



adpcr



association pour la **d**éfense et la **p**romotion du **C**hemin de fer
et de l'intermodalité dans l'ouest de la **r**égion Normandie

ADPCR-INFOS n°87
Janvier 2016



***Hier : la Basse et la Haute-Normandie,
Aujourd'hui : la Normandie***

ÉDITO - *Le temps des Vœux*

En cette période d'inquiétude, de doute, voire de désespérance en l'avenir, l'arrivée de la nouvelle année est, pour chacun, l'occasion de présenter nos meilleurs vœux à tous ceux qui nous sont proches. L'ADPCR ne faillira pas à la tradition.

Le Conseil d'administration se joint à moi pour souhaiter que 2016 vous garde en bonne santé et vous apporte, ainsi qu'à vos familles, joie, bonheur et foi dans l'avenir.

Nos vœux vont vers les nouveaux conseillers régionaux. Qu'ils aient à cœur de défendre tous les Normands sans exception et sans parti pris. Demain ils auront la lourde tâche de redonner aux transports publics un nouveau souffle. Ils pourront compter sur la compétence et l'expertise de notre association qu'ils ont unanimement reconnue lors de la soirée-débat organisée par l'ADPCR le 27 octobre à Saint-Lô.

Hervé Morin, le futur président de la Normandie réunifiée nous a promis un plan Marshall pour le train. Nous lui rappelons que Laurent Beauvais, alors président de la Basse-Normandie, lui a montré le chemin à suivre en investissant massivement dans le renouvellement du matériel ferroviaire, en particulier sur Paris-Granville. Demain, la nouvelle région Normandie aura à faire face à quatre urgences : le renouvellement sans attendre des trains Intercités entre Paris et Cherbourg, le retour des usagers vers le rail alors que la chute de la fréquentation dans les trains grandes lignes mais aussi dans les TER est continue, la clarification de la tarification et la mise en place d'une vraie intermodalité.

Osons également former le vœu que la COP 21 ne reste pas lettre morte et que nos gouvernants auront le courage d'engager les réformes qui protégeront vraiment notre planète, sans oublier que le transport est une source importante de pollution. La politique

qui consiste à donner la primauté aux transports routier et aérien sans les taxer à la juste mesure des dégâts qu'ils provoquent sur notre environnement et sur notre santé, relève de la politique de l'autruche et nous conduit droit dans le mur. Chaque moyen de transport a sa zone de pertinence, ayons le courage d'avoir une vue globale de l'économie et non une vue partisane soumise aux lobbys. C'est ainsi que notre pays fera de vraies économies.

L'ADPCR ose faire le vœu de voir en 2016, SNCF se réformer en profondeur pour proposer aux usagers un service de qualité qui donne vraiment envie de prendre le train. Faudra-t-il en venir à la libéralisation du transport ferroviaire pour que SNCF revoie ses coûts de production à la baisse et redevienne concurrentielle en France métropolitaine ?

Vœux de longue vie à la toute jeune FNAUT Normandie qui a vu le jour en décembre dernier. Nous sommes certains que, fédérant les différentes associations défendant le transport public, elle saura peser, dès 2016, sur les décisions que prendront nos élus. Décisions qui engageront pour longtemps l'avenir de la Normandie. Soyez certains qu'au sein de la FNAUT Normandie, l'ADPCR, tout en gardant son indépendance, aura un rôle déterminant.

Enfin nos vœux vont vers tous les usagers des lignes normandes et en particulier celles qui sont à l'ouest de Caen et d'Argentan. Qu'ils n'hésitent pas à venir grossir les rangs des associations qui œuvrent pour que les transports collectifs leur facilitent la vie au quotidien.

Croire en l'avenir, tel est l'objectif de l'ADPCR pour 2016.

Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR



SOMMAIRE

1. La soirée débat du 27 octobre	4
2. Ouverture de lignes de cars Macron	6
3. Le service annuel 2016 est entré en vigueur le dimanche 13 décembre	8
4. Réunion du 2 décembre avec M. VIAUD, Directeur Voyageurs Basse-Normandie	10
5. Flash sur la ligne Paris-Granville	12
6. Création d'une association FNAUT Normandie	13
7. Témoignage d'un Agent du service commercial train (ASCT)	15
8. Les ascenseurs de la passerelle de la gare de Lison «Notre monstre du Loch Ness» ?	16
9. La première guerre mondiale et les chemins de fer (suite 4)	17
10. Revue de presse	19



N'OUBLIEZ PAS :

l'assemblée générale de l'ADPCR
aura lieu

le **samedi 30 janvier 2016 à 14 h 00**
salle Arthur Turmet à MOON-SUR-ELLE,
(près de la mairie, à 2Km de la gare de Lison)



1. LA SOIRÉE DÉBAT DU 27 OCTOBRE, OU COMMENT L'ADPCR S'EST INVITÉE DANS LA CAMPAGNE ÉLECTORALE.

Placer le transport ferroviaire au centre des débats de la future campagne pour les régionales, tel était le défi que s'était fixé l'ADPCR. Défi relevé grâce au travail acharné des membres du Conseil d'administration et du bureau en particulier. Défi gagné grâce au bulletin ADPCR-INFOS n° 86 reprenant, à la fois, une analyse sans concession du transport ferroviaire en Normandie et l'ensemble de nos propositions à court, moyen et long terme. Ce bulletin, diffusé à plus de 1200 exemplaires, a suscité de nombreuses réactions tant au niveau des usagers, de la SNCF, qu'au niveau des élus. Il a servi de support à la première partie de la soirée-débat que nous avons souhaité organiser avec les futurs candidats à l'élection du tout nouveau Conseil Régional de la Normandie réunifiée. Défi doublement gagné car, malgré toutes les difficultés rencontrées pour trouver une date permettant aux principales têtes de liste de participer au débat, le 27 octobre à 20h30, la salle du Centre Culturel Jean Lurçat à Saint-Lô était pleine, la presse écrite et les médias audiovisuels présents pour couvrir l'événement.



Plus de 100 personnes, dont de très nombreux élus, sont venues écouter et interroger les six candidats qui avaient répondu à l'invitation de l'ADPCR. Le président en exercice du dernier Conseil régional de Basse-Normandie, Monsieur Laurent Beauvais et tête de liste du

PS-PRG dans l'Orne, Monsieur Hervé Morin, député, tête de liste pour l'UDI-LR et le Modem, Monsieur François Dufour tête de liste EELV dans la Manche, Monsieur Nicolas Calbrix, tête de liste de Debout la France, Monsieur Nicolas Goury, candidat chargé des transports pour le FN et Monsieur Grégory Laloyer pour le PC-Front de Gauche composaient une table ronde équilibrée et représentative des forces politiques de Haute et de Basse-Normandie.

Monsieur Brière, maire de Saint-Lô, que l'ADPCR remercie vivement pour la mise à disposition de la salle, a accueilli l'ensemble des participants à la soirée, en soulignant le choix judicieux du lieu compte-tenu de l'importance des transports pour Saint-Lô et sa région.

Discours d'introduction par le Président Xavier Jacquet

L'ADPCR, en tant qu'association de défense des usagers des transports collectifs, s'associe à la peine des familles plongées dans le deuil lors de la catastrophe de Puisseguin. Au-delà de toutes polémiques, ce drame montre combien notre combat pour le maintien et le développement du transport ferroviaire n'est pas vain. Ce soir, nos pensées sont tournées vers les victimes.

Il y a un quart de siècle, face au projet de fermeture de la ligne Caen-Rennes au sud de Coutances, le Saint-Lois, Guy Fontenelle, mobilisait tous ceux qui voyaient dans cette fermeture la mise à l'écart d'une partie de notre territoire normand. Ainsi est née, en 1991, l'ADPCR qui, par sa mobilisation, a obtenu le maintien de la ligne en 1997 et sa modernisation depuis 2003, dans le cadre des contrats de plans Etat-Région.

En 2017, la modernisation de la ligne sera achevée. Aussi nous avons décidé, en accord avec les autres associations d'usagers de Basse-Normandie, d'étendre

le champ d'action de l'ADPCR à l'ouest de la Normandie. La carte (ci-dessous) vous indique les lignes qui entrent dorénavant dans notre champ d'action : Caen-Rennes, Caen-Cherbourg et Argentan-Granville.



