



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°89
Octobre 2016



***PARIS-CAEN-CHERBOURG,
passé, présent et avenir***

ÉDITO - *Toujours remettre l'ouvrage sur le métier.*

Gros temps sur le Sud-Manche, c'est ainsi que je vous faisais part de nos inquiétudes concernant l'avenir proche de la ligne Caen-Rennes alors que le nouveau Conseil Régional de Normandie hésitait à financer les travaux de signalisation permettant la mise en voie unique entre Avranches et Dol de Bretagne. L'abandon de ces ultimes travaux signifiait obligatoirement la fermeture de la ligne au départ d'Avranches vers la Bretagne. En effet seule la voie paire (sens Dol-Avranches) a été reconstruite, la voie impaire juste consolidée pour tenir jusqu'à la mise en voie unique prévue fin 2017. Notre intervention auprès du président Hervé Morin et du vice-président chargé des transports Jean-Baptiste Gastinne, n'a pas été vaine. Les travaux prévus seront bien réalisés en 2017, mais pour des raisons d'économie la ligne sera encore interrompue pendant environ 20 semaines.

Si le vent de la fermeture s'est calmé, de gros nuages continuent à s'amonceler sur le transport ferroviaire dans le Sud-Manche et pourtant on nous annonçait un été clément !

En effet, la ligne Baie est définitivement portée disparue, malgré les nombreux soutiens de nos adhérents notamment bretons, le conseil régional de Bretagne refuse de lui porter secours, préférant financer les cars TER Rennes- Le Mont- Saint-Michel. Pire encore, si la mise en service de la nouvelle offre normande Paris-Le Mont-Saint-Michel via Villedieu, combinant Régiolis plus cars à haut niveau de confort, connaît un certain succès, comme vous pourrez le lire dans ce bulletin, elle est torpillée par les cars Macron, Ouibus SNCF en tête. Enfin, des fermetures de la ligne pour permettre la mise en place d'un pont routier près d'Avranches ont laissé Pontorson et Dol sans aucune desserte de substitution. Ce qui est inacceptable. L'ADPCR est intervenue pour que cela ne se reproduise plus.

Pour chasser les nuages : repenser la desserte de la ligne «Caen-Rennes»

Comme ce ne sera pas la libéralisation du transport de voyageurs par autocars qui chassera les nuages, l'ADPCR a proposé à la région de revoir l'ensemble du service de la ligne Caen-Rennes en intégrant Granville à l'ensemble des dessertes ferroviaires normandes en particulier vers Caen et Rouen. Nous avons profité des vacances pour finaliser nos propositions et les rassembler dans un document qui a été présenté, pour avis, à Monsieur Gaël Barbier nouveau directeur-adjoint TER Normandie. Comme l'accueil fut excellent nous projetons de consacrer notre prochain ADPCR-INFO à la présentation détaillée de ce travail ainsi qu'au transport dans l'agglomération granvillaise et le Sud-Manche. Fin d'année, il sera présenté à l'ensemble des élus de la ligne ainsi qu'au Conseil Régional.

La Région Normandie annonce «grand soleil» sur les lignes Intercités normandes en 2020 !

Quel sera l'avenir de la ligne Paris-Cherbourg ? Tel est le sujet principal de cet ADPCR-INFOS.

Contrepartie de la prise de compétence par la Région Normandie des lignes Intercités Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre, l'Etat s'engage au financement du renouvellement du parc des voitures Corail et des locomotives BB 15000 aujourd'hui en fin de vie.

La région a également obtenu la confirmation du gouvernement que les lignes qui constituent le réseau TET normand seront rénovées et que la LNPN sera bien construite mais avec une mise en service par tronçon s'échelonnant entre 2030 et 2050.

Ceci veut dire que le nouveau matériel circulera pendant plusieurs décennies sur des lignes construites il y a plus de 150 ans. Si le cahier des charges proposé par SNCF à la Région et à l'Etat préconise un nombre de trains juste suffisant pour répondre aux dessertes actuelles, nous pensons que la région en tant que future autorité organisatrice doit avant tout s'interroger sur le futur des missions que ces trains auront à remplir. La vraie question est donc : **Quels trains pour quelles dessertes et pour quels voyageurs ?** Nous tâchons d'y apporter quelques réponses dans ce bulletin.

Faisant suite au bulletin n° 86, l'ADPCR a rédigé, début 2016, une note sur le choix de matériel à commander pour la desserte de la ligne TET Paris-Caen-Cherbourg, note diffusée au nouveau Président de la région ainsi qu'aux services de l'Etat et à la direction de SNCF. Cet été nous avons répondu aux questions posées par SNCF quand aux aménagements intérieurs des futurs trains. Depuis, le Conseil Régional a lancé une consultation sur Internet (www.normandie.fr/nouveaux-trains-normands-donnez-votre-avis).

Est-ce suffisant ? Nous en doutons. **Mythe ou réalité**, vous découvrirez le TET normand dont rêve l'ADPCR.

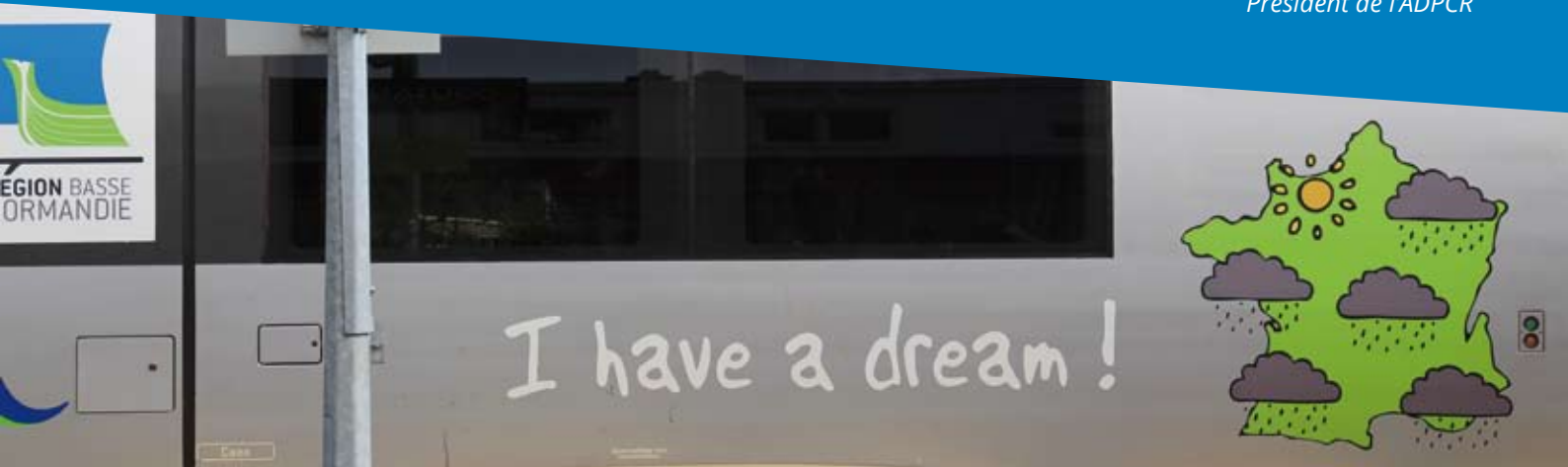
La Ligne Nouvelle Paris-Normandie : L'Arlésienne ?

Dans ce numéro, nous vous proposons de découvrir comment la Grande Vitesse en Normandie représente 40 années de promesses non tenues. Se concrétiseront-elles en LNPN ? Nous l'espérons. Dans nos prochains numéros nous reviendrons en détail sur ce projet, sur l'avancement des études, le dossier de consultation publique ainsi que le phasage des différents tronçons de ligne à construire.

Pour terminer, je vous annonce que notre prochaine assemblée générale aura lieu le samedi 28 janvier 2017 à Avranches.

Bonne lecture à tous.

Xavier Jacquet
Président de l'ADPCR





3 août 2016, gare de Lison : le TER Caen-Rennes 852827 assuré par un X72500.

SOMMAIRE

Paris-Caen-Cherbourg, passé, présent et avenir

Bref historique de la ligne Paris-Caen-Cherbourg et de sa desserte	4
Approche de la fréquentation observée sur l'axe Paris-Caen-Cherbourg	6
Des nouveaux trains Intercités (TET) pour la Normandie	8
Différents projets de ligne nouvelle au cours des 25 dernières années	14

Actualité

Un TGV Duplex aller-retour Cherbourg-Lison-Lourdes pour le pèlerinage 2016 du diocèse de Coutances et Avranches	17
Desserte TER Granville-Argentan	18
La saga des cars Macron : 3 nouvelles très inquiétantes	19
La mise en accessibilité de la gare de Lison et la passerelle	21

La Première Guerre Mondiale et les chemins de fer (suite 6)

Artillerie Lourde sur Voie Ferrée (ALVF) dans la guerre de 1914-1918	22
--	----

Actualité (suite)

Paris-Le Mont-Saint-Michel via la Normandie	24
---	----

Le bulletin ADPCR-INFOS paraît 4 fois par an mais n'oubliez pas que vous pouvez aussi être informé en consultant notre site internet www.adpcr.fr.

Vous aurez accès à beaucoup d'informations concernant les lignes que nous défendons et l'intermodalité. Si vous n'y trouvez pas ce que vous recherchez, contactez-nous et nous essaierons de répondre à vos souhaits.



PARIS-CAEN-CHERBOURG, passé, présent et avenir

Juillet 1984 : train Caen-Paris à Mondeville

BREF HISTORIQUE DE LA LIGNE PARIS-CAEN-CHERBOURG ET DE SA DESSERTE

Le premier train en provenance de Paris est arrivé à Caen le 18 novembre 1855. La gare de Caen était alors à Mondeville, situation qui a perduré jusqu'au 1er septembre 1857. Le prolongement vers Cherbourg, par la Compagnie de l'Ouest, a fait l'objet d'un grand débat pour le tracé par Bayeux ou par Saint-Lô. Finalement, le tracé plus court par Bayeux l'emporta. Cherbourg a accueilli son premier train le 14 juillet 1858. Il avait fallu six ans pour construire la ligne de Mantes à Cherbourg (314 km). Lot de consolation, l'embranchement Lison - Saint-Lô a ouvert en 1860.

Depuis, les trains Paris Cherbourg roulent toujours sur cette ligne tracée il y a plus de 160 ans, excepté un tronçon nouveau de 8 km, construit entre Bernay et Lisieux, qui shunte une section ancienne au tracé sinueux.

les turbotrans étaient épaulés par des rames tractées par des locomotives diesel BB 67300 - 67400 dont la vitesse limite était de 140 km/h.



Juillet 1984 : RTG Paris-Cherbourg partant de Lison

Une nouvelle étape de modernisation a été franchie en 1996, avec la mise en service de l'électrification de Mantes à Cherbourg, le relèvement de la vitesse limite de 160 à 200 km/h sur 80 km et la suppression des passages à niveau. Le 2 juin 1996, les rames Corail renouvelées ont pris la relève des RTG, tractées par des BB 26000 aptes au 200 km/h ou des BB 16000 limitées à 160 km/h.

