaine avec des horaires variables mais jamais avant 8 h 40, juste avant le départ du second train pour Paris. Des bornes d'achat de billets TER et Grandes lignes sont à la disposition des voyageurs. Il n'existe pas de borne d'échange des billets contre de la monnaie, attention si vous ne possédez pas de carte-bleue ! Il n'existe pas de kiosque à journaux. Seuls, un photomaton, une photocopieuse et un distributeur de boissons et friandises peuvent égayer l'attente du voyageur qui dispose cependant d'une bonne salle d'attente.

La gare de Granville abrite également plusieurs services internes à la SNCF :

L'escale qui comprend 10 agents plus des réservistes, 3 pour les guichets et 7 agents d'escale chargés de la sécurité au départ et à l'arrivée des trains, de l'assistance aux voyageurs, des correspondances et de l'affichage et de la sonorisation des gares jusqu'à Briouze,

L'infrastructure qui comprend 3 brigades : Granville 7 agents, Coutances 4 agents et Vire 5 agents.

A ce service s'ajoute une annexe aux travaux d'infrastructure qui gère les travaux de modernisation de la ligne Lison-Lamballe.

Le PRCI (poste d'aiguillage à relais à commande informatique) dont la zone d'action va de Granville à Saint-Hilaire-de-Briouze.



Le service électrique et signalisation (SES) qui comprend 3 agents dont les zones d'action sont Granville-Villedieu et Folligny-Pontorson.

Le foyer pour le personnel roulant est aujourd'hui géré par une société privée.



040-TX-43, déchargement sur le port de Granville, 1955 (aquarelle par X. Jacquet)

Les services extérieurs à la gare

Une agence Avis permet au voyageur descendant ou prenant le train de louer ou de rendre une voiture directement en gare.



Le parking de la gare est beaucoup trop petit, il compte seulement 111 places dont 3 places handicapés, un arrêt des bus urbains et 6 places en zone bleue limitée à 1 h 30.

Il n'y a pas de gare routière. Les cars Manéo et TER stationnent devant le bâtiment-voyageur où se trouve également une station de taxis. Il est à déplorer qu'il n'y ait pas de panneaux d'affichage des lignes Manéo à l'intérieur de la gare.



Le Technicentre de Normandie site de Granville

Les raisons d'un technicentre à Granville

La partie terminale de la ligne Paris-Granville, la section Vire-Granville, est ouverte le 4 septembre 1870. La gare de Granville est dotée d'un dépôt de locomotives et d'un atelier d'entretien. Implanté en bout de la ligne, contrairement à la majorité des autres dépôts, ce dernier survivra à la fin de la traction vapeur. Il s'adapte à l'évolution du matériel de traction et devient annexe traction en 1972. Lors de la modernisation des infrastructures de la ligne, en 1999, un nouvel atelier de maintenance est mis en service pour entretenir les nouveaux automoteurs X 72500. Il permet le nettoyage, le petit entretien ou réparation du matériel et son alimentation en combustible.

L'affectation des nouveaux trains automoteurs X 72500 devait révolutionner la desserte de Paris-Granville. Hélas, ce matériel moderne apte au 160 Km/h n'a pas tenu ses promesses et l'obligation de réaliser continuellement de grosses opérations de maintenance à Caen ou à Rennes a démontré la nécessité d'avoir en tête de ligne un atelier capable de réaliser à la fois l'entretien et les grosses réparations.

Conscient que l'avenir de la ligne Paris-Granville dépendait de la qualité de ses dessertes, la Région Basse-Normandie prit la décision de financer l'achat de 15 nouveaux trains Régiolis. Instruite des difficultés rencontrées avec les anciens automoteurs, elle décida l'implantation à Granville d'un nouvel atelier dédié aux nouveaux trains. Ainsi est né le Technicentre de Normandie site de Granville qui permet d'optimiser la maintenance des rames Régiolis grâce à une plus grande proximité du terminus de Granville et d'éviter les allers retours sur le centre de maintenance de Caen.

Un technicentre moderne adapté aux normes environnementales

Le Technicentre, espace de plus de 3000 m², est construit sur l'ancienne halle marchandises. L'atelier comporte un hall de maintenance de 2400 m², des locaux techniques de 450 m² et des locaux de vie et de bureaux de 700 m².

L'atelier est constitué :

- de 2 voies sur fosses de 120 m,
- d'un pont roulant de 6,3 tonnes,
- de passerelles fixes permettant l'accès aux organes se trouvant en toiture,
- d'un système de distribution d'air comprimé, huile et liquide de refroidissement,
- d'un vérin en fosse permettant de remplacer des essieux.

Les rames Régiolis étant bi-mode (thermique et électrique) et bi-courant (1500 volts et 25000 volts), deux voies électrifiées commutables, en 1500 ou 25000 volts, ont été créées. La plus grande partie de la maintenance et du pré-conditionnement des rames est effectué en mode électrique. Le bénéfice est double : moins de bruit et moins de CO² dans l'environnement donc moins de pollution pour les riverains de la gare. Ce bâtiment est conçu selon des critères de qualité environnementale renforcée à savoir le respect des normes d'isolation RT 2012, la réduction considérable des nuisances sonores pour le voisinage, en assurant une maintenance dans un local phonétiquement isolé, la réduction des déchets et filtration de l'air pollué et la prise en compte de l'ensemble des déchets et de leur retraitement dans des installations comprenant :

- la récupération des huiles et liquides usagés dans une cuve spécifique,
- un séparateur de traitement des eaux,

- un système de vidange fixe des WC des rames comprenant 6 postes,
- une zone de tri des déchets.

La réduction de l’empreinte énergétique est obtenue grâce à la récupération d’eau pour le nettoyage technique des rames et la récupération de l’énergie solaire pour l’eau chaude des sanitaires.

L’intégration dans l’environnement fait appel à la mise en place de bardage bois sur la zone des bureaux et le traitement paysagé des parkings et bientôt des talus.

Des emplois pour Granville

Le nouveau Technicentre intègre également les anciennes installations du dépôt et atelier de Granville jadis dédiées aux X 72500. Aujourd’hui, les 15 rames Régiolis affectées à la ligne Paris-Granville sont confiées aux bons soins d’environ 30 techniciens travaillant en 3 fois 8 sous la direction d’un dirigeant de proximité (Dpx). Il est également fait appel à la sous-traitance, en particulier pour le nettoyage des rames.

