

ADPCR-INFOS n° 85



Juillet 2015

Bulletin trimestriel



Editorial

L'avenir des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) en Région Basse-Normandie.

Si les trains "Intercités", les mal-aimés de la SNCF, sont devenus "Trains d'Equilibre du Territoire" alors que l'Etat en devenait l'autorité organisatrice, ce changement d'appellation indiquait clairement le rôle essentiel que doit jouer ce type de desserte ferroviaire dans l'aménagement et le développement d'un territoire. La Basse-Normandie a la chance d'être irriguée par trois lignes TET : Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Granville et Caen-Tours sans oublier la ligne Caen-Rennes qui, bien que devenue ligne TER, condition de sa survie, doit, elle aussi, jouer un rôle déterminant en tant que lien entre deux capitales régionales.



L'équilibre financier des lignes TET est assuré par l'Etat alors que celui des lignes TER est assuré par les régions. Ces dernières, soucieuses du développement de leurs territoires, n'ont pas hésité à financer tout ou partie du renouvellement du matériel roulant, du déficit d'exploitation généré par des tarifs attractifs et un développement important des dessertes et hélas aussi la hausse des coûts de production de la SNCF. C'est ainsi que la région Basse-Normandie a vu son budget alloué aux TER passer de 32 millions d'euros en 2004 à plus de 65 millions en 2014 pour une hausse de 28% des dessertes et de 40% du nombre de voyageurs.

Alors que la ligne TET Paris-Caen-Cherbourg fait partie des rares lignes Intercités dont l'équilibre

Dans ce numéro :

	Page
➤ Le rapport Duron	2
➤ L'inauguration de l'atelier de maintenance de Granville	4
➤ Le plan "Impact" pour les lignes Paris-Cherbourg et Paris-Granville	6
➤ Commission mobilité sur le ferroviaire dans le cadre de la nouvelle région Normandie	7
➤ La gare de Pontorson rénovée	8
➤ La Ligne Baie 2015	8
➤ L'ADPCR se fait connaître	8
➤ L'ADPCR à la rencontre des élus	9
➤ Projet : Une nouvelle desserte pour le Mont-Saint-Michel	9
➤ La fraude : un sport national ?	10
➤ La Première Guerre Mondiale et les chemins de fer (suite 2)	10
➤ En bref...	12

financier était assuré, cette année la SNCF annonce un déficit de 5 millions d'euros !

Si l'on écoute le président de la SNCF, ce déficit serait la conséquence de la crise et d'une baisse de la fréquentation, en particulier des voyageurs plein tarif. Cela est certainement vrai mais pourquoi ne pas avouer que la hausse des coûts de production et de la fraude en est la cause principale.

Aujourd'hui, les trains "Intercités" doivent surmonter quatre handicaps majeurs :

- Côté SNCF : l'abandon depuis plus de trente ans de tout investissement, d'où un matériel (voitures et locomotives) en fin de vie générant les coûts d'entretiens prohibitifs et des indisponibilités chroniques et donc une qualité de service en baisse constante,
- Côté Etat : une méconnaissance du monde ferroviaire, système de transport intégré et qui contrairement à la route fut pendant près de deux siècles du seul ressort des compagnies ou de la SNCF,
- La concurrence des nouvelles lignes d'autocars "à bas coût" autorisées par la loi Macron alors

que l'ouverture à la concurrence des trains de voyageurs n'est pas souhaitée par le gouvernement,

- le développement du covoiturage promu par les politiques publiques, exonéré de fait de toutes charges et taxes.

En période de crise économique, il n'est pas étonnant que, désirant faire des économies, l'Etat via la commission DURON, ait demandé à la SNCF de redéfinir l'organisation de sa production entre TGV, TER et TET afin que l'exploitation de ces derniers ne vienne plus grever le budget de l'Etat.

Aussi, fin janvier, la SNCF remettait à la commission, un document comprenant deux volets. Un volet exploitation et un volet matériel. Dès mars, l'ADPCR était en possession de ce document confidentiel. Document totalement inacceptable car, s'il proposait bien un ensemble de scénari et d'investissements en matériel neuf permettant le retour à l'équilibre financier de l'ensemble des TET, il faisait fi de toute notion d'aménagement et d'équilibre des territoires actuellement desservis par les trains Intercités.

Pour la ligne Paris-Caen-Cherbourg, vu le très faible déficit, on aurait pu s'attendre à quelques aménagements légers. Bien au contraire la SNCF proposait une réduction importante du nombre de dessertes et la suppression de tous les arrêts intermédiaires entre Paris-Caen et Cherbourg, pour Paris-Granville, le transfert pur et simple de la ligne aux Régions sous le régime TER et pour Caen-Tours, l'abandon des trains Intercités (*voir le détail dans le chapitre suivant*).

Le Président de la SNCF désirant désamorcer les mouvements de protestations qui s'amplifiaient à la veille de la remise au gouvernement du rapport de la commission Duron a lui-même qualifié son document d'irréaliste. Ce document continue de susciter crainte et colère des usagers et des élus bas-normands car il n'est pas enterré et répond parfaitement aux exigences financières de l'Etat.

Si le rapport Duron, remis depuis au gouvernement, s'en écarte très largement en ce qui concerne la desserte de nos lignes et gares normandes sauf pour Caen-Tours qui passerait à la trappe, rien n'est décidé. L'Etat assumera-t-il son devoir d'aménagement du territoire ou en restera-t-il à une simple vision comptable mettant les nouveaux conseils régionaux au pied du mur : mettre la main à la poche ou abandonner les zones rurales les plus vulnérables des nouvelles régions dont l'ouest de la Normandie fait partie ?

Déjà, nous avons entendu des élus normands de gauche comme de droite annoncer que la nouvelle région Normandie participerait aux financements des investissements en matériels roulants comme ce fut le cas pour les trains "Région" du Paris-

Granville. C'est très bien mais pour le contribuable normand c'est la double peine. D'une part, privés de TGV, nous mettons toujours plus de temps pour aller de Cherbourg à Paris que de Paris à Marseille et alors que l'on pourrait s'attendre à quelques compensations grâce à un service de qualité, étoffé, ponctuel, confortable et à prix raisonnable c'est l'inverse que SNCF propose à l'Etat à moins que de nouveaux impôts permettent à la Région de suppléer l'Etat.

Voilà pourquoi l'ADPCR demande à tous les députés et sénateurs bas-normands de ne pas avoir d'état d'âme alors qu'ils devront défendre au Parlement et au Sénat le futur du transport ferroviaire en Normandie.

Xavier JACQUET

Le rapport Duron



Afin de clarifier l'offre faite aux usagers en la matière et doter les TET d'une stratégie d'avenir, Alain Vidalies a souhaité confier une mission d'analyse et de propositions à une commission composée de parlementaires, d'élus régionaux et de personnes qualifiées.

Philippe DURON, Député du Calvados, ancien Président de la Commission Mobilité 21, a été chargé, le 20 novembre 2014, de mener à bien cette mission.

Début avril, la presse a dévoilé un document remis par la SNCF à la Commission Duron. Ce document préconisait des suppressions drastiques de trains et d'arrêts. En ce qui concerne la Basse-Normandie il était envisagé notamment :

- le passage de 15,5 allers et retours à 10 entre CAEN et PARIS,
- le passage 7 allers et retours à 3 entre CHERBOURG et PARIS,
- la suppression de la desserte par les trains Intercités des gares de BAYEUX, LISON, CARENTAN et VALOGNES,
- le transfert de la ligne PARIS-GRANVILLE aux régions desservies, avec suppression d'un aller et retour sur les 5 actuels,
- la suppression de la desserte par les trains Intercités des gares de SURDON, BRIOUZE et FOLLIGNY;
- la suppression, pure et simple des 2 allers et retours CAEN-TOURS.

