

ADPCR-INFOS n° 83



Janvier 2015

Bulletin trimestriel



Editorial

Le transport ferroviaire en 2014 : Un verre à moitié plein ou à moitié vide ?

Le moins que l'on puisse dire est que l'année 2014 fut pour le chemin de fer français, celle de tous les contrastes.

Côté plein : la fin des travaux de renouvellement de la voie entre Avranches et Dol de Bretagne avec enfin, mais pour un train seulement, un temps de parcours entre Rennes et Caen de 2 h 42.

Côté vide : la fuite de la clientèle due aux cinq mois de fermeture de la ligne au sud de Coutances, le flop de la fréquentation des cars de substitution au profit du covoiturage.

Côté plein : la signature d'une convention entre la Région Basse-Normandie et l'Etat garantissant le maintien jusqu'en 2030 du service ferroviaire entre Paris et Granville. Convention suivie de la mise en chantier du Technicentre de Granville et de la livraison par Alstom des premiers Régiolis assurant depuis juillet un aller et retour Granville-Paris.

Côté vide : l'annonce d'une fermeture totale de la ligne entre Argentan et Dreux pendant 10 semaines, en 2015. La livraison retardée du solde des Régiolis suite à des difficultés de production chez Alstom.

Côté plein : la mise à l'étude par la Région de la proposition de l'ADPCR de créer des trains directs entre Paris et Pontorson-Le Mont-Saint-Michel via Folligny. Proposition que nous avons adressée sous forme de motion à l'ensemble des élus bas-normands et qui est soutenue activement par le président de Région, le président du Conseil général de la Manche, nos députés et sénateurs.

Côté vide : les réticences de la SNCF à voir le Mont desservi par une autre voie que le TGV via Rennes, et en tout état de cause l'impossibilité pour raisons réglementaires et évidemment financières, d'adapter, avant 2018, les infrastructures ferroviaires de Pontorson en gare terminus des trains venant de Paris ou de Granville.

Côté plein : la réforme ferroviaire qui, en réunifiant le service Infrastructure de RFF et de la SNCF, devrait permettre une maintenance accrue du réseau ferroviaire et donc de la qualité du service.

Dans ce numéro :

Page

➤ Travaux en gare de Lison	2
➤ Motion Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel	2
➤ Néva, le nouveau service de transport urbain à GRANVILLE	2
➤ Les dysfonctionnements sur PARIS-CHERBOURG	3
➤ Le point sur la LNPN	4
➤ Philippe DURON, Président de la Commission TET	4
➤ La fermeture de PARIS-GRANVILLE pendant 10 semaines	5
➤ Le 19 ^{ème} congrès de la FNAUT	6
➤ L'arrivée des REGIO 2 N sur RENNES-SAINT-MALO	8
➤ Il y a 100 ans : "Les trains montent au front"	9

Côté vide : la SNCF, forte de son monopole d'exploitant historique, se transforme en "opérateur de mobilité" favorisant le transport en autocar, le covoiturage, les commerces et les pianos dans les gares... alors que le voyageur désire prendre le train, être mieux informé, arriver à l'heure et avoir des tarifs en adéquation avec la crise.

Côté plein : la réforme régionale confirmant la fusion des deux Normandie. Fusion qui donnera naissance à une nouvelle autorité organisatrice des transports qui devrait avoir compétence, à la fois sur le ferroviaire et la route. Compétence permettant une meilleure coordination et gestion des différents moyens de transports publics en Normandie.

Côté vide : le risque de voir la dotation transport de l'Etat à la nouvelle Région fondre comme neige au soleil soi-disant pour raison d'équilibre du budget mais, en réalité, par manque de ressources financières, après l'abandon de l'écotaxe.

Comme vous le voyez, les raisons qui motivent l'ADPCR dans la défense du transport ferroviaire dans notre région ne manquent pas. Aussi, je vous donne rendez-vous, fin janvier, à l'occasion de notre prochaine assemblée générale extraordinaire, pour tous ensemble donner un souffle nouveau à notre association et affronter ensemble 2015.

Mais, sans attendre, en ce début d'année, le Conseil d'administration se joint à moi pour vous adresser nos meilleurs vœux de santé et de bonheur.

Xavier JACQUET

Travaux en gare de Lison

Les travaux de traitement des quais et de la mise en accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite) de la passerelle ont commencé cet automne.

Après la rénovation du bâtiment des voyageurs et des abris quais en 2012, puis le réaménagement des abords de la gare dont 200 places de parking et des espaces intermodaux en 2013/14, c'est enfin qu'est entreprise la troisième et dernière tranche de travaux de modernisation de la gare de Lison.

Le traitement des quais a consisté en un décapage, en une réalisation du revêtement en enrobé, en la pose de clôtures, garde-corps et portillons, complétés par des aménagements concernant l'énergie et l'éclairage.



Pour la passerelle, vont être installés début 2015 2 ascenseurs qui permettront, aux personnes, notamment à mobilité réduite (PMR), de franchir les voies entre les 2 quais. Ces ascenseurs sont prévus pour une charge de 800 kg avec 4 côtés vitrés.



Ces travaux d'un montant de 3,3 millions d'euros sont financés à 75% par la Région et à 25% par RFF.

Ainsi, au printemps prochain, une continuité dans le cheminement permettra aux PMR de prendre le train, du parking à la montée dans le train, en passant par la gare et les ascenseurs.

