



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-INFO n°92
Juin 2017



*Les propositions de l'ADPCR pour la desserte
Caen-Saint-Lô-Coutances-Granville-Rennes
et la baie du Mont-Saint-Michel*

ÉDITO

Préparer 2020 en repensant les dessertes ferroviaires dans le cadre d'une mobilité globale.

Une chose est certaine, la Région Normandie veut réussir la prise des compétences transports interurbains et trains Intercités d'ici 2020. Je dirais même que c'est une obsession et pour le conseil régional et pour la SNCF.

Si le Président Morin a fait le forcing pour que les nouveaux trains Intercités arrivent à temps, comme nous n'avons cessé de le répéter, cela ne suffira pas à redorer le blason du transport ferroviaire normand.

Au départ de Paris, les lignes normandes continueront de souffrir de la cohabitation avec les trains de la région parisienne. Bien au contraire, sur Paris-Mantes, les chantiers de voies consécutifs à la mise en service d'Eole en 2023 vont encore compliquer le trafic ! Seule la construction du premier tronçon de la LNPN répondra au problème. Malheureusement, si les études avancent, le financement des travaux (5,5 Md€ pour Paris-Mantes) est loin d'être bouclé. Au mieux peut-on espérer la mise en service du premier tronçon vers 2030. Le président Morin et SNCF Réseau, nous ont confirmé la réorganisation du plan de voies de Saint-Lazare pour 2023. La construction d'un saut de mouton à Asnières-sur-Seine devrait éviter les cisaillements dans l'avant gare Saint-Lazare entre les trains normands venant de Mantes via Poissy avec les Transiliens venant de Conflans-Sainte-Honorine. L'objectif de ce remaniement de voie est de créer une zone dédiée aux seuls trains normands (voies longues de 22 à 27). Ceci permettra également la simplification des manœuvres de mises à quai et donc la réduction des retards au départ de Saint-Lazare.

Tout ceci reste du long terme. Alors que peuvent proposer la Région Normandie et SNCF à court terme ? Comment faire revenir vers le train une clientèle tentée par le covoiturage et les cars Macron ? Comment réduire le déficit des lignes Intercités sans sacrifier la qualité des services etc... ?

Comme je l'avais indiqué lors de notre dernière assemblée générale, l'ADPCR se doit d'être une force

de proposition. Sans attendre, nous avons mis en place un comité technique chargé de repenser globalement l'offre de transport dans l'ouest de la Normandie en partant des besoins de mobilité de nos concitoyens et des évolutions économiques et sociétales de nos territoires.

Repenser les dessertes TER et Intercités, ainsi que les pôles de correspondances en particulier entre les différents modes de transport (trains-autocars-covoiturage-modes doux...).

Adapter l'offre à la demande, en particulier, en créant de nouveaux outils permettant une meilleure anticipation de la fréquentation en tenant compte des usages et des événements générateurs de déplacements. A ce sujet, il est impératif que la SNCF abandonne définitivement le dogme de la réservation obligatoire comme seul régulateur du bon remplissage des trains.

Amplifier la politique des petits prix. Le transport ferroviaire est à tort ou à raison considéré comme un moyen de transport devenu cher. L'ADPCR défend la modulation des prix comme moyen permettant une croissance significative de la fréquentation des trains en période creuse, en lissant les pointes et en touchant une nouvelle clientèle. Malheureusement, les nouvelles tarifications mises en place par SNCF sont totalement illisibles et font fuir un bon nombre de clients potentiels. Il appartiendra à la Région de redéfinir une nouvelle tarification qui soit souple, simple et incitative.

Face au développement des services offerts par internet, redéfinir le rôle des gares comme lieu de mutualisation des offres de déplacement et en particulier en direction des touristes.

Enfin, nous défendons l'idée que le développement de l'ouest de la Normandie est intimement lié au développement du tourisme. Comment retenir les millions de touristes qui fréquentent le Mont-Saint-Michel ou les Plages du Débarquement. Ici encore,



l'adaptation et la qualité des offres de mobilités sera un élément déterminant du développement du tourisme en Normandie.

Premier chantier : la refonte de la desserte de la ligne Caen-Rennes via Granville. Vous trouverez dans ce bulletin l'intégralité du document que nous avons adressé au Président Morin, aux différentes directions de la SNCF et à plus de 200 élus normands.

Deuxième chantier : en partenariat avec le comité des usagers de la ligne Paris-Granville nous avons lancé une nouvelle étude concernant l'avenir des dessertes entre Paris, Granville et le Mont-Saint-Michel et le nœud de correspondance d'Argentan.

Pour conclure, je rappellerai que préparer l'avenir

c'est aussi avoir le courage de moderniser le réseau afin de rationaliser son exploitation. De nouvelles électrifications sont impératives.

Sachez que nos propositions sont bien accueillies, tant par les élus que par les directions TET, TER et Réseau de SNCF qui, sans attendre, ont souhaité nous rencontrer pour étudier leur faisabilité.

*Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR*

SOMMAIRE

1. Une refonte de la desserte Caen-Saint-Lô-Coutances-Granville-Rennes	
1.1. Intégrer le bassin de vie de Granville dans le réseau régional TER fer	4
1.2. Repositionner les horaires des trains de la desserte Caen-Rennes et créer des relations directes Rouen-Caen-Rennes et retour	6
1.3. Réduire la dualité de la desserte Caen-Saint-Lô et Caen-Coutances	8
1.4. Rétablir des trains origine ou terminus gare de Lison, en correspondance avec les trains Intercités	8
1.5. La desserte périurbaine Lisieux-Caen-Bayeux	8
2. Une nouvelle desserte de la Baie du Mont-Saint-Michel	
2.1 Une liaison directe Paris-Pontorson/Le-Mont-Saint-Michel via la Normandie	9
2.2 Une nouvelle offre «Ligne-Baie» normande	9
2.3 La desserte du Mont-Saint-Michel via le TGV et la ligne Caen-Rennes	9
3. Des investissements afin d'optimiser le système ferroviaire normand et faire baisser les coûts d'exploitation	
3.1 Un réseau peu électrifié, la gestion de deux parcs matériels	14
3.2 Voies d'évitement pour croisement entre Saint-Lô et Coutances/Granville	15
3.3 Un terminus Bayeux pour la desserte périurbaine Lisieux-Caen-Bayeux	15
3.4 La radio sol-train et la conduite à agent seul	15
4. Reportage sur le chantier de renouvellement de voie entre Belval et Coutances	16
5. Service du 2 juillet 2017 : Une dégradation inacceptable des relations entre le centre-Manche et Paris et les propositions de l'ADPCR pour y remédier	20
6. Retour du week-end de l'Ascension : un service TER lamentable entre Coutances et Caen pour le TER Rennes-Caen 852881	22
7. Tribune Libre : Tourisme et transports intermodaux en Normandie	23

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



1. UNE REFORTE DE LA DESSERTE CAEN-SAINT-LÔ-COUTANCES-GRANVILLE-RENNES

1.1. Intégrer le bassin de vie de Granville dans le réseau régional TER fer...

... vers Caen/ Rouen, capitales administratives, bassins d'emplois, pôles universitaires et médicaux), et vers Rennes, pôle économique, universitaire, hospitalier, en faisant passer par Granville les trains Caen-Rennes et en prolongeant de Coutances à Granville 3 A/R quotidiens. Ainsi, avec un minimum de trains/km supplémentaires, Granville bénéficierait de 6 relations quotidiennes par train avec Caen et 3 relations avec Pontorson-Mont-Saint-Michel et Rennes.

