

ADPCR-INFOS n° 81



Juillet 2014

Bulletin trimestriel



Editorial

Courage... Fuyons...

Il est des matins où l'on peut se demander s'il ne vaut pas mieux rester au lit. Il est des jours où l'on se dit que le combat de l'ADPCR n'a plus de sens et que les bonnes intentions sont les pavés de l'enfer. Voici quelques exemples qui, illustrent notre scepticisme pour ne pas dire notre pessimisme.

Feue l'ECO-TAXE

Voilà le sujet consensuel par excellence. A l'issue du Grenelle de l'environnement l'ensemble de la classe politique vote la création d'une taxe pour rééquilibrer le transport des personnes et des marchandises en osant faire payer à la route sa juste part du coût des investissements, de sa consommation d'énergie non renouvelable et de pollution en tout genre en oubliant sans doute le coût incalculable des accidents de la route.

Quelques bonnets rouges se trompant d'époque mettent à mal les portiques de contrôles. La ministre n'entendant que son courage, annule la loi et accouche d'une souris qui va à l'encontre du but recherché et ne satisfait personne. Je vous invite à lire dans ce bulletin un dossier sur l'ECO-TAXE que nous avons voulu aussi objectif que possible. Vous pourrez alors vous faire une idée des funestes conséquences que cette fuite aura pour le transport ferroviaire et le transport public en général.

La réforme du système ferroviaire

Autre sujet où tout le monde est d'accord pour réclamer une refonte du système. S'il est vrai que le train ne peut être dissocié de ses rails, cela est aussi vrai de la voiture qui elle non plus ne peut se déplacer sans route ni chemin. Que l'on le veuille ou non, la concurrence entre tous les moyens de transport existe et celle-ci est par trop inégale. En effet, les lobbys routiers profitent pleinement des infrastructures dont le financement est réalisé à la fois par l'Etat, les départements, les communautés de communes et les communes sans que personne ne s'inquiète de combien tout cela coûte au contribuable (à ce sujet on aimerait connaître le montant global des emprunts faits pour l'extension, la mise à niveau et l'entretien des routes en France). Contrairement à la route, le chemin de fer,

Dans ce numéro :

Page

> Réouverture de la ligne CAEN-RENNES	2
> Service estival	2
> Bilan d'activités TER CAEN-RENNES	3
> Le grand prix d'or pour la Basse-Normandie	4
> Etat de la modernisation entre COUTANCES et AVRANCHES	4
> Le point sur l'écotaxe	9
> Transport de fret : Des trains de camions	14

dès l'origine, a globalisé les dépenses d'infrastructure et d'exploitation. Ceci était sans conséquence tant que le transport routier était balbutiant mais, dès les années « trente », cela conduisit à d'importants transferts du rail vers la route, transferts qui redoublèrent après la Libération et durant les « Trente glorieuses ».

En 1997, prenant son courage à deux mains, le gouvernement français prit une double décision : donner à la SNCF les moyens de lutter contre cette concurrence déloyale en lui enlevant la charge de la dette imputable aux infrastructures et en créant Réseau Ferré de France (RFF) gestionnaire pour l'Etat des infrastructures ferroviaires. L'Etat se conformait en même temps aux directives européennes en ouvrant, mais moyennant péage, le réseau à la concurrence entre compagnies ferroviaires. Hélas, devant l'ampleur de la dette et pour ne pas trop s'éloigner des critères européens, l'Etat prit ses jambes à son cou et refila la dette à RFF. On connaît la suite et l'on ne voit pas pourquoi réunifier RFF et la SNCF sous un EPIC de tête réglera quoi que ce soit de la dette surtout quand on donne raison aux Bonnets Rouges. Une suggestion pour l'Etat : créer RRF un Réseau Routier de France pour y mettre la dette cumulée de ce même réseau routier. On y verrait plus clair et la dette de l'Etat pourrait changer de poche !

Le covoiturage

Voilà une bonne idée. A voir comment nos politiques en accord pour une fois avec les médias se sont faits les défenseurs du covoiturage c'est certainement la solution au problème des déplacements de demain. Il suffit de créer quelques parkings de covoiturage en bordure des autoroutes et un bon site internet permettant la

mise en commun des besoins de transport et le tour est joué. Exit les problèmes d'autorité organisatrice des transports, plus de soucis de dessertes, d'horaires, d'exploitants, de grèves, de correspondances et de tarifications. En prime, la réduction de la consommation de pétrole, de la pollution, et de l'encombrement des routes et des villes. En un mot la solution miracle !

Et pourtant plus de trois mille morts sur les routes chaque année (un Brétigny par jour), quelles garanties ont les personnes transportées d'arriver à destination ? Le partage répété des coûts de transport, n'est-ce pas une rémunération déguisée et hors TVA alors que l'Etat recherche par tous les moyens à financer son budget ? Plus grave encore, en favorisant le covoiturage on détourne l'usager du transport public et en vidant trains et bus de sa clientèle ne met-on pas gravement en péril ce qui est la vraie réponse au problème de notre développement territorial ?

Rassurez-vous : Non l'ADPCR ne fuira pas car nous sommes certains que notre combat est juste !

Xavier Jacquet

Réouverture de la ligne CAEN-RENNES

Après 5 mois de galère, le trafic ferroviaire, suspendu depuis le 6 janvier, a enfin repris mercredi 28 mai au matin entre COUTANCES et RENNES. Les travaux ont consisté à remplacer la voie entre Dol et Avranches, dont certains tronçons dataient de 1911, par une voie entièrement neuve (rails, traverses et ballast). Sur l'autre voie, de nombreuses traverses ont été changées. En même temps, la voie a été renouvelée également sur 7 km au sud de SAINT-LO. L'ensemble de la ligne entre CAEN et RENNES aura donc fait l'objet d'une modernisation bien qu'il reste encore quelques points noirs à traiter. On est bien loin des projets des années 90 qui prévoyaient la suppression du trafic entre Coutances et Dol !



On note avec une grande satisfaction que les élus du Sud-Manche se sentent concernés par cet évènement.

En effet, l'ADPCR a eu la grande surprise de voir, le jour de la réouverture, sur le quai de la gare d'Avranches, Monsieur André DENOT, nouveau Maire de PONTORSON, accompagné de membres de son conseil municipal qui attendaient le premier train pour faire le trajet AVRANCHES-PONTORSON. Monsieur DENOT est aussi Vice-Président de la nouvelle Communauté de Communes Avranches-Mont-Saint-Michel.

Les 3 allers et retours par jour sont donc désormais assurés normalement entre CAEN et RENNES avec un confort accru, en toute tranquillité et sérénité.

Service estival

Le service estival 2014 sera assuré du dimanche 6 juillet au dimanche 24 août.

Ligne Baie

Pour la 6^{ème} année consécutive, les trains Ligne Baie circuleront entre Granville et Saint-Malo, à raison de 2 allers et retours journallement.

Nous constatons, avec regret, que la mise à disposition de vélos gratuitement en gare de PONTORSON n'aura pas lieu cette année, en raison de la défection de l'association qui assurait ce service. Néanmoins, les touristes détenant le Pass Baie auront toujours la possibilité d'emprunter gratuitement la navette routière Pontorson-Le Mont-Saint-Michel ou d'aller à pied par le chemin de randonnée longeant le Couesnon.

Trains directs CAEN-GRANVILLE

Cette année, seulement 2 allers et retours seront offerts les samedis, dimanches et fêtes.

LA RÉGION VOUS TRANSPORTE

CAEN/GRANVILLE TRAINS DIRECTS TOUS LES WEEK-ENDS

A SAVOURER DU 6 JUILLET AU 24 AOÛT
VIA BAYEUX, SAINT-LÔ ET COUTANCES

LA SEMAINE, DES CORRESPONDANCES SONT POSSIBLES
AVEC LES CARS MANÉO EXPRESS OU TER.