Forte de nos 25 années d'expérience, de nos 400 adhérents et de nos propositions, nous participons régulièrement à des rencontres avec les services de transports du Conseil Régional de Basse-Normandie et du Conseil Départemental de la Manche, avec la Direction TER Basse-Normandie et avec la SNCF Intercités pour les lignes Paris-Cherbourg et Paris-Granville.



L'ADPCR est également adhérente de la FNAUT, au niveau régional et national. A l'issue des deux «Grenelle de l'environnement», nous avons de bonnes raisons de croire en l'avenir du chemin de fer en France métropolitaine et dans notre région. Le transport ferroviaire, économe en énergie fossile, respectueux de l'environnement, devait permettre au plus grand nombre de voyager en toute sécurité. Hélas, la violence de quelques-uns a sonné le glas de l'écotaxe et des bonnes intentions. A en croire les médias, le transport ferroviaire est devenu en l'espace de trois ans, polluant, coûteux, réservé aux riches, roulant sur des infrastructures d'un autre siècle donc dangereux et ses défenseurs d'affreux conservateurs, jaloux des autocars et de Blablacar. L'ADPCR ne pouvait que réagir à de telles affirmations car nous restons convaincus que le chemin de fer, intégré dans une politique globale des transports, garde toute sa pertinence au 21ème siècle. Gouverner c'est prévoir, donc avoir une vision claire de l'avenir, même si tout investissement comporte une part de risques. C'est pourquoi à la veille de l'unification de la Normandie, l'ADPCR entend vous faire part de ses propositions et, à travers les débats que nous aurons avec les candidats au futur Conseil Régional de Normandie, mieux appréhender pour mieux peser le jour du scrutin sur le futur du transport ferroviaire et de l'intermodalité en Normandie.

Quel avenir pour le transport ferroviaire et l'intermodalité dans la Normandie réunifiée ?

Tel était le thème de la table ronde, animée de main de maître par Bertrand Tierce, journaliste économique reconnu qui a permis aux candidats d'exprimer leurs convergences ou leurs désaccords. Ceux qui seraient venus dans l'espoir d'assister à un combat de boxe en ont été pour leurs frais.

Le débat fut cordial. Les carences du transport ferroviaire en Normandie ont fait l'objet d'un large consensus, chacun a souligné combien aujourd'hui la qualité du service rendu par la SNCF était insuffisante et le coût beaucoup trop élevé. Si des désaccords sont apparus, ils ont essentiellement porté sur le financement des nouvelles infrastructures (Ligne Nouvelle Paris-Normandie), le remplacement des trains Intercités ou le développement des TER. Globalement, nous dirons que l'actuelle majorité considère que c'est à l'Etat de prendre ses responsabilités et dit qu'elle ne pourra pas financer les coûts supplémentaires d'exploitation liés au développement des TER et au maintien des Intercités. L'opposition, au contraire, proclame que la région devra suppléer l'Etat en cas de défaillance et financer le développement du réseau. Réalisme d'un côté, promesse électorale de l'autre ? L'ADPCR est intervenue dans le débat pour démontrer que la Région pouvait faire mieux avec moins. Cela nécessite la remise à plat de l'ensemble des dessertes interurbaines (trains et cars), source d'amélioration et d'économie de moyens, par exemple en supprimant de nombreux doublons, en créant de véritables nœuds de correspondances...

Un regret cependant, alors que l'ADPCR avait mis en évidence l'explosion des coûts d'exploitation de SNCF, aucun des candidats n'a proposé de solutions qui obligeraient l'exploitant historique à se remettre en question et à réduire sa facture d'au moins 30% (comme en Allemagne) au lieu toujours être à la hausse. Manque d'imagination ou peur d'ébrécher un monopole ?

Unaniment, les candidats ont confirmé qu'ils consulteraient les associations d'usagers et l'ADPCR en particulier. Nous répondrons toujours présent. Cependant ils sont prévenus : nous serons toujours là pour leur rappeler qu'unaniment, ils ont affirmé le 27 octobre que le transport ferroviaire était indispensable au futur de la Normandie.

Si vous n'avez pas pu assister à cette soirée vous pourrez retrouver sur notre site www.adpcr.fr l'essentiel des articles de presse ainsi que l'intégralité du diaporama qui a servi de support à l'exposé de nos propositions présenté par Daniel Gréboval, notre trésorier et nouveau président de la FNAUT Normandie.

2. OUVERTURE DE LIGNES DE CARS MACRON

La loi Macron (loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques) a été publiée au Journal Officiel du vendredi 7 août 2015. Elle prévoit notamment de libéraliser la création de nouvelles lignes d'autocars de longue distance.

Pour l'instant, la Basse-Normandie est concernée par l'ouverture de deux lignes qui viennent en concurrence frontale avec les trains existants :

La liaison CAEN-PARIS, à partir du lundi 16 novembre. Là, avec ses cars OUIBUS, la SNCF se concurrence elle-même. N'est-elle pas en train de mettre en place le scénario catastrophe qu'elle avait proposé dans le cadre de la réforme des trains Intercités à la Commission Duron ?

Avec OUIBUS, l'Etat et la SNCF atteindront deux objectifs :

- moins de dépenses pour renouveler le matériel roulant,
- supprimer les lignes les moins fréquentées, souvent du fait d'un service squelettique



Mais il ne semble pas que l'utilisateur y trouvera son compte, les prix attractifs cachent le reste. On ne nous parle pas de la sécurité alors que de récents événements dramatiques mettent en évidence la supériorité du train sur l'autocar.

Et la ponctualité ? Avec les embouteillages fréquents, les horaires seront-ils respectés ? Et que deviennent la réduction des gaz à effet de serre et les économies d'énergie ? L'usure des routes (4 fois plus qu'une voiture), les coûts/santé des citoyens encore plus « empoisonnés » sont-ils inclus dans le prix du billet ? Considéré comme le moyen de transport des pauvres, ce nouveau moyen de déplacement à longue distance n'est-il pas en fait qu'une sorte de retour à la 3ème classe qui avait été abandonnée par la SNCF en 1956 !

Au lieu de ce système, nous demandons la mise en place de « petits prix » : Prem's, Happy Hour, tarifs famille et de trains low-cost 100% ECO en fin de semaine, comme sur Paris-Nantes.

La liaison CAEN-RENNES est aussi concernée par cette nouvelle loi. Là, ce n'est pas la SNCF mais ISILINES, filiale du groupe TRANSDEV, qui a ouvert une ligne de cars directs entre ces deux villes à compter du 1er décembre 2015, à raison d'un aller et retour par jour, dans le cadre d'une relation NANTES-LILLE et ceci en 2h30. Les arrêts étant distants de plus de 100 km, aucune déclaration préalable n'est requise.



Et depuis le 11 décembre, un autre exploitant sévit entre CAEN et RENNES. Il s'agit de la société FLIXBUS qui assure un aller et retour quotidien entre RENNES et LILLE. Et cette fois, la ville d'AVRANCHES est desservie, pour se rendre dans les villes en direction de Lille seulement car entre Rennes et Avranches, la distance étant inférieure à 100 km, une déclaration auprès de l'ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) aurait été nécessaire. En effet, dans ce cas, si une autorité organisatrice de transport – collectivité locale ou Etat - conteste la création d'une desserte routière parce qu'elle craint un impact important sur l'équilibre économique d'un service public de transport conventionné (TER, TET, car départemental), elle peut saisir l'Arafer dans les deux mois suivant la déclaration, en vue de limiter ou d'interdire les services délivrés sur cette nouvelle liaison.

L'ADPCR regrette vivement la mise en place de ces autocars qui viennent en concurrence directe avec les TER Caen-Rennes financés par la Région Basse-Normandie. L'Etat, la Région Basse-Normandie et aussi la Bretagne, les départements de la Manche et du Calvados et les villes ont investi 136 millions d'euros pour remettre à niveau les voies et les gares entre Lison et Dol de Bretagne.