La desserte actuelle Caen-Saint-Lô-Coutances-Granville

- Des trains Caen-Rennes, avec trois relations quotidiennes du mardi au jeudi, avec des horaires inadaptés, notamment dans le sens Rennes-Caen : le départ de Rennes à 5h50 est trop tôt et le dernier train dans l'après-midi quitte Rennes avant la fin des cours ou la sortie du travail ;
- Des trains Intercités Paris-Caen-Cherbourg desservant Lison et des correspondances par train ou par autocar de Lison à Coutances, certains cars desservant le centre bourg de Marigny d'autres directs entre Saint-Lô et Coutances ;
- Des trains diesels Caen-Coutances ;
- Des trains électriques périurbains de Caen à Saint-Lô avec quelques correspondances vers Coutances par car ;

- Une desserte de Granville assurée par autocar en correspondance en gare de Coutances ou de Folligny ;
- Des cars Manéo Saint-Lô-Coutances-Granville (ligne 2) assurant actuellement une desserte complètement indépendante du TER, parfois en doublon avec celui-ci ;
- Granville, pôle de 45000 habitants, est très mal connecté aux grandes agglomérations normandes (Caen, Rouen) ou bretonne (Rennes) ;

Cet ensemble de dessertes semble pléthorique, avec des doublons (train TER/car TER, train ou car TER/car Manéo), de nombreux trains entre Caen et Lison, (les TER précédant ou suivant les Intercités) ;

Entre Caen et Coutances, il y a une très forte présence de traction diesel sur un itinéraire électrifié à 70 %. Ceci est lié à une électrification incomplète s'arrêtant à Saint-Lô alors que la majorité des trains sont terminus Coutances ;

La fréquentation des trains, qui a longtemps été en progression, a une tendance nette à l'érosion, notamment au-delà de Coutances. La concurrence du covoiturage est vive au niveau des étudiants et les cars Macron directs Caen-Avranches-Rennes offrent une alternative compétitive et attrayante via l'A84, en «écrémant» le trafic (tout au moins quand ils circulent !).

Les relations directes entre Caen et Granville sont possibles grâce au raccordement ouvert en 2012, avec un financement de la région Basse-Normandie.

- Granville serait mieux relié avec Caen (pôle de correspondance vers Lisieux, Evreux, Rouen), avec Cherbourg (correspondance à Lison) et avec Rennes (Pôle de correspondances TGV, CHU Pontchaillou...);
- Les trains Caen-Granville et retour complèteraient une offre permettant les relations domicile-travail / études entre Granville, Coutances, Saint-Lô et Caen pour un bassin de population aujourd'hui dépendant quasi exclusivement de la voiture individuelle ou du covoiturage. Le trajet partiel en autocar et la correspondance imposée en gare de Folligny ou Coutances sont dissuasifs (nombreux témoignages);
- L'allongement du temps de parcours entre Caen et Rennes peut présenter un inconvénient mais,

sachant que peu de voyageurs utilisent la relation de bout en bout, le passage par Granville permettrait :

- une augmentation attendue de la clientèle de cabotage au-delà de Coutances grâce au potentiel de population du pays granvillais ;
- la création de relations « Intra Baie » Granville-Pontorson/Mont-Saint-Michel favorable au développement touristique.

La tarification serait à adapter pour ne pas faire payer les kilomètres supplémentaires correspondant à l'aller-retour Folligny-Granville aux usagers qui vont de Caen vers Avranches et au-delà.

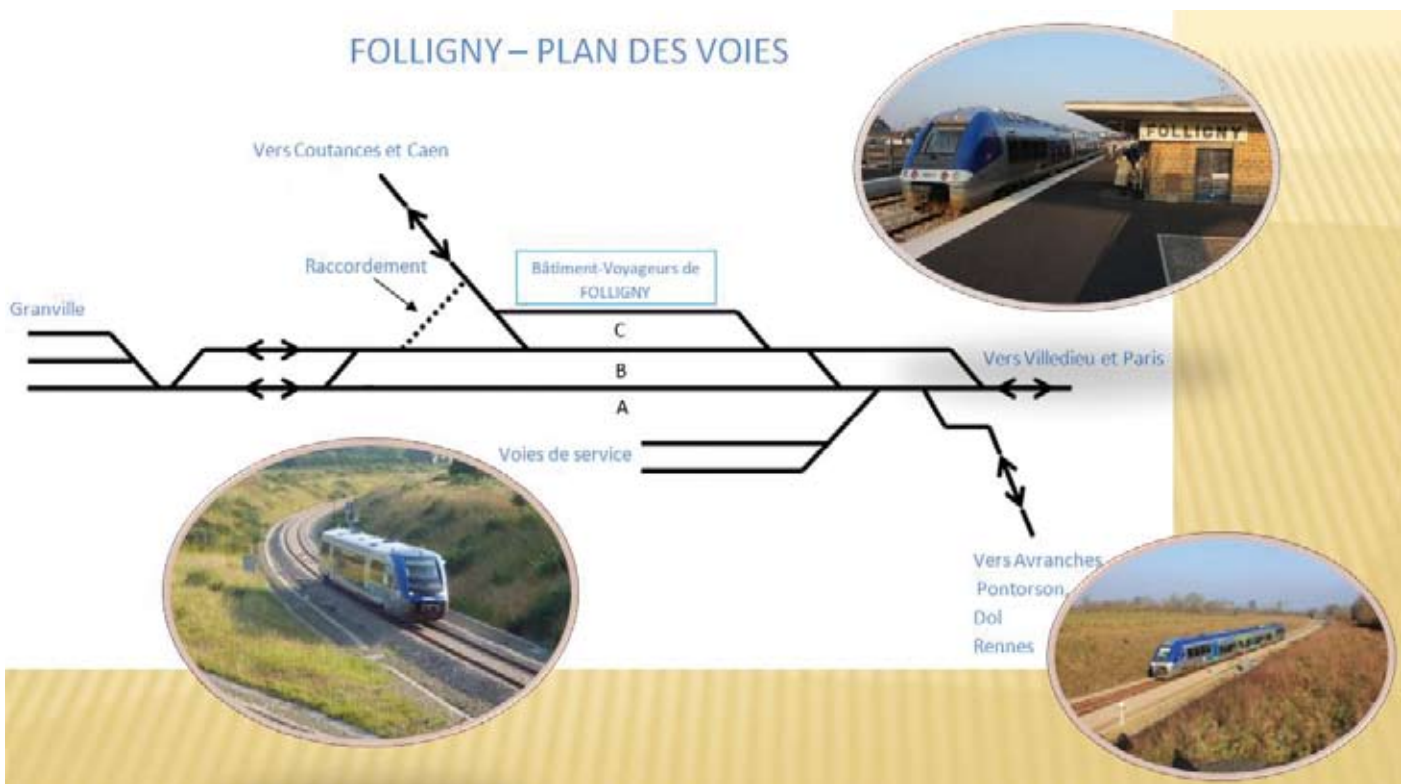


Tableau 1 : Le projet de grille de nouvelle desserte Caen-Coutances-Granville

Sens Caen-Granville

	TER+car	car	TER	TER	IC+TER	TER	TER	TER PU	TER	TER
Caen	06:07		07:33	08:30	09:01	11:10	12:10	13:35	14:10	16:10
Bayeux	06:30		07:50	08:52	09:19	11:28	12:33	13:57	14:28	16:32
Lison A	06:48		08:04	09:09	09:34	11:43	12:50	14:14	14:42	16:48
Lison D	06:49	07:22	08:05	09:10	09:40	11:44	12:51	14:15	14:43	16:49
Saint-Lô A	07:05	07:41	08:19	09:22	09:52	11:56	13:06	14:30	14:56	17:05
Saint-Lô D	07:06	07:42	08:20	09:23	09:53	11:57	13:07		14:56	17:06
Coutances A	07:25	08:19	08:39	09:43	10:12	12:17	13:30		15:16	17:26
Coutances D	07:31		08:40		10:13		13:31		15:17	
Granville	08:01		09:10		10:43		14:01		15:58	

Sens Caen-Granville (suite)

	car	TER	TER	TER PU	TER	TER	IC+car	IC+car	IC+car
Caen		17:10	17:35	18:10	18:25	19:10	20:01	21:01	22:49
Bayeux		17:27	17:56	18:33	18:48	19:33	20:19	21:18	23:07
Lison A		17:42	18:11	18:51	19:06	19:50	20:32	21:32	23:20
Lison D		17:43	18:12	18:52	19:07	19:51	20:38	21:40	23:26
Saint-Lô A	17:32	17:56	18:24	19:09	19:23	20:03	20:57	21:59	23:45
Saint-Lô D	18:02	17:57	18:25		19:24	20:04	20:58	22:00	23:46
Coutances A		18:18	18:45		19:43	20:24	21:28	22:30	00:16
Coutances D		18:19			19:44			Vend.	
Granville		18:49			20:14				