Par contre les quais n'ont pas été portés à 55 cm, toutefois la gare bénéficie du label « Accès plus ». Le personnel peut apporter une aide aux

personnes ayant un handicap, à condition de prendre rendez-vous 24 heures avant.

Motion pour des trains directs PARIS-PONTORSON/MONT-SAINT-MICHEL

Dans notre précédent numéro d'ADPCR-INFOS, nous avons décrit le projet de création de trains directs Paris-Pontorson/Le Mont-Saint-Michel.

Afin d'appuyer notre demande auprès des décideurs, en l'occurrence la SNCF et l'Etat puisqu'il s'agit d'un train d'équilibre du territoire, nous avons proposé une motion à la signature des élus concernés : parlementaires, conseillers généraux, conseillers régionaux, maires, présidents de communautés de communes ou d'agglomérations.

Lors de sa séance du 11 décembre, le Conseil Général de la Manche a voté cette motion à l'unanimité. Son Président, Jean-François Le Grand, lors de son passage à l'émission de FR 3 Basse-Normandie "la Voix est Libre" le samedi 13 décembre, a rappelé la nécessité de la création de cette liaison.

NEVA, le nouveau service de transport urbain à GRANVILLE

Depuis le 17 décembre, la Ville de GRANVILLE s'est dotée d'un service de transport urbain.

Les bus, d'une capacité de 33 places, fonctionnent du lundi au samedi de 7 h 00 à 20 h 00.

Les bus ne circulent pas le dimanche et les jours fériés.



Les horaires sont identiques tous les jours.

Deux lignes (voir plan page 11)

Ligne 1 : Place Godal /ZA du Taillais

- Un départ toutes les 40 minutes environ,

- Temps prévisionnel du parcours : 25 à 35 minutes,
- 20 arrêts commerciaux

Ligne 2 : Plage St Nicolas /cours Jonville

- Un départ toutes les 30 minutes environ,
- Temps prévisionnel du parcours : 25 minutes,
- 14 arrêts commerciaux

Ces deux lignes desservent la gare SNCF afin d'assurer des correspondances avec les trains, les autocars Ter et MANEO.

Le ticket à l'unité, valable une heure, est vendu 1 €, à bord du bus. Le carnet de dix tickets est vendu 8 € dans les points de vente que sont l'Office de Tourisme et l'Agora.

Des abonnements mensuels et annuels sont proposés ainsi qu'une tarification sociale. Les enfants de moins de 7 ans voyagent gratuitement.

En savoir plus :

<http://www.ville-granville.fr/neva.asp>



Ce nouveau réseau ne dessert que la ville de Granville puisque c'est une initiative de la municipalité.

La Communauté de Communes Granville Terre & Mer, qui regroupe 33 communes, réfléchit actuellement à un Plan Global de Déplacement qui devrait comporter un volet Transport qui concernera, dans quelques années.

Les dysfonctionnements sur PARIS-CHERBOURG

Depuis début septembre les usagers réguliers de la ligne constatent que les rames normalisées à 10 voitures n'en font plus que 9 voire - le lundi matin 22 septembre par exemple, le train 3332 au départ de Caen - seulement 8 voitures.

Donc non seulement le niveau de la qualité baisse mais en plus le nombre de places mis à disposition des voyageurs du vendredi après-midi au lundi midi est insuffisant compte tenu de la rentrée scolaire.

Cette dégradation du service public entraîne des difficultés relationnelles entre les voyageurs ayant réservé une place dans une voiture n'existant pas sur la rame ; sans parler des abonnés qui ne trouvent plus de places non réservées ! Un réel sentiment d'insécurité est perceptible et s'installe dans la durée.

L'UDUPC a envoyé une lettre au directeur de la ligne, Mr Rouzès, avec copie aux responsables SNCF (Mr Pépy, Mr Le Vern, Mr Bonnepart), aux élus, au Conseil Régional, aux médias. Le but de cette lettre est de les informer que si aucune amélioration concernant la régularité n'est observée d'ici le 11 novembre, les abonnés feront la grève de présentation du titre de transport du 12 au 30 novembre.

Le soutien du Président Laurent BEAUVAIS...

"Je suis sans hésitation aux côtés des usagers" a déclaré Laurent Beauvais dans le numéro de La Voix est Libre diffusé ce samedi sur France 3 Basse-Normandie. *"Parler ne suffit plus parfois, que les usagers montrent leur mécontentement. Nous avons des contacts avec eux quotidiennement, je suis à leur côté sans hésitation"*.

Le président de la Région Basse-Normandie a indiqué que lors d'un récent voyage au Canada, il avait rencontré Guillaume Pépy, le Président de la SNCF, et s'était longuement entretenu avec lui. Parmi les sujets évoqués, les retards à répétition sur le Paris-Caen-Cherbourg mais aussi les problèmes matériels rencontrés sur la ligne Paris-Granville. *"Sur les Régiolis du Paris-Granville, qui sont tombés en panne l'autre jour, c'est moi qui paye. C'est du matériel tout neuf. Je vais prendre des mesures. C'est inacceptable qu'un matériel neuf tombe en panne."*

Laurent Beauvais a également précisé avoir demandé au président de la SNCF de renouveler le matériel de la ligne Paris-Caen-Cherbourg. *"Il faut envisager très vite, avant la LNPN (ligne nouvelle Paris Normandie), le renouvellement des Corails. La LNPN, c'est loin, en 2025"*.

Des soutiens de parlementaires également : Philippe GOSSELIN, Député de la Manche, Philippe BAS, Sénateur de la Manche.