Les trois sections aptes à la circulation à 200 km/h pour les trains «Corail» et les TGV se situent :

- du PK 163,000 au PK 189,450 entre Bernay et Lisieux,
- du PK 204,700 au PK 236,000 entre Lisieux et Caen,
- du PK 313,100 au PK 340,617 entre Carentan et Valognes.

Depuis, les BB 16000 ont quitté la scène ferroviaire, remplacées par les BB 15000 libérées par la mise en service du TGV Est entre Paris et Strasbourg. Cent cinquante voitures Corail ont subi une nouvelle rénovation à partir de 2008, financée à parts égales par la SNCF et la région Basse-Normandie.



Cherbourg : 231 D 722 en 1962

La ligne Paris-Cherbourg a bénéficié de la «révolution» des turbotrans en 1970, avec des temps de parcours respectifs de 1h49 entre Paris et Caen et 2h56 entre Paris et Cherbourg pour les meilleurs trains assurés par la première génération de turbotrans dits «ETG» aptes au 160 km/h (Eléments à Turbine à Gaz). La deuxième génération de turbotrans, de plus grande capacité, appelée RTG (Rame à turbines à gaz) a assuré un bon service de 1975 à 1996. Lors des périodes de pointes,

Une situation actuelle peu brillante

C'est la situation qui est toujours celle d'aujourd'hui, avec un matériel Corail et des locomotives BB 15000 qui accusent sérieusement leur âge. Les pannes sont plus fréquentes et se répercutent sur la régularité des horaires.



9 août 2016, gare de Carentan : arrivée du train Intercités 3315

Entre Paris et Mantes, la section de Poissy à Vernouillet est à deux voies qui doivent absorber les flux Transiliens, les trains normands vers Rouen et Le Havre et ceux de la ligne de Caen, Cherbourg et Trouville-Deauville. Sur ce tronçon, les arrêts dans la gare intermédiaire de Villennes-sur-Seine réduisent le nombre de sillons disponibles et ralentissent les trains normands. La capacité sur Paris-Mantes, limitée à 14 trains par heure et par sens, ne permet pas de créer de nouveaux trains en période de pointe malgré les surcharges régulièrement observées. Le moindre problème a des répercussions en chaîne entraînant des retards et des annulations de trains.

Les temps de parcours vers la Normandie ont tendance à s'allonger d'année en année. Les trains Intercités doivent adapter leur vitesse en Ile de France pour s'insérer dans une trame où les trains franciliens plus lents sont de plus en plus nombreux.

Une stagnation, voire une légère dégradation des temps de parcours depuis 1970

	Paris-Caen		Paris-Cherbourg
	Trains sans arrêt	Avec 3 arrêts (Evreux, Bernay, Lisieux)	Direct Paris à Caen 4 arrêts entre Caen et Cherbourg
1970 ETG 376 places	1h48	1h58	3h02
1981 RTG 578 places	1h52	2h05	3h10
1981 Rame tractée diesel	2h14	2h23	4h00
1996 Traction électrique	1h44	2h08	2h56
2016	1h54	2h12	3h09

La gare Saint-Lazare est également à saturation, avec des installations qui n'ont guère évolué depuis la fin de la traction vapeur en 1966-1967. Dans l'avant-gare, il y a un cisaillement des voies du groupe V (Paris-Mantes par Poissy où circulent les Intercités et TER Normands) et celles du groupe VI (Paris Mantes par Conflans et ligne de Pontoise et Gisors) compliquant la circulation des trains. La longueur limitée des quais ne permet pas d'accueillir des trains de plus de 300 m ce qui contraint fortement leur capacité ! Les accès aux installations de garage et d'entretien de Clichy se font sur une seule voie et sont, de ce fait, compliqués et fragiles. Et pour compliquer un peu plus les choses, Réseau Ferré de France a cédé une partie de ses emprises à Clichy Batignolles, au départ pour construire la cité olympique liée à la candidature de Paris au JO de 2012, puis pour créer le parc Martin Luther-King et des logements. Aujourd'hui, les installations trop exigües rendent difficiles la préparation des rames et le stationnement de voitures de réserve...

D. G.

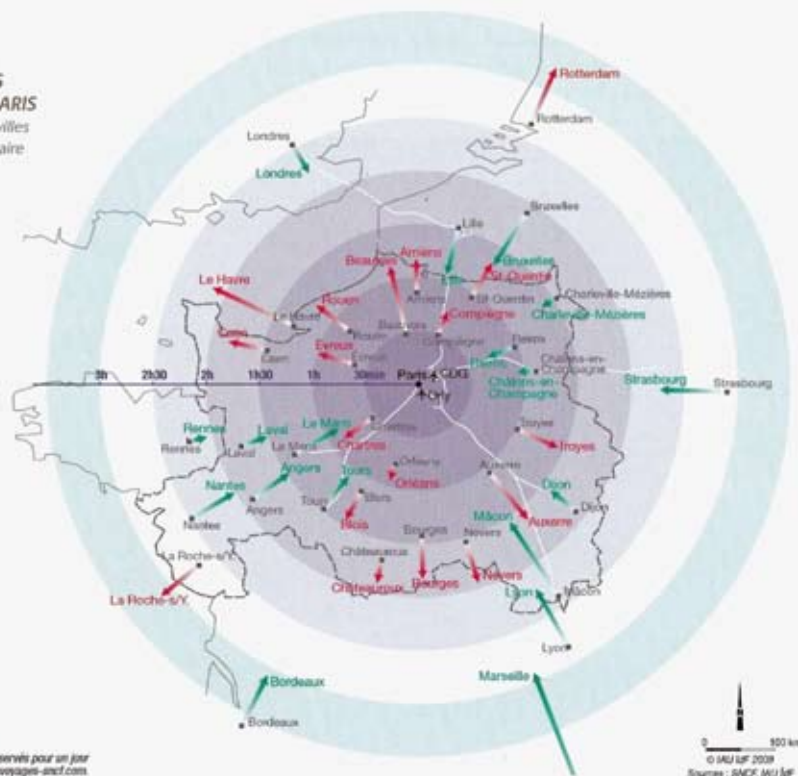
> SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET TEMPS DE PARCOURS FERROVIAIRE DEPUIS PARIS

La grande vitesse a permis à de nombreuses villes françaises de se rapprocher de Paris, au contraire de la Normandie.

Les temps de parcours vers Paris en train des principales villes de Bassin parisien

- Anvers Position géographique des villes
- Position dans l'espace-temps :
 - ville qui se rapproche
 - ← ville qui s'éloigne

Les temps retenus sont les meilleurs temps de parcours en train observés pour un jour de semaine en avril 2009 sur les sites : www.tgv.com et www.voyages-sncf.com





APPROCHE DE LA FRÉQUENTATION OBSERVÉE SUR L'AXE PARIS-CAEN-CHERBOURG

La SNCF reste très discrète sur les résultats économiques de la ligne Intercités Paris-Caen-Cherbourg. Cependant, plusieurs sources permettent d'avoir une idée de la réalité.

La présentation de la SNCF devant la commission « Duron » le 27 janvier 2015

PARIS-CAEN-CHERBOURG / DEAUVILLE OFFRE ACTUELLE

- 15.5 AR dont 7 Cherbourg et 3 Deauville
- Besoin en parc matériel : 17 locomotives en roulement, 190 voitures Corail.
- Trafic : 986 millions de Voyageurs-km (taux d'occupation: 51%)
- Chiffre d'Affaires : 93 millions d'euros

Le rapport «Duron» : TET agir pour l'avenir 25 mai 2015, p 83 et 84

Ligne à très fort trafic

- Près de 400 voyages par train – près de 290 voyageurs en occupation moyenne ;
- Déplacements majoritairement « Privé-Loisirs » ;

- Origine-Destination dimensionnante très marquée : Paris-Caen (plus d'un quart des voyages) ;
- Parcours moyen : plus de 200 km ;

% Part de chaque tronçon dans l'ensemble des voyages effectués sur la ligne

Paris-St-Lazare-Evreux 34%, Lisieux 31%, Caen 19%, Cherbourg 9%, Trouville-Deauville 7%

Les rapports annuels d'exécution de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) 2012, 2013, 2014

Trains-Km Paris-Caen-Cherbourg

2011	Donnée non fournie
2012	3 394 300
2013	3 296 059
2014	3 301 525

Trains-Km Paris-Evreux-Serquigny

2014	86657
------	-------

Le cumul pour 2014 atteint donc 3 388 182 Trains-km sur Paris-Evreux-Caen-Cherbourg et Trouville-Deauville



nos propres observations, dans certains trains, il peut y avoir jusqu'à 400 personnes debout !

Convention Etat-région Normandie pour l'achat de matériel et la prise de gouvernances des Intercités par la Région

Le coût moyen d'exploitation des Intercités normands est de 32,23 € par Train-km et la recette moyenne est de 0,11 € par Voyageur-km

Remarques de l'ADPCR

La baisse du chiffre d'affaire de 3,3 %, très récente, est liée à la crise économique, aux craintes face au terrorisme, au développement du covoiturage et récemment à la concurrence des cars «Macron».

Réunion SNCF Intercités et associations d'usagers le 12 juillet 2016

- 4 millions de voyages par an
- 808 000 voyageurs uniques
- Chiffre d'affaires : 90 millions d'euros

70 % des déplacements sont à but privé-loisirs (64%) et professionnels (6%). Près d'un voyageur privé-loisirs sur 5 serait un touriste étranger ! Les pendulaires, estimés à 1600 abonnés environ, effectuent 30 % des voyages, alors qu'ils ne représentent que 0,2 % du total des usagers.

La SNCF observe que les trois-quarts des billets sont achetés dans la semaine qui précède le départ, dont 30% le jour du départ.

Les taux d'occupation sont très variables avec des surcharges très fortes sur les trains de pointes hebdomadaires. Selon le témoignage d'un contrôleur confirmant

Calcul ADPCR

Quand on divise le nombre de voyages annuels 4 millions par le nombre de trains annuels 11315 (31 trains par jour X 365 jours), on trouve le chiffre moyen de 353 voyages par train.

Si on applique une baisse de 3,3 %, identique à la baisse du CA au chiffre de 986 millions de voyageurs-km présenté par la SNCF devant la commission Duron, on obtient un chiffre de 954 millions de voyageurs-km.

Quand on divise 954 millions de voyageurs-km par 4 millions de voyages, on obtient une longueur moyenne du voyage de 239 km.

D. G.





DES NOUVEAUX TRAINS INTERCITÉS (TET) POUR LA NORMANDIE.

