



Édito

Le bout du tunnel ?



La pandémie que nous vivons depuis un an est un peu à l'image du long tunnel de la Houblonnière, situé entre Caen et Lisieux. Très vite, les yeux du mécanicien plongés dans le noir distinguent un halo de lumière, signe d'une sortie imminente. Hélas, cette sortie tant attendue n'aura duré que quelques instants, le temps de franchir une grande cheminée que la seconde partie du tunnel absorbe le train. Cette ouverture, jadis prévue pour évacuer les fumées des locomotives à vapeur, permettait aux équipes de conduite de retrouver un peu d'air frais. Enfin, apparaît un minuscule point jaune qui peine à grandir. Le bout du tunnel se fait d'autant plus désirer que l'air manque à nouveau. Début décembre, nous caressions l'espoir de voir la pandémie maîtrisée et le retour à une vie presque normale dès le début de l'année. Nous avons réservé la salle pour notre assemblée générale qui devait se tenir le 30 janvier et je vous promettais un bulletin pour début 2021. La Covid a eu raison de nos espoirs et le bout du tunnel se fait attendre. Pourtant, derrière cette petite tache de lumière jaune, j'imagine un beau soleil et la certitude de vous retrouver, en bonne santé et vaccinés, à Saint-Lô, lors de notre assemblée générale qui a été reprogrammée le 29 mai.

Les élections régionales sont fixées les 13 et 20 juin. Comme nous l'avons fait en octobre 2015 en réalisant l'ADPCR-INFOS n° 86 regroupant l'ensemble de nos propositions dans un numéro spécial largement diffusé et en particulier aux candidats à la première élection régionale de la Normandie réunifiée, nous travaillons à la réalisation d'un bulletin spécial élections régionales qui paraîtra fin avril.

Dans une première partie, ce bulletin fera le bilan des 5 années de la présidence d'Hervé Morin qui annonçait un plan Marshall pour les trains normands. A-t-il tenu ses promesses ? Ensuite, nous vous présenterons un dossier regroupant l'ensemble des propositions que l'ADPCR souhaite voir mises en œuvre par le nouveau conseil régional pendant la prochaine mandature. Comme vous le verrez, nous faisons le pari que la France, respectant ses engagements en faveur du climat, mettra sur le transport ferroviaire et que l'État tournera enfin le dos à une politique trop favorable au transport routier.

Nous avons mis à profit ces trois derniers mois pour aller à la rencontre des maires, des présidents des communautés d'agglos ou de communes du Centre et Sud-Manche pour leur présenter nos nouvelles propositions de dessertes entre Caen-Granville et Rennes pour les services 2022/2023. Unanimement, ces derniers se disent favorables au développement du trafic ferroviaire et des modes doux sur leur territoire, en particulier dans la baie du Mont-Saint-Michel. Pour preuve, nous avons été sollicités par Monsieur le Maire de Pleine-Fougères, Vice-président de la Communauté de communes du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel qui demande à la Région Bretagne la réouverture d'une halte qui desservirait sa commune par des navettes Dol-Pontorson. Nous voyons là une bonne occasion de demander à la Bretagne une participation au financement des dessertes entre Granville et Dol et en particulier une participation financière au rétablissement du troisième aller-retour entre Caen et Rennes.

Nous aurons l'occasion de reparler de tous ces sujets lors de la prochaine assemblée générale et dans notre prochain bulletin. Pour cela restez prudents, continuez à respecter les consignes sanitaires et prenez le train sans appréhension.

La ligne Paris-Granville a eu 150 ans

Le 10 juillet, c'était l'effervescence à Granville pour fêter le 150^{ème} anniversaire de l'arrivée du train dans la Manche du Nord, en présence des élus locaux, départementaux et régionaux. A cet effet, la SNCF avait organisé une exposition avec de nombreux panneaux, qui ont été commentés, pour retracer l'historique de la ligne. A la suite, la parole a été donnée aux représentants des associations d'usagers.