Les présidents des régions de Haute et Basse-Normandie ont adressé un courrier à Guillaume Pépy pour se plaindre des retards à répétition sur les lignes Intercités, Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg. Nicolas Mayer-Rossignol et Laurent Beauvais ont demandé au président de la SNCF les mesures qu'il entend prendre pour retrouver un service de qualité.

Le 21 novembre, la SNCF a indiqué les causes de ces dysfonctionnements :

- l'état du réseau,

- travaux : conséquences des nombreux chantiers de modernisation,
 - pannes liées à la voie, à la caténaire et à la signalisation,
 - limitation temporaire de vitesse suite à des défauts de géométrie.
- les incidents matériel,
 - les mises à quai tardives,
 - les accidents de personnes, voyageurs dans les voies.

Elle a cité les actions mises en place pour améliorer la situation :

- mise en qualité de la préparation des travaux,
- matériel : travail sur la réactivité des équipes, renfort en personnel, développement des compétences, prise en charge des réparations par d'autres ateliers,
- renforcement du pilotage de l'assemblage des ressources (locomotive, rame, conducteur, contrôleurs),
- fluidification des circulations entre le centre de maintenance et la gare.

Fin novembre, la SNCF a annoncé, pour le 15 décembre, un retour des trains à 10 voitures, soit une voiture supplémentaire.



Cette ligne bénéficiera en outre d'une partie du "plan choc" de 200 millions d'euros de 2014 à 2016 pour la rénovation des voies, de la signalisation et des installations de Paris Saint-Lazare, a dit M. Bonnepart, le Directeur Régional.

Le 8 décembre, à l'initiative de l'UDUPC, un courrier, cosigné par les associations d'usagers de Normandie : Union des Usagers de la gare de Bernay, Vernon Train de Vie, ADPCR et FNAUT, a été adressé aux responsables SNCF pour obtenir des précisions, attirer, à nouveau, leur attention et avoir des éléments concrets.

Enfin, le 18 décembre, les associations de consommateurs concernées par la ligne Paris-Cherbourg, ont été reçues en gare Saint-Lazare, par Monsieur Tristan ROUZES, nouveau Directeur

Intercités pour la Normandie et ses collaborateurs. Il nous a détaillé les difficultés rencontrées sur cette ligne, liées aux problèmes de voies, de capacités et de travaux. Le taux de régularité, qui a été très mauvais en octobre est en hausse mais, compte-tenu qu'il ne pourra être remédié immédiatement aux différents dysfonctionnements, l'objectif, n'est fixé, pour l'instant qu'à 90%.

Le point sur la LNP

L'ADPCR, en tant que représentant d'usagers, est membre de l'Association pour la promotion de la **Ligne Nouvelle Paris-Normandie**. Cette dernière, au cours de l'année 2014, a poursuivi ses missions de lobbying en faveur de la LNP. En particulier, elle défend le projet de création d'une gare nouvelle à la Défense, élément essentiel à l'économie du projet de LNP et maintenant menacé d'abandon compte-tenu de la complexité de la construction d'une telle gare.

Lors de l'assemblée générale du 19 décembre, le président Lissot a rappelé l'importance, dans une Normandie réunifiée, d'une liaison Caen-Rouen en moins d'une heure. Madame Emmanuèle Saura, en qualité de chef de projet RFF pour la LNP, a indiqué que la première phase du projet validé par le gouvernement concerne la création de deux tronçons de ligne nouvelle entre Paris-Mantes et Evreux et entre Rouen et Yvetot avec la création d'une gare nouvelle à Rouen-Saint-Sever. Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont engagées, avec pour objectif une mise en service de cette première tranche en 2027 (plus d'infos sur le site ADPCR).

Philippe Duron Président de la Commission TET

(Source Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie)

Evolution du service des TET : lancement de la commission "Avenir des trains d'équilibre du territoire"

Afin de clarifier l'offre faite aux usagers en matière de Trains d'Équilibre du Territoire (TET) et doter ceux-ci d'une stratégie d'avenir, le Secrétaire d'État chargé des transports a souhaité confier une mission d'analyse et de propositions à une commission composée de parlementaires, d'élus régionaux et de personnes compétentes.

« Il est nécessaire que l'offre de transport ferroviaire TET conventionnée par l'État réponde à un besoin d'intérêt national clairement identifié, et

regagne en cohérence et en identité auprès des voyageurs qui l'utilisent » a déclaré Alain Vidalies.

Le Secrétaire d'État a confié la Présidence de cette commission à Philippe Duron, Député du Calvados, qui avait auparavant présidé la Commission Mobilité 21.



La Commission sera composée de :

- **5 parlementaires** : Annick Billon, Dominique Orliac, Dominique Bussereau, Jean-Jacques Filleul, et Jean-Vincent Placé ;
- **2 élus régionaux** : Claude Gewerc, Président du Conseil Régional de Picardie, et Luc Bourdige, Vice-Président Transports du Conseil Régional d'Auvergne, qui par leurs fonctions sont particulièrement impliqués dans les enjeux de transports ferroviaires ;
- **4 personnalités qualifiées** : Jean-Marie Bertrand, Président de chambre honoraire à la Cour des Comptes ; Marc d'Aubreby, coordonnateur du collège « Transports Terrestres » du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable ; Deniz Boy, chargé de mission au Commissariat Général à l'Égalité des Territoires ; Pierre Zembri, directeur du laboratoire Ville Mobilité Transport, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

Les travaux de la commission devront permettre de **clarifier l'articulation des trains TET avec les autres services de transport ferroviaire**, et notamment les TER, mais aussi avec les alternatives que peuvent représenter les autres modes de transports ou les nouvelles formes de mobilité.