Acte 1 : Un accord pour la prise de compétence et de gouvernance des TET par la Région Normandie

Le 25 avril dernier, le premier ministre et le président de la région Normandie, en visite au Mont-Saint-Michel, signaient un protocole d'intentions confirmant :

- La prise de compétence par la région Normandie de l'organisation des services ferroviaires sur les cinq lignes du réseau TET traversant son territoire (Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg / Trouville-Deauville, Paris-Evreux-Serquigny, Paris-Granville et Caen-Le Mans-Tours) à compter du 1er janvier 2020,
- Le financement par l'Etat du renouvellement du matériel roulant des lignes Paris-Caen-Cherbourg / Trouville et Paris-Rouen-Le Havre,
- Le respect, par l'Etat et la Région, de leurs engagements respectifs en matière de financement des travaux d'infrastructure sur le réseau ferroviaire, fixés notamment dans les CPER et CPIER.

Sur ces bases, les discussions avec le ministère chargé des transports et SNCF mobilités ont eu pour objectifs de confirmer les besoins en matière de matériel roulant, de définir l'épuration financière du futur accord et de préciser les modalités conventionnelles afférentes, dans le respect des contraintes et des intérêts des parties. Un projet de convention, fixant les avancées ainsi réalisées et les termes de l'accord, a été présenté et voté par l'assemblée des délégués régionaux lors de la réunion du Conseil Régional du 23 juin 2016.

Cette prise de compétence et de gouvernance conduira la Région Normandie à conclure une ou des conventions avec SNCF Mobilités, prévoyant les modalités de financement par la région de l'exploitation de ces lignes et des investissements requis.

Concernant la ligne Paris-Granville, le présent accord mettra fin, au plus tard le 1er janvier 2020, au protocole du 23 janvier 2014 signé entre la région Basse-Normandie et l'Etat relatif à l'exploitation des TET entre Paris et Granville. Ce point de l'accord mérite toute notre vigilance car, comme nous l'avons indiqué dans notre précédent bulletin, **que deviennent les 180 M€ déboursés par la région Basse-Normandie pour l'achat des Régiolis et la construction du technicentre de Granville et les garanties qui en découlaient ?**

En ce qui concerne Caen-Le Mans-Tours, l'exploitation devrait être reprise dans le périmètre TER des trois Régions concernées.

Acte 2 : L'acquisition et le financement du renouvellement du matériel roulant des lignes Paris-Caen-Cherbourg / Trouville-Deauville et Paris-Rouen-Le Havre

Citons la convention : « La Région assume, conjointement avec SNCF, la responsabilité du renouvellement du matériel roulant Intercités (voitures Corail et locomotives BB 15000 et BB 26000) et Direction Générale TER (ramesV2N) circulant sur Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen- Le Havre ainsi que l'adaptation du dispositif de maintenance ». Plus loin nous lisons encore :

«la Région s'assurera de l'acquisition du matériel roulant par SNCF par la passation d'une convention de financement portant sur un parc évalué à ce stade à 44 rames automotrices... répondant aux besoins de mobilité dans les conditions et suivant le plan de transport actuel, à la fois quantitativement (environ 450 places par rames exploitables en trains constitués de 2 rames) et qualitativement (2^{de} classe en 2+2 places de front, 1^{ère} classe en 2+1 places de front, niveau sonore, confort thermique, bagagerie développée, service à bord comme Wifi et petite restauration / cafétéria)».

Sont ensuite évoquées les contraintes liées à la longueur des quais de Saint-Lazare et Rouen soit 290 m, à une vitesse de 200 km/h, le franchissement de rampes de 3,5 % de la future gare de Rouen Saint-Sever, et à la circulation sur la future LNPN.

Enfin, la Région s'engage à affecter le parc acquis, sauf exceptions ou modifications induites par l'arrivée de la LNPN, prioritairement sur les lignes ci-dessus. En contrepartie de tout ceci, l'Etat s'engage à accompagner la région en finançant le renouvellement du matériel roulant à hauteur d'un montant de 720 millions en euros courants.

Vous trouverez sur notre site internet, l'ensemble des éléments de la convention : www.adpcr.fr.

Acte 3 : Des nouveaux trains normands, oui, mais pour quelles dessertes ?

Nous allons nous projeter dans l'avenir en évoquant quel pourrait être le service rendu par ce nouveau matériel à la région Normandie, en particulier en étudiant les futures dessertes qu'il pourra assurer à court (mise en service en 2020), moyen (mise en service des premiers tronçons de la LNPN vers 2030) et long terme vers 2050.

A court et moyen terme : desservir sans changement de train les deux radiales et leurs antennes

Comme l'indique la convention, les 44 nouvelles rames devront être affectées prioritairement aux deux grandes radiales TET, Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg. Ceci n'interdit nullement de faire circuler ces trains sur des antennes jadis desservies par des trains Corail : Rouen-Dieppe et Lison-Saint-Lô. Comme nous le verrons dans le paragraphe consacré au choix du matériel, si la desserte de Saint-Lô peut se faire sans modification des infrastructures, celle de Dieppe nécessite une électrification complémentaire. Le principe retenu de trains constitués de une ou de deux rames d'environ 450 places permettra une grande souplesse d'exploitation en adaptant la capacité de trains à la fréquentation. Une rame aux heures creuses deux rames accouplées aux heures de pointes, comme ce fut le cas au temps des turbotrains. En outre il sera également possible de faire circuler deux rames sur les tronçons les plus chargés, comme de Paris à Caen et un seul élément au-delà par exemple vers Cherbourg ou

Saint-Lô. Les cas de Rouen et d'Evreux sont différents car la desserte ferroviaire de ces deux villes situées à une heure maximum de Paris s'apparente plus à celle de la grande banlieue qu'à une desserte TET. Existe-t-il un matériel universel ?

Il existe d'autres possibilités offertes par la sécabilité qui doivent être prises en considération : la desserte d'un maximum d'antennes au départ de Rouen, Lisieux et de Caen. Une extension maximum des zones accessibles sans changement de train depuis Paris et une attractivité maximum amenant une nouvelle clientèle vers le train est souhaitable. Ces nouvelles dessertes permettront de rationaliser l'offre et de supprimer de nombreux doublons entre TET et TER.

L'antenne Lisieux-Trouville-Deauville fait déjà partie des lignes TET objet de la convention. L'antenne Lison-Saint-Lô-Coutances prolongée jusqu'à Granville, une fois électrifiée, permettra d'optimiser les liaisons vers Paris et d'assurer un service de qualité entre Caen, capitale régionale, le Centre-Manche, Granville et la Baie du Mont-Saint-Michel. L'antenne Malaunay-Dieppe permettra, elle aussi après électrification, le retour de bonnes liaisons avec Rouen et Paris ainsi que des liaisons directes avec le reste de la Normandie



A ces trois antennes, s'ajoute la liaison Caen-Rouen qui réunit les deux capitales de la Normandie et qui pendant les 20 ans qui viennent devra être desservie par des trains rapides qui mériteront le statut de Trains d'Equilibre du Territoire. Dès lors on peut imaginer des rapides régionaux reliant Le Havre, Dieppe et Rouen à Caen, Cherbourg, Saint-Lô et Granville. Comme les temps de parcours de ces trains pourront atteindre les 3 heures, ils devront offrir un niveau de confort égal à celui des TET. Afin de réduire au maximum les temps de parcours ils devront profiter des zones où la vitesse de 200 km/h est déjà autorisée entre Bernay-Caen et Cherbourg. Seuls les nouveaux TET répondront à un tel cahier des charges. C'est pourquoi l'ADPCR demande au Président Morin d'étudier la possibilité d'ajouter une tranche optionnelle à la future commande des 44 rames car elles seront insuffisamment nombreuses pour assurer toutes ces dessertes vitales pour la Normandie.

Comme l'ADPCR l'a expliqué dans le Bulletin n°86, l'électrification sans attendre la LNPN de la ligne Elbeuf-Serquigny est capitale pour l'avenir du transport ferroviaire en Normandie. Cette électrification pourrait s'accompagner des travaux

d'infrastructure nécessaires au relèvement de la vitesse à 200 km/h ce qui mettrait Caen à moins d'une heure dix de Rouen.

A long terme : être compatible avec la LNPN et avec le réseau TGV.

Disons le franchement, l'ADPCR ne pense pas que le 250 km/h apporte un réel gain de temps sur des tronçons de lignes nouvelles de 50 à 100 km sachant que le parcours Paris-Mantes sera limité à 200 km/h. En outre, le matériel ne roulera pas avant longtemps sur une ligne nouvelle dont la vitesse sera de 250 km/h maximum ou sur les lignes TGV

Acte 4 : Les leçons du passé

Regarder en arrière non pour regretter le bon vieux temps mais pour éviter de reconduire les mêmes erreurs et ne pas réinventer ce qui fonctionne bien.

Cette année, l'ADPCR fêtera ses 25 ans d'existence, profitons de ce quart de siècle d'expérience ferroviaire pour essayer de définir à quoi devront ressembler les nouveaux trains normands qui connaîtront le milieu du 21ème siècle et, espérons le, l'achèvement de la LNPN.

Le réseau de l'Etat devenu la région Ouest lors de la création de la SNCF fut un pionnier en matière de trains automoteurs. Dans les années cinquante, les Rames Grands Parcours (RGP1 et 2), accessibles à la seule 1ère classe et avec réservation obligatoire, reliaient Paris au Havre en 2 heures. Début des années 70 ce fut la révolution des turbotrains sur la ligne Paris-Cherbourg. Cela ne se fit pas sans de nombreuses mises au point. Problèmes de capacité, de couplages, de nuisances sonores, de confort... Mais comparées aux trains de l'époque, datant pour la plupart des années trente, la modernité et surtout la réduction exceptionnelle des temps de parcours accessible aux deux classes et sans réservation obligatoire, firent l'unanimité. Le succès fut au rendez vous. Les ayant utilisés sur l'étoile lyonnaise au début de ce siècle, je vous assure qu'ils ne correspondaient plus du tout aux souhaits de la clientèle. Victimes de leur succès, les turbotrains sous capacitaires seront remplacés au départ de Saint-Lazare par des trains composés des nouvelles voitures Confort-Rail (Corail) et pour ne pas revenir au temps de parcours des années soixante, l'électrification s'imposa. Cette fois encore, le succès fut au rendez vous, non plus grâce à la réduction des temps de parcours, mais grâce au confort des voitures «Corail» et à la généralisation de la climatisation qui était réservée aux trains de prestige TEE et TGV. Vingt ans plus tard, le matériel vieillissant, malgré la rénovation de 2008, des temps de parcours dégradés et la ponctualité légendaire de la SNCF envoyée aux oubliettes, les TET normands font l'unanimité contre eux.