Sens Granville-Caen

	TER+IC	TER	TER	TER	TER	TER	TER PU	TER	TER	TER	TER	TER PU	TER	TER	TER
Granville				06:57		10:10		12:15			16:06		17:04		19:14
Coutances A				07:26		10:39		12:44			16:35		17:33		19:43
Coutances D	05:46	06:09	06:43	07:27	08:25	10:40		12:45	13:34	15:45	16:36		17:34	18:05	19:44
Saint-Lô A	06:05	06:31	07:05	07:46	08:46	10:59		13:07	13:55	16:05	17:01		17:55	18:25	20:03
Saint-Lô D	06:06	06:32	07:06	07:47	08:47	11:00	12:25	13:08	13:56	16:06	17:02	17:16	17:56	18:26	20:04
Lison A	06:18	06:48	07:21	07:59	09:04	11:12	12:40	13:23	14:10	16:19	17:14	17:29	18:09	18:37	20:16
Lison D	06:28	06:49	07:22	08:00	09:05	11:13	12:41	13:24	14:11	16:20	17:15	17:30	18:10	18:38	20:17
Bayeux	06:43	07:07	07:39	08:14	09:20	11:28	12:59	13:39	14:26	16:38	17:29	17:48	18:25	18:55	20:32
Caen	06:59	07:30	08:01	08:33	09:38	11:45	13:20	13:57	14:44	17:00	17:46	18:10	18:43	19:15	20:48

1.2. Repositionner les horaires des trains de la desserte Caen-Rennes et créer des relations directes Rouen-Caen-Rennes et retour (Utilisation possible des AGC bimodes) Voir annexe 1 p.10

- Intégration du passage par Granville ;
- Intégration de la future voie unique Avranches-Pontorson-Dol ;
- Relations directes Rouen-Caen-Rennes à étudier pour faciliter la mobilité mais sans dégrader la «robustesse» de l'exploitation. A minima, organiser les correspondances à Caen entre les relations Rouen-Caen et Caen-Rennes.



Sens Rennes-Caen

- Le train actuel 852851 (départ Rennes 5h50) aurait son origine reportée à Granville. Il deviendrait un train Granville-Coutances-Caen, circulant dans son horaire actuel entre Coutances (D 7h38) et Caen ;
- TER 852855 Départ de Rennes avancé à 8h30 pour passer par Granville et retrouver son sillon actuel à partir de Coutances (D 10h40) ;
- Régularisation, du lundi au vendredi, de l'actuel TER 852861 (actuellement seulement le vendredi) en avançant le départ de Rennes à 14h30 pour passer par Granville. Ce train de milieu de journée pourrait trouver sa clientèle comme son pendant Caen-Rennes. Il comblerait le grand vide actuel entre 9h00 et 16h50 ;
- Retarder le départ de Rennes de l'actuel 852869 (D 16h54) autour de 17h30/17h40 :
 - Meilleur positionnement par rapport à l'horaire de la fin du travail / des cours ;

Sens Caen-Rennes : pas de changements majeurs

- Départ retardé de 20 mn pour le TER 852803 (croisements...) ;
- Attention, le train 852811, départ de Caen à 14h11 au service actuel, ne doit pas avoir son départ avancé d'une heure comme le propose SNCF Réseau Bretagne lors de la mise en service de la nouvelle LGV. C'est un train qui a une bonne fréquentation car il relève à Caen des correspondances depuis Paris et Rouen, et à Lison depuis Cherbourg. Si on l'avance d'une heure, on supprime toutes ces correspondances et ce train va perdre la majeure partie de sa clientèle ;
- Régularisation du 852815 à 17h10 (meilleure correspondance depuis Paris et Rouen) ou création d'une relation Rouen-Caen-Rennes en le couplant avec le nouveau TER Rouen-Caen direct.

- Passage par Granville ;
- Réutilisation immédiate de l'AGC Caen 14h10 Rennes 17h24 ;
- Le passage de ce train à Lison vers 20h17 nécessite une modification de la correspondance vers Paris.

A expertiser :

- La modification de l'horaire de l'IC 3320 dans le cadre de la refonte globale de l'offre Paris-Caen-Cherbourg. Retarder le départ de IC 3320 Cherbourg D 19h40 (au lieu de 19h09), Lison D 20h23 Paris A 22h47 ;
- La suppression du TER 852226 Cherbourg 19h47 – Caen 21h03 et réutilisation du matériel le lendemain matin pour créer un TER Cherbourg D 4h45 Caen A 5h57 donnant correspondance avec IC 3332 Caen D 06h07 – Paris A 08h23 (demande des élus et usagers de Cherbourg pour arriver à Paris avant 9h).

Des questions :

- Pertinence du 4ème A/R le vendredi ? L'ADPCR s'interroge sur la fréquentation de ces deux trains. Avec les horaires repositionnés, leur pertinence reste à vérifier. L'actuel dernier Caen-Rennes du vendredi pourrait être limité à Granville. Dans l'autre sens, les deux actuels Rennes-Caen (D 16h53 et 18h24) du vendredi seraient fusionnés en un seul train partant vers 17h40 ;
- Les 3 A/R repositionnés concernent les jours de semaine. Il reste à expertiser la desserte des week-ends et de l'été. Par exemple, le dimanche après-midi, l'actuel TER Rennes-Caen 852859/852628 (départ de Rennes à 13h00) est très utilisé au départ de Coutances (D 14h33) et Saint-Lô (14h57) pour aller vers Paris (correspondance à Caen avec l'IC 3346, dont le délai de correspondance pourrait par ailleurs être optimisé) ;
- Comment répondre aux besoins domicile-travail / études Avranches-Rennes le matin ?

- Le départ de Rennes vers Caen vers 17h40 permettrait des retours travail-domicile ou études-domicile. Se pose la question de la desserte dans l'autre sens le matin de Granville, Avranches vers Rennes. Comment mettre en place une desserte complémentaire puisque le premier train Caen-Rennes arrive trop tard à Rennes ?
- Comment traiter la question du périurbain entre Caen et Bayeux en attendant la création d'une voie terminus à Bayeux ?

Tableau 2 : Le projet de grille de nouvelle desserte Caen-Rennes

Caen	D	07 :33	14 :10	17 :10
Bayeux		07 :50	14 :28	17 :28
Lison		08 :05	14 :42	17 :43
Saint-Lô		08 :20	14 :56	17 :57
Coutances		08 :40	15 :17	18 :19
Granville	A	09 :15	15 :48	18 :49
Granville	D	09 :25	15 :53	18 :55
Avranches		09 :40	16 :16	19 :18
Pontorson		09 :57	16 :32	19 :34
Dol-de-Bretagne		10 :13	16 :49	19 :51
Rennes	A	10 :51	17 :24	20 :25
Rennes	D	08 :30	14 :30	17 :40
Dol-de-Bretagne		09 :07	15 :05	18 :14
Pontorson		09 :22	15 :19	18 :27
Avranches		09 :41	15 :37	18 :45
Granville	A	10 :05	16 :00	19 :08
Granville	D	10 :10	16 :06	19 :14
Coutances		10 :40	16 :36	19 :44
Saint-Lô		11 :00	17 :02	20 :04
Lison		11 :12	17 :14	20 :17
Bayeux		11 :28	17 :29	20 :32
Caen	A	11 :45	17 :46	20 :48



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

Entre Caen et Saint-Lô, il y a des trains (électriques) qui ont une vocation périurbaine, surtout entre Caen et Bayeux. Il faudrait reconstruire une grille plus lisible avec des missions Caen-Granville-Rennes, Caen-Coutances-Granville, Caen-Saint-Lô-et Coutances.

1.4. Rétablir des trains origine ou terminus gare de Lison, en correspondance avec les trains Intercités

Pour limiter les trains-km, notamment hors des périodes de pointe journalières (domicile-travail) des trains en provenance ou à destination de Granville, Coutances et Saint-Lô deviendraient terminus ou origine Lison au lieu de Caen.



1.5. La desserte périurbaine Lisieux-Caen-Bayeux

La desserte électrique périurbaine Caen-Saint-Lô pourrait être limitée à Bayeux. Cela permettrait d'économiser des trains-km et optimiser l'utilisation du matériel avec des rotations Bayeux-Caen-Lisieux où la demande de mobilité est importante et où le transfert modal de la route vers le rail a toute sa pertinence.

