



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**Conseil général des ponts et chaussées**

**N° 005052-01**

## **AMELIORER LES ACCES FERROVIAIRES**

### **AU MONT-SAINT-MICHEL**

#### **RAPPORT DE LA MISSION**

##### **PRESENTE PAR**

**Henri LEGENDRE**

**Ingénieur général des  
ponts et chaussées**

**Claude LIEBERMANN**

**Ingénieur général des  
ponts et chaussées**

**Jean-Louis PICQUAND**

**Ingénieur des ponts et  
chaussées**

**Mai 2007**



## Sommaire

	<b>P</b>
<b>Résumé du rapport</b>	3
<b>Introduction</b>	5
<b>I Desserte du Mont-Saint-Michel, desserte de toute la Baie</b>	7
A Répartition des logements et des hébergements touristiques	7
B Les infrastructures ferroviaires desservant la Baie	12
C Les points des jonctions ferroviaires	14
D Une infrastructure ferroviaire spécifique pour le Mont-saint-Michel ?	15
E Dépendance réciproque entre activités économiques, habitat et tourisme, pour justifier des investissements	16
<b>II La desserte ferroviaire du Mon-Saint-Michel aujourd'hui : mal organisée, mal mise en valeur, avec une fréquentation marginale</b>	17
A La situation actuelle, un accès ferroviaire au Mont marginal et résiduel	17
B Les difficultés de l'accès traditionnel par Paris-Granville (Folligny)	18
C L'apport déterminant du TGV par Rennes, aujourd'hui inexploité	20
D Les perspectives ouvertes par l'amélioration des infrastructures	21
E Des évolutions possibles à plus long terme	22
<b>III Un potentiel réel de transfert vers le train</b>	24
A Estimation théorique du transfert modal possible	24
B Les conditions pour la réalisation du transfert modal	27
<b>IV Les évolutions proposées à court, moyen et plus long terme</b>	28
A Le court terme (2007/2008), l'amorce du transfert modal : utiliser à plein les possibilités du TGV de Saint-Malo	28
B Le moyen terme (2012/2013), une étape déterminante pour le transfert modal	30
C Après 2013, l'objectif final, Paris-Mont-Saint-Michel en 2h00 sans rupture de charges ?	31
D Synthèse et comparaison	32
<b>V Conditions de la réussite, suivi et évaluation</b>	34
<b>Les conditions de la réussite</b>	34
A Eviter des concurrences inutiles et pénalisantes	34
B Réaliser rapidement les anticipations foncières indispensables	35
<b>Prendre les décisions au bon moment</b>	37
A La nécessité d'un suivi partenarial en temps réel des évolutions	37
B Effectuer les corrections nécessaires au moment opportun	37
<b>Conclusion</b>	38



## Résumé du rapport

L'observation de l'origine des 3 000 000 de touristes qui viennent chaque année au Mont-Saint-Michel montre que la part des visiteurs y accédant par le train, aujourd'hui marginale (1,5 %) peut augmenter de façon sensible au cours des prochaines années et justifier des investissements adaptés de modernisation des accès, au delà de ceux, déjà importants (104 millions €), prévus dans le cadre des contrats de projet Basse-Normandie et Bretagne.

Cette augmentation du nombre de visiteurs du Mont-Saint-Michel venant en train pourra être considérablement accélérée, d'une part par les effets du TGV Bretagne (mise en service en 2012-2013), qui va raccourcir de 38 minutes la durée du trajet Paris-Rennes et donc des destinations en aval, d'autre part par le prolongement de la future navette du Mont-Saint-Michel jusqu'à la gare de Pontorson, qui permettra de rétablir l'égalité en matière de ruptures de charges entre les voitures ou les cars, aujourd'hui très avantagés, et le train.

Le rapport propose les moyens pour aboutir à un développement important de l'accès en train, en particulier pour les visiteurs qui viennent en France par les aéroports parisiens, d'origine européenne, d'Amérique ou du sud est asiatique, ou pour ceux, français ou étrangers, qui peuvent bénéficier de façon directe des réseaux TGV.

Dans une hypothèse basse, les perspectives tracées représentent une augmentation, concentrée en été et sur la saison intermédiaire, de près de 15 % des voyageurs sur l'axe Paris-Rennes (230 000 voyages) et dans une hypothèse un peu plus ambitieuse, mais malgré tout prudente, de près de 24 % (400 000 voyages).

Ces perspectives, ajoutées au potentiel déjà présent de résidences principales et secondaires, ainsi que d'hébergements touristiques, dans le sud de la Manche, particulièrement des régions du Mont-Saint-Michel et d'Avranches, justifient une organisation nouvelle des dessertes par le train portant à la fois sur l'accès traditionnel (Paris-Granville), dont le développement apparaît possible, mais limité et spécialisé, malgré les efforts encore nécessaires, et sur un accès moderne par le TGV et par Rennes, qui présente bien entendu les potentialités les plus importantes.

Trois possibilités évolutives dans le temps sont présentées pour la montée en puissance des relations par Rennes, à trois horizons :

- A court terme (2007/2008), mettre en place trois liaisons par jour, adaptées au niveau des horaires et des fréquences, des TGV Paris-Saint-Malo desservant Dol de Bretagne, et une correspondance directe par car vers le Mont-Saint-Michel, permettant une journée de séjour dans de bonnes conditions. La durée totale du trajet sera de l'ordre de 3h10, avec une rupture de charges,
- A moyen terme (2012/2013), utiliser le gain important de temps permis par le TGV Bretagne, les effets des travaux prévus aux contrats de projet et la desserte du Mont par navette prévue à partir de la gare de Pontorson. Deux options sont possibles, soit une correspondance TGV-car à Dol de Bretagne, le car conduisant les visiteurs à la Caserne, soit une correspondance quai à quai TGV-TER à Rennes desservant Pontorson pour accéder à la navette. La durée totale du trajet jusqu'au point d'accès à la navette sera de l'ordre de 2h25, avec une rupture de charges,
- A plus long terme, la solution durable optimale passe par un accès direct par TGV et une accélération de la liaison entre Dol et Pontorson. Cela exige l'électrification du tronçon

Dol-Pontorson, éventuellement jusqu'à Avranches, complétée par un raccourcissement, qui pourrait être obtenu par la réalisation d'un contournement ferroviaire sud de Dol de Bretagne. L'organisation serait complétée, pour faciliter le déplacement dans la Baie des visiteurs venant en train, par le développement du Trans Baie (Saint-Malo, Dol de Bretagne, Pontorson, Avranches, Folligny, Granville), qui pourrait éventuellement prendre ultérieurement, en fonction de la fréquentation, la forme d'un tram train, intégrant ou non, selon les choix faits, la navette desservant le Mont. La desserte par tram train du Mont supposerait en effet des investissements importants. La durée du trajet pourrait être ainsi de l'ordre de 2h00 ou 2h10, sans aucune rupture de charges autre que le passage à la navette desservant le Mont.

En plus des choix politiques nécessaires, il est indispensable, pour atteindre ces objectifs, que la SNCF s'organise pour la promotion et la vente d'un accès au Mont-Saint-Michel par la voie ferroviaire, au niveau de ses guichets, de son site Internet ou des contacts commerciaux avec les tours-operators.

Le rapport insiste enfin sur la nécessité d'éviter des concurrences inutiles et préjudiciables, par exemple entre l'accès par Paris-Granville et celui par Rennes, entre la gare de Pontorson et celle Dol de Bretagne, et de préparer, notamment au plan des documents d'urbanisme et des anticipations foncières, les décisions d'investissements publics, afin qu'elles puissent, le moment venu, être prises dans des conditions optimales.

Il termine en proposant la création d'un comité permanent de suivi du transfert modal, animé par le syndicat mixte Baie du Mont-Saint-Michel et l'Etat, dans le cadre du comité de pilotage de l'opération, et associant les deux régions, les communes ou communautés, lieux de correspondances, directement concernées (Pontorson et Dol de Bretagne notamment), RFF et la SNCF, de façon à prendre, en temps utiles, les décisions opportunes. Les associations volontaires, actives sur la Baie, pourraient être entendues régulièrement par ce comité.

## Introduction

Par lettre du 7 décembre 2006 au Vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, le Ministre a confié une mission de réflexion, d'analyse et de propositions afin d'améliorer les dessertes ferroviaires du Mont-Saint-Michel, en tenant compte à la fois des évolutions récentes intervenues dans le projet de Rétablissement du Caractère Maritime, à la suite de la déclaration d'intention signée par le Premier ministre le 16 juin 2006 et des décisions d'investissements ferroviaires prises, d'une part pour la ligne nouvelle Paris-Rennes, d'autre part pour la modernisation de la liaison Caen-Rennes entre Dol de Bretagne et Folligny, dans le cadre des contrats de projet 2007-2013 entre l'Etat et les régions Basse-Normandie et Bretagne.

La copie de la lettre de mission du 7 décembre 2006 figure en annexe 1.

Le site emblématique du Mont-Saint-Michel reçoit annuellement de l'ordre de 3 000 000 de visiteurs. Ils y accèdent aujourd'hui pour la plus grande majorité en voiture individuelle, pour une minorité en autocar de tourisme et seulement pour un nombre très faible en train.

Les évolutions du projet Mont-Saint-Michel décidées en application de la déclaration d'intention signée par le Premier ministre le 16 juin 2006, mise en oeuvre par le protocole de partenariat du 24 novembre 2006, prévoient notamment, afin d'assurer un développement économique et touristique durable, de favoriser l'utilisation des transports ferroviaires pour l'accès des visiteurs, en particulier par le prolongement jusqu'à la gare de Pontorson de la navette initialement prévue entre l'entrée de la passerelle et le nouveau parking de la Caserne. Cette gare sera ainsi appelée à devenir un pôle important d'échange inter modal, en premier avec les trains de la ligne Caen-Rennes et, en fonction des travaux effectués, avec d'autres trains qui pourront y accéder.

Cela a comme conséquence de modifier et de conforter les perspectives de desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel, jusqu'à présent uniquement envisagées, sur la base d'une étude réalisée en 2003 par Réseau Ferré de France, par la construction d'une ligne nouvelle d'environ 5 Km conduisant au parking de la Caserne à partir de la ligne Avranches-Dol de Bretagne, à hauteur du bourg de Tanis.

L'augmentation de la part modale du transport ferroviaire pour l'accès au Mont-Saint-Michel est essentielle, pour entrer concrètement dans une perspective de développement touristique durable, pour justifier l'aide de l'Union Européenne dans le cadre de son programme 2007-2013, ainsi que pour aboutir à un calibrage adapté du parking de la Caserne, nécessaire pour maîtriser les coûts dans le temps et permettre la conclusion d'une Délégation de Service Public équilibrée. Cette augmentation apportera en outre une meilleure répartition des visiteurs dans l'année, et un élargissement de la zone de rayonnement économique et touristique du Mont. Ces apports apparaissent positifs pour l'activité touristique.

Dans ce contexte, la mission a pour objet de réaliser une synthèse des évolutions intervenues ou prévues et d'en tirer toutes les conséquences à court, moyen et long terme.

Il s'agit d'identifier « les schémas de desserte les plus pertinents », avec un double objectif :

- améliorer l'accès au Mont-Saint-Michel pour les visiteurs venant de la région en privilégiant un accès en transport en commun pour éviter les difficultés de circulation,
- améliorer l'accès au Mont-Saint-Michel pour les visiteurs individuels et les groupes touristiques venant d'une région plus éloignée.

Conformément à la lettre de mission, les contacts nécessaires pour élaborer ce rapport ont été pris, tant avec RFF, la SNCF que les collectivités locales concernées, les deux régions Basse-Normandie et Bretagne, le département de la Manche, le Comité Economique et Social de Basse-Normandie et un certain nombre d'élus et d'associations. La liste des différentes personnes rencontrées fait l'objet de l'annexe 2.

Ces différents contacts ont fait apparaître une convergence de vue entre les différents acteurs politiques et économiques, qui a rendu plus facile le travail de rédaction et de synthèse.

Pendant la préparation du rapport, les contrats de projet avec les régions Basse-Normandie et Bretagne ont été mis au point et signés. Un certain nombre de leurs dispositions sont essentielles pour la mise en oeuvre des solutions proposées, en premier la confortation de la ligne entre Folligny et Dol de Bretagne, l'électrification pouvant suivre ultérieurement.

En fonction des analyses du rapport, les propositions sont formulées à trois horizons :

- Court terme, dispositions immédiates ou à court terme (2007/2008),
- Moyen terme (2012/2013), l'utilisation des investissements des contrats de projet, l'achèvement complet des travaux du projet de Rétablissement du Caractère Maritime du Mont-Saint-Michel, en particulier la mise en service de la navette, ainsi que surtout, l'accélération des liaisons Paris-Rennes par TGV,
- Plus Long terme, en fonction des décisions qui seront prises, la montée en puissance du schéma de transfert modal, éventuellement accompagnée de travaux complémentaires pour accélérer la liaison entre Rennes et Pontorson et éviter toute rupture de charges depuis Paris.

Le rapport s'articule autour des chapitres suivants :

- 1) Le constat : il faut considérer, non seulement la desserte du site emblématique du Mont-Saint-Michel, mais celle de toute une région, la Baie, composée de pôles dynamiques d'habitat, économiques et touristiques, qui se confortent les uns les autres,
- 2) La situation actuelle : une fréquentation ferroviaire du Mont-Saint-Michel complètement marginale. La qualité médiocre des infrastructures et des relations ferroviaires, ainsi qu'un certain manque de communication de la SNCF en sont en partie responsables,
- 3) Le potentiel de transfert vers le transport ferroviaire apparaît réel. Par ailleurs, les conditions pour progresser de façon significative ne semblent pas hors de portée,
- 4) Des voies de solution sont proposées aux différents horizons,
- 5) Les conditions de la réussite sont précisées, ainsi que la nécessité d'un suivi en temps réel des évolutions pour mettre en oeuvre les corrections et adaptations souhaitables.



## **I. Desserte du Mont, desserte de toute la Baie**

Les besoins de transport dépendent du nombre et de la répartition des habitants permanents, ainsi que de ceux des touristes hébergés sur la baie. Il faut bien entendu ajouter le plus important, les trois millions de visiteurs qui se rendent chaque année au Mont-Saint-Michel.

Il est donc essentiel de partir de la réalité économique et touristique du Mont-Saint-Michel et de son territoire proche, par une analyse élargie à l'ensemble de la Baie et à sa zone d'influence.

Les données sont claires : le nombre d'habitants permanents sur le Mont est faible (de l'ordre de 20 personnes), ceux qui y travaillent habitent généralement à proximité. La plupart des touristes viennent au Mont pour la journée et, s'ils restent plus longtemps, séjournent dans la Baie, entre Granville et Saint-Malo, ou plus loin, en Bretagne ou en Normandie.

La population des résidents permanents sur le pourtour de la Baie du Mont-Saint-Michel (de l'ensemble Dinard/Saint-Malo jusqu'à Granville/Villedieu-Les-Poëles) représente environ 215 000 personnes. On trouve une capacité d'hébergement à peu près équivalente quand on mesure la capacité d'accueil totale, en tenant compte des résidences secondaires et des hébergements marchands (hôtels, gîtes, campings...).

Sur certains secteurs (Dinard, Sartilly/Bec d'Andaine), lors des pics de fréquentation, le ratio entre la population hébergée totale et la population permanente est de l'ordre de trois. Ce même ratio reste supérieur à deux autour de Cancale et entre Pontorson et le Mont-Saint-Michel.

En revanche, le secteur d'Avranches apparaît aujourd'hui faiblement doté en hébergements touristiques, environ 1 000 lits pour les hébergements marchands et 2 000 résidences secondaires, surtout si on le compare aux autres agglomérations de la Baie (Granville, Saint-Malo et Dinard).