De nouveaux investissements indispensables

Mis en service en juillet 2015, le Technicentre à Granville a déjà prouvé son utilité. Cependant, cet automne, il a montré ses limites. En effet faute de tour à roue à Granville, les nombreux reprofilages de roues consécutifs aux enrayages sur les feuilles mortes ont nécessité le transfert des Régiolis vers Rennes, Trappes et Montrouge et donc une indisponibilité prolongée des trains. Il est donc impératif que Granville soit équipé d’un tel outil au plus tard la fin d’été 2017.

J. P. / X. J.





LES RÉFLEXIONS ET LES PROPOSITIONS DE L'ADPCR POUR UNE ÉVOLUTION DE LA DESSERTE CAEN-GRANVILLE-RENNES

Une analyse de la situation actuelle permet de mettre en évidence des points faibles et des insuffisances de la desserte actuelle :

La desserte Caen-Rennes est composée de trois A/R quotidiens dont certains horaires sont très mal positionnés.

- Dans le sens Caen-Rennes : les départs de Caen sont mieux positionnés, à 7h13, 14h10 et après 17h00. Le train de 14h10 est très bien positionné et a une bonne fréquentation, relevant de bonnes correspondances de Paris et Rouen. Le départ à 17h29 du lundi au jeudi génère une longue correspondance avec le Paris-Cherbourg. Son positionnement à 17h10 le vendredi est plus favorable.
- Dans le sens Rennes-Caen : le départ de Rennes du TER 852851 à 5h50 n'est pas du tout attractif car trop tôt, le train suivant (TER 852855) est autour de 9h00 et le 3^e et dernier train (TER 852869) est à 16h53, avant la sortie des bureaux et la fin des cours universitaires. Aucun train ne dessert la Halte de Pontchaillou proche du CHU et de l'Université.

La desserte Caen-Saint-Lô-Coutances-Granville

Depuis la mise en place du cadencement en 2008, la desserte a été étoffée mais comporte de nombreux défauts :

- Une dualité de desserte par des trains diesel Caen-Coutances et des trains (normalement) en traction

électrique Caen-Saint-Lô, avec certains parcours entre Caen et Lison qui doublonnent des trains Intercités. Les installations terminus de Lison ne sont plus utilisées.

- Une desserte du bassin de population de Granville vers ou depuis Caen et Rennes exclusivement assurée par car en correspondance à Coutances ou Folligny, sauf les week-ends d'été, laissant le raccordement de Folligny sans utilité. Granville est très mal relié à Caen et Rouen dans la grande Normandie réunifiée.
- Une desserte ferroviaire Coutances-Caen le matin peu étoffée pour les relations domicile-travail.
- La première relation Coutances-Caen du matin (D 5h21) permettant d'arriver à Paris à 9h03 assurée par car alors qu'un train permettrait de gagner 30 mn au départ de Coutances.



Face à ces constats, la réflexion de l'ADPCR s'articule autour de plusieurs idées forces :

1. Intégrer le bassin de vie de Granville (45000 habitants) dans le réseau régional TER fer

Granville serait relié directement à Caen et Rennes en prolongeant 3 trains Caen-Coutances jusqu'à Granville et en faisant passer par Granville les 3 A/R Caen-Rennes. La grille permettrait de bonnes relations domicile-travail sans changement de train. Des relations par autocar complémentaires sont à maintenir sur la base actuelle des services Manéo qui seront repris par la Région en 2017.

2. Repositionner les horaires des trains de la desserte Caen-Rennes et les faire passer par Granville.

Dans le sens Caen-Rennes, les horaires ne devraient pas subir de grande modification si ce n'est quelques ajustements pour améliorer les correspondances depuis Paris, Rouen et Tours, Le Mans et Alençon. Dans le sens Rennes-Caen, trois départs de Rennes vers 8h30, 14h30, 17h30 seraient mieux adaptés aux besoins. Les horaires doivent permettre de bonnes correspondances avec les TGV et TER desservant la gare de Rennes. Un arrêt à Pontchaillou serait utile pour les habitants du Sud-Manche se rendant au CHU ou à l'université. L'allongement de parcours lié au passage par Granville pourrait être partiellement absorbé par une accélération des marches et ne seraient pas trop pénalisant car peu de voyageurs font le trajet de bout en bout. De plus, le bassin de population de Granville constitue un gisement de clientèle pour les trains Caen-Rennes susceptible d'améliorer les recettes.

3. Créer des relations directes Rouen-Caen-Rennes et retour

L'ADPCR propose de transformer une ou plusieurs relations Rouen-Caen et Caen-Rennes en une relation Rouen-Caen-Granville-Rennes et retour. Un même matériel bimode pourrait assurer des trains sans chan-

gement à Caen. Un arrêt à Caen d'une quinzaine de minutes serait susceptible de garantir « la robustesse » du service. Les temps de trajet restent comparables à ceux actuellement proposés via Paris et le TGV, mais un coût très inférieur (voir encadré).

4. Réduire la dualité de la desserte Caen-Saint-Lô et Caen-Coutances

Depuis la mise en place du cadencement en 2008, une desserte Caen-Saint-Lô en traction électrique se superpose à la desserte Caen-Coutances en traction diesel, le tout mixé avec des trajets en autocars. Cette offre pourrait être rationalisée pour éliminer des doublons.

L'ADPCR propose :

- un renforcement de la desserte ferroviaire directe domicile-travail Coutances-Saint-Lô-Caen du matin,
- le report de l'origine de 3 trains de Coutances à Granville pour créer des relations directes Granville-Caen,
- la transformation en autorail du car TER 36500 pour accélérer cette première relation quotidienne avec Paris (Coutances 5h48 St-Lô 6h08 Lison 6h20 – Correspondance avec l'IC 3300 arrivée à Paris à 9h03).



Gare de Lison, TER 852827 Caen-Rennes le 6 décembre 2016



5. Limiter certains trains à Lison pour ne pas doubler des Intercités

Certaines dessertes directes d'heures creuses entre Caen et Coutances pourraient être remplacées par des relations en correspondance vers Coutances et Granville en gare de Lison avec les trains Paris-Cherbourg. Il en résulterait une économie de km-trains pouvant être redéployés.