LETTRE
PETIT GUIDE 2014
DES VISITES ET
ÉVÉNEMENTS DE L'ÉTÉ



www.commentyvais.fr

www.ter-sncf.com/basse-normandie

RÉGION BASSE
NORMANDIE



LA MANCHE



MANÉO



ter



SNCF

Grâce à une mutualisation entre les services du Conseil Régional et ceux du Conseil Général de la Manche, une coordination des horaires cars Manéo et TER a été mise en place en semaine.

La mise en service des Régiolis

C'est le 16 juillet que le premier automoteur Régiolis, acquis par la Région Basse-Normandie, a circulé en service commercial entre GRANVILLE et PARIS. D'ici la fin 2015, les automoteurs X 72500, qui ont causé tant de désagréments aux usagers de la ligne, auront totalement disparu. Place à la modernité, à la régularité et au confort.

Le problème des quais avait été identifié en amont par la Région. RFF a ainsi effectué et financé l'adaptation des 12 gares de la ligne concernées.

Nous reviendrons sur cet évènement dans notre prochain numéro.



16/07/2014 : Rame Régiolis 84563 L venant d'assurer le train n°3431 Paris 13 h 55/Granville 17 h 03

Bilan d'activités TER Caen-Rennes

Le trafic sur l'axe Caen-Rennes

Pour l'année 2013, le trafic sur l'axe Caen-Rennes a baissé de 10,3% alors que la moyenne régionale est de - 3,2%. Les causes proviennent de la crise

qui entraîne une baisse des déplacements. Il y a aussi les changements d'habitudes avec le développement important du covoiturage, l'épisode neigeux, 5 jours de grève.

Les abonnés élèves/étudiants représentent 3% de la clientèle contre 11% pour la Basse-Normandie.

Les abonnés travail représentent 10% de la clientèle contre 24% pour la Basse-Normandie.

Les détenteurs de billets représentent 87% de la clientèle contre 65% pour la Basse-Normandie.

Les usagers scolaires sont en baisse de 7,6% par rapport à 2012.

Les usagers Travail sont en baisse de 3,7% par rapport à 2012.

Les détenteurs de billets sont en baisse de 10,4% par rapport à 2012.

Le trafic sur l'axe Caen-Coutances-Granville

Pour l'année 2013, le trafic sur l'axe Caen-Coutances-Granville a baissé de 7,7%.

Les abonnés élèves/étudiants représentent 13% de la clientèle contre 11% pour la Basse-Normandie.

Les abonnés travail représentent 29% de la clientèle contre 24% pour la Basse-Normandie.

Les détenteurs de billets représentent 68% de la clientèle contre 65% pour la Basse-Normandie.

Les usagers scolaires sont en baisse de 9,5% par rapport à 2012.

Les usagers Travail sont en baisse de 6% par rapport à 2012,

Les détenteurs de billets sont en baisse de 6,9% par rapport à 2012.



Régularité

Le taux a baissé de 0,5 point entre décembre 2012 et décembre 2013, passant de 92,1% à 91,6%.

Le nombre de trains supprimés a augmenté de 308 entre décembre 2012 et décembre 2013, passant de 103 à 411 (augmentation due à l'épisode neigeux et aux conflits sociaux).

Qualité de service (1er trimestre 2013)

La qualité de service dans les gares est conforme à 98,9% entre Lison et Pontorson, la moyenne régionale est de 97,6%. Dans les haltes : 95,7% pour Pont-Hébert et 87,1% pour Carantilly, la moyenne régionale est de 90,9%.

La qualité de service dans les trains est conforme à 95,7% entre Lison et Pontorson, la moyenne régionale est de 95,5%.

Si l'on constate, en 2013, une baisse importante du trafic, liée notamment au développement du covoiturage et aux conflits sociaux, l'année 2014 sera pire en raison de la fermeture due aux travaux suivis de la grève qui a perturbé les dessertes pendant 10 jours.

Le Grand prix d'Or pour la Basse-Normandie

Le magazine Ville Rail & Transports récompense chaque année les meilleures performances en matière de transport régional. Voici l'article paru dans le numéro 564 de juin 2014 au sujet de l'attribution du Grand prix d'Or à la Région Basse-Normandie.

« Un parc jeune et des visions d'avenir

Après la Haute-Normandie, c'est au tour de la Basse-Normandie d'avoir les honneurs de notre podium. Les liens entre cette région et ses trains régionaux présentent une double nature : TER, dont la Basse-Normandie est autorité organisatrice et dont la convention avec la SNCF devra être renégociée en 2015, mais aussi relations intercités avec Paris. Outre le grand axe électrifié Paris – Caen – Cherbourg, la région s'est battue pour la relation Paris – Granville, dont l'Etat est l'autorité organisatrice depuis le nouvel an 2011 (avec une convention d'exploitation SNCF jusqu'en 2030), mais dont la Basse-Normandie a financé à 100 % les 15 nouvelles rames Régiolis qui y seront mises en service cet été. Soit 148 millions d'euros, auxquels s'ajoutent 20 millions d'euros pour leur nouveau site de maintenance.

Le long de cette ligne, qui bénéficie d'une nouvelle jeunesse (avec, par exemple, mise en accessibilité en gare d'Argentan), il reste beaucoup à faire, en dépit d'une précédente modernisation intervenue il y a 15 ans déjà. A l'époque, la région avait été pionnière en mettant en service les autorails X 72500, alias X TER ; appelés à circuler sur des lignes TER, ces derniers sont maintenant remplacés sur Paris – Granville par du matériel plus récent, mieux adapté... et moins bruyant ! Son parc, le plus récent de France, explique en partie le premier rang de la Basse-Normandie au grand prix de cette année, avec un trafic en hausse (+46 % entre 2004 et 2012) et des performances honorables.

La Basse-Normandie, dont une rame a symbolisé la mise en service du Régiolis, le 29 avril dernier à Paris, a non seulement un TER jeune, mais aussi un plan d'action, dit « Rail 2020 », par lequel elle intervient également dans la modernisation de l'axe Caen – Rennes ou les études de la ligne nouvelle Paris-Normandie. Parallèlement, la région s'intéresse à l'articulation entre la desserte par les transports publics et l'urbanisation à long terme, en particulier autour des gares (contrats de gare, projet d'écoquartier à proximité de la gare d'Audrieu, entre Caen et Bayeux). »

Pour Laurent Beauvais, Président de la Région Basse-Normandie : « Si nous pouvons nous réjouir que le magazine Ville, Rail et Transports relève les efforts considérables de la Région Basse-Normandie pour proposer un service ferroviaire de qualité à ses habitants, il n'en reste pas moins que le train est un sujet de vigilance pour notre région. Il reste encore beaucoup à obtenir notamment sur les liaisons Intercités pour que les usagers puissent circuler réellement dans de bonnes conditions au quotidien ».

Etat de la modernisation entre CAEN et RENNES

(3^{ème} partie COUTANCES-AVRANCHES)

Historique

Après avoir fait étape à Coutances, notre ligne CAEN-RENNES met le cap plein sud, les rails étant opérationnels le 29 décembre 1879. A environ 7 km de la sous-préfecture, la gare d'Orval-Hyenville voit l'ouverture d'une antenne de 8 km rejoignant le port de Regnéville par une voie à écartement standard, ouverte en 1902 et fermant en 1939 après 37 années de faible rentabilité due en partie au très grand retard de sa mise en service.