Les conclusions et les recommandations de la commission seront **remises sous la forme d'un rapport dans un délai de 6 mois**, en vue de

permettre la préparation d'une nouvelle convention d'exploitation TET dès 2016. Ce rapport fera l'objet d'une présentation aux commissions compétentes du Parlement, préalablement à la décision du Gouvernement.

« Le temps presse. Il n'est plus possible de retarder les décisions, depuis trop longtemps repoussées. La réflexion de la commission « Avenir des Trains d'Équilibre du Territoire » a vocation à éclairer les décisions que devra prendre prochainement le Gouvernement. Je souhaite que celles-ci interviennent dès 2015, pour que des évolutions soient visibles dès 2016 » a précisé Alain Vidalies.●

En Basse-Normandie, sont concernées les lignes suivantes :

- Paris-Caen-Cherbourg,
- Paris-Argentan-Granville,
- Caen-Le Mans-Tours.

La fermeture de PARIS-GRANVILLE pendant 10 semaines

La fermeture de la ligne entre Dreux et Surdon est envisagée durant 10 semaines soit du 21 septembre au 30 novembre 2015 pour cause de travaux.

Une substitution routière est prévue entre Argentan et Dreux puis emprunt des trains Transilien entre Dreux et Paris. Le trajet Paris-Granville se trouvera donc rallongé d'environ 2 heures. Cette situation n'est pas acceptable, une baisse de clientèle va encore être remarquée, avec report irréversible vers le covoiturage.

Afin de minimiser les impacts de cette fermeture et de répondre convenablement aux besoins de déplacements des usagers des gares de GRANVILLE, VILLEDIEU LES POELES, VIRE, FLERS, BRIOUZE et ARGENTAN, l'ADPCR propose que :

- des trains Intercités GRANVILLE-ARGENTAN aient leur terminus reporté au MANS afin d'assurer une correspondance avec des TGV en direction de PARIS,
- des trains Intercités ARGENTAN-GRANVILLE aient leur origine au MANS afin de relever la correspondance de TGV en provenance de PARIS.

Nous savons déjà que cette proposition est rejetée d'emblée par la SNCF qui ne veut pas voir des voyageurs munis de billets Intercités monter à bord

de TGV (où les tarifs sont plus élevés et les réservations obligatoires).

Mais nous insistons pour que cette proposition soit réétudiée, sans augmentation de tarif en raison du désagrément causé. Elle porte sur 2 allers et retours quotidiens.

C'est la seule suggestion réaliste permettant de maintenir une partie de la qualité de service et d'éviter une fuite définitive de clientèle. Et comme le dit Anne Roulier Présidente de l'association des Usagers Paris-Granville : *"Il serait particulièrement dommage que ces deux mois et demi de travaux viennent détruire l'effet positif qu'a la livraison des nouveaux trains Régiolis et la prise de conscience des efforts que l'ensemble de la Basse-Normandie fait pour notre ligne"*.



Tout en soutenant notre proposition, les usagers de Paris-Granville ont d'autres idées :

- Nous avons proposé d'emmener ces voyageurs plutôt vers Caen (par Coutances) où ils auraient pu rejoindre la ligne Paris-Caen-Cherbourg, sans recevoir de réponse à cette suggestion.
- Pour les voyageurs du tronçon Argentan-Dreux, transfert des usagers plutôt vers une gare de la ligne Paris-Caen-Cherbourg, dont les trains sont quasi-directs et plus rapides que les Transiliens Dreux-Paris. Mais la réponse de la direction de la ligne est qu'un tel transfert ne ferait pas gagner de temps par rapport à la solution qu'elle propose.
- Passage plutôt par Bernay, Lisieux ou Evreux selon la ville d'origine. Nous notons toutefois que les voyageurs de Verneuil-sur-Avre et Nonancourt, eux, préfèrent en majorité aller vers Dreux (plus proche).
- Enfin, nous avons demandé (en juin) à la SNCF de trouver des trains directs ou semi-directs entre Dreux et Paris au lieu des Transiliens omnibus ou quasi-omnibus qu'ils nous proposent, mais la direction nous oppose que les Transiliens ne mettent "que" 1 heure 10 pour faire ce trajet, soit « seulement » vingt

minutes de plus que nos Intercités ou TER et n'a donc apparemment pas cherché de ce côté.

Une "réunion plénière" rassemblant les autorités organisatrices, les élus des régions et les associations d'usagers va être organisée en janvier. **A suivre.**

Le 19ème Congrès de la FNAUT

Les usagers dénoncent la politique des transports du gouvernement Valls

Le 19ème congrès de la FNAUT s'est tenu à Nantes les 15 et 16 novembre 2014. Les 150 participants, venus de toute la France, ont exprimé leur déception et leur vif mécontentement.

Xavier Jacquet et Jean-Yves Colas représentaient l'ADPCR. Ils ont notamment défendu l'attribution d'un "coup de chapeau" au nouveau Maire de CAEN, Joël BRUNEAU, pour la décision prise par Caen La Mer de transformer le TVR si décrié par un tramway fer contrairement à ce qui avait été indiqué lors de la campagne pour les municipales.