Cette desserte serait ainsi découplée de la desserte longue distance vers Coutances, Granville et Rennes ou Cherbourg, permettant d'accélérer ces relations longue distance. La desserte de Saint-Lô resterait assurée par le renforcement de la desserte ferroviaire vers Coutances et au-delà.

A Bayeux, les investissements nécessaires à la création d'un terminus devraient rester dans une enveloppe raisonnable, la voie nécessaire à la réception des trains terminus Bayeux existant déjà.

Si les délais de mise en oeuvre l'avaient permis, l'ADPCR aurait souhaité une mise en place de cette nouvelle desserte Caen-Granville-Rennes :

- A compter de novembre 2017, début des travaux entre Avranches et Dol, les trains Caen-Rennes terminus Granville avec correspondance par autocar Granville-Avranches-Rennes et TAD Avranches-Pontorson.
- Février 2018, à la fin des travaux, lors de la reprise du service, mise en oeuvre de la nouvelle desserte dans sa totalité, **considérant qu'il y avait une bonne opportunité à saisir en proposant ainsi une offre nouvelle, permettant de relancer la fréquentation de la ligne et les recettes.**





2. UNE NOUVELLE DESSERTE DE LA BAIE DU MONT-SAINT-MICHEL

2.1. Une liaison directe Paris-Pontorson/Le-Mont-Saint-Michel via la Normandie (voir annexe 2.1 p.11)

L'accès au Mont-Saint-Michel par un itinéraire normand via la ligne Paris-Argentan-Granville est un élément essentiel pour alimenter la fréquentation de la ligne et améliorer sa rentabilité.

Il s'agit de mettre en place une desserte directe de Paris à Pontorson en coupant un élément Régiolis d'une relation Paris-Granville en gare de Folligny. Ce train desservirait au passage Avranches. Le même élément assurerait ensuite une autre liaison vers Dol-de-Bretagne. Même principe dans l'autre sens, le train serait accroché à Folligny à un train Intercités Granville-Paris.

En gare de Pontorson, une correspondance avec la navette permettra aux voyageurs de rejoindre directement le Mont-Saint-Michel (sans changement à la Caserne). Même si le temps de parcours est légèrement plus long que par le TGV via Rennes, cette relation restera attractive compte tenu de l'offre tarifaire (27,00 € et un seul changement contre 40 à 100 € via le TGV avec deux changements). Pontorson est appelé à devenir un pôle majeur d'échange multimodal.

Ce type de relation devrait, a minima, être mis en place tous les week-ends de l'année et tous les jours, d'avril (congés de printemps) à la Toussaint (fin des congés scolaires), la relation par autocar en correspondance à Villedieu fonctionnant en dehors des périodes de circulation du train.

2.2. Une nouvelle offre «Ligne-Baie» normande (voir annexe 3 p.12)

La ligne Baie ayant été supprimée en 2016 alors qu'elle était attractive, l'ADPCR propose la réutilisation de la rame Régiolis, qui pour des raisons techniques (maintenance, plein de carburant), doit retourner au Technicentre de Granville, pour recréer un aller et retour entre Dol, Pontorson, Avranches et Granville, nouvelle version normande du «Ligne-Baie». Ce mouvement aller-retour permettrait une correspondance immédiate à Folligny vers ou depuis Paris offrant ainsi une seconde relation ferroviaire normande entre Paris et Le Mont-Saint-Michel. A Dol, des correspondances vers et de Saint-Malo et Dinan sont assurées.

La desserte du Mont-Saint-Michel pourrait être complétée en identifiant bien les cars Granville-Le Mont-Saint-Michel (actuellement Manéo) qui seraient mis en correspondance systématique avec les IC Paris-Argentan-Granville en gare de Granville.

2.3. La desserte du Mont-Saint-Michel via le TGV et la ligne Caen-Rennes (voir annexe 2.2 p.11)

Le repositionnement des horaires de Caen-Rennes et Rennes-Caen permet des correspondances en gare de Rennes depuis ou vers Paris pour desservir le sud-Manche et le Mont-Saint-Michel. Le car TER breton Rennes-Le Mont n'aurait plus d'utilité et la clientèle du TGV alimenterait les recettes du TER normand Caen-Rennes (90 000 voyageurs potentiels).

Annexe 1 : Le nouveau Caen-Rennes avec ses correspondances aux terminus : à Caen avec les Intercités de Paris et les TER de Rouen et à Rennes avec les TGV de Paris

Paris-St-Lazare			12 :10	15 :10	
Caen	A		14 :00	16 :59	
				car	Vendredi
Rouen	D		12 :04	14 :04	15 :04
Caen	A		13 :43	15 :44	16 :37
Caen	D	07 :33	14 :10	17 :10	
Bayeux		07 :50	14 :28	17 :28	
Lison		08 :05	14 :42	17 :43	
Saint-Lô		08 :20	14 :56	17 :57	
Coutances		08 :40	15 :17	18 :19	
Granville	A	09 :10	15 :48	18 :49	
Granville	D	09 :15	15 :53	18 :55	
Folligny		09 :25	16 :03	19 :05	
Avranches		09 :40	16 :16	19 :18	
Pontorson		09 :57	16 :32	19 :34	
Dol de Bretagne		10 :13	16 :49	19 :51	
Rennes	A	10 :51	17 :24	20 :25	
		TU		Di	TU
Rennes	D	11 :35	17 :35	20 :35	21 :35
Paris MP	A	13 :04	19 :04	22 :04	23 :04

Paris MP	D	06:36	12 :56	15 :56
Rennes	A	08 :21	14 :21	17 :24
Rennes	D	08 :30	14 :30	17 :40
Dol de Bretagne		09 :07	15 :05	18 :14
Pontorson		09 :22	15 :19	18 :27
Avranches		09 :41	15 :37	18 :45
Folligny		09 :55	15 :50	18 :58
Granville	A	10 :05	16 :00	19 :08
Granville	D	10 :10	16 :06	19 :14
Coutances		10 :40	16 :36	19 :44
Saint-Lô		11 :00	17 :02	20 :04
Lison		11 :12	17 :14	20 :17
Bayeux		11 :28	17 :29	20 :32
Caen	A	11 :45	17 :46	20 :48
Caen	D	11 :54	17 :54	20 :57*
Paris St-Lazare	A	13 :45	19 :45	22 :47
Caen	D	12 :15	18 :18	
Rouen	A	13 :53	19 :56	

*sillon à retarder de 20 mn

Annexe 2 : La desserte Paris-Le Mont-Saint-Michel

2.1. La desserte Paris-Le Mont-Saint-Michel via la ligne Paris-Granville

Proposition ADPCR : Tous les week-ends de l'année et du lundi au vendredi d'avril (congés de printemps) à la Toussaint (fin des congés scolaires).

Sens Paris Pontorson/Mont-Saint-Michel			
		Changement à Folligny	
Paris Vaugirard D	07 :38	13 :55	
Granville D			16 :51
Folligny A	10 :35	16 :52	
Folligny D	10 :40	Va à Granville	17 :02
Pontorson A	11 :09		17 :34
Sens Pontorson/Mont-Saint-Michel			
		Changement à Folligny	
Pontorson D	14 :33		18 :20
Folligny A	15 :03	Vient de Granville	18 :50
Folligny D		15 :10	18 :56
Granville A	15 :13		
Paris Vaugirard A		18 :05	22 :05

2.2. Les liaisons entre le Mont-Saint-Michel et les gares parisiennes

Pontorson	09:22	09:57	14:33	15:19	16:32	18:20	18:27	19:34	
Avranches	09:42			15:37		18:36	18:45		
Folligny A	09:54		15:03	15:49		18:50	18:57		
Folligny D	09:55		15:10	15:50		18:56	18:58		
Caen A	11:45			17:46			20:48		
Caen D	11:54			17:54			20:57		
Dol A		10:12			16:48			19:50	
Dol D		10:13			16:49			19:51	
Rennes A		10:51			17:24			20:25	
Rennes D		11:35			17:35			20:35	21:35
Paris-Mont 3			18:05			22:05		Dim	TLJ
Paris-St-Lazare	13:45			19:45			22:47		
Paris-Mont 1		13:04			19:04			22:04	23:04

Paris-Mont 1	06:36		11:56		12:56			15:56
Paris-St-Lazare				12:10			15:10	
Paris-Mont 3		07:38				13:55		
Rennes A	08:21		13:24		14:21			17:24
Rennes D	08:30		13:34		14:30			17:40
Dol A	09:06		14:12		15:04			18:13
Dol D	09:07		14:18		15:05			18:14
Caen A				14:00			16:59	
Caen D				14:10			17:10	
Folligny A		10:35		16:02		16:52	19:04	
Folligny D		10:40		16:03		17:02	19:05	
Avranches		10:53		16:16		17:15	19:18	
Pontorson	09:21	11:09	14:32	16:31	15:18	17:33	19:33	18:26

Annexe 3 : Le projet de grille de nouvelle desserte Ligne Baie Granville-Dol-Saint-Malo

Ce service ferroviaire est complété par des relations par cars entre Granville (en correspondance avec les trains Intercités Paris-Granville) et Pontorson via la côte dont les horaires ne sont pas repris dans ce tableau.