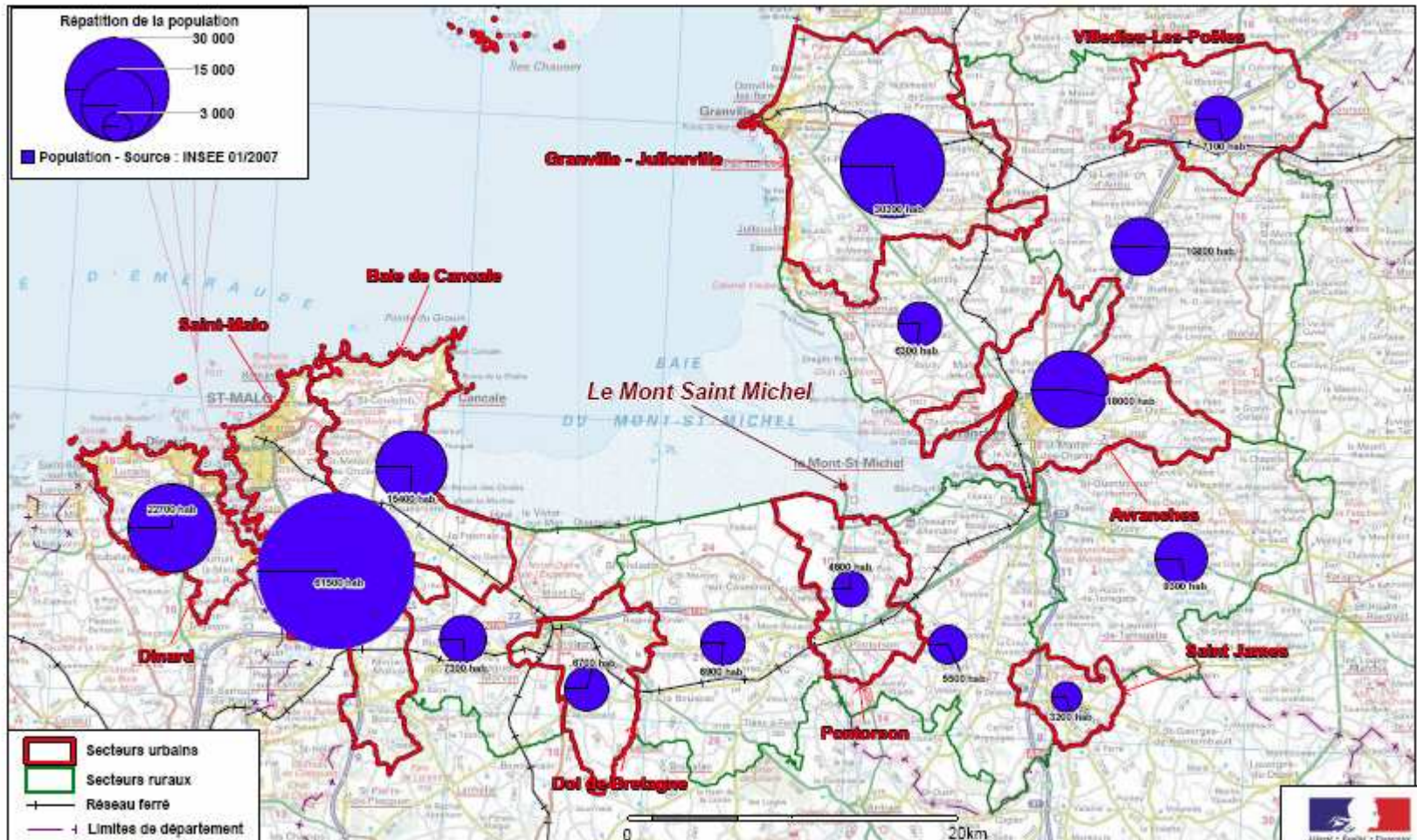
Compte tenu des taux d'occupation évalués pour les résidences secondaires et les hébergements touristiques (55 %), compte tenu de la légitimité de compter les touristes logés en gîtes et chambres d'hôtes, on peut évaluer à plus de 300 000 équivalents habitants permanents, dont plus de 100 000 touristes, la population présente sur la Baie, avec des pointes très importantes les week-end, et particulièrement les grands week-end de Pâques, de l'Ascension et de Pentecôte, et les mois d'été, juillet et août.

### **A - Répartition des logements et des hébergements de nature touristique sur la Baie**

Une première approche consiste donc à recenser la répartition sur la Baie des habitations permanentes et les hébergements de nature touristique.

Ces données sont illustrées par les trois cartes des pages suivantes.

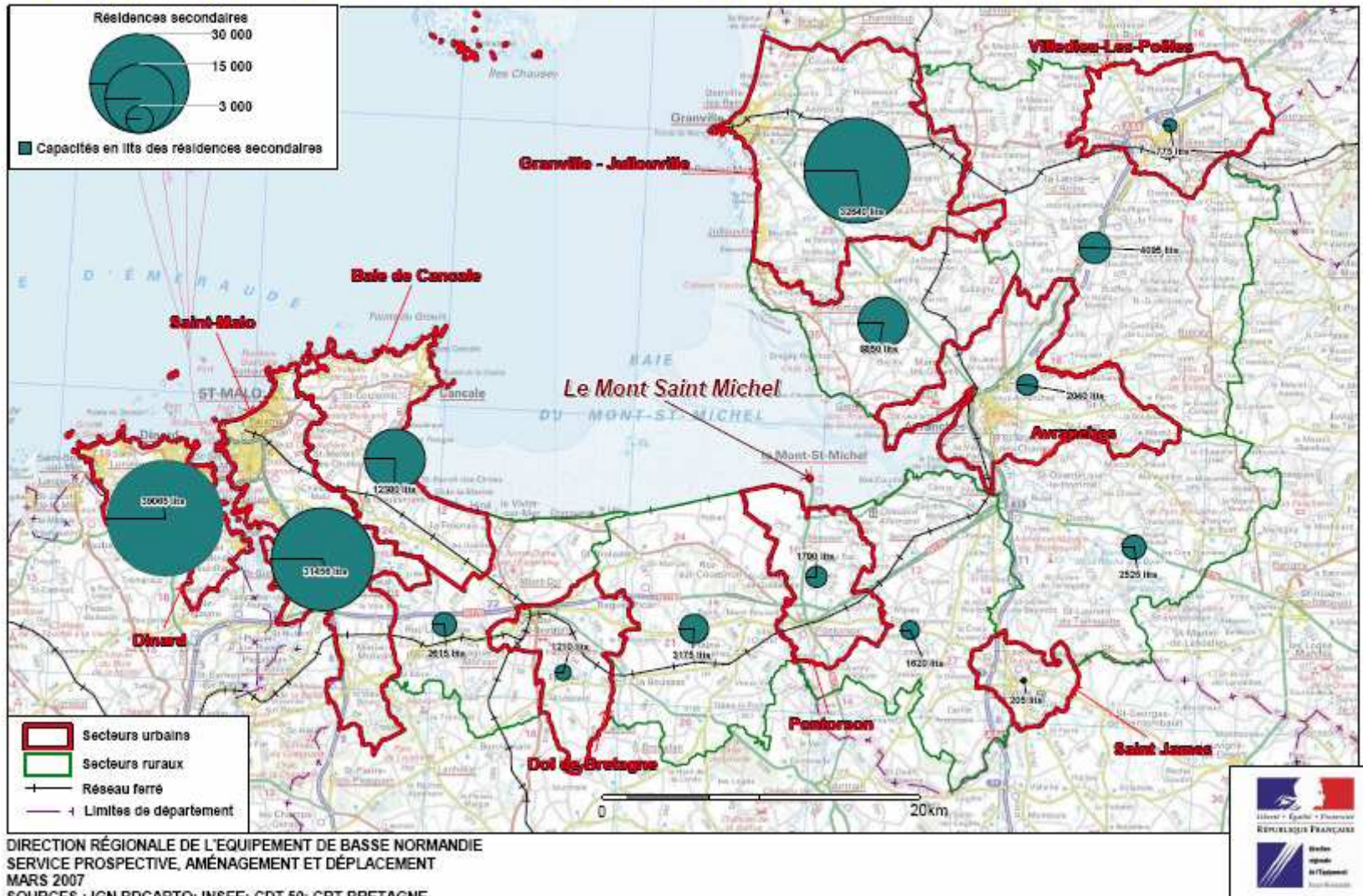
# BAIE DU MONT SAINT MICHEL : POPULATION



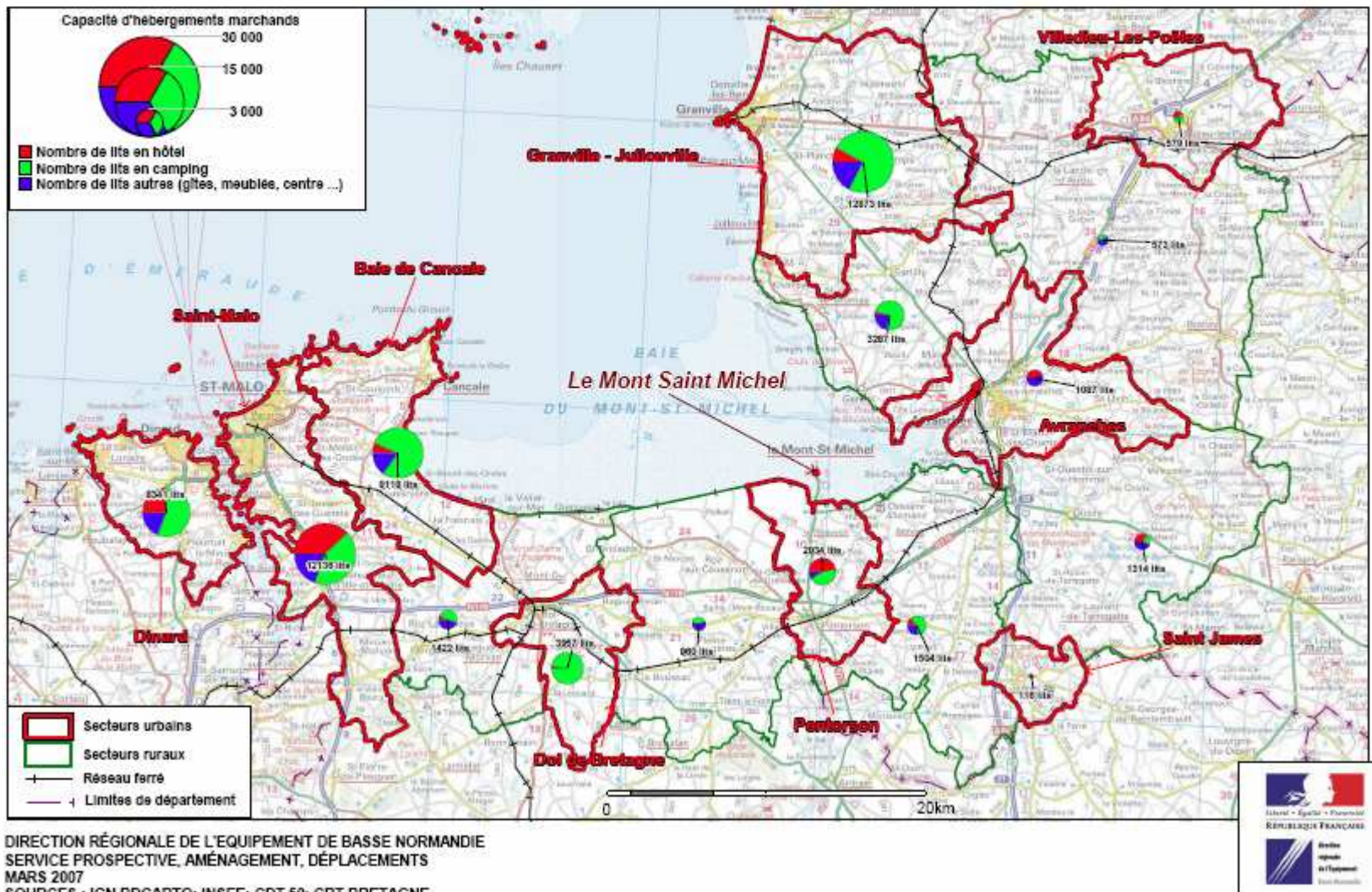
DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT DE BASSE-NORMANDIE  
 SERVICE PROSPECTIVE, AMÉNAGEMENT, DÉPLACEMENTS  
 MARS 2007  
 SOURCES : IGN BDCARTO; INSEE; CDT 50; CRT BRETAGNE



# BAIE DU MONT SAINT MICHEL : RÉSIDENCES SECONDAIRES



# BAIE DU MONT SAINT MICHEL : HÉBERGEMENTS MARCHANDS



Les principaux pôles à desservir par le transport public apparaissent sur ces cartes :

- Au niveau des pôles urbains, d'abord l'ensemble Saint-Malo, Dinard et Cancale (84 500 habitants), ensuite dans une moindre mesure, la petite agglomération de Pontorson (4 100 habitants), l'agglomération d'Avranches (14 700 habitants) et la côte entre Granville, Jullouville et Saint-Jean le Thomas (22 000 habitants), auxquels s'ajoutent plusieurs pôles d'importance variable dans l'arrière pays, par exemple Dinan (22 400 habitants) Dol de Bretagne (4 600 habitants dans une communauté de 12 000 habitants), Saint-James (2 900 habitants)... La répartition de la population permanente apparaît assez équilibrée autour de la baie, grâce à l'apport de Granville et Jullouville, un peu plus importante côté Bretagne,
- Pour les résidences secondaires, un nombre nettement plus important côté Bretagne. En particulier, la région proche du Mont-Saint-Michel et d'Avranches comporte relativement peu de résidences secondaires,
- Pour les hébergements touristiques marchands, hôtels, camping, gîtes, une répartition équilibrée autour de la baie, avec deux pôles dominants, Saint-Malo et Granville.
- Il faut compléter cette analyse par la première et plus importante nécessité de desserte, celle du Mont-Saint-Michel lui même, avec ses 3 000 000 de visiteurs chaque année.

Au total, pour les clientèles SNCF potentielles, soit par leur origine soit par leur destination, l'analyse cartographique fait apparaître quatorze zones plus ou moins importantes au niveau de leur population et de leur accueil de type touristique :

- Cinq zones d'habitat importantes (de l'ordre de 15 000 habitants au moins), Dinard, Dinan, Saint-Malo, Avranches et Granville,
- Six zones d'habitat de taille moyenne, Cancale, Dol de Bretagne, Pontorson-Mont-Saint-Michel, Saint-James, la côte sur les communes de Saint-Pair sur Mer et Jullouville, et Villedieu-Les-Poêles.
- Trois zones rurales périphériques qui connaissent un développement de résidences secondaires et d'hébergements de tourisme, l'arrière pays breton, l'arrière pays du Mont-Saint-Michel et l'arrière pays nord, à l'ouest de Villedieu-Les-Poêles.

Mis à part l'ensemble urbain et touristique composé de Dinard, Saint-Malo et Cancale, les capacités d'accueil apparaissent relativement dispersées autour de la Baie, ce qui justifie le projet de liaison ferroviaire Trans Baie (en service en 2008 ou 2009) pour faciliter les déplacements internes et les liaisons avec les axes structurants de transport public.

Pour les déplacements à plus longue distance, vers Paris et les autres régions françaises et européennes, les cartes font apparaître l'intérêt et la pertinence de la desserte TGV vers Saint-Malo, justifiée par la population permanente, ainsi que par le nombre de résidences secondaires et d'hébergements touristiques.

La partie est de la Baie du Mont-Saint-Michel offre un potentiel global à peu près équivalent, bien qu'un peu plus faible, en tenant compte de l'apport de Granville. Mais ce potentiel est notablement accru par le site emblématique du Mont-Saint-Michel et ses 3 000 000 de visiteurs, dont une partie vient de loin pour un séjour court.