Continuant notre voyage nous passons la halte, puis gare dans un second temps, de Quettreville sur Sienne, pour arriver à Cérences, lieu d'une certaine activité industrielle, où une ligne à voie métrique venant de Granville coupe notre artère pour rallier Saint-Lô. Après 68 km dans le bocage, elle emprunte, à partir de Condé sur Vire, par un 3ème rail compensant la différence d'écartement, la ligne venant de Vire. Cette voie secondaire a ouvert en 1909 et fermera en 1936. Continuant vers le sud, nous passons la halte d'Hudimesnil pour arriver à FOLLIGNY, important nœud



ferroviaire, qui d'ailleurs est pratiquement la justification de l'importance de ce petit village qui voit de ce fait s'ériger à quelques kilomètres son "clone" ferroviaire qui deviendra plus important que le village originel. Notre ligne croise dans cette station la radiale PARIS-GRANVILLE inaugurée en juillet 1870 par NAPOLEON III dont ce sera le dernier acte officiel avant la désastreuse guerre contre la Prusse.

Durant les opérations militaires liées au débarquement en 1944, cette gare sera totalement dévastée après l'avoir été une première fois durant l'invasion allemande en 1940. En 1909 une 2ème voie est posée de Folligny jusqu'à AVRANCHES, et sera défermée le 3 mai 1982... Continuant sa progression, la ligne passe les gares de La Haye-Pesnel et de Montviron-Sartilly pour arriver à AVRANCHES. Dans l'ancien évêché, une ligne à voie métrique venant de Granville rejoint Sourdeval après 70 km de parcours. Ouverte le 29 août 1908, elle longeait la côte, reliant les stations balnéaires en plein développement. La fermeture interviendra en deux temps, en 1933 et 1935. Du centre ville d'Avranches un tramway à vapeur, sur voie métrique, partait pour Saint-James, à 21 km. Ouvert le 29 septembre 1901, son activité cessera le 15 mars 1933. La gare d'Avranches se situant à 2 km du centre ville, de plus en contrebas de 100 m par rapport à l'agglomération, un tramway électrique ayant sa propre centrale d'énergie, sera établi. Ouvert le 16 avril 1907, la suspension de son activité interviendra en 1914 et ne reprendra jamais.

Sur notre ligne, le service omnibus sera supprimé le 26 septembre 1971 et sera remplacé par un service routier... Les compagnies ayant exploité les lignes secondaires sécantes ou jointives de notre ligne transversale sont : les Chemins de Fer Départementaux, les Chemins de Fer de la Manche, les Tramways Normands, le tout repris en 1928 par les Chemins de Fer Normands.

La prochaine fois nous sortirons de notre province...

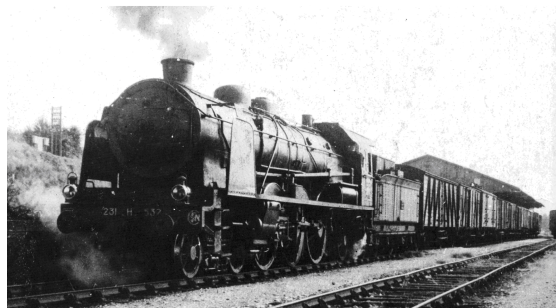
Evolution de la traction et du matériel roulant

Le règne de la vapeur

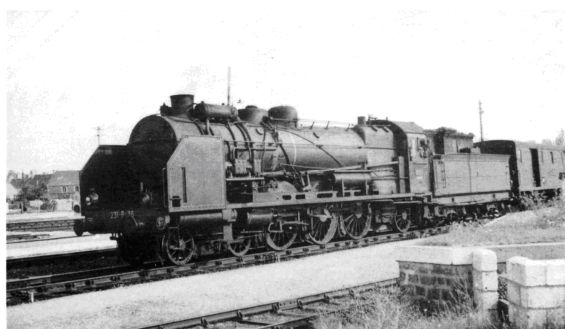
Contrairement aux trains de la section Lison-Coutances essentiellement tractés par des locomotives mixtes de Lison ou de Caen, les sections Coutances-Folligny et Folligny-Avranches étaient également parcourues en été, par les express Cherbourg-St Brieuc-Rennes empruntant la ligne directe Cherbourg-Coutances via La Haye du Puits. Ces express étaient alors remorqués jusqu'à Dol de Bretagne par des « Pacific » 231-B puis 231-D du dépôt Cherbourg.

Les machines du dépôt de Granville 230-G puis 231-C et H assuraient également aux côtés des 140-H et enfin des 140-C, les omnibus et les

messageries au départ de Coutances, Folligny et Avranches. Au service d'été, les « Pacific » Granvillaises prenaient également en charge entre Pontorson et Folligny, les voitures directes pour Paris. Enfin nous n'oublierons pas les trois petites locos-tenders 030 TB dite « boër » du dépôt de Lison en résidence à l'annexe de Coutances et qui ont remorqué jusqu'en 1938, les trains de l'antenne Orval-Regnéville.



231-H Granvillaise en gare de marchandises de Coutances



231-B en tête du train de l'express Cherbourg-Saint-Brieuc/Rennes en gare d'Avranches



Omnibus Folligny-Coutances à Hyenville

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



Une 140-H quitte Granville en tête d'un train de marchandise pour Folligny

La traction thermique joue la concurrence

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

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



Les Michelinettes du Type 16 et 21

En 1945, les frêles michelines sont remplacées par les robustes autorails VH ZZR-2300 (X-2300 à partir de 1949) construits par Renault. Les VH, remplacés en 1951 par les ABJ - X-3000/3400, seront de retour en 1956 pour céder définitivement la place en 1965 aux autorails unifiés X-2400, X-3800 (les « Picasso ») et X-2800. Il est à noter qu'un aller et retour Rennes - Caen (train 611/612 et 607/608) ne comportant que des premières classes, est assuré par un des 10 autorails X 2800 de première classe basés à Rennes. Autorails dont la livrée était identique à celle des rames RGP, c'est-à-dire verte et crème. Pour la petite histoire, sachez que Cyprien Moqué, notre ami et correspondant ADPCR de la première heure, alors mécanicien autorail au dépôt de Rennes assura régulièrement ce roulement.



Autorail ABJ-2 et 141-P en gare de Granville

Il faudra attendre 1961 pour voir les premières locomotives diesel (040 DE 500) affectées au dépôt de Granville. Ces dernières vont reprendre bon nombre de dessertes marchandises sur l'étoile de Folligny. A partir de 1963, les 040 DE 500 renumérotées BB 63500 seront regroupées au dépôt de Caen qui, dès lors, assurera la traction sur l'ensemble de la ligne Caen-Dol de Bretagne.

Du déclin à la modernisation

Le déclin de la desserte ferroviaire de la ligne Caen-Rennes au sud de Coutances commence dès la fin des années 60 avec la suppression de l'express Cherbourg-Saint-Brieuc/Rennes et des trains omnibus empruntant la ligne (Cherbourg)-Sottevast-Coutances. Le déclin continuera en 1971 avec le transfert sur la route de tous les trains omnibus ou directs de Granville à Cherbourg et Caen, de Dol de Bretagne à Saint-Lô et de Granville à Coutances. Seuls les Caen-Rennes et le Pontorson-Paris irriguent encore les deux tronçons de ligne entre Coutances-Folligny et Avranches. En même temps, le transport des marchandises subit une lente mais définitive érosion. Tout ceci entraîne la disparition des matériels les plus anciens ; voitures à deux essieux, voitures régionales et autorails.

La ligne au sud de Coutances sera sauvée puis modernisée en grande partie grâce à l'action de l'ADPCR et à la création des TER. Comme évoqué dans notre bulletin n° 79, le matériel assurant le s deux et maintenant trois AR entre Caen et Rennes a évolué considérablement. Aujourd'hui, les modernes AGC ont remplacé les Caravelles X 4750 et 4900 bien qu'en cas d'indisponibilité des X 2100 bretons en unité simple ou double assurent encore la réserve. Depuis l'année dernière, les X 73500 assurant les Caen-Granville d'été, empruntent enfin le triangle de Folligny. En été toujours, la « Ligne Baie » fait appel aux X 2100 bretons autorails déjà anciens et qui mériteraient d'être remplacés par les X 72500 déçus du Paris-Granville mais qui, rénovés, seraient parfaitement adaptés à ce service touristique.