		Train direct de Paris				
Granville	09 :25			15 :53	16 :51	18 :55
Folligny		10:40				
Avranches	09 :40	10:53		16 :16	17 :14	19 :18
Pontorson A	09 :57	11:09		16 :32	17 :34	19 :34
Pontorson D			11:19			
Dol-de-Bretagne A	10 :13		11:35	16 :49	17 :50	19 :51
Dol-de-Bretagne D	10:43		12:12	17:12	18:08	20:12
Saint-Malo	10:58		12:29	17:29	18:25	20:29

Saint-Malo	08:33	13:25	14:25	17:25		17:25
Dol-de-Bretagne A	08:50	13:42	14:42	17:42		17:42
Dol-de-Bretagne D	09:07	14:18	15:05	17:57		18:14
Pontorson A		14:32	15:18	18:10		18:26
Pontorson D	09:22	14:33	15:19		18:20	18:27
Avranches	09:41	14:50	15:37		18:36	
Folligny	09:55	15:03	15:50		18:50	
Granville	10:05	15:13	16:00			
					Train direct pour Paris	

Annexe 4 : Le projet de grille de nouvelle desserte Granville-Pontorson/Mont-Saint-Michel-Rennes

Granville	D	Desserte domicile-travail/études de Granville ou Avranches vers Rennes à étudier	09 :25	15 :53	16 :51	18 :55
Avranches			09 :40	16 :16	17 :14	19 :18
Pontorson			09 :57	16 :32	17 :34	19 :34
Dol de Bretagne			10 :13	16 :49	17 :50	19 :51
Rennes	A		10 :51	17 :24	18:58	20 :25

Rennes	D	Desserte domicile-travail/études de Granville ou Avranches vers Rennes à étudier	08 :30	13 :34	14 :30	17 :40
Dol de B	D		09 :07	14 :18	15 :05	18 :14
Pontorson	A/D		09 :22	14 :33	15 :19	18 :27
Avranches			09 :41	14 :50	15 :37	18 :45
Granville	A		10 :05	15 :13	15 :56	19 :08

Annexe 5 : Les relations Cherbourg-Lison-Granville-Dol-Rennes



Cherbourg	D	07 :20	13 :35	16 :20
Valognes		07 :35	13 :52	16 :35
Carentan		07 :51	14 :08	16 :51
Lison	A	08 :01	14 :18	17 :01
Lison		08 :05	14 :42	17 :43
Saint-Lô		08 :20	14 :56	17 :57
Coutances		08 :40	15 :17	18 :19
Granville	A	09 :15	15 :48	18 :49
Granville	D	09 :25	15 :53	18 :55
Avranches		09 :40	16 :16	19 :18
Pontorson		09 :57	16 :32	19 :34
Dol de Bretagne		10 :13	16 :49	19 :51
Rennes	A	10 :51	17 :24	20 :25
Rennes	D	08 :30	14 :30	17 :40
Dol de B	D	09 :07	15 :05	18 :14
Pontorson	A/D	09 :22	15 :19	18 :27
Avranches		09 :41	15 :37	18 :45
Granville	A	10 :05	16 :00	19 :08
Granville	D	10 :10	16 :06	19 :14
Coutances		10 :40	16 :36	19 :44
Saint-Lô		11 :00	17 :02	20 :04
Lison	A	11 :12	17 :14	20 :17
Lison	D	11 :34	17 :35	20 :34
Carentan		11 :44	17 :47	20 :46
Valognes		12 :00	18 :02	21 :01
Cherbourg	A	12 :15	18 :18	21 :17



3. DES INVESTISSEMENTS AFIN D'OPTIMISER LE SYSTÈME FERROVIAIRE NORMAND ET FAIRE BAISSER LES COÛTS D'EXPLOITATION

3.1. Un réseau peu électrifié, la gestion de deux parcs matériels

Le réseau normand nécessite des investissements pour faciliter l'exploitation et améliorer la productivité. Le matériel doit être utilisé le plus possible en évitant les longs stationnements coûteux. Les électrifications partielles imposent la gestion d'un double parc matériel comme actuellement entre Caen, Saint-Lô et Coutances. Le hiatus électrique entre Elbeuf et Serquigny ne permet pas une mutualisation du parc électrique entre le pôle rouennais et le pôle caennais.

Une partie du parc matériel diesel (X 73500) est âgé de 15 ans environ. Son renouvellement se posera à terme. Or, dès à présent les problèmes de déshuntage imposent une circulation en UM 2 ce qui génère des coûts de fonctionnement élevés. **Cette obligation de circuler en UM 2 serait levée au moment où nous éditons ce bulletin.** Comment envisager leur remplacement ?

Le diesel qui assure une part prépondérante du TER autour de Caen. Il est coûteux en carburant (sujet aux fluctuations des cours du pétrole), producteur de CO₂, impose une maintenance lourde et spécialisée. L'évolution des normes de pollution (Euro 5) va imposer un changement des moteurs. Le remplacement de ce parc par un parc électrique abaisserait significativement les coûts de maintenance et d'exploitation.

Les électrifications complémentaires permettraient en outre de créer des relations directes Paris-Caen-Saint-Lô-Coutances avec le futur matériel Intercités Omneo Premium qui vient d'être commandé (sécabilité des trains Paris-Cherbourg) et Caen-Granville avec le parc électrique TER.

L'ADPCR propose au conseil régional de commander sans attendre une étude sur l'intérêt de compléter l'électrification du réseau normand (Saint-Lô-Coutances-Granville, Serquigny-Elbeuf, Malaunay-Dieppe) pour gagner en productivité, optimiser le système dans une logique de mobilité durable.



3.2. Voies d'évitement pour croisement entre Saint-Lô et Coutances/Granville

La construction de la grille horaire et l'exploitation au quotidien, notamment en cas de retard serait facilitée par l'existence de voies d'évitement permettant des croisements sur les sections Saint-Lô/Coutances et Coutances/Granville.

3.3. Un terminus Bayeux pour la desserte périurbaine Lisieux-Caen-Bayeux

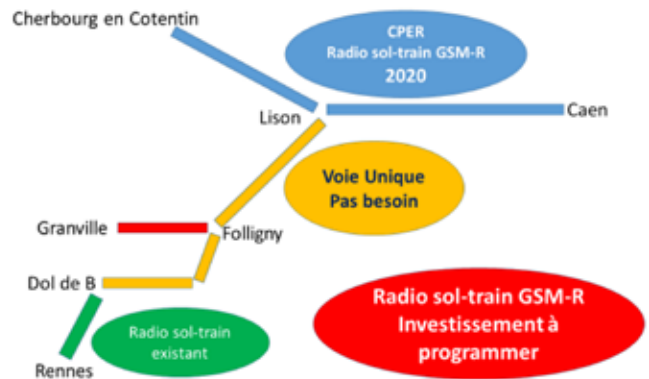
Cf § 1.5 page 8

3.4. La radio sol-train et la conduite à agent seul

La conduite à agent seul de certains TER, qui permet d'abaisser les coûts de production, n'est possible que si la ligne est équipée de la radio sol-train. Le système, inutile sur les voies uniques (Lison-Folligny-Dol, Lisieux-Trouville Deauville), est déjà opérationnel de Dol à Rennes. Le CPER Normand a contractualisé l'équipement avec le système GSM-R de Mantes-Caen (2019) et Caen-Cherbourg (décembre 2020).