Bien entendu, l'ADPCR croit toujours à la supériorité du train sur l'autocar. Si l'on veut qu'il continue à être emprunté sur cette relation, plusieurs pistes doivent être explorées et faire l'objet d'une campagne de promotion agressive :

Les trains Caen-Rennes qui circulent sur 3 lignes (Paris-Cherbourg, Lison-Dol et Saint-Malo-Rennes) doivent jouer à fond leur rôle de cabotage c'est-à-dire la desserte entre les différentes gares. Il faut mettre en valeur les relations qu'ils permettent et qui sont impossibles avec les nouveaux autocars par exemple: Cherbourg-Rennes, Saint-Lô-Dinan, Granville-Saint-Malo, etc... et surtout la

desserte du prestigieux site du Mont-Saint-Michel qui attire chaque année des millions de visiteurs.

C'est aussi le moment de relancer nos propositions faites à plusieurs reprises :

- faire passer certains trains Caen-Rennes par Granville afin d'offrir des relations directes entre ce bassin de vie de 45 000 habitants et les 2 capitales régionales attractives pour le Sud-Manche,
- accélérer les trains Caen-Rennes,
- créer des trains Rouen-Caen-Rennes directs,
- réaliser des nœuds de correspondance, notamment à Caen, pour faciliter les relations avec changement,
- développer le service train + vélo en augmentant, pendant l'été, le nombre de places pour ce mode doux de déplacement.

Nous voulons également proposer une idée innovante en demandant au Conseil Régional et à la SNCF d'étudier, au niveau de la Normandie, en liaison avec les associations d'usagers, le covoiturage ferroviaire à l'instar de ce qui existe au niveau de Thalys. (Cf. www.thalys.com/fr/fr/offres-et-tarifs/tickup)

Sur le plan commercial, nous demandons également instamment au Conseil Régional et à la SNCF de proposer des «petits prix» afin d'attirer et de maintenir la clientèle qui pourrait être tentée par d'autres moyens de déplacement mettant en péril la survie des liaisons Caen-Rennes. Il faut savoir également que Caen-Rennes en TER c'est 23 allers et retours par semaine tandis que Isilines n'en assure que 7, sans possibilité de faire l'aller et retour le même jour.

Avec la loi Macron, sur la Normandie réunifiée, c'est :

- 3 allers et retours CAEN-PARIS précités,
- 14 allers et retours entre LE HAVRE et PARIS avec

En réaction à la mise en place des cars Macron, nous avons adressé à la presse le communiqué ci-dessous pour annoncer la manifestation que nous dû annuler suite aux attentats de Paris.

PEPY écrit-il le premier chapitre du scénario catastrophe en créant les OUIBUS Caen-Paris ?

Le 4 mai dernier, le président de la SNCF déclarait aux élus et associations d'usagers réunis à Caen : **Supprimer des trains Intercités et des arrêts dans les gares intermédiaires entre Paris-Caen et Cherbourg est un scénario catastrophe absurde et inimaginable.** Bien au contraire, et même si la ligne Paris-Cherbourg était devenue déficitaire suite à une baisse de fréquentation, la SNCF, ayant une dette vis-à-vis de la Basse-Normandie, allait mettre en œuvre un plan ambitieux de reconquête de la clientèle en faveur du train. Nous n'avons rien vu de tel jusqu'à ce lundi 16 novembre. **L'ambition de la SNCF s'appelle OUIBUS des cars soi-disant «Low-Cost» qui vont relier trois fois par jour et sans arrêt intermédiaire Caen à Paris en plus de 3 h au lieu de 1 h 50 en train !!!**

en plus 5 allers et retours entre ROUEN et PARIS, répartis entre OUIBUS, ISILINES et FLIXBUS,

- 2 allers et retours DIEPPE-PARIS avec FLIXBUS,
- la relation NANTES-RENNES-CAEN-LILLE précitée.



Les prix attractifs proposés (actuellement) pour ces cars, vont-ils amener vers les transports publics une clientèle qui ne voyageait pas ou déçue par le covoiturage ? L'ADPCR pense au contraire qu'ils vont contribuer à vider les trains ! Ces prix sont-ils soutenables sur le long terme ? Qu'en adviendra-t-il lorsque les liaisons ferroviaires seront fermées ?

Et pour finir, nous pointons du doigt une incohérence du Gouvernement consistant à autoriser la création de telles lignes qui ont une incidence négative sur le trafic ferroviaire alors qu'il refuse toute ouverture à la concurrence dans le domaine ferroviaire qui permettrait, dans le cadre d'une délégation de service public, de faire baisser les coûts pour les régions et ainsi d'améliorer le service rendu à l'utilisateur. Ainsi, si Transdev avait la possibilité de concurrencer la SNCF sur le rail, il n'aurait sans doute pas envie de se tirer une balle dans le pied en ouvrant des lignes de bus venant potentiellement en confrontation avec le train.

Nous n'en doutons pas, le secret espoir de la SNCF est de vider encore plus les trains afin de démontrer à l'Etat la pertinence de son plan catastrophe et de tuer dans l'œuf les espoirs que les Normands fondaient dans les conclusions du rapport Duron.

Au moment où se renégociera avec l'Etat, la convention des trains Intercités, la région Normandie n'aura plus d'autres solutions que de pleurer ou de mettre la main à la poche.

Le 27 octobre, lors de la soirée-débat organisée par notre association, nous avons entendu, les futurs candidats au Conseil régional, unanimement, défendre le transport ferroviaire en Normandie. Maintenant passons des paroles aux actes. Aussi, nous invitons les candidats et tous les élus bas et haut-normands à manifester à nos côtés le lundi 16 novembre à 9 h en gare de Caen. Ensemble nous dirons **NON aux OUIBUS et OUI aux NON-BUS c'est-à-dire aux trains.**

Xavier JACQUET, Président de l'ADPCR



3. LE SERVICE ANNUEL 2016 EST ENTRÉ EN VIGUEUR LE DIMANCHE 13 DÉCEMBRE

On note quelques améliorations sur la ligne CAEN-RENNES.

Du lundi au vendredi, le TER n° 852855 voit son temps de parcours diminué de 12mn, il part désormais à 9h02 de RENNES, pour arriver à CAEN à 11h45. De ce fait, il assurera à LISON une excellente correspondance avec le train Intercités n° 3304 CHERBOURG-PARIS.

Ainsi, on obtient les temps de trajet suivants :

- Pontorson-Paris 3h56
- Avranches-Paris 3h39
- Folligny-Paris 3h26
- Coutances-Paris 3h05
- Saint-Lô-Paris 2h45

Il continuera bien sûr à assurer, à Caen, la correspondance avec le TER n° 852854 partant pour Rouen à 12h15.

On notera aussi que 2 trains Rennes-Caen sont accélérés de 20 mn le vendredi :

- le TER n° 852867 qui part à 16h30 effectuera le trajet en 2h53 et
- le TER n° 852873 qui part à 18h24 effectuera le trajet en 2h47.

Mais, cette accélération entraîne un désagrément dans l'autre sens, en raison des contraintes de la voie unique qui ne dispose pas de suffisamment de points de croisement. Ainsi, le vendredi, le TER n° 852867 avancé ne peut pas croiser le TER Caen-Rennes n° 852821 qui

a donc dû être retardé de 20 mn, il part désormais à 19h29. Ceci est pénalisant pour les voyageurs en provenance de Paris qui devront attendre 26 mn et ceux en provenance de Rouen qui devront patienter 48 mn. Seul avantage : il relèvera à Lison la correspondance du train Intercités n° 3320 partant de Cherbourg à 19h09. Malheureusement, cette possibilité n'est pas mentionnée sur la fiche-horaire régionale Cherbourg-Rennes !



Entre Caen et Cherbourg, pas de changements fondamentaux si ce n'est le TER n° 852805 qui circulera, du lundi au vendredi dans le même horaire (8h01/9h13), ceci entraîne un gain de temps pour les relations sud-nord manchoises,

Sur la ligne Paris-Granville, après la fermeture pour travaux pendant 10 semaines entre Dreux et Argentan et une période de ralentissement des circulations, le

trafic a repris normalement le dimanche 13 décembre à la grande satisfaction des usagers qui ont dû faire face à des périodes très mouvementées. Afin de compenser les nuisances infligées aux usagers pendant cette période mouvementée, la SNCF nous a annoncé la mise en vente prochainement de billets «à petits prix».