En 1955, il est 9 h 15, la 231 B 36 du dépôt de Cherbourg marque l'arrêt en gare d'Avranches, elle est en tête de l'express saisonnier Cherbourg-Bordeaux et Saint-Brieuc.

Aquarelle Xavier JACQUET

Les gares

La section Coutances – Avranches, qui traverse le Sud-Manche, est desservie par 2 gares : celle de Folligny, une gare de proximité TER et celle d'Avranches, une gare régionale TER. Elles sont complétées par une halte ferroviaire TER à Cérences située entre Coutances et Folligny.

Les anciennes gares d'Orval-Hyenville au point kilométrique 54, Quettreville sur Sienne au PK 57, La Haye-Pesnel/La Lucerne au PK 80 et Montviron –Sartilly au PK 86 ont été fermées. Seule Quettreville sur Sienne est desservie par un car TER sur le trajet Coutances – Granville le matin, le midi, le soir en semaine, car en correspondance avec Caen. Les week-ends, seule une desserte est assurée le midi vers Coutances et seulement le soir de Coutances.

La halte ferroviaire de Cérences

Les trains Caen-Rennes ne s'arrêtent pas en gare de Cérences. Un TAD, transport à la demande, par taxi TER existe pour rejoindre la gare de Coutances ou celle de Folligny. Il se fait sur réservation uniquement au plus tard la veille du départ avant 18 heures, en semaine de 7h à 20h, auprès d'un conseiller contact TER, sur un numéro vert gratuit : le 0 800 100 244.

Seul un autocar TER de Folligny vers Coutances s'arrête à la gare le lundi matin.

La gare de Folligny, une gare de correspondance



C'est une gare de correspondance entre la ligne Caen – Rennes et la ligne Paris – Granville. Depuis 2011 la réalisation du triangle ferroviaire en aval de la gare permet une connexion directe sans changement entre Caen et Granville, mais les 3 premières liaisons directes quotidiennes Caen – Granville n'ont été créées qu'en 2013 pour la seule période estivale.

En semaine s'arrêtent les 3 trains TER quotidiens Caen – Rennes dans les sens aller et retour, un train quotidien Intercités de Granville vers Paris, sur les 5 existants, en fin de journée et un de Paris

vers Granville en matinée, sur les 6 existants. S'y ajoute l'arrêt quotidien d'un TER le matin venant de Dreux et un en fin d'après-midi vers Argentan avec correspondance pour Dreux.

En période estivale, les trains TER de la ligne Baie Granville – Saint-Malo complètent la desserte. Ils s'arrêtent en gare de Folligny, soit 4 arrêts supplémentaires, 2 vers le Mont-Saint-Michel – Saint-Malo dans la matinée et fin d'après-midi, et 2 venant de Saint-Malo et du Mont Saint-Michel vers Granville le midi et en fin d'après-midi. La gare est également desservie par les autocars TER afin d'assurer des correspondances entre les trains Caen – Rennes et Granville.



Un TAD, transport à la demande, par taxi TER vers Saint-Planchers ou Villedieu existe afin de récupérer l'autocar TER Granville - Vire le matin en semaine.

La gare régionale TER d'Avranches, seulement 6 arrêts quotidiens en semaine

Située à 1 h 10 en moyenne de Rennes et à 1h 40 en moyenne de Caen, capitales régionales, Avranches, à l'image du Sud-Manche, ne voit pourtant qu'une desserte ferroviaire bien maigre en sa gare : 6 arrêts de train chaque jour en semaine hors période estivale.

En semaine ce sont 3 trains allers et retours Caen – Rennes qui s'arrêtent chaque jour à la gare d'Avranches.



La desserte est renforcée en début et fin de semaine. Un quatrième train TER permet de rejoindre Rennes le lundi matin avant 9 heures

ainsi que le vendredi soir en fin de semaine. Pour rejoindre Caen, 2 trains TER supplémentaires sont prévus pour la fin de semaine, le vendredi en fin d'après-midi.

En week-end, ce sont 3 trains TER de Caen vers Rennes, mais seulement 2 trains le samedi vers Caen mais par contre 4 le dimanche, notamment en soirée, pour rejoindre la capitale bas-normande.

En période estivale s'ajoutent les 4 arrêts supplémentaires des trains de la ligne Baie entre Saint-Malo – Le Mont Saint-Michel – Granville en fin de matinée et d'après-midi.

La rénovation des gares

Dans le cadre du plan de modernisation des gares bas-normandes, lancé par le Conseil Régional de Basse-Normandie en 2002, la gare de Folligny fut rénovée en 2006 et celle d'Avranches en 2009/12.

S'il n'y a plus de guichet à la gare de Folligny, un distributeur de titres de transport TER a été implanté. Le parking véhicules, un parking à vélos et l'arrêt-bus ont été réaménagés. Pour faciliter l'accès des trains aux personnes à mobilité réduite, les quais ont été rehaussés de 55 cm lors de la modernisation de la voie en 2011.

À Avranches, la rénovation du bâtiment-voyageurs fut inaugurée en 2009. Cette rénovation s'est appuyée notamment sur un réaménagement du hall d'accueil ainsi que de la billetterie, la création d'un espace d'information de l'Office du tourisme et d'un service de la Poste. Un embellissement de la gare complète ces aménagements. Reste un problème, les quais n'ont pas été rehaussés lors de la modernisation de la voie en 2011.

Les travaux pour améliorer l'accès à la gare d'Avranches et l'intermodalité ont été achevés. La nouvelle place fut inaugurée en 2012. Un parking de 72 places et un grand parvis piéton devant le bâtiment voyageur ont été créés. Enfin l'espace a été requalifié en une zone piéton, vélo et voiture à 30 km/h.

L'action de l'ADPCR fut décisive sur cette section de ligne.

Le triangle de Folligny



A gauche direction Dol, à droite direction Granville

Une étude commanditée par le Conseil Régional à la fin des années 90 prévoyait la création en semaine, seulement des relations Granville-Caen et Granville-Rennes, les relations directes entre les deux capitales régionales étant assurées seulement les week-ends. Dès connaissance de cette étude, l'ADPCR s'est insurgée contre ce projet et a demandé que les relations directes soient assurées tous les jours, tout en ne s'opposant pas aux relations partielles envisagées. C'est pour éviter le rebroussement en gare de Folligny que le projet de raccordement a été émis. Mais à cette époque, il n'était pas question de créer un triangle et les seules relations directes maintenues devaient passer par Granville, ce qui aurait augmenté très nettement le temps de trajet.

L'ADPCR a été entendue et le triangle réalisé, permettant ainsi tout type de dessertes. Les travaux, comprenant également la suppression du dangereux passage à niveau n° 64 sur la D. 924, ont été terminés le 27 avril 2011.

Malheureusement, bien que des trains directs GRANVILLE-CAEN aient été envisagés, les sommes trop élevées demandées par la SNCF pour prolonger des trains CAEN-COUTANCES vers GRANVILLE n'ont pas permis au Conseil Régional de Basse-Normandie d'en créer tout au long de l'année.

À l'été 2013, pendant 7 semaines, 3 allers et retours ont été assurés entre CAEN et GRANVILLE mais leur faible fréquentation a entraîné une réduction notoire de la desserte en 2014. En effet, du 6 juillet au 24 août 2014, seulement 2 allers et retours seront offerts les samedis, dimanches et fêtes.