Nos amis de la ligne Paris- Granville, le proclament haut et fort, il ne suffit pas de moderniser une ligne réputée difficile encore faut-il que le matériel soit adapté au service que l'on va exiger de lui. Les automoteurs X 72500 devaient révolutionner les trains Intercités circulant sur

les lignes non électrifiées, ce fut globalement un échec. Les causes sont à rechercher dans une motorisation inadaptée au service demandé, une pollution sonore, cauchemar des riverains de la gare de Granville, une stabilité rendant difficile les déplacements dans le train. L'agencement des espaces voyageurs répondait aux exigences d'un voyage d'au moins trois heures, il fut gâché par la dégradation rapide de l'assise des sièges, un niveau sonore intérieur trop élevé et la suppression des distributeurs de boissons et viennoiseries pour cause de dégradation. Quinze rames Régiolis-Intercités financées par le Conseil Régional de Basse-Normandie, ont remplacé les X 72500. Tout devait rentrer dans l'ordre et les usagers étaient prêts à applaudir les qualités de ce matériel bi-mode (électrique 1500/25000 volts et diesel). Hélas, après deux ans de service et de mise au point, les détresses restent fréquentes et malgré une excellente qualité de roulement et de silence, l'agencement des espaces voyageurs suivant les critères des trains TER, même avec un confort amélioré, sont de plus en plus critiqués (portes d'intercirculation restant ouvertes et générant des bruits de roulement, pas de séparations entre les plateformes d'accès et les salles voyageurs d'où courants d'air, siège limite confortable pour des voyages de 3 heures et plus... Si nous devions leur donner une note nous dirions 6,5/10, avec cet automne, examen de passage sur les feuilles mortes



Que conclure de ce regard sur le passé ?

Que le succès d'un nouveau train dépend de quatre facteurs :

- La réduction des temps de parcours : en l'absence de lignes nouvelles, ce facteur sera négligeable, le «bouchon» mantois subsistant.
- La démocratisation de l'offre de transport : elle serait en régression si la mise en place de la réservation obligatoire devenait effective ou, comme aujourd'hui, génératrice de conflits. Le seul levier disponible serait la mise en place d'une politique des petits prix accessibles à tous, sur tous les trains et jusqu'au moment du départ, même pour les voyageurs qui ne sont pas branchés Internet.
- Le confort et la qualité de service : Les Corail ont placé la barre très haut. Aussi, le confort devra au moins égaler celui des dernières rames TGV Euro duplex.
- La capacité adaptée aux heures et aux jours de pointes.



Acte 5 : Sur quels critères choisir le nouveau matériel

Premier critère : la capacité

Nos constructeurs vont devoir résoudre la quadrature du cercle. En effet, comment placer 900 voyageurs dans un train constitué de deux rames modulables (voir la convention) avec des conditions de confort égales à celle des meilleurs TGV alors que les quais de la gare Saint-Lazare et de Rouen sont limités à 290 m au lieu des 400 m recommandés par l'Union internationale des Chemins de fer. Ce matériel existe-t-il ?

Regardons le catalogue des constructeurs nationaux⁽¹⁾. On trouve chez Alstom un **CORADIA Liner V 200**, train du futur **non encore agréé pour le 200 km/h**, dérivant des «Régiolis» mais qui n'offrira pas plus 330 places dans les conditions de confort exigées pour un TET. **Cela donnera pour deux rames accouplées, 660 places au lieu des 900 prévues dans la convention.** Sachant que les trains de 850 places sont justes suffisants aux heures de pointe et qu'il est impossible d'augmenter le nombre de trains à Saint-Lazare, cela signifiera une réduction de l'offre de transport d'un quart, ce qui est inacceptable.

Chez Bombardier, il existe au catalogue, l'**OMNEO-Premium V 200**, version Intercités des trains TER «Régio 2N», **apte à rouler à 200 km/h et qui sera homologuée en 2017** pour équiper la desserte Interloire. La capacité de ses trains à deux niveaux est d'environ 500 places pour une longueur de 150 m. **Ce train répondrait en tout point au cahier des charges** mais malgré les assurances du constructeur sur le niveau de confort, il comporte un inconvénient majeur : les escaliers intérieurs. En effet, la rame est constituée d'une succession de voitures à un et deux niveaux. Les voitures intercalaires à un niveau comportent les plateformes d'accès, quelques sièges, les espaces réservés aux PMR, aux vélos et autres services. Sur le toit, sont installés tous les appareillages auxiliaires du train. De ce fait le voyageur est obligé de monter ou de descendre dans l'espace qui lui est dédié. En plus, cette conception interdit la circulation du chariot de vente ambulante. **Une fois de plus, on risque de n'avoir qu'un TER amélioré !**

Deuxième critère : le profil des voyageurs

Distinguons trois types de voyageurs : l'abonné «domicile-travail» qui fait un trajet déterminé plusieurs fois par semaine, celui qui se déplace régulièrement pour motifs professionnels et celui qui voyage occasionnellement seul, en famille ou en groupe. Les abonnés «domicile-travail» et la clientèle affaire représentent environ 30% des voyages entre Paris et Cherbourg, cependant ils ne représentent qu'un petit nombre de voyageurs, moins de 1%. Les voyageurs occasionnels représentent donc plus de 99% des personnes prenant le train. Il est donc important que l'agencement des trains réponde aux exigences des trois catégories de voyageurs. La Normandie et les côtes de la Manche accueillent une population de plus en plus âgée. Cette population représente un énorme potentiel pour le train qu'elle privilégie aux autres modes de transport. Ses exigences particulières devront être prises en compte en particulier, la hantise des escaliers, l'isolement des bagages, la stabilité du train lors des déplacements vers les toilettes. Des différentes rencontres que nous avons eues avec le grand public il ressort que le matériel à deux niveaux ne correspondrait pas aux souhaits des usagers des trains Intercités et que les abonnés souhaitent conserver un affichage électronique des places réservées.

Troisième critère : le délai de mise en service

Suivant la convention, les nouveaux trains TET devraient être mis en service en 2020. Les voitures Corail rénovées seront en fin de vie vers 2018 et seules les BB 26000 ayant subi la grande révision seront encore en service en 2020.

Ce délai est impératif et nécessite une commande passée fin 2016. Pour éviter un appel d'offre qui retarderait la livraison d'un an voire plus, seul un matériel V200 faisant l'objet d'un contrat-cadre pourrait respecter ce délai. Dans ce cas, **l'OMNEO Premium V 200 version Intercités** serait le seul à concourir, le constructeur annonçant 2019 comme délai pour une commande passée en 2016. **Mais ce train à deux niveaux répond-t-il aux besoins des Normands ?**

Quatrième critère : le prix

L'Etat apportera 720 M€ pour 44 rames donc un peu moins de 16,5 M€ par rame de 450 places. Selon nos informations, les trains proposés par nos constructeurs nationaux répondraient aux critères de prix.

Epilogue : Un compromis proposé par l'ADPCR

Existerait-il une autre alternative sachant que pour des raisons de capacité, le deux niveaux semble impératif ?

Aujourd'hui seul le TGV Duplex répond au critère de vitesse, de confort et de capacité (510 places par rames).

Cependant le prix (environ 30 M€ la rame) et la longueur de celle-ci (200 m soit 400 m pour deux éléments) le place hors compétition et pourtant un compromis serait possible moyennant un minimum d'étude.

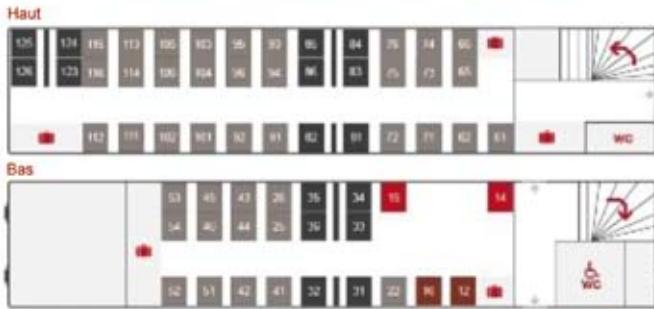
La recette de l'ADPCR

(voir les schémas ci après)

Un train V200, capacitair, sécable, confortable et éprouvé

Prendre une rame Duplex d'une longueur de 200,19 m pour 8 voitures et 510 places. Porter cette longueur à 285,75 m donc compatible avec les quais de Saint-Lazare et de Rouen. Pour cela, ajouter quatre voitures comprenant, au centre de la rame pour la rendre sécable, deux voitures d'extrémité aménagées en voiture-pilote (R6) munies chacune d'une cabine de conduite et de son bouclier de protection, une voiture de seconde classe (R3) et une voiture bar (R2). Le niveau inférieur des voitures bar restera obligatoirement dédié aux équipements auxiliaires (climatisation...), mais sera complété par un grand local vélo. Au niveau supérieur, le bar est supprimé et remplacé par un

R 1 voiture 1 ère classe 38 +23 = 61places



R 2 ex bar version 1 ère cl. = 40 pl. Version 2ème cl. = 52 pl.



Rame TET Normand

Longueur HT: 142,875 m, couplage HT: 285,750 m

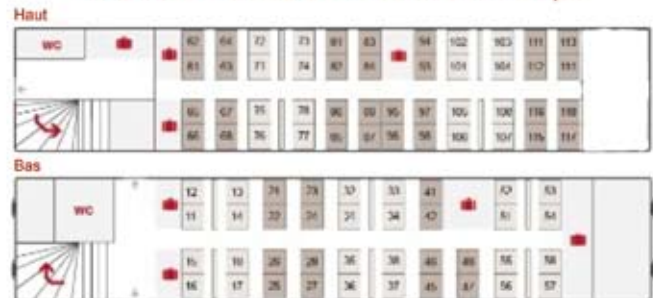
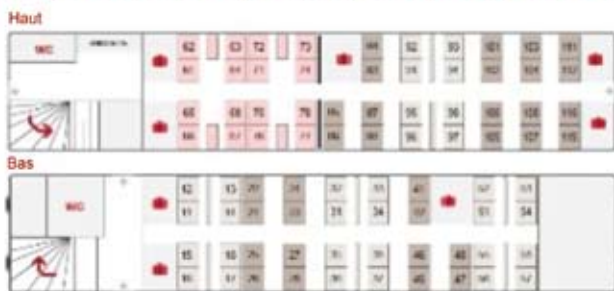
Capacité: Version 1 = 425pl. Version 2 = 437places

version 1 : 1ère cl. = 101 places/2ème cl. = 324places

version 2 : 1ère cl. = 61 places/2ème cl. = 376places

R 6 voiture Pilote 2ème cl. 46+38= 84 pl.

R 3+ R 4+R 5 voitures 2 ème cl. 42+38=80 pl.x3= 240 pl.



R 2 seconde classe



Compartiment vélos

espace voyageur de seconde classe ou de première classe en option. Chaque demi-rame ainsi constituée sera totalement autonome comportant une motrice TGV de 4400 KW⁽²⁾ et 6 voitures dont la voiture pilote. La longueur totale est de 142,875 m. La capacité des deux éléments accouplés est ainsi portée à 122 places en première contre 110 places pour deux voitures Corail, à 752 places en seconde classe pour 620 places avec 8 voitures corail. Le gain serait de 144 places par rapport aux trains actuels de 730 places, soit plus 20%. Si l'on ajoute les banquettes situées dans l'espace couloir, la capacité de deux rames accouplées serait de 874 + 20 = 894 places répondant aux exigences de la convention avec en prime un confort équivalent au TGV Euro Duplex récemment mis en service⁽³⁾.