Dorénavant, avec l'arrivée des automoteurs Régiolis, la mise en service de l'atelier de maintenance de Granville et les travaux de voies, les usagers attendent une meilleure qualité de service sur cette ligne indispensable aux habitants de l'Orne et du Sud-Manche ainsi qu'aux touristes de la Baie du Mont-Saint-Michel.

Pour ces derniers, nous avons maintenant la certitude qu'une relation Paris-Le-Mont-Saint-Michel sera mise en place à partir de l'été prochain. Les voyageurs quitteront la gare Vaugirard-Montparnasse 3 le matin en direction de la gare de Villedieu-les-Poêles d'où un autocar grand confort les conduira à la Caserne pour prendre la navette en direction du Mont. Un aller simple ou un aller et retour à prix très attractifs seront proposés, avec visite de la Merveille incluse. L'autocar du retour sera

en correspondance avec le dernier train qui rejoint la capitale. Ce produit touristique ne sera commercialisé que sur internet et fera l'objet d'une réservation préalable. Cette relation est mise en place dans l'attente de la liaison directe Paris-Pontorson/Mont-Saint-Michel en Régiolis prévue à partir de 2020.

Et enfin, dans l'attente de la création de nouveaux trains entre Caen et Rouen et pour étoffer la desserte l'après-midi, deux allers et retours par autocars sont créés du lundi au vendredi. Le trajet direct entre ces deux villes sera effectué en 1h40 avec l'emprunt de l'autoroute A13.



Nous pouvons seulement regretter que, là encore, les correspondances n'aient pas été optimisées en gare de Caen. Par exemple, le car en provenance de Rouen arrive à Caen à 17h10 alors que, du lundi au vendredi, le train en direction de Cherbourg part à 17h02 et que le vendredi, le train en direction de Rennes part à 17h09 ! Là, on ne peut pas nous faire état de problèmes de sillons ou de croisements !



4. RÉUNION DU 2 DÉCEMBRE AVEC M. VIAUD, DIRECTEUR VOYAGEURS BASSE-NORMANDIE

Pour montrer l'opposition de l'ADPCR à la mise en service par la SNCF des OUIBUS entre Caen et Paris, nous avons programmé une manifestation le 16 novembre en gare de Caen. Manifestation malheureusement annulée à cause des dramatiques événements parisiens du week-end précédent.

Ce fut cependant l'occasion d'un échange avec la Direction régionale Basse-Normandie de la SNCF et son Directeur M. VIAUD. Ce dernier proposa une rencontre le 2 décembre à Caen avec des membres du bureau de l'ADPCR. Il souhaitait nous expliquer le pourquoi et le comment des nouvelles orientations de SNCF. Nous lui proposons alors un entretien sous forme d'interview, ce qu'il accepte.

En introduction à la réunion M. VIAUD aborde ce qui constitue pour lui les deux grands sujets d'actualité en Basse-Normandie : la fusion des deux régions normandes et la baisse continue de fréquentation sur les lignes bas-normandes. Il ajoute que si la fraude reste problématique, elle reste stable et n'est pas la principale cause de la dégradation des comptes d'exploitation. La cause principale serait plus certainement le covoiturage, la baisse du prix du carburant et maintenant la concurrence des cars Macron (voir l'article en page 6 de ce numéro) qui a conduit la SNCF à contre-attaquer en créant OUIBUS.

Question ADPCR : A la place des bus, pourquoi ne pas proposer aux heures creuses entre Caen et Paris, un nombre équivalent de places de train au même prix que le bus ? Tout le monde y gagnerait ?

Réponse M. VIAUD : «Cela serait possible mais dans ce cas, la réservation obligatoire est indispensable et les associations d'usagers n'en ont pas voulu».

L'ADPCR lui précise alors que lorsqu'il a été question de l'imposer aux usagers, il n'était proposé aucune contrepartie. Il s'agissait pour la SNCF de régler un problème de gestion du matériel sans autre proposition. Cependant, si la réservation obligatoire ne s'applique qu'au contingent de places à petits prix, dans une voiture dédiée, l'ADPCR y est favorable.

Question ADPCR : La fusion des deux Régions normandes ne conduira-t-elle pas la SNCF à regrouper l'ensemble des directions régionales à Rouen ? Dans ce cas l'ouest de la Normandie courrait le risque d'être le parent pauvre du transport ferroviaire en Normandie. L'intensification des relations entre Caen et Rouen ne se fera-t-elle pas au détriment des autres dessertes ?

Réponse M. VIAUD : «Bien sûr tout est à construire, à commencer par le siège de la Direction TER qui sera nécessairement près du siège du Conseil Régional. Dans le Contrat Plan Etat Région, plusieurs choses ont été actées :

- l'électrification de la sortie du dépôt de Caen jusqu'à la gare, ce qui permettra de faire les manœuvres en

10mn au lieu de 40.

- la création d'une triple-fosse pour faire la maintenance des trains Corail, financement 50 % SNCF, 50 % Conseil Régional (il existe une maintenance de niveau 1 à Cherbourg).

Notons aussi l'acquisition, avec un financement 100% SNCF, d'une machine à laver plus performante et moins consommatrice en eau et permettant le lavage des rames TER et Intercités.

Pour le reste tout va dépendre des décisions du nouveau Conseil régional.»

Nous abordons ensuite la problématique du renouvellement des trains «Intercités»

Question ADPCR : Le matériel TET sera en fin de vie en 2017/18 sera-t-il remplacé en temps voulu et par quel type de train ? L'ADPCR, comme les constructeurs français (Alstom et Bombardier), défend l'idée d'abandonner le 250 km/h prévu pour la LNPN, pour le 200, source d'économie car non soumis aux règles de la grande vitesse ?

Réponse M. VIAUD : «On doit espérer que le matériel sera renouvelé avant 2020 mais la convention TET entre l'Etat et la SNCF se termine le 31/12/2015, après avoir été prolongée une première fois et il n'y a aucune nouvelle de ce côté-là, ce qui est très problématique. Ce renouvellement conditionne pratiquement tout : l'Etat s'engagera-t-il à la hauteur des besoins du territoire ? Les nouvelles régions devront-elles y participer ? Quant au choix du matériel, il ne serait pas pertinent de faire rouler un matériel conçu pour le 250 km/h sur nos lignes, la grande vitesse est synonyme de coûts très élevés et de complexité d'utilisation. De plus sur nos lignes cela représenterait des gains de temps presque infimes, 2mn sur un trajet entre Mantes et Caen.»



Nous sommes ensuite passés aux problèmes posés par la ligne Paris-Granville.

Question ADPCR : Les travaux qui ont interrompu le service à Argentan seront-ils terminés à la date prévue?



Les nouveaux Régiolis ont subi de graves dommages suite au patinage sur les feuilles mortes. Comment cela est-il possible avec un matériel moderne ? Sont-ils adaptés à la ligne Paris-Granville ?

Réponse M. VIAUD : «le trafic a repris à la date prévue. De fait, 9 rames Régiolis ont enrayé et sont parties en reprofilage des roues et Alstom apporte des modifications aux logiciels d'anti-patinage. Elles seront de retour dès le premier week-end de décembre. Quant aux rumeurs selon lesquelles le matériel ne serait pas adapté à la ligne, je pense que ce n'est pas le cas.»

Question ADPCR : Divers bruits courent sur la reconduction ou non de la Ligne Baie en été 2016 ? La mise en service de relation Paris-Le Mont-Saint-Michel avec des cars à haut niveau de confort en correspondance à Villedieu est-elle toujours programmée pour l'été 2016 ? L'ADPCR souhaite qu'un train s'arrête à Versailles où il pourrait assurer la correspondance avec le TGV pour Lyon et Marseille est-ce envisageable ?

Réponse M. VIAUD : «Pour le maintien du Ligne Baie, cela dépend en grande partie du Conseil Régional de Bretagne, certains responsables ne veulent pas apporter le financement nécessaire, d'autres oui... En ce qui concerne le Directeur Voyageurs Basse-Normandie, il fait ce qui est nécessaire en terme de prévisions de matériel, de moyens humains pour reconduire cette action en attendant les décisions précises.»