Un bref retour en arrière

Un décret impérial du 16 juin 1855 concède à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest la réalisation d'une ligne reliant Paris à Granville. Le tracé n'était pas défini, Argentan devait être desservi depuis Paris par un embranchement sur un point restant à définir. C'est grâce à la ténacité des élus de Dreux que l'itinéraire a été conçu à partir de Saint-Cyr, à 22 km de Paris. Elle dessert successivement les départements de la Seine-et-Oise (maintenant Yvelines), de l'Eure-et-Loir, avant d'arriver en Normandie, dans l'Eure, l'Orne, le Calvados et enfin la Manche. Les travaux commencent en 1860. La mise en circulation eut lieu par tronçons, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. La longueur totale de la ligne est de 328 km, elle comporte 13 gares d'embranchement et 33 gares intermédiaires. Le train arrive à Flers en 1866 et à Vire en 1868. La dernière section Vire-Granville fut ouverte le 3 juillet 1870. En 1912, une deuxième voie fut posée pour faire face à l'augmentation du trafic. A Granville, le port a été desservi à partir de 1922 par le réseau à voie normale (1,435 m de largeur). A noter que le port disposait déjà d'un embranchement ferroviaire depuis 1909 avec la ligne à voie métrique (1 m de largeur) du Département de la Manche, exploitée par les Chemins de fer de la Manche ; celle-ci se dirigeait d'une part vers Saint-Lô et d'autre part vers Avranches, par la côte, puis Sourdeval.

La ligne ne desservant qu'un chapelet de petites villes peu industrielles et une campagne faiblement peuplée, il est établi dès l'origine que sa rentabilité serait très faible.

Les seules lignes importantes qu'elle croise sont la transversale Caen-Tours avec laquelle elle est en tronçon commun entre Surdon et Argentan et l'artère Lison-Lamballe à Folligny.

Suite au plan Freycinet de 1879 qui devait doter le pays d'un réseau complémentaire aux radiales, de nombreuses lignes furent connectées à cette artère. Citons, en Normandie :

- Verneuil - La Loupe
- Verneuil - Evreux
- Laigle - Saint-Martin-d'Ecublèi - Conches - Evreux
- Laigle - Mortagne-au-Perche
- Sainte-Gauburge - Mortagne-au-Perche
- Sainte-Gauburge - Echauffour - Bernay
- Sainte-Gauburge - Echauffour - Mesnil-Mauger
- Briouze - Bagnoles-de-l'Orne - Couterne
- Flers - Domfront - La Chapelle-Anthenaise - Laval
- Flers - Cerisy-Belle-Etoile - Caen
- Montsecret-Vassy - Les Maures
- Vire - Caen
- Vire - Fougères

Lors de la création de la SNCF, en 1938, beaucoup de ces lignes ont perdu leur trafic voyageurs, celui-ci étant reporté sur route, mais la plupart ont conservé un trafic marchandises sur tout ou partie de leur tracé jusque dans les années 80.

Le service omnibus qui desservait toutes les gares est supprimé le 31 mai 1970 entre Argentan et Granville et remplacé par des autocars.

En 1999, afin de réduire les frais de maintenance et diminuer le déficit, la ligne est mise à voie unique entre Argentan et Granville, toutefois subsistent deux tronçons à double voie banalisée : Vire-Viessoix et Flers-Saint-Hilaire-de-Briouze.

En 2012, un raccordement permettant la circulation de trains Granville-Caen sans rebroussement a été créé à Folligny accompagné de la remise à double voie banalisée en direction de Granville. Malheureusement, les coûts trop élevés demandés par la SNCF à la Région pour créer ses trains ont eu comme conséquence de créer cette desserte uniquement pendant la période estivale. Il faudra attendre le service annuel 2019 pour qu'il soit utilisé à longueur d'année. A cette date, les relations Caen-Rennes passent toutes par Granville.

Le temps de parcours lors de l'ouverture de la ligne est de 11 heures pour rejoindre Granville. Il a baissé en raison des performances de l'infrastructure et du matériel roulant pour atteindre 3 heures 23 en 1982 et 3 heures en 1999. Cependant, afin de maintenir un taux de régularité correct, la SNCF a augmenté les temps de trajet qui se situent maintenant aux environs de 3 h 15.