Bien entendu, les escaliers n'ont pas disparu mais comme le démontre le schéma d'aménagement, 23 places de première dont l'espace PMR et 152 places de seconde se trouvent au niveau des plateformes d'accès aux quais. Le plancher du niveau supérieur est parfaitement horizontal ce qui simplifie la circulation des voyageurs et celle d'un mini bar. Un petit espace bar peut être conservé dans chaque «ex voiture bar» dont la hauteur d'origine entre plancher et plafond permet aux personnes de grande taille, le stationnement en position debout.

Le prix de la recette

Le prix d'une rame duplex dernière génération est aujourd'hui d'environ 30 M€. Or, dans ce prix sont comptés nombres d'équipements qui ne sont pas utiles pour un service TET à V 200 km/h. La motrice sera bicourants (25000/1500v) comme celle des rames Réseau mais pas besoin de signalisation embarquée dernière génération, bien qu'il semble que l'Etat imposerait que tous les nouveaux trains en soient pré-équipés. Pas besoin des installations multi-tension requises pour circuler hors France. Pas besoin de tous les équipements requis pour la grande vitesse... On peut évaluer à 10% les économies réalisables ce qui ramènerait le prix à environ 27 M€ et un budget de 6 M€ (33-27) pour les 4 voitures supplémentaires et les adaptations nécessaires à la création des deux éléments réversibles de 6 voitures. Cette solution permettrait d'avoir un parc compatible avec la LNP (V250). Cette compatibilité pourra être étendu aux lignes TGV, soit immédiatement

si les équipements «grande vitesse» sont conservés, par exemple sur un nombre limité de rames interopérables, soit dans le futur, le matériel étant de conception adaptée à la grande vitesse. Bien entendu, la Région aura alors à financer la différence de prix. Rappelons que les premiers TGV Duplex circulent depuis 1995, ils sont fiables, et construits en grande série. Enfin, les études nécessaires à la réalisation des voitures pilote ne devrait pas remettre en cause les délais.

Dernière minute

Au moment où nous mettons sous presse, Alstom informe l'ADPCR qu'il n'a pas pu donner suite à la demande de la région Normandie pour la fourniture de 44 rames TET V200. Motif invoqué : Le contrat-cadre entre Alstom et la SNCF pour ce type de matériel porte sur des trains limités à 160 km/h et non à 200 Km/h. Alstom ne paraît pas intéressé par l'étude d'une solution de TGV duplex adapté selon le schéma développé dans cet article... ceci pose question au moment où l'industriel regrette le manque de commandes nationales ! Au même moment, dans le cadre du très politique sauvetage du site d'Alstom Belfort, le gouvernement annonce passer commande de 15 rames TGV pour exploiter la ligne TET Bordeaux-Marseille à la vitesse de V200 maximum. Sans bourse délier les régions concernées auront droit à des trains à haut niveau de confort et compatibles avec les lignes TGV alors que la région Normandie, n'aurait que des TER améliorés au prix d'une reprise des déficits des 5 lignes TET normandes ! La Normandie ne serait-elle pas en train de devenir le dindon de la farce ?

X. J.

Nota :

⁽¹⁾ Pour plus de détail sur ces matériels, nous vous invitons à relire l'ADPCR INFOS n° 86, pages 25 et 26.

⁽²⁾ La puissance d'une motrice TGV de 4400 KW en tête d'une rame courte de 6 voitures soit 220 tonnes est largement suffisante pour rouler à 250 Km/h et gravir les rampes de 3,5% de la future LNP.

⁽³⁾ La vérité nous oblige à préciser que les portes d'accès type TGV ne sont pas adaptées aux flux de voyageur du type RER ou TER, les temps de stationnement en gare de Rouen ou d'Evreux devront être majorés de deux minutes environ.



Longueur HT = 142,875 m Couplage HT = 285,750 m
 Capacité : 437 places Couplage : 874 places



DIFFÉRENTS PROJETS DE LIGNE NOUVELLE AU COURS DES 25 DERNIÈRES ANNÉES

Le premier projet de TGV Normand de 1991

Un premier projet de Ligne à Grande Vitesse vers la Normandie figure dans le Schéma Directeur des LGV de 1991. Ce schéma a fait l'objet du décret n° 92-355 publié au Journal Officiel du 2 avril 1992. Le TGV Normandie consistait à construire environ 169 km de ligne nouvelle pour relier Caen et Rouen à la région parisienne. Les temps de parcours envisagés étaient depuis Paris, 1h25 pour Caen et 2h40 pour Cherbourg. Ce projet avec un taux de rentabilité très faible de 0,1 % a été abandonné.

Dès 1994, un autre projet moins ambitieux émerge : Liaison Rapide Normandie-Vallée de Seine

Un premier projet consiste à des aménagements sur le tronçon Paris-Mantes pour faciliter la circulation des trains. Le deuxième projet doit permettre aux trains normands d'accéder directement à Roissy Charles de Gaulle en transitant par la gare souterraine d'Hausmann-Saint-Lazare et la gare Magenta, puis en empruntant les installations à réaliser dans le cadre du projet CDG Express pour arriver en gare TGV de Roissy. Il est dénommé «ELEONOR», pour «Est Liaison Express Ouest Normandie Roissy». Ce projet dépendait de la réalisation de la liaison CDG Express dont on parle toujours actuellement sans que des décisions ne soient encore

prises. La Commission Nationale du Débat Public rend caduque ce projet par la **Décision n° 2003/34 du 10 septembre 2003** (JORF du 30 sept 2003).

Le Grenelle de l'Environnement en 2008 et le projet de construction de 2000 km de réseau ferroviaire d'ici 2020

L'article 12 de la **LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement** dispose :

«La poursuite du développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse aura pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Ile-de-France et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes.

Le transport ferroviaire régional, élément structurant pour les déplacements interrégionaux, interurbains et périurbains, contribuera à diffuser l'effet de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire.

Parallèlement, la qualité de la desserte des agglomérations qui resteraient à l'écart du réseau à grande vitesse sera améliorée en termes de vitesse, de fiabilité et de confort. A cette fin, pourront notamment être prévus des aménagements portant sur les infrastructures

existantes, ainsi que la construction de compléments d'infrastructures nouvelles, en particulier, à la traversée des aires urbaines saturées. La desserte de la Normandie sera améliorée dans ce cadre. Le cas échéant, il pourra être recouru à des contrats de service public financés par un système de péréquation.

L'Etat contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement d'un programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020.»

C'est dans ce contexte que Bernard Cazeneuve, alors maire de Cherbourg, Philippe Duron, alors maire de Caen et Laurent Beauvais, président du conseil régional de Basse-Normandie, ont demandé que des tronçons de ligne nouvelle soient construits entre Paris et Caen dans le cadre des 2000 km de LGV prévus.

Le lundi 6 avril 2009 se tenait une réunion de travail à la préfecture de Caen en présence de tous les élus bas-normands et des usagers où le Secrétaire d'Etat aux transports présentait le plan ferroviaire bas-normand :

- Un projet prioritaire d'accroissement de la capacité et de la qualité de la desserte Paris-Caen-Cherbourg pour un montant de 4 milliards d'euros à l'horizon 2020,
- Une ligne nouvelle entre Mantes et Nanterre exclusivement dédiée aux trains grandes lignes entre Paris et la Normandie et la création de deux raccourcis autour de Bernay et d'Evreux. Les études devaient être lancées dès cette 2009 afin que le débat public ait lieu en 2011, le projet devant voir le jour autour de 2020. Ces aménagements doivent permettre de gagner 20 minutes sur les temps de trajet entre Paris, Caen et Cherbourg.

Le Grand Paris : du projet de TGV Paris-Le Havre à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Nicolas Sarkozy et l'annonce du projet de Grand Paris : un TGV Paris-Le-Havre

Lors de sa présentation du projet du Grand-Paris en avril 2009, Nicolas Sarkozy annonce la construction d'une ligne à grande vitesse de Paris au Havre, avec une gare nouvelle extérieure près de Rouen. Le Havre serait à 1 h 15 de Paris et Rouen à une cinquantaine de minutes. Une connexion, avec le RER A et le métro automatique du Grand-Paris vers les aéroports de Roissy et Orly, est prévue à La Défense. Deux extensions sont envisagées, l'une vers Amiens et le tunnel sous la Manche, l'autre vers Caen. La réalisation est prévue pour l'horizon 2020... Le 16 juillet 2009, le Président de la République déclare : «il convient d'imaginer à présent un transport rapide, un TGV, qui reliera Paris au Havre par Mantes-la-Jolie et Rouen en une heure et quart, et qui profitera aux deux régions Normandie».

Rouen est contre une gare excentrée et défend le projet de gare Rive-Gauche dans le quartier Saint-Sever étudié depuis 2003.

Dès juillet 2009, le secrétaire d'Etat chargé des Transports a constitué un comité de pilotage (COPIL) chargé de veiller à la préparation du débat public, en lien avec les collectivités locales.

Le 18 novembre 2010, une réunion organisée à la Défense dans le cadre du débat public sur le prolongement du RER E entre Haussmann Saint-Lazare et Mantes, le projet de ligne nouvelle normande a été intégré permettant de séparer la circulation des trains normands et des RER E entre Paris et Mantes au bénéfice des deux régions normandes et de l'Île de France. La gare de Paris-Saint-Lazare est conservée comme terminus des trains normands, mais certains trains pourraient avoir leur terminus reporté à la Défense. La localisation de la gare de la Défense n'est pas précisée : Nanterre-Université, Nanterre-La-Folie ou plus près de la Grande Arche.

Courant 2009 et 2010, Réseau Ferré de France travaille sur les études préalables au débat public. La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est saisie par RFF le 2 mars 2011. Dès le 6 avril 2011, la CNDP propose un débat public devant se dérouler du 3 octobre 2011 au 3 février 2012.

Le projet soumis au débat est basé sur plusieurs objectifs :

- Augmenter le nombre de dessertes ferroviaires,
- Améliorer la ponctualité,
- Réduire le temps de parcours pour offrir de nouvelles potentialités d'échanges,
- Développer l'économie portuaire grâce au fret ferroviaire,
- Encourager l'usage du train pour mieux respecter l'environnement,
- Développer un système de transport intégré, constitué de trains intervalles rapides, régionaux et périurbains qui irriguent l'ensemble du territoire. Ces trains se donnent mutuellement correspondance dans les gares principales.

Plusieurs options sont soumises au débat public, avec différentes hypothèses entre Paris et Mantes, à l'ouest de Mantes vers Rouen et Caen. Trois gares nouvelles sont envisagées en Normandie, à Rouen, à Louviers-Val-de-Reuil, à Evreux. La vitesse retenue est 200 km/h de Paris à Mantes et 250 km/h au-delà de Mantes.

Le débat public a eu lieu du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, avec 23 réunions organisées dont 6 en Basse-Normandie (11 octobre 2011 Caen, 3 novembre 2011 Saint-Lô, 22 novembre 2011 Cherbourg et réunion de clôture à Caen le 30 janvier 2012). Il a suscité une forte mobilisation citoyenne : 6 000 participants aux réunions, 100 cahiers d'acteurs émanant des collectivités, du monde socio-économique et des associations, 80 000 connexions et 600 questions sur internet, 500 contributions...