On peut tirer de cette analyse deux conclusions concernant la desserte ferroviaire de l'est de la Baie et du Mont-Saint-Michel :

- Le potentiel de Granville et des villes proches, accru par les liaisons avec les îles Anglo-Normandes, est suffisamment important pour assurer le fonctionnement de la ligne Paris-Granville, d'autant qu'il est conforté par les clientèles de cette ligne en amont, notamment Vire, Flers, Argentan, L'Aigle... Cette ligne a donc de réelles capacités pour se maintenir et se développer, notamment pour la clientèle de week-end et de vacances. Cette situation est confirmée par un bilan financier d'exploitation qui s'améliore, aujourd'hui proche du petit équilibre. Cela justifie un examen attentif,
- La spécificité et l'importance de la clientèle du Mont-Saint-Michel sont de nature à justifier l'étude d'une desserte moderne particulière, qui sera confortée par la clientèle, certes relativement modeste aujourd'hui, de la région d'Avranches et du sud Manche.

Le choix du mode et de la forme de cette desserte, soit le passage par le nord (liaison à Folligny avec la ligne Paris-Granville), soit le passage par le sud (liaison à Dol de Bretagne avec la ligne Saint-Malo-Paris), soit une combinaison complémentaire des deux possibilités, devra se faire en fonction de considérations sur la durée des trajets, le nombre de ruptures de charge, le confort et le prix, adaptés à chaque type de clientèle visé.

Il faut néanmoins tenir compte, pour un éventuel accès en train et s'agissant du Mont-Saint-Michel, du type de clientèle majoritaire, une clientèle de court séjour venant de loin, de France, d'Europe ou du monde, donc une clientèle pour laquelle la durée, le confort et les conditions du trajet sont des éléments importants.

### **B - Les infrastructures ferroviaires desservant la baie du Mont-Saint-Michel**

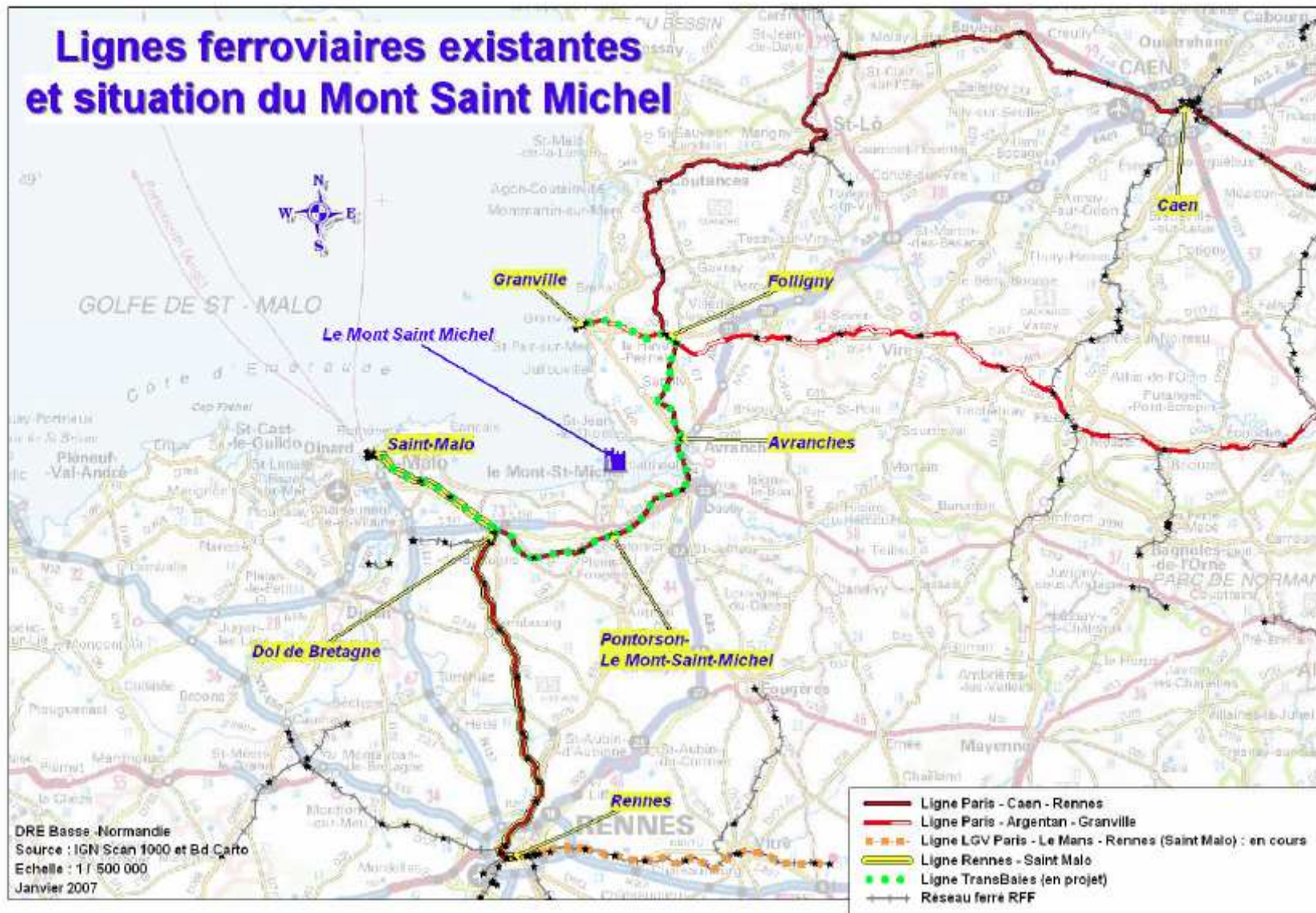
La carte suivante montre les infrastructures ferroviaires sur la Baie et les relations avec les trois liaisons nationales et inter régionales desservant la Normandie (Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Granville) et la Bretagne et le sud de la Normandie (Paris-Rennes).

Dans la pratique, la relation utilise systématiquement la liaison Caen-Rennes, dont l'importance structurante est fondamentale, bien qu'elle ait été relativement délaissée au cours des trente dernières années. S'ajoute la liaison Trans Baie, qui va être lancée en 2008 et 2009, pendant la période estivale.

On verra aussi plus loin que, en dehors des relations Paris-Rennes (TGV), Rennes-Saint-Malo (TGV et TER), Paris-Caen et Caen-Saint-Lô (Corail), ces liaisons sont, en l'état actuel, largement inadaptées à des circulations modernes.

On mesure par ailleurs que la liaison TGV Paris-Rennes-Saint-Malo, si elle permet de répondre à une part importante des besoins de déplacements des habitants et des touristes sur l'ensemble Saint-Malo, Cancale, Dinan, ce qui explique son succès, ne correspond que partiellement à la demande, notamment pour les déplacements touristiques, d'une part parce que l'accès de Dol au Mont-Saint-Michel n'est pas assuré dans des conditions optimales, d'autre part parce que les horaires des dessertes ne sont pas pleinement satisfaisants.

# Lignes ferroviaires existantes et situation du Mont Saint Michel



## **C - Les points de jonction ferroviaires**

Pour examiner les dessertes ferroviaires, il est indispensable de se placer à une échelle large, régionale bien entendu, mais aussi inter régionale, nationale et même internationale.

La relation entre le Mont-Saint-Michel et les liaisons nationales s'effectue sur les points nodaux suivants :

- à Lison et Saint-Lô, pour l'axe Paris-Caen-Cherbourg,
- à Folligny, pour l'axe Paris-Granville,
- à Dol de Bretagne et Rennes, pour l'axe TGV Paris-Rennes, prolongé aujourd'hui jusqu'à Saint-Malo.

S'ajoute le point central de transfert modal de Pontorson-Mont-Saint-Michel, le plus proche du Mont-Saint-Michel, pour lequel deux dispositions importantes nouvelles sont prévues :

- la desserte par la navette conduisant directement, sans rupture de charge, à l'entrée de la passerelle du Mont-Saint-Michel,
- l'accélération de la modernisation de la ligne Caen-Rennes, pour lui donner un véritable caractère structurant qui permettra de relier entre eux par une infrastructure plus moderne les trois points de jonction entre la Baie du Mont-Saint-Michel et les liaisons nationales, Lison Saint-Lô, Folligny et Dol de Bretagne.

Les gares n'ont jusqu'à présent jamais été mises en valeur, si on excepte les travaux en cours sur la gare de Dol de Bretagne, suite à sa desserte par le TGV de Saint-Malo. Il en résulte qu'aucun des points de jonction n'est actuellement équipé de façon correcte pour jouer une fonction d'interface par le passage direct de trains ou de correspondance pratique, quai à quai :

- Bien qu'elle soit directement liée au Mont-Saint-Michel, la gare de Pontorson est quasiment délaissée, avec un trafic faible, limité aux liaisons journalières Caen-Rennes, et des équipements réduits. L'environnement est vétuste et inadapté. Si les disponibilités foncières autour sont réelles, aucun plan n'a encore été établi pour les contrôler et les utiliser. La liaison entre le train et les autocars en direction du Mont-Saint-Michel n'est pas ni indiquée, ni favorisée, les usagers devant faire 100 m à pied pour rejoindre l'arrêt des bus...
- La simple halte de Folligny -peut-on réellement parler d'une gare, au sens commun ?- n'est dotée que d'un seul agent, dont le rôle est strictement limité au mouvement et à la circulation des trains de la liaison Caen-Rennes (seulement aujourd'hui trois par jour), les relations sur Paris-Granville étant gérées au plan des circulations depuis Granville. Cette halte n'est par ailleurs pas équipée pour le service commercial et l'agent ne dispose ni d'un ordinateur relié à Internet, ni même d'un indicateur SNCF papier à jour. De plus, au plan technique, les infrastructures ne permettent pas les mouvements entre Paris et le Mont-Saint-Michel (relation ouest sud et vice versa), qui nécessitent un rebroussement, avec un dispositif de sécurité particulier,
- La gare de Dol de Bretagne est en cours de modernisation, à la suite de l'accès des TGV. C'est sans conteste la plus capable, à tous égards, de répondre aux demandes nouvelles. On peut toutefois regretter que le tracé de la voie oblige à un détour important vers le nord, à vitesse réduite, pour aller de Rennes vers le Mont-Saint-Michel et à un rebroussement pour aller de Saint-Malo au Mont-Saint-Michel. A cet égard et à long terme, le sud de la commune paraît offrir des potentialités intéressantes.



## **D - Une ligne ferroviaire nouvelle spécifique pour le Mont-Saint-Michel ?**

Dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, Réseau Ferré de France (RFF) a réalisé en mars 2003, à la demande de la région, une étude préliminaire de la desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel.

L'étude a été basée sur le principe préalable que tous les visiteurs du Mont-Saint-Michel, quel que soit leur mode d'accès, devaient passer par le nouveau parking de la Caserne, point de départ des navettes. La continuité des modes de transport y était ainsi assurée.

Cette étude n'avait pas pour objet d'étudier d'autres variantes de solution.

A donc été seul envisagé le branchement d'une nouvelle ligne ferroviaire d'une longueur de l'ordre de 5 Km sur la ligne Caen-Rennes, à hauteur du bourg de Tanis. Une analyse fine a été effectuée sur le plan technique et sur les contraintes environnementales.

Il était indiqué que la liaison pourrait être assurée par le nord, par Folligny, en prolongement des liaisons Paris-Granville, avec des automoteurs de type X 72500. Cela supposait, au niveau de Folligny, de faire les travaux nécessaires pour assurer la relation Est Sud, impossible aujourd'hui. On mesure par ailleurs aujourd'hui, après quelques années d'expérience, l'inadaptation des automoteurs X 72500 aux missions longues sur Paris- Granville.

L'étude a abouti à deux propositions de fuseaux pour le tracé, au nord et au sud du bourg de Tanis. Le terminus ferroviaire a été étudié avec précision, avec plusieurs options. Dès ce stade préalable, les contraintes environnementales ont été examinées.

Les investissements liés aux voies de raccordement sur la ligne Caen-Rennes ainsi que l'adaptation des installations de campagne de cette ligne (passages à niveau, communications...) n'ont été ni intégrés à l'étude, ni chiffrés.

Le coût a été évalué par RFF à 21 millions € (valeur janvier 2003), soit environ 24,6 millions € (valeur décembre 2006). En ajoutant une évaluation du coût du raccordement à la ligne Caen-Rennes, le montant total des travaux nécessaires s'élève à environ 38 millions € (valeur décembre 2006), avec une précision de l'ordre de 20 %.

De plus, cet investissement n'aurait aucun sens si, au niveau de Folligny, n'étaient pas réalisés les travaux permettant un accès direct, sans rebroussement, des trains de Paris vers le Mont. Cela représente un coût supplémentaire évalué à 13 millions € (valeur décembre 2006).

Au total, faire accéder des trains jusqu'au parking de la Caserne par la ligne Paris-Granville représenterait un coût direct d'investissement qui peut être évalué à 51 millions € (valeur décembre 2006). A titre de comparaison, la modernisation du tronçon Pontorson-Dol de Bretagne (passage à 140 Km/h) a été chiffrée à 35 millions € et celle du tronçon Folligny-Pontorson à 69 millions € (investissements inscrits au Contrats de projet Basse-Normandie et Bretagne 2007/2013). Le supplément pour l'électrification du tronçon Dol-Pontorson a été évalué à 10 millions €.

Il est dommage que cette étude n'ait pas été précédée d'une réflexion économique et touristique sur les meilleurs moyens d'assurer l'accès des visiteurs au Mont-Saint-Michel par voie ferroviaire, en adaptant le projet, notamment le parcours de la navette, à cet objectif.

Il en résulte l'hypothèse d'un investissement relativement lourd (plus de 50 millions €), qui ne servirait, à raison d'un nombre limité de trains chaque jour, que pour la desserte saisonnière du Mont-Saint-Michel, avec, de plus, le handicap de la durée, de l'inconfort et de l'aléa du trajet

vers Paris sur la ligne Paris-Granville par automoteur X 72500.

Il paraît plus rationnel à tous égards d'envisager des investissements pour la desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel qui participent à la modernisation du réseau ferroviaire régional breton et normand et s'intègrent dans le système de transport public de l'ensemble de la Baie et dans une relation globale entre ces régions et le reste du pays.

### **E - Une dépendance réciproque entre activités économiques, habitat et tourisme, pour justifier les investissements**

Les pôles et les fonctionnalités sont en apparence autonomes. En fait, ils dépendent les uns des autres, parce qu'un transport ferroviaire moderne, pour justifier des investissements, doit nécessairement s'appuyer sur une clientèle régulière importante.

Il convient donc d'utiliser la modernisation des infrastructures existantes, les investissements d'accélération réalisés ou prévus, afin de répondre aux attentes de plusieurs clientèles. La clientèle touristique du Mont-Saint-Michel, par le transfert modal possible si les conditions de transport sont jugées satisfaisantes, apporte une part déterminante.

## II – La desserte du Mont-Saint-Michel aujourd’hui : mal organisée, mal mise en valeur, avec une fréquentation marginale

### A - La situation actuelle : un accès ferroviaire au Mont marginal et résiduel

La gare la plus proche, Pontorson-Mont-Saint-Michel, est située à 9 Km du Mont. Depuis cette gare, les voyageurs arrivant par le train doivent rejoindre le départ des bus, situé à 100 m, et emprunter le bus des Courriers Bretons, ligne gérée par le Département de la Manche. 14 aller-retour sont prévus en été et 11 en basse saison. Les indications de trafic communiquées pour 2005 font état de 36 000 voyageurs, qui comprennent une part de trafic local non touristique.

A cet accès direct des voyageurs à la gare de Pontorson, il convient d'ajouter deux autres moyens d'accès par le train :

- un bus affrété par la SNCF amène les voyageurs en transit à Villedieu-Les-Poëles (ligne Paris-Granville). Ce bus circule tous les jours en juillet et août et le week-end en mai, juin et septembre. Les chiffres communiqués par la SNCF font état de 2 500 voyages en 2004, ce qui est manifestement très faible
- un bus mis en place par la Région Bretagne, par ligne régulière, annoncé sur les panneaux d'information SNCF et accessible en sortant de la gare de Rennes, amène au Mont les voyageurs en provenance de Paris ou d'ailleurs, notamment des TGV Paris-Rennes. Quatre aller-retour sont prévus en été et trois en hiver. Les chiffres communiqués par la SNCF font état de 53 000 voyages annuels.