La desserte a évolué au fil du temps, les 5 allers et retours actuels (renforcés lors de week-end) datent de 1999, avec l'arrivée des nouvelles rames X 72500.

De la traction et du matériel roulant

Le règne de la vapeur

Le trafic a été assuré par le dépôt de Vaugirard supprimé à la fin des années 20 au profit de celui de Montrouge, puis par ceux d'Argentan et de Granville. Différents types de machines ont été utilisés : 230 C, D et G, Pacific 231 H, Mikado 141 P, 141 R ou encore les 030 C, 040 TA et TX, 140 C et H pour les dessertes locales ou les manœuvres.

La vapeur se maintiendra jusqu'en juillet 1967 date de la radiation de la dernière 140 C affectée au dépôt de Granville et Folligny verra encore passer quelques 141 R d'Argentan jusqu'en 1969.



Train pour Paris en gare de Granville - Photo DR

La traction thermique joue la concurrence

Dès le début des années trente, le réseau de l'Etat jouera la carte de l'autorail en remplacement des trains à vapeur assurant la desserte des lignes secondaires.

En 1935, un petit centre autorail est créé à Granville. Il hébergera 6 michelines (5 du type 16 et une du type 21 offrant respectivement 36 et 56 places) pour le service voyageur vers Argentan, Dol, Cherbourg et Lison.

En 1945, les frêles michelines sont remplacées par les robustes autorails VH ZZR-2300 (X 2300 à partir de 1949) construit par Renault. Les VH remplacés en 1951 par les ABJ X-3000/3400 seront de retour en 1956 pour céder définitivement la place en 1965 aux autorails unifiés X 2400, X 3800 (les « Picasso ») et X 2800.

Il faudra attendre 1961 pour voir les premières locomotives diesel (040 DE 500) affectées au dépôt de Granville.

La traction des express de Paris est confiée aux A1AA1A 68000 et BB 67400.

En 1982, les relations Paris-Granville sont confiées aux nouvelles rames X 4750 acquises par l'Etablissement Public Régional de Basse-Normandie (ancêtre du Conseil régional), elles comportent des tranches vers Alençon via Surdon et Bagnoles-de-l'Orne via Briouze.

En 1999, c'est l'arrivée des X 72500.



En 2014, arrivée des Régiolis. Afin de pérenniser la ligne et les dessertes entre Argentan et Granville, toujours menacées par un déficit croissant, la Région Basse-Normandie décide de financer pour un montant de 148 millions d'euros, 15 rames « Intervilles » de 6 éléments B 84500 qui sont commandées par la SNCF. Elles sont hybrides et bi-courants (moteur thermique entre Granville et Dreux et électrique 25 000 volts entre Dreux et Plaisir-Grignon puis 1 500 volts entre Plaisir-Grignon et Paris). Leur capacité est de 326 places dont 33 en 1ère classe. A cette occasion, un technicentre permettant l'entretien de tout ce parc est également financé par la Région Basse-Normandie. Ce dernier est construit sur l'ancien site de la gare marchandises de Granville et coûte 22 millions d'euros. Une convention signée entre l'Etat et la Région Basse-Normandie en 2014 prévoit en contrepartie de ces financements régionaux, l'assurance de l'exploitation de la ligne jusqu'en 2030 avec le service en vigueur lors de la signature. Malheureusement, cette convention deviendra caduque lors de la prise en charge des lignes Intercités par la Région Normandie au 1er janvier 2020.



A noter que depuis le 15 décembre 2019, les trains normands assurant la liaison Paris-Granville arrivent et partent, pour la plupart, depuis les voies 18 à 24 de la gare de Paris-Montparnasse et non plus de celles de Paris-Vaugirard, ce qui évite un pénible parcours pédestre.

Depuis le 5 juillet 2020, pendant la période estivale, une relation directe Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel est créée, deux rames parties de Paris se séparent à Folligny, celle de tête se dirige vers Granville tandis que celle de queue rebrousse vers Pontorson, la même manœuvre est effectuée en sens inverse le soir.

A Granville, reste à réaliser la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) prévue pour 2023.