Face à ce projet scélérat, les associations et les élus sont montés au créneau afin de faire part de leur mécontentement et de leur vive opposition.

L'ADPCR, en collaboration avec la FNAUT, l'Union des usagers Paris-Cherbourg (UDUPC) et les Usagers de la gare de Bernay, (UGB) a rédigé un communiqué pour montrer également une opposition ferme à ces propositions inacceptables.

A Carentan, l'ADPCR s'est associée à la création d'un comité de défense de la gare de Carentan à l'initiative de la CGT de Carentan et a participé au rassemblement devant la gare le vendredi 22 mai. Une délégation s'est rendue à la mairie de Carentan.

Trois pétitions ont été mises en ligne par :

- l'UGB, au nom des associations d'usagers de Basse-Normandie,
- le comité de défense de la gare de Carentan, créé à cet effet,
- la FNAUT, au niveau national.



Ensuite, Jean CHARBONNIAUD, Préfet de la région Basse-Normandie et Guillaume PÉPY, Président du Directoire de la SNCF et Président Directeur-général de SNCF Mobilités ont convié les élus et les associations d'usagers de Basse-Normandie à une réunion d'information, le lundi 4 mai à Caen.

Guillaume Pépy a clairement démenti que la SNCF envisageait de supprimer des trains et des arrêts en Normandie.

"C'est de l'intox, ça n'a jamais existé" a-t-il déclaré, en précisant qu'il s'agissait d'une fuite émanant d'un scénario noir irréaliste. Pour qu'il advienne, il faudrait que l'État cesse toute contribution à la SNCF pour ses lignes déficitaires (Sur l'ensemble du territoire national, l'État lui verse chaque année 340 millions d'euros pour les trains d'équilibre des territoires -TET-). "Ce qui est bien sûr inenvisageable" a rassuré Guillaume Pépy voulant rassurer les élus, dont les maires de communes desservies particulièrement inquiètes comme Bayeux, Carentan, Valognes...

Laurent Beauvais a rappelé "Je rencontrerai prochainement Alain Vidalies, Secrétaire d'État chargé des Transports, et Philippe Duron, Député du Calvados qui préside la commission chargée de réfléchir à la cohérence des Trains d'équilibre du territoire (TET, Corail, Intercités). Nous nous mobilisons à la Région pour faire avancer les choses. Nous allons redoubler d'efforts pour que les lignes TET normandes soient correctement prises en compte en valorisant leurs atouts et leur rôle en terme d'aménagement du territoire".

Enfin, le 26 mai, le rapport, intitulé "TET : Agir pour l'avenir" est paru (consultable sur notre site www.adpccr.fr). Il a fait l'objet d'un examen attentif de la part de notre conseil d'administration, le 13 juin, en ce qui concerne l'ouest de la Normandie.

Heureusement, la commission Duron a écarté judicieusement le scénario régressif défendu par la SNCF, qui faisait totalement l'impasse sur les besoins des voyageurs et de l'aménagement du territoire.

La commission a admis que les trains Intercités sont indispensables pour assurer la desserte des villes moyennes.

Elle a reconnu que la priorité devait être donnée à la fréquence des dessertes Intercités, à la qualité de service, à la souplesse de la commercialisation, plutôt qu'à la vitesse. Elle a avancé des propositions de développement de plusieurs liaisons Intercités telles que Paris-Caen et Bordeaux-Rennes qui seraient intéressantes pour desservir l'Arc Atlantique si elles étaient en correspondance avec les trains Rennes-Caen.

Mais ses recommandations ne sont pas toutes acceptables : L'ADPCR réclame donc un moratoire sur les suppressions de services dans l'attente du schéma national des services de transport prévu par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

L'ADPCR regrette que la commission :

- n'ait pas proposé de reconstituer, au-delà des liaisons existantes, un véritable réseau national Intercités, couvrant l'ensemble du territoire et bien identifiable, et de suivre l'exemple de la Deutsche Bahn, qui augmente son offre Intercités de 25 % d'ici 2030 pour contrer la concurrence des autocars ;
- propose le passage de 5 à 4 allers et retours entre Paris et Granville et la suppression d'arrêts alors qu'un protocole d'accord signé en janvier 2014 entre l'Etat et la Région Basse-Normandie garantit le maintien, jusqu'en 2030, de la desserte et des arrêts existant en 2013, en contrepartie du financement des rames Régiolis et de l'atelier de maintenance de Granville ;
- ait condamné trop vite certains services déficitaires dont la faible fréquentation est due

à une mauvaise commercialisation.... C'est le cas étonnant de Caen-Tours dont Philippe Duron, alors Président de la région Basse-Normandie, s'était fait l'ardent défenseur il y a quelques années ! Cette proposition est d'autant plus surprenante qu'en même temps, il a suggéré la création de 4 AR Nantes-Lyon dont la mise en correspondance avec des Caen-Tours éviterait la complication des changements de gare à Paris.

L'ADPCR attend aujourd'hui de l'Etat :

- le renforcement de son rôle d'autorité organisatrice des services Intercités et une meilleure prise en compte des intérêts des voyageurs et de la desserte des villes moyennes ;
- la mise au point rapide, avec la participation des usagers, d'un schéma national intermodal des services de transport valorisant les qualités techniques et écologiques du train ;
- l'expérimentation, avant toute suppression, de l'exploitation des trains Intercités dans le cadre de délégations de service public afin d'obtenir une réduction de leurs coûts d'exploitation, dont la dérive rapide ne peut être enrayée que par une mise en concurrence de la SNCF avec d'autres exploitants. Aussi, nous proposons une expérimentation de l'exploitation, dans le cadre d'une délégation de service public, de la ligne Paris-Granville et de son antenne Folligny-Pontorson/Le Mont-Saint-Michel avec, en plus, les trains de la transversale Caen-Le Mans-Tours, TER et ex TET, qui constituerait un ensemble cohérent pour l'exploitant retenu ;
- la pérennisation d'un financement vraiment intermodal, basé sur une contribution des autocaristes, une contribution accrue des sociétés autoroutières et la création d'une taxation des opérateurs de covoiturage, affectées à l'exploitation du réseau et au renouvellement du matériel roulant (pour lequel un confort "grandes lignes" est indispensable). A ce sujet, à l'occasion d'une délibération sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), Laurent Beauvais a annoncé le vendredi 19 juin matin qu'il allait écrire au ministre des Transports pour lui demander de changer les trains sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg. Le Président du Conseil Régional a rencontré récemment des responsables d'Alstom. Ils lui ont présenté des rames compatibles avec la ligne existante. Ce matériel pourrait être en fonctionnement d'ici quatre ans. A titre d'exemple, a été présenté le Coradia Liner V 200, nouveau train Grandes Lignes d'Alstom. Ce matériel peut rouler à 200 km/h, a de bonnes capacités d'accélération et de décélération, et offre un très bon niveau de

confort, ainsi qu'un accès de plain-pied, depuis le quai.



L'inauguration de l'atelier de maintenance de GRANVILLE



Répondant à l'invitation du Président du Conseil Régional de Basse Normandie et de la SNCF, ce mercredi 10 juin, l'ADPCR a participé à l'inauguration du Technicentre de Granville. Ainsi quatre membres du bureau de notre association, je dirais quatre chanceux, ont eu le privilège de découvrir un atelier moderne et fonctionnel où une rame "Régiolis" toute neuve faisait l'objet d'ultimes contrôles avant sa mise en service.