Le tableau suivant illustre la part modale actuel du fer dans les visiteurs du Mont-Saint-Michel.

	<i>Accès direct par Pontorson</i>	<i>Accès par Villedieu</i>	<i>Accès par Rennes</i>	<i>Total accès ferroviaires</i>	<i>Total Visiteurs</i>
Voyages	36 000	2 500	53 000	91 500	
Visiteurs	18 000	1 250	26 500	45 750	3 000 000
Part des visiteurs (%)	0,60	0,04	0,88	1,52	

L'accès en train au Mont-Saint-Michel concerne au maximum seulement 1,5 % des visiteurs, ce qui reste marginal.

On trouve une confirmation de ces chiffres dans l'étude FIGESMA sur la fréquentation pendant l'année 2004, qui, à partir du nombre d'autobus accédant au Mont et de leurs passagers, évalue le nombre de visiteurs par ce moyen de transport à 47 328, représentant 1,66 % du nombre total de visiteurs. La plus grande partie de ces visiteurs proviennent des lignes en correspondance avec les trains, à Pontorson, à Rennes ou à Villedieu-Les-Poëles.

Or le potentiel d'accès au Mont-Saint-Michel autrement qu'en voiture personnelle existe. Il est important. Il suffit de compter le nombre de cars longue distance, souvent originaires de la Région Parisienne, stationnés toute l'année devant l'entrée du Mont, parfois

plus de 100 les jours de haute fréquentation.

L'étude FIGESMA a ainsi recensé, pour l'année 2004, 12 517 autocars, soit en moyenne 34 autocars par jour, représentant 356 200 visiteurs, soit 12,5 % du nombre total des visiteurs. Avec les visiteurs venant déjà en train et en autobus (1,5 %), cela représente au moins un potentiel de 14 % des visiteurs.

Les causes du manque d'attractivité actuel du train pour l'accès au Mont-Saint-Michel sont nombreuses :

- Une relation distendue depuis le début du siècle, surtout après la deuxième guerre mondiale, entre la SNCF et le transport touristique, alors qu'elle était très forte aux débuts du chemin de fer (voir les trains de villes d'eaux),
- La position de la gare de Pontorson-Mont-Saint-Michel sur une ligne transversale secondaire (Caen-Rennes), ancienne, obsolète au plan technique et relativement délaissée jusqu'à ces dernières années. Depuis la régionalisation, la région Basse-Normandie a pris conscience de son caractère stratégique,
- L'existence de deux itinéraires pour relier le Mont-Saint-Michel à Paris, l'un par Folligny (ligne Paris-Granville), plus court (355 Km), mais pas du tout performant sur le plan du confort et du temps de parcours, l'autre par Rennes et la ligne TGV, performant, mais plus long (453 Km), donc plus coûteux pour les voyageurs. Le coût actuel d'un billet aller au tarif normal entre Paris et le Mont-Saint-Michel est de 52,10 € par Folligny, alors qu'il se monte à 75,10 € par Rennes et le TGV, soit un supplément de 45 %. S'ajoute la volonté, parfois exprimée, de conforter la ligne Paris-Granville, si nécessaire en lui réservant l'accès au Mont-Saint-Michel.
- Une communication insuffisante et peu claire de la SNCF sur la relation entre Paris et le Mont-Saint-Michel, notamment au niveau d'Internet..

### **B - Les difficultés de l'accès traditionnel par l'Paris-Granville (Folligny)**

Comme on l'a vu ci-dessus, cet itinéraire est le plus court pour gagner le Mont Saint Michel depuis la région parisienne. Toutefois il emprunte la radiale Paris-Granville, qui ne figure pas au rang des axes majeurs du réseau ferré national.

Cette liaison quitte à St Cyr l'Ecole l'axe Paris-Brest pour desservir une série de petites villes de trois régions et de cinq départements différents :

- Dreux en limite de l'aire d'influence de la région Ile de France, 31 849 habitants (Eure et Loir, région Centre),
- Verneuil sur Avre, 6 619 habitants (Eure, région Haute Normandie),
- L'Aigle, 8 972 habitants (Orne, région Basse-Normandie),
- Argentan, 16 596 habitants (Orne, région Basse-Normandie),
- Flers, 16 947 habitants (Orne, région Basse-Normandie),
- Vire, 12 815 habitants (Calvados, région Basse-Normandie),
- Villedieu-Les-Poêles, 4 102 habitants (Manche, région Basse-Normandie),
- Granville, 12 687 habitants (Manche, région Basse-Normandie).

Le potentiel de population desservi est modeste : au recensement de 1999, la population totale des huit communes, sans leurs agglomérations, représente 110 587 habitants, dont près de 30 % pour la seule commune de Dreux, soit une moyenne de 13 800 habitants par

commune.

Cela explique que cette ligne n'ait jamais connu un trafic intense et a toujours été considérée par les Chemins de Fer de l'Etat, puis par la SNCF, comme un axe secondaire.

D'ailleurs sa construction avait été réalisée à moindre frais, avec une succession de rampes et pentes, de courbes et contre courbes, pour minimiser les terrassements et la création de très nombreux passages à niveau. Par la suite, elle n'avait pas fait l'objet, pendant de très longues années, de modernisation, hormis la partie Paris-Dreux, au titre de la Région Parisienne. Il y a encore quelques années, au delà de Dreux, le cantonnement téléphonique était le seul mode d'espacement des trains connu.

La ligne comporte de nombreux passages à niveau dont certains sont considérés comme préoccupants au niveau des risques d'accident.

Au cours des années 1995-1998, le Conseil Régional de Basse Normandie a élaboré et mis en oeuvre un projet de modernisation de la ligne :

- La mise en place du block automatique de double voie « à permissivité restreinte » (BAPR) de Dreux à Argentan,
- La mise en place d'un système de voie banalisée, avec mise en voie unique de certaines sections, d'Argentan à Granville, avec une télécommande de l'ensemble des installations de la ligne depuis le poste de Granville,
- Le renouvellement des parties de voies les plus anciennes et rectifications de tracé dans les zones de voie unique permettant une élévation de la vitesse des trains.

Parallèlement à la réalisation de ce projet, le Conseil Régional de Basse Normandie a acquis des autorails TER neufs (X 72 500) pour assurer l'exploitation de la ligne.

L'ensemble de ces opérations a permis d'améliorer de façon sensible les performances de la ligne en terme de vitesse, mais a généré cependant certaines déceptions, tant des élus que des usagers :

- La desserte indispensable du chapelet de villes moyennes, chaque arrêt étant pratiquement obligatoire du fait de leur importance relative, a pour conséquence que, malgré l'amélioration de la ligne et des performances des auto moteurs, la vitesse moyenne globale de la desserte reste modeste, en deçà de ce qui était attendu. A titre d'exemple, le meilleur temps entre Paris et Granville est de 3h13, soit une vitesse moyenne légèrement inférieure à 110 Km/h,
- Les autorails X 72 500, conçus pour des trajets plus courts avec des vérifications plus fréquentes, ont rencontré d'importants problèmes liés à leur inconfort et surtout à leur manque de fiabilité sur des distances importantes.

Le Conseil régional de Basse-Normandie et le Conseil économique et social ont néanmoins tenu à marquer leur attachement à cette ligne pour relier Paris : une enveloppe de 8 Millions € a été inscrite au contrat de projet de la région Basse-Normandie pour poursuivre la modernisation de la ligne Paris-Granville (études et travaux).

Cependant, l'accès au Mont Saint Michel ne peut être réglé par la seule ligne Paris-Granville. Il suppose en particulier soit un parcours final en bus, soit une correspondance

ferroviaire à Folligny, en tout état de cause une rupture de charges.

Or Folligny, situé à 14 Km de Granville, ne correspond à aucune agglomération. Peu de trains s'y arrêtent. Par ailleurs la ligne Folligny-Avranches-Pontorson-Dol de Bretagne, ligne secondaire, n'est utilisée que par des trains TER Caen-Rennes, en nombre limité, même si les deux Conseils Régionaux de Bretagne et Basse Normandie ont marqué leur intérêt pour l'amélioration des conditions d'exploitation de cette ligne. De plus l'infrastructure de cette ligne est obsolète : certains tronçons de voie ont été posés en 1911 !

La Région de Basse- Normandie a engagé un plan de modernisation, qui a débuté au nord à partir de Lison au cours du dernier contrat de plan, atteint désormais Folligny et doit se poursuivre vers le sud dans le cadre du contrat de projet 2007-2013, jusqu'à Pontorson et Dol de Bretagne, avec le concours de la région Bretagne.

Malgré ces efforts, et compte tenu de la géographie ferroviaire, la durée du trajet Paris-Pontorson par cette voie descendra difficilement au dessous de 3h30 :

- Sur Paris-Folligny, le temps de parcours actuel de 3h00 ne pourrait être que légèrement réduit, au mieux à 2h55, en supprimant certains arrêts (Briouze et Surdon), et en améliorant les conditions de franchissement de la bifurcation de Surdon,
- Une correspondance de l'ordre de 10 minutes à Folligny apparaît inévitable, sauf à mettre en place des trains directs, ce qui supposerait des travaux supplémentaires d'infrastructure, évalués à 13 millions €,
- Sur Folligny-Pontorson, le temps de parcours actuel (31 minutes) pourrait être ramené entre 25 et 27 minutes dans le cadre de la modernisation en cours.

Ce constat a conduit la SNCF à mettre en place une liaison saisonnière par bus vers le Mont-Saint-Michel, avec une rupture de charges en gare de Villedieu-Les-Poëles. Cette relation est aujourd'hui très peu fréquentée, malgré des tarifs particulièrement intéressants (20 fois moins de clients que le bus entre la gare de Rennes et le Mont-Saint-Michel).

### **C - L'apport déterminant du TGV par Rennes, aujourd'hui mal exploité**

En septembre 1989, la mise en service de la branche Bretagne du TGV Atlantique a permis un saut qualitatif pour la desserte de Rennes, qui a bénéficié à toute la Bretagne.

La mise en service progressive des électrifications de ligne a permis de desservir par TGV la ligne de Brest, celle de Quimper et enfin tout récemment celle de Saint-Malo. Ainsi, depuis fin 2005, il est possible de joindre Paris à Dol de Bretagne par TGV directs en 2h40 environ, liaison à laquelle s'ajoute de nombreuses possibilités par TER avec une correspondance à Rennes, généralement de l'ordre de 3h00.

Dol n'étant qu'à 22 Km du Mont-Saint-Michel, soit de l'ordre de vingt à vingt cinq minutes en bus, cet itinéraire devrait être privilégié par les visiteurs.

Toutefois, aujourd'hui il n'en est rien : les horaires ne correspondent pas aux attentes ; aucune correspondance n'est à ce jour organisée pour gagner le Mont depuis la gare de Dol, que ce soit par bus ou via la gare de Pontorson.

De fait, les visiteurs sont conduits à privilégier le transit en gare de Rennes et l'utilisation des bus mis en place entre Rennes et le Mont-Saint-Michel, ce qui, compte tenu des aléas de la sortie de l'agglomération de Rennes, conduit à des trajets plus longs, de l'ordre de 3h45 (cf. ci dessus)

La SNCF avait négligé jusqu'à présent la clientèle des visiteurs du Mont-Saint-Michel, essentiellement à cause de la difficulté pour leur proposer une offre attractive. Compte tenu de l'électrification de la ligne Rennes-Saint-Malo, elle est désormais consciente de l'importance de ce marché et des améliorations possibles.

Le TGV relie actuellement Paris à Dol en 2h41 minimum (par exemple Paris, 10h05, Dol, 12h46), mais avec un horaire parfois difficilement compatible avec une visite d'une journée.

Fin 2007, les horaires seront améliorés : en semaine, départ de Paris à 7h35, arrivée à Dol à 10h22. Grâce à une correspondance par bus mise en place par le Conseil Régional de Bretagne, cette liaison permettra aux visiteurs partant de la région parisienne d'arriver au Mont vers 11 h 00 pour y passer la journée, en reprenant le TGV à Dol à 16h59 (ce qui signifie un départ du Mont vers 16h30) pour une arrivée à Paris à 20h00, ou un train plus tard avec une correspondance à Rennes. Cette journée apparaît certes courte et strictement contrainte.

#### **D - Les perspectives ouvertes par l'amélioration des infrastructures**

La modernisation de la ligne entre Folligny et Dol de Bretagne est inscrite aux contrats de projet des deux régions concernées pour la période 2007-2013, au titre de la desserte de la Baie du Mont-Saint-Michel.

Les montants de crédits sont importants, 17,65 millions € pour le tronçon Folligny-Avranches, 51,50 millions pour le tronçon Avranches-Pontorson et 35,00 millions € pour le tronçon inter régional Pontorson-Dol de Bretagne, payés pour moitié par la Bretagne et la Basse-Normandie. Au total, 104,00 millions € d'investissements seront réalisés entre Folligny et Dol de Bretagne, dont les régions financeront plus de la moitié.

Ainsi, la desserte sera confortée au plan technique et les temps de parcours réduits.

En particulier, le trajet Dol-Pontorson pourra s'effectuer en 12 minutes environ. Il en résultera depuis Paris la possibilité d'un temps d'accès à la gare de Pontorson-Mont-Saint-Michel de l'ordre de 3h00.

Ces travaux seront valorisés et confortés par la réalisation parallèle du TGV Bretagne, qui permettra de gagner 38 minutes sur la liaison Paris-Rennes, ce dont pourront profiter toutes les liaisons en aval de Rennes, et notamment celle vers Saint-Malo.

A moyen terme, les perspectives d'amélioration des temps de parcours par Rennes sont donc importantes, alors qu'elles sont limitées côté Paris-Granville.

## **E - Des évolutions possibles à plus long terme**

La mission a posé la question, essentielle pour les usagers, d'un accès direct, sans rupture de charges, confortable et rapide, entre Paris et le Mont-Saint-Michel. Cela implique un passage direct des trains à la navette conduisant au Mont.

Une telle voie est essentielle pour conquérir et fidéliser de nouvelles clientèles utilisant le train. Il est important à cet égard d'atteindre ou d'approcher le seuil psychologique des 2h00 de voyage permettant un aller/retour confortable dans la journée. Cela suppose d'une part que des rames TGV, éventuellement dédiées pendant la saison, puissent accéder à la gare de Pontorson-Mont-Saint-Michel, où les voyageurs accéderaient directement à la navette qui les conduirait à l'entrée de la passerelle du Mont, d'autre part que tous les moyens d'accélérer la liaison en réduisant le temps de parcours puissent être explorés.

A cet égard, deux possibilités supplémentaires importantes peuvent être envisagées :

- après les travaux d'amélioration des voies prévus par les contrats de projet sur le tronçon DolPontorson, une prolongation de l'électrification jusqu'à Pontorson (coût évalué à 10 millions €) ou même Avranches, pour des raisons techniques de stationnement et de retournement des rames (gain de temps de 5 à 10 minutes, essentiellement du fait de la suppression de la correspondance),
- le raccourcissement éventuel de la traversée de Dol de Bretagne, sur la liaison Rennes-Pontorson, par la réalisation d'un contournement ferroviaire sud permettant par ailleurs une liaison directe avec la ligne de Dinan et la suppression du rebroussement actuel sur la liaison entre Avranches et Saint-Malo par Dol (parcours du Trans Baie notamment). Cette perspective amorce une réflexion, qui ne peut être que communale et intercommunale, sur l'ensemble du développement urbain à long terme de la commune de Dol de Bretagne, notamment sur la possibilité de création d'une gare ou d'une halte ferroviaire sud, au carrefour des voies nord-sud et est-ouest.