Le bilan de la ligne directe Paris-Pontorson / Mont-Saint-Michel



Le bilan de la ligne Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel a été présenté par la SNCF lors de la conférence d'axe Normandie-Sud organisée le 25 novembre par visio-conférence.

- ➔ Une fréquentation proche des 5 000 voyageurs du 5 juillet au 27 septembre 2020.
- ➔ Un contexte COVID qui n'a pas permis de développer la fréquentation par rapport à 2019 :
 - Absence de la clientèle étrangère,
 - Déplacements plus limités.

Un mois d'août qui s'est rapproché de la fréquentation 2019.

Une progression de la fréquentation en août, par rapport à juillet de +80% ; avec un fort week-end les 8 et 9 août.

A noter en septembre un week-end « grandes marées » bien fréquenté les 19 et 20/09.

- ➔ La majorité de la clientèle ne fait pas l'aller/retour dans la journée.

Il est à remarquer que, pour les grandes marées, le Paris-Pontorson a circulé les 17 et 18 octobre, l'ADPCR salue cette excellente initiative. Malheureusement, suite à une commercialisation désastreuse, la clientèle n'a pas été au rendez-vous. En effet, pour ces deux jours, le prix depuis Paris était affiché à 56,10€ au lieu de 27€ habituellement et l'achat n'était possible que dans les gares et pas par internet. Malgré notre intervention auprès de la SNCF, l'anomalie, déjà constatée début juillet, n'a pas pu être rectifiée à temps.



En gare de Folligny, le Granville-Paris vient s'atteler au train du Mont-Saint-Michel

L'expérimentation B100 en 2021 sur Paris-Granville

SNCF ambitionne de sortir des énergies fossiles d'ici 2035. Le biocarburant B100 pourrait être un moyen simple et sans modification importante du matériel pour atteindre cet objectif et contribuer aux objectifs de réduction des émissions polluantes et de CO₂ :

- Un biocarburant destiné uniquement aux flottes professionnelles disposant d'un approvisionnement spécifique,
- Le B100 est issu de la filière colza et permet de co-produire (pour 1 ha en France) : 500 litres d'huile alimentaire / 1 000 litres d'huile (transformée en biocarburant) / 1 900 kg de tourteaux.

Projection des gains et pertes estimés sur l'axe Paris-Granville : avec des résultats testés sur banc moteur Régiolis :

- de fortes réductions des émissions polluantes réglementées (monoxyde de carbone -10,90%, hydrocarbone -67,70%, oxyde d'azote -7,20%, particule -33,60%),
- un gain mini de 60% d'émissions de CO₂, du champ au rail.

L'expérimentation B100 a lieu sur l'axe Paris Granville :

- pour tester sur une flotte complète et homogène (Régiolis),

- sans transformation du matériel,
- sur un axe disposant d'un technicentre dédié (Granville),
- avec un processus réversible (B100/B7).

Lancement de l'expérimentation au second trimestre 2021 sur 3 mois pour :

- suivre et analyser les impacts éventuels sur les matériels,
- valider la consommation et les gains en situation réelle,
- tester les opérations pour l'approvisionnement et la logistique B100.

Une expérimentation opérée par SNCF, avec la Région Normandie.

Source : Conférence d'axe Normandie-Sud 25 novembre 2020



Le Pass Normandie Découverte

Ce pass, qui permet une libre circulation sur les trajets internes à la Normandie, est valable 2 jours consécutifs pour 2 ou plusieurs personnes avec un maximum de 5.

En 2020, il a permis de voyager le week-end, du 4 juillet au 15 octobre pour 20€ et, c'est nouveau, en semaine, en juillet et août pour 35€.

2 340 pass ont été vendus du 25 juin au 31 août :

- Quasi équité entre le Pass semaine (47%) et le Pass week-end (53%),
- 6 fois plus qu'en 2019 sur juillet et août (386 PND vente exclusivement digitale en 2019 sur la période estivale et le WE),
- 73% des Pass sont vendus pour 2 personnes,
- une grande majorité des ventes est réalisée au guichet (84%).