Au sujet de la mise en place des cars entre Villedieu et le Mont-Saint-Michel dès le mois de Mai 2016, tout est calé. Le trajet se fera sans aucun arrêt entre Villedieu et Le Mont puisqu'il s'agit bien d'un nouveau produit touristique entre Paris et le Mont-Saint-Michel. La commercialisation est prévue selon la même logique à savoir un tarif unique et très modéré Paris-Le Mont avec visite de la Merveille incluse. Il sera vendu exclusivement sur www.voyages-sncf.com. La réservation sera obligatoire, une voiture sera dédiée aux voyageurs touristes du Mont avec une décoration intérieure particulière qui a été choisie en partenariat avec le Comité Régional du Tourisme. La gare de Vaugirard sera décorée aux couleurs de la Normandie.»

Pour l'arrêt à Versailles pas de réponse.

Le temps de notre interview étant écoulé nous risquons deux dernières questions.

Question ADPCR : Les autorails X 73500, connaissent des problèmes de déshuntages qui ont conduit la SNCF à les faire circuler en doublette. Cela ne va-t-il pas vous conduire à remplacer des trains par des cars ?

Réponse M. VIAUD : «le manque de fiabilité des X 73500 lié aux problèmes de déshuntages, impose pour des raisons de sécurité, qu'ils roulent tous en couple entre Caen et Coutances. Cela ne pose actuellement aucun problème de parc. Actuellement, des X 73500 ont repris le service TER entre Argentan et Dreux, une dérogation pour circulation en unité simple a été demandée et obtenue. L'été prochain, il sera nécessaire d'envoyer ce type de matériel en renfort sur la ligne Trouville/Deauville-Dives-Cabourg, de ce fait, le service TER entre Dreux et Argentan sera vraisemblablement assuré par autocars.»



Question ADPCR : L'ADPCR pense que si la SNCF ne réduit pas ses coûts de production, le ferroviaire en France et en Normandie en particulier (pas de TGV) va droit dans le mur. Que pouvez-vous nous répondre à cette question qui fâche ?

Réponse M. VIAUD : «Le modèle de production de la SNCF n'est plus adapté, il est nécessaire que l'organisation évolue. Une simplification des organigrammes est envisagée et la transformation se profile. Sachez cependant que le transport ferroviaire ne peut exister que s'il est intégré aux autres modes de transport en un mot ce que SNCF appelle la MOBILITE.»

Pour résumer cet entretien, il est évident qu'entre l'Etat qui se tait sur une convention qui doit être signée dans quelques jours, une nouvelle région dont on ignorait alors où sera son siège, des problématiques de matériel et de fréquentation, des usagers chaque jour soumis à des retards, des trains mal préparés, tout reste très fluctuant et la vigilance de tous les usagers et particulièrement de leurs associations est plus que jamais de mise.

L'ADPCR remercie sincèrement Monsieur VIAUD pour son accueil, son écoute et les réponses apportées à nos questions.

Propos recueillis par Xavier Jacquet et Jacqueline Guillemet

5. FLASH SUR LA LIGNE PARIS-GRANVILLE

La fin des travaux

Pendant les 10 semaines de fermeture entre Argentan et Dreux, les usagers ont utilisé des itinéraires de remplacement :

- Granville-Argentan en train puis car Argentan-Dreux et train Transilien Dreux-Paris,
- Granville-Argentan-Le Mans-Paris,
- Granville-Caen-Paris,
- Granville-Rennes-Paris.



Pendant cette période, une baisse importante du nombre de voyageurs a été constatée. De ce fait, les circulations prévues en unité multiple ont majoritairement été assurées en unité simple (un seul engin).



Travaux entre Surdon et Dreux

Le service a repris normalement le dimanche 29 novembre dans l'après-midi. Les voyageurs sont de retour, mais certains ont abandonné le train pour se tourner vers le covoiturage qu'ils ont pu expérimenter et dont ils sont satisfaits.



Pendant cette période, il a fallu également, comme chaque année, faire face aux feuilles mortes qui ont entraîné de nombreux incidents : patinage, enrayage, suivis d'immobilisations pour reprofilage et de suppression de trains.

Le point sur le matériel roulant

Les rames Régiolis

L'effectif des rames Régiolis est redevenu normal après retour des rames détachées en Picardie. Actuellement, 14 rames, numérotées de 84557 à 84583 sont livrées. Le dernier élément (84585) le sera en janvier ou février. Les problèmes de maintenance (péchés de jeunesse) ont considérablement diminué, les rames sont beaucoup plus fiables.

La rénovation des X 72500



La Région Basse-Normandie avait obtenu de la SNCF la rénovation de 7 rames X 72500 pour la desserte Caen-Tours en compensation du financement des Régiolis pour Paris-Granville. Les travaux de réaménagement intérieur ont commencé, mais il n'y a pas de réfection de la peinture extérieure. (Voir photos du X 72668). Le travail est assuré par les ateliers de Sotteville-Quatre-Mares. Le devenir des autres éléments (12 ?) ne semble pas décidé actuellement. Nous reviendrons sur ce sujet dans un prochain bulletin.



Fin de service pour les X 4750

Les X 4750 ne sont plus prévus pour la desserte TER Dreux-Granville.

L'atelier de maintenance

Son effectif prévu est de 25 agents répartis comme suit :

- Mouvement : 9 + 1 dirigeant de proximité
- Maintenance : 9 + 1 dirigeant de proximité
- Approvisionnement/Logistique : 5

A l'heure actuelle, il manque 4 agents.

Les voies électrifiées sont achevées mais pas encore opérationnelles du fait qu'elles ne sont pas raccordées au réseau ERDF.



6. CRÉATION D'UNE ASSOCIATION FNAUT NORMANDIE

Jusqu'à 2015, il existait une association FNAUT Haute-Normandie qui fédérait les associations d'usagers adhérentes à la Fédération Nationale des Associations des Usagers Transports (FNAUT).

Côté Basse-Normandie, il n'y avait pas d'association régionale FNAUT mais Jean-Yves Colas, vice-président de l'ADPCR était le correspondant régional auprès du bureau national de la FNAUT. Anticipant la fusion des deux régions en une grande Normandie, il a été décidé de remplacer la FNAUT Haute-Normandie par la FNAUT Normandie.

droit toutes les associations normandes adhérentes de la FNAUT. Le siège social est situé à la Maison des Solidarités, 51 Quai de juillet à Caen.

Daniel Gréboval, actuel trésorier de l'ADPCR, seul candidat, en a été élu président. Le conseil d'administration est composé de personnes déléguées par les différentes associations, de personnes qualifiées et de représentants des adhérents individuels.

Les missions de l'association

- ➔ Améliorer les déplacements de voyageurs sur les réseaux de transport publics de la région Normandie, ainsi que vers les régions limitrophes et Paris.
- ➔ Pour toutes les questions relatives à la mobilité :
 - Participer au débat public sur la politique menée dans ce domaine,
 - Organiser et participer à toute manifestation, salon, forum, colloque, rencontre...
 - Elaborer et diffuser tous supports d'information, études et enquêtes relatifs aux objets de l'association,
 - Mutualiser l'information émanant des différentes associations régionales adhérentes.
- ➔ Favoriser un aménagement équilibré du territoire et un développement durable, protéger l'environnement local et global, améliorer le cadre de vie et le paysage urbain, suburbain et naturel, réduire les gaspillages économiques liés aux déplacements dans la région Normandie,



Deux réunions de travail, l'une à Rouen, l'autre à Caen ont permis d'élaborer les statuts de la nouvelle association qui ont été adoptés lors d'une assemblée constitutive le 10 octobre à Caen. En sont membres de



Tramways de la Métropole Rouen Normandie

- ➔ Agir en faveur d'une meilleure coordination entre les différents modes de mobilité,
- ➔ Favoriser les déplacements des piétons et des cyclistes en coordination avec les transports collectifs,
- ➔ Promouvoir le transport de fret sur les voies ferrées, les voies navigables et maritimes,
- ➔ Assurer la représentation et la défense des usagers des transports de la région Normandie auprès des entreprises de transport public, des pouvoirs publics, des collectivités territoriales, des médias et de tous organismes publics ou privés,
- ➔ Défendre les intérêts matériels et moraux de ses adhérents dans le cadre de l'objet social, en appui de la FNAUT au niveau national,
- ➔ Assurer les relations avec la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports à laquelle l'association adhère et assure la représentation dans la région Normandie.