Nous ne pouvons que nous associer aux propos qu'ont tenus Madame Baudry, Maire de Granville, Monsieur Le Vern, Directeur général Intercités et

TER de la SNCF et Monsieur Beauvais, Président du Conseil Régional de Basse-Normandie. En effet, c'est grâce aux financements par la Région des 15 rames "Régiolis" et du Technicentre que l'avenir de la ligne Paris-Granville devrait être garanti et que le Sud-Manche et l'Orne ne se retrouveront pas les oubliés de la future grande Normandie.



Nous avons bien noté que les préconisations mentionnées dans le rapport Duron (suppression d'arrêts et 4 allers et retours au lieu de 5) n'allaient pas se concrétiser. En effet, il existe un protocole qui a été signé le 23 janvier 2014 entre l'Etat et la Région Basse-Normandie. Il garantit le maintien des arrêts et des dessertes, sur la base de 2013, jusqu'en 2030, en contrepartie de ces financements régionaux.

Si les travaux de voies entre Dreux et Surdon vont encore générer une gêne à la limite de l'acceptable pour les usagers se rendant à Paris, ces travaux sont impératifs si l'on veut que les nouveaux équipements redonnent à la ligne Paris-Granville le niveau de qualité que l'on est en droit d'attendre. En février 2016, le dernier "Régiolis" livré, l'ADPCR poursuivra son combat pour obtenir la modernisation de la gare de Vaugirard afin qu'elle soit digne de son nouveau nom : "Montparnasse-Normandie" et des futurs trains directs à destination de Pontorson-Le Mont-Saint-Michel.

Cette inauguration fut pour l'ADPCR l'occasion de rencontrer nombre de décideurs et d'affirmer encore et encore sa force de proposition et de défense des usagers du transport ferroviaire à l'ouest de la Normandie.

Le Technicentre Normandie - site de Granville, sur une surface de 3 000 m², va permettre d'optimiser la maintenance grâce à une plus grande proximité et l'exploitation des nouvelles rames Régiolis.

Extrait du dossier de presse Région Basse-Normandie/SNCF

La Région Basse-Normandie, en plus des 148 millions d'euros pour l'acquisition des 15 rames RÉGIOLIS, investit 20 millions d'euros dans la construction d'un atelier de maintenance à Granville. La localisation de l'atelier en bout de ligne favorise une maintenance de proximité, gage d'une plus grande disponibilité du matériel.



Une attention accrue en matière de bruit et émissions sonores dans l'environnement

Outre les performances acoustiques du nouveau matériel, la Région a décidé d'investir dans l'électrification de la voie dans la continuité de l'atelier afin que la plus grande partie de la maintenance et du pré-conditionnement des rames se fasse en mode électrique. Le bénéfice est double : moins de bruit et moins d'émissions de CO₂ dans l'environnement. De plus, l'isolation phonique de l'atelier a été inscrite dans ce programme de construction. Des locaux modernes, adaptés aux dernières technologies ferroviaires. Situé sur la halle marchandise, ce nouveau site comportera un hall de maintenance de 2 400 m², 450 m² de locaux techniques et 700 m² de locaux de vie et bureaux.

L'atelier sera constitué de :

* 2 voies sur fosse de 120 mètres,



- * 1 pont roulant de 6,3 tonnes, • des passerelles fixes permettant l'accès aux organes se situant en toiture,
- * un système de distribution d'air comprimé, huile et liquide de refroidissement,

- * un système de dépose des essieux.



Outre l'atelier, des aménagements de faisceaux de voies sont prévus pour assurer certaines opérations de maintenance et un tiroir de manœuvre est créé côté Granville. Les travaux seront terminés d'ici octobre 2015. L'ensemble des aménagements et travaux concerne :

- * la création d'un nouveau bâtiment de maintenance,
- * l'adaptation du plan de voies permettant l'accès aux nouvelles installations,
- * la création de plusieurs aires spécialisées pour le nettoyage et lavage technique des rames.

Un projet en harmonie avec l'environnement

Prise en compte de l'ensemble des déchets et de leur retraitement :

- * récupération des huiles et liquides usagés dans une cuve spécifique,
- * mise en place des séparateurs de traitement des eaux,
- * réalisation d'une zone de tri des déchets.

Réduction de l'empreinte énergétique :

- * mise en place de récupération d'eau pour le nettoyage technique des rames,
- * récupération de l'énergie solaire pour l'eau chaude sanitaire,
- * respect des normes d'isolation RT 2012 dans la construction.

Prise en compte de l'intégration dans l'environnement :

- * mise en place de bardage bois sur la zone bureau,
- * traitement paysager des parkings et des talus.

La Région Basse-Normandie a confié la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre à SNCF. Une équipe projet SNCF d'une dizaine de personnes a été mobilisée. Ce chantier est l'aboutissement de 36 mois d'étude ; il aura mobilisé une quinzaine d'entreprises régionales et nationales de BTP et de génie ferroviaire.

Calendrier travaux :

- * mai 2013 : permis de démolir,
- * juin 2013 : travaux de voie pour création d'un tiroir de manœuvre côté Granville,
- * août 2013 : déménagement des services et du locataire de la halle marchandise,
- * septembre 2013 : mise en place des bungalows pour reloger les agents du matériel et les entreprises travaux,
- * octobre 2013 : démarrage des travaux de démolition,
- * janvier à mai 2014 : détournement des réseaux et terrassement de la zone du futur atelier,
- * mai et juin 2014 : réalisation des fondations profondes de l'atelier par des foreuses,
- * juillet 2014 : démarrage du chantier de création de l'atelier,
- * décembre 2014 : l'atelier est clos et couvert,
- * janvier à mai 2015 : réalisation de l'ensemble des travaux intérieurs,
- * juin 2015 : livraison de l'atelier.

Les chiffres clés du projet dans son ensemble :

- * Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre SNCF :
 - une équipe projet de 10 agents :
 - 36 mois d'études,
 - une quarantaine d'entreprises régionales et nationales de BTP et de génie ferroviaire,
- * 400 m de voies,
- * 500 m de caténaires,
- * 3 550 m² de bâtiment :
 - 150 tonnes d'acier à béton,
 - 1 800 m³ de béton,
 - 4 km de fourreau,
 - 240 tonnes de charpente,
- * 2800 m² de couverture,
- * 430 m² de bardage bois.

Le plan "Impact" pour les lignes PARIS-CHERBOURG et PARIS-GRANVILLE

Monsieur PEPY a présenté, le 4 mai, le plan "Impact" prévu pour les lignes normandes Paris-Cherbourg et Paris-Granville.

Le contenu du plan :

- 1 – Rétablir rapidement la composition de trains**
 - renforcer les compétences et le pilotage pour redresser la production,
 - rénover des locomotives BB 26000,
 - Un schéma de la maintenance revu pour mieux utiliser la complémentarité du site parisien de Clichy avec les sites normands de Sotteville, Le Havre et Cherbourg,

- Une mise en œuvre immédiate du plan de redressement de la production qui donne des premiers résultats en matière d'amélioration de la conformité des compositions.

L'objectif de ces actions est d'atteindre 93% (soit + 7 points) de conformité de composition des trains dès 2015, avec une priorité sur les points de pointe.

2 - Fiabiliser rapidement les circulations

- Mieux gérer les circulations et réduire les pertes de temps en ligne,
- Améliorer les mises à quai et la ponctualité au départ,
- Améliorer les trains de pointe sensibles.

Il s'agit de garantir 90% de régularité sur Paris-Cherbourg et de progresser de 4,4 points sur Paris-Granville en 2015.

3 – Poursuivre la rénovation des infrastructures

D'ici 2020 :

- 235 millions de travaux sont prévus sur la ligne Paris-Cherbourg (voie, signalisation, mise en accessibilité, GSM-Rail),
- 200 millions de travaux sont prévus sur la ligne Paris-Granville (voie, signalisation, mise en accessibilité).