Les transports oubliés

Comme celle du gouvernement Ayrault, la politique actuelle des transports n'a été précédée d'aucune réflexion de fond et se met en place de manière improvisée, incompréhensible car sans ligne directrice, sans vision économique, sociale et écologique à long terme.

Le projet de loi sur la transition énergétique ne concerne que la voiture électrique et ignore totalement le secteur du transport collectif : un comble !

Le redécoupage régional est conçu sans la moindre référence aux flux de déplacements.

Une faiblesse regrettable devant les lobbies

Le gouvernement cède à tous les lobbies : « bonnets rouges », transporteurs routiers, constructeurs automobiles, autocaristes, syndicats de cheminots, entreprises de travaux publics et bien d'autres.

Cette faiblesse amène à des décisions incohérentes, démagogiques, contraires à une transition énergétique et ruineuses pour l'Etat : l'abandon de l'écotaxe en est le meilleur exemple.

Le service public menacé

Refusant la suppression des niches fiscales anti-écologiques et la mise en œuvre d'une fiscalité écologique soi-disant punitive, le gouvernement se prive des moyens nécessaires à une politique ambitieuse d'investissements de transports urbains et ferroviaires (alors que les pays européens voisins relancent leurs investissements de transports collectifs).

Les transports collectifs sont de plus en plus saturés dans les zones denses et restent sous-développés dans les zones périurbaines et rurales.

Une dégradation très sensible du service public ferroviaire est déjà observée : transferts sur route de services TER et Intercités, fermetures de lignes régionales et interrégionales.

Une politique routière dépassée

Des projets autoroutiers sont relancés même en milieu urbanisé : A45, A31 bis, GCO de Strasbourg, Nouvelle Route du Littoral à La Réunion,... Les travaux routiers sont réintroduits dans les Contrats de plan Etat-Régions. RFF ne peut plus entretenir 2 500 km de lignes capillaires fret.

La libéralisation des services interrégionaux d'autocars est engagée sans recherche d'une complémentarité entre train et autocar, elle menace les services Intercités par écrémage.

Des contradictions

La FNAUT ne critique pas systématiquement et reconnaît que des décisions positives ont été prises. Ainsi, 500 millions € vont être consacrés au renouvellement du matériel Intercités et la réforme ferroviaire affirme le rôle de l'Etat-stratège et crée un « gestionnaire d'infrastructure unifié ». Mais l'ouverture indispensable du rail à la concurrence (qui a pourtant fait ses preuves en Allemagne) a été écartée alors que la concurrence va être introduite dans le transport de voyageurs par autocar.

La FNAUT demande au gouvernement de corriger d'urgence sa politique qui menace très sérieusement le transport public au moment où la demande du public est croissante, et qui contribue à la dégradation de l'environnement local et global.

Motion adoptée par les congressistes

La FNAUT demande à l'Etat de réorienter sa politique pour relancer les services publics de transport et tenir compte des impératifs écologiques :

Les infrastructures de transport

- l'abandon de grands projets inutiles et nocifs pour l'environnement (aéroport de Notre-Dame-des-Landes, Nouvelle Route du Littoral, A 831, autoroutes urbaines, canal Seine-Nord, LGV Poitiers-Limoges, métros automatiques dans les zones rurales d'Ile-de-France, gares TGV exurbanisées d'Agen, Montpellier,...) ;
- la mise au point d'un schéma des infrastructures ferroviaires ;
- un nouvel appel à projets de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) portant sur la revitalisation des étoiles ferroviaires urbaines ;
- la rénovation des 2 500 km de lignes ferroviaires capillaires dédiées au fret et menacées de disparition par le manque de moyens financiers de RFF ;



- la réorientation des Contrats de plan Etat-Régions en cours de négociation vers les transports collectifs urbains et ferroviaires.

Gouvernance et réglementation

- l'obligation pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants d'établir un Plan de déplacements urbains visant à une réduction de la circulation automobile ;
- l'autorisation sans conditions de l'expérimentation du péage urbain ;
- l'obligation pour l'Education nationale d'établir un plan de déplacements concernant les personnels et les élèves, afin de réduire, en particulier, l'accompagnement automobile des enfants ;
- une réduction de 10 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes et autoroutes et le lancement d'une campagne nationale en faveur de l'écoconduite ;
- une intervention rapide pour maintenir et développer les services ferroviaires Intercités, en évitant en particulier leur mise en concurrence avec des services réguliers d'autocars à longue distance, ces derniers n'étant pertinents qu'en complément du train ;

- la création d'une instance permanente de concertation entre l'Etat, la SNCF et les utilisateurs des Intercités et des TGV.

La fiscalité

- l'abaissement du taux de TVA sur les transports publics de 10 % au taux réduit de 5,5 % autorisé par Bruxelles pour les produits et services de première nécessité.
- l'alignement progressif de la taxation du gazole sur celle de l'essence ;
- la taxation du kérosène consommé lors des vols intérieurs.
- la revalorisation de la taxe à l'essieu, pour compenser l'abandon de l'écotaxe et l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes.

Tickets verts et rouges

Tickets verts

- **La Communauté d'agglomération du Grand Besançon**, et son président Jean-Louis Fousseret, maire PS de Besançon et président du Grand Besançon, pour l'introduction du tramway dans une agglomération de taille moyenne.

Cette introduction a été rendue possible grâce à la recherche systématique d'une réduction des coûts, sans affecter la qualité du service offert aux usagers et des aménagements urbains. Elle démontre que la pertinence du tramway n'est pas limitée aux grandes agglomérations.