Les associations adhérentes

- ADPCR
- Usagers de la Gare de Bernay (UGB)
- Union des Usagers de la ligne Paris-Caen-Cherbourg (UDUPC)
- Comité pour les Transports en Commun (Agglomération de Rouen)
- Association des Usagers de Transport Eure-Seine (AUTES, Val de Reuil-Louviers)

Toutes les autres associations oeuvrant autour de la mobilité en Normandie sont invitées à rejoindre la FNAUT pour une efficacité accrue des propositions et revendications.



Contact

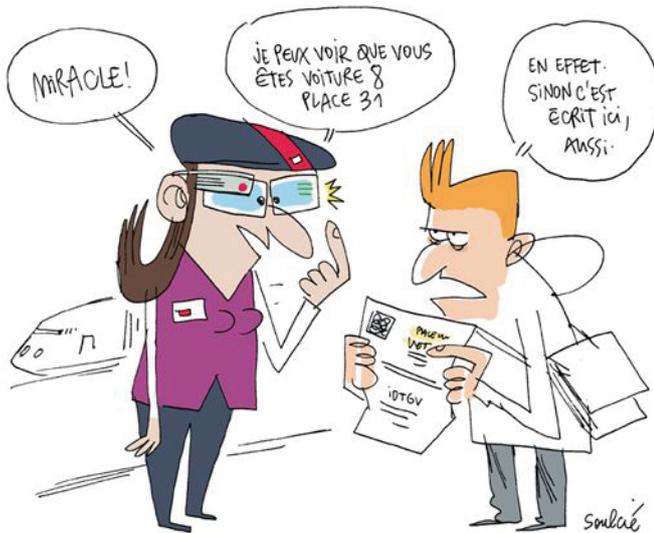
dg.fnautnormandie@orange.fr



7. TÉMOIGNAGE D'UN AGENT DU SERVICE COMMERCIAL TRAIN (ASCT).

Le conseil d'administration de l'ADPCR, désireux de mener une réflexion approfondie sur la fraude dans les transports souhaitait entendre un homme de terrain.

Nous avons eu la chance d'accueillir, lors de notre dernier conseil, un agent SNCF, un de ceux que l'on appelait autrefois «le contrôleur» désireux de témoigner sans à priori, des bons et des mauvais moments de son travail quotidien. Son témoignage nous a permis d'en découvrir les facettes inconnues des voyageurs que nous sommes.



Vu dans la presse - DR

Cet homme aimait et aime encore son métier mais sa vie professionnelle, aujourd'hui ne le satisfait plus. Il se pose de nombreuses questions, son avenir est-il encore dans le poste qu'il occupe aujourd'hui et même dans l'entreprise SNCF ?

Quelles sont les raisons de son malaise ? Pourquoi a-t-il «la boule au ventre» quand il prend son poste ? Bien sûr certains clients peuvent être peu aimables voire agressifs mais ce n'est pas que cela qui le stresse. Ce serait plutôt l'environnement dans lequel il effectue son travail au quotidien qui est devenu anxiogène.

Pour illustrer ses propos non sans humour, il nous donna quelques exemples de situations anxiogènes et malheureusement devenues habituelles. En voici quelques unes :

«J'arrive le matin devant un train comprenant habituellement 10 voitures qui se remplissent de voyageurs et de travailleurs réguliers que l'on appelle aussi les «pendulaires» et je n'en compte que 8. Aussitôt j'imagine tous ceux qui, dans les gares, devront courir jusqu'à la queue du train parce qu'ils auront attendu devant un repère coutumier mais imaginaire ce jour-là. Dans les voitures, la cohue de tous ceux qui n'auront pas de places assises et qui me demanderont des explications que je n'ai pas et n'aurai probablement jamais.

Je monte dans le train pour faire les vérifications habituelles et je découvre que deux toilettes sur trois sont sans eau et/ou n'ont pas de papier toilette. Et pourtant je reçois régulièrement des informations de l'entreprise faisant état des colloques, rencontres et autres organisations d'événements forts coûteux et je n'ai pas un rouleau de papier toilette de rechange dans un train de 500 voyageurs...

Je suis seul (ce qui est de plus en plus fréquent) dans un train bondé. Je sais que ce sont les voyageurs qui descendent au premier arrêt qui ont pris l'habitude de circuler sans ticket mais je n'aurai matériellement le temps de ne «contrôler» que deux voitures... La lutte contre la fraude doit se faire principalement soit au moment de l'accès aux quais soit avant l'embarquement après on ne peut plus grand chose.



Vu dans la presse - DR

J'arrive en retard à mon poste parce que le train dans lequel j'étais précédemment avait du retard et je suis certain que l'on aura donné comme explication aux voyageurs «attente d'un membre du personnel» ce qui m'assure un accueil des plus charmants à mon arrivée.

Mon train a du retard, j'appelle le service référent, je le questionne pour savoir ce qui est prévu à l'arrivée comme solution alternative et le plus souvent je n'aurai aucune réponse.

Si j'ai affaire à une personne vraiment problématique, il n'est pas permis au contrôleur de la faire descendre du train au premier arrêt. Non, je dois appeler la prochaine gare et demander que la police vienne s'en charger. Si à l'arrivée du train, la police n'est pas là, le train tout entier devra attendre et prendre du retard.

Nous avons des documents à remplir en cas d'incidents, de problèmes, depuis des lustres je les remplis consciencieusement et pourtant je n'ai jamais de retour sur les suites données et même je suis quasiment certain qu'aucune suite ne sera jamais donnée.

Obéir au règlement ou passer outre ? Nous n'avons plus le droit d'intervenir dans l'armoire électrique d'une voiture lors d'une panne de lumière ou de climatisation, pourtant c'est une opération simple et qui généralement règle le problème. Maintenant nous devons fermer la voiture aux voyageurs qui iront s'entasser dans les autres. Bien entendu, il est plus simple d'interdire l'accès aux voyageurs au mépris de la qualité du service plutôt que de former le personnel pour qu'il obtienne la certification requise.

serait possible d'avoir à la fois des arguments, une exigence légitime et aussi le soutien des autres voyageurs, dans les cas de retard, de train surchargé et autres désagréments, aujourd'hui, c'est simplement impossible.

Je sais que la lutte contre la fraude est importante, mais n'être récompensé que sur le nombre de contraventions faites et placer la sécurité et la satisfaction du client au second plan est-ce cela l'avenir du ferroviaire ? Je ne le pense pas.»

Quelles sont donc les priorités de l'entreprise SNCF ? Il semble en tout cas, après avoir écouté ce témoignage, que l'intérêt des usagers et celui des agents coïncideraient bien plus que nous le pensions.

Nous aussi on se demande souvent si les directions commerciales et managériales de la SNCF ne sont pas devenues sourdes.

LA SNCF LANCE SES TGV LOW COST



Vu dans la presse - DR

Comment lorsque l'on doit en permanence dire «excusez-nous, je comprends, je suis désolé» peut-on faire des contrôles sévères et affronter la mauvaise foi de certains voyageurs ? Dans les conditions d'un service de qualité, il



Vu dans la presse - DR

8. LES ASCENSEURS DE LA PASSERELLE DE LA GARE DE LISON «NOTRE MONSTRE DU LOCH NESS» ?

Tout devait être prêt pour fin 2015. L'ADPCR allait entamer des démarches auprès du Conseil Régional, de la SNCF et des élus locaux pour faire coïncider l'inauguration de ces ascenseurs tant attendus avec notre Assemblée Générale, quand patatras, ascenseurs et beau programme sont tombés à l'eau.

Alors que tout le matériel est en place, une carte électronique a pris l'eau et du coup la mise en service est reportée en février, bien entendu, s'il ne gèle pas et que la même carte ne soit pas cette fois prise dans les glaces.

Promis, les participants à notre AG auront le privilège de contempler le panneau expliquant aux usagers le pourquoi et le comment de ce nouveau et peut-être pas dernier report. A toute chose malheur est bon, réjouissez-vous, si vous venez à l'assemblée générale en train, vous aurez la chance de grimper une fois encore les escaliers de la passerelle fétiche de l'ADPCR.