Il est à noter que la desserte 2013 n'a pas pu servir de test car elle était conçue pour favoriser le tourisme alors que la clientèle potentielle pourrait concerner des clients abonnés, salariés et étudiants.

La suppression des arrêts en gare de Folligny

Lors de la modernisation de la radiale PARIS-GRANVILLE, en 1999, la suppression totale des arrêts des trains Grandes Lignes à FOLLIGNY avait été envisagée. Devant cette décision arbitraire, l'ADPCR, en liaison avec les élus locaux, a organisé des manifestations, le 25 juin 1999, le 2 juillet, le 14 novembre et le 4 décembre en gare de Folligny puis à nouveau en 2003, les 25 octobre, 8 novembre et 13 décembre afin d'obtenir le maintien de quelques arrêts. Ainsi fut maintenu l'arrêt du premier Paris-Granville et du dernier Granville-Paris ainsi que celui d'un train le vendredi en soirée. Bien maigre consolation alors que des correspondances correctes auraient permis la desserte du Mont-Saint-Michel dans de bonnes conditions au lieu de l'abandonner entre les seules mains des Bretons !



Qu'est-ce que l'écotaxe poids lourds ?

C'est une écotaxe prélevée sur les poids lourds qui circulent sur les routes françaises. Elle a été inscrite en 2009 dans la loi Grenelle 1.

Quels sont les poids lourds concernés par l'écotaxe ?

Les poids lourds de transport de marchandises, vides ou chargés, dont le poids est supérieur à 3,5 tonnes, que son propriétaire travaille en compte propre ou pour compte d'autrui (transporteur routier).

À quoi sert cette écotaxe ?

L'écotaxe vise à instaurer un cercle vertueux : dans une logique écologique, c'est un signal prix pour inciter à modifier les comportements en faveur de modes de transport plus durables ; elle permet aussi de faire payer l'usage des routes par l'utilisateur réel, tout en dégagant des recettes pour financer les infrastructures de transport, notamment le rail et le transport fluvial.

Comme elle concerne aussi les camions vides, elle sera dissuasive et incitera les transporteurs à rationaliser leurs tournées.

Qui va la payer ?

L'écotaxe est payée par les transporteurs routiers, mais sera répercutée sur les chargeurs, c'est-à-dire ceux qui commandent la prestation de transports.

En effet, les transporteurs routiers pourront augmenter leurs prix de transport, de façon à ce que l'écotaxe pèse sur les clients. C'est ce mécanisme de majoration forfaitaire du prix de la prestation de transport qui a été présenté en février 2013 au Parlement. Il a été adopté définitivement le 24 avril 2013. Le Conseil Constitutionnel en a validé la constitutionnalité le 23 mai 2013.

Quelles sont les routes soumises à l'écotaxe ?

Ce sont les routes nationales non payantes et les routes départementales qui contournent les itinéraires payants.

Cela représente 15 000 kilomètres de routes : 10 000 kilomètres de routes nationales et 5 000 kilomètres de routes départementales ou communales dans 65 départements.

Une cartographie des routes concernées a été mise en ligne par le ministère : Taxe poids lourds nationale. La carte du réseau taxable.

Le tronçon Avranches-Dol sera traité dans le bulletin n°82.

Le point sur l'écotaxe

A l'origine, l'écotaxe a fait l'objet d'un réel consensus politique. Conçue durant le Grenelle de l'environnement en 2007, votée en 2009 par la droite et la gauche, cette redevance voulait faire payer au fret routier (les camions de plus de 3,5 tonnes) la dégradation des routes et la pollution qu'il génère. Elle devait encourager un report vers d'autres modes, ferroviaire et fluvial, et financer les projets nationaux d'infrastructures.

Ce sujet a fait la une des médias pendant de nombreux mois. Afin de disposer d'une bonne information nous vous relatons ci-après :

- ce qui était envisagé puis suspendu à la suite de différentes manifestations musclées de la part de Bretons rassemblés sous la bannière « Bonnets Rouges ».
- les propositions de la mission parlementaire présidée par le Député Jean-Paul Chanteguet.
- le point de vue de la FNAUT qui aborde notamment les déclarations faites à ce sujet par Ségolène ROYAL, nouvelle Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.
- Puis nous relaterons ce qui est finalement retenu : une solution minimaliste, avec la

Est-ce que les poids lourds ne risquent pas d'affluer sur les routes non soumises à l'écotaxe ?

Les chauffeurs faisant autant que possible le choix d'itinéraires directs et rapides, il est peu probable qu'ils se reportent sur des routes secondaires qui induiraient des ralentissements trop forts pour être pertinents. Le décret qui détermine les routes taxées, issu d'une concertation avec les collectivités locales, pourrait toutefois être révisé si des effets inattendus de report non souhaitables apparaissaient. Le report éventuel entre les routes taxées et les autoroutes à péage sera attentivement observé.

Les poids lourds étrangers sont-ils taxés au même titre que les poids lourds français ?

Oui, le prélèvement de l'écotaxe ne dépend pas de la nationalité du véhicule, mais uniquement des kilomètres parcourus par le véhicule sur le réseau routier français.

Combien coûte-t-elle ?

Elle dépend à la fois de la taille et de l'âge du véhicule.

Le prix est modulé en fonction du nombre d'essieux, mais aussi du niveau des émissions polluantes du véhicule : les véhicules les plus récents, répondant à des normes plus exigeantes sur la pollution, paieront une écotaxe moins élevée.

Les barèmes ont été publiés au Journal Officiel le 23 mai 2013. Ils seront de 13 centimes par kilomètre en moyenne à partir du 1er janvier 2014.

Trois régions bénéficient d'un abattement de la taxe en raison de leur éloignement du reste de l'espace européen : 50 % d'abattement pour les routes de Bretagne et 30 % pour celles d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées.

Pour les abonnés à un service de télépéage, une réduction de 10% sera octroyée. Arrêté du 14 mai 2013



Est-ce que le prix des marchandises transportées par camions va augmenter ?

Le principe d'un signal prix est d'inciter à un changement de comportement. En moyenne, l'écotaxe représentera une augmentation du prix du transport de l'ordre de 4,1 %. Les transporteurs

vont répercuter ce coût vers leurs clients, les chargeurs, grâce à un système de répercussion très simple. Les chargeurs seront donc incités à préférer un mode de transport plus durable. Néanmoins ils peuvent à leur tour choisir d'intégrer une partie du coût de l'écotaxe dans le prix de vente de leurs produits. Il est donc possible que le prix final des produits transportés par la route augmente légèrement. Mais comme la part moyenne du transport dans les prix aux consommateurs des marchandises est d'environ 10 %, une majoration moyenne de 4,1 % sur 10 % ne sera que très peu perceptible. Comment l'écotaxe est-elle prélevée ?

Par un système de péage immatériel et sans barrière. Sur les routes concernées seront définis environ 4100 points de tarification, dont le franchissement entrainera la facturation de la section correspondante, d'environ 4 kilomètres. D'ici janvier 2014, les 600 000 poids lourds concernés seront dotés de boîtiers GPS qui permettront de détecter automatiquement le passage de ces points de tarification.

Qui est responsable du prélèvement de l'écotaxe ?

La société Ecomouv est chargée, sous le contrôle de l'État, de mettre en œuvre l'ensemble du dispositif.

Qui contrôle le dispositif ?

Les douanes, la police, la gendarmerie nationale et les contrôleurs des transports terrestres. Ils vérifieront en particulier que les véhicules sont bien équipés du boîtier obligatoire.

Existe-t-il des amendes ?

Oui. Celui qui refuse de s'acquitter du paiement de l'écotaxe encourt une amende d'un montant maximal de 750 euros.

Combien va rapporter l'écotaxe ?

L'écotaxe doit rapporter 1,15 milliard d'euros par an.