- **Les régions Aquitaine, Centre, Franche-Comté, Pays de la Loire et Provence-Alpes-Côte d'Azur**, pour leur politique de réouvertures de lignes régionales, qui va à l'encontre de la politique de contraction du réseau ferroviaire poussée par l'Etat. Les lignes dont la réouverture est effective ou engagée sont respectivement : Oloron-Bedous (première phase de la réouverture de Pau-Canfranc), Chartres-Voves (première phase de la réouverture de Chartres-Orléans), Belfort-Delle, Nantes-Châteaubriant et Avignon-Carpentras.

Coups de chapeau

- **Jean Germain**, ancien maire PS de Tours, pour la réalisation exemplaire du tramway de Tours, dont le succès commercial dépasse largement les prévisions.
- **Joël Bruneau**, maire UMP de Caen et Président de la Communauté d'agglomération Caen La Mer, pour la décision de remplacer le TVR par un « vrai » tramway (un choix inverse a malheureusement été fait à Nancy par le maire André Rossinot).



Ticket rouge

- **Brigitte Fouré, maire d'UMP d'Amiens, et Alain Gest, président UMP d'Amiens Métropole**, nouveaux élus qui ont fait échouer un projet de tramway, alors que ce mode de transport a démontré son efficacité pour le service public et l'environnement dans toutes les villes françaises où il a été réintroduit.

L'arrivée des REGIO 2N sur la ligne RENNES-SAINT-MALO

Le 15 octobre, l'ADPCR a répondu à l'invitation de la Région BRETAGNE en se rendant à l'inauguration de la première rame REGIO 2N prévue pour circuler notamment entre RENNES, DOL et SAINT-MALO.

Nous avons eu l'occasion de discuter avec Gérard LAHELLEC, Vice-Président de la Région Bretagne qui est prêt à nous recevoir pour faire le point sur la desserte du Mont-Saint-Michel. Nous lui avons précisé que l'ADPCR était favorable à l'arrêt des trains CAEN-RENNES à la halte de PONTCHAILLOU afin de desservir le CHU et l'Université Rennes 2.



Nous avons pu apprécier le confort de ce géant du rail, le Régio 2N, nouveau train à deux niveaux fabriqué par Bombardier sur le site de Crespin près de Valenciennes.

Le Régio 2N a commencé son service commercial avec des passagers entre Rennes et Saint Malo pendant le week-end de la Toussaint.

La Bretagne est la première Région française à faire circuler son nouveau Ter et a choisi cet

événement emblématique qui a lieu seulement tous les quatre ans, pour étrener son train vers Saint Malo. La Région Bretagne a commandé 17 rames Régio 2N pour les liaisons Rennes-Saint Malo puis sur les lignes Rennes-Quimper, Rennes-Saint Briec- Brest et Rennes-Vitré. Ces rames contribueront aussi à diffuser les effets de la grande vitesse sur tout le territoire breton

En alternant des voitures à un et à deux niveaux, le Régio 2N conjugue une capacité exceptionnelle avec un très haut niveau de confort.

Les voitures à 1 niveau sont dédiées à l'accueil et aux services pour les passagers. L'accès de plain-pied se fait par de larges portes pour faciliter la montée à bord. Les voyageurs entrent dans de vastes plateformes d'accueil où se trouvent les toilettes, les espaces pour les vélos et le système d'information accessible à tous.

Les voitures à 2 niveaux sont réservées aux salles grand confort où se trouvent les places assises. Pour éviter les vibrations et bruits, elles ne comportent aucun équipement électrique à bord, seulement les groupes de climatisation qui assurent un très bon confort thermique.

Le Régio 2N est la première automotrice à deux niveaux conforme à la dernière norme européenne relative à l'accessibilité des personnes à Mobilité Réduite.

Il y a 100 ans

"Les trains "montent au front"

Il y a cent ans, la mobilisation est d'abord ferroviaire et le rail joue un rôle majeur dans l'entrée en guerre.

Le 1er août 1914, le tocsin résonne dans toute la France et très rapidement les hommes reçoivent leur livret militaire et c'est, là, que chaque « mobilisable » découvre la gare qu'il doit rejoindre.

Début août 1914, plus de 3,5 millions de soldats français gagnent leurs bases d'opérations en train. Comment l'armée est-elle parvenue à acheminer autant d'hommes à travers la France ?



Depuis le fiasco de la défaite de 1871 contre la Prusse, l'armée française a préparé de nombreux

plans de mobilisation. Le plan XVII, dressé en 1913, est mis en œuvre à compter du 2 août 1914 et plus de 15 000 trains sont mobilisés ainsi que tout le personnel ferroviaire : chefs de gare, cheminots (au-delà de 20 000 pendant la guerre).

Les photographies du début de la guerre montrent souvent des foules enthousiastes devant les gares. On a aussi en tête les clichés des trains emmenant les mobilisés ornés d'inscriptions : *A Berlin !* Les travaux des historiens montrent que la réalité est différente.

Ces photos masquent la réalité. Ce phénomène d'excitation que l'on retrouve dans les grandes capitales européennes était très minoritaire. Cette excitation est surtout le fait des groupes nationalistes qui étaient présents aux abords des gares. Le climat au début du mois d'août 1914 est davantage marqué par le calme sentiment du devoir à accomplir et l'espoir d'être de retour pour les vendanges. Ces photos de foule devant les gares ont d'autant plus marqué qu'elles étaient belles.