Exploit que nous porterons au livre des records. A quand l'amélioration des conditions d'utilisation de la passerelle ?



9. LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE ET LES CHEMINS DE FER (SUITE 4) : LES TRANSPORTS EN COURS D'OPÉRATION (TCO) ET LA VOIE FERRÉE ÉTROITE DE 0.60M.

Depuis novembre 1914 et l'échec de la guerre de mouvement, les troupes se sont enterrées sur un front long de 400 km qui s'étire sur le territoire français et belge. Cette guerre de position, appelée la guerre de tranchées, va s'éterniser jusqu'au printemps 1918.

Les transports en cours d'opération

L'Etat-major français a une obsession, celle de percer ce front et rejeter les Allemands hors du territoire français. Ainsi quatre grandes offensives françaises et anglaises furent lancées en 1915, il y a 100 ans, en Artois et en Champagne. La méthode : une préparation de l'attaque avec un pilonnage des lignes adverses par les tirs d'artillerie, puis le lancement des unités d'infanterie. Mais à chaque fois l'offensive se heurta au système défensif des tranchées allemandes. Toutes les offensives échouèrent et le bilan fut lourd. 350 000 poilus français furent tués en 1915.

Ces offensives exigent toute une préparation et une méthode. Il s'agit d'assurer avant l'offensive, la concentration des moyens en hommes, en matériels, en grosses pièces d'artillerie, en munitions et en ravitaillement. Même le nombre de pertes à évacuer est programmé. Pour le transport d'une division d'infanterie, environ 15 000 hommes, il faut prévoir 38 à 40 rames. Toute une logistique doit être mise en œuvre. Les chemins de fer y jouent un rôle capital avec l'acheminement des unités et des matériels sur le théâtre des opérations retenu.

La seconde bataille de Champagne : 25 septembre 1915

La seconde offensive retenue en Champagne par Joffre est finalement prévue le 25 septembre 1915. 27 divisions sont amenées et une préparation d'artillerie considérable, comme jamais vue, est engagée. Du 22 au 25 septembre, de manière continue, les lignes allemandes sont bombardées avant que les poilus ne passent à l'attaque le 25 septembre.

Joffre s'est donné 3 mois pour préparer cette offensive. L'organisation des TCO, transports en cours d'opération, pour cette bataille va devenir un modèle qui sera repris par les Anglais lors de la bataille de la Somme en 1916. Sur le plan technique, il faut prévoir les gares régulatrices d'embarquement des unités prélevées, les gares régulatrices de débarquement des unités regroupées, envisager la réunion du matériel roulant et des moyens de traction nécessaires et au besoin construire de nouvelles voies.

Le plan prévoit de faire monter les unités vers le front :

- A partir des deux gares régulatrices de Troyes vers Saint-Hilaire-au-Temple par Châlons-sur-Marne et de Saint-Dizier vers Revigny, Sainte-Menehould. Sur ces deux transversales doivent se greffer de nombreux services : gares de ravitaillement, stockage de matériels de génie, de munitions, d'artillerie lourde sur voie ferrée, d'hôpitaux.

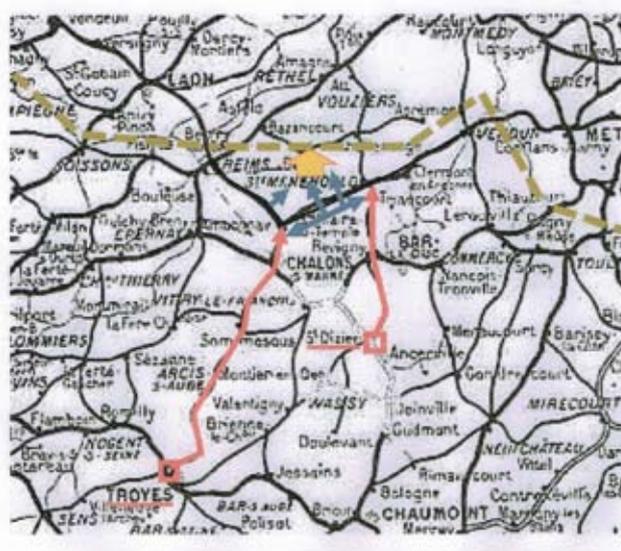
- La construction également d'une ligne à voie unique longue de 33 km, une transversale qui relie ces deux axes entre Saint-Hilaire et Valmy près de Sainte-Menehould. Cette rocade double ainsi la ligne existante entre Châlons et Sainte-Menehould plus proche du front mais menacée par les bombardements allemands et au trafic déjà élevé.

- La construction complémentaire de trois antennes ferroviaires de part et d'autre de Suippes et de Mourmelon, longues de 5 km respectivement, qui montent vers le front situé plus au nord.

- Enfin la construction d'un réseau de voies à 0.60 m, plus de 200 km, pour desservir le front à partir des voies de stockage.

Le tout est construit entre le 1er août et le 20 septembre.

La seconde bataille de Champagne (25 septembre – 6 octobre 1915)



Carte établie à partir des chemins de fer français et la guerre (Source le colonel Le Hénaff)

Cette seconde bataille de Champagne est lancée le 25 septembre mais début octobre elle se solde par un échec et un lourd bilan pour les poilus français : près de 28 000 morts, 100 000 blessés et plus de 50 000 prisonniers et disparus. Au cours de cette bataille, Blaise Cendrars fut blessé et il perdit son bras droit. Il en fit un récit de guerre, 30 ans plus tard en 1946, dans «*La main coupée*».

Les réseaux à voies étroites de 0.60 mètre

Elles permettent, à côté des transports automobiles et hippomobiles, d'acheminer jusqu'à la ligne de front les matériels, notamment l'artillerie lourde et les obus, les besoins en bois pour les abris et tranchées, et le ravitaillement des hommes.

Son rôle a commencé en 1915 lors de l'offensive en Champagne et s'est développé avec la montée de l'artillerie. Les Anglais l'adoptent en 1916 et l'utilisent lors de la bataille de la Somme.

La voie de 0.60m peut elle-même être prolongée dans les boyaux des tranchées par une voie de 0.40m pour apporter obus, vivres.

La voie étroite de 60 est utilisée également pour l'évacuation des blessés.

La voie étroite fut adoptée par l'armée française en 1888 comme moyen de transport et d'approvisionnement entre les places fortes françaises, suite à la mission du Lt colonel Péchot et de l'ingénieur Bourdon au sein de l'entreprise Decauville. Dite «Péchot», elle desservit alors les forts de l'Est à Toul, Verdun, Epinal et Belfort notamment pour le déplacement des pièces d'artillerie lourde mobiles.

En 1914, l'armée ne possède pas suffisamment de locomotives, elle en commande alors 280 aux Américains.

Fin 1915, début 1916, plus de 250 machines circulent : locomotives françaises : Decauville, Schneider, ... américaines : Baldwin, anglaises : Kerr-Stuart.

A la fin de la guerre plus de 3800 km de voies de 0.60 m ont été posées.

La locomotive Péchot-Bourdon était équipée de deux chaudières pour monter notamment des petites pentes et d'un wagon citerne de 7m³.



Locomotive Péchot-Bourdon, janvier 1917, ravin de Marson (Marne)



Wagon citerne (vin), novembre 1916 à Suippes sur le front de la Champagne

S'il ne reste aujourd'hui en France aucune locomotive Péchot, il est possible de voir encore un locomoteur Schneider à Toul. Il est situé au monument aux morts, dédié aux sapeurs de la voie de 60 décédés.

Extrait du carnet de route de C.L. Lantier, publié dans « Mon père, classe 15 »

(ouvrage en vente en librairie)

Monsieur Maurice Lantier, professeur honoraire d'histoire, habitant de Saint-Lô et lecteur de notre bulletin, nous a transmis le témoignage de son père, extrait de son carnet de route, sur une utilisation de la voie étroite de 60.