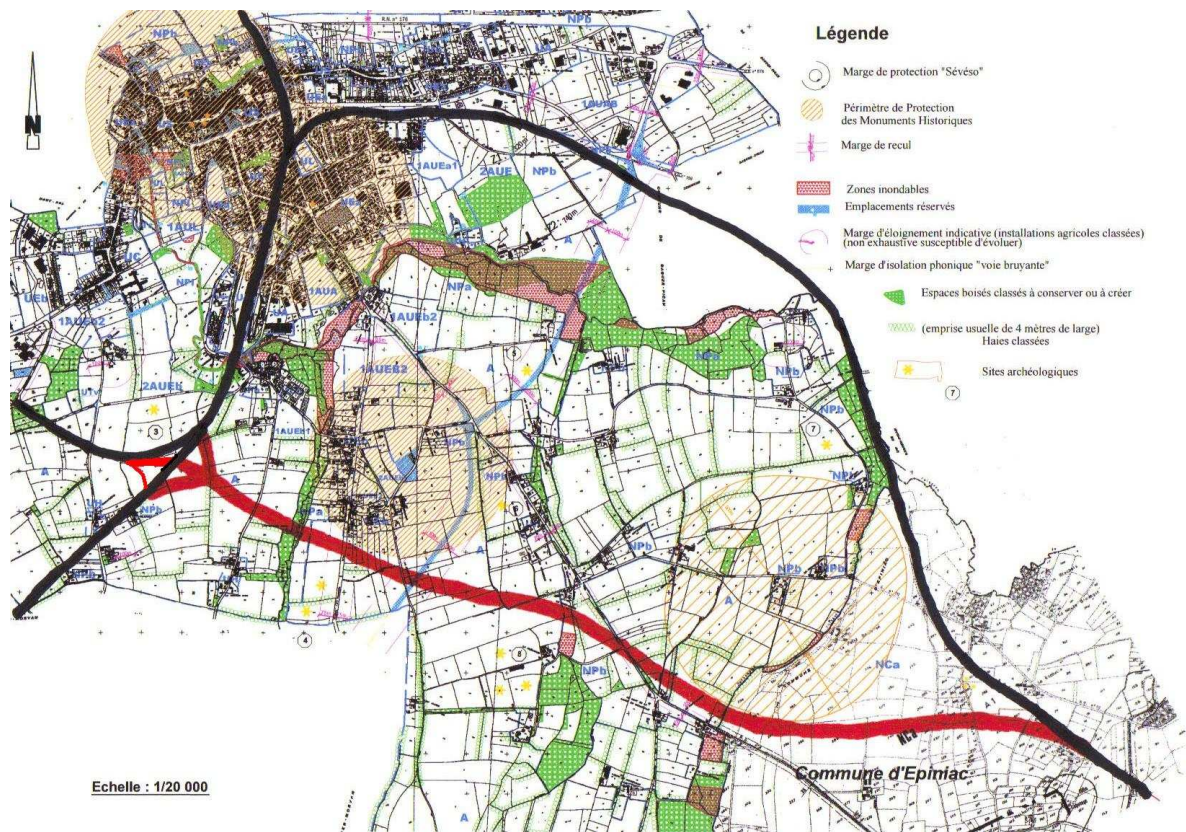
Dans cette hypothèse le TGV pourrait se scinder à Rennes en deux rames, une première en direction de Saint-Malo, une seconde en direction du Mont-Saint-Michel et d'Avranches afin de desservir le sud Manche.

Une toute première approche permet d'envisager un tracé de 4,5 Km permettant de réduire d'environ 3 Km la longueur de la ligne entre Rennes et Pontorson, en évitant les ralentissements de la traversée de Dol, la gare et la voie de sortie dans un état médiocre. Le gain de temps peut être estimé de l'ordre de 5 à 8 minutes, du fait du raccourcissement du trajet et de la vitesse plus élevée. En toute première approche, le coût pourrait être de l'ordre de 22,5 millions € (5 millions € par Km et une longueur entre 4,5 Km), auquel il convient d'ajouter le coût du raccordement avec les lignes Rennes-Saint-Malo et Dol-Dinan (environ 15 millions €) et celui des aménagements indispensables sur les gares de Pontorson, voire d'Avranches. L'enveloppe totale, jusqu'à Pontorson, pourrait être de l'ordre de 50 millions €, avec un supplément si l'électrification est décidée jusqu'à Avranches.

Des études plus précises sont indispensables pour préciser l'intérêt réel d'une telle hypothèse et ses possibilités d'intégration au plan de l'urbanisme, des protections paysagères et de monuments.

Un premier schéma de principe, pour amorcer la réflexion, est fourni. Il serait utile que la commune puisse dès maintenant intégrer ces perspectives dans sa réflexion urbaine.





**Contournement ferroviaire sud de Dol de Bretagne, schéma de principe**

### III – Un potentiel réel de transfert vers le train

#### A - Estimation théorique du transfert modal possible

Le domaine général de pertinence du ferroviaire correspond à un voyage de l'ordre de 300 Km, entre deux et trois heures. Pour le Mont-Saint-Michel, à condition de considérer la desserte par Rennes et de la conforter, Paris, sa région et les grandes connexions nationales et internationales entrent dans cette zone.

Les possibilités de transfert modal ont été estimées de façon théorique ci-dessous en utilisant les résultats de l'étude de fréquentation réalisée par FIGESMA sur les visiteurs de l'année 2004 (Etude quantitative de la répartition des flux de visiteurs du Mont-Saint-Michel, rapport final, 12 juillet 2005) et d'enquêtes de fréquentation antérieures disponibles (1996/1997).

On a pu voir qu'aujourd'hui, environ 1,5 % des visiteurs utilisent le train, 12,5 % les autocars de tourisme et 86 % leurs voitures personnelles. Une double question se pose :

- Comment faire en sorte qu'une partie des visiteurs venant aujourd'hui, souvent de loin, en autocars de tourisme puissent choisir demain le train, plus confortable ?
- Comment faire en sorte que des visiteurs venant aujourd'hui en voiture personnelle puissent demain utiliser le train ?

La manière dont il sera répondu concrètement à ces questions déterminera le niveau du transfert modal possible, puis effectif. Car tous les visiteurs, selon leur origine géographique, ne sont pas également concernés. Le tableau suivant permet d'établir des hypothèses.

Origine des visiteurs	Part (%)	Ouverture au train
<b>Grande région proche</b> , Manche, Ile et Vilaine, ouest Bretagne, pays caennais et manceau, pays nantais	<b>19,6</b>	Faible mis à part les pôles urbains qui peuvent être directement reliés au Mont, Rennes, Caen notamment
Dont pôles urbains	13,0	
<b>Autres régions françaises</b>	<b>59,4</b>	
Dont régions potentielles intéressées au train, Ile de France, Nord est, Sud est	33,7	Ouverture potentielle forte en Ile de France, possible dans le Nord est (TGV Est) et le Sud Est via Paris (Marseille, Montpellier, Lyon...)
Dont régions potentielles voiture, Nord, Centre, Sud Ouest	25,7	Ouverture faible ou moyenne compte tenu du TGV Nord, des liaisons futures vers Bordeaux ou Toulouse
<b>Pays étrangers</b>	<b>21,0</b>	
Dont pays européens intéressés au train, via Paris, Allemagne, Italie, Suisse notamment	5,4	Ouverture moyenne au train, la visite intervenant généralement dans le cadre d'un séjour en France, souvent en voiture
Dont pays européens potentiels voiture, Grande Bretagne, Belgique, Pays Bas, Espagne	9,2	Ouverture faible au train, la visite intervenant généralement dans le cadre d'un séjour en France, la plupart du temps en voiture
Autres pays	6,4	
<i>Amérique du Nord</i>	2,4	Ouverture forte au train, accès en France en avion, avec, souvent, visite rapide en Europe
<i>Autres, sud est asiatique notamment</i>	4,0	Ouverture forte au train, accès en France en avion, avec, souvent, visite rapide en Europe

Les parts relatives peuvent évoluer (pourcentage d'étrangers évalué à 21 %), de même que le nombre total de visiteurs concernés, mais cela ne modifie pas fondamentalement les résultats.

Deux hypothèses ont été établies, l'une de transfert modal moyen, correspondant globalement au passage par le train d'une partie des clients actuels des autocars, l'autre de transfert modal plus fort, intégrant, en plus d'une partie plus importante des clients actuels des autocars, certains visiteurs venant aujourd'hui au Mont-Saint-Michel en voiture particulière.

Les résultats sont fournis ci-dessous à partir des hypothèses de transfert modal définies selon le type de clientèle.

Au final, la part de transfert modal (4,8 % dans l'hypothèse moyenne et 8,0 % dans l'hypothèse plus haute) reste nettement inférieure à la part des visiteurs qui viennent aujourd'hui en train ou en autocar (14,0 %). Rappelons que la part des visiteurs venant aujourd'hui en train n'est aujourd'hui que 1,5 %.

Le nombre de voyages en train vers Paris a été déduit en ne prenant en compte que les visiteurs en provenance de la région parisienne ou y passant en train pour rejoindre leur destination.

Origine des visiteurs	Nombre	%	Hypothèse moyenne Part modale	Hypothèse moyenne Visiteurs en train	Hypothèse plus haute Part modale	Hypothèse plus haute Visiteurs en train
<b>GRANDE REGION PROCHE</b>	<b>588 000</b>	<b>19,6</b>	<b>1,5</b>	<b>8790</b>	<b>2,8</b>	<b>16590</b>
Pôles urbains	390 000	13,0	2,0	7800	4,0	15600
Autres	198 000	6,6	0,5	990	0,5	990
<b>AUTRES REGIONS FRANCAISES</b>	<b>1 782 000</b>	<b>59,4</b>	<b>3,7</b>	<b>65970</b>	<b>6,5</b>	<b>116520</b>
Accessibles en train	1 011 000	33,7	5,0	50550	10,0	101100
Peu accessibles en train	771 000	25,7	2,0	15420	2,0	15420
<b>PAYS ETRANGERS</b>	<b>630 000</b>	<b>21,0</b>	<b>11,1</b>	<b>69720</b>	<b>16,9</b>	<b>106620</b>
Pays européens accessibles en train	162 000	5,4	10,0	16200	15,0	24300
Pays européens peu accessibles en train	276 000	9,2	2,0	5520	2,0	5520
Amérique du Nord	72 000	2,4	25,0	18000	40,0	28800
Autres pays du monde	120 000	4,0	25,0	30000	40,0	48000
<b>TOTAL</b>	<b>3 000 000</b>	<b>100,0</b>	<b>4,8</b>	<b>144480</b>	<b>8,0</b>	<b>239730</b>

Le transfert modal ainsi évalué générerait :

- Dans l'hypothèse moyenne (4,8 %), environ 230 000 voyages<sup>1</sup> entre le Mont-Saint-Michel et la région parisienne, soit 13,5 % de l'ensemble des voyageurs de l'axe Paris-Rennes,
- Dans l'hypothèse haute (8,0 %), 400 000 voyages entre le Mont-Saint-Michel et la région parisienne, soit 23,5 % de l'ensemble des voyageurs de l'axe Paris-Rennes.

Cette augmentation du nombre des voyageurs serait inégalement répartie dans l'année, avec des pics pendant les mois d'été et les week-ends prolongés de Pâques ou de Pentecôte, et des niveaux faibles ou très faibles pendant l'hiver.

Pour l'ensemble des visiteurs, l'étude FIGESMA (2005) permet une évaluation de la répartition des visiteurs :

<sup>1</sup> On compte les voyageurs utilisant l'axe Paris-Rennes, en provenance des régions françaises accessibles au train et des pays européens ou autres accessibles au train. Le nombre de visiteurs est multiplié par deux pour obtenir le nombre de voyages. Le résultat donne 229 500 voyages (hypothèse basse) et 404 400 voyages (hypothèse plus haute).

- 62 jours par an de haute fréquentation, environ 17 000 visiteurs par jour en moyenne,
- 182 jours par an de fréquentation moyenne, le nombre moyen de visiteurs par jour étant la moitié du nombre maximum, soit 8 500 visiteurs par jour,
- 121 jours par an de basse fréquentation, le nombre moyen de visiteurs par jour étant le quart ou le cinquième du nombre maximum, soit 3 700 visiteurs par jour.

Sur des critères un peu différents, l'étude EGIS de 2007 aboutit à des estimations proches.

Globalement, on peut imaginer que la répartition du nombre de visiteurs venant en train suivra approximativement celle de l'ensemble des visiteurs, même si, du fait de l'importance de la clientèle étrangère et de groupes (jeunes, personnes âgées...), les flux devraient être plus réguliers et mieux étalés dans l'année, en particulier en mai, juin, septembre et octobre.

Ainsi l'augmentation du nombre de visiteurs venant au Mont-Saint-Michel en train justifiera un renforcement des dessertes pouvant aller, en cas de succès, jusqu'à une desserte TGV spécifique pour le Mont utilisant la gare de Pontorson-Mont-Saint-Michel. En plus des travaux de modernisation des voies déjà prévus dans le cadre des contrats de projet, cela nécessiterait l'électrification de la section Dol-Pontorson, plus vraisemblablement, pour des raisons techniques, jusqu'à Avranches, comme il a été indiqué au chapitre précédent.

L'amélioration de l'offre ferroviaire est indispensable et urgente, pour transformer la demande potentielle en demande formelle effective.

Sur ce plan, la fin de l'année 2012 et la saison touristique 2013 verront se produire, en plus de la mise en service des aménagements inscrits aux contrats de projet, deux opportunités fondamentales, qui ne se renouvelleront pas

- l'achèvement prévu du TGV Bretagne, avec une accélération déterminante de la relation Paris-Rennes, 2h03 aujourd'hui, 1h25 en 2013 (meilleur temps sans arrêt),
- la mise en service de la navette du Mont-Saint-Michel, après transfert du parking actuel, qui obligera les automobilistes et les passagers des autocars de tourisme à une rupture de charges, ce qui conduira à de nouvelles habitudes.

Ces opportunités doivent être utilisées au profit du transport ferroviaire, en proposant une offre attractive et renouvelée en train et en imaginant et en réalisant à cette occasion une campagne de promotion. Il s'agit de marquer les esprits, de faire apparaître le train comme le moyen moderne et à la mode pour accéder au Mont, afin de changer les comportements.

Cette restructuration de l'offre concernera prioritairement les liaisons TGV vers la région parisienne et le l'Europe. Un accès spécifique devra être maintenu par Paris-Granville. Il ne faut pas sous estimer les relations plus régionales, par exemple la liaison Caen-Rennes ou la relation Trans Baie. Les visiteurs sont accueillis sur l'ensemble de la Baie. Les enquêtes effectuées semblent indiquer une ouverture des visiteurs locaux pour se rendre au Mont par le train, compte tenu des difficultés ressenties pour y accéder en voiture en haute saison.

Bien entendu, ces hypothèses de travail actuelles devront être confirmées et précisées par des enquêtes précises de clientèle de la SNCF parmi les visiteurs du Mont, qu'ils y viennent actuellement en voiture, en autocar ou en train. Un observatoire précis de la fréquentation, recommandé par l'étude FIGESMA de 2005, est indispensable rapidement.

La SNCF doit montrer un esprit de conquête pour des clientèles nouvelles. Les cibles prioritaires apparaissent dans le tableau des transferts modaux :

- en premier, les étrangers des pays européens et non européens qui arrivent en France en avion, la plupart du temps dans les aéroports parisiens, et ne disposent que d'un temps

limité pour visiter la France et l'Europe, en général 12 ou 14 jours, soit environ 11,8 % des visiteurs qui aujourd'hui, qui viennent en autocar ou avec des voitures de location. Pour cette clientèle, une promotion auprès des tours-operators est indispensable,

- ensuite les groupes, en priorité de scolaires et de personnes âgées, et les familles françaises originaires de régions accessibles au Mont par le train, dans le cadre de liaisons rapides avec Paris. La région Ile de France est bien entendu la première concernée, mais il ne faut pas négliger l'apport possible de l'est, du nord-est et du sud-est, aujourd'hui particulièrement bien desservis par les différents TGV. Ces clientèles représentent de l'ordre de 34 % des visiteurs. Pour les groupes, en fonction du prix possible et du temps disponible, la liaison par Folligny peut se révéler intéressante,
- enfin, de manière plus marginale et limitée, et pour des trajets plus courts qui ne concernent pas les liaisons avec Paris, les touristes originaires de la grande région proche du Mont qui peuvent utiliser, pour des venues plus fréquentes, des dessertes rapides de qualité, notamment à partir des zones urbaines, Rennes, Caen, le Mans... Ces clients potentiels seront touchés par la communication sur les nouvelles possibilités en train.