Dès 2020, les trains Caen-Coutances pourront circuler avec un seul agent ou ne nécessiteront plus la présence de deux agents habilités à la sécurité. Si le deuxième agent est maintenu, il n'aura qu'un rôle commercial (dont le contrôle) mais sa présence en tant qu'agent de sécurité ne sera plus indispensable pour la circulation du train d'où une amélioration de la ponctualité et une diminution du nombre de trains supprimés faute de personnel.

Dans l'hypothèse de la desserte de Granville, la conduite à agent seul nécessiterait de prévoir l'installation du système GSM-R entre Folligny et Granville. Alors, même les trains Caen-Rennes pourraient, si nécessaire, ne circuler qu'avec un seul agent.



En conséquence, l'ADPCR demande au conseil régional d'inscrire ces investissements dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).





4. REPORTAGE SUR LE CHANTIER DE RENOUVELLEMENT DE VOIE ENTRE BELVAL ET COUTANCES

Le mercredi 26 avril 2017, une petite équipe de membres du conseil d'administration de l'ADPCR a été accueillie en gare de Coutances pour une visite du chantier de renouvellement de la voie et du ballast en cours sur la section de 7,6 km entre Belval et Coutances. La visite, proche du PN 36, au Km 45+600, sur la commune de Courcy, s'est faite sous la conduite de :

- Mme Marie Heitz, et M. Théophile Foucart, SNCF Réseau, direction territoriale de Rouen,
- Mme Nathalie Layet, de l'Agence Ingénierie et projets, directrice de l'opération,
- M. Thomas Desmaitres, Maitrise d'œuvre SNCF, responsable de la commande du personnel, des matériels et de la sécurité.

Le chantier est réalisé par l'entreprise Meccoli, société fondée en 1967 à Azay-sur-Cher (37270), uniquement de nuit pour ne pas interrompre le service ferroviaire. Il mobilise 50 personnes. Le chantier, organisé de janvier à juillet 2017, progresse de 100 à 200 mètres par nuit.

Les rails neufs de 50 kg/m, en barres longues de 350 m, sont fixés sur 1666 traverses béton par km. 12 000 traverses sont remplacées. Le ballast provient de la carrière de Montebourg, acheminé par la route jusqu'à la gare de Coutances. 17 000 tonnes sont nécessaires, soit 2,5 tonnes au mètre linéaire, permettant un relèvement de la voie de 15 cm, pour faciliter les travaux et la tenue de la plateforme, (sauf au niveau des passages à niveau et des ponts- rails).

Les travaux sont inscrits au contrat de plan Etat-Région, pour un montant de 6,4 millions d'€ financés par la Région Normandie (51 %), l'Etat (31 %) et SNCF Réseau (18%).

Chaque nuit, le schéma se répète :

- après le passage du dernier train, la voie est fermée. Les passages à niveau sont mis hors-service, en position ouverte,
- sur la section concernée, les tirefonds fixant le rail sur les traverses sont enlevés. Un engin de levage dépose les rails sur le côté,
- les traverses et le vieux ballast sont enlevés avec des pelleteuses sur roues,
- les nouvelles traverses sont disposées mécaniquement une à une avec un espacement réglé avec une pige manuelle,
- l'ancien rail est reposé provisoirement,
- la nouvelle section est ballastée,
- les vieilles traverses sont ramassées,
- le chantier achevé, les passages à niveau sont réactivés, la voie est rendue à l'exploitant pour le premier train du matin, avec une limitation temporaire de vitesse de 60 km/h.

Dans un deuxième temps, lorsque la longueur traitée est suffisante, les anciens rails sont remplacés par le rail neuf en barres longues.

L'ADPCR remercie chaleureusement l'équipe de SNCF réseau qui a organisé cette visite et qui permet aux lecteurs de «ADPCR-INFOS» de découvrir ces travaux.

D.G.



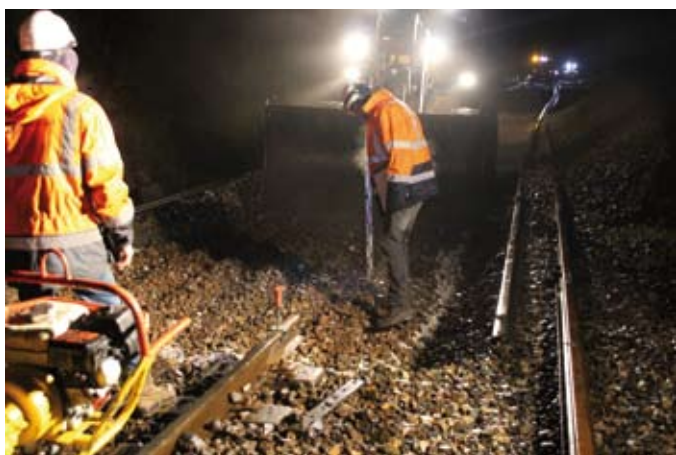
Préparation chantier RVB PN 32 (10 02 2017)



Réfection PN 30 après RVB vers Belval (02 03 2017)



Chantier RVB Courcy (26 04 2017)







Raccord ballasté (28 04 2017)

Gare de Coutances, train Caen-Rennes et bourreuse de l'entreprise Meccoli



5. SERVICE DU 2 JUILLET 2017 : UNE DÉGRADATION INACCEPTABLE DES RELATIONS ENTRE LE CENTRE-MANCHE ET PARIS ET LES PROPOSITIONS DE L'ADPCR POUR Y REMÉDIER

De nombreuses personnes nous font part de leurs difficultés à réserver des billets pour des relations entre Paris et le centre Manche pour le service du 2 juillet prochain.

La modification des horaires des trains Caen-Rennes et Rennes-Caen, consécutive à la mise en service de la LGV Bretagne, n'est pas encore publiée, si ce n'est sur la fiche éditée par la Bretagne entre Rennes et Dol. Sur la base de ces éléments nous pouvons déduire un certain nombre de changements des horaires au départ de Coutances, Saint-Lô et Lison conduisant à une dégradation inacceptable de certaines relations entre le centre-Manche Caen et Paris.

L'aller/retour Centre-Manche-Paris de mi-journée

Paris départ 12h10 IC 3307 : au service actuel, la correspondance est assurée à Caen ou Lison avec le TER Caen-Rennes 852811 (Caen D 14h11). C'est une relation très utilisée quotidiennement.

Le départ du Caen-Rennes avancé à 13h11, au service du 2 juillet 2017, rompt les correspondances en provenance de Paris et Rouen, privant ce train d'une bonne partie de sa clientèle. Son remplacement par un TER Caen départ 14h11 terminus Saint-Lô prive Coutances et les plages du Coutançais d'une desserte appréciée. L'hypothèse d'un complément par un autocar Saint-Lô-Coutances-Granville ne serait qu'un pis-aller nécessitant deux ruptures de charges pour des clients chargés de bagage et un allongement du temps de parcours.

L'ADPCR a fait une proposition qui ne consomme pas plus de trains-km tout en améliorant la grille envisagée :

Modification du service de l'autorail TER 852626 Coutances 13h34 - St Lô 13h58 - Lison 14h11 - Caen 14h44.

Ce TER donne correspondance à Lison avec l'IC 3308 à destination de Paris Saint-Lazare (départ Lison 14h19 Arrivée PSL 16h50. Il double l'IC de Lison à Caen, circulant 10 minutes devant.

Il faut rendre ce TER terminus Lison avec correspondance pour Bayeux, Caen et Paris avec l'IC 3308.

Le matériel stationné en gare de Lison permet de relever la correspondance de l'IC 3307 Paris 12h10 - Caen 14h03 - Lison 14h34.

L'ADPCR propose de créer un TER Lison D 14h40 - St-Lô 14h53 - Coutances A15h13 qui remplace la proposition actuelle d'un TER Caen D 14h11 à destination de Saint-

Lô, (Y-a-t-il une correspondance par car à Saint-Lô pour Coutances ? le site Voyages SNCF.com ne le propose pas encore au début juin 2017). Le TER 852767 départ de Caen 14h11 double l'IC 3307 entre Caen et Lison, circulant 10 minutes derrière.