À quoi vont servir les recettes de l'écotaxe ?

- L'intégralité de la part revenant à l'État (750 millions d'euros pour les kilomètres parcourus sur les routes nationales) sera versée à l'agence qui finance les infrastructures de transport en France, l'AFITF. Ces sommes serviront à la construction d'infrastructures de transport, en particulier des infrastructures de modes de transport plus durables : voies ferroviaires et fluviales.
- La part provenant de la circulation sur les routes départementales ou communales (150 millions d'euros) sera

reversée aux collectivités concernées, puisque ce sont elles qui entretiennent chacune leur part du réseau routier.

- 250 millions serviront à la gestion de l'écotaxe : pose et entretien des portiques, collecte, système informatique, équipements de contrôle, etc.

Cette écotaxe existe-elle dans d'autres pays ?

Le même principe existe en Suisse, Autriche, Allemagne, République tchèque, Slovaquie, mais les modalités diffèrent. L'avantage du système français est qu'il sera compatible avec ceux de nos voisins, ce qui permettra aux transporteurs de payer différentes sortes de péage, dans différents pays, avec un seul boîtier.



Le rapport de la Mission Chanteguet

Proposition n° 1 – Renommer le dispositif « Eco-redevance-poids lourds ».

Proposition n° 2 – Franchise mensuelle de l'éco-redevance, sans discrimination de secteur ou de nationalité, afin de ne pas pénaliser les petits utilisateurs de courtes distances.

Proposition n° 3 – Renforcer la communication et la pédagogie pour redonner du sens aux objectifs de l'éco-redevance.

Proposition n° 4 – Organisation d'une marche à blanc nationale et obligatoire.

Proposition n° 5 – Renforcer la prise en compte du principe pollueur-payeur en accentuant la modulation des taux de la redevance.

Proposition n° 6 – Permettre aux transporteurs en compte propre de faire figurer en bas de facture les charges supportées au titre de l'éco-redevance.

Proposition n° 7 – Soutenir le secteur du transport routier de marchandises et créer un fonds de modernisation de la flotte de poids-lourds.

Proposition n° 8 – Maintenir le barème national de la redevance au taux moyen de 13 centimes d'euro par kilomètre, et fixer des règles prévisibles et contraignantes d'évolution futures.

Proposition n° 9 – Adapter la mise en œuvre du dispositif de majoration forfaitaire aux spécificités de certaines activités économiques.

Proposition n° 10 – Simplifier les procédures d'enregistrement des redevables auprès du prestataire commissionné.

Proposition n° 11 – Prendre en compte le niveau de congestion sur certains axes particulièrement encombrés, établir ou accroître l'éco-redevance sur certains axes pour lesquels le report modal ou autoroutier est possible.

Proposition n° 12 – Exonérer les poids lourds immatriculés en « W garage », les poids lourds de collectionneurs et les véhicules de formation ou de conduite école.

Proposition n° 13 – Revaloriser le travail des contrôleurs de transports terrestres (CTT) sur routes.

Le point de vue de la FNAUT

Les critiques incompréhensibles de la ministre de l'Ecologie

Propos tenus par Madame Royal (SR).

1 - Il faut abandonner l'écotaxe pour éviter toute forme de " fiscalité punitive ".

Commentaire de la FNAUT.

- *Considérer l'écotaxe comme un impôt est un contresens. L'écotaxe vise au contraire à soulager le contribuable qui paie une part importante des coûts du transport routier. C'est une redevance kilométrique d'usage de la voirie par les camions (comme les péages versés à RFF ou VNF), combinée à une taxe pollueur-payeur.*

- *Le faible niveau prévu de l'écotaxe (4 fois inférieur à celui en vigueur en Allemagne, où la LKW Maut rapporte 4,5 milliards d'euros par an) n'entraînerait qu'une hausse marginale (inférieure à 1 %) du prix des biens de consommation.*

2 - SR - Répercuter la taxe sur les chargeurs est "absurde", "on n'atteindra pas l'objectif car c'est aux camions de payer l'entretien des routes".

Fnaut - Ce sont bien les chargeurs qu'il faut taxer, car ce sont eux les donneurs d'ordre ; l'écotaxe les inciterait à rationaliser leur logistique et à davantage utiliser le rail et la voie d'eau. Les transporteurs font leur métier, et ne peuvent répercuter l'écotaxe.

3 - SR - Les transporteurs routiers n'ont pas d'alternative ferroviaire crédible à leur disposition.

Fnaut - Dès aujourd'hui, le rail et la voie d'eau permettent des reports de trafic par rabattement.



4 - SR - Il faut taxer les seuls transporteurs étrangers : "si tout le monde passe sous les portiques, tout le monde paye" (en réalité, les portiques ne servent qu'à dépister les fraudeurs).

Fnaut - Tous les camions (600 000 français et 200 000 étrangers) usent les routes et sont à l'origine d'accidents et de nuisances, tous doivent donc être soumis à l'écotaxe. Aujourd'hui les étrangers ne paient rien, il y a distorsion de concurrence, mais l'écotaxe vise à la corriger.

Des propositions difficiles à mettre en œuvre

5 - SR - Imposer aux transporteurs étrangers une vignette à l'entrée en France, "comme en Suisse" (à l'entrée en Suisse, ce sont les automobilistes, non les camions, qui paient une vignette).

Fnaut - La législation européenne (libre circulation des biens et des personnes), issue du traité de Rome de 1959, interdit toute discrimination entre transporteurs français et étrangers. Une vignette ne peut être imposée qu'en complément d'une écotaxe. En plus, elle serait forfaitaire, et non kilométrique.

6 - SR - Obliger les transporteurs étrangers à utiliser les autoroutes (mais comment ?) et taxer les sociétés d'autoroutes, car elles bénéficieraient alors de recettes supplémentaires.

Fnaut - Taxer les bénéficiaires des sociétés autoroutières est une bonne idée, mais on peut (et on doit) le faire si l'écotaxe est maintenue car ces sociétés bénéficieraient alors de reports de trafic.

Un report punitif

Le maintien de l'écotaxe est crucial. Son **report** est en effet punitif pour :

- **les usagers des transports** (blocage des projets de TCSP – sans réaction du ministre Frédéric Cuvillier, ralentissement des investissements ferroviaires et abandon de lignes régionales et interrégionales) car la subvention annuelle de l'Etat à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) a été ramenée de 700 à 350 millions ;
- **les habitants** soumis aux nuisances du transport routier le long des axes de transit ;
- **les contribuables** qui continuent à subventionner le transport routier de fret.

Outre une perte annuelle de 800 millions d'euros, son abandon - auquel le Président de la République et le Premier ministre semblent favorables - obligerait l'Etat à dédommager la société Ecomouv, chargée de collecter l'écotaxe, à hauteur de 800 millions.

Un objectif oublié

- Les propositions de la ministre ignorent l'objectif premier de l'écotaxe : réduire le nombre excessif de camions en circulation.
- La principale distorsion de concurrence est celle qui existe entre la route et le rail.
- De multiples avantages concurrentiels ont été accordés récemment au transport routier : poursuite des travaux routiers, diminution de la taxe à l'essieu (par anticipation de l'écotaxe, coût annuel 50 millions) et de la taxation du gazole (coût annuel 150 millions), autorisation générale de circulation des 44 tonnes (400 millions de surcoût annuel d'entretien des routes), suppression par l'Etat de sa subvention annuelle de 135 millions d'euros à RFF pour le fret.
- Une relance du fret ferroviaire nécessite de grands investissements (VFCEA, CFAL, autoroutes ferroviaires...). Sans ressource nouvelle, le trafic restera majoritairement sur route.