Le conseil d'administration de RFF décide le 5 avril 2012 de poursuivre le projet.

En 2013, à la demande de l'Etat, le projet est optimisé avec un phasage pour être présenté à la commission Mobilité 21. Suite aux travaux de cette commission, l'Etat retient le scénario 2 et préconise la réalisation de sections prioritaires pour l'horizon 2030.

Le **12 novembre 2013**, le **ministre des Transports**, Frédéric Cuvillier, adresse à RFF une **lettre de mission** demandant la reprise des études, en distinguant trois sections prioritaires Paris-Mantes, le nœud de Rouen et sa traversée nouvelle de la Seine et Mantes-Evreux. Il nomme le **préfet François Philizot à la présidence du comité de pilotage (COPI) du projet LNPN**. Aucun de ces tronçons n'est sur le territoire de l'ex Basse-Normandie, mais bien évidemment les sections Paris-Mantes et Mantes-Evreux bénéficieront aux trains desservant Caen, Cherbourg, Trouville-Deauville.

Depuis, une phase d'études et de concertation a permis de recenser les enjeux territoriaux et de préciser les schémas de desserte future. Une nouvelle étape est en cours pour définir la meilleure insertion possible du projet dans les territoires parcourus en définissant les zones de passage préférentielles pour chaque section prioritaire. Le résultat est attendu début 2017 : le futur tracé de la ligne sera alors inséré dans un couloir de 1 à 3 km de large.

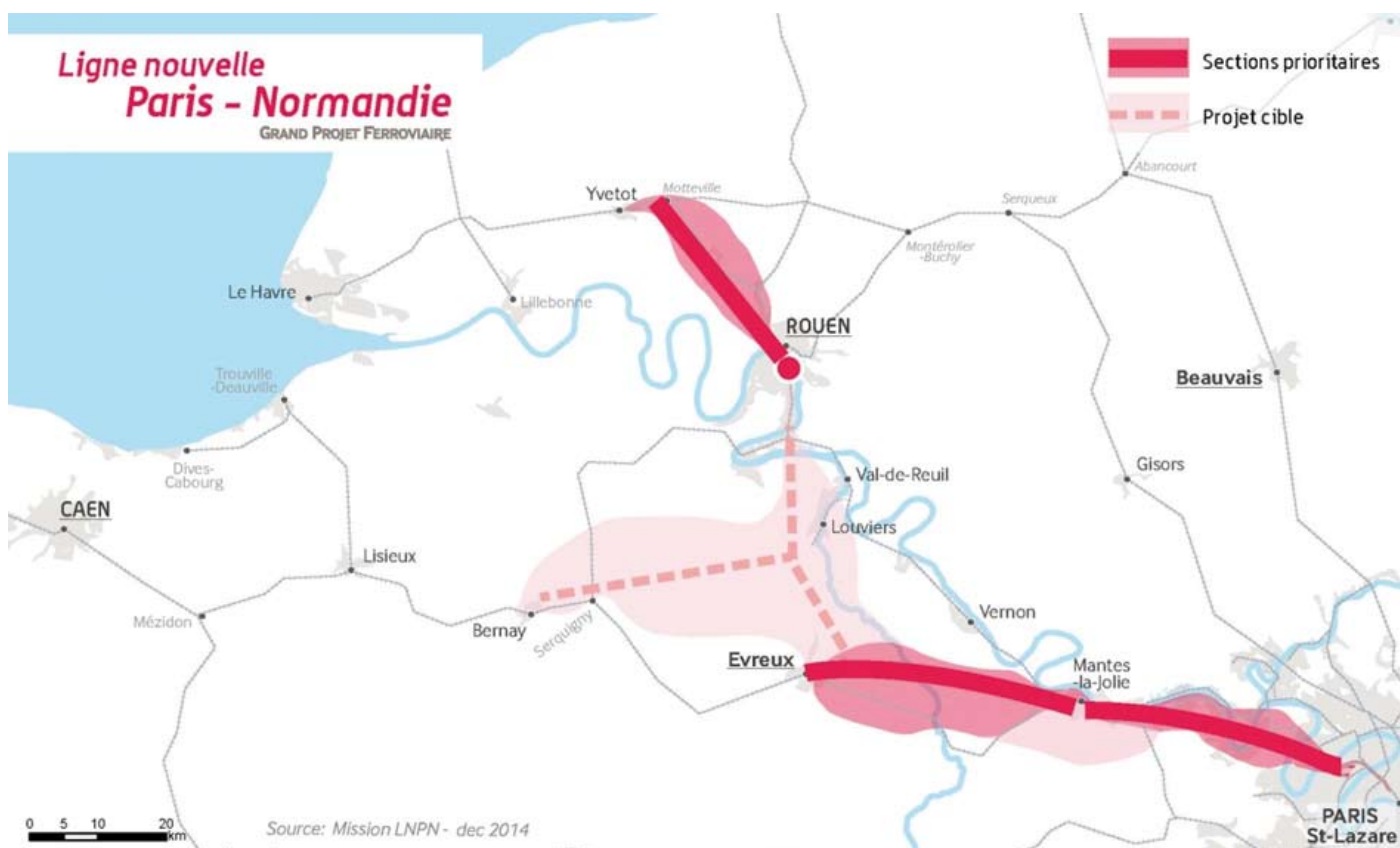


L'étape suivante concernera l'étude plus fine du tracé pour aboutir au tracé final devant faire l'objet de l'enquête d'utilité publique.

Lorsque la déclaration d'utilité publique sera faite, les acquisitions foncières pourront démarrer, préalablement au commencement des travaux.

Si les financements sont réunis d'ici là, le chantier pourrait commencer en 2025... pour une mise en service des tronçons prioritaires à l'horizon 2030 ! (à suivre)

D. G.





ACTUALITÉ

UN TGV DUPLEX ALLER-RETOUR CHERBOURG-LISON-LOURDES POUR LE PÈLERINAGE 2016 DU DIOCÈSE DE COUTANCES ET AVRANCHES

Le lundi 22 août 2016, une rame TGV Duplex quittait Cherbourg à 7 h 29 et s'arrêtait à Lison 30 minutes de 8 h 12 à 8 h 42. Ce train emportait 500 personnes pour le pèlerinage diocésain annuel à Lourdes: 91 malades, 160 volontaires hospitaliers et 250 pèlerins valides. La rame qui transitait par Paris-Montparnasse y était accouplée avec un TGV Duplex venant d'Evreux. L'arrivée à Lourdes était à 18 h 38. Au retour, le samedi 27 août, un départ de Lourdes à 9 h 20 permettait d'arriver à Lison à 19 h 13, avec une demi-heure d'arrêt pour descendre les malades avant de poursuivre vers Cherbourg avec une arrivée à 20 h 19. La possibilité de circuler en couplage de Paris à Lourdes est une solution pour maintenir un coût raisonnable.



Les malades sont installés confortablement dans les voitures de 1ère classe. Les personnes qui doivent voyager couchées sont installées sur des kits-couchettes installés sur les sièges. Lors du voyage retour, le défaut de fonctionnement de la climatisation a rendu le voyage pénible dans la voiture 8.

Françoise Letouzé, directrice des pèlerinages, affirme que lors de la réservation, la très grande majorité des participants choisit le train plutôt que le bus. Le voyage est plus confortable et convivial. La mobilité interne facilite le travail en sécurité des volontaires hospitaliers au service des malades, ce qui est beaucoup plus compliqué et risqué à bord des autocars.

La réservation d'un train spécial se fait auprès de la Direction des Affrètements Voyageurs, avec un pré-positionnement 2 ans avant. L'expression du besoin réel est finalisée un an avant le départ. Françoise Letouzé est très satisfaite des bonnes relations avec les agents SNCF qui traitent ces dossiers. Mais l'obtention du sillon est une affaire compliquée : pour ce TGV, l'horaire de départ de Cherbourg, à 7h29, soit une heure plus tôt que prévu initialement, n'a été connu que deux semaines avant le départ, avec la difficulté de communiquer à tous les participants dans l'urgence ! Mais cet horaire avancé répondait à la demande d'arriver à Lourdes en fin d'après-midi pour faciliter l'installation dans les hôtels... Les agents de la gare de Lison ont été très disponibles pour permettre l'accès au deuxième quai en traversant les voies, palliant l'absence des ascenseurs qui ne sont toujours pas opérationnels.

Pour les futurs pèlerinages à Lourdes, le train devrait avoir encore un avenir devant lui... si la SNCF ne décourage pas le choix du rail en proposant, comme cela a déjà été fait, un transport avec Ouibus, offrant une solution avec des autocars accessibles aux personnes à mobilité réduite. Mais de nombreux participants ont fait savoir que si le transport est organisé par la route, ils renonceront à se rendre à Lourdes !

D. G.

DESSERTE TER GRANVILLE-ARGENTAN

Jusqu'au service d'été 2016, un TER (853016) circulait entre Granville (17h10) et Argentan (18h36), du lundi au vendredi.

Il était particulièrement fréquenté, le vendredi, par des élèves et étudiants des différents établissements scolaires de Granville, Villedieu-les-Poêles, Vire et Flers.

Au service d'été, en raison de sa très faible fréquentation, il a été supprimé et remplacé par un autocar, le lundi et le vendredi : Granville (17h05) et Argentan (19h42). Le temps de trajet de 2h37 est alors allongé de 1h11.

Ceci est très dissuasif pour la clientèle, et les autres trains (15h04 et 18h45) sont trop tôt ou trop tard.

La Mairie de Granville, la Communauté de communes Granville Terre & Mer (averties seulement par courrier le 18 juillet) et l'ADPCR, lors d'une rencontre le 22 juillet, ont souhaité voir ce train rétabli le vendredi soir, pour remmener les usagers qui ont emprunté le train Argentan / Granville (853071) maintenu le lundi matin.

Cette demande a été formulée auprès du Conseil Régional de Normandie par Madame le Maire de Granville, le 22 juillet.

Lors d'une rencontre le 29 juillet entre Madame Dominique Baudry, Maire de Granville, Monsieur Jean-Marie Sevin, Président de la Communauté de communes Granville Terre & Mer et l'ADPCR, la SNCF représentée par Monsieur Jean-Philippe Dupont, Directeur Régional SNCF Paris-Saint-Lazare / Normandie, a indiqué qu'une solution ferroviaire était inenvisageable en raison du manque de matériel roulant qui entraînerait une dépense exorbitante.

Une proposition a été faite par la SNCF (qui devait recevoir l'approbation du Conseil Régional de Normandie) tendant à faire circuler deux autocars au départ de Granville, le vendredi soir, à savoir :

- un Granville / Argentan desservant uniquement Vire pour réduire le temps de trajet,
- un Granville / Argentan «omnibus» desservant tous les arrêts.