6. Mettre en place une desserte ferroviaire normande du Mont-Saint-Michel via Argentan et Folligny

Sans créer de sillons nouveaux sur Paris-Granville, il s'agit de couper l'élément de queue d'un train Régiolis Paris-Granville à Folligny pour desservir Avranches, Pontorson-Mont-Saint-Michel avec un terminus à Dol. Pour des raisons d'entretien, la rame doit revenir à l'atelier de maintenance de Granville, permettant de créer une relation nouvelle entre Dol et Granville et offrant une correspondance à Folligny avec un IC Granville-Paris (schéma identique dans l'autre sens). Ceci permet de créer 2 relations aller/retour Paris-Le Mont-Saint-Michel, l'une directe, l'autre avec changement à Folligny. On améliore globalement l'ensemble de la desserte du Sud-Manche qui passerait de 3 à 5 trains entre Granville et Dol / Rennes.

L'ensemble de ces propositions est réaliste



Un calcul simple permet de constater qu'en abaissant le coût de revient du km-train de 24 € à 20,80 €, soit une baisse de 13,3 % et un retour à un tarif qui était appliqué il y a encore peu d'années, la desserte peut être bien améliorée pour une facture équivalente à celle d'aujourd'hui.

Cette maîtrise des coûts pourra être obtenue par une meilleure rotation des matériels roulants, la possibilité de faire circuler certains trains avec un seul agent (pratique existante en Ile de France, en Alsace...), l'hébergement des agents dans un foyer à Granville ou à domicile et plus dans des gîtes ou hôtels à Coutances qui nécessite des transferts coûteux en taxi etc...

Service actuel 2016

Par jour du mardi au jeudi	Km-train	Km-car
Caen-Granville-Rennes	1836	465
Rennes-Granville-Caen	1731	489
<i>Desserte du Mont-Saint-Michel</i>		
Villedieu-Le Mont-Saint-Michel		80
TOTAL	3567	1034
Coût journalier €		
Coût km	24,00 €	4,00 €
Total km-train et km-car	85 608,00 €	4136,00 €
Coût total journalier	89 744,00 €	

Proposition ADPCR

Par jour du mardi au jeudi	Km-train	Km-car
Caen-Granville-Rennes	2010	252
Rennes-Granville-Caen	1968	48
<i>Desserte du Mont-Saint-Michel</i>		
Folligny-Dol A/R	124	
Dol-Granville A/R	154	
TOTAL	4256	300
Coût journalier €		
Coût km	20,80 €	4,00 €
Total km-train et km-car	88 525,00 €	1 200,00 €
Coût total journalier	89 725,00 €	

Du côté des recettes, les nouvelles dessertes devraient permettre de capter des clientèles nouvelles par un report modal, améliorant le ratio recettes/dépenses.

Dans le cadre de la renégociation de la convention TER courant 2017, il appartient au conseil régional de négocier avec la SNCF un abaissement du coût du TER comme l'ont déjà fait d'autres régions par exemple le Grand Est. De cette façon, la Normandie offrira aux usagers un transport ferroviaire efficace sur lequel pourra se greffer en correspondance le futur réseau régional des bus. Il y a là un vrai défi à relever.

Pour un réseau plus efficient et des dessertes améliorées des investissements nécessaires à moyen terme :

Electrifier le tronçon Saint-Lô-Coutances-Granville pour avoir une rationalisation et une optimisation de l'utilisation du parc de matériel roulant électrique TER, permettant de diminuer les coûts d'exploitation et d'améliorer le bilan carbone. Cette électrification permettrait de mettre en place des trains directs Paris-Caen-Saint-Lô-Coutances en séparant un élément des futurs trains Paris-Cherbourg à Caen ou à Lison.

En envisageant leur prolongement jusqu'à Granville, ces trains remplaceraient des TER Caen-Coutances-Granville que l'ADPCR propose. Cette électrification permettrait en outre d'utiliser la traction électrique entre Folligny et Granville pour les cinq relations Paris-Argentan-Granville, éliminant définitivement toute pollution en gare de Granville.

Créer un croisement entre Saint-Lô et Coutances pour faciliter la construction des grilles horaires et améliorer la robustesse de l'exploitation. Le financement de son étude est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région.

Créer un terminus à Bayeux pour renforcer la desserte périurbaine de Caen et libérer de cette mission la desserte longue distance Caen-Coutances-Granville pour en améliorer la performance.

D. G.



Dernière minute

Nouveau train direct Rouen-Caen et une belle correspondance ratée avec le train Caen-Rennes...

A l'heure où nous bouclons ce bulletin, l'ADPCR constate que la desserte Rouen-Caen a été renforcée au service du 11 décembre 2016 et s'en félicite... Mais, une fois de plus, **le nouveau train TER 852094/5 sans arrêt Rouen D 16h08 - Caen A 17h31 du lundi au jeudi arrive à son terminus deux minutes après le départ du TER 852817 Caen D 17h29 - Rennes A 20h25.**

Il y avait une belle occasion de créer une relation directe entre Rouen et Rennes via Caen !

Les errements continuent et la SNCF s'obstine à ne pas mettre les trains en correspondance pour obliger les voyageurs à passer par Paris en empruntant le TGV alors que le trajet via Caen serait plus rapide !

Rouen D 16h12 - Paris-St-Lazare A 17h40 changement de gare par le métro ou avec un taxi Paris-Montparnasse D 18h41 - Rennes A 20h54 prix 103,40 € en 2e classe contre 56,30 € via Caen.

La même remarque vaut pour le car direct Rouen 11h04 - Caen 12h44 qui arrive juste deux minutes avant le départ de l'IC 13022 vers Alençon, Le Mans et Tours (arrivée 15h47). Le site Voyages SNCF propose un départ de Rouen à 10h59 via Paris avec changement de gare, le TGV et une correspondance pour la navette vers Tours à St-Pierre-des-Corps avec une arrivée à 15h25, moyennant 88,40 € contre 58 € avec un trajet via Caen ne nécessitant qu'un changement à Caen !

Il n'est pas normal que le conseil régional, autorité organisatrice des TER, accepte cet état de fait.