Source : Conférence d'axe Normandie-Sud 25 novembre 2020

A noter que l'ADPCR était intervenue à plusieurs reprises auprès de la SNCF pour demander que ce produit très attractif ne soit pas vendu que par internet mais aussi dans les guichets. Nous avons été entendus et les résultats sont là puisque 84% des pass ont été délivrés dans les points de vente SNCF. Toutefois, le nombre de bénéficiaires aurait pu être supérieur si tous les agents SNCF avaient été au courant de cette formule, ce qui n'était pas le cas partout.

Par ailleurs, c'est toujours la confusion dans l'esprit des usagers dans la mesure où les cars qui font partie du **réseau Nomad trains** tels que Lison-Granville ou Argentan-Briouze-Bagnoles-de-l'Orne peuvent être empruntés mais pas ceux du **réseau Nomad cars** (ex cars départementaux) tels que Avranches-Saint-Hilaire-du-Harcouët-Vire ou Avranches-Granville. C'est bien dommage, nous attendons avec impatience la mise en place du réseau Nomad incluant les deux, ce qui serait beaucoup lisible et attractif.

Précisions sur la ligne Paris-Granville

Pour mettre fin aux rumeurs qui circulent quant à la pérennité de la ligne Paris-Granville en parlant de son déclassement, nous avons interrogé la Région Normandie, autorité organisatrice de cet axe, voici les éléments de réponse obtenus.

1. Le classement

La ligne Paris-Granville est, pour une très large part de son itinéraire normand, classée en UIC 7-9 (c'est une des fameuses « petites lignes »). Le classement UIC est la classification internationale utilisée par les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires pour classer les lignes selon leur « importance ». C'est une classification purement technique à visée de maintenance, qui est liée aux tonnages supportés par une ligne. Rien à voir donc avec les services rendus par cette ligne. Les lignes supportant du fret sont généralement favorisées dans cette classification. Le classement de la ligne Paris-Granville en UIC 7-9 n'est pas nouvelle et date d'au moins 15 ou 20 ans. Cette carte de 2004 l'illustre :



En 2018, JC Spinetta a rendu un rapport, qui a défrayé la chronique, qui proposait, pour faire face à l'impasse budgétaire de l'entretien de tout le réseau ferroviaire, de fermer purement et simplement une bonne partie des lignes UIC 7-9. Une levée de boucliers plus tard, le préfet Philizot était chargé d'un rapport pour proposer une manière d'envisager l'avenir de ces « petites lignes ». Il a mis près de 2 ans à rendre son rapport, qui proposait de répartir ces lignes UIC 7-9 en 3 catégories :

- la catégorie 1, concernant les lignes UIC 7-9 ayant vocation à rejoindre le réseau dit « structurant », dont la régénération est prise en charge à 100% par l'Etat/SNCF Réseau ;
- la catégorie 2, qui regroupe les lignes pour lesquelles Etat et Région se partagent le financement des régénérations, dans le cadre des CPER ;
- la catégorie 3, celle des lignes que la Région reprendrait à 100%.

Le 14 décembre 2020, la Région a délibéré sur un protocole d'accord avec l'Etat déterminant cette répartition dans les 3 catégories en Normandie.

Catégorie 1 : Lison-Cherbourg (eh oui, c'est une « petite ligne » au sens de l'UIC, comme le montre cette vieille carte de 2004 toujours valable pour ce point) ; Caen - Le Mans - Tours (car interrégionale, accord des 3 Régions concernées pour la classer en structurant).

Catégorie 3 : Le Havre - Rolleville (la LER, petite ligne en antenne intégralement sur le ressort territorial de la CU du Havre, et qui pourrait être réutilisée pour devenir une nouvelle ligne de tram de l'agglomération).

Catégorie 2 : toutes les autres lignes 7-9, dont Paris-Granville.