4 – Améliorer l'information et le service voyageurs

- Améliorer la réponse aux attentes des clients et renforcer le dialogue instauré avec eux afin d'améliorer leur satisfaction.

Il s'agit de faire progresser de 2 points la satisfaction des clients sur l'ensemble du voyage et spécifiquement sur l'information en situation perturbée.



Commission mobilité sur le ferroviaire dans le cadre de la nouvelle région Normandie

Elle s'est tenue à Caen au Conseil Régional de Basse-Normandie le 27 mai 2015. Présidée par

Monsieur Mouraret Vice-Président de Basse-Normandie et Monsieur Levillain Vice-Président de Haute-Normandie, elle avait pour question : quelles craintes, quels espoirs, quelles suggestions pour le ferroviaire dans une Normandie réunifiée ? Les invités étaient les associations d'usagers dont l'ADPCR, la SNCF, Transdev et des élus.

Plusieurs thèmes ont émergé des différentes interventions :

Les craintes

Un enclavement des territoires périphériques (Manche, Orne, nord de la Haute Normandie) et des bassins intermédiaires (Cherbourg, Granville, Alençon, Dieppe par exemple) face à l'axe Seine et au triangle Rouen – Caen – Le Havre. Quel développement économique de ces territoires ? Quel développement durable et social ? Quelle prise en compte des intérêts des usagers ?

Les inquiétudes sur le Caen-Tours, sur le Paris-Granville et sur les arrêts intermédiaires des radiales Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre.

Des matériels vieillissants : retards, annulations, surcharges, propreté insuffisante ... sur les relations avec Paris. Plusieurs participants expriment leurs interrogations sur la véracité des chiffres donnés par la SNCF et le mode de calcul.

Les propositions et suggestions

Le maintien des dessertes Intercités : arrêts dans les gares intermédiaires, cadencement voire augmentation pour les Paris-Caen et Paris-Rouen ainsi que le renouvellement des matériels (une urgence).

L'augmentation du nombre de relations entre Caen et Rouen (cadencement, électrification Elbeuf-Serquigny), entre Caen-Le Havre (autocar).

Un maillage des territoires en termes de dessertes intermodales à partir du réseau ferroviaire et une mise en cohérence des différents réseaux (Caen-Rennes, Caen-Tours, Rouen-Dieppe, Rouen-Amiens-Lille) avec les 2 nœuds que sont Caen et Rouen.

Une intermodalité intelligente : correspondances, informations, billettique, tarification...

L'introduction de nouvelles clauses dans les contrats signés avec la SNCF notamment sur la question des pénalités.

En conclusion

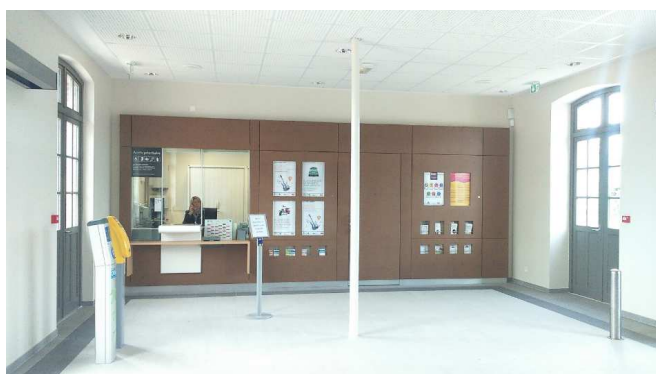
La prochaine échéance après le rapport Duron, sera la négociation entre l'Etat et les Régions sur l'avenir des trains Intercités. Les vice-présidents des 2 Régions rappellent que les Régions ont fourni un effort financier important pour les réseaux TER depuis la réforme de 2002, ils n'auront pas les moyens pour le faire sur les TET.

La gare de Pontorson rénovée

Toutes les gares et haltes situées entre LISON et PONTORSON sont maintenant rénovées.



Celle de PONTORSON vient d'être terminée. Quelle transformation ! Sa rénovation est particulièrement réussie. La salle des pas perdus offre une capacité d'accueil importante permettant de faire face aux pointes de trafic.



L'espace de vente est fonctionnel et le personnel apprécie les nouvelles conditions de travail.



La ligne Baie 2015

Pour la 7^{ème} année consécutive, la ligne Baie circulera cet été, entre GRANVILLE et SAINT-MALO, du dimanche 5 juillet au dimanche 30 août soit pendant 8 semaines.

Une nouveauté cette année avec le changement de matériel. Les X 2100 bretons sont remplacés par des X 73500, plus récents, de plus grande capacité et surtout bénéficiant de la climatisation, ce qui n'est pas négligeable certains jours.



Par contre, aucun changement au niveau des horaires, notre demande récurrente d'organiser une correspondance le soir à Folligny entre le train Saint-Malo-Granville et l'Intercités Granville-Paris, n'est toujours pas prise en compte.

De même, nous n'avons pas obtenu satisfaction au niveau de la fiche-horaire GRANVILLE-RENNES qui ne reprend toujours pas les relations possibles en combinant les trains Ligne Baie avec des TER DOL-RENNES. Y figurent seulement celles possibles avec les cars ou trains GRANVILLE-FOLLIGNY et les trains CAEN-RENNES. Comme l'an dernier, nous avons réalisé une fiche spécifique que vous pouvez consulter sur notre site internet.

L'ADPCR se fait connaître

L'exposition de Chef-du-Pont

L'histoire du chemin de fer dans la Manche, c'était le thème d'une exposition ferroviaire qui s'est déroulée du 14 au 17 mai 2015 à Chef-du-Pont, près de Sainte-Mère Eglise.

Répondant à l'invitation de Monsieur Jean-Noël Noury, organisateur de cette manifestation, l'ADPCR était présente et a pu ainsi se faire connaître dans ce secteur de la Manche sur lequel nous intervenons maintenant depuis la modification de nos statuts avec l'extension de notre activité sur la section de ligne CAEN-CHERBOURG.

Nous avons profité de cet événement pour faire signer une pétition ainsi libellée :

Plus de la moitié des trains "Intercités" pour PARIS pourraient être supprimés et ceux conservés ne desserviraient plus les gares intermédiaires.

Nous demandons à l'Etat, le maintien de **tous** les trains **PARIS-CHERBOURG** avec desserte des

gares de BAYEUX, LISON, CARENTAN et VALOGNES,

Ainsi que l'amélioration de la ponctualité et de la qualité de service.

Participation à "Enquêtes de région"

Le 12 mai dernier, Daniel Grébouval, Trésorier de l'ADPCR a été interviewé sur le parvis de la gare d'Argentan afin de répondre à des questions sur les transports ferroviaires posées par Marie du Mesnil-Adelée journaliste à FR3 Haute-Normandie, dans le cadre de l'émission "Enquêtes de région".

Ont été notamment évoqués l'avenir des lignes Intercités et leur articulation avec les lignes régionales.



La première diffusion de cette émission a eu lieu le vendredi 22 mai à 23 h 05 et la seconde le lendemain à 15 h 20, sur FR3 Basse et Haute-Normandie.

Au cours de cette émission nous avons entendu également Pierre-Henri Emangard, de l'Université du Havre ainsi que Pierre Formé, du Comité des usagers de la ligne Paris-Granville qui se trouvent être également membres de l'ADPCR, mais ne n'est pas à ce titre qu'ils sont intervenus.

Et comme tous les ans, la fête de la Vire à SAINT-LO



L'ADPCR à la rencontre des élus

L'ADPCR a rencontré les maires de Valognes, Bayeux et Saint-Lô

Après une présentation de son association, Xavier Jacquet a fait part de ses craintes sur l'avenir du ferroviaire, et a développé ses propositions.