Ce TER à créer de Lison D 14h40 (desservant Saint-Lô 14h53) à Coutances, arrivée 15h13, permet de retrouver la desserte Paris-Centre-Manche de mi-journée aussi performante qu'au service actuel (seul inconvénient : une correspondance à Lison pour un trajet au départ de Caen ou Bayeux vers St Lô et Coutances).

Le matériel arrivé à Coutances à 15h13 pourrait assurer un train Coutances-St-Lô-Caen dans le sillon du TER 852730 : Coutances 15h53 - Saint-Lô 16h13 - Caen 17h08 améliorant la relation Coutances-Caen de 27 minutes, évitant un trajet en car de Coutances à Saint-Lô et la correspondance car/train.

Un même schéma mis en place le dimanche permettrait au TER partant de Lison à 14h38 d'aller jusqu'à Granville.

Cette proposition devrait pouvoir se mettre en place sans problème **puisque les circulations sont inscrites essentiellement dans les sillons prévus par SNCF Réseau pour le prochain service.**

La voie en cul de sac de la gare de Lison est toujours opérationnelle.

	Service actuel et à partir du 2 juillet 2017				Proposition ADPCR	
	TER 852626	IC 3308	Car TER 36570		Pour remplacer TER 852626	TER 852730 origine reportée à Coutances
Coutances D	13h32		15h26		13h34	15h53
Saint-Lô A			16h03			16h12
Saint-Lô D	13h57			16h13	13h57	16h13
Lison A	14h10	14h18		16h26	14h10	
Lison D	14h11	14h19		16h27		16 :27
Caen A	14h44	14h52		17h08		17 :08
Caen D		14h54				
Paris-Saint Lazare A		16h50				
					TER Coutances-Lison Correspondance à Lison avec IC 3308 pour Caen et Paris	
Trains-km	105		30	75	48	105
					Temps trajet Coutances Paris 3h16 (idem) Coutances Caen + 8 mn	Coutances Caen gain de 27 mn

	Service actuel		Service 1 ^{er} juillet 2017			Proposition ADPCR
	IC 3307	TER 852811	IC 3307	TER 852767	Car 36581	
Paris-Saint-Lazare	12h10		12h10			Pour remplacer TER 852767 L à V
Caen	14h01		14h01			
Caen	14h03	14h11	14h03	14h11		
Lison	14h33	14h44	14h33	14h50		14h40
Saint-Lô		14h56		15h04		14h53
Saint-Lô		14h57			15h10	
Coutances		15h20			15h40	15h13
Coutances					15h41	15h20
Granville					16h14	15h53
	Destination Cherbourg	Destination Rennes	Destination Cherbourg	TER Caen-Saint-Lô		TER Lison-Coutances
Trains-km				75		105
		Paris-Coutances 3h10		Paris-Saint-Lô en 2h54 + 8mn	Paris-Coutances 3h30 2 ruptures	Paris-Saint-Lô 2h43 (gain 3 mn) Paris -Coutances 3h03 (gain 7 mn)

Sens Coutances Caen Paris	Moyens actuels et 2/07	180 train-km + 30 car-km
	Moyens projet	153 km-train
Sens Paris Caen Coutances	Moyens proposés 2 juillet	75 train-km
	Moyens projet	105 km-train
Global : moyens proposés service 2 juillet		255 train-km + 30 car-km
Proposition ADPCR		258 train-km

Roulement matériel : un seul matériel AGC X 76500 ou un couplage de X73500

Caen	D 12h11
Coutances	A 13h24 / D 13h34
Lison	A 14h10 / D 14h40
Coutances	A 15h13 / D 15h53
Caen	A 17h08

Une proposition de l'ADPCR qui permet de rendre un réel service aux usagers du train, en desservant bien Saint-Lô et Coutances, qui ne coûte pas un euro de plus, fait même économiser des trajets en car, dans l'attente de la refonte complète de la desserte.

Compte tenu des délais de mise en place d'un train, cette solution ne peut pas être opérationnelle pour ce début juillet. L'ADPCR a demandé que les autocars en correspondances à Saint-Lô soit origine ou terminus Lison pour réduire le temps de parcours et ne faire qu'une rupture de charge. Cette solution pourra-t-elle être retenue ?

Relation Coutances-Saint-Lô-Paris en soirée en semaine

L'horaire actuel du Rennes-Caen 852869 (Coutances 18h38) permet une liaison avec Paris en correspondance à Lison. La modification d'horaire ne permettrait plus de correspondance à Lison pour Paris.

Il est proposé du lundi au jeudi un départ de Coutances à 18h15 avec un autocar pour Saint-Lô, 10 mn de correspondance, une nouvelle attente de 39 mn à Lison pour attendre l'IC 3320, arrivée à Paris à 22h26. Durée globale 4h11 ce qui est inacceptable.

L'horaire modifié du Rennes-Caen (départ Rennes 17h42) pourrait créer une excellente liaison avec Caen et Paris à condition de retarder l'IC 3320 d'une dizaine de minutes pour maintenir la correspondance à Lison (on aurait un départ de Coutances vers 19h25 avec une arrivée à Paris vers 22h36, un temps global de 3h11, soit un gain d'une heure).

Relation Coutances-Saint-Lô-Paris le dimanche après-midi

Les départs de Coutances à 13h34, 15h41, 16h35 sont bien organisés avec des correspondances pour Paris. Mais, l'offre de fin de journée, la plus utilisée, est catastrophique, si l'on s'en tient à ce que l'on trouve sur Voyages SNCF.com en ce début juin.

Le dimanche, les horaires modifiés des trains Rennes-Caen amènent à remplacer l'actuel départ de Coutances à 18h38 par un autocar Coutances D 18h19 pour Lison (correspondance avec l'IC 3318) soit un allongement de temps de trajet de 20 mn. Cette relation est très précisée, le train en surcharge s'il est composé d'un seul AGC et le recours systématique à deux autocars minimum au départ de Coutances justifierait le remplacement par un train.

Le départ de 19h50 de Coutances (train en été 2016, autocar Coutances-Lison depuis septembre) avec correspondance à Lison avec le 3322 n'apparaît toujours pas sur le site Voyages SNCF en date du 21 juin. Par contre le train suivant (origine Granville) au départ de Coutances 20h20 arrive à Caen à 21h32 alors que l'IC 3322 part de Caen à 21h24. Problème en été et qu'est-il prévu en septembre ? Ceci constitue la disparition d'une relation centre Manche-Paris le dimanche soir qui va encore augmenter la fréquentation du départ précédent (18h19) ou tout simplement faire fuir la clientèle.

Pour avoir une solution, il faut un départ de Coutances à 19h35 pour croiser le Caen-Rennes du soir à Saint-Lô à 20h00 et récupérer la correspondance avec l'IC 3322 à Lison (arrivée Paris 23h21).



Globalement, la situation perçue au travers de nos recherches dans l'info disponible (faute d'informations claires et transparentes) est inacceptable.

Faudra-t-il à nouveau manifester en bloquant les trains pour obtenir une desserte dont l'économie du territoire a besoin ?

Va-t-on pouvoir bénéficier d'un service attractif pour une alternative crédible à la voiture individuelle ?

Quand les relations s'accroissent en Bretagne et dans le Sud-Ouest, pourquoi le Saint-Lois et le Coutançais doivent-ils subir une dégradation de leur desserte ?

L'ADPCR a transmis ces remarques et propositions au service transport du Conseil Régional, à SNCF Mobilités, direction TER Normandie, aux maires et présidents des intercommunalités de Saint-Lô et Coutances, aux députés, au président du Conseil Départemental.

6. RETOUR DU WEEK-END DE L'ASCENSION : UN SERVICE TER LAMENTABLE ENTRE COUTANCES ET CAEN POUR LE TER RENNES-CAEN 852881

Dimanche 28 mai 2017 à 18h15, il y a foule sur le quai de la gare de Coutances pour le retour vers Caen, Rouen et Paris. C'est la fin du pont de l'Ascension et la fin du festival « Jazz sous les pommiers » pour lequel la Région Normandie a proposé des billets A/R à 10 € au départ de toutes les gares de la région.