Mais donc, ce n'est pas un déclassement, c'est un affilage du classement qui classe le Paris-Granville dans la moyenne de la catégorie des petites lignes qu'elle était déjà. **En outre, c'est l'Etat qui est l'auteur de cet affilage, pas la région qui n'a rien « déclassé ».**

2. Les investissements

Concernant spécifiquement Paris-Granville, dans cette catégorie 2 : la région a obtenu, courrier du Ministre à l'appui, que l'Etat prenne en charge 50% des coûts de régénération sur cette ligne. C'est un lot de consolation, d'une certaine manière, car la région avait demandé très haut et très fort, à voir cette ligne dans le réseau structurant (catégorie 1). Mais, sur les 235 M€ de régénération à prévoir sur toutes les « petites lignes » normandes, Paris-Granville représente 130 M€, or l'Etat vise une répartition globale à l'échelle nationale 35% Etat / 65% Régions. Ce que la Région Normandie a obtenu est déjà assez exceptionnel pour la catégorie 2, puisque l'Etat s'était fixé une limite, proposée par Philizot, de 40% de prise en charge de chaque ligne pour cette catégorie 2. La Région a obtenu 50%. Au total, le protocole permet un partage 50/50 global, au lieu du 35/65 souhaité par l'Etat à l'échelle nationale. C'est pas mal !

Il est donc faux de dire que nous serions maintenant « avec un entretien pris à 100% en charge par la région au lieu d'un financement SNCF Réseau/ETAT/Région comme actuellement ».

On peut même ajouter que les dernières opérations sur la ligne ont été financées majoritairement par la Région (Basse-Normandie puis Normandie), alors que désormais ce sera 50/50.

3. L'exploitation

Concernant maintenant l'exploitation, la Région BN avait en effet, en finançant l'achat des Régiolis en 2014, obtenu de l'Etat l'engagement de maintenir la desserte jusqu'en 2030... mais l'Etat avait déjà à ce moment-là en tête l'idée de transférer des lignes Intercités aux Régions.

Dans le cadre du deal passé avec l'Etat sur la reprise des Intercités par la Région en 2016, l'Etat a financé 720M€ d'acquisition de trains, certes pas pour la ligne Paris-Granville, mais pour la Normandie. Dans ce cadre, et puisque c'est la Région qui reprenait la main sur les Intercités, l'Etat a demandé à mettre fin à l'engagement qu'il avait pris en 2014. Dans le cadre de cette négociation, vu le montant très important que l'Etat apportait en investissement, il n'y a plus de soutien en fonctionnement, ni pour Paris-Granville ni pour les autres lignes. Le deal était global. Ce n'est pas nouveau.

Depuis, la desserte a été maintenue (sauf en ce moment du fait du plan de transport adapté lié à la crise sanitaire), et même améliorée avec les arrivées à Montparnasse (qui ne sont en rien une compensation, mais bien une conquête de la Région), et l'ajout d'un train direct vers le Mont-Saint-Michel.



Entre Avranches et Dol, entretien et modernisation du réseau normand

Accès des trains normands en gare de Paris-Saint-Lazare

Courant 2020, Arnaud Davy, membre actif de l'ADPCR est inquiet des propos entendus lors de la dernière AG de l'ADPCR à Pontorson, propos faisant état des difficultés d'accès des trains normands en gare de Paris-Saint-Lazare et en gare Montparnasse. Ses craintes étant renforcées par la disparition momentanée à Lison de certaines correspondances entre les trains de la ligne Paris-Cherbourg et les nouveaux cars Nomad à destination de Saint-Lô et Coutances, il a écrit à Philippe Bas, Sénateur de la Manche et ancien Président du Conseil Départemental de la Manche, soutien de longue date de l'ADPCR. Ce dernier a retransmis le courrier au Président Morin qui lui a répondu en apportant un certain nombre de précisions qui méritaient d'être diffusées à l'ensemble de nos membres.

Je tiens à remercier Arnaud Davy pour son initiative et les démarches qu'il a entreprises auprès du Sénateur Philippe Bas afin que ce dernier nous autorise à reproduire dans les colonnes de la lettre de l'ADPCR, l'intégralité de la réponse que le Président Morin lui avait faite.

Si nous pouvons être rassurés sur le court et moyen terme, l'accès des trains normands dans les gares parisiennes reste un problème majeur source de dysfonctionnement et d'insatisfaction. Sujet que nous aborderons longuement dans le prochain bulletin.