D. G.



Retour des anciens automoteurs X 72500 en remplacement des Régiolis

LES GALÈRES DES VOYAGEURS DE LA LIGNE PARIS-GRANVILLE

Pas de train ou presque pendant plus d'un mois sur Paris-Granville

Les usagers de la ligne Paris-Granville viennent de vivre un mois de novembre apocalyptique. La présence des feuilles mortes sur les rails combinée avec un temps humide a eu raison des nouveaux trains Régiolis entre Granville-Argentan et Dreux. Comme je tente de l'expliquer dans l'encadré «Le point de vue de l'ingénieur», les trains ont tant patiné sur ce verglas du rail que les unes après les autres les rames ont connu des avaries nécessitant leur retour en atelier, en particulier pour le reprofilage des roues. Résultat, malgré les efforts des équipes d'entretien et la remise en service de plusieurs vieux X 72500 qui eux aussi ont cassé, la SNCF s'est trouvée dans l'incapacité d'assurer le service ferroviaire entre Granville et Dreux. La mise en place d'un service de substitution par autocars fut des plus dissuasifs avec des temps de parcours de plus de six heures pour rejoindre la capitale. Sauf les week-ends où la SNCF fit l'impossible pour garantir deux allers-retours, en semaine, pour ne pas trop pénaliser les abonnés, un seul aller-retour fut tant bien que mal maintenu mais avec un temps de parcours allongé. **Du jamais vu. L'ADPCR devait réagir.**

Vous trouverez en annexe de cet article la reproduction d'un courrier que nous a adressé un de nos membres. Tout est dit de la galère que subirent pendant 6 semaines les voyageurs.

L'ADPCR prend la défense des usagers du Paris-Granville

Dès le mois de juillet l'ADPCR demandait au directeur TET Normandie quelles étaient les mesures prises pour éviter les incidents qui avaient gravement perturbé la ligne en octobre et novembre 2015, ce dernier nous confirme que le train laveur haute pression en service sur Paris-Cherbourg serait détaché sur la ligne de Granville. Alors que nous reposons la même question en septembre au directeur de la ligne de Granville, ce dernier affirme que tout a été mis en œuvre pour que le trafic soit normal, en particulier l'élagage des arbres dans les zones humides sensibles au patinage et une adaptation du système de freinage (ABS) des 15 Régiolis. Un plan de prévention est mis en place pour éviter toute perturbation du trafic, ce dernier sera affiché dans les gares.

Malheureusement rien ne s'est passé comme prévu.

Dès le début des perturbations, nous avons adressé plusieurs courriers à la SNCF, aux élus concernés, à la Région, autorités organisatrices TER et à la préfète de Région, représentant l'Etat en charge des TET. Nous avons également alerté la presse régionale. Dans nos premiers courriers nous réclamions l'organisation d'une réunion de crise réunissant les associations, les élus et la direction de la SNCF. Les interventions de l'ADPCR ont-elles été entendues et ont-elles été suivies d'effet ? Comme dit dans l'éditorial, oui et non.

Oui, quand les directions régionales TER et TET invitent les trois associations concernées par la ligne Paris-Argentan-Granville à une réunion d'explication qui s'est tenue le soir du 16 novembre à Argentan.

Non, car malheureusement les élus n'étaient pas invités, la SNCF disant préférer les rencontrer sans les associations.

Non, car nos interlocuteurs devaient avouer qu'ils avaient sous-estimé le problème. Le représentant de SNCF réseau, reconnaît que les emprises sont restées trop longtemps à l'abandon faute d'entretien et qu'il va falloir des mois, voire des années, pour déboiser les abords des voies compte tenu des lois protégeant la nidification des oiseaux !!! De son côté l'exploitant reconnaît son incapacité à faire rouler les Régiolis sur les feuilles mortes même à faible vitesse (120 au lieu de 160) et même après avoir donné aux les conducteurs une formation spéciale pour prévenir les patinages et les enrayages. Ils avouent que malgré toutes les mesures mises en œuvre, jusqu'à 11 rames sur 15 étaient en réparation à Granville ou en reprofilage à Rennes, Trappes ou Châtillon-Montrouge, la Normandie ne disposant pas de tour à roues.

Non, quand malgré les informations communiquées par l'ADPCR, le plan transport affiché chaque jour dans les gares n'indique pas en particulier aux voyageurs partant de Granville, les solutions alternatives permettant d'aller à Paris via Coutances et Caen en plus ou moins 4 heures au lieu des 6 heures et plus avec les autocars de substitution via Dreux et le Transilien.

Oui, quand le Président Morin somme la SNCF de rétablir sans délai les dessertes ferroviaires entre Paris et Granville et quand le député du Sud Manche Guénaël Huet réagit fermement dans la presse.

Oui, quand Jean-Philippe Dupont, directeur SNCF pour l'ensemble de la Normandie me dit être favorable à un audit externe pour évaluer et mettre en œuvre des mesures réellement efficaces et militer pour la mise en service d'un train laveur dédié à la ligne de Granville

et l'installation d'un tour à roues dans le Technicentre de Granville afin de garantir un trafic normal lors de l'automne 2017. En disant cela il rejoint les positions de l'ADPCR.

Epilogue

Avec les premières gelées les dernières feuilles sont tombées et le 6 décembre la SNCF annonce la reprise de toutes les dessertes ferroviaires. Espérons que cela durera !










Cet épisode s'ajoutant à la longue période d'interruption que connut la ligne en 2015 suite au renouvellement de la voie entre Argentan et Dreux, la clientèle risque de la désertier définitivement. Nos sondages auprès des conducteurs des cars de substitution font état d'une moyenne de 20 voyageurs empruntant les cars sur diverses parties du trajet et seulement 2 ou 3 de bout en bout. Reviendront-ils vers le train ? De source certaine nous apprenons que le déficit de la ligne approche les 18 Millions d'€ contre 13 à 15 avant 2015. Si cela doit durer, voire s'aggraver, quel sera le devenir de cette ligne alors que la région en prendra la gouvernance en 2020 ?

Sans attendre et en concertation avec la FNAUT Normandie nous avons adressé un courrier à monsieur J. Ph. Dupont avec copie au Président Morin et à Madame la préfète de Région. Dans ce courrier nous demandions que tous les abonnés TET et TER soient indemnisés et que l'ensemble des voyageurs de la ligne puisse profiter dès ce mois de décembre d'offres promotionnelles particulièrement incitatives.