Ainsi, les possibilités de transfert modal peuvent concerner directement plus de 45 % des visiteurs du Mont, plus de 50 % en tenant compte de ceux qui seront touchés plus marginalement. Ces perspectives importantes en nombre de voyageurs supplémentaires potentiels justifient une approche ouverte de RFF, au titre de ses responsabilités, sur une éventuelle participation financière aux opérations d'investissement d'accompagnement.

## **B - Les conditions pour la réalisation du transfert modal**

La première condition, sans doute la plus importante, ce sont des temps de parcours compétitifs, en priorité pour Paris, permettant de laisser la voiture personnelle ou l'autocar pour le train. Alors que les progrès possibles sont limités côté Folligny et Granville (3h30 minimum), la situation par Rennes, dès aujourd'hui nettement plus favorable (de l'ordre de 3h10) le sera encore beaucoup plus lors de la mise en service du TGV Bretagne (2h25).

Il faut ajouter la question des ruptures de charges que constituent les correspondances, pénalisantes lorsque le voyageur passe du train à l'autocar. Actuellement, l'accès en voiture ne comporte pas de rupture de charge, celui en train une au minimum, sinon deux ou trois.

La mise en service des navettes pour le Mont créera une rupture de charge, au niveau du parking ou de la gare. Un rééquilibrage au profit du train, aujourd'hui désavantagé, est nécessaire, ce qui conduit à privilégier, lorsque ce sera techniquement possible, une liaison directe entre Paris et Pontorson-Mont-Saint-Michel, qui supprimerait une ou deux ruptures de charge, mettant le train à égalité avec l'autocar ou la voiture personnelle.

Le transfert modal suppose enfin des tarifs adaptés et diversifiés, établis à partir des études de marché et des actions de promotion de l'opérateur ferroviaire, dans un climat de concurrence et d'émulation avec la voiture particulière et l'autocar de tourisme.

Il faut enfin tenir compte de la saisonnalité importante de la demande de transport pour le Mont-Saint-Michel, qui ne constitue pas un facteur favorable pour l'équilibre d'exploitation du secteur public de transport, en obligeant au déploiement de moyens importants pendant la période estivale. Cela conduit d'une part à rechercher des synergies avec d'autres flux de transport, par exemple la demande de transport vers Rennes ou la région parisienne émanant du sud de la Manche, d'autre part à utiliser des investissements nécessaires en toute hypothèse, éventuellement en les anticipant (modernisation des voies ou électrification sur des tronçons de Caen-Rennes par exemple).

## IV – Les évolutions proposées, à court, moyen et plus long terme

Les propositions présentées sont fondées sur les analyses précédentes, en mettant en ordre les différentes possibilités ouvertes dans le temps.

Le constat global est optimiste et positif : il peut être raisonnablement espéré de créer rapidement les conditions d'une augmentation notable du nombre des visiteurs utilisant le train pour se rendre au Mont-Saint-Michel, à condition de positionner clairement les liaisons SNCF à partir de Paris, de les identifier de façon spécifique, en en faisant la promotion auprès des tours-operators. Il conviendra de suivre l'évolution de la fréquentation dans le temps, en fonction des investissements réalisés et des possibilités techniques des liaisons. La suppression des ruptures de charges doit être particulièrement visée.

Cela suppose un engagement clair et constant dans le temps de la SNCF pour établir et conforter une offre attractive.

Les propositions, établies aux trois horizons, court, moyen et plus long terme, sont présentées de façon schématique ci-dessous.

La prédominance des facteurs temps et confort, essentiels pour la majorité des touristes, conduisent à s'appuyer sur les possibilités nouvelles offertes par l'accélération de la liaison Paris-Rennes. Mais il ne s'agit pas de négliger les potentialités de la liaison par Folligny (ligne Paris-Granville), qui correspond bien aux besoins des groupes, particulièrement jeunes et personnes âgées, pour un prix qui restera beaucoup plus modéré, de l'ordre de la moitié du prix par Rennes et le TGV<sup>2</sup>. Le fait que cette liaison soit rendue viable par le chapelet de petites villes qu'elle dessert renforce sa vocation inter régionale ou nationale.

Le parti a donc été pris, dans ce travail, de conserver un parallélisme des accès, par le nord (Folligny, Paris-Granville) et par le sud (Dol de Bretagne, Paris-Rennes), même si le déséquilibre évident et croissant au niveau de la durée du trajet, du confort et de l'image entraîneront inévitablement une spécialisation, la ligne par Folligny étant orientée vers les groupes ou les clients plus sensibles au prix et à la faible distance, peu concernés par la durée du voyage, le confort et les fréquences.

Les indications données, notamment de durée des trajets et d'évaluation des investissements, restent en l'état globales et indicatives. Elles devront être précisées par RFF et la SNCF à la suite d'études plus approfondies.

### **A - Le court terme immédiat (2007/2008), l'amorce du transfert modal : utiliser à plein les possibilités des TGV Paris-Saint-Malo**

L'objectif de durée des trajets pourrait être de 3h10, avec la possibilité d'une journée complète au Mont-Saint-Michel, à partir des orientations suivantes :

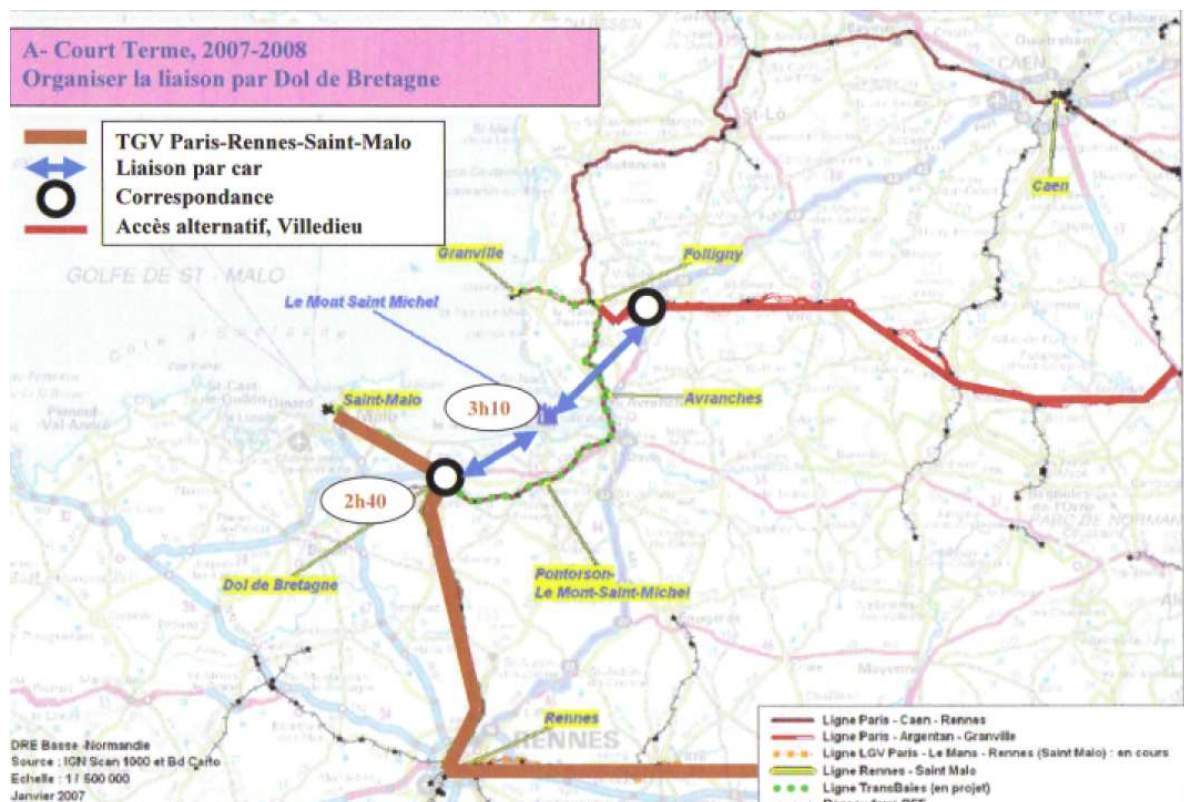
- demander à la SNCF, par un renforcement et une adaptation des relations actuelles, de

---

<sup>2</sup> Au tarif normal (billets échangeables et remboursables), le prix SNCF entre Paris et le Mont-Saint-Michel se monte aujourd'hui à 75,10 € via Rennes et à 52,10 € via Folligny, soit un supplément de 45 %. L'écart devrait encore être plus important lorsque la relation TGV par Rennes sera accélérée (2012/2013). Les offres existantes à prix réduit, type PREM'S, ne sont bien entendu pas comparables.

mettre en place trois liaisons aller-retour journalières entre Paris et Dol de Bretagne, le matin (départ Paris, environ 7h00, départ Dol, environ 8h00), en milieu de journée (départ Paris et Dol, environ 11h45) et le soir (départ Paris 17h30, départ Dol 18h30), en utilisant les TGV Paris-Saint-Malo. Afin de raccourcir la durée des trajets, il serait utile que ces TGV puissent être directs entre Paris et Rennes (2h03). Si, pour des raisons techniques ou commerciales, il n'apparaissait pas possible de mettre complètement en place ce schéma, il conviendrait de donner la priorité à l'aller Paris-Rennes-Dol le matin et en milieu de journée et au retour le soir,

- demander bien entendu en parallèle à la région Bretagne, autorité organisatrice, et à la SNCF de mettre en place les liaisons en autocars de correspondance avec ces TGV en gare de Dol, ainsi que pour les principales liaisons avec correspondance à Rennes. Cette mise en place -la décision de principe est prise- pourra se faire par un repositionnement sur Dol de la liaison actuelle entre Rennes et le Mont-Saint-Michel,
- demander au département de la Manche et au Syndicat mixte Baie du Mont-Saint-Michel de revoir le stationnement et les correspondances des autocars à destination du Mont en gare de Pontorson-Mont-Saint-Michel, afin que le transfert des trains, en provenance du nord ou de Rennes, vers les bus soit direct et rapide (place devant la gare),
- établir d'urgence un plan de mise à niveau pour la ligne Paris-Granville, portant notamment sur sa fiabilité, et les matériels utilisés, avec des effets rapides perceptibles à court terme, de façon à pouvoir orienter les groupes vers l'utilisation de cette ligne,
- gérer au niveau régional les liaisons par car entre la gare de Villedieu-les-Poêles et le Mont en correspondance avec les principales liaisons ferrées, en les transformant en service de taxi ou d'autocar à la demande géré par la SNCF, de façon globale avec les trains,
- demander à la SNCF et à la région Bretagne de mettre en place une billetterie et une information unique entre Paris et le Mont-Saint-Michel, que ce soit par Rennes ou par Folligny. On peut se demander à cet égard si, pour des raisons de cohérence et de gestion des évolutions à intervenir, la relation complète entre Paris et le Mont-Saint-Michel (nord et sud, train et autocar) n'aurait pas vocation à être considérée comme nationale,
- suivre attentivement la mise en service prévue du Trans Baie (2008 ou 2009) qui peut apporter des solutions intéressantes de transfert à partir de Folligny ou de Dol de Bretagne, à condition notamment que les conditions de circulation, à Folligny comme à Dol (aujourd'hui un rebroussement obligatoire) puissent être améliorées.



## **B – Le moyen terme (2012-2013), une étape déterminante pour le transfert modal**

Trois éléments principaux rendront possible en 2012-2013 une étape déterminante pour le transfert modal qu'il est essentiel de ne pas rater : l'achèvement du TGV Bretagne, avec un gain de temps de 38 minutes sur Paris-Rennes (TGV directs Paris-Rennes en 1h25) ; la mise en service des réalisations inscrites aux contrats de projet Basse-Normandie et Bretagne (gain de temps entre Dol de Bretagne et Pontorson) ; enfin, la mise en service de la navette du Mont-Saint-Michel desservant la gare de Pontorson, en correspondance avec les principaux trains.

Ainsi sera donné un coup d'accélérateur fondamental au transfert modal, permettant, avec un transfert quai à quai en gare de Rennes, une durée du trajet de l'ordre de 2h25, avec un accès direct à la navette qui conduira les touristes jusqu'à l'entrée de la passerelle.

Il convient de réussir cette étape en augmentant fortement la part du train à cette occasion. Dans cette optique, il serait intéressant que la question de l'accès au Mont-Saint-Michel puisse être intégrée, le moment venu, à la concertation sur les dessertes nouvelles liées au lancement du TGV Bretagne. Cela permettra de conforter les produits avec accès complet au Mont par le train, en y intégrant le transfert en navette.

L'objectif de la durée du trajet dans les différentes hypothèses devrait être de l'ordre de 2h25.

Deux possibilités parallèles seront ouvertes pour l'accès par Rennes :

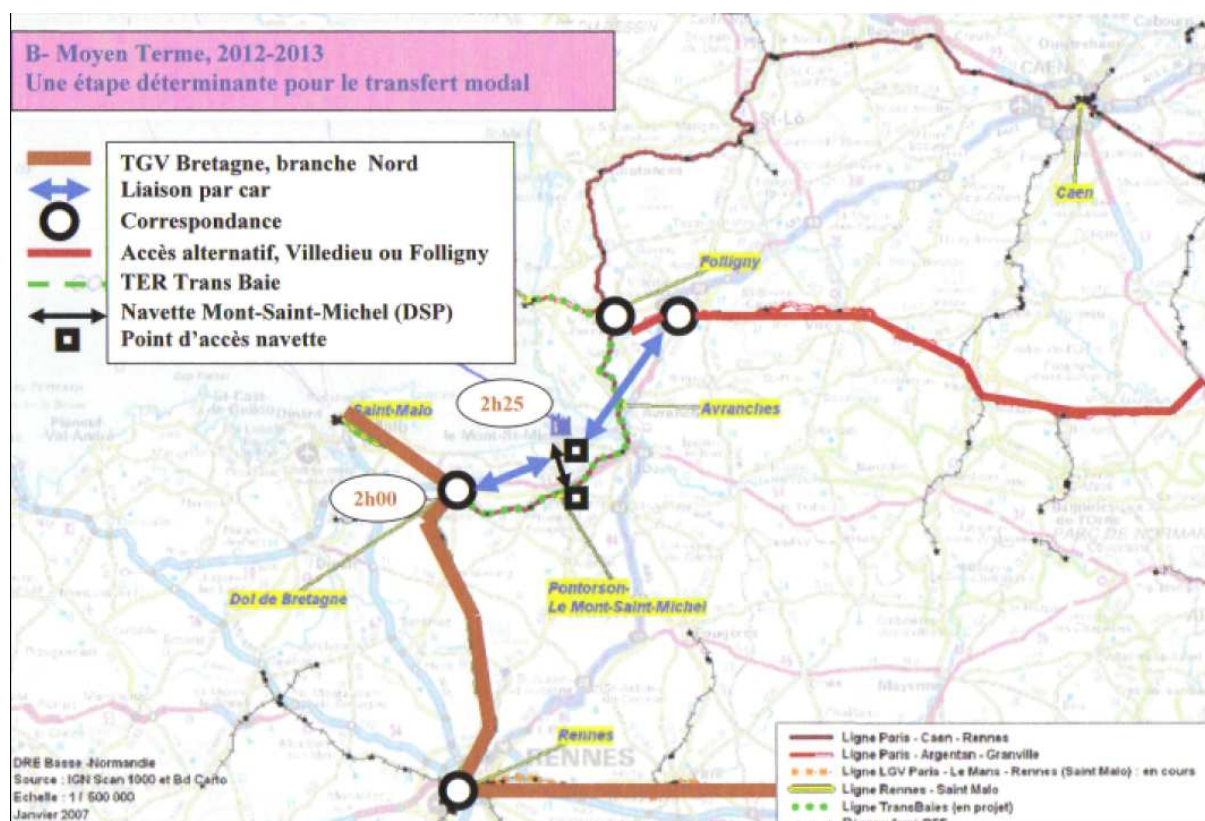
- un transfert en autocar à partir de Dol de Bretagne, identique à la solution A, avec une liaison Paris-Dol en environ 2h00. Pour des motifs liés aux fréquences des navettes et à la durée des trajets, les bus rejoindraient la navette au parking de la Caserne,
- un transfert quai à quai en gare de Rennes (TER Caen-Rennes) ou un transfert quai à quai en gare de Dol (liaisons Trans Baie Dol-Pontorson).