Une autorité militaire centralisatrice

Dès le 31 juillet 1914, l'Autorité militaire prend la direction des chemins de fer. Les sociétés privées voient leur matériel, leur personnel et leurs services réquisitionnés. Il faut en effet une organisation centralisée capable d'organiser la mobilisation, la concentration, le ravitaillement et les évacuations en temps de guerre.

Les agents de réseaux soumis aux obligations militaires portent un brassard, blanc pour l'administration centrale et l'exploitation, jaune pour la voie et rouge pour la traction.

Des commissions de réseaux sont créées pour étudier et préparer les plans de transport. A l'échelle des gares jugées importantes, du point de vue militaire, les commissions de gare se composent chacune d'un officier militaire relié avec les services militaires et du chef de gare responsable du mouvement des trains et des agents cheminots. Les compagnies des sapeurs du 5^{ème} régiment du Génie sont affectées par le Ministère de la Guerre à la réparation des ouvrages d'art et à la remise en état des réseaux.

Sous la responsabilité conjointe du Ministère des Transports et du Ministère de la Guerre, les chemins de fer jouent un rôle essentiel dans les plans de mobilisation de la défense nationale.

Organisation des lignes jusqu'aux zones de concentration

L'ordre de mobilisation est répercuté dans toutes les gares. Les transports de voyageurs et marchandises sont suspendus afin de préparer la mobilisation et la concentration. Dès les 3 et 4 août les gares voient une affluence considérable.

Il faut organiser l'acheminement de la gare de garnison à la gare régulatrice qui assure la continuité des transports vers le front.

Par exemple le 2^{ème} RI parti de Granville le 7 août, rejoint la gare de Reims où avec le 47^{ème} RI de Saint-Malo il forme une brigade envoyée sur Sedan puis vers la Belgique. Le 136^{ème} RI, quant à lui, quitte Saint-Lô le 7 août pour rejoindre Reims d'où il est dirigé sur le front.

Lors de l'acheminement vers les zones de concentration, il faut en outre prévoir des haltes-repas avec un stationnement des trains, des lieux pour distribuer l'eau potable, le café chaud et quelques denrées aux hommes partis selon les consignes avec 3 jours de vivres, mais aussi le fourrage et l'eau pour les chevaux.

A l'échelle de la France c'est un vaste mouvement du Sud-Ouest vers le Nord-Est, mais le réseau ferré français est conçu sous la forme d'une toile d'araignée avec Paris pour centre. Les autorités militaires conçoivent alors de grandes rocade qui n'empruntent pas nécessairement les grandes lignes commerciales.

Ainsi, début septembre face à l'invasion, une nouvelle rocade Vierzon – Le Mans – Caen est créée par les autorités militaires, se greffant à Bourges sur une autre rocade.

Des réseaux fortement sollicités

Les réseaux du Nord et de l'Est, zones de concentration, sont très sollicités. Selon le colonel Le Hénaff, au 18 août, date à laquelle la concentration est presque achevée, ce sont 1 200 000 hommes, 400 000 chevaux et 80 000 voitures hippomobiles acheminées vers le Nord et l'Est. Le réseau Nord voit 1 012 trains circuler, transportant 439 135 hommes, 117 601 chevaux, 22 545 voitures hippomobiles ou canons et 4 457 tonnes de matériel.

A la fin août et au début septembre, la situation devient même critique imposant de grands efforts aux réseaux ainsi que le dévouement patriotique des cheminots. Face à l'invasion allemande du Nord-est de la France fin août 1914, il faut ajouter aux efforts de la mobilisation, l'évacuation des dépôts militaires, des matériels des arsenaux, des machines et matériels ferroviaires et le repli des gares régulatrices, des hôpitaux, des fonctionnaires et des populations. 1,5 million de personnes affluent sur Paris, il faut les évacuer. Même le gouvernement quitte la capitale pour se replier sur Bordeaux.



Sur le réseau normand, dès le 4 août 1914 une catastrophe ferroviaire a lieu. Partis de la Bretagne nord, de nombreux réservistes sont montés dans le train 34-3 qui doit les amener à Cherbourg à 1 h 46 du matin. A quelques kilomètres après Néhou, sur la ligne Coutances-Sottevast peu avant Bricquebec, ce train "fait un nez à nez" avec un convoi, le 34-34, parti de Cherbourg. Le chef de gare n'a pas eu connaissance du train "croiseur" et la voie étant unique la collision est inévitable, les liaisons téléphoniques embarquées n'étant pas encore à l'inventaire. Il est près de minuit, et de l'amas de ferraille on retire 12 morts et 71 blessés qui sont emmenés à l'hôpital maritime de Cherbourg, où 5 ne survivent pas à leurs blessures. Etant donné les difficultés de circulation dues à la mobilisation générale, les 12 "futurs soldats" tués sont inhumés le 6 août dans le cimetière de Bricquebec et leurs sépultures sont entretenues depuis par la municipalité. Elles sont toujours visibles. Certaines familles crurent longtemps que leur parent était disparu sur les champs de bataille comme plusieurs centaines de milliers de combattants.



Stèle érigée à Bricquebec à la mémoire des victimes.

Après cette mobilisation de masse, qui est une première en France, la guerre de 1914/1918 étant la première où tous les hommes de 21 à 48 ans sont appelés sous les drapeaux, les chemins de fer joueront un rôle stratégique dans l'immense effort de guerre du peuple français, la route et l'automobile n'étant encore que des compléments.