Pour plus d'informations, vous trouverez sur notre site Internet (adpcr.fr) copie des documents que nous a remis la SNCF lors de la réunion du 16 novembre, le résumé des conclusions que nous formulons à l'issue de cette réunion et la copie des différents courriers que nous avons adressés à la SNCF, aux élus et à la presse régionale.

X.J.

► Granville-Argentan-Paris

	TER	INTERCITÉS		Transilien		Transilien		Transilien			Transilien		Transilien		Transilien		
	16512	3410	61420	165818	62420	165842	61430	165842	62430	440516	165850	62440	165866	61440	165866	64450	63450
Granville		05:41			08:38				11:54					15:04			18:45
Folligny																	19:00
Villedieu les Poêles		05:59			09:19				12:35					15:45			19:18
Vire		06:15			09:57				13:13					16:23			19:56
Flers		06:33			10:34				13:50					17:00			20:33
Briouze		06:45															20:52
Argentan	06:01	07:06	10:02				13:15			14:05		16:18				20:10	21:26
Surdon	06:12	07:16								14:29							
Ste Gauburge	06:28									14:59							
L'Aigle	06:39	07:41	11:12				14:25			15:23		17:28				21:20	22:36
Verneuil sur Avre	06:54	07:57	11:43				14:56			15:53		17:59				21:53	23:09
Nonancourt	07:08									16:18							
Dreux	07:20	08:20	12:31	12:52	13:25	13:52	15:44	15:52	16:41	16:44	16:52	18:47	18:52	19:51	20:52	22:41	23:57
Versailles Chantiers	08:04			13:49		14:49		16:49			17:49		19:49		21:49		
Paris Vaugirard	08:16	09:16															
Paris Montparnasse				14:02		15:02		17:02			18:02		20:02		22:02	00:01	00:50

Un seul train entre Granville et Paris du mardi 29 novembre au jeudi 1er décembre 2016



LE POINT DE VUE DE L'INGÉNIEUR LES FEUILLES MORTES : LE VERGLAS DU RAIL !

Les feuilles mortes sont au chemin de fer ce que le verglas et la neige sont à la route. Malheureusement pour le rail, ce verglas ne fond pas, ni avec le soleil, ni avec du sel.

Si la roue existait depuis la nuit des temps, le déplacement de cette dernière sur un rail fut une révolution qui bouleversa définitivement le monde du transport. Ce n'est pas le guidage du véhicule mais la possibilité de déplacer de très lourde charge avec très peu d'effort qui fut une révolution. En effet, comme le démontrent les théories du mouvement, plus la roue est dure et polie, plus la surface de roulement est dure et polie, plus le contact entre la roue et le rail est faible et plus l'effort horizontal nécessaire au déplacement d'une charge est petit. C'est en cela que le transport ferroviaire est le moyen de transport le plus écologique et donc le plus durable.

Malheureusement tout ceci n'est vrai que si la voie est parfaitement horizontale. Si cette dernière monte ou descend cet avantage est mis en défaut. Sur une pente, la force nécessaire au déplacement d'une charge se décompose en une composante verticale (la gravité) et une composante horizontale. Cette dernière sera d'autant plus importante que la pente sera forte et

pour avancer l'effort de traction devra impérativement vaincre cette composante horizontale. Or, comme dit précédemment, le contact entre la roue et le rail est par définition très petit et, chose aggravante, le coefficient de frottement entre deux surfaces polies et en acier est également faible d'où une très faible adhérence de la roue sur le rail. Quelle que soit la puissance transmise à la roue la force horizontale indispensable à la mise en mouvement restera limitée au maximum à environ 30% du poids de la charge sur la roue (poids adhérent). En conséquence ce poids adhérent pour une seule roue est généralement insuffisant pour mettre la charge en mouvement. Le remède est bien connu : il consiste à multiplier les points de contacts donc le nombre de roues motrices (cas des trains automoteurs) et le poids adhérent (cas des locomotives).

Nous venons de voir que la capacité de traction lors de la mise en mouvement dépend essentiellement du coefficient d'adhérence entre la roue et le rail. Il en est de même pour l'accélération et le freinage en particulier dans les rampes nombreuses sur la ligne Paris-Granville. Dans tous les cas si l'effort transmis à la roue est supérieur à celui qui peut être transmis au rail la roue patinera sur le rail.

Pour ne rien arranger, le coefficient d'adhérence varie avec l'état des surfaces en contact. Si ces dernières sont humides, le coefficient d'adhérence entre l'acier et la pellicule d'eau intercalaire sera quasi nul. Dans ce cas, l'introduction d'une fine couche de sable entre la roue et le rail en absorbant l'eau et en augmentant la rugosité du rail et de la roue permet de retrouver localement une bonne adhérence et d'éviter le patinage. Comme sur nos routes, c'est ce qu'on appelle le sablage.

Revenons aux feuilles mortes. Lors de leur chute par temps humide et sous l'action du vent, ces dernières vont se coller de préférence sur la bande de roulement du rail qui par rapport au ballast présente une grande surface de contact. A chaque passage de roue, les feuilles sont écrasées et forment une sorte de gel qui rend la surface du rail et de la roue glissantes. Malheureusement, le processus est cumulatif.

Pour me faire comprendre je prends un exemple : vous avez des chaussures avec des semelles lisses et vous traversez un chemin de terre très humide. Votre adhérence est mauvaise et vous ralentissez et marchez prudemment pour ne pas glisser. Arrivé chez vous, vous entrez, sans vous essuyer les pieds et retrouvant vos appuis vous traversez rapidement le couloir en direction de la salle d'eau. Résultat, vous étalez de la boue sur le sol des pièces traversées et, si par malheur le sol de la salle de bain est humide, vous glissez et risquez de vous casser une jambe. Voilà très exactement ce qui arrive à nos trains quand ils roulent sur les feuilles mortes. Le remède est pourtant simple si on ne peut pas éliminer la boue du chemin, un paillason ou mieux un gratte-pieds à côté de la porte résoudra le problème.

Mais, me direz-vous, jadis les trains roulaient malgré les feuilles mortes. Pourquoi tant de problèmes aujourd'hui ?