L'existence d'un G 7 des villes moyennes de l'Ouest de la Normandie (Bayeux, Saint-Lô, Coutances, Granville, Avranches, Vire et Flers) pourrait servir de cadre pour un travail en concertation sur les questions de la desserte de ces territoires, et notamment ferroviaires, des territoires qui sont périphériques par rapport à l'axe Seine et au triangle Caen-Rouen-Le Havre.

Projet : Nouvelle desserte pour le Mont-Saint-Michel

Pour l'été 2016, la Région a décidé de mettre en service des trajets en autocar via Villedieu en correspondance avec des trains Régiolis de Paris-Granville. Une offre vers le Mont-Saint-Michel sera ainsi disponible au départ de Paris avec un forfait trains + autocar pouvant inclure la visite du Mont-Saint-Michel.



Cette relation est l'amorce de la desserte directe PARIS-PONTORSON-MONT-SAINT-MICHEL qui est prévue à partir de 2020. Sa mise en place nécessite la création d'une voie terminus en gare de Pontorson, son financement est prévu dans le contrat de plan Etat/Région qui couvre la période 2015/2020.

L'ADPCR se réjouit de cette décision qui permettra une desserte de la Merveille via la Basse-Normandie tout en apportant une clientèle supplémentaire non négligeable à la ligne Paris-Granville. La desserte de ce prestigieux site normand ne peut pas être laissée entièrement entre les mains de la Région Bretagne qui par ailleurs refuse de desservir la gare de Pontorson avec ses cars TER Rennes-Le Mont, sans motif valable.

Ce trajet, certes moins rapide, sera beaucoup moins cher qu'en empruntant le TGV, En outre, il pourra inclure la visite de l'Abbaye et d'autres services pour des séjours "clés en main" que nombre d'usagers demandent.

La fraude : un sport national ?

(par Xavier Jacquet)

Dans l'éditorial, j'indiquais que la fraude participe au déficit des trains TET entre Paris et Cherbourg. En effet, selon la SNCF, le manque à gagner dû à la fraude serait de plus de 300 millions d'euros par an pour l'ensemble du réseau français (le prix de 30 rames Régiolis). Ce n'est pas un phénomène nouveau. Les causes sont certainement multiples et s'attaquer aux fraudeurs n'est sûrement pas chose à facile.

Parcourant un ancien numéro du journal "Courrier international", je suis tombé sur un article du Financial Time qui donne un éclairage nouveau sur ce fléau qui ne fait que croître avec les nouveaux moyens de communication et d'information. Vous trouverez ci-après l'intégral de l'article qui explique avec humour combien le Français aime multiplier les lois pour mieux les contourner. L'auteur prend l'exemple de la fraude dans le métro parisien, exemple qui s'applique en tout point au chemin de fer français, pour démontrer combien il sera difficile d'éradiquer ce sport national.

Le voyageur muni d'un titre de transport dûment composté pourrait s'interroger sur la réelle volonté de la SNCF de combattre ce fléau. En effet, combien de fois ne prend-t-on pas le train sans être contrôlé ! Si l'on écoute les navetteurs qui chaque jour prennent les trains Intercités entre Paris et la Normandie, près de 50% des voyageurs à destination d'Evreux voyageraient sans titre de transport ou avec un titre déjà utilisé plusieurs fois.

Que fait la SNCF ? Si l'on en croit la rumeur, la direction demanderait aux contrôleurs de ne plus contrôler afin d'éviter les conflits pouvant déboucher sur des violences faites aux agents et toutes les conséquences induites sur la régularité des trains. Rumeurs persistantes mais toujours démenties par la SNCF. La suppression du filtrage généralisé lors de l'accès aux trains et la mise en place du compostage devaient donner plus de liberté aux voyageurs et devaient générer des économies tout en supprimant un métier considéré comme dévalorisant. Tout le monde se souvient de la chanson "le poinçonneur des Lilas". Ceci n'avait de sens que si les contrôles à bord des trains étaient systématiques. Ce ne fut pas le cas contrairement à d'autres pays où le libre accès aux quais fut mis en place sans compostage mais avec un contrôle renforcé dans les trains et cela entre chaque arrêt.

Peu à peu, de mauvaises habitudes furent prises autant pour économiser le prix du transport que par défi et aujourd'hui nous pouvons légitimement nous interroger sur le laxisme des autorités qui laissent à des sites Internet la possibilité

d'organiser la fraude et même de mutualiser les risques encourus par le fraudeur. Serait-ce une forme de la nouvelle économie dite solidaire ?

Nous aurons l'occasion de revenir sur les mesures prises ou que compte prendre la SNCF pour réduire la fraude. C'est un sujet important car si l'on veut un service public de qualité, le citoyen doit comprendre que prendre un billet c'est aussi assurer son avenir.

La Première Guerre Mondiale et les chemins de fer (suite 2)

Les chemins de fer, un rôle capital dans une guerre d'usure

Novembre 1914 marque l'échec de la guerre de mouvement et en conséquence la fin de l'espoir d'une guerre courte. L'offensive allemande certes a été stoppée sur la Marne, mais les troupes s'enterrent sur un front long de 400 km qui s'étire sur le territoire français et belge.

Cette guerre de position, que nous appelons la guerre de tranchées, durera jusqu'au printemps 1918.

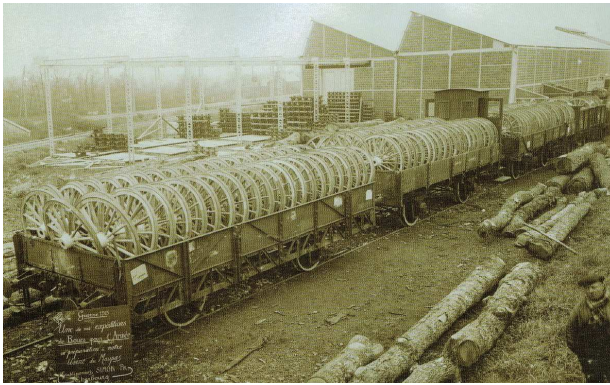
Dans ce nouveau contexte, celui d'une guerre longue et totale, une guerre d'usure, les chemins de fer vont jouer un rôle capital par la concentration des unités sur le théâtre des opérations, par le transport des matériels et du ravitaillement. L'automobile en 1914-18 ne pouvait assurer qu'une desserte complémentaire limitée à de courtes distances. Aux transports vers le front, il faut ajouter les mouvements inverses du front vers l'arrière, avec l'évacuation des blessés, le transport du courrier et les trains de permissionnaires.

Le ravitaillement du front

La mobilisation de l'économie du pays doit être totale. Les chemins de fer vont jouer un rôle stratégique car ils ont à acheminer l'effort de guerre de l'intérieur vers le front du Nord et de l'Est :

- Les renforts en hommes,
- Les matériels d'armement, les munitions (lors des offensives en 1915, 100 000 obus de 75 doivent être acheminés par jour) et les matériels de génie (rondins, bois de mines, fils de fer, piquets, tôles, poutres de fer, ... pour les tranchées).

Ainsi les usines sont mobilisées pour l'effort de guerre comme à Cherbourg autour de l'arsenal et du port militaire ou à Granville avec les usines chimiques Dior. Les ports de Granville (importations de phosphates d'Afrique du Nord, de charbon anglais) et de Cherbourg voient leur trafic annuel doubler entre 1914 et 1916.



L'usine Simon frères à Cherbourg, spécialisée dans le matériel de laiterie, produit désormais des obus de 75 et du matériel d'artillerie (ici roues pour chariots en 1915) – source: Les Manchots dans la grande guerre.