Suite à cette proposition, qui ne donnerait pas entière satisfaction, l'ADPCR a réfléchi à une solution ferroviaire, beaucoup plus performante, en ayant recours au matériel Régiolis présent sur la ligne.

Proposition de l'ADPCR

Le vendredi soir, le train 3450, départ 18h45 est constitué de deux rames. Ce matériel est arrivé à Granville à 17h04 en assurant le train 3431.

Notre proposition consiste à utiliser ce matériel en unité simple pour assurer deux trains :

- un Granville (17h15) / Argentan (18h34) (853016) avec un temps de trajet de 1h19 égal à celui du 853071 du lundi matin avec un croisement à Vire à 17h51 avec le train 3435. Ce train assurerait, à Argentan, une correspondance avec le TER 857120 à destination du Mans.
- le 3450 Granville (18h45) / Paris (22h05) qui se raccorderait à Argentan, sur le matériel ayant assuré le 853016, pour aller jusqu'à Paris.

Il n'y a donc pas de problème de matériel puisqu'il circule déjà. Les seuls surcoûts à prendre en compte proviennent de la création d'un sillon Granville / Argentan, du personnel de conduite et d'accompagnement. En revanche, il n'y a pas besoin de création de deux autocars.

En plus, une solution uniquement ferroviaire sera beaucoup plus attractive qu'une solution mixte (aller en train, retour en autocar).

Cette desserte pourrait être mise en place en décembre 2016, pour le service annuel 2017 car d'ici là, le 3450 circule provisoirement, pendant les travaux, dans un horaire avancé.

Cette proposition a reçu l'aval de Madame Dominique Baudry, Maire de Granville et de Monsieur Jean-Marie Sevin Président de la Communauté de communes Granville Terre & Mer.

Résultat

La SNCF a étudié notre proposition et, dès le 2 septembre, des modifications ont été apportées à la desserte. Certes, ce n'est pas la solution technique que nous avons proposée qui a été retenue mais peu importe, c'est le résultat qui compte, il s'agit en fait de l'utilisation d'une rame Régiolis qui circulait à vide le samedi matin.

A compter du 2 décembre, le train 853016 Granville-Argentan partira à 17h11 et assurera une correspondance avec le TER 857120 à destination du Mans. A cette date, le Granville-Paris (3450) retrouvera son heure de départ habituelle à 18h45.

Jusqu'à cette date, le départ vers Argentan aura lieu à 18h28 en raison du départ avancé du 3450. Il relève ainsi, à Folligny, la correspondance du TER 852815 en provenance de Caen permettant aux étudiants de Coutances de rejoindre Villedieu, le Calvados et l'Orne.

C'est donc à partir du 2 décembre que les étudiants qui fréquentent les différents établissements scolaires de Granville, mais aussi de Vire, Villedieu et Flers, bénéficieront d'une desserte correspondant à leurs besoins.

Ceci est le résultat d'un travail en partenariat efficace entre élus, association d'usagers, autorité organisatrice et exploitant.

J-Y. C.



LA SAGA DES CARS MACRON : 3 NOUVELLES TRÈS INQUIÉTANTES

L'ouverture d'une ligne Paris-Le Mont-Saint-Michel

Le 25 juillet, nous avons été très étonnés de constater la mise en place de relations directes Paris-Le Mont-Saint-Michel par autocars OUIBUS (filiale de la SNCF), en 4 h 45, à des prix inférieurs à ceux de la SNCF. Il est inconcevable que cette filiale mette en péril, dans le cadre de la libération des lignes d'autocars longue distance prévue par la loi Macron, une nouvelle relation qui existe grâce à l'Etat pour la partie ferroviaire Paris-Villedieu et à la région Normandie pour la partie routière et qui remporte un succès certain. Il faut remarquer que cette ligne ne fonctionne tous les jours qu'en période estivale et le reste de l'année, seulement du vendredi au dimanche. Il s'agit en quelque sorte d'un « écrémage de la clientèle » et non pas d'un service public.

Mais cette concurrence inadmissible sur cet itinéraire ne s'arrête pas là car rappelons que la société FlixBus assure également cette relation, dans le cadre d'une ligne Paris-Dinard.

Le projet d'une relation Rennes-Pontorson-Coutances-Saint-Lô-Bayeux

La société FlixBus France SARL a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) une déclaration, publiée le 4 février 2016, afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Pontorson-Coutances.

En tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs en vertu de l'article L. 2121-3 du Code des transports, la région Normandie est en charge de l'organisation du service public régional de transports de voyageurs TER Normandie, assurant sans correspondance la liaison Pontorson-Coutances par le biais de son axe ferroviaire Caen-Rennes. Considérant que cette liaison porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique de l'axe ferroviaire Coutances-Rennes, elle a saisi l'ARAFER le 31 mars 2016 afin d'obtenir une décision de mesures limitant de tels services.

Malheureusement, le 29 juin, l'Autorité a émis un avis défavorable (publié le 19 août) sur le projet de la région Normandie de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sous prétexte que l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée ne peut être regardée comme substantielle.

En regardant cet avis, sur le site de l'ARAFER, on s'aperçoit alors que cette desserte s'inscrit dans le cadre plus large d'une liaison à longue distance Rennes-Pontorson-Coutances-Saint-Lô-Bayeux. Elle pénalise donc directement la ligne Caen-Rennes dont l'équilibre économique est déjà fragile. Toutefois, Granville est totalement ignoré puisque l'itinéraire envisagé passe par Villedieu.

Tous ces éléments ne font que conforter l'idée portée par l'ADPCR qui consiste à faire passer tous les trains Caen-Rennes par Granville afin d'offrir à ce bassin de population de 45 000 habitants une desserte directe vers Caen et Rennes.

L'autorisation pour Flixbus de prendre des passagers entre Avranches et Rennes dans le cadre de sa ligne à longue distance Rennes-Lille

La société Flixbus France SARL a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) une déclaration, publiée le 4 février 2016, afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Avranches-Rennes.

En tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs en vertu de l'article L. 2121-3 du Code des transports, la région Normandie est en charge de l'organisation du service public régional de transports de voyageurs TER Normandie, assurant sans correspondance la liaison Avranches-Rennes par le biais de son axe ferroviaire Caen-Rennes. Considérant que cette liaison porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique de l'axe ferroviaire Coutances-Rennes, elle a saisi l'ARAFER le 31 mars 2016 afin d'obtenir une décision de mesures limitant de tels services.

Malheureusement, le 29 juin, l'Autorité a émis un avis défavorable (publié le 19 août) sur le projet de la région Normandie de limitation du service déclaré par la société FlixBus France sous prétexte que l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée ne peut être regardée comme substantielle.

L'autorisation pour Starshipper de prendre des passagers entre Avranches et Rennes dans le cadre de sa ligne à longue distance Caen-Rennes

La société Starshipper (rachetée depuis par OUIBUS, filiale de la SNCF) a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER)

une déclaration, publiée le 8 février 2016, afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Avranches-Rennes.

En tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs en vertu de l'article L. 2121-3 du Code des transports, la région Normandie est en charge de l'organisation du service public régional de transports de voyageurs TER Normandie, assurant sans correspondance la liaison Avranches-Rennes par le biais de son axe ferroviaire Caen-Rennes. Considérant que cette liaison porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique de l'axe ferroviaire Coutances-Rennes, elle a saisi l'ARAFER le 31 mars 2016 afin d'obtenir une décision de mesures limitant de tels services.

Malheureusement, le 29 juin, l'Autorité a émis un avis défavorable (publié le 19 août) sur le projet de la région Normandie de limitation du service déclaré par la société Starshipper sous prétexte que l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée ne peut être regardée comme substantielle.

Suite à ces 3 décisions défavorables risquant de mettre en péril l'équilibre économique de la déjà fragile ligne Caen-Rennes, nous demandons avec insistance à la région Normandie de **former un recours devant le Conseil d'Etat comme le permettent les textes en vigueur afin qu'elle obtienne satisfaction sur ses demandes législatives de restrictions de circulations.**

Quand le développement des lignes routières à longue distance aura tué le chemin de fer, les prix des autocars seront revus à la hausse et les trains auront disparu à tout jamais mais probablement, comme bien souvent, dans l'indifférence la plus totale. Et dans quelques années on s'apercevra de l'erreur monumentale faite par les décideurs de l'époque ! Soyons vigilants !

J-Y. C.



LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA GARE DE LISON ET LA PASSERELLE

Des ascenseurs mis en service le 4 octobre 2016

En cette fin de septembre, par de petites affichettes, la SNCF a annoncé enfin la mise en service des ascenseurs de la passerelle : «pour votre sécurité, la mise en service des ascenseurs a été retardée en raison de la détection d'anomalies techniques constatées à la remise des travaux. Nous mettons tout en œuvre pour mettre ces installations à votre disposition dès le 1er octobre 2016».

Rappelons que c'est en 2015 qu'avait été entreprise la troisième et dernière tranche de travaux de modernisation de la gare de Lison avec le traitement des quais, la pose de clôtures, de garde-corps et de portillons, avec des aménagements concernant l'énergie et l'éclairage et enfin, avec l'installation de 2 ascenseurs au niveau de la passerelle. Ils doivent permettre aux usagers du train, notamment à mobilité réduite, de franchir les voies entre les 2 quais. Les cages d'ascenseurs posées en juin 2015 ont été prévues pour une charge de 800 kg avec 4 côtés vitrés.

Elles devaient être fonctionnelles pour décembre 2015. Mais leur fonctionnement fut reporté de mois en mois.

Des malfaçons dans la réalisation des travaux

Selon les informations officielles obtenues auprès de la Région, les problèmes techniques étaient liés à des problèmes d'étanchéité des gaines d'ascenseurs, ce qui risquait d'endommager les cartes électroniques en cas d'humidité. Les travaux ont été réalisés par une société sous-traitante. SNCF Réseau a reporté la mise en fonctionnement. Mais pendant toute cette période, SNCF Réseau n'a jamais communiqué sur les problèmes et les délais. En août, la Région a envoyé un courrier à la Direction Régionale de la SNCF Réseau pour avoir une réponse sur les délais.

Après 20 années de mobilisation, la fin du «marathon de la passerelle»

Le combat pour un aménagement de la passerelle jugée pénible et incommode a commencé il y a 20 ans, lors de l'électrification de la ligne Paris-Caen-Cherbourg et la construction de la passerelle. L'ADPCR, relayant les plaintes des usagers sur la pénibilité de cette passerelle, s'était mobilisée sur ce problème. Face à l'absence de réponse de la part de la SNCF et de RFF, la Région s'était saisie du dossier en 2004 et avait lancé une étude pour un aménagement de la passerelle, une étude remise par RFF en 2006.

Il y a 10 ans, le 20 octobre 2006, face aux blocages sur le financement, l'ADPCR organisait une nouvelle mobilisation avec l'opération symbolique d'un marathon de la passerelle, 354 personnes ont monté au total 101

840 marches de la passerelle. Finalement, en 2008, la Région décida d'inscrire l'aménagement de la passerelle dans son schéma d'accessibilité des installations ouvertes au public sur la base de 2 ascenseurs et non d'un souterrain.