Conclusion de la FNAUT

Faute de pédagogie en direction du grand public, l'écotaxe, mal nommée, est apparue comme un impôt supplémentaire alors que, selon l'esprit du Grenelle de l'environnement, il s'agissait d'abord d'un levier du report nécessaire de trafic routier sur le rail et la voie d'eau.

Il n'y a pas d'alternative à l'écotaxe. Les propositions de la Ministre de l'Ecologie sont dangereuses et inapplicables. Détail révélateur : seuls les lobbies (transporteurs routiers, agroalimentaire, grande distribution) et les Bonnets rouges bretons, démagogues qui veulent le beurre et l'argent du beurre, c'est-à-dire des routes gratuites mais modernisées avec l'argent de ceux qui paieront l'écotaxe, les approuvent.



La FNAUT demande au gouvernement de ne pas céder devant les lobbies qui s'opposent à l'écotaxe

au détriment de l'intérêt général. Le Premier ministre ne veut manifestement pas fâcher les Bonnets rouges : « il faut écouter ce qui s'est passé en Bretagne et y être attentif ». Mais il faut aussi écouter les Alsaciens, qui subissent les conséquences du report de trafic routier engendré par les écotaxes imposées par la Suisse et l'Allemagne.

La FNAUT est hostile à toute forme de régionalisation de l'écotaxe : il faut prendre en compte les projets d'intérêt national.

Elle réitère sa proposition d'amélioration de l'écotaxe.

- L'objectif, aisément compréhensible par l'opinion et faisant l'objet d'un large consensus, d'un report de trafic sur le rail et la voie d'eau doit être privilégié : il faut focaliser la taxe sur les trafics massifiés à longue distance.
- Il faut dispenser de l'écotaxe les pré et post-acheminements routiers du transport combiné rail ou voie d'eau-route.
- Il faut rejeter toute exonération des premiers kilomètres de chaque parcours, afin de décourager les longs parcours.
- Comme c'est le cas en Allemagne depuis 2005, l'écotaxe doit être appliquée, en première étape, aux camions, français et étrangers, de plus de 12 tonnes (82 % du parc), les plus concernés car ils effectuent des parcours à longue distance.
- Pour compenser la perte de recettes (200 millions d'euros), on peut étendre le réseau routier écotaxé, augmenter le taux de l'écotaxe pour les camions les plus lourds et les plus polluants.
- Pour que l'écotaxe soit comprise du public, il faut affecter prioritairement son produit aux investissements nécessaires au développement du transport ferroviaire de fret.

Le 22 juin, le Premier ministre a annoncé la mise en place d'un péage de transit, en lieu et place de l'écotaxe qu'il vide par cette occasion quasiment entièrement de sa substance. En outre il fait fi des récentes propositions de la mission parlementaire dont les travaux ont pourtant été lancés en début d'année suite à la grogne des bonnets rouges. Une fois de plus le gouvernement vient de céder face à la pression des lobbies.

Réactions de France Nature Environnement.

Le rapport parlementaire oublié

Après la suspension de l'éco taxe, le gouvernement avait annoncé en début d'année une remise à plat du dispositif. La mission

parlementaire, lancée à cet effet, vient de faire des propositions réalistes et sérieuses permettant de garantir la mise en place d'une écotaxe adaptée, respectant les contraintes des transporteurs locaux tout en assurant le financement des projets de transports collectifs. Ce travail pédagogique et méthodique a été totalement oublié.

Une écotaxe au rabais

Le péage de transit ne s'appliquera plus que sur 4000 km du réseau contrairement aux 15000 km initialement prévus pour l'éco taxe. Il ne devrait rapporter qu'environ 500 millions d'euros annuels au lieu des 1,2 milliards escomptés. Par ailleurs plusieurs secteurs seront exemptés tels que l'agriculture ou encore l'industrie laitière.

Pour Jean-Baptiste Poncelet, chargé de mission Transports et Mobilités Durables à France Nature Environnement : «*Si le gouvernement abandonne l'écotaxe au profit d'un péage de transit, c'est le reniement des engagements de l'Etat depuis de nombreuses années. A la vue de la première carte publiée, ce n'est plus un réseau. Il n'en reste que des lambeaux.* »



Une facture salée pour les Français

L'écotaxe était une redevance pour l'utilisation des infrastructures routières, soit l'application du principe d'utilisateur-payeur et de pollueur-payeur, un principe plébiscité par les français. En la réduisant à peau de chagrin, les collectivités territoriales, déjà malmenées par la crise, ne pourront pas assurer le financement des projets de transports collectifs, ni la maintenance du réseau routier de plus en plus délabré. Avec ce péage de transit, les citoyens et les collectivités locales seront une fois de plus ponctionnés pour mieux satisfaire les intérêts particuliers des plus gros usagers des routes.

Michel Dubromel, responsable Transports et Mobilités Durables à France Nature Environnement : «*Alors que le projet de loi sur la transition énergétique vient d'être dévoilé, l'Etat décide de se priver des moyens pour engager la transition dans les transports, secteur ultra dépendant des énergies fossiles et gros émetteurs*

de gaz à effet de serre et autres polluants. Une fois de plus, le gouvernement cède devant les lobbies par manque de courage et de vision politique. Espérons que le parlement saura, dans la continuité de ses précédents votes, rectifier la proposition gouvernementale.»

Ecotaxe : la FNAUT déplore le recul du gouvernement

Le principe de l'écotaxe est maintenu. Plus lisible, la taxe est recentrée sur les poids lourds effectuant de longs parcours de transit. Mais le réseau routier taxé est beaucoup trop restreint et le produit brut de la taxe (hors rémunération d'Ecomouv) est ramené de plus d'un milliard d'euros par an à 500 millions : le produit net sera maigre, moins de 300 millions...

Un impact limité sur le trafic routier

De multiples avantages ont été accordés récemment au transport routier :

- investissements routiers, baisse de la taxe à l'essieu (de 50 millions par an) et de la taxation du gazole (de 150 millions),
- autorisation générale de circulation des 44 tonnes (qui implique 400 millions de coûts annuels supplémentaires d'entretien de la voirie),
- suppression de la subvention annuelle de l'Etat à Réseau Ferré de France pour le transport du fret (135 millions).

La mise en place de l'écotaxe devait corriger la sous-tarification routière, donc inciter les chargeurs à optimiser le chargement des camions et à utiliser davantage le rail et la voie d'eau, comme on l'a observé en Suisse et en Allemagne.

Sa restriction à 4 000 km de routes nationales et départementales au lieu de 15 000 diminuera fortement son impact. Des axes majeurs de transit sont exonérés, en particulier : France-Italie, Languedoc-Espagne, la RN 10 dans les Landes, l'A75, la RN 12 Paris-Bretagne,...

Une décision punitive

Trois catégories de Français sont lourdement pénalisées par le recul du gouvernement face aux milieux routiers et aux «bonnets rouges» bretons :

- les usagers des transports qui attendent avec impatience la réalisation de la centaine de projets de transports urbains et la modernisation du réseau ferré qui devaient être financés par l'écotaxe ;
- les riverains, soumis aux nuisances des poids lourds, des grands axes routiers dont la taxation n'était pas envisagée ou est abandonnée ;
- les automobilistes et les contribuables qui, à leur insu, subventionnent largement le transport routier de marchandises.

Cette écotaxe très allégée décrédibilise par ailleurs le projet de loi de programmation sur la transition énergétique présenté trois jours plus tôt par le gouvernement.

Transport de fret ? Des trains de camions !