Parallèlement, des améliorations sur Paris-Granville devront être prévues de façon à la conforter et à offrir une alternative à l'accès par Rennes, avec une correspondance à Folligny avec les TER Trans Baie utilisant les effets des travaux d'accélération prévus sur le tronçon Folligny-Pontorson. En fonction de la fréquentation, ce système pourrait remplacer le système précédent de bus et de taxis à la demande en gare de Villedieu-Les-Poëles.

La liaison Trans Baie, entre Granville et Saint-Malo, est essentielle pour irriguer la côte par le transport en train, pour les accès par Dol de Bretagne et Folligny, et parallèlement pour favoriser les déplacements locaux de ceux qui seront venus par le train.

L'observation de son fonctionnement apportera des indications précieuses pour les choix qui devront intervenir ensuite, notamment la possibilité ultérieure d'un tram train.



### C – Après 2013, l'objectif final, Paris-Mont-Saint-Michel en train en 2h00, sans rupture de charges ?

Pour atteindre ou approcher le seuil psychologique de 2h00 en train entre Paris et le Mont-Saint-Michel sans aucune rupture de charges, il faut nécessairement faire desservir par TGV la gare de Pontorson. On sait que ce seuil de 2h00, sur une distance importante, marquerait le basculement définitif vers la compétitivité du transport ferroviaire.

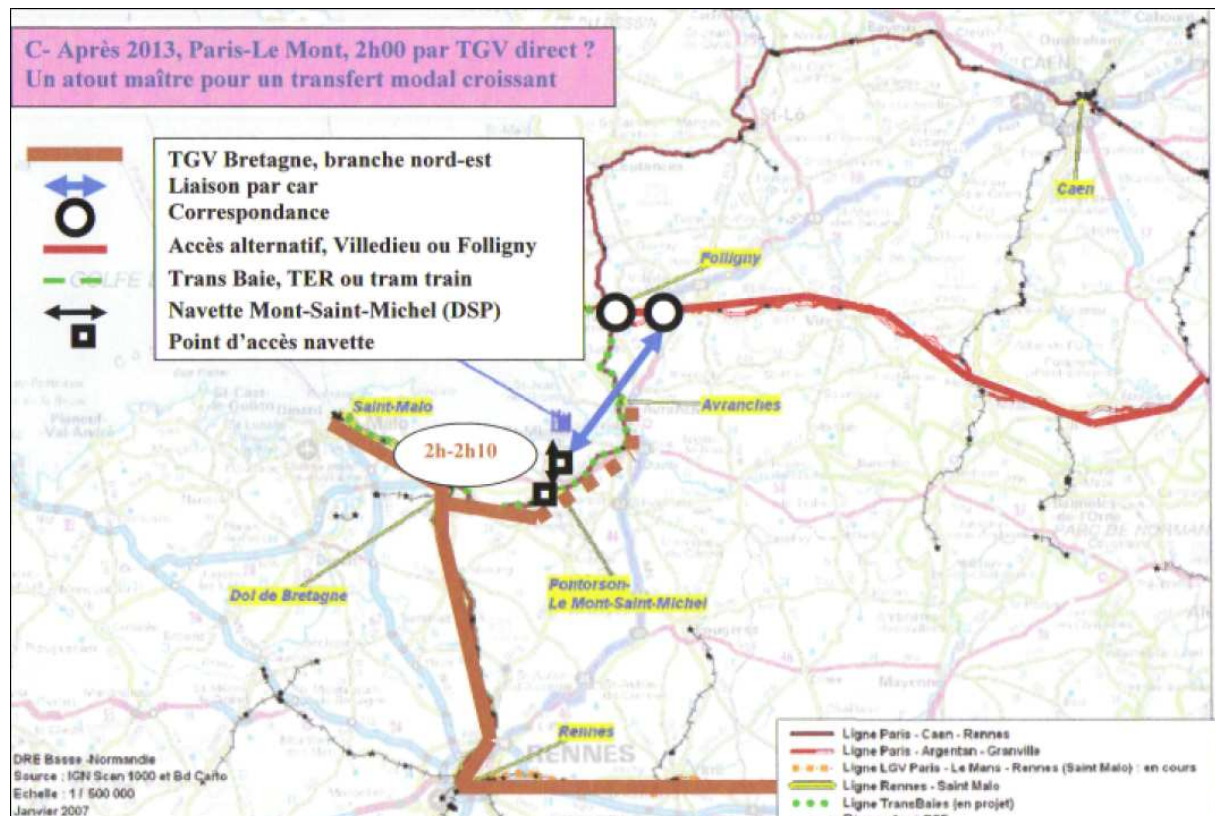
Cette desserte par TGV pourrait s'accompagner de la recherche d'une accélération de la liaison, notamment sur le trajet Rennes-Dol-Pontorson.

Ainsi le visiteur pourrait passer directement du train de Paris à la navette qui le conduirait à l'entrée de la passerelle. Les conditions sont les suivantes :

- l'électrification du tronçon Dol-Pontorson, éventuellement prolongée jusqu'à Avranches

- pour gérer les circulations tout en permettant la desserte par TGV du sud Manche,
- l'accélération de la liaison par la réalisation du contournement ferroviaire sud de Dol, évoqué au chapitre II,
- le développement du Trans Baie comme moyen de circulation interne dans la Baie pour les visiteurs y ayant accédé en train. A cet égard, l'hypothèse de transformer d'un côté la navette, de l'autre le Trans Baie en tram train devra être étudiée avec soin sur le plan de son coût et de ses avantages. Les conditions d'utilisation et de fréquentation des TER qui vont être mis en place seront à cet égard importantes.

On pourrait imaginer d'utiliser ce tram train pour prendre les visiteurs à Dol et les conduire au Mont, en économisant l'antenne TGV jusqu'à Pontorson. Cette hypothèse, qui oblige à mettre en place un tram train, apparaît plus coûteuse en investissement (ligne nouvelle à créer entre Pontorson et le Mont-Saint-Michel) que l'antenne TGV, tout en ne permettant pas une durée du trajet aussi intéressante (de l'ordre de 10 minutes d'écart). Elle est par ailleurs risquée au plan commercial compte tenu de la forte saisonnalité de la fréquentation du Mont-Saint-Michel et de la nécessité, pour équilibrer le Trans Baie sous la forme d'un tram train, d'une fréquentation importante.



## **D – Synthèse et comparaison**

Le tableau suivant présente une synthèse des différentes propositions. Pour ce qui concerne l'accès symétrique par Folligny (ligne Paris-Granville), une étude plus approfondie de la confortation et de la modernisation de cette ligne, notamment au niveau des matériels utilisés, est nécessaire, associant RFF, la SNCF, la région Basse-Normandie et les autres régions concernées, ainsi que les services de la DRE.

	Actuel	A - Court terme	B - Moyen terme	C - Plus long terme
Date	2007	2007-2008	2012-2013	Après 2013
Ruptures de charges	1 TGV-Car Rennes	1 TGV-Car Dol	1 TGV-Car ou TER Rennes ou Dol Accès navette à Pontorson	Aucune TGV à Pontorson Accès navette à Pontorson
Durée depuis Paris	3h45	3h10	2h25	2h00 à 2h10
Investissements			Contrat de projet TGV Bretagne	Electrification Contournement de Dol Eventuellement tram train

## V – Conditions de la réussite, suivi et évaluation

Les analyses des chapitres précédents et les propositions de stratégie pour améliorer de façon déterminante la desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel, avec l'objectif d'obtenir une part importante de transfert modal, apparaissent réalistes, dans le cadre d'une stratégie progressive qui devra être lancée immédiatement et poursuivie avec constance, dès 2007 et 2008.

La réussite attendue ne peut cependant pas être automatique. La mission a recensé un certain nombre de conditions nécessaires.

### Les conditions de la réussite

#### A - Eviter des concurrences inutiles et pénalisantes

Il faudra convaincre l'ensemble des décideurs, particulièrement RFF pour les investissements et la SNCF pour la mise en place des relations ferroviaires, de la pertinence et de la probabilité réaliste des évolutions envisagées. Cela suppose d'abord d'additionner les forces et les clientèles et non pas de les opposer.

La première complémentarité concerne l'accès par Rennes et l'accès par la ligne Paris-Granville, par ailleurs essentiel pour desservir le chapelet de petites villes concernées. En termes de clientèles pour le Mont-Saint-Michel, une opposition ne pourrait qu'aboutir, sur le plan du confort, de la vitesse et la relation avec les grands circuits européens, qu'à une sorte de « combat du pot de terre contre le pot de fer », dont sortirait sans aucun doute vainqueur le choix par Rennes -dès maintenant, près de 70 % des billets pour Paris émis à Avranches le sont par Rennes-, mais qui laisserait inévitablement des traces en risquant de retarder les évolutions.

D'autant que la ligne Paris-Granville conserve des atouts substantiels qu'il convient de renforcer et de mettre en valeur, en premier le prix, inférieur aujourd'hui de 45 %, cette différence ne pouvant qu'augmenter avec la mise en service du TGV Bretagne.

Il faut donc jouer la complémentarité entre les deux possibilités d'accès, qui suppose réunies trois conditions :

- une nouvelle étape de modernisation, particulièrement pour les matériels, pour la ligne Paris-Granville, constatant les résultats seulement partiels et insuffisants des travaux effectués et des matériels acquis précédemment. L'effort devra porter en premier lieu sur la fiabilité et le confort des matériels, sans sacrifier la vitesse et la durée du trajet. Il convient de trouver rapidement sur le marché des matériels faibles et efficaces permettant de remplacer les automoteurs X 72500, qui pourraient, avec le développement des relations TER, être redéployés. Une étude particulière tenant compte des spécificités de cette ligne, apparaît nécessaire,
- une amélioration des possibilités de circulation au niveau de Folligny, soit en rendant possible l'accès direct des trains de l'est vers le sud, soit en organisant les correspondances avec le Trans Baie ou en coupant le Paris-Granville en gare de Folligny. Ces travaux pourraient constituer le symétrique de l'électrification de Dol- Pontorson ou de Dol-Avranches, qui permettront l'accès direct de TGV à Pontorson,
- surtout, un traitement positif par la SNCF, au niveau de ses moyens d'information des clients, de son site Internet et de ses relations avec les groupes, de la possibilité d'accès au Mont par la ligne Paris-Granville, alors que cette possibilité apparaît aujourd'hui généralement ignorée.

La seconde complémentarité nécessaire concerne les gares et les communes de Dol de Bretagne et de Pontorson pour la desserte du Mont-Saint-Michel par la relation Paris-Rennes. Dans les propositions élaborées pour le court et le moyen terme, la question ne se pose pas : le transfert en car à partir de la gare de Dol apporte la meilleure solution, même si, après la mise en service de la navette jusqu'à la gare de Pontorson, pourra s'y ajouter un transport par TER depuis Rennes.

Pour le plus long terme, la seule solution permettant une durée du trajet de 2h00 à 2h10 consistera à créer une antenne TGV desservant Pontorson, ou même Avranches. Il faudra éventuellement étudier parallèlement la possibilité et la viabilité d'un tram train pouvant aller jusqu'à intégrer la navette pour le Mont. Le réseau de transport public desservant le Mont ne peut pas en effet se limiter aux accès extérieurs. Il doit s'appuyer sur un système de transport moderne interne à la Baie.

Il est clair sur ce point que les conditions d'exploitation du Trans Baie seront déterminantes pour fixer de nouvelles orientations au terme de la première délégation de service public.

### **B - Mettre en place rapidement les anticipations foncières indispensables**

La gestion du projet Mont-Saint-Michel a été marquée jusqu'à présent par une absence d'anticipation au plan de l'urbanisme et de la maîtrise foncière sur toutes les zones périphériques du périmètre de l'opération, ce qui a constitué un facteur de spéculation et de hausse des coûts du foncier.

Il convient d'éviter que les orientations prises au niveau de la desserte ferroviaire n'aient pour conséquence de créer des difficultés ultérieures de maîtrise publique du foncier nécessaire ou un développement anarchique au niveau des emprises communales concernées.

Deux zones sensibles ont été recensées dans le cadre de la mission, d'une part les terrains autour de la gare de Pontorson et la sortie nord de la commune en direction du Mont (parcours de la navette), d'autre part les terrains autour de la gare de Dol de Bretagne, la partie sud de la commune en direction de Rennes et les terrains concernés par la réalisation éventuelle du contournement ferroviaire sud.

#### Pour Pontorson

La commune de Pontorson n'en est aujourd'hui qu'à un stade préliminaire pour la maîtrise foncière de son développement.

Malgré la proximité du Mont-Saint-Michel et des atouts évidents, Pontorson, qui résulte d'une fusion de sept communes associées, dont Beauvoir s'est retiré en 1989, a perdu près de 20 % de sa population en 25 ans. Le rythme actuel de dépôt des permis de construire illustre une faible dynamique locale.

La commune dispose d'un POS approuvé en 1983 et révisé partiellement en 1990. Décidée il y a plus de dix ans, fin 1996, la mise en révision totale du POS n'est pas encore entrée à un stade opérationnel, malgré un « porter à connaissance » de l'Etat en mars 1997 et la passation d'un contrat d'études avec l'atelier LAMACHE-MAUFRA, en juin 2000.

L'engagement de la réflexion a été retardé par la nécessité d'études complémentaires en matière d'assainissement et de lutte contre les inondations. Début 2007, à la suite de la relance de l'opération de Rétablissement du Caractère Maritime du Mont-Saint-Michel, la mairie et la DDE ont repris l'examen des questions de planification urbaine, de maîtrise foncière et d'aménagement pré opérationnel. Cette approche apparaît complémentaire de celle prévue sur

la Caserne et Beauvoir, dans le cadre de l'étude pré opérationnelle associant l'Etat et la syndicat mixte.

Il est apparu des risques réels au moment où des promoteurs commencent à s'intéresser aux potentialités de la commune, une inadaptation des outils existants et la nécessité de protections pour réserver les espaces nécessaires au développement du futur système de transport vers le Mont et des activités qui pourront lui être liées.

Le maire a indiqué sa volonté de maîtriser le développement de sa commune en la dotant des outils nécessaires, notamment un PLU rapidement. La démarche a été initiée avec l'appui des services de l'Etat.

On ne peut que préconiser l'accélération de la préparation du PLU et son accompagnement par l'instauration rapide d'un Droit de Préemption Urbain (DPU) qui permettra à la commune d'être informée des projets de ventes et de se porter acquéreur prioritaire, dans des secteurs définis.

On pourrait opportunément ajouter l'étude d'une éventuelle Zone d'Aménagement Différé (ZAD) au nord, entre la gare et ses abords, le contournement nord de Pontorson et la route du Mont, ainsi qu'un partenariat avec l'Etablissement Public Foncier de Basse-Normandie en vue du portage éventuel du foncier acquis.