Aujourd'hui, fin 2016, ces ascenseurs sont enfin fonctionnels et peuvent désormais assurer une continuité dans le cheminement des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), de la place de parking à la montée dans le train, en passant par la gare et les ascenseurs. La gare de Lison a le label «Accès plus».

La rénovation du bâtiment des voyageurs et des abris des quais avait été réalisée en 2012 et financée par la Région, la SNCF et les départements de la Manche et du Calvados. Ensuite ce fut le réaménagement des abords de la gare en 2013-14 financé par les 3 communes de la gare, la Région et le département de la Manche, avec notamment 200 places de parking. Enfin, a été entreprise la troisième et dernière tranche de travaux de modernisation de la gare de Lison en 2015, 3,3 millions d'euros financés à 75% par la Région.

Nous aurions pu attendre davantage de respect de la part de SNCF Réseau envers les usagers du ferroviaire et les contribuables que nous sommes à travers la Région. Chaque jour, en semaine, ce sont 57 trains qui s'arrêtent en gare de Lison.

G. L.





LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE ET LES CHEMINS DE FER (SUITE 6)

ARTILLERIE LOURDE SUR VOIE FERRÉE (ALVF) DANS LA GUERRE DE 1914-1918

Jusqu'à la Première Guerre Mondiale, on n'avait pas transporté sur les champs de bataille de grosses pièces d'artillerie (hormis quelques essais durant la « guerre de Sécession » aux Etats-Unis) parce qu'elles n'existaient pas. Mais, dès 1914 il devint évident qu'il allait falloir procéder à ce genre d'utilisation de l'artillerie.

En avril 1915, le général Joffre fit monter sur châssis ferroviaires des pièces de marine démontées sur des cuirassés, calibres 190 (en général on exprime les calibres des armes en m/ms ou en pouces dans les pays anglo-saxons). Une centaine de ces pièces fut livrée jusqu'en 1916. Des difficultés dans la fabrication et le transport firent que sur 507 unités prévues, seules 274 le furent au 11 novembre 1918. Même chose pour les voies ferrées prévues, qui passèrent de 1200 km à 600 en 1917, et 450 effectivement installées.

Les épis d'artillerie

Des problèmes de Tir tous Azimuts⁽¹⁾ (T A Z) qui nécessitaient, sur les calibres supérieurs à 100, le montage de vérins en appui sur les rails, ou des cales, longrines, etc., firent que l'on installa des « épis d'artillerie » consistant en plusieurs tronçons de voies embranchées et parallèles qui permettaient de tirer sous des angles différents en sites⁽²⁾, qui étaient tangents à ces voies. (nota : c'est sur l'un de ces épis que fut placé le fameux wagon de l'armistice en forêt de Compiègne. Nous verrons cela dans 2 ans...). Différents dispositifs servaient à limiter le recul des canons à 1 ou 2 mètres, en soulageant les contraintes pesant sur les châssis-supports. La société Schneider mit au point un dispositif sur une pièce de 274, pivotant de 2° autour du pivot de boggie avant, permettant plusieurs tirs sans réglages.

En raison des forts calibres utilisés et de la portée des obus, demandée, il fallait que le fût de l'arme soit très incliné dans le plan vertical. On creusait donc des fosses entre les rails afin que l'âme du canon puisse venir s'y loger. La même société construisit une pièce de 240 TR pouvant se déplacer sur voie normale (1,435 m) ou de 0,60 m par descente de 2 boggies à 4 essieux, la voie de 0,60 étant plus légère mais moins résistante que la « normale » : c'est le principe de la pression unitaire des roues, proportionnelle au nombre de celles-ci. Le nombre d'essieux allait ainsi de 2 pour les plus faibles calibres à 3, 4, 6, pour l'obusier de 520, donc 24 roues, celui-ci pesant 320 tonnes.

Tous ces matériels étaient nommés officiellement « de circonstance » ou « de fortune », ce qui montre le caractère d'improvisation de leur utilisation. Schneider construisit un obusier de 520, spécifiquement pour voie ferrée, d'un poids de 253 tonnes tirant des obus de 1650 kg à 17 km de distance, placé sur un épi de 150 m de rayon de courbure. Le record fut une pièce de 340 utilisant des obus de 445 kg, à fausse ogive dit F.A.T.O, envoyés à 38 km, à raison d'un coup par 3 à 4 minutes. Ces pièces étaient servies par plusieurs dizaines d'hommes et se déplaçaient avec des sortes de trains-parcs constitués de wagons de munitions, ateliers, subsistances, outillages spécifiques, etc.

Du côté allemand, un canon non spécifiquement pour voie ferrée envoyait un obus de 340 à plus de 100 km (ce n'était pas la fameuse « Bertha »). Une autre pièce de 240 avait un canon de 22,4 m de longueur, haubané pour empêcher le flambage, ou fléchissement, utilisant des obus de 150 kg.

Le développement de l'aviation fit des pièces d'ALVF des monstres dépassés

Les pièces d'ALVF furent utilisées la première fois, à l'aide d'un train blindé, pour dégager Anvers de l'étreinte allemande, puis, en mars 1916 à Verdun où ils participèrent à la reprise des forts de Douaumont et de Vaux, ainsi que par la suite lors de la bataille de la Somme.

Les essais avant engagements de toutes ces pièces avaient lieu à Quiberon, et le 27 juillet 1918, l'éclatement du tube de l'une des 2 pièces de 520 fit renoncer à leur utilisation. Le développement de l'aviation obligeant à des camouflages de plus en plus fréquents fit stopper la production de ces monstres d'artillerie qui de plus utilisaient des locomotives spéciales pouvant rouler sur des voies faiblement armées ou en mauvais état. Après la guerre, des essais furent effectués et un canon tira des obus à partir du camp de Mourmelon qui tombèrent dans l'emprise de celui de Suippes...

Les Allemands installèrent une pièce sur plateforme en béton, calibre 210 alésé à 240 après usure, d'une longueur de tube de 37 m, haubané, qui envoyait un obus de 150 kg à 125 km. Le projectile sortait du canon à une vitesse supersonique de plus de 1200 m/s et effectuait les deux tiers de son trajet dans la stratosphère donc sans résistance de l'air.

A titre anecdotique, durant la Seconde Guerre Mondiale, on utilisa le plus grand canon de l'histoire. Il avait le calibre « kolossal », car il était allemand, de 820. La bête était portée par un châssis de 24 essieux, et propulsait un obus de 3000 kg à 40 km. Il fut utilisé effectivement pour écraser les forts de Sébastopol et disparut ensuite.



Le diplodocus

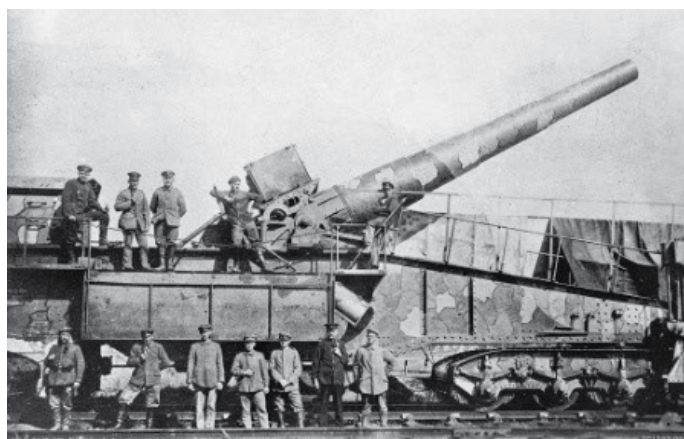
Il existe encore un engin de dimensions semblables à celles de ces monstres de l'ALVF de la 1ère guerre mondiale. C'est l'Engin Poseur de Travures de Voies Ferrées, plus connu dans les milieux cheminot et ferroviaire sous le nom de «Diplodocus», dû à sa silhouette de dinosaure des temps passés. Il est aujourd'hui réformé et classé monument historique, et garé au «Camp des Matelots» à Versailles sur l'ancien

site du 5ème Régiment du Génie, dissout il y a 3 ans, qui était spécialisé dans les structures ferroviaires de l'Armée. Il appartenait d'ailleurs à cette dernière tout en ayant travaillé presque exclusivement pour la SNCF partout en France et en Allemagne dans les années 60. Il était utilisé pour poser des ponts ferroviaires, faire des levages de fort tonnage, et en temps de guerre à réparer les brèches occasionnées par les combats. Sa conception, après la Seconde Guerre Mondiale, était issue directement des châssis de l'ALVF utilisés durant la Grande Guerre 1914-1918.



En conclusion l'ALVF eut son heure de gloire durant la Première Guerre Mondiale car par la suite l'aviation de bombardement se révéla beaucoup plus efficace, plus simple, et plus « économique » que ces engins qui tels les dinosaures géants, disparurent victimes de leurs dimensions déraisonnables. Les voies ferrées du monde ne reverront jamais rouler ces véhicules dont les dimensions et poids n'ont été surpassés que depuis une cinquantaine d'années par des wagons de transports exceptionnels plus pacifiques.

G. L. et M. D.



- (1) Azimut : angle de tir en élévation, ou hauteur.
(2) Site : angle de tir en largeur, ou horizontal.

Paris-Le Mont-Saint-Michel via la Normandie

La région Normandie et la SNCF se sont unies pour créer une nouvelle offre multimodale au départ de Paris et à destination du Mont-Saint-Michel - via la ligne existante Paris - Granville avec une correspondance en autocar à Villedieu-les-Poêles. Cette nouvelle offre commerciale à destination du Mont-Saint-Michel a débuté le mardi 5 juillet 2016. Cette offre répond à une forte demande touristique aussi bien sur le plan national qu'international.

Il était inimaginable que la desserte de ce lieu prestigieux ne soit majoritairement assurée que par le TGV Paris-Rennes et le car TER Bretagne Rennes-Le Mont.

Depuis le 5 juillet 2016, une desserte est proposée, à raison d'un aller-retour journalier toute l'année : Le prix forfaitaire est de 35 € en trajet simple de bout en bout (demi-tarif pour les enfants de 4 à moins de 12 ans). Il est proposé en 2ème classe, quelle que soit la gare de départ sur le parcours de la ligne vers le Mont-Saint-Michel - en aller simple ou aller-retour. La vente est assurée dans toutes les gares SNCF (guichets et bornes libre-service), sur le site Internet www.voyages-sncf.com, dans les agences de voyage homologuées nationales et internationales ou en appelant le 3635.

L'ADPCR se félicite bien sûr de la création de cette nouvelle liaison qui préfigure la mise en service de relations directes entre Paris et la gare de Pontorson-Le Mont-Saint-Michel pour lesquelles les investissements nécessaires sont prévus dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2015-2020.



Mais nous regrettons vivement la création, depuis le 25 juillet, de relations directes Paris-Le Mont-Saint-Michel par autocars OUIBUS (filiale de la SNCF).

J-Y. C.



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