- Les vivres et les vêtements. Dans les campagnes, des achats par l'Etat voire des réquisitions sont organisés pour ravitailler l'Armée,



A Saint-Lô, les agriculteurs doivent livrer les animaux Place des Alluvions, face à la gare. Toujours à Saint-Lô, les céréales doivent être portées à la gare de la Petite Vitesse. Des livraisons de foin et fourrage, de paille sont également imposées par les autorités.

- Le courrier postal. Les chemins de fer participent ainsi, à leur manière, à la mobilisation morale du pays en acheminant les lettres et colis attendus par les poilus. La franchise postale est instituée le 3 août 1914 et des bureaux postaux sont créés dans les gares pour diriger le courrier. De 1,5 million de lettres en décembre 1914, le trafic passe à 3,5 millions de lettres en mars 1915. Pour les colis postaux, le chiffre passe de 130 000 à 300 000.

Selon le colonel Le Hénaff, en période normale, hors des grandes offensives, 200 trains quotidiens étaient nécessaires pour le ravitaillement des

armées dont 80 de vivres et 40 de munitions. 6 millions de poilus français, Anglais, Belges (plus les Américains en 1918) se battent et vivent sur le front, s'y ajoutent 1 million de chevaux. En tenant compte de la durée de rotation des wagons et des machines, cet effort quotidien demandait près de 500 trains et 30 000 wagons.

Le trafic inverse du front vers l'arrière

- L'évacuation des blessés et des malades. Chaque gare régulatrice a un hôpital d'évacuation. Des trains de ravitaillement à vide pour le retour sont utilisés. A côté existent des trains sanitaires permanents, notamment pour le transport des malades et des blessés grièvement,
- Les lettres des poilus,
- Le transport des permissionnaires. Non prévues au début puisque l'Etat-major prévoyait une guerre courte, des permissions régulières sont accordées à partir de juin 1915. Il fallut mettre en place à partir de l'été 1915 une organisation ferroviaire avec des trains spéciaux partant des gares situées à l'arrière du front.

Organiser toute une logistique pour l'acheminement du ravitaillement

L'état-major qui s'était préparé à une guerre offensive et courte, doit mettre en place à partir de 1915 : **Une Commission régulatrice assistée du Commandant de l'armée**

Elle organise les lignes de communication avec :

- ➔ **les gares de rassemblement** qui groupent les envois provenant des différents dépôts et entrepôts,
- ➔ **les gares régulatrices** qui constituent les trains de ravitaillement selon les besoins. Elles les dirigent vers **les gares de ravitaillement** des unités ou vers les convois automobiles et hippomobiles chargés de livraisons,

Elle prévoit les travaux d'aménagement nécessaires comme :

- ➔ Multiplier le nombre de gares et agrandir les gares régulatrices par exemple celles de Besançon, Is sur Tille, le Bourget, Creil, Sotteville (Sotteville doublé et allégé par Saint-Etienne du Rouvray),
- ➔ Construire des lignes nouvelles pour les grandes offensives avec faisceaux de garage et triage, des aires de stockage de munitions et de matériels de génie, des hôpitaux

d'évacuation, des aires de transbordement avec la voie de 60, des réseaux de voies de 60,

→ Le 5^{ème} Génie créé en 1914 dispose de 15 000 sapeurs pour travailler dans la zone des armées. A partir de mars 1916, le service des chemins de fer va disposer de travailleurs auxiliaires en nombre suffisant mais pas toujours qualifiés (agents retraités, réformés, main d'œuvre coloniale, prisonniers allemands) pour accélérer ces travaux.

Des réseaux intérieurs en difficulté

Chargées d'assurer les transports desservant les armées, l'approvisionnement des usines de guerre en matières premières et le ravitaillement des populations, les lignes doivent supporter un trafic considérable. L'usure des matériels très sollicités, les pannes, la mauvaise qualité des charbons, le manque de personnels qualifiés et la priorité donnée aux réseaux des armées créent une situation critique des transports ferroviaires.

En 1914 à la veille de la guerre, le nombre d'agents cheminots se monte à 357 000. Début 1915 70 000 agents manquent, soit 1/5 des effectifs, car mobilisés ou, pour les spécialistes, redirigés vers les usines d'armement. La Cie des Chemins de fer de la Manche qui gère une bonne partie du réseau d'intérêt local voit son effectif passer de 265 à 98 salariés du fait de la mobilisation.

Il a fallu diminuer sur les réseaux de l'intérieur, le nombre de trains de voyageurs et des transactions commerciales entre particuliers. Dans l'agriculture, les agriculteurs n'ont pas reçu en temps les engrais d'automne.

Dans la Manche, le trafic est réduit sur la plupart des lignes du réseau ferré d'intérêt local à un aller et retour par jour, seule la ligne Barfleur – Cherbourg conserve 2 à 3 voyages. Dès le 2 août 1914, le trafic est totalement arrêté sur le tramway d'Avranches et les lignes de Pont-L'Abbé – Sainte-Mère-Eglise et de Saint-Hilaire-du-Harcouët - Landivy. Quant à la ligne Pontorson – Mont-Saint-Michel, le trafic est également arrêté car tout le personnel de la Cie des tramways Normands est mobilisé. Le trafic ne reprend qu'en août 1915 avec du personnel et du matériel de l'Etat.

(Voir le plan des lignes de la Manche en page 14)

En conclusion, dans cette guerre d'usure et totale, toute une logistique a été mise en place pour assurer l'effort de guerre. Les chemins de fer, seul moyen de transport de matériels lourds et en quantité sur de longues distances à cette époque, avec la voie maritime, ont pu assurer un rôle capital dans la victoire. La mobilisation des matériels et des personnels cheminots, la centralisation de la direction, ont fait que la crise des transports a pu être évitée.

En bref...

Les relations RENNES-ROUEN améliorées

Depuis le 6 juillet, du lundi au jeudi, la correspondance tant attendue entre le TER n° 852855 Rennes 9 h 06/Caen 12 h 01 et le TER n° 852056 à destination de Rouen est enfin rétablie. *(Elle existait déjà le vendredi et est maintenue)*. En effet, le train Caen-Rouen part désormais à 12 h 15 pour arriver à 13 h 53.

L'ADPCR souhaite maintenant que ces deux trains soient fusionnés afin d'obtenir une relation directe RENNES-ROUEN sans changement.

Des petits déjeuners sur le Paris-Cherbourg

Un test de vente de petits déjeuners à la place a été réalisé les lundi 29 et mardi 30 juin sur les 2 premiers trains CHERBOURG-PARIS (5 h 47 et 7 h 37) et sur le premier PARIS-CHERBOURG (7 h 07). Le but est d'essayer d'améliorer la qualité de service de la ligne.



Guillaume Pépy, Président de la SNCF, l'avait promis lors de sa venue à Caen le 4 mai. Ce test devait permettre d'estimer l'intérêt des voyageurs pour ce type de service et évaluer la faisabilité technique et logistique de la prestation. En cas de conclusion favorable, cette offre pourrait être mise en place d'ici la fin 2015.

Des trains CAEN-GRANVILLE cet été

Profitez des trains directs tous les week-ends du 5 juillet au 30 août 2015 pour visiter Caen et Granville



Concertation publique pour le tramway de CAEN

Une concertation publique a été lancée le 15 juin dernier afin de présenter au public le projet Tramway 2019, avec à la clé six réunions

publiques. Un site <http://www.tramway2019.com> a aussi été mis en ligne pour que les usagers puissent formuler leurs suggestions.



Le saviez-vous ?

Un bus peut transporter l'équivalent de 40 à 50 voitures. Un tramway peut contenir 240 personnes, soit 3 bus ou 177 voitures.

Le contrat de Plan Interrégional État – Régions Vallée de la Seine 2015-2020 a été signé le 25 juin 2015 à Rouen.