Le TER Rennes-Caen n° 852881 arrive à l'heure en gare à 18h35, composé **d'un seul élément AGC 3 caisses X76500**. Des grappes humaines avec les bagages se forment auprès des 3 portes pour accéder au train. Le contrôleur est invisible... L'arrêt dure plus que le temps normal pour que tous s'entassent dans les trois voitures. Inconfort garanti ! L'agent de service sur le quai renvoie la responsabilité de la situation au conseil régional : il n'y a pas assez de matériel... je suis intervenu pour dire que si la région est AOM, il incombe à la SNCF d'assurer un service de qualité qui est facturé au tarif fort par l'entreprise !



*Si « Avec la Région l'avenir prend de l'avance »,
avec la SNCF le train prend du retard !*

Et que va-t-il se passer à Saint-Lô ? En gare de Saint-Lô il est simplement conseillé aux personnes peu pressées d'attendre le départ suivant (autocar 36522 à 20h19). Le train part de Saint-Lô avec une charge encore un peu plus compacte et arrive à Lison accusant une douzaine de minutes de retard.

Heureusement, la correspondance avec l'IC 3318 est assurée : le Cherbourg Paris attend voie 4... mais il est composé d'une rame à 2 niveaux ex Haute-Normandie, bien capacitaire mais ne correspondant pas du tout aux places réservées indiquées sur les billets avec réservations des voyageurs prévues dans une rame Corail. L'IC part de Lison avec une bonne dizaine de minutes de retard, suivi du TER Rennes-Caen. Le TER Rennes-Caen accuse toujours plus de retard et le contrôleur ne fait aucune annonce sur les correspondances en gare de Caen et ne fait aucun passage dans le train permettant de poser des questions sur le voyage (retard de plus de 20 min à l'arrivée à Caen). Suite à l'interpellation d'un voyageur parti à sa rencontre en queue de train, entre Lison et Bayeux, l'agent commercial train fait une annonce quelques

minutes plus tard : la correspondance pour Paris-Montparnasse (sic) de 20h07 (IC 3352) est maintenue. Lors de l'arrivée à Caen, ne connaissant manifestement pas la région, celui-ci indique que la correspondance pour Caen est voie D. Cet agent sera resté invisible pendant la durée totale du trajet entre Coutances et Caen et n'aura pas aidé au bon déroulement du trajet par ses annonces. Finalement l'IC 3352, parti en retard de Caen pour assurer la correspondance, est arrivé à Paris-Saint-Lazare avec 30 mn de retard environ.



Dans le train entre Coutances et Saint-Lô

Morale de l'histoire :

Voilà comment la composition insuffisante d'un train TER pour une charge importante prévisible :

- provoque le retard de 2 trains IC (3318 et 3352) et du TER Caen-Rouen de 20h24 qui circule derrière l'IC 3352 (et probablement le retard du TER Caen-Le Mans - Départ 20h29 partant derrière le Caen-Rouen)
- offre un voyage inconfortable digne du métro aux heures de pointe
- décourage les usagers de prendre le train en leur faisant préférer le covoiturage alors que la reconquête de la clientèle est l'objectif prioritaire pour améliorer le ratio recettes/charges
- laisse les fraudeurs voyager en toute impunité puisque le contrôle à bord est rendu impossible
- donne une image catastrophique du train en Normandie et ternit l'image du conseil régional Autorité Organisatrice de la Mobilité.

La SNCF aura encore certainement une « bonne raison » à avancer pour justifier cette situation anormale !

*Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR*

*Daniel Gréboval
Vice-président de l'ADPCR, Président de la FNAUT Normandie*



7. TRIBUNE LIBRE

NORMANDIE : TOURISME ET TRANSPORTS INTERMODAUX, UNE OPPORTUNITÉ POUR L'AVENIR

La Normandie a une vocation touristique incontestable. Elle possède des sites touristiques majeurs dont le plus emblématique est le Mont-Saint-Michel. Son littoral est très attractif avec la Côte d'Opale, Honfleur, Deauville, Cabourg, les sites du Val de Saire et de la Hague, la côte Ouest du Cotentin. Giverny, Honfleur, Etretat, Rouen sont des sites connus dans le monde entier par la peinture impressionniste.

La Normandie est sillonnée par un réseau de sentiers de grande randonnée (GR 22, GR 221, GR 223...) de sentiers de pèlerins vers le Mont-Saint-Michel se terminant par la traversée des grèves.

Dans un proche avenir, la Normandie va être dotée d'un vaste réseau de voies vertes destinées au cyclotourisme :

- la voie verte de Cherbourg au Mont-Saint-Michel,
- la Vélo Francette de Ouistreham vers Domfront et La Rochelle,
- la Véloscénie de Paris au Mont-Saint Michel dont un tronçon est achevé dans l'Orne entre Condé-sur-Huisne et Alençon et dont un grand tronçon est en projet pour l'horizon 2020 entre Alençon et Couterne. La Véloscénie rejoint la Vélo Francette à Domfront et la voie verte de Cherbourg à Mortain,
- le voie verte Paris-Londres par Dieppe dont le tronçon Serqueux-Dieppe,
- la voie verte de la vallée de la Seine par Giverny, Les Andelys, Rouen, les boucles de la Seine et aboutissant au Havre.

La Normandie est très prisée pour les courts séjours au départ de l'Île-de-France où la clientèle potentielle est très importante. Elle est une porte d'entrée depuis la Grande-Bretagne (Dieppe, Le Havre, Caen-Ouistreham, Cherbourg) et l'Irlande (Cherbourg).

Le réseau ferroviaire Intercités et TER, ainsi que le futur réseau régional des lignes interurbaines constituent des

atouts majeurs pour des trajets allers, trajets retours, trajets intermédiaires pour les visiteurs, randonneurs, pèlerins, cyclotouristes. A ce titre, la ligne Caen-Rennes est un trait d'union entre les pôles touristiques majeurs de la Baie du Mont-Saint-Michel, Granville, la Côte Ouest du Cotentin, Bayeux et les Plages du Débarquement, Caen.

Sur un week-end, un cyclotouriste peut arriver de Paris à Lison (Intercités Paris-Cherbourg), descendre sur la voie verte jusqu'à Vire et rentrer à Paris via Argentan (Intercités Granville-Paris). Le cyclotouriste qui aura parcouru la Véloscénie pourra emprunter un train Caen-Rennes pour rejoindre Granville ou les Plages du Débarquement.

Afin d'atteindre cet objectif, il est nécessaire que les autocars du futur réseau régional puissent transporter les bicyclettes. Il serait intéressant d'équiper en priorité les lignes qui sont en lien avec les voies vertes (ex : Le Mont-Saint-Michel-Granville, Vire-Mortain-Saint-Hilaire-du-Harcouët, Serqueux-Dieppe etc...). Il est indispensable de bien prévoir l'aménagement d'espaces vélos fonctionnels dans les trains. Il faut que l'ensemble du balisage (GR, PR, voies vertes) intègre les indications et le fléchage vers les gares et les points d'arrêt des lignes d'autocars, et inversement.



NORMANDIE : TOURISME ET TRANSPORTS INTERMODAUX, UNE OPPORTUNITÉ POUR L'AVENIR (suite)

Il reste à construire une interface numérique pour que le réseau de parcours pédestres, cyclables et sites soit connecté au réseau de transport en commun.

Belles perspectives pour notre région ! Le potentiel de clientèle est un atout pour l'essor de l'économie touristique durable et pour l'économie de l'ensemble du réseau de transport régional.

C'est l'occasion pour la Normandie d'être pilote dans le développement de ce projet valorisant ses atouts.

L'ADPCR, considérant que les transports sont un élément majeur du développement touristique en Normandie, propose d'engager une réflexion, en lien avec les acteurs du tourisme et les collectivités, pour valoriser les atouts de la ligne Caen-Rennes véritable colonne vertébrale entre ces différents sites de renommée mondiale. Face à cet enjeu, le conseil régional, Autorité Organisatrice de la Mobilité, le comité régional de Tourisme, les conseils départementaux et les comités départementaux de Tourisme ont un rôle majeur à jouer.

*Daniel Grébouval
Président de la FNAUT Normandie*



Nouveau panneau de promotion du tourisme en Normandie à la gare de Paris-Saint-Lazare



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