A noter également, le drame survenu sur la ligne Regnéville-sur-Mer/Orval-Hyenville en 1914. Un train qui partait de Regnéville, emportant un futur soldat, passait en bordure de plusieurs maisons. La petite fille (3 ans) du militaire emporté vers son destin, est passée sous les roues !!!...

Reflets n° 97 Allez-y en train !



La Région aide aussi les candidats à l'emploi et facilite leur accès au Parc des Expositions le 29 janvier pour Explor'Emploi. Elle remet des chèques de voyage *Solidariter'emploi* aux demandeurs d'emploi via les agences Pôle Emploi ou les Missions locales de Basse-Normandie qui les accompagnent. Ces chèques sont échangeables dans les guichets SNCF contre des billets aller-retour pour Caen depuis n'importe quelle gare bas-normande. Des chèques de voyage *Solidariter'emploi* sont également remis gratuitement tout au long de l'année sur présentation de justificatifs d'entretien d'embauche ou de stage.

+ d'infos

www.ter.sncf.com/basse-normandie



L'inauguration a duré quelques minutes, le temps d'un arrêt, cours Jonville.

« Longue vie à ces transports urbains », s'est félicité le maire de la ville, après avoir coupé le ruban, vers 13 h 30, cours Jonville. Dominique Baudry a inauguré, hier après-midi, le temps d'un arrêt de bus, le nouveau réseau de bus granvillais, en présence d'élus et agents de la ville et de la communauté de communes. « C'est un grand moment pour Granville, on a satisfait les Granvillais en temps et en heure. » « Ce matin, nous avons pris le bus à 7 h 01 à la gare et on avait du monde, les lycéens commençaient à s'approprier ce bel équipement », a précisé le maire devant plusieurs élus de la Ville et de la Communauté de communes Granville Terre et mer et du personnel de la Ville.

« Il reste des besoins »

Le président de la communauté de

communes, Jean-Marie Sévin, présent, hier, a salué l'initiative. « C'était une promesse de campagne, c'est bien que Granville ait pris l'idée d'un transport en commun, mais il faudra un jour envisager un projet plus large, sur plusieurs communes. Il reste des besoins dans des zones moins denses. »

Le président a regretté « que l'on ait enlevé cette compétence de la communauté de communes (la compétence Transport a été redonnée à la Ville, après que le projet communautaire porté par Daniel Caruhel ait été retoqué, en octobre 2013, NDLR), j'espère que l'avenir s'écrira à plusieurs communes ».

Un plan global de déplacement est en cours, au niveau de la communauté de communes. « D'ici deux à trois ans, nous reparlerons de ces choses de manière plus globale. »

PLAN DU RESEAU DE TRANSPORT URBAIN "NEVA" DE GRANVILLE



La Manche veut un train Paris-Le Mont Saint-Michel

En session jeudi, les conseillers généraux de la Manche ont adopté une motion en faveur d'une ligne ferroviaire directe Paris-Mont Saint-Michel par la Normandie. « Notre collectivité s'est largement impliquée dans les travaux de rétablissement du caractère maritime du Mont qui arrivent à leur terme. Parmi ces travaux, un effort particulier a été fait sur l'accueil des touristes. [...] C'est pourquoi, nous demandons que dès 2015, l'État, Réseau ferré de France, la SNCF et la région

Basse-Normandie fassent le nécessaire pour mettre en place une desserte ferroviaire directe en créant un aller-retour quotidien Paris-Mont Saint-Michel via Folligny sans changement. » La motion demande également un changement de nom de la gare Montparnasse 3 Vaugirard qui dessert Granville et le Mont afin qu'elle puisse « être identifiée avec une dénomination mettant en valeur sa desserte de la Normandie et de la baie du Mont ».

Ouest-France 12 décembre 2014

La Manche en bref

Ouest-France 13 décembre 2014

On peut acheter son billet de train à La Haye-du-Puits

Dorénavant, on peut venir acheter son billet de train TER à La Haye-du-Puits : la SNCF propose un nouveau service de proximité aux voyageurs, en installant une borne informatique à la maison de la Presse, chez Béatrice Lhomme et son fils Charly : « Cette action nous permet de développer un point de vente loin des gares, en zone rurale. C'est le

deuxième dans la Manche après Saint-Vaast-la-Hougue, et le cinquième en Basse-Normandie. Des projets sont en cours au Teilleul et Carantilly », souligne le directeur TER Basse-Normandie, Eric Viaud.

Ce développement chez les dépositaires fait suite à la signature d'un partenariat entre la Région et la SNCF.

Consulter notre site www.adpcr.fr

des informations, des horaires, des actualités ...
et sous l'onglet adhérents* : l'historique en photos,
des tableaux ferroviaires, des comptes-rendus de réunions....



(* à la toute première visite, inscrire votre adresse mail, cliquer sur "mot de passe oublié", confirmer votre adresse mail et le mot de passe vous sera envoyé sur votre adresse personnel, attention il est arrivé qu'il soit classé en indésirable !!).

SAMEDI 31 JANVIER 2015

RETENEZ CETTE DATE IMPORTANTE !

**C'est le jour de l'assemblée générale de l'ADPCR qui se tiendra à l'ancienne salle de cinéma de VILLEDIEU-LES-POELES (derrière l'Hôtel de Ville). Elle sera précédée d'une assemblée générale extraordinaire pour modification des statuts afin d'étendre notre champ d'action aux sections de ligne (Paris)-CAEN-CHERBOURG et (Paris)-ARGENTAN-GRANVILLE
RENDEZ-VOUS A 14 H 00**

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**