Les causes sont multiples : moins d'élagage donc plus de feuilles, moins de trains lourds avec la disparition du fret et des locomotives et donc moins de roues pour nettoyer les rails, disparition des sabots de freins remplacés par des freins à disque alors qu'ils jouaient le rôle du grattoir nettoyant les roues et donc les rails. Comme pour l'automobile, l'apparition des freins à disque à la place des sabots a permis d'augmenter la capacité de freinage des trains et donc la vitesse de ces derniers. Dernière amélioration, l'ABS qui, comme pour l'automobile, permet l'amélioration des conditions de freinage sur rail humide mais si les conditions d'adhérence sont nulles (roue polluée) il n'évitera pas l'incident à savoir le patinage avec le risque d'emballement des moteurs de traction ou le blocage des roues (enrayage) avec l'apparition de plat sur la bande roulement. Ces plats sont destructeurs, tant pour la voie que pour le matériel roulant, et nécessitent le reprofilage des roues en atelier.

Réduire au maximum la quantité de feuilles aux abords de la voie, laver efficacement les rails et gratter automatiquement les roues, réduire la vitesse des trains, augmenter la capacité de sablage voilà quelques règles élémentaires à respecter.

L'année prochaine, pour éviter un automne catastrophique, les remèdes devront concerner les rails et les roues car ils forment un couple indissociable qui est l'âme du système ferroviaire.

X.J.

UN TRAJET SEMÉ D'EMBÛCHES !

Installez-vous. Je vais vous raconter une histoire un peu longue – mais pleine de suspense et de rebondissements.

Figurez-vous que ma fille, qui habite Paris et qui y travaille, a eu l'idée saugrenue – bien que partagée par quelques centaines de milliers d'individus – de vouloir profiter du week-end prolongé du 11 novembre pour venir voir sa famille en Normandie. Bien entendu, les Paris-Granville du jeudi soir 10 novembre étaient complets depuis belle lurette (les gestionnaires de la SNCF ne savaient pas que c'était un week-end de 4 jours, ils n'avaient donc pas augmenté la capacité des trains). Ma fille s'est donc rabattue sur le Paris-Granville du 11 novembre prévu pour quitter Vaugirard à 16 h 55, arrivée à Vire à 19 h 30. Je précise (ce qui n'est pas sans importance comme on va le voir) qu'elle a pris un E billet.

Arrivée à Vaugirard à 16 h 30 (précisons que le tapis roulant était en panne) elle a, comme plusieurs dizaines d'autres voyageurs, vainement attendu devant le tableau des annonces pour finalement apprendre que le train

était tout bonnement supprimé. Pour quelles raisons ? Le haut-parleur a d'abord expliqué que «des feuilles sur les voies» (!!) entravaient le passage du train (!!!) avant d'évoquer «un problème technique». En fait, «un problème sur les voies» qui durait depuis le mercredi précédent.

Un voyageur qui achète un billet électronique laisse son courriel et/ou son N° de portable. Mais la SNCF en est sans doute encore au crayon-gomme (quoique j'aie connu l'époque du crayon-gomme où il y avait à la SNCF infiniment moins de problèmes qu'aujourd'hui...) puisqu'elle ne juge pas utile de prévenir ses clients des aléas qu'elle leur impose.

Cependant, on a annoncé aux voyageurs – résignés... les problèmes sur cette ligne ne se comptent plus – qu'une autre possibilité de transport leur serait offerte à partir de Montparnasse – et donc retour à la course dans l'interminable réseau des gares Montparnasse – vieilles gens, grosses valises, poussettes et petits enfants. Là, un agent leur conseille un Transilien jusqu'à Dreux, puis un car Dreux-Granville.

Arrivés à Dreux, personne pour accueillir et guider les naufragés qui attendent patiemment sur le quai un bus qui n'arrivera pas. Finalement, quelqu'un vient les prévenir que la gare routière est «de l'autre côté» – vieilles gens, grosses valises, poussettes et petits enfants traversent donc – tout le monde attend patiemment dans le froid (la nuit tombe) et la boue (notre fille n'a jamais pu poser son sac de voyage par terre !). Finalement, arrive un bus de... 57 places, ce qui laisse dans la boue 35 personnes ! Arrivée prévue à Granville : 1 heure du matin.

Là encore, comment est-il possible que la SNCF, qui enregistre sur internet la vente de tous ses billets, n'ait pas connu le nombre de voyageurs qui allaient emprunter cette ligne ?

Le chauffeur a annoncé qu'on attendait un deuxième bus, qui n'est jamais arrivé.

La jeune femme désormais présente au guichet, quelque peu stressée par l'imbroglio et le nombre de voyageurs abandonnés à leur sort (mais toujours calmes il faut le souligner), se démène néanmoins pour leur venir en aide. Mais elle ne peut pas grand chose, à part rembourser les billets – c'est le moins tout de même. Par contre, il n'y a plus de paniers-repas, et nos naufragés se réfugient au Mc Do (repas non remboursé) pour attendre, enfin à l'abri du froid, de la nuit et de la boue, le train... qui était parti de Vaugirard à 19 h 55 (et qu'ils auraient mieux fait d'attendre sur place !) qu'ils prennent donc à son passage à Dreux – vieilles gens exténuées, grosses valises, poussettes et petits enfants (et parents) de très mauvaise humeur.

Mais ce n'est pas fini...

Dans le train, un contrôleur, que sa casquette avait transformé en petit chef, refuse toute explication et menace tout le monde d'une amende puisqu'ils n'ont pas de billet «valable». (Heureusement, nos naufragés étaient montés ensemble dans la même voiture). Cette

ultime avarie avait fait perdre leur sang-froid à des gens qui avaient jusque là fait preuve d'une remarquable égalité d'humeur : l'insurrection menace ! Finalement, les voyageurs ayant décrété qu'aucun d'entre eux ne paierait l'amende, notre «petit chef» quelque peu borné s'est résolu à téléphoner à Dreux ; et ayant reçu les explications nécessaires a décrété que l'employée qui avait annulé les billets – la seule qui avait tenté quelque chose pour secourir les malheureux voyageurs – devait être «sévèrement sanctionnée» !

Heureusement que ce Monsieur n'est qu'un «petit» chef... Il reste à espérer que la SNCF félicitera au contraire cette dame – mais on peut s'attendre à tout !