Au niveau des infrastructures ferroviaires, il prévoit, avec la réalisation des études préparatoires à la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors pour une réouverture au trafic de fret et l'implantation du GSM-rail sur l'axe Mantes-Cherbourg.

Des Bretons sont venus en train spécial visiter Granville

Sous la houlette de son Président Michel JOINDOT, la sympathique équipe de l'association des Chemins de Fer du Centre-Bretagne (CFCB) a organisé un voyage entre Loudéac et Granville, le 27 juin, à bord de l'autorail X 2900. Une cinquantaine de voyageurs a ainsi pu découvrir et apprécier la "Monaco du Nord". D'autres ont préféré descendre à Pontorson pour rejoindre le Mont-Saint-Michel.



Encore un élément supplémentaire qui confirme la vocation touristique des lignes CAEN-RENNES et PARIS-GRANVILLE.

Dans la Manche, vers une suppression totale des passages à niveau classés préoccupants par l'Etat

Deux passages à niveau sont classés préoccupants par l'Etat. Celui d'Airel (n° 2) et ce lui de Belval (n° 29). Les travaux de sécurisation au niveau d'Airel ont débuté le lundi 27 avril.

Les premiers travaux consistent en l'enfouissement réseaux. Ensuite, suivra la création de deux ronds-points situés de part et d'autre de la voie ferrée.



Il ne restera plus ensuite que celui de Belval dont le remplacement par un ouvrage d'art est prévu en 2017.

Afin de préserver l'avenir et de permettre l'électrification entre Saint-Lô et Granville, l'ADPCR demande que cet ouvrage d'art soit dimensionné en conséquence.

Dernière minute : on avance au niveau de l'information multimodale

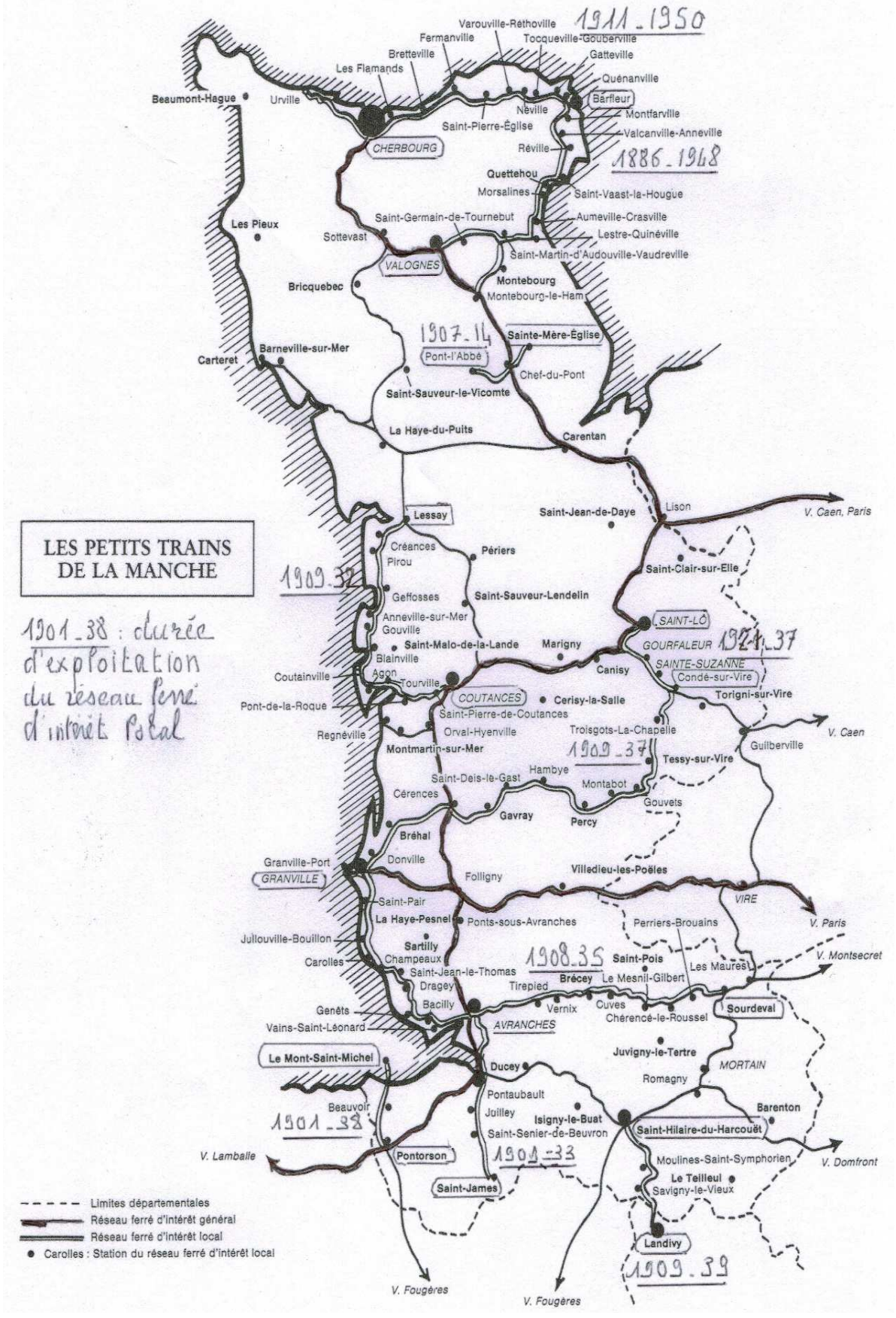
Le conseil départemental de la Manche vient de nous faire savoir que depuis le 8 juillet, un écran multimodal est installé dans le bâtiment-voyageurs de la gare de Cherbourg. Il présente les prochains départs des cars Manéo.

L'image actuellement à l'affichage ne présente que les cars Manéo mais, dès que les capacités techniques le permettront, les horaires des bus Zéphyr de la communauté urbaine seront également relayés.

Départs des cars interurbains		14:31
Lignes	Directions	Prochains départs
50	La Hague Cap Cotentin	16h25
51	Val de Saire	17h25
1	Saint-Lô	17h35
10	Portbail	17h35
12	Barfleur	17h35
1	Saint-Lô	18h25
10	Portbail	18h25
12	Barfleur	18h25
1	Saint-Lô	06h28
12	Barfleur	07h40
1	Saint-Lô	07h43
10	Portbail	09h48

Horaires théoriques soumis aux aléas de circulation.

Un exemple à suivre pour toutes les gares de Basse-Normandie !

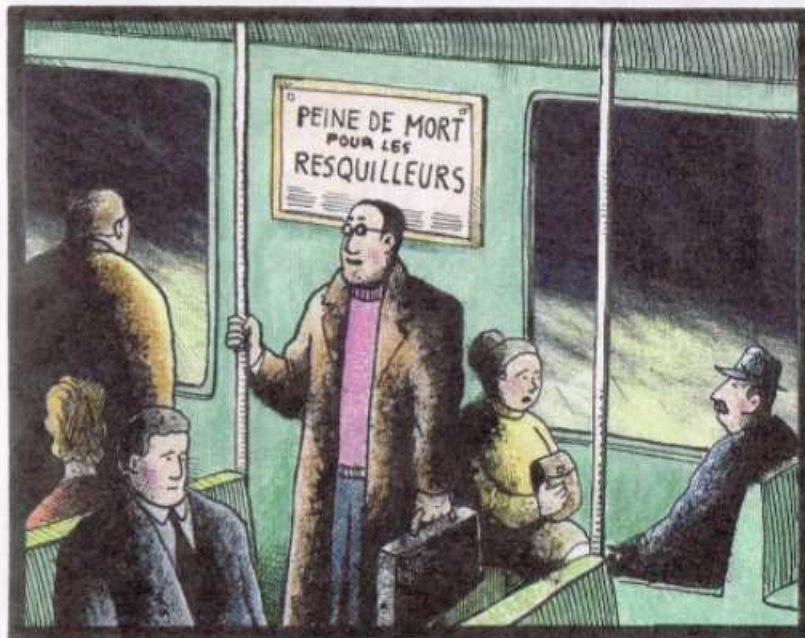


(Source : quand les petits trains faisaient la Manche de A. de Dieuleveult et M Harouy)

SOCIÉTÉ

Gruger rime avec francité

Les Français s'arrogent le droit de ne pas toujours respecter la loi. Comme dans le métro, où la fraude est un moyen assumé de revendiquer une certaine idée de la liberté.