Voici la lettre datée du 8 décembre 2020 :

Monsieur le Sénateur,

Vous avez bien voulu m'adresser copie du courrier reçu de M. Davy, attirant votre attention sur les conséquences délétères de la saturation du réseau ferroviaire francilien sur la qualité du service offert aux voyageurs normands. Dans sa réflexion, M. Davy évoque même un scénario extrême où seraient supprimées les liaisons directes Cherbourg-Caen-Paris ou Le Havre-Rouen-Paris au profit d'une correspondance imposée à Mantes la Jolie.

En réponse à ces craintes, je puis vous assurer que la politique ambitieuse que je mène en matière ferroviaire s'efforce justement de contenir l'impact de la congestion francilienne sur les relations normandes vers Paris, et de préserver à tout prix l'accès à la gare St Lazare, vital pour notre territoire.

La qualité de cet accès est également une préoccupation permanente de la Région Normandie tant je sais combien les nombreux retards sont étroitement liés à cette situation.

La négociation avec l'Île de France est constante et porte autant sur la desserte que sur les sujets liés aux infrastructures.

En matière de desserte, les négociations menées dans le cadre de la préparation du nouveau plan de transport ferroviaire mis en place en 2020 ont permis de limiter autant que possible les arrêts des trains normands en gare de Mantes La Jolie.

La Région maintient, par ailleurs, sa requête auprès de SNCF visant à obtenir à terme l'arrivée de l'ensemble des trains de l'axe Granville-Paris en gare Montparnasse et non plus Vaugirard. Ainsi, 83% d'entre eux doivent être rattachés à Montparnasse en 2021 alors même qu'aucun ne l'était en 2019.

S'agissant de l'infrastructure, comme vous le savez, la Région s'engage fortement en faveur de la réalisation d'un saut-de-mouton à Clichy, seule solution permettant d'améliorer la régularité des trains normands lourdement impactée par les cisaillements entre les voies dédiées aux transiliens et aux trains normands. Cet ouvrage majeur constituera ainsi un gage d'acheminement des voyageurs normands jusqu'à Saint-Lazare dans les meilleures conditions.

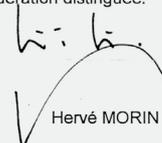
Par décision de la Commission permanente du Conseil régional du 6 juillet dernier, elle a pris à sa charge la part de financement attendue de l'Île de France pour la préparation aux études de l'avant-projet de cet ouvrage (225 K€ soit un total pour la Région Normandie de 450 K€ sur les 900 K€ du coût total partagé avec l'Etat).

Elle a également mobilisé les collectivités et intercommunalités normandes afin de financer les travaux de construction de l'infrastructure à parité avec l'Etat.

Vous m'interrogez par ailleurs sur l'avenir des correspondances à Lison en direction de Saint-Lô et Coutances, tant le matin en provenance de Cherbourg que le soir au retour de Paris. J'ai le plaisir de vous faire connaître que la correspondance du matin demeurera valide en 2021, les horaires de ces trains ne subissant aucune modification.

Il en sera de même s'agissant de la correspondance du soir assurée à 23h32 en gare de Lison avec un car desservant bien également Saint-Lô et Coutances.

Je vous prie de croire, Monsieur le Sénateur, à l'assurance de ma considération distinguée.


Hervé MORIN

Nouvelles brèves

Reprise du service normal

A compter du vendredi 16 avril, le trafic reprendra normalement sur le réseau Nomad trains. Ce service aurait dû être appliqué depuis le 13 décembre si la Covid n'était pas venue tout perturber.

Une correspondance rétablie à Lison

Depuis le 13 décembre, la correspondance n'était plus assurée à Lison avec le train en provenance de Cherbourg pénalisant de nombreux « navetteurs » qui se dirigent chaque jour vers Saint-Lô ou Coutances. Depuis le 8 mars, cette anomalie a été résolue et un car part de Lison à 8h10 pour assurer la correspondance avec le TER arrivant de Cherbourg à 7h59. Merci à l'UDUPC et à la Fnaut Normandie pour leur intervention qui a permis la résolution de ce problème.