Chaque année, 800 000 camions dont 99,45% sont des véhicules diesel (carburant classé cancérigène par l'OMS) utilisent le réseau routier hexagonal. Avec plus de 88 % de parts de marché, le Transport Routier de Marchandises (TRM) domine le transport du fret. Le TRM représente environ 38 000 entreprises dont 80 % ont moins de 10 salariés la plupart ne représentant qu'un seul ensemble routier. Bien sûr, ces petites entreprises ne disposent pas du service commercial nécessaire pour assurer le fonctionnement de leur parc ; alors, elles dépendent des « chargeurs », grosses entreprises dont les services commerciaux ont un accès direct au marché et pratiquent une sous-traitance intensive. Cette sous-traitance est une des caractéristiques du fret routier et s'applique à plus de 43 % des trajets (rapport de la commission ABRAHAM publiée en Juin 2010).



Ces chargeurs, souvent aussi transporteurs, reportent sur la sous-traitance les marchés de moindre rapport où des remises substantielles ont été consenties et prennent près de 15 % de commissions, on peut donc parler d'une « sous-traitance d'exploitation ».

Ces comportements de pression exercée par les « chargeurs » sur une profession dispersée, aux membres concurrents et en surcapacité a tiré les prix vers des niveaux souvent inférieurs aux coûts de production. Les prix du transport ont baissé de 30 % entre 1985 et 2002 et les coûts augmentés de 10 %... Pour nombre de petits transporteurs, les marges deviennent négatives, ainsi selon l'Officiel des transporteurs au premier semestre 2012 1245 entreprises ont fait faillite dont 60 % ne comprenant qu'un seul employé.

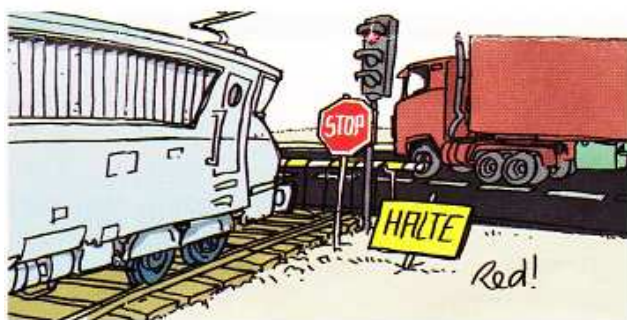
Comment survivre dans cette jungle ?

Les fraudes gangrènent tous les aspects du transport routier : excès de vitesse, surcharges, transport dissimulé de matières dangereuses, non-

paiement des taxes autoroutières, et surtout les temps de conduite journaliers et hebdomadaires régulièrement dépassés. Les économies sont substantielles : surcharge de 20 % = économie 21 % du chiffre d'affaires, dépassement durée conduite = 8 à 10,2 %, neutralisation du chronotachygraphe = 14,5 % (Extrait note de synthèse du Service des Etudes Statistiques du ministère des transports, septembre/octobre 2002). Ces infractions s'installent dans la durée, d'autant que 57 % des procès-verbaux établis ne sont suivis d'aucune poursuite. Ajoutons à cela les fraudes sur les directives applicables aux travailleurs détachés et la création par des sociétés françaises de filiales à l'étranger pour embaucher des routiers corvéables à merci et le pavillon français a perdu le quart de son activité de 2007 à 2012.

Les retombées sur la sécurité routière ne sont pas négligeables puisque 13% des tués sur les routes le sont à la suite d'un accident occasionné par un camion.

Le secteur est en crise, une partie des professionnels en est consciente, les pouvoirs publics devraient non seulement assainir ce marché du transport routier mais aussi reconnaître le fret ferroviaire comme une véritable priorité et lui redonner la place qu'il n'aurait jamais dû perdre. Pour le moment, ils autorisent la circulation des 44 tonnes, ferment de nombreuses gares de triages et de lignes réservées au fret ferroviaire, consacrent 34,7% du budget de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) à de nouvelles infrastructures routières et détricotent l'écotaxe « punitive »....



Les « punis » sont aujourd'hui les centaines de milliers de riverains des routes qui respirent les particules fines issues de la combustion du diesel et subissent pics de pollution et nuisances sonores, les contribuables qui assument l'entretien des routes, et les générations futures qui analyseront avec stupéfaction comment nous aurons gaspillé les dernières gouttes de pétrole tout en dérégulant le climat.

L'Etat peut et doit reprendre en mains la politique du transport ferroviaire dans son ensemble, malheureusement, faute d'objectifs ambitieux tant sur le plan écologique que socio/économique ni le rapport « Mobilité 21 » ni le projet de loi réformant

l'organisation du système ferroviaire n'ont dégagé un schéma national du transport qui retrouve le chemin de l'intérêt public. Quand s'y met-on ?

Modernisation sur Avranches - Dol-de-Bretagne



Un X 2100 assurant un TER estival Transbaie à Pontorson, où l'on note l'état fatigué des deux voies principales (27 août 2009).

B. Collardey

Maillon de l'itinéraire trans-verse Caen - Rennes, cette section de ligne de 43 km tracée à distance des rivages de la Manche a été construite par le Réseau de l'Ouest en 1878 et transférée à celui de l'État en 1909. Initialement à voie unique, elle a reçu une seconde voie en 1888 d'Avranches à Pontorson, puis de Pontorson à Dol en 1913. Avec son tracé assez sinueux et son profil en long relevé par de faibles bosses, elle est aujourd'hui partagée entre les régions SNCF de Rouen et Rennes, avec limite au Km 117,500, correspondant à la démarcation entre les départements de la Manche et de l'Ille-et-Vilaine. Ayant conservé sa double voie pour un trafic très réduit et exploité en cantonnement téléphonique, elle était encore armée de rails à double champignon type État d'un entretien onéreux. Le niveau de circulation étant de longue date devenu très faible, avec trois ou quatre TER Caen - Rennes et deux mouvements

Transbaie l'été reliant Saint-Malo à Granville, RFF vient d'engager le remplacement de la voie 2 d'Avranches à Dol pour un montant de 23,75 millions d'euros, supporté par l'État, les régions Basse-Normandie et Bretagne, et RFF, au titre du Contrat de projets État-région 2007-2013. Pour effectuer les travaux, toute circulation a été suspendue durant la période de janvier à avril, avec remplacement par cars. Par la suite, les composants de la voie 1 seront récupérés et un cantonnement par BAPR est envisagé pour rationaliser l'équipement de la ligne et assurer la sécurité des circulations. À défaut de l'électrification des 22 km de Dol à Pontorson, un moment envisagé pour autoriser la venue de TGV *via* Rennes, qui aurait permis d'atteindre le Mont-Saint-Michel en 2 heures 15, côté Normandie, deux AR directs Paris - Pontorson *via* Folligny pourraient être engagés avec le nouveau matériel Régionalis.

B. Collardey



La photo de la gare de PONTORSON ci-contre fera bientôt partie du passé. La dernière gare à moderniser de l'axe LISON-DOL va en effet faire l'objet de travaux importants pour un coût global de 1 007 632,20 € financés par :

- le Conseil Régional de Basse-Normandie à raison de 50% soit 503 816,11 €,
- la SNCF à raison de 25% soit 251 908,05 €,
- le Conseil Général de la Manche à raison de 12,50% soit 125 954,02 €
- la Ville de Pontorson à raison de 12,50% soit 125 954,02 €.

Les travaux, démarrés en mars 2014 doivent durer 11 mois. Pendant ce temps, l'accueil du public est assuré dans un bungalow situé place de la gare.



Le nouveau site internet de l'ADPCR est arrivé, allez vite le consulter :
www.adpcr.fr

Faites-nous part de vos remarques et suggestions

Bulletin d'information de l'ADPCR

Association pour la Défense et la Promotion de la ligne ferroviaire CAEN-SAINT-LO-RENNES
 Fondée en 1991
 Siège social : Hôtel de Ville BP 330
 50010 SAINT-LO CEDEX
 e-mail : adpcr.saint-lo@orange.fr ☎ 02.33.47.75.49
 Site internet : www.adpcr.fr