— **Financial Times** Londres

Si vous vivez à Paris et que vous prenez le métro, un jour ou l'autre quelqu'un va se coller à vous et passer le tourniquet à vos frais. Il y a différentes façons de frauder. On peut vous bousculer légèrement en s'excusant d'un geste ou, pendant quelques secondes, vous donner l'impression d'être agressé. Souvent athlétique, le fraudeur saute par-dessus les barrières, quand il ne se faufile pas au-dessous.

Quelle que soit la méthode, la fraude fait partie intégrante du quotidien du Parisien. Selon un porte-parole de la RATP, elle a représenté l'an dernier un manque à gagner d'environ 90 millions d'euros, l'équivalent de "quelque 400 bus neufs ou 15 wagons de dernière génération". Mais le chiffre est plus éloquent lorsqu'on l'exprime en nombre moyen de voyages gratuits par jour : environ 145 000, sur la base d'un ticket plein tarif.

Comment expliquer cette fraude endémique ? Elle est d'autant plus déconcertante que, la plupart du temps, elle se déroule sous les yeux des agents, si indifférents au flux constant des resquilleurs qu'ils ne prennent même plus la peine de détourner le regard.

Dans le Tube londonien, où le prix d'un ticket peut être plusieurs fois celui du métro parisien, la fraude existe, mais elle est loin d'atteindre la même ampleur que de l'autre côté de la Manche. Et il est de plus en plus

difficile de s'y livrer : il fut un temps où il était possible d'échapper au contrôleur à l'entrée et de "payer à l'autre bout de la ligne" en prétendant n'avoir voyagé que trois stations. Aujourd'hui, les fraudeurs sont traités avec beaucoup moins d'indulgence. En 2013, des contrôleurs ont arrêté Jonathan Burrows, directeur général d'un établissement financier, qui a avoué ne pas avoir payé "à de nombreuses reprises" les 21,50 livres (environ 30 euros) que coûte le trajet aller-retour de son domicile à Londres. Cet homme, qui gagnait très confortablement sa vie, a accepté de payer près de 43 000 livres (plus de 59 000 euros) pour échapper à des poursuites judiciaires. Mais, son nom ayant été divulgué, les autorités britanniques chargées de contrôler le secteur bancaire lui ont interdit d'exercer à nouveau dans le domaine de la finance. S'il avait vécu à Paris, Jonathan Burrows aurait pu s'inscrire à l'une des nombreuses "mutuelles" [des associations de resquilleurs] de la ville. Pour une cotisation de 5 à 7 euros par mois, la mutuelle aurait payé son amende – de 33 à 75 euros – si, par le plus improbable des hasards, il s'était fait attraper. Il aurait pu également télécharger l'application Check My Metro, qui indique en temps réel la localisation des contrôleurs.

Pour tenter d'y voir plus clair, je me suis adressé au sociologue Alain Mergier. Dans un café vétuste situé près de la gare du

✚ **Dessin de Cost**
paru dans **Le Soir**,
Bruxelles.

Nord, où il tournait une vidéo de formation pour le personnel de la SNCF, il m'a expliqué que la fraude était une expression de la "francité". "Les Français ont une étrange relation avec la loi. Nous réclamons des lois, que nous jugeons essentielles au bon fonctionnement de la société, mais nous nous réservons le droit de les violer", m'a-t-il expliqué. Pour comprendre ce phénomène, il m'a suggéré d'imaginer deux rouages, l'un étant la primauté du droit, l'autre l'individu. Dans le monde anglo-saxon, les dents des deux rouages s'emboîtent parfaitement. En France, elles s'emboîtent aussi, mais il reste un léger écart. "Cet espace, c'est la liberté". C'est ça, la France."

Résistance. Certains passagers fraudent tout le temps, mais, selon le sociologue, cette attitude n'est pas très française. Eric, employé d'une des nombreuses boutiques du hall de la gare du Nord et fraudeur occasionnel, confirme : "D'habitude, je paie, mais si je n'ai pas d'argent ou que je vois un portillon ouvert, je peux passer sans payer. Ce n'est pas bien grave." Selon Alain Mergier, ces expressions de la liberté* sont soigneusement définies. Il n'est pas question de voler un croissant dans une boulangerie, car il y aurait un délit et une victime. Mais le métro appartient à l'Etat, et l'Etat appartient au peuple, qui "le considère comme un service public. Pour les gens, c'est chez eux."

Une fois le sociologue retourné à son tournage, je reste à me demander à quel point cette manifestation particulière de la liberté à la française* est courante. Alors que je réfléchis à cette question, je reçois un mail d'un confrère parisien. C'est une photo en noir et blanc d'un Jacques Chirac plein de vie en train de sauter par-dessus un tourniquet dans le métro. Il n'est manifestement pas en train de frauder – à la vue de tous –, mais de faire preuve d'une résistance typiquement française au conformisme.

— **Adam Thomson**
Publié le 7 avril

* En français dans le texte.

Gares MARGUERITE YOURCENAR
(1903-1987)
d'émigrants :
Italie du Sud



Des réfugiés marchant dans la neige, Max Alpert (1899-1980), front de l'Est, Seconde Guerre mondiale

© BPK, Berlin, Dist. RMN-Grand Palais / Max Alpert et DR

Extrait du recueil
Les Charités d'Alcippe
© Gallimard, 1984

Fanal rouge, œil sanglant des gares ;
Entre les ballots mis en tas,
Longs hélements, sanglots, bagarres
Émigrants, fuyards, apostats,
Sans patrie entre les états ;
Rails qui se brouillent et s'égarant.

Buffet : trop cher pour y manger ;
Brume sale sur la portière ;
Attendre, obéir, se ranger ;
Douaniers ; à quoi sert la frontière ?
Chaque riche a la terre entière ;
Tout misérable est étranger.

Masques salis que les pleurs lavent,
Trop las pour être révoltés ;
Étirement des faces hâves ;
Le travail pèse ; ils sont bâtés ;
Le vent disperse ; ils sont jetés.
Ce soir la cendre. À quand les laves ?

Tantôt l'hiver, tantôt l'été ;
Froid, soleil, double violence ;
L'accablé, l'amer, l'hébété ;
Ici plainte et plus loin silence ;
Les deux plateaux d'une balance,
Et pour fléau la pauvreté.

Express, lourds, sectionnant l'espace
Le fer, le feu, l'eau, les charbons
Traînent dans la nuit des wagons
Des dormeurs de première classe.
Ils bondissent, les vagabonds.
Peur, stupeur ; le rapide passe.

Bétail fourbu, corps épuisés,
Blocs somnolents que la mort rase,
Ils se signent, terrorisés.
Cri, juron, œil fou qui s'embrase ;
Ils redoutent qu'on les écrase,
Eux, les éternels écrasés.

1934 (1959)

Bulletin d'information de l'ADPCR

ASSOCIATION POUR LA DEFENSE ET LA PROMOTION DU CHEMIN DE FER ET DE L'INTERMODALITE
DANS L'OUEST DE LA REGION NORMANDIE

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