Ferroutage

Le projet de ferroutage envisagé entre Cherbourg et Bayonne devrait voir le jour fin 2022, la crise de la Covid ayant engendré des retards. Un aller et retour journalier permettra de transporter des remorques routières en provenance d'Irlande avec les bateaux de la Brittany Ferries, sur des wagons spéciaux à destination de Mouguerre près de Bayonne soit pendant près de 950 km. L'itinéraire passe par Caen, Le Mans, Saint-Pierre-des-Corps et Poitiers. Des travaux sont en cours car en raison de la hauteur des futurs convois (4 m), il faut procéder à la mise au gabarit de certains des ouvrages d'art de la ligne empruntée.

Tramway de Caen

Après avoir inauguré ses 3 premières lignes de tramway en juillet 2019, Caen-la-Mer vient d'annoncer, le mardi 9 mars, la création d'une nouvelle ligne de tramway fer devant traverser la ville de Caen d'Est en Ouest.

L'objectif serait de rejoindre, depuis le centre-ville de Caen, le quartier du Chemin-Vert et au-delà du périphérique, vers Saint-Contest (parc Athéna) et le quartier de Beaulieu. Il est également prévu l'extension des lignes de tramway existantes, depuis le terminus Campus 2, vers Épron ; depuis le terminus Presqu'île, vers l'éco-quartier Nouveau Bassin ; depuis le terminus Hauts de l'Orne, vers le sud de Fleury-sur-Orne.

Le tracé de la nouvelle ligne sera connu en 2023 et sa mise en service est envisagée pour 2028.

Tarifification : une nouveauté avec le FLEXI'PASS

Pour répondre aux attentes des personnes en télétravail, en voyage professionnel ou en mission, la Région Normandie et la SNCF ont créé le FLEXI'PASS. Il est adapté si vous effectuez 10 allers-retours sur 30 jours soit une fréquence de déplacement de 2 allers/retours par semaine en moyenne.

Pour tout savoir sur ce nouveau produit, suivez ce lien : www.ter.sncf.com/normandie/offres/tempo-nomad/flexipass

Mont-Saint-Michel - Dernière minute

Lors du comité de territoire Sud-Normandie du 18 mars, la SNCF a apporté des précisions sur la 2ème édition de la desserte estivale Paris-Mont-Saint-Michel via Pontorson. Les voici en résumé :

- un aller-retour quotidien jusqu'au pied du Mont-Saint-Michel (trajet terminal en navette),
- offre à partir du samedi 19/06 jusqu'à début octobre,
- arrêt commercial à Folligny en cours d'études suite demande des associations, notamment l'ADPCR,
- forfait à 27€ au départ de Paris (forfait intra-régional à l'étude),
- des réflexions en cours pour développer les services aux voyageurs au départ, pendant le trajet, sur le site et au retour.

L'ADPCR s'est réjoui de ces bonnes nouvelles et a mis l'accent sur 3 points :

- la présence de nombreux vélos dans ces circulations qui nécessite l'adaptation des rames pour répondre à la demande,
- le trajet aller-retour Pontorson-Granville effectué par la rame Régiolis, nécessité par des contraintes techniques, sera-t-il ouvert aux voyageurs comme l'an dernier ? La réponse est oui et il fera même l'objet d'une communication spécifique,
- à l'aller, le délai de correspondance de 30 mn à Pontorson avec les bus pour le Mont-Saint-Michel est trop long pour de nombreux usagers. Puisque la plupart du temps, 2 bus sont nécessaires, l'ADPCR a proposé d'en faire partir un 15 mn après l'arrivée du train et l'autre dans les 30 mn. Ce problème va être abordé avec Transdev, opérateur sur cette ligne.



Association pour la défense et la promotion du Chemin de fer
et de l'intermodalité dans l'ouest de la Région Normandie



adpcr

Hôtel de Ville - BP 330
50010 Saint-Lô cedex

Adresse email : adpcr.saint-lo@orange.fr
Retrouvez toute notre actualité sur le site www.adpcr.fr