«J'ai fait une relève() comme jamais je n'en fait, une relève en chemin de fer ! Tout notre matériel est chargé sur un wagon Decauville et un homme par pièce, désigné pour aller avec (elle). Je me suis naturellement débrouillé pour y aller et j'ai réussi (ne pas oublier les pieds rendus fragiles par le gel). De sorte qu'au lieu de faire 15 Km à pied, avec tout le barda, je les ai faits en voiture et la main dans les poches, c'était un véritable filon.*

Nous ne sommes pas arrivés avant les camarades, car le train n'allait pas vite et les arrêts nombreux, mais nous n'étions pas fatigués. Le côté comique n'a pas manqué non plus, car pour trois wagons qui composaient le train, il y avait au moins 90 « poilus » de tous les régiments de la Division. De sorte que nous étions placés un peu partout. Il y en avait jusque sur la locomotive ; ceux-là n'ont pas dû avoir très froid ! J'ai voyagé à côté du capitaine commandant la 3ème C.M. (compagnie de mitrailleuses).»

(*) Déplacement d'une unité pour aller en remplacement d'une autre, et inversement.

Le train alimente le débat des élections régionales

Une association d'usagers du train normand a invité les candidats aux élections régionales à parler du rail mardi soir à Saint-Lô. Pour le futur président de Région, la marche est haute.

Régionales 2015

Six candidats

La plus grande association d'usagers normands du rail, l'ADPCR, forte de 400 adhérents, veut peser dans les décisions de demain. Elle avait invité mardi soir au centre culturel de Saint-Lô six candidats aux élections régionales pour débattre : Hervé Morin pour l'union de la droite, François Dufour pour Europe-Ecologie-les-Verts, Grégory Laloyer pour le Front de gauche, Nicolas Calbrix pour Debout la France et Nicolas Goury pour le FN ont répondu à l'invitation. Laurent Beauvais, président de la Région, pas candidat, représentait le PS. Dans la salle, une centaine de personnes était présente, dont trois quarts de proches des candidats. Au menu des échanges : électrification, lutte contre la fraude, modernisation, développement du fret, incohérences des correspondances dans les gares normandes...

Discussion plutôt que débat

Ceux qui attendaient un réel débat sont restés sur leur faim. Les candidats ont préféré le consensus et ne se sont pas heurtés de front. Mais cette réunion a eu le mérite d'aborder des questions qui intéressent des milliers de Normands, avec en toile de fond cette interrogation : quels trains demain pour la grande Normandie ?

Dans la salle, plusieurs personnes ont rappelé que l'investissement, qu'il soit d'État ou des collectivités, venait avant tout du contribuable. Un contribuable en droit de réclamer des trains de qualité, « à l'heure et plus fréquents ».



Dans la salle, une centaine de personnes, dont une majorité de proches de candidats aux régionales.

Une ligne plus rapide

La LNPN, Ligne nouvelle Paris-Normandie, en projet pour des trains plus rapides entre Caen, Rouen et Paris s'est évidemment invitée dans la discussion. Pour le candidat du FN, elle coûte trop cher et « va empêcher d'autres investissements ». Hervé Morin, lui, estime qu'un réseau rapide est nécessaire, mais regrette qu'on en soit « encore à peu près au même point. Et ça ne doit pas être au détriment du quotidien de l'utilisateur du train ».

Une crainte que réfute le président bas-normand sortant, Laurent Beau-

vais. « La LNPN ne s'oppose pas au train du quotidien. C'est un faux débat ! Nous commençons à financer des études, mais ça ne nous empêche pas de remplacer des trains du quotidien. »

Nicolas Calbrix a plaidé pour moins de dépenses. « Le Paris-Cherbourg, c'est essentiel, mais nous sommes moins convaincus sur la partie Paris-Rouen-Le Havre. Qu'on fasse sauter le nœud à Mantes, oui. Mais avec moins de moyens, on peut remettre un peu de fréquence et améliorer. »

Tandis que Grégory Laloyer a insis-

té sur les urgences. « Il faut traiter en priorité la situation jusqu'à Mantes et la montée en vitesse sur l'axe Paris-Rouen et Paris-Caen. »

François Dufour s'est félicité de l'abandon il y a quelques années d'un TGV pour la LNPN. « Il faut une approche globale de l'intermodalité, pour que les personnes les plus éloignées du territoire rejoignent par car, covoiturage ou vélo des gares avec des TER très efficaces. »

Nicolas DENOYELLE.

Ouest France (29/10/2015)

Un train sans freins en Normandie

Dix-neuf kilomètres après avoir perdu les commandes, le conducteur a sauté du train pour l'arrêter à l'aide de cales.

Grosse frayeur mardi matin en Normandie, pour le conducteur, le contrôleur et les sept passagers du train n° Abancourt - Rouen, parti à 7 h 28.

Il y a d'abord eu un choc, à 140 km/h, contre deux bovins sur les rails, que le conducteur du train n'a pas pu éviter. Puis l'impuissance. « Le conducteur a appuyé sur le gros bouton rouge qui permet de déclencher le freinage d'urgence, raconte Marc Derrien, du syndicat Sud rail Normandie. Le train a commencé à ralentir mais finalement le conducteur a perdu le

contrôle de la machine : plus de freins, plus d'électricité. » Lancé à plus de 80 km/h, tous feux éteints, le train a continué sa course... pendant dix-neuf kilomètres.

Le train a finalement ralenti dans une côte. Le conducteur a sauté hors du train, cales anti-dérives en mains, pour immobiliser l'engin. Une scène digne d'un film d'action. « Le conducteur, qui connaît bien la ligne, craignait qu'il n'amorce sa descente jusqu'à Rouen. Là, il aurait pris beaucoup de vitesse. » Choqués, le conducteur et le contrôleur sont en arrêt maladie.



La rame, construite par Bombardier, est actuellement examinée au technicentre de Sotteville-lès-Rouen. Une enquête interne a été diligentée.

Plus d'un millier de heurts avec des bovins et grands gibiers auraient lieu chaque année sur l'ensemble du réseau ferroviaire. « C'est la première fois qu'à la suite de ce type d'incident, le système de freinage ne répond pas correctement », indique la SNCF, qui a déposé une plainte contre X.

Hier, des agents de conduite ont fait valoir leur droit de retrait. La circulation des trains était perturbée en Normandie.

Stéphanie SÉJOURNÉ.

Ouest France (23/10/2015)

L'avenir du train déchaîne la passion



Le débat sur l'avenir du secteur ferroviaire dans la Région, mardi 27 au centre culturel, a passionné l'assistance. L'ADPCR, dont le siège administratif est en mairie de Saint-Lô, compte plus de 400 membres.

DÉBAT

L'Association de Défense et de Promotion du Chemin de fer a été créée en 1991 pour aiguillonner les décideurs. Mardi 27 octobre, à Saint-Lô, une soirée était organisée pour que des candidats aux élections régionales s'expriment sur le dossier "train". Le centriste Hervé Morin reconnaissait que sa "gare de proximité, c'est Bernay. Je peux vous dire que vu la médiocre qualité de service, les retards... je ne prends quasiment plus le train. Il faut qu'on soit

des 'bonnets rouges' comme les Bretons et qu'on oblige la SNCF à s'améliorer !"

Le socialiste Laurent Beauvais a trouvé l'emportement d'Hervé Morin excessif. Il a voulu mettre son espoir dans la grande région réunifiée qui va devenir réalité et permettra "à la région d'être plus puissante et donc mieux écoutée par la SNCF".

L'écologiste François Dufour a évoqué "les routes parcourues par des camions. Il faut renforcer le transport de fret du

port du Havre, grâce au train". Représentant du Front de gauche, Grégory Laloyer a aussi souligné le manque de moyens humains : un sujet qu'il connaît bien, étant lui-même cheminot. Nicolas Calbrix, pour Debout la France, a pointé du doigt "une Haute et une Basse-Normandie mal reliées par le TER. Il faudra remettre ça à plat !". Nicolas Goury, pour le FN, a déploré "la métropolisation ferroviaire et la mauvaise qualité de desserte de nombreuses localités".

Manche Libre (31/10/2015)



Hôtel de Ville - BP 330
50010 Saint-Lô cedex
Adresse email : adpcr.saint-lo@orange.fr

L'ADPCR édite 4 bulletins chaque année.
Retrouvez toute notre actualité sur le site internet : www.adpcr.fr

Conception et mise en page : Studio Kawaa - www.studio-kawaa.com - Impression : Imprimerie Philippe MARIE