J'espère que vous êtes arrivé(e) au bout de cette lettre. De toute façon, sa lecture en a été moins longue, et infiniment moins pénible, que les pérégrinations que la SNCF a imposées à ses clients. Notre fille est finalement arrivée à Vire à près de 23 h 00 – soit avec 20 minutes de retard sur l'horaire prévu.

J'ai longtemps pensé que soit les logisticiens de la SNCF étaient stupides, soit qu'ils ne connaissaient rien au fonctionnement de l'entreprise. Je pense désormais qu'ils ne sont ni stupides ni incompetents : ils sont seulement inféodés à une stratégie cynique et parfaitement maîtrisée qui consiste à casser le service public pour ne plus considérer que la «rentabilité» de l'entreprise. Mon père travaillait à la gare de Grenoble dans années 80, et je n'ai jamais entendu parler de trains bloqués par la neige – a fortiori par des feuilles ! Mais bien sûr on n'en était pas à réduire si drastiquement le personnel et les matériels qu'on ne puisse plus faire face au moindre incident. Et tant pis pour les voyageurs.

**M. Labousse de Saint-Hilaire-du-Harcouët,
adhérent de l'ADPCR**





SIGNATURE DE LA COMMANDE DES 40 NOUVEAUX TRAINS POUR LES LIGNES PARIS-CAEN-CHERBOURG ET PARIS-ROUEN-LE HAVRE



Le jeudi 24 novembre au technicentre de Sotteville-lès-Rouen a eu lieu la signature de la commande de 40 nouveaux trains Bombardier pour les lignes Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre, par M. Hervé Morin, président du conseil régional de Normandie, Mme Nicole Klein, préfète de la région Normandie, M. Guillaume Pépy, président du directoire de la SNCF et M. Laurent Bouyer, président de Bombardier Transport France.

X.J./D.G.

M. Laurent Bouyer, président de Bombardier Transport France





Hôpital de Granville

LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE ET LES CHEMINS DE FER (SUITE 7)

LES TRAINS SANITAIRES DANS LA GRANDE GUERRE (1914-18)

En décembre 1916, après la contre-offensive française de l'automne qui a permis la reconquête du territoire perdu, la bataille de Verdun s'achève sur un bilan extrêmement lourd, plus de 160 000 tués et disparus français auxquels s'ajoutent 215 000 blessés. Sur le front de la Somme, en cette même année, l'échec de la grande offensive franco-britannique de l'été se traduit également par un terrible bilan : plus de 200 000 morts et 213 000 blessés chez les britanniques, 66 000 morts et 135 000 blessés chez les français.



Wagon sanitaire

L'importance du nombre de blessés permet de comprendre l'ampleur des problèmes rencontrés pour leur évacuation du front. Le soldat blessé, dirigé vers

les postes de secours du front, est évacué vers l'hôpital d'opération et d'évacuation (H.O.E.), où s'opère le tri des blessés selon le degré et la nature de leurs blessures. Ensuite il sera transféré vers les hôpitaux de l'Intérieur par train sanitaire, avec des arrêts prévus toutes les 6 heures dans des gares où sont assurés l'alimentation et les soins.

L'arrivée des blessés dans le département de la Manche

Le premier train sanitaire arrive dans la Manche à Avranches le 10 août puis un second le 28 août. Ce même jour 250 blessés descendent à Granville. A Cherbourg, après 3 jours passés dans le train, en voitures de 2ème et 3ème classe ou dans des wagons de marchandises avec de la paille, les blessés arrivent le 2 septembre. Mais le transport des blessés les plus graves avec des pansements sommaires, le manque d'hygiène, la paille infectée et la durée du trajet favorisent les infections, les gangrènes et augmentent le nombre des amputations et la mortalité par «suite de leurs blessures».

Ce constat de l'été 1914 conduit le Service de Santé Militaire en octobre 1914 à réorganiser les évacuations : opérer le plus rapidement possible les soldats grièvement blessés dans les H.O.E. de première ligne, les évacuer ensuite vers des H.O.E. de type 3 situés près des gares régulatrices pour assurer un nouveau

tri et le contrôle des évacuations vers l'Intérieur, créer des trains sanitaires semi-permanents, diriger les trains vers un service de désinfection avant de les renvoyer auprès de leur gare régulatrice d'attache.

Dans la Manche, à côté de l'hôpital militaire maritime de Cherbourg et des deux hôpitaux mixtes de Saint-Lô et Granville, les hôpitaux civils sont « militarisés ». En 1915, des hôpitaux dits « complémentaires » et « auxiliaires » couvrent la Manche de tout un réseau sanitaire pour faire face à l'afflux des blessés. Un hôpital « bénévole » naît par exemple à Agon-Coutainville à la villa Bellevue et à l'hôtel Beau Rivage. Il soignera 1200 blessés entre 1915 et 1918.

Des trains sanitaires improvisés aux trains semi-permanents

Les évacuations des blessés ou des malades pouvant voyager assis, en temps de guerre ordinaire, se font par des trains de service journaliers ordinaires ou par des retours de trains de ravitaillement avec du personnel sanitaire. Mais lors des périodes de combat, face à l'ampleur du nombre de blessés, toute une organisation de trains sanitaires doit être activée à partir du théâtre d'opération.



Chargement de blessés en gare de Verdun

Des trains sanitaires sont improvisés avec des wagons de marchandises aménagés et éclairés. Les brancards sont suspendus pour amortir les chocs, soit 12 brancards par wagon. On incorpore un wagon salle de pansements-tisanerie qui présente davantage de garanties pour l'hygiène et la propreté. Comme il n'y a pas d'intercommunication entre les wagons, le blessé couché sur son brancard est transporté vers le wagon de pansement lors des arrêts en gare. Un fanion de la Croix de Genève est peint sur le train. Pour les blessés plus légers, assis, des trains complets pouvant transporter jusqu'à 1 500 blessés sont constitués pour faire face au nombre insuffisant des trains journaliers ordinaires.



Il existe aussi des trains sanitaires permanents pour les blessés les plus atteints, c'est-à-dire avec des voitures spéciales aménagées, la première voiture arborant l'insigne de la convention de Genève. 23 wagons constituent le train dont 16 pour les malades, 2 pour le personnel sanitaire, le reste pour l'intendance (provisions, cuisine, linge, pharmacie). 8 lits-brancards sur 2 étages sont installés dans chacun des wagons éclairés et chauffés si besoin. L'intercommunication des wagons présente l'avantage pour le personnel sanitaire de pouvoir circuler. Mais le nombre de ces trains restera limité, 5 à 7 selon les sources, car chaque train ne peut transporter que 128 blessés.



Avec la guerre qui dure, les trains sanitaires semi-permanents sont créés à partir d'octobre 1914. Chaque train composé de 35 à 37 voitures, des voitures de 2ème et 3ème classe pour les blessés légers assis et des fourgons aménagés pour les blessés allongés, peut évacuer 600 blessés. Ils présentent l'avantage sur les trains improvisés d'avoir des wagons interconnectés, chauffés et éclairés, d'avoir une voiture tisanerie-salle de pansements, une voiture cuisine. Ainsi on peut réduire le nombre d'arrêts et diminuer le temps de trajet entre la gare régulatrice d'évacuation et l'hôpital de destination de l'Intérieur.

En 1915, 1.6 million de blessés et malades sont évacués. En 1916, le chiffre est de 1.5 million transportés. L'hôpital maritime de Cherbourg a accueilli 49 000 blessés et malades entre 1914 et 1918.

G. L. / M. D.

Sources : André Cassel *les trains sanitaires* (juin 1916) – Jean-Pierre Capel *les évacuations sanitaires* (2014) – *Les Manchots dans la Grande Guerre* (2008).

TRIBUNE LIBRE DE LA MOBILITE

La desserte du Mont-Saint-Michel

Le Mont-Saint-Michel est, sans conteste, un site touristique majeur, jouissant d'une renommée mondiale. Son double classement au patrimoine mondial de l'UNESCO en est la parfaite illustration. Il attire, chaque année, près de 2,5 millions de visiteurs et le projet de rétablissement de son caractère maritime (RCM), achevé en 2015, lui confère une nouvelle attractivité.

De par son niveau de fréquentation, il génère des flux de déplacements importants à différentes échelles : régionale, nationale et internationale. La gestion de ces flux constitue un enjeu au niveau de son accès et donc de son attractivité.

Grâce aux aménagements réalisés dans le cadre du RCM, un net progrès a été réalisé en matière de fluidité de la circulation routière, notamment en période de pointe. Le transfert du parking du pied du Mont vers le continent, au-delà de l'aspect esthétique, a permis de supprimer les «bouchons» caractéristiques des périodes d'affluences avant la mise en place du projet RCM.

Aujourd'hui, l'accès au Mont en transport collectif est organisé autour de l'offre routière et intermodale : train/bus.

Pour le mode routier, les services sont organisés à l'initiative des départements pour les déplacements de proximité. Depuis peu, dans le cadre de la loi «Macron», des services longue distance de bus se sont mis en place.

Pour les services intermodaux, l'offre s'articule autour de la combinaison TGV/bus, au départ de Rennes et Dol et depuis cet été, autour d'un service Paris-Villedieu avec correspondance bus, sans oublier les correspondances en gare de Pontorson avec la ligne Caen-Rennes.

L'ensemble de ces liaisons, couvre en grande partie les besoins de déplacements, offrant depuis peu, au niveau ferroviaire, une alternative entre des services rapides (TGV) et des services plus économiques via la ligne Paris-Granville.

Néanmoins, il apparaît que ces services sont plus juxtaposés que coordonnés. En effet, plusieurs autorités organisatrices de transport (AOT) interviennent dans la définition de ces offres. En l'absence de vision globale des besoins de déplacements, la cohérence ne semble pas assurée. C'est ainsi, par exemple, que les dessertes routières Rennes-Le Mont, gérées par la Bretagne, bien que transitant par Pontorson, ne desservent pas cette localité. Par ailleurs, les nouvelles lignes de bus «Macron», pratiquant des tarifs «low cost», percutent les offres ferroviaires créant une réelle distorsion de concurrence. Enfin, une meilleure coordination des dessertes départementales et régionales permettrait de rationaliser l'offre de services.

Ce constat montre qu'il est nécessaire de définir une offre de transport, vers le Mont-Saint-Michel, plus cohérente, par exemple, sous l'égide d'une seule AOT, voire d'un groupement d'AOT, dans une perspective de meilleure efficacité économique et d'offre plus lisible pour l'utilisateur.

Au niveau ferroviaire, avec la mise en service de la ligne nouvelle bretonne en 2017, il convient de repenser l'accès ferroviaire au Mont avec un double objectif :

- conforter l'accès via la combinaison TGV /bus,
- offrir une alternative de qualité via la ligne Paris-Granville et Caen-Rennes avec une liaison Paris-Pontorson, voire Dol, directe, utilisant les dessertes Paris-Granville dans un souci de mutualisation et de rationalisation des services.

Cette double logique d'accès ferroviaire doit s'articuler avec un objectif de complémentarité, les offres de déplacements correspondant à des clientèles différentes.

Au niveau routier, la prise en main par les Régions des services interurbains, en complément des services TER, constitue une réelle opportunité de réorganiser de manière plus efficace et cohérente l'ensemble des offres de déplacements à l'échelle régionale.

En conclusion, l'accès au Mont-Saint-Michel constitue un des éléments importants de son attractivité touristique. A ce titre, il doit être repensé de manière plus cohérente et complémentaire, afin de mieux répondre aux attentes des visiteurs.

Patrick MOREL



Patrick Morel est à la fois un fin connaisseur du monde des transports et de la baie du Mont-Saint-Michel. En effet, après une carrière à la SNCF et au SERNAM il occupe de 1996 à 2013, le poste de directeur des transports avec l'aménagement du territoire et le numérique puis avec la mer et le littoral à la Région Basse-Normandie. En 2013, la région lui confie le poste de directeur général du syndicat mixte baie du Mont-Saint-Michel, poste qu'il occupe jusqu'à son départ en retraite en 2016.



Hôtel de Ville - BP 330
50010 Saint-Lô cedex
Adresse email : adpcr.saint-lo@orange.fr

L'ADPCR édite 4 bulletins chaque année.
Retrouvez toute notre actualité sur le site internet : www.adpcr.fr

Conception et mise en page : Studio Kawaa - www.studio-kawaa.com - Impression : Imprimerie Philippe MARIE