#### Pour Dol de Bretagne

A l'inverse de Pontorson, Dol de Bretagne, situé sous la double influence de Rennes au sud et de Saint-Malo au nord, connaît un vrai dynamisme démographique. En 2005 et 2006, le rythme des demandes de permis de construire a cru fortement, du fait de l'augmentation du coût du foncier dans les agglomérations de Rennes et de Saint-Malo.

La commune appartient à une communauté de communes de 12 000 habitants environ, le Pays de Dol de Bretagne et de la Baie du Mont-Saint-Michel qui regroupe Dol (4 567 habitants) et sept communes d'un millier d'habitants environ chacune, Bagger-Morvan (1 337 habitants), Bagger-Pican (985 habitants), Cherrueix (955 habitants), Epiniac (1 078 habitants), Le Vivier sur Mer (1 009 habitants), Mont-Dol (1 095 habitants) et Roz-Landrieux (1 057 habitants).

Un schéma de cohérence territoriale (SCOT) a été arrêté le 2 mars 2007 sur le pays de Saint-Malo. Il est en phase de consultation des services de l'Etat.

Le Plan Local d'Urbanisme de Dol de Bretagne a été approuvé par son conseil municipal le 20 décembre 2004. Le Droit de Préemption Urbain (DPU) a été institué sur l'ensemble des zones urbaines ou à urbaniser. Une procédure de modification a été récemment engagée par la commune pour augmenter la surface de terrains à bâtir, en changeant l'affectation de terrains situés aux abords de la gare de zone d'activités en zone d'habitat.

Dans ce secteur, en accompagnement des travaux importants de rénovation de la gare, réalisés par la SNCF pour accueillir les TGV, la commune et la communauté de communes ont engagé des travaux d'aménagement, création d'un nouvel accès par le sud et l'est, agrandissement du parking existant, création d'un nouveau parking au sud... Le montant des travaux s'élève à 1,6 million € Hors Taxes.

Compte tenu de la demande de terrains à bâtir et de l'utilisation d'une grande partie des zones constructibles au cours des deux dernières années, la commune envisagerait de lancer à court terme des procédures de modification, voire de révision simplifiée de son PLU afin d'ouvrir à l'urbanisation de nouvelles zones, notamment celles situées dans les anciens périmètres

SEVESO liés aux activités BUTAGAZ. Le premier exercice de localisation et de faisabilité sur le contournement ferroviaire sud montre qu'un tracé, sur Dol de Bretagne et sur Epiniac, n'est pas impossible et qu'il faudrait le rendre compatible avec les protections nécessaires, les projets en cours, en particulier la déviation de la Route Départementale n° 795, et avec la volonté municipale de disposer de nouveaux terrains constructibles.

### **Prendre les décisions au bon moment**

#### **A - Nécessité d'un suivi partenarial en temps réel des évolutions**

S'agissant de sujets sensibles pour lesquels un certain nombre d'associations actives sont impliquées et intéressées, il est nécessaire de mettre en place un dispositif permanent qui permette, dans la transparence souhaitable, de prendre au bon moment les décisions opportunes ou d'intégrer dans la réflexion les initiatives de l'Etat, des régions, de la SNCF et de RFF.

Il est suggéré sur ce point de laisser au stade actuel différentes hypothèses ouvertes, en particulier pour l'après 2012-2013, et de mettre en place un comité ferroviaire permanent de suivi du transfert modal animé conjointement par le syndicat mixte Baie du Mont-Saint-Michel et l'Etat, associant les deux régions, les communes ou communautés, lieux de correspondance, directement concernées, RFF et la SNCF, de façon à prendre, en temps utiles, les décisions opportunes. Les associations volontaires pourraient être entendues régulièrement par ce comité.

La première tâche de ce comité serait de valider un tableau de bord du transfert modal qui permettrait, en utilisant les études permanentes de fréquentation qui vont se mettre en place, de mesurer en temps réel l'évolution des taux de transfert modal et des clientèles concernées et l'effet des décisions prises et de leur application.

#### **B – Effectuer les corrections nécessaires au moment opportun**

Les propositions du présent rapport présentent des orientations dont l'effet dans le temps pourra être observé, de façon à induire les corrections éventuelles nécessaires.

A cet égard, on peut aujourd'hui distinguer trois étapes :

- 2009, au moment où les effets pleins du dispositif mis en place en 2007/2008 seront pourront commencer à être mesurés,
- 2013 ou 2014, après la première saison d'observation du nouveau dispositif de transfert modal,
- Ensuite tous les deux ans de façon à intégrer immédiatement les effets observés.

## Conclusion

Le développement du transport ferroviaire pour accéder au Mont-Saint-Michel apparaît possible à bref délai et devrait s'accroître dans le temps. L'échéance de 2012-2013, TGV Bretagne, achèvement des travaux des contrats de projet, mise en service de la nouvelle navette, ne doit pas être ratée. D'autres investissements structurants sont imaginables, en premier l'électrification qui permettra à des TGV d'aller à Pontorson, ou même Avranches et la réalisation d'un contournement sud de Dol de Bretagne, générateur de temps et de vitesse.

Ces actions à court, moyen et plus long terme, devront s'accompagner de la mise en place d'un système complémentaire de transport interne à la Baie, comme l'amorce le Trans Baie, par TER ou par tram train. Ce complément apparaît indispensable, compte tenu de la répartition des richesses touristiques à découvrir et des hébergements.

L'hypothèse d'un tram train n'est bien entendu pas exclue, mais elle devra être confrontée à la réalité des marchés de transport à la fois pour l'accès à la Baie et pour les visites. Le Trans Baie TER en fournira l'occasion, en 2008 ou en 2009.

Parallèlement, il convient de conforter et d'améliorer le Paris-Granville qui représente une alternative d'autant plus intéressante pour des voyageurs sensibles au prix et à la faible distance, en particulier les groupes, que son équilibre financier, au moins le petit équilibre, est en voie d'être atteint indépendamment de l'apport du Mont-Saint-Michel, par la clientèle du chapelet de villes moyennes desservies et se trouve facilité par les liaisons maritimes mises en place à partir de Granville. Un effort déterminant de modernisation est néanmoins indispensable sur cette ligne. Il doit porter en premier sur les matériels utilisés.

Les investissements sur l'accès par Rennes devraient se traduire par une augmentation conséquente du nombre de voyageurs utilisant le train. Il conviendra d'étudier les conséquences au niveau des possibilités de participations financières de la SNCF et de RFF.

Ainsi il est possible de développer le transfert modal tout en facilitant les échanges internes et en conservant la dualité des relations entre la région parisienne et le sud de la Normandie, fondée sur le TGV Paris-Rennes et les trains Paris-Granville.

Ce développement des accès par le train pourrait être programmé et suivi dans le cadre d'un contrat partenarial d'engagement pour le transfert modal vers le Mont-saint-Michel, qui pourrait associer l'Union Européenne, l'Etat, les deux régions Basse-Normandie et Bretagne, RFF et la SNCF. Ce contrat devrait servir de cadre à la mise en place de produits de transport nouveaux et attractifs.

Au bout de la mise en place de ces produits nouveaux, qui devront être intégrés et promus par la SNCF, il devrait être possible d'accéder à la navette du Mont en environ 2h00 ou 2h10, cap symbolique essentiel.



## **ANNEXES**

**Annexe 1 : lettre de mission du ministre du 7 décembre 2006**

**Annexe 2 : liste des personnes rencontrées**

# Annexe 1 : lettre de mission du Ministre du 7 décembre 2006

0 0 5 0 5 2 - 0 1



## *Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer*

Paris, le 07 DEC. 2006



référence : D06012062

Le Ministre des Transports, de l'Équipement, du  
Tourisme et de la Mer

à

Monsieur le Vice Président du Conseil Général  
des Ponts et Chaussées

Objet : Desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel

A la suite de la déclaration d'intention signée le 16 juin dernier par le Premier ministre et le Président du Syndicat mixte Baie du Mont-Saint-Michel, le projet de rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel a été conforté.

Pour assurer un développement économique et touristique durable, ce projet prévoit de favoriser l'utilisation des transports ferroviaires pour l'accès des visiteurs.

Jusqu'à présent, les perspectives de desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel étaient envisagées, sur la base d'une étude réalisée en mars 2003 par Réseau Ferré de France, grâce à une ligne nouvelle d'environ 5 km, branchée sur la ligne Avranches - Dol de Bretagne, à hauteur du bourg de Tanis, jusqu'au futur parking de la Caserne situé à 2 km du Mont.

Ce schéma n'a pas fait l'objet d'un consensus à ce jour ; c'est pourquoi il me paraît opportun d'étudier, en concertation étroite avec l'ensemble des responsables locaux, un schéma alternatif plus favorable. Il consisterait, d'une part, à optimiser les liaisons entre le Mont et la gare de Pontorson, et, d'autre part, à proposer des améliorations de la desserte de Pontorson.

Le prolongement jusqu'à la gare de Pontorson de la navette routière initialement prévue entre l'entrée de la passerelle d'accès au Mont et le nouveau parking de la Caserne est aujourd'hui envisagé par les collectivités. La gare de Pontorson pourrait ainsi devenir un pôle d'échange intermodal avec les trains de la ligne Caen-Rennes, permettant un raccordement aux lignes ferroviaires nationales.

... / ...

*Hôtel de Roquelaure  
246, Boulevard Saint Germain 75007 Paris*

Simultanément, l'électrification de la ligne Rennes – Saint-Malo et la desserte de cette ville par des TGV, avec un arrêt à Dol de Bretagne, à environ 20 km de Pontorson, peut constituer une opportunité nouvelle pour favoriser une desserte ferroviaire très rapide du Mont-Saint-Michel, d'Avranches et de l'ensemble du Sud Manche. Le projet de ligne nouvelle à grande vitesse entre le Mans et Rennes permettra en effet à moyen terme de réduire encore de 40 mn environ le temps de trajet vers la capitale.

Les mandats donnés par le Premier ministre aux préfets de Basse-Normandie et Bretagne pour les contrats de projets 2007-2013 en cours de discussion avec les régions évoquent les possibilités d'amélioration des dessertes. Les premières actions à engager pourront être financées dans ce cadre. Des améliorations de la desserte de la Basse-Normandie depuis Paris et de la ligne Caen – Rennes seront ainsi réalisées dans les prochaines années.

Dans ce nouveau contexte, vous réaliserez une synthèse des évolutions intervenues ou prévues dans la desserte ferroviaire du secteur et en tirerez toutes les conséquences à court, à moyen et long terme. Vous identifierez les schémas de dessertes les plus pertinents, avec un double objectif :

- Améliorer l'accès du Mont-Saint-Michel pour des visiteurs venant de la région et privilégiant un accès en transport en commun pour éviter les difficultés de circulation.
- Améliorer l'accès du Mont-Saint-Michel pour des groupes touristiques venant d'une région plus éloignée.

Les dispositions envisageables devraient ainsi permettre, en utilisant les évolutions nationales et régionales prévues, d'accélérer, de moderniser et de rendre plus confortables les liaisons avec le Mont, tout en réorientant progressivement le choix modal de sa desserte.

Il conviendra en particulier de formuler des propositions pour les investissements nécessaires, notamment entre Dol de Bretagne (ligne Rennes – Saint-Malo), Avranches et Folligny (ligne Paris – Granville), dans le cadre de la modernisation de la liaison Caen – Rennes.

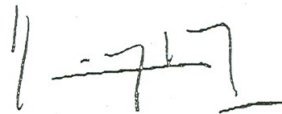
Il serait souhaitable que vous puissiez examiner des hypothèses d'échéanciers réalistes pour ces dessertes et ces investissements, en précisant les temps de parcours possibles aux différents horizons, en particulier à la mise en service du TGV Bretagne.

S'agissant de questions intéressant les circulations TGV et TER, votre étude devra associer étroitement les deux Conseils régionaux concernés, ainsi que la SNCF et RFF. J'adresse copie à leurs présidents de la présente lettre de mission.

... / ...

Vous associerez les trois préfets concernés, celui de la région Bretagne, préfet d'Ille-et-Vilaine, celui de la région Basse-Normandie, préfet du Calvados, et celui de la Manche. Vous pourrez bien entendu vous appuyer sur les services des directions régionales et départementales de l'équipement de Basse-Normandie et de Bretagne, ainsi que sur la Direction Générale de la Mer et des Transports.

Je souhaite disposer de vos conclusions et de vos propositions pour la fin du mois de février 2007, afin qu'elles soient prises en compte dans les conventions particulières d'application des contrats de projet.



Dominique PERBEN

## Annexe 2 : liste des personnes rencontrées

Nom	Prénom	Fonction
<b>BESCOND</b>	Christian	Direction Régionale de l'Équipement Bretagne
<b>BOLOTTE</b>	Lucien	Directeur, Direction Régionale de l'Équipement Basse-Normandie
<b>BORNE</b>	Elisabeth	SNCF Directrice de la stratégie
<b>BRERAT</b>	Pascal	Direction Départementale de l'Équipement Manche
<b>CALLEWAERT</b>	Jean	Conseil Economique et Social Régional Basse-Normandie
<b>CHAMPAUX</b>	Jacques	Conseil Economique et Social Régional Basse-Normandie
<b>D'AUBIGNY</b>	Jean	Préfet de la région Bretagne
<b>DE TREGLODE</b>	Hervé	Directeur général adjoint RFF
<b>DEAU</b>	Dominique	SNCF Directeur adjoint de la stratégie
<b>DILHAC</b>	Isabelle	Sous-Préfet d'Avranches
<b>DROULIN</b>	Maurice	Président du Conseil Economique et Social Régional Basse-Normandie
<b>DUPONT</b>	Jean-Philippe	SNCF, Directeur régional Bretagne
<b>DURON</b>	Philippe	Président du Conseil régional Basse-Normandie
<b>ESNEU</b>	Michel	Sénateur-Maire de Dol de Bretagne
<b>FARGEAS</b>	Jean-Louis	Préfet de la Manche
<b>FONTENELLE</b>	Guy	Président, Association promotion Ligne Caen-Rennes
<b>FROSSARD</b>	Jacques	SNCF, Directeur régional Normandie
<b>GOBICHON</b>	André	Mairie de Dol de Bretagne
<b>HERVE</b>	Jean-Marie	Association promotion Ligne Caen-Rennes
<b>JACQUET</b>	Xavier	Association promotion Ligne Caen-Rennes
<b>LATOUR</b>	Sylvie	SNCF, Directrice commerciale TGV
<b>LE DRIAN</b>	Jean-Yves	Président du Conseil régional Bretagne
<b>LE GRAND</b>	Jean-François	Président du Conseil général de la Manche
<b>LE ROY</b>	Dominique	Direction Régionale de l'Équipement Bretagne
<b>LESAULNIER</b>	Georges	Association promotion Ligne Caen-Rennes
<b>MELIGNE</b>	Christian	Conseil Economique et Social Régional Basse-Normandie
<b>MICHEL</b>	Serge	RFF Directeur régional Bretagne Pays de Loire
<b>MOISAN</b>	Jean-Bernard	Direction Régionale de l'Équipement Bretagne
<b>MOULIN</b>	Olivier	Conseil régional Basse-Normandie
<b>NAEL</b>	Jean-Marie	Direction Départementale de l'Équipement Manche
<b>PETIT</b>	Christian	RFF Directeur régional Haute et Basse Normandie
<b>PIEDAGNEL</b>	Fabrice	Direction Régionale de l'Équipement Basse-Normandie
<b>RIZK</b>	Naji	RFF, Chargé de mission évolution du réseau
<b>ROGOWSKI</b>	Jean-Michel	Directeur Adjoint, Direction Régionale de l'Équipement Basse-Normandie
<b>SALLENAVE</b>	Pierre	Directeur, Direction Départementale de l'Équipement Manche
<b>SAUVAGEON</b>	Liliane	Direction Départementale de l'Équipement Ille et Vilaine
<b>SCHOTT</b>	Cyrille	Préfet de la région Basse-Normandie
<b>THOMAS</b>	François	Adjoint au SGAR région Basse